

Das Titelbild hat eine reale Vorlage:



Wir sehen auf dem Bild die Bediensteten des Bahnhofs Belecke im Jahre 1899. In der Mitte Bahnhofsvorsteher Rebotzke; dahinter stehend die Assistenten Daenell und Schulz mit dem Lehrling Schäfers zwischen sich. Links sitzt elegant gekleidet der Buchhalter Wolf Kesting von der Westf. Union. Rechts sehen wir den Ingenieur Meyer vom Bahnbau der Strecke Belecke – Soest.

Impressum

Herausgeber: Arbeitskreis der Heimatsvereine des mittleren Möhnetals

Auflage: 1.500 Exemplare

Druck: Westf. Klinik für Psychiatrie
und Psychotherapie Lippstadt

Mitarbeiter: Allagen: Heinz Mus / Belecke: Bernhard Müller, Franz-Josef Schröder
Möhnesee: Martin Moers / Niederbergheim: Franz-Josef Schröder
Sichtigvor., Helmut Fröhlich, Willi Hecker

Redaktion: Ludwig Marx, Sichtigvor

Exemplar-Nr.:

0081

Inhaltsverzeichnis

Titel	Seite
Einleitung	2
Inhaltsverzeichnis	3
Duin Hütte bliv huiet (Gedicht v. Breider)	4
Warum die Möhnetalbahn gebaut wurde	6
Daten zur Geschichte	17
Die unverwirklichten Projekte	24
Die Streckenabnahme	42
Der Betrieb der Möhnetalbahn	53
Das Betriebsmaterial	64
Et geugt ünme de Büxen (Breider)	68
Vor 50 Jahren – Schülererinnerungen	70
Zur Einstellung des Personenverkehrs	77
Belecke	81
Sichtigvor	113
Allagen	149
Niederbergheim	177
Möhnesee	199

Daten zur Geschichte der Möhnetal-Bahn

- 27.9.1848 Der Kammerabgeordnete Kersting schreibt an den Bürgermeister Schultz in Lippstadt, daß der Landrat Böse aus Meschede und Bergenthal aus Warstein u.a. versucht haben, Kammerabgeordnete zu beeinflussen, die bereits angenommene Linienführung der Westfälischen Eisenbahn von der Linie über Soest Lippstadt durchs Möhne- oder Ruhrtal zu ändern. Erfolgslos!
(Stadtarchiv Lippstadt C67 – Denkschrift im Band WLE-Vorgeschichte)
- 1851 Seit 1851 bemühte sich die Stadt Warstein – nicht zuletzt auf Drängen der Industrie – um Anschluß an das damals entstehende Eisenbahnnetz, wobei man in erster Linie an eine Streckenführung über Belecke nach Soest dachte, um für die damals von der modernen Industrie an der Ruhr schwer bedrängten örtlichen Walzwerke und die St. Wilhelmshütte eine billigere Anfuhr von Kohle und Eisen zu erreichen.
(Buch der Heimat, 700 Jahre Stadt Warstein 1976, Seite 50)
- 1856 Projekt einer Pferdebahn von Soest nach Warstein
(Stadtarchiv Soest Abt. B XVIII13)
- 22.3.1880 Beginn von Verhandlungen mit Soest über eine Bahn Warstein – Soest, weil Lippstadt an einer Bahn "nur" von Warstein nach Lippstadt ein zu geringes Interesse hat, als daß man sich daran nennenswert beteiligen könne.
(Stadtarchiv Lippstadt E127)
- 17.11.1880 Der Ständische Verwaltungsausschuß entscheidet, daß die Provinz einer Bahn von Warstein nach Lippstadt (gegenüber Warstein – Soest) den Vorzug gibt.
(Stadtarchiv Lippstadt / WLE-Akte 1043)
- 1882 Bereits vor Inbetriebnahme der Warstein – Lippstadter Eisenbahn stellen die Städte Brilon und Röhren beim Minister der öffentlichen Arbeiten Anträge auf den Bau einer Eisenbahn Belecke – Brilon Bahnhof. Am 7.4.1883 beschied der Minister die Antragsteller, den Bau dieser Linie sei Aufgabe der WLE.
(Stadtarchiv Lippstadt WLE-Akte 1043)

Die unverwirklichten Projekte ...

1. eine bereits beschlossene und begonnene Linie soll ausgehebelt werden

Datum: Arnsberg, im September 1849

Auftraggeber: Das Comité für die Führung der westphälischen Eisenbahn durch das Ruhr- oder Möhnetal

Inhalt: Die Cöln-Mindener Bahn hat eine verfehlte Richtung genommen, so daß die Anschlußbahn nach der hessischen Gränze mit größeren Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Die Gesellschaft hat daraufhin liquidiert und der Staat ist am 20.12.1840 in deren Rechte eingetreten.

