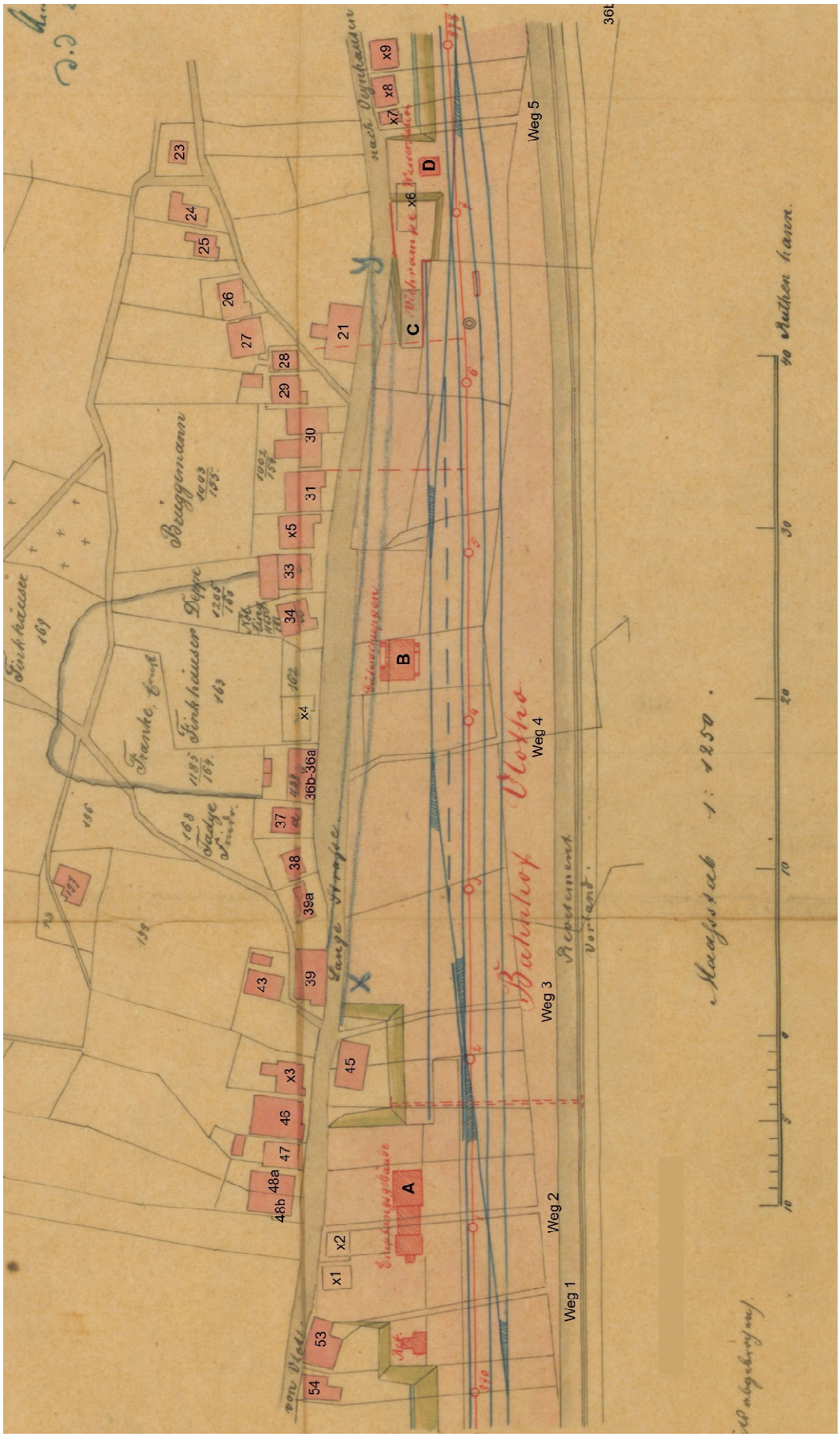
Bahnhofsanlage 1874 in Vlotho und deren Umgebungs-Bebauung

