

125 JAHRE EISENBAHN IN HÖXTER

Am 1. Oktober 1864 wurde die Eisenbahnlinie von Altenbeken nach Höxter eröffnet. Damit bestand Verbindung nach Kassel und weiter nach Frankfurt und Süddeutschland, über Soest-Münster nach Emden und über Köln nach Belgien und Frankreich. Ein Jahr später, am 10. Oktober 1865, folgte der östliche Anschluß nach Kreiensen, der die Verbindung nach Hannover und Norddeutschland sowie nach Berlin und den Ostprovinzen ermöglichte.

Höxter wurde damals in das schon ziemlich weit fortgeschrittene Eisenbahnnetz eingebunden, nicht übermäßig früh, aber auch nicht so spät, daß man wesentliche Entwicklungen verpaßt hätte. Die große Bedeutung des Bahnanschlusses für das wirtschaftliche Leben, billigeren und schnelleren Transport der notwendigen Güter, mögliche Entwicklung von Industrie usw. soll hier nur angedeutet werden.

Ein Blick in die Geschichte des Eisenbahnwesens in unserer Gegend ist nicht ohne Interesse, zumal verschiedene andere Projekte bestanden, die im Falle ihrer Verwirklichung ganz andere Möglichkeiten eröffnet hätten.

Die erste Akte im Stadtarchiv, die Eisenbahnangelegenheiten betrifft, behandelt ein bis weit in die 20er Jahre dieses Jahrhunderts immer wieder angeregtes und neu bedachtes Projekt: Die Verlängerung der hessischen Nordbahn, die von Kassel nach Karlshafen führte, in nördlicher Richtung durch das Wesertal. So nötig eine Nord-Süd-Verbindung schon im vorigen Jahrhundert war, aber noch viel wichtiger in unserer Zeit sein würde, wo in gut 100 km Entfernung die unselige Grenze West- von Mitteldeutschland trennt - sie ist niemals zustande gekommen. Die Gründe dafür mögen in den sich widerstreitenden Interessen der Anliegerstaaten und -provinzen zu suchen sein.

Die territoriale Situation des vorigen Jahrhunderts, die bis 1866 die preußischen Westprovinzen von den östlichen Kerngebieten durch das dazwischen liegende Hannover trennte, führte zu der für Preußen allein möglichen Konsequenz, daß die Ost-West-Verbindungen absoluten Vorrang erhielten. Da die schon 1847 fertiggestellte Köln-Mindener Bahn den Anschluß nach Berlin über Hannover ermöglichte, war Preußen an einer anderweitigen Verbindung interessiert, die hannoversches Gebiet nicht berührte. Da es bereits seit 1856 eine Bahn von Börssum nach Kreiensen gab, konnte man durch den Anschluß von Kreiensen an die Westfälische Bahn und durch eine Verbindung von Börssum nach

Jerxheim den Anschluß an die Berliner Bahn erreichen (die Bahn nach Berlin ging damals von Braunschweig über JerxheimOschersleben nach Magdeburg). Diese Linie berührte kein hannoversches Gebiet, war ein wenig kürzer als die bisherige Strecke und hätte für die Köln-Mindener Bahn eine Konkurrenz bedeutet.

Seit 1852 wird diese Strecke durch das Braunschweiger Gebiet diskutiert. Von Holzminden sowohl als auch von Höxter aus erfolgte der Vorschlag, die von Börssum nach Greene (Kreiensen) geplante Bahn, die 1856 eröffnet wurde, nach Westen zu verlängern in Richtung auf die Westfälische Bahn, die bei Willebadessen oder Neuenheerse erreicht werden sollte. Der zuständige preußische Handelsminister zeigte sich zwar „zur Zeit nicht in der Lage, dem Gegenstande näher zu treten“. Aber bereits am 20. Mai 1854 erfolgte die Konzession, eine Eisenbahn „von einem geeigneten Punkte der Westfälischen Bahn bis zur Braunschweigischen Grenze in der Richtung auf Greene“ zu bauen. Der Staat lehnte allerdings die Ausführung der Bahn auf Staatskosten ab.

