

Paul Gerhard van de Kolk

Die Eisenbahn - Meinerzhagens Zugang zur Welt

„Neben den Fernverkehrsstraßen ist die Anbindung Meinerzhagens an die Eisenbahn für sein gewerbliches und Berufsleben von großer Bedeutung. Zwar liegt der Bahnhof relativ nahe zur Stadtmitte und den Hauptarbeitsstätten, jedoch das Empfangsgebäude mit dem Ein- und Ausgang nach der verkehrten, der Stadt abgekehrten Seite. Das sollte im Zuge eines Umbaus der Bahnanlagen, insbesondere der Untertunnelung der Gleise geändert werden. (...) Das Überspringen der verlängerten Volmestraße mit leichten Fußgängerbrücken ... würde einen sicheren Zugang vom Bahnhof in wenigen Minuten mitten in das Fußgänger-Kaufzentrum der Meinerzhager Innenstadt ermöglichen: ein Ideal, das heute nur bei sehr wenigen Städten erreichbar ist (...)“¹

Diesen kühnen Entwurf formulierte der Stadtplaner Hans Bernhard Reichow Ende der sechziger Jahre. Seine Vision von der großen Bedeutung der Eisenbahn für Meinerzhagen und von einem Neubau des Bahnhofsgebäudes lebte noch fort in einem Stadtplan aus den siebziger Jahren. Ich vermag nicht einzuschätzen, wie viele der Leser seines Beitrages und der Benutzer des Stadtplanes diese Vision damals für realistisch hielten. Aus heutiger Sicht jedenfalls scheint es, die Geschichte habe sie als überzogen und unrealistisch entlarvt.

Kühne Visionen und triste Realität

Es ist kein neues Bahnhofsgebäude errichtet worden, vielmehr verfiel das bestehende mehr und mehr; der Eigentümer, die Bundesbahn, unternahm nicht das Geringste gegen den Verfall. Darüberhinaus symbolisierte das Gebäude in den siebziger und vor allem in den achtziger Jahren Zustand und Entwicklung der Eisenbahn in und um Meinerzhagen: ihre Bedeutung für den Personen- und Gütertransport sank rapide. Im Mai 1986 fuhr der letzte planmäßige Personenzug von Brügge nach Gummersbach-Dieringhausen². Seitdem ruht zwischen Meinerzhagen und Gummersbach der Zugverkehr völlig, die Strecke zwischen Meinerzhagen und Brügge wird lediglich von zwei Güterzügen pro Wochentag planmäßig benutzt.

Das Bahnhofsgebäude in Meinerzhagen erlebte das hundertjährige Streckenjubiläum im Jahre 1992 nicht mehr. Außer den täglichen Güterzügen nach und von Krummenerl hält nur noch gelegentlich ein Sonderzug z.B. des Bürgervereins zur Förderung des Schienenverkehrs (BFS) aus Lüdenscheid in Meinerzhagen. Immer wieder gab es Spekulationen, das nur noch von diesen Sonderzügen benutzte Streckengleis Richtung Marienheide und Gummersbach

¹ Reichow, Hans Bernhard: Die Stadtlandschaft Meinerzhagen, in: Meinerzhagen - gestern, heute, morgen, Meinerzhagen o.J., S. 42-57, hier: S. 47 f.

² Zum Fahrplanwechsel im Mai 1986 wurde der Personenverkehr zwischen Brügge und Marienheide, ein Jahr später auch zwischen Marienheide und Gummersbach eingestellt.

würde abgerissen. Doch das Gleis blieb liegen, ebenso wie das zwischen Meinerzhagen und Brügge. Dabei ist es eine Ironie der Geschichte, dass ausgerechnet die schon seit 1955 im Dornröschenschlaf liegende Stichbahn von Meinerzhagen nach Krummenerl³ mit ihrem nicht unbeträchtlichen Frachtaufkommen vor allem an Schotter⁴, Stahl und neuerdings Automobilteilen den Bestand dieses Streckenstücks durchs Volmetal garantiert.

Die Entwicklung schien sich deutlich zu wenden, als die Bahn in den neunziger Jahren in die Strecke nach Krummenerl erheblich zu investieren begann.⁵ Seit dem Sommer 1998 ist sogar planmäßiger Personennahverkehr auf der Schiene im oberen Volmetal wieder wahrscheinlich: Das Land Nordrhein-Westfalen hat in seiner ÖPNV-Bedarfsplanung den Lückenschluss zwischen Brügge und Gummersbach als vordringlich akzeptiert und 134 Millionen DM für die Reaktivierung des Schienenverkehrs bis zum Jahre 2007 eingeplant.⁶

Die Zukunft sieht also nicht mehr so düster aus, wie es vor Jahren noch schien, gleichwohl ist die Wiederbelebung der Eisenbahn in und um Meinerzhagen Zukunftsmusik. Dabei könnte es so anders sein: Meinerzhagen könnte an einer zweigleisig ausgebauten, im Güter- und Personenverkehr vielbefahrenen Nord-Süd-Strecke liegen, die Hagen mit Siegen und weiter das Ruhrgebiet mit dem Rhein-Main-Raum verbinden würde, es könnte Eisenbahnknotenpunkt sein, insofern von dieser Nord-Süd-Trasse nach Westen eine funktionierende Strecke über Gummersbach nach Köln abzweigen würde. Phantastereien? Aus heutiger Sicht mag das so scheinen, aber im Folgenden will ich mich dem neunzehnten Jahrhundert zuwenden, um hoffentlich zu verdeutlichen, dass diese Vision so wirklichkeitsfremd nicht sein müsste.

³ Die 12,08 km lange Strecke von Meinerzhagen nach Krummenerl war am 21.06.1927 eröffnet worden, der Personenverkehr wurde bereits am 21.06.1955 eingestellt; Daten nach: Krause, Günther, Die Entwicklung des Gleisnetzes und der Strecken der Direktion Elberfeld/Wuppertal, Krefeld 1986, S. 113

⁴ Den Schotter aus dem Steinbruch in Krummenerl verbrauchten und verbrauchen die Deutsche Bundesbahn bzw. die Deutsche Bahn AG selbst, sodass die Strecke zunächst nur von dem Eigenbedarf der Bahn(en) abzuhängen schien. Inzwischen sind jedoch zwei weitere Kunden an der Strecke hinzugekommen und entgegen der sonstigen Tendenz des Rückbaus von Gleisanlagen sind hier sogar neue Schienen entstanden. Seit einigen Jahren bereits betreibt eine Meinerzhagner Spedition an der Stelle des ehemaligen Bahnhofs Scherl quasi unter der BAB 45 Sauerlandlinie eine Umladestation von Schiene auf Straße für Stahlrollen, und im Sommer 1993 ist einige Meter weiter ein Anschlussgleis für eine zweite Spedition gelegt worden, die Bezirksspeditur eines Automobilherstellers ist und seit Dezember 1993 auf der Schiene bedient werden kann.

⁵ 1996 ließen die Deutschen Bahnen die verschlissene Strecke aufarbeiten (siehe Meinerzhagener Zeitung, 16.07.1996, 1. Lokalseite) und in den Jahren 1997/98 wurde die Talbrücke unterhalb von Scherl grundlegend saniert.

⁶ Siehe zur öffentlichen Resonanz dieser Pläne und zur z.T. recht heftigen Diskussion die Beiträge von Horst vom Hofe und von Hans-Peter Rapp-Frick in der Meinerzhagener Zeitung, 29./30. August 1998, 2. u. 3. Lokalseite; zum Allgemeinen siehe Wolfgang Klee: Regionalisierung: Viel passiert in NRW, in: Eisenbahn Journal, 2/1999, S. 52 f

Das Jahrhundert der Eisenbahn

Das neunzehnte Jahrhundert war die Epoche, in der die Eisenbahn "das schlechthin revolutionäre Transportmittel" wurde, ein Transportmittel, durch das das gesellschaftliche wie individuelle Leben „umstürzend beeinflusst“ wurde.⁷

Erst relativ spät, im Jahre 1892, drang der Eisenbahnstreckenbau von Norden kommend bis nach Meinerzhagen vor. Damit war das obere Volmetal verkehrsmäßig erschlossen; die Eisenbahn prägte die weitere Entwicklung im Tal - deutlicher noch als am Ortsbild von Meinerzhagen ist diese Prägung an dem von Kierspe ablesbar. Für beide Orte/Städte wurde die Eisenbahn zur Voraussetzung ihrer Industrialisierung: Sie wird entscheidender Standortfaktor für Fabriken in den Orten und drängt von ihr abgelegene Gewerbebetriebe und -standorte ins Abseits.⁸

Betrachtet man die Errichtung der Hauptverkehrslinien (bis ca. 1850) als erste und die des Auf- und Ausbaues eines Grundnetzes von Hauptbahnen als zweite Entwicklungsphase der Eisenbahn, so wird die Volmetalstrecke erst in der folgenden dritten Phase realisiert, und zwar nicht mehr als Hauptbahn, sondern als Nebenbahnstrecke, und bereits zu einer Zeit, als die Bauaktivitäten in Westdeutschland insgesamt sich verminderten.⁹

⁷ Wolfhard Weber: Verkürzung von Zeit und Raum. Techniken ohne Balance zwischen 1840 und 1880, in: Propyläen Technikgeschichte, hrsg. von Wolfgang König, Vierter Band, S. 11-261, hier: S. 171

⁸ Letzteres hat Hans Ludwig Knau am Beispiel des Kerspetals überzeugend nachgewiesen; siehe Knau, Hans Ludwig: Als das schwarze Dampfroß noch durchs Volmetal stampfte. Vor dem Eisenbahnbau in Kierspe: Auseinandersetzungen um Linienführung der geplanten Volme-Aggerstrecke, in: Meinerzhagener Zeitung, Nr. , 15./16. August 1992. Bezogen auf den konkreten Raum lassen sich meines Erachtens auch deutlich stärkere positive Aspekte feststellen, als das Fritz Voigt und - ihm folgend - Wolfgang Jäger allgemein und an anderen Beispielen für diese Zeitphase zugestehen wollen. Vgl. insbesondere: Jäger, Wolfgang: Die Stilllegung von Eisenbahnstrecken und ihre Auswirkung - dargestellt an einigen Beispielen aus dem Lande Nordrhein-Westfalen, Bonn 1975, S. 12 f.

⁹ Im Bereich der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn-Gesellschaft bzw. der Eisenbahndirektion Elberfeld/Wuppertal waren in den 1870-iger Jahren im Schnitt 68 km Strecke pro Jahr eröffnet worden; in den 1880-iger Jahren waren es noch rd. 42 km im Jahresschnitt, in den 1890-iger Jahren nur noch 26 km. Angaben errechnet nach: Krause, Günther: Die Entwicklung des Gleisnetzes, Krefeld 1986, der eine sehr detaillierte Auflistung liefert, die aber erstaunlicherweise zumindest an einer Stelle nicht präzise ist: So wird die Eröffnung des Streckenabschnitts Meinerzhagen - Marienheide irrtümlich nicht unter 1892 verbucht, sondern erst für 1912 aufgelistet; gleichwohl habe ich ansonsten seinen Angaben vertraut. Vgl. Waldeck, (R...): Die Entwicklung der Bergisch-Märkischen Eisenbahnen, in: Archiv für Eisenbahnwesen, Band 33, 1910, S. 563-622, 807-855 und 1071-1107

Doch das Volmetal hatte bereits in den Jahrzehnten zuvor mehrere Male in Überlegungen und Planungen eine Rolle gespielt, und es erscheint keineswegs abwegig, dass hier auch eine Hauptbahn hätte errichtet werden können.

