



Fähre „Maifisch“ in Flaesheim



Sonderheft 1
zur Reihe „Flaesheim – Beiträge zur Geschichte“

Grußwort des Lippeverbandes

Liebe Lippefreundinnen, liebe Lippefreunde,

die Geschichte der Transportmittel auf der Lippe reicht bis weit in die Römerzeit zurück. Schon die Römer nutzten unseren schönen Fluss als Transportweg für Güter und Menschen. Mit der Lippefähre in Haltern kommt – rund 2000 Jahre später – nun ein weiteres Transportmittel hinzu. Es ist die nunmehr vierte Querung über die Lippe: „Baldur“ in Dorsten und „Lupia“ in Hamm – diese beiden (bei den Bürgern äußerst beliebten) Lippefähren unterhält der Lippeverband bereits. Zudem gibt es in Wesel mit dem „Quertreiber“ eine dritte Lippefähre, die von der Stadt betrieben wird.

Die Lippe war in der jungen Vergangenheit nicht immer ein so begehrter Fluss, mit Lebens- und Freizeitqualität, wie sie es heute ist. Bis spät in die 1980er-Jahre diente sie der Region noch als „Arbeitstier“. Ihr Job damals: Entwässerung, Abtransport von mehr oder weniger gereinigtem Abwasser, Hochwasserschutz und Brauchwasserlieferung. Dass dies heute schon fast der Vergangenheit angehört, darum kümmert sich intensiv der Lippeverband. Der Lippeverband hat in den letzten Jahrzehnten nicht nur für eine Verbesserung der Wasserqualität durch den Ausbau von Kläranlagen gesorgt. Durch die Beseitigung von Wanderhindernissen und den Bau von Fischaufstiegen an Wehren sowie umfangreiche Renaturierungsmaßnahmen wurden inzwischen wieder günstige Bedingungen für anspruchsvolle Fischarten geschaffen.

Da jedes Wasser-Transportmittel auf einen Namen „hören“ muss, hat der Lippeverband gemeinsam mit der Stadt, dem Heimatverein Flaesheim und der Halterner Zeitung zu einem Namenswettbewerb aufgerufen. Aus vielen Vorschlägen wurde „Maifisch“ ausgewählt. Diese seltene Fischart hat einen ganz besonderen Bezug zur Lippe, gerade in Haltern: Um diesen Fisch wieder in dem Gewässer anzusiedeln, hat der Lippeverband im vergangenen Jahr eine Million Larven in die Lippe bei Haltern-Lipppramsdorf entlassen.

„Maifisch“ schlägt heute eine neue „Brücke“ zwischen den Römern und der Lippe: Sie ist Teil der Römer-Lippe-Route, der 449 km langen Radwegeverbindung von Detmold bis Xanten mit ihren thematischen Schleifen zur Römergeschichte. Mit diesen und vielen weiteren Maßnahmen wollen wir zusammen mit dem Land NRW und der Region den mit rund 220 km längsten Fluss Nordrhein-Westfalens wieder zu einem Vorzeigefluss unseres Bundeslandes machen.

Viele dieser Möglichkeiten bringen die Menschen wieder an das Wasser, machen ihnen Lust auf die Lippe. So ein wunderbares Projekt kann nur zustande kommen, wenn viele Hände gut zusammenarbeiten. Daher gilt mein Dank für die Realisierung dieses Projektes der Stadt Haltern, den Genehmigungsbehörden sowie dem Land NRW, aus dessen För-

derprogramm „Erlebnis.NRW“ finanzielle Mittel für den „Maifisch“ zur Verfügung gestellt wurden. Dank auch an die Firma Hülskens, die unter der Beteiligung ihrer Auszubildenden die Fähre in ihrer Lehrwerkstatt gebaut haben. Auch die Kolleginnen und Kollegen unseres Lippeverbandes haben in der Entstehungsphase intensiv mitgewirkt und werden weiterhin ein Auge auf die Fähre haben.

Im Namen des Lippeverbandes wünsche ich Ihnen viel Freude mit der Fähre „Maifisch“ auf unserer schönen Lippe.

Dr. Jochen Stemplewski
Vorstandsvorsitzender des Lippeverbandes



Grußwort der Stadt Haltern am See

Meine sehr geehrten Damen und Herren, sehr geehrte Gäste in Haltern am See,

es ist schon eine große Menge Wasser durch die Lippe geflossen, seitdem sich im Jahre 2008 der Arbeitskreis „2Stromland“ gegründet hat. Die kommunalen Partner haben sich auf die Fahnen geschrieben, Projekte, die die Schönheit und Eigenheit der Landschaft naturtouristisch erschließen, zu verbessern. Ganz besonders interessant waren dabei infrastrukturelle Vorhaben zur Verbesserung des Naturerlebens als Ergänzung zum touristischen Angebot in den Regionen.

Der entscheidende Punkt aus Halterner Sicht ist dabei die Lippefähre im Bereich Flaesheim, die aus Sicht des Arbeitskreises ein gelungenes Beispiel darstellt, dem Anspruch gerecht zu werden, die Natur erlebbar zu machen. Zudem erinnere ich gern daran, dass Lippefähren in Flaesheim eine lange Tradition haben. Bis in die 30er Jahre des letzten Jahrhunderts gab es dort unterschiedliche Fährstandorte. Der älteste bekannte Hinweis auf eine Fähre in Flaesheim datiert auf das Jahr 1842.

Das „Wiederbeleben“ einer solchen Fähre ist nun nicht nur aus historischer Sicht eine Bereicherung. Denn die neue Fähre sorgt für Radfahrer und Wanderer für eine optimale Vernetzung der Freizeitgebiete „Haard“ und „Halterner Stauseen“. Gleichzeitig schafft sie die Möglichkeiten, diesen einzigartigen Naturraum punktuell erlebbar zu machen. Auch im Hinblick auf die Römer-Lippe-Route stellt die Lippefähre eine attraktive Bereicherung dar.

Ich bin überzeugt, dass die aufwändige Standortsuche in den sensiblen Lippeauen überaus erfolgreich war und die Fähre ein weiterer sehr wichtiger Baustein ist, den Tourismus- und Erholungsstandort Haltern am See zu stärken. Deshalb sage ich auch dem Lippeverband ein dickes Dankeschön dafür, uns bei der Realisierung dieses Projektes so großartig zu unterstützen.

Bodo Klimpel
Bürgermeister der Stadt Haltern am See

Grußwort des Flaesheimer Heimatvereins

**Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Gäste in Flaesheim,**

mit der Eröffnung der neuen Lippefähre in Flaesheims Mitte wird auch ein lang gehegter Wunsch mancher heimatbewußter Bürgerinnen und Bürger Wirklichkeit.

Die neue Lippefähre verbindet das alte Vest Recklinghausen mit dem Münsterland. Die Verbindung der Haard als Hauptwandergebiet des Vestes zur Westruper Heide und dem großen Erholungsgebiet der Borkenberge ist mit der neuen Fähre wiederhergestellt.

Hier in Flaesheim kann der Auenbereich der Lippe natürlich und konkret beobachtet und in seiner Vielfalt erlebt werden.

Da diese Fähre doch Teil der Historie unseres Dorfes ist, hat der Flaesheimer Heimatverein gern die ihm angebotene Patenschaft übernommen. Mögen viele Wanderer und Radfahrer mit Muskelkraft die Lippe überwinden, um einzutreten in Flaesheims Stift.

