# Heimatpflege im Kreis Soest

## Nr. 15/2009

**Herausgegeben vom Kreisheimatpfleger**

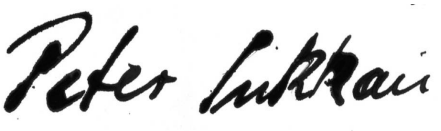
**Sehr verehrte Damen und Herren, liebe Heimatfreunde,**

Geht es Ihnen auch so? Man sitzt in einem Archiv, blättert in den Akten, um Material zu einem besonderen Thema zu finden, und zufällig stößt man auf eine Notiz, die vergessen lässt, warum man gerade im Lesesaal sitzt.
So ging es mir vor kurzem im Kreisarchiv, als ich die Jahresbücher der Preußischen Königlichen Regierungsamtblätter durchforstete, um geeignete Hinweise zu den Stationen der Telegrafenlinie Berlin-Koblenz zu finden.
Da las ich plötzlich im Amtsblatt 1853 auf Seite 497 folgendes:
*Es ist mehrfach bemerkt worden, dass schöne Handschriften der Schüler, seit der allgemeinen Benutzung der Stahlfedern, seltener geworden sind. Da sich die Handschriften der Kinder beim Gebrauch der Stahlfedern, und besonders in den Händen der Schüler befindlichen schlechten Sorten, nicht so gut ausbilden können, als beim Gebrauch der mit größerer Leichtigkeit und Freiheit zu führenden Gänsekiele, so empfehlen wir hierdurch für die sämtlichen unter unserer Aufsicht stehenden Schulanstalten unseres Verwaltungsbezirkes die Benutzung der Gänsekiele beim Unterrichte im Schreiben.*
***Königl. Reg. Arnsberg, 8. Dez. 1853***

Unwillkürlich musste ich an mein 1. Realschuljahr 1951 denken. Einige Schüler kamen ganz stolz mit einem Kugelschreiber in die Klasse, diesen gab es noch nicht lange in Deutschland zu kaufen. Vielleicht war er auch eine Beigabe in einem "Carepaket" aus den USA.
Solch einen Schreiber in der Schule zu benutzen wurde aber kategorisch verboten, mit der gleichen Begründung wie oben, man verdarb sich seinen Schreibstil. Wer noch keinen Füllfederhalter hatte, der schrieb noch mit Stahlfeder und Tinte aus dem Fass.

Mein Versuch, mit einem Gänsefederkiel ordentlich zu schreiben, gelang mir erst nach mehrmaligem Anlauf höchst leidlich (siehe Unterschrift).

Ich freue mich, dass für diese Ausgabe wieder so viele Autoren mitgewirkt haben. Einen besonders langen Beitrag lieferte Raimund Burkert über die Eisenbahnen im Kreis Soest. Da ich diesen Artikel nicht für eine Fortsetzung trennen wollte, wird diese Ausgabe ausnahmsweise einmal 20 Seiten stark.
Ich wünsche Ihnen allen eine harmonische Vorweihnachtszeit.
Für heute herzliche Grüße



| Inhalt | Seite |
|---|---|
| Der Anröchter Judenfriedhof | 2 |
| Unser Dorf hat Zukunft | 3 |
| DORV-Zentrum Völlinghausen | 4 |
| De Kau wäd melk (Plattdeutsches) | 6 |
| Die Eisenbahnen im Kreis Soest | 7 |
| Trauer um Ursula Witte | 14 |
| Der neue Pilgerweg | 14 |
| Drei neue Ortsheimatpfleger | 15 |
| Neolithische Großsteingräber | 16 |
| Soester Jägerken jetzt auf Deutsch | 17 |
| Neue Heimatliteratur | 18 |
| Fundsachen | 20 |
| Impressum | 20 |
| Eine kleine Statistik | 20 |

# Der Anröchter Judenfriedhof

**Ein Besuch von Mitgliedern des Soester Geschichtsvereins**

Am Sonntag den 6. September 2009 besuchte eine Gruppe von 12 Personen des Soester Geschichtsverein mit ihren Fahrrädern den Anröchter Judenfriedhof. In Anröchte wurden sie von einem Mitglied des Anröchter Heimatvereins erwartet und begrüßt. Anwesend war auch Kreisheimatpfleger Peter Sukkau.

Der Anröchter Judenfriedhof liegt an der Pohlgartenstraße am östlichen Rande der Gemeinde. Er hat eine Fläche von 2170 $m^2$ und wird von der Gemeinde Anröchte gepflegt und betreut. Das Alter des Friedhofes ist leider nicht feststellbar, man weiß nur, dass der Friedhof schon um 1800 vorhanden war. Der erste Hinweis auf jüdische Bewohner ergibt sich aus einer Kirchenabrechnung von 1614. Darin heißt es wörtlich: „Ebenso noch einem Juden, der sich hat dopen laten zu einem Christen, verehrt 1 rthlr“. Eine Namensangabe existiert nicht. Damals ließen sich viele Juden taufen, um als Christen bessere Lebensbedingungen zu erhalten oder einer Vertreibung oder Drangsalierung zu entgehen. Der Friedhof wird jetzt von der jüdischen Kultusgemeinde Paderborn betreut.

Eingefasst wird der Friedhof von einer ca. 1,7 Meter hohen Bruchsteinmauer aus Anröchter Grünsandstein. Diese Mauer war stark beschädigt und wurde von der Gemeinde wieder hergerichtet. Zugänglich ist der Friedhof durch ein eisernes Tor mit einem aufgesetzten Judenstern, das ansonsten verschlossen ist. Der Schlüssel befindet sich bei der Gemeindeverwaltung.

Auf dem Friedhof haben sich 62 Grabsteine erhalten, welche witterungsbedingt zum Teil unleserlich geworden sind. Der älteste Grabstein ist auf 1847 und der jüngste auf 1981 datiert. Bei dem 1981 Verstorbenen handelt es sich um Walter Bugdahl, der vor dem Krieg nach Südamerika emigrierte und nach dem Kriege wieder nach Anröchte zurückkehrte. Er war Viehhändler. Neben ihm liegt seine Frau, sie war Christin.

Frau Bugdahl, die 1997 verstarb, war die letzte die hier bestattet wurde. Einige Inschriften der Grabmale sind aber noch sehr gut leserlich. Die meisten Grabsteine sind aus Anröchter Grünsandstein gehauen. Die Inschriften sind meist zweisprachig. Auf der Vorderseite befindet sich ein deutscher Text mit den Daten des Verstorbenen und Versen, die sich auf den Verstorbenen und sein Leben beziehen. Die Rückseiten sind in hebräischer Schrift ausgeführt. Einige Grabsteine wurden von der Gemeinde Anröchte wiederhergestellt, da der Friedhof wie andernorts auch von den Nazis geschändet wurde. Auf einem Grabstein befinden sich die Namen von auswärtigen Juden. Hierbei handelt es sich um Zwangsarbeiter/innen die bei Lippstädter Firmen arbeiten mussten und auch dort verstorben sind. Da in Lippstadt ein Bestattungs-

verbot für Juden bestand, wurden diese Juden in Anröchte beigesetzt. Der Anröchter Jude Adolf Schreiber, der Theresienstadt überlebt hatte, bestand auf diese Art der Erinnerung. Adolf Schreiber war wohl ein lustiger Mann, als er 1961 gestorben war und beerdigt wurde, trugen christliche Träger seinen Leichnam bis vor das Friedhofstor. Von da ab bis zum Grab trugen ihn jüdische Glaubensgenossen. Auf persönlichen Wunsch des Verstorbenen sollten seine Träger an seiner Begräbnisstätte einen Schnaps trinken und auch seinen Grabhügel damit bedienen. Abends in der Dämmerung sind dann auch einige Träger mit dem Auto zum Friedhof gefahren. Eine Flasche Schnaps wurde reihum geleert, und nach jeder Runde wurde ebenfalls der Grabhügel mit einem Schnaps getränkt.

Einige frühere jüdische Mitbürger haben ganz ansehnliche Legate und Testamente zu Gunsten örtlicher Einrichtungen hinterlassen.

Zur Frage nach den umgestürzten oder vermeintlich beschädigten Grabmalen ist folgendes zu sagen: einmal jährlich kommt ein Rabbi aus Dortmund, der für die Friedhöfe in Westfalen zuständig ist und bespricht mit einem Vertreter der Gemeinde was gemacht werden soll. Daraufhin veranlasst die Gemeinde entsprechende Maßnahmen. Es soll möglichst wenig verändert werden, damit die Totenruhe nicht gestört wird. Etliche Grabsteine wurden so auf Veranlassung des Rabbi umgelegt, weil sie nicht mehr standfest waren.