Erste ernsthafte Überlegungen zur Einbeziehung des Volmetals in ein schienengebundenes Verkehrswegekonzept datieren aus der Zeit vor 1835, sind also älter als die real existierende Eisenbahn in Deutschland selbst. Der Industriepionier Friedrich Harkort beschäftigte sich seit 1825 intensiv mit dem neuen Verkehrsträger, von dessen Einsatz er sich revolutionäre Folgen erhoffte.¹⁰ Im zehnten und elften Kapitel seiner ersten selbstständigen Schrift zum Eisenbahnbau aus dem Jahre 1833 diskutiert Harkort die Vorteile aus dem Bau einer Rhein-Weser-Eisenbahnverbindung für die Gegenden südlich der Ruhr.¹¹ Harkort geht es insgesamt nicht nur um die Verbindung vom Rhein zur Weser, also um die Verknüpfung des Rheinlandes und Westfalens mit Bremen und somit um einen die holländischen Zölle umgehenden Zugang zum Meer. Vielmehr skizziert er mehrere Verkehrszubringer zu dieser Linie und stellt sie als unbedingt notwendig dar für eine gedeihliche Entwicklung von Gewerbe und Industrie bzw. als einzige Möglichkeit, den Niedergang alter Industrien zu stoppen. Ausdrücklich skizziert er eine einfache Bahn durch das Lenne- und Biggetal bis nach Krombach (und denkt sie sicher weiter bis Siegen);¹² er reflektiert die Erschließung der Städte Lüdenscheid, Plettenberg und Attendorn und denkt in diesem Zusammenhang auch über Rolle und Bedeutung von Meinerzhagen und Volmetal für ein Verkehrsnetz nach. Zwar spricht Harkort nicht ausdrücklich von einer Linie durchs Volmetal, er verweist aber auf den Rückgang des Gewerbes und referiert zustimmend Klagen über den schlechten Zustand der Straßen über Meinerzhagen hinaus in Richtung Attendorn. Er kritisiert implizit, aber deutlich die zuständigen staatlichen Stellen, dass sie die Volmetalchaussee immer noch nicht ausgebaut hätten.¹³

Eine Eisenbahnverbindung von der Ruhr zur Sieg durchs Volmetal?

Zur gleichen Zeit formierten sich im Siegerland die Interessenten an einer Bahnverbindung mit dem märkischen Sauerland und dem Ruhrgebiet; zum einen ging es ihnen um die Stärkung der Verbindungen zu einem ihrer Hauptabsatzgebiete, zum andern um einen preiswerteren Weg zu einem immer wichtiger werdenden Rohstoff. Infolge der wirtschaftlich - industriellen Entwicklungen

¹⁰ Zu Harkorts Engagement in Eisenbahnfragen siehe: Köllmann, Wolfgang, Einführung, in: Harkort, Friedrich: Die Eisenbahn von Minden nach Cöln, herausgegeben und eingeleitet von Wolfgang Köllmann, (Faksimile der Erstausgabe: Hagen, 1833) Hagen 1961, 2. Auflage Hagen 1985, S. VII-XIII, sowie: Fittig, Ernst: Post und Bahn im Volmetal, in: Meinhardus. Meinerzhagener Heimatblätter, 1/1983, S. 26-31 (Nachdruck aus: Süderland, div. Hefte, 1932), hier: S. 28 f.

¹¹ Harkort, Friedrich: Die Eisenbahn von Minden nach Cöln, herausgegeben und eingeleitet von Wolfgang Köllmann, (Faksimile der Erstausgabe: Hagen, 1833) Hagen 1961, 2. Auflage Hagen 1985, S. 14-22

¹² Ebenda, S. 18; die Anbindung des Siegerlandes ist eigentlich das zentrale Thema des gesamten zehnten Kapitels, ebenda, S. 14-18

¹³ Ebenda, S. 18

im Ruhrgebiet und den sich anbahnenden Wandlungen der Verkehrstechnik und Infrastruktur war die märkische Eisen- und Stahlindustrie nicht mehr in dem Maße wie bisher auf das Siegerländer Eisen angewiesen, vor allem aber mußte die Siegerländer Eisenindustrie - wollte sie wettbewerbsfähig bleiben - ihre Hütten vom Holzkohlen- auf Steinkohlenkoksbetrieb umstellen und wurde somit zunehmend abhängiger von der Steinkohle der Ruhr.¹⁴ Durch eine Eisenbahnverbindung zwischen Ruhr und Sieg wäre, so errechnet K.F. Menn, für Steinkohle und Eisen eine Transportkostensenkung von rund 70 % eingetreten.¹⁵ Bereits 1833 gab es erste Initiativen,¹⁶ im Januar 1834 bildete sich in Siegen ein Komitee, das sich mit Planungen von Bahnverbindungen befasste.¹⁷ In der Siegerländer Diskussion konkurrierten die Verbindungen mit der Ruhr unter Benutzung von Nord-Süd-Tälern des Sauerlandes und diejenigen mit dem Rhein durch das Siegtal miteinander. Zunächst wurde an eine Pferde-Eisenbahn, erst später an eine mit Dampfloks betriebene Bahn gedacht, bereits in den dreißiger Jahren kam hierbei auch das Volmetal ins Gespräch.¹⁸ Die Ruhr-Sieg-Linie wurde jedoch nicht in den im Jahre 1842 zwischen Regierung und Vereinigten Landständen ausgehandelten Plan über ein preußisches Eisenbahnnetz aufgenommen.¹⁹

Diese negative Entscheidung beendete die Planungen aber keineswegs, vielmehr gelangten sie Mitte der 1840-iger Jahre in ein sehr konkretes Stadium. Als Initialzündung kann man die Gründung der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft²⁰ im Jahre 1843 in Elberfeld ansehen, die den Bau einer Bahnverbindung zwischen Elberfeld, Hagen und Dortmund in Angriff nehmen wollte und ihn dann auch in fünf Jahren realisierte. Bereits im November 1843 rührten sich die Siegerländer Interessenten wieder. Fast zeitgleich gründeten Unternehmer aus dem Hagener Raum, unter ihnen Friedrich Harkort, ein „Provisorisches Comité zur

¹⁴ Menn, Karl Friedrich: Das große Tagebuch, Bd. II, S. 90; ders.: Standortfragen des Siegerländer Eisengewerbes in der Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Stahl und Eisen 83 (1963), Heft 25, S. 1655; Mosel, Gustav: Das Siegerland und die Eisenbahn. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte des Raumes Siegen, hrsg. v. d. Stadt Siegen, Forschungsstelle Siegerland. Siegen, 1965, S. 11

¹⁵ Menn: Standortfragen, S. 1655

¹⁶ Ebenda; Herling, Werner: Eisenbahnen im nördlichen Siegerland, 2., verbesserte Aufl., Kreuztal 1972, S. 25

¹⁷ Vormberg, Martin: Die Ruhr - Sieg - Eisenbahn. Eine Pioniertat westfälischer Verkehrserschließung unter besonderer Berücksichtigung des Kreises Olpe, in: Schieferbergbau-Museum (Hrsg.): Die Eisenbahn im Sauerland, Schmollenberg-Holthausen 1989, S. 41-114, hier: S. 43

¹⁸ K.F. Menn erwähnt im Zusammenhang der Pläne der dreißiger Jahre die Aussagen der Abgeordneten der Siegenschen Hammer- und Hüttenkorporationen, die eine aus dem Ruhr- und Volmetal führende Eisenbahn als sehr erwünscht bezeichneten; siehe Menn: Tagebuch, S. 90

¹⁹ Ebenda

²⁰ Zur Rolle privater Eisenbahngesellschaften und zum Verhältnis zwischen Privatbahnen und Staat in Preußen siehe meinen Exkurs über den Eisenbahnbau im Spannungsfeld zwischen Staat und Wirtschaft, diese Arbeit weiter unten.

Anlage einer Eisenbahn zwischen Sieg und Ruhr“.²¹ Im Sommer 1844 bildete sich in Olpe ein Aktienverein, der die Aktivitäten zum Anschluss des Siegerlandes und der Produktionsstätten in und um Olpe an die im Bau befindliche bergisch-märkische Bahn Elberfeld-Hagen-Dortmund bündeln wollte.²²

Bereits im Sommer 1843 begann der Hagener Wegebaumeister Hartmann mit Vermessungsarbeiten für eine Pferdeeisenbahn durchs Volmetal nach Süden. Somit geriet erstmals Meinerzhagen konkret in den Blick, denn diese Trasse wäre von Hagen bis Meinerzhagen der Volme gefolgt und dann in Richtung Süden durch die Kreise Olpe und Gummersbach Richtung Kreuztal geführt worden. Simon vermutet, dass die Hagener Interessentengruppe um Harkort hinter dieser Variante stand.²³ Die Siegerländer Interessenten favorisierten weiterhin die Trassenführung durchs Lennetal, von dieser Idee hatte sich Harkort nun offensichtlich abgewandt.

Im Frühjahr 1845 meldete sich eine weitere Interessengruppe zu Wort, ein im Kreis Siegen und in Olpe beheimatetes Komitee mit Unterstützern im Kreis Olpe, das eine Variante der Lennetalstrecke entwarf.²⁴ Diese wich nur zwischen Finnentrop und Kreuztal von der ursprünglich geplanten Linie ab und schloss Olpe an.²⁵ Nunmehr standen drei unterschiedliche Streckenführungen zur Debatte, für die Rentabilitätsrechnungen durchgeführt wurden: neben der Volmetal-Linie die Lenne-Hundem-Linie sowie die Lenne-Bigge-Linie. Die Letztere war mit 15 2/5 Meilen die längste und auch die teuerste, hätte aber - direkter als die Volme-Variante - Olpe erschlossen und zudem noch als einzige auch Attendorn erreicht.²⁶ Für die Volme - Linie waren die bei weitem niedrigsten Baukosten veranschlagt worden (5 Millionen Taler gegenüber 8,5 bzw. 9,5 Millionen Taler).

Die Preußische Regierung signalisierte ihr Interesse an der Ruhr - Sieg - Eisenbahn und an einer schnellen Lösung. Ein hoher, als unparteiisch akzeptierter Verwaltungsbeamter, der Mescheder Landrat Friedrich Leopold Boese, wurde im Juli 1845 mit den technischen Vorarbeiten beauftragt und initiierte in dieser Funktion

²¹ Zu dieser Phase und zur Diskussion um die Streckenführung insgesamt siehe: Dietmar Simon: Der lange Weg zur Ruhr-Sieg-Eisenbahn. Ein Streitfall regionaler Verkehrspolitik im 19. Jahrhundert, in: Der Märker, 45. J., 1996, Heft 3, S. 187-200. Bereits Konrad Fuchs hatte in den siebziger Jahren die Bestände v.a. des Staatsarchivs Münster zur Ruhr-Sieg-Strecke ausgewertet, siehe: Konrad Fuchs: Die Erschliessung des Siegerlandes durch die Eisenbahn (1840-1917). Ein Beitrag zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte Deutschlands, Wiesbaden 1974; Dietmar Simon ist es erstmals gelungen, diese Bestände systematisch und umfassend auszuwerten und einige Wertungen und Schlußfolgerungen von Konrad Fuchs zu relativieren und eine insgesamt geschlossene Darstellung zu geben, auf die ich mich im Wesentlichen stütze.

²² ebenda, S. 44; Herling: Eisenbahnen, S. 25

²³ Dietmar Simon: Der lange Weg, S. 191

²⁴ ebenda, S. 192 f.

²⁵ Herling: Eisenbahnen, S. 26

²⁶ ebenda

außerordentlich rasch eine Bereisung der vorgeschlagenen Linien.²⁷ Auf dem Hinweg von Hagen in Richtung Siegen folgte man bis Kreuztal der Lenne - Hundem - Linie; von dort in Richtung Süden war die Linienführung unstrittig, sodass die Delegation sich in Kreuztal wieder auf den Rückweg nach Hagen machte, um Hartmanns Volme - Variante zu bereisen. Carl von Hartmann führte die Gruppe zwei Tage lang. Seine Route wandte sich - sicherlich nicht nur für uns aus heutiger Sicht überraschend - nicht nach Norden Richtung Krombach, sondern nach Westen in Richtung auf Hünsborn und Römershagen, stieg rasch an und verlief weiter auf den Höhenzügen, in etwa dem Grenzverlauf zwischen den preußischen Provinzen Rheinland und Westfalen folgend. Hartmann hatte sich vorgestellt, dadurch die jeweils angrenzenden Täler und somit sowohl das Oberbergische als auch das Wendsche und Olper Gebiet erschließen zu können. In Meinerzhagen erreichte seine Route von Süden kommend die Volme und folgte bis Hagen ihrem Lauf.

Die insgesamt fünftägige Bereisung hatte Anfang August stattgefunden. Am 8. August traten in Hagen die Teilnehmer und weitere Interessenten aus der ganzen Region einschließlich der Hagener und Altenaer Landräte zusammen. Einziges Ergebnis dieser Konferenz war die Feststellung der Unvereinbarkeit der Standpunkte. Auf einem weiteren Treffen im November 1845 in Meinerzhagen kamen die Interessenten wiederum zu keinem inhaltlichen Konsens, vielmehr endete die Zusammenkunft mit einem Eklat, als Vertreter der Lennelinie empört den Tagungsort verließen. Zwar interpretiert Dietmar Simon die Wahl des Ortes als Indiz dafür, dass sich die Entscheidungswaagschale zugunsten der Volmevariante zu neigen begann,²⁸ doch wahrnehmbare Fortschritte in Richtung auf eine Entscheidung waren zunächst nicht zu erkennen.

