

111 JAHRE

Bahnanschluss
IN HÖVELHOF



111 Jahre

1902 – 2013



Sennebahn & Bahnhof Hövelhof

Diese Dokumentation ist eine Gemeinschaftsarbeit von:

Stellvertretendem Ortsheimatpfleger,
Sennegemeinde Hövelhof (Herausgeber),
Verkehrsverein Hövelhof e. V.
Volksbildungswerk Hövelhof e. V.

Wertvolle Unterstützung leisteten:
Norbert Roglitzki (Nachfahre der Bahnvorsteher)
Tanja Tegethoff (Ortschronistin)

Historische Aufarbeitung und Zusammenstellung:
Carsten Tegethoff, Stellvertretender Ortsheimatpfleger

Idee und Umsetzung:
Thomas Westhof, Leiter der Stabstelle Marketing Hövelhof
Rodenbröker & Partner, Bad Lippspringe

Die Geschichte der Sennebahn sowie der Teutoburger Wald-Eisenbahn ist bereits vor Jahren fachlich recherchiert und veröffentlicht worden. Verwiesen sei hier auf
- „Zwischen zwei Magistralen“, 1994, Didier Vershelde, Josef Peters
aus Paderborner Beiträge zur Geschichte 5
- „Die Teutoburger Wald-Eisenbahn“, 1997, Josef Högemann
erschieden im Verlag Kenning

Aufgabe dieser Broschüre kann nach 111 Jahren Sennebahn an dieser Stelle nur sein, einen kleinen Einblick in die Bahngeschichte zu geben, die vorwiegend Hövelhofer Belange berührt.



▲
Vor dem Bahnhof um 1950
Foto:
Privatbesitz
Norbert Roglitzki

Hövelhof, im Oktober 2013

Haftungsausschluss:
Trotz sorgfältiger Recherche der Inhalte übernimmt der Herausgeber keinerlei Gewähr für Korrektheit, Aktualität, Vollständigkeit und Qualität aller Informationen dieser Publikation.

Der Zustand der Wege in der Senne war bis 1900 katastrophal. Die Sandwege waren nur schlecht mit den üblichen Pferdewagen befahrbar. In der feuchten Senne erschwerten zusätzlich die überschwemmten, teils anmoorigen Bereiche den Fuhrwerken das Vorwärtskommen. Im Bericht „Nothstand in der Senne“ von 1853 schreibt der preußische Regierungsrat Bitter:
„So lange die jetzigen grundslechten, nur der Urbildung verkommener Verhältnisse entsprechenden Wege nicht in Chausseen verwandelt sind, wird jede Cultur lahm, jeder Aufschwung der Industrie matt bleiben müssen“.

Landesarchiv NRW
Abt. OWL
Signatur A144 S. 94

Von anderer Seite wird berichtet:

„... Hövelhof keine feste Straßenverbindung ... nur lose Sandwege ... so gut wie unbefahrbar ... der Verkehr und damit das bäuerliche wie wirtschaftliche Leben der Bewohner sehr behindert ... nur zu Fuß oder mit Pferdefuhrwerk ...“

Aus: „geha“ Jubiläumsschrift von 1966 S. 48

An einigen Stellen ermöglichten künstlich aufgeschüttete Dämme wie der Hövel- oder auch der Apeldamm das Befahren. Als bedeutende überregionale Verbindung konnte nur die alte Bielefelder Landstraße angesehen werden, die jedoch auch nur ein reiner Sandweg war.

Die ersten befestigten Wege, seinerzeit Kunststraßen genannt, waren 1879 – 1881 die Verbindung Neuhaus – Hövelhof – Kaunitz, sowie 1887 – 1889 die Chaussee Hövelhof – Stukenbrock.

