

**Seit 1984**  
... ruf ein  
**TAXI**

**Hallo Taxi**  
**2626**  
Krankenfahrten  
(sitzend)  
Kurierfahrten

Dialyse-Fahrten  
Bestellungs-Fahrten

*Theresia Shaikh*

**Impressum**

Der Postillon: Herausgeber und Verlag Der Postillon, Inh. Peter Thiele e. K.  
Lange Straße 62, 32791 Lage, Tel. (05232) 3334  
Anzeigenannahme: (05232) 3334  
Redaktion: (05232) 920970, Fax: (05232) 18177  
www.Postillon.com • e-Mail: info@Postillon.com  
Anzeigenerleitung: Ingrid Thiele, Redaktion: Peter Thiele,  
alle in Lage, Lange Straße 62.  
Druck: Oppermann Druck- und Verlags  
GmbH & Co., Gutenbergstr. 1, 31552 Rodenberg.  
Der Postillon erscheint wöchentlich unverb. donnerstags.  
Auflage: 17.800 Exemplare. Der Postillon ist neutral und unabhängig.  
Es werden Anzeigen aller Interessengruppen  
veröffentlicht. Für den Text ist der Inserent verantwortlich. Für Rücksendungen  
unaufgefordert eingesandter Manuskripte, Bücher, Zeitschriften und Bilder über-  
nimmt die Redaktion keine Verantwortung.  
Z. Zt. gültige Anzeigenpreislste Nr. 37 vom 01. Januar. 2010.

**2. Kompanie**

innerhalb der Schützengilde der Stadt Lage von 1509 e. V.,  
**Stammtisch Herren**

am Donnerstag, 3. Februar 2011, 19.00 Uhr, „Gaststätte Biewener“.

[www.zweite-kompanie-lage.de](http://www.zweite-kompanie-lage.de)

## 1880 rollte der erste Zug durch den Bahnhof

„130 Jahre Bahnhof Lage“ - Uwe Genz (Eisenbahnfreunde Lippe) fasst Chronik in einem Bericht zusammen

**Lage.** Der Bahnhof Lage blickte am 31. Dezember 2010 auf eine 130-jährige Geschichte zurück. Silvester 1880 fuhr der erste Zug von Herford kommend nach Detmold. Uwe Genz, von 1978 bis 2010 Vorsitzender des Vereins Eisenbahnfreunde Lippe, hat zu diesem Ereignis einen Bericht verfasst, den der Postillon hier gekürzt veröffentlicht.

„Nach jahrelangen Planungen begann man mit den Vermessungsarbeiten und der Trassierung der Strecke Herford-Detmold etwa in der Zeit 1872/73. In diese Zeit fällt auch die Festlegung des Standortes für den Bahnhof Lage. Zu jener Zeit war es aus Kostengründen üblich, neue Trassen und Bahnhöfe auf unbebauten Flächen zu errichten. Im Bereich des Sedanplatzes, des Bahnhofs und bis hin zur heutigen Elisabethstraße lag damals unbebaut die sogenannte Lagenser Heide. Dieses Areal wählte man für den Standort des Bahnhofs aus. Man nahm eine größere Entfernung zum Stadtkern in Kauf.

Das Gelände selbst war spärlich mit Gras und Buschwerk bewachsen. Hier wurde ein Gelände in der Größe 1000 x 100 Meter für den Bahnhofsneubau hergerichtet. Der erste Bahnhof in Lage erhielt eine eigene Zufahrt von der Lemgoer Straße aus. Die heutige mächtige Kastanienallee an der Bahnhofstraße ist einer der letzten Zeugen der einstigen Zufahrtstraße. Das gesamte Areal des Bahnhofs war mit einem Entwässerungsgraben umgeben. Wollte man vom heutigen Sedanplatz kommend den Bahnhof erreichen, musste man eine Holzbrücke benutzen, um den Graben zu überqueren.

### 1880: Einfacher Landbahnhof

Der erste Bahnhof in Lage bestand aus einem eingeschossigen Fachwerkbau mit folgenden Räumlichkeiten: Wartesaal I. u. II. Klasse sowie einen Wartesaal III. u. IV. Klasse, einem Büfettzimmer, einem Postraum, einem Billet- u. Telegrafenzimmer, einem Korridor und einem Eintrittsraum sowie Räumlichkeiten für Gepäck und Expressgut, hieran schloss sich der Güterraum an. Der erste Bahnhof von Lage entsprach einem einfachen Landbahnhof, wie er häufig von der CME bzw. von der KPEV zur damaligen Zeit in Norddeutschland gebaut wurde.