Die Hagener Interessenten, allen voran Friedrich Harkort, gingen Anfang 1846 in die Offensive. Im Januar war Harkort in Berlin, zu einer „Mission“, über die die Quellen keinen weiteren Aufschluß geben.²⁹ Auf jeden Fall lud Carl von Hartmann im Auftrag des „Hagener Comittees“ am 2. Februar 1846 „zu einer berathenden Zusammenkunft auf Sonntag, den 15. Februar, Morgens 11 Uhr, zu Kierspe bei'm Hrn. Gastwirth Müller“.³⁰ Die Einladung richtete sich an die „die Herren Interessenten der Kreise Altena, Olpe, Siegen, Gummersbach, Waldbröl, Wipperfürth und Lennep“; das Protokoll der Versammlung³¹ weist aus, dass Olpe, Gummersbach,

²⁷ Dietmar Simon: Der lange Weg, S. 193 ff., beschreibt auf der Basis der Archivalien im Staatsarchiv Münster, diese Initiative ausführlich; ich stütze mich im folgenden auf ihn; siehe auch: StAMS, Regierung Arnsberg, 21003

²⁸ ebenda, S. 196; er nennt Meinerzhagen einen Ort, der „nahe der Volme“ liege; nicht nur Meinerzhagener wissen, dass dies ein wenig untertrieben ist.

²⁹ Im Nachlass Harkort, WWA Dortmund, N18, Nr. 283, findet sich in einer gedruckten Einladung C. v. Hartmanns an L. Harkort in Harkorten eine Erwähnung dieser „Mission“, der Text legt zwar nahe, dass sie im Zusammenhang mit den Eisenbahnplänen stehen könnte, allerdings denke ich, Dietmar Simon geht zu weit, wenn er vermutet, Harkort habe „Andeutungen für eine staatliche Unterstützung des Projektes“ mitgebracht; siehe, Simon: Der lange Weg, S. 196

³⁰ Nachlass Harkort, WWA Dortmund, N18, Nr. 283

³¹ (Protokoll) "vom Comitee der Ruhr Sieg Bahn zu Hagen" über die Versammlung vom 15ten Februar 1846 in Kierspe, StAMS, Regierung Arnsberg, Nr. 21003, Blatt 334-336

Bergneustadt und Lüdenscheid durch potente Lokalpolitiker und/oder Unternehmer vertreten waren, Siegen, Wipperfürth und Lennep allerdings nicht. Vergegenwärtigt man sich den Verlauf der v. Hartmannsche Linienführung an der Grenze zwischen Olpe und Oberberg, verwundert das nicht, denn die Städte, die zumindest indirekt Zugang bekommen hätten, waren vertreten, diejenigen, die abseits blieben, nicht. Das gilt auch für die Lüdenscheider, die in Kierspe waren, und für die Vertreter aus Altena, Werdohl usw., die fernblieben. Interessant ist auch, dass Vertreter aus Halver, Carthausen, Volme, Belkenscheid, Schleipe, Kierspe teilnahmen, aber niemand aus Meinerzhagen. So mußten andere die Meinerzhagener Interessen mitvertreten, indem sie ihre jeweils eigenen Interessen vertraten. Das Ergebnis überrascht nicht: unter den Alternativen wurde der Linie durch das Volmetal der Vorzug gegeben. Dass die Unterzeichnenden sich dabei "gemäß allgemeiner Interessen"³² handeln sahen, gehört wohl zum Geschäft, wenn man etwas durchsetzen will.

Eine klare Stellungnahme der preußischen Regierung blieb aus, der Streit schwelte weiter. Dietmar Simon sieht 1846 einen gewissen Meinungsumschwung zugunsten der Lenne-Linie. Die preußische Regierung schien sich ein wenig von den Planungen zu distanzieren, denn sie brachte dann und wann die hohen Kosten ins Spiel und zweifelte die Rentabilität an bzw. sprach von einer nur „provinzielle(n) und lokale(n) Bedeutung“. Die Hagener Interessenten mobilisierten immer wieder zugunsten der Volmelinie.³³ Inzwischen war eine Frage allerdings geklärt: Niemand ging mehr ernsthaft von einer Pferdeisenbahn aus, es sollten dampfgetriebene Lokomotiven eingesetzt werden.

Im Sommer 1851 gründete sich ein „Central-Ausschuß für Erbauung der Ruhr-Sieg-Eisenbahn an der Volme“, geleitet von Heinrich Kreutz aus Olpe; Kreutz war bereits 1846 in Kierspe gewesen. Auch der Interessentenkreis war dem von 1846 vergleichbar, die oberbergische Region war deutlich vertreten. Im Herbst 1851 wurde der als „besonders problematisch geltende“³⁴ Streckenabschnitt zwischen Meinerzhagen und Siegen erneut einer Prüfung unterzogen. Das Votum Olper Interessenten für die Volme wundert nicht, wenn man bedenkt, dass die Lenne-Bigge-Linie, die als einzige Olpe direkt erschlossen hätte, als längste und teuerste auch die unrealistischste war, und dass dann die westlich Olpe verlaufende Hartmannsche Variante das deutlich kleinere Übel gewesen wäre.

1853 gab die preußische Regierung ihre zeitweilige Distanz zum Projekt auf, ohne dass für eine konkrete Streckenführung votiert wurde. Die Regierung sagte eine Förderung zu, wenn auch die betroffenen Kommunen und Kreise sich entsprechend finanziell beteiligen würden. 1854 verfügte das preußische Handelsministerium eine Vorbereitung des Baus der Ruhr-Sieg-Bahn durchs Lennetal, damit war nun durch staatliche Initiative die Entscheidung über die Trassenführung letztendlich gefallen. Die Regierung trieb nun die Realisierung energisch voran. Die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft führte bis zum Spätsommer 1855 die letzten Bauvorbereitungen durch. Deren Generalversammlung traf Anfang Januar

³² ebenda

³³ Bei der Darstellung der Entwicklung bis 1856 stütze ich mich wesentlich auf: Simon: Der lange Weg, S. 197 ff.

³⁴ ebenda, S. 198

1856 den formellen Baubeschluss. Im April 1856 wurde die Linie konzessioniert und im September erfolgte der erste Spatenstich. Es dauerte noch vier Jahre, bis im August 1861 das letzte Stück der Strecke zwischen Hagen und Siegen eröffnet werden konnte.

Warum fiel die Entscheidung gegen das Volmetal und Meinerzhagen?

Die Beantwortung dieser Frage war lange in der Literatur umstritten. Herling und - ihm folgend - auch Vormberg sprechen von in erster Linie technischen Gründen (ungünstige Steigungs- und Krümmungsverhältnisse), die gegen das Volme Projekt sprachen.³⁵ Aber es gibt auch Urteile, die diesen technischen Nachteil bezweifeln.³⁶ Andere vermuteten, dass sich in diesem Konflikt zu wenig unmittelbar Betroffene für die Volme-Variante interessierten und engagierten. Käte Santz und Hermann Nau schlossen aus ihrer Auswertung des Altenaer Wochenblattes, dass nur von Hagen aus die Volme-Variante ins Gespräch gebracht, dann aber auch nur halbherzig verfolgt wurde. Sie sahen nur einen einzigen Interessenten, der mit Nachdruck das Projekt betrieb: den Textilfabrikanten Elbers aus Oberhagen.³⁷

Nach Dietmar Simons Forschungen ist diese These nicht mehr haltbar. Er weist überzeugend nach, dass in der Gruppe der Hagener Interessenten mehrere potente Industrielle sehr aktiv waren, die auch von politischer Seite und aus anderen Gegenden Unterstützung erhielten und über Jahre hinweg energisch für die Volmestrecke agierten.³⁸

Warum also geriet das Volmetal und Meinerzhagen aus der Diskussion?

Ein augenscheinlich überzeugendes Argument formulierte R. Waldeck bereits 1910, als er aus seiner Auswertung der Akten der Bergisch-Märckischen-Eisenbahn schloß:

"Das Gebiet der Lenne mit den zahlreichen Siedlungen in den Nebentälern und dem benachbarten Kreis Iserlohn versprach im Hinblick auf die hochentwickelte Eisen- und Metallindustrie trotz der größeren Terrainschwierigkeiten eine weit bessere Rentabilität der Linie. Außer den großen Transportmassen (Kohlen, Eisen und Eisenerzen), die in beiden Richtungen sich auf der Gesamtlänge der Bahn bewegen würden, mußte ihr auch die sehr beträchtliche Ausfuhr der Fabrikate des Lennebezirks zufallen."³⁹

³⁵ Herling: Eisenbahnen, S. 26 und Vormberg: Ruhr-Sieg, S. 50

³⁶ siehe etwa: Deutsche Bundesbahn, Generalvertretung Siegen (Hrsg.), 1861 - 1986. 125 Jahre Eisenbahn zwischen Ruhr und Sieg, (Siegen 1986), S. 9

³⁷ Santz, Käte; Nau, Hermann: Das große Tagebuch. Die Geschichte des Kreises Altena bis 1885, Band 1, Altena 1959, S. 77

³⁸ Dietmar Simon: Der lange Weg, S. 192 ff.; siehe auch meine Ausführungen weiter oben.

³⁹ Waldeck, (R...): Die Entwicklung der Bergisch-Märckischen Eisenbahnen, in: Archiv für Eisenbahnwesen, Band 33, 1910, S. 563-622, 807-855 und 1071-1107, hier: S. 1080

Diese Argumentation erfolgt aus der Perspektive der Eisenbahngesellschaft, die die Strecke baute, sie betreiben wollte und sich verständlicherweise Rendite erhoffte und ist aus dieser Sicht sicher nachvollziehbar. Doch es waren insgesamt noch andere Perspektiven und Interessen im Entscheidungs-„Spiel“: zahlreiche partikulare Interessen einzelner Gebiete, Orte, Unternehmer sowie staatliche Interessen.

Den Interessenten im Siegener Raum konnte es eigentlich relativ gleichgültig sein, wie der konkrete Streckenverlauf zwischen Siegen und dem Zielgebiet aussehen würde, und auch die Olper Interessenten hätten von zweien der drei Varianten profitieren können. Man kann vermuten, dass man in Siegen vor allem an einer schnellen Lösung interessiert war und in jeder weiteren in die Diskussion gebrachten Variante eine Zeitverzögerung sah. Die Olper Interessenten dagegen standen in der Gefahr, durch die Lenne-Hundem-Variante zumindest mittelfristig weiter ins Abseits geschoben zu werden. In der Tat scheinen sich die Perspektiven für die Eisenindustrie im Olper Raum durch die getroffene Entscheidung drastisch verschlechtert zu haben, da die meisten der Eisenhütten nun mit sich verstärkenden, massiven Standortnachteilen zu kämpfen hatten, was schließlich zu ihrem Niedergang führte.⁴⁰ Ähnliche negative Effekte wird man mit Fug und Recht auch für das Volmetal unterstellen können, mit dem Unterschied, dass hier eine Chance vertan wurde, in einem zunächst von der industriellen Entwicklung vernachlässigten Raum technologische und generelle wirtschaftliche Rückstände gegenüber benachbarten Regionen und Räumen zumindest teilweise zu kompensieren.

Letztendlich scheinen sich jene partikularen Interessen, die für die Volmevariante waren, im Entscheidungsprozess auf oberster staatlicher Ebene nicht mehr durchgesetzt zu haben. Es scheint bezeichnend, dass in dem Moment, in dem der preußische Staat das Projekt der Ruhr-Sieg-Strecke energisch zu unterstützen beginnt, die Option für das Lennetal fällt. Hier mag dann letztlich auch das Argument entscheidend gewesen sein, dass Waldeck mit Blick auf die Bergisch-Märkische-Eisenbahn formulierte. Zudem erlitt Hagen sicherlich keinen Nachteil durch die Nichtberücksichtigung des Volmetals; und schaut man sich die Hartmannsche Streckenplanung von Meinerzhagen nach Kreuztal über die Höhen des Südsauerlandes und des Bergischen Landes an, kann man sich eigentlich gut vorstellen, dass die Entscheidungsträger Vorbehalte gegen die ungewohnte Linienführung und wegen der nur indirekten Erschließung stärker besiedelter und gewerblich relevanter Orte hatten.

⁴⁰ Kellebenz, H.; Schawacht, J.H.: Schicksal eines Eisenlandes, hrsg. v. der IHK Siegen, Siegen 1974, S. 11 f.