*Reinold Schmitt, Anröchte*

## Unser Dorf hat Zukunft - Landeswettbewerb 2009

In großem Rahmen wurden die Ergebnisse des 23. Landeswettbewerbs „Unser Dorf hat Zukunft“ bekannt gegeben, denn die Landesregierung NRW hatte dazu in das Landwirtschaftszentrum „Haus Düsse“ der LWK nach Bad Sassendorf-Ostinghausen eingeladen. Hier wurde am gleichen Tage der 11. Bauernmarkt mit vielen attraktiven Angeboten veranstaltet. So war es nicht verwunderlich, dass der Innenhof am Haus Düsse brechend voll war, denn Vertreter von 59 Kreissiegerdörfern aus NRW, die zum großen Teil mit Bussen angereist waren, warteten hier auf die Ergebnisse und ihre Platzierungen in diesem Wettbewerb „Unser Dorf hat Zukunft“, an dem insgesamt 1044 Dörfer unseres Landes teilnahmen.
Nach der musikalischen Einleitung durch die Musikkapelle führte Moderatorin Steffi Neu vom WDR durchs Programm und lud zunächst Hausherr Dr. Gerhard Haumann zu seinem Grußwort ein. Dr. Haumann stellte in kurzen Worten das Landwirtschaftszentrum vor und lud dann alle Gäste auf den Bauermarkt ein.
Anschließend begrüßte die Landrätin des Kreises Soest Eva Irrgang alle Gäste und betonte eindringlich, wie wertvoll der Wettbewerb für die Dörfer des ländlichen Raumes sei. Gleichzeitig warb sie für den Südwestfalentag, der zur gleichen Zeit in Soest veranstaltet wurde.

Eckehard Uhlenberg, Minister für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW lobte in seinen Grußworten die 1044 Dörfer in NRW, die damit in Deutschland die größte Beteiligung aller Bundesländer aufbrachten. Gleichzeitig bringt dieser Wettbewerb durch die Gemeinschaftsleistungen in den Dörfern die bedeutendste Bürgerinitiative unseres Landes zustande. Er vergaß nicht seinen Dank an die Landes-Bewertungskommission, die unter der Leitung von Annegret Dedden ihre nicht immer leichte Aufgabe in 59 Dörfern mit großem Engagement verrichtet haben.
Dann rief die Moderatorin Steffi Neu Minister Uhlenberg und den Präsidenten der Landwirtschaftskammer NRW Johannes Frizen auf die Bühne zur Bekanntgabe der Wettbewerbsergebnisse.

Zunächst wurden die 26 Bronzedörfer und anschließend die 27 Silberdörfer aufgerufen. Der größte Jubel brandete auf, als die 6 Golddörfer genannt wurden. Da zeigte sich, dass viele Vertreter aus den Dörfern ihren passenden Schmuck in Form von Silber- und Goldschleifen vorsorglich schon mitgebracht hatten.
Die 6 Golddörfer, die unser Land im gleichnamigen Bundeswettbewerb 2010 vertreten werden sind:

*WDR-Moderatorin Steffi Neu mit Minister Eckart Uhlenberg und Kammerpräsident Johannes Frizen (re.) geben gemeinsam die Ergebnisse bekannt*

Elsoff, Stadt Berleburg, Kreis Siegen-Wittgenstein; Keppeln, Gemeinde Uedem, Kreis Kleve; Lieberhausen, Stadt Gummersbach, Oberbergischer Kreis; Niederhelden, Stadt Attendorn, Kreis Olpe; Oeynhausen, Stadt Nieheim, Kreis Höxter und Waldfeucht, Gemeinde Waldfeucht, Kreis Heinsberg.

**Mönninghausen, Stadt Geseke und Oberense, Gemeinde Ense wurden je mit einer Silbermedaille für ihre Leistungen belohnt**, die sie schon über Jahre für die Verbesserung der Lebensqualität in ihren Dörfern geleistet haben. Beide Dörfer zeigten sich hoch zufrieden mit diesem Ergebnis und werden sich sicher auf diesem Weg weiter bemühen.

Für die Bekanntgabe der 21 Sonderpreise, die mit Geldpreisen verbunden sind, war das Interesse dann nicht mehr so groß. Unter www.umwelt.nrw.de können alle Ergebnisse, auch die Sonderpreise aufgerufen werden.
Die Preisvergabe erfolgt für Westfalen-Lippe am Samstag, 21. November 2009 in Remblinghausen, Stadt Meschede, Hochsauerlandkreis und am Samstag, 28. November 2009 in Waldfeucht, Kreis Heinsberg.
Nach Abschluss der Veranstaltung sah man die vielen Gruppen bei den vielen Angeboten der lukullischen und landwirtschaftlichen Produkte des Bauermarktes, die alle in der heimischen Region produziert wurden oder auch bei den Tieren in den verschiedenen Ställen.

*Manfred Terbrüggen, Bad Sassendorf*

# DORV-Zentrum Völlinghausen

## Ein Stück Heimat für das Dorf

Im Herbst 2007 hat der Metzger in unserem Dorf seine Pforten geschlossen, und damit war die einzige Möglichkeit dahin, irgendwelche Dinge des täglichen Bedarfs kurzfristig zu kaufen. Statt dessen ist nun immer ein ca. 7 km langer Weg – egal ob nach Sichtigvor oder nach Körbecke – notwendig, um frische Einkäufe oder vergessene/spontane Einkäufe zu tätigen.

Engagierte Bürger haben sich dieses Problems angenommen und weitreichende Recherchen hierzu angestellt. Es wurde eine Machbarkeitsstudie mit objektiv messbaren Daten erstellt, die Bürger wurden nach Ihren Erwartungen hinsichtlich Warenangebot und Dienstleistungen und Sozialleistungen befragt und das finanzielle Engagement möglichst vieler Bürger wurde erbeten. Es wurden mehrere Dorfläden besucht und mit deren Projektmachern über die Realisierbarkeit eines DORV-Zentrums – wie z.B. bereits in Jülich-Barmen seit 2004 erfolgreich bestehend - diskutiert.

Wie sieht nun das Konzept „DORV-Zentrum Völlinghausen“ aus? Es war von Anfang an klar, dass man keinen privaten Investor oder eine Handelskette als Betreiber eines Geschäftes in unserem Dorf finden würde. Also musste durch die Dorfgemeinschaft ein Trägerverein/eine Gesellschaft gegründet werden, die Investitionen durchführt und dieses DORV-

Zentrum betreibt und vor allem – am Leben hält. Dieses ist nur durch eine partnerschaftliche Einstellung vieler Dorfbewohner (ja, wir wollen das!) , durch finanzielles Engagement und viel Überzeugungsarbeit der Projekt-Macher möglich.

Die Lösung mit der Dorfgemeinschaft als Betreiber des DORV-Zentrums ist zwar ein beschwerlicher Weg, bietet aber auch einige Vorteile, da das Waren- und Dienstleistungsangebot nicht allein anhand von Renditegesichtspunkten, sondern an den spezifischen Bedürfnissen des Dorfes ausgerichtet werden kann. Nun klärt sich auch auf, dass „DORV“ kein Rechtschreibfehler oder ein Ergebnis der Rechtschreibreform ist, sondern für „**D**ienstleistungen und **O**rtsnahe **R**undum**V**ersorgung“ steht. Für Völlinghausen ist folgendes 3-Säulen-Modell geplant:

***Grundversorgung***
*Brot/Backwaren*
*Fleisch/Wurst*
*Gemüse/Obst*
*Milchprodukte/Käse*
*Getränke*
*Zeitschriften*
*Sonst. Lebensmittel*
*Non-Food Artikel*

***Dienstleistungen***
*Paketdienst*
*Postwertzeichen*
*Lieferdienst*
*Anträge Gemeinde*

***Sozialleistungen***
*Apotheken-Bringedienst*
*Hol-/Bringedienst*
*Arzt-Sprechstunden*
*Caritas*
*Kegelbahn*
*Steh-Cafe*

Das Vorhaben kann nur erfolgreich sein, wenn das Projekt eine „Wir-wollen-das-Einstellung“ bei möglichst vielen Dorfbewohnern bewirkt. Hierzu war es erforderlich, schrittweise vorzugehen und mit sachlichen Argumenten eine positive Meinungsbildung zu erreichen. Ein zunehmendes Interesse der Dorfbevölkerung drückte sich in den Teilnehmerzahlen an den einzelnen Bürgerversammlungen aus (von anfangs 45 Teilnehmern bis zu über 200 Teilnehmern an der letzten und entscheidenden Versammlung) bis hin zur Vereinsgründung der „DORV-Gemeinschaft Völlinghausen e.V.“ mit 200 Mitgliedern und 46.000 € Einlagen. **Dieses Engagement wurde anlässlich des Südwestfalentages in Soest am 13. September mit der Wahl zum Verein des Jahres 2009 – dotiert mit 5.000 € - belohnt!**

Inzwischen wurde ein geeignetes Objekt für ein derartiges DORV-Zentrum angeboten: Die Eigentümer der Gaststätte wollen Ende 2009 den Betrieb aufgeben. Neben einem Dorfladen können für eine Zweit-Arztpraxis entsprechende Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt werden, die vorhandene Kegelbahn soll möglichst erhalten und für die „Dorfkommunikation“ soll ein Stehcafe eingerichtet werden. Die notwendigen Umbaumaßnahmen mit den daraus resultierenden Kosten wurden geplant, die erforderlichen Investitionen für Ladeneinrichtung und -ausstattung berechnet und darauf aufbauend eine Wirtschaftlichkeitsrechnung erstellt. Auch wenn ein Investitionsrahmen von insgesamt ca. 86T € - neben ca. 250 Stunden Eigenleistungen - zu stemmen ist, sind gute Voraussetzungen gegeben, im Dorf die Infrastruktur nachhaltig zu verbessern – getragen von vielen Bürgern des Dorfes! Geplanter Eröffnungstermin des DORV-Zentrums Völlinghausen ist Ende März/Anfang April 2010.

