VLOTHO UND DIE EISENBAHN

RUND UM DEN VLOTHOER BAHNHOF

ZUM PROJEKT »TAG DES OFFENEN DENKMALS 1996«

BEITRÄGE ZUR ORTSGESCHICHTE - G09 - APRIL 2012

RÜCKSCHAU AUF EINE VERKEHRSENTWICKLUNG

Insbesondere für Massengüter und Kolonialwaren waren schiffbare Flüsse über Jahrhunderte hinweg konkurrenzlos günstige Transportwege. Für den Raum Ravensberg – Lippe – Paderborn war Vlotho durch seine vorteilhafte Lage an der Weser bedeutender Umschlagplatz für stromauf- und -abwärts beförderte Waren. Im Gegensatz zum Transit- und Speditionsgeschäft (Zwischenlagerung und Weiterversand) spielte der Eigenhandel der Vlothoer Kaufleute eine relativ geringe Rolle.

Die im 19. Jahrhundert einsetzende Industrialisierung forderte billige Transporte, Kapazitätssteigerungen, Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit. Zunächst führte der sich immer weiter ausdehnende Reiseverkehr, Waren- und Informationsaustausch zu Verbesserungen der Infrastruktur durch Chaussee-Bau. Das reduzierte die Bedeutung der Wasserstraßen als Verkehrsträger – und damit auch Vlothos.

BEFÜRCHTUNGEN UND BEDENKEN

Zur Grundsteinlegung des Lagerhauses in Hafennähe schreiben die »Vlothoer Lagerhaus-Interessenten und Bauherren« im Jahre 1845: »*Die Schiffahrt steht nicht mehr in der früheren Blüte, da der Verdienst der Schiffer durch Schmälerung der Schiffsfrachten, bewirkt durch die Konkurrenz der auf unglaublich niedrige Sätze herabgedrückten Landfrachten gegenüber früher bedeutend abgenommen hat. Eine fernere Konkurrenz tritt derselben bedrohlich in der allenthalben erfolgenden Anlage von Eisenbahnen entgegen, deren eine, von Minden nach Köln bestimmt, ganz nahe unterhalb Vlotho (...) über den Weserstrom geführt werden soll (...) Sie soll in drei Jahren fertig sein und dem Verkehr geöffnet* werden.« Die Vlothoer Kaufleute wiesen damit weitsichtig hin auf die nächste drohende Erschütterung ihrer und der Stellung Vlothos – auf die Eisenbahn, die das Verkehrswesen revolutionieren sollte.

REAKTIONEN ZUR VORSORGE

Frühzeitig versuchten Vlothoer Kaufleute und Unternehmer, die bedrohliche Entwicklung zu beeinflussen, genau so frühzeitig suchten sie neue Betätigungsfelder (s. u.). Von 1845 bis 1872 unternahm man vielfache und immer neue Anstrengungen im Bemühen um einen Eisenbahnanschluss. Wenn die Ernsthaftigkeit ihrer Klagen auch noch nicht genau untersucht ist, darf man ihnen glauben, dass sie mit Sorge in die Zukunft blickten, bis trotz hoffnungsträchtiger Realisierungschancen zwischendurch erst 1875 der Anschluss verwirklicht wurde.

1845, während der Planung der Köln-Mindener Eisenbahn, befürwortete man erfolglos einen günstig gelegenen Bahnhof im nahen Rehmer Feld bei der Eisenbahnbrücke, am Kreuzungspunkt Chaussee : Schienenweg.

Das hinderte die Vlothoer Kaufmannschaft aber nicht an weiteren Eingaben an die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft und an den Preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, zumal man das »*Schicksal eines fleißigen betriebsamen* Ortes, *wie Vlotho, dessen Handel und Verkehr durch die Eisenbahnen schon bis in seine innersten Vesten erschüttert ist,*« gefährdet sah.

VERÄNDERUNGEN UND SYMPTOME

Folgerichtig erkannten sie, dass die Eisenbahn Verkehrsströme veränderte, ja, ablenkte und dadurch besonders die Stellung von Zentrenstärkte, während in Unterzentren wie Vlotho Funktionen wie der Handel Gefahr liefen, verloren zu gehen. Typisches Beispiel für solche Veränderungen ist der Kohlenbedarf. Bis 1848 wurde er aus den Hessischen bzw. Bückeburgischen Steinkohlengruben gedeckt, danach zum größten Teil aus den Bergisch-Märkischen Revieren.

Vlothos Bedeutung als Umschlag- und Lagerplatz schwand allmählich. Die Eisenbahn ermöglichte es als zuverlässiges, regelmäßig verkehrendes und schnelles Verkehrsmittel, Waren kurzfristiger und direkter zu ordern, der Handel ging andere Wege.

Symptomatisch hierfür ist 1867 der Erwerb des Packhauses der in Konkurs gegangenen Zigarrenfabrik Hildebrandt durch die Stadt Vlotho. Das Gebäude wurde zum Rathaus umgebaut und 1963 durch einen modernen Neubau ersetzt.

Abb. 1: Tag des offenen Denkmals 1996 auf dem Vlothoer Bahnhof, v.l.n.r.: A. Grossmann, U. Meise (Bad Senkelteich), A. W. König (GW Exter), A. Rinne (Stadtarchiv Vlotho), G. Graf (pensionierter Zeitzeuge, †)

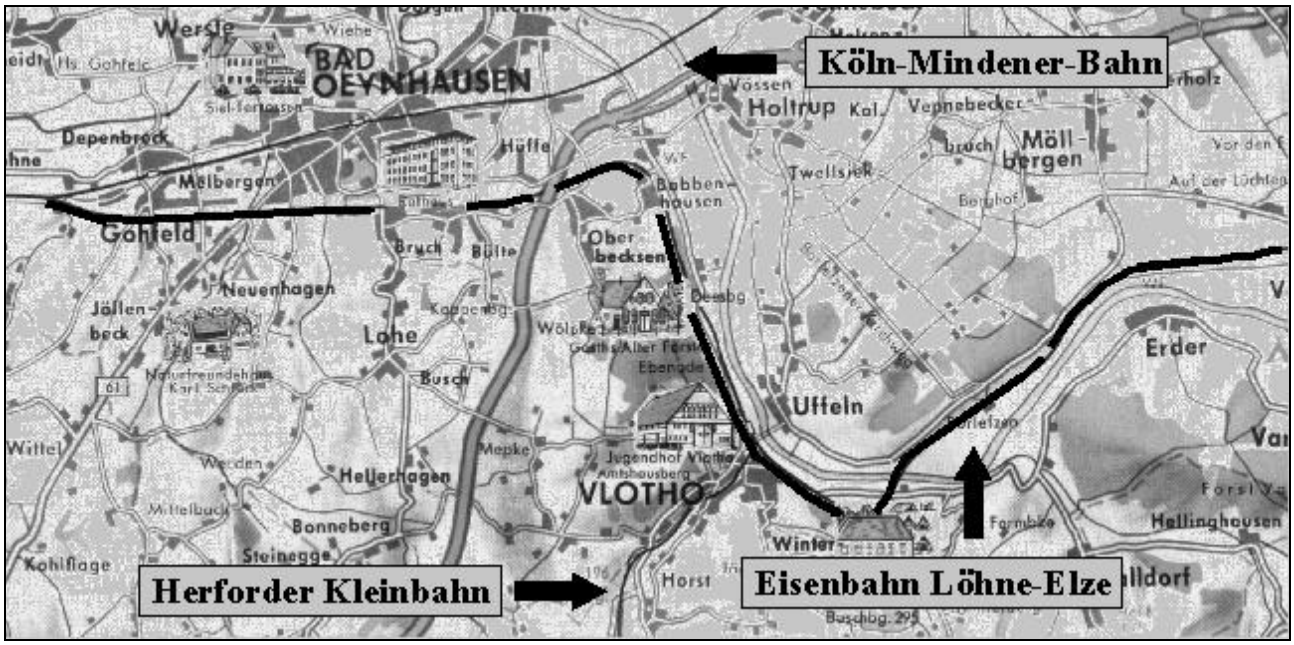
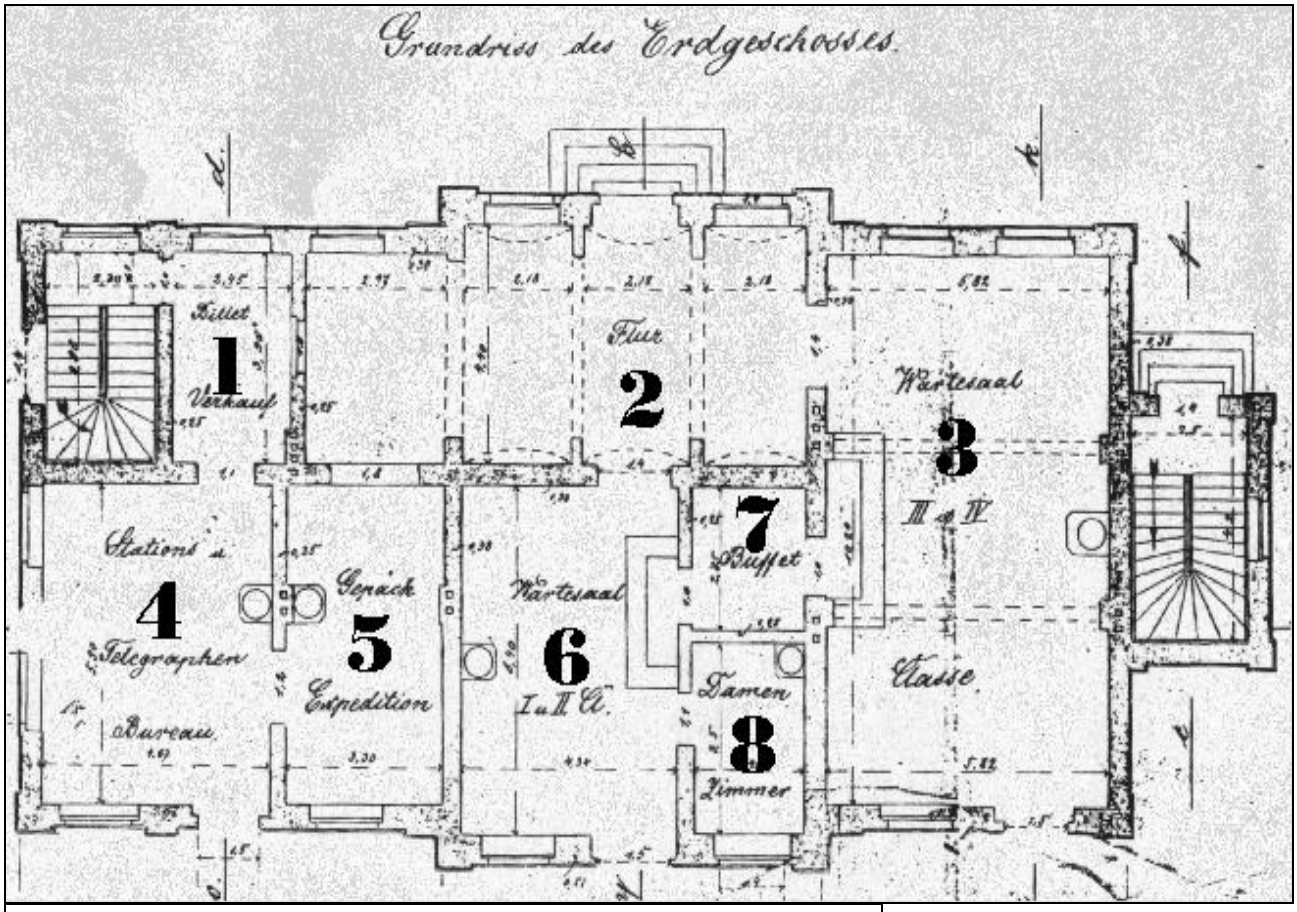