Exkurs: Eisenbahnbau im Spannungsfeld zwischen Staat und Wirtschaft

Werner Sombart nannte die Eisenbahnen ein *"Werk des Kapitalismus"*.⁴¹ Preußen galt vielen Zeitgenossen im neunzehnten Jahrhundert als Musterland des gemischten Eisenbahnsystems der Staats- und Privatbahnen,⁴² denn der Phase bis etwa zur Revolution 1848/49, als in Preußen nur Privatbahnen entstanden, war ein Jahrzehnt energischer Staatseisenbahnpolitik unter dem Ministerium v.d. Heydt gefolgt.⁴³ Doch vor allem die neuere Literatur zum Thema belegt schlüssig, dass Sombarts Urteil insbesondere die Aufbauphase auch des preußischen Eisenbahnnetzes zutreffend charakterisiert.⁴⁴

Fremdlings Untersuchung der Rolle des Staates in der Frühphase des Eisenbahnwesens gelangt zu dem Schluss, "dass Privatinitiative für den entscheidenden Durchbruch des neuen Verkehrsmittels gesorgt hat."⁴⁵ Die Anstöße gingen von Vertretern des fortschrittlichen Bürgertums aus, wobei in den Westprovinzen Preußens vor allem auch Industrielle neben die sonst vorherrschenden Vertreter des Handels- und Geldkapitals traten⁴⁶ - der oben genannte Friedrich Harkort ist hier ein Paradebeispiel. Die Ursachen für die Schwierigkeiten, auf die z.B. Harkort, aber auch die Hagener, Siegener und Olper Industriellen bei der Realisierung ihrer Projekte trafen, müsste man, Fremdling folgend, zunächst in der staatlichen Verkehrspolitik und den Widerständen und Vorbehalten der Bürokratie sehen.⁴⁷

Auch das preußische Eisenbahngesetz von 1838 hatte keinesfalls die Erwartungen des liberalen Bürgertums und der Initiatoren des Eisenbahnbaus erfüllt, sah es neben einer gewissen Privilegierung doch auch zahlreiche Reglementierungen vor und trug insgesamt noch zu stark die Züge des Merkantilismus.⁴⁸ Karl Kumpmann bezeichnete das Gesetz als "ein eigenartiges

⁴¹ Sombart, Werner: Die deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert, Berlin 1903, S. 281

⁴² siehe stellvertretend: Zehn Jahre Preußisch-deutscher Eisenbahnpolitik, Leipzig, 1876, S. 7

⁴³ siehe ebenda

⁴⁴ siehe insbesondere: Fremdling, Rainer: Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur, (Untersuchungen zur Wirtschafts-, Sozial und Technikgeschichte, Band 2) 2. erweiterte Auflage, Dortmund 1985, S. 107 ff u. 123 ff.

⁴⁵ Fremdling, Rainer: Eisenbahnen, S. 129

⁴⁶ Fremdling, Rainer: Eisenbahnen, S. 125

⁴⁷ Fremdling: Eisenbahnen, S. 123 f.; siehe auch : Eichholtz: Junker und Bourgeoisie, auf den sich Fremdling hier im Wesentlichen stützt.

⁴⁸ Der Text des Eisenbahngesetzes ist u.a. abgedruckt bei: Klee, Wolfgang: Preußische Eisenbahngeschichte, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1982, im Anhang. Zur Bewertung siehe: ebenda, S. 103 f und Kumpmann, Karl: Die Entstehung der Rheinischen Eisenbahn - Gesellschaft 1830-1844. Ein erster Beitrag zur Geschichte der Rheinischen Eisenbahn, Essen 1910, S. 35 ff. und S. 228 f. sowie den im November 1986 in Detmold gehaltenen Vortrag von Wilhelm Treue über: Eisenbahnen und Industrialisierung.(Ein

Ding".⁴⁹ Einerseits erhielten die Gesellschaften ein Enteignungsrecht für Grund und Boden sowie eine 30-jährige Sicherung gegen parallele Konkurrenzlinien und die Zusicherung der Stempel- und Gewerbesteuerfreiheit, andererseits sicherte sich der Staat recht weitgehende Kontroll- und Mitbestimmungsrechte, die sowohl die grundsätzliche Konzessionierung, die Ausübung des Enteignungsrechtes, die Kapitalaufbringung und -vermehrung, die grundsätzliche Beschränkung der Dividendenhöhe, die Tarifgestaltung wie auch Bereiche des konkreten Geschäftsgebahrens betrafen. Zudem sollte für jede Gesellschaft ein Staatskommissar mit weitreichenden Befugnissen eingesetzt werden, und der Post wurde zugesichert, für Beförderungsleistungen der Bahnen kein Entgelt zahlen zu müssen. Die einschneidendste staatliche Eingriffsmöglichkeit lag jedoch in einem Ankaufsrecht, das nach 30 Jahren in Kraft treten sollte und das den eventuellen Kaufpreis mit dem 25-fachen der durchschnittlichen Dividende, die die Gesellschaft in den letzten fünf Jahren ausgeschüttet hatte, festlegte.⁵⁰

Rainer Fremdling bewertet das Verhältnis zwischen Staat und Kapital beim Eisenbahnbau für die erste Entwicklungsphase bis ca. 1850 wie folgt:

"Die staatliche Förderung der Eisenbahnentwicklung kommt für Schrittmacherdienste zu spät und kann dann allenfalls als Kompensation der vorherigen Behinderungen der Privatinitiative interpretiert werden. Diese Einschränkungen durch die Staatsbürokratie vor allem in den zwanziger und dreißiger Jahren haben einen Investitionsboom in den vierziger Jahren zur Folge. Der von den Staatsregierungen herbeigeführte Stau privatwirtschaftlicher Investitionspläne ließ bald darauf die langfristig günstige Investitionsneigung kurzfristig in den (...) Eisenbahnkrisen zusammenbrechen, und dies erforderte dann Staatseingriffe wie Staatsbahnbau, Aktienübernahme und Dividendengarantie zur Aufrechterhaltung der hohen Investitionsbereitschaft beim Bürgertum. Dass gerade in Preußen trotz starker Behinderung durch die Staatsbürokratie und geringer finanzieller Unterstützung bis 1848 ausschließlich Privatbahnen gebaut wurden, liefert ein stichhaltiges Argument für die hohe privatwirtschaftliche Investitionsneigung zu der Zeit in Deutschland."⁵¹

Diese Aussagen lassen sich am Beispiel der Ruhr-Sieg-Bahn gut konkretisieren und differenzieren. Zugleich widerlegen sie die oben zitierten Aussagen des preußischen Handelsministers über die Rolle des Staates, zumindest was die Amtszeit seiner Vorgänger betrifft. Die Gründung des Aktienvereins in Olpe fällt in die Zeit des Booms, nachdem - in unserem Fall - die Initiativen ein Jahrzehnt lang wegen der Widerstände nicht zum Zuge kamen. An diesem Verein wird auch

Beitrag zur preußischen Wirtschafts- und Technikgeschichte im 19. Jahrhundert, Vortragsreihe der Gesellschaft für Westfälische Wirtschaftsgeschichte e.V., Heft 27 , Dortmund 1987), ebenda, S. 6, der Kumpmanns Bewertung teilt.

⁴⁹Kumpmann: Entstehung, S. 36

⁵⁰ Vgl. Kumpmann: Entstehung, S.36 f., der aus der Sicht der Eisenbahngesellschaften und ihrer Protagonisten Vor- und Nachteile des Gesetzes auflistet, sowie: Treue: Eisenbahnen, S. 6, der Kumpmanns Darstellung unterstützt und seine Argumente zusammenfassend referiert.

⁵¹ Fremdling: Eisenbahnen, S. 130

das Grundprinzip der Kapitalbeschaffung deutlich. Es war notwendig, dass die unmittelbar Interessierten zumindest einen Teil des zum Bau erforderlichen Geldes selbst aufbrachten, angesichts der für die damalige Zeit ungeheuer großen Kapitalmengen nur zu erklärlich und zugleich ein schwieriges Unterfangen. Zu diesem Anlagekapital gehörten auch die Grunderwerbskosten für das Terrain der Trasse. Vormberg dokumentiert, wie kompliziert es sich bei der Ruhr-Sieg-Bahn gestaltete, in den Anliegergemeinden genug private Investoren zu finden.⁵² Die Investitionsneigung ist bei einer solchen Art der Kapitalbeschaffung natürlich abhängig von dem konkreten Nutzen sowie generell von der Rentabilität des Projektes und dem daraus resultierenden zu erwartenden Ertrag. Ersteres mag erklären, warum es zu der Langwierigkeit des Verfahrens kam: Solange die Trassenführung nicht klar war, war auch eine hinreichende Investitionsneigung der unmittelbaren Interessenten nicht gegeben. Wer erklärt sich bereit zur Deckung der Grundentschädigungen, solange nicht klar ist, ob die Trassenführung der eigenen Person oder möglicherweise stärker einem wirtschaftlichen Konkurrenten nützt?

Beim zweiten Aspekt, der Rentabilität und Ertragserwartung, kam der Staat zum Zuge, und zwar durch eine Zinsgarantie: d.h., der Staat garantierte für eine bestimmte Zeit einen bestimmten Dividendensatz. Er verpflichtete sich also zur Übernahme der Differenz, wenn die Dividende niedriger ausfiel als die Garantierate. Das diente dazu,

*"die vorhandene günstige Investitionsneigung zu Eisenbahnprojekten gegenüber den damals stark vorhandenen Konjunkturschwankungen etwas unempfindlicher zu machen."*⁵³

Andererseits verlangte die Regierung aber auch von den Aktionären, dass sie ein Viertel bis zur Hälfte der Erträge, die die garantierte Rate überschritten, an ihn abführten.⁵⁴ Zinsgarantie und - wenn auch in bescheidenem Maße - Aktienübernahme und damit direkter Beitrag zur Kapitalbeschaffung einerseits, Reglementierungen durch Konzessionsvergaben und durch Vorschreibung bestimmter Streckenführungen⁵⁵ sowie durch konkrete Auflagen bei der Kapitalbeschaffung z.B. zum Grunderwerb⁵⁶ andererseits, verdeutlichen die zwar grundsätzlich positive, aber in den Augen des liberalen Bürgertums nach wie vor zwiespältige Haltung der preußischen Regierung gegenüber dem Eisenbahnbau in den fünfziger Jahren. Die Planung und Entstehung der Ruhr-Sieg-Strecke ist letztlich auch Beispiel für die Kompliziertheit des Eisenbahnbaus im Geflecht von privater Kapitalbeschaffung, hartem Wettbewerb privater Kapitaleigner und staatlicher Wirtschaftsförderung bei gleichzeitiger Reglementierung. Zudem ist die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft, die diese Strecke baute, insofern Sonderfall, zugleich aber auch für die preußische Politik der fünfziger Jahre exemplarisch, weil

⁵² Vormberg: Ruhr-Sieg, S. 50 ff.

⁵³ Fremdling: Eisenbahnen, S. 127

⁵⁴ siehe: Verwaltungsbericht des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten für die Jahre 1861, 1862 und 1863, Berlin 1864, S. 46 f., zit. bei: Fremdling: Eisenbahnen, S. 127, Anm. 293.

⁵⁵ Fremdling, Eisenbahnen, S. 127

⁵⁶ Vormberg: Ruhr-Sieg, S. 52 f

sie - infolge der Unfähigkeit, ein 1848 vom Staat gewährtes Darlehen zurückzuzahlen - unter staatliche Verwaltung gestellt⁵⁷ und somit gleichsam "auf kaltem Wege" zumindest teilverstaatlicht worden war.