Ortschronik Hövelhof
Band I
S. 67 sowie
S. 88-91

Große Verdienste erwarb sich hierbei der damalige Landrat Walther Jentzsch, dem zu Ehren am Knotenpunkt der Chausseen in Hövelhof ein Denkmal aufgestellt wurde. Weitere Wege folgten in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts, auch Kriegsgefangene des ersten Weltkrieges wurden beim Bau eingesetzt.

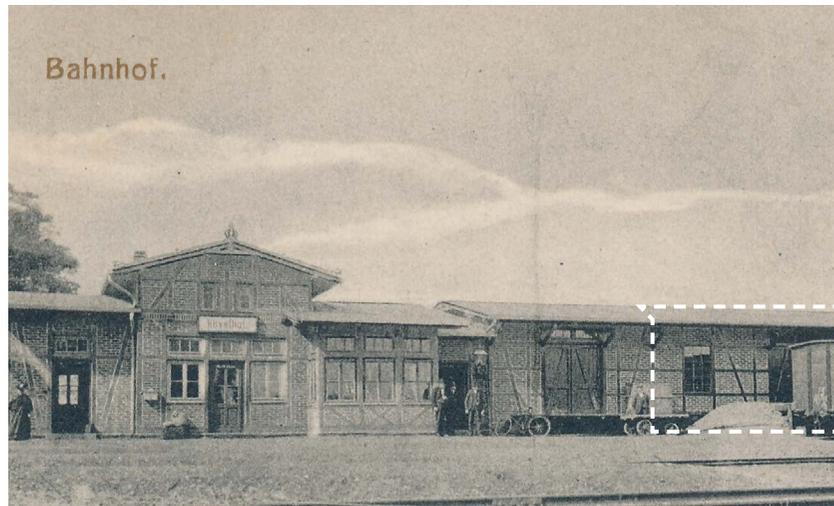


▲
Obelisk für Landrat Jentzsch
1960er Jahre
Foto: Archiv Carsten Tegethoff



Immer noch im Dienst:
Die Brücke der Sennebahn
über den Furlbach ist ein
Bauwerk der ersten Stunde

◀
Foto: Carsten Tegethoff 2006



Bahnhof Hövelhof um 1905
Ansicht von der Gleisseite
Ausschnitt aus einer Mehrbild-
postkarte
Kreisarchiv Paderborn

Karte Landesarchiv NRW
Abteilung Rheinland
BR 1213 Nr. 1841
(Abb. auf Seite 7)

1902 wurde in Hövelhof ein typisches Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen in Fachwerkbauweise errichtet. In den Schlussvermessungskarten wird deutlich, dass der Schuppen anfangs nur 6 m lang war. Die nachträgliche Verlängerung ist auf dem Bild markiert. Auch der vorgezogene Raum des Stellwerks ist 1903 noch nicht vorhanden. Diese Änderungen greifen wohl durch die nachträgliche Einführung der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE).

Karte Landesarchiv NRW
Abteilung Rheinland
BR 1213 Nr. 1841

In einem separaten Gebäude, mit 7 x 3,5 m Grundfläche, waren die „Abortanlagen“ (Toiletten) untergebracht. Sie befanden sich im Bereich der heutigen, südlich gelegenen Bushaltestelle, in gedachter Verlängerung des Hauptgebäudes.

Das Bahnhofsgebäude wurde mehrmals geringfügig umgebaut. Gravierend war der Abriss des Güterschuppens im Jahre 2003.

Handschriftliche Notizen
Chronik Salvator Kolleg

Um 1922 wurde Hochofenschlacke angeliefert, aus der bei der Erziehungsanstalt Klausheide Ziegelsteine für einen Anbau hergestellt wurden.

Auskunft:
Ludwig Teichmann;
Buchautor und Experte
für Sennegeschichte

Die Bethelschen Anstalten, die in der Senne einen modernen Betrieb führten, erhielten in den 1920er Jahren über den Hövelhofer Bahnhof Schlick aus dem Wattenmeer, um ihre Böden zu verbessern.

