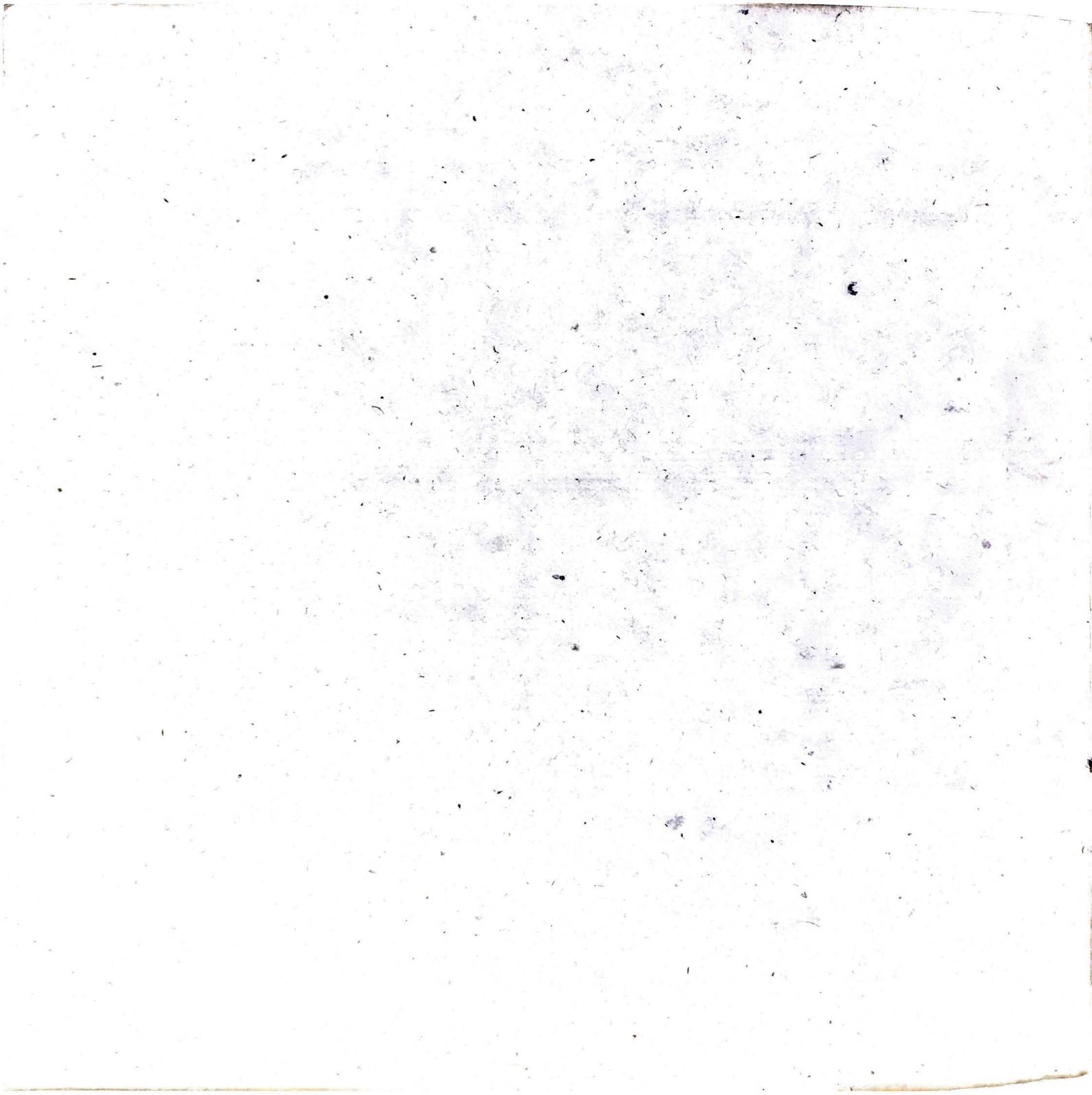




**50
JAHRE**

Ruhr-Lippe-Eisenbahnen



Fünfzig Jahre Ruhr-Lippe-Eisenbahnen

Am 1. Mai 1948, in Deutschlands schwerster Zeit, können die Ruhr-Lippe-Eisenbahnen auf ein 50jähriges Bestehen zurückblicken.

Der Landrat des Kreises Soest, Kammerherr von Bockum Dolffs, erfüllte damals die nach Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 immer wieder im Kreise Soest laut werdenden Wünsche nach Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Herstellung neuer Schienenwege zwischen Ruhr und Lippe zur besseren Aufschließung des Kreises mit weit-ausschauendem Blick und unermüdlicher Tatkraft.

Ihm, dem Gründer, und Allen, die am Bau, dem Betrieb und der Erhaltung der Bahn mitgearbeitet haben, gebührt unser Dank für die weitere Entwicklung des Unternehmens.

