WLE

Günter Krause

DGEG
Deutsche
Gesellschaft für
Eisenbahngeschichte

WLE

W	**Warstein**	**Westfälische**
L	**Lippstadter**	**Landes**
E	**Eisenbahn**	**Eisenbahn**

PREUSSEN

Restauration – Reaktion – Vormärz – Märzrevolution

Kein Parlament – nur Provinziallandtage

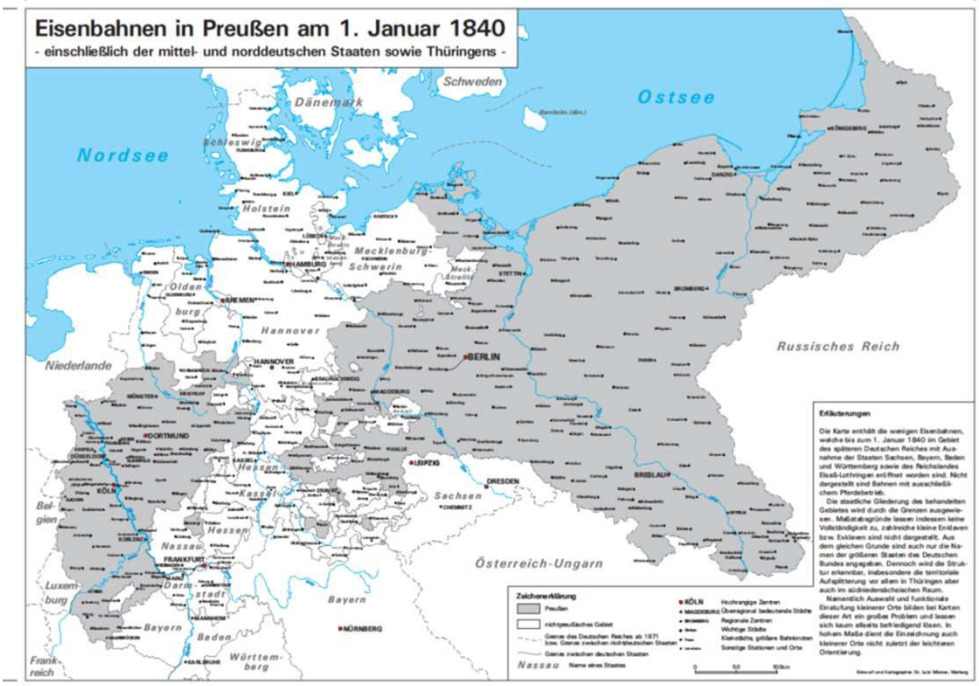
Staatsschuldenverordnung vom 17. Jan. 1820

Kreditaufnahme nicht ohne Zustimmung eines Parlamentes

agrarisch geprägter Staat

wenig bis keine Industrie

schlechte Infrastruktur


Eisenbahnen in Preußen am 1. Januar 1840
- einschließlich der mittel- und norddeutschen Staaten sowie Thüringens -
Nordsee
Ostsee
Dänemark
Schleswig
Holstein
Mecklenburg-Schwerin
Hannover
Niederlande
Russisches Reich
Österreich-Ungarn
Sachsen
Hessen
Nassau
Bayern
Baden
Württemberg
Luxemburg
Frankreich
Belgien
Schweden
Erläuterungen
Zeichenerklärung

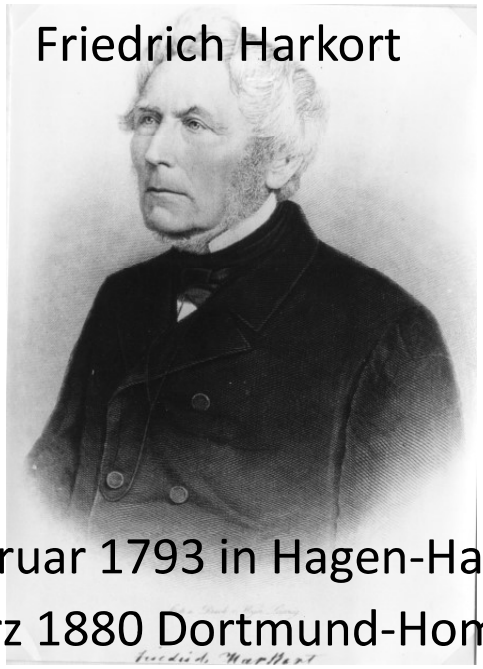
DER DEUTSCHE BUND
1815–1866
Nordsee
Ostsee
Kgr. Dänemark
Schleswig
Holstein
Grhzm. Mecklenburg-Schwerin
Königreich Hannover
Kgr. Niederlande
Preußen
Kgr. Polen
Königreich
Königr. Belgien
Kgr. Sachsen
Kgr. Bayern
Kgr. Württemberg
Kaiserreich
Kgr. Ungarn
Kgr. Frankreich
Österreich
Schweiz
Kgr. Sardinien
Lombardo-Venezien
Adria
Kgr. Ungarn

1787: Schiebeweg Hattingen-Baak, im Rauendahl.
1827: Ergänzung durch eine Eisenbahnstrecke vom Rauendahler Kohlenhafen bis zur Hattinger Ruhrbrücke

1827: Schienenbahn (1,5 km) von der Zeche Carl Friedrich Erbstollen in Bochum-Weitmar zur Ruhr
1830: Erweiterung auf 10,5 Kilometer Länge.

1829: Muttental. Zusammenschluss mehrerer Gruben, um eine Eisenbahn bis an die Kohlenstraße in der Gegend des Herbeder Holzes.

Friedrich Harkort



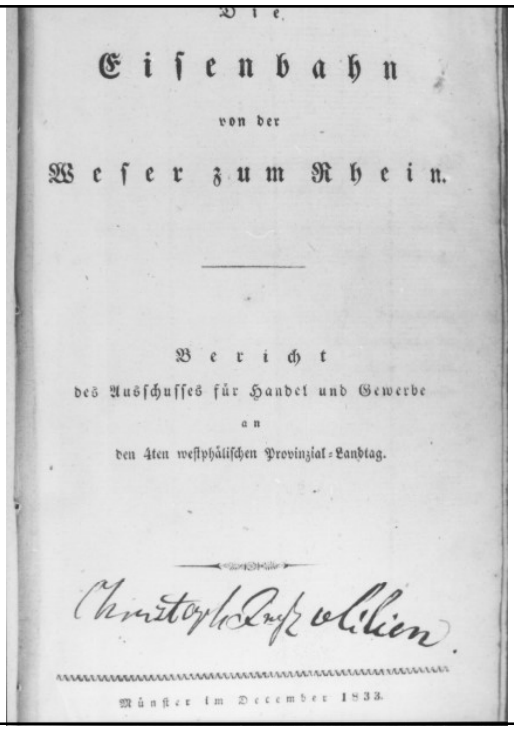
*22. Februar 1793 in Hagen-Haspe
† 8. März 1880 Dortmund-Hombruch

30. März 1825

Artikel im „Hermann“

Durch die rasche und wohlfeile Fortschaffung der Güter wird der Wohlstand eines Landes bedeutend vermehrt, welches Kanäle, schiffbare Ströme und gute Landstraßen hinlänglich bewähren...

Die sämtlichen Ruhrzechen erhielten durch eine Eisenbahn den unschätzbaren Vorteil eines raschen, regelmäßigen Absatzes unter großen Frachteinsparungen...



Die

Eisenbahn

von der

Weser zum Rhein.

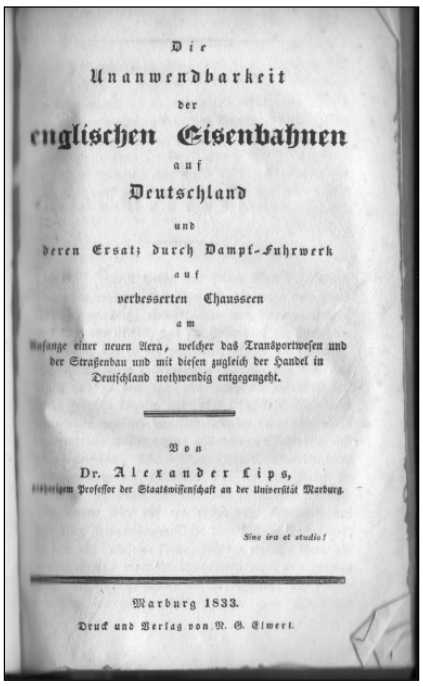
Bericht

des Ausschusses für Handel und Gewerbe

an

den 4ten westphälischen Provinzial-Landtag.

Münster im December 1833.

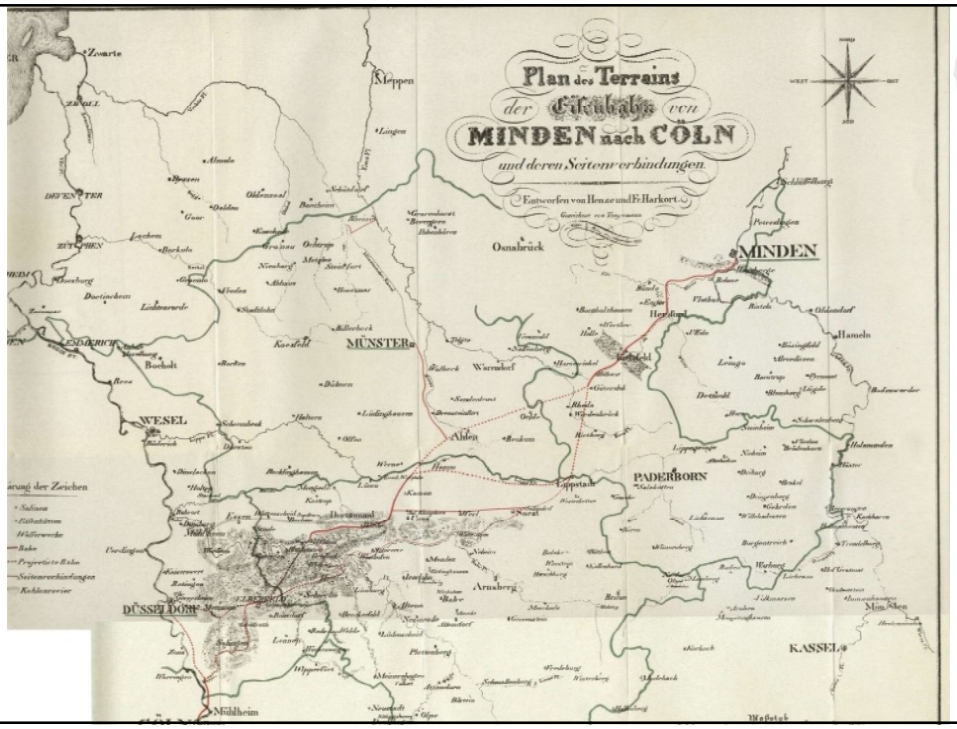


Die
Unanwendbarkeit
der
englischen Eisenbahnen
auf
Deutschland
und
deren Ersatz durch Dampf-Fuhrwerk
auf
verbesserten Chausseen
am
Anfange einer neuen Aera, welcher das Transportwesen und der Straßenbau und mit diesen zugleich der Handel in Deutschland nothwendig entgegengeht.

Von
Dr. Alexander Lips,
bisherigem Professor der Staatswissenschaft an der Universität Marburg.

Sine ira et studio!

Marburg 1833.
Druck und Verlag von N. G. Elwert.