Es beginnen nun intensive Vorarbeiten zur Festlegung der Strecke im einzelnen. 1855 erfolgt eine Eingabe an den Oberpräsidenten in Münster, die den Anschluß an die Westfälische Bahn in Altenbeken vorschlägt und den weiteren Verlauf über Nieheim, Höxter, Holzminden, Stadtoldendorf nach Greene vorsieht. Dabei wird der mögliche Anschluß einer Bahn von Karlshafen nach Norden durch das Wesertal zur Sprache gebracht, die in Höxter auf die geplante Strecke stoßen soll; Höxter würde dadurch Knotenpunkt werden.

Nach 1858 ruhen diese Vorarbeiten, wohl wegen der politischen Schwierigkeiten Preußens im Deutschen Bund. Ab 1860 aber ist man wieder eifrig tätig. Zum ersten Mal wird jetzt die Streckenführung über Driburg und Brakel in Erwägung gezogen. Im November 1860 erklärt der preußische Handelsminister von der Heydt, die Strecke könne nur unter der Voraussetzung vom Staat gebaut werden, daß alle notwendigen Grundstücke unentgeltlich von den Kreisen und Ortschaften zur Verfügung gestellt würden. Der Magistrat der Stadt Höxter sah sich dazu nicht in der Lage, bot aber eine Beisteuer bis zu 6000 Talern an. Schließlich einigte man sich dahin, daß die Stadt einige weniger einträgliche Grundstücke ohne Entschädigung abgab, für die größere Zahl den Taxwert bezahlt erhielt. Viele Privatgrundstücke konnte die Bahnverwaltung nur durch Enteignung erwerben.

Der Staatsvertrag über den Bau einer Eisenbahn von Altenbeken nach Kreiensen wurde am 23. Februar 1861 zwischen Preußen und Braunschweig abgeschlossen. Am 22. Mai folgte ein Gesetz wegen der Finanzierung der Bahn, die 4,8 Millionen Taler kosten sollte (natürlich nur der preußische Anteil). In der Vorlage für das Abgeordnetenhaus wird der Streckenverlauf über Driburg-Brakel, obwohl er fast 10 km länger war als die Linie über Nieheim, damit begründet, daß weniger Steigungen zu überwinden seien und daß etwa 938000 Taler, ca. 20% des Gesamtkapitals, eingespart werden könnten. Durch den Bau eines langen Tunnels bei Altenbeken und der Weserbrücke bei Corvey wurde der Bahnbau verhältnismäßig teuer, eine Meile (etwa 7,5 km) kostete 716418 Taler.

Selbstverständlich ging die Festlegung der Strecke nicht ohne heftige Proteste der sich benachteiligt fühlenden Gemeinden ab. So liegt z.B. eine gedruckte Denkschrift und Petition der Städte Nieheim, Steinheim und Lügde vom 11. Februar 1861 vor, die an das Handelsministerium und die Parlamente in Berlin gerichtet war. Es darf hier bemerkt werden, daß bei der damaligen Kreiseinteilung die Bahn nur den südlichen Teil des Kreises berührte. Der nördliche Teil ist trotz der Anlage der Bahn von Altenbeken nach Hannover im Jahr 1872 nur unzulänglich erschlossen worden, da diese Bahn nur einen kleinen Teil des Kreises bei Steinheim durchfährt. Bis in die 20er Jahre dieses Jahrhunderts ist immer wieder einmal ein Versuch gemacht worden, dieses Gebiet verkehrsmäßig zu erschließen, doch scheiterte das stets an der mangelnden Rentabilität, erledigte sich dann später von selbst durch den immer stärker sich ausbreitenden Kraftwagenverkehr.