Alle Weichen waren in der Anfangszeit des Bahnhofs handgestellt. Es gab daher auf dem Bahngelände einige Wärterbuden für die Weichensteller. Vom Vorplatz des Bahnhofs aus führte ein Weg zur Heidenschen Straße, der für den Güter- und Ladeverkehr genutzt wurde. Direkt hinter dem Güterschuppen am Bahnhof schlossen sich einige feste Ladeplätze an. Damit war der Bahnhof Lage vor 130 Jahren ein kleiner Durchgangsbahnhof mit deutlich ländlichem Charakter in einer aufstrebenden Stadt. Die Bahnhöfe Detmold und Bad Salzuffen erhielten entsprechend ihrer Stellung wesentlich repräsentativere Gebäude in Steinbauweise. Zur Eröffnung der Bahn im Jahr 1881 hatte man noch nicht mit einer günstigen Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs gerechnet. Doch dies sollte sich sehr schnell ändern. Nun konnten auch im Frühjahr und Herbst die vielen Ziegler aus Lippe mit der Bahn an ihre Arbeitsplätze gelangen. Es mussten sogar Sonderzüge zusammengestellt werden.

### 1884: Wachsendes Netz

Trotz der rasanten Entwicklung des Bahnverkehrs in Lippe kam es erst einmal zu keinen weiteren Bahnbauten. Erst 15 Jahre später ist es soweit und der erste Zug kann von Herford nach Altenbeken fahren. In der Zwischenzeit war auch die Entwicklung der Stadt Lage weiter gegangen. Im Jahr 1884 eröffneten Landwirte aus Lippe die Lippische Zuckerfabrik AG. Das Unternehmen erhielt sogleich einen eigenen Bahnanschluss, wozu die Gleisanlagen des Bahnhofs bereits nach nur vier Jahren Betrieb umgebaut werden mussten. Jetzt bestand der Bahnhof aus zwei Durchgangsgleisen und sechs parallelen Gütergleisen.

In jener Zeit begannen Planungen, von Bielefeld über Lage nach Hameln eine Bahnstrecke zu bauen. Die Verhandlungen zwischen Preußen und Lippe liefen letztendlich darauf hinaus, zwischen Lage und Hameln mit dem Bahnbau zu beginnen. Der Bahnhof Lage entwickelte sich zu einem Bahnknoten in Lippe. So erhielt Lemgo am 9.7.1896 einen Bahnanschluss nach Lage. Hierzu mussten die Gleisanlagen im Bahnhof Lage und der Zuckerfabrik erneut umgebaut werden. Am 1.11.1896 konnte man

mit der Bahn bis Bartrup fahren. Ein Jahr später fuhren die Züge von Lage nach Hameln. Nun konnten die Lagenser und Lipper mit der Bahn nach Herford und Altenbeken reisen, auch an die Weser gelangte man per Bahn.

### 1902: Bahnhofsneubau

Doch Bielefeld war immer noch nur über Oerlinghausen mit der Postkutsche erreichbar, oder man musste über Herford nach Bielefeld fahren. So erkannte man um 1900 wohl, dass in Anbetracht der zukünftigen Streckenerweiterung nach Bielefeld etwas geschehen musste, Gleisanlagen und Gebäude entsprachen nicht mehr den täglichen Anforderungen. Es wird in jener Zeit von einer Bauauffälligkeit des Bahnhofsgebäudes berichtet. So musste die KPEV in Anbetracht der Streckenerweiterung ab 1900 bis 1902 die Bahnanlagen neu planen. Der Bahnhof Lage erhielt einen völlig neuen Gleisplan. Die Gebäude sollten neu errichtet werden. Auf der Höhe des Streckenkilometers 19,2 - also südlich des bisherigen Gebäudes - entstand der Bahnhofsneubau in Klinkerbauweise, der 1902 eröffnet werden konnte.

