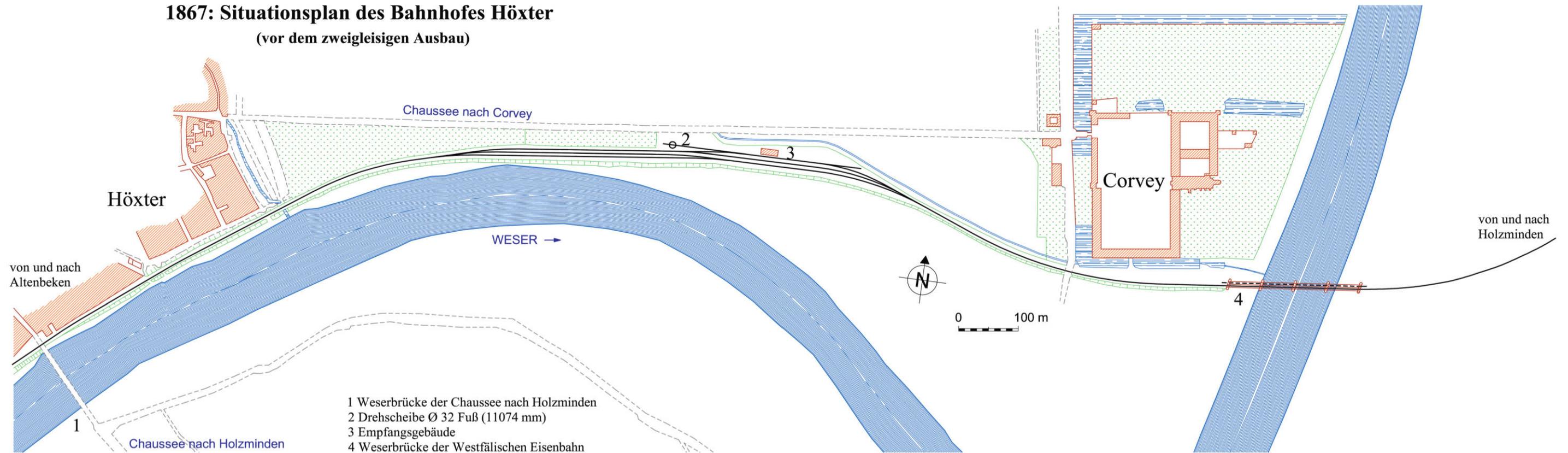


1867: Situationsplan des Bahnhofes Höxter (vor dem zweigleisigen Ausbau)



- 1 Weserbrücke der Chaussee nach Holzminden
- 2 Drehscheibe Ø 32 Fuß (11074 mm)
- 3 Empfangsgebäude
- 4 Weserbrücke der Westfälischen Eisenbahn

Wie der Bahnhof Höxter einmal aussehen soll, wird von Simon leider nicht so exakt wie für Altenbeken, Driburg und Brakel dargelegt. Seine Ausdehnung hängt nämlich noch davon ab, ob der Betriebswechsel im preußischen Höxter oder unter dem in braunschweigerischer Verwaltung stehenden Holzminden stattfinden wird. Simon weiß damals noch nicht, dass sich die Eisenbahnverwaltungen auf einen großen Betriebswechselbahnhof in Holzminden einigen werden.

Bernard Huguenin hat einen Plan angefertigt, der den Zustand des Höxteraner Bahnhofes vor dem zweigleisigen Streckenausbau, also um 1866, zeigt.

Festzustellen ist, dass die Güterbahn wohl bereits vor Eröffnung der Strecke wichtiger als die Personenbeförderung eingeschätzt worden ist. Von Anfang an hatten die Ottbergen berührenden Linien also den Charakter einer Güterbahn. Die vorzeitige Errichtung der Güterböden ist zwar kein Beweis dafür, aber ein gewichtiges Argument und Indiz!

Der 1863 gebaute Lokschuppen in Brakel deutet darüber hinaus an, dass Brakel möglicherweise einmal eine andere Rolle zugeordnet war – wahrscheinlich die, die Ottbergen im Laufe der späteren Geschichte ausfüllt. Bekanntlich weigerten sich Brakeler und Hembser Grundbesitzer hartnäckig, Land für eine abzweigende Strecke Richtung

Norheim zu verkaufen. Das ist einer der Gründe, warum der Knotenpunkt rund 10 Kilometer weiter östlich in Ottbergen entstand.