Der heutige Tag

gibt uns Veranlassung zu Rückblick und Ausschau. Der geringe Umfang und das schlichte Gewand unserer kleinen Schrift läßt uns nur die Möglichkeit einer zusammengedrängten Darstellung des Geschehens im Laufe eines halben Jahrhunderts. Vieles muß unerwähnt bleiben, was sich in den verflossenen Jahren im Einzelnen ereignet hat. Der Weltkrieg 1914—1918, seine Auswirkungen auf unser Unternehmen, die Revolution, die Besatzungszeit, die Inflation mit all ihren Folgeerscheinungen, wie Arbeitslosigkeit und wirtschaftlicher Niedergang, die Jahre der Scheinblüte 1928 und des erneuten Niedergangs der Volkswirtschaft 1930, die Ereignisse der Jahre 1933—1948, konnten nur in Ausschnitten geschildert werden.

Viele Gepflogenheiten aus der Friedenszeit müssen noch entbehrt werden. Der Betrieb wird noch behelfsmäßig geführt. In den beschränkten Diensträumen fehlen fast alle gewohnten büromäßigen und maschinellen Einrichtungen sowie die eigene Fernsprechanlage.

Aber alle diese Belastungen haben lediglich unsere Arbeit bei der Bewältigung des außerordentlich starken Verkehrs zu erschweren vermocht.

Der Kreis Soest baute in den Jahren 1895—1898 die 44,15 km lange schmalspurige (1,00 m) Strecke Neheim - Hüsten—Niederense—Oberense—Vollbringen—Sieveringen—Ostönnen—Ampen—Soest—Oestinghausen—Hovestadt und Ostönnen—Werl. Kurz nach der Betriebseröffnung 1898 dieser Strecke am 1. Mai 1898 schloß sich der Landkreis Hamm dieser Strecke mit der 16,20 1901 km langen schmalspurigen Strecke Werl—Rhynern—Hamm an, die am 1. Februar 1901 eröffnet wurde. Beide Kreise bildeten eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Es wurden dann weiter die 23,10 km lange schmalspurige Strecke Hamm—Uentrop—Lippborg—Oestinghausen gebaut, die am 1. April 1904 dem Verkehr übergeben wurde, und am 1. Februar 1907 1907 wurde die 8,21 km lange dreischienige Strecke Neheim - Hüsten—Arnsberg Jägerbrücke eröffnet. Gelegentlich des Baues der Möhnetalsperre wurde noch die 5,70 km lange Strecke Niederense—Möhnetalsperre gebaut, die zunächst für den Materialtransport schmalspurig und bei 1914 dem dreischienigen Umbau der Strecke Niederense—Neheim-Hüsten im Jahre 1914 regelspurig ausgebaut wurde. Dazu kommt noch die 1908 schmalspurig und 1911 dreischienig ausgebaute 3,00 km lange Steinbruchanschlußbahn von Hüsten Ost nach Müschede, die allerdings 1927 nur dem Güterverkehr dient. 1927 wurde die schmalspurige Strecke Hamm Süd—Uentrop in 1940 Regelspur umgebaut und 1940 die Strecke Uentrop—Lippborg.

Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung wurde nach dem Beitritt der Stadt Hamm, des Amtes Rhynern, des Kreises und der Stadt Arnsberg am 18. November 1905 in eine Aktien-Gesellschaft umgewandelt.

Tariflich sind die Ruhr-Lippe-Eisenbahnen im Personenverkehr dem Tarifverband Reichsbahn-Norddeutsche Privatbahnen, und im Güterverkehr sind sie seit 1939 in die direkten Tarife der Reichsbahn einbezogen.

Sämtliche Strecken sind als Kleinbahn dem Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 unterstellt. Sie sind eingleisig. Von der Gesamtlänge entfallen 91,46 km auf eigenen Bahnkörper und 5,9 km auf Straßengebiet. Der Grundbesitz des Unternehmens umfaßt 116 ha 73 a 67 qm. Der Uebergang der Güter nach und von der Reichsbahn vollzieht sich auf den Bahnhöfen Hamm, Neheim-Hüsten, Soest und Werl.

Es sind 54 Bahnhöfe und Haltestellen vorhanden, von denen 37 dem Personen- und Güterverkehr und 17 nur dem Personenverkehr dienen.