Rhein–Weser–Aktiengesellschaft

29. September 1836 Konstituierung

14. Mai 1839: Auflösung der Gesellschaft

aus finanziellen Gründen

Ab 1840

weitere Vorarbeiten für eine Eisenbahn Rhein — Weser

Streckenvarianten

a) Deutz – Elberfeld –, Hagen, Unna

b) Deutz – Düsseldorf, Duisburg, Hamm

c) Deutz – Duisburg, Dortmund, Werl, Soest, Lippstadt

Endgültige Entscheidung durch preuß. Staat für

Deutz – Duisburg – Oberhausen – Hamm – Minden

Düsseldorf–Elberfelder Eisenbahn

Baubeginn: 29. April 1838

Eröffnung

Düsseldorf – Erkrath: 20. Dezember 1838

Erkrath – Vohwinkel: 21. Mai 1841

Vohwinkel – Steinbeck: 3. September 1841

29. Mai 1845

Gründung der Köln–Minden–Thüringer Verbindungseisenbahn

5. Dezember 1846

Auflösung der Gesellschaft wegen Zahlungsunfähigkeit

5. November 1849

Gründung der

Kgl. Westphälischen Eisenbahn

Frühjahr 1842

Gründung des

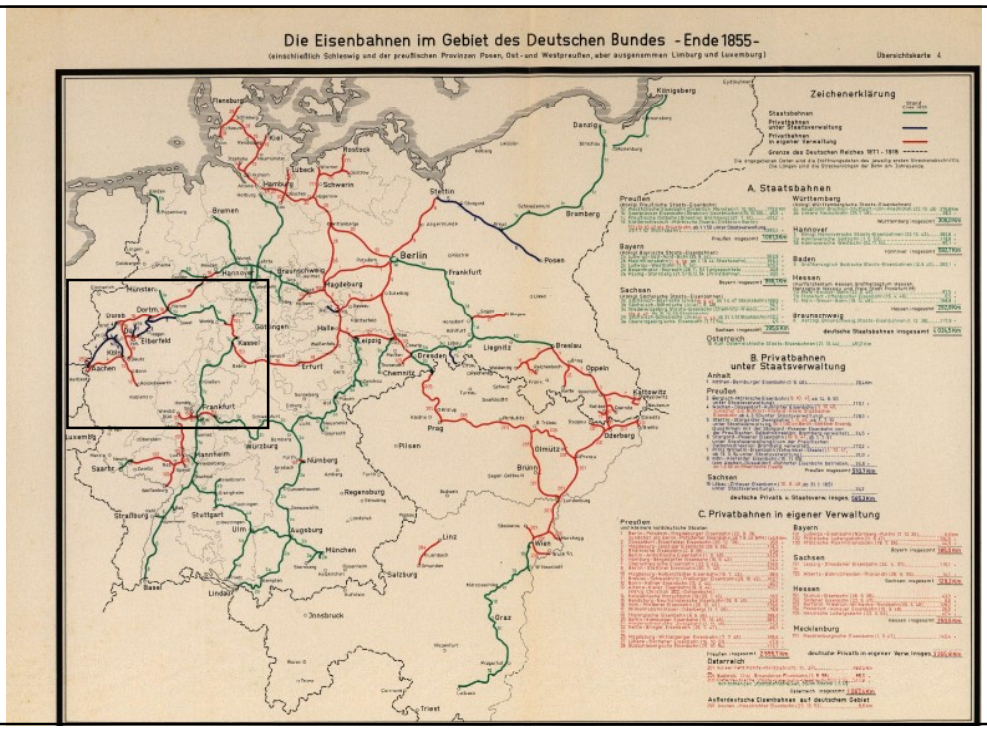
„Bergisch–Märkischen–Eisenbahnkomitee“

1843

Bergisch–Märkische Eisenbahn

14. Januar 1849

Dortmund-Soester-Eisenbahn-Comitee


Die Eisenbahnen im Gebiet des Deutschen Bundes - Ende 1855 -
(einschließlich Schleswig und der preußischen Provinzen Posen, Ost- und Westpreußen, aber ausgenommen Limburg und Luxemburg)
Übersichtskarte 4
Zeichenerklärung
A. Staatsbahnen
B. Privatbahnen unter Staatsverwaltung
C. Privatbahnen in eigener Verwaltung
Berlin
Frankfurt
Hamburg
Bremen
Hannover
Kassel
Köln
Aachen
Dortm.
Elberfeld
Leipzig
Dresden
Prag
Wien
Linz
Salzburg
München
Augsburg
Ulm
Stuttgart
Nürnberg
Regensburg
Innsbruck
Graz
Triest
Brünn
Olmütz
Oderberg
Kattowitz
Oppeln
Breslau
Liegnitz
Chemnitz
Erfurt
Halle
Magdeburg
Hagen
Frankfurt
Mannheim
Würzburg
Saarbr.
Straßburg
Basel
Lindau
Stettin
Danzig
Königsberg
Posen
Bromberg
Schwerin
Rostock
Lübeck
Kiel
Flensburg
Münster
Duisb.
Dortm.
Elberfeld
Köln
Aachen
Herbest.
Kref.
M.Gl.
Nß.
Dü
St.
Hagen
Voh.
Elberfeld
Deutz
Bonn
Rolandswerth
Koblenz
Soest
Hamm
Warb'g.
Karlsh.
Kreiens.
Hildesh
Kassel
Bebra
Gießen
Homb'g.
Sod.
Frankfurt
Wiesbd.
Rüd.
Schwei
16
1a
3
7
2
8
4
12
250
153
154
152
5a
7c
2c

GEHEIMER KOMMERZIENRAT WILHELM BERGENTHAL

Eisenbahnpionier

4. FEB. 1805 IN WARSTEIN
28. APRIL 1893 IN WARSTEIN

- 1834 Stahlraffinierhammer und Schleifmühle
- 1836 Errichtung eines Puddelwerkes mit Walzwerk
- 1841 Zeichnung von 20 Aktien a 250 Taler der Rhein-Weser-Verbindungsbahn
- 1848 Übernahme Kupferhammer → Walzwerk
- 1860 Verlegung des Puddelwerkes und Walzwerkes nach Lippstadt und Soest
- 1866 Mitglieder der Handelskammer der Kreise Arnsberg, Meschede und Brilon
- 1876 Ernennung zum Kommerzienrat
- 1878-1884 Präsident der Handelskammer
- 1878 Komitee für eine Sekundärbahn von Warstein nach Lippstadt
- 1883 Ernennung zum Geheimen Kommerzienrat
- 1883 Vorstandsvorsitzender der Warstein-Lippstadter Eisenbahn (bis 1892)

1849

Komitee für die Führung der Westphälischen Eisenbahn durch das Ruhr- und Möhnetal

Denkschrift, die Trasse zu ändern und von Warburg aus durch das Ruhr- oder Möhnetal nach Hagen, Soest oder Hamm zu führen

… ein Notschrei wiederholt bitter getäuschter Hoffnung diese hinten angesetzten Landesteile durchzucken würde, die schon einmal durch die veränderte Richtung der Köln-Mindener Bahn sich gekränkt glaubten, dass eine moralische Verpflichtung des Staates durch das Aufgeben der im Bau begriffenen Linie verletzt erscheinen würde …

Warstein

Wasserkraft durch die Wester
Holzvorkommen des Arnsberger Waldes
Holzkohle für Eisenhütten, Puddelwerke etc.

1739
Suttroper Hütte (St. Wilhelmshütte)

Produktion von Nägeln, Beile, Schaufeln und Sensen

Kupferhammer

Absatzschwierigkeiten durch schlechte Verkehrsanbindungen

14. Juni 1878

„Bahnordnung für die Bahnen untergeordneter Bedeutung“

Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
Bahnübergänge mit Schildern
Geringere Radien
Leichterer Oberbau

1878

Denkschrift
über die Anlage und Rentabilität
einer
Warstein-Lippstädter Secundär-Bahn

Wilhelm Bergenthal
Ewald Bergenthal
Direktor Uhlendorff (Warsteiner Gruben- und Hüttenverein)
Franz Hegemann (Sparkassenrendant)

Denkschrift

über die

Anlage und Rentabilität

der

Warstein-Lippstädter Secundär-Bahn.

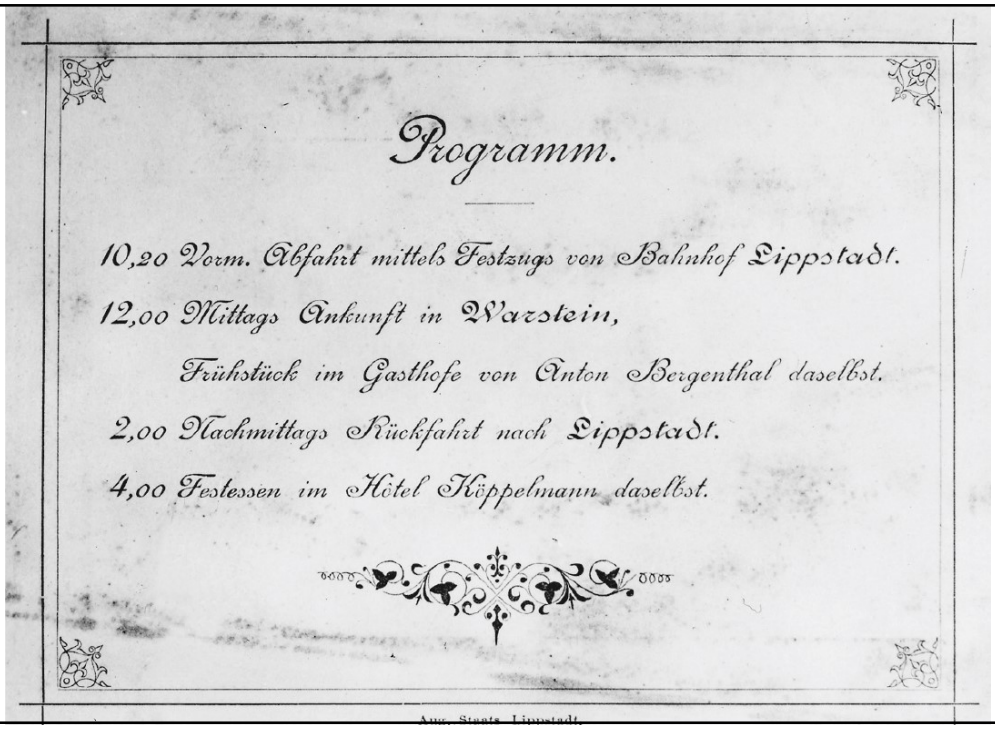
Mit 2 Nivellements- und Situations-Plänen.

1878.

Druck von C. Hegener in Lippstadt.

22. Nov. 1881	Gründung der „Warstein-Lippstadter Eisenbahn“
17. Dez. 1881	Antrag auf Erteilung der Baugenehmigung
10. Feb. 1882	Bauvertrag mit Firma Soenderop & Cie (Berlin) (Festpreis: 1 370 999 Mark)
24. März 1882	Genehmigung für den Bau und Betrieb der Warstein-Lippstadter Eisenbahn
26. April 1882	Erster Spatenstich in Lippstadt
27./28. Juni 1882	Landespolizeiliche Prüfung (Königl. Eisenbahnkommissariat)
1. Juli 1882	Schreiben an Komitee *(„ganz ungehöriges Verfahren“)*
31. Okt. 1883	Eröffnung der Strecke
1. Nov. 1883	Aufnahme des planmäßigen Betriebes

Zeichner	Datum	gezeichnet	Stamm-Aktien	Prioritäts-Aktien	eingezahlt (10 %)
1 Westfälische Union	28.10.81	30.000	15.000	15.000	3.000
2 Wilhelm Bergenthal Warstein	29.10.81	30.000	15.000	15.000	3.000
3 Warsteiner Gruben- und Hüttenverein	31.10.81	50.000	25.000	25.000	5.000
4 Gemeinde Warstein	28.10.81	150.000	75.000	75.000	15.000
5 Gemeinde Hirschberg	31.10.81	2.000	1.000	1.000	200
6 Gemeinde Belecke	03.11.81	25.000	12.500	12.500	2.500
7 Gemeinde Suttrop	10.11.81	12.000	6.000	6.000	1.200
8 Gemeinde Kallenhardt	04.11.81	1.000	-	1.000	100
9 Gemeinde Effeln	04.11.81	1.000	-	1.000	100
10 Gemeinde Drewer	04.11.81	1.000	-	1.000	100
11 Gemeinde Anröchte	04.11.81	10.000	5.000	5.000	1.000
12 Kaufmann A. Kleine	14.11.81	6.000	3.000	3.000	600
13 Stadt Lippstadt	15.11.81	75.000	37.500	37.500	7.500
14 Jakob Fritzler in Anröchte	14.11.81	500	500	-	50
15 Simon Schreiber in Anröchte	13.11.81	500	-	500	50
16 A.W. Bömer (Söbberinghoff)	14.11.81	5.000	2.500	2.500	500
17 Wwe. J. Rapp in Anröchte	19.11.81	1.000	1.000	-	100
18 Rapp Siegmund in Anröchte	19.11.81	500	-	500	50
19 Steinbruchbes. L. Jacobi, Anröchte	19.11.81	1.000	1.000	-	100
20 Karl Jacobi/Arnold Stratmann, Anröchte	19.11.81	500	500	-	50
21 Franz Schlüter, Anröchte	19.11.81	1.000	1.000	-	100
22 Simon Rapp, Anröchte	19.11.81	1.000	1.000	-	100
23 Bernhard Schmidtmann, Anröchte	13.11.81	500	-	500	50
24 Gabriel & Bergenthal	01.11.81	50.000	25.000	25.000	5.000
25 Provinzialständischer Verwaltungsau.	16.11.81	800.000	500.000	300.000	80.000
26 Kreis Lippstadt	05.11.81	25.000	12.500	12.500	2.500
27 Gebr. Kruse in Erwitte	26.10.81	1.000	500	500	100
28 Jenni Bürger in Anröchte	14.11.81	5.000	-	5.000	500
29 Gemeinde Erwitte	19.11.81	15.000	7.500	7.500	1.500
30 Gemeinde Uelde	19.11.81	1.000	500	500	100
31 Kommerzienrat W. Bergenthal, Warstein	19.11.81	198.500	1.500	197.000	19.850
Summa:		1.500.000	750.000	750.000	150.000



Programm.