Anlässlich der Einweihung der Lippefähre in Haltern erscheint nun diese Broschüre. Es handelt sich um eine Fortschreibung des Heftes 10 „Die Lippefähren in Flaesheim“ aus der Reihe „Flaesheim – Beiträge zur Geschichte“ vom Jahre 2010 des Flaesheimer Heimatvereins.

Für unterstützende Archivarbeiten haben wir Herrn Gregor Husmann zu danken.

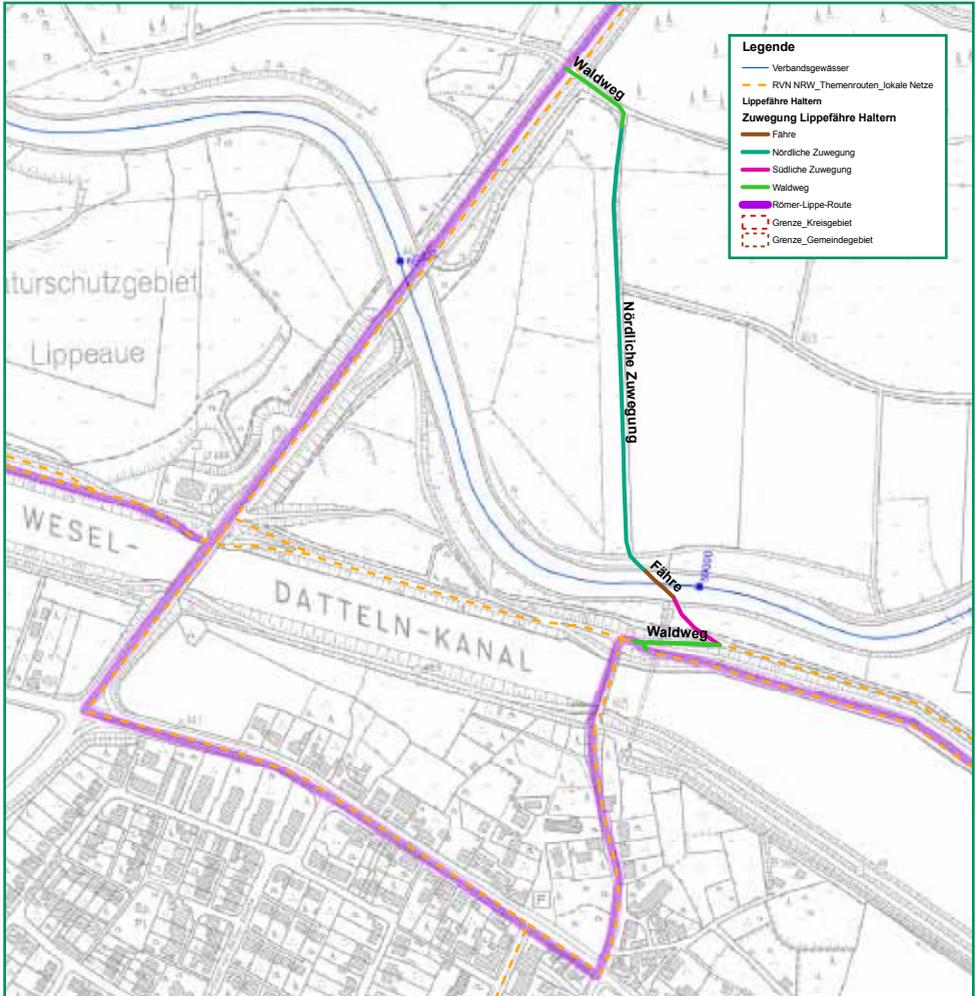
Heinrich Laakmann
1. Vorsitzender
Flaesheimer Heimatverein e.V.

Einleitung

Die Einrichtung der neuen Lippefähre „Maifisch“ in Haltern-Flaesheim ist Bestandteil des Projektes „2Stromland“. In diesem Projekt haben die Städte Datteln, Haltern am See und Olfen zusammen mit Lippeverband, Gelsenwasser AG und der Haus Vogelsang GmbH den gleichnamigen Arbeitskreis gegründet. Gemeinsame Zielformulierung der Akteure war, in dem ca. 8.000 ha großen Gebiet zwischen Stever und Lippe eine ganzheitliche Landschaftsentwicklung zu etablieren. Dahinter steht die Überzeugung der Partner, dass eine zukunftsfähige Landschaft ökonomisch tragfähig, ökologisch nachhaltig und für die Menschen erlebbar sein muss. D.h. es sollen Lebensmittel und Energie produziert werden, Trinkwasser gewonnen, Arten und Biotope geschützt und neu geschaffen werden aber auch öffentliche Räume zur Erholung und für sinnliche Erfahrungen entstehen. Die Auen von Lippe und Stever, die landwirtschaftlich genutzten Lehm- und Sandböden mit den extrem trockenen Halterner Sanden, die Stauseen, Heideflächen und geschlossenen Wäldern bieten hierfür einen vielseitigen Landschaftsrahmen. Sie sind die Basis für den regional bedeutsamen Freizeitstandort Haltern am See.

Die aktuelle Entwicklung der Naherholung und der naturnahen, stillen Erholung stellen dabei wieder neue Anforderungen an die Infrastruktur. Von der Lippe geht im 2Stromland eine Riegelwirkung aus. Querungsmöglichkeiten bieten lediglich wenige Brücken, deren starke Nutzung durch den Kraftverkehr im Konflikt mit der stillen und naturnahen Mobilität steht. Es besteht daher das Erfordernis, die Freizeitgebiete „Haard“ und „Halterner Stauseen“ für Radfahrer und Wanderer zu vernetzen und gleichzeitig die Möglichkeiten zu schaffen, diesen einzigartigen Naturraum punktuell erlebbar zu machen. Vor diesem Hintergrund beteiligten sich die kommunalen Partner im Jahr 2010 an dem Landeswettbewerb ERLEBNIS.NRW. Gesucht wurden Projekte, die die „Schönheit und Eigenheit der Landschaft im Netzwerk Natura 2000 naturtouristisch erschließen und dazu beitragen, das touristische Angebot und dessen Qualität in Nordrhein-Westfalen zu verbessern“. Das Augenmerk sollte insbesondere auf Infrastrukturmaßnahmen gerichtet werden, die mit neuen Möglichkeiten des Naturerlebens das regionale Angebot im Tourismussektor sinnvoll ergänzen. Die Einrichtung einer neuen Lippequerung am historischen Fährstandort Flaesheim stand hierbei folgerichtig im Fokus des Beitrages der Stadt Haltern am See. Zusammen mit dem Lippeverband als kompetenten Partner ist es gelungen einen Standort zu finden, der zum einen nicht im Konflikt zu den Zielen des FFH Gebietes Lippeaue steht und zum anderen ein tragfähiges und funktionales Betriebskonzept ermöglicht.

Darüber hinaus ist die Lippefähre auch im Kontext der ca. 450 km langen Römer-Lippe-Route zwischen Xanten und Detmold von Bedeutung. Dieser Radfernweg wurde 2013 aus der Taufe gehoben und dient als Beispiel einer weiteren erfolgreichen Kooperation der Stadt



Haltern am See mit dem Lippeverband zusammen mit einer Vielzahl weiterer Partner. Mit den zwei Leitthemen Wassererlebnis und Römerkultur stellt er seitdem für Radwanderer ein innovatives Angebot in diesem Tourismussegment dar. Die „Maifisch“ ermöglicht nun mitten in Flaesheim eine neue Variante des Naturerlebens, die auch Anknüpfungspunkte bietet, die historischen Aspekte der Flaesheimer Fährten (einem größeren Personenkreis) zu erschließen.



