

Lippstadt. (Eig. Ber.) Vor fünfzig Jahren, am 1. Dezember 1890, wurde die Eisenbahnstrecke Soest—Belecke dem Verkehr übergeben. Nachdem bereits seit einem Jahre zuvor, am 1. Dezember 1888, auf der Teilstrecke Belecke—Brilon Stadt die Züge rollten, wurde damit die Gesamtstrecke Soest—Belecke—Brilon Stadt in Betrieb genommen. Die Linienführung ist heute noch die gleiche wie damals, nur in Wamel mußte die Strecke und der Bahnhof verlegt werden, als die Möhnetal-sperre gebaut wurde.

Die erste Strecke der Westfälischen Landes-Eisenbahn, von Warstein nach Lippstadt (damals Warstein—Lippstädter Eisenbahn) wurde im Jahre 1883 eröffnet. Schon bald danach trafen weitere Bahnprojekte an die Öffentlichkeit, von denen das der Möhnetalbahn besonderen Vorzug genoß. Zunächst beabsichtigten die Kreise Brilon und Soest, die Strecke Soest—Brilon Stadt als eigenes, von der Warstein—Lippstädter Eisenbahn unabhängiges Unternehmen zu betreiben. Da die geplante Strecke jedoch einen kürzeren Beförderungsweg zum Ruhrgebiet herstellte, die der Strecke über Lippstadt ernsten Wettbewerb bereiten konnte, bemühte sich die Warstein—Lippstädter Eisenbahn, das neue Unternehmen in ihre Hand zu bekommen. Zunächst stieß jedoch die Finanzierung des Unternehmens auf Schwierigkeiten, bis es dem damaligen Oberpräsidenten der Provinz Westfalen gelang, zwischen den Kreisen Soest und Brilon, dem Landeshauptmann der Provinz Westfalen, den Kreisen und Gemeinden und der Warstein—Lippstädter Eisenbahn eine Einigung zu erzielen. 1893 erhielt die Warstein—Lippstädter Eisenbahn die Erlaubnis für den Ausbau der Strecke

## 50. Jubiläum der Bahneröffnung durch das Möhnetal

Die Strecke Soest—Warstein—Rüthen folgte der von Lippstadt — Im Spiegel des „Patriot“

Soest—Brilon Stadt. Die Baukosten waren auf 3 424 000 Mark berechnet.

### Ergänzung beider Strecken

Der Verkehr auf der neuen Strecke war anfangs weniger befriedigend. Besonders auf der Teilstrecke Belecke—Brilon Stadt waren die Einnahmen sehr gering, während die Teilstrecke Belecke—Soest von Anfang an besser belebt war, allerdings zunächst auf Kosten der Strecke Lippstadt—Warstein der ein Teil des Verkehrs genommen wurde. In der Folgezeit bildeten die beiden Strecken jedoch eine glückliche Ergänzung.

Durch die direkte Eisenbahnverbindung mit dem Ruhrgebiet bekam die Industrie im Möhne- und Westertal einen schwunghaften Auftrieb. Besonders zu nennen sind hier die eisenverarbeitenden Werke in Warstein Belecke und Rüthen die jetzt ihr Roheisen und ihre Kohle aus dem Ruhrgebiet auf dem kürzesten Wege über Soest erhielten und die Fertigware auf umgekehrtem Wege oder über Lippstadt oder Brilon Stadt absetzen konnten. Ferner seien genannt die Holzindustrie im gesamten Möhnetal und die Marmorindustrie in Allagen, die ihre heutige Entwicklung ebenfalls dem Anschluß an das große Schienennetz verdanken.

### Möhnetal erschlossen

Einen besonderen Platz nimmt die Strecke Soest—Brilon Stadt im Fremdenverkehr ein. Das Möhnetal, heute eines der beliebtesten Ausflugs- und Er-

holungsgebiete, verdankt seine Erschließung dem Anschluß an das Schienennetz. Zehntausende von Erholungssuchenden bringt die Westfälische Landes-Eisenbahn im Sommer nach Wamel zum Möhnesee, zu den Luftkurorten Warstein (Tropfsteinhöhlen), Belecke (Kaiser-Heinrich-Quelle), Rüthen (alte Bergfeste) und Brilon Stadt (Hochsauerlandpforte). Aber auch im Winter fahren (mit Anschluß von Lippstadt) die Sonderzüge über Belecke zu den Wintersportplätzen Brilon, Willingen und Usseln.

So kann man, 50 Jahre zurückblickend, sagen, daß die heutige Jubiläumsstrecke alle damaligen Hoffnungen erfüllt hat und ein unentbehrliches Glied im großen Verkehrsgebiete geworden ist.