Seit 1858/59 geriet diese Politik von der Heydts zunehmend unter Druck. Im preußischen Abgeordnetenhaus formierten sich die Befürworter wirklich liberaler Wirtschaftspolitik und forderterten die Ausdehnung ihrer Prinzipien auch auf die Eisenbahn.⁵⁸ Dies kulminierte 1862 in einem vom Abgeordnetenhaus einstimmig angenommenen Beschluss:

"Es wird die Erwartung ausgesprochen, dass die Königliche Staatsregierung den eigenen Bau und Betrieb von Eisenbahnen durch den Staat künftig nur noch da für zulässig erachten werde, wo dies durch allgemeine politische Rücksichten oder durch die besonderen Verhältnisse der einmal bestehenden Staatsbahnen vollständig und unzweifelhaft gerechtfertigt ist; ferner, dass die Königliche Staatsregierung durch eine von allen monopolistischen Rücksichten freie Politik bei Konzessionierung von Privatbahnen, sowie durch eine Rechte und Pflichten der Eisenbahngesellschaften völlig sicherstellende Reform des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 den Unternehmungsgeist von Eisenbahnbauten entfesseln werde."⁵⁹

Zum ersten Male setzte sich in Preußen eine Eisenbahnpolitik durch, "wie sie auch den Kapitalisten gefiel",⁶⁰ denn die königliche Regierung unter dem neuen Ministerpräsidenten von Bismarck akzeptierte diese Politik, weil sie in der beginnenden und sich dann zum Verfassungskonflikt ausweitenden Debatte um die Heeresreform andere Prioritäten auch bei den Staatsausgaben setzte. Es begann ein bis dahin in Deutschland nicht gesehener Boom des Eisenbahnbaus, der sicher seine Ursachen auch darin hatte, dass nun an der Rentabilität eines sich rasch ausdehnenden Netzes kein Zweifel mehr bestand, bzw. sich vielmehr in den vorhergegangenen Krisenjahren eine "größere Sicherheit der Eisenbahnaktien im Vergleich zu den Aktien anderer Gesellschaften gezeigt hatte".⁶¹

⁵⁷ Klee, Wolfgang: Preußische Eisenbahngeschichte, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1982, S. 124f.

⁵⁸ ebenda, S. 132 f.

⁵⁹ 1. Übersicht der legislatorischen Tätigkeit des Preußischen Hauses der Abgeordneten in seiner 1. Session der 7. Legislaturperiode 1862, S. 28, zit. nach Klee: Eisenbahngeschichte, S. 133

⁶⁰ Klee, S. 133

⁶¹ Mottek, Hans: Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Ein Grundriß, Bd II: Von der Zeit der Französischen Revolution bis zur Zeit der Bismarckschen Reichsgründung, Berlin (DDR) 1969, S. 169; siehe auch: Wolf, Winfried: Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Güterverkehr auf Schiene und Straße. Geschichte, Bilanz, Perspektiven, Hamburg, Zürich 1986, S. 67 f.

Die Deutz-Soester-Eisenbahn - Eisenbahnspekulation und ihre Folgen

Mitte der fünfziger Jahre war also zunächst der Zug für Meinerzhagen abgefahren, aber schon gut ein halbes Jahrzehnt später geriet das Volmetal wieder in die Diskussion, diesmal nicht im Rahmen einer Nord-Süd-, sondern einer Ost-West-Verbindung. Der Eisenbahnboom ließ Deutschland und Preußen auch für ausländisches Spekulationskapital interessant erscheinen, und so kam im Jahre 1861 der Anstoß für das Projekt einer Bahn von Soest nach (Köln) Deutz oder Mülheim offensichtlich durch englisches Kapital.

Ausgangspunkt und Ziel waren gegeben, und zunächst wurde offenbar eine Trassierung unter Benutzung des Wupper- und Ennepetals favorisiert.⁶² Dadurch wären das (obere) Volmetal wie auch die Orte und Städte auf den umliegenden Höhenzügen weiter im Abseits geblieben. Aber hier formierten sich nun rasch Interessenten und brachten unterschiedliche Alternativen in die Diskussion. Im Sommer 1861 trafen sich Vertreter der interessierten Städte und Kreise, um ihre Vorstellungen zu erörtern.⁶³ Ähnlich wie im Falle der Ruhr-Sieg-Strecke bestimmten auch in den Jahren 1861/62 lokale Interessen in hohem Grade die Diskussion. Ein offenbar aus Halver stammender Plan sah eine Streckenführung von Hagen durchs Volmetal aufwärts bis Schalksmühle, dann durchs Tal des Hälverbaches in Richtung Ennepe- und Bevertal sowie einen Tunneldurchstich durch den Höhenzug in der Nähe von Halver vor.⁶⁴ Ein Plan aus Breckerfeld wollte das Volmetal nur bis Priorei nutzen, um die Bahn dann auf die Höhe (selbstverständlich) in Richtung Breckerfeld weiterzuführen.⁶⁵ Dagegen formierte sich unter anderem Widerstand in Lüdenscheid, das nun seine Chance gekommen sah, einen Bahnanschluß zu erhalten. Die Linie sollte aus Richtung Soest kommend von Lüdenscheid durch die Elspe ins Volmetal geführt werden, dann bei Haus Rhade das Tal nach Westen verlassen und den Höhenzug an der tiefsten Stelle Richtung Kerspetal überschreiten, um dann dieses Tal weiter in Richtung Hückeswagen zu benutzen.⁶⁶

Die interessierten Städte ließen sich die Pläne etwas kosten: Halver finanzierte teils aus kommunalen, teils aus freiwillig aufgebracht Mitteln die Vermessung der zweiten der oben genannten Varianten;⁶⁷ die Stadt Lüdenscheid wollte - trotz hoher Dauerverschuldung - Aktien der Ende 1862 gegründeten Köln - Soester Eisenbah AG kaufen und die Mittel durch eine Anleihe und die Ausgabe von Stadtoptionen aufbringen.⁶⁸ Bereits 1861 hatte sich in der Bergstadt und in ihrer

⁶² siehe Strodel, Hans: Chronik der Stadt Lüdenscheid, ihre politische, kulturelle und soziale Entwicklung, Lüdenscheid 1929, S. 207, hier wie im Folgenden Artikel des Altenaer Wochenblattes auswertend bzw. zitierend.

⁶³ Günter Deitenbeck: Geschichte der Stadt Lüdenscheid 1813-1914, Lüdenscheid 1985, S. 190

⁶⁴ Hans Strodel: Chronik, S. 207

⁶⁵ ebenda

⁶⁶ ebenda

⁶⁷ ebenda

⁶⁸ Deitenbeck: Lüdenscheid, S. 190

Umgebung ein Eisenbahnkomitee gebildet; im Spätsommer des Jahres schien sich eine konkrete Trassenführung herauszukristallisieren, die das Volmetal von Hagen bis etwa Haus Rhade nutzen sollte, für Lüdenscheid einen Bahnhof im Tal bei Brügge bedeutet hätte. Eine "Generalversammlung in Altenberg"⁶⁹ hatte sich offensichtlich dafür entschieden und auch das Lüdenscheider Komitee betrieb nun diese Trassenführung.⁷⁰ Der Plan sah vor, das Volmetal bei Haus Rhade in Richtung Westen zu verlassen; das obere Volmetal und Meinerzhagen wäre also weiter ohne Bahnanschluß geblieben.⁷¹

Das Projekt nahm trotz aller Diskussionen rasch sehr konkrete und vielversprechende Formen an, verschwand jedoch dann im Nebel so schnell, wie es entstanden war. Von den Plänen wurde nichts realisiert, es findet sich alsbald auch keine Spur des angeblich englischen Kapitals mehr in den Quellen.

Die Volmetalbahn: Meinerzhagen erhält seinen Zugang zur Welt

Die Episode der Deutz-Soester-Eisenbahn macht jedoch deutlich, dass der preußische Staat inzwischen offensichtlich ein ausgeprägtes Interesse an der infrastrukturellen Erschließung der Region entwickelt hatte, denn die staatliche Garantie einer Kautions über die nicht unbeträchtliche Summe von 500.000 Thalern blieb auch nach dem Scheitern des Projekts weiter bestehen. Dieses Geld wurde so schließlich erster Investitionsschub für den Bau der Volmetalstrecke von Hagen aus in Richtung Brügge. Die Stadt Lüdenscheid war offensichtlich die „treibende Kraft“, und für die Bergisch-Märkische-Eisenbahngesellschaft war mit der Zusicherung der 500.000 Thaler eine zentrale Bedingung für ihr Engagement erfüllt.⁷² 1868 traten die

⁶⁹ Strodel: Chronik, S. 207

⁷⁰ ebenda

⁷¹ Siehe: Haase, Rolf: Pläne für Eisenbahnbau lagen zwischen alten Akten, in: Meinerzhagener Zeitung, 13./14. Juni 1992. Wie Haase berichtet, entdeckte im Sommer 1992 entdeckte Friedrich Theodor Voswinkel aus Vollme im Aktenbestand des Vollmer Reidemeisterhauses eine detaillierte Ausarbeitung der Trassierung, die im Frühjahr 1862 von dem Obergeometer Nohl aus Elberfeld erstellt und vorgelegt worden war. Dabei scheint es sich um einen Teil jenes Vermessungsauftrages zu handeln, den die Generalversammlung im August 1861 vergeben hatte. Nohls Plan nutzt soweit es nur eben geht die Tallagen. Er befaßt sich mit einem Teilabschnitt, dessen Endpunkte Hagen oder (Hohen-)Limburg an der Ruhr-Sieg-Strecke einerseits, Hückeswagen im Bergischen andererseits sind; offensichtlich existierte bereits eine Trassierung von Hückeswagen nach Deutz, die hier weiter benutzt werden sollte. Von Hagen bis etwa Oberbrügge (genauer: bis Haus Rhade) sollte die Linie die Talsohle der Volme benutzen; dann nach Südwesten das Tal verlassen und nahe Schmidhausen die Wasserscheide zwischen Volme und Wupper überschreiten, um dann das Kerspetal abwärts bis zum Tal der Wupper (bzw. Wipper) zu nutzen.

⁷² siehe: Menn: Tagebuch, S. 93 f. Jüngst hat Christoph Riedel (Eisenbahn im Sauerland. Schienenwege zwischen Ruhr und Sieg, München 1999) auch die Entwicklung der Volmetalbahn skizziert (ebenda, S. 67 ff). Er scheint sich in seinen historischen Ausführungen dabei im Wesentlichen auf Strobels Lüdenscheider Chronik aus den

Planungen in ein konkretes Stadium, durch den deutsch-französischen Krieg verzögert begann der Bau von Hagen aus im Herbst 1871; die Bahn erreichte Brügge drei Jahre später, und es dauerte weitere sechs Jahre, bis Lüdenscheid über eine 6,5, km lange Stichbahn direkt ans Eisenbahnnetz angeschlossen wurde.

Im Herbst 1873, als der Eisenbahnbau zwischen Oberhagen und Brügge noch in vollem Gange war, sah die Hagener Handelskammer „die Weiterführung der Vollmethalbahn von Brügge über Meinerzhagen“ als beschlossene Sache an - offensichtlich, weil erste Vermessungen der Trasse vorgenommen wurden. In dieser Stellungnahme wird auch deutlich, dass die Idee des Weiterbaus in Richtung Süden offensichtlich weiterlebte, denn die Handelskammer ging davon aus, dass ein Weiterbau über Meinerzhagen hinaus in Richtung Listernohl erfolgen werde.⁷³ Dort sollte die im Bau befindliche Strecke von Finnentrop über Attendorn nach Olpe erreicht werden.⁷⁴ Bereits 1869 war in Valbert die kühne Vision des Anschlusses jeder einigermaßen bedeutenden Ortschaft der Region ans Netz formuliert worden.

„(Die Bergisch-Märkische Eisenbahn hat beschlossen,) die Bahnen bis Brügge, Ränderoth und Wipperfürth weiterzubauen. Eine Fortführung der Linien von dort ist jetzt angezeigt und werden denn auch die Gemeinden der Kreise Gummersbach und Altena, namentlich Gummersbach, Neustadt, Lieberhausen, Rönsahl, Kierspe, Meinerzhagen und Valbert in das Bahnnetz gezogen werden, die sich in ihren Vorständen regen werden, dass diese Bahnen nach Finnentrop und Olpe durch das Agger-, Vollme- und Listerthal weiter geführt werden. Verkehrsstraßen werden dann zu den Bahnhöfen entstehen, und es wird der frühern in diesen Flußthälern blühenden Industrie wieder aufgeholfen und einer fleißigen Bevölkerung neue Nahrungsquellen eröffnet werden.“⁷⁵

Zwar wurden die 1870iger und 1880iger Jahre Zeiten eines regelrechten Eisenbahnbau-Booms in der Fläche,⁷⁶ doch ging es bei weitem nicht so rasch

zwanziger Jahren zu stützen (siehe Literaturverzeichnis); ganz genau kann man das allerdings nicht sagen, denn bei Riedel wird ein Problem populärer Eisenbahnliteratur auf die Spitze getrieben: in einem umfangreichen Text werden über weiteste Strecken Texte anderer Autoren verarbeitet („abgeschrieben“, paraphrasiert und/oder zusammengefaßt), ohne dass auch nur an einer einzigen Stelle nachgewiesen wird, woher diese oder jene Textpassage stammt. Es ist auch nicht ersichtlich, wo sich der Verfasser auf Sekundärliteratur und wo auf Quellen im eigentlichen Sinne stützt. Darüberhinaus hat Riedel ganz offenbar wichtige Literatur zum Thema wie Menns „Tagebuch“ oder Simons Aufsätze nicht zur Kenntnis genommen, zumindest habe ich bei meiner Detektivarbeit in Text und Literaturverzeichnis keine Spuren hiervon entdeckt.