Abb. 2: Noch 1954 wurde nachträglich über eine Streckenführung etwa in Höhe von Gut Deesberg über die Weser hinweg auf Uffelner Gebiet nachgedacht. Abgesehen davon, dass Vlotho damit verkehrstechnisch ins Abseits geraten wäre, hätte das im wesentlichen nur einen Wechsel auf das rechte Weserufer bedeutet, denn topografisch gesehen wäre der Aufwand riesig und unvertretbar gewesen.



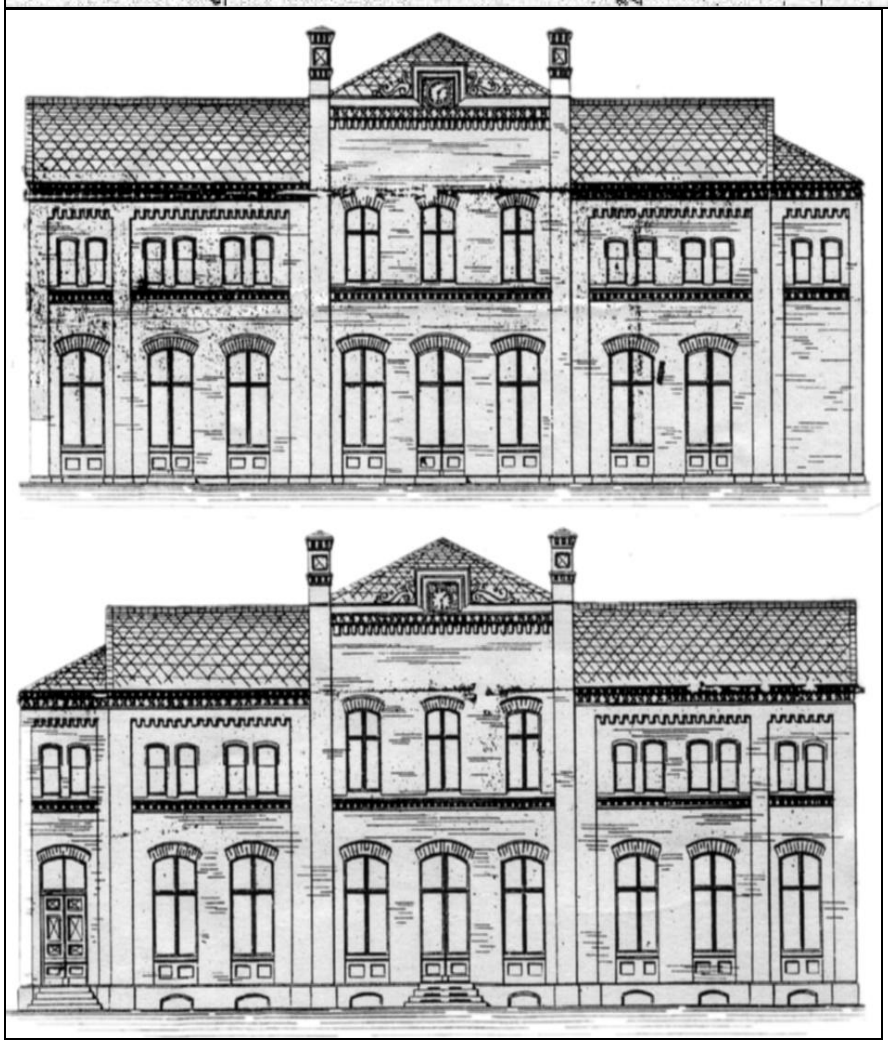


Abb. 3: (oben) Grundriss des Bahnhofs Vlotho von 1874 (Straßenseite oben):

1 = Billet-Verkauf
2 = Flur
3 = Wartesaal III. und IV. Klasse
4 = Stations- und Telegraphenbureau
5 = Gepäck-Expedition
6 = Wartesaal I. und II. Klasse
7 = Buffet (mit Bedienungstheke zu den Wartesälen)
8 = Damenzimmer

Abb. 4: (links) Aus der Original-Bauzeichnung von 1874, unten die Ansicht von der Straßenseite her. Das Gebäude wurde später mit Anbauten versehen.

GEWICHTIGE ARGUMENTE

Auch weitere Vlothoer Eingaben wurden in schöner Regelmäßigkeit abgelehnt, unter anderem mit der Begründung, dass die Kosten eines anzulegenden Haltepunktes nicht durch aus dem Vlothoer Verkehr zu erwartende Einnahmen gedeckt werden könnten.

1850 versuchte die Vlothoer Kaufmannschaft, einen Eisenbahnanschluss via Rehme mit Verbindung ins lippische Hinterland zu erreichen. Dieser Wunsch wird 1853 und 1856 erneut geäußert, als auch in Lippe Überlegungen über einen Bahnanschluss angestellt werden.

Statt der diskutierten Strecke Herford – Salzuflen – Lage – Detmold – Altenbeken schlägt der Vlothoer Kommerzienrat Brandt als Alternative zu Herford den Anschluss an die Köln-Mindener Bahn über Vlotho - Rehme vor: »*Die Gründe für diese letztere Richtung (...) liegen nicht allein im Interesse der Bahn, sondern sind für das Bad Oeynhausen und die Stadt Vlotho von der größten Wichtigkeit, indem dem Bade der Vorteil wird, Einmündungspunkt der Cöln-Mindener Bahn zu werden, welchem dieser Vorteil als königliches Bad eher gebührt, als Herford, einer Stadt, die selbst jener Bahn keinen Vorteil bringt, da sie sozusagen nur eine Ackerstadt ist, deren Handel sich fast nur auf die Krämerei beschränkt, trotzdem sie von der Cöln-Mindener Bahn bemüht wird; das Bedürfnis dieser zweiten Bahn durchaus nicht hat und nicht nachweisen kann; während Vlotho bei seinen Fabriken, Handel, Gewerbebetrieben und Schiffen erst der Bahn Nahrung verschafft und der wichtigste Ort an dieser neuen Bahn sein wird. Überdem verdient Vlotho alle und jede Berücksichtigung, denn es hat durch die Eisenbahnen den größten Teil seiner Speditionsgeschäfte verloren, da die Weser, als alte Handelsstraße, worauf die Gewerbetätigkeit Vlothos beruhte, durch die Concurrenz der Hannover und Cöln-Mindener Bahn und durch die Belastung mit Weserzöllen, fast verödet ist und mußte daher Vlothos Speditionshandel um so mehr leiden, als ihm das Glück einer Eisenbahn mangelt, was auch auf den Eigenhandel und Fabriken nicht ohne Nachteil bleiben könnte.*«