Die Ruhr-Lippe-Eisenbahnen verfügen über ein ausgedehntes Schienennetz in einer Betriebslänge von 97,36 km, das die an das Westfälische Industriegebiet östlich anschließenden Landstriche durchzieht. Sie schließen ferner an 4 Punkten (Hamm, Werl, Soest und Neheim-Hüsten) an Hauptbahnlinien der Reichsbahn an. Hamm und Soest sind bedeutende und wichtige Eisenbahnknotenpunkte. Hamm und Neheim-Hüsten sind außerdem industriell hervorragend entwickelt. Die Strecken der Ruhr-Lippe-Eisenbahnen stellen weiter Querverbindungen zwischen den Reichsbahnstrecken Warburg-Schwerte, Soest-Unna und Dortmund-Hamm-Hannover her, über welche sich zum Teil weit kürzere Schienenwege in Verbindungen zwischen Reichsbahnstationen ergeben als über die Reichsbahnstrecken. Durch 79 Anschlußgleise sind ferner Handels- und Industrieunternehmungen unmittelbar mit den Ruhr-Lippe-Eisenbahnen verbunden. Endlich führen die Ruhr-Lippe-Eisenbahnen an das Bett des geplanten Lippe-Seitenkanals heran, wodurch sie Gelegenheit haben würden, Umschlagsverkehr mit dem Wasserwege zu vermitteln. Durch alle diese Umstände überragen die Ruhr-Lippe-Eisenbahnen die meisten der übrigen deutschen Kleinbahnen weit an Bedeutung. Es ist auch nicht zu bestreiten, daß die Kleinbahn besondere Bedeutung für die von ihr durchschnittenen Landstriche hat. Jedoch konnte der Einfluß der Bahn auf das Verkehrs- und Wirtschaftsleben der erschlossenen Gebiete bisher nicht voll zur Geltung kommen, weil durch die auf rd. 71 km Strecke bestehende Schmalspur von 1 m der Betrieb der Bahn erschwert und verteuert wird. (Bericht des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht an den Minister für Handel und Gewerbe vom 31. Juli 1926 + I 11 Stb. 16717/1 Kleinbahnaufsicht).

Für die Bewältigung des Binnenverkehrs, der $\frac{1}{3}$ des Gesamtgüterverkehrs ausmacht, stehen folgende Betriebsmittel zur Verfügung:

a) regelspurige Fahrzeuge:

- 8 Lokomotiven je 32 t,
- 10 Personenwagen,
- 3 Gepäckwagen,
- 15 G-Wagen
- 17 O-Wagen,
- 2 Sonderwagen,
- 2 Bahnmeisterwagen;

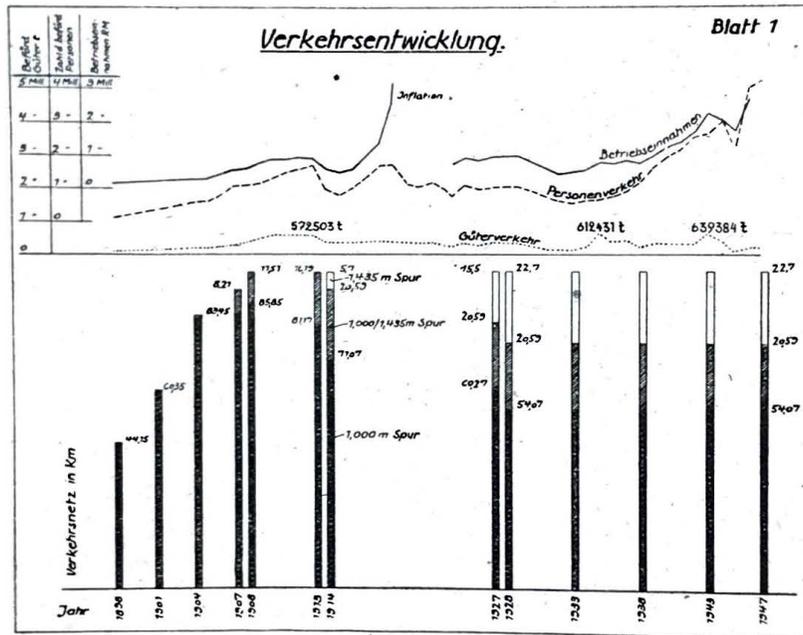
b) 1-m-spurige Fahrzeuge:

- 12 Lokomotiven je 19—35 t (7 Lokomotiven wurden im 1. Weltkrieg an die Wehrmacht abgegeben und kamen nicht wieder zurück)
 - 27 Personenwagen,
 - 8 Gepäckwagen,
 - 52 G-Wagen
 - 145 O-Wagen,
 - 25 Sonderwagen,
 - 5 Bahnmeisterwagen,
 - 1 Triebwagen.
- (130 Güterwagen wurden im 1. Weltkrieg an die Wehrmacht abgegeben und kamen nicht wieder zurück)

Es sind in den Personenwagen 1600 Sitzplätze vorhanden. Die schmalspurigen Güterwagen haben einen Laderaum von 1900 t.

Die Unterhaltung der Betriebsmittel erfolgt in der durchschnittlich mit 55 Mann besetzten eigenen Reparaturwerkstatt in Soest.

Für den Verkehr mit der Reichsbahn stellt die Reichsbahn die Güterwagen.