von Olaf Schölzel



"alte" Haus-Nr.	Eigentümer 1874	Abriss vor 1888	"neue" Haus-Nr. ab 1910	letzter Bewohner
54	Casselmann		Lange Str. 32	Casselmann
53	Spilker		Lange Str. 30	Bahnhofshotel Spilker/Decker
x1	unbekannt	x		
x2	unbekannt	x		
48b	Johanning		Lange Str. 31a	unbekannt
48a	Behnken		Lange Str. 31	Dorpmann
47	Wensenius		Lange Str. 29	Wensenius
46	Rennert		Lange Str. 27	Hans Burre u. Bus Begemann
x3	altes Niels-Kirk Christensen-Gebäude	x		
45	Niels-Kirk Christensen		Lange Str. 26	Gaststätte Kenter, Abriss vor 1910
43	im Zuge des Baus Villa Schöning 1898 abgerissen			
39	Schöning - vermutlich im Zuge des Baus Villa Schöning 1898 abgerissen			
39a	Busse		Lange Str. 23	Schöning (Gärtner Jahnke)
38	Meyer		Lange Str. 22	Hagemann
37	Schürmann		Lange Str. 21	Maler Niemann, abgebrannt vor 1930
36b 36a	Franke und Richter		Lange Str. 20 und 20a	Linnenbröker und Küster
x4	Finkhäuser, später Grundstück Prien	x	Lange Str. 19	Neubau Zurheide/Süllwald/Möller
34	Nolting		Lange Str. 18	Kohlenhandel Nolting, Neuerrichtung Klinkerbau
33	Deppe, später Prien		Lange Str. 17a	Eigentümer Burre, Mieter Tischlerei Vogt & Paschetag,
x5	(Baulücke bei Harland)	x	Lange Str. 17	Eigentümer Burre, Mieter Knäble
31	1910: Wohnhaus Getreide-handel Lewin Juchenheim		Wohnhaus und Packhaus Lange Str. 16	Wohnhaus zum Landhandel Bernsmeier
30	1910: Lager Getreidehandel Lewin Juchenheim			Lagerhaus Landhandel Bernsmeier
29	1910: der Schiffer Bredenkamp		Lange Str. 15	Gerber
28	unbekannt		Oberg 1	Kohlmeier
27	unbekannt		Oberg 2	Schattenberg
26	unbekannt		Oberg 3	Schattenberg
25	unbekannt		Oberg 5	Ruine
24	unbekannt		Oberg 6	Hellmich
23	unbekannt		Oberg 7	Busse
21	unbekannt		Lange Str. 14	Kohlenhandlung Wiemann
x6	zw. Viehrampe/ Wasserstation	x		
x7		x	Lange Str.	
x8		x	Lange Str.	
x9		x	Lange Str.	

Zur besseren Orientierung wurden in die Karte von 1874 nachträglich die alten Gebäude-Hausnummern eingetragen, die dem Harland-Buch[1] aus dem Jahr 1888 entnommen sind. Die Neu-Nummerierung von 1910 zeigt die zugeordnete Hausnummer, die bis zum Abriss der Häuser Ende der 1960er / Anfang der 1970er Jahre gültig war.

[1] Harland, Heinrich - Geschichte der Herrschaft und Stadt Vlotho: nebst Chronik der Schule daselbst; nach den Akten des lutherischen Pfarrarchivs zu Vlotho und anderen Quellen, Vlotho 1888

Die wohl älteste Übersicht über die Bahnanlage und der Umgebungs-Bebauung liefert eine Karte vom Abteilungs-Ingenieur Fechteler aus dem Jahr 1874[2]. Diese wurde nach einem Bergrutsch zwischen den Häusern 33 und 36a angefertigt.