Durch die Auswirkungen in Aussicht stehender Verbesserungen in der Weserschifffahrt [1] würde Vlotho wieder in den Rang gestellt, den es im Handel eingenommen und ohne seine Schuld verloren hat, sobald die-

[1] Man versprach sich durch die 1844 gemeinsam mit anderen Städten gegründete Dampfschifffahrtsgesellschaft für die Oberweser eine Belebung zumindest des Personenverkehrs.

ser Eisenbahnanschluss hergestellt sei, *»da ohne eine Eisenbahn in der gegenwärtigen Zeit kein Ort, der auf Handel, Fabriken und Gewerbe angewiesen ist, existieren kann, wenn er auch Wasserverbindungen hat.«*

DIE »ACKERSTADT«

Im gleichen Jahr schreiben Gemeinderat und Kaufmannschaft an das Ministerium und vergleichen die Entwicklung von Vlotho und Herford, dass Herford vom Eisenbahnanschluss wirtschaftlich nicht profitiert und ihn für die eigene Entwicklung wohl auch nicht genutzt habe: *»Herford ist geblieben was es war – eine Ackerstadt.«*

»Ganz anders aber haben sich die Verhältnisse in Vlotho gestellt. Nachdem infolge der Cöln-Mindener Eisenbahn die umfangreiche Spedition der Güter über Vlotho nach dem Norden und Süden aufgehört hat, und Vlotho nun, wie abgeschlossen, ganz auf sich selbst hingewiesen zu sein schien, ward mit Recht zu befürchten, dass der hiesige Handel und Verkehr würde zu Grunde gehen müssen. Die hiesige Stadt hat aber, durch ihre Lage begünstigt, und bei dem aufgeweckten Sinn der hiesigen Kaufmannschaft diese Fatalitäten überwunden, sie hat sich trotz aller Schwierigkeiten auf einem merkantilen Standpunkt erhalten, den die Stadt Herford voraussichtlich selbst unter günstigen Umständen niemals erreichen wird.« Ein Bahnanschluss sei jedoch in jedem Fall eine Lebensfrage für Vlotho. Zwar wurden Vorarbeiten für eine solche Bahnverbindung geleistet und 1857 nach Berlin berichtet, das Projekt kam jedoch nicht zustande.

EIN WEITERER VERSUCH

Ein neues Projekt lässt Vlotho 1862 auf Anschluss hoffen, die Westfälisch–Holländische Eisenbahn (Carlshafen – Detmold – Bielefeld – Münster – Enschede mit einer Abzweigung Detmold – Lemgo – Vlotho – Rehme).

Im Generalkomitee der Gesellschaft ist die Stadt durch Kaufmann Thoß [2] vertreten. Im August 1865 – noch vor der Konzessionierung – will die zu gründende Gesellschaft vom Bau der Nebenstrecke absehen. Die Vlothoer beantragen beim Minister in Berlin, die Konzession für die Hauptbahn vom Bau der Zweigbahn über Vlotho abhängig zu machen.

[2] Paul Thoß (* 20. November 1860; † 1. Januar 1950) wurde am 20. November 1930 zum Ehrenbürger Vlothos ernannt seiner Verdienste um Stadt wegen.

»Wenn auch noch die projektierte Verbindung von Herford ins Lippische zustande komme, bestehe sonst die Gefahr der vollständigen Isolierung Vlotho durch Ableitung der Verkehrsströme.(...) zu befürchten steht, dass sich die hiesigen Geschäfte nicht werden halten können und die hiesige Stadt zu einem armen, verkommenen Flecken heruntersinken wird.« Auch das wird abgelehnt. Das Projekt an sich wurde dann doch nicht verwirklicht.

ES IST ERREICHT!

Nun nahmen die Vlothoer Kaufleute die Eisenbahnangelegenheit selbst in die Hand, unter dem Vorsitz von Kommerzienrat G. H. O. Brandt konstituierte sich 1866 ein Eisenbahn-Komitee. Es bestand aus ihm, dem Amtmann Müller sowie den Kaufleuten Wiegand, Güse, Hoenig, Schmidt, Brüggemann und Thoß.

Man befasste sich mit einem nächsten Projekt, das nach einigen Schwierigkeiten schließlich doch vollendet wurde, der Verbindung Löhne – Vlotho – Hameln.

1870 erhält die Hannover–Altenbeker Eisenbahngesellschaft die Genehmigung, die Strecke Löhne – Hameln – Hildesheim zu bauen. 1871 beginnen die Arbeiten und am 1. Juli 1875 nimmt die von Vlotho und seinen Kaufleuten lang ersehnte und erkämpfte Eisenbahn endlich den Betrieb auf. Weserschifffahrt und Hafen profitieren davon allerdings nur kurze Zeit.

Die 1904 betriebsbereite Kleinbahnverbindung nach Wallenbrück über Exter, Bad Salzuflen, Herford etc. erschließt den Vlothoern ergänzend auch den Wirtschaftsraum Kreis Herford besser.

HOHER BESUCH

1853 luden die Vlothoer Kaufleute König Friedrich Wilhelm IV. u. a. auf die Vlothoer Burg ein, von der aus er regen Schiffsverkehr auf der Weser bemerken konnte. Schlitzohrig hatten man sämtliche zwischen Hameln und Minden verfügbaren Schiffe gechartert, »u*m die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens Vlotho in das rechte Licht zu rücken«*, schreibt Grossmann. So sollte unterstrichen werden, dass Vlotho und nicht Herford für eine Anbindung an die Eisenbahn für würdig empfunden werden sollte. Ansonsten wird vermerkt, dass der Vlothoer Hafen kaum frequentiert wurde.

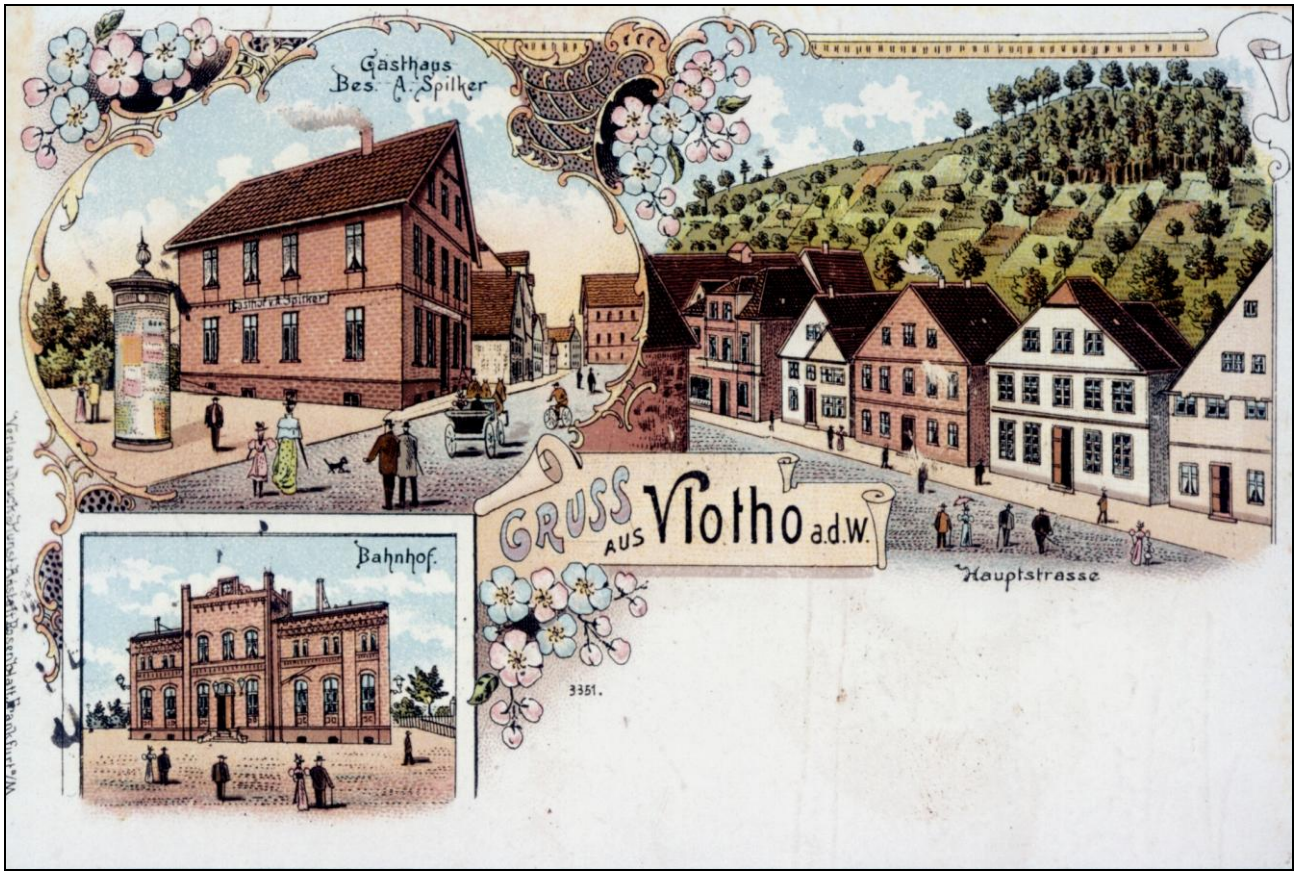


Abb. 5 und 6: Ansichten vom alten Vlothoer Bahnhofsviertel – ohne Jahresangaben:
↑ nach 1903 (s. a. Bismarckturm auf dem Amtshausberg)
↓ um 1900