10,20 Vorm. Abfahrt mittels Festzugs von Bahnhof Lippstadt.

12,00 Mittags Ankunft in Warstein,

Frühstück im Gasthofe von Anton Bergenthal daselbst.

2,00 Nachmittags Rückfahrt nach Lippstadt.

4,00 Festessen im Hôtel Köppelmann daselbst.

Warstein-Lippstadter-Eisenbahn.

Vorläufige Anzeige.

Die Eröffnung des Betriebes auf der **Warstein-Lippstadter-Eisenbahn** ist für den **1. November c.** mit **folgendem Fahrplan** in Aussicht genommen:

	Nr. I.	III.	V.		Nr. II.	IV.	VI.
Warstein	5^{40}	10^{20}	3^{00}	Lippstadt	8^{00}	1^{00}	6^{10}
Belecke	6^{03}	10^{39}	3^{23}	Westernkotten	8^{15}	1^{14}	6^{25}
Uelde	6^{26}	10^{57}	3^{46}	Erwitte	8^{37}	1^{32}	6^{47}
Anröchte	6^{46}	11^{14}	4^{06}	Anröchte	8^{59}	1^{50}	7^{09}
Erwitte	7^{08}	11^{32}	4^{28}	Uelde	9^{19}	2^{06}	7^{29}
Westernkotten	7^{26}	11^{50}	4^{46}	Belecke	9^{42}	2^{25}	7^{52}
Lippstadt	7^{40}	12^{03}	5^{0}_{0}	Warstein	10^{00}	2^{43}	8^{10}

Auf Haltestelle „Westernkotten" halten die Züge nur nach Bedarf.

Sämmtliche Stationen mit Ausnahme von Westernkotten, welche nur Facultativ-Haltestelle für Personalbeförderung ist, sind für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, lebenden Thieren, Eilgut, Frachtgut und Leichen eingerichtet.

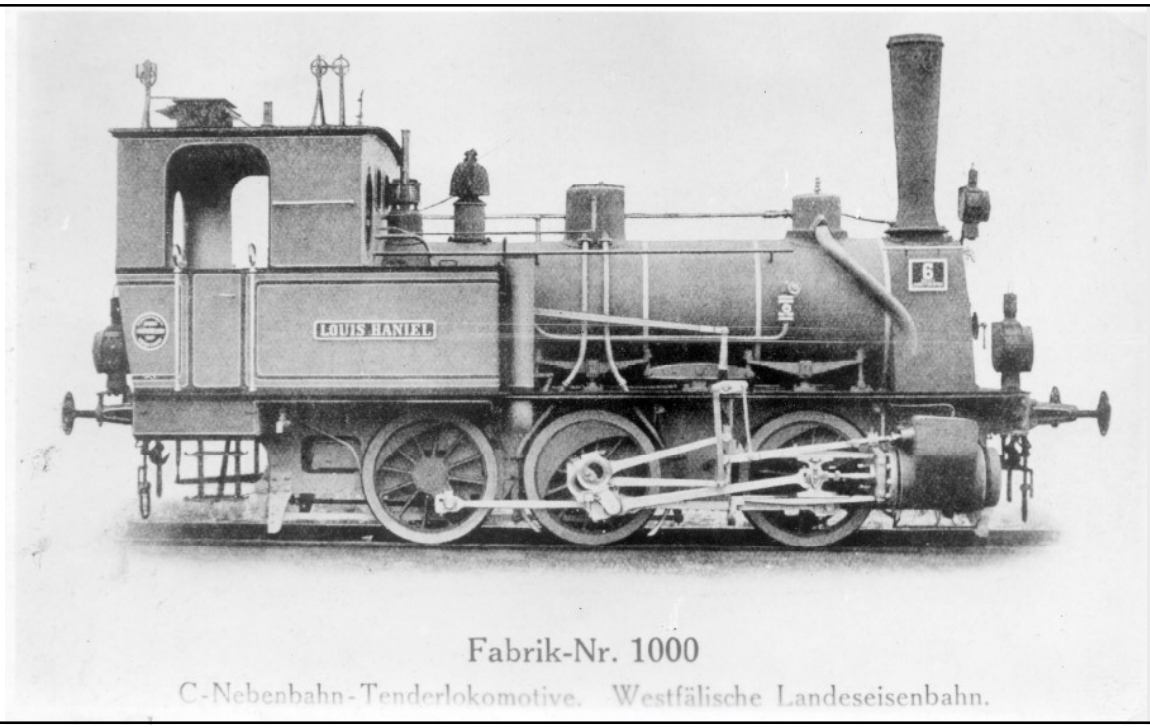
Die Tarife sind vom 25. d. Mts. an auf den Stationen sowie in unserm Büreau einzusehen resp. käuflich zu beziehen.

Lippstadt, den 19. October 1883.

Die Betriebs-Direction:
F. Schönfeld.

Streckenlänge:	30,88 km
Steigung$_{max}$:	1 : 50 (2 %)
Höhenunterschied:	256 m
V_{max}:	30 km/h
Bahnübergänge:	80
Empfangsgebäude:	Warstein, Belecke, Uelde, Anröchte, Erwitte
Betriebsmittel:	2 C-gek.-Lokomotiven (1, 2); 1 B-gek.-Lok. 2 PersWg. II./III. Klasse; 2 PersWg. III.-Klasse; 1 Post-Wg.; 1 Gep.-Wg.; 32 Güterwagen
1. April 1886:	Auflösung des Vertrages mit Soenderop

Warstein 1885

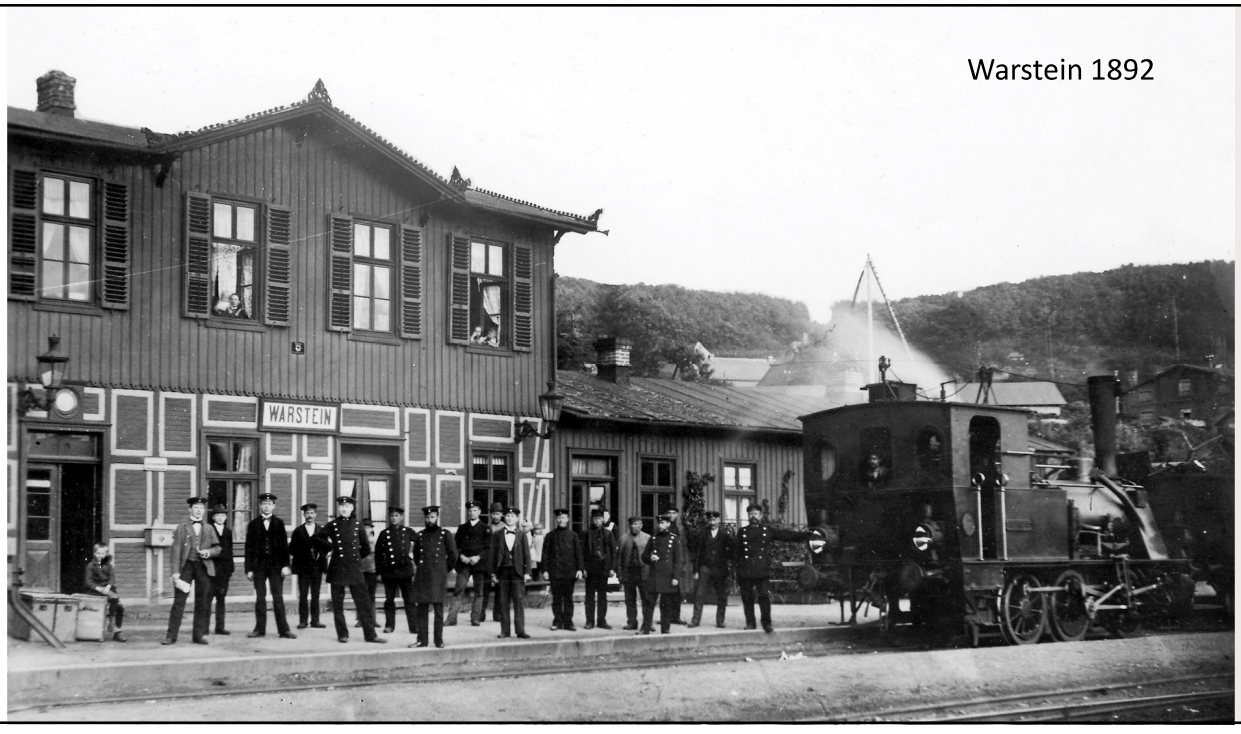


Fabrik-Nr. 1000

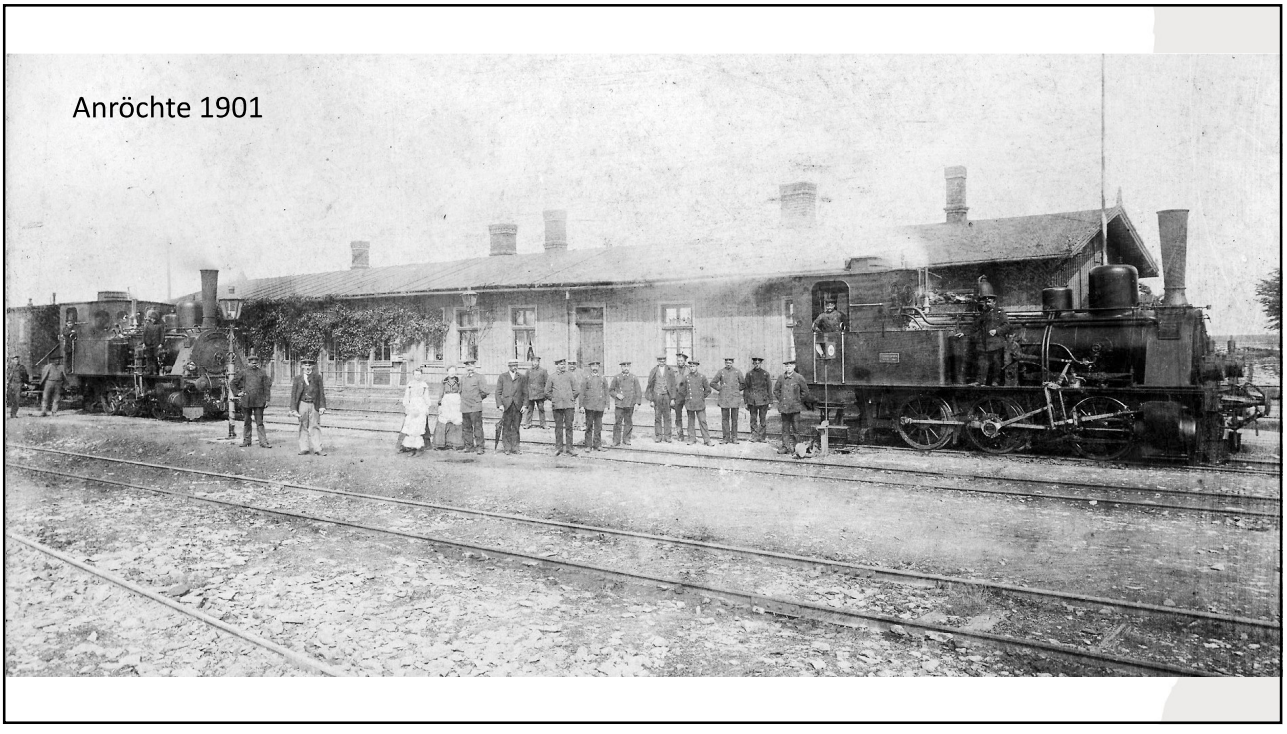
C-Nebenbahn-Tenderlokomotive. Westfälische Landeseisenbahn.