So stehen die Ruhr-Lippe-Eisenbahnen mit 100,36 km Streckenlänge dem Verkehr zur Verfügung, deren schmalspurigen Teile (54,07 km) schon längst dem Verkehrsumfang nicht mehr gewachsen sind.

Es ist deshalb auch das erste Ziel der Verwaltung, den begonnenen normalspurigen Umbau der schmalspurigen Strecken möglichst bald zu vollenden. Im Zuge dieses Umbaues sollen dann auch unsere Bahnen in die vier Uebergangsbahnhöfe der Reichsbahn Hamm, Neheim-Hüsten, Soest und Werl eingeführt werden.

Als weitere Ziele der Verwaltung gelten die Wünsche der Kreise Beckum und Lippstadt, durch den normalspurigen Bau der Strecken Beckum—Lippborg und Oesterheide—Lippstadt, das Verkehrsnetz zu vervollständigen, wodurch eine wertvolle Nord-Süd-Verbindung (Beckum—Neheim-Hüsten—Arnsberg) und eine direkte Verbindung Hamm—Lippstadt geschaffen werden.

Die Ruhr-Lippe-Eisenbahnen hatten in den zurückliegenden 50 Jahren öfter Schwierigkeiten zu überwinden, denen zu begegnen es der äußersten Anstrengung ihrer führenden Köpfe bedurfte. Niemals aber waren die zu lösenden Probleme so schwer wie in der Zeit nach dem Zusammenbruch unseres Vaterlandes durch den zweiten Weltkrieg im Jahre 1945. Wir freuen uns aber, feststellen zu können, daß unser Unternehmen trotz der erlittenen erheblichen Kriegsschäden infolge planvoller und rascher Wiederherstellung der wichtigsten Anlagen die sofort nach Kriegsende einsetzenden großen Transporte ausführen konnte.

Im Jahre 1947 wurden mit 3 200 000 RM die höchsten Einnahmen seit Bestehen der Bahnen erzielt.

Die Leistungssteigerung möge aus folgenden Zahlen ersehen werden:

Die beförderten Personen stiegen von 566 353 im Jahre 1904/05 auf 4 236 197 im Jahre 1947;

Die beförderten Güter stiegen von 124 920 im Jahre 1904/05 auf 639 384 Tonnen im Jahre 1943;

Die Steigerung beträgt also im Personenverkehr 648 %;

Die Steigerung beträgt also im Güterverkehr 412 %.

Ueber die Entwicklung des Verkehrs der Gleisaulagen, der Betriebsmittel und Wirtschaftlichkeit sind nachstehend einige Schaulinien angegeben:

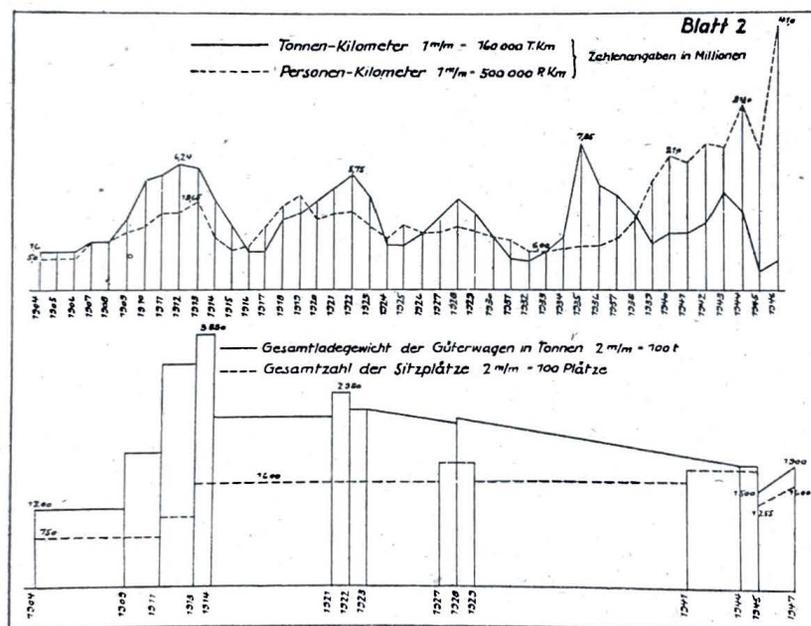
Blatt 1 stellt oben das Bild der allgemeinen Verkehrsentwicklung dar. Der Güterverkehr zeigt keine wesentlichen Schwankungen und hat sich dank des regelspurigen Ausbaues von 125 000 t im Jahre 1908 auf 250 000 t im Jahre 1947 stetig entwickelt.

Der Personenverkehr ist dagegen größeren Schwankungen unterworfen gewesen. In den Nachkriegsjahren der beiden Weltkriege sind Verkehrsspitzen zu verzeichnen. 1919 wurden 1 700 000 Personen und 1947 insgesamt 4 240 000 Personen befördert.