DER INVESTOR

Erst 1880 wurde die geplante Streckenführung von Herford nach Altenbeken realisiert, während in Vlotho 1872 mit dem Bau der Trasse für die Bahnverbindung zwischen Elze und Löhne begonnen wurde. Damit war die Lücke geschlossen zwischen den Strecken Osnabrück-Löhne (1855) und Elze-Goslar (1853). Wurde anfangs wie überall der Bau getragen durch eine Aktiengesellschaft, hier mit »Eisenbahnkönig« Henry Strousberg an der Spitze, so übernahm 1880 der Staat Preußen die Bahnlinie.

Hatte der in Ostpreußen geborene Strousberg zwar seit 1863 riesige Gewinne durch den Eisenbahnbau erzielen können, brachen seine Unternehmen 1873 zusammen. Ihn sehen viele als typischen Vertreter der Gründerzeit, in der Einzelpersonen in kurzer Zeit gewaltige Wirtschaftsimperien schufen und aus vielfältigen Gründen oft über Nacht auch wieder verloren.

DIE RÄDER ROLLEN!

Der erste planmäßige Güterzug fuhr am 19. Mai 1875 durch Vlotho. Am 30. Juni folgte der erste Personenzug mit den Ehrengästen der Eröffnungsfeierlichkeiten (ohne die Vlothoer Honoratioren, die einzuladen man schlichtweg übersehen hatte).

Wie weiter verlautet, äußerten auch einige Bewohner der Langen Straße ihren Unmut, weil *»ihnen durch den hohen Bahndamm Luft und Licht genommen würden.«* 12 Häuser an der unteren Langen Straße fielen dem Bahnhofsbau zum Opfer, das Haus des Schneidermeisters Finkhäuser wurde durch einen Erdrutsch zerstört, als man 1874 gegenüber dem späteren Güterbahnhof Erde abtrug für die Auffüllung des Bahndamms.

Der 1874/75 entstandene Bahnhof wurde 1909 durch Anbauten an beiden Seiten erweitert. Dadurch vergrößerte sich die Nutzfläche auf etwa 800 qm. In dieser Zeit wurde die Stecke zweigleisig ausgebaut, einschließlich der nach dem II. Weltkrieg eingleisig erneuerten Eisenbahnbrücke. 1907 wurde das Weichenwärterstellwerk errichtet.

Kurz vor dem I. Weltkrieg erhielt die Zuckerfabrik Gebr. Tintelnot (heute Blumenfabrik Schleef) nach der Standortverlegung an die Grenze zu Rehme einen eigenen Gleisanschluss. Zuvor war sie in der Innenstadt

zu finden, also in Hafennähe. Eine Anbindung an den Vlothoer Weserhafen erhielt die Eisenbahn nicht. Sie blieb ab 1904 der Kleinbahn vorbehalten, die ab 1903 über Exter – Bad Salzuflen – Herford u. a. direkte Verbindung von Vlotho über Spenge und Enger bis nach Wallenbrück brachte.

KRIEGSEINFLÜSSE

Im Kriegs- und »Steckrüben«–Winter 1916/1917 überfluteten hungernde Menschen aus den Ballungsräumen die ländlichen Gebiete geradezu. Schienenwege waren für sie einziges überregionales Verkehrsmittel.

Vlotho war dadurch ein weiteres Ziel und auch hier tauchten als unliebsame Begleiterscheinung die sogenannten Hamsterer auf, die in der Not ihrer Mitmenschen hohen Profit witterten und zu »normalen« Preisen erstandene Nahrungsmittel weit über Preis verkauften. Damit war die bahneigene Polizei gefordert, die solche »Geschäfte« sicher nur in Ansätzen unterbinden konnte.

Besonders in den Jahren 1944/45 war die Bahnlinie durch Vlotho Ziel alliierter Luftangriffe, durch die Nachschubwege für das Militär zerstört werden sollten. Eine Flakstellung an der Eisenbahnbrücke sollte die Angriffe abwehren, zog sie aber erst recht an. Bei diesen Bombardierungen kamen auch Zivilisten ums Leben.

NEUER AUFSCHWUNG

Die Zeit des wirtschaftlichen Aufschwunges in den 1950er Jahren wirkte sich günstig auf die Eisenbahn durch Vlotho aus.

Wichtig war der Schienentransport für das nahegelegene Kraftwerk Veltheim, das auf diesem Wege den Brennstoff, die Kohlen, erhielt. Helmut Waltermann, der 1950 Fahrdienstleiter wurde, erinnert sich in der NEUEN WESTFÄLISCHEN ZEITUNG vom 28. Dezember 1990 u. a.: *»Anderthalb Jahre fuhren die VW-Züge durch Vlotho, teilweise 700 m lang.«* Das war, als Güterverkehr z. B. infolge der Reparatur der Kanalbrücke Haste (bei Wunstorf) über Vlotho umgeleitet wurde.

Das VLOTHOER WOCHENBLATT berichtet am 3. November 1954 euphorisch: *»Heute ist alles so einfach. Wir können fast jeden Ort mit der Eisenbahn erreichen ... Dabei ist es noch nicht einmal so lange her, dass der erste Eisenbahnzug über die Weserbrücke brauste. Erst am 30.6.1875 nämlich*

wurde Vlotho an das Eisenbahnverkehrsnetz angeschlossen ... vor 79 Jahren haben unsere Einwohner also den Anschluss an die Welt erhalten. Auch künftig wird die Eisenbahn noch immer das Verkehrsmittel bleiben, und zwar im Güter- wie im Personenverkehr, zumal angestrebt wird, zur Steuerung des Straßenverkehrs den Schwerlastverkehr von der Straße wieder auf die Eisenbahn zu verlagern.« [3]

In den 1960er-Jahren fuhr im Mittel alle 20 Minuten ein Zug am Stellwerk vorbei. Für 1970 berichtet Grossmann von fünfzehn Eil- und Personenzügen mit direkter Verbindung mit Braunschweig, Aachen oder Mönchengladbach. Verwaltungsmäßig unterstanden dem Vlothoer Leiter die Bahnhöfe Vlotho und Veltheim, in denen insgesamt 43 Menschen Arbeit und Brot für sich und ihre Familien fanden.

Erste Anzeichen für ein Umdenken in der Eisenbahnbenutzung können allerdings schon darin gesehen werden, dass die Bundesbahn beabsichtigte, die Strecke Löhne–Hameln am späten Abend mit einer Omnibuslinie zu bedienen.

NEUE VERÄNDERUNGEN

Ab 1974/75 wurde es zunehmend ruhiger; die Frühschicht begann später, der Feierabend früher. Bald gab es keinen Nachtdienst mehr und im Februar und März 1992 teilte die Bundesbahn der Stadtverwaltung Vlotho ihr weiteres Vorgehen in Sachen Bahnhof mit.

Die Aufhebung der Fahrkartenausgabe wurde für den 1. Juni 1992 angekündigt. Die Einnahmen seien in den letzten Jahren ständig rückläufig, Aufwand und Ertrag nicht mehr ausgewogen. Auch die Gepäck- und Expressgutabfertigung solle zu diesem Termin geschlossen werden. Trotz massiver Proteste des Vlothoer Rates war diese Entwicklung nicht mehr aufzuhalten, wenn auch ein Fahrkartenautomat aufgestellt wurde.

Nur wenige Jahrzehnte war Vlotho durch das Zusammentreffen von Wasserweg und Schiene wichtiger Knotenpunkt, heute ist es nur noch

[3] Dass die Realität sich anders entwickelt hat, ist heutzutage auf allen Straßen zu beobachten; der Verkehr dort und besonders der Schwerlastverkehr nimmt immer größere Ausmaße an

einfacher Bahn-Haltepunkt auf dem Verlauf des alten Handelsweges Osnabrück–Hildesheim.

Von Vlotho aus kann man noch Orte wie Bad Oeynhausen, Hameln, Herford, Hildesheim, Löhne oder Rinteln erreichen ohne umzusteigen erreichen. [4]

Zur Verfügung steht aber lediglich eine »Regional-Bahn«, die die Funktion des früher liebevoll als »Bummelzug« bezeichneten Nahverkehrs-Zuges übernommen hat.