Warstein 1890

Warstein 1892



Warstein 1895


Anröchte 1901

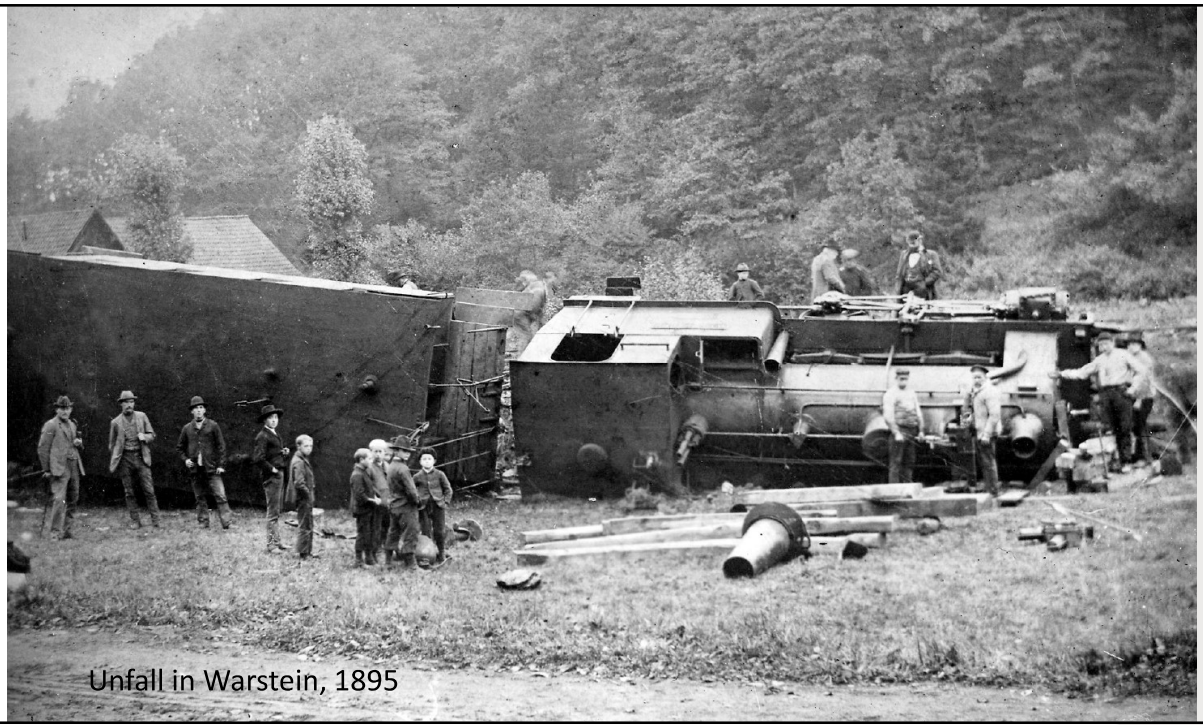
Bahnhof-Anröchte
Wirt B. Bongard
Gruss aus
Anröchte
ANRÖCHTE

Bhf. Belecke, ca. 1907
BELECKE

Wagen 310, Bj. 1891, Killing & Sohn,
1927 Hilfsgerätewagen 6501,
1952 7021, verschrottet 1974.

Wagen 36, Bj. 1883, Waggonfabrik Ludwigshafen,
1912 Neuaufbau als Pack- und Postwagen 236 -> 404 -> 3404 -> 7037
Fernmeldemeisterei, 1980 an Historischer Schienenverkehr Wesel