Eigene Beobachtung

Mineraldünger wurde noch bis in die 1980er Jahre direkt vom Waggon mittels Förderband auf die Kipper der Bauern geladen.

Schuppen der
Genossenschaft;
Er stand bis 2002 auf dem hin-
teren Teil des Bahngeländes
Foto: Carsten Tegethoff



Ältere Leute erinnern sich noch an lange Züge mit Claas – Mähdreschern, natürlich auch an endlose Züge mit verschiedensten militärischen Fahrzeugen, nicht nur zu Kriegszeiten.

Für die Abwicklung des Bahnhofsbetriebs wurde mindestens ein Mitarbeiter, auch Bahnagent oder Vorsteher genannt, benötigt.

Das sogenannte Bahngelände, welches an der Ecke Bahnhofstraße / Allee stand, wurde wie der Bahnhof 1902 gebaut. Es diente den Bahnmitarbeitern als Wohnhaus, nach hinten war ein Stall angebaut.

Seit etwa 1922 war Franz Roglitzki Bahnvorsteher in Hövelhof. Ihm unterstand ein Assistent, so dass der Betrieb durch Früh- und Spätschicht gewährleistet war.

1937 folgte ihm sein Sohn Hermann Adalbert Roglitzki im Amt. Er wurde während der NS-Zeit offiziell als „Reichsbahn-Betriebswart“ bezeichnet. Wie alle Beamten, sollte auch er nach dem verlorenen Krieg 1945 entnazifiziert werden, dadurch kam er in das Internierungslager Staumühle, wo er zumindest noch Weihnachten des Jahres verbrachte.

Das Bahngelände wurde seit 1937 nicht mehr von den Roglitzkis bewohnt, da sie sich ein eigenes Häuschen Ecke Bahnhof- / Westfalenstraße bauen konnten.

Nachfolger von Hermann Roglitzki wurde 1965 Ludwig Rudolphi.

Am 1. November 1976 wurde die bis dahin selbstständige Dienststelle aufgehoben und dem Hauptbahnhof Paderborn unterstellt.

Das Bahnhaus musste Anfang der 1980er Jahre einem für die damalige Zeit modernen Wohn- und Geschäftshaus weichen.

Karte Landesarchiv NRW
Abteilung Rheinland
BR 1213 Nr. 1841
(Abb. auf Seite 7)

Auskünfte:
Norbert Roglitzki
Sohn und Enkel der lang-
jährigen Bahnhofsvorsteher

Urkunde vom
21. Oktober 1938
im Familienbesitz Norbert
Roglitzki

Ortschronik Band II
S. 456



Um 1930
Franz Roglitzki hielt
sich auch zwei Kühe
Foto:
Privatbesitz Norbert Roglitzki



Bahngelände
1958 oder 1959
Foto:
Archiv Carsten Tegethoff

Die Sennebahn

Die ersten Bemühungen zur Realisierung einer Sennebahn gab es bereits Mitte des 19. Jahrhunderts. Die Verhandlungen scheiterten am Geld und an der Uneinigkeit der Beteiligten.

Ab 1893 wurden mit Erfolg erneut Verhandlungen aufgenommen.

„Es ist nicht Hauptzweck der Bahn, industriellen Betrieben Vortheile zu bringen, sondern ... die Aufschließung ländlicher, kulturfähiger aber ... bisher zurückgebliebener Gegenden“

Wegbereiter war auch die Einrichtung des Truppenübungplatzes Senne 1892, der über Sennelager angeschlossen werden sollte.

Am 1.10.1902 wurde das letzte Teilstück eröffnet, damit auch Hövelhof an das Bahnnetz angebunden. Die Nebenstrecke verbindet die Gemeinde bis heute mit Bielefeld und Paderborn.

Die preußische Staatsbahn ging 1920 in den Besitz des deutschen Reiches über, ab 1949 wurde daraus die Bundesbahn, 1994 die Deutsche Bahn AG. Seit 2003 verkehrt die Nordwestbahn auf der Strecke.

