

# 54 Bahnkilometer in reiner Handarbeit

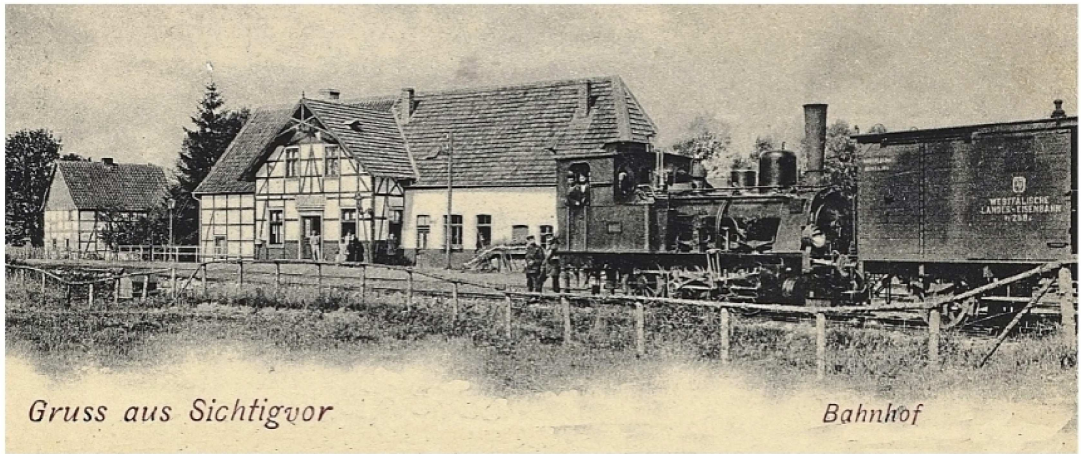
Am 1. Dezember 1899 fuhr erstmals ein Eisenbahnzug durchs Möhnetal

**Belecke** – Am 1. Dezember 2024 jährt sich zum 125. Mal die Eröffnung der Eisenbahnstrecke der WLE von Belecke durch das Möhnetal nach Soest. Diese Bahnlinie hatte eine lange Vorgeschichte. Schon 1848 versuchte der Unternehmer Wilhelm Bergenthal aus Warstein erfolglos die geplante Linienführung der Westfälischen Eisenbahn Soest – Lippstadt – Paderborn durch das Möhnetal zu führen. Auch weitere Versuche, eine Bahnlinie von Warstein nach Soest durch das Möhnetal zu führen, blieben erfolglos; nicht zuletzt 1856 das Projekt einer Pferdebahn.

Im November 1880 wurde dann schließlich eine Bahnlinie von Warstein über Uelde nach Lippstadt geplant und genehmigt. Damit war eine Bahn durch das Möhnetal nach Soest erst einmal vom Tisch. Ende der 1880er Jahre gab es dann Überlegungen, den Anschluss nach Soest ab Uelde mit Bahnhöfen in Waldhausen und Brülingsen zu bauen. Im Februar 1892 traf sich dann eine Gemeinschaft von Bürgern aus Drüggelte, Allagen und Niederense bei Summermann in Niederbergheim, um wieder eine Bahnlinie durch das Möhnetal nach Neheim voranzutreiben. Im gleichen Jahr wurde dann aber von der Regierung die Erlaubnis erteilt, Vorarbeiten zu einer Streckenplanung Soest – Belecke – Brilon durch das Möhnetal vorzunehmen. 1896 erfolgte die Konzessionierung der Strecke und am 18. Mai 1897 der Baubeginn. Da in Belecke sich die neue Bahnlinie mit der Warstein-Lippstadter Eisenbahn kreuzt, wurde der Bahnhof 1898 aus der Innenstadt heraus an seine heutige Stelle verlegt. Auf allen neuen Linien sollte die „Warstein-Lippstadter Eisenbahn“ den Verkehr übernehmen. Sie wurde deshalb ab 1896 in „Westfälische Landes-Eisenbahn“ umbenannt. Die bisherige Abkürzung „WLE“ konnte dabei erhalten bleiben.

### Schwierige Linienführung

Wie schwer man sich mit der Linienführung zwischen Belecke und Niederbergheim im Möhnetal tat, zeigt ein detaillierter Plan von 1896. Dieser Plan ist im Museumswagon Sichtigvor zu sehen. Ursprünglich sollte das Möhnetal vor Mülheim durchquert und der Bahnhof Mülheim unterhalb von Kirche und Schloss beim heutigen Seniorenheim in Sichtigvor entstehen. Die weitere Linienführung wäre dann die Möhnestraße entlang bis zum Allagener Friedhof verlaufen. Das war aber nicht im Sinne des Unternehmers Dassel, der damit sein Werk in Allagen nicht angesprochen sah. Auf dem Plan erkennt man als weitere Variante die Führung der Strecke südlich der Möhne



Der Bahnhof Sichtigvor auf einer Postkarte aus dem Jahr 1906.

ARBEITSKREIS FÜR HEIMATPFLEGE



Der „echte“ Bahnhof Allagen mit Vorsteher Josef Stallmeister und Sohn auf der Bank



Der Bahnhof Allagen und Teil der Dassel-Werke als Modell, angefertigt von dem inzwischen verstorbenen Michael Löcken aus Gladbeck, das im Haus Dassel ausgestellt war.

durch Sichtigvor und entlang des Wisor. Auch mit dieser Variante konnte Dassel nicht zufrieden sein, denn nun führte die Bahn oberhalb seines Werkes durchs Wisor. Als Lösung blieb nur die letztlich ausgeführte Strecke entlang des Dasselchen Wassergrabens direkt am Werk entlang.

