

Der Eisenbahnbau von Olpe nach Rothemühle 1879-1880



**Ortsansicht Rüblinghausen
Aufnahme am 16. August 1957 am Feste des hl. Rochus
Foto: Christian Scheele**

Mit der Erfindung der Eisenbahn, Mitte des 19-ten Jahrhunderts war man vielerorts darum bemüht, der Segnungen des neuen Wunderwerks der Technik teilhaftig zu werden. Nicht anders war es seinerzeit im südlichen Sauerland.

Natürlich ging es hier nicht allein darum, mit einer Anbindung an eine Eisenbahnlinie den heimischen Städten und Gemeinden zu größerer wirtschaftlicher Bedeutung zu verhelfen. Von großer Wichtigkeit war z.B. der schnellere und damit billigere Transport von Kohle und Eisenerz zwischen den Industrievierteln des Ruhrgebietes und des Siegerlandes. Jedenfalls waren damals die Stadtväter und führenden Köpfe der Verwaltung und Wirtschaft ebenfalls im Biggetal auf den Plan gerufen, denn schließlich ging es ja um den Bau und die so wichtige Streckenführung der geplanten Ruhr-Sieg-Eisenbahn. So ist es zu verstehen, dass damals im Biggetal und insbesondere in Olpe alle Hebel in Bewegung gesetzt wurden, diese so bedeutende Bahnlinie von Finnentrop kommend, durch das Biggetal hinauf über Olpe in Richtung Siegerland zu verlegen.

Es wurden zahlreiche Aktivitäten entfaltet, die zu der gewünschten Lösung führen sollten. Wiederholt wurden Petitionen nach Wuppertal-Elberfeld, den Sitz der Eisenbahnverwaltung, sowie an die Regierungen in Arnsberg und Berlin gesandt. Im Jahr 1853 wurde in Olpe eine Denkschrift verfasst. Sie wurde dem Handelsminister übersandt und sollte dem preußischen König bei dessen Besuch in Westfalen überreicht werden.

Die Stadt Olpe ließ nicht locker und schickte immer wieder Kommissionen zur Eisenbahndirektion in Wuppertal-Elberfeld. Schließlich folgte ein Angebot der Stadt Olpe, einen Teil der Grundstücksentschädigungen zu übernehmen, falls die Strecke durch das Biggetal führen würde. Leider blieben die Bemühungen der Olper ohne Erfolg, denn inzwischen hatte man sich an höchster Stelle für die Streckenführung der Ruhr-Sieg-Eisenbahn durch das Lennetal entschie-

den. Bereits im Jahr 1861 konnte sie dem Verkehr übergeben werden.

Die Wirtschaft im Olper Raum verliert an Bedeutung



Foto: privat
Blick vom Finkenhagen auf den Olper Bahnhof 1875

So blieb es nicht aus, dass sich gewerbliche Ansiedlungen zunehmend ins Lennetal verlagerten. Die Folge war, dass die Wirtschaft im Olper Raum an Bedeutung verlor. Eine Verarmung der Bevölkerung setzte ein. Zahlreiche Bewohner verließen ihre Heimat und wanderten aus.

Inzwischen wurde man nicht müde, sich für eine Zweigbahn durch das Biggetal einzusetzen. 1865 erfolgte die Genehmigung für eine Teilstrecke zwischen Finnentrop und Olpe (23,6 Kilometer), mit dem gewünschten Anschluss an die Hauptstrecke im Lennetal. 1872 wurde mit dem Bau begonnen und am 1. November 1875 konnte der Bahnhof Olpe seiner Bestimmung übergeben und die Biggetalbahn eröffnet werden.

*Das der Eröffnungstermin auf den katholischen Feiertag Allerheiligen gelegt und damit der Geistlichkeit faktisch die Teilnahme verwehrt habe, wurde in der zu dieser Zeit aufgeheizten Stimmung in einer Stellungnahme im Olper Kreisblatt als staatliche Kulturkampfkaktion verdächtigt. Baumeister Paffen wurde übrigens in einem während der Feier vorgetragenen Gedicht dafür gelobt, dass er „den lust'gen Scat“ nach Olpe gebracht habe – jenes Kartenspiel, das zu Beginn des Jahrhunderts im thüringischen Altenberg ersonnen worden und gerade dabei war, sich in ganz Deutschland zu verbreiten.¹

Natürlich gab man sich mit diesem Erreichen nicht zufrieden, denn schließlich erhofften sich die Menschen eine Weiterführung der Biggetalbahn über Olpe hinaus ins benachbarte Siegerland. Wie aus alten Dokumenten hervorgeht, waren damals die Leute u.a. der Meinung, dass mit einer Fortführung der Bahnlinie bis zunächst Rothemühle (9,4 Kilometer) dem dort verbreiteten Erzbergbau ein erhoffter Auftrieb verliehen würde. Umgekehrt war man sicher, dass aus der Verlagerung des Erztransportes auf der Schiene ebenso der Eisenbahn der erwünschte Nutzen erwachsen werde.