DER BAHNHOF

Das Bahnhofsgebäude an der Weserstraße Nr. 20 befand sich vorübergehend im Besitz des privaten Investors Heim und der Stadtverwaltung Vlotho. Es wurde 1988 unter Denkmalsschutz gestellt.

»Massives Bundesbahngebäude in Backsteinausführung von 1875. Das Gebäude ist in Sicht–Mauerwerk erstellt und mit Satteldächern bzw. Walmdach versehen und mit Teerpappe gedeckt. Die Fassade wird durch Mauerwerk gegliedert, ebenso durch umlaufende Gesimse und lisenenartige [5] *Vorsprünge. Das axial angelegte Gebäude hat im oberen Bereich mittig um ein rund angelegtes Fenster diverse Stuckverzierungen, links und rechts des Gebäudes erkerartige Vorsprünge, ebenfalls mit Zier-Mauerwerk versehen. Die Flachbogenfenster sind zum Teil gegen neuere ausgetauscht, zum Teil aber noch im Urzustand erhalten.«* wird das Gebäude in den Unterlagen zur Unterschutzstellung beschrieben.

UND SONST ...?

Aufenthaltsmöglichkeit oder Restauration bietet der Bahnhof nicht mehr. Es ist zu wünschen, dass für ihn eine sinnvolle Nutzungsmöglichkeit gefunden wird, wie es anderen Ortes schon praktiziert wurde.

Man beabsichtigte von Seiten der DB wohl, die heutige Bahnlinie 372, einen jahrzehntelang wichtigen Verkehrsweg für Vlotho, stillzulegen. Ob solche Absichten noch bestehen, ist derzeit nicht bekannt, vielleicht ist die heutige Eingleisigkeit der Streckenführung auf Uffelner und Veltheimer Gebiet ein weiterer Schritt auf diesem Wege. In neuerer Zeit

---

[4] Diese Angabe entspricht dem Stand der Bearbeitung dieser Veröffentlichung im Mai 2016

[5] Flach erhabene, senkrechte Mauerstreifen, die zum Beispiel eine Wandfläche optisch gliedern

waren dagegen Pläne bekanntgeworden, nach denen der Rückbau auf zweigleisige Streckenführung vorgesehen war, was besonders großen Widerstand in der Kurstadt Bad Oeynhausen bewirkte. Doch diese Pläne scheinen mittlerweile ad acta gelegt worden zu sein.

Die Hoffnungen, die sich manche Eisenbahnliebhaber nach der Wiedervereinigung Deutschlands machten, waren letztlich gegenstandslos. Wenn überhaupt von Bestand, wird sie auf Dauer dem Güterverkehr vorbehalten bleiben, als Entlastung für die Strecke Köln-Hannover. Es bleibt zu hoffen, dass es auch weiterhin einen »Haltepunkt Vlotho« geben wird.

VOM STRUKTURWANDEL BETROFFEN

Die Eisenbahn war revolutionär: Sie löste Pferdefuhrwerk und Kutsche als bis dahin wichtigste Landtransportmittel im Fernverkehr ab. In Deutschland war der Eisenbahnbau die Antriebskraft der industriellen Revolution. Damit trug er maßgeblich zur Umwälzung der traditionellen Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung bei.

Doch hatte diese Umwälzung, die wir heute als gesamtgesellschaftlichen Fortschritt sehen, für die Zeitgenossen auch ihre Schattenseiten. Schon im Oktober 1847 hatten die Konstanzer »Seeblätter« bemerkt: »*Aber am Wege stehen verödete Gasthäuser, und verarmte Fuhrleute, Schmiede, Wagner, Sattler usw. in Menge. Wenn auch hier der Mangel an Kenntnissen den durch die Eisenbahn verarmten Familien nicht zum Vorwurf gemacht werden kann (...), so ist es nichtsdestoweniger gewiß für sehr viele Hausväter eine traurige Wahrheit, ihren sicheren Erwerb und ihre Vermögensverhältnisse zerstört zu sehen (...)*« Von zwei Vlothoer Fuhrleuten und ihren Bemühungen, sich an neue wirtschaftliche und soziale Verhältnisse anzupassen, soll die Rede sein.

VOM FUHRMANN ZUM GASTWIRT

Am 30. Dezember 1874 schreibt der Vlothoer Fuhrmann August Dörgeloh im Konzessionsgesuch zum Betrieb einer Gastwirtschaft: »*Durch den Bau einer Eisenbahn Vlotho entlang ist mein Erwerb als Arbeitsfuhrmann jetzt schon ziemlich erloschen, und wenn das Stationsgebäude fertig, dann sind auch meine Verdienste durch Pferde verschwunden, ich daher gezwungen, meine beiden letzten Pferde abzuschaffen, weil sie das Futter nicht*

mehr verdienen können. Mit meinem Ackerbau sieht es ebenfalls flau aus und ist derselbe so gut wie erloschen, indem mir die beste Fläche Land durch die Eisenbahn weggenommen.«

Den von der Eisenbahngesellschaft erhaltenen Kaufpreis hatte Dörgeloh zur teilweisen Tilgung seiner Schulden verwendet; die Restfläche Land hatte er verpachtet. Diese Einnahmen sicherten kaum den Lebensunterhalt seiner Familie.

Auch habe die körperliche Verfassung Dörgelohs *»durch das Fuhrwerk, welches ich schon seit meiner Confirmation an getrieben«* besonders *»durch das schwere Heben, welches beim Fuhrwesen vorkommt«,* gelitten. Die schlechten geschäftlichen Aussichten im Fuhrwesen und der gesundheitliche Zustand veranlassten Dörgeloh, ein Geschäft zu ergreifen, *»welches nicht mit sehr physischen Kräften verbunden«* war. Durch den Betrieb einer Gastwirtschaft wollte er sich seinen zukünftigen Lebensunterhalt verdienen, zumal sein Haus gegenüber dem Bahnhof stand und er über die nötigen Räumlichkeiten zu verfügen glaubte.

Der Vlothoer Amtmann Müller lehnte das Konzessionsgesuch nach Prüfung der räumlichen Gegebenheiten am 10. Januar 1875 zunächst ab, um am 25. April dann doch die Konzession zu erteilen. Über den Erfolg lässt sich nichts sagen. Im Oktober 1881 gab Dörgeloh die Konzession zurück, die Gastwirtschaft erlosch und seine Spur verliert sich.

AMTLICHE HEMMNISSE

Auch andere Antragsteller versprachen sich im Vlotho von 1874/1875 von Eisenbahn und Bahnhof einen *»regeren Verkehr«*, wie es in einem Gesuch heißt, und entsprechende Verdienstmöglichkeiten im Gastwirtschaftsgewerbe. Das verwundert, wenn man weiß, dass in Vlotho im Jahr 1872 bei 3000 Einwohnern bereits 31 Gast- und Schankwirtschaften und Getränke-Kleinhandlungen bestanden.

Der Unwille des Vlothoer Amtmannes Müller, der ohnehin zeitlebens einen weitgehend vergeblichen Kampf gegen Trunksucht und Konzessionierung von Gastwirtschaften führte, weitere Konzessionen zu erteilen, wird vor diesem Hintergrund verständlich [6].

---

[6] 1877 musste Müller sich von seinen Vorgesetzten Behörden aber fragen lassen, wieso er einem stadtbekannten Trunkenbold die eine Gaststätten Konzession erteilt hatte

Abb. 10: ↑ – 1926 – Blick Richtung Bad Oeynhausen. Die Eisenbahntrasse führt über den schon zugeschütteten linken Weserarm, der einst als Naturhafen genutzt wurde.

Abb. 11: ↓ – Die Eisenbahn verlässt Vlotho Richtung Rinteln (1920er-Jahre?). Im Bild neben dem Bahnhof am Hang des Amtshausberges auch die Villa des Zigarrenfabrikanten Schöning.