Zuvor ein kleiner Rückblick: 1847 wurde die Strecke der Cöln-Mindener Eisenbahn mit einem Bahnhof in Rehme eingeweiht. Es zeigte sich bald, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung einer Region maßgeblich vom Vorhandensein eines Bahnnetzes und eines Haltepunktes mit Stationsgebäude abhängig war. Bereits 1858 gab die Handelskammer zu Minden folgende Empfehlung heraus: „Schließlich müssen wir noch bei dieser Gelegenheit des [in] jüngster Zeit in Anregung gebrachten Projektes einer zu erbauenden Bahn von Bad Oeynhausen über Vlotho durch das Fürstenthum Lippe, mit Anschluß derselben in Altenbecken an die Königlich westphälischen Eisenbahn Erwähnung thun .. eben diese Verbindung für die Interessen des Bades Oeynhausen und der Stadt Vlotho von unberechenbarem Vortheil sein würde.“[3] Die Errichtung einer Bahnstrecke unter Einbindung von Vlotho sollte jedoch erst 17 Jahre später erfolgen. Gebaut wurde die Bahnanlage für die Strecke Hameln-Löhne durch die **Hannover–Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft.** Es war eine Privatbahn. Sie gehörte zu den Unternehmen des Herrn *Bethel Henry Strousberg (Abb.)* (* 20. November 1823 in Neidenburg, Masuren; † 31. Mai 1884 in Berlin). Nach dessen Insolvenz wurde 1880 die **Königlich Preußische Staatseisenbahn** neuer Eigentümer.

Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

c. Hameln-Löhne (7,1 Meilen).

Concess. 2⅞ 1870. 1871 in Bau genommen. Voraussichtliche Eröffnung 1874.

(8. Hameln) T	—	Hannover
21. Oldendorf	1,7	Cassel
22. Rinteln	3,3	»
23. Eisbergen	4,0	Minden
24. Vlotho	5,5	»
25. Oeynhausen	6,3	»
26. ○ Löhne	7,1	»

Quelle: Eisenbahn-Stations-Verzeichnis, Dr. Jur. W. Koch, Berlin 1873 (Vorschau geplanter Strecken)

Das langgestreckte Bahngelände umfasste neben der eingleisigen Schienenführung und Abstellgleisen auch Bahnhaupt- und Nebengebäude sowie sonstige Einrichtungen. Am prägnantesten ist das eigentliche Bahnhofsgebäude (A), welches in der Zeichnung als „Empfangsgebäude“ bezeichnet wurde. Das Gebäude ist noch deutlich verkürzt, da der spätere Nordanbau von 1909 (Fahrtrichtung Löhne) und der kürzere Südanbau (Fahrtrichtung Hameln) fehlen. Südlich vom Empfangsgebäude - in nicht allzu großem Abstand - befand sich 1874 ein Nebengebäude mit der Bezeichnung „Ret.“, dessen Zweck nicht geklärt werden konnte. 135 m vom Bahnhofsgebäude nördlich entfernt lag der Güterschuppen (B), weitere 95 m folgte eine große Viehrampe (C) und schließlich die Wasserstation (D). Letztere diente dazu, die damaligen Dampflokomotiven mit Wasser zur Dampferzeugung zu versorgen. Erst 1909 wurde die Strecke Hameln-Löhne zweigleisig.

---

[2] Fechteler, Skizze zu einem Bergrutsch am Bahnhof in Vlotho 1874, Signatur D 73 / Allgemeine Kartensammlung, Nr. 4/10950, Quelle Landesarchiv NRW, Detmold

[3] Preußisches Handels-Archiv, Wochenzeitschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrsanstalten, Berlin 1858

Die neben der Bahnlinie mit etwas Abstand parallel verlaufene Straßenführung der „unteren“ Langen Straße (heute Weserstraße B514) erscheint befremdlich. Abgesehen von den Häusern an der Obergstraße steht heute nur noch ein Haus aus jener Zeit: der **Bahnhof**[4]**.**

Der Bahnanschluss Vlothos war für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt von entscheidender und tragender Bedeutung. Der Personen- und Güterverkehr mit der Bahn nahm jährlich stetig zu und verkörperte das Wachstum. Gleichwohl war die Veränderung des Stadtbildes durch den Bau der Bahnhofsanlage nicht unerheblich. Sie war jedoch nichts im Vergleich zu der späteren Straßenverbreitung der Bundesstraße 514, als dadurch alle Häuser dieses Abschnittes in den Jahren 1967 – 1973 weichen mussten und abrissen wurden. Das führte zu einer kompletten Umgestaltung dieses Stadtbereiches.