Die neue Thüringer Anschlußbahn soll eine andere Richtung nehmen, so daß ein Theil des begonnen Bauwerks verlassen liegt. Von Hamm über Soest nach Paderborn und weiter zur hessischen Gränze verspricht keine hinreichende Rentabilität. Der bisherige Verkehr wird mit dem Umweg über Magdeburg in den Osten geleitet. Bei der Führung einer kürzeren Strecke in den Osten über Paderborn würde nur Ackerbautreibende Gegend berührt, die keine zusätzliche Fracht einbringt. Bei der Führung durch das Ruhr- oder Möhnetal werden dagegen Industrie- und frachtreiche Gegenden erschlossen.

Es wird deshalb folgende Linienführung vorgeschlagen:

Von Warburg statt nach Paderborn über Scherfede, Bredelar ins Diemel-Hoppecketal und dann entweder durch das Möhnetal bis Neheim oder durch das Ruhrtal über Arnsberg nach Neheim und dann weiter entweder durchs Ruhrtal oder über Iserlohn nach Hagen. Dort Anschluß an die Bergisch-Märkische Bahn. Bei beiden Strecken ist es erforderlich mit einem Tunnel vom Hoppecke- ins Möhne- oder Ruhrtal zu gelangen.

Ins Möhnetal würde ab Hoppecke der Billstein bzw. ins Ruhrtal der Gelsterberg nach Elleringhausen durchquert. Die Steigungsverhältnisse sind bei einer Führung durch das Möhnetal günstiger. Evtl. käme man sogar ohne Tunnel aus, wenn die wie zwischen Paderborn und Warburg geplanten stärkeren Steigungen (Eggegebirge) zur Anwendung kämen.

Der Betrieb der Möhnetalbahn

Aus dem "Soester Wochenblatt" vom 1.12.1899:

Eine große Anzahl Soester Herren beteiligten sich heute früh auf einem bekränzten Zuge an der Festfahrt zur Eröffnung der Schlußstrecke Soest-Belecke der Nebeneisenbahn Soest-Brilon. Überall freudigst von der Bevölkerung durch Böllerschießen, Flaggen und Hurrarufen begrüßt. In Brilon angekommen, wurde dort unter Vorantritt der mitgenommenen Soester Musikkapellen nach einem Marsche zum Pape-Denkmal nach dem Gasthof Lohmann marschiert, wo ein Frühstück eingenommen wurde und Herr Professor Fromme nach einer schönen kurzen Ansprache ein Hoch auf die neue Verbindung ausbrachte. Dann ging die Fahrt wieder nach Soest zurück und wieder schallte auf der Strecke Belecke-Soest der Jubel den Zuginsassen entgegen, besonders in Sichtigvor und Allagen, wo in letzterem Orte in recht origineller Weise der Freude über die neue Bahn Ausdruck gegeben wurde. Hier hatte sich die ganze Arbeiterschaft des Dasselschen Werkes aufgestellt in Begleitung eines kräftigen Pferdes, welchem ein Schild mit folgender Aufschrift vorgehalten wurde:

*Und der alte Bruno spricht:
Diesen Akt vergeß ich nicht,
Manche Jahre muß ich dran
nun mit einmal fährt die Eisenbahn.*

Nach Beendigung der Fahrt begann um 1 Uhr das Festessen im Blauen Saale, an welchem sich ca. 180 Personen beteiligten. Die erste Rede, das Hoch auf Se. Majestät den Kaiser brachte Herr Bürgermeister Haumann aus Lipstadt aus, worauf Herr Bürgermeister ten Doornkaat Koolmann bedauert, daß der Landeshauptmann und der Regierungspräsident wegen Krankheit resp. Verhinderung nicht haben erscheinen können.

Mehr Details sind über die Eröffnung der Schlußstrecke der "Möhnetalbahn" nicht bekannt.

Im ersten Betriebsjahren ab 1898/1899 brachte die Bahn der Gesellschaft ein miserables Ergebnis, weil zunächst nur der Abschnitt Belecke – Brilon im Betrieb, und Belecke – Soest sich noch im Bau befand. Als Folge blieben die

Vor 50 Jahren – Schülererinnerungen an die WLE

Nach den Osterferien des Jahres 1949 begann das neue Schuljahr, und nun mußte ich als Sextaner des Archigymnasiums in Soest zum ersten Male allein mit dem Zug fahren. Wegen dieser langen Fahrt, auf der es doch arg zuginge, hatte der Mülheimer Pastor Muder ursprünglich meinen Eltern das Warsteiner



Zug auf der Fahrt ins Möhnetal bei Soest-Thomätor

Progymnasium empfohlen, aber da fast alle Sichtigvorer Gymnasiasten nach Soest fahren, wollte auch ich dorthin.