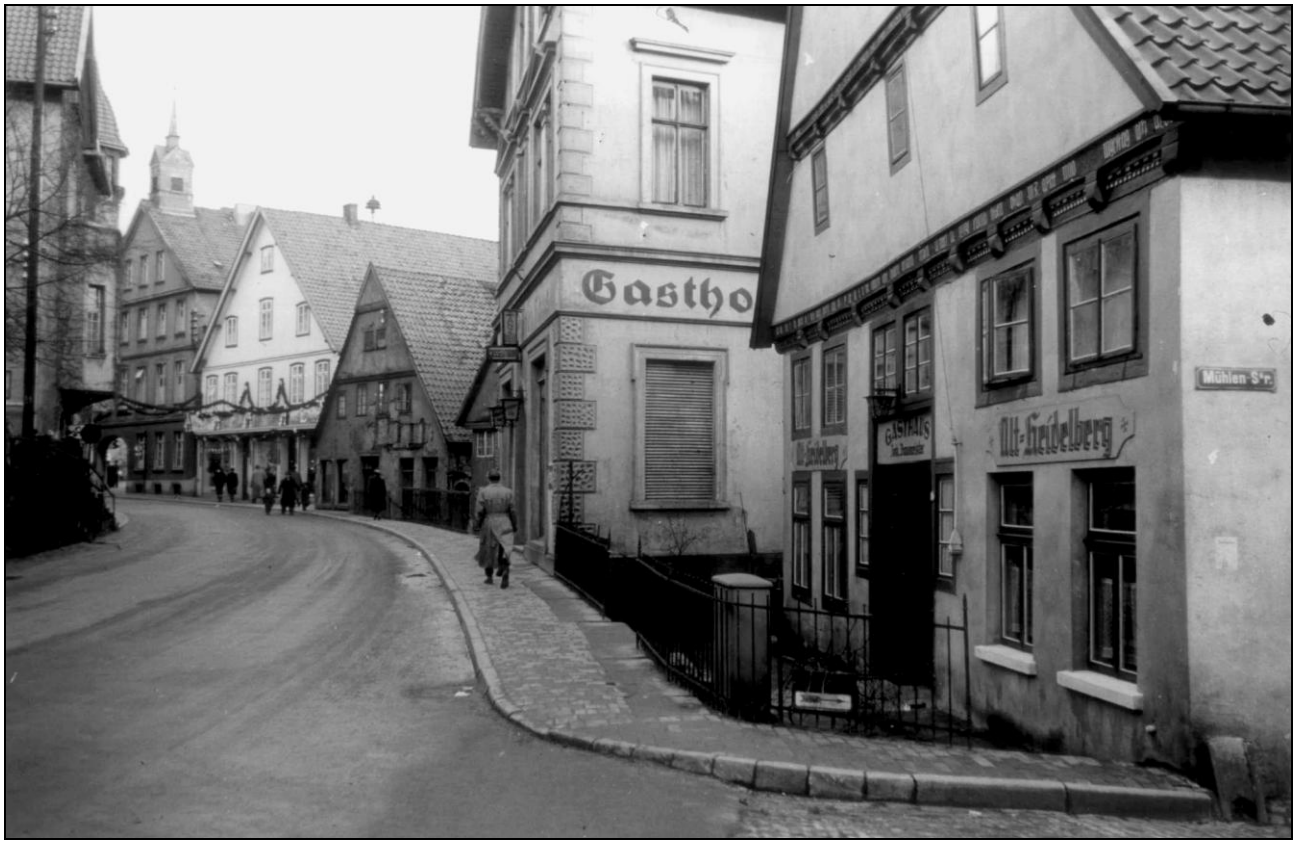


Abb. 12: ↑ **–** Was wäre Vlotho als »Heidelberg an der Weser« ohne eine Gastlichkeit mit Namen „Alt-Heidelberg“? Zum Zeitpunkt der Aufnahme (1950er-Jahre) ist August Sonntag nicht mehr der Betreiber, der hatte 1909 verkauft.

Abb. 13: ↓ – 1948 Bahnhof Vlotho - Das "Bahnhofshotel“ wurde 1964 beim Ausbau der B 514 abgerissen (heute Buswendeplatz). Im Hintergrund Bögen der Straßenbrücke über die Weser

KAISERSAAL UND BRENNEREI

Die Besonderheit des Dörgelohschen Konzessionsgesuches liegt in der Schilderung des durch die Eisenbahn verursachten Existenzentzuges. Doch war er kein Einzelfall. Der Vlothoer Lohnfuhrmann August Sonntag erklärte in seinem Konzessionsgesuch vom 21. April 1881, dass das bisherige von ihm betriebene Lohnfuhrwerk seit dem Bau der Eisenbahn durch Vlotho und durch den Bau der Eisenbahn Herford-Detmold im Jahr 1880 so zurückgegangen sei, *»dass meine Existenz gänzlich in Frage gestellt ist und ich nicht so viel verdiene, als zum Lebensunterhalt meiner Familie selbst bei den bescheidensten Ansprüchen erforderlich ist. Ich bin daher leider gezwungen zu einer anderen Beschäftigung Zuflucht zu nehmen und habe zu diesem Zweck das Beckersche Haus gemietet, um im selben Wirthschaft zu betreiben.«*

Mit dem Bemerken, dass in Vlotho kein Bedürfnis zur Ausweitung der bestehenden Gaststätten bestände, deren Inhaber sich ohnehin sämtlich über die schlechte Geschäftslage beklagten, lehnte Amtmann Müller auch dieses Gesuch ab. Am 29. März 1886 erneuerte August Sonntag, der sich jetzt als Kaufmann bezeichnete, sein Gesuch:

»Nachdem meine frühere Existenz durch den Bau der Eisenbahn gänzlich in Frage gestellt wurde, und ich mit meiner zahlreichen Familie nicht durchzukommen wußte, war ich gezwungen, zu einem anderen Geschäfte meine Zuflucht zu ergreifen. Seit dem Jahre 1881 betreibe ich in dem früheren Beckerschen Hause No. 100 hier das Kaufmann Gewerbe welches aber ganz unbedeutend ist, und wurde in selbigem auch früher die Gast- und Schankwirtschaft mit gutem Erfolg betrieben.«

Diesem neuerlichen Konzessionsgesuch gab Amtmann Müller am 11. April 1886 statt. Es entstand die heute unter dem Namen »Alt-Heidelberg« bekannte und noch existierende Gastwirtschaft, die August Sonntag bis zum Verkauf im Jahr 1909 erfolgreich betrieben hatte.

EIN SICHERER LEBENSUNTERHALT?

Von zwei Vlothoer Fuhrleuten wurde berichtet, weil der von ihnen gewählte Weg der Existenzsicherung ihre Lage aktenkundig machte. Diese Zufallsfunde werfen ein Schlaglicht auf die durch die Eisenbahnen ausgelösten Veränderungen im Vlothoer Fuhrgewerbe. Wie andere

Vlothoer Fuhrleute auf die Situation reagierten, ist unbekannt. August Dörgeloh und August Sonntag jedenfalls hatten mit dem Betrieb einer Gastwirtschaft die Hoffnung verbunden, für sich und ihre Familien den Lebensunterhalt zu sichern, nachdem ihnen die Eisenbahn ihre bisherige Existenzgrundlage *entzogen* hatte.

AKTIVE ZEITEN - GÜNTER GRAF ERINNERT SICH [7]

»Die Eisenbahnstrecke Löhne-Hameln und das Bahnhofsgebäude entstanden in der Zeit von 1870 bis 1875. 1873 feierte man das Richtfest der Eisenbahnbrücke über die Weser. Im Juni 1875 wurden Bahnhofsgebäude und Strecke eingeweiht. 1910 gründete sich im Vlothoer Hotel Delkeskamp [8] der Eisenbahnverein Bahnhof Vlotho als kulturelle und soziale Einrichtung für Bedienstete der Bahn und deren Familien. Er erfüllte die Funktionen und Aufgaben, die heute das Bundesbahn-Sozialwerk wahrnimmt.

Im Bahnhofsgebäude befanden sich zwei Schalter für Fahrkarten, einer für Gepäck und eine weiterer für Expressgut mit den dazugehörenden Räumlichkeiten für Abwicklung und Zwischenlagerung. Außerdem gab es das Personalbüro und ein Büro für den Bahnhofsvorsteher. Zwei Wartesäle für die Klassen I/II und III/IV waren ebenso wie ein Restaurationsbetrieb vorhanden. 1928 wurde die 4. Klasse auch in den Zügen abgeschafft.

Der Vlothoer Bahnhof bot einen Bahnsteig mit zwei Durchfahrt- und zwei Überhol- bzw. Rangiergleisen. Für Zug- und Rangierfahrten, Signal- und Weichenstellung standen das Stellwerk Vw, Vof und die Blockstelle Uffeln mit ca. acht Bediensteten zur Verfügung.

Zuerst transportierte man Expressgut und Reisegepäck mit Schubkarre und Handwagen, in neuer Zeit mit Elektrokarren zum Zug. Erheblichen Anteil am Betrieb hatte die Güterabfertigung mit 10 Bediensteten und einem hohen Aufkommen an Frachtstückgut und Wagenladungen.«

Ladestraße, Rampe und Anschlussgleis wurden täglich bedient. Günter Graf erinnert sich auch an zu entladende Zirkuszüge mit 25 - 30 Wagen. Im Juni 1975 wurde die Güterabfertigung geschlossen.

---

[7] Günther Graf (1961 nach Vlotho versetzt und 1983 pensioniert) war aktiver Eisenbahner und in allen Bereichen des täglichen Personen- und Güterverkehrs tätig.

[8] dem späteren Hotel Lütke

EIN BAHNHOF ALS »VERSCHLUSSSACHE«

»Am 1. Mai 1992 wurde der Bahnhof geschlossen, die Schlüssel und wichtige Unterlagen im Bahnhofsbüro Löhne deponiert.