Wir hoffen, mit unserem Projekt auch andere Orte zur Nachahmung zu animieren. Erste Nachfragen lassen ein Interesse hieran erkennen.

*Rainer Norbisrath, Möhnesee-Völlinghausen*

# De Kau wäd melk

Im Berre tiegen suiner Sätte
schlöpt Hennerich gans fast un nette.
Hai schnorket, dat met biuten häört,
wat Sätte iähre Riuhe stört.
Se kann nit liggen, wat ies blöos loß?
Un Hennerich dai saget un schöppet ä´n Foß.
Se schubbelt un jueket sich unner de Talge
Un hiät söo´ne wahne Unriuhe im Balge.
Gistern aowend bui Boier un Klaoren
Was´t Hennerich en Lück loate wuren.
Un kümmet hai hoime, hiät sick ennen fangen,
ies im Berre miet iähme nicks antefangen.
Sätte is luinsk, de Sake is mau,
Dau drägget se iähme ionfach en Ächsen tau.
Äs se niu säo grare ies am Inschloapen dran,
dau häört se wat, biuten schlätt de Ruie an.
Oiner löppet in Holsken, de Huofpaote goit,
Dao kloppet wai:“Hennerich, iek segge Beschoid,
Hennerich, staoh op, kumm gaue un help,
nao Schulten Franz, de Kau wäd melk.
Se blare säo wahne, hai koik donoh,
Dao was de oiste Blaose all do.“
„Hennerich“, schennt Sette, „niu staoh wanners op,
dann wäste ock wuier klaor im Kopp.“
Hennerich trecket sick de Bückse un´t Wammes an
Un löppet, wat hai man läopen kann.
De Lucht is klaor, et löchten de Stären,
dat dai Kögge mait ümmer det nachts melk wären!
Bui Schulten is Lecht, hai goit in´n Stall,
üöwern Kauschiet kümmete gluiks te Fall.
Ne schieterigge Bückse,. süß ies nicks passoiert,
miet´m Sträowisk wät das wuier kuroiert.
Se lachet ne iut, dat ies wuoll nit schoin,
de annern Naowers sind äok all biunoin.
Dai Kau dai hiät säon wahnen Balg,
dat giet gans sieker en Ossenkalf.
Dai Sake ies aower nao nit geklärt,
dat Kalf, dat ligg doch nit verkärt?
Huier helpet kain Locken un kain Flaiten,
me mat dai Sake unnersaiken.
Hennerich krempelt sick de Moggen op
Un tässet ock würklich diem Kalf suinen Kopp.
Äok de Vüörschuoken ligget richtig,
niu ies dat annere män half säo wichtig.
Dat aolle Doier gäot aower nit liggen,
dao helpet bläos, in de Hänne spiggen
un dat Kauvoih op de Suite schmuiten.
Niu fänget se äok nao an te schuiten.
Allet briuket suine Tuit
un dann ies et äök säowuit.
Alle tehäope trecket am Strick,
un bius hiät se´ t ächter sick.
Dat Kälfken, dat is witt un schwatt,
suin Felleken ies säö schoin glatt.
Wat mäckt et niu bläos füör Geschichten?
Versöcht all gluiks sick opterichten.
Alle frögget sick üöwer dat klaine Duier,
et wät en bietken nao bekuiert.
Dann segg Schulten Biuer:“ Niu kummet ois rin,
un ieck gaite ugge allen ois oinen in.
Op oinem Schuoken kann me nit staohn,
dann könnvi geträost wuier int Berre gaohn.“
Äok Hennerich is fräo, dat de Sake geng glatt,
un mäket sick faotsen nao hius op´n Patt.
Hai harr sick säo grare de Bückse iuttrocken
un et Berrelaken üöwert Gesichte trocken,
Dao schrigget suine Aolske gans verschrocken:
„Käl, wat hiäste füör kaolle Schuoken.“
Aower Sätte hiät doch en guet Gemaite,
se wiämet Hennerich de uiskaollen Faite.
Daobui goit et iähr nit bläos üm suine kaollen Kwanten,
se hiät iähre oigenen Ächtergedanken.
Nao ´ner Wuile sind de Faite wame,
un Hennerich hält suine Sätte im Ame.
Ächterm Fister dao huilet de Ruie,
in d´r Kammer dao knacket de Berrestuie.
Bui diem Spielwiärk ies Sätte gar nit säo ohne,
bläos Hennerich kümmet rainewiäg iut´m Ohme.
Sätte glünekert un Hennerich hächt,
säo kämen se baide tau iährem Rächt.

## Verfasser des vorstehenden plattdeutschen Gedichtes: Fritz Oberhoff,

11.07.1914 – 19.05.1987, geboren und aufgewachsen in einer Meckingser Zimmermannsfamilie, dessen Eltern und Nachbarn ausschließlich Soester Platt sprachen. (Kinder hatten damals in der Schule Schwierigkeiten, Hochdeutsch zu lernen.) Als er nach der Schule eine Setzerlehre beim Soester Anzeiger absolvierte, „schmuggelte“ er bereits erste eigene Artikel in die Zeitung. Der Zeitung blieb er sein Leben lang als freier Mitarbeiter treu, auch später als Versorgungsbeamter und Pensionär. Ihn faszinierte die „Mäoersproake“, mit der man mit wenigen Vokabeln eigentlich alles ausdrücken konnte. In seinen oft selbst erdachten Geschichten kam immer wieder die alte Bauernschläue und der trockene Humor der Bördebewohner zum Ausdruck.

*Hans Oberhoff, Soest-Meckingsen*

# Die Eisenbahnen im Kreis Soest

**1. Ausgangslage**

Die zunehmende Industrialisierung im Bergisch-Märkischen Raum, im Tal der Ruhr und im Sauerland führte zu Beginn des 19. Jahrhunderts überall zu erheblichen Transportproblemen. Die Transportkette vom Rohstoffvorkommen über die Fertigung bis zum Verbraucher verlangte dringend nach einer kostengünstigen Transportmöglichkeit. Schienenbahnen waren in den Zechen und Fabriken nichts neues. Lediglich die Art des Antriebes war noch nicht zufriedenstellend gelöst. Menschenkraft und Pferde bzw. Ochsen brachten keine zufriedenstellende Lösung. Erst die Erfindung der Dampfmaschine bzw. der Dampflokomotive brachte den Durchbruch. Nachdem im Jahr 1829 George Stephenson diese Maschine erstmals in England fahren ließ, war der Weg geschaffen für eine Revolution im Transportwesen.

**2. Die ersten Eisenbahnen**

Es dauerte dann allerdings noch sechs Jahre, bis die erste dampfbetriebene Eisenbahn auf deutschem Boden ihren Betrieb aufnahm. Dies geschah am 7. Dezember 1835 zwischen Nürnberg und Fürth. Die Wagen des ersten Zuges glichen sehr stark einer umgebauten Kutsche. Die Strecke von Nürnberg nach Fürth war mit 6 km eher eine Ausstellungsbahn Die erste Fernbahn in Deutschland mit 117 km war die Strecke von Leipzig nach Dresden, die 1839 auf voller Länge fertiggestellt wurde. Damit setzte in Deutschland ein richtiger Eisenbahnboom ein.

Der Nationalökonom Friedrich List hatte bereits 1833 ein Eisenbahnnetz für Deutschland entwickelt und veröffentlicht.

Zu diesem Zeitpunkt kamen vielfach die Rohstoffe noch mit Pferde- und Ochsenkarren zu den Fabriken. Der Abtransport der Produkte verlief nicht anders. Erschwerend kam hinzu, dass praktisch kein brauchbares Straßenetz vorhanden war, was unabhängig von der Jahreszeit und der Witterung einen kontinuierlichen Transport der Güter möglich machte. Erst ab 1815 begann der Preußische Staat mit dem Bau von Chausseen.

Bereits 1825 veröffentlichte der Industriepionier Friedrich Harkort aus Wetter an der Ruhr einen Vorschlag für eine Rhein-Weser-Bahn. Lange Zeit hatte er sich schon darüber geärgert, dass die Produkte auf dem Weg zur Nordsee durch die hohen Zölle der Niederländer verteuert wurden. Er wollte einen Zugang zur Nordsee ausschließlich über deutschen Boden. Daher lag es nahe, eine Bahn zumindest bis zur Ems, besser aber zur Weser zu bauen. Harkort verfolgte diesen Plan weiter, obwohl er seiner Zeit weit voraus war. Er erreichte, dass der Westfälische Provinziallandtag im Jahre 1831 sich mit dem Projekt befasste. Sein Plan, den er dort vorlegte, sah vor, in einer ersten Stufe

eine Bahn von Minden nach Lippstadt zu bauen. Ab Lippstadt wäre die Lippe als Transportweg zum Rhein denkbar gewesen. Als vier Jahre später die erste Eisenbahn auf deutschen Boden zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet wurde, bekam die Vision des deutschlandweiten Eisenbahnnetzes wieder enormen Auftrieb. Dies ausnutzend wurde im September 1836 die Rhein-Weser-Eisenbahn-Aktiengesellschaft gegründet. Diese verfolgte eine Strecke von Köln über

Der Nachbau der ersten deutschen Lokomotive, der Adler fährt hier aus Anlass des Jubiläums 150 Jahre Deutsche Eisenbahn in Köln-Mülheim im Jahr 1985. Deutlich sieht man den Größenunterschied zu den heutigen Bahnen.
*Foto: Raimund Burkert*

Witten, Unna, Werl, Soest, Lippstadt, Wiedenbrück, Gütersloh und Bielefeld nach Minden. Als Alternative galt die dann auch später gewählte Strecke über Dortmund, Hamm, Ahlen und Bielefeld. Am 9. März 1845 entschied der damalige König von Preußen, dass die Bahn über Hamm und Ahlen gebaut werden sollte. Zeitgleich mit dem ablehnenden Bescheid für die Hellwegstädte kam vom preußischen Staat die Zusage, „ersatzweise“ die Kasseler Bahn über Lippstadt und Soest nach Hamm zubauen.