Schon gegen $\frac{1}{2}$ 7 fuhr der Frühzug von Sichtigvor ab. Da ich für den Weg zum Bahnhof nur wenige Minuten brauchte, genögte es, wenn ich um 6 Uhr aufstand. Den Zug habe ich in neunjähriger Schulzeit nie verpasst, aber oft genug mußte ich unter dem Klingelgeläut der niedergehenden Schranken den Hammerberg im Laufschrift schaffen. Dann galt es schnell zwischen den zwei Schrankenarmen hindurchzuschlüpfen, (die größeren Schüler machten eine Flanke darüber) vor der wartenden Lok her auf den Bahnsteig zu stürmen und auf den häufig schon anfahrenen Zug zu springen.

Zur Einstellung des Personenverkehrs 1960

Rede des Eisenbahndirektor Adams, zur Einstellung des Personenverkehrs und des Kiepenkerlexpress auf der Möhnetalbahn

Damen und Herren!

Lassen Sie mich als Betriebsmann zu Ihnen sprechen. Und vielleicht darf ich etwas weiter ausholen und aus meiner Erfahrung von mehr als 27 Jahren im Betrieb der WLE sprechen.

Gerade diese Strecke Soest – Brilon, die uns heute beschäftigt, hat in der Vergangenheit die verschiedensten Strukturen des Reiseverkehrs gesehen; mit ebenso verschiedenen Anforderungen dem Stärkegrad nach.

Vor dem Krieg ein intensiver Wechselverkehr mit der großen Reichsbahn bis in weite Fernen. Man braucht nicht nur an den vielfältigen Sonderverkehr zu denken: die Sonntagszüge von der Ruhr, die Wintersport- und anderen Sonderzüge im Sommer. Schon der normale tägliche Verkehr der Geschäftsreisenden von den Schwerpunkten Warstein, Rüthen, Belecke oder der Sommerfrischenverkehr des Möhnetals stand in engster Beziehung zum großen Reichsbahnverkehr und war sorgsam zu pflegen. Deshalb setzten wir hier von 1934 ab bis zum Krieg modernste Lokomotiven, D-Zugwagen und Triebzüge ein.

Dann kam der Krieg und veränderte die Anforderungen. Der Reiseverkehr wurde massenhaft. Trotzdem konnten wir die Qualität der Bedienung aufrecht erhalten. Selbst nach dem Krieg – in den schweren Jahren nach dem Zusammenbruch – wurde der Reiseverkehr allein auf der Schiene schlecht und recht bewältigt.

Die Währungsreform brachte dann aber einen Umbruch, so einschneidend und alles verändernd, wie bisher nicht dagewesen.

Die jüngste Auswirkung führt uns heute hier zusammen: das ist die 100%-ige Umstellung des Reiseverkehrs von der Schiene auf die Straße, auf den Omnibus.

Die Änderung der Verkehrsstruktur drückt sich dadurch aus, daß ein ständig stärker werdender Strom von Pendlern – Berufstätigen, Schülern usw. – von

Eisenbahnunglück: Eine Lok stürzt - der Bericht eines Augenzeugen -

Der 2. Dezember 1942 war ein naßkalter Wintertag. Auf dem düsteren Bahnsteig des Bahnhofs Sichtigvor, - wegen der Fliegergefahr gaben nur ein paar blauefärbte Glühbirnen ein schwaches Licht - wartete auch der 18 jährige Josef Hötte aus Taubeneiche auf den Frühzug nach Soest. Er hatte schon einen fast drei Kilometer langen Fußmarsch von der "Pempelfurt" hinter sich, und nun mußte er auch noch in der Kälte stehen, denn der 1/7 Zug hatte etwas Verspätung. Als er schließlich wie gewohnt in das Zugende, den langen, lauten Schülerwagen einstieg, konnte er nicht ahnen, daß er in dem sichersten Wagen eines Unglückszuges Platz nahm. Eine größere Gruppe junger Frauen aus dem RAD-Lager in Mülheim war an diesem Morgen mit eingestiegen, so daß die letzten Wagen recht voll waren.

Der Personenzug P32 setzte sich schnell wieder in Bewegung. Auf der 98er Lokomotive war Georg Stroop aus Sichtigvor Lokführer. Im Packwagen hinter der Lok befanden sich an diesem Morgen Bahnmeister Oelrich mit einer Rotte Gleisarbeiter und ein Schornsteinfeger. Josef Hötte wollte heute morgen nach Soest zur Berufsschule. Gewöhnlich endete seine Fahrt schon in Niederbergheim, wo er bei der Molkerei den Beruf des Industriekaufmanns lernte. Er hatte es sich gerade auf seiner Holzbank bequem gemacht, als ein Nachbar bemerkte: "Der hat aber einen Zahn heute drauf!" Richtig, der Takt des Ratterns, wenn die Räder über die Lücken zwischen den damals noch nicht verschweißten Schienen fuhren, war deutlich schneller als gewohnt.