Heute ist der Bahnsteig durch einen Seiteneingang am Bahnhofsgebäude erreichbar. Fahrausweise für den Nahverkehr können in einem Fahrkartenautomat gelöst werden. In der Langestraße Nr. 121 in Vlotho findet sich eine Agentur der Deutschen Bahn AG, hier kann man neben Fahrkarten aller Art auch Reiseauskünfte bekommen.

1982 wollte man das Bahnhofsgebäude abreißen und durch einen Pavillon ersetzen. Für die Übergangszeit während Abriss und Baues lag schon eine Behelfsbaracke bereit. Auch Baupläne waren komplett ausgearbeitet, aus finanziellen Gründen sah man von diesem Vorhaben aber wieder ab. Am 11. März 1988 wurde das Bahnhofsgebäude auf Antrag des Heimatvereins Vlotho als »Technisches Bauwerk« unter Denkmalschutz gestellt.«

ENTWICKLUNGEN – IN DER GEGENWART UND KURZ DAVOR

Von 1961, als Günter Graf in Vlotho seinen Dienst antrat, bis zur Schließung 1992 gab es enorme Veränderungen. *»1961 hielt täglich u. a. auch ein D-Zug von Helmstedt nach Aachen in Vlotho. Waren damals noch 12 Bedienstete im Bahnhof Vlotho eingesetzt, wickelte 1992 Reisegepäck- bzw. Expressgutabfertigung oder Fahrkartenverkauf 1992 nur noch Horst Niedernolte allein ab.«*

Zwar versuchte man, durch persönlichen Einsatz die Vorzüge des Schienenverkehrs für Personen- und Warentransport bei Unternehmen, Schulen und Vereinen hervorzuheben, aber die Entwicklung zur Beförderung auf der Straße war nicht aufzuhalten. *»Viele Züge fahren nahezu leer und auf den Straßen nimmt das Chaos immer weiter zu, das ist eine zu bedauernde Zeiterscheinung.«*

Günter Graf schließt seine Erinnerungen mit dem Wunsch, dass das nun unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude ein würdiges Aussehen erhält und man sich wieder auf den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene besinnt, der doch viele Vorteile zu bieten habe.

Abb. 14: Noch einmal das „Bahnhofshotel“ (um 1940), hier mit Blick in die Lange Straße. Ganz rechts am Bildrand das Rathaus.

Abb. 15: Vlothos Bahnhof am 8. August 1996, aufgenommen vom Dach der gegenüberliegenden Villa Schöning. Das Gebäude ist schon viele Jahre nicht mehr im Betrieb und zum bloßen Spekulationsobjekt geworden.

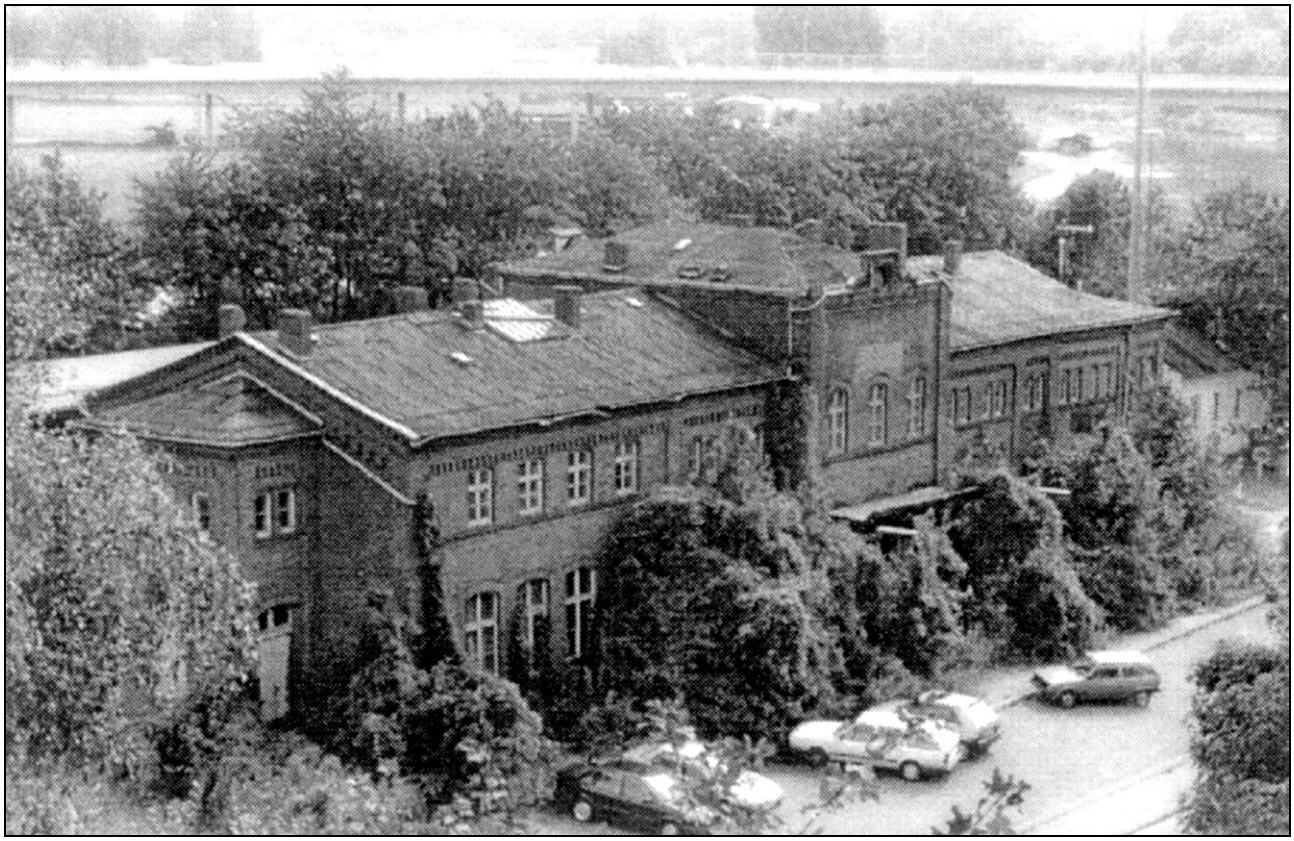


Abb. 16: ↑ – Das Empfangsgebäude (Westseite) im Oktober 2013 nach Entfernung des Buschwerks, das in der Zwischenzeit fast das Obergeschoss zugewuchert hatte. Im rechten Anbau wurden hier zwei Fensterattrappen (Nrn. 5 + 6 v. r.n.l., mit Blumenkästen) eingebaut, die einen Eindruck von Möglichkeiten vermitteln.

Abb. 17: ↓ – Ostansicht des Empfangsgebäudes mit der Bahnsteiginsel und der heutigen nur noch einfachen Gleisanlage, links im Vordergrund der barrierefreie Zugang.

