



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

Eisenbahndirektion <Essen>

Paderborn, 1950

Geschichtstafel zur Geschichte der Eisenbahn des Kreises Soest

urn:nbn:de:hbz:466:1-8730

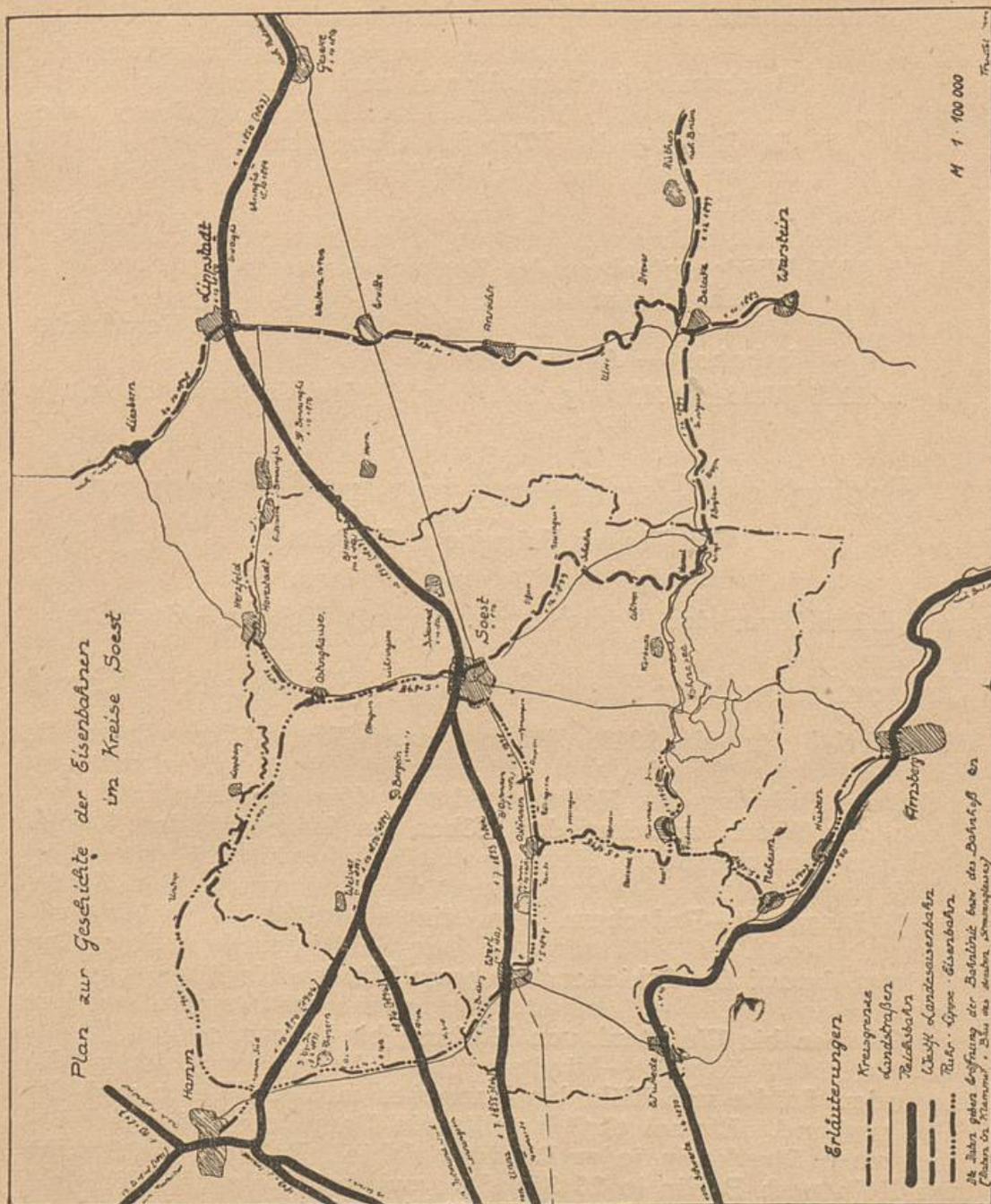
AUS DER GESCHICHTE DER WESTF. EISENBAHN

Geschichtstafel

zur Geschichte der Eisenbahnen des Kreises Soest

30. 3. 1825 Aufruf Harkorts in Wetter in der Hagener Zeitung „Hermann“ zum Bau von Dampfbahnen
1830 Behandlung der Eisenbahnfrage auf dem 3. Westf. Provinziallandtag in Münster
22. 7. 1832 Regierungsantwort auf eine Bittschrift der „getreuen Stände Westfalens“ mit ablehnendem Standpunkt in der Förderung der Eisenbahnen
1833 Erörterung von Plänen zum Bau der „Rhein-Weser-Eisenbahn“ (Köln—Soest—Minden)
1843 Zeitungskrieg zwischen Hamm und Soest über die Linienführung der Köln—Mindener Eisenbahn (über Soest oder Hamm?)
29. 5. 1845 Gründung der „AG Köln—Mindener—Thüringer Verbindungs-Eisenbahn“ von Hamm über Soest nach Paderborn
15. 5. 1847 Inbetriebnahme der Köln—Mindener Eisenbahn über Hamm
1. 10. 1850 Eröffnung der „Köln—Mindener—Thüringer Verbindungs-Eisenbahn“, die sich nun „Westfälische Eisenbahn“ nennt
4. 10. 1850 Erster planmäßiger Personenzug nach Hamm über Soest nach Paderborn
25. 10. 1850 Aufnahme der Kohlentransporte auf der Strecke Hamm—Soest—Paderborn
28. 3. 1851 Eröffnung der Anschlußstrecke Warburg—Landesgrenze (bei Haueda) der Westf. Eisenbahn
13. 8. 1852 Aufruf des Komitees der „Dortmund—Soester Eisenbahn“ zur Zeichnung von Aktien
22. 7. 1853 Eröffnung der Reststrecke der Westf. Eisenbahn zwischen Paderborn und Warburg und dadurch durchgehende Verbindung Köln—Hamm—Soest—Paderborn Kassel
- 1853—1855 Bau der Dortmund—Soester Eisenbahn
1. 1. 1855 Eröffnung der „Dortmund—Soester Eisenbahn“, später „Bergisch-märkische Eisenbahn“ genannt.

- 1860 Erster Privatgleisanschluß im Bahnhof Soest (Bergenthal)
- 1866 Strecke Dortmund—Soest zweigleisig
- 1867 Strecke Paderborn—Soest zweigleisig
- 1876 Strecke Dortmund Süd—Welper in Betrieb