Weiterbau der Teilstrecke von Olpe nach Rothemühle

Schon bald nach der Fertigstellung der Teilstrecke von Finnentrop durch das Biggetal nach Olpe beschlossen die Aktionäre der Bergisch-Märkischen-Eisenbahngesellschaft den Weiterbau der Biggetalstrecke von Olpe nach Rothemühle, sobald die staatlichen Mittel gesichert seien. In

¹ 200 Jahre Geschichte des Kreises Olpe 1817-2017 von Dieter Pfau, Seite 180

diesem Zusammenhang ergingen wiederholt Anträge an das Land Preußen, für die mit der Erweiterung der Bahnlinie bis Rothemühle verbundenen Kreditaufnahmen die erforderlichen Zinsgarantien zu übernehmen. Für diesen Streckenabschnitt sollten 1,6 Millionen Mark erforderlich sein.

*Dennoch gab es hin und wieder recht ernüchternde Momente. Zu Beginn des Jahres 1871 beschäftigen sich die Wendener Gemeindeverordneten mit dem projektierten Bahnhof in Gerlingen. Am 19. Februar 1871 wurde unter Nummer 739 protokolliert, dass die Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld im Zuge des Ausbaus der Eisenbahnstrecke Finnentrop-Rothemühle eine Station für Güter- und Personalverkehr gegenüber der Gerlingermühle nur anlegen könne, wenn die nötigen Grundstücke kostenlos bereitgestellt und ein Zugang über die Bigge von der Wendener Straße aus durch eine Brücke hergestellt würden. Da die anliegenden Hütten- und Grubenbesitzer jedoch erklärten, entstehende Kosten von voraussichtlich um die 5.000 Reichsmark nicht tragen zu können, bliebe nur eine Finanzierung über die Gemeinde. Diese jedoch hielten die Wendener Gemeindeverordneten, die die Notwendigkeit des Projekts absolut anerkannten, angesichts der bereits bestehenden Verschuldung jedoch für unmöglich und kündigten notfalls den Verzicht auf den Bau an.²

Die Biggetalbahn wird Sekundärbahn

Bis 1874 waren Finnentrop und Attendorn verbunden, 1875 folgte Olpe. Weitere vier Jahre sollten vergehen, bis die Erdarbeiten für den Rest der Bahnlinie Olpe-Rothemühle, begannen.

Zwar hofften die Leute damals noch immer, dass die Biggetalbahn später den Rang einer Vollbahn erhalten würde, doch blieben die in diesem Sinne unternommenen Schritte erfolglos. Schließlich musste man sich mit dem Status einer Sekundärbahn (zu Deutsch: an zweiter Stelle) zufrieden geben.

1878 erfolgte die endgültige Genehmigung des Eisenbahnbaues Olpe-Rothemühle

Am 25. Juli 1878 richtete die Königliche Regierung in Arnsberg ein Schreiben an den Landrat Friedrich Freusberg (1852-1916) in Olpe bezüglich eines Termins zur landespolizeilichen Prüfung einer Endstrecke von Olpe nach Rothemühle. Es könnte sein, dass damit endgültig der Anstoß gegeben war für den Bau dieses Streckenabschnittes. Unter dem 26. Dezember 1878 erhielt die Königlich-Preussische Regierung in Arnsberg eine Mitteilung über die Genehmigung des Baus der Eisenbahnlinie Olpe – Rothemühle. Absender des Schreibens war der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten in Berlin. Am 7. Januar 1879 indes wurde auch der Landrat des Kreises Olpe über die Genehmigung dieses Teilstückes mit einem Brief aus Arnsberg in Kenntnis gesetzt.