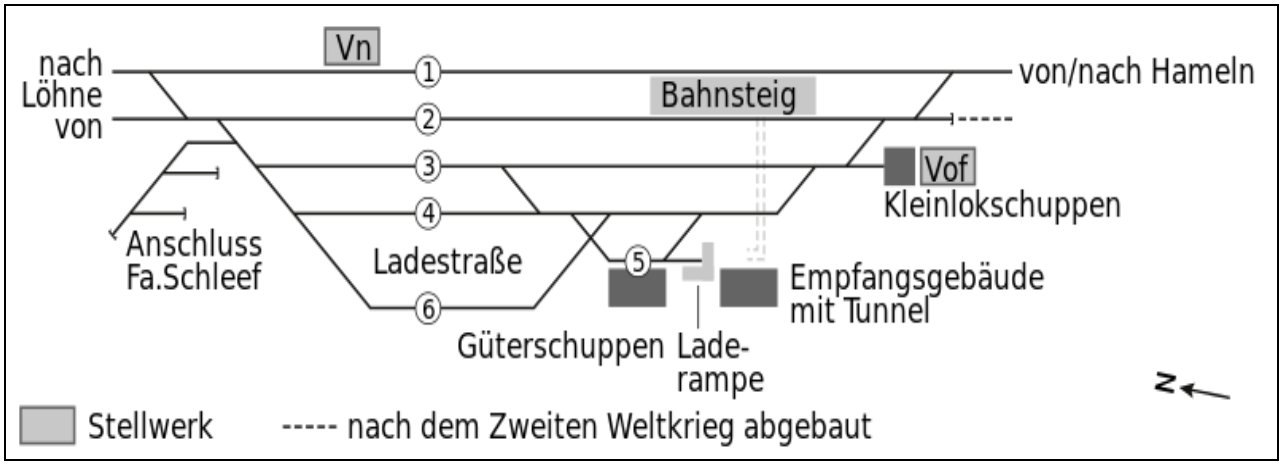
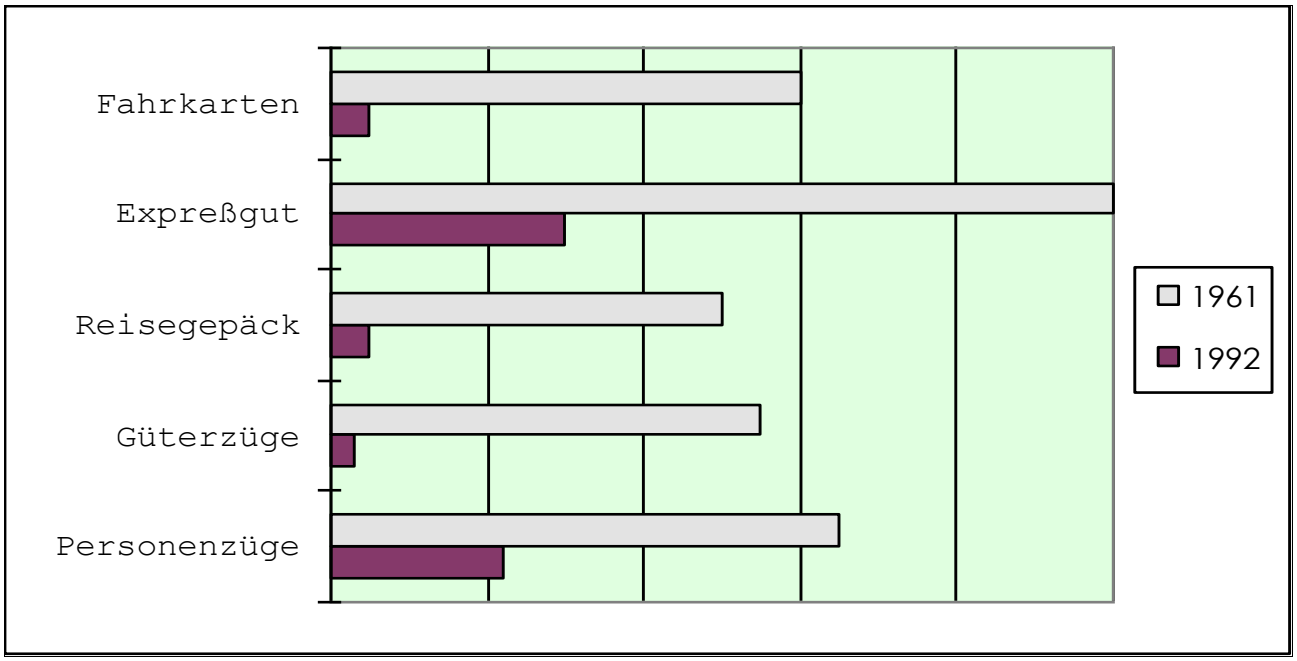


Abb. 18: Gleisplan im Jahr 1980

EIN WENIG STATISTIK

	1961	1992
Fahrkarten	600 Stück	30 Stück
Expressgut–Aufkommen	10 to	300 kg
Reisegepäck	50 Stück	5 Stück
Güterzüge	55	3 (Kohlenzüge für KW Veltheim)
Personenzüge	65	22 (nur Nahverkehr)



Heute (2016) halten in Vlotho die Züge der privaten, von der NordWest-Bahn betriebenen Weserbahn auf einer einmal wichtigen Nebenstrecke der Bundesbahn. Restauration oder Aufenthaltsmöglichkeit bietet das Bahnhofsgebäude nicht mehr. Es befand sich über Jahre hindurch in Privatbesitz und wurde zum Leerstand

ALLER ANFANG IST SCHWER ODER BAHNHOF WOHIN?

Das 1988 denkmalgeschützte ehemalige Empfangsgebäude erwarb 1992 ein Privatmann von der die Deutsche Bundesbahn. 2007 kaufte die Stadt das immer baufälliger gewordene Gebäude von der Erbengemeinschaft des ersten Käufers zurück. Das Bahnhofsgebäude stand immer noch leer und war, nur notdürftig gesichert, weiter dem Verfall preisgegeben. In der Stadtverwaltung gab es Überlegungen, das Gebäude aus der Denkmalliste zu entfernen und abzureißen. Im Februar 2013 gründete sich eine Bürgergruppe, die sich gegen den Abriss des Empfangsgebäudes aussprach und sich für einen Bürgerbahnhof einsetzte.

Bereits im Juli 2010 war eine Initiative an die Öffentlichkeit gegangen. Sie forderte einen denkmalgerechten Sanierungsbeschluss und ein tragfähiges Nutzungskonzept. Dieser Antrag wurde auf der folgenden Ratssitzung nicht behandelt, sondern verschoben, da laut Bürgermeister der Stadt »ein ernsthafter Interessent zur Verfügung steht, der einen Großteil des Gebäudes selbst nutzen, einen anderen Teil vermieten will.« Diese Verhandlungen sollten zunächst abgewartet werden, danach könnte der Bürgermeister bei einem negativen Ergebnis auch »einen finalen Beschluss vorschlage[n]«. Noch im August 2011 rechnete man mit einem Investor für den Bahnhof.

Im März 2012 stellte die SPD-Ratsfraktion nach dem Rückzug eines möglichen Investors einen Antrag: bis zum Mai 2012 sollte letztmals nach Nutzungsmöglichkeiten für das Bahnhofsgebäude gesucht werden, danach der Abriss erfolgen. Die Vlothoer FDP teilte daraufhin mit, »vier Vlothoer Ratsfraktionen« (gemeint sind CDU, SPD, Grüne Liste Vlotho, Linke) hätten »die Vlothoer Bürger so lange hinters Licht geführt«. Bereits im Jahr 2008 habe die FDP einen Antrag auf Abriss gestellt, dieser sei von den übrigen Fraktionen abgelehnt worden. Ein durch ein FDP–Mitglied ermöglichtes Geschäft, bei dem ein zum Bahnhof benachbartes Grundstück durch den Besitzer freigegeben worden wäre, wenn gleichzeitig die Erlaubnis zum Bau einer Spielhalle im Vlothoer Ortsteil Uffeln erteilt worden wäre, sei im Stadtrat durch »selbst ernannte Sittenwächter« abgelehnt worden.

Im Mai 2012 wurde im Stadtrat die Forderung nach Herausnahme aus dem Denkmalschutz fast einstimmig beschlossen. »Der Schandfleck

muss verschwinden« meinte der Fraktionsvorsitzende der CDU, »das Ding ist durch« ergänzte der Fraktionsvorsitzende der FDP.

Im Juli 2012 berichtete der Vlothos Bürgermeister über »intensive Gespräche« mit einem möglichen Investor, die Abrisspläne seien damit vom Tisch. Im November 2012 wurde bekannt, dass das Denkmalamt den Abriss des Gebäudes untersagt habe. Auf Nachfrage teilte der Bürgermeister erneut mit, es gebe einen ernsthaften Investor. Zeitgleich war durch den Stadtrat beschlossen worden, Gelder für einen Gebäudeabriss im folgenden Jahr bereitzustellen.

Am 25. April 2013 ging aus der Bürgerinitiative der »Verein Bürgerbahnhof – Vlotho e. V.« hervor, der seitdem dafür kämpft, den Abrissbeschluss aufzuheben und den Bahnhof in einer Genossenschaft zu sanieren und mit Leben zu füllen. Als ähnliche, bisher erfolgreiche Projekte werden diejenigen in Leutkirch (Allgäu) sowie in Cuxhaven angesehen. Am 3. Juli 2014 wurde in einer Ratssitzung der Abrissbeschluss vorerst aufgehoben. Mit Datum vom 1. September 2015 wurde die Genossenschaft beim Amtsgericht Bad Oeynhausen eingetragen.

Texte:

Rinne, Andreas (Stadtarchiv Vlotho) außer wie nachstehend:
Graf, Günter (aktiver Zeitzeuge): »Aktive Zeiten« und »Ein Bahnhof als Verschlusssache«, Stand 1996
Sieber Wilfried (GwExter) »Hoher Besuch« bis »Und sonst ...?« sowie »Entwicklungen...«
»Aller Anfang ist schwer«: Wikipedia »Bahnhof Vlotho« Auszüge Stand am 19. März 2016 (Lizenz: CC-BYY-SA 3.0)

Abbildungen:

Abb. 1, 2, 8, 16, 17: Geschichtswerkstatt Exter
Abb. 3, 4: Stadtarchiv
Abb. 5, 6, 7, 10, 12, 13, 14: Samml.Niemann
Abb. 9, 11: Sammlung Graf
Abb. 15: Lars Schulz
Abb. 18: Wikipedia (Lizenz s. a. Text)

Quellen:

Geschichtswerkstatt Exter (GWB)
GWB: »Vom Fachwerkhaus zur Einbauküche«, Exter 1992 und
GWB: »Kneipen - Krüge - Brauereien in Vlotho«, Exter 1995
Grossmann, Karl; Geschichte der Stadt Vlotho, Vlotho 1970
Neue Westfälische Zeitung vom 28.12.1990
Vlothoer Anzeiger vom 9.8.1996
Vlothoer Wochenblatt vom 3.11.1954 und 17.8.1963
sowie Stadtarchiv Vlotho

Reihe BEITRÄGE ZUR ORTSGESCHICHTE der Geschichtswerkstatt Exter
ISSN 1619 - 7828