Diese Zahlen zeigen, daß die Bahn großen Verkehrsanforderungen trotz der durch die Kriege erlittenen Verluste gewachsen ist.

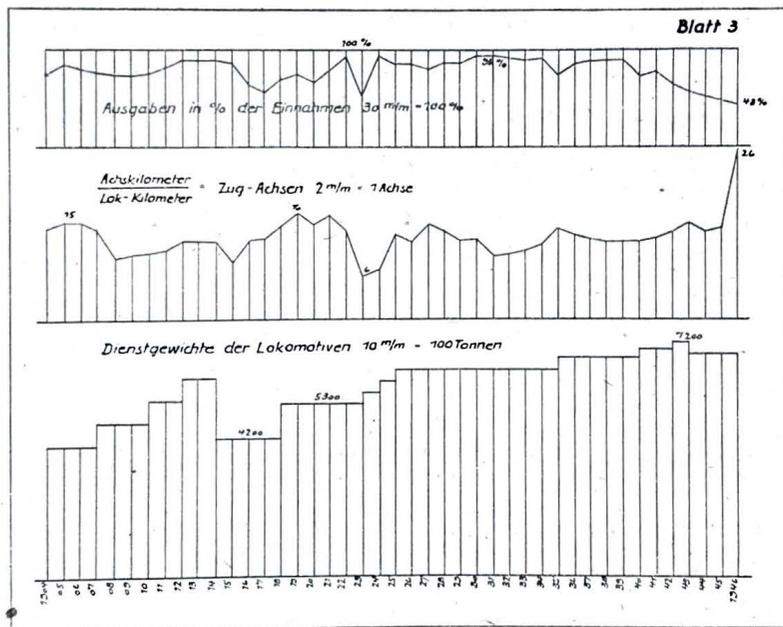
In den Senkrechten ist die Länge des Verkehrsnetzes in km und Spurweite dargestellt. Die Betriebslänge der Haupt- und Nebengleise ist von 44,15 im Jahre 1898 auf 97,36 km im Jahre 1908

gewachsen. Damit war zunächst die Ausbildung des Verkehrsnetzes abgeschlossen. Von 1908 ab wurde im Interesse einer zügigeren Abwicklung des Verkehrs an dem Umbau auf Regelspur gearbeitet. Im Jahre 1928 hatten wir bereits 20,59 km Regelspur und 22,7 km Regel- und Schmalspur, nur 54,07 km haben noch Schmalspur. Ab 1928 trat ein Stillstand im weiteren Ausbau des Verkehrsnetzes ein, da erst einmal wirtschaftlicher Niedergang und später Kriegswirtschaftsbestimmungen den Ausbau verboten. Heute verbietet der Mangel an Arbeitskräften und Stoffen den notwendigen weiteren Ausbau. Zu den dargestellten Betriebslängen kommen noch 29,35 km Nebengleise und 79 Privatanschlußgleise mit 12,5 km Betriebslänge.



Blatt 2 zeigt oben die Verkehrsleistungen, ausgedrückt in Tonnen-Kilometer und Personen-Kilometer. Deutlich zu sehen sind die Verkehrsspitzen, während die tiefsten Punkte die verkehrsschwachen Jahre aufweisen, die uns an die bekannten Kriegs- und Nachkriegsjahre erinnern. Interessant ist auch ein Vergleich zwischen der Höhe der Leistungen und den für diese zur Verfügung stehenden Ladegewichten und Platzzahlen. So war z. B. das Platzangebot im Jahre 1946 bedeutend niedriger als der Platzbedarf.

Die unteren Linien zeigen, wie sich das Gesamtladegewicht der Güterwagen und die Gesamtzahl der Sitzplätze im Laufe der Betriebszeit geändert haben. Bis 1914 zeigt sich eine ruckweise Vergrößerung durch Neubeschaffungen. Dann bei den Güterwagen ein schroffes Absinken durch die Abgabe der besten Wagen für Kriegszwecke und ein allmählicher Abgang durch Ausmusterung. In der schrägen Aufwärtsentwicklung von 1945—1947 kommt die schnelle Instandsetzung der kriegszerstörten Fahrzeuge zum Ausdruck.



Blatt 3 zeigt oben das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen. Denken wir uns die obere waagerechte Linie als Maßstab für die Einnahmen, so bedeuten die darunter liegenden schrägen Linien die Höhe der Ausgaben. Das Absinken der Ausgaben ab 1939 ist außer einer sparsamen Bewirtschaftung auf die geringe Beschaffungsmöglichkeit zurückzuführen.