© LIPPEVERBAND/2015, Luftbild Blossey

Flaesheim

Flaesheim, schon in einer Werdener Urkunde vom Jahr 800 genannt, liegt an der heutigen L 609 zwischen Haltern (B 51) und Datteln (B 235) und besteht aus den drei Ortsteilen Dorf, Stift und Westleven. Die Stiftskirche im Ortsteil Stift hat die Koordinaten $51^{\circ} 43' 12''\text{N}$ und $7^{\circ} 13' 59''\text{E}$.

Der Ort liegt am südlichen Rand des Münsterlandes am Fuße der Haard und etwa 4 km südlich der Stadt Haltern am See. Seit der Gemeindereform¹ zum 1.1.1975 ist er einer der acht Stadtteile Halterns.

Flaesheims Grenzen bilden im Norden die Lippe, im Osten die Ortschaft Ahsen, im Süden die Haard und im Westen der Stadtteil Hamm-Bossendorf. Südlich der Lippe, aber noch vor dem Ort, liegt der Wesel-Datteln-Kanal mit seiner Schleuse.

Wann genau die Lippe im Bereich des ehemaligen Vest Recklinghausen Territoriumsgrenze zwischen dem Kurfürstentum Köln und dem sich bildenden Fürstbistum Münster wurde, ist urkundlich nicht exakt auf einen genauen Zeitpunkt festlegbar.

Mit der Urkunde vom 13. April 1180² wurden Teile des an Heinrich den Löwen vergebenen kaiserlichen Lehens an den Kölner Erzbischof Philipp von Heinsberg übereignet. Genaue Grenzen wurden hierbei nicht festgelegt.

Da um diese Zeit auch die Territorienbildung im Reich begann, kam es auch zu Streitigkeiten mit dem sich nun bildenden Fürstbistum Münster. Nach militärischen³ Auseinandersetzungen wurde die Lippe dann Territoriumsgrenze. Nach Prof. Hermann Aubin⁴ musste das Kurfürstentum Köln im Jahr 1319 das Fürstbistum Münster anerkennen und fiel hinter die Lippelinie zurück. Hierfür spricht auch ein Vertrag zwischen dem Kurfürstentum Köln und dem Fürstbistum Münster vom Jahre 1322, der am 17. August 1444⁵ erneuert wird.

Ein Indiz für den Zeitraum dürfte auch die beginnende Stadtbildung entlang der Lippe sein.

Die Territoriumsgrenze hatte Bestand bis 1803⁶, von 1803 bis 1815 wechselten dann teilweise die Besitzverhältnisse⁷. Im Jahre 1815 kam durch die Entscheidung des Wiener Kongresses dieser Bereich an der Lippe endgültig zu Preußen.

Bisher war die Lippe die schon unter Karl dem Großen festgelegte kirchliche Grenze der Diözesen Köln und Münster im Herzogtum Sachsen. Bis zum 2. Februar 1823⁸ blieb diese Diözesangrenze zwischen Köln und Münster bestehen. Erst seitdem gehören unter anderem die südlich der Lippe gelegenen Pfarreien Flaesheim und Hamm-Bossendorf zum Bistum Münster.

Die Lippe diente, wie Funde belegen, schon in früher Zeit als Transportweg. Die Römer nutzten sie bei der Eroberung Germaniens, und zur Versorgung ihrer an der Lippe liegenden Legionslager in Dorsten-Holsterhausen, Haltern am See, Olfen-Sülsen (Rauschenburg), Lünen-Beckinghausen, Bergkamen-Oberaden und Delbrück-Anreppen.

Die Salzwerte von Unna und Werl, die Erzgruben und Industrie des Sauerlandes, der Holzreichtum der anliegenden Länder, der holländische Handel usw., gaben schon früh Veranlassung zur Lippe-Schifffahrt.⁹ Auch die Holzflößerei wurde auf der Lippe ausgeübt.

Wegen der geringen Fließgeschwindigkeit des Flusses war es nötig, die Schiffe nicht nur flussaufwärts, sondern teilweise auch flussabwärts von Land aus zu ziehen. Diese Arbeit wurde gegen Bezahlung durch Menschen oder durch Pferde auf extra angelegten Leinpfaden bewältigt.

An Pferdewohn wurde für die Fahrt am 17.3.1867 von Dorsten nach Ahsen 11 Th(aler) und 5 S(ilbergroschen) bezahlt.¹⁰ Die Pferdehalter wohnten in der Nähe der Lippe und stellten ihre Pferde für die ihnen zugewiesene Strecke zur Verfügung. Im Bedarfsfall halfen auch Bauern mit Gespannen aus. Über die zugewiesenen Strecken ist noch nichts bekannt.

Die Leinpfade¹¹ befanden sich von Wesel – Lippramsdorf auf dem linken, von Lippramsdorf – Haltern auf dem rechten, von Haltern – bis zur Rauschenburg auf dem linken, von der Rau-



Karte 1842 Haltern – Stift

schenburg – Heessen auf dem rechten, von Heessen – Lippstadt auf dem linken Lippeufer. Das Wechseln (Überschlag) des Leinpfades auf die andere Flussseite scheint geländebedingt gewesen zu sein.

Die „Strom- und Uferordnung für den Lippe-Fluß“ vom 2.5.1817¹² sorgte in seinen §§ 9 bis 14 für eine Verbesserung der Leinpfade. So müssen die Uferbereiche in einer Breite von 10 Fuß (ca. 3,0 m) freigehalten werden, der Leinpfad selber eine Breite von 6 Fuß (ca. 1,8 m) haben.

Allgemein

Das Recht, eine Fähre oder Brücke zu betreiben, ruht auf dem erteilten Lehen des jeweiligen Landesherrn, welches auch das Erheben einer Gebühr beinhaltet.

Über die Funktionsweise eines Kahns oder einer Ponte in der Frühzeit gibt es nur Vermutungen. Inwieweit man pontes versatile um 1300 mit gierponte gleichsetzen kann ist unklar, da diese Technik dem Holländer Hendrick Heuck¹³ für das Jahr 1657 zugeschrieben wird.

Die uns für diese Zeit bekannt gewordenen Fähren wurden an einem über den Fluss gespannten Tau oder einer Kette durch einen Fährmann über den Fluss gezogen. Zum Personenverkehr diente ein Kahn, zum Lastentransport (Tiere, Gespanne) wurde eine Ponte, eine Transportplattform auf 2 Bootskörpern, eingesetzt. Zum Passieren eines Schiffes musste dieses Hindernis (Tau, Kette) auf den Grund des Flusses abgelassen werden. Hierzu wurde dann eine Gebühr erhoben.

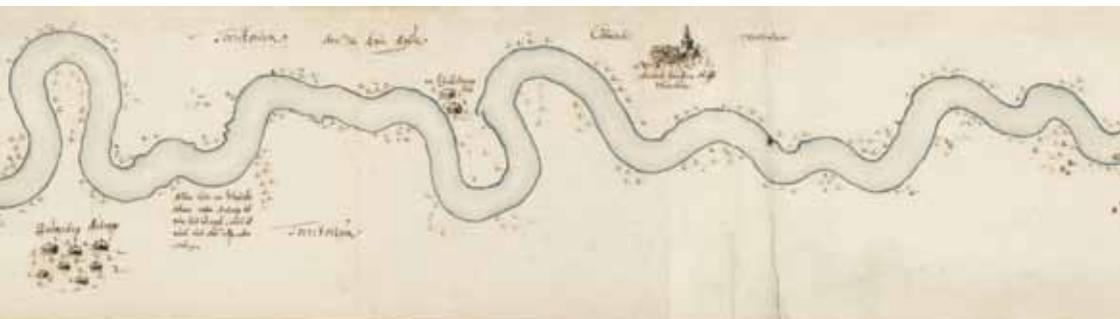
Flaesheim

Bei Flaesheim hat es wohl auf Grund seiner abgeschiedenen Lage in der Frühzeit keine Lippequerung gegeben; es gab keine direkte Anbindung an Fernstraßen und auch keine größere Siedlung auf der anderen Lippeseite. In den bisher bekannt gewordenen Urkunden finden sich auch keine Hinweise auf eine Fährgerechtigkeit des Damenstiftes¹⁴ oder einer damit verbundenen Zollstation.