⁷³ ebenda, S. 94

⁷⁴ Der Abschnitt Finnentrop - Attendorn wurde am 01.04.1874, der Abschnitt Attendorn - Olpe am 01.11.1875 eröffnet. Siehe Krause, S. 45 und 49

⁷⁵ Wochenblatt für den Kreis Altena, Nr. 86 vom 27.10.1869, zit. nach: Menn: Tagebuch, S. 94

⁷⁶ siehe diese Arbeit weiter oben, Anm. 9

vorwärts, wie man sich das 1869 in Valbert (und sicherlich auch anderswo) vorgestellt hatte: Meinerzhagen mußte noch zwei Jahrzehnte, Valbert gar noch länger als ein halbes Jahrhundert auf die Bahn warten. In den Jahren 1876/77 wurde die Strecke von Lennep in Richtung Wipperfürth realisiert, die Biggetallinie wurde über Olpe hinaus in Richtung Wissen und ins Siegtal verlängert (1880 wurde Rothemühle erreicht), 1884 war die Eisenbahn die Agger aufwärts bis Runderoth vorgedrungen.⁷⁷ Vergegenwärtigt man sich, in wieviel Tälern und an wieviel Orten gebaut wurde, und bedenkt man das insgesamt riesige Investitionsvolumen, wird das Bautempo erklärlich; nur: die Ungeduld der Interessenten, der auf die Eisenbahn wartenden Gewerbetreibenden und Politiker, wurde immer größer, die gesamte Planungs- und Bauphase war begleitet von lauten Klagen der direkt Betroffenen über das langsame Tempo und von vielfältigen Diskussionen über konkrete Trassenführungen.

Im Januar 1880 wurde ein von Industriellen und Ortsvorständen angeregtes, umfangreiches Projekt lanciert, das neben Meinerzhagen auch Orte in Seitentälern und auf der Höhe (wie Oeckinghausen und Halver) erschließen und zugleich Ost - West - Verknüpfungen zwischen Volme- und Lennetal schaffen sollte, und zwar durch größtenteils schmalspurige „Secundär-Straßen-Eisenbahnen“. ⁷⁸ Man hatte offenkundig kein Vertrauen mehr in die Bergisch-Märkische-Eisenbahngesellschaft und wollte durch die geringere Spurbreite und die Nutzung des Straßenplanums Kosten sparen und den Baubeginn beschleunigen. Dieses Projekt nahm dann im Sommer 1886 konkrete Gestalt an in Form der „Kreis - Altenaer - Schmalspur - Eisenbahngesellschaft“, die sich verpflichtete, binnen 15 Monaten die Strecken Altena - Lüdenscheid, Werdohl - Augustenthal und Schalksmühle - Halver in Meterspur zu errichten. In der Tat sind bis März 1888 alle drei Strecken eröffnet worden.⁷⁹ Abweichend vom ursprünglich Projekt wurde lediglich die Volmetalstrecke nicht einbezogen.

Denn im Jahre der Gründung der KAE trat hier der Weiterbau der Strecke Hagen - Brügge durch die BME endlich in ein konkretes Stadium: im Februar 1886 wurde mit der Vermessung volmeaufwärts wirklich begonnen. Zunächst ging man davon aus, man werde in Derschlag auf die im Bau befindlich Trasse im Aggertal stoßen. Doch das hätte eine Umgehung der oberbergischen Kreisstadt Gummersbach bedeutet. Dort regte sich verständlicherweise vehementer Widerstand; 1888 fiel offensichtlich die Entscheidung gegen Derschlag und für eine Trassierung über Meinerzhagen, Marienheide, Gummersbach nach Dieringhausen

⁷⁷ Alle Zahlenangaben nach Krause, S. 51 ff

⁷⁸ Wochenblatt für den Kreis Altena, Nr. 5 vom 17.01.1880, zit. in Menn: Tagebuch, S. 96

⁷⁹ ebenda, S. 97 f; die Geschichte dieser Kreis-Altenaer Eisenbahn ist in der neueren Literatur sorgfältig und umfassend dokumentiert; siehe: Bürnheim, Hermann; Moll, Gerhard: Die Kreis Altenaer Eisenbahn, Freiburg 1983 und Löttgers, Rolf: Kleinbahnen im Sauerland, Düsseldorf 1981, S. 8-65

an der Aggertalbahn, aber der Bau begann immer noch nicht.⁸⁰ Wer also geglaubt hatte, mit dem Beginn der Vermessung sei alles klar gewesen, hatte sich geirrt. Sogar im Volmetal selbst auf dem Gebiet der Gemeinde Kierspe war kurzzeitig eine alternative Linienführung in der Diskussion, die eine Verbindung etwa in Ohl mit der Strecke Lennep - Wipperfürth - Marienheide hergestellt und Meinerzhagen ohne Bahnanschluß gelassen hätte.⁸¹

Bis zum Sommer 1889 schließlich waren dann alle Probleme geklärt, die Bereitschaft der Kreise und Kommunen zur Aufbringung der Grunderwerbskosten war endlich gegeben, die Lage der Bahnhöfe wurde fixiert und am 21. August 1889 erteilte der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten die Genehmigung zum Bau der Strecke. Wie schon oben erwähnt, erschien den Zeitgenossen die Planungsphase als deutlich zu lang, die Ungeduld scheint sich Ende der 1880iger noch gesteigert zu haben. Der Eisenbahndirektion Elberfeld wurde der Vorwurf der Verschleppung der Angelegenheit gemacht, diese bestritt den Tatbestand nicht, wies aber alle Schuld nachdrücklich zurück und schob offenkundig den schwarzen Peter dem Kreis Altena zu, der das Problem der Grunderwerbskosten angeblich nicht rasch genug geregelt habe. (Da diese Schuldzuweisung aus der oberbergischen Perspektive zitiert wird, ist sicherlich Vorsicht angebracht).⁸²

Schließlich wurde am 1. Juni 1892 der Abschnitt Brügge - Meinerzhagen eröffnet und ein halbes Jahr später, am 1. Dezember 1892, auch der Abschnitt Meinerzhagen - Marienheide. Meinerzhagen hatte seinen Bahnhof, war mit Hagen und Köln verbunden, hatte endlich seinen Anschluß zur Welt gefunden.

⁸⁰ siehe Schmitt, K.: Die Entwicklung des Eisenbahnbaus im Oberbergischen. Eine verkehrs- und lokalgeschichtliche Studie, Sonderdruck aus: Die Heimat. Unterhaltungsbeilage der V.Z., Nr. 9/11, November 1930, Gummersbach (1930). Nachdruck bei: Peterhänsel, Gerhard: Zug um Zug. Die Eisenbahnen im Sülztal und im Aggertal - eine regionalgeschichtliche Untersuchung, Schriftenreihe des Geschichtsvereins für die Gemeinde Rösrath und Umgebung e.V., 15. Bd., 6/86, Rösrath, 1986, S. 211-222, hier: S. 212 ff

⁸¹ siehe Knau, Hans Ludwig: Als das schwarze Dampfroß noch durchs Volmetal stampfte. Vor dem Eisenbahnbau in Kierspe: Auseinandersetzungen um Linienführung der geplanten Volme-Aggerstrecke, in: Meinerzhagener Zeitung, Nr. , 15./16. August 1992

⁸² Schmitt, K.: Die Entwicklung des Eisenbahnbaus, S. 4

Der Anfang vom Ende!? - Die Bahn im Zeitalter des Automobils

Spätestens mit dem ersten Weltkrieg war die Expansionsphase des Eisenbahnnetzes in Deutschland beendet und im Straßenverkehr trat ein Konkurrent mit Zukunft im Güter- und Personenverkehr auf. Diese Konkurrenz konnte sich alter und im 19. Jahrhundert weiter ausgebauter Straßen bedienen. Zur Volmetalstrecke liefen zwei Straßen parallel: die alte Heerstraße über den Höhenzug westlich des Tales und die Volmetalchaussee, zum großen Teil unmittelbar neben der Strecke, dem Flußlauf folgend.

Bereits 1912 behauptet der Kiersper Amtmann, man gelange mit einem Kraftwagen schneller von Kierspe ins 40 km entfernte Hagen als mit dem Zug.⁸³ Zum einen war das Automobil damals sicherlich nur eine wirkliche Alternative für die Oberschicht der Bevölkerung;⁸⁴ zum zweiten benutzte der Amtmann dieses Argument in seiner Eingabe an die Eisenbahndirektion, um dem Adressaten die Notwendigkeit eines zweiten Gleises von Oberbrügge volmeaufwärts deutlich zu machen. Allerdings erhellt diese Bemerkung auch schlaglichtartig den Beginn eines Prozesses des Bedeutungsverlustes des ehemals revolutionären Verkehrsmittels Eisenbahn für Kapital und Menschen.

Als weiterer Beleg dafür kann die Listertalstrecke dienen: in diesem Projekt lebte die alte Idee von einer Verbindung mit dem Siegerland weiter. In den 1890iger Jahren hatte sie sich erneut konkretisiert in Form der Verknüpfung der Volmetalstrecke von Meinerzhagen aus mit der Nebenbahn Finnentrop - Rothemühle, die in Listernohl erfolgen sollte.⁸⁵ Kurz vor dem ersten Weltkrieg wurde der Bau begonnen, Mitte des Krieges unterbrochen, in den zwanziger Jahren nach langen Auseinandersetzungen, u.a. zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Eisenbahnbauunternehmer, wieder aufgenommen; 1927 war Krummenerl erreicht.⁸⁶

⁸³ Stadtarchiv Meinerzhagen

⁸⁴ vgl. Wolf, Winfried, Eisenbahn und Autowahn, S. ???. Zudem gab es Anfang der zwanziger Jahre z.B. in Meinerzhagen erst drei Personenkraftwagen, siehe das Interview mit Frau Michel, der jüngsten Tochter des Eisenbahnbauunternehmers Spielmann. Sie berichtet, ihre Eltern seien im Jahre 1919 nach Meinerzhagen gezogen und ihr Vater habe sich, nachdem er einen PKW angeschafft hatte, den Chauffeur bei einem befreundeten Fabrikanten nach Bedarf ausleihen müssen. (Interview mit Frau Inge Michel, November 1994, Tonmitschnitt, Archiv van de Kolk)

⁸⁵ siehe z.B.: Wochenblatt für den Kreis Altena, Nr. 30 vom 15.04.1891, zit. in: Menn: Tagebuch, S. 99

⁸⁶ Zu dieser „Unvollendeten“ siehe vor allem: Muschalek, Karl-Maria: Die Krummenerler Unvollendete. Ein Kapitel heimischer Eisenbahngeschichte, in: Meinhardus. Meinerzhagener Heimatblätter, H. 3, 1970, S.10 ff., nachgedruckt in: Meinerzhagener Geschichte(n). Berichte-Sagen-Bräuche-Erzählungen, gesammelt u. bearbeitet von Roland Büttner, Meinerzhagen 1981, S. 73-75; aber auch den Beitrag meines Schulfreundes, des leider viel zu früh verstorbenen ehemaligen Vorsitzenden des Meinerzhagener Heimatvereins, Jürgen Hoppe: Die Osterbauernschaft bekommt einen Bahnanschluß, in: 100 Jahre Löschgruppe Willertshagen, hrsg. v. d. Freiwilligen

Dies war bis 1964, als der Aufstau der Biggetalsperre eine Neutrassierung der Strecke Olpe - Kraghammer erforderlich machte, die letzte „Neubaustrecke“ in der Region.⁸⁷ Die geplante Weiterführung unterblieb, die Listertalbahn blieb für immer rudimentär, wurde zur Stichbahn ohne wirkliche Bedeutung, vermochte keine Verbindung im eigentlichen Sinne mehr herzustellen. Heute ist es einfach zu sagen, dass die Wiederaufnahme des Baus in den zwanziger Jahren bereits historisch zu spät kam, aber es stimmt wahrscheinlich, und Ernst Schlensker übertreibt nur ein wenig, wenn er sie die "größte Fehlinvestition des Eisenbahnbaus" nennt.⁸⁸

Insgesamt waren die zwanziger und dreißiger Jahre noch von widersprüchlichen Entwicklungen gekennzeichnet. Einerseits kämpften vielerlei örtliche Interessenten mit großer Anstrengung für den Weiterbau der Listertalstrecke, und es wurde die Sperrung der Volmetalchaussee für den Kraftwagenverkehr zumindest an Wochenenden diskutiert, weil die Bahnübergänge nicht gesichert werden konnten;⁸⁹ der Vorrang des Eisenbahnverkehrs wurde von der "herrschenden Meinung" in der lokalen Öffentlichkeit vehement vertreten. Andererseits wurden Kraftbuslinien eröffnet, die der Eisenbahn nicht nur Zubringerdienste leisteten, sondern auch durch parallele Linienführung mit ihr in direkte Konkurrenz traten.