Die Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE)

Am 19.4.1903 nahm die Teutoburger Wald-Eisenbahn zwischen Gütersloh und Hövelhof ihren Betrieb auf. Noch im Sommer 1902 wurden die Pläne zwecks „Einführung der Teutoburger Wald-Eisenbahn in den Staatsbahnhof Hövelhof“ geändert. Dabei ging es um Gleiszahl, Rampen, vermutlich auch um die Verlängerung des Güterschuppens sowie die Einrichtung des Stellwerks.

Bedeutung hatte nur der Güterverkehr. Der Reiseverkehr wurde 1978 eingestellt, heute verkehren nur noch Museums- und Sonderzüge auf der Strecke.

Vom Güterverkehr profitierten in Hövelhof maßgeblich die Firmen Geha und Sprick, die über einen Gleisanschluss verfügten. Bei den Geha-Werken wurde seit 1949 die kleine Lok für den innerbetrieblichen Rangierbetrieb bis 1986 eingesetzt, die 2013 restauriert und als Industriedenkmal am Bahnhof aufgestellt wurde. Über ein Gleisdreieck konnte die Lok auf dem Betriebsgelände die Fahrtrichtung wechseln.

Lok nach der Restauration
September 2013
Foto: Rodenbröker



Aus: „Zwischen zwei Magistralen“ 1994
Didier Verschelde,
Josef Peters S. 9 ff.

Landrat von Wiedenbrück
am 21.10.1895 an den
Regierungspräsidenten
Landesarchiv NRW
Abteilung OWL
M 1 I D Nr. 313

Aus: „Zwischen zwei Magistralen“ 1994
Didier Verschelde,
Josef Peters S. 55

Auskunft:
Wolfgang Klee; Buchautor,
Verleger und Bahnexperte

Aus „Teutoburger Wald-Eisenbahn“ 1997
Josef Högemann S. 13

Landesarchiv NRW
Abteilung OWL
M 1 I D Nr. 315

Aus „Teutoburger Wald-Eisenbahn“ 1997
Josef Högemann S. 38

Hövelhofer Rundschau
März 2013 S. 1 & 2

Landesarchiv NRW
Abteilung OWL
D 73 Titel 4 Nr. 14887



Lok vor der Restauration
Foto: Gemeinde Hövelhof

Die Hövelhofer begegneten in der Vergangenheit Veränderungen oft mit Skepsis und Zurückhaltung - auch bei den Planungen zur Bahn.

Die Gemeinden mussten die Grundstücke unentgeltlich zur Verfügung stellen. Aufgrund der fehlenden Infrastruktur wie dem Zustand der Bahnübergänge fuhren die Züge nur 30 km/h.

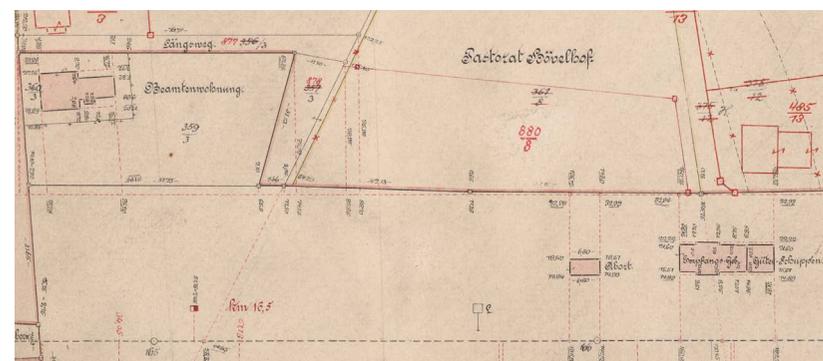
Die Ortschronik berichtet nicht sehr positiv: „... Eisenbahn soll unsere Gemeinde von Norden nach Süden durchschneiden ...“.

Auch Grundstücke wurden durchschnitten, einige Eigentümer mussten für den Bau der Bahn enteignet werden.