### Der „Patriot“ berichtete:

„Der Patriot“ brachte in seiner Nr 145 vom 5. 12. 1899 folgenden Bericht über die Eröffnung der Bahn:

Soest 1. 12. Mit dem heutigen Tage ist die Nebenbahn Soest—Belecke dem öffentlichen Verkehr übergeben. Von hier bis Brilon war die Bahn schon Mai fertig, es fehlte nur noch die Teilstrecke von Soest bis Belecke. Einem schon seit langen Jahren bestehenden dringenden Wunsche der Sauerländer und einem wirklichen Bedürfnisse ist mit der Bahnlinie abgeholfen, war doch die direkte Verbindung mit dem Sauerlande namentlich von Münster aus, eine sehr umständliche. Die Nebenbahn wird postseitig benutzt zur Beförderung von Briefen und Paketen.

### Die „Züge jagen dahin“

Weiter teilte „Der Patriot“ (Nr. 151 vom 10. 12. 1899) mit:

Belecke a. d. Möhne, 12. 12. Die Eröffnung der Eisenbahnstrecke Soest—Belecke am 1. d. M., wodurch die ganze Eisenbahnlinie Soest—Brilon dem Verkehr übergeben ist, führt uns so recht den gewaltigen Kontrast der Verkehrswege und Verkehrsmittel der Gegenwart mit denen früherer Zeiten vor Augen. Am Fuße der Altstadt Belecke — so heißt es in dem Vorwort der zur Eröffnung der Bahn Soest—Belecke erschienenen Geschichte unserer Stadt — kreuzen nunmehr die beiden Bahnstrecken der Westfälischen Landes-Eisenbahn: Lippstadt—Warstein und Soest—Brilon. Mit dem alten Badelikum, wo die Soester vor 450 Jahren (1448) bei ihrer vergeblichen Bestürmung des Städtchens eine schwere Niederlage erlitten, ist die ehemalige mächtige Hansastadt Soest jetzt durch einen direkten Schienenweg verbunden. Durch die klassische Gegend, deren Lieblichkeit und Anmut schon vor nahezu tausend Jahren die erste Dichterin auf deutschem Boden Hrotsutta oder Roswitha von Gandersheim in ihrem Heldengedicht zum Preise Kaiser Otos des Großen besungen. „jagt jetzt nach Nord und Süd, nach Ost und West das Dampfrossen die Züge der Eisenbahnen“ — Die jetzige und die nachfolgenden Generationen unserer Stadt, die jetzt im Zeichen des Verkehrs steht, werden kaum mehr eine Ahnung davon haben, wie es einstens so anders war. Vor 75 Jahren noch mußte

man, um zu den Nachbarorten Warstein Rüthen und Mülheim a. d. Möhne zu gelangen, durch sumpfige Hohlwege waten, was im Winter und bei längerem Regenwetter mit Lebensgefahr verbunden war. Der Senior des Clerus der Diözese Paderborn und verdienstvolle Sohn Beleckes, der Herr Ehren-domherr Probst Kroll in Arnsberg, dem die Geschichte unserer Stadt gewidmet ist, wird sich gewiß jetzt noch im hohen Alter von 83 Jahren der schwierigen Wege erinnern, die er in seiner Knabenzeit zum benachbarten Rüthen zurückgelgt hat, um den Vorbereitungsdienst für das Gymnasium zu erhalten. Mit welcher Freude mögen unsere Voreltern die zur Zeit der hessischen Herrschaft von Napoleon I. bezogene und im Jahre 1826 vollendete Heeresstraße Minden—Coblenz bzw. Meschede—Lippstadt begrüßt haben! In den Jahren von 1849 bis 1853 kam dann die 56 km lange Möhnestraße Brilon—Neheim hinzu, welche beide Straßen hier bekanntlich kreuzen. Als bald wurde auch ein Postverkehr eingerichtet, man konnte Briefe und Pakete befördern wöchentlich einmal. Es fuhr nämlich eine Post von hier nach Coblenz drei Tage hin und drei Tage zurück: die Stadt Rüthen wurde per Postkarre von hier aus bestellt, sonst gabs weit und breit nur Botenposten wie sie uns schon vor 2400 Jahren der griechische Geschichtsschreiber Herodot, der „Vater der Geschichte“ geschildert hat. So wars hier einst, noch vor 50 und 60 Jahren, als die Biber noch im stillen Möhnetale hausten. Und jetzt? Neben festen schöne Chausseen jagen zur größten Bequemlichkeit stündlich die Eisenbahnzüge dahin. 16 Personenzüge fahren jetzt täglich aus allen Himmelsrichtungen in den hiesigen Bahnhof ein und aus.