

Aus der Vergangenheit

Der Bahnhof Holten

oder :

Die verpaßte Chance der Hiesfelder

Von Karl Lange

Um 1850 bemühte sich die „Cöln-Mindener-Eisenbahn-Gesellschaft“ Gelände für die „Oberhausen-Arnheimer-Zweigbahn“ anzukaufen. Die Anlieger erhielten für ihr kultiviertes Land im Durchschnitt 2 Taler je Rute. Im Februar 1854 wurden die Pläne zum Bahnbau offengelegt und „durch Küster und Polizeidiener bekannt gemacht“. Schon im Frühjahr desselben Jahres begannen die Erdarbeiten an der Strecke Sterkrade-Dinslaken. Sofort trat Holten mit dem Wunsch nach einer Haltestelle auf, obwohl die Linie nicht über Holtener, sondern über Hiesfelder Gebiet geführt wurde.

Im Februar 1854 unterbreitete der Bürgermeister von Holten der „Cöln-Mindener-Eisenbahn-Gesellschaft“ folgenden Vorschlag:

- a) Von Privateigentümern werden der Gesellschaft 1 1/2 bis 2 Morgen Land zur Anlage einer Haltestelle unentgeltlich bereitgestellt.
- b) Das dafür notwendige Gebäude wird von der Stadt errichtet. „Die Baukosten könnten durch Beiträge einiger Bürger aufgebracht werden und das Gebäude bliebe Eigentum derselben. Die Zinsen würden durch die Miete des Bewohners gedeckt werden. Um das Unter-

nehmen mehr zu sichern, müßte die Polizeibehörde ersucht werden, in der Nähe der Haltestelle keine neuen Concessionen zur Errichtung von Schenkwirtschaften in den ersten Jahren zu erteilen. Das Gebäude muß diesseits der Bahn, am Franzmann, stehen und einen Auffahrtplatz nach der Chaussee hin haben, und so eingerichtet werden, daß es zur Restauration und Beamtenwohnung benutzt werden kann“.

- c) Von der Gesellschaft wird nur erwartet, daß „sie den Beamten besolde und vorläufig ihre Züge zweimal des Tages, Morgens und Abends, anhalten lasse.“

Dieser Vorschlag wurde von der Eisenbahngesellschaft abgelehnt. Doch ließen sich die Holtener durch die erste Ablehnung ihres Wunsches nicht entmutigen. Am 12. April 1855 stellten sowohl der Holtener Gemeinderat als auch die Bürger Holtens erneut einen Antrag auf Errichtung einer Haltestelle. Das sehr aufschlußreiche Schreiben der Bürgerschaft schildert uns eindeutig die damalige Lage.

„Wir haben die Zuversicht, daß den Bedürfnissen und Interessen einer Bevölkerung von etwa 3.000 Seelen, welche in Holten und Umgebung wohnen, durch die Hochlöbliche Regierung Anerkennung verschafft und die Anlage eines Bahnhofes, da unser Verkehr mit der Umgegend, mit welcher uns alle Lebensverhältnisse verbinden, vermitteln kann, herbeigeführt werde und unterzeichnen mit Ehrerbietung und Vertrauen.“

Neben dem Wortführer H. Spickenboom haben noch weitere 125 Bürger den Antrag unterschrieben.

Landrat Keßler aus Duisburg, der das Holtener Bittgesuch befürwortend weitergereicht hatte, erhielt genau einen Monat später als Antwort vom Königlichen Eisenbahn-Commissariat, „daß der Verkehr von Holten zur Eisenbahn voraussichtlich zu unbedeutend sein wird, als daß bei der kurzen Entfernung der nächsten Stationen bei Sterkrade und Dinslaken die Einrichtung einer Haltestelle bei Holten gerechtfertigt erscheinen könnte.“ Gleichzeitig mit diesen Auseinandersetzungen über die gewünschte Haltestelle verlief der Ärger mit den Arbeitskolonnen beim Bahnbau, die sich beim Abgraben wenig um Grundstücksgrenzen kümmerten.

Trotz all dieser Schwierigkeiten und Hemmnisse ging der Bahnbau weiter. Am 24. Juni 1856 wurde die Strecke Oberhausen-Dinslaken von der Regierung abgenommen. An dieser Probefahrt nahmen auch die

Bürgermeister von Borbeck, Dinslaken und Holten teil, weil die Bahnlinie durch ihre Bürgermeistereien führte. Ende Juni 1856 erschien folgende Notiz in der „Rhein und Ruhr-Zeitung“:

BEKANNTMACHUNG

Am 1. künftigen Monats findet die Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke zwischen Oberhausen und Dinslaken auf der Oberhausen-Arnheimer-Zweigbahn statt.
Personenbeförderung nur in 2., 3., 4. Klasse.“

So wurde am 1. Juli 1856 diese Strecke bis Dinslaken eröffnet, da die Gesamtstrecke nach Arnheim wegen der noch fehlenden Lippe-Brücke bei Wesel nicht befahren werden konnte. Erst im Oktober desselben Jahres war die ganze Strecke fertiggestellt. Am 18. Oktober 1856 wurde die Bahnstrecke dann mit einer Fahrt von Arnheim über Oberhausen nach Deutz eröffnet. Holten aber hatte immer noch keinen Bahnhof.