**3. Eisenbahnen im Kreis Soest**

Diese wurde dann auch bald in Angriff genommen und am 4. Oktober 1850 als Westfälische Eisenbahn zwischen Paderborn und Hamm eröffnet. Dies war die erste Eisenbahn auf dem Gebiet des heutigen Kreises Soest.
Erst fünf Jahre später, am 9. Juli 1855, konnte die Bergisch-Märkische Eisenbahn die Strecke von Dortmund über Unna und Werl nach Soest eröffnen.

Wickede musste sogar noch weitere 15 Jahre warten bis am 1. Juni 1870 die Obere Ruhrtalbahn von Schwerte kommend zumindest bis Arnsberg eröffnet wurde.
Damit war die erste euphorische Phase in der Region Soest vorbei. Weitere Strecken waren zunächst nicht von den bisher hier tätigen Bahngesellschaften geplant. Die großen Magistralen, die auch wirtschaftlichen Erfolg versprachen, waren fertig. Dass darüber hinaus die eine oder andere Gemeinde zu diesem Zeitpunkt nicht angeschlossen war, führte zwangsläufig zu großen Problemen. Eine solche Stadt war Warstein. Nach Fertigstellung der Bahnlinie von Soest nach Kassel hatten die umliegenden Städte einen eindeutigen Wettbewerbsvorteil. Dies führte dann in den 1860er Jahren zur Abwanderung ganzer Betriebe. Franz Anton Wilhelm Bergenthal einer der wichtigsten Unternehmer in Warstein verlegte zwischen 1860 und 1863 sein Stahl- und Walzwerk nach Soest. Die Brüder Anton und Theodor Linhoff aus Belecke verlegten ihr Puddel- und Walzwerk nach Lippstadt. Aber nicht nur die Fabriken verließen das Möhne- und Wästertal, sondern vor allem die Menschen, die jetzt in den besser erschlossenen Gebieten ihre Zukunft sahen und fanden.

**4. Die eher kommunalen Gesellschaften**

Gegen Ende der 1870er Jahre kam Bewegung in die Eisenbahnlandschaft. Der preußische Staat übertrug die Zuständigkeiten für das Verkehrswesen auf die Provinzen, die örtlichen Initiativen näher standen. Darüber hinaus wurde die gesetzliche Möglichkeit geschaffen, Eisenbahnstrecken wesentlich preiswerter zu bauen.
Zum einen wurde am 14. Juni 1878 eine Bahnordnung für die Bahnen untergeordneter Bedeutung erlassen. Wesentliche Einsparmöglichkeiten bestanden danach in der Eingleisigkeit von Bahnlinien, engeren Kurvenradien, leichterem Oberbau und einfacheren Lokomotiven. Dafür wurde die Geschwindigkeit auf 30 km/h auf freier Strecken begrenzt und bei Mitbenutzung von Straßen auf lediglich 20 km/h. Diese Nebenbahnen wurden aber den Hauptbahnen rechtlich weitgehend gleichgestellt. Diese auch als Sekundärbahnen bezeichneten Bahnen sind nicht zu verwechseln mit den Kleinbahnen, auch Tertiärbahnen genannt, die nach 1892 auf der Basis des in dem Jahr erlas-

senen preußischen Kleinbahngesetzes errichtet wurden.

**5. Die WLE**

1878 legte in Warstein ein Komitee die Denkschrift über die Anlage und Rentabilität der Warstein-Lippstädter Secundär-Bahn vor. Vorsitzender dieses Komitees war übrigens der soeben genannte Franz Anton Wilhelm Bergenthal. Damit begann eine Entwicklung, die der WLE ihre spätere Größe ermöglichte. Am 22. November 1881 konnte in Anröchte die „Warstein-Lippstadter Eisenbahn-Gesellschaft“ – man achte auf das a in Lippstadter, das fälschlich häufig als ä geschrieben wird - gegründet werden. Diese Gründung ermöglichte dann den Bau der Bahnlinie zwischen beiden Städten, die am 1. November 1883 eröffnet werden konnte. Schon bald stellte sich heraus, dass die Erwartungen in die neue Bahn mehr als erfüllt angesehen werden konnte. Es wurden Gewinne eingefahren, die vorgesehene Dividende konnte gezahlt werden. Die Gewerbebetriebe entlang der Strecke konnten ihre Position stabilisieren.

Bahnhof Thomätor in Soest

Bereits vor der Eröffnung der ersten WLE-Strecke gab es Bemühungen im Möhnetal, eine Bahnlinie von Belecke nach Brilon zu bauen. Die beiden Städte Brilon und Rüthen stellten den Antrag an die Regierung in Berlin, der jedoch abgelehnt wurde mit dem Hinweis, dass dafür die WLE zuständig sei.

Zwischendurch konnte am 25. Juni 1887 die Eröffnung der Rhedaer Bahn von Lippstadt über Rheda und Warendorf nach Münster gefeiert werden. Seit längerer Zeit hatte sich mit der Preußischen Staatseisenbahn (PrStE) mal wieder eine Staatliche Bahn engagiert. Das gleiche galt für die Bahn von Geseke nach Büren ins Almetal. Diese wurde am 1. Juli 1900 ebenfalls von der PrStE eröffnet, nachdem diese zur gleichen Zeit die durchgehende Almetalbahn von Paderborn über Büren und Brilon-Stadt eröffnete.

1886 wurde in Soest ein Komitee gebildet mit dem Ziel, eine Eisenbahn von Soest über den Haarstrang nach Uelde (heute Gemeinde Anröchte) mit Anschluss an die WLE-Strecke zu bauen. 1890 bildete sich dann im Möhnetal ein Komitee für den Bau einer Bahnlinie von Belecke über Niederense nach Werl. Letztendlich war das Ergebnis die am 1. Dezember 1898 eröffnete WLE-Strecke von Belecke nach Brilon-Stadt und genau ein Jahr später die Eröffnung der WLE-Strecke von Soest über Niederbergheim nach Belecke.

Bereits 1896 änderte die WLE ihren Namen, ohne die Initialen ändern zu müssen. Für die geplanten Ausweitungen des Streckennetzes

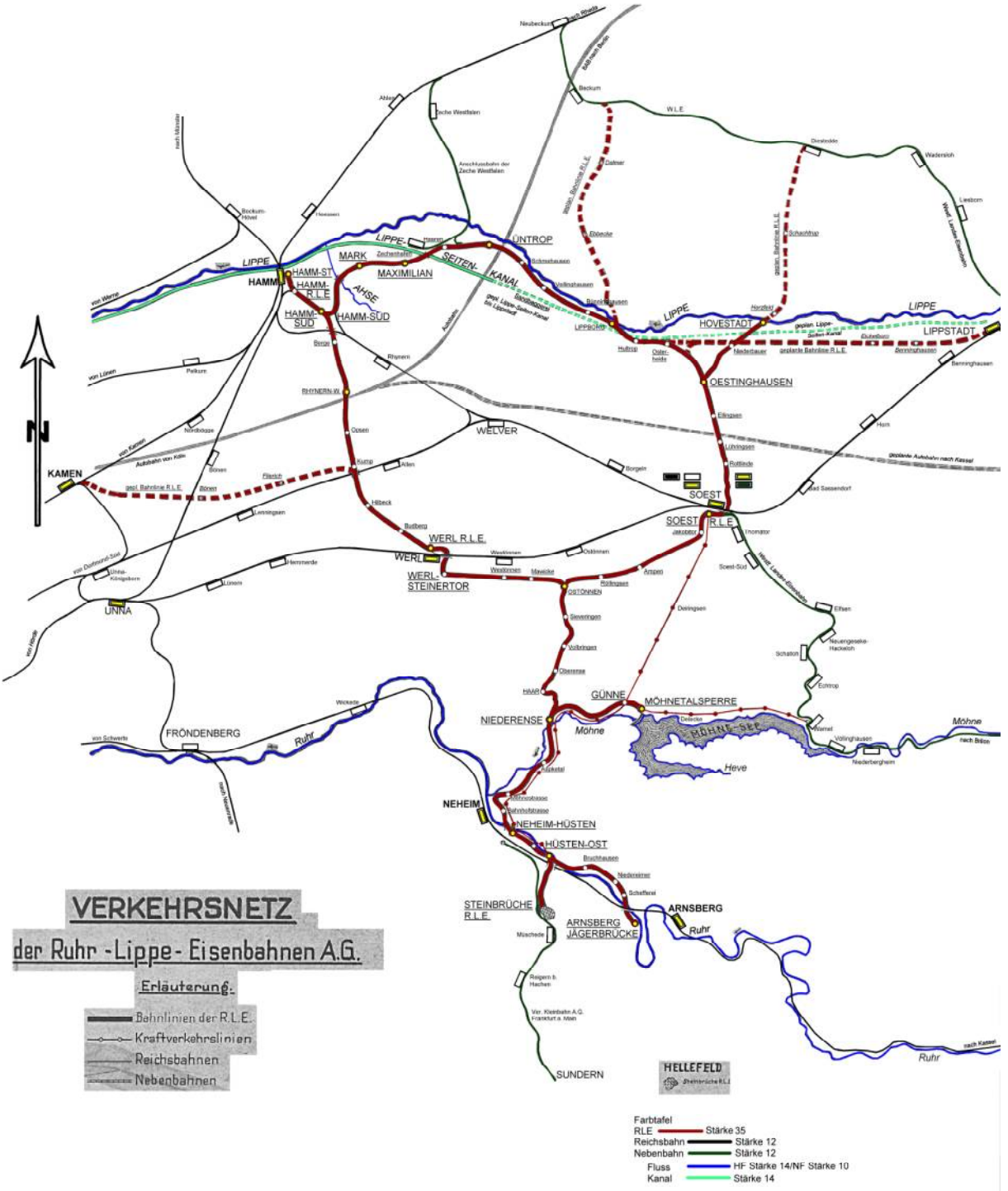
In Lippstadt benutzte die WLE den Bahnhof der Bundesbahn mit. Hier ein Foto aus dem Jahre 1967