Der Ortschronist beklagt weiter:

„... dass die Gemeindegewaldung ... ungefähr 5 Hektar Bodenfläche verliert, welche von der Gemeinde unentgeltlich herzugeben sind. Es werden 1000 Festmeter Holz abgeräumt werden müssen ...“.

Der hohe Anteil an Land und Holz war erforderlich, da ein Brandschutzstreifen von 35 m (!) Breite für die Dampflok sichergestellt werden musste.



Aus „Straßen & Wege“
Johannes Buschmeier 1995
S. 97

Aus: „Zwischen zwei Magistralen“ 1994
Didier Verschelde,
Josef Peters S. 34 ff.

Ortschronik Hövelhof
Band I S. 96

Landesarchiv NRW
Abteilung OWL
M 1 I D Nr. 315

Ortschronik Hövelhof
Band I S. 96

Mit freundlicher
Genehmigung:
Ausschnitt aus Schlussvermessungskarte
Landesarchiv NRW
Abteilung Rheinland
BR 1213 Nr. 1841

Jedoch erwies sich die Anbindung an die Bahn für die Gemeinde als Beginn eines bis dato nie dagewesenen Aufschwungs. Bis 1900 herrschten noch teils katastrophal ärmliche Zustände. Die Bahn ermöglichte den Hövelhofern erstmals das Erreichen von auswärtigen Arbeitsplätzen wie des Bahnausbesserungswerks Paderborn oder der Fa. Windel in Bielefeld. Durch die Anfuhr per Bahn konnten die Bauern Kunstdünger ein- oder auch landwirtschaftliche Erzeugnisse absetzen.

In diesem Zusammenhang sind die beinahe zeitgleich gegründete bäuerliche Bezugs- und Absatzgenossenschaft sowie der Spar- und Darlehnskassenverein zu sehen.

Auch für die Einrichtung von Arbeitsplätzen am Ort war die Bahn von Bedeutung, beispielsweise bei der Standortfrage für die Erziehungsanstalt Klausheide im Jahre 1915. Heute noch zählt das Salvator Kolleg zu den größten Arbeitgebern in Hövelhof.

Deshalb symbolisiert kein anderes Bauwerk den wirtschaftlichen Aufschwung Hövelhofs zu Beginn des 20. Jahrhunderts besser als der Bahnhof.

Aus „Hövelhof“
Schniedertüns 1952
S. 59 & 123

Landesarchiv NRW
Abteilung OWL
M 1 I S Nr. 431 AZ 167

DAS ALTE STELLWERK IN HÖVELHOF

Aus verschiedenen
Zeitungsausschnitten
Westfälisches Volksblatt
2012/13

Im Jahr 2013 wurde die Sennebahn ausgebaut. Ziel war es, den Reiseverkehr in jede Richtung halbstündlich zu ermöglichen und die Fahrgeschwindigkeit auf 100 km/h zu erhöhen, kurz:

– Die Sennebahn soll noch attraktiver werden! –

Nach Beendigung der Maßnahmen wurde das mechanische Stellwerk nicht mehr benötigt. Es stammte aus der Erbauungszeit des Bahnhofs und wurde durch moderne Technik ersetzt. Auf mechanische Art und Weise wurden über 100 Jahre von hier die Weichen und auch die Signale für die Züge in Hövelhof gestellt. Dieses Stellwerk ist ein wertvoller Zeitzeuge Hövelhofer Bahngeschichte.