Die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise schränkten die staatlichen Investitionsmöglichkeiten und somit auch den Eisenbahnstreckenbau augenfällig drastisch ein. Spätestens mit der Herrschaft der Nationalsozialisten setzten sich dann solche Konzepte in der Verkehrspolitik durch, die den damals sicher historisch noch gegebenen Vorrang der Schiene vor der Straße im Güter- wie Personentransport in der Tendenz abbauten.⁹⁰ Dieser Politikwandel kommt sehr deutlich zum Ausdruck in der Antwort des Altenaer Landrates vom 2.11.1934 auf eine Denkschrift der Kreise Altena, Olpe und Siegen, die für den Weiterbau der Listertalstrecke eintrat; der Landrat teilte den Initiatoren mit, „...wegen der Entwicklung des Autoverkehrs und namentlich des Lastwagenverkehrs, sowie im Hinblick auf das Bauprogramm für Reichsautobahnen (sei) die Zeit für Bahnbauten gegenwärtig ungünstig“, und fügte in einer vertraulichen Mitteilung, die auch die Bürgermeister von Meinerzhagen und Valbert erhielten, hinzu „daß nunmehr der Versuch, zur Ausführung des Projekts zu

Feuerwehr der Stadt Meinerzhagen, Löschgruppe Willertshagen, S. 109-114, (Meinerzhagen 1991)

⁸⁷ siehe: Krause: Gleisnetz, S. 113 ff

⁸⁸ Schlensker, Ernst: Zwischen den Tälern der Ruhr und der Volme. Erschließung Südwestfalens durch die Eisenbahn, in: Westfälischer Heimatkalender, hrsg. v. Westfälischen Heimatbund, 23. J., 1969, S. 85-87, hier: S. 87

⁸⁹ siehe: Horst Patent: Aus alten Protokollen der Gemeinde Meinerzhagen 1893-1927, in Meinhardus, Nr. 3/80, S. 46-51, hier: S. 47 f, sowie weitere Dokumente im Stadtarchiv Meinerzhagen

⁹⁰ Siehe Wolf, Winfried: Autowahn, S. ,und: Gottwaldt, Alfred: Julius Dormüller, die Reichsbahn und die Autobahn. Verkehrspolitik und Leben des Verkehrsministers bis 1945, Berlin 1995

*bewegen, als gescheitert anzusehen“ sei.*⁹¹ Den Schlußpunkt unter die Diskussion setzte die zuständige Reichsbahndirektion Wuppertal im Mai 1937, als sie „*die Verwirklichung des Bahnbaus Krummenerl - Olpe - Kreuztal oder einer Teilstrecke (für) aussichtslos*“ erklärte.⁹²

Fazit und Ausblick

Die Eisenbahn hat am Ende des vorigen Jahrhunderts das obere Volmetal und Meinerzhagen erschlossen und einer wirklichen Industrialisierung erst zum Durchbruch verholfen. Der Industrialisierungsprozeß vollzog sich im 19. Jahrhundert nicht flächendeckend und gleichmäßig, sondern als regionalisierter Prozeß; infolgedessen war um 1890 eine ökonomische Differenzierung in Rheinland-Westfalen und auch im engeren südwestfälischen Raum schon relativ weit vorangeschritten und Meinerzhagen lag sozusagen auf der Schattenseite. Das änderte sich erst deutlich durch die Eisenbahn; die Jahrzehnte nach 1892 zeigen, dass und wie sie die Funktion erfüllte, in einem zunächst von der industriellen Entwicklung vernachlässigten Raum technologische und generell wirtschaftliche Rückstände gegenüber benachbarten Regionen und Räumen größtenteils zu kompensieren. Auch die oben bereits angedeutete Kehrseite dieses Prozesses: die extreme Verschlechterung der Chancen für ins Abseits gedrängte traditionelle Gewerbe und Standorte, lässt sich sehr konkret am Schicksal der Täler, die keinen direkten Zugang zu dem neuen Verkehrsmittel erhielten, nachweisen.⁹³ Diese für Meinerzhagen ausschließlich positiven Effekte hätten sicherlich auch Jahrzehnte früher eintreten können, wäre die Entscheidung über die Streckenführung der Ruhr - Sieg - Eisenbahn anders gefallen.

Das 20. Jahrhundert wurde zum Zeitalter des Automobils, das der Eisenbahn den Rang ablief. Am Schicksal der „unvollendeten“ Listertalstrecke kann man die Wendepunkte markieren: der erste Weltkrieg, der zur Unterbrechung führte, und der Beginn der Weltwirtschaftskrise, der die Einstellung des Weiterbaus bedeutete. In den Autobahnbauplänen der Nationalsozialisten wurde bereits eine Nord-Süd-Autobahn durch das Sauerland gedacht. Die ungeheure Bedeutung, die die Eisenbahn in der unmittelbaren Nachkriegszeit wiedergewann,⁹⁴ scheint mir nur ein

⁹¹ Muschalek, Karl-Maria: Die Krummenerler Unvollendete. Ein Kapitel heimischer Eisenbahngeschichte, in: Meinhardus. Meinerzhagener Heimatblätter, H. 3, 1970, S.10 ff., hier: S. 12; Muschalek greift auf Bestände des Meinerzhagener Stadtarchivs zurück.

⁹² Ebenda. Zwar finden sich in den Akten des Stadtarchivs Meinerzhagen auch noch Vertröstungen von Seiten des NSDAP-Gauleiters und des Regierungspräsidenten auf die Zeit nach dem Kriege, doch erscheinen sie mir im Gesamtkontext der nationalsozialistischen Politik als nicht ernstgemeint.

⁹³ Siehe weiter oben und vor allem: Knau, Hans Ludwig, Als das schwarze Dampfroß noch durchs Volmetal stampfte. Vor dem Eisenbahnbau in Kierspe: Auseinandersetzungen um Linienführung der geplanten Volme-Aggerstrecke, in: Meinerzhagener Zeitung,, 15./16. August 1992

⁹⁴ siehe etwa den Bericht über einen Arbeitstag im April 1948 im Bahnhof Meinerzhagen durch den späteren Bahnhofsvorsteher Rudolf Bayer, in: Meinerzhagener Zeitung, Ostern

Zwischenspiel gewesen zu sein. Die in den fünfziger Jahren in der Bundesrepublik beginnende Massenautomobilisierung als allgemeiner Prozess und der Anschluß Meinerzhagens ans Autobahnnetz in den späten sechziger Jahren als konkretes Ereignis markieren schon fast die Endpunkte im Prozess des Bedeutungsverfalls und Funktionsverlustes der Eisenbahn für die heimische Region und für die Fläche insgesamt.

Am Ende des Jahrtausends scheint wieder (ein wenig) Licht am Ende des Tunnels zu sein. Doch: gleichgültig, ob es in den nächsten Jahren und Jahrzehnten wirklich eine Renaissance der Eisenbahn in der Fläche und auch im Volmetal geben wird, ihre alte Bedeutung, Rolle und Funktion für Menschen und Wirtschaft, die sie im neunzehnten und im ersten Drittel unseres Jahrhunderts besaß, wird sie nie wiedererlangen. Heute symbolisiert die Sauerlandlinie und die Autobahnauffahrt in Meinerzhagen-Scherl den Anschluß an die Welt, die Straße, der LKW und PKW befriedigt in erster Linie die Transport- und Mobilitätsbedürfnisse der Wirtschaft und der Menschen. Eine Stärkung der Schiene als Verkehrsträger und der Eisenbahn als Verkehrsmittel können dieses System ergänzen und differenzieren, mehr nicht. Vielleicht entsteht im nächsten Jahrzehnt ja ein neuer Eisenbahnhaltepunkt (von einem wirklichen Bahnhof wage ich nicht zu sprechen) in Meinerzhagen, mit einem Fahrkartenautomaten und einer überdachten Wartemöglichkeit für die Fahrgäste auf der Stadtseite am heute relativ funktionslosen Busbahnhof. Das wäre immerhin etwas.⁹⁵

1988. Horst Kowalski machte mich auf diesen Bericht aufmerksam und stellte mir dankenswerterweise eine Kopie zur Verfügung.

⁹⁵ Zum Schluß ein Hinweis und drei Danksagungen. Der Hinweis: Dies ist der erste „druckreife“ Ertrag aus meiner bereits langjährigen Arbeit und „Forschung“ zur Geschichte der Eisenbahn im oberen Volmetal. Ich plane weitere Teilveröffentlichungen, z.B. zur Geschichte der Listertalbahn, zur Geschichte der Beschäftigung von Arbeitsemigranten beim Eisenbahnbau und zur Verkehrspolitik in unterschiedlichen Phasen der Geschichte, insbesondere auch zur Verkehrspolitik im Nationalsozialismus. Die Danksagungen: Dank an Hans-Ludwig Knau für die Motivationen zur Veröffentlichung, an Rüdiger Käuser aus Siegen für wichtige Anregungen zum Konzept, für seine Bemühungen um stilistische Glättungen des Textes und seine Einführung in die reformierte Rechtschreibung, die ich hoffentlich umgesetzt habe, und -nicht zuletzt- an meine Frau Brigitte für ihre Geduld -die auch noch weiter gefordert sein wird- und ihre unverzichtbare Hilfe bei der Korrektur des Manuskripts.

Archivalien:

Stadtarchiv Meinerzhagen

Staatsarchiv Münster (StAMS)

Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Dortmund (WWA)

Literatur:

Brune, Günther: Einweihung der Krummenerler Bahnstrecke, in: Meinerzhagener Zeitung, Sonderbeilage zum 50jährigen Bestehen 1911-1961, nachgedruckt in: Meinerzhagener Geschichte(n). Berichte-Sagen-Bräuche-Erzählungen, gesammelt u. bearbeitet von Roland Büttner, Meinerzhagen 1981, S. 75 f

Budde, Otto: Die Kreis Altenaer Eisenbahn. 1887 bis 1962, (Lüdenscheid) 1962

Bürnheim, Hermann; Moll, Gerhard: Die Kreis Altenaer Eisenbahn, Freiburg 1983

Büttner, Roland (Hrsg.): Meinerzhagener Geschichte(n). Berichte - Sagen - Bräuche - Erzählungen, gesammelt und bearbeitet von Roland Büttner Meinerzhagen 1981

Deitenbeck, Günther: Geschichte der Stadt Lüdenscheid. 1813 - 1914, Stadt Lüdenscheid, Kulturamt Lüdenscheid, 1985

Deutsche Bundesbahn, Generalvertretung Siegen (Hrsg.): 1861 - 1986. 125 Jahre Eisenbahn zwischen Ruhr und Sieg, (Siegen 1986)

Fittig, Eduard; Luda, Manfred: Meinerzhagen einst, nach Eduard Fittig und anderen, dargestellt, ergänzt und erläutert von Manfred Luda. Herausgegeben von der Stadt Meinerzhagen, Meinerzhagen 1987

Fittig, Ernst: Post und Bahn im Volmetal, in: Meinhardus. Meinerzhagener Heimatblätter, 1/1983, S. 26-31. Nachdruck aus: Süderland, div. Hefte, 1932

Fittig, Ernst: Straßen um Meinerzhagen in früherer Zeit, in: Meinhardus. Meinerzhagener Heimatblätter, 1/1983, S. 3-7. Nachdruck aus: Süderland, div. Hefte, 1932

Fremdling, Rainer: Modernisierung und Wachstum der Schwerindustrie in Deutschland, 1830-1860, in: Geschichte und Gesellschaft. Zeitschrift für Historische Sozialwissenschaft, 5. Jahrgang, 1979, Heft 2 (Deutsche Frühindustrialisierung), S. 201-227