- 1881 Strecke Welper—Soest zweigleisig
22. 11. 1881 Gründung der „Warstein—Lippstädter Eisenbahn“, später „Westfälische Landeseisenbahn“ genannt.
- 1882 Verstaatlichung der „Bergisch-märkischen Eisenbahn“ Dortmund—Soest
1. 11. 1883 Eisenbahn Warstein—Lippstadt in Betrieb genommen
- 1883 Privatgleisanschluß der Zuckerfabrik Soest
- 1887—1889 Bau des Ortsgüterbahnhofes Soest, der Oestinghauser Unterführung, infolgedessen Abtragung eines Teiles der Soester Stadtumwallung
1. 11. 1889 Neuer Soester Güterbahnhof (Ortsgüterbahnhof), noch heute „der Neubau“ genannt, in Betrieb
- 1896 Strecke Dortmund Süd—Soest zweigleisig
- 1896—1899 Bau des Verschiebebahnhofes Soest und der Umladehalle
17. 10. 1897 Nördlicher Teil des Verschiebebahnhofes Soest in Betrieb
1. 5. 1898 Ruhr-Lippe-Kleinbahn Hovestadt—Neheim—Soest eröffnet
1. 7. 1898 Südlicher Teil des neuen Verschiebebahnhofes Soest und die Umladehalle in Betrieb genommen
1. 12. 1898 Westf. Landeseisenbahn Soest—Brilon eröffnet
1. 3. 1899 Privatgleisanschluß Kornhaus Soest
- 1899 Umbau des Soester Ortsgüterbahnhofes wegen Einführung der Westf. Landeseisenbahn in den Bahnhof Soest
1. 8. 1899 Erste elektrische Beleuchtung im Bahnhof Soest
- Bau des Tunnels von Bahnsteig I zum Bahnsteig II im Personenbahnhof Soest
- 1901 Siedlung „Hermannstraße“ erweitert
1. 4. 1904 Ruhr-Lippe-Eisenbahn Hamm—Östinghausen eröffnet
1. 10. 1905 Kleinkinderschule in der Hermannstraße eröffnet
- 1905—1906 Bau des Abstellbahnhofes Soest
- 1906 Strecke Hamm—Welper zweigleisig
1. 2. 1907 Ruhr-Lippe-Kleinbahn Neheim—Hüsten—Arnsberg eröffnet
1. 4. 1908 Ruhr-Lippe-Kleinbahn Niederense—Himmelpforten eröffnet
- 1911—1913 Erweiterung des Verschiebebahnhofes Soest in der Nähe des Stadtparkes
- 1914 Kleinbahn Niederense—Günne—Möhnetalsperre bekommt Normalspur
8. 8. 1925 Ruhr-Lippe-Kleinbahn beginnt Kraftwagenverkehr
- 1929 Erweiterung der Umladehalle Soest
- 1939 Abbruch am Lokschuppen II im Bahnhof Soest zur Vergrößerung des Personenbahnhofes