Auch beim Bahnbau (Beginn 1872) wurden immerhin 12 Häuser abgerissen[5]. Sie befanden sich an der unteren Langen Straße zur Weserseite. Die Bebauungsstruktur zur Seite des Amthausberges blieb nahezu unberührt. Auf der Karte von 1874 ist noch zu erkennen, dass die Häuser x1 und x2 vor dem Bahnhofsgebäude weichen mussten, um einen großen repräsentativen Bahnhofsvorplatz zu schaffen. Das Haus Nr. 45 von Niels-Kirk Christensen (später Gaststätte Kenter) wurde erst um 1910 abgerissen. Hierdurch konnte der Nutzungsbereich und somit das Bahnbetriebsgelände zwischen Bahnhofsgebäude und Güterbahnhof vergrößert werden. Des Weiteren befand sich zwischen Viehrampe und Wasserstation noch ein Gebäude (x6), welches bereits 1874 abgerissen wurde. Die folgenden Häuser x7, x8 und x9, die stadtauswärts Richtung Oeynhausen standen, bildeten noch nicht das Ende der Bebauung dieser Straßenseite. Es folgten in dichter Folge noch 6 weitere Häuser, die jenseits des Kartenausschnitts 1874 lagen. Doch die zuletzt genannten 9 Häuser waren auf der Harland-Karte 1888 schon nicht mehr eingezeichnet und sind somit ebenso abgebrochen worden. Bemerkenswert ist, dass im Karten-Ausschnitt 1874 noch 5 alte (von der Langen Straße abgehende) Zuwege zur Weser eingezeichnet sind, die nun durch die neue Bahnlinie unterbrochen wurden.

Die Karte von 1837 zeigt die Situation der unteren Langen Straße vor dem Bahnbau mit zahlreichen Zuwegungen auf den Werder. Weiter südlich befand sich eine Fähre.

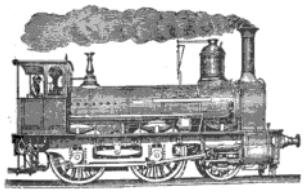
Proteste bezüglich des Baus der Bahnstrecke und des Bahnhofskomplexes gab es anscheinend zu jener Zeit kaum. Wer sein Grundstück nicht verkaufen wollte, konnte in Preußen mit einer schnellen Enteignung rechnen. Die erst 1863 errichtete Vlothoer Gasanstalt (unweit von dem Haus Lange

[4] Hier ist das eigentliche „Empfangsgebäude“ gemeint, wo Fahrtkarten verkauft wurden und sich der Wartesaal befand. Umgangssprachlich wird hier verkürzt häufig vom Bahnhof gesprochen. Die korrekte Definition vom Bahnhof lautet jedoch: Gesamtkomplex einer Bahnstation mit Gleisanlagen und zugehörigen Gebäuden.

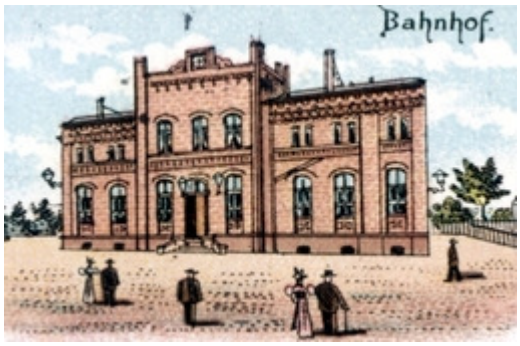
[5] Großmann, Karl, Dr. – Geschichte der Stadt Vlotho, Vlotho 1971

Straße Nr. 1) wurde abgebrochen und auf die Herrenwiese verlegt. Auch die Umwelteingriffe, gerade für die Bewohner der unteren Langen Straße, waren erheblich. Einst gingen hier die Fischer und Schiffer zum Werder zu ihren Booten und Schiffen.[6] Doch großer Unmut bei der Bevölkerung kam dabei anscheinend nicht auf, wenngleich der Zugverkehr auch einen gewichtigen Eingriff in die Natur mit sich brachte. Zahlreiche neue Geräuschemissionen (Stand- und Fahrgeräusche, Lokpfiffe, Entkupplungs- und Türschließgeräusche, Bahn-Glockenschläge) gehörten nun zum Vlothoer Alltag im idyllischen Weserstädtchen. Ferner regte sich kein Protest, dass bei ungünstigen Windverhältnissen der Dampf der Lokomotiven in den Straßen lag. Großmann berichtete lediglich, dass einige Bewohner unzufrieden waren, weil ihnen durch den „hohen Bahndamm“ Luft und Licht genommen wurde. Ein freier Blick auf den Werder[7] war nun nicht mehr möglich. Der Handel auf der Weser als Verkehrsstraße brach ein.