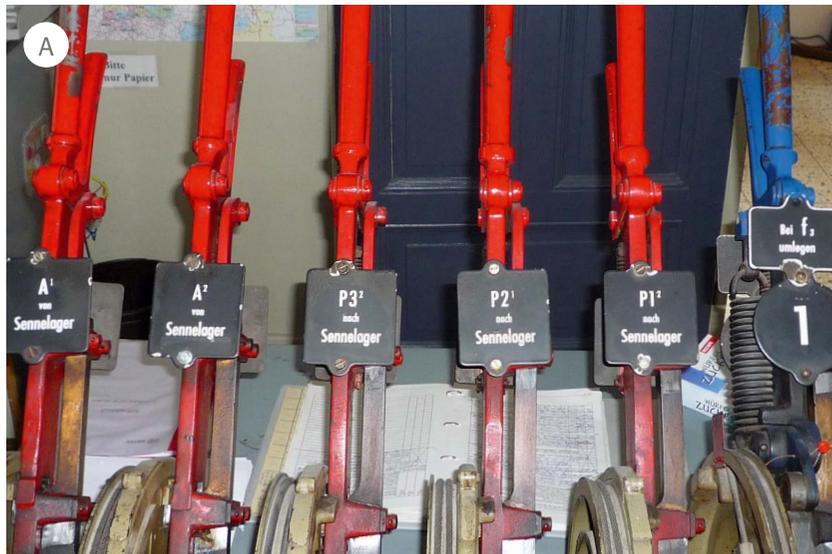


Fotos:
A & C Stellwerk 2010
Archiv Carsten Tegethoff

B Im Keller
Aus Fotodokumentation
Gemeinde Hövelhof 2001
Foto Altemeyer



Vor dem Stellwerk um 1930
Foto:
Privatbesitz Norbert Roglitzki



DIE HALTEPUNKTE

Die Züge vergangener Tage hielten an vier Stellen auf dem Gebiet der Gemeinde Hövelhof. Neben dem **Bahnhof** Hövelhof gab es folgende Haltepunkte:

An der Sennebahn wurde zum einen der Haltepunkt „Liemke“, der per Erlass des zuständigen Ministers vom 11.4.1907 mit Wirkung zum 1.7.1907, in „**Hövelriege**“ umbenannt wurde, eingerichtet.

Hier halten auch heute noch die an der Sennebahn verkehrenden Züge der Nordwestbahn.

Zum anderen erhielt die Strecke den Haltepunkt „Ostenland“, der bereits per Erlass vom 11.10.1902 als „**Klausheide**“ bezeichnet wurde. Seit 1982 hält in Klausheide kein Zug mehr.

Landesarchiv NRW
Abteilung OWL
M1 I D Nr. 316

Landesarchiv NRW
Abteilung OWL
M1 I D Nr. 315

Aus: „Zwischen zwei
Magistralen“ 1994
Didier Verschelde,
Josef Peters S. 80



Haltepunkt Klausheide
um 1940

Foto:
Archiv Carsten Tegethoff

Für die Strecke der Teutoburger Wald-Eisenbahn gab es in den ersten Fahrplänen noch keinen Haltepunkt auf Hövelhofer Gebiet. Dieser ist anscheinend erst 1927/28 eingerichtet worden.

Er trug die Bezeichnung „**Espeln-Riege**“, ein regelmäßiger Zug hält dort bereits seit 1977 nicht mehr.

Zahlreiche Schlagzeilen gab es zu Beginn der 1980er Jahre, als Überlegungen zur Einrichtung einer Tankumfüllstation an dieser Stelle angestellt wurden.

Diese sollte militärischen Zwecken dienen.

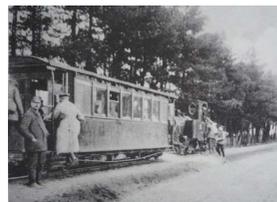
Aus „Chronik der Ge-
meinde Ostenland“
Nachdruck 1997 S. 90