### 1904: „Echter“ Knoten

Im Zuge dieser baulichen Maßnahmen wurden auch städtebauliche Maßnahmen ergriffen. Es entstanden in jener Zeit die heutige Bahnhofstraße, die Friedrich-Ebert-Straße und der Prunkpark Sedanplatz. Die alten Gebäude bis auf den Nebengebäudeanbau wurden bis 1902 abgerissen. Nun war der Bahnhof Lage zum größten Bahnhof in Lippe aufgestiegen. Ein Jahr später, am 1.10.1903, konnte der erste Zug von Lage nach Oerlinghausen feierlich verabschiedet werden. Das Postkutschenalter endete auch für Lage. Bis zur Eröffnung der Gesamtstrecke nach Bielefeld musste man noch ein weiteres Jahr warten. Dieser Streckenabschnitt wurde am 1.10.1904 eröffnet und Lippe hatte seinen Bahnknoten. Nun fuhren auch Züge von Bielefeld nach Hameln durch. In den kommenden Jahren vor dem ersten Weltkrieg nahmen der Personen- und Güterverkehr weiter stark zu. Immer länger mussten auch die Bahngänge zum Unmut der Bevölkerung wegen der vielen Zugbewegungen geschlossen bleiben. So erhielt der Bahnübergang an der

Lemgoer Straße eine Unterführung für Fußgänger, die heute in anderer Form noch besteht.

Von Lage aus konnte man seit 1904 sogar in einigen Fernzügen viele Orte in Deutschland direkt erreichen. Der private Verkehr mit einem Auto hatte damals für Lippe noch keine große Bedeutung. In der Zeit der großen Arbeitslosigkeit wurde um 1928 darüber nachgedacht, die Bahn in Lage wie 1895 in Detmold geschehen höher zu legen, um die Verkehrssituation an den Lagenser Bahnübergängen zu entschärfen. Daraus wurde jedoch nichts.

### 1945: Bombardierung

Mit Fortgang des 2. Weltkriegs wurden immer mehr Militärtransporte der Wehrmacht durch den Bahnhof in alle Richtungen geleitet. Die Fernaufklärer der Alliierten bekamen davon Kenntnis, und so war es nicht verwunderlich, dass gegen Ende 1944 und bis zum März/April 1945 immer stärker Lage durch feindliche Flugzeuge angegriffen wurde. Noch in den letzten Kriegstagen wurden Stadt und Bahnhof bombardiert. Mit verheerenden Folgen für die Zivilbevölkerung mit vielen Toten. Die Strecke nach Bielefeld wurde unterbrochen, der Bahnhof selbst blieb unversehrt.

Die Alliierten hatten nach dem Ende der Kriegshandlungen in Lippe im April 1945 größtes Interesse, den Bahnverkehr wieder aufzunehmen. So war die Strecke nach Bielefeld bereits vor der Kapitulation Deutschlands am 8.5.1945 wieder in Betrieb. Vorrangig rollten Militärtransporte durch Lage. Im eingeschränkten Maße ließ man einen zivilen Zugverkehr zwischen Detmold und Bielefeld zu. Anfang Mai 1946 entstand eine einmalige Situation im Bahnknoten Lage. Die Strecke Herford-Altenbeken wurde der Detmold Military Railway, also Pionierisenbahnen der britischen Armee, unterstellt. Die DMR wickelte mit deutschen Hilfskräften den Güter- und später den gesamten Personenverkehr ab. Die Strecke Bielefeld-Lage-Hameln wurde dagegen von der DR abgewickelt. Am 7.9.1949 ging die DR in Westdeutschland in die DB über. In den 50er und 60er Jahren konnte die noch junge DB an die Leistungen der Vorkriegszeit anknüpfen. Doch der aufkommende Individualverkehr machte der Bahn mehr und

mehr zu schaffen. Die Bahn musste rationalisieren. Es begann ein Strukturwandel technischer und organisatorischer Art.

### 1978: Jahrhundertbauwerk

In Lage tauchten zum Ende der fünfziger Jahre die ersten Diesellokomotiven auf. Die Dampflok verschwand bis 1975 mit der Elektrifizierung der Strecke Herford-Altenbeken. Damit kamen modernere Transportmittel nach Lage. Noch konnte man wie in alten Zeiten viele Reiseziele von Lage aus direkt erreichen. Der LKW-Verkehr ließ den Güterverkehr auf der Bahn ab den siebziger Jahren einbrechen, hier musste verstärkt rationalisiert und konzentriert werden.