In der mittleren Schaulinie von Blatt 3 ist das Verhältnis der Achskilometer zu den Lokomotivkilometern aufgetragen. Man erhält dadurch ein Bild über die durchschnittliche Länge der Züge

(Achsenzahl) in den einzelnen Jahren. Wirtschaftliche Blütezeiten und Notzeiten spiegeln sich in dem Auf und Ab der Linien wider. Die seit 1945 stark gestiegenen Zuglängen stehen in großem Widerspruch zu dem in der Kriegszeit ohne unsere Schuld stark vernachlässigten Fahrzeugpark. Ungeheure Schwierigkeiten waren und sind infolge der Stoffknappheit, des Fehlens wichtiger Stoffe wie auch der durch die Nachkriegszeit geschaffenen Verhältnisse auf rein menschlichem Gebiet zu überwinden, um die gestiegenen Verkehrsspitzen zu bewältigen.

Das untere Bild schließlich stellt die Entwicklung des Lokomotivparks dar. Bis 1914 laufende Neubeschaffungen. Dann Abgabe von 7 Lokomotiven an die Heeresverwaltung. Erst 1918 gelang es, drei kräftige Lokomotiven von der Heeresverwaltung zu kaufen, die heute allein in der Lage sind, den Verkehr über die Haar zu bewältigen, allerdings unter äußerster Ausnutzung ihrer Leistung. Leider sind 3 kräftigere Lokomotiven, die während des Krieges bei deutschen Firmen bestellt und in Paris gebaut wurden, nicht mehr ausgeliefert worden.

Alles in allem zeigen die Schaulinien, wie sich die Ruhr-Lippe-Eisenbahnen den unerwartet wechselnden Anforderungen anzupassen vermochten. Dieses war und wird nur möglich sein, wenn alle Bediensteten so ihre Pflicht tun, wie sie es bisher getan haben.

Es werden 146 Angestellte und
194 Lohnempfänger
zusammen 340 Personen beschäftigt.

Hierfür besitzt die Verwaltung an eigenen Wohlfahrtseinrichtungen einen Beamtenruhegehaltstock und die von Bockum-Dolffs-Stiftung, eine Kleiderkasse und eine Betriebskrankenkasse, in der auch die Angehörigen der Mitglieder versichert sind.

Außerdem ist die Verwaltung für ihre Bediensteten an der Pensionskasse Deutscher Privatbahnen und an der Berufsgenossenschaft für Straßen-, Klein- und Privatbahnen beteiligt. Bei 25jähriger Mitgliedschaft zur Pensionskasse werden die von den Angestellten zu leistenden Beträge von der Verwaltung getragen.

Pensionäre:

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1. Arndt, Zugführer | 19. Klauke, Lokomotivführer |
| 2. Betzinger, Lokomotivführer | 20. Krämer, Eisenbahn-Assistent |
| 3. Christiani, Oberschaffner | 21. Mester, Reservelokomotivführer |
| 4. Erbach, Büroassistent | 22. Müller, Zugführer |
| 5. Ernst, Bahnwärter | 23. Müller, Werkmeister |
| 6. Eggenstein, Rottenführer | 24. Paul, Hauptkassenrendant |
| 7. Feldmann, Rottenmeister | 25. Rasche, Lokomotivführer |
| 8. Giesler, Maschineningenieur | 26. Raser, Eisenbahn-Obersekretär |
| 9. Hahne, Zugführer | 27. Scheuch, Streckenwärter |
| 10. Hübeler, Bahnmeister | 28. Stricker, Lokomotivführer |
| 11. Heissenberg, Botenmeister | 29. Sieland, Zugführer |
| 12. Hagedorn, Zugführer | 30. Tippelmann, Oberbahnhofs-Vorsteher |
| 13. Helfmeier, Werkführer | 31. Topp, Geschäftsführer der Steinwerke |
| 14. Humpert, Lokomotivführer | 32. Voss, Lokomotivführer |
| 15. Hellmann, Eisenbahn-Assistent | 33. Wiemer, Zugführer |
| 16. Koerdt, Oberschaffner | 34. Winterpacht, Zugführer |
| 17. Kaiser, Zugführer | 35. Wernheim, Lokomotivführer. |
| 18. Krampe, Reservelokomotivführer | |

Die Angestellten, die 25 Jahre im Dienste der Ruhr-Lippe-Eisenbahnen waren, erhalten bei dauernder Dienstunfähigkeit Ruhegeld in der Höhe wie sie die staatlichen Beamten erhalten. Die Lohnempfänger, die 25 Jahre im Dienste der Ruhr-Lippe-Eisenbahnen waren, erhalten nach Erreichung des 65. Lebensjahres bei dauernder Dienstunfähigkeit eine Alterszulage von mindestens 25,— RM monatlich.