Auch auf den älteren Karten von 1707¹⁵, 1736¹⁶, 1745¹⁷, 1753¹⁸, 1766¹⁹, Urkataster von 1825²⁰, 1859²¹, 1914²² findet man diesbezüglich keine Eintragungen. Sofern es hier Ponte oder Kähne gegeben hat, dienten sie den örtlichen Landwirten, die Besitz auf der anderen Seite hatten.

Nur auf der Karte von 1842²³ sind für den Bereich Bossendorf – Ahsen verschiedene Fähren eingezeichnet. Nach einem Schreiben vom 20. Juni 1927²⁴ des Amtes Haltern handelt es sich im hiesigen Bereich generell um Privatfähren.

Karte 1707





Karte 1842 Stift

Fähre Flaesheim-Stift

Einen ersten Hinweis auf eine Fährfahrt (mit Ruderboot) gibt es für das Jahr 1808 in der Flaesheimer Orts-Chronik²⁵.

Hier erfolgte die Fahrt bei Hochwasser von Pleggeners Bauernhütte in Westrup nach Tüshaus Brauhaus im Stift. Zu dieser Zeit (1806 – 1810) befanden sich die Gebiete beiderseits der Lippe im Besitz des Herzog von Arenberg, somit stand keine Landesgrenze einer Überfahrt im Wege. Wahrscheinlich handelt sich hierbei um eine private Einrichtung der Westruper Bauern, um auf kurzem Wege nach Flaesheim zu kommen, z.B. zum Kirchgang.

In der schon zuvor erwähnten Karte von 1842 ist nur ein Weg eingezeichnet, der zum Leinpfad an der Lippe und zu den Viehweiden führt, es ist die Verlängerung des heutigen Kuhkamp. Hier, am Lippebogen, befindet sich auch die Fähre (welcher Art ist nicht bekannt) nach Westrup, ungefähr auf halber Strecke zwischen der heutigen Stiftsbrücke und der Schleuse. Dies dürfte auch der Fährstandort von 1808 gewesen sein.

Den zweiten Hinweis erhalten wir in einem Wanderführer von 1918²⁶, hier wird die Route Nr. 9, Recklinghausen – Flaesheim – Westrup – Borkenberge – Haltern wie folgt beschrieben: ...[...] Dort im Forsthouse melden zum Uebersetzen. Jenseits der Lippe, 300 m, verfolgen wir 400 m den Pfad nach Norden bis zum Hauptwege, der uns rechts nach 700 m zur Bauerschaft Westrup führt. ...[...].

Zu dieser Zeit verrichtete der Förster Peter Schick (1883 – 1921) seinen Dienst in Flaesheim. Diese Fähre wurde im Jahre 1898²⁷ vom Förster Schick und dem Landwirt Fimpler aus Flaesheim gebaut. Der Standort ist am Ende des Kuhkampweges, wie in der Karte von 1842 eingetragen.

Den dritten, einen traurigen Hinweis erhalten wir aus Zeitungsartikeln²⁸:

Am Montag den 24. Juli 1922 unternahmen 2 Schulklassen der evangelischen Goetheschule²⁹ aus Gelsenkirchen-Schalke mit 82 Schulkindern (9-10jährige Knaben und Mädchen) und den beiden Lehrern Schmidt und Hartmann einen Tagesausflug, der sie auch nach Flaesheim führte. Da sie hier über die Lippe wollten, suchten sie eine Fähre, die auch bald gefunden wurde. Leider war kein Fährmann zur Stelle, aber ein vorbeikommender Bergmann bot sich an die Gruppe überzusetzen.

Nach zwei geglückten Überfahrten geschah bei der dritten und letzten Überfahrt das Unglück, bei dem 4 Mädchen und 3 Knaben starben.

Den Zeitungsberichten zufolge handelte es sich um eine zu der Försterei gehörigen Fähre. Es soll eine einfache Tonnenfloßfähre (auf 6 Fässern war eine einfache Holzplattform angebracht) gewesen sein mit einer einfachen Drahtführung über den Fluss. Angeblich wurde sie seit Jahren von Landwirten und Bergleuten zum Übersetzen genutzt. Auswärtige werden z.B. im Wanderführer darauf hingewiesen, zum Übersetzen beim Forstamt anzufragen und zu warten, bis sie von Bediensteten übergesetzt wurden. Es dürfte die Fähre von 1898 gewesen sein. Nach dem Unglück wurde sie vom derzeitigen Förster Oelmann³⁰ zerschlagen, ob es hierzu eine behördliche Anordnung gab, ist nicht bekannt.

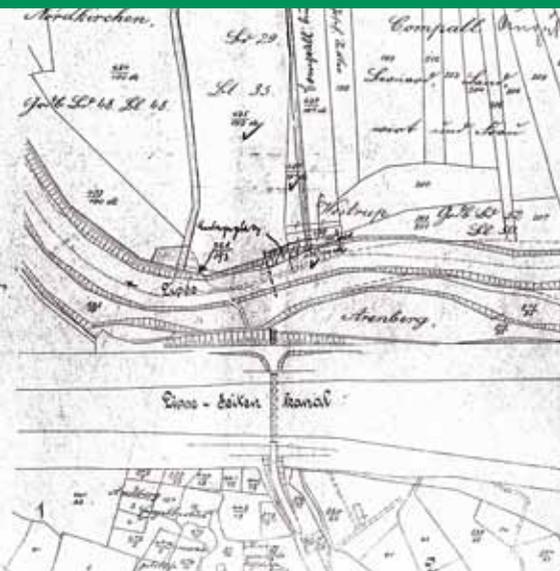
Auch hier dürfte es sich um den Standort von 1842 handeln, da es auf Westruuper Seite noch keinen anderen Weg gab.

Zu dieser Zeit war der Wesel-Datteln-Kanal im Bereich Flaesheim im Bau, die Kanalbrücke an der Stiftskirche war schon im Jahr 1921 fertig. Ob die Zuwegung im Jahr 1922 zur Fähre noch über den Kuhkampweg oder schon über die neue Kanalbrücke führte, ist nicht bekannt, da noch Hinweise auf den Baufortschritt des Kanalbettes fehlen.