nach Beckum und Warendorf war der Name nicht mehr aktuell. Um die Initialen nicht ändern zu müssen, wurde als neuer Firmenname „Westfälische Landeseisenbahn-Gesellschaft gewählt. Diesem stimmte der preußische König am 16. Dezember 1896 zu.
Sämtliche Planungen und Baumaßnahmen entstanden zu einer Zeit, als die Erfindung des Automobils zwar unmittelbar bevorstand, jedoch die wenigsten davon wussten. Daher ist auch zu verstehen, dass jedes Dorf seinen Bahnanschluss haben wollte. Die dampfbetriebenen Züge waren zu dieser Zeit die schnellsten Verkehrsmittel, auch wenn es sich um Sekundär- oder sogar Tertiärbahnen handelte.

**6. Die RLK**

Nach Verabschiedung des Kleinbahngesetzes im Jahr 1892 gab der Kreis Soest ein Gutachten in Auftrag, das für das Kreisgebiet ein Netz von Kleinbahnen auf seine Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit untersuchen sollte. Der Gutachter empfahl im Jahre 1893 den Bau eines Netzes von 145 km Länge. Am 12. Dezember 1894 beschloss der Soester Kreistag den Bau einer Kleinbahnlinie von Hovestadt über Oestinghausen nach Soest und weiter über Ampen nach Ostönnen, wo sich die Linie in einen Ast nach Werl und eine Strecke über den Haarstrang nach Niederense und weiter das Möhnetal hinab über Neheim bis zum gemeinsamen Bahnhof der bis 1942 jeweils selbstständigen Gemeinden Neheim und Hüsten auf Hüstener Gemeindegebiet. Die Gesamtlänge dieser Strecken betrug 44,6 km.
Im Jahr 1910 wird die Strecke von Niederense nach Günne bis zur Baustelle der Talsperre eröffnet. In erster Linie wurden hier auf dieser Strecke die 300.000 Kubikmeter Stein aus dem eigenen Steinbruch der RLK zur Baustelle der Möhnestaumauer gebracht. Zeitweise ging die Bahn sogar bis zur Baustelle der Delecker Brücke. Die RLG betrieb neben dem Steinbruch in Hüsten-Müschede auch mehrere Sandbaggereien in der Lippe zwischen Hovestadt und Büninghausen. So brachten die Güterzüge der RLK Sand in das sandarme Ruhrtal und brachten auf dem Rückweg Steine für das gesteinsarme Lippetal. Zeitweise waren dies 50 % der Tagesfracht.
Die deutlichen Vorteile einer Kleinbahn im Hinblick auf die Kosten zeigten sich allerdings im Laufe der Zeit des echten Betriebes von ihrer Kehrseite. Mit einer Spurweite von nur 1.000 mm kann man die Eisenbahnstrecke günstiger trassieren. Güterwagen von der Reichsbahn (Spurweite 1.435 mm) konnten nur mit Hilfe von sogenannten Rollböcken befördert werden. Dies bedeutete ein Geschwindigkeit von maximal 10 km/h. Alternativ war das Umladen, was im Laufe der Zeit bei steigenden Lohnkosten kaum zu vertreten war. Man begann daher schon im Jahr 1913 die ersten Strecken auf Normalspur umzuspuren.

Kleinbahn in Werl, Steinertor, mit Firma Wulf-Hefe im Hintergrund




Das geplante und teilweise gebaute Verkehrsnetz der Ruhr-Lippe-Kleinbahn. Eingezeichnet ist auch die geplante Erweiterung des Lippe-Seitenkanales bis Lippstadt, mit einem Hafen für die RLK in Hofestadt.
*Überarbeiteter Plan von Jürgen Riedel*

## 7. Was ist aus den Strecken geworden

**4. Oktober 1850 – Strecke Hamm – Soest – Lippstadt – Paderborn (WE)**
Die Bahn endete zunächst in Paderborn. Am 21. Juli 1853 wird Warburg erreicht. Von hier bestand seit 1851 bereits die Weiterführung nach Kassel.
Situation heute: Die Strecke ist zweigleisig und seit Anfang der 70er Jahren elektrifiziert. Seit der deutschen Wiedervereinigung ist sie Teil der sogenannten Mitte-Deutschland-Verbindung von Düsseldorf nach Gera und Chemnitz. Ziel war eine Ausbaustrecke auf der u.a. zwischen Hamm und Paderborn IC und ICE-Züge mit 200 km/h fahren sollten. Für diesen Ausbau wurde die Strecke ein Jahr gesperrt. Mittlerweile ist klar geworden, dass in Zukunft so gut wie keine Fernverkehrszüge mehr dort fahren. Den Nahverkehr bedient seit 2008 die Eurobahn, eine Tochter der Französischen Staatsbahn. Darüber hinaus hat die Strecke wieder große Bedeutung im Güterverkehr.

**9. Juli 1855 – Strecke Dortmund – Unna – Werl – Soest (BME)**
Ursprünglich wurde diese Strecke als Dortmund-Soester Eisenbahn eröffnet und dann später von der Bergisch Märkischen Eisenbahn übernommen. Zeitweise war die Strecke Bestandteil von einigen Schnellzugverbindungen. Die Strecke ist zweigleisig und seit den 1970er Jahren elektrifiziert. Heute wird sie alle 30 Minuten von Regionalbahnen der Eurobahn bedient. Außerdem befahren Güterzüge diese Strecke.

**1. Juni 1870 – Strecke Schwerte – Wickede – Arnsberg (BME)**
Am 18. Dezember 1871 wurde die Strecke bis Meschede, am 1. Juli 1872 bis Bestwig und am 10. Februar 1873 bis Warburg verlängert. Sie ist überwiegend zweigleisig und wird von Dieseltriebwagen der DB bedient. Sowohl Regionalbahnen, als auch Regionalexpresszüge fahren auf dieser Strecke zum Teil bis Winterberg und auch bis Kassel.

**15. Mai 1876 Welver . Unna-Königsborn – Dortmund-Süd (WE)**
Diese Strecke war als zusätzliche Zufuhrstrecke zum Rangierbahnhof Soest aus dem östlichen Ruhrgebiet gedacht. Das Teilstück Unna-Königsborn - Welver ist schon lange stillgelegt. Von Königsborn in Richtung Dortmund-Süd wird die Strecke von der Rhein/Ruhr-S-Bahnlinie 4 benutzt. Die Strecke ist elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut.

**31. Oktober 1883 – Strecke Warstein – Lippstadt**
Der Personenverkehr wurde im Jahr 1975 eingestellt. Heute befördern die schweren Lokomotiven der WLE auf dieser Strecke Kalksteine, Kalkmehl und Bier einer ortsansässigen Brauerei, wobei die Kalksteine überwiegend nach Ennigerloh, das Kalkmehl nach Duisburg und das Bier nach Berlin, München und Verona transportiert wird. Die Personenbeförderung hat die SchnellBuslinie S60 im Stundentakt übernommen. Deren Fahrzeiten liegen mit 44 min. deutlich unter den Werten des Eröffnungsfahrplans. Damals waren es noch 103 min.
Die andere Strecke der WLE im Kreis Soest, die Strecke Soest – Belecke – Brilon ist ebenfalls für den Personenzugbetrieb seit dem 28. Mai 1960 stillgelegt. Im Güterverkehr sind noch zwei Abschnitte befahrbar. Der erste Abschnitt Rüthen – Belecke hat in den Jahren nach dem Wirbelsturm Kyrill wichtige Dienste bei der Räumung der Wälder geleistet. Der zweite Abschnitt liegt in Soest. Dort wurde der 3,7 km lange Abschnitt Soest Bf. bis in das Industriegebiet Südost im Oktober 1973 der RLG übertragen. Bis Ende 1987 hatte die RLG eine eigene Diesellok in Soest stationiert. Seitdem hat DBCargo die Bedienung übernommen. Mittlerweile ist es lange her, dass die Bahnstrecke ihre letzte Zugfahrt hatte. Auf der Bahntrasse zwischen Soest und Brilon-Stadt ist im Laufe der Zeit ein beliebter Fernradweg entstanden. Das ist auch nötig, denn selbst für den Bus war die Nachfrage zwischen Rüthen und Brilon-Scharfenberg zu gering, sodass diese Verbindung im Busverkehr eingestellt wurde.