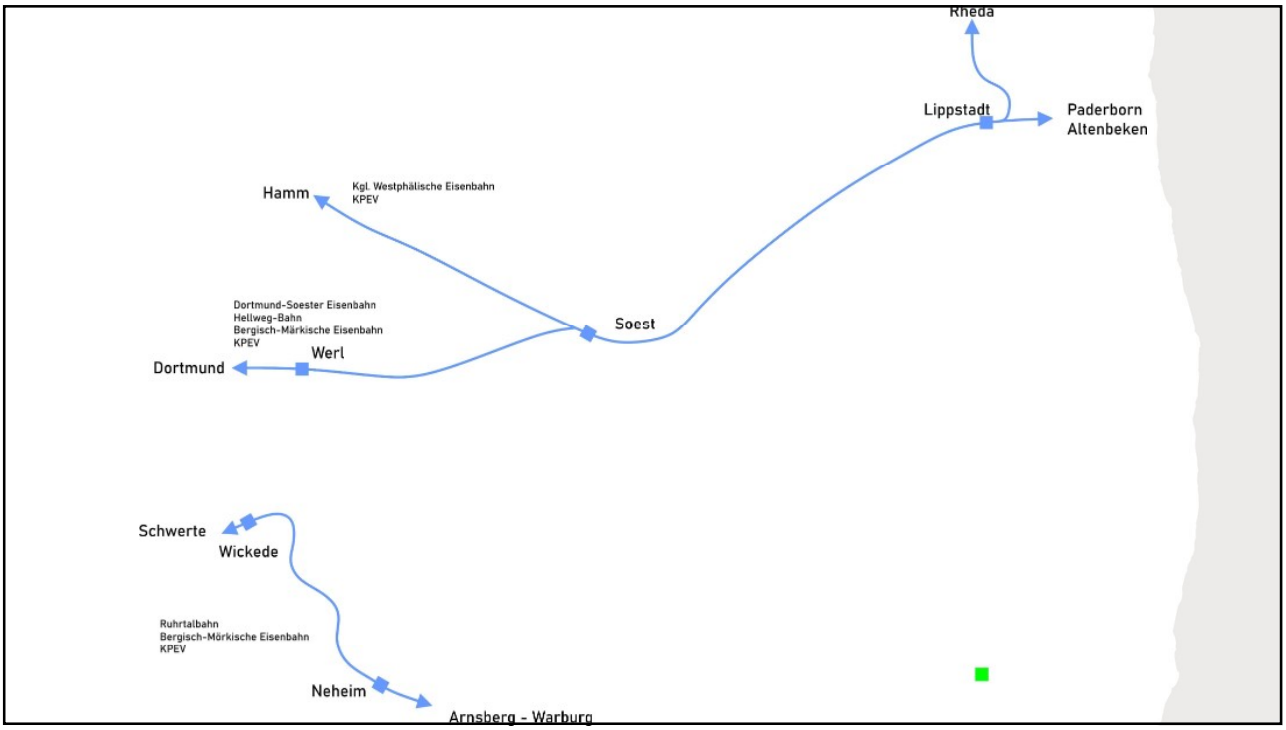
Unfall bei Söbberinghof, 4. Mai 1891

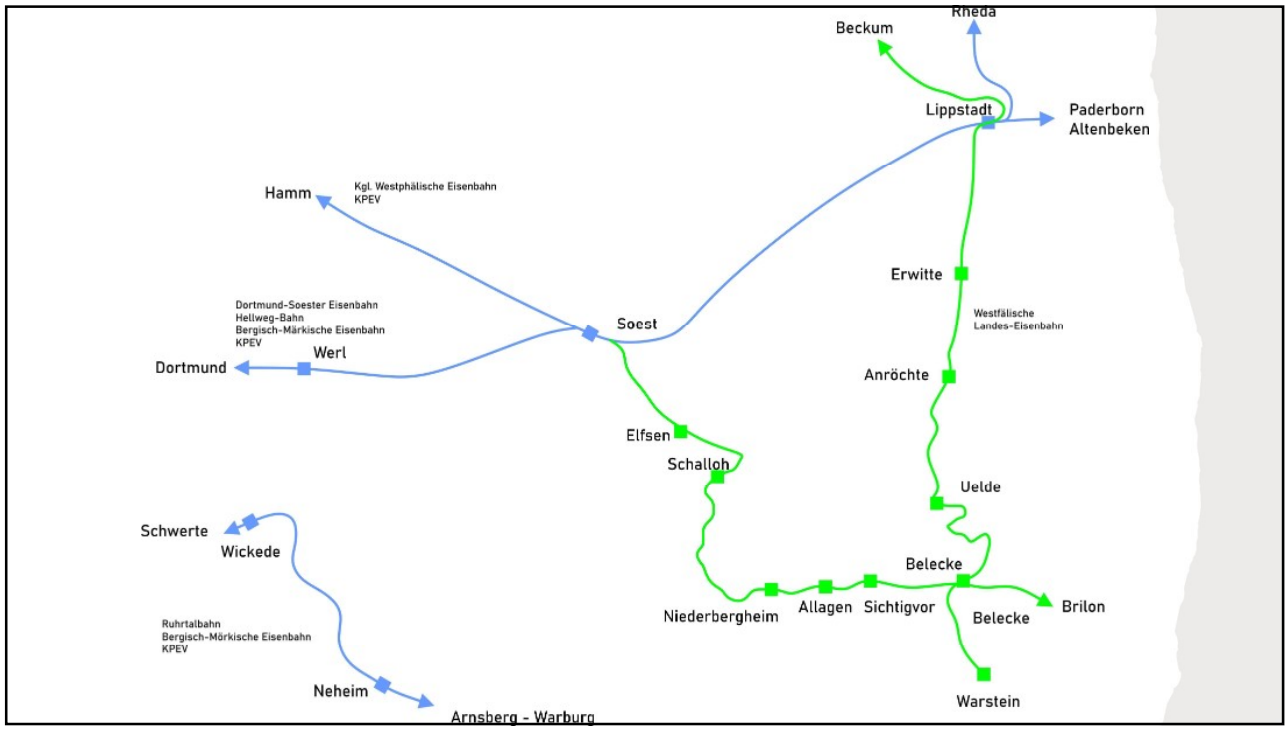


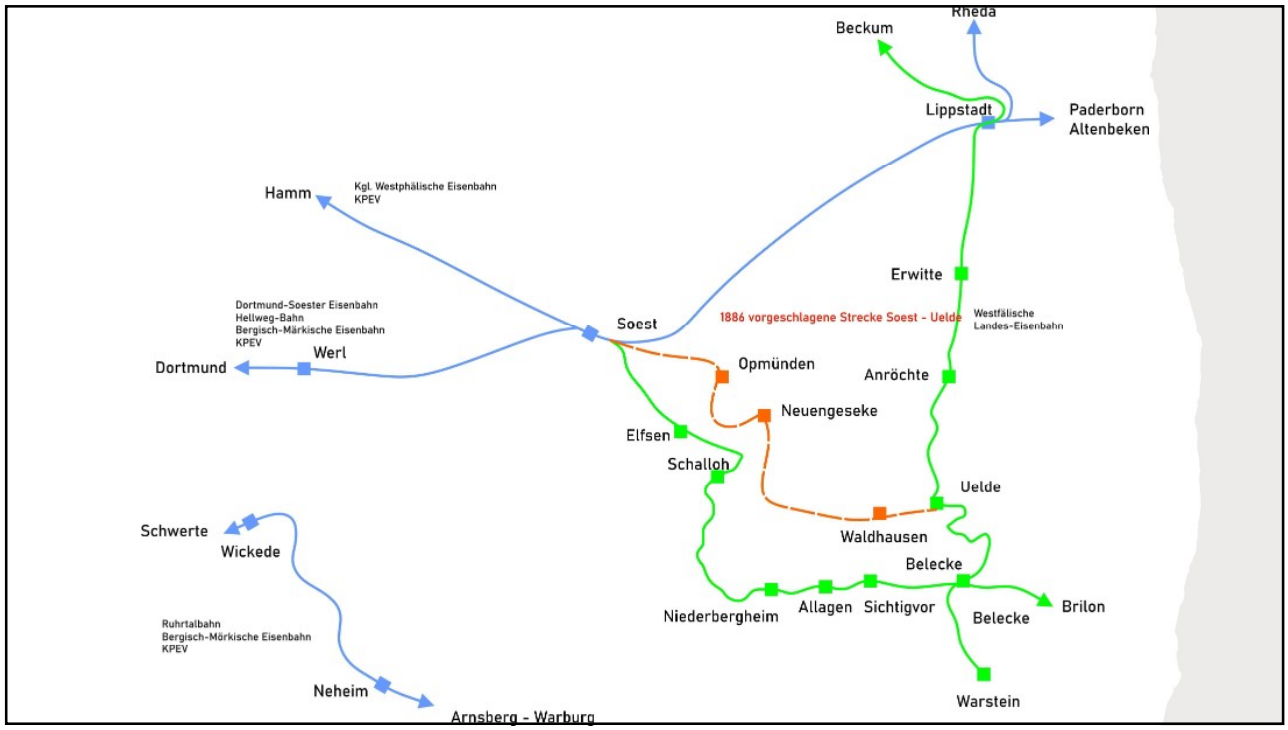
Unfall in Warstein, 1895

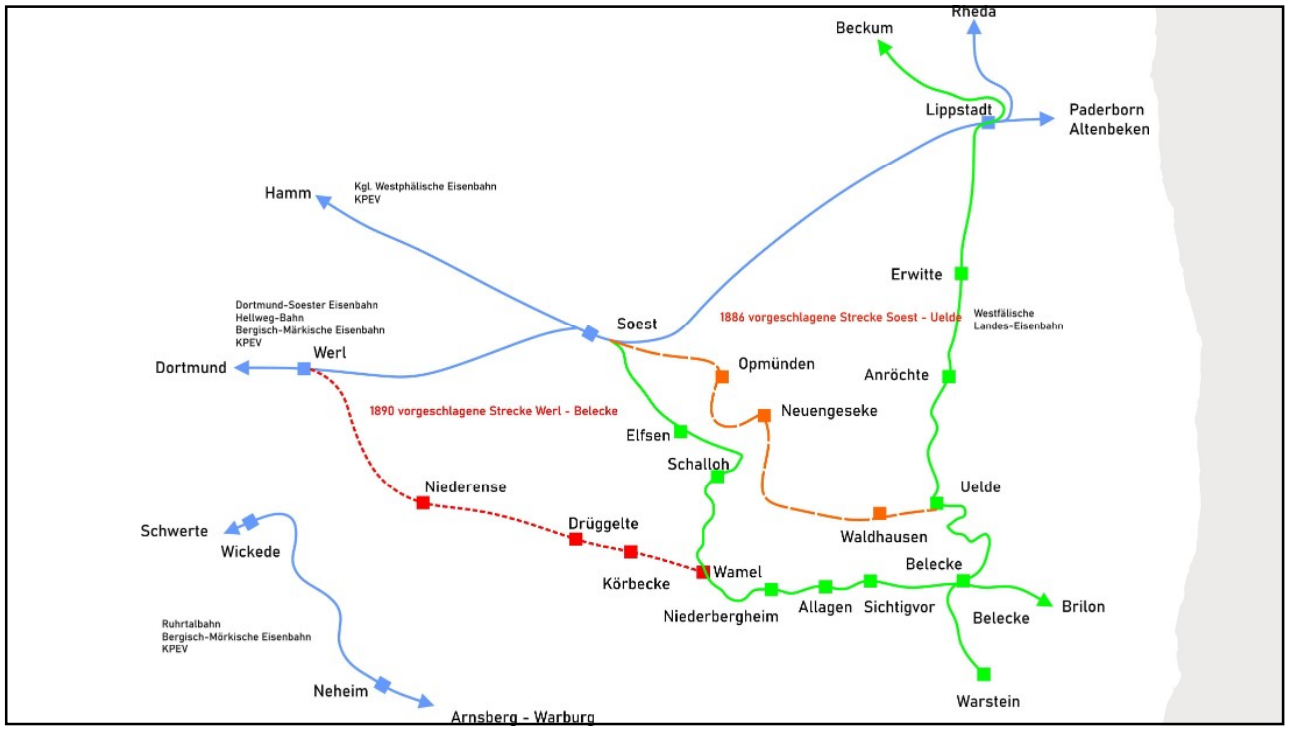
Erweiterung des Streckennetzes

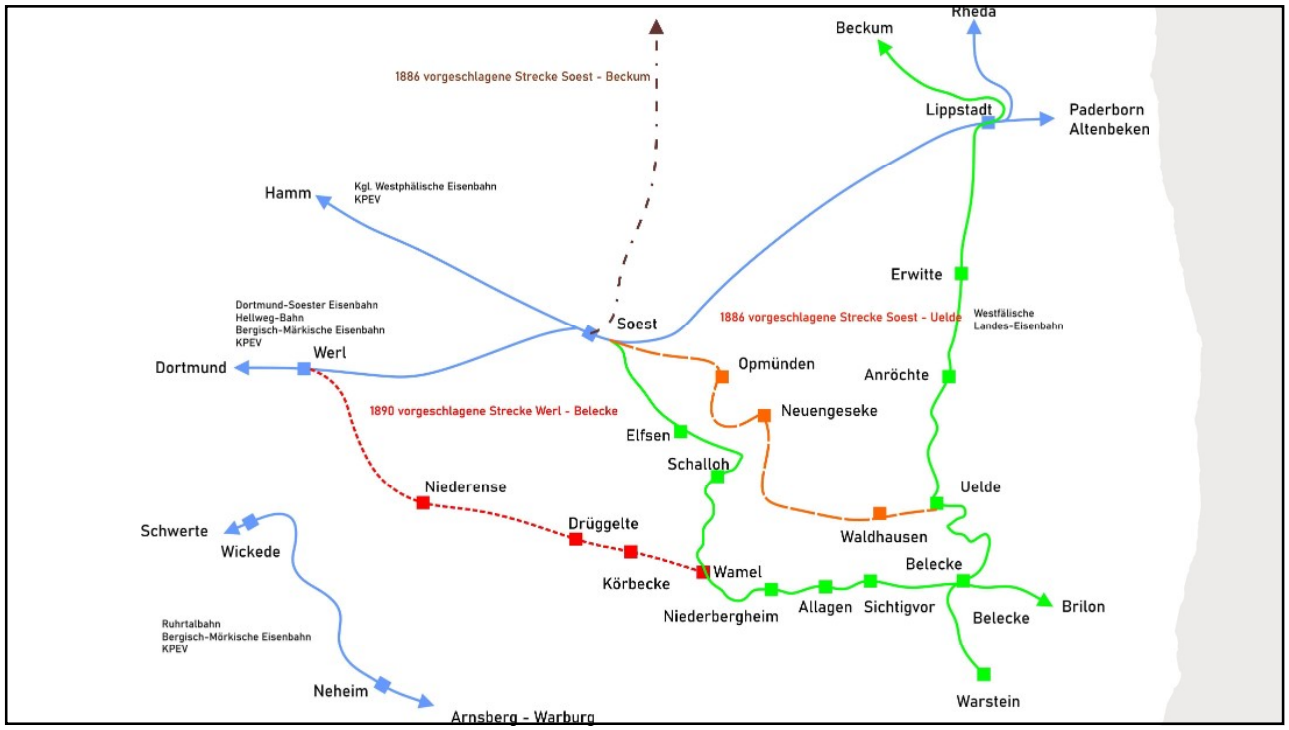
1882:	Antrag auf Bau einer Bahn Belecke – Brilon
1886:	Rentabilitätsberechnung „Denkschrift die projektierte Sekundärbahn Brilon–Belecke betreffend“ Soester Projekt einer Bahn von Soest nach Uelde
1888:	Ablehnung durch Minister
Juli 1890:	*„Denkschrift betreffend den Bau einer Eisenbahn durch das Möhnetal von Belecke bis Werl“* Varianten: Brilon–Belecke, Soest–Uelde, Belecke–Möhnetal–Werl und Belecke–Möhnetal–Soest–Beckum.
1982:	*„Denkschrift über die Ausbildung des Eisenbahnnetzes in der nächsten Umgebung der Warstein-Lippstadter Eisenbahn“* (WLE)
20. Juli 1892:	Antrag auf Bau einer Bahn Belecke durch das Möhnetal über Mülheim–Allagen–Völlinghausen bis zu einem Punkt zwischen Völlinghausen und Stockum und von dort über den Haarstrang–Echtrop–Müllingsen nach Soest.
9. Aug. 1892:	Genehmigung für Vorarbeiten
16. Dez. 1896:	„Allerhöchste Konzession“

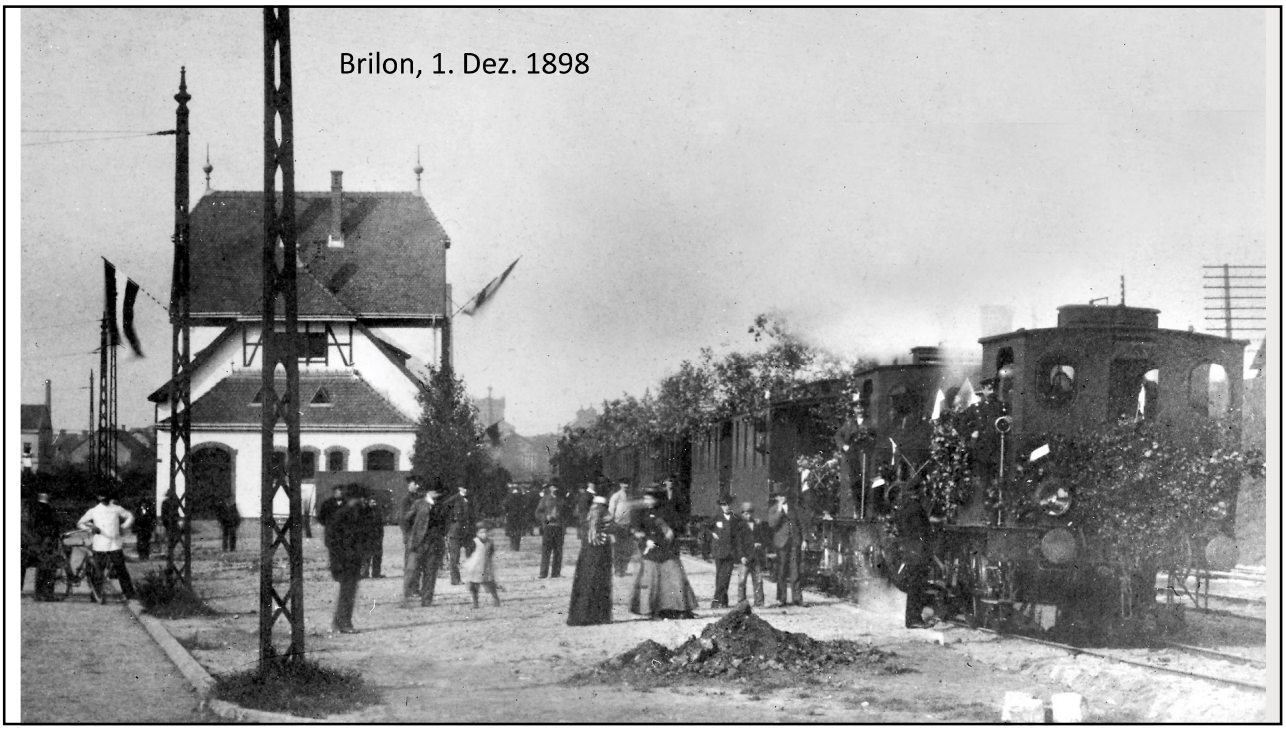



Rheda
Beckum
Lippstadt
Paderborn
Altenbeken
Hamm
Kgl. Westphälische Eisenbahn
KPEV
Erwitte
Dortmund-Soester Eisenbahn
Hellweg-Bahn
Bergisch-Märkische Eisenbahn
KPEV
Soest
Westfälische
Landes-Eisenbahn
Werl
Dortmund
Anröchte
Elfsen
Schalloh
Uelde
Schwerte
Wickede
Belecke
Ruhrtalbahn
Bergisch-Märkische Eisenbahn
KPEV
Niederbergheim
Allagen
Sichtigvor
Belecke
Brilon
Neheim
Warstein
Arnsberg - Warburg


Rheda
Beckum
Lippstadt
Paderborn
Altenbeken
Hamm
Kgl. Westphälische Eisenbahn
KPEV
Erwitte
Dortmund-Soester Eisenbahn
Hellweg-Bahn
Bergisch-Märkische Eisenbahn
KPEV
Soest
1886 vorgeschlagene Strecke Soest - Uelde
Westfälische
Landes-Eisenbahn
Werl
Dortmund
Opmünden
Anröchte
Neuengeseke
Elfsen
Schalloh
Uelde
Waldhausen
Schwerte
Wickede
Belecke
Ruhrtalbahn
Bergisch-Märkische Eisenbahn
KPEV
Niederbergheim
Allagen
Sichtigvor
Belecke
Brilon
Neheim
Warstein
Arnsberg - Warburg


Beckum
Rheda
Lippstadt
Paderborn
Altenbeken
Hamm
Kgl. Westphälische Eisenbahn
KPEV
Erwitte
Dortmund-Soester Eisenbahn
Hellweg-Bahn
Bergisch-Märkische Eisenbahn
KPEV
Soest
1886 vorgeschlagene Strecke Soest - Uelde
Westfälische
Landes-Eisenbahn
Werl
Dortmund
Opmünden
Anröchte
1890 vorgeschlagene Strecke Werl - Belecke
Neuengeseke
Elfsen
Schalloh
Niederense
Uelde
Drüggelte
Waldhausen
Schwerte
Wickede
Belecke
Körbecke
Wamel
Brilon
Niederbergheim
Allagen
Sichtigvor
Belecke
Ruhrtalbahn
Bergisch-Märkische Eisenbahn
KPEV
Warstein
Neheim
Arnsberg - Warburg


1886 vorgeschlagene Strecke Soest - Beckum
Beckum
Rheda
Lippstadt
Paderborn
Altenbeken
Hamm
Kgl. Westphälische Eisenbahn
KPEV
Erwitte
Dortmund-Soester Eisenbahn
Hellweg-Bahn
Bergisch-Märkische Eisenbahn
KPEV
Soest
1886 vorgeschlagene Strecke Soest - Uelde
Westfälische
Landes-Eisenbahn
Werl
Dortmund
Opmünden
Anröchte
1890 vorgeschlagene Strecke Werl - Belecke
Neuengeseke
Elfsen
Schalloh
Niederense
Uelde
Drüggelte
Waldhausen
Schwerte
Wickede
Belecke
Körbecke
Wamel
Brilon
Niederbergheim
Allagen
Sichtigvor
Belecke
Ruhrtalbahn
Bergisch-Märkische Eisenbahn
KPEV
Warstein
Neheim
Arnsberg - Warburg



