

Die Geschichte des Bahnhofs Isselhorst- Avenwedde

von Rudolf Herrmann

**Vom
ersten
Stationsgebäude
Isselhorst 1. Juni 1891**



**...über
den Bahnhof
Isselhorst-Avenwedde
(Umbenennung 1923)**



**...zum
Bürgerhaus
Bahnhof Avenwedde
1. März 2006**



Die Eröffnung

Am 1. Juni 1891 wurde die Personenstation und am 1. April 1892 die Güterstation in Betrieb genommen. Der Avenwedder Heimatdichter Venjakob hatte zur Eröffnung zwei Lieder gedichtet.

Das Textblatt hatte Gottfried Güth sen. drucken lassen. Nachfolgend die erste Seite mit den ersten drei Versen des Eröffnungsliedes.
(Akte S 89 Stadtarchiv GT)

Fest-Lieder Eröffnungs-Feier

Bahnhofes „Isselhorst“ am 1. Juni 1891.

Mel.: Denke dir mein Liebchen,
1. Nun laßt die Gläser klingen,
Und laßt uns jubeln laut,
Laßt uns frohlockend singen;
Der Bahnhof ist gebaut,
Hier in der großen Halde,
Wo kaum ein Vogel pfeift,
Hält jetzt zu unsrer Freude
Gar manche Lokomotive,
Drum Isselhorst, —
Ihr Friedrichsdörfer all,
Und ihr Avenwedder singt im Jubelschall!

2. Wie lähn zum Himmel schauet
Die Stadt Venedig;
Auf Lagunen erbauet
In blauer Adria.
So schaut in nder Halde
Aus tiefem Sumpf und Moor
Zu unsrer größten Freude
Der Bahnhof stolz hervor,
Drum Isselhorst, u. s. w.

3. Nun wird gar bald auch werden
Die Halde zum Paradies;
Der schönste Ort auf Erden
Ist hier abobann gewiss.
Da jedem wird entzücken
Das Friedrich-Denkmal hier,
Der Held wird segnend blicken
Aus seiner Himmelshier,
Drum Isselhorst, u. s. w.

Um 05:17 Uhr nachmittags war ein Zug von Gütersloh mit vielen Festteilnehmern abgefahren. Unter Ihnen die Landräte der Kreise Wiedenbrück und Bielefeld.

Mit Böllerschüssen wurde der Zug begrüßt. Das Stationsgebäude war geschmückt und ein Festzelt aufgebaut. Gemeindevorsteher Mumperow war der erste Festredner. Auch das Kronprinzendenkmal das 200 m weiter Richtung Gütersloh seinen ersten Platz hatte, wurde unter Vorantritt der Isselhorster Musikkapelle besucht und der wundersamen Errettung des Kronprinzen Friedrich Wilhelm am 21. Januar 1851 bei einem Zugunglück gedacht.

Die Gütersloher Zeitung berichtete am nächsten Tag ausführlich mit einem langen Bericht über die Eröffnungsfeier.

Fahrplan

Nach dem ersten Fahrplan halten in jede Richtung sechs Züge. (2006 = 18 Züge) Auf dem Fahrplan ist zu sehen, dass es noch keine 24-Std-Zeit gibt. Die Zeitungen veröffentlichten damals zu jedem Fahrplanwechsel einen "Taschenuhrfahrplan", den man ausschneiden und in das Schutzgehäuse der Taschenuhr legen konnte (hier 1. Mai 1900). Um die Jahrhundertwende wurde die Minutenzeit zwischen 6 Uhr abends und 6 Uhr morgens unterstrichen. (Ab Sommerfahrplan 1927 dann die 24-Std.-Zeit)

Eisenbahn-Fahrplan, gültig vom 1. Oktober 1891.												
(GG 9.10.91)												
Richtung von Hamm nach Minden und zurück.												
	Morgens			Nachm.			Abds.			Nacht		
	Hamm	Isselhorst	Bielefeld	Hamm	Isselhorst	Bielefeld	Hamm	Isselhorst	Bielefeld	Hamm	Isselhorst	Bielefeld
Minden	3:45	5:45	7:15	9:15	11:15	12:45	2:45	4:45	6:15	8:15	10:15	11:45
Porta	4:00	6:00	7:30	9:30	11:30	13:00	5:00	7:00	8:30	10:30	12:00	13:30
Deunhausen	4:15	6:15	7:45	9:45	11:45	13:15	5:15	7:15	8:45	10:45	12:15	13:45
Löhne	4:30	6:30	8:00	10:00	12:00	13:30	5:30	7:30	9:00	11:00	12:30	14:00
Verford	4:45	6:45	8:15	10:15	12:15	13:45	5:45	7:45	9:15	11:15	12:45	14:15
Brake-Ebb.	5:00	7:00	8:30	10:30	12:30	14:00	6:00	8:00	9:30	11:30	13:00	14:30
Bielefeld	5:15	7:15	8:45	10:45	12:45	14:15	6:15	8:15	9:45	11:45	13:15	14:45
Isselhorst	5:30	7:30	9:00	11:00	13:00	14:30	6:30	8:30	10:00	12:00	13:30	15:00
Gütersloh	5:45	7:45	9:15	11:15	13:15	14:45	6:45	8:45	10:15	12:15	13:45	15:15
Hamm	6:00	8:00	9:30	11:30	13:30	15:00	7:00	9:00	10:30	12:30	14:00	15:30