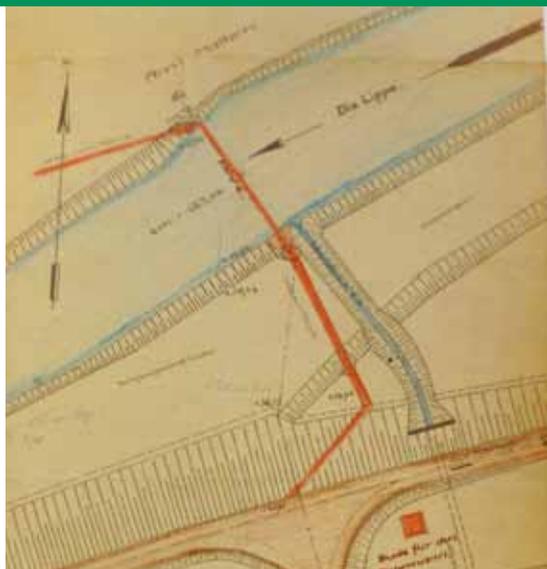


Luftbild 1926

Möglicherweise verhinderte die Ruhrbesetzung durch die Franzosen in den Jahren 1923-25 die Neuanschaffung einer Fähre, da die Lippe die Nordgrenze der Besatzungszone und somit auch Zollgrenze war.



Katasterplan Fähre, Weg Westrup



Lageplan 1929

Außerdem erfahren wir aus dem Zeitungsbericht der Recklinghäuser Zeitung vom 28.7.1922, dass bei den Kämpfen zwischen der Reichswehr und der Roten Armee (21.3.1920 bis 1.4.1920) an der Fähre zwei Soldaten ertrunken sind.

Am 15. April 1929³¹ fand in Flaesheim eine Ortsbesichtigung für den Standort der Wieder-einrichtung eines früher (1922) schon bestehenden Fährstandortes statt. Da die Fähre nur als Zwischenlösung bis zur Errichtung einer Lippebrücke anzusehen ist, erhält die Wahl des Platzes eine erhöhte Bedeutung. Man einigte sich darauf, dass die Gemeinde Flaesheim die Finanzierung und den Betrieb der Fähre übernahm und das Amt Haltern für die Zuwegung nördlich der Lippe sorgt. Die Finanzierung sollte aus dem zu erhebenden Fährgeld und dem Gastschulgeld der Schulkinder aus Westrup erfolgen.

Der neue Weg, mit einer Länge von ca. 500 m und einer Breite von 3,5 m, lag an der Ostseite der Hecke (die auf einem Luftbild von 1926 zu sehen ist) auf einer von der Stadt Haltern angepachteten Fläche des Landwirtes Karl Bohmert. Der Pachtvertrag vom 22. Mai 1929 für diesen provisorischen Weg lief zum 1. Oktober 1934 aus.

Die Beteiligung des Amtes Haltern liegt in der Bedeutung des gestiegenen Tourismus³² aus dem Industriegebiet südlich der Lippe begründet. Besucherziele sind die Westruper Heide, das Halterner Strandbad, der Stausee, die Borkenbergen, die 1928 eröffnete Jugendherberge, usw..



Fähre Niewerth

Auf Flaesheimer Seite erfolgte der Zugang in Verlängerung der Kanalbrücke Nr. 438 bei km 48,686 über eine Treppe im Kanaldamm und über eine Wiese des Herzog von Arenberg. Die Fläche des Zugangsbereiches wurde später von der Gemeinde Flaesheim angekauft und ist heute im Besitz der Stadt Haltern am See. Dieser neue Standort liegt ca. 250 m westlich des Standortes von 1842.

Am 7.6.1929 erfolgte die Eröffnung der neuen Fähre³³ im Zusammenhang mit der Besichtigung der neuen Schleuse durch den Kreistag. Bei dieser Fähre handelte es sich um eine Kahnfähre zum Transport von Personen und Kleinvieh, die an einem über die Lippe gespannten Drahtseil befestigt war. Allein im Sommermonat Juli des Jahres 1929 wurden 1800³⁴ Personen befördert, bis zum 16. Juni 1930 waren es schon bereits 22000 Personen. Mit der Genehmigung des öffentlichen Fährbetriebes wurde auch ein Fährgeld-Tarif notwendig. Als Quittung wurde ein Billet mit dem Aufdruck „Lippefähre Flaesheim“³⁵ ausgegeben.

Zum Rufen der Fähre wurden keine Glocken angeschafft, wie zuerst geplant, sondern hierzu dienten je zwei auf einem Gerüst angebrachte Stahlstücke.

Das Fährseil war ein geflochtenes Drahtseil von 12 mm Stärke und 85 m Länge. Es war auf Westrupe Seite fest verankert und auf Flaesheimer Seite lief es über eine im Boden eingelassene Bockwinde, so konnte es bei Nichtgebrauch auf die Flusssohle abgesenkt werden. Der Kahn war mit einer Kette am Fährseil verbunden, um ein Abtreiben zu verhindern.



Wegebau 1932

Zum 1. September 1934³⁶ erfolgte die Aufhebung des am 8. Nov. 1929 genehmigten Fährbetriebes. Der Fährstandort lag bei Stromkilometer 123,06 der Lippe. Als Fährmann fungierte während dieser Zeit der Kriegsinvalide Joseph Niewerth.³⁷ Seine Vergütung war anfangs auf täglich 3 M und für Sonntags auf 5 M festgesetzt. Für den Fährmann war die Errichtung eines Fährwärterhäuschens³⁸ auf dem Kanaldamm am Ende der Kanalbrücke geplant. Ob sie je gebaut wurde ist nicht bekannt, zumal auf einem alten Foto ein „Bauwagen“ zu sehen ist.

Der Wanderführer von 1931³⁹ beschreibt den Weg zur Fähre so: ...[...] gehen an der Kirche vorbei, überschreiten nach 0,25 km den Kanal, lassen uns mit der 1929 neu eingerichteten Kahnfähre über die Lippe setzen, schlängeln uns durch die Weiden, treffen nach 0,5 km am Waldrande ...[...] .

Lippebrücke Flaesheim-Stift

Im Zuge der rapide steigenden Nutzerzahlen der Fähre wurde der Ruf nach einer Brücke immer lauter, vor allem da der Transport von Fahrzeugen nicht möglich war.

So blieb es dann auch nicht aus, dass die schon im Jahr 1929 begonnenen Planungen wieder aufgenommen wurden. Die erste Maßnahme war die Schaffung einer Fahrstraße von der geplanten Lippebrücke bis zur heutigen Einmündung der Westrupe Straße an die bestehende Chaussee Westrup – Sythen. Diese neue Straße mit einer Länge von 1500 m wurde als Allee auf einem angeschütteten Damm, wegen des Hochwassers der Lippe, im Rahmen der Notstandsmaßnahmen durch den „Freiwilligen Arbeitsdienst“ (FAD) ausgeführt. Sie wurde ein Teil der Landstraße II. Ordnung Nr. 652.

Ihre Lage war in etwa auf den gleichen Grundstücken wie der 1929 errichtete Fährzugangsweg. Wann und von wem die benötigten Grundstücke für die Trasse von den Grundbesitzern, dem Landwirt Bohmert und eventuell auch vom Herzog von Arenberg, abgekauft wur-



Luftbild 1963

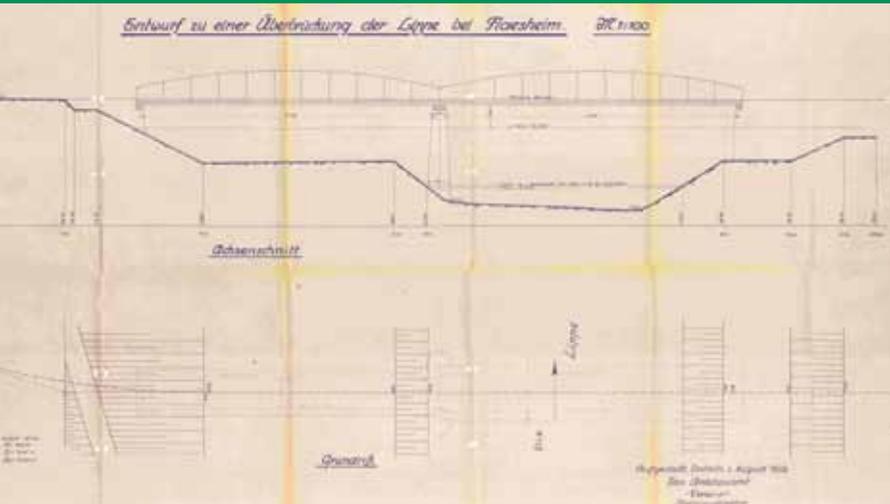
de ist noch nicht bekannt. Seit dem 11.2.1972 ist dieses heutige Flurstück 113 Eigentum der GELSENWASSER AG.⁴⁰