Deshalb gab es hin und wieder kleinere Vorstöße wegen einer Haltestelle, wie beispielsweise das Anerbieten des Johann Küper, der gleich an der Bahnlinie wohnte. Am 2. Februar 1863 bot er sich an, der Bahngesellschaft $\frac{1}{2}$ Morgen Land zum Bau dieser Haltestelle zu schenken. Fast ein ganzes Jahrzehnt ruhte nun das Gespräch um eine Haltestelle, bis Anfang der siebziger Jahre ein ganz anderer Plan in die Öffentlichkeit getragen wurde. Es ging dabei um die geplante Bahnlinie von Moers über Orsoy (mit fester Rheinbrücke!) und Binsheim nach Holten, Sterkrade, Bottrop, Recklinghausen, Kamen und Hamm der „Crefeld-Kreis Kempener-Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft“.

Der Gemeinderat von Holten war von dieser Linienführung begeistert. Zur Begründung einer „Petition“, die die Eisenbahngesellschaft an den preußischen Handelsminister Graf von Itzenplitz sandte, unterbreitete der Gemeindevorsteher von Holten, Wilhelm Schmitz, am 26. Juli 1876 der Eisenbahngesellschaft eine längere „Punktation für die Anlage eines Bahnhofes zu Holten.

Holten sei fast rundum von beliebigen Kohlenfeldern umgeben. Holten und nächste Umgebung besitze einen soliden Arbeiterstand von etwa 300 Personen.

„Der sehr bedeutende Viehtransport, der alle 14 Tage zwischen dem Dinslakener Viehmarkt und dem Bahnhofe Ruhrort behufs Weiterbeförderung nach der linksrheinischen Seite stattfindet“, werde sich voraussichtlich nach dem Bahnhof Holten lenken.

Dreiviertel Stunden östlich von Holten beständen vier Dachziegeleien. Lehm zu Ziegeleien, Sand und Kies seien in unmittelbarer Nähe von Holten in ausreichendem Maße zu bekommen, u. s. w.

Alle Argumente halfen nichts. Holten ging wieder leer aus. Erst als die Bahn ein zweites Gleis erhielt, wurde 1886 die Einrichtung einer Haltestelle genehmigt, „unter der Bedingung, daß die Gemeinde sich zur Übernahme der durch die Anlage im Betrage von 4.500 Mark entstehenden Kosten und unentgeltlicher Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens in rechtsverbindlicher Form verpflichtet.“

Erfreut über diesen Entscheid übernahmen die Holtener die Baukosten für diesen kleinen Bahnhof, allerdings unter einer Bedingung, daß diese Haltestelle den Namen „Holten“ erhalten müsse. Nach kurzer Bauzeit war die Anlage Ende 1886 fertig. Voller Stolz lasen die Holtener Bürger das Bahnhofsschild „Holten“, und den Hiesfeldern (Schmachten-dorfern) ging damals auf, warum die ewig armen Holtener so bereitwillig die Kosten für diesen Bau übernommen hatten.

Von Stund an wurde diese Haltestelle zu einem Streitobjekt zwischen den Gemeinden Holten und Hiesfeld, weil dieser Bahnhof Holten auf Hiesfelder Gebiet lag.

Die ersten Reibereien zwischen beiden Gemeinden traten schon im Juni 1887 auf. Damals beantragte die Bürgermeisterei Sterkrade, zu der Holten inzwischen gehörte, beim Gemeinderat von Hiesfeld „den Ausbau des Weges von der Station Holten bis nach Holten“, weil er ja auf Hiesfelder Gebiet lag. Die Hiesfelder lehnten den Antrag natürlich ab.

Am 7. November 1887 beschlossen die Gemeindeverordneten von Hiesfeld, „daß der Name der Station in Hiesfeld-Holten umgeändert werde, da die Station auf Hiesfelder Grund und Boden liegt.“ Am 30. Dezem-

ber 1887 lehnte das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Köln die Änderung des Namens ab.

Daraufhin beschloß der Hiesfelder Gemeinderat am 23. Januar 1888: „Es soll möglichst ermittelt werden, von welcher Gemeinde, Hiesfeld oder Holten, die Haltestelle am meisten benutzt wird. Dazu steht fest, daß dieselbe ebensowohl bei Hiesfeld liegt, wenn die Seelenzahl der nahe gelegenen Distrikte von Hiesfeld mit denjenigen von Holten verglichen wird, abgesehen davon, daß die Bahnstrecke die Gemeinde Holten gar nicht berührt.“

Eine andere Folge der von den Hiesfeldern geforderten Namensänderung war der Antrag des Sterkrader Bürgermeisters von Trotha auf „Erstattung der halben Kosten für Errichtung der Haltestelle Holten.“ Bürgermeister Berns von Hiesfeld antwortet ihm darauf am 19. Dezember 1887: „ . . . sie (die Gemeinde Hiesfeld) kann aber jetzt nachträglich sich nicht dazu verstehen, einen Teil der von Holten aufgewendeten Kosten zu verstaten, nachdem die Gemeinde Hiesfeld bei Anlage der Haltestelle gar nicht zugezogen ist.“

Im Dezember 1888 kam es noch einmal zu Verhandlungen zwischen dem Oberförster Lyncker von Hiesfeld, Bürgermeister von Trotha aus Sterkrade und dem Hiesfelder Gemeinderat. Es ging um 1.000 Mark Zuschuß, die die Gemeinde Hiesfeld zur Errichtung einer Verladestelle am Bahnhof Holten aufbringen sollte; die Gemeindeverordneten lehnten den Zuschuß energisch ab. Damit waren die Verhandlungen mit Hiesfeld über die Ausweitung der Haltestelle Holten auch für die Zukunft endgültig gescheitert.