Was mit dem Brakeler Lokschuppen und seiner Drehscheibe passierte, konnte leider nicht in Erfahrung gebracht werden.

Altenbeken—Kreiensen eröffnet

Die Inbetriebnahme der Strecke Altenbeken—Höxter im Jahre 1864 und deren Weiterführung nach Kreiensen (1865) ermöglicht nun Bahnfahrten nach Berlin. Auffällig ist, dass weder das Westfälische Volksblatt in Paderborn noch das in Höxter verlegte Kreisblatt der Streckeneröffnung am 10. Oktober 1865 eine nennenswerte Berichterstattung widmen.

Anscheinend begeht die Region einen historischen Tag ohne größere Feierlichkeiten. Das Kreisblatt berichtet nur kurz nach Freigabe der gesamten Strecke Altenbeken—Kreiensen von den Auswirkungen auf das Postkutschenwesen im Kreis Höxter.

Immerhin bereist schon zehn Tage nach ihrer Indienststellung der Preußische König die neue Route und verleiht dem Ereignis so im Nachhinein noch etwas Glanz. Auf der

von Preußen gewünschten neuen Verbindung zwischen Köln und Berlin widmet er sein Hauptinteresse diesmal dem neuen Bahnhof in Altenbeken.

»Als der Sonderzug seiner Majestät am 20. Oktober in den hiesigen Bahnhof einfuhr, hatten alle königlich-preußischen Bahnbeamten im sogenannten Königsrock auf dem Bahnsteig Aufstellung genommen, um ihren höchsten Vorgesetzten gebührend zu empfangen. Auch der Bürgermeister Josef Klahold (Biersen) war mit den Gemeinderäten erschienen. Selbst die Schuljugend musste sich mit ihren Lehrern auf höherem Befehl an dem festlichen Empfang beteiligen...« Das klingt alles etwas gezwungen, sicher war es dennoch ein Fest für die Altenbekener, denn »am Nachmittag dieses merkwürdigen Tages fanden sich die Bürger mit ihren Kindern auf der Dorfweide ein um das patriotische Fest nach ihrer Art zu feiern. Der Gemeinderat hatte hierfür zwei Anker gutes Bier und hinreichendes Weißbrot gestiftet.«²³

Für Altenbeken setzt sich der durch die Eisenbahn ins Dorf gebrachte große Aufschwung fort. Die Eisenbahn nimmt zahlreiche Arbeiter in ihre Dienste auf.

Eine Anzeige im Westfälischen Volksblatt gibt Anhaltspunkte über die damalige Bezahlung eines Tagelöhners. Für den Bau der oberen Ruhrtalbahn sucht Lothar von Köppen 1868 im Abschnitt Schwerte—Hüsten 400 Eisenbahnarbeiter. Der Verdienst am Handkarren beträgt einen Thaler täglich.²⁴

Im Jahresverlauf werden 1865 drei Wohnhäuser für Bahnwärter an der Bahnstrecke Paderborn—Altenbeken und 14 an der Bahnstrecke Altenbeken—Höxter gebaut.²⁵ Die Ausführung der Steinmetz-, der Zimmer- und der Schieferdeckerarbeiten am Bad Driburger Empfangsgebäude werden am 24. Februar in einer öffentlichen Ausschreibung, einer so genannten Submission, vergeben. Dem Anschein nach ist das Baubüro in Bad Driburg derweilen aufgegeben worden, weil die Ausschreibungsbedingungen im Büro des Eisenbahn-Baumeisters Herrn Menne zu Höxter eingesehen und von demselben gegen Erstattung der Kopialien bezogen werden können.²⁶

Der Preußisch-Österreichische Krieg führt 1866 zu großen Veränderungen. Preußen annektiert das Königreich

²³ Heinrich Neuheuser a.a.O. (Anm. 21), S. 180. Anker, altes deutsches Flüssigkeitsmaß (Wein), je nach Land rund 33–45,4 l, meist um 37 l.

²⁴ Westfälisches Volksblatt Nummer 20, Paderborn, den 14. Oktober 1868.

²⁵ Westfälisches Volksblatt No 20, Paderborn, den 11. März 1865.

²⁶ Westfälisches Volksblatt No 12, Paderborn, den 11. Februar 1865.