Im Juni 1874 ereignete sich ein Unglück bei den Bahnbauarbeiten. Gegenüber dem Güterschuppen, auf der Seite des Amthausberges, wurde Erde abgetragen, um damit den Bahndamm auszufüllen. Hierbei kam es zu einem Erdrutsch. Das Gebäude des Schneidermeisters Finkhäuser x4 wurde dadurch zerstört und konnte nur noch abgerissen werden. Die Kosten des Abbruchs trug die Stadt. Erst nach Jahren kam es zu einer Neubebauung des Grundstückes. Es entstand ein Neubau mit Türmchen (Lange Straße neue Nr. 19), worin zuletzt eine Möbelhandlung (Möller/Zurheide) betrieben wurde.



Nachzutragen bleibt, dass der erste Güterzug am 19. Mai 1875 durch Vlotho fuhr. Die 53 km lange Bahnstrecke Löhne – Hameln war nun fertiggestellt. Der erste Personenzug folgte am 30. Juni 1875 mit Ehrengästen. Dieser hielt zur feierlichen Eröffnung am Empfangsgebäude des Vlothoer Bahnhofes. Das Minden-Lübbecker Kreisblatt schrieb dazu am 6. Juli 1875:



V l o t h o, 2. Juli. Für die Chronik unseres Städtchens wird der 30. Juni hinfort ein bemerkenswerther Tag bleiben, denn an diesem Tag fand die Eröffnung der Bahnstrecke **Löhne-Vienenburg** statt. Der erste Personenzug, in der Richtung von Hameln kommend, traf gegen 2 ½ Uhr Nachmittags auf unserem Bahnhofe ein. Dieser und die umliegenden Gebäude hatten festlich geflaggt und waren mit Kränzen und Fahnen geschmückt. Auf dem Bahnhofe hatten sich eine große Zahl Schaulustiger angesammelt, von denen ein beträchtlicher Theil die Weiterfahrt bis Oeynhausen mitmachte. Gegen 8 Uhr Abends kehrte der Bahnzug von Oeynhausen nach hier zurück. Derselbe brachte uns eine Zahl Gäste aus der Nachbarstadt Oeynhausen nach hier zurück, die an dem gemeinschaftlichen Abendessen, welches zur Feier des Tages im **Hotel Götte** arrangirt war, Theil nahmen. Die Stimmung der Teilnehmer war eine Heitere und gab der Freude Ausdruck, endlich per Dampf den Personen- und Güterverkehr vermittelt zu sehen. Mancher Toast wurde auf das Gedeihen der Bahn, auf die Bau-Unternehmer und Bau-Beamten u. s. w. ausgebracht. Eine ausgezeichnete Quartett-Musik erhöhte das Amüsement der Festgäste. Erst der anbrechende Morgen trennte dieselben. Die Restauration am Bahnhofe ist in guten Händen. Dieselbe ist dem hiesigen Bürger **Johanning** übertragen, der sich schon seit Jahren als gewandter, zuverlässiger und bescheidener Kellner bei größeren Festivitäten bewährt hat.

Vlotho war nun am Eisenbahn-Verkehrsnetz angeschlossen!

[6] 1888 gab es in Vlotho nur noch 4 Schiffseigner (Möhlmann, Casselmann, Bredenkamp und Aumann)
[7] Werder = Insel in einem Fluss

Bilddokumentation: Bebauung im Bahnhofsbereich 1952

Luftbild 1952 – Bahnhofsbereich, dessen Umgebungs-Bebauung noch weitestgehend die intakte Baustruktur von 1874 widerspiegelt. Zu sehen ist auch die weiße, 1898 am Berg gebaute Villa Schöning (Lange Str. 23), welche 2011 abbrannte und 2013 abgerissen wurde.

Luftbild 1952 – Bahnanlage mit Bebauung zur Amtshausberg-Seite zwischen Bahnhofsgebäude und Güterbahnhof

Luftbild 1952 – Bahnanlage mit Bebauung zur Amtshausberg-Seite zwischen Güterbahnhof und der Gastwirtschaft „Westfälischer Hof“ (neue Haus-Nr. 8)