Nachdem der Verlauf der Strecke und die Finanzierung festgelegt war, erfolgte das schwierige und langwierige Geschäft des Grunderwerbs. Die Verträge mit der Stadt wurden im August 1863 abgeschlossen, die mit der Herrschaft Corvey z.B. schon im Frühjahr. Corvey mußte in den Gemeinden Godelheim, Höxter und Lühtringen immerhin ca. 40 Morgen Land abtreten. Corvey hatte nach vergeblichen Verhandlungen es auf die Enteignung ankommen lassen, stand sich aber dabei nicht schlechter hinsichtlich der Vergütung für das abgetretene Terrain.

Der eigentliche Bau begann im April 1863, er war in 1 1/4 Jahr abgeschlossen, denn am 27. August 1864 erfolgte die polizeiliche Abnahme der Strecke von Altenbeken bis Höxter.

Gleichzeitig liefen noch andere Projekte, die für Höxter außerordentlich günstige

Folgen gehabt hätten, letztlich aber nicht realisiert wurden. Schon in der Vorlage für das Abgeordnetenhaus im März 1861 heißt es: „Eine von der Fürstlich Lippischen Regierung längst projektierte Bahn von Herford über Detmold nach Altenbeken, welche für die nördlichen Teile der Provinz Westfalen eine wesentlich abgekürzte Verbindung nach Kassel schaffen würde, desgleichen ein Anschluß von Höxter aus an die Kurhessische Bahn bei Karlshafen werden der Herstellung der Altenbeken-Kreienser Bahn voraussichtlich bald nachfolgen und neue gemeinnützige Eisenbahn-Verbindungen ins Leben rufen“. Die Bahn von Herford nach Detmold wurde erst am 31.12.1880 eröffnet, die Weiterführung nach Himmighausen (zum Anschluß nach Altenbeken) ließ sogar bis zum 12.6.1895 auf sich warten. Die Bahn von Karlshafen nach Höxter ist, wie schon erwähnt, nie gebaut worden.

Ein anderes Projekt einer Bahn von Enschede über Münster-Bielefeld-Detmold-Brakel nach Höxter wurde ebenfalls in dieser Zeit erörtert. Der um den Anschluß Höxters an die Bahn sehr verdiente und tätige Justizrat Klingemann schrieb am 16. Oktober 1862 an den Magistrat:

„Wenn nämlich durch geschickte Einwirkung die Stadt Höxter es erlangt, daß die projektierte Bahn Münster-Höxter hier endet und die Friedrich Wilhelm Nordbahn genötigt wird, von Karlshafen nach Höxter sich zu verlängern und ebenfalls hier in Höxter zu enden, dann wird Höxter der Endpunkt von vier Bahnen:

1. der Westfälischen,
2. der Kreienser,
3. der Münster-Höxterschen,
4. der Friedrich Wilhelm Nordbahn“.

Diese Darstellung war zwar Zukunftsmusik, aber keineswegs so utopisch, wie sie uns heute erscheinen mag.

Für Höxter wichtig war auch die Frage, ob die durch die Landesgrenze nötige Übergabe der Züge hier oder in Holzminden stattfinden sollte. Alle Bemühungen der Stadt, einschließlich der kostspieligen Entsendung einer Deputation nach Berlin, die den höxterschen Standpunkt im Ministerium und bei einer Audienz dem König vortragen sollte, blieben erfolglos. Ein Vertrag zwischen Preußen und Braunschweig vom 31. Januar 1865 regelte bis in alle Einzelheiten, daß der Betriebswechsel in Holzminden zu geschehen habe. Die Stadt sah darin mit

Recht eine große Beeinträchtigung ihrer Wünsche.