Auch in Sichtigvor lief nicht alles wie geplant. Da die Strecke jetzt mitten durchs Dorf und dabei nur wenige Meter am Bauernhaus von Plesser vorbei verlief, legte die Witwe Plesser Beschwerde ein. Diese Beschwerde endete mit dem Kompromiss, dass die Bahnlinie zwar wie geplant verlegt werden konnte, allerdings das Haus von Plesser zum Bahnhof Sichtigvor gemacht wurde. Die Witwe Plesser wurde darin als Bahnhofswirtin eingesetzt. Der ursprünglich geplante neu zu bauende Bahnhof südlich in den Wiesen an Davids Wall konnte damit eingespart werden. Der östliche Teil der Strecke von Brilon bis Belecke war im unbesiedelten oberen Möhnetal recht schnell angelegt, denn am 1. Dezember 1898 konnte hier bereits der Bahnbetrieb aufgenommen werden. Weiter von Belecke aus durch das Möhnetal wurden jedoch die Orte Sichtigvor, Allagen und Niederbergheim direkt durchschnitten. Hier gab es

Probleme, sodass das Arnberger Kreisblatt am 28. März 1899 von großen Schwierigkeiten bei Grunderwerbsverhandlungen schrieb und sich deshalb die Eröffnung dieser Strecke bis in den Herbst hinziehen würde. Nach knapp einjähriger Bautätigkeit konnte dann aber auch dieser Teil der Linie von Belecke nach Soest am 1. Dezember 1899 feierlich eröffnet werden. Der Streckenbau wurde durch die Kölner Baufirma Theisen und Hirschfeld durchgeführt. Es war eine unglaubliche Leistung vieler Arbeitskräfte, in der kurzen Zeit die 54 Kilometer lange Bahnlinie in, wie damals noch üblich, reiner Handarbeit zu bauen.

### Dassel-Belegschaft stand Spalier

Der „bekränzte“ Eröffnungszug wurde laut Soester Wochenblatt vom 1. Dezember 1899 an allen Stationen freudig von der anwohnenden Bevölkerung begrüßt. Besonders am Bahnhof Allagen hatte sich der Unternehmer Dassel mit der gesamten Arbeiterschaft aufgestellt. Dem Betriebspferd Bruno hatte man ein Schild vorgehalten, auf dem zu lesen war: „Und der alte Bruno spricht: Diesen Akt vergess ich nicht. Manche Jahre muß ich dran – nun mit einmal fährt die Eisenbahn.“

Gut drei Wochen nach Eröffnung der Strecke bot die WLE dann für die Bürger aller anliegenden Gemeinden am 17. Dezember 1899 einen kostenlos zu benutzenden Sonderzug von Brilon nach Soest und zurück an. Das Arnberger Kreisblatt berichtete dazu, dass es mit wenigstens 800 Teilnehmern „ein Treffer“ gewesen sei. An einigen Stationen konnten die Fahrgäste gar nicht mehr mitgenommen werden. Auch die Stadt Soest war mit dem Ansturm auf die Geschäfte und die Gastronomie sehr zufrieden. Bei der Rückfahrt hätten sich auch hunderte Soester am Bahnhof Thomator eingefunden. „Im Sturm unter Gesang und Hurra wurden die anrollenden Wagen genommen.“ Der Bahnverkehr im Möhnetal wurde nun nach und nach zur Routine. Es gab aber hin und wieder auch Ereignisse, über die die Presse dann berichtete. Wie zum Beispiel am 12. März 1900, als ein Personenzug nach Brilon stark vor Plan in Echtrup auf der Haar angekommen war. Die gesamte Mannschaft verließ den Zug und „verschwand im Quellengrunde“ (Gastwirtschaft Heckenkamp). Der Zug setzte sich jedoch plötzlich von allein in Bewegung und rollte langsam talwärts auf Wamel zu. Es habe dann einen Wettlauf mit der Mannschaft gegeben und die „überraschten Uniformierten“ nahmen dann bald wieder ihre Plätze ein.

Als dann auch zehn Jahre später am 17. April 1970 der Güterverkehr eingestellt und die Gleise abgebaut wurden, war es eine weitsichtige Entscheidung der anliegenden damals noch selbständigen Gemeinden, die gesamte Streckenführung zu erhalten und als Rad- und Wanderweg auszubauen. Weitere Informationen zur Eisenbahn im Möhnetal kann man in den Waggons am alten Bahnhof Sichtigvor jeden Sonntag von 14 bis 17 Uhr erhalten.

LUDWIG MARX

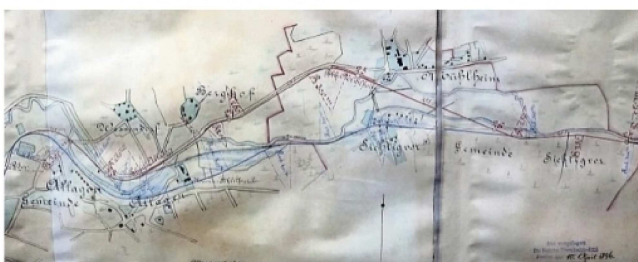


### Personenverkehr am 31. Mai 1960 eingestellt

Die Züge der WLE waren dann die nächsten 60 Jahre im Möhnetal unverzichtbar, bis der Personenverkehr zum 31. Mai 1960 eingestellt wurde. Der Betrieb war einfach nicht mehr wirtschaftlich und die parallel eingesetzten Busse führen di-



Das Plakat der WLE und die originale Bildvorlage von 1899 mit den Namen der Personen am Tisch – unter anderem rechts der Bauingenieur Meyer der Möhnetalbahn.



Der Plan der Strecke von 1896 mit den Varianten bei Mülheim, Sichtigvor und Allagen.