Fahrzeiten und Fahrpreise

Eine Fahrt von Isselhorst nach Berlin dauerte 1907 = 6,43 Std: Isselhorst ab um 5.12 Uhr, ab Bielefeld weiter mit dem D-Zug, Berlin an 11.55 Uhr. Der Fahrpreis betrug 18 Mark in der 3. Klasse, erforderte also eine Arbeitszeit von 6 Tagen. Nach den Löhnen und Fahrpreisen von 1935 waren nur noch 3 Arbeitstage erforderlich. 2010 kann man z.B. um 7.22 Uhr hier abfahren, ab Bielefeld um 7.37 Uhr weiter mit dem ICE und ist schon um 10.10 Uhr in Berlin Hbf. Die einfache Fahrt kostet 79,00 €

Verkehrszahlen

Die Neue Gütersloher Zeitung (NGZ) berichtete am 24.7. 1896, dass nach den Angaben der Handelskammer Bielefeld ab der Station Isselhorst im Jahr 1895 = 32.325 Personen abgefahren sind und dafür 12.645 Mark bezahlt haben. Der Güter- und Viehverkehr brachte 28.010 Mark Einnahmen. Im Jahr 1902 wurden 44.823 Fahrkarten verkauft.

Erweiterung

Am 28. Juni 1897 berichtet die NGZ, dass auf hiesiger Station umfassende Erweiterungen vorgenommen werden. Zusätzliche Gleise werden verlegt, ein zweites Wartezimmer wird angebaut, der Güterschuppen erweitert, der Perron (Bahnsteig) auf der Nordseite erhält eine Warthalle.

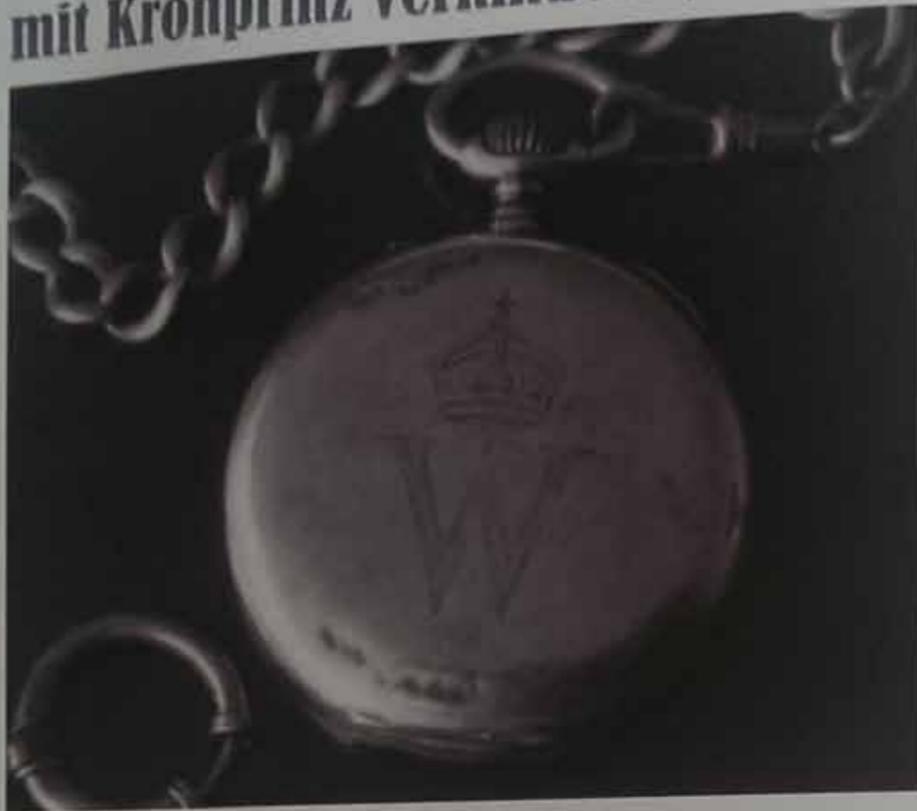
In Isselhorst gibt es zwei Wartesäle und zwar 1. und 2. Klasse sowie 3. und 4. Klasse. Dazu berichtet die NGZ am 4. Februar 1898 wie folgt:

Während man sich auf sämtlichen Bahnhöfen Deutschlands ohne Gefahr mit einer Fahrkarte 3. Klasse auch in die Wartesäle 1. und 2. Klasse hineinwagen darf, ist das auf hiesiger Station nicht möglich. Man darf es kaum wagen, sich mit einer Bahnsteigkarte oder selbst ohne jegliche Karte - was ja beim Erwarten von Besuch vorkommen kann - in den geheiligten Raum 1. und 2. Klasse hineinzubegeben, ohne nicht in unangenehmer Weise mit den Beamten zusammenzukommen. Warum soll denn das, was überall erlaubt ist, für Isselhorst verboten sein? Oder will man hier etwa auch Bahnsteigkarten 1. und 2. Klasse verabfolgen?



Das Stationsgebäude auf einer Mehrfachpostkarte vor dem ersten Weltkrieg. Rechts der Güterschuppen

Schnellzugentgleisung mit Kronprinz verhindert (1902)



In der Nacht 19./20. Januar 1902 entdeckte der Hilfsbahnwärter Heinrich Wittenstein einen Schienenbruch. Es fehlte ein Schienenstück von 13 cm. Durch seine rechtzeitige Meldung konnte der zu erwartende Schnellzug, in dem der Kronprinz Wilhelm, ältester Sohn Kaiser Wilhelms II saß, angehalten und auf das Nebengleis umgeleitet werden.

Für seine Aufmerksamkeit, durch die ein schwerer Unfall vermieden werden konnte, wurde er reichlich belohnt:

Der Kaiser verlieh ihm das Allgemeine Ehrenzeichen, die Bahnverwaltung überreichte eine Belohnung von 100 Mark und der Kronprinz ließ die auf dem Bild abgebildete silberne Taschenuhr mit eingraviertem Monogram (W mit Krone) überreichen. Außerdem war seine Anstellung als Beamter in Aussicht gestellt.

Der viergleisige Ausbau

Am 25. April 1908 wird in der Zeitung erstmalig der viergleisige Ausbau der Strecke erwähnt: Pläne liegen beim Gemeindevorsteher aus. Einwände können vorgebracht werden. Der Abschnitt Bielefeld-Gütersloh wurde wegen der Steigungsstrecke zuerst ausgebaut.

Bahnhof „Isselhorst“



Bahnhof Isselhorst vor dem viergleisigen Ausbau

Das Kronprinzendenkmal wird versetzt

Am 21. Januar 1851 fuhr ein Schnellzug von Berlin nach Köln. Kurz hinter dem Wärterposten 333, der in Höhe des später gebauten Bahnhofs stand, entgleiste er. Drei Personen kamen dabei zu Tode. Der preußische Kronprinz Friedrich Wilhelm (später Kaiser Friedrich III) saß im Zug. Auch sein Wagen kippte um. Dabei erlitt der Kronprinz aber nur ein paar Schrammen. Weil das Unglück so glimpflich für den Kronprinz ausgegangen war, errichtete der Kreis Wiedenbrück 1865 an der Stelle auf der Nordseite des Bahndammes in km 121,947 das Kronprinzendenkmal.

Schnellzugentgleisung am 21. 01. 1851



Im Zuge des viergleisigen Ausbaus mußte das "Kronprinzendenkmal" versetzt werden. Es stand dem Ausbau im Wege, denn dort wurde der hohe Damm für die neuen Gütergleise aufgeschüttet.

Es bestand zunächst ein Plan, das Denkmal dorthin zu versetzen, wo heute die Gaststätte Wittenstein (Löwenbräu) steht.

Mit dem Grundbesitzer kam aber keine Einigung zustande. Darauf überließ die Eisenbahnverwaltung dem Kreis südöstlich des Bahnhofs eine große Fläche für das Denkmal.

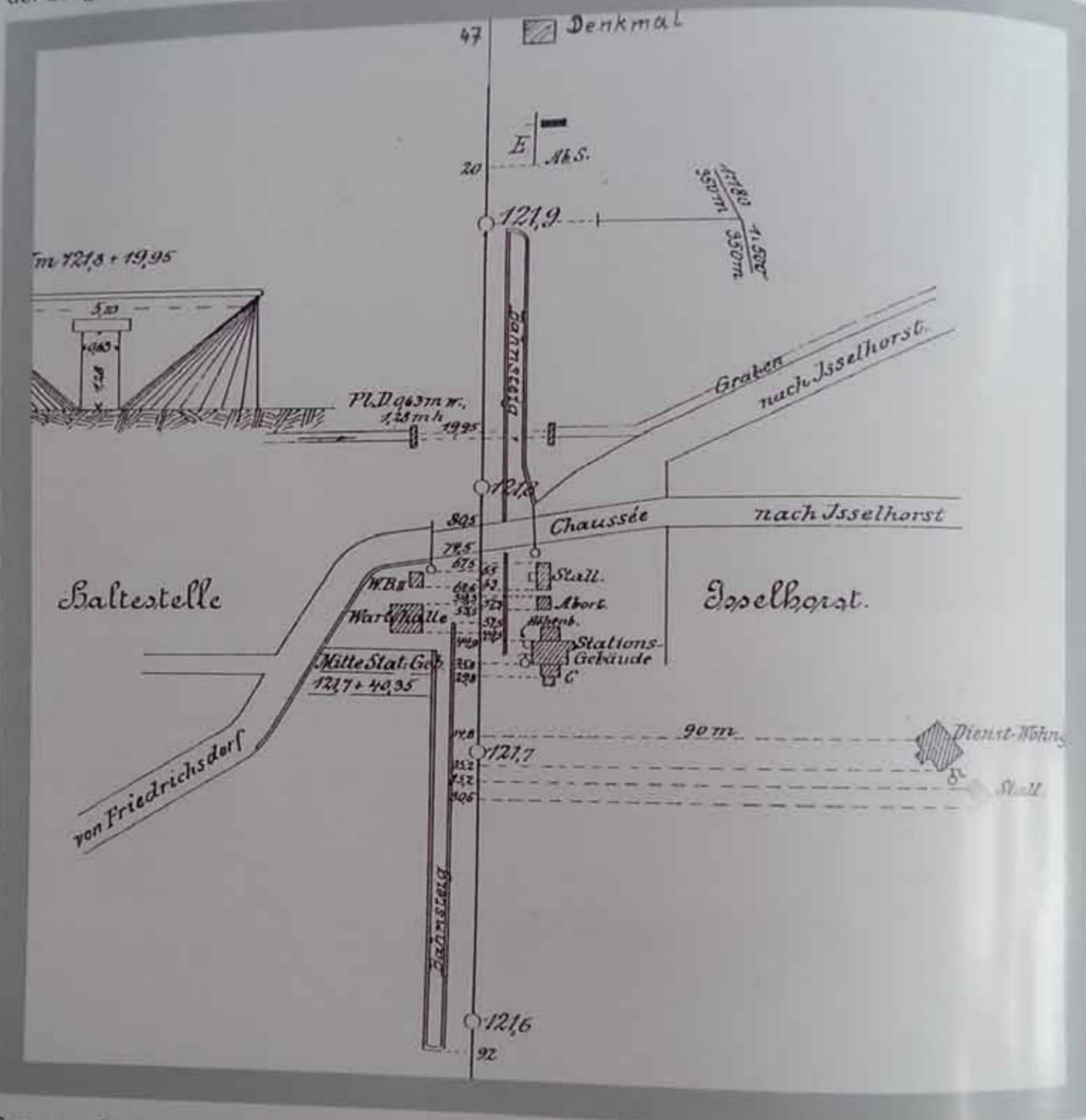
Am 17. September 1917 schreibt die Gütersloher Zeitung (GZ):
"Das Denkmal im neuen Denkmalsgarten hat einen würdigen Platz gefunden".



Das "Kronprinzendenkmal" am ersten Platz 200 m westlich vom Stationsgebäude Isselhorst

Bahnhofsumbau

Mit dem viergleisigen Ausbau der Strecke Minden - Hamm (W) wurde der gesamte Bahnhof umgestaltet. (Die Westseite des Bahnhofs vor dem Umbau ist nachfolgend in der "Graphischen Darstellung der Längenmessung" von 1906 zu sehen)



Bauzeichnung vom Bahnhofsgebäude Isselhorst aus dem Jahr 1915. Links die Unterführung der jetzigen Isselhorster Straße.



Bauzeichnung der Blockstelle und des Haltepunkts Ummeln vom Februar 1911. Links, soeben noch zu sehen, die heute noch bestehende Unterführung der Ummelner Strasse.

Das neue Stationsgebäude wurde am 01. 07. 1918 auf der anderen Bahnseite eröffnet. Ein besonderer Güterschuppen mit großer Ladestrasse und Rampenanlage wurde gebaut. Hinter dem Bahnsteig 1 in Richtung Bielefeld wurde ein 615 m langes Überholgleis angelegt. Die zu überholenden Personenzüge hielten zunächst am Bahnsteig zum Aus- und Einsteigen und fuhren dann weiter in das Überholungsgleis 11. Hier ließen sie den Schnellzug passieren und erhielten dann Ausfahrt. Im Zeitalter der Dampflokomotiven brauchten die Personenzüge auf der Steigungsstrecke in Richtung Teutoburger Wald wesentlich mehr Zeit als heute im E-Lok- und Dieselbetrieb; außerdem hielten die Personenzüge damals noch am Haltepunkt Ummeln, wo es keine Überholungsmöglichkeiten gab.

(Siehe die anliegende Bauzeichnung der Blockstelle und Haltepunkt Ummeln von 1911 auf der folgenden Seite)

Das Kreuzungsbauwerk



Eine kostenintensive Baumaßnahme war beim viergleisigen Ausbau noch erforderlich. Das Kreuzungsbauwerk zwischen Isselhorst und Gütersloh. Hier wird die Güterbahn über die Personenbahn geführt, denn in Gütersloh liegt der Personenbahnhof auf der Nordwestseite, während die Bahnhöfe in Isselhorst, Ummeln, Brackwede und Bielefeld jeweils auf der Südostseite liegen.

Die Strecke Brackwede - Isselhorst konnte ab Oktober 1913 und die Strecke Isselhorst - Gütersloh ab September 1917 viergleisig befahren werden.

Die Lokomotiven



Mit so einer Lokomotive wurden u.a. zu dieser Zeit die Güterzüge befördert. Auf diesem Bild ist links der Lokführer Hermann Diestelkamp mit seiner Güterzugdampflock in Gütersloh zu sehen. Rechts die Gaststätte "Grüner Baum" (heute Mandarin)



Diese Lokomotive der Baureihe 38 war bei der Bundesbahn und ihren Vorgängern von 1906 bis 1975 im Einsatz. In unserem Bereich beförderte sie bis zur Elektrifizierung Personenzüge. Über 3900 Stück sind davon gebaut worden.



Dieser Plan zeigt den Bahnhof nach dem Umbau mit kleinen Änderungen aus den Jahren 1937 bis 1951.

Hier ist zu sehen, dass westlich des Güterschuppens sogar ein Lokschuppen für eine Kleinlok vorhanden war.

Maßstab des Plans:
Länge = 1 : 3.000,
Breite = 1 : 1.000.
Hier verkleinert kopiert.

Prüfbezirk des Märkers „Jo“
des Fall „Juf“

Zeichenerklärung
--- Höhe von u. zum Dienst

Die Umbenennung des Bahnhofs



Einige Jahre nach dem Umbau ein Blick auf die Ostseite des Empfangsgebäudes, das Stellwerk und die überdachten Bahsteigaufgänge.



Ein Blick aus dem Fahrdienstleiterstellwerk in Richtung Gütersloh. Auf dem Personengleis kommt im Juni 1931 der Propeller-Triebwagen als "Schienenzppelin" des Ingenieur Kruckenberg während einer Vorstellungsfahrt auf den Bahnhof Isselhorst-Avenwedde zu. Direkt neben dem Einfahrsignal der Güterbahn, in Höhe des Triebwagens, hat das Kronprinzendenkmal vor der Dammaufschüttung seinen Platz gehabt.
(Der "Schienenzppelin" ist nie zum Einsatz gekommen, da der Sog der Luftschraube am Ende des Triebwagens zu stark war.)

Bilder aus den 1930er Jahren



Hier das Kronprinzendenkmal am 1. April 1936 im Denkmalsgarten mit 55 Eisenbahnern, die dieser Zeit in Isselhorst-Avenwedde beschäftigt waren. Fünf Eisenbahner, die während der Aufnahme verhindert waren, sind nachträglich hineinkopiert worden.

Viele Eisenbahnerberufe waren auch im Bahnhof Isselhorst-Avenwedde vertreten. So z.B. der Bahnhofsvorsteher, Fahrkartenverkäufer, Gepäckarbeiter, Fahrdienstleiter, Stellwerkswärter und in der Güterabfertigung Büro- und Schuppenpersonal, Stellwerks- und Weichenschlosser, Telegrafeneinhaltsbeamte und eine Vielzahl von Gleisarbeitern; war doch die Strecke von den Einfahrsignalen Gütersloh bis Brackwede von hier aus zu unterhalten.

Ausschnitte aus einem Schmalfilm der Familie Schäfer (1936)





Dieses Bild wurde aus dem einfahrenden Zug an den Bahnsteig gefilmt. Zu sehen ist ganz rechts am Bildrand die Güterabfertigung und die Holzterrasse zum Notbahnsteig. Links, am Ende des Bahnsteigs, steht das Fahrdienstleiterstellwerk.



Unten sieht man den Zug mit den Abteilwagen am Bahnsteig stehen. Hinter dem Zug das Dach des Bahnhofsgebäudes.



Auf diesem Bild ist links hinter dem Bahndamm soeben noch das Dach des Bahnhofsgebäudes zu sehen.



Hier hat eine Reisegruppe den Bahnhof verlassen und ist vom Bahnhofsvorplatz unter der Unterführung hindurch auf dem Weg zum Dorf Isfelhorst. Mitten auf der Unterführung steht das Fahrdienstleiterstellwerk "Iwf" (Isfelhorst West Fahrdienstleiter)



Fotografiert aus dem Stellwerk Iwf in Richtung Bielefeld

Der Denkmalsgarten befindet sich rechts unter den Bäumen.

Aus Richtung Bielefeld fährt ein Personenzug mit einer Dampflok der Baureihe 38 an den Bahnsteig.

Oben, in der Bildmitte, ist das Stellwerk "Io" (Isselhorst Ost) zu sehen.

Links die Güterabfertigung mit der Rampenanlage.

Kriegs-Luftbild



Dieses Luftbild vom Bahnhof Isselhorst-Avenwedde wurde am 24.03.1945 von der US-Luftwaffe gemacht. Nur wenig Bomben sind hier gefallen. Erwähnenswert ist das mutige Handeln des damaligen Bahnhofsvorstehers Hermann Diekmann: Nach Tieffliegerbeschuss brannte bei einem im Bahnhof stehenden Güterzug ein Waggon, der im Zugverband unmittelbar vor mehreren Munitionsgüterwagen stand. Unter Lebensgefahr hat er den brennenden Güterwagen abgehängt und mit der Lokomotive vorgezogen, so dass er von den Munitionswagen getrennt wurde. Am 19. 08. 1944 wurde der Lokheizer Johann Avenwedde beim Stellwerk "Io" durch Tieffliegerbeschuss getötet.

Stellwerk "Io" (Isselhorst-Ost)

Im Osten des Bahnhofs stand bis August 1968 das mechanische Wärterstellwerk "Io". 6 Signale, 11 Weichen und 1 Gleissperre wurden von hier bedient.



Ein Blick aus dem Fenster des Stellwerks auf zwei haltende Güterzüge. Ganz links, das letzte Gleis, ist das Überholungsgleis 11 der Personenbahn Richtung Bielefeld, das hinter dem Bahnsteig Richtung Bielefeld lag. In Richtung Gütersloh gab es auf der Personenbahn kein Überholungsgleis.



Bahnhofshalle, Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung

Aus den 1950er Jahren
stammen diese 4 Bilder.



Die Bahnhofshalle mit dem
Eingang zum Wartesaal



Links die Bahnsteigsperrre
rechts der Schalter
der Gepäckabfertigung

Innenaufnahme
von der
Gepäckabfertigung



Innenaufnahme von der
Fahrkartenausgabe.
Hier ist Herbert Reckersdrees
zu sehen

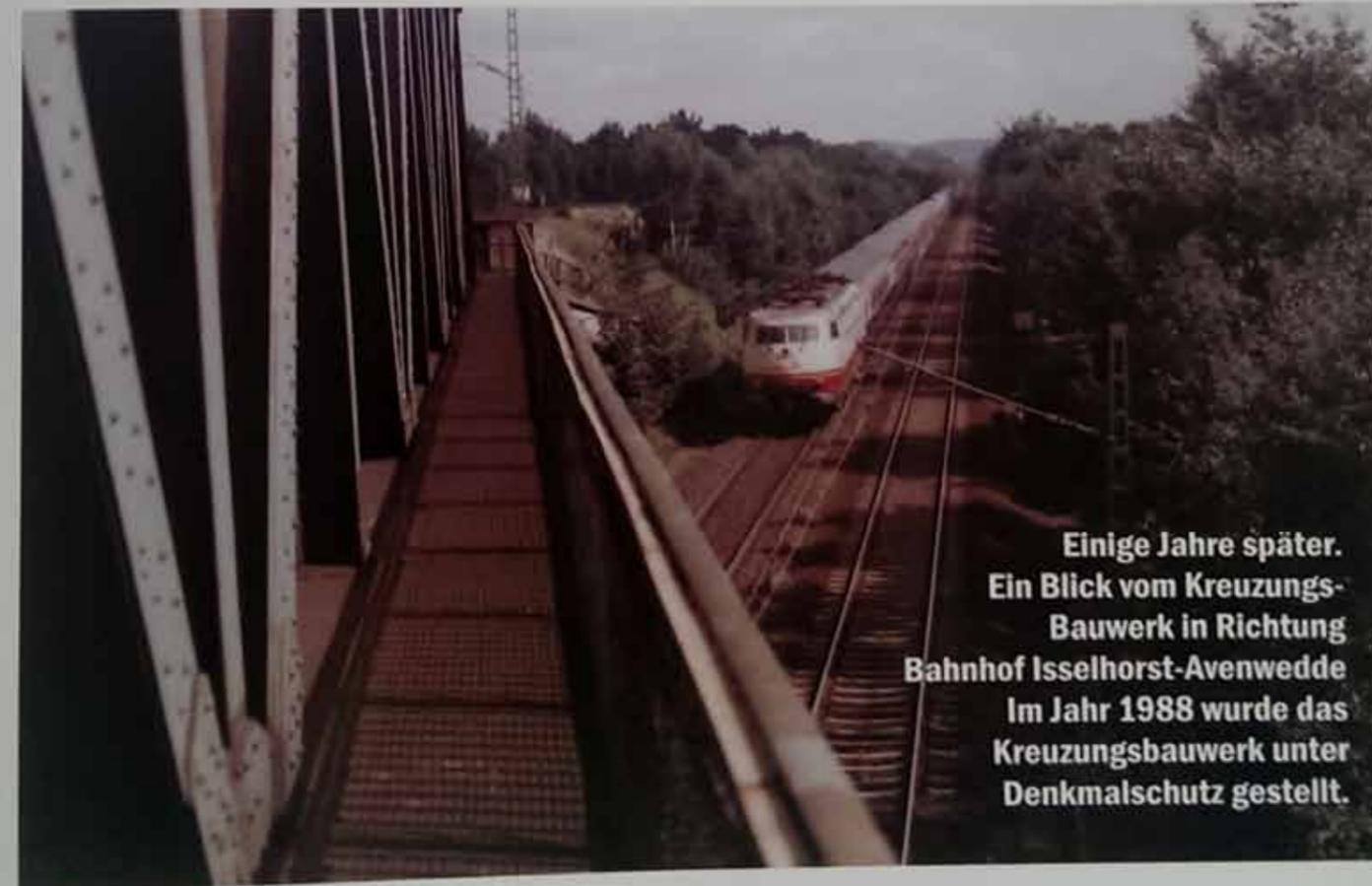


Ab 1. Nov. 1973 wurden die Fahrkartenausgabe und die Gepäckabfertigung geschlossen !

Elektrifizierung



In den Jahren 1967/68 wurde unsere Strecke auf elektrischen Zugbetrieb umgestellt. (Eröffnung des E-Betriebes war am 26. September 1968 mit einer Sonderfahrt für Ehrengäste). Das erforderte u. a. eine Höherlegung des 720 t schweren Kreuzungsbauwerks um 76 cm, weil die Durchfahrtshöhe für E-Loks wesentlich höher ist. Hier die anschließende Aufschüttung des Bahndamms der Güterbahn. Im Bahnhof Isselhorst-Av. wurden nur das Einfahrglas und das Rampengleis überspannt, um auch mal mit einer E-Lok bei Bedarf einen Viehwagen an die Rampe zu setzen.



**Einige Jahre später.
Ein Blick vom Kreuzungs-
Bauwerk in Richtung
Bahnhof Isselhorst-Avenwedde
Im Jahr 1988 wurde das
Kreuzungsbauwerk unter
Denkmalschutz gestellt.**

Güterabfertigung

Am 1. November 1968 verlor der Bahnhof Isselhorst-Avenwedde seine Selbstständigkeit und wurde verwaltungsmäßig an die Güterabfertigung Gütersloh Hbf angeschlossen. Die Dienstposten waren vorerst aber noch besetzt; das Personal wurde dann aber nach und nach abgezogen. Zum 1. November 1973 wurden Güterabfertigung und Fahrkartenausgabe geschlossen. Die Abfertigung für die wenigen verbliebenen Wagenladungen erfolgte in Gütersloh.



Auf diesem Bild ein Blick aus Richtung Bielefeld auf die schon geschlossene Güterabfertigung mit der Eingangstür und der Verladerrampe. Am linken Einfahrgleis sind hinten das Ausfahrtsignal in Richtung Gütersloh als Lichtsignal und die Masten der Elektrifizierung über der Rampeanlage zu sehen.



Dieses Bild zeigt den Gegenschuss aus Richtung Gütersloh. (Aufnahmen: Juli 1991)

Das Stellwerk "Iwf" (Isselhorst West Fahrdienstleiter)

Im März 1968 hat der ehemalige Fahrdienstleiter Werner Kleineheismann noch einige Bilder im und vom Stellwerk nach draußen gemacht.



Hier sein Arbeitsplatz mit Fernsprecher und Zugmeldebuch, in das jede Zugfahrt mit Uhrzeit der Abmeldung vom Nachbarbahnhof sowie Ankunft und Abfahrt in Isselhorst-Av. eingetragen wurde.



Der Autor dieser Dokumentation sitzt hier 1952 auf dem Stellwerk Gf in Gütersloh am Morseapparat und meldet telegrafisch einen Zug zum Nachbarbahnhof Isselhorst-Avenwedde ab.

Bis 1955 wurden auf unserer Strecke die Zugmeldungen noch durch Morseapparate abgegeben. Aus Geldmangel nach der Währungsreform 1948 war eine Umstellung auf moderne Nachrichtentechnik nicht früher möglich; mußte doch die damalige Deutsche Reichsbahn, weil sie ein Staatsunternehmen war, alle Wiederaufbaukosten nach dem Krieg aus den eigenen Einnahmen bezahlen. So ist auch zu erklären, dass das im Krieg zerstörte Gütersloher Bahnhofsgebäude erst 1951 und die Empfangshalle 1953 wieder aufgebaut wurden.



Hier die sechs Signalhebel (der zweite Hebel von rechts war umgelegt und zeigte nach unten). Außerdem waren noch elf Weichen zu bedienen. Durch das Blockwerk (von blockieren), das hinter zu sehen ist, wurde die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb hergestellt.

Abbruch der Stellwerke

Am 4. August 1968 war in Brackwede das Gleisbildstellwerk in Betrieb genommen und gleichzeitig die Strecke von und nach Gütersloh einschließlich der Signale in Isselhorst Avenwedde auf Selbstblockbetrieb umgestellt. Die Blockstellen Ummeln, Bockschatz und Grünstraße zwischen den Bahnhöfen Isselhorst-Avenwedde und Brackwede waren auch nicht mehr erforderlich. Eine Ein- und Ausfahrt in und aus dem Bahnhof Isselhorst-Avenwedde war nur von und nach Gütersloh möglich. Die vier im Westen dafür benötigten Weichen wurden mit Drahtzügen an das neue, im Bild rechts zu sehende, kleine provisorische Stellwerk angeschlossen. Alle Weichen waren in Grundstellung verschlossen, das heißt, die Züge konnten immer durchfahren. Um die Weichen bei einer Bedienungsfahrt von Gütersloh umstellen zu können, mußte in Gütersloh der Fahrdienstleiter einen Schlüssel im kleinen Stellwerk freigeben. Die Bedienung der Weichen erfolgte dann durch einen Rangierer, der von Gütersloh aus mit der Bedienungsfahrt mitgefahren war.



Noch im August 1968 wurden die beiden Stellwerke Iwf und Io abgebrochen. Hier links im Bild der Abbruch des Stellwerks Iwf, das auf der Unterführung der Isselhorster Straße, in der Mitte zwischen den Personen- und Gütergleisen, gestanden hat.

Ende des Güterverkehrs im Bahnhof Isselhorst-Avenwedde

Am 17. Juli 1977 wurde auch in Gütersloh das Gleisbildstellwerk in Betrieb genommen. Von diesem Zeitpunkt wurde der Bahnhof Isselhorst-Avenwedde von dem Stellwerk "Gf" in Gütersloh ferngesteuert. (Nahstellbereich wurde eingerichtet) In der Folgezeit wurde das Wagenaufkommen für und von Isselhorst-Av. immer geringer. Es wurde der Rotstift angesetzt und ab Sommerfahrplan am 29. Mai 1988 die Abfertigungsbefugnisse für Wagenladungen nach und von Isselhorst-Avenwedde aufgehoben. Das hieß, ab diesem Zeitpunkt kein öffentlicher Güterverkehr mehr nach und von Isselhorst-Avenwedde.



Hier eine der letzten Verladungen im Bahnhof Isselhorst-Avenwedde. Ein sehr guter Kunde der Bundesbahn in Isselhorst-Avenwedde war die Maschinenfabrik Niewöhner an der Immelstraße. Hier werden am 25. März 1988 einige Kartoffelerntemaschinen an der Verladerrampe auf Güterwagen verladen. Rechts am Bildrand die Güterabfertigung, die zu diesem Zeitpunkt schon lange nicht mehr besetzt war.

Ein weiterer Rationalisierungsschritt erfolgte am 8. Februar 1994. Die Ein- und Ausfahrsmöglichkeit in und aus dem Bahnhof wurden abgebaut. Im Arbeitsbuch auf Stellwerk "Gf" steht die Eintragung: "Nahstellbereich Isselhorst-Av. zurückgebaut; Ein- und Ausfahrten nicht mehr möglich". Die Reisezüge halten aber weiterhin noch in Isselhorst-Av. Dies war aber nicht immer sicher. Am 11. November 1978 schreibt die Neue Westfälische Zeitung, dass nach Verlautbarung der DB ab Sommerfahrplan 1979 u.a. wegen Erzielung schnellerer Reisezeiten die schwach frequentierten Haltepunkte wie Isselhorst-Av. aufgegeben werden mußten. Dies forderte den Protest einer Bürgerinitiative unter der Leitung von Ehrenfried Reers heraus. Mehrere tausend Unterschriften bewogen die DB dann doch zum Umdenken, schreibt "Die Glocke" am 9. Dezember 1978.