Brilon, 1. Dez. 1898

Soest Thomätor, 1. Dez. 1899

Soest Thomätor, 1900

Erweiterung des Streckennetzes

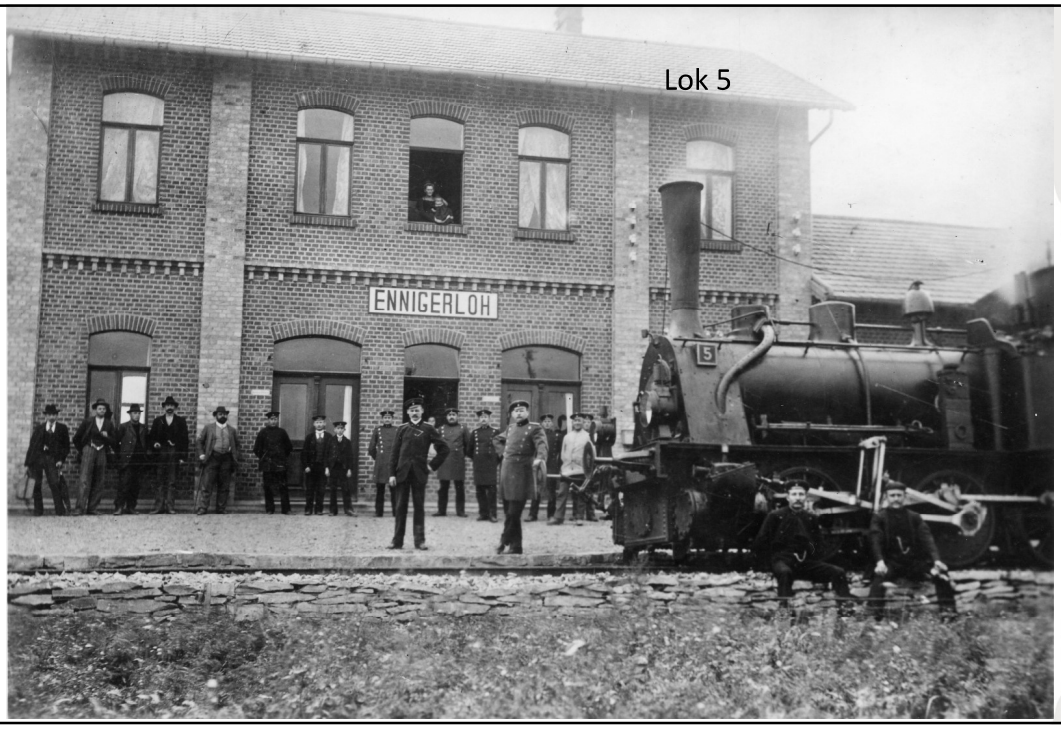
1. Feb. 1879:	Strecke Beckum – Beckum/Ennigerloh (Neubeckum) durch KPEV eröffnet
20. Juli 1892:	Antrag der WLE zur Genehmigung zu Vorarbeiten der Strecke Lippstadt - Beckum
29. Okt. 1892:	Schreiben an Minister
20. Dez. 1892:	Erlaubnis zu Vorarbeiten
16. März 1895:	Änderung des Gesellschaftsvertrages – Erweiterung Strecke Lippstadt – Beckum
12. März 1896:	Änderung des Namens in „Westfälische Landes-Eisenbahn“
16. Dez. 1896:	„Allerhöchste Konzession“
1. Okt. 1898:	Übernahme der Betriebsführung der Strecke Beckum - Neubeckum
20. Okt. 1898:	Eröffnung der Strecke Lippstadt – Beckum
1. Dez. 1898:	Eröffnung der Strecke Belecke – Brilon
1. Dez. 1899:	Eröffnung der Strecke Belecke – Soest
15. April 1899:	Eröffnung der Strecke Neubeckum – Ennigerloh
22. Juli 1899:	Eröffnung der Strecke Ennigerloh – Freckenhorst
1. April 1901:	Eröffnung der Strecke Freckenhorst - Warendorf

Erweiterung der Betriebsmittel

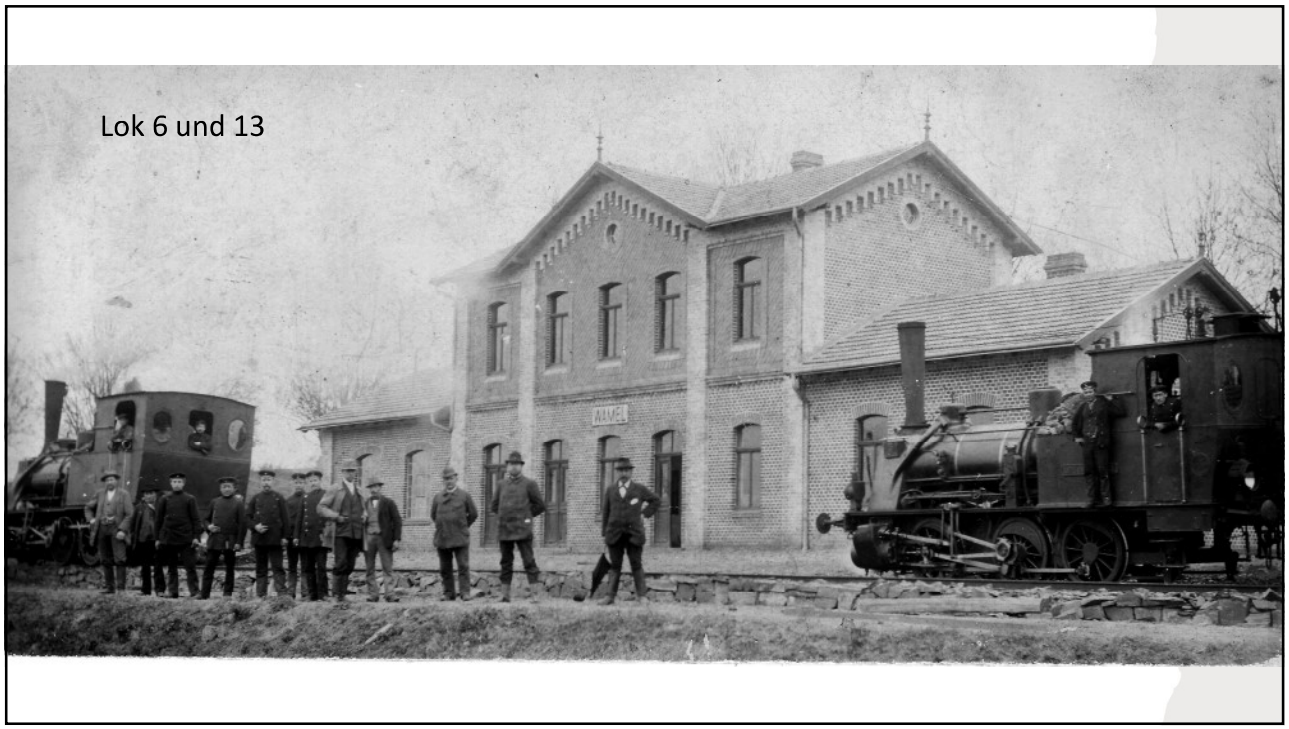
31. März 1899:	19 Lokomotiven (Nr. 1 – 19)		
	1 – 2:	Henschel & Sohn, Kassel	
		Gattung: Gt 33.11	
		Bauart: C n2t	
		1908 verkauft	
	3 – 4:	Henschel & Sohn, Kassel	von Droste-Hülshoff, Bergenthal
		Gattung: Gt 33.10	
		Bauart: C n2t	
		1908 verkauft	
	5:	MF Esslingen	Westfalen
		Gattung: Gt 33.10	
		Bauart: C n2t	
		1909 verkauft	
	6 – 19:	Hohenzollern, Düsseldorf	Louis Haniel, Lieser, Lippe, Glenne, Overweg, Soest, Belecke, Ruethen, Brilon, Möhne, Plassmann, von Landsberg, Steinfurt, Beckum
		Gattung: Gt 33.11	
		Bauart: C n2t (preuß. T 3)	
		1908 verkauft	

Erweiterung der Betriebsmittel

von Droste-Hülshoff:	Vors. des Aufsichtsrates von 1883 - 1887
Bergenthal:	Vorstandsvorsitzender von 1883 - 1892
Louis Haniel:	Mitbegründer der Lokfabrik Hohenzollern
Overweg:	Landeshauptmann, stell. Vors. des Aufsichtsrates von 1895 – 1900
Plassmann:	Landeshauptmann, stell. Vors. des Aufsichtsrates von 1881 – 1889, 1891 – 1985
von Landsberg:	Geheimer Rat, Kammerherr, Vorsitzender des Aufsichtsrates 1887 - 1915
Steinfurt:	



