

— Lippetaler Geschichte(n) —

Streckenpläne auf dem Abstellgleis

Von unserem Redaktionsmitglied
PETER KIRCHHOFF

Lippetal-Herzfeld-Hovestadt (gl). Außer Spesen nichts gewesen. So müssen die Vorfahren gedacht haben, als ihre schon ziemlich weit vorangetriebenen Planungen zur Weiterführung der Strecke der Ruhr-Lippe-Eisenbahn von Soest über Hovestadt nach Herzfeld im wahrsten Sinne auf dem Abstellgleis landeten.

Auf dem Kopf sind es jetzt genau 100 Jahre her, als die ersten Gespräche mit Betreibern und Behörden geführt wurden. Der Plan: Die bestehende Kleinbahnstrecke Hamm-Lippborg, Oestinghausen, Soest und Hovestadt auszubauen, um auch Herzfeld ans Schienennetz anzubinden.

Eine Akte des Kanalbauamtes in Hamm enthält 65 Blätter und beginnt mit einem Schreiben der Ruhr-Lippe-Kleinbahnen vom 9. Oktober 1910, mit dem eine (nicht vorhandene) Entwurfszeichnung für die Strecke Hovestadt-Herzfeld übersandt wird.

Das Protokoll einer am 7. Januar 1911 in Herzfeld geführten Verhandlung bezieht sich auf die

Eingabe der Gemeinde Hovestadt, in der Bedenken gegen die Neubaustrecke wegen der möglichen Erhöhung der Hochwassergefahr geäußert werden. Nach einer Begehung der geplanten Linieneinführung wurden die Bauplanungen von dem Vertreter der Kleinbahn erläutert.

So jedenfalls zeigen es historische Unterlagen auf, die sich im Archiv von Felix Bierhaus in Hovestadt befinden.

Der Vertreter des Meliorationsbauamtes (Drainagebauamt), Baurat Hermann aus Münster, hielt dagegen seinerzeit die Hovestädter Bedenken für unbegründet und hielt die in dem umgearbeiteten Entwurf vorgesehenen Brückenweiten für die Lippe und Feldflut für ausreichend. Er verwies jedoch darauf, dass die stellenweise vorhandenen Ufererhöhungen nach den Brückenbauten im rückwärtigen Gelände neu erstellt werden müssen.

Es wurde vereinbart, dass die Verwaltung der Ruhr-Lippe-Eisenbahnen die nötigen Unterlagen dem Regierungspräsidenten in Münster und der Königlichen Kanalbaudirektion in Essen übermittelt werden.



Endstation Hovestadt. Alle Pläne, die Schienen der Kleinbahn nach Herzfeld und später über Diestedde nach Beckum weiterführen zu können, scheiterten. Diese historische Aufnahme stammt aus dem Jahr 1908.

Lippe bereitet Kopfzerbrechen

In einem anderen Schreiben der Königlichen Kanalbaudirektion an den Regierungspräsidenten in Münster vom 20. Juli 1911 wird auf die Planungen der neuen Schifffahrtsstraße hingewiesen. Gemeint ist die Schiffbarmachung der Lippe zwischen Hamm und Lippstadt, gefordert wird daher, die geplante Eisenbahnbrücke so zu bauen, dass eine lichte Höhe von 2,5 Meter über dem höchsten schiffbaren Wasserstand der Lippe gegeben ist. Für den Fall, dass die neue Schifffahrtsstraße unter der Brücke durchgeführt werden sollte, wird eine weitere Hebung von 1,5 Meter verlangt. Daher müßte sich die

Ruhr-Lippe-Eisenbahn verpflichten, alle entstehenden Kosten für einen eventuell notwendigen vermehrten Grunderwerb, zusätzliche Dammschüttungen und Gleishebungen zu tragen.

Offensichtlich wurden die zusätzlichen Auflagen der Kanalbaudirektion in den Umplanungen der Ruhr-Lippe-Eisenbahnverwaltung berücksichtigt. Unter dem 27. Februar 1913 erteilt der Regierungspräsident in Arnberg die Genehmigung für den Bau der Kleinbahn Hovestadt-Herzfeld. Mit Schreiben vom 22. April 1913 weist das Königliche Kanalbauamt in Hamm darauf hin, dass für die Arbeiten an der Lippe eine

ström- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung einzuholen ist.

Am 7. April 1914 berichtet der in Benninhausen ansässige zuständige Strommeister Schütte dem Kanalbauamt in Hamm, dass der Bau der Bahnstrecke Hovestadt-Herzfeld zurückgestellt werden soll. In einem Schreiben vom 4. April 1916 heißt es: „Die Lippebrücke bei Hovestadt wird in absehbarer Zeit nicht ausgeführt.“

Diese Aussage besiegelte das Ende der geplanten Streckenerweiterung, von der man sich sogar erhofft hatte, sie später von Herzfeld nach Diestedde und Beckum weiterführen zu können.



Das waren noch Zeiten: Dem Verkehrsunternehmen RLE brachten vier Sandbaggereien, die sie im Lippetal bei Büninghausen betrieben, lange Zeit richtiges Geld, sie arbeiten also mit Gewinn. Der Sand wurde überwiegend im Ruhr- und Möhnetal als Baumaterial benötigt. Mit bahneigenen Güterwagen und ausschließlich in der Rückfracht wurde der Transport durchgeführt.