*Während der anhaltenden Bauarbeiten an der Eisenbahnstrecke, fanden viele einheimische Arbeitskräfte nicht nur bei der Bautruppe der Eisenbahngesellschaft selbst, sondern ebenso bei den kleineren Bau- und Handwerksbetrieben eine Anstellung, die den Zuschlag für die zahlreichen ausgeschriebenen Einzelgewerke (Erd- und Maurerarbeiten, Einfriedungen, Schreiner- und Schlosserarbeiten, Bergarbeiter für den Stollenbau und vieles mehr) erhalten hatten. Zur Beaufsichtigung der Eisenbahnarbeiter waren 2 Gendarmen in Sondern und Gerlingen stationiert worden. Dass es unter den in Massenquartieren untergebrachten Eisenbahnarbeitern vielfach zu handfesten Streitigkeiten mit schweren Körperverletzungen gekommen ist, belegt der Anstieg der im Gerichtsgefängnis in Olpe einsitzenden Untersuchungs- und Strafgefangenen von 50 (1871) auf 78 (1873).³

Die Weiterführung der Bahn über Rothemühle hinaus bis Kirchen zum Anschluss an die Siegbahn wurde Jahre lang betrieben. Erst im Jahre 1907 wurde der Betrieb eröffnet. Im Jahre 1898 wurde die Linie Olpe-Bergneustadt vom Landtag beschlossen, die im Jahre 1902 begonnen und am 31. August 1903 eröffnet wurde.

² Protokoll der Gemeindeverordnetensitzung am 19. Februar 1872, Nr. 739. In Protokollbuch der Gemeinde Wenden (I), 1850-1876, Gemeindearchiv Wenden, ohne Bestand und Nummer.

³ 200 Jahre Geschichte des Kreises Olpe 1817-2017 von Dieter Pfau 2017, Seite 179

Es gab Widerstand unter der Bevölkerung gegen den Eisenbahnbau

Das es damals Leute gab, die mit dem Eisenbahnbau nicht ganz einverstanden waren, besagt ein Schreiben der Stadt Olpe an das hiesige Landratsamt, in dem über die Festlegung eines Termins zur Erörterung von Einwendungen gegen den Eisenbahnbau die Rede ist. Sicherlich wird es sich um Einwendungen der vom Eisenbahnbau betroffenen Grundstückseigentümer gehandelt haben. Eine große Angst vor den Folgen der aufkommenden technischen Neuigkeit werden z. B. die Hausbesitzer Ww. Theodor Harnischmacher, Franz Maiworm und Johann Joseph Gummersbach aus Rüblinghausen geplagt haben, da sie von den in nicht weiter Entfernung von ihren Anwesen später einmal vorbeiziehenden Dampfzügen eine Feuergefahr für ihre damals mit Stroh bedeckten Wohnhäuser heraufziehen sahen. Hierzu ist festgehalten, dass die Anträge dieser Hausbesitzer nicht mit dem allgemeinen Enteignungsverfahren, sondern zu einem späteren Zeitpunkt in einem abgetrennten Verfahren behandelt werden sollten. Interessant ist es trotzdem zu wissen, dass es schon bald nach der Inbetriebnahme der Eisenbahn nach 1880 zu zahlreichen Hausbränden in Rüblinghausen kam. Am 27. November 1883 verbrannten die Häuser Heinrich Clemens (Köppelmann) und Heinrich Anton Harnischmacher (vorher Ww. Theodor Harnischmacher, <Dores> später Richard Jürgens). Niemand im Dorfe hat sich da an einen früheren Brand im Orte entsinnen können. Über eine von der inzwischen fertig gestellten Eisenbahn ausgehende Brandursache ist jedoch nichts bekannt.

Am 22. Januar 1889 wurde das Doppelhaus von Witwe Schreiner Josef Clemens (Junkerenhenriges) und Johann Josef Clemens (Junkerenjouseypes) ein Raub der Flammen. Am 7. März des gleichen Jahres fiel das Haus von Heinrich Harnischmacher (ale Dores, heute Franz Schledorn) ebenfalls dem Feuer zum Opfer. Auf Pfingsten am 25. Mai 1890 wurde das von Pfarrer Gerlach Ermett erbaute und später von dem Bildhauer Johann Nikolaus Düringer bewohnte Haus von Anton Döppeler (Bildhaiers) neben der Kapelle vom Feuer eingeäschert. Dieses Haus wurde wieder neu aufgebaut.

Am 2. Juli 1892 brannte das Haus von Maria Elisabeth Clemens, Tante von Franz Clemens (Breydes) völlig ab. Der Neubau kam später näher an die Straße.

Am 30. Mai 1899 vernichtete ein Großfeuer das Doppelhaus von Johann Schledorn und Johann Burghaus und die Häuser von Christ Junge (Heimes), Franz-Josef Gummersbach (Hallewen) und Josef Niklas bzw. Schneider (Dolfeses). Das letztgenannte Haus wurde nicht wieder aufgebaut. Am 24. Juni 1905 brannte der Dachstuhl des 1898 von Wilhelm Maiworm gebauten Hauses nieder.

Am 8. Dezember 1908 brannte in der Gate das Haus von Gastwirt Heinrich Clemens. Auf Olper Tierschau fest 1914 zerstörte ein Brand das Haus von Josef Wacