

wo die Lippe springt



Informationsreihe des Heimatvereins Bad Lippspringe e.V.



- Die eisenzeitliche Siedlung von Bad Lippspringe • Modell des alten Bahnhofs
- Die Eisenbahnstrecke von Paderborn nach Bad Lippspringe • Städtefahrt

Ausgabe 34 • September 2000 • 12. Jahrgang

Die Themen dieser Ausgabe

Lippspringe aktuell

Die eisenzeitliche
Siedlung von
Bad Lippspringe 3

Aus den Arbeitskreisen

Modell des
alten Bahnhofs
weckt Erinnerungen 7

düht un datt

Die Eisenbahnstrecke
von Paderborn nach
Bad Lippspringe 11

Städtefahrt des
Heimatvereins 17

St. Martinskirche
im Zeichen des
Jubiläums 18

Heimattfreund
zeigt Schätze 21

„Wir kamen uns
wie Diebe vor...“ 23

Aus der Ortschronik

Vor 50 Jahren 26

Bad Lippspringe
bekommt neues
Rathaus 30

Rückmeldung 35

Titelfoto:

Das Modell des ehemaligen
Bad Lippspringer Bahnhofs
(Foto: Wolfgang Bee)

Rechtzeitig bevor in wenigen Tagen die ersten Bagger und schweren Baumaschinen anrücken, haben die Archäologen ihre „Spurensuche“ auf dem Gelände des künftigen Gewerbeparks am Pfingstuhlweg beendet. Die ersten Ergebnisse der dreimonatigen Untersuchungen durch das Amt für Bodendenkmalpflege (Bielefeld) stellt der verantwortliche Grabungsleiter, Dr. Hans-Otto Pollmann, in seinem Bericht „Die eisenzeitliche Siedlung von Bad Lippspringe“ vor – erstmals und exklusiv abgedruckt in unserer Informations-Zeitschrift. Dr. Pollmann würdigt damit auch die intensive Unterstützung der zeit- und arbeitsaufwendigen Grabungsaktion durch den Heimatverein Bad Lippspringe. Namentlich gedankt werden soll an dieser

In eigener Sache

Stelle Frau Mara Behrens für ihren vorbildlichen wie „unermüdlichen Einsatz“ (Dr. Pollmann). Erstmals vorstellen möchten wir in dieser Ausgabe unserer Zeitschrift auch die Modell-Nachbildung des ehemaligen Bad Lippspringer Bahnhofs von 1906. Zu verdanken ist dieses handwerkliche Meisterstück den Mitgliedern des Arbeitskreises „Museum“. In einem weiteren Beitrag erinnern Joachim Hanewinkel und Christian Hübschen an die Geschichte der Eisenbahnstrecke von Paderborn nach Bad Lippspringe. Und zu guter Letzt widmen wir uns noch zwei Jubiläen: dem 100-jährigen Bestehen der St. Martinskirche und dem Bau des Bad Lippspringer Rathauses vor genau 50 Jahren.

IMPRESSUM

Herausgeber: Heimatverein e.V. Bad Lippspringe
Redaktionelle Leitung: Klaus Karenfeld
Gestaltung, Satz, Montage, Repros und Druck: Buch- und Offsetdruck Machradt Graph. Betrieb Arminiusstraße 22, 33175 Bad Lippspringe
Die Informationsreihe erscheint 2000 dreimal. Sie wird den Vereinsmitgliedern kostenlos zugestellt und liegt bei den jeweils werbenden Institutionen aus. Auflage: 2000
Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Lippspringe

aktuell

Die eisenzeitliche Siedlung von Bad Lippspringe

Von Hans-Otto Pollmann



Seit jeher suchen die Menschen, um sich niederzulassen, Orte auf, die ihnen günstige Voraussetzungen zum Leben boten. Hierzu gehören in erster Linie die Versorgung mit Nahrung und mit Trinkwasser sowie eine trockene Siedlungslage. Natürlich wurden nach Möglichkeit klimatisch geschützte und leicht gegen Tiere oder auch Mitmenschen zu verteidigende Stellen aufgesucht. Die Menschen der Vorzeit hatten noch die völlig freie Wahl ihres Wohnortes.

Als ein solchermaßen siedlungsgünstiges Gelände ist der hochwassergeschützte Prallhangbereich südlich der Lippe zu bezeichnen. Es darf angenommen werden, daß die Siedlungsareale bis an die Lippe-Quellen reichten, dort aber infolge der modernen Bebauung zerstört wurden. So sind für den Bereich zwischen der Lippe und dem Pfingstuhlweg zahlreiche Stationen (Zeltplätze) der mittelsteinzeitlichen Jäger und Sammler bekannt. Einige wurden wegen ihrer hohen kulturgeschichtlichen Bedeutung ausdrücklich als Bodendenkmal unter Schutz gestellt. Dennoch sind die Hinterlassenschaften des Mesolithikums nicht das älteste Zeugnis menschlicher Aktivitäten im Raum Bad Lippspringe.

Die Planungen für ein Gewerbegebiet am Pfingstuhlweg waren aufgrund der bisherigen archäologischen Kenntnisse, durch den unermüdlichen Einsatz von Frau Mara Behrens aus Bad Lippspringe, Anlass für eine archäologische Untersuchung, die in der ersten Phase auf den Straßentrassen des Planungsgebietes stattfand. Der Abtrag der Humus-/Pflugschicht wurde von Mitarbeitern des Amtes für Bodendenkmalpflege (AfB) ständig beobachtet. Im nordwestlichen Bereich des Gewerbegebietes fanden sich zahlreiche Scherben, die auf eine Siedlungsstelle hinwiesen. Auf den übrigen Flächen gab es keine Hinweise auf archäologische Funde, was nicht zu verwundern braucht, da dieses Gebiet statt des sandigen Untergrundes anstehendes Kalkgestein

mit tonigen Beimengen aufweist. Das bildet auf diesem damit siedlungsungünstigen Areal die Ursache für Staunässe, wie bei den „feuchten“ Baggerarbeiten im Frühjahr 2000 zu sehen war.

Die archäologische Untersuchung von Anfang April bis Ende Juni dieses Jahres erstreckte sich auf eine Fläche von mehr als 1400 m² (Abb. 1). Obwohl sich die mesolithischen Stationen nördlich des Pfungstuhlweges befinden, kamen eine Reihe mittelsteinzeitlicher Geräte zumeist als Kratzer und Klingen aus Flint zutage¹. In mehr als einen halben Meter Tiefe fand sich ein schön gearbeiteter Faustkeil (Länge 7,8 cm, Breite 5,8 cm, Dicke 2,0 cm) aus eiszeitlichem Geschiebeflint (Abb. 2). Er ist auf beiden Seiten flächendeckend sorgfältig zugerichtet. Aufgrund von Vergleichsfunden kann der Faustkeil nach formenkundlichen Kriterien zeitlich in das jüngere Mittelpaläolithikum eingeordnet werden, d. h. er wurde von einem Neandertaler, dem Vorgänger des heutigen Menschen, hergestellt. Sein Alter beträgt ca. 40.000 bis 50.000 Jahre. Für den Raum Bad Lippspringe ist er damit das älteste Zeugnis menschlicher Aktivität. Da sich keine weiteren Feuersteinreste im Umfeld des Faustkeiles fanden, dürfte es sich um einen Einzelfund handeln. Das bedeutet aber auch, daß sich der Neandertaler in der Nähe zum Wasser (Lippe) aufgehalten hatte.

Der größte Teil des Fundmaterials und der Kenntnisse zu Siedlungsaktivitäten stammt aber aus der frühen römischen Kaiserzeit, also der Zeit um Christi Geburt. Freilegt wurden zwei Grubenhäuser in den Ausmaßen von ca. 4 x 3 m bzw. 3,5 m. Eines wies zwei innere Pfostenreihen mit jeweils drei Pfostengruben auf, in denen die das Dach tragenden Pfosten standen (Abb. 3). Außerdem konnte nur wenige Meter entfernt der Rest eines Schmelzofens für Eisen dokumentiert werden. Mehrere große Klumpen von Eisenschlacke vor dem Rennfeuerofen zeugen vom letzten Schmelzprozess.

Die zahlreiche Keramik lag nicht nur in den Gruben, sondern auch als Scherbenkonzentrationen auf der Fläche. Dort waren die Gruben nicht mehr zu erkennen; sie waren wahrscheinlich schon durch die Beackerung zerstört worden. Trotzdem hatte sich ein Gefäß fast vollständig erhalten. Die Formen und Verzierungen der Gefäßfragmente halten sich an das bekannte Spektrum spät-eisenzeitlicher und frühkaiserzeitlicher Keramik. Grobe Tonware für Vorratsgefäße kommt genauso vor wie dünnwandige, gut gearbeitete Feinkeramik – das „Porzellan“ des Hauses. Zum Inventar dieser Siedlung gehörte auch ein großer Mahlstein für das Zerkleinern von Getreide. Er ist vollständig (55 x 44 cm bei einer Dicke von ca. 20 cm) und besteht aus einem grobkristallinen, rötlichen, eiszeitlichen Geschiebeblock. Schon vor Jahren wurde ein Mahlstein ausgepflügt, geborgen und an den Altertumsverein von Paderborn weitergegeben².



Abb. 1: Aufwendige archäologische Untersuchungen am Pfungstuhlweg von April bis Juni 2000.



Abb. 2: Der schön gearbeitete Faustkeil

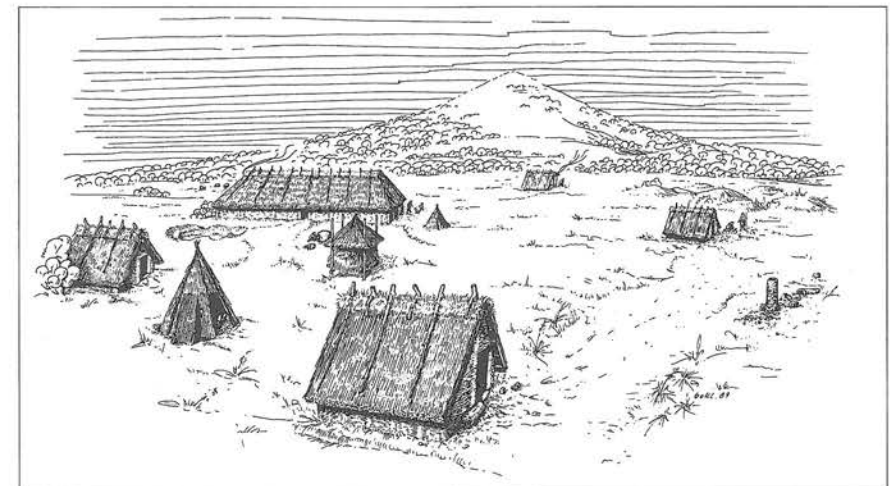


Abb. 3: Skizze der Grubenhäuser

Durch die Ausgrabung wurde der Randbereich der Siedlung untersucht, der bis in das Gewerbegebiet hineinreicht, während der Kernbereich glücklicherweise ungefährdet nördlich davon liegt. Die große Bedeutung der germanischen Siedlung veranschaulicht die technische Anlage der Eisenverhüttung in einem Rennfeuerofen und, wie angenommen werden darf, die weitere Eisenverarbeitung. Ob das Eisen aus örtlichem Raseneisenerz, das unter bestimmten Bedingungen in sumpfigen, wassergetränkten Niederungen entsteht, gewonnen wurde, muß einer metallurgischen Analyse vorbehalten bleiben. Auch die genaue zeitliche Fixierung des geborgenen Siedlungsmaterials und damit eines Ausschnittes aus der Gesamtsiedlung sowie ihre Einordnung in das naturräumliche und geschichtliche Umfeld ist erst im Zuge einer detaillierten Auswertung zu erwarten.

Anmerkung 1: Eine Untersuchung mesolithischer Siedlungsreste wurde im Frühjahr 1982 vom Amt für Bodendenkmalpflege in Bielefeld im Vorfeld des Baues des Zubringers zur B1 durchgeführt: Günther, Klaus: Eine Probegrabung auf dem mittelsteinzeitlichen Fundplatz Hoher Kamp bei Bad Lippspringe, Kreis Paderborn. Ausgrabungen und Funde in Westfalen-Lippe 2, 1984, S. 1-9.

Anmerkung 2: Seraphim, E.Th.: Mülsteine, Keramik und Rennschlacke. Funde aus einer frühen germanischen Siedlung bei Marienloh im Paderborner Museum in der Kaiserpfalz. Die Warte Nr. 39, Oktober 1983, S. 8-10.

Anschrift des Autors: Dr. Hans-Otto Pollmann
Westfälisches Museum für Archäologie
Amt für Bodendenkmalpflege
Kurze Straße 36
33613 Bielefeld



aus den Arbeitskreisen

Modell des alten Bahnhofs weckt Erinnerungen

Den Paderborner Lokalzeitungen ist das Ereignis nicht einmal eine kurze nüchterne Notiz wert. Unbemerkt von der Öffentlichkeit verlässt am 30. Mai 1965 der letzte planmäßige Reisezug den Bahnhof von Bad Lippspringe. Ein knapp 60-jähriges Kapitel Badestädter Geschichte geht an diesem Tag zu Ende. Eisen- und Straßenbahn, die Anfang des Jahrhunderts die Postkutsche verdrängt hatten, müssen nun selbst einem anderen, zukunftsträgigeren Verkehrsmittel weichen: dem Auto. Der Bahnhof selbst, ein bauliches Schmuckstück der Jahrhundertwende, verfällt in den folgenden Jahren langsam aber kontinuierlich. Die Stadt als neue Eigentümerin unternimmt nichts dagegen, sondern lässt das Gebäude 1973 wegen Baufälligkeit abreißen – ein trauriger Schlusspunkt.

In diesen Tagen feiert der alte Bad Lippspringer Bahnhof von 1906 seine „Wiederauferstehung“, nachgebildet als maßstabgerechtes Modell durch den Arbeitskreis „Museum“ im Heimatverein.

Von der Planung bis zur Realisierung des ehrgeizigen Projekts war es ein nicht immer einfacher Weg. Einiges Kopfzerbrechen bereitete zunächst die Tatsache, dass es keine Bauskizzen und -beschreibungen gab, die als Vorlage für einen möglichst detailgetreuen Nachbau des Bahnhofs hätten dienen können. Entsprechende Anfragen bei den Katasterämtern der Bahn durch das Heimatvereinsmitglied Willi Rummenie blieben ohne Erfolg. Einen nur ungefähren Eindruck davon, wie das ehemalige Gebäude (Bereich des heutigen Jugendzentrums) einmal ausgesehen hatte, gaben eine gut erhaltene Ansichtsskizze sowie eine alte Fotografie, die beide auf das Jahr 1907 datiert sind.

Der Bad Lippspringer Bahnhof, das wird dem Betrachter der Bild-Dokumente schnell klar, war bautechnisch gesehen ein anspruchsvoll konzipiertes Ge-

bäude zu Beginn des neuen Jahrhunderts. Das Dach zum Beispiel ist quasi „übersät“ von unterschiedlichen Aufbauten und Erkern, die nicht allein Licht- und Lüftungsfunktion hatten, sondern mitunter wohl auch nur einen optischen Effekt erzielen sollten. Während das Erdgeschoss massiv gemauert ist, umgeben von einem braunen Sandsteinsockel, sind die beiden darüber liegenden Geschosse in Fachwerk gehalten. Geprägt wird das Gebäude auch durch seine zahlreichen Sprossenfenster, die in der Erdetage teilweise bis zum Boden reichen. Wahrscheinlich schon von weitem zu sehen war der mächtige, stolz in die Höhe ragende Eckturm, den eine sechseckige Zierkuppel krönte. Ebenso imposant gestaltet ist schließlich auch der Eingangsbereich des Bahnhofs mit seinem filigran-detailreichen Zinnenkranz, unter den hindurch der Reisende ins Gebäude-Innere gelangte. Während sich das Erdgeschoss dreigeteilt darstellte, und zwar gegliedert in Schalterhalle, Wartesaal und Gastronomie, befand sich im Obergeschoss die Wohnung des Bahnhofsvorstehers, möglicherweise aber auch die des Gastronomen. Zum weiteren Bahnhofsbereich gehörten noch ein Güterschuppen, ein Toilettenhäuschen und später ein Kohlenlager.

Auch wenn die beiden alten Bild-Dokumente die Vorstellungskraft der Arbeitskreis-Mitglieder beflügelten, so waren sie doch für den authentischen Nachbau des alten Bad Lippspringer Bahnhofs gänzlich ungeeignet. Das Projekt drohte zu scheitern, da kam der Faktor „Zufall“ ins Spiel. Wolfgang Bee, langjähriges Heimatvereinsmitglied, fiel ein, dass er kurz vor dem Abbruch des ehemaligen Bahnhofs einige Erinnerungsfotos geschossen hatte. Abzüge davon gab es aber nicht. Und so „schlummerte“ ein möglicherweise einmaliges Zeitdokument über viele Jahre unbemerkt in seinem Archiv. Ob die Aufnahmen nach einer so langen Zeit überhaupt noch brauchbar sein würden, schien zunächst fraglich. Dennoch brachte Wolfgang Bee den Film Ende 1999 ins Labor. Wenige Tage später lagen die fertigen Abzüge vor – in einer unerwartet guten Qualität. Und was noch wichtiger war: Die Fotos gaben erstmals Antwort auf die entscheidende Frage: Wie lang, breit und hoch war das ehemalige Bahnhofsgebäude ursprünglich tatsächlich gewesen? Ausgerechnet ein genormtes Absperrschild im Bild-Vordergrund wurde zum entscheidenden Hilfsmittel, um den Maßstab des Gebäudes im einzelnen festlegen zu können.

Der folgende Bau des Bahnhof-Modells ist eine Gemeinschaftsarbeit, an der vier engagierte Heimatfreunde beteiligt waren. In einem ersten Schritt, Anfang Februar 2000, haben Werner Thiele und Johannes Schwarzenberg die Größe des Miniatur-Bahnhofs und seiner direkten Umgebung im Detail festgelegt. Das Gebäude selbst weist demzufolge eine Länge von 36 cm auf und ist 14 cm breit. Die maximale Höhe, gemessen am imposanten Eckturm, be-

trägt immerhin 18 cm. Insgesamt ist das Modell aber noch um einiges größer, da neben dem Bahnhof zum Beispiel auch Güterschuppen, Toilettenhäuschen und diverse Außenanlagen nachgebildet wurden. Die Grundplatte, auf der die einzelnen Teile des Gesamt-Modells optisch großzügig angeordnet sind, wurde vom langjährigen Vereinsmitglied Willi Heggemann angefertigt. Die Platte hat die Maße: 1,20m x 0,52m.

Wie bei der Konstruktion des Modells zeichnete Johannes Schwarzenberg auch bei dessen Realisierung maßgeblich verantwortlich. Zum Bau des Miniatur-Bahnhofs und seiner Nebengebäude hat der engagierte Heimatfreund ausschließlich kupferbeschichtetes Pertinax verwendet. Auch Tür-, Fenster- und Fachwerkelemente wurden aus diesem besonders strapazierfähigen Material gearbeitet und an den vorgesehenen Stellen aufgeklebt bzw. angelötet. Umgeben ist die Bahnhofsanlage von einer eindrucksvoll dekorativ wirkenden Grünlandschaft, die komplett aus Gips hergestellt wurde. Für die originalgetreue Aus- bzw. Bemalung der Anlage sorgte abschließend wieder Werner Thiele.

Der Bau des Bahnhof-Modells übrigens geht auf eine Idee des Bad Lippspringer Heimatfreundes Manfred Müller zurück, der sich seit frühester Jugend bereits intensiv für die Eisenbahn und ihre Geschichte interessiert. Entsprechend stattlich ist inzwischen die Zahl der von ihm gesammelten Modell-Lokomotiven und Wagen. Ein besonders schönes Sammlerstück ist die B 78 von Fleischmann. Die ursprünglich zwischen 1925 und 1930 gebaute Original-Lokomotive befuhr früher sehr häufig die verschiedenen Eisenbahnstrecken in der Region. Zusammen mit der Modell-Lokomotive hat Manfred Müller auch zwei dazugehörige Miniatur-Eisenbahnwagen dem Heimatverein großzügigerweise zum Geschenk gemacht. Diese von Märklin nachgebauten Ganzstahlwagen wurden im Volksmund allgemein nur „Donnerbüchsen“ genannt. Auch der bautechnische Aufbau des Modells trägt die Handschrift Manfred Müllers, der zu diesem Zwecke eine komplette Gleisanlage zur Verfügung stellte und selbst verlegte.

An den damaligen Gütertransport vom und zum Bad Lippspringer Bahnhof erinnert schließlich ein originalgetreuer Modell-Lkw samt Anhänger, den die ortsansässige Spedition Walter dem Heimatverein freundlicherweise überließ.

**Ab Samstag, den 9. September wird das
Bahnhofs-Modell im Heimatmuseum zu sehen sein.**

Meinolf Wischer Haustechnik

Dammstraße 1a
33175 Bad Lippspringe
Telefon (0 52 52) 55 32
Mobil (01 72) 5 21 66 84
Telefax (0 52 52) 5 27 24

Klempnerarbeiten

Sanitär ♦ Heizung

Schornsteinsanierung

Ein guter Fang!



Damit man sich im Alter nicht mit kleinen Fischen zufrieden geben muß - es ist nie zu früh, sich **für die Zukunft abzusichern.**

Bevor Sie im Trüben fischen - für Ihre **private Altersvorsorge** halten die Kundenberater Ihrer **Volksbank Schlangen / Spar- und Darlehnskasse Bad Lippspringe** gute Lösungen bereit.

Für uns in Schlangen und Bad Lippspringe

✓✗ **Volksbank Schlangen eG**

✓✗ **Spar- und Darlehnskasse**

Dütt un Datt

Die Eisenbahnstrecke von Paderborn nach Bad Lippspringe

Von Joachim Hanewinkel und Christian Hübschen

Einordnung in die Eisenbahngeschichte

Die Eisenbahnstrecke von Paderborn Nord nach Lippspringe ist erst in einer späten Phase der westfälischen Eisenbahngeschichte gebaut worden. Obwohl Paderborn bereits 1850, also nur 15 Jahre nach der Inbetriebnahme der ersten Eisenbahnstrecke auf deutschem Boden (Nürnberg – Fürth), von Hamm aus über die Hellwegbahn der *Westfälischen Eisenbahn* an das sich seit 1838 auch in Westdeutschland entwickelnde Eisenbahnnetz angeschlossen war, dauerte es noch mehr als ein halbes Jahrhundert, bis auch Lippspringe seinen Bahnhof erhielt.

Zunächst verlängerte die *Westfälische Eisenbahn* 1853 ihre Strecke über Warburg nach Kassel, womit eine Verbindung zwischen den hessisch-thüringischen Bahnen und den rheinisch-westfälischen Bahnen hergestellt wird. Zwölf Jahre darauf, im Oktober 1865, folgt die Strecke Altenbeken – Höxter – Holzminden, gleichzeitig eröffnet die *Braunschweigische Staatsbahn* den anschließenden Abschnitt Holzminden – Kreiensen.

Die hauptsächlich im Ruhrgebiet und im bergischen Raum tätige *Bergisch-Märkische Eisenbahn* (BME) nimmt zwischen 1867 und 1876 in mehreren Abschnitten die Ruhr-Diemel-Bahn Hagen – Warburg über Arnsberg und Meschede mit dem Abzweig Scherfede – Holzminden in Betrieb. Altenbeken Knotenfunktion wird 1872 mit der Fertigstellung der *Hannover-Altenbeken Eisenbahn* über Hameln nach Hannover weiter gestärkt. 1878 vervollständigt die *Westfälische Eisenbahn* mit der Strecke Ottbergen – Karlsruhen – Northeim, die in Wehrden die BME-Strecke Scherfede – Holzminden kreuzt, ihr Netz in Ostwestfalen.

Neben den vor allem auf den Durchgangsverkehr ausgerichteten Fernbahnen beginnt in dieser Periode allmählich auch die Erschließung bisher abseits gelegener Orte über Zweigbahnen an die Hauptstrecken. So wird 1880 auch der alte lippische Hauptort Detmold von Herford aus, das an der bereits 1847 in Betrieb gegangenen *Köln-Mindener Eisenbahn* liegt (der bis heute wichtigsten westfälischen Eisenbahnstrecke), an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Erst 1895 erfolgt der Weiterbau bis Himmighausen an der *Hannover-Altenbecker Eisenbahn*. Damit ist der Hauptbahnbau in unserem Raum abgeschlossen, und das Eisenbahnnetz im östlichen Westfalen sowie im Weserbergland hat seine Grundstruktur erhalten.

Zwischen 1879 und 1885 werden die meisten großen Eisenbahngesellschaften in Preußen verstaatlicht und in die Preußische Staatseisenbahn überführt. Durch den Wechsel vom privatwirtschaftlichen zum mehr unter sozialen und volkswirtschaftlichen Zielen geführten Bahnbau wird in der Folgezeit ein Übergang von der linien- zur flächenhaften Eisenbahnerschließung ermöglicht, der durchaus als ein staatlich gelenktes Instrument der Infrastrukturförderung angesehen werden kann. Insgesamt ergibt sich in dem Zeitraum von 1885 bis 1920 in Westfalen fast eine Verdoppelung des Streckennetzes von etwa 2 200 Kilometer auf rund 4 200 Kilometer (darunter etwa 900 Kilometer Privatbahnen). Die in den nächsten Jahren und Jahrzehnten festzustellenden Netzverdichtungen erfolgen im wesentlichen durch Bahnen untergeordneter Bedeutung. Seit 1878 stehen mit der „Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung“ und mit dem 1892 verabschiedeten „Kleinbahngesetz“ zudem die gesetzlichen Grundlagen für einen raschen und vergleichsweise unkomplizierten Netzausbau auch in den ländlichen Gebieten zur Verfügung.

So werden beispielsweise die beiden Hauptabfuhrstrecken der *Köln-Mindener Bahn* und die Hellwegbahn Hamm – Paderborn untereinander mehrfach durch Staats- und Privatbahnbauten verknüpft. Im Minden-Ravensberger Raum entsteht ein ausgedehntes Kleinbahnnetz (Mindener Kreisbahnen, Wallückeabahn, Herforder Kleinbahn, Bielefelder Kreisbahnen). Während zwischen der Hellwegbahn und der Ruhrtalbahn insbesondere die privaten *Ruhr-Lippe-Kleinbahnen* und die *Westfälische-Landes-Eisenbahn* (nicht mit der halbstaatlichen *Westfälischen Eisenbahn* zu verwechseln, die 1880 in die Preußische Staatseisenbahn aufging!) aktiv sind, werden im wirtschaftsschwachen und bevölkerungsarmen Gebiet südlich der Ruhr und im Weserbergland fast alle weiteren Strecken vom Staat gebaut.

Büren zwischen 1898 und 1901) dann auch unsere Strecke von Paderborn Nord nach Lippspringe verwirklicht.

Die Eisenbahnstrecke Paderborn – Lippspringe

Aus eisenbahnhistorischem Blickwinkel betrachtet findet der Bau der Eisenbahnstrecke nach Lippspringe zwar spät, aber in einer typischen Zeitphase statt: Es ist die Periode des Netzausbaus durch Neben-, Lokal- und Kleinbahnen, die für den Raum Westfalen auf den Zeitraum zwischen 1886 bis 1920 zu datieren ist. Neben der Lippspringer Strecke entstehen in dieser Phase auch zahlreiche andere Verbindungs- und Stichstrecken in Westfalen. Vorrangiges Ziel war nicht mehr die Verbindung von verschiedenen Räumen, sondern deren innere Erschließung für den Personen- und Güterverkehr zu verbessern.

Erste Pläne zu einem Eisenbahnanschluß für Lippspringe tauchen bereits in den 1860er Jahren im Zusammenhang mit einem Eisenbahnprojekt Paderborn – Lippspringe – Detmold – Herford auf, verschwinden dann aber in der auf die Gründerzeitjahre nach dem Krieg von 1870/71 ausbrechenden Depression wieder in der Schublade. Wegen des damals auch weitgehend privatwirtschaftlich organisierten Eisenbahnbaus, der sich vorwiegend auf lukrative Durchgangsstrecken zwischen den sich entwickelnden Wirtschaftszentren konzentriert, sind gewerbearme Orte wie Lippspringe oder Detmold vergleichsweise uninteressant. Zwar wird Detmold schließlich 1880 durch eine noch von der *Köln-Mindener Eisenbahn* gebauten Zweigstrecke an das Eisenbahnnetz angeschlossen, doch der Weiterbau in Richtung Paderborn unterbleibt zunächst. Bezeichnend ist, daß die Strecke erst 1895 durch die Preußische Staatsbahn gebaut und betrieben wird. Auch die seit 1845 geplante Direktverbindung zwischen Paderborn und Bielefeld, die Sennebahn, wird erst zwischen 1901 und 1902 als Staatsbahn in Betrieb genommen.

Mit der Planung und dem Bau der Sennebahn erhalten auch die Pläne eines Eisenbahnanschlusses Lippspringes neuen Auftrieb. Seit 1893 lassen verschiedene Eisenbahnkomitees Vorarbeiten unter anderem zu einer Durchgangsstrecke nach Horn (an der Strecke Detmold – Himmighausen) prüfen, als Zweigstrecke der Sennebahn (1896; wie sie schließlich auch gebaut wurde) oder auch als elektrische Straßenbahn (1902). Doch scheint erst eine Delegation Lippspringer Bürger, die 1902 nach Berlin reist, den zuständigen Minister von der Notwendigkeit einer Stichbahn von Paderborn Nord nach Lippspringe überzeugen zu können. Per Gesetz vom 25. Juni 1904 wird die Strecke schließlich mit einem Betrag von 885.000 Mark vom preußischen Landtag genehmigt.

Dem Baubeginn geht zunächst eine Ausschreibung voraus, die von Seiten der Eisenbahndirektion Münster durchgeführt wird, die auch die Aufsicht über den Bau hat. Die Baufirma Schmidt aus Lingen an der Ems erhält den Auftrag und beginnt Anfang 1906 mit den Bauarbeiten, so daß bereits Mitte des Jahres die ersten Gleise verlegt werden können. Nach der Fertigstellung und der landespolizeilichen Abnahme der 7,4 km langen Strecke findet die feierliche Eröffnung am 6. Oktober 1906 statt. Nachdem am 7. Oktober letztmalig die Postkutsche zwischen Paderborn und Lippspringe verkehrt, wird am darauffolgenden Tag der reguläre Betrieb mit täglich 6 Personenzugpaaren aufgenommen, die zwischen dem Paderborner Hauptbahnhof und Lippspringe verkehren.

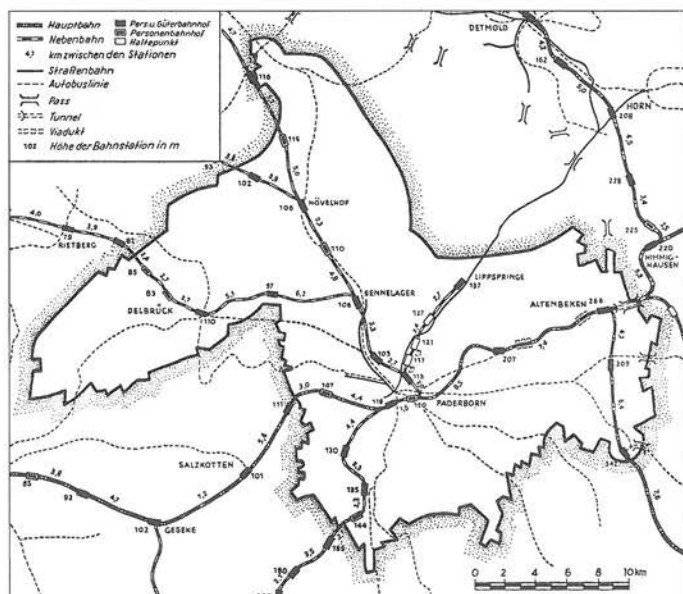
Bedient werden die Haltepunkte Paderborn Hbf, Kasseler Tor, Paderborn Nord, Stadtheide, Diebesweg, Marienloh und Lippspringe als Endbahnhof. Die Gleise waren in der Spurweite von 1435 mm (Normalspur) verlegt; als Nebenbahn erfüllte diese Strecke die üblichen Zubringeraufgaben im Personen- und Güterverkehr, insbesondere für die Hauptbahn Hamm - Paderborn - Kassel und für den regen Verkehr zwischen Lippspringe und Paderborn.

Statistische Daten, etwa zum Fahrgastaufkommen der damaligen Zeit, liegen nicht vor, so daß eine grobe Einschätzung der verkehrlichen Bedeutung dieser Nebenbahn nur über die Anzahl der täglich verkehrenden Züge möglich ist. Immerhin wird die Zahl der Personenzugpaare in den ersten Jahren von 6 auf 7 pro Tag erhöht. Im Jahr 1911 verkehren sogar 9 Personenzugpaare täglich zwischen Lippspringe und Paderborn, und zusätzlich wird am späten Sonntagabend eine Rückfahrt nach Paderborn angeboten. Sonntags werden zeitweise weitere Zugpaare eingelegt, was auf die Bedeutung der Strecke für den Kur- und Ausflugsverkehr hinweist.

Die Zeit des Ersten Weltkriegs (1914 – 1918) bedeutet einen Rückschlag für den Eisenbahnverkehr auf dieser Strecke, denn der Betrieb ist in diesen Jahren deutlich reduziert und wird zeitweilig sogar komplett eingestellt. Bereits 1911/12 bekommt die Strecke mit der PESAG-Straßenbahnlinie Nummer 2 Paderborn – Lippspringe – Schlangen – Horn eine spürbare Konkurrenz. Diese fährt direkt auf der Detmolder Straße mitten durch Marienloh und Lippspringe, so daß ihr eine deutlich bessere Erschließungswirkung zukommt als der Eisenbahn, da diese die Siedlungen nur in den Randbereichen tangiert. Zudem verkehrt die Straßenbahn teilweise im 15-Minuten Takt, womit sie ein deutlich attraktiveres Angebot aufweist.

Ende der Zwanziger Jahre liegt das Fahrplanangebot der Eisenbahn bei fünf bis sechs Personenzugpaaren täglich. Im Sommerfahrplan 1936 sind immerhin sechs Zugpaare und werktäglich je zwei Frühzüge enthalten, hinzu kommt an Sonntagen ein zusätzlicher Nachmittagszug für den Ausflugsverkehr.

174 m Paderborn-Bad Lippspringe											
Alle Züge 2. 3. Klasse											
15.03	6.30	8.13	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
16.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.08	6.25	8.37	11.07	12.58	13.45	15.10	17.43	19.16	21.00	22.02	01
1.09	6.39	10.05	12.25	13.25	14.54	16.25	18.58	20.31	21.59	22.59	01
1.0											



Eisenbahn-, Straßenbahn- und Autobuslinien 1950

Im Güterverkehr ist die Strecke noch immer gut ausgelastet, zumal 1957 die Benteler AG in den Tallewiesen ein neues Werk („Tallewerk“) mit Gleisanschluß baut; daneben existieren weitere Anschlüsse. Das Hauptgüteraufkommen konzentriert sich – mit steigender Tendenz – auf den Abschnitt Paderborn Nord – Marienloh zum Tallewerk der Benteler AG, während das Güteraufkommen im Endbahnhof immer weiter zurückgeht und schließlich bei einigen wenigen Wagen pro Woche, zumeist Düngemittel und Kohle, liegt.

Zwischenzeitliche touristische Sonderfahrten zum Lippespringer Stadtfest und Ausflüge der Museumseisenbahn Paderborn mit historischen Fahrzeugen auf der Strecke können Anfang der achtziger Jahre Überlegungen der Bundesbahn zur Stilllegung des Abschnitts Marienloh – Lippespringe ebenso wenig verhindern wie Planungen oder Spekulationen zu einer Panzerverladung (Truppenübungsplatz Senne) oder zur Anlage eines Treibstoffdepots am Endbahnhof.

Mit dem 1985 gefaßten Entschluß der Stadt Bad Lippespringe, das Bahnhofs-gelände von der Bundesbahn zu kaufen, hat die Stadt die von der DB forcierte Gesamtstilllegung faktisch akzeptiert. Lediglich unterschiedliche Vorstellungen über den Kaufpreis verzögern die endgültige Stilllegung bis zum 1. Februar 1988. Noch im gleichen Jahr erfolgt der Rückbau der Gleisanlagen im Abschnitt Marienloh-Lippespringe. Auf der ehemaligen Bahntrasse ist schließlich ein befestigter Radweg angelegt worden.

Literaturangaben:

Czapski, Werner u. Köhler, W.: Paderborn - Bad Lippespringe. In BDEF-Jahrbuch 1994, S.165 ff.

Ditt, Hildegard u. Schöller, P.: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Nordwestdeutschland. In: Westfäl. Forschungen, Band 8, 1955, S. 150 ff.

Göbel, Walter, u. a.: Lippespringe im 20. Jahrhundert. 1997, S. 85 ff.

Höltge, Dieter: Die Geschichte des Verkehrsbetriebes der PESAG. 1973.

Höltge, Dieter: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland. Band 3, 1990, S. 168 ff.

Hübschen, Christian: Aufgegebene Eisenbahntrassen in Westfalen. Münster 1999

Kreft-Kettermann, Helga: Eisenbahnen - Netzentwicklung und Personenverkehr. In: Geographisch-Landeskundlicher Atlas von Westfalen 1988.

Menninghaus, Werner u. Krause, G.: Die Königlich Westphälische Eisenbahn. Lübbecke 1985.

Schreiben der Deutschen Bahn AG, Regionalbüro Essen, vom 17.10.1994

Verselde, Didier u. Peters, J.: Zwischen zwei Magistralen. Zur Geschichte der Eisenbahnstrecke Paderborn – Brackwede (– Bielefeld) 1995.

Zeitschrift Wo die Lippe springt, 7. Jahrgang, Ausgabe 18, April 1995, S. 27 ff.



Stiftsruine
Bad Hersfeld

Städtefahrt des Heimatvereins „2000“

Unsere diesjährige Städtefahrt führte uns zunächst in die alte Kloster- und Festspielstadt *Bad Hersfeld* und anschließend in die romantische Fachwerkstadt *Melsungen*. Wie in den vergangenen Jahren war das Interesse groß und die Fahrt schnell ausgebucht. Das Wetter war uns auch wie immer hold gestimmt. Der neue 1. Vorsitzende Willi Hennemeyer hat offensichtlich wie sein Vorgänger einen guten Draht zum Wettergott. Die Stadtführung in Bad Hersfeld, der Bummel durch Melsungen mit einer Kaffeepause in einem Straßencafé ließen die Fahrt zu einem Erlebnis werden. Zufrieden und in bester Stimmung ging es pünktlich nach Hause. Die Planungen für die nächste Fahrt laufen bereits. Bewährtes wird beibehalten.

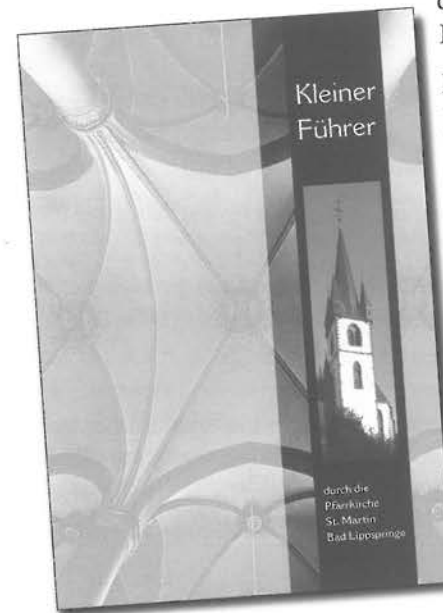
Von dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an die Organisatoren und ein glückliches Näschen für die Reise in 2001!

St. Martinskirche im Zeichen des Jubiläums

Sie ist ein Fixpunkt im religiösen Leben der katholischen Bevölkerung von Bad Lippspringe. Generationen von Gläubigen bereits haben in ihr die Begegnung mit Gott gesucht, dort gemeinschaftlich die Messe gefeiert und die Sakramente empfangen. Die Rede ist von der katholischen Pfarrkirche St. Martin, deren 100-jähriges Jubiläum die Kirchengemeinde im vergangenen Mai mit einem besonderen Festprogramm feierte. Zeitgleich erschien eine 36-seitige Informationsschrift, die den interessierten Leser einlädt zu einem erkenntnisreichen Rundgang durch den imposanten Kirchenbau der Jahrhundertwende.¹ Wer sich auf diese „Entdeckungsreise“ einlässt, wird erkennen, die St. Martinskirche ist zwar zuallererst eine Stätte des Glaubens und des Gebets. In ihr finden sich aber auch ebenso interessante wie sehenswerte Kunstgegenstände vergangener Zeiten. Das kenntnisreich geschriebene Kurzportrait wurde von Pfarrer Johannes Tanger verfasst, für die eindrucksvolle Bebilderung sorgte der Fotograf Ansgar Hoffmann aus Schlangen.

Die zwischen 1898 und 1900 erbaute St. Martinskirche ist der vierte Kirchenbau an derselben Stelle inmitten des historischen Stadtkerns. Ein entscheidender Grund für den Neubau war das stetige Wachstum der Kirchengemeinde, die 1895 bereits 1978 Mitglieder zählte.² Zwischen 1893 und 1896 beschäftigte sich die örtliche Gemeindevertretung verschiedene Male mit dem Kirchenbauprojekt. Zur wiederholten Diskussion stand konkret die Frage, ob ein Neubau dringend notwendig sei oder eine grundlegende Renovierung mit umfangreicher Erweiterung ausreichen würde. Die Entscheidung darüber musste genau abgewogen werden, immerhin war die politische Gemeinde nach damaligem Gesetz der „Paderborner Landesobservanz“ für die Kirchengemeinde baupflichtig.³ Für einen kostspieligen Kirchenneubau hätte folglich einzig und allein die Bürgerschaft von Lippspringe aufkommen müssen. Doch der waren bereits erhebliche Kosten entstanden, als sie nach dem großen Brand von 1894 Pfarrhaus und Kaplanei neu errichten musste. Ein monatelanges Tauziehen zwischen Kirchenvorstand und Lippspringer Gemeinderat um eine ein-

vernehmliche Lösung war die Folge. Erst eine vom Paderborner Baurat und Diözesan-Baumeister Johann Arnold Güldenpfennig⁴ vorgelegte Kostenrechnung brachte die Entscheidung. Demzufolge veranschlagte er einen möglichen Kirchen-Neubau mit 70.000 bis 75.000 Mark, während er die Kosten für eine grundlegende Renovierung samt Erweiterungsbau mit immerhin noch 40.000 bis 50.000 Mark bezifferte.⁵ 1897 entschied sich die Gemeindevertretung mit knapper Mehrheit von drei gegen zwei Stimmen für den Bau eines neuen Gotteshauses unter der Bauleitung Güldenpfennigs. Gleichzeitig wurde Pfarrer Joseph Kloppenburg (St. Martin) gebeten, zur Finanzierung des Projekts eine Kirchen- und eine Hauskollekte durchzuführen.⁶



Die neue Festschrift

Im Verlauf des Jahres 1897 notiert die Lippspringer Chronik den Abriss des alten Kirchen-Gebäudes mit Ausnahme des Turms. Er war erst in den Jahren 1870 – 1872 gründlich ausgebessert und durch ein Glockengeschoss sowie ein spitz hochgezogenes Dach auf imposante 56 Meter erhöht worden.⁷ Die heilige Messe wurde während der Bauphase in der neu errichteten Schule gefeiert.

Viele Kirchengebäude, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden, spiegeln einen rückwärts orientierten Kunstgeschmack wider – eine Reminiscenz an die mittelalterlichen Kunst- und Stilformen. Die vom Paderborner Diözesan-Baumeister

Johann Arnold Güldenpfennig im „Neugotischen Stil“ konzipierte St. Martinskirche zu Lippspringe macht da keine Ausnahme. Entsprechend einheitlich neu gestaltet wurde auch die Inneneinrichtung. Der Hochaltar, die dem Hl. Josef und der Gottesmutter Maria gewidmeten Nebentäpfe, sowie Kanzel und Beichtstühle wurden von der Bildhauerwerkstatt Becker-Brockhinke aus Wiedenbrück erstellt. Die entsprechenden Statuen und Relieftafeln schufen der Bildhauer Heinrich Hartmann (1868 – 1937) und der Maler Johannes Grewe (1868 – 1947), Vertreter der sogenannten „Wiedenbrücker Schule“.⁸ Kirchen-, Kommunionbänke und Chorgestühl sowie der Orgelprospekt wurden ebenfalls im neugotischen Stil gehalten. Von der Einrichtung der alten Kirche wurde nur die Pieta, ein historisch wertvolles Kunstwerk aus dem 17. Jahrhundert übernommen.

Nach zweijähriger Bauzeit erfolgte am 15. Mai 1900 die Einweihung der neuen Kirche durch den Paderborner Weihbischof Augustinus Gockeln. Die Baukosten betrugen am Ende 85.000 Mark zuzüglich 3.000 Mark Honorar für den Architekten. Ein Teil der Gewerke und anfallenden Arbeiten war übrigens auch an Lippspringer Handwerker vergeben worden. Namentlich genannt werden in der Ortschronik des Jahres 1899 die Tischlermeister Johann Brockmeier und Emil Bentler (Hersteller der Orgelbühne), der Schlosser Joseph Schmidt sowie die beiden Tischler Anton Schmidt und Anton Steinecker.⁹ Glück im Unglück, so berichtet der Chronist weiter, hatte im selben Jahr der Lippspringer Maurermeister Bade, der bei Außenarbeiten an der neuen Kirche aus einer Höhe von acht Metern vom Gerüst stürzte. Wie durch ein Wunder blieb er unverletzt.

Anmerkungen:

- 1) Kleiner Führer durch die Pfarrkirche St. Martin, hrsg. vom Kath. Pfarramt St. Martin, Bad Lippspringe 2000.
- 2) Hengst, Karl, Kirche und Stadt des Domkapitels, S.95-171, hier: S.124, in: Lippspringe, Beiträge zur Geschichte, hrsg. von der Stadt und dem Heimatverein Bad Lippspringe, Paderborn 1995.
- 3) Wie Anm. 1, S. 6.
- 4) Der Paderborner Dombaumeister Johann Arnold Güldenpfennig (1830 – 1908) ist außer durch seine durchdachten, einfühlsamen Restaurierungsmaßnahmen am Dom zu Paderborn 1886/89 bekannt geworden durch einige besonders aufwendige Bauten: St. Clara in Dortmund-Hörde 1862/65, eine Pfeilerbasilika mit Querhaus; St. Kunibert, Büderich 1863/65; St. Gertrud, Wattenscheid 1868/70, als fünfschiffige Propsteikirche.
- 5) Wie Anm. 2, S. 124.
- 6) Pfarrer Joseph Kloppenburg, seit 1887 Seelsorger in Lippspringe, starb 1899 und sollte damit die Einweihung der neuen Kirche nicht mehr erleben. Sein Nachfolger im Amt wurde Pfarrer Wilhelm Diemel.
- 7) Wie Anm. 1, S. 6.
- 8) Große Hovest, Benedikt/ Heinrich, Maria, Die „Wiedenbrücker Schule“, Paderborn 1991, S. 38, S. 44, S. 77, S. 80f., S. 103 u. S. 108 mit Farbabbildungen der Altäre. Die Altarbauer-Werkstatt Brockhinke-Becker zeichnete verantwortlich für die Anfertigung von Hochaltar, Josefsaltar, Marienaltar, Beichtstühle und Kanzel. Der Bildhauer Heinrich Hartmann fertigte die Hochaltarfiguren und -reliefs/Josefsaltarfiguren und -reliefs, vier Evangelisten für die Kanzel, Marienaltarfiguren und -reliefs sowie die Christus-Statue. Und der Maler Johannes Grewe zeigte sich als Meister der Vergoldung und Polychromie. Seine künstlerische Handschrift tragen: Hochaltar (Polychromie/Vergoldung), Konsole (P/V) / Marienaltar (P/V), Josefsaltar (P/V), Kanzel (P/V), vier Reliefs (P/V) sowie eine Figur (P/V).
- 9) Zitiert nach: Pavlicic, Michael, Lippspringe als Paderborner Landstadt 1445 – 1803, S. 225 – 354, hier: S. 346, in: Beiträge zur Geschichte, wie Anm. 2.



Sammelt alte Grammophone: Klaus Böning

Heimatfreund zeigt seine Schätze

Zum diesjährigen Stadtfest wartet das Heimatmuseum wiederum mit einer Sonderausstellung auf. Der Bad Lippspringer Heimatfreund Klaus Böning hegt eine besondere Leidenschaft. Er sammelt alte Grammophone und die dazugehörigen Schallplatten. Einige seiner schönsten Exponate können während der Sonderausstellung besichtigt werden.

Klaus Böning berichtet: „Mein Großvater pfiff mir als 6-jährigem Bengel oftmals eine Melodie vor. Später erkannte ich, daß es sich um den Titel „Mein kleiner grüner Kaktus“ handelte. Dieser Titel stammt von der wohl berühmtesten Gesangsgruppe der Grammophonzeit, den Comedian Harmonists. Aus dieser Kindheitserinnerung entstand später meine Sammelleidenschaft für alte Grammophone und die dazugehörigen Schallplatten. Immer wieder fasziniert mich die altertümliche Technik, welche es erlaubt, ohne elektrischen Strom ein Musikgerät spielen zu lassen.“

Seit nunmehr 6 Jahren stöbere ich auf den Trödel-, Antik- und Flohmärkten der näheren Umgebung, um alte Musikwiedergabegeräte oder alte Schallplatten zu finden. Der Boom der Trödelmärkte kam mir bei meiner Sammelleidenschaft sehr gelegen. Mein erstes Grammophon kaufte ich in Kaunitz, einem relativ großen und sehr bekannten Trödelmarkt. Da der Zahn der Zeit oftmals an den Geräten genagt hat, muß auch vieles restauriert werden. Meine „gesunde Neugier“ sowie mein handwerkliches Geschick sind mir sehr hilfreich. Selbstverständlich verwende ich nur Original-Ersatzteile. Die sind manchmal noch schwerer zu bekommen als die Geräte selber. Mittlerweile besitze ich schon ein kleines Ersatzteillager, in denen Mechanikteile wie Schrauben, Zahnräder, Federstähle und Fliehkraftgewichte nicht fehlen. Erst dann, wenn ein altes Gerät wieder in neuem Glanz erstrahlt, habe ich das Gefühl, daß sich die vielen Stunden mühevoller Schleif- und Polierarbeiten gelohnt haben. Ein weiterer Höhepunkt ist dann das Abspielen der entsprechenden Platte.

Derzeit umfaßt meine Sammlung etwa 20 Apparate aus der Zeit von 1910 bis 1946. Besondere Raritäten sind die Grammophone aus der Kaiserzeit im beginnenden 20. Jahrhundert. Diese sehr opulent gestalteten Geräte verfügen über einen großen, meist kunstvoll verzierten Trichter. Der Stolz meiner Sammlung ist jedoch ein Caféhaus-Grammophon mit einem überdimensionierten Schwanenhals-Trichter.

Eine ganz besondere Rarität ist ein englisches Kindergrammophon mit einem rotlackierten Trichter. Desweiteren besitze ich noch Geräte in Schrankform. Die Salon-Grammophone sind Tischgeräte oder tragbare Koffergeräte, die übrigens noch bis nach 1945 gebaut wurden.



Aber was nützt ein noch so schönes Grammophon, wenn man es nicht spielen lassen kann. Meine Geräte sind alle funktionsfähig. Da ich in all den Jahren auch immer nach alten Schellackplatten gesucht habe, besitze ich bereits eine umfangreiche Sammlung entsprechender Tonträger. Die Jazz- und Swingmusik der 30-er Jahre hat es mir besonders angetan. Ich besitze aber auch gute alte deutsche Marschmusik, Tonfilmschlager à la Hans Albers oder Zarah Leander sowie „moderne Musik“ von Freddy Quinn, Frank Sinatra oder Elvis Presley.

In der Ausstellung werden neben den alten Grammophonen und Schellackplatten auch alte Technik, historische Daten und Informationen sowie zeitgenössische Werbung zum Thema Grammophon und Musik zu sehen sein.“

Soweit der Bericht von Klaus Böning.

Die Sonderausstellung „Grammophone“ läuft von Sonntag, den 8. Oktober bis Sonntag, den 3. Dezember 2000. Sie ist während der Öffnungszeiten des Museums zu besichtigen.

Veranstaltungen von VHS und Heimatverein

Dienstag, 24. Oktober 2000, 19.30 Uhr: **Vortrag „150 Jahre Boker Kanal“.** Referent ist Ferdinand Großmann.

Dienstag, 13. März 2001, 19.30 Uhr: **Vortrag „Forstwirtschaft - Jagd - Naturschutz“.** Referent ist Forstdirektor Delius.

Beide Veranstaltungen finden in der Kaiser-Karls-Trinkhalle statt.

„Wir kamen uns wie Diebe vor...“



Der Kriegsausbruch im August 1914 löste in ganz Deutschland eine Welle der Begeisterung und unendlichen Jubel aus. Wie überall meldeten sich auch in Bad Lippspringe zahlreiche Freiwillige zu den Fahnen. Nur wenige konnten sich damals die Zerstörungskraft moderner Kriegsmittel vorstellen, statt dessen überwog der zunächst scheinbar unerschütterliche Glaube, nach einem raschen Sieg „Weihnachten wieder zu Hause zu sein.“ Aber der anfängliche Hurra-Patriotismus wich auf den blutigen Schlachtfeldern bald der erschreckenden Realität. Schon im ersten Kriegsmonat fielen fünf junge Lippspringer. Am Ende des Krieges sollten es 122 sein.

Den Kriegsalltag und seine Folgen bekamen sehr bald auch die Menschen in der Heimat zu spüren. Sofort nach Kriegsausbruch wurde vom Reserve-Lazarett Paderborn in Bad Lippspringe eine Reserve-Abteilung eingerichtet, da hier in den Kurheimen und Krankenhäusern schneller größere Betten-Kapazitäten für verwundete und kranke Soldaten freigemacht werden konnten. Als Hauptsitz war das am 1. Mai 1905 eröffnete St. Marien-Stift vorgesehen, dessen Hausarzt, Dr. med. Otto Heim, zum leitenden Arzt der Reserve-Lazarett-Abteilung (Rang: Stabsarzt) ernannt wurde. Bereits am 3. September 1914 lief der erste Lazarettzug mit 350 verwundeten Soldaten auf dem Bahnhof in Bad Lippspringe ein. Einen Teil der Patienten nahm das St. Marienstift auf, darüber hinaus wurden kurzfristig auch Betten im Cecilienstift und im St. Josefs-Krankenhaus bereitgestellt.

Gleich zu Anfang des Jahres 1915 begann die Militärverwaltung damit, die verwundeten Soldaten aus Bad Lippspringe zurückzuziehen und die Betten mit lungenkranken Soldaten zu belegen, wobei die Schwerstfälle im St. Marienstift aufgenommen und behandelt wurden. Bis zum Ende des Krieges im November 1918 waren durchschnittlich ständig rund 200 lungenkranke Soldaten in den Krankenhäusern und Privatpensionen der Badestadt untergebracht. Einen interessant-detailreichen Einblick in die damalige Pflege- und Versorgungssituation des St. Marienstifts gibt ein Bericht der seinerzeit dort tätigen Küchenschwester M. Engelmundes Bodmann (Auszug aus der Schwestern-Chronik):

„... Im zweiten Kriegsjahr wurden die Lebensmittel immer knapper. Für die Küche kamen schlimme Zeiten, denn die Regierung hatte eingegriffen und suchte der drohenden Hungersnot durch Rationierung zu begegnen. Mit den Zuteilungen konnten wir aber unmöglich auskommen. Deshalb mußte man sehen, wie man für teures Geld und gute Worte, dazu noch auf heimlichem Wege, Lebensmittel ins Haus bekam. Die Sachen wurden bei Nacht und Nebel gebracht - wir kamen uns vor wie Diebe - nicht einmal unsere Lehrköchinnen durften davon erfahren. Außer dem Fleisch, was uns zustand, bekamen wir jede Woche heimlich eine Kuh gebracht - eine beschwerliche, nächtliche Arbeit. - Mildtätige Leute sagten uns zuvor: „... wenn es morgen zwischen zwei und drei Uhr nicht so mondhell ist, bringen wir das Fleisch!“ Wir freuten uns immer, wenn wir wieder etwas Vorrat bekamen und nahmen dafür alles in Kauf. Der Wagen fuhr bis zum Weg an der Veranda. Die Leute brachten das Fleisch über die Kartoffelschälhalle in den Vorratskeller. War alles gut bis dort gekommen, weckten wir die beiden anderen Küchenschwestern. Dann ging es gemeinsam an die Arbeit: Die Kuh wurde zerlegt, das Fleisch ausgetrennt und in einen verschließbaren Keller gebracht. Erfahrene Diebe hätten nicht behender verschwinden können als wir nach unserer getanen Arbeit. Am nächsten späten Abend, wenn alle schliefen, wurde die Arbeit fortgesetzt. Unsere Oberin Schw. M. Pia hatte am Tag bereits alles Fett und Fleisch geschnitten, und wir ließen es nur aus. So hatten wir wieder für eine Woche Vorrat, denn wir hatten täglich für 300 Personen zu kochen.

Zu unserm größten Bedauern verloren wir auch noch unseren treuen Johann, der zum Militär eingezogen wurde. Treu wie Gold war er und durfte alle unsere Geheimnisse und nächtlichen Schliche wissen. In solch trüben Zeiten ist manches auch wieder auf seine Art interessant und erheiternd. So erinnere ich mich, daß eines Tages der Bruder unseres Johann aus Scharmiede mit einem großen Zweispännerwagen kam, der mit Brettern beladen war. Aber der Schein trügt! Unter den Brettern reiste eine Kuh ihrem Ziel entgegen. Ein anderes Mal kam ein schöner Kutschwagen an, darin auf einem Kissen eine „kranke“ Frau lag, darunter aber, mit Stroh bedeckt, unser „Geheimnis“. Eine zweite Frau begleitete diesen eigentümlichen Krankentransport; der 16jährige Sohn spielte den Kutscher. Man mußte sich manchmal wirklich wundern über die Einfälle der guten Leute. Unsere Metzger im Ort konnten uns nicht helfen, denn Meister Rummeni war selbst beim Militär.

Genauso ging es mit dem Mehl. Ein guter Mann, Eisenbahner Otto, der mehrere Jahre bei uns gegessen hat, hatte in Paderborn gute Bekannte. Diese brachten uns hin und wieder einige Säcke Weizenmehl. Es war nicht viel, aber wir kamen fürs erste wieder weiter. Auch mit den Kartoffeln ging es so, die Bauern durften keine verkaufen, sie wurden uns vom Amt zugeteilt. Unter der

Hand besorgte uns Frau Huneke, Schlangemutter genannt, weil sie aus Schlangen kam, manche Fuhre Kartoffeln... Auch die Ölversorgung verlief in ungewohnten Bahnen. Unsere Kinder hatten Bucheckern gesammelt. Daraus ließ Schlangemutter in Büren Öl schlagen und zwar ganze 13 Liter... So hatten wir immer gute Leute, die gern für uns sorgten. Oft waren wir den ganzen Tag unterwegs, um die Lebensmittel herbeizuschleppen, viele Opfer hat es gekostet...

Im Winter 1916/17 lag in Lippspringe das 459er Regiment. Abends kamen öfter Soldaten zu uns und baten um etwas Essen. Wir konnten es ihnen nicht gut abschlagen. Die Folge unserer Gastfreundschaft war, daß der Appetit auf unsere Küche unter den Soldaten epidemieartig wirkte. Die Zahl der Hungerten stieg von 2 auf 130. Einige Wochen konnte unsere Küche diesem Sturm standhalten, aber er überstieg doch allmählich unsere Kräfte. Jeden Abend kochten wir zwei große Töpfe für diese Soldaten, stellten ihnen Teller und Löffel bereit. Für alle zusammen hatten wir keinen Platz. Es standen dann 6 - 7 hinter jedem einzelnen Stuhl. Sobald einer aufstand, saß schon ein anderer auf dessen Platz und übernahm ohne weitere Umstände das Geschirr und die Tätigkeit. Schw. M. Pia fuhr extra nach Paderborn und kaufte Erbsen, Bohnen, Graupen usw. vom Kreisverein für einige Hundert Mark ein, nur für diese Soldaten. Zuletzt aber kamen jeden Abend die Patrouillen, und so durften die armen Soldaten nicht mehr kommen...



Kranke und verwundete Soldaten während des 1. Weltkriegs im Marienstift. (Foto: Annemarie Köhler)

Literaturangaben:

Göbel, Walter, Bad Lippspringe im 1. Weltkrieg, S. 443-477, hier: S. 451 ff., in: Lippspringe, Beiträge zur Geschichte, hrg. von Stadt und dem Heimatverein Bad Lippspringe, Paderborn 1995
Göbel, Walter/Gottesbüren, Fritz/ Hagemann, Wilhelm, Lippspringe im 20. Jahrhundert, Bad Lippspringe 1999, S. 13.

Vor 50 Jahren

Januar: Zur Jahreswende 1949/50 zählt die Badestadt 9.200 Einwohner. Bei der letzten großen Vorkriegszählung 1938 hatte die Zahl noch bei 5.800 gelegen.

30. Januar: Dr. Wilhelm Wegener befasst sich in einer öffentlichen Versammlung des örtlichen Kur- und Verkehrsvereins mit der finanziellen Lage des Vereins. Dr. Wegener schlägt vor, eine Rücklage zu schaffen, mit der die Instandsetzungsarbeiten der Kur- und Badeanlagen (nach Ende der britischen Besatzung) finanziert werden sollen.

1950

März: In der Generalversammlung der Bad Lippspringer Schützenbruderschaft St. Sebastian wird der 1. Vorsitzende Franz Rudolphi einstimmig wiedergewählt; ebenso der 2. Vorsitzende Heinrich Hölscher.

28. März: In der Ratssitzung am 28. März wird eingehend über den Bau der ersten zehn Siedlungshäuser beraten, mit deren Bau in Kürze begonnen werden soll. Die Kosten eines Siedlungshauses sollen zwischen 18.000 und 20.000 Mark liegen.

30. März: In einem Pressegespräch macht der Kur- und Verkehrsverein auf die großen Probleme und Sorgen der Kur- und Badestadt aufmerksam. Die eigentliche Ursache des wirtschaftlichen

Notstandes wird darin gesehen, dass der größte Teil der Kurmittelhäuser, Pensionen und Kurparks noch immer nicht freigegeben ist.

2. Mai: Bürgermeister Rudolphi beschreibt in der Ratssitzung die Behebung der Wohnungsnot als die vordringlichste Aufgabe der Stadt. Um die ebenfalls akute Schulraumsituation zu entspannen, werden sechs zusätzliche Schulräume an der Arminiusstraße bereitgestellt.

6. Mai: Das Bad Lippspringer Freibad wird in diesem Jahr erstmals an vier Tagen in der Woche für die Zivilbevölkerung freigegeben. An Dienstagen und Donnerstagen wird die Beschlagnahme ganz aufgehoben. An Samstagen und Sonntagen können einzelne Bürger gemeinsam mit den Besatzungsangehörigen das Freibad benutzen.

28. September: Der Stadtdirektor gibt im Rat einen Vorschlag des Kur- und Verkehrsvereins bekannt, eine Abordnung zu Bundeskanzler Konrad Adenauer nach Bonn zu entsenden. Ziel sei es, mit Hilfe der Bundesregierung die langersehnte völlige Freigabe der Kur- und Badeeinrichtungen von Bad Lippspringe zu erreichen. Der Delegation sollen demzufolge der Bürgermeister, die beiden Ratsherren Heinrich Müller und Franz Schmidt sowie Vorstandsvertreter des Kur- und Verkehrsvereins angehören. Auch bei der Landesregierung in Düsseldorf will man vorstellig werden und um Unterstützung bitten.

8. November: Die Turnhalle im Bruch wird feierlich eingeweiht. Sie steht auch für den Turn- und Sportunterricht der örtlichen Schulen zur Verfügung.

1950

1950

24. Oktober: Auf Ortsebene wird der Verband der Heimkehrer durch Herrn Johannes Deppe gegründet.

14. November: Erste öffentliche Sitzung des Rates im neuen Rathaus am Friedrich-Wilhelm-Weber-Platz. Die Gesamtkosten des von Dipl.-Ing. Ernst Knüttel (Paderborn) konzipierten Verwaltungsgebäudes belaufen sich auf 316.723 DM.



Rathaus Mitte der 50-er Jahre

Das Wetter: Im Laufe des Jahres war das Wetter äußerst günstig. Mit ausgewogenen Regen- und Sonnenperioden gab es eine überdurchschnittliche Ernte. Besonders Kartoffeln wurden reichlich geerntet. Auch der Obstertrag war gut (Marienloher Ortschronik).

Die vorangestellten Angaben, Daten und Fakten sind der Ortschronik der Stadt Bad Lippspringe entnommen, die bis zum Jahre 1997 von Frau Ursula Wübbe geführt wurde.

Mehr Auto für alle.

4,8 l. Das genügt.

Astra 1.7 DTI. Der Sparsamste seiner Klasse.



Jetzt testen: Dem Astra 1.7 DTI genügen 4,8 Liter auf 100 km (Durchschnittsverbrauch nach 93/116 EG) – und dennoch Höchstgeschwindigkeit 170 km/h – Drehmoment 165 Newtonmeter – dazu als Edition 2000 Modell serienmäßig Klimaanlage, Leichtmetallräder, Radio und noch viel mehr. Seine Laufruhe und Fahrdynamik müssen Sie erfahren. Wer bietet mehr?

DER ASTRA 1.7 DTI EDITION 2000.

Ihr freundlicher Opel-Partner

JOSEF BROCKMEIER

Bleichstr. 21 · 33175 Bad Lippspringe · Tel. 65 33



Gaststätte Oberließ · Detmolder Str. 168 · Tel. (0 52 52) 42 62

Vor 50 Jahren: Bad Lippspringe bekommt ein neues Rathaus

Von Klaus Karenfeld

 Die Ortschronik der Jahre 1949/50 durchzieht die anhaltend ernste Sorge der Bad Lippspringer um die Zukunft ihrer Heimatstadt. Ein unverändert schwerwiegendes Problem, dem sich die örtlich Verantwortlichen in Politik und Verwaltung bereits seit Ende des Krieges gegenüber sahen, war die Wohnungsnot. Zwischen 1938 und 1949 – in einem Zeitraum von elf Jahren also – wuchs die Zahl der hier registrierten Einwohner von 5.800 auf 9.200 rapide an; darunter waren rund 1000 Kriegsevakuierte, Flüchtlinge und Vertriebene.¹ Verschärft wurde die allgemeine Wohnraumsituation noch dadurch, dass die britische Besatzungsbehörde seit 1945 neben den Kurparks auch zahlreiche Häuser (zumeist moderne) für sich beanspruchte und deren Freigabe nicht in Sicht war. Auf der politischen Prioritätenliste stand deshalb die Ausweisung neuer Wohngebiete an oberster Stelle. So wurde 1949 mit der Besiedlung des Areals zwischen der heutigen Vom-Stein-Straße, Dr. Pieper-Straße und Vorderflöß begonnen und dort in einem ersten Schritt 50 Siedlungshäuser errichtet.²

In diese erste konkrete Phase des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg fällt auch die als mutig zu bezeichnende Entscheidung der Stadt Bad Lippspringe, ein neues Rathaus zu bauen. Die Initiative dazu war vom damaligen Stadtdirektor Dr. Leo Klose (1947–1951) und seinem Vertreter, Stadtoberinspektor Konrad Finke, ausgegangen. In einer zehnsseitigen Denkschrift³, die der Verwaltungsleiter am 21. Januar 1949 den 16 Ratsmitgliedern vorlegte, begründete er eingehend Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit des kommunalen Großbauprojekts. Als wenig einladend, um nicht zu sagen unerträglich, bezeichnete Klose die zunehmende räumliche Enge im bestehenden Rathaus, das seit 1921 im ehemaligen Pensionshaus Fischer (Mühlenberg 5/An der Lippequelle) untergebracht war. Dieses Gebäude sei weder eine „Zierde“ der Stadt, noch werde es – angesichts der beengten Verhältnisse – den Ansprüchen und Erfordernissen einer bürgerfreundlichen Verwaltung gerecht. In diesem Zusammenhang erinnerte der Stadtdirektor an die explosionsartig gestiegenen Einwohnerzahlen in den vergangenen Jahren. Erheblich ausgeweitet wor-

den sei der Arbeitseinsatz der örtlichen Stadtverwaltung aber durch die Aufnahme einer beträchtlichen Zahl von Kriegsevakuierten, Flüchtlingen und Vertriebenen in Bad Lippspringe. Die Stadt habe sich deshalb bereits gezwungen gesehen, drei Dienststellen in das Haus Burgstr. 10a auszugliedern, und zwar das Bau-, Wohnungs- und Ernährungsamt. Diese Notlösung sei auf Dauer inakzeptabel, da sie einem gut funktionierenden Verwaltungsbetrieb entgegen stehe.

Konkrete Gedanken hatte sich Dr. Klose auch zum möglichen Standort eines neuen Rathauses gemacht. Es gebe realistisch gesehen nur wenige Optionen bei der Ortswahl. Der Concordia-Platz (Triftstraße) z. B. sei zwar grundsätzlich geeignet, komme als Standort aber nicht mehr in Frage, nach dem der Rat entschieden habe, dort ein neues Schulgebäude zu errichten. Wenig anfreunden konnte sich Dr. Klose auch mit der Überlegung, das alte Rathaus abzureißen und an eben dieser Stelle ein neues zu errichten. Es stelle sich dann nämlich die Frage, in welchen Räumlichkeiten die Verwaltung während der ein- bis anderthalbjährigen Bauphase unterkommen sollte. Zudem sei der Platz nicht zentral gelegen. Wiederholt hätten ihm Ortsfremde bestätigt, dass sie das Bad Lippspringer Rathaus erst hätten suchen müssen. Dagegen erscheine ihm der Friedrich-Wilhelm-Weber-Platz wegen seiner imposanten Größe, Form und Lage als Standort sehr gut geeignet. Der überwiegende Teil der Bevölkerung – so seine Überzeugung – „hätte es dann zweifellos näher zum Rathaus als jetzt.“ Dr. Klose erinnerte in diesem Zusammenhang daran, dass die künftige städtebauliche Entwicklung Bad Lippspringes im wesentlichen jenseits der Detmolder Straße liegen werde, und zwar vornehmlich in den Bereichen Vorderflöß und Molkenbänke. Der Friedrich-Wilhelm-Weber-Platz werde spätestens dann im Ortsbild eine ideal zentrale Lage einnehmen.

Im letzten Teil seiner Denkschrift ging Dr. Klose auf die Finanzierungsfrage des ehrgeizigen Projekts ein. Angesichts der nicht einfachen Haushaltslage und der gewaltigen Aufgaben, die auf die Kommune in den kommenden Jahren zukommen würden, sei Sparsamkeit das oberste Gebot der Stunde. Das neue Rathaus dürfe deshalb auch kein „prunkvoller Bau mit Türmchen und dergleichen Zierrat“ werden. Planerisches Ziel sei vielmehr ein „reiner Zweckbau“, der sich einzig und allein an den Erfordernissen einer zeitgemäßen Verwaltung orientiere.

Die Kosten für ein so konzipiertes Rathaus werden in der Denkschrift mit 250.000 bis 300.000 DM veranschlagt. Zur Anschubfinanzierung sollte der zu erwartende Haushaltsüberschuss des Jahres 1948 in Höhe von 100.000 DM verwandt werden. Damit wäre laut Stadtdirektor Dr. Klose bereits ein Großteil der Kosten für die Rohbauarbeiten gedeckt. Jeweils 100.000 DM

sollten in den beiden folgenden Haushalten 1949 und 1950 eingestellt werden.

Bereits am 31. Januar 1949 beschäftigte sich der Haupt- und Finanzausschuss erstmals mit der Frage eines Rathaus-Neubaues⁴. Grundsätzlich unterstützt wurden die Pläne des Stadtdirektors von den Fraktionen der CDU und SPD. Deren Ratsvertreter Heinrich Müller, Adolf Rolf (beide CDU) und Albert Hermanns (SPD) betonten übereinstimmend, dass sich die meisten der von ihnen befragten Bürger eindeutig für ein neues Verwaltungsgebäude ausgesprochen hätten, nur ein geringer Prozentsatz der Einwohner stehe dem Projekt pessimistisch gegenüber. Bedenken äußerte dagegen der Vertreter des Zentrums, Franz Schmidt. Er räumte zwar ein, dass auch aus seiner Sicht Bad Lippspringe ein neues Rathaus benötige. Zu fragen bleibe aber, ob der Zeitpunkt der richtige sei. Es erscheine seiner Meinung nach zweckmäßiger, in der jetzigen Situation die veranschlagten knapp 300.000 DM zur Ankurbelung des örtlichen Wohnungsneubaus zu verwenden. CDU-Ratsherr Heinrich Hölscher machte sich ernsthafte Gedanken über den ins Auge gefassten Standort am Friedrich-Wilhelm-Weber-Platz. Und er erinnerte daran, dass dieser Ort vor wenigen Jahrzehnten noch als Friedhof genutzt worden sei, auf dem Generationen von Vorfahren ihre letzte Ruhe gefunden hätten. Sollte das neue Verwaltungsgebäude – wie auch von ihm favorisiert – tatsächlich genau an dieser Stelle errichtet werden, müsse sichergestellt sein, dass die „vorgefundenen Gebeine in würdiger Form anderweitig beigesetzt werden“.⁵ Nach eingehender Diskussion sprach sich der Haupt- und Finanzausschuss dafür aus, vor einer endgültigen Entscheidung pro oder contra Neubau eines Verwaltungsgebäudes einen Architekten-Wettbewerb ins Leben zu rufen, der mit 1000 DM dotiert sein sollte.

Insgesamt drei detaillierte Entwürfe für ein neues Bad Lippspringer Rathaus lagen dem Bauausschuss am 7. März 1949 zur Beratung vor. Beteiligt hatten sich die Architektur-Büros Rudolf Dustmann (Vlotho), Ernst Knüttel (Paderborn-Alfen) und Carl Vollmer (Bad Lippspringe).⁶ Auch wenn keiner der drei eingereichten Pläne und Baubeschreibungen die Ausschussmitglieder uneingeschränkt überzeugte, verzichtete der Bauausschuss darauf, den Architekten-Wettbewerb neu zu starten. Stattdessen wurde dem Rat der Erst-Entwurf des Paderborner Diplom-Ingenieurs Ernst Knüttel zur Annahme empfohlen. Sein Plan sei besonders zweckmäßig durchgearbeitet, solide in der Form und biete die beste Lösung für einen später erforderlichen Erweiterungsbau.

Ernst Knüttel hatte seinem Entwurf samt Kostenvoranschlag einen detaillierten Erläuterungsbericht vorangestellt.⁷ Bei der Gliederung des Gebäudes war sein Büro von einem I-förmigen Grundriss ausgegangen. Die Hauptfront sollte

demzufolge parallel zur Friedrich-Wilhelm-Weber-Straße verlaufen. Rechtwinkelig zum Hauptgebäude, dem neuen Rathaus also, hatte Ernst Knüttel den großen Sitzungssaal angeordnet. Seine Begründung: „In erster Linie ergibt sich aus dieser Lage eine günstige Besonnung der Arbeitsräume, zweitens ist der Zugangsverkehr von der südlich verlaufenden Bielefelder Straße zu erwarten.“

Zu den Maßen: Das neue Bad Lippspringer Rathaus sollte zur Straßenfront hin eine Länge von 42 Metern haben und eine Tiefe von zwölf Metern. Für den direkt daran anschließenden großen Sitzungssaal hatte Knüttel eine Länge von imposanten 26 Metern vorgesehen.

Zu Aufbau und Gliederung des Gebäudes: Im Untergeschoss des neuen Rathauses sollten Knüttel zufolge neben den notwendigen Kellerräumen nebst Heizungsanlage auch die Hausmeisterwohnung und die Dienststelle der örtlichen Polizei (mit separatem Eingang) untergebracht werden. Untergeschoss und „Hocherdgeschoss“ waren über eine Freitreppe miteinander verbunden. In dieser Etage sollten laut Knüttel die Verwaltungsämter mit der höchsten Besucherfrequenz angesiedelt werden (insgesamt 15 Diensträume) sowie der große und ein kleiner Sitzungssaal. Ebenfalls über eine Freitreppe sollte der Besucher das Obergeschoss des Hauses erreichen, wo die Dienstwohnung des amtierenden Stadtdirektors sowie weitere zehn Diensträume geplant waren.

Wie von ihm gefordert, hatte Ernst Knüttel bei seiner Rathaus-Planung auf eine „schlichte gediegene Gestaltung“ besonderen Wert gelegt, „unter Vermeidung jeden unzeitgemäßen Prunkes“. Eine kleine architektonische Spielerei findet sich dennoch in seinem Entwurf. Es handelt sich dabei um ein „Uhr-türmchen“, das – auf der Mitte des Daches angebracht – bereits von weitem sichtbar sein würde und dem Gebäude eine besondere Note geben sollte. Die Gesamtkosten des ehrgeizigen Bauprojekts bezifferte der Paderborner Diplom-Ingenieur auf stolze 356.000 DM.

Am 18. März 1949 fällt der Rat vier Grundsatzentscheidungen: Bei nur zwei Gegen-Stimmen und einer Enthaltung wurde zunächst dem beabsichtigten Bau eines neuen Rathauses mit großer Mehrheit zugestimmt. Ebenso einmütig entschieden sich die Ratsmitglieder für den Friedrich-Wilhelm-Weber-Platz als Standort. Mit der Bauplanung beauftragten sie bei nur einer Stimm-Enthaltung das Architektur-Büro Knüttel. Und schließlich erklärte sich der Rat mit dem von Stadtdirektor Dr. Klose vorgelegten Finanzierungskonzept einverstanden (siehe oben).⁸ Da die von Knüttel ermittelten Baukosten um mindestens 50.000 DM höher lagen als verwaltungsseitig zunächst geplant, wurde zwischen Architekt und Verwaltung nach sinnvollen Einsparmöglichkeiten gesucht. Ganz offensichtlich mit Erfolg, denn laut Endabrechnung beliefen sich die Gesamtkosten für das ehrgeizige Bauprojekt tatsächlich „nur“ auf 316.723 DM.

Mit den Ausschachtungsarbeiten für das neue Rathaus wurde am 30. Mai 1949 begonnen. Die Grundsteinlegung erfolgte etwa drei Wochen später am 22. Juni. Die Arbeiten gingen zügig voran. Ein Großteil der Gewerke war an ortsansässige Handwerker vergeben worden. So hatte der Bad Lippspringer Bauunternehmer Wilhelm Bensiek den Zuschlag für die Erd-, Maurer-, Putz- und Betonarbeiten erhalten. Sein Kostenvoranschlag war der günstigste und belief sich auf insgesamt 138.000 DM. Zusammen mit zwei anderen Bad Lippspringer Bauunternehmern, Heinrich Hagemeister und Josef Müller, bildete Bensiek eigens für das Bad Lippspringer Rathaus-Projekt eine Arbeitsgemeinschaft.⁹ Am 29. September 1950 schließlich bezog die Bad Lippspringer Verwaltung zeit- und termingerecht ihre neuen Räumlichkeiten am Friedrich-Wilhelm-Weber-Platz. Neben den eigentlichen Verwaltungsdienststellen und der örtlichen Polizei war dort zunächst auch die Allgemeine Ortskrankenkasse sowie die Lohnstelle der Kreisfeststellungsbehörde untergebracht.

Anmerkungen:

- 1) Vgl. Leimenkühler, August, Allgemeine Stadtgeschichte 1945-1990, S. 555-613, hier: S. 561, in: Lippspringe, Beiträge zur Geschichte, hrg. von Stadt und dem Heimatverein Bad Lippspringe, Paderborn 1995.
- 2) Nähere Informationen dazu finden sich im Kapitel „Größenwachstum und Gesichtswandel“ im Buch: Göbel, Walter/Gottesbüren, Fritz/Hagemann, Wilhelm, Lippspringe im 20. Jahrhundert, Bad Lippspringe 1999, S. 41.
- 3) StA Bad Lippspringe, E 167, Rathaus-Neubaus.
- 4) StA Bad Lippspringe, Protokoll Haupt- und Finanzausschuß v. 31. 1.1949.
- 5) Scharf kritisiert wurde der gewählte Standort an der Friedrich-Wilhelm-Weber-Straße auch vom damaligen Badearzt und Orts-Heimatspfleger Dr. med. Carl Dammann. Siehe: StA Bad Lippspringe, E 167. In einem Brief an den Regierungspräsidenten Heinrich Drake vom 9. Mai 1949 bat er diesen, „dem Bürgermeister und Stadtrat aufzugeben, den Neubau des Rathauses auf einem anderen Platz zu errichten“. Ohne Erfolg. Dammann zeigte sich in dem Schreiben empört darüber, dass eine „so herrliche Grünanlage“ einem „so gewaltigen Neubau“ weichen müsse. Zudem sei es „pietätlos“, das anderthalb Morgen große Areal, auf der sich seit 1932 ein Ehrenmal (gewidmet den Gefallenen Söhnen der Stadt) befand, „für andere Zwecke zu missbrauchen“.
- 6) StA Bad Lippspringe, Protokoll Bauausschuß v. 7. 3. 1949.
- 7) Wie Anm. 3.
- 8) StA Bad Lippspringe, Ratsprotokoll v. 18.3.1949. Architekt Carl Vollmer, der sein Büro in der Arminiusstraße 1 in Bad Lippspringe hatte, wurde später (Datum unbekannt) mit der Bauleitung für den neuen Rathausbau beauftragt.
- 9) Siehe Abschrift der anlässlich der Grundsteinlegung angefertigten Urkunde (Rathaus-Neubau), in: StA Bad Lippspringe, E 167.



Im vorletzten Heft „Wo die Lippe springt“ Ausgabe Nr. 32, Dezember 1999, brachten wir einen Bericht über die Auswanderer aus Lippspringe. Darin wurde ein Foto mit falschem Text versehen. Nachfolgend noch einmal die 2 Fotos mit dem richtigen Bildtext.



Der am 17.8.1883 nach Amerika ausgewanderte Stellmacher Conrad Wolf, geb. am 27.1.1860 in Stätte Nr. 61 (heute Jordanstraße 4) und die mit gleichem Datum ausgewanderte Anna Maria Alewelt, geb. am 19.12.1860 in Stätte Nr. 356 (heute Karlstraße 44) am Tag ihrer Heirat im Jahre 1886 in Amerika.



Der im Jahre 1885 nach Amerika ausgewanderte damalige Ackerknecht Anton Willeke, geb. am 24.3.1859 in Stätte Nr. 31 (heute „Im Schildern“ Nr. 4) und die im gleichen Jahr ausgewanderte Anna Maria Elisabeth Wolf, geb. am 7.3.1862 in Stätte Nr. 61 (heute Jordanstraße Nr. 4) am Tag ihrer Heirat am 25.5.1886 in Amerika.

Beide Fotos im Besitz von Robert Meier, Bad Lippspringe, Bielefelder Str. 12.