- 1939 Umbau auf der Südseite des Verschiebebahnhofs Soest, erstes elektrisches Stellwerk
- 1939 Lautsprecheranlage im Personenbahnhof Soest
- 26. 5. 1940 Erster Fliiegerangriff auf den Bahnhof Soest
- 1942—1943 Ausarbeitung von Plänen für einen großzügigen Umbau der Reichsbahnanlagen zwischen Hattrop und Bad Sassendorf

10. 3. 1945 Erster Artilleriebeschuß des Bahnhofs Soest
30. 3. 1945 Die Soester Eisenbahner werden auf Anordnung der Reichsbahndirektion Kassel nach Ottbergen evakuiert.
31. 3. 1945 Unterstellung des evakuierten Bahnhofs Soest unter die Leitung der RBD Essen zur Fortführung des Betriebes mit den zurückgebliebenen Eisenbahnbediensteten
1. 4. 1945 Letzter Zug von Soest vor dem Einmarsch der Alliierten
11. 5. 1945 Wiederaufnahme des Zugverkehrs nach Kriegsende im Bahnhof Soest
3. 9. 1945 Wiederaufnahme eines Rumpfbetriebes im Verschiebebahnhof — Abstellbahnhof
29. 9. 1947 Wiedereröffnung der Südseite des Verschiebebahnhofs.

Beginn des Eisenbahnwesens im Hellwegraum^{ff}

Von Hans Bünker, Lippstadt,

Leiter des Städtischen Verkehrsamtes

Geschäftsführer der Verkehrsgemeinschaft Hellweg—Sauerland

Um den Schienenweg Hamm-Soest-Lippstadt-Paderborn (Kassel)

Man schrieb das Jahr 1848. Die sogenannte Rhein-Weser-Bahn, die Köln—Mindener Strecke, war eröffnet. Wider Erwarten hatte sie nicht die Richtung des Hellwegs, der uralten Handelsstraße vom Rhein zur Weser, zwischen den Höhen der Haar und dem Lippefluß, genommen, sondern führte weit nördlicher über Hamm—Bielefeld nach Minden. Dadurch waren die emporstrebenden Städte Soest—Lippstadt—Paderborn von dieser großen Verkehrsstraße abgeschnitten. Die Enttäuschung dieser Städte wurde noch größer, als kurz darauf der Schienenstrang von Minden bis Hannover verlängert wurde. Darüber hinaus entstanden noch Anschlußstrecken von Bremen bis Wunstorf, von Harburg bis Lehrte, so daß bereits im Jahre 1847 die Köln—Mindener Bahn die an der Schienenbahn liegenden Städte von Köln bis Hannover mit der Weser und der Elbe verband. Einmal täglich rollte ein Dampfzug auf dieser bedeutsamen Strecke in jeder Richtung dahin. Er legte die Strecke von Köln nach Berlin in 26 Stunden, zwischen Köln und Bielefeld in 8 Stunden zurück. Das waren für jene Zeiten geradezu phantastische Geschwindigkeiten.

Planungen - Entscheidungen . . .

Bei allen zuständigen Kreisen und Instanzen plante man nun eifrig, wie man mit der oben genannten Bahn in Verbindung kommen konnte. Ein etwaiger Anschluß sollte den Gedanken einer Nord-