Aus Archivalien erfahren wir hierzu:

Gemäß Schreiben vom 25.02.1933⁴¹ des Amtes Datteln ist der Antrag gestellt zur Errichtung eines Weges von der Kanalbrücke bis Westrup und im Rahmen des Gereke⁴²-Programmes der Brückenbau über die Lippe (in Verlängerung der seit ???.?.1921⁴³ bestehenden neuen Kanalbrücke) mit den zugehörigen Rampen zu genehmigen.

Mit Datum 4. März 1933⁴⁴ wurde durch das Landesarbeitsamt Westfalen in Dortmund die Genehmigung zur „Herstellung eines Weges von der Kanalbrücke bei Flaesheim bis Westrup“⁴⁵ durch das FAD-Lager Heimatwerk in Flaesheim erteilt. Mit dem Wegebau wurde bereits am 13.2.1933 begonnen. Beendigt waren die Arbeiten, sie umfassten 7645 Tagewerke, Mitte September 1933⁴⁶.

Der genaue Baubeginn der Lippebrücke ist noch nicht bekannt. Nach einem Vertrag vom 24.5.1933⁴⁷ sollen 2 durch die Verbreiterung des Dortmund-Ems-Kanal frei werdende Bogenbrücken hierfür genutzt werden. Es handelt sich um die Brücke bei km 20,682 am Hafen Datteln und bei km 106,052 bei Riesenbeck aus der Bauzeit des Kanals ab dem Jahre 1892.



Entwurf Lippebrücke

Lippe Notbrücke 1955

Die Fahrbahn besteht aus Bohlenbelag und hat eine Breite von 4,0 m. An beiden Seiten befindet sich ein Bürgersteig von 0,75 m Breite. Die Nutzlast ist mit 10,0 t berechnet.

Die Art der Ausführung ist aus der Entwurfszeichnung⁴⁸ mit Datum August 1932 zu ersehen, die einen Einblick in die Dimensionen der Lippequerung gibt. Entgegen der Zeichnung erfolgte bei der Ausführung eine Lageverschiebung von ca. 3,5 m in Richtung Kanal.

Demnach gab es ein Widerlager am Kanaldamm, einen Brückenpfeiler an der südlichen Flussseite und ein Widerlager auf Westrupe Seite. Dazwischen kamen die 2 Bogenbrücken mit jeweils 31,80 m Spannweite. Betonreste des Pfeilers und des Westrupe Widerlager wurden jetzt bei den Arbeiten zum neuen Fähranleger gefunden. Leider sind bisher keinerlei Fotografien der fertigen Brücke auffindbar.

Mitte August 1934⁴⁹ wurde die Brücke zunächst für den Fußgängerverkehr freigegeben. Die Endgültige Brückenfreigabe für den Verkehr dürfte zum 1.9.1934 gewesen sein, da zu diesem Datum auch die Fähre eingestellt wurde.

Am 28.3.1945 werden alle Kanal- und Lippebrücken im Bereich Haltern durch deutsche Truppen gesprengt. Somit war unseren Flaesheimer Brücken keine lange Lebensdauer vergönnt.

Die Kanal- und die Lippebrücke in Flaesheim-Stift wurden im Juni 1949⁵⁰ durch Notbrücken, sogenannte Bailey-Brücken, wieder in Betrieb genommen. Diese frühzeitige Fertigstellung erfolgte (die wichtigere Schrambergbrücke war noch zerstört), da auf Grund des Neubaus der Lippebrücke bei Haltern (B51) eine Umleitungsstrecke über Flaesheim-Westrup-Haltern eingerichtet wurde.



Luftbild 1966

Mit Schreiben vom 9.10.1956⁵¹ erhalten wir Kenntnis, dass die Wiederherstellung der Stiftsbrücke Nr. 438 bei Km 48,686 über den Wesel-Datteln-Kanal eingeleitet werden soll. Es ist beabsichtigt, die Brücke in ihren alten Abmessungen (3,5 m Fahrbahnbreite und Fahrzeuge bis 7,0 t Gesamtgewicht) wiederherzustellen. Nach Abbruch der baufälligen Bailey-Brücke im Herbst 1961 und 10-monatiger Bauzeit soll die neue Brücke am 15. August 1962 dem Verkehr übergeben werden.⁵² 8 Tage⁵³ nach der Einweihung wurde die Brücke für den Verkehr gesperrt, da nun die sich nur 50 m entfernte, anschließende Bailey-Brücke über die Lippe als nicht mehr verkehrssicher eingestuft wurde. Damit war die seit 1929 bestehende Verbindung in die Naherholungsgebiete Haltern unterbrochen. Nach Zeitungsberichten war die Lippebrücke Ende Oktober 1962 noch vorhanden.

Seit Anfang 1962 ist auch der Flaesheimer Damm (L652), vom Hullerner Kreuz bis zur Flaesheimer Straße, ca. 420 m westlich der Stiftsbrücke in Bau.

Mitte des Jahres 1964 erfolgte die Freigabe der Straße. Die hier neu gebauten Kanalbrücke Nr. 437 bei km 48,263 wurde im Dez. 1962⁵⁴ abgenommen, und die Lippebrücke am 11.11.1963. Somit war die über Jahre unterbrochene Verbindung durch die Westruper Heide nach Haltern wieder hergestellt.

Wann genau die Lippebrücke in Flaesheim-Stift, die ja wegen Baufälligkeit gesperrt war, abgerissen wurde, konnte noch nicht ermittelt werden. Das gleiche gilt für den Rückbau des nicht mehr benötigten Fahrweg samt Baumbestand zu einer landwirtschaftlichen Fläche. Auf einem Luftbild von 1966 ist hiervon jedoch nichts mehr zu sehen.

Nun entsteht, nach 81 Jahren, an gleicher Stelle wieder ein Fährübergang. Und nach 51 Jahren wird auf der alten Trasse wieder ein neuer Weg angelegt.



Karte 1842 Dorf

Fähre Flaesheim-Dorf

Auf der Karte von 1842 ist nur ein Weg zum Leinpfad an der Lippe eingezeichnet. Er beginnt an der ehemaligen Halterner Straße zwischen den Höfen Korte (Althoff) und Rüter (Krause). Am anderen Ende des Weges, an der Lippe, ist der Liegeplatz der Fähre nach Stevermür. Dies war der kürzeste Weg nach Haltern, allerdings musste man noch die Stever (Fähre, Brücke ?) überqueren. Das in der Karte noch eingetragene Zollhaus am Halterner Lippeübergang war zu dieser Zeit nicht mehr nötig. Anzunehmen ist, dass es sich hier um eine Privatfähre handelte.



Karte 1842 Westleven

Fähre Flaesheim-Westleven

Auf der Karte von 1842 findet sich kein Lippezugang und auch keine Fähre.