Aus „Teutoburger Wald-
Eisenbahn“ 1997
Josef Högemann S. 131

Verschiedenste
Presseberichte

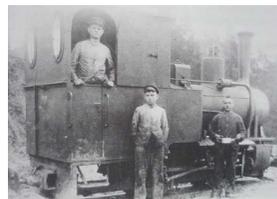
WEITERE BAHNPROJEKTE, DIE HÖVELHOF TANGIERTEN

Aus „Truppenübungsplatz Senne“ 1992
Kapitel 3.12 S. 616 ff.
Rolf-Dietrich-Müller



Staumühlenbahn
Aus „Truppenübungsplatz Senne“ 1992 S. 632

Aus „Truppenübungsplatz Senne“ 1992
Kapitel 3.12 S. 616 ff.
Rolf-Dietrich-Müller



Mergelbahn
Foto: Archiv Walter Göbel

Landesarchiv NRW
Abteilung OWL
M 1 I S Nr. 431 AZ 167



Lorenbahn Salvator-Kolleg
Foto: Archiv Carsten Tegethoff

Handschriftliche Notizen
an der Chronik Salvator
Kolleg

Kreissiedlung Klausheide
Foto: Archiv Carsten Tegethoff

Neben den beiden Eisenbahnstrecken gab es im Raum Hövelhof noch einige Schmalspurbahnen, die hier ebenfalls erwähnt werden sollen.

Feldbahn Staumühle – Bahnhof Sennelager

1914 / 15 wurde in Staumühle ein Kriegsgefangenenlager eingerichtet. Die ersten Gefangenen schleppten das Material für die Baracken vom Haltepunkt Klausheide zu Fuß dorthin. Doch bereits 1915 wurde aufgrund logistischer Probleme eine Schmalspurbahn von dort entlang des „Staumühlenweges“ zum Bahnhof Sennelager verlegt. Es waren zwei Loks mit verschiedenen Waggons im Einsatz. Nach dem 1. Weltkrieg wurde die Bahn demontiert.

Feldbahn Haustenbeck Eckelau – Staumühle

Zu Beginn der 1920er Jahre wurden durch den Kreis Paderborn bei Staumühle und Hövelsenne etliche Flächen urbar gemacht. Den Ortstein, der sich in der Senne etwa 50 cm unter der Erdoberfläche befindet und jegliches Pflanzenwachstum beeinträchtigt, brach man durch Tiefpflügen auf. Zur Erhöhung der Bodenqualität brachte man kalkhaltigen Mergel auf, der den PH-Wert des Bodens verbessern sollte. Dieser wurde oberhalb Haustenbeck im Gebiet Eckelau abgebaut und auf einer Feldbahn zum Einsatzort geschafft. Der Betrieb wurde bereits 1925 eingestellt, der verbliebene Mergelhaufen, kurz vor Haustenbeck am Mergelweg, auch Kalkstraße genannt, wurde aber noch bis 1938/39 mit Pferdewagen abgefahren.

Feldbahn bei der Erziehungsanstalt Klausheide

Im Jahre 1915 wurde auf zunächst 230 Morgen die Erziehungsanstalt Klausheide errichtet. Unter Leitung der Salvatorianer wurden die dort untergebrachten männlichen Zöglinge erzogen, schulisch gebildet, und sie konnten einen Beruf erlernen. Ein großes Aufgabengebiet war die Landwirtschaft, für die in den ersten Jahren noch große Flächen kultiviert werden mussten. Hier waren die eingesetzten Loren der Feldbahn sicher eine große Hilfe, mit ihnen wurde Sand aus höher liegenden Bereichen (Heideknäppe) abgefahren, um damit nasse Senken aufzufüllen.

Einige Zöglinge waren auch 1920 beim Bau der Straße Kreissiedlung Klausheide, gemeint ist die heutige Südstraße, im Einsatz. Das Foto zeigt auch hier eine Lorenbahn im Einsatz.



Feldbahn Bahnhof Hövelhof – Kriegsgefangenenlager Stukenbrock Senne

Im Sommer 1941 wurde in Eselsheide das Stammlager (Stalag) 326 VI K Senne eingerichtet, um überwiegend russische Kriegsgefangene aufzunehmen.