Jubilare:

Lfd. Nr.	Dienst-jahre	N a m e	Dienststellung	Lfd. Nr.	Dienst-jahre	N a m e	Dienststellung
1	50	Vedder,	Oberbahnhofsvorst.	27	36	Müller,	Oberlokomotivführer
2	49	Heimann,	Zugrevisor	28	36	Witsch,	Lokomotivführer
3	46	Gebhardt,	Eisenbahndirektor	29	35	Frentrup,	Schreiner
4	46	Borgschulze,	Zuschläger	30	34	Gluns,	Leitungsmeister
5	46	Beimann,	Bahnmeister	31	34	Hegemann,	Oberbauarbeiter
6	45	Lichte,	Lokomotivführer	32	33	Trelle, Frl.	Eisenbahnsekretärin
7	43	Bartels,	Oberbahnhofsvorst.	33	32	Osthoff,	Rottenführer
8	42	Koch,	Hauptk.-Oberinspektor	34	30	Müller, Ph.,	Krafftfahrer
9	41	Seidel,	Eisenbahnobersekretär	35	29	Finger,	Rottenmeister
10	41	Fromme,	Eisenbahnassistent	36	29	Quenter,	Lademeister
11	41	Schulte,	Eisenbahnobersekretär	37	29	Häkel,	Lokomotivführer
12	41	Reuter,	Werkmeister	38	28	Linnemüller,	Oberbauarbeiter
13	40	Junecke,	Lokomotivführer	39	28	Müller, Aug.,	Krafftfahrer
14	40	Reuter,	Oberlokomotivführer	40	28	Schäferhoff,	Oberbauarbeiter
15	40	Thut,	Lokomotivführer	41	28	Buchmann,	Eisenbahnassistent
16	40	Berkemeier,	Oberbahnhofsvorst.	42	28	Leenen,	Reservelokomotivführer
17	40	Wiemer,	Bahnmeister	43	27	Rienhoff, H.,	Streckenläufer
18	39	Speer,	Oberbahnhofsvorst.	44	27	Kehlbreier,	Eisenbahnsekretär
19	39	Thöne,	Eisenbahnsekretär	45	27	Bücker,	Zugführer
20	39	Tölle,	Oberzugführer	46	26	Scheideler,	Lokomotivführer
21	39	Bresgen,	Vorschlosser	47	26	Vierregge,	Eisenbahnsekretär
22	38	Stockey,	Oberbauarbeiter	48	26	Cloer,	Eisenbahnassistent
23	37	Linnhoff,	Eisenbahnsekretär	49	26	Buhne,	Lokomotivführer
24	36	Sträter,	Zugführer	50	25	Rademacher,	Lokomotivführer
25	36	Buck,	Lokomotivführer	51	25	Esken,	Zugführer.
26	36	Eberlein,	Eisenbahnassistent				

Für den Bau von Beamten- und Arbeiterhäusern wurden im Jahre 1925 150 000 RM aufgewendet.

Mögen die Ruhr-Lippe-Eisenbahnen als Schmalspurbahn ihre Mängel besitzen, so ist doch nicht zu verkennen, daß sie im Laufe eines halben Jahrhunderts recht segensreich gewirkt haben.

Das fortgeschriebene Anlagekapital beträgt 8 434 216,83 RM. Bei der Gründung der Aktien-Gesellschaft im Jahre 1905 wurde das Kapital auf 5 477 000 RM festgesetzt und bei der Goldmark-Eröffnungsbilanz im Jahre 1924 1 : 10 zusammengelegt.

Davon hat der Kreis Soest	55,45	Anteile
„ „ Unna	24,83	„
„ „ Arnsberg	6,57	„
die Stadt Hamm	9,13	„
„ „ Arnsberg	2,92	„
das Amt Rhynern	1,10	„

Die Ueberschüsse wurden zu Abschreibungen, Rücklagen, zur Zinszahlung, zu Bahnverbesserungen (regelspuriger Umbau) und Einrichtung eines Kraftwagenverkehrs verwandt.

Im Jahre 1925 wurde dem Eisenbahnunternehmen ein Kraftverkehr angeschlossen, um fremden Wettbewerb auszuschalten, Zubringerverkehr zu schaffen und den Verkehr zu verdichten. Unwirtschaftliche Personenzüge wurden durch Kraftwagen ersetzt.

Es wurden die Kraftverkehrslinien

Soest—Günne—Möhnetalsperre
Niederense—Möhnetalsperre—Wamel
Niederense—Neheim-Hüsten Bahnhof
Neheim - Hüsten—Holzen

= 38 km betrieben.

Nach dem Kriegsende 1945 lag der Kraftverkehr zunächst ganz still, weil alle Omnibusse entweder zerstört oder beschlagnahmt wurden. Am 30. Juli 1946 wurde die Linie Soest—Günne mit einem Omnibus wieder eröffnet. Der Kraftverkehr hat die auf ihn gesetzten Hoffnungen voll erfüllt und ist aus dem Unternehmen nicht mehr wegzudenken.