Karte 1842 Ostleven

Fähre Ostleven (heute Leven), Fährleven

Auf der Karte von 1842 führt ein Weg von Ostleven Richtung Antrup/Hullern. Am Ende des Weges, am Leinpfad an der Lippe, befindet sich eine Fähre. Diese Stelle wird heute Fährleven genannt. Gegenüber lag der Hof Westhof, heute Beermann.

Auch hier dürfte es sich um eine Privatfähre handeln.

Bildnachweise

Titelseite: Lippeverband,
Rupert Oberhäuser

Foto Seite 3: Lippeverband,
Rupert Oberhäuser

Karte 1842 Haltern
Preußische Kartenaufnahme 1:25 000 – Ur-
aufnahme – vom Jahre 1842 durch Lt. und
Ing. Geog. Gläser, Band VIII. Blatt 6 (4209
Haltern), Archiv Flaesheimer Heimatverein

Karte 1707
Landesarchiv Westfalen, Karten A, Nr. 1343,
Lippe, Flußlauf von Hamm bis Wesel, 1707,
Johann Bucker, Geometer

Luftbild 1926
Archiv Flaesheimer Heimatverein, Bestand
Kanalbau

Katasterplan Fähre, Weg Westrup
Stadtarchiv Haltern am See, Amt Haltern,
Abt. III, Fach 340, Nr. 3405

Lageplan 1929 Fähre
Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaes-
heim, Akte 0070

Foto Fähre Niewerth,
H. Hessel, Flaesheim

Wegebau 1932
Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaes-
heim, Akte 0046

Entwurf Lippebrücke 1932
Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaes-
heim, Akte 0046

Luftbild 1963
Archiv Flaesheimer Heimatverein, Bestand
Bilder

Lippe Notbrücke 1955
Archiv Flaesheimer Heimatverein, Bestand
Lippe

Luftbild Mai 1966
Archiv Flaesheimer Heimatverein, Bestand
Lippe

Quellen

- 1 [https://de.wikipedia.org/wiki/Ruhrgebiet-Gesetz vom 9. Juli 1974, \(GV. NW. 1974, S. 256 \)](https://de.wikipedia.org/wiki/Ruhrgebiet-Gesetz_vom_9._Juli_1974_(GV_NW_1974,_S._256))
- 2 Gelnhäuser Urkunde vom 13. April 1180 (siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Gelnh%C3%A4user_Urkunde)
Diese Urkunde wurde für den Kölner Erzbischof Philipp von Heinsberg nach dem Zerwürfnis zwischen Kaiser Friedrich Barbarossa und Heinrich dem Löwen, Herzog von Sachsen (Heinrich III), ausgestellt. Durch diese Urkunde wurde der Besitz Heinrich des Löwen vom Kaiser eingezogen und neu verteilt. Der sich im Bereich der Bistümer Köln und Paderborn befindliche Teil wurde der Kölner Kirche geschenkt und dem Kölner Erzbischof zu Lehen gegeben. Hierzu gehörten auch Gebiete im Vest Recklinghausen.
- 3 https://de.wikipedia.org/wiki/Oberstift_M%C3%BCnster (Stand: 20. Mai 2015 um 12:48 Uhr)
...{...} Besonders im Oberstift Münster, dem südlichen Teil des Hochstifts Münster, der deckungsgleich mit dem Münsterland ist, kommt es zu Territorialkonflikten zwischen den aufsteigenden Territorialherren. Konflikte zwischen neuen Landesherren untereinander brachen ebenso aus wie zwischen ihnen und Herrschern mit älteren Ansprüchen, wie zum Beispiel dem Erzbischof von Köln. Der Metropolitan
- versuchte nach dem Sturz Heinrichs des Löwen die Herzogswürde in ganz Westfalen auszuüben und vom südlichen Westfalen über Soest auch das Münsterland in seine Gewalt zu bringen. Auch für den Kölner Landesherren galt, dass sein Territorium noch keineswegs ein einheitliches und konsolidiertes Gebiet war. Erst an der Lippelinie brachte Hermann II. von Katzenelnbogen (* 1130 oder 1140; † 9. Juni 1203) seinen Metropolitan Philipp von Heinsberg (* um 1130; † 13. August 1191 bei Neapel) aus Köln militärisch zum Stehen. [...]
Ehbrecht, Wilfried: „Stadtrechte und Geschichtslandschaft in Westfalen“, in Der Raum Westfalen, Bd. 6, 2. Lfg., Münster: Aschendorff 1987, S. 27-60
siehe auch <https://de.wikipedia.org/wiki/Kurk%C3%B6ln> hier wird das Jahr 1230 genannt
- 4 Prof. Dr. Hermann Aubin „Die geschichtliche Entwicklung“ in:
Der Raum Westfalen – Grundlagen und Zusammenhänge, Berlin 1931, S.5-27
Leider gibt er hier keine Quellen an.
- 5 Scotti, J. J.: Sammlung der Gesetze und Verordnungen, welche in dem Kgl. Preussischen Erbfürstenthume Münster [...] über die [...] Landeshoheit [...] vom Jahre 1359 [...] 1806 [...], Bd. 1, Hochstift Münster, S. 98 - 101

- siehe auch: <http://www.westfaelische-geschichte.de/tex316>
hier wird festgelegt [...] über den sie scheidenden Lippe-Strom, zu Dorsten und Hovestadt, auf Kosten und unter Obhut des Erzbischofs von köln, und zu Haltern und zu Rauschenburg, auf Kosten und unter Obhut des Bischofs zu Münster, vier stehende und bleibende Brücken, als wechselseitig gemeinsames Eigenthum, errichtet und unterhalten werden. [...]
- 6 Am 25. Februar 1803 wurde das Vest Recklinghausen vom Reichsdeputationshauptschluss dem Herzog von Arenberg zugesprochen.
- 7 http://wiki-de.genealogy.net/Vest_Recklinghausen und http://wiki-de.genealogy.net/Grafschaft_D%C3%BClmen
1803 kam das Vest Recklinghausen (südlich der Lippe) an den Herzog von Arenberg
1803 kam das Amt Dülmen (nördlich der Lippe) als Grafschaft Dülmen an den Herzog von Croy
1806 kam die Grafschaft Dülmen an den Herzog von Arenberg
1810 kam das Vest Recklinghausen und die Grafschaft Dülmen zum Großherzogtum Berg
1813 kamen dann beide erst provisorisch, ab 1815 endgültig zu Preußen
- 8 Durch die Bulle „De Salute animarum“ von Papst Pius VII. (16. Juli 1821) erfolgte die Neuordnung der kirchlichen Organisation in Preußen, die durch eine Kabinettsorder vom 23. August 1821 als staatliches Recht verkündet wurde.
Heinrich Börsting „Das Handbuch des Bistums Münster“, Erster Band – Geschichte, 1946 (2. Aufl.).
Auf Seite 144 schreibt er ...[...] , die der Apostolische Vikar Schmitz infolge der Neuumschreibung der preußischen Diözesen am 2. Febr. 1823 an Münster überwies.
- 9 Vestischer Kalender 1949, Seite 83 „Das schimmernde Band der Kanäle“
- 10 Hubert Eggenstein „Von den alten Ahseener Lippeschiffern und ihrer Heimat“
- 11 Hubert Eggenstein „Von den alten Ahseener Lippeschiffern und ihrer Heimat“
- 12 Werner Koppe „Die Lippewasserstraße“, Bielefeld 2004, Seite 199 - 204
- 13 siehe <https://de.wikipedia.org/wiki/Gierseilf%C3%A4hre>, Stand 13. Juni 2015 um 22:52 Uhr
- 14 Das Damenstift Flaesheim entstand im Jahre 1166 durch eine Schenkung des Grafen Otto I. von Ravensberg als Prämonstratenserinnenstift an den Erzbischof von Köln. Es unterstand dem Abt von Knechtsteden. 1555 wurde es mit päpstlicher Einwilligung ein freiweltliches Damenstift. Im Jahre 1808 erfolgte