Fremdling, Rainer: Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur,

(Untersuchungen zur Wirtschafts-, Sozial und Technikgeschichte, Band 2) 2., erweiterte Auflage, Dortmund 1985 (Diss. Münster 1975)

Fuchs, Konrad: Die Erschliessung des Siegerlandes durch die Eisenbahn (1840-1917). Ein Beitrag zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte Deutschlands, Wiesbaden 1974

Gottwaldt, Alfred: Julius Dorpmüller, die Reichsbahn und die Autobahn. Verkehrspolitik und Leben des Verkehrsministers bis 1945, Berlin 1995

Groote, Wolf Dietrich: Das Lenne - Volme Bahnprojekt. 70 Jahre Plettenberg - Herscheid, Märkische Museumseisenbahn (Hrsg.), Schriftenreihe Band 1, Plettenberg 1985

Haase, Rolf: Pläne für Eisenbahnbau lagen zwischen alten Akten, in: Meinerzhagener Zeitung, 13./14. Juni 1992

Harkort, Friedrich: Die Eisenbahn von Minden nach Cöln, herausgegeben und eingeleitet von Wolfgang Köllmann, (Faksimile der Erstausgabe: Hagen, 1833) Hagen 1961, 2. Auflage Hagen 1985

Herbig, Wolfgang: Wirtschaft und Bevölkerung der Stadt Lüdenscheid im 19. Jahrhundert, Untersuchungen zur Wirtschafts-, Sozial- und Technikgeschichte, Bd. 3, (Diss., Bochum 1976) Gesellschaft für westfälische Wirtschaftsgeschichte e.V., Dortmund, 1977

Herling, Werner: Eisenbahnen im nördlichen Siegerland, 2., verb. Aufl., Kreuztal, 1972

Hofe, Horst vom: Weitere Ausbaupläne hätten die Volmestadt fast zum bedeutsamen Eisenbahnknoten werden lassen. Vor 100 Jahren wurde Meinerzhagen ans Schienennetz angeschlossen, in: Meinerzhagener Zeitung, 8./9. August 1992

Hoppe, Jürgen: Die Osterbauernschaft bekommt einen Bahnanschluß, in: 100 Jahre Löschgruppe Willertshagen, hrsg. v. d. Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Meinerzhagen, Löschgruppe Willertshagen, S. 109-114, (Meinerzhagen 1991)

Horlitz, Fritz: In vielen Tälern piffen laut die Loks, in: Oberberg. Monatszeitschrift f.d. Oberbergischen Kreis, 1.J., H.10, Okt. 1979, S.1-5

Hostert, Walter: Die Entwicklung der Lüdenscheider Industrie vornehmlich im 19. Jahrhundert. Vom Ende des 18. Jahrhunderts bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges, Phil. Diss. Münster, Lüdenscheid 1960

Inkeller, Rudolf: Die Wupper-Talbahn. Geschichte einer Nebenbahn zwischen Berg und Mark, Münster 1991

Inkeller, Rudolf: Das Bw Brügge/Westf., in: Eisenbahn Journal, Nr. 9/1993, S. 22-29

Jäger, Wolfgang: Die Stilllegung von Eisenbahnstrecken und ihre Auswirkung - dargestellt an einigen Beispielen aus dem Lande Nordrhein-Westfalen, Bonn 1975

Kellenbenz, H.; Schawacht, J.H.: Schicksal eines Eisenlandes, hrsg. v. der IHK Siegen, Siegen 1974

Kienel, Gerd: Meinerzhagen auf dem Ur-Meßtisch-Blatt. Ein Vergleich der Meßtischblätter von 1840 und 1961, in: Meinhardus. Meinerzhagener Heimatblätter, 8. Jahrgang, Heft 2/74, S. 31-34

Klee, Wolfgang: Regionalisierung: Viel passiert in NRW, in: Eisenbahn Journal, 2/1999, S. 52 f

Klee, Wolfgang: Preußische Eisenbahngeschichte, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1982

Knau, Hans Ludwig: Die Eisenbahn oder der Anschluß Kierspes an die Welt, in: Heimatbund Märkischer Kreis (Hrsg.), Kierspe. Beiträge zur Heimat- und Landeskunde, Altena 1990, S. 116-123

Knau, Hans Ludwig: Als das schwarze Dampfroß noch durchs Volmetal stampfte. Vor dem Eisenbahnbau in Kierspe: Auseinandersetzungen um Linienführung der geplanten Volme-Aggerstrecke, in: Meinerzhagener Zeitung, Nr. , 15./16. August 1992

Krause, Günther: Die Entwicklung des Gleisnetzes und der Strecken der Direktion Elberfeld/Wuppertal, Krefeld 1986

Kumpmann, Karl: Die Entstehung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft 1830-1844. Ein erster Beitrag zur Geschichte der Rheinischen Eisenbahn, Essen 1910

Löttgers, Rolf: Kleinbahnen im Sauerland, Düsseldorf 1981

Löttgers, Rolf: Märkisches... Museumsbahn-Dampf auf der alten Bundesbahnstrecke Plettenberg - Herscheid, in: eisenbahn magazin, 30. Jahrgang, Heft 8, August 1992, S. 32-35

Menn, Karl Friedrich: Standortfragen der Siegerländer Eisengewerbes in derMitte des 19. Jahrhunderts, in: Stahl und Eisen 83 (1963), Heft 25, S.

Menn, Karl Friedrich: Das große Tagebuch. Wirtschaftsentwicklung und Wirtschaftswachstum des Raumes Altena-Lüdenscheid bis 1900, Band II, Altena 1968

Menninghaus, Werner; Krause, Günter; van Kampen, Manfred: Bergisch-Märkische Eisenbahn (1843-1881) - Ausbesserungswerk Witten-, Lübbecke 1990

Mosel, Gustav: Das Siegerland und die Eisenbahn. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte des Raumes Siegen, Stadt Siegen, Forschungsstelle Siegerland, Siegen, 1965

Mottek, Hans: Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Ein Grundriß, Bd II: Von der Zeit der Französischen Revolution bis zur Zeit der Bismarckschen Reichsgründung, Berlin (DDR) 1969

Muschalek, Karl-Maria: Die Krummenerler Unvollendete. Ein Kapitel heimischer Eisenbahngeschichte, in: Meinhardus. Meinerzhagener Heimatblätter, H. 3, 1970, S.10 ff., nachgedruckt in: Meinerzhagener Geschichte(n). Berichte-Sagen-Bräuche-Erzählungen, gesammelt u. bearbeitet von Roland Büttner, Meinerzhagen 1981, S. 73-75

Muschalek, Karl-Maria: Die Redlendorfer "Unbekannte", in: Meinhardus. Meinerzhagener Heimatblätter, nachgedruckt in: Meinerzhagener Geschichte(n). Berichte-Sagen-Bräuche-Erzählungen, gesammelt u. bearbeitet von Roland Büttner, Meinerzhagen 1981, S. 76 f.

Mylenbusch, Fritz: Die Geschichte der oberbergischen Eisenbahnen, Gummersbach 1965

N.N.: Die Lengelscheider Vergessene, in: Meinerzhagener Zeitung, Sonderbeilage zum 50jährigen Bestehen 1911-1961, S. ??; auch in: Meinerzhagener Geschichte(n). Berichte-Sagen-Bräuche-Erzählungen, gesammelt u. bearbeitet von Roland Büttner, Meinerzhagen 1981, S. 78; nachgedruckt auch in: Hofe, Horst vom, Weitere Ausbaupläne..., MZ vom 8./9, August 1992

Patent, Horst: Aus alten Protokollen der Gemeinde Meinerzhagen 1893-1927, in Meinhardus, Nr. 3/80, S. 46-51

Peterhänsel, Gerhard: Zug um Zug. Die Eisenbahnen im Sülztal und im Aggertal - eine regionalgeschichtliche Untersuchung, Schriftenreihe des Geschichtsvereins für die Gemeinde Rösrath und Umgebung e.V., 15. Bd., 6/86, Rösrath, 1986

Reichow, Hans Bernhard: Die Stadtlandschaft Meinerzhagen,, in: Meinerzhagen - gestern, heute, morgen, Meinerzhagen o.J., S. 42-57

Reuter, K.: "... höchstens nur 80 zahlbare Bürger". Projekt einer Kunststraße Lüdenscheid - Meinerzhagen, in: Meinhardus. Meinerzhagener Heimatblätter, 8. Jahrgang, Heft 2/74, S. 35-39

Riedel, Christoph: Eisenbahn im Sauerland. Schienenwege zwischen Ruhr und Sieg, München 1999

Riedel, Lothar: Die Schmalspurbahn Engelskirchen - Marienheide. Nebenbahndokumentation Band 30, Nordhorn 1997

Santz, Käte; Nau, Hermann: Das große Tagebuch. Die Geschichte des Kreises Altena bis 1885, Band 1, Altena 1959

Schieferbergbau-Museum Schmalleberg-Holthausen (Hrsg.): Die Eisenbahn im Sauerland, Redaktion: Alfred Bruns, Schmalleberg-Holthausen 1989

Schlensker, Ernst: Eine Abordnung des Siegerlandes fuhr nach Berlin. Das Schicksal der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, in: Westfälischer Heimatkalender, hrsg. v. Westfälischen Heimatbund, 23. J., 1969, S. 52-54

Schlensker, Ernst: Zwischen den Tälern der Ruhr und der Volme. Erschließung Südwestfalens durch die Eisenbahn, in: Westfälischer Heimatkalender, hrsg. v. Westfälischen Heimatbund, 23. J., 1969, S. 85-87

Schmitt, K.: Die Entwicklung des Eisenbahnbaus im Oberbergischen. Eine verkehrs- und lokalgeschichtliche Studie, Sonderdruck aus: Die Heimat. Unterhaltungsbeilage der V.Z., Nr. 9/11, November 1930, Gummersbach (1930). Nachdruck bei: Peterhänsel, Zug um Zug, S. 211-222

Simmerkus, Heinz: Geschichte der oberbergischen Eisenbahn, in: Oberberg. Monatszeitschrift für den Oberbergischen Kreis, 1.J., H.9, Sept. 1979, S.1-2

Simon, Dietmar: Der lange Weg zur Ruhr-Sieg-Eisenbahn. Ein Streitfall regionaler Verkehrspolitik im 19. Jahrhundert, in: Der Märker, 45. J., 1996, Heft 3, S. 187-200

Simon, Dietmar: Hagen und der Eisenbahnbau, in Brandt, Peter; Holbein, Beate (Hg.): 1746/1996 - Beiträge zur Geschichte der Stadt Hagen, Essen 1996, S. 76-87

Sombart, Werner: Die deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert, Berlin 1903

Strodel, Hans: Chronik der Stadt Lüdenscheid, ihre politische, kulturelle und soziale Entwicklung, Lüdenscheid 1929

Treue, Wilhelm: Eisenbahnen und Industrialisierung. Ein Beitrag zur preußischen Wirtschafts- und Technikgeschichte im 19. Jahrhundert, Vortragsreihe der Gesellschaft für Westfälische Wirtschaftsgeschichte e.V., Heft 27 (Vortrag vom 24. November 1986, gehalten in Detmold), Dortmund 1987

Vormberg, Martin: Die Ruhr - Sieg - Eisenbahn. Eine Pioniertat westfälischer Verkehrserschließung unter besonderer Berücksichtigung des Kreises Olpe, in: Schieferbergbau-Museum (Hrsg.), Die Eisenbahn im Sauerland, S. 41-114, Schmollenberg-Holthausen 1989

Waldeck, (R...): Die Entwicklung der Bergisch-Märkischen Eisenbahnen, in: Archiv für Eisenbahnwesen, Band 33, 1910, S. 563-622, 807-855 und 1071-1107

Weber, Wolfhard: Verkürzung von Zeit und Raum. Techniken ohne Balance zwischen 1840 und 1880, in: Propyläen Technikgeschichte, hrsg. von Wolfgang König, Vierter Band, S. 11-261

Wiggenhagen-Schütz, Petra: Meinerzhagen. Band II: Vom Beginn der Reformation bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges 1914, herausgegeben vom Heimatverein Meinerzhagen und der Stadt Meinerzhagen, (Meinerzhagen) (1991)

Woelke, Jürgen: Kapital war nötig. Gründerjahre in Gummersbach und Oberberg, Gummersbach, 1985

Woelke, Jürgen: Auf der Höhe der Zeit. Gummersbach und Oberberg im Kaiserreich, Gummersbach 1990

Wolf, Winfried: Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Güterverkehr auf Schiene und Straße. Geschichte, Bilanz, Perspektiven, Hamburg, Zürich 1986