Die Steinwerke der Ruhr-Lippe-Eisenbahnen bestehen schon seit der Eröffnung der Stammlinie Neheim-Hüsten—Soest—Hovestadt. Sie können also auch auf ein 50jähriges Bestehen zurückblicken. Anfangs nur für Zwecke des Bahnunternehmens und der Kreise für die Unterhaltung des Oberbaues der Eisenbahnstrecken und des umfangreichen Straßennetzes bestimmt, nahm die Förderung der Steinbrucharanlagen einen gewaltigen Aufschwung, als für den Bau der Möhnetalsperre 300 000 cbm Steine und für die Herstellung des Lippeseitenkanals laufend große Mengen Steinmaterialien zu liefern waren.

Heute sind die Steinwerke mit Aufträgen so überhäuft, daß auf Jahre hinaus Beschäftigung für die umfangreichen Anlagen vorhanden ist.

Verzeichnis der Direktoren seit Bestehen der
 Ruhr-Lippe-Eisenbahnen
 und des heutigen Aufsichtsrates und Vorstandes:

a) Direktoren:

Lfd.Nr.	Vor- und Zuname	Wohnort	Amts-dauer
1	Gustav Schlünder,	Soest,	1895 bis 1. Januar 1908
2	Otto Steinhoff,	Soest,	1. Juli 1904 — 30. 6. 1916
3	Wilhelm Heinrich,	Soest,	1. Juli 1916 — 2. 10. 1911
4	Walter Gebhardt,	Soest,	seit 2. Oktober 1911

b) Aufsichtsrat:

Lfd.Nr.	Vor- und Zuname	Wohnort	Dienststellung
1	Theodor Bönninghaus,	Arnsberg,	Finanzpräsident a. D., Ober- kreisdirektor, Vorsitzender
2	Dr. Hubertus Schwartz,	Soest,	Senator a. D., Landrat, stellvertr. Vorsitzender
3	Emil Haarmann,	Hamm,	Stadtbourat
4	Paul Lemnitz,	Arnsberg,	Stadtdirektor
5	Franz Becker,	Soest,	Stadtdirektor
6	Heinrich Püttmann,	Rhynern,	Amts-direktor
7	Dr. Fritz Beckmann,	Hilbeck,	Professor

c) Vorstand:

Lfd.Nr.	Vor- und Zuname	Wohnort	Dienststellung
1	August Günther,	Soest,	Oberkreis-direktor, Vorsitzender
2	Fritz Heitsch,	Kamen,	Stadtdirektor stellvertr. Vorsitzender
3	Walter Gebhardt,	Soest,	Eisenbahndirektor.

Wir freuen uns, allen unseren Verkehrs- und Geschäftsfreunden diesen Bericht geben zu können und verbinden damit unseren aufrichtigen Dank, besonders an unsere Dauereffahrgäste und Anschlußgleisbesitzer, für die Treue und das Vertrauen, das sie in den hinter uns liegenden Jahrzehnten immer wieder bewiesen haben. Unsererseits' werden wir weiterhin alles aufbieten, um die Verbundenheit mit den Kreisen unserer Freunde noch fester zu gestalten.

Ob Sonnenschein, ob Wetterschlag,
Gott segne jeglichen Arbeitstag.
Nur die Arbeit bringt uns Segen,
Machet leicht des Lebens Lauf.
Aus den Trümmern steigt es mählich,
Drum erklinge froh
„Glück auf“!

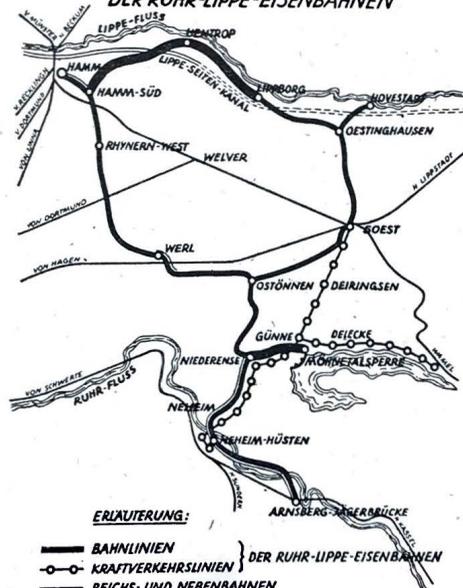
Soest, den 1. Mai 1948.

A. G. Ruhr-Lippe-Eisenbahnen

A. Günther

W. Gebhardt

VERKEHRSNETZ DER RUHR-LIPPE-EISENBAHNEN



ERLÄUTERUNG:

—	BAHNLINIEN	} DER RUHR-LIPPE-EISENBAHNEN
○—○	KRAFTVERKEHRSLINIEN	
—	REICHS- UND NEBENBAHNEN	
—	SCHMAALSPUR-STRECKEN (1,00 m)	54,07 km
—	REGELSPUR " (1,335 m)	22,70 "
—	DREISCHIENIGE " (1,335 + 1,00 m)	20,59 "
RUHR-LIPPE-EISENBAHN-GESAMTLÄNGE		97,36 km