- seine Auflösung.
Im Vestischen Archiv in Recklinghausen befindet sich unter der Signatur HAA ein umfangreicher Altktenbestand.
- 15 Landesarchiv Westfalen, Karten A, Nr. 1343, Lippe, Flußlauf von Hamm bis Wesel
1707, Johann Bucker, Geometer
http://www.archive.nrw.de/LAV_NRW/jsp/findbuch.jsp?archivNr=1&id=2996&klassId=31&verzId=6470&expandId=28&tektId=3711&bestexpandId=3710&suche=1
- 16 Landesarchiv Westfalen, Karten A, Nr. 4015, Lippe, Flußlauf von Hamm bis Wesel
(1735) 1736, Conrad Henning, kopiert: Peter van Beughen
http://www.archive.nrw.de/LAV_NRW/jsp/findbuch.jsp?archivNr=1&id=2996&klassId=31&verzId=6472&expandId=28&tektId=3711&bestexpandId=3710&suche=1
- 17 Landesarchiv Westfalen, Karten A, Nr. 6941, Lippe, Flußlauf von Lünen bis Dorsten
1745, J. A. Philippart, Capitaine
http://www.archive.nrw.de/LAV_NRW/jsp/findbuch.jsp?archivNr=1&tektId=3711&id=2996&bestexpandId=3710&expandId=28&klassId=31&verzId=6473&seite=0&warenkorb=ok
- 18 Landesarchiv Westfalen, Karten A, Nr. 4907, Lippe, Leinpfad von Haus Dahl bis Halswick
1753, Landmesser Joan. Henr. Berteling
http://www.archive.nrw.de/LAV_NRW/jsp/findbuch.jsp?archivNr=1&verzguid=00001Vz_9046fce4-dbd6-46c6-81f6-16247a3ba633
- 19 Landesarchiv Westfalen, Karten A, Nr. 4917, Lippe, Flußlauf von Wesel bis Hamm
1766, Landmesser v. Schöler; U. Caemmerer; A. W. Thelen
http://www.archive.nrw.de/LAV_NRW/jsp/findbuch.jsp?archivNr=1&id=2996&tektId=3711&klassId=31&expandId=28&bestexpandId=3710&suche=1&verzId=6481
- 20 Archiv Flaesheimer Heimatverein
- 21 Landesarchiv Westfalen, Karten A, Nr. 4833 – 4836 (Blatt 10 - 13), Lippe, Flußlauf mit Ufer und Überschwemmungsgebiet, 1858/59, kein Feldmesser Name angegeben http://www.archive.nrw.de/LAV_NRW/jsp/findbuch.jsp;jsessionid=6FADC8F5E2D63935B29C44478E28938F?archivNr=1&id=2996&klassId=31&verzId=6721&expandId=28&tektId=3711&bestexpandId=3710&suche=1
- 22 Karte der preußischen Landesaufnahmen, 1:25 000, Druck von 1914
- 23 Preußische Kartenaufnahme 1:25 000 – Uraufnahme – vom Jahre 1842 durch Lt. und Ing. Geog. Gläser
Band VIII. Blatt 6 (4209 Haltern)

- 24 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0070, Brief v. 20.6.1927
- 25 Leppelmann „Orts-Chronik von Flaesheim – Urschrift aus der Zeit vor 1860“, abgedruckt in: Flaesheim – Beiträge zur Geschichte, Heft 3 (Nov. 2001)
- 26 Haardführer. Von Recklinghausen durch die Burg und durch die Haard. 1918
Hrsg. Verein Wanderlust Recklinghausen, Druck und Verlag: Buchdruckerei F. Werres, Recklinghausen
- 27 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0070, Brief v. 14.5.1927
- 28 Flaesheim – Beiträge zur Geschichte, Heft 10 (Jan. 2010), Seite 17
Stadtarchiv Haltern am See:
Zeno-Zeitung/Halterner Zeitung vom 25.07.1937
Archiv Zeitungshaus Bauer in Marl:
Buersche Zeitung vom 25.07.1922, 26.07.1922
Recklinghäuser Zeitung vom 25.07.1922, 28.07.1922
Institut für Stadtgeschichte Gelsenkirchen:
Gelsenkirchener Allgemeine Zeitung vom 25.7.1922
Gelsenkirchener Zeitung vom 25.7.1922
Buersche Zeitung vom 26.7.1922
- 29 Die Goetheschule ist die heutige Antoniuschule, eine Förderschule, an der Antonisstr. 2
- 30 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0070, Brief v. 14.5.1927
- 31 Stadtarchiv Haltern am See, Amt Haltern, Abt. III, Fach 340, Nr. 3405
- 32 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0070, Brief v. 24.4.1928
- 33 Dattelner Jahrbuch 1929, Seite 7
- 34 Dattelner Anzeiger vom 10. August 1929
Recklinghäuser Zeitung vom 16. Juni 1930
- 35 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0068, Brief v. 11.9.1931
- 36 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0068, Brief v. 15.8.1934
- 37 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0068, Brief v. 14.8.1934
- 38 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0070, Brief v. 4.6.1929
- 39 H. Kusch „Wanderbuch durchs Münsterland zum Niederrhein“, Verlag Rudolf Winkelmann, Recklinghausen, 1931
- 40 E-Mail vom 3.9.2014 der Abteilung Liegenschaften, Gelsenwasser AG
- 41 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0046, Brief v. 25.2.1933

- 42 Günther Gereke war unter Reichskanzler Heinrich Brüning Staatskommissar für öffentliche Arbeiten. Dabei war er federführend an den Plänen für Arbeitsbeschaffungsprogramme beteiligt, die in der NS-Zeit aufgegriffen wurden. Im Kabinett von Schleicher wurde Gereke Reichskommissar für Arbeitsbeschaffung und Ostsiedlungskommissar und behielt dieses Amt auch bis Anfang 1933 über den Regierungswechsel hinaus. Er gehörte somit, wenn auch nur für wenige Monate, dem ersten Kabinett Hitler an
- 43 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0342, Brief v. 9.04.1946
- 44 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0046
- 45 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0046, Lageplan des Weges
- 46 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0046, Brief v. 30.9.1933
- 47 Landesarchiv Westfalen, Wasser- und Schifffahrtsdirektion, Münster, Nr. 849
- 48 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0046
- 49 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0068, Brief v. 13.8.1934
- 50 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0342, versch. Schreiben
- 51 Stadtarchiv Haltern am See, Bestand Flaesheim, Akte 0279
- 52 Dattelner Zeitung vom ?? August 1962 (mit VNZ-Foto: Linnenkamp)
<http://structurae.de/bauwerke/stiftsbruecke>
- 53 Referat Paul Jansen, ohne Datum; und Zeitungsberichte
- 54 Die Fertigstellungsdaten der Kanal- und Lippebrücke durch telef. Auskunft erhalten am 31.8.2015 von Landesbetrieb Straßenbau NRW, Haus Bochum

Herausgeber:
Flaesheimer Heimatverein e.V.
Bearbeitet von Hartmut Klatt
ISSN 1864-349

Gestaltung und Druck:
LIPPEVERBAND

September 2015