

# Geschichte zum Bahnhof „Lippborg-Heintrop“

Der Bahnhof Lippborg-Heintrop liegt an der 1904 eröffneten Strecke der Ruhr-Lippe-Eisenbahn, die zunächst als Schmalspurbahn von Hamm nach Oestinghausen führte. Auf dieser Strecke sollten landwirtschaftliche Güter aus der Region transportiert und Industriebetriebe bedient werden. Hoffnungen auf Kohletransporte von der Zeche Maximilian in Werries, deren Abteufungsarbeiten im Jahre 1903 aufgenommen wurden, erfüllten sich hingegen nicht.

Ab 1927 baute man den ersten Streckenteils bis Uentrop auf Normalspur um. Weiterreichende Pläne um einen Ausbau des Güterverkehrs durch den beabsichtigten Weiterbau des Datteln-Hamm-Kanal bis Lippstadt und den Anschluss an die Zementindustrie im Raum Beckum von Hovestadt an das Schienennetz der Ruhr-Lippe-Eisenbahn kamen nicht zur Ausführung. Der Autobahnbau in den 1930er Jahren brachte dann ein verstärktes Verkehrsaufkommen, da die Kleinbahn zum Materialtransport herangezogen wurde. Als neuer Gleisanschluss sorgte das Verpflegungslager der Wehrmacht in Hamm-Mark für zusätzlichen Güterverkehr. Im Jahre 1940 wurde die Umspurung der Strecke bis Lippborg-Heintrop abgeschlossen, wie sie im heutigen Zustand noch vorhanden ist. Der Personenverkehr erlebte durch Hamsterfahrten in den ersten Nachkriegsjahren einen kurzzeitigen Aufschwung. Die immer stärker werdende Konkurrenz des Automobils wurde für die Ruhr-Lippe Eisenbahn bereits zu Beginn der 1950er Jahre deutlich spürbar. 1951 befuhren zwei Zugpaare die Strecke Hamm–Lippborg. Ab Mai 1952 übernahmen überwiegend Triebwagen die Abwicklung des Personenverkehrs anstelle der mit Dampflokomotiven bespannten Züge.

Lippborg-Heintrop konnte noch bis 1964 auf der Schiene mit planmäßig verkehrenden Triebwagen erreicht werden. Am 27. September 1964 endete der schienengebundene Personenverkehr der Ruhr-Lippe-Eisenbahn.

Der Güterverkehr auf der RLE behielt durch das Kohlekraftwerkes Westfalen und das Chemiewerk Du Pont in Uentrop noch eine erhebliche Bedeutung. Bis heute wird die Strecke bis Schmehausen werktäglich mehrfach befahren. Der Verkehr auf dem 5,2 km langen Reststück zwischen Schmehausen nach Lippborg-Heintrop stellte sich eher beschaulich dar. Die Bedienung dieses Bahnhofes mit Gütern an die dortige Bäuerliche Bezugs- und Absatzgenossenschaft wurde im Jahre 1989 eingestellt. Die drohende Stilllegung, auch wegen des schlechten Oberbauzustandes, konnte durch den Erwerb dieses Streckenteils von der **Museumseisenbahn Hamm** verhindert werden. Im Jahre 1990 übernahm der Verein von der Ruhr-Lippe-Eisenbahn den Streckenabschnitt Schmehausen – Lippborg-Heintrop. Zug um Zug sanierte der Verein in Eigenhilfe den gesamten Streckenabschnitt. Über 500 Schwellen und 9000 t Schotter wurden dabei ausgetauscht.

Der Endbahnhof Lippborg-Heintrop erhielt durch den Neu-Aufbau eines Bahnsteiges, einer entsprechenden Beleuchtung und durch Sanierung des Umfeldes das Flair einer Nebenbahn der 1950er Jahre. Dabei bezog man den Lagerschuppen eines ehemaligen privaten Anschliefers in die Bauarbeiten mit ein. Bei der Einrichtung des Schuppens wurde auf authentische Ausstattungsgegenstände größten Wert gelegt. Er spiegelt den schlichten Charme eines Landbahnhofs der Wirtschaftswunderzeit, wo neben Personenverkehr vor allem Stückgut und landwirtschaftliche Erzeugnisse verladen wurden, gekonnt wieder.

**Dieses Flair kann jeder Besucher vor allem einmal jährlich am vierten Juni-Wochenende erleben, wenn beim Streckenfest der Museumseisenbahn Hamm historische Dampf- und Diesellokomotiven zwischen Lippborg und Uentrop pendeln.**

Quelle: Markus Meinold (Museumseisenbahn Hamm)