

Bahn frei!

Die Geschichte der Eisenbahn in Westfalen und der Anschluss an den „Weltverkehr“ im Sauer- und Siegerland vor 150 Jahren

Die einen waren begeistert von dem neuen Gefährt, die anderen fürchteten sich vor ihm. Ein Monster mit eisernen Lungen, so beschrieben sie das seelenlose Ungetüm, das fauchend durch die Landschaft fuhr. Es war die Rede von der sich verflüchtigen Landschaft, deren Konturen der Reisende nicht mehr wahrnehmen konnte. Doch die skeptischen Stimmen wurden allmählich leiser, die für das neue Vehikel immer lauter. Nach einer Welle der Emotionen richtete sich nun der Blick pragmatisch auf den Nutzen und die Einsatzmöglichkeiten des neuen Transportmittels.

Eisenbahnpionier Friedrich Harkort

In Westfalen verbindet sich die Frühzeit der Eisenbahn vor allem mit der Person des Politikers und Unternehmers Friedrich Harkort. Der Pionier der Industrialisierung machte sich schon 1825, 10 Jahre vor der Einweihung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke Nürnberg-Fürth, für den Aufbau eines Schienenverkehrs in seiner Heimatregion stark: „Möge auch im Vaterlande bald die Zeit kommen, wo der Triumphwagen des Gewerbefleißes mit rauchenden Kolossen bespannt ist und dem Gemeinsinne die Wege bahnet“. 1847 war die erste Fernverbindung zwischen den preußischen Provinzen Rheinland und Westfalen an die Hauptstadt Berlin vollendet. Ein wichtiger Meilenstein für die Eisenbahnentwicklung in Westfalen war gelegt.

Lenne-Hundem-Linie wird favorisiert

1845 begannen die Planungen für eine Eisenbahnverbindung zwischen der Industrieregion an der Ruhr und dem Sauerland. Der Oberpräsident der Provinz Westfalen, von Schaper, ergriff die Initiative und legte damals bereits zwei konkrete mögliche Streckenverläufe für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn vor: die Bigge-Linie und die Lenne-Hundem-Linie. Nach der Vermessung erwies sich die Strecke durchs Lennetal über Grevenbrück - Altenhundem - Kirchhundem und die Rahrbacher Höhe als kürzere und kostengünstigere Variante. Deshalb entschied man sich 1855 letztlich für die Lenne-Hundem-Linie und gegen die Interessen der Geschäftsleute aus Olpe, Freudenberg und Altenkirchen, die sich für die Bigge-Linie stark ge-

macht hatten. Die Grunderwerbskosten sollten dann von denen getragen werden, die vom Bahnbau profitierten, also den Gewerbetreibenden und den Gemeinden entlang der Strecke.

1856 – Beginn der Bauarbeiten für die Ruhr-Sieg-Strecke

Der Vorstoß des Oberpräsidenten bei der Königlichen Regierung in Arnsberg im Jahr 1845, zehn Jahre nachdem die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth fertig gestellt worden war, brachte die entscheidende Wende für die Verkehrserschließung Südwestfalens. Auf von Schapers Eingabe ist es zurückzuführen, dass am 13. Oktober 1856 die Konzession zur Aufnahme der Bauarbeiten an der Ruhr-Sieg-Strecke von der Preußischen Regierung erteilt wurde. Nach Eröffnung der Bahnlinie im Jahr 1861 fuhren dann in einer immer rascheren Folge von Dampflokomotiven gezogene Güter- und Personenzüge aus dem Ruhrgebiet durch das Sauerland ins Siegerland.

Anschluss an den „Weltverkehr“

Für die bis dahin einfach lebenden Sauerländer war es das Ereignis des Jahrhunderts, als vor 150 Jahren die erste Dampflok-Eisenbahn auf der Ruhr-Sieg-Strecke im Kreis Olpe fuhr, die bereits bis Altena im Juli 1860 in Betrieb war. Voraussetzung für die Inbetriebnahme der Reststrecke war nun die Abnahme am 23. Juli 1861 auf dem Streckenabschnitt Altena - Altenhundem - Siegen durch preußische Eisenbahner. Dieses Ereignis hat sich schnell bis in die entlegensten Dörfern der Täler herumgesprochen. Und so war's, bevor am 5. August 1861 die Ruhr-Sieg-Eisenbahn feierlich mit einem Festzug eingeweiht und vom darauf folgenden 6. August mit dem Personen- und Güterbetrieb in Gang gesetzt worden ist, das viele Schaulustige jeglichen Alters frühmorgens am 23. Juli 1861 entlang der Schienenstrecke ausharrten, um diesen Augenblick nicht zu verpassen, erstmal eine Dampfisenbahn vorüber fahren zu sehen. Und es sollte ein unvergessenes Erlebnis für Jung und Alt werden, die bis dahin sich alltäglich mit einem Pferdewagen oder Postkutsche fortbewegten, wenn der Fußmarsch nicht ausreichte. Wie staunten sie, als Dampflokomotive und Waggons rumpelnd auf rollenden Rädern mit Getöse auf den Eisenbahnschienen sich fortbewegten, die sie ja noch nie gesehen hatten. „Wenn das mal gut geht“, mag in manchen Gesichtern gestanden haben. Und es sollte dann am 5. August 1861 das Ereignis des Jahrhunderts für Tausende schaufreudige Bürger von nah und fern werden, mit Staunen und Kopfschütteln, als der geschmückte Festzug der Ruhr-Sieg-Eisenbahn mit Zischen und lauten Pfeiftönen bei ihnen vorbeirollte mit den geladenen

Honoratioren, den Jubelnden mit Fähnchen und weißen Tüchern auch auf Brücken und Berghügeln zuwinkten.

1965 - Das Ende de Dampflokära

Nachdem die Dampflokomotiven über 100 Jahre das Bild der Eisenbahnen an Ruhr, Lenne und Sieg geprägt hatten, traten sie nach der Elektrifizierung der Bahnstrecken im Mai 1965 ihre letzte Fahrt zu den „Lokomotivfriedhöfen“ an. Am 14. Dezember 1965 beendeten die letzten beiden Maschinen der Baureihe 44 beim Bahnbetriebswerk Altenhundem ihren Dienst.

Quellen:

Jochen Krause. Zurückgeschaut und kurz notiert..., In: SauerlandKurier. 24.7.2011

Bahn frei! Die Geschichte der Eisenbahn in Westfalen. LWL-Landesmedienzentrum, Münster 2002

Dieter Tröps, Jürgen Kalitzki. Menschen Züge Bahnstationen. Eisenbahnen im Sauerland. Die Ruhr-Sieg-Strecke. Bd.1. Siegen 1995