Diese kamen am Bahnhof Hövelhof in einem katastrophalen Zustand an. Es fehlte an Lebensmitteln, Wasser, von Hygiene ganz zu schweigen. Etliche Gefangene fielen tot aus den Waggons.

Die Züge waren in den ersten zwei Jahren so lang, dass die Lok kurz vor der Bielefelder Straße stand, während der letzte Waggon gerade nicht mehr die Senner Straße blockierte. In jedem Waggon befanden sich etwa 50 – 60 Gefangene. Ein Zug soll bis zu 50 Waggons gehabt haben, so dass bei einem Transport bis zu 3.000 Gefangene ankamen.

Zur Versorgung des Lagers wurde 1942 von Gefangenen eine Schmalspurbahn vom Bahnhof zum Stalag gebaut, um den Güterverkehr realisieren zu können.

Diese war bis etwa 1951 in Betrieb und versorgte noch das Sozialwerk Stukenbrock.

Einige Gleise sind als Einfriedung auf dem „Russenfriedhof“ in Stukenbrock-Senne zu finden.

Der ehemalige Streckenverlauf wird immer noch von vielen Hövelhofern als „Russenspatt“ bezeichnet.

Im Jahre 1989 wurde am Bahnhof eine Gedenktafel zur Erinnerung an diese Geschehnisse angebracht.



Bahnhof mit Güterschuppen
2002

Bahnhof ohne Güterschuppen
2005

Fotos: Carsten Tegethoff



Bahnhof während der
Bahnsanierung März 2013
Foto: Carsten Tegethoff

Aus „Das Stammlager 326 VI K Senne“ 1992 S. 39 ff.

Auskunft:
Ein Zeitzeuge erinnert sich
im Sommer 2012

Aus „Die Vergessenen von
Stukenbrock“ 1988 Volker
Pieper, Michael Sieden-
hans S. 87

Aus „50 Jahre danach“
1991 Lutz Grönert S. 7

111 Jahre
1902 – 2013



Sennebahn & Bahnhof Hövelhof

Hövelhof ist heute ein moderner Wirtschaftsstandort mit kerngesunden mittelständischen Betrieben. Doch das war nicht immer so. Bis 1900 herrschten in der bäuerlich geprägten Sennegemeinde noch teils sehr ärmliche Zustände. Erst der Bahnanschluss an die «Sennebahn» – die Strecke zwischen Paderborn und Bielefeld – und der damit verbundene Bau des Bahnhofs im Jahr 1902 – also vor genau 111 Jahren – ermöglichten einen bis dahin nie da gewesenen wirtschaftlichen Aufschwung.

Passend zum Jubiläum erfolgte auch die umfangreiche Restaurierung der ehemaligen Rangierlok der Geha-Möbelwerke. Die 1948 gebaute Lok ist eng mit der erfolgreichen Firmengeschichte des ersten großen Hövelhofer Unternehmens verbunden. Auf dem Werksgelände war sie von 1949 bis 1986 im Einsatz. Am 3. Oktober 2013 erhielt sie am Bahnhof einen Ehrenplatz als Industriedenkmal. Dieser Zeitpunkt wurde mit Bedacht gewählt, erfolgte doch in diesem Zeitraum auch die Modernisierung der Sennebahn und des Bahnhofs Hövelhof insgesamt.

Die Geha-Lok verkörpert damit gleichermaßen den ökonomischen Erfolg der ersten großen Hövelhofer Firma sowie der Gemeinde selbst.

Die vorliegende Dokumentation gibt einen kompakten Einblick in die wichtigsten Ereignisse der Hövelhofer Bahngeschichte.

Sie erscheint als Fortsetzung in der Broschürenreihe «200 Jahre selbstständige Gemeinde Hövelhof 1807 – 2007» und «350 Jahre herrschaftliches Schlossgelände in Hövelhof 1661 – 2011».

Diese Publikation wurde produziert
mit freundlicher Unterstützung von:



Volksbank
Paderborn-Höxter-Deimold