Ehe die Fahrgäste noch darüber nachdenken konnten, ob der Lokführer wohl die Verspätung aufholen wollte und ehe der letzte Wagen in die langgezogene Kurve bei der Allagener Schlagt eingefahren war, passierte es. Den Zug erfasste ein mehrfaches Rucken, von vorne hörte man Bremsgeräusche und lautes metallenes Kreischen. Ein Stück holperten die entgleisten Wagen über die Schwellen, und dann zum Schluß ein harter gewaltsamer Stoß. Die Fahrgäste wurden aus ihren Sitzen auf die Bänke gegenüber gedrückt. Fensterscheiben klirrten. Die Arbeitsmädchen, die auf Sitzbänke verzichtend, dichtgedrängt im

Nach einem Brand erfolgte der Abbruch der Gebäude; der Bereich des ehemaligen Sägewerkes ist seitdem Landschaftsschutzgebiet. 1971 kauften die Eheleute Kleindienst das Bahnhofsgebäude und ein Teil des Geländes. Bis 1995 betrieben sie hier die Gaststätte "Zum Möhnetal". Diese gemütliche Gaststätte war beliebtes Ziel der zahlreichen Radwanderer auf der zum Radweg ausgebauten ehemaligen WLE-Trasse. Das ehemalige Bahnhofsgebäude dient heute als Wohnhaus.

Den mittleren Teil des Geländes pachtete 1981 und erwarb 1982 die Fa. Magdalene Löckener, um hier einen Lagerplatz für Baumaterial einzurichten. Heute wickelt die Fa. Löckener für zahlreiche Unternehmen Transportverträge ab; hierfür stehen sieben Sattelzüge zur Verfügung

Aus den Lebenserinnerungen von Frau Erna Goebel

Erna Goebel geb. Schmidt wurde 1934 als Tochter des Bahnhofsvorstehers Josef Schmidt geboren. Sie verbrachte hier mit ihren Brüdern Werner (geb. 1932) und Roland (geb. 1937 im Bahnhof) bis 1949 ihre Kinderjahre. Sie verfaßte ihre Erinnerungen im Jahre 1998. Hier nun in wörtlicher Wiedergabe ein Teil der Erinnerungen.

"Das Stampfen und Zischen der Dampflokomotiven und das Rufen und Pfeifen der Signale begleitete unser Leben im Bahnhof vom frühen Morgen bis zum späten Abend. Wenn der Schaffner sein "Fertig" meldete, antworteten wir Blagen respektlos: "Dann putz dich ab." Dann setzte Vater sich als Fahrdienstleiter statt der blauen die rote Dienstmütze auf und seine Trillerpfeife forderte "Achtung, Zurückbleiben!" Er hob den Befehlsstab, die Lok setzte den Schlußpfeiff und stampfte davon....."

"Für die Lehrlingsausbildung nahm Vater sich Zeit. Sein erster Lehrling in Niederberbergheim war 1938 Karl Grafenschäfer, der Sohn des Postboten Eberhard Grafenschäfer. Jeden Tag kam Eberhard ins Büro und wartete auf

Er erinnert sich:

"Im Personen- und Güterverkehr spielte der Bahnhof Wamel eine bedeutende Rolle. 10 Personenzüge in Richtung Brilon und Soest verkehrten täglich durch den Bahnhof Wamel. Der Triebwagenzug (genannt "Kiepenkerlexpress") fuhr in den Jahren 1957 bis 1960 täglich von Münster nach Willingen und zurück. In den Sommermonaten verkehrte jeden Sonntag ein Personenzug von Bochum-Langendreer nach Wamel, Ankunft ca. 9.00 Uhr, Rückfahrt 21.00 Uhr. Viele Sonderzüge trafen im Bahnhof Wamel ein, wurden dort in ein Abstellgleis umgesetzt bis zur Rückfahrt am Abend.

Der Bahnhof Wamel besaß folgende Gleise:

Ein Hauptgleis für die direkte Durchfahrt Soest-Belecke unmittelbar am Bahnsteig / Gleis 2 in nördlicher Richtung parallel zum Hauptgleis, insbesondere war es für Kreuzungen bzw. zum Ausweichen zweier sich begegnender Züge bestimmt / Gleise 3 und 4 -die jeweils längsten Gleise und neben Gleis 2 gelegen- zur Abstellung der Sonderzüge und Güterwagen / Gleis 5 diente als Umgehung zur Ladestraße / Gleis 6 bildete die Ladestraße für den sonstigen



Am Bahnhof Wamel

Rechts: Das Verladegleis