Der immer wieder, in den 20er Jahren und auch heute, geäußerte Wunsch, daß die Eisenbahnbrücke bei Corvey für Fuhrwerk, wenigstens aber für Fußgänger passierbar gemacht werden möchte, ist bis heute nicht in Erfüllung gegangen. Schon am 18. April 1861 richtete der Magistrat ein entsprechendes Gesuch an die Eisenbahndirektion. Am 25. Juli 1863 schrieb Direktor Simon aus Münster in dieser Angelegenheit, daß die Eisenbahnbrücke bei Corvey, solange die Bahn eingleisig ist, ohne Bedenken zur Fußpassage geeignet sei. „Sollten aber nach mehreren Jahren zwei Geleise gelegt werden, so ist die Konstruktion derart, daß sich Fußwege neben derselben mit Leichtigkeit anbringen lassen". Schon früh taucht auch der Gedanke auf, daß Höxter ein geeigneter Ort sei für den Wechsel des Warenverkehrs vom Schiff auf die Bahn. Am 25. Juli 1863 schlug deswegen Baurat Winterstein die Anlage eines Hafens vor. Ganz abgesehen davon, daß der Hafen erst viel später (1901) gebaut wurde, hat der Übergang des Warenversandes vom Schiff auf die Eisenbahn in Höxter wohl nie eine Rolle gespielt.

Bei der Eröffnung der Bahn am 1. Oktober 1864 fuhren täglich zwei Züge in jeder Richtung. Die Fahrzeit betrug zwischen einer Stunde 10 Min. und 1 Stunde 30 Min. Der Fahrplan vom 1. Oktober 1890 weist bereits sieben Züge in jeder Richtung auf, die Fahrzeit hat sich verringert auf 1 Stunde 5 Min., durchgehende Schnellzüge benötigten 45 Minuten. Im Jahr 1912 gibt es 10 bzw. 11 Verbindungen täglich in jeder Richtung, die Fahrzeit hat sich kaum verändert. 1921, nach dem Krieg und in der Inflationszeit, ist der Verkehr eingeschränkt auf sieben Züge in jeder Richtung.

Der stattliche Bahnhof war bei der Eröffnung der Bahn noch nicht fertig. Bis zum 6. März 1865 reichte die von der Bauverwaltung gesetzte Frist für Angebote auf die Maurer-, Zimmer- und Dachdeckerarbeiten, bis zum 20. März für die Steinmetzarbeiten. Eine Skizze vom 12. September 1865, die die geplante Rampenanlage vor dem Stationsgebäude und vor dem Güterschuppen darstellt, bezeichnet ein Gebäude östlich vom jetzigen Bahnhof als „provisorisches Empfangsgebäude". Der Güterschuppen war schon 1864 fertig, ebenso die für den technischen Betrieb erforderlichen Nebenbauten.

Wir kennen den Architekten nicht, aber beim Vergleich mit den Bahnhöfen in Paderborn, Driburg und Holzminden läßt sich unschwer die gleiche Hand

vermuten. Alle Bauten sind im sog. Rundbogenstil errichtet, der abschließende kräftige Bogenfries unter der Traufe ist allen Gebäuden gemeinsam. Die relativ flachen Dächer lassen einige Gebäudeteile als Türme erscheinen. Wenn auch kein Bahnhof den anderen kopiert, so ist doch die Gliederung der großen Baukuben entweder durch Variierung der Geschoßhöhen oder gegenseitiges Versetzen der Bauteile durchaus miteinander vergleichbar.

Die reinen Zweckbauten sind in einem noblen Stil massiv und aufwendig errichtet, sie wirken durchaus repräsentativ (was sicher beabsichtigt ist). Die Größe dieser Bauten wird verständlich, da sie im Erdgeschoß zwei Wartesäle und die bahntechnisch erforderlichen Räume enthalten mußten, während die Obergeschosse die Dienstwohnungen für den Stationsvorsteher und weiteres Personal stellten. Da sich, ebenso wie für Industriebauten, noch keine funktionale Bauweise entwickelt hatte, machten die Architekten dieser Zeit Anleihen bei anderen repräsentativen Gebäuden; daher bestehen durchaus Ähnlichkeiten mit Burgen oder Schlössern. Auf diese Art sind Gebäude entstanden, die sich von den späteren ganz auf ihre Funktion abgestellten Zweckbauten in vorteilhafter Weise unterscheiden.

Dr. Brüning