**25. Juni 1887 Strecke Lippstadt – Rheda – Warendorf – Münster (PrStE)**
Die Bahnlinie ist zwischen Wiedenbrück und Lippstadt Nord stillgelegt und zum Teil abge-

baut. Der Personenverkehr wurde zwischen Rheda und Lippstadt bereits am 30. November 1979 eingestellt. Am 3. März 1985 baute die DB die Gleise zwischen Benteler und der Fa. Kisker an der Wiedenbrücker Straße in Lippstadt ab. Lange Zeit stand in Bad Waldliesborn ein alter DB-Schienenbus als Buchhandlung auf der alten Trasse. Seit dem 27. Mai 1990 sind auch die Gleise zwischen Benteler und Wiedenbrück verschwunden. Heute wird die Strecke durch die Westfalenbuslinie R11 bedient. Zwischen Münster und Rheda fährt die Nordwestbahn.

**01. Mai 1898 Strecke Hüsten – Neheim - Niederense – Ostönnen – Soest – Oestinghausen – Hovestadt**.

Die Strecke wurde in Meterspur gebaut. Außerhalb der Ortslagen verlief die Strecke mit

Streckensuche bei der Kleinbahn

Ausnahme der Querung des Haarstrangs parallel zu den Landstraßen. In vielen Orten dagegen, die durchquert wurden, musste der Zug auf der Fahrbahn des Straßenverkehrs fahren. Dies war z.B. in Ampen der Fall und ebenso in Neheim. Das war dann nach dem zweiten Weltkrieg auch der entscheidende Punkt bei der Frage der Konzessionsverlängerung. Die Bürger waren mit steigender Individualmotorisierung der Auffassung, dass eine solche Bahn nicht mehr zeitgemäß war, zumal sie in den Ortslagen maximal 24 km/h fahren durfte. Darüber hinaus hat der Bus eine wesentlich dichtere Haltestellenfolge und lässt sich flexibler an die veränderten Siedlungsstrukturen anpassen.

Der Personenverkehr der RLE, wie sie seit 1939 hieß, wurde 1952 eingestellt und 1953 abgebaut. Lediglich die Anschlussbahn in Soest zum Gelände der Fa. Mielke am Schützenhof und in Werl von der Bundesbahnübergabe zur Hefefabrik Wulf blieben noch ein paar Jahre. Die Soester Bahn mit Meterspur konnte die Güterwagen nur auf Rollböcken mit 10 km/h durch die Stadt befördern. Die Werler Strecke dagegen wurde zwischen der DB-Übergabe und der Fabrik am Steinertor mit einer dritten Schiene versehen, sodass man auch mit Normalspurzügen fahren konnte.

Heute besteht parallel zur damaligen Strecke mindestens ein Stundentakt mit den verschiedensten Linien. Lediglich zwischen Oestinghausen und Uentrop werden die Fahrgäste mit bedarfsgesteuerten TaxiBussen befördert. Der Abschnitt Welver-Ramesohl bis Lippborg-Heintrop sollte Ende der 1980er Jahre wegen seines hohen Defizits stillgelegt werden. Stattdessen wurde er an die Museumseisenbahn Hamm verkauft, die ihn museal erhalten..

Im Jahr 1908 wurde wegen des geplanten Baus der Möhnetalsperre die Bahnlinie von Niederense nach Günne bis zur heutigen Sperrmauer verlängert, zeitweise sogar bis zur Baustelle der Delecker Brücke. Das Steinmaterial für die beiden Großbaustellen stammte nämlich aus dem RLE-eigenen Steinbruch in Müschede. Rund 300.000 Kubikmeter wurden geliefert. Nach Fertigstellung der Sperrmauer setzte an Sonn- und Feiertagen ein Boom ein. Für den Ausflugsverkehr war die Talsperre der Höhepunkt. In den übrigen Zeiten gab jedoch auf der Relation Niederense – Günne kaum Nachfrage. Mittlerweile wird dieser Abschnitt gar nicht mehr bedient mit Ausnahme des Fahrrad-Busses, der an Sonntagen in der warmen Jahreszeit Soest mit Endorf verbindet.

**1. Juli 1900 Strecke Geseke - Büren**

Hier gibt es schon seit 1952 keinen Personenverkehr mehr. Im Güterverkehr dient die Stre-

cke noch als Industriegleis zur Anbindung der Zementwerke im Süden der Stadt.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die ersten großen Bahngesellschaften im Kreis Soest die richtige Einschätzung hatten. Die ersten gebauten Bahnlinien sind auch die, die heute noch betrieben werden.
Dieser Beitrag zur Heimatforschung konnte das Thema nur in „D-Zugtempo“ anreißen. Wer mehr darüber wissen möchte, sei auf die Geschichte der Westfälischen Landes Eisenbahn verwiesen. Unter dem Titel „Von Warstein bis ins Münsterland" haben der frühere Eisenbahndirektor der WLE, Josef Kückmann und Dr. Burkhard Beyer von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) ein Buch geschrieben, das auch links und rechts der WLE schaut und vor allem historische Hintergründe erläutert. Diesem Buch sind viele Informationen, die ich verarbeitet habe, entnommen. Da wird es das Buch, das ich selber im Jahre 2010 herausbringen will, schwer haben, daneben zu bestehen. Das geplante Werk soll die Firmengeschichte der Ruhr-Lippe-Eisenbahnen mit einem starken Akzent auf dem Busverkehr erzählen.

*Raimund Burkert, Soest*

# Wir trauern um Ursula Witte

Erst im Herbst 2008 war Ursula Witte zur Ortsheimatpflegerin von Lohne ernannt worden. Sie nahm dieses Amt freudig an und hatte

auch schon reichlich Ideen, dieses sinnvoll zu gestalten. Ihre Liebe galt aber schon lange vorher ihrer Lohner Heimat, was man auch in ihrem Buch "Kleine Plaudereien über Lohne" nachlesen kann.
Noch im Januar 2009 nahm sie am Seminar zur Geschichtsforschung über die Bördedörfer teil, musste aber wegen ihrer plötzlichen Krankheit die Teilnahme abbrechen und verstarb sehr plötzlich am 24. Juni 2009.
Neben der Liebe zu ihrem Wohnort Lohne war Ursula Witte aber auch seit 1979 politisch aktiv. Sie war lange Jahre Kreistagsmitglied und Vorsitzende der FDP in Bad Sassendorf. Im Gemeinderat kümmerte sie sich im Bau-, Schul-, Kultur- und Sozialausschuss um das Wohl der Bürger.
*P.S.*

# Der neue Hellweg-Pilgerweg Höxter - Soest - Bochum

**Auf Anfrage teilt mir die Projektleiterin bei der Altertumskommission, Frau Spichal, am 20.10.2009 folgendes mit:**

*"Die Eröffnung soll am 24. März 2010 in Soest stattfinden. Angedacht ist eine Veranstaltung, die mit einer ökumenischen Andacht beginnt, ein kleines Stück über den Pilgerweg in Soest führt, und dann mit einem Imbiss endet. Der LWL-Direktor Professor Kirsch hat seine Anwesenheit bereits zugesagt.*
*Über reges Interesse und Beteiligung vor Ort würden wir uns natürlich freuen.*
*Der SGV ist von uns mit der Beschilderung beauftragt worden. Vermutlich läuft gerade das Genehmigungsverfahren. Ich befürchte aber, dass das Anbringen der Schilder witterungsbedingt erst im nächsten Jahr erfolgen kann.*

*Der Verlauf des Weges bleibt, abgesehen von kleinen Änderungen, weitgehend so bestehen, wie im Vorfeld besprochen. Die einzige markante Änderung hat sich im Bereich Paradiese ergeben. Aus Gründen der Wandersicherheit haben wir uns entschlossen, den Weg nicht über Paradiese zu führen. Das ehemalige Kloster wird aber als Sehenswürdigkeit im Führer angegeben, so dass alle Interessenten darauf aufmerksam werden".*

Ich hatte im Vorfeld Frau Spichal gebeten, beim Ablaufen der geplanten Route auch Ortsheimatpfleger, Heimatvereine oder Ortsvorsteher einzubinden. Dies ist leider nicht geschehen. Insofern befürchte ich, dass manche erwähnenswerte geschichtliche Stelle im Führer nicht auftaucht.