Am 29. 9. 1978 wurde an der Lemgoer Straße das langersehnte „Jahrhundertbauwerk“, die Hochbrücke über die Eisenbahn, für den Verkehr freigegeben. Damit entfielen hier die langen Wartezeiten an der Schranke auf der Straße. Gut 12 Jahre später folgte die Wiedervereinigung Deutschlands und man begann mit einer Bahnreform zum Anfang der neunziger Jahre, um die DB und die DR zum Unternehmen DB AG. zu verschmelzen. Dies hatte gravierende Folgen für den Bahnknoten Lage, wie jeder aufmerk-

me Reisende heute erkennen muss. Ein Niedergang ist unverkennbar.

### 2006: Modernisierung

Der Bahnhof Lage hat seine einstige Bedeutung völlig verloren. Güterzüge verkehren nur noch ganz selten. Der Personenverkehr ist vertaktet und hat nur noch regionale Bedeutung. Ferne Ziele kann man nicht mehr direkt erreichen. Einst lieb gewonnene Zugläufe gehören längst der Vergangenheit an. Die DB AG hat in Lage als Anbieter von Personenverkehren diese an private Anbieter verloren. Seit dem Jahr 2005 hat der Bahnhof mit Paul Hüls aus Lage einen neuen Besitzer gefunden, nachdem die DB AG keine Nutzungsmöglichkeiten für das Gebäude mehr sah. Heute wird der Bahnhof vielfältig genutzt. Die Bahnreisenden können nach wie vor die Bahnhofshalle nutzen. Seit dem Jahr 2007 haben die Eisenbahnfreunde Lippe ihr Domizil im nördlichen Teil des Hauses. Seit längerer Zeit wird seitens der Bahn und der Politik über eine dringende Sanierung der Bahnanlagen nachgedacht. Konkrete Termine sind auch zu Beginn des Jahres 2011 nicht in Sicht.“



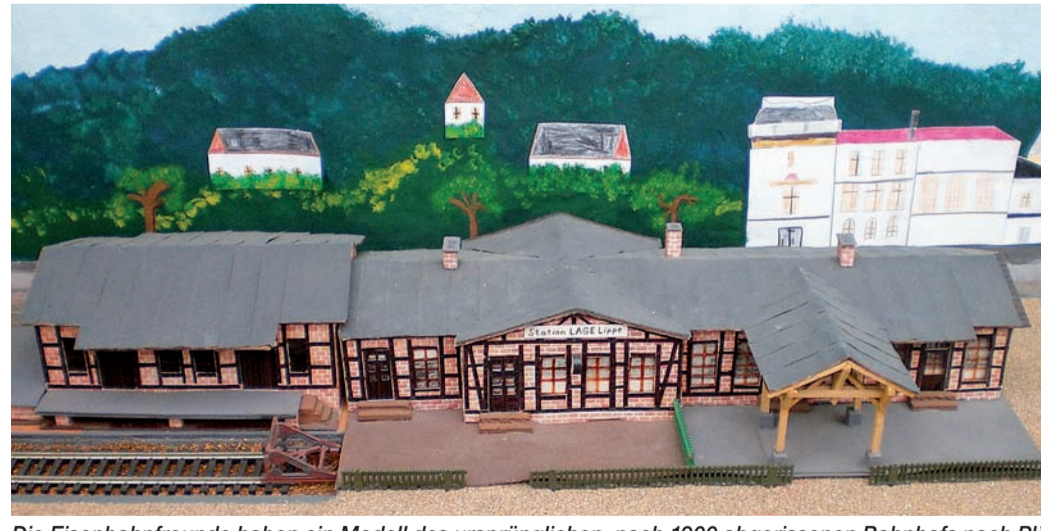
Eine Museums-Lok der Dampfisenbahn Minden zu Gast bei den Eisenbahnfreunden im Jahre 2010.



Eine Dampf-Lok der 55er Reihe, die in früheren Zeiten häufig im Bahnhof vor den Zügen gesehen wurde.



Im Jahr 2005 erwarb Investor Paul Hüls den Bahnhof von der Deutschen Bahn, um ihn zu modernisieren.



Die Eisenbahnfreunde haben ein Modell des ursprünglichen, nach 1900 abgerissenen Bahnhofs nach Plänen von 1880 erstellt.