Lok 5



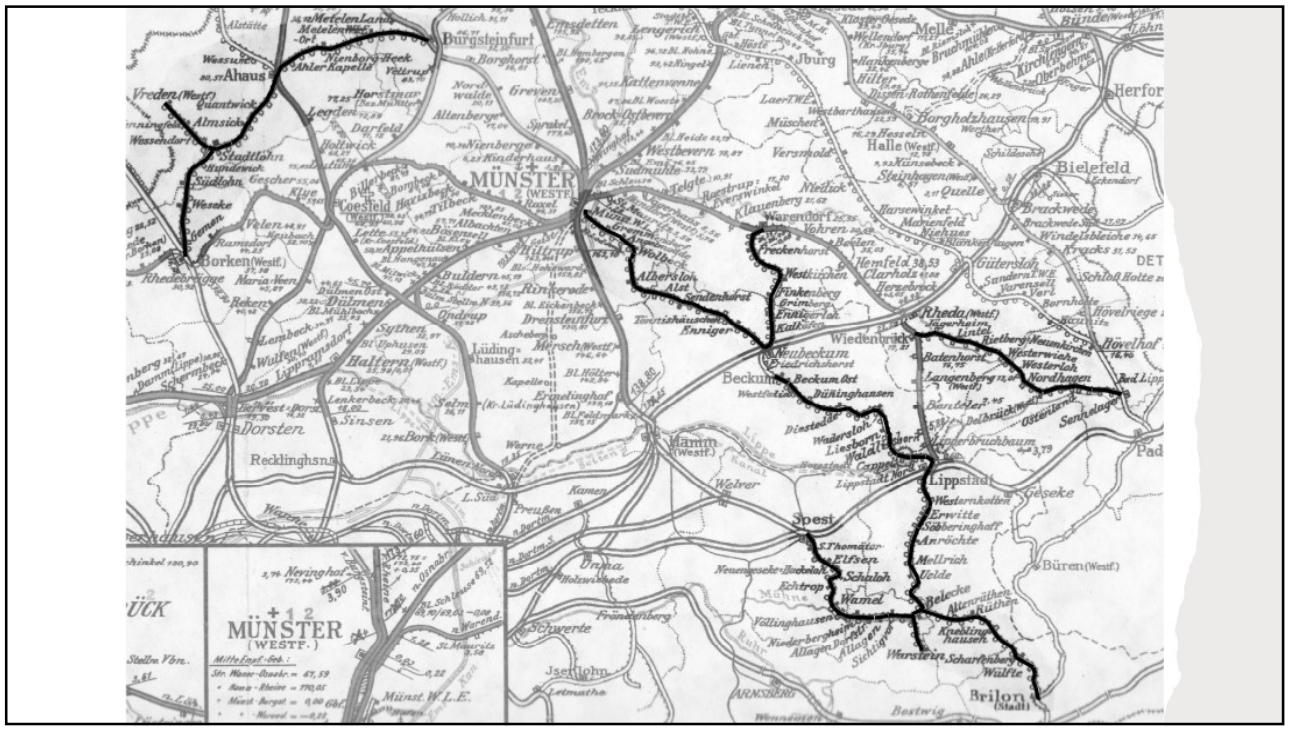
Lok 6 und 13

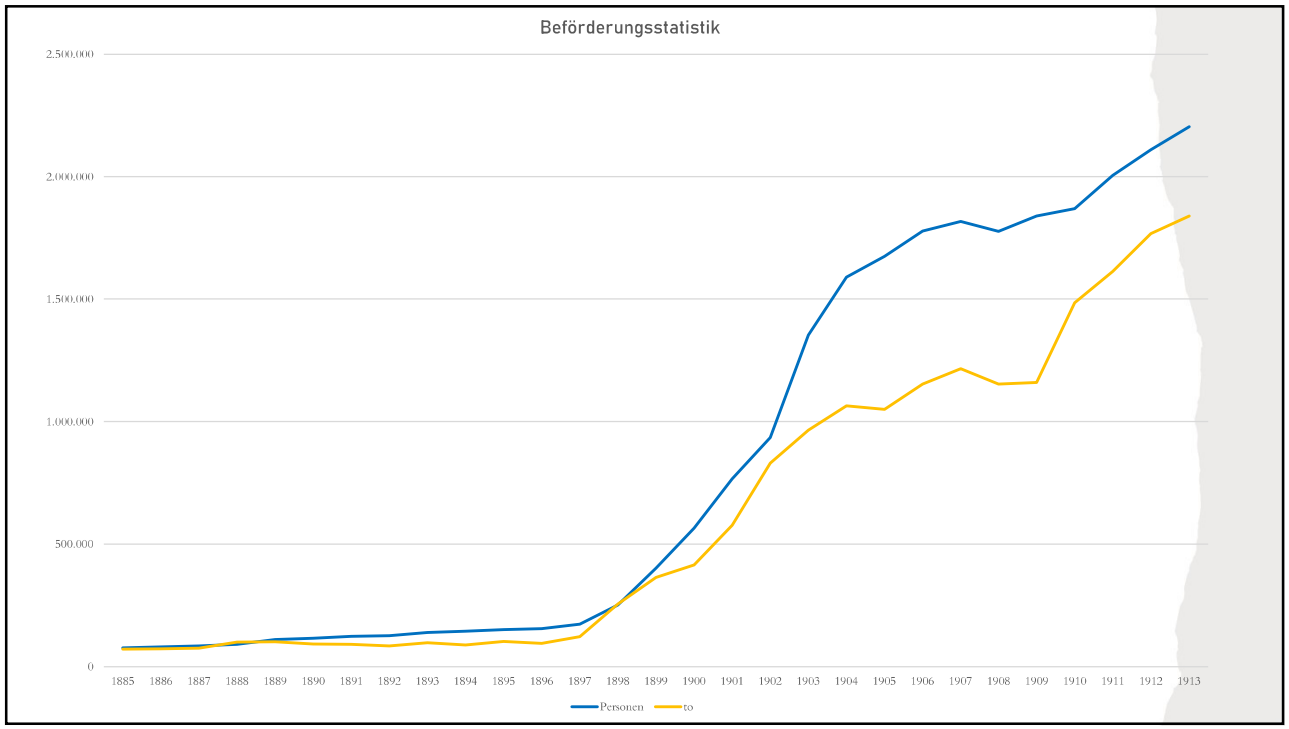
Erweiterung des Streckennetzes

28. Jan. 1895:	Antrag zur Genehmigung zu Vorarbeiten der Strecke Beckum - Hiltrup
9. Feb. 1895:	Erlaubnis zu Vorarbeiten
14. Okt. 1897:	Beschluss der WLE, eine Strecke Beckum – Münster zu bauen.
21. Nov. 1899:	„Landesherrliche Genehmigung“
27. Aug. 1894:	Antrag zur Genehmigung zu Vorarbeiten der Strecke einer „Westfälischen Nordbahn“ Emmerich – Bocholt – Borken – Ahaus - Burgsteinfurt
1. Juli 1897:	Strecke – Münster – Coesfeld - Borken – Empel soll vom Staat gebaut werden.
17. Dez. 1897:	Rentabilitätsberechnung der WLE – Borken – Burgsteinfurt, Heek - Neuenkirchen
5. April 1898:	Beschluss der WLE, Bau und Betrieb der Westfälischen Nordbahn zu übernehmen
21. Nov. 1899:	„Landesherrliche Genehmigung“
27. Feb. 1893:	Beratung zur einer Eisenbahn von Rheda über Neuenkirchen – Rietberg – Delbrück – Neuhaus nach Paderborn
18. April 1896:	Antrag zur Genehmigung zu Vorarbeiten der Strecke Wiedenbrück – Sennelager
21. Nov. 1899:	„Landesherrliche Genehmigung“

Streckeneröffnungen

1. Sept. 1902:	Wiedenbrück - Sennelager
1. Okt. 1902:	Borken – Stadtlohn - Burgsteinfurt
1. Okt. 1902:	Stadtlohn - Vreden
1. Okt. 1903:	Neubeckum - Münster

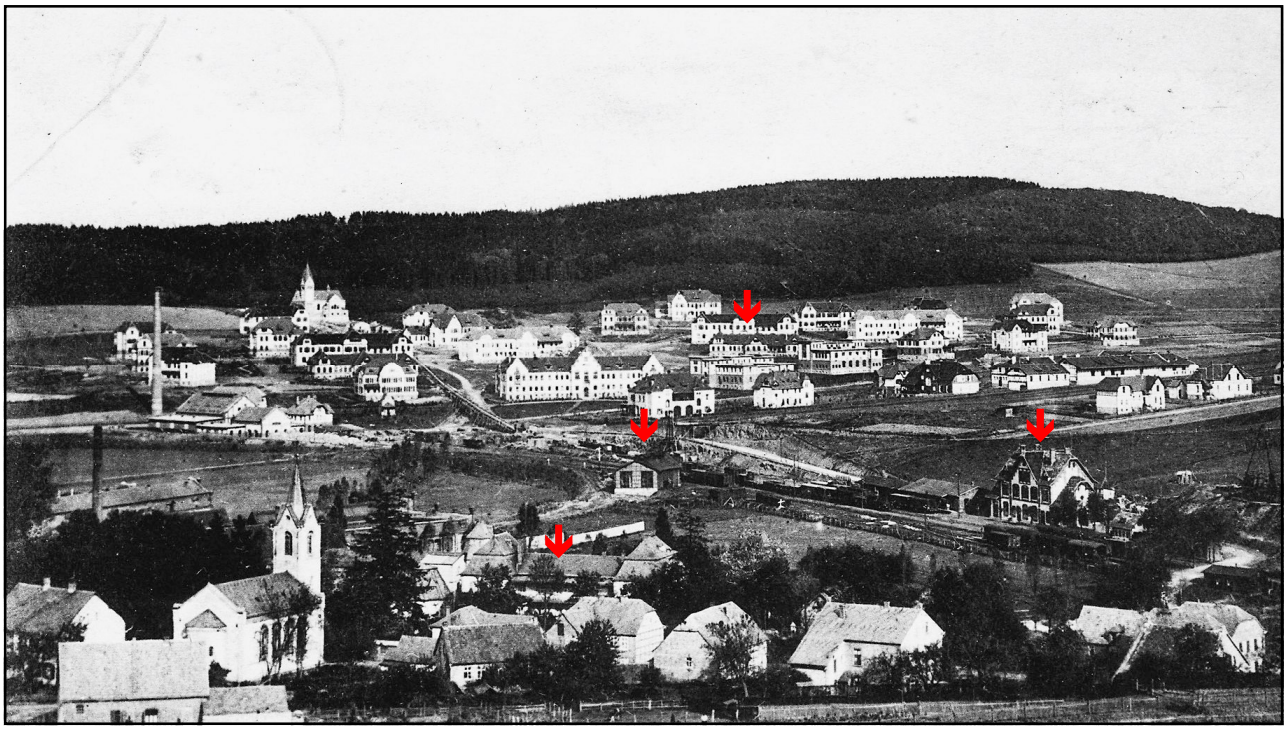

MÜNSTER
(WESTF.)
Ahaus
Burgsteinfurt
Borken (Westf.)
Coesfeld
Dülmen
Haltern (Westf.)
Lüdinghausen
Dorsten
Recklinghsn.
Wolbeck
Albersloh
Sendenhorst
Enniger
Beckum
Neubeckum
Wiedenbrück
Rheda (Westf.)
Hamm (Westf.)
Lippstadt
Spest
Elfsen
Schaloh
Wamel
Belecke
Brilon (Stadt)
Bielefeld
Herford
Halle (Westf.)
Jburg
Melle
Büren (Westf.)
Geseke
Nordhagen
Sennelage
Münst. W.L.E.


Beförderungsstatistik
2.500.000
2.000.000
1.500.000
1.000.000
500.000
0
1885 1886 1887 1888 1889 1890 1891 1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911 1912 1913
Personen
to

1901
Schwierigkeiten beim Gütertransport
Wagenbestand der WLE war zu gering

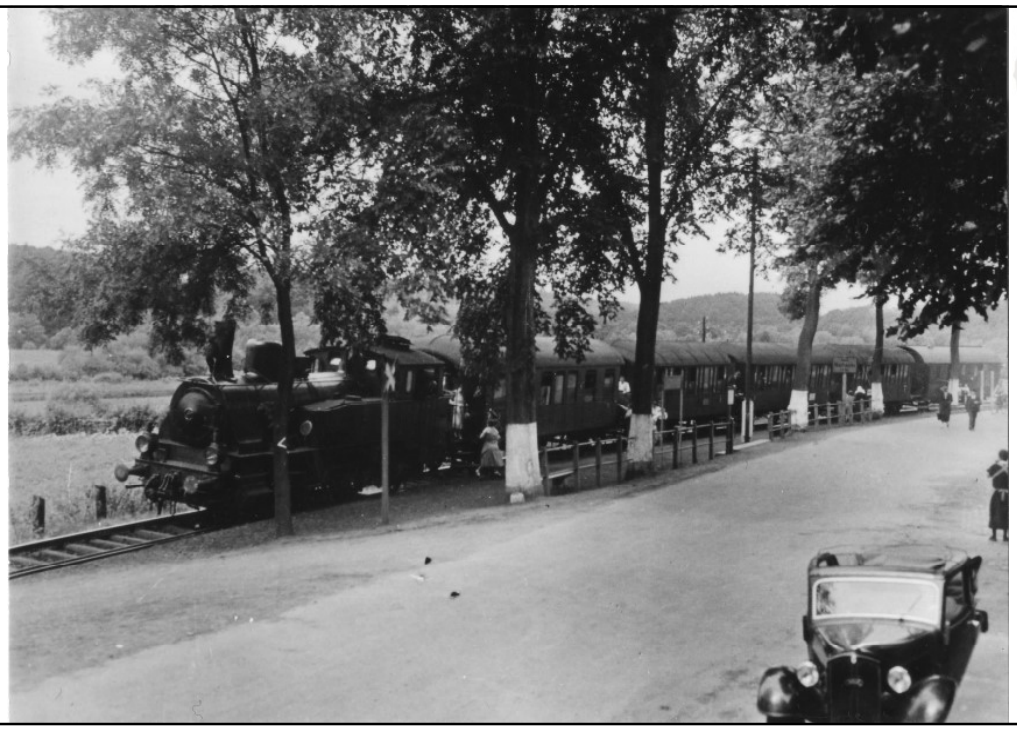
1900
150 ungarische Wagen leihweise
(bis 31. Aug. 1903)

31. März 1902
60 Personenwagen
20 Post- und Gepäckwagen
190 gedeckte Güterwagen
298 offene Güterwagen
150 Kalk-Deckelwagen
50 Rungenwagen
26 Langholzwagen
21 Dienst-Fahrzeuge



Weitere Entwicklung

1905:	Planungen für den Bau einer Talsperre im Möhnetal
1908 – 1912:	Bau der Talsperre
19. Okt. 1910:	Vertrag über die Verlegung der WLE-Strecke
1. Dez. 1912:	Einweihung des neuen Bahnhofes Wamel (Möhnesee)
12. Juli 1913:	Einweihung - Zunahme des Ausflugverkehrs an die Möhne
1883:	Brief der Stadt Lippstadt an die WLE, eine Verlängerung der Strecke Belecke – Warstein nach Meschede vorzusehen.
1907:	Verschiedene Varianten: Nuttlar, Meschede, Oeventrop, Wennemen als Endpunkte.
29. Jan. 1910:	Genehmigung zu Vorarbeiten
11. Jan. 1913:	Beschluss der WLE, die Strecke wegen Unwirtschaftlichkeit nicht zu bauen.
1928:	Neuer Anlauf durch Vorstandsmitglied Wilhelm Hoff
26. Juni 1928:	Beschluss der Stadt Warstein zum Bau eines Anschlusses zum Hillenberg
26. Juni 1930:	Inbetriebnahme der Strecke
	Anschliesser: Fassfabrik Jurgens & Prinzen
	Sägewerk Fisch
	Grube David