Bei einer zufälligen Diskussion über den Pilgerpfad wurde angeregt, am Eröffnungstag so etwas wie eine Sternwanderung zu veranstalten, d.h. interessierte Wandergruppen aus dem Westen und Osten, vielleicht auch aus Norden und Süden, treffen sich zeitgleich z.B. am Osthofentor zur Eröffnungsfeier. Ich möchte die entsprechenden Heimatvereine und Leute ermuntern, darüber nachzudenken! *P.S.*

In Erwartung der Eröffnung des Pilgerweges haben Ortsheimatpfleger Willi Sasse und seine Freunde auf dem historischen Hellweg zwischen Mawicke und Westönnen, am sog. Scheidedorn, bereits diese einladende Raststätte angelegt. Interessant ist der Grünsandstein vor dem Kreuz mit der eingemeißelten Pilgermuschel

# Drei neue Ortsheimatpfleger im Kreis Soest

Nachdem im Jahre 2008 bereits zehn neue Ortsheimatpfleger benannt worden waren, konnten in diesem Herbst drei weitere geeignete Personen gewonnen werden.
Durch den Tod von Ursula Witte wurde das Amt in Sassendorf-Lohne vakant. Hier wurde der Heimatfreund Axel Droste angesprochen. Er klärte sich spontan bereit, die Heimatarbeit in Lohne weiterzuführen.
Für Bettinghausen wurde Ulrich Dalhoff, der sich bereits seit langer Zeit mit Höfeforschung befasst, für dieses Amt gewonnen. Beiden wurden am 29. Oktober 2009 in einer kleinen Feierstunde beim Bürgermeister der Gemeinde Bad Sassendorf die Urkunden überreicht.

Ebenfalls neu im Kreise der Ortsheimatpfleger ist Rainer Geesmann in Rüthen-Kallenhardt. Er fiel durch seine bereits bisher für Kallenhardt geleisteten Heimatarbeiten auf. Ihm wurde ebenfalls in einer kleinen Feierstunde beim Bürgermeister in Rüthen am 2. November 2009 die Ernennungsurkunde überreicht.
Wir beglückwünschen die neuen Ortsheimatpfleger zu ihrem Ehrenamt und hoffen, dass sie lange Zeit Spaß und Erfolg bei ihrer Tätigkeit haben.

Axel Droste
Ortsheimatpfleger
für Lohne

Ulrich Dalhoff
Ortsheimatpfleger
für Bettinghausen

Rainer Geesmann
Ortsheimatpfleger
für Kallenhardt

# Neolithische Großsteingräber im Kreis Soest

Der Hellwegraum ist bekannt für einige spätneolithische Großsteingräber. An einem bekannten Fundplatz östlich von Soest konnten mittels geophysikalischer Prospektionen weitere Gräber erkannt werden. Seit 2008 gräbt die LWL-Archäologie, Außenstelle Olpe, zusammen mit Studenten der Westfälischen Wilhelms-Universität, an diesem Ort. Der Kreisheimatpfleger, auf die Grabungsfelder aufmerksam geworden, konnte mit der Grabungsleiterin, Frau Dr. Kerstin Schierhold, kurzfristig einen Besichtigungstermin für eine beschränkte Anzahl von Heimatfreunden bei laufender Grabung arrangieren.

Bei den Ausführungen von Frau Dr. Schierholt bekamen die Anwesenden einen spannenden Einblick in die Kultur der Jungsteinzeit. Die Besucher stellten so manche Frage zur Kultur des Neolithikums, einige konnte Frau Dr. Schierholt aber noch nicht beantworten, dies sei erst am Ende der Grabungen möglich. Die Grabungen sollen 2010 fortgesetzt werden.

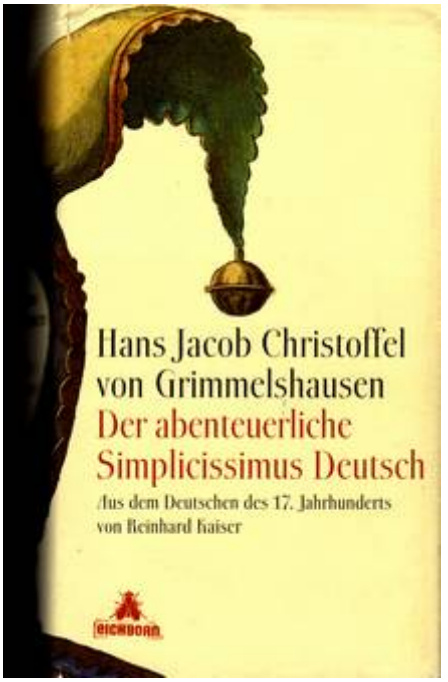
Ein spannender Vortrag von Frau Dr. Schierhold am neu entdeckten Steinkistengrab

Die filigrane und mühselige Grabungsarbeit der Studenten

Einer von vielen gefundenen Schmuckzähnen aus der Jungsteinzeit

# Soester Jägerken jetzt auf Deutsch zu lesen

Zum neu herausgegebenen Roman
"Der abenteuerliche Simplicissimus Deutsch"




Hans Jakob von Grimmelshauses Schelmenroman aus der Zeit des Dreißigjährigen Krieges, der zum großen Teil im Kreis Soest spielt, gilt als das bedeutendste Werk der deutschen Literatur des 17.Jahrhunderts. Aber gelesen haben das Werk nur wenige. Das hatte mit der ungewohnten Sprache zu tun. In zeitgemäßes Deutsche wurde das Werk jetzt von dem Übersetzer Reinhard Kaiser übertragen. Die neue Fassung dürfte dem Roman neue Leser zuführen.

Am 17. August, dem 333. Todestag des Dichters Hans Jakob von Grimmelshausen, wurde eine viel beachtete Neuübersetzung des Barockromans „Simplicissimus“ vorgestellt. Die nachstehenden Gegenüberstellungen machen an wenigen Beispielen deutlich, wie sich die bekannten „Soest-Stellen“ des Buches in der modernen Fassung von den bisherigen Barockfassungen unterscheiden

**Wie die Soest-Stellen in der Neufassung des „Jägers von Soest“ jetzt lauten**

„Mich kriegte ein Dragoner, und die beste Beute, die er von mir hatte, waren meines Obristenleutenants Küriß, welchen er zu Soest dem Commandanten ziemlich wohl verkaufte.“

*„Mich bekam ein Dragoner, und die beste Beute, die er an mir hatte, war meines Oberstleutnants Kürass, den er in Soest dem Kommandanten ziemlich teuer verkaufte.“*

+

„Davon kams, dass ich den treugen Pumpernickel gewaltig beißen und mich mit Wasser, oder wanns wohl ging, mit dünn Bier behelfen musste, welches mir eine abgeschmackte Sache war, maßen mir meine Kehle von dem schwarzen trucknen Brot ganz rauh und mein ganzer Leib ganz mager ward.“

*„So kam es, dass ich drögen Pumpernickel mit aller Kraft zerbeißen und mit Wasser, oder wenn es hoch kam, Dünnbier nachspülen musste, das mir überhaupt nicht schmeckte. Meine Kehle wurde von dem trockenen Schwarzbrot ganz rau, und ich magerte am ganzen Leib ab.“*

+

„Solches alles bewegte seinen Hauptmann, ihn ins Paradeis, ein so genannten Frauenkloster, auf Salvaguardi zu legern. Nicht zwar, als wäre er viel nutz darzu gewesen, sondern damit er sich begrasen und wieder montieren sollte, vornehmlich aber auch, weil die Nonnen um einen frommen, gewissenhaften und stillen Kerl gebeten hatten.“

*„Das alles veranlasste seinen Hauptmann, ihn als bezahlte Schutzwache im Paradies zu stationieren, einem Frauenkloster, das diesen Namen trug. Nicht dass er dazu besonders geeignet gewesen wäre – aber er sollte sich satt essen und zunehmen und sich neu einkleiden, und vor allem hatten sich die Nonnen einen frommen, gewissenhaften und sittsamen Mann erbeten.“*

+

„Da satzte es das fetteste Bier, die beste westfälische Schinken und Knackwürste,
wohlgeschmack und sehr delicat Rindfleisch, das man aus dem Salzwasser kochte und kalt zu essen pflegte.“

*„Da kamen das dickste Bier und die besten westfälischen Schinken auf den Tisch, außerdem*

*Knackwürste und köstliches, zartes Rindfleisch, das man in Salzwasser kochte und kalt aß."*

+

„Indessen mußte sich der karge Filz und Nagenranft schämen, dass sein Junge besser gekleidet war als er selbsten; derowegen ritt er nach Soest, borgte Geld von seinem Hauptmann und montierte sich damit aufs beste, mit Versprechen, solches von seinen wöchentlichen Salvaguardigeldern wiederzuerstatten, welches er auch fleißig tät."

*„Stattdessen musste sich der Geizkragen nun dafür schämen, dass sein Junge besser angezogen war als er. Deswegen ritt er nach Soest, lieh sich Geld bei seinem Hauptmann und kleidete sich damit neu ein. Dem Hauptmann versprach er, nach und nach alles von dem Wochenlohn für seinen Wachdienst zurückzuzahlen, und das tat er auch."*

+

„Solcher Ursachen halber und weil der Name Simplicius etwas ungewöhnlich und den gemeinen Leuten vergesslich oder sonst schwer auszusprechen war, nannte mich jedermann ‚dat Jägerken'".

