

Inhaltsverzeichnis

Seite

Einleitung	7
Die Entstehung der Westfälischen Eisenbahn	9
Die ersten Kohlenbahnen an der Ruhr — Harkorts Schrift über eine Eisenbahn von Minden nach Lippstadt — Eisenbahn-Comité in Paderborn ruft zur Aktienzeichnung auf — Revisionsbemerkungen — Die Konzessions- und Bestätigungsurkunde für die Köln-Minden-Thüringer Verbindungseisenbahn-Gesellschaft —	
Bau der Bahn	13
Oberbau — Anlegen von Bahnhöfen — Beschaffung des Wagenparks — Signale und Meldungen — Bericht der Direktion der Jahre 1845/46 — Köln-Minden-Thüringer Verbindungseisenbahn-Gesellschaft wird aufgelöst — Königliche Kommission der Westfälischen Eisenbahn schlägt neue Linienführung vor —	
Grunderwerb — Enteignungsverfahren — Besondere Ereignisse	20
Colon Block verlangt einen Bahnübergang über die Westfälische Bahn — Bürgermeister von Peckelsheim beschlagnahmt Meßinstrumente des Geometers Michaelis — Mandatur der Spiegelschen Besetzung in Warburg sah mangelhafte Bauweise am Diemel-Viadukt —	
Streckeneröffnungen	22
Bau der Gebirgsstrecke	24
Eröffnung der Strecke Paderborn — Warburg durch König Friedrich Wilhelm IV. — 4. Klasse sollte schon 1852 wegfallen — Der Bahnbau schaffte Arbeitsplätze —	
Die Direktion der Westfälischen Eisenbahn verlegt ihren Sitz nach Münster	30
Skizzen aus dem Betriebsmaschinendienst	32
Altenbeken wird Station und Anschlußbahnhof zugleich	39
Der Bau des Rehbergtunnels —	
Interessante Neuigkeiten wurden berichtet	44
Weitere Aktivitäten der Westfälischen Eisenbahn	46
Ergebnisse der Königlich Westfälischen Eisenbahn von 1851 bis 1878	53
Die Lokomotiven der Königlich Westfälischen Eisenbahn	54
Die Lokomotivliste — Bezeichnung der Lokomotiven — Lokomotivhersteller — Verbleib der Lokomotiven — Zur Normung der Lokomotiven in Preußen —	
Eröffnungsdaten aller Eisenbahnlinien, die von der Westfälischen Eisenbahn abzweigen oder in diese einmünden	85
D 31/32 zum Sommerfahrplan als erstes D-Zug-Paar mit neuem Wagenpark	89
Bilder von Bahnhöfen um die Jahrhundertwende	89
Die Entwicklung des Lokomotivparks auf den Strecken der ehemaligen Westfälischen Eisenbahn in den Jahren 1880—1920	98
Zusammenstoß zwischen den Blockstellen Keimberg und Schierenberg bei Altenbeken am 20. Dezember 1901	110
Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft	112
Die Entwicklung des Lokomotivwesens auf den Strecken der ehemaligen Kgl. Westfälischen Eisenbahn in der Reichsbahnzeit (1920—1945)	118
Soest — Leipzig aus dem Reichsgüterkursbuch	122

Der „Freimütige an der Haar“ stellte 1932 interessante Vergleiche an	123
Der Reichsbahn-LKW-Verkehr sollte in Soest Stückgutverkehr ergänzen	124
Umgehungsbahn in Altenbeken bereits im Jahre 1938 geplant	128
Von der Reichsbahn zur Deutschen Bundesbahn	130
Monatelang ruhte der Eisenbahnverkehr —	
Entwicklung des Lokomotivparks seit 1945	130
Bahnhof Warburg und seine Entwicklung	147
Eisenbahnerdorf Ottbergen hat eine besondere Geschichte	154
Altenbeken und der Betriebsmaschinendienst	160
Fernsteuerbetrieb — Selbstblocksignale und fernüberwachte Blinklichtanlagen — Bau der ‚Altenbekener Kurve‘ entlastet	
Nord-Süd-Strecke Hannover—Göttingen —	
Paderborn und die Eisenbahn	169
Bahnhof Paderborn — vom Rangierbahnhof zum Knotenpunktbahnhof —	
Lippstadt und die Bahn	181
Bahnhof Sassendorf und seine Entwicklung	187
Das Hundertjährige wurde gefeiert	188
Strecke Hamm/Unna — Kassel elektrifiziert	189
Der Bahnhof Soest — um die Jahrhundertwende und nach 1945	191
Soest erhält eine leistungsfähige Umladehalle	194
Einstellung des Schienenverkehrs auf dem Streckenabschnitt Unna-Königsborn — Welper	196
Hamm — Eisenbahnknotenpunkt in Westfalen	198
Bahnhof Münster wird erweitert	213
Hochbauten von 1890 bis 1980 — Organisationsformen —	
Bahnhof Rheine — Mekka für Dampflokomotivfreunde	221
Der Werkstättendienst in Lingen (Ems)	224
Emden — Bahnknotenpunkt und Seehafen	228
Bahnpost-Stempel	230
Anhang	233
Höhenpläne — Lagepläne — Diemel-Viadukt — Tunnel-Pläne — Hochbauten — Quellenhinweise	