Warstein, 30er Jahre

Rüthen

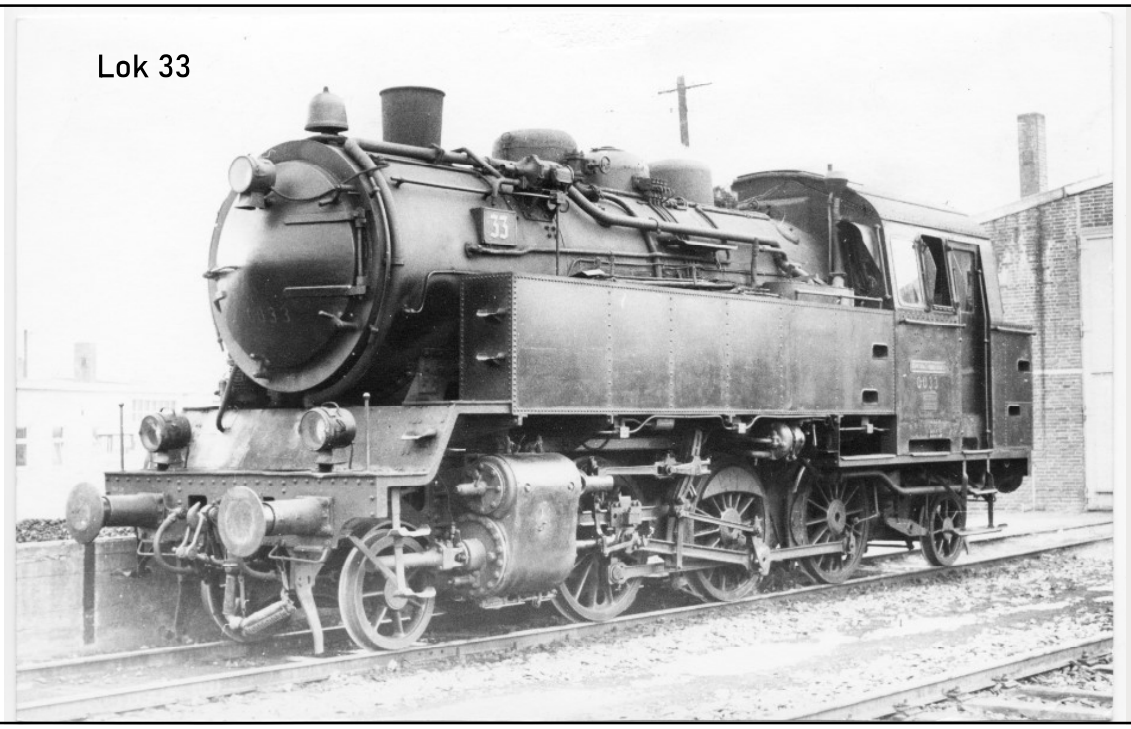
Allagen

Allagen

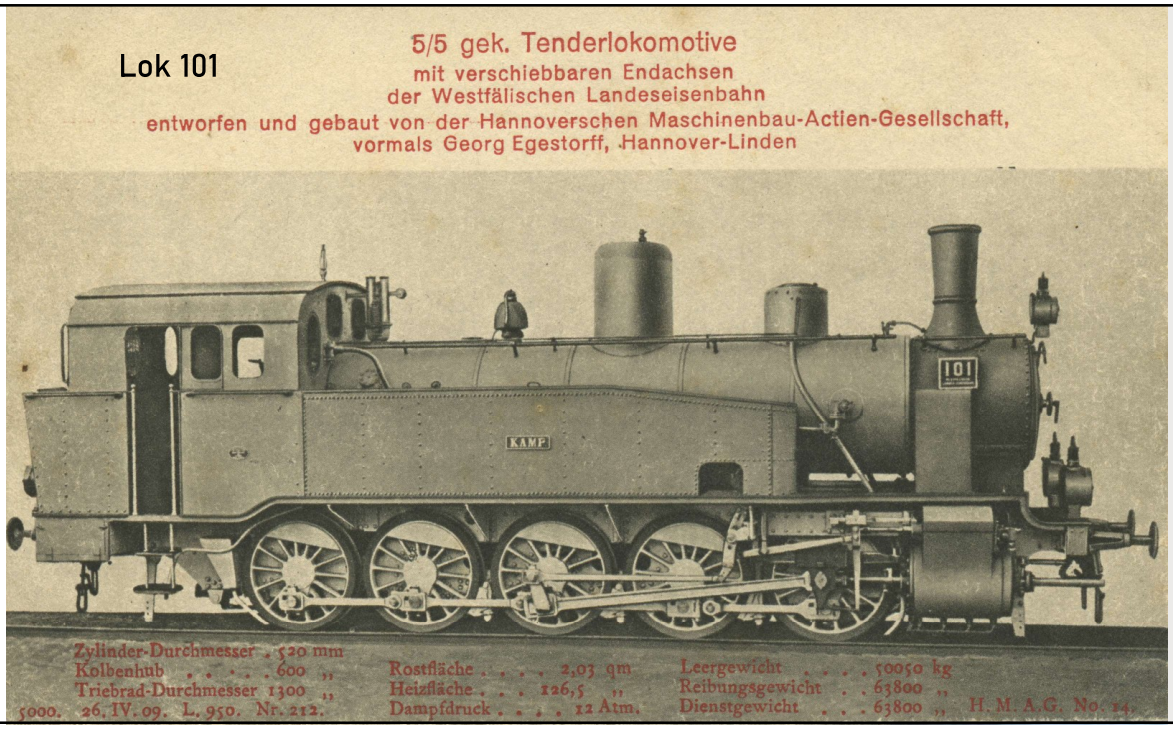
Beschaffung leistungsfähigerer Lokomotiven

1903 – 1910:	Nr. 71 – 77	O&K, Hanomag, Jung, Schichau	Gattung: Gt 34.15	Bauart: 1‘C n2t
1904:	Nr. 101 – 103	Hanomag	Gattung: Gt 55.15	Bauart: E n2t
1907:	Nr. 88	Breslauer AG	Gattung: Gt 33.15	Bauart: C h2t
1908:	Nr. 81 – 83	Hanomag	Gattung: Pt 33.15	Bauart: C n2vt
1909:	Nr. 84, 85	Borsig, Berlin	Gattung: Pt 33.15	Bauart: C n2vt
1909, 1913:	Nr. 108, 109	BMAG	Gattung: Gt 55.15	Bauart: E h2t
1910 – 1912:	Nr. 91 – 96	Borsig, Berlin	Gattung: Pt 34.14	Bauart: C1‘ n2vt C1‘ n2t
1910/14:	Nr. 86, 87	Hohenzollern	Gattung: Gt 33.14	Bauart: C h2t
1919:	Nr. 151, 152	Borsig, Berlin	Gattung: Gt 44.15	Bauart: D h2t
1922:	Nr. 104, 105	Hanomag	Gattung: Gt 55.13	Bauart: E n2t
1922:	Nr. 153 – 155	Jung	Gattung: Gt 44.15	Bauart: D n2t
1926:	Nr. 37, 38			
1926:	Nr. 51 – 56	Borsig, Berlin	Gattung: Gt 33.11	Bauart: C n2t
1926:	Nr. 97, 98	Hanomag	Gattung: Pt 34.16	Bauart: C1‘ h2t
1928:	Nr. 106, 107	Hanomag	Gattung: Gt 55.15	Bauart: E h2t
1936 – 1940:	Nr. 31 – 35	Borsig, Berlin	Gattung: Pt 36.16	Bauart: 1‘C1‘ h2t
1937:	*Nr. 21, 22*	*MG Karlsruhe*	*Gattung: Pt 23.14*	*Bauart: 1‘B h2t*
1937, 1942:	Nr. 121 – 123	Borsig	Gattung: Gt 57.15	Bauart: 1‘E1‘ h2t

Lok 33



Lok 101



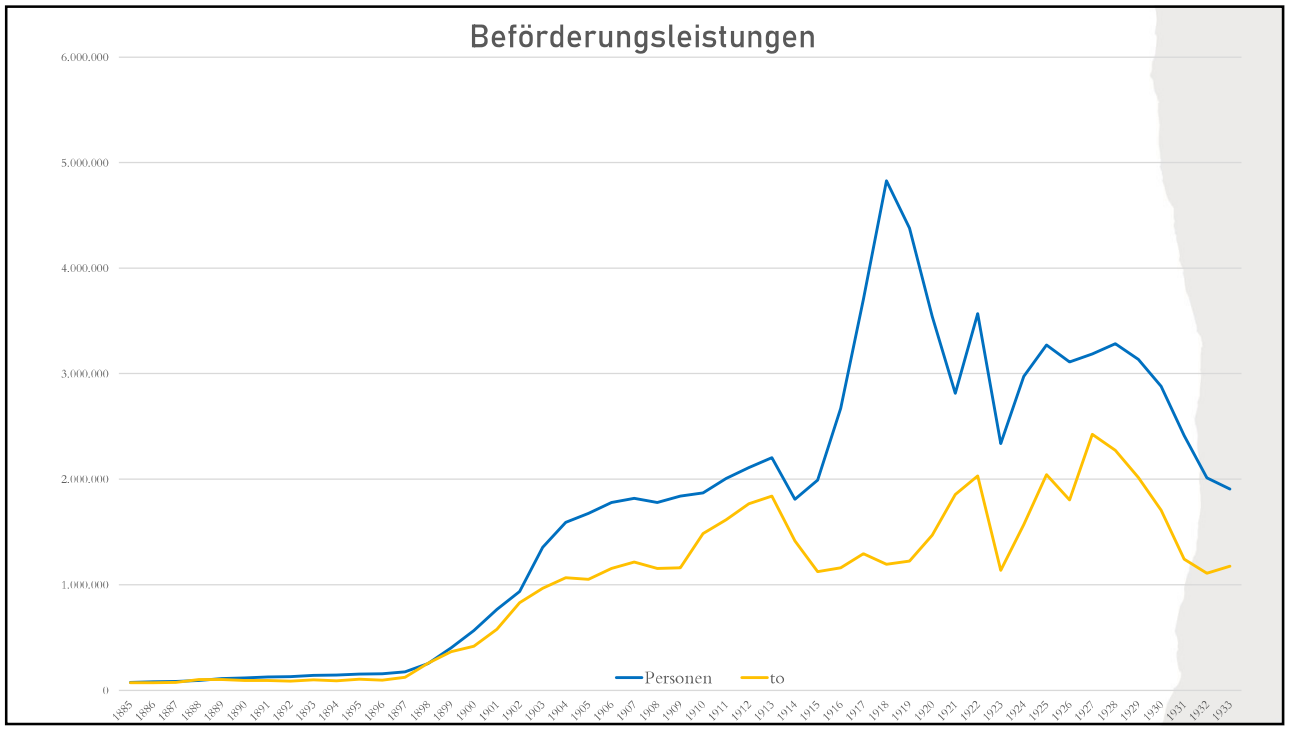
Lok 122

Weitere Entwicklung (bis 1918)

1. August 1914:	Mobilmachung im Deutschen Reich
2. August 1914:	Personenzugfahrplan außer Kraft
13. Aug. 1914:	Lockerung der Einschränkungen
15. Sept. 1914:	Eingeschränkter Friedensfahrplan

Einschränkung der Bautätigkeiten, dadurch Einbruch beim Transport von Baumaterialen (Kalk, Zement, Sand etc.)
Anlage der vorhandenen finanziellen Reserven in „Kriegsanleihen“
2 700 000 Mark
140 000 Mark aus Rücklage der Beamtensparkasse
50 000 Mark aus Betriebskrankenkasse

Rückgang der Einnahmen – Steigerung der Betriebsausgaben
Abgabe von Lokomotiven an die Armee
45 Mann eingesetzt als Feldeisenbahner
42 Mitarbeiter gefallen



Weitere Entwicklung (bis 1933)

1921/22:	Betriebsausgaben > Betriebseinnahmen (Verlust 373 156 Mark)
21. Sept. 1920:	Denkschrift an RVM, preuß. Minister für öffentliche Arbeiten, Eisenbahn-Kommissar: • Übernahme der WLE durch die Staatsbahn • Wiedereinführung der 77-Stunden-Woche • Einstellung des Gesamtbetriebes
23. Dez. 1920:	Keine Verpflichtung des Reiches, notleidende Privatbahnen zu unterstützen Einhaltung der sozialen Regelungen Stilllegungen nur nach behördlicher Prüfung
1923:	Hyperinflation
30. August 1923:	Einführung der Reichsmark
1922:	Bestellung von zwei Lokomotiven bei HANOMAG (104, 105)
Nov. 1922:	Nachforderung der HANOMAG von 8 Mill. Mark 5,6 Mill. Mark wurden gezahlt
31. März 1925:	Gründung der Verkehrsgesellschaft Münsterland (VGM) (Kraftverkehr)
15. Mai 1928:	Einsatz von Triebwagen (VT 1, VT 2 -> DT 1, DT 2 -> DT 11, DT 12) Ennigerloh-Münster, Wiedenbrück-Sennelager
7. Dez. 1928:	Erwerb der letzten noch in privater Hand befindlichen Aktien
1. Jan. 1929:	WLE war ein rein öffentliches Unternehmen