Die Unterführung

Das südöstliche Brückenportal des Weges "Am Röhrbach" ist schon 1846/47 beim Bau der Cöln-Mindener-Eisenbahn errichtet. Beim viergleisigen Ausbau im Ersten Weltkrieg wurden der Bahnkörper und das Bahnhofsgelände verbreitert und damit auch die Unterführung verlängert, denn anschließend lagen 12 Gleise auf der Brücke. Jetzt sieht es auf der Südostseite noch genau so aus wie vor 160 Jahren. Zwischen den Bahnhöfen Isselhorst und Brackwede gab es vor dem viergleisigen Ausbau nur einen beschränkten Wegübergang und zwar in Ummeln, dort wo 1912 der Haltepunkt für den Personenverkehr gebaut wurde. Dieser Haltepunkt wurde am 1. Oktober 1972 mit Beginn des Winterfahrplans aufgehoben.

Der Notbahnsteig

Am Güterzuggleis ist in Höhe Ostende Bahnsteig 2 ein Notbahnsteig errichtet, der über eine Treppe vom Bahnsteig aus zu erreichen ist. Hier halten die Reisezüge, wenn die Personenzuggleise gesperrt sind. Ein Mitarbeiter der Bahn-AG wird die Reisenden im Bedarfsfall begleiten.



Hier hält während der Sperrung des Personenzuggleises im Dezember 2002 ein Triebwagen am Notbahnsteig der Güterbahn Richtung Bielefeld. Hinter dem Bahnhofsschild befindet sich die Treppe zum Bahnsteig 2 mit dem Personenzuggleis Richtung Gütersloh. Links neben dem Triebwagen sind die Reste des zweiten Notbahnsteigs Richtung Gütersloh zu sehen, der aber nicht mehr benutzt wird.

Der ICE-Verkehr



Im Herbst 1985 wurde der neu entwickelte ICE zwischen Brackwede und Neubeckum erprobt. Hier der ICE-Versuchszug auf der Rückfahrt nach Brackwede kurz vor dem Kreuzungsbauwerk. Auf unserer Strecke wurde der ICE-Verkehr im Mai 1994 aufgenommen.

vom Stationsgebäude Isselhorst zum



Bürgerhaus Bahnhof Avenwedde

Bürgerhaus Bahnhof Avenwedde

Am Anfang war die Rede von der "Bahnhofstation Isselhorst". Die Geschichte des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes aus dem Jahr 1918 darf man wohl als wechselläufig bezeichnen, doch heute steht sie als gutes Beispiel für eine gelungene Neu-Nutzung. Und in gewisser Weise erfüllt der "Bahnhof Avenwedde" immer noch die gleichen Funktionen, wie vor knapp 100 Jahren: Er ist Mittelpunkt eines Ortsteils, Treffpunkt der Menschen hier, und er führt nach wie vor in die weite Welt - per Zug.

Dieses Bild wurde rund 100 Jahre nach der Eröffnung im Juli 1991 gemacht.



Die Stadt Gütersloh hat das Gebäude 2004 von der Bahn gekauft und für knapp 1,2 Millionen Euro restauriert. Dem historischen Haus wurde, auf drei Stockwerken mit ca. 600 qm, sein funktionaler und repräsentativer Anspruch zurückgegeben.

Mit der Wiederherstellung war ein "3-Säulen-Konzept" verbunden:

Kultureller Mittelpunkt für den Ortsteil, Zentrum für die Jugendarbeit und Heimat für die Eisenbahn- und Modellbahnfreunde.

Am 01. März 2006 übertrug die Stadt die Trägerschaft für das Haus an den Förderverein "Bahnhof Avenwedde - Bürger- und Jugendhaus e.V." Mit einem fröhlichen Einweihungsfest am Sonntag, dem 02. April 2006 feierten die Bürger den Beginn einer neuen Bahnhofs-Ära - **Ihr Bürgerhaus!** Das Programm des Fördervereins oder der Diakonie (für die Jugendarbeit vor Ort zuständig), bietet neben "Extras" wie "Standesamt on Tour", "Halloweenparty" und "Weihnachtsmarkt" auch ein regelmäßiges Veranstaltungsprogramm. Der offene Zugang zu vielen Veranstaltungen, ein Angebot von Bürgern für Bürger sind wichtige Prinzipien und prägen das Programm.



Von der Modenschau, über Vorträge, Kurse wie "Kocherlebnis" und Englisch, Gesundheitstag und Frühlingsmarkt - alles gut besuchte Veranstaltungen



Vom Kinder- und Seniorentreff bis hin zu Bastel- und Vereinsgruppen reicht die Angebotspalette. Jeder kann die Räume mieten:

Firmenvents, Workshops, Elternabende, selbst private Feiern sind möglich.



Angebote für Jugendliche aller Altersgruppen wie: Internet, Kino, Playstation, Billard, Kicker und Ferienspiele - nur ein kleiner Auszug aus dem reichhaltigen Jugendprogramm.

Doch der absolute Renner: Das Bahnhofscafé - jeden 2. Sonntag duftet es verführerisch nach Kaffee - und der Anblick von selbstgebackenem Kuchen lockt selbst Menschen aus den Nachbarorten zum Verweilen an.



Der Bahnhof lebt, er ist historisches Gebäude mit Geschichte. Identifikation und Mittelpunkt für alle Bürger hier im Ortsteil:

Bürgerhaus Bahnhof Avenwedde