*„Aus diesem Grund und weil der Name Simplicius ungewöhnlich war und einfache Leute ihn nicht behalten oder nur schwer aussprechen konnten, nannten mich alle „dat Jägerken"."*

+++

*Hans Rudolf Hartung, Soest*

# Neue Heimatliteratur

Vorgestellt von Beatrix Pusch, Kreisarchiv Soest

**Das Herzogtum Westfalen. Band 1: Das kurkölnische Herzogtum Westfalen von den Anfängen der kölnischen Herrschaft im südlichen Westfalen bis zur Säkularisation 1803. Hrsg. von Harm Klueting in Zusammenarbeit mit Jens Foken. Münster: Aschendorff, 2009. 912 S. ISBN 978-3-402-12827-5 (29,50 Euro)**
Der größte Teil des Kreises Soest südlich der Lippe gehörte über Jahrhunderte dem Herzogtum Westfalen an. Zur Zeit erinnert eine Ausstellung im Arnsberger Sauerland-Museum an diese die Geschichte des heimischen Raumes prägende Zeit. Auch ein großes Buchprojekt in zwei Bänden mit jeweils knapp 1000 Seiten befasst sich mit dem Territorium des Herzogtums Westfalen. Der erste, nun vorliegende Band behandelt als Gemeinschaftswerk von 24 Fachleuten die Zeit von den Anfängen der kölnischen Herrschaft im 8./9. Jahrhundert bis zur Säkularisation 1803, nicht nur die politische Geschichte, sondern auch kulturelle, religiöse und wirtschaftliche Aspekte werden beleuchtet. Das Buch ist eine Fundgrube für jeden heimatgeschichtlich Interessierten.

**Alleen an Kreisstraßen. Hrsg.: Kreis Soest, Abteilung Straßenwesen. Soest, 2009. 98 S.**
Der Kreis Soest verfügt über eines der umfangreichsten Straßen- und Radwegenetze in Nordrhein-Westfalen. Seit diesem Jahr führt auch die Deutsche Alleenstraße durch den Kreis Soest. Diese Broschüre listet 97 Baumalleen mit einer Gesamtlänge von knapp 67 km in den 14 Städten und Gemeinden des Kreises Soest auf. Die Alleen werden kartiert und im Bild vorgestellt.

**Vorsthoven, Friedrich: Rüthen. Junge Stadt in alten Mauern. Hrsg.: Stadt Rüthen. Anröchte: Koerdt Druck, 2009.**
Der Band stellt in großformatigen Bildern die Stadt Rüthen und ihre Ortsteile vor. Das Buch versteht sich als Momentaufnahme von Architektur und Menschen. Kleine Texte erläutern die Bilder.

**Vorwerk, Heinz: Völlinghauser Lesebuch. Eine Dorfgeschichte. Erwitte-Völlinghausen: Selbstverl. des Verf., 2009. 337 S. : Ill.**
Der Autor, der zu den Chronisten gehört, die jährlich Chroniken aller Erwitter Ortsteile verfassen, beschäftigt sich schon seit langem mit der Geschichte seines Dorfes und hat bereits zu zahlrei-

chen Jubiläen Schriften veröffentlicht. Hier fasst er die Geschichte des Dorfes und seiner Bewohner in alter und neuer Zeit zusammen.

1858 erließ die Regierung Arnsberg eine Verordnung, dass alle Schützenbruderschaften und –vereine ihre Satzungen zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen hätten. Die Landräte ordneten dann die Vorlage einer entsprechenden Satzung an. Für viele Vereine bedeutet diese schriftliche Niederlegung der Statuten die erste urkundliche Erwähnung, auch wenn sie teilweise noch älter sind. Die Akten dazu finden sich, insbesondere für den Altkreis Lippstadt, im Kreisarchiv Soest. Im Jahr 2009 können so zahlreiche Schützenvereine aus dem heimischen Raum ihr 150-jähriges Bestehen feiern. Etliche veröffentlichten auch Festschriften, die oft nicht nur die Geschichte des jeweiligen Schützenvereins nachzeichnen, sondern zugleich ein Stück Dorfgeschichte darstellen. Beispielsweise sind hier zu nennen:

**150 Jahre Schützenverein Mönninghausen-Bönninghausen**

**150 Jahre Schützenverein St. Georg Westereiden**

**150 Jahre Schützenverein Eikeloh.**

**Vierl, Kurt: Im Zwölfsäulenkreis. Die Drüggelter Kapelle. Stuttgart: Verl. Freies Geistesleben, 2009. 140 S. : Ill. ISBN 978-3-7725-1812-6**
Der Vielzahl von Aufsätzen und Veröffentlichungen zur Drüggelter Kapelle wird nun eine weitere hinzugefügt. Der Autor stellt Beziehungen zu anderen Kunstwerken, zum Jahreslauf und zu geschichtlichen Ereignissen her und ergänzt seine Darstellungen durch viele Zeichnungen und Grundrisse.

**Hartung, Hans Rudolf: Soest im Fadenkreuz. Der Zweite Weltkrieg 1939-1945 von der ersten bis zur letzten Bombe. Soest: Althoff Druck, 2009. 64 S. ISBN 978-3-00-025750-8**
Die Veröffentlichung verfolgt in knapper Form das Kriegsgeschehen des Zweiten Weltkriegs in Soest. Insbesondere Luftbilder illustrieren die enormen Zerstörungen, die der Krieg in Soest anrichtete. Zudem wird auch auf die Bombardierung der Möhnestaumauer eingegangen.

**Lerche, Eva-Maria: Alltag und Lebenswelt von heimatlosen Armen. Eine Mikrostudie über die Insassinnen und Insassen des westfälischen Landarmenhauses Benninghausen (1844-1891). Münster (u.a.): Waxmann, 2009. 460 S. (Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland; 113) ISBN 978-3-8309-2210-0**
Thema der Arbeit ist das Alltagsleben der sozialen Unterschichten im 19. Jahrhundert in Westfalen am Beispiel der sogenannten Landarmen. Die Autorin wertete dazu die knapp 1000 erhaltenen Insassenakten des Landarmenhauses der Provinz Westfalen in Benninghausen aus.

**Deisting, Heinrich Josef/Köchling, Albrecht: Von einer mehr als 200jährigen Bäckertradition über das Gaststätten- und Hotelgewerbe zur Hirsch-Apotheke in Werl. Werl: dcv-Druck, 2009. 36 S.**
Seit fünzig Jahren besteht die Hirsch-Apotheke in Werl. Davor beheimatete das Gebäude das Hotel Köchling. Noch viel länger aber, seit 1558, lässt sich der Geschichte des Vorgängerhauses nachgehen. Und auch die Familie Köchling, die die Apotheke seit 1976 führt, kann auf eine lange Familiengeschichte zurückblicken. Diesen vielen Aspekten widmet sich das Büchlein und lässt auch den herausragenden Schatzfund, einen der größten westfälischen Münzschatzfunde aus der Zeit ab 1628, nicht unerwähnt.

Abschließend sein noch auf zwei wichtige heimatkundliche Werke hingewiesen, die ausführlicher im Heimatkalender des Kreises Soest 2010 vorgestellt werden:

- **Flöer, Michael/Korsmeier, Claudia Maria: Die Ortsnamen des Kreises Soest. Bielefeld: Verl. für Regionalgeschichte, 2009. 622 S. : 1 Kt. (Westfälisches Ortsnamenbuch; 1) ISBN 978-3-89534-791-7**
- **Sassendorf : vom Sälzerdorf zum Heilbad. Hrsg. von Peter Kracht. Münster: Aschendorff, 2009. 592 S. : Ill. ISBN 978-3-402-12791-9**

# Fundsachen

Der Geschichtskreis "Soester Börde" besuchte  am 26. Oktober 2009 Neuengeseke.
Hier zwei Kleinode aus der Kirche

*Die mittelalterliche Armenkasse mit neun verschiedenen Schlössern und Schlüsseln*

*Die seltene Form eines Taufbeckens, man kann das Gefäß von der Decke herunterziehen*

# Eine kleine Statistik

Im Kreis Soest gibt es 37 Vereine, die sich mit Heimat, Geschichte und Brauchtum beschäftigen. 29 davon sind dem Westfälischen Heimatbund angeschlossen.
In den 37 Vereinen sind ca. 8000 Mitglieder organisiert.
Außerdem gibt es im Kreis Soest inzwischen 45 Ortsheimatpfleger (P.S.)

**Heimatpflege im Kreis Soest**

Herausgegeben vom Kreisheimatpfleger - Auflage 300 -
Peter Sukkau, Goldschmiedeweg 21, 59494 Soest,
Telefon: 02921- 60376,
E-Mail: Peter.Sukkau@t-online.de
Zuschriften, Nachrichten, Berichte etc. bitte an die angeführte Adresse
Dieses Mitteilungsblatt kann auch im Internet als PDF-Datei unter folgender Adresse abgerufen werden:
**www.kreis-soest.de/Freizeit und Erleben/Kreisheimatpflege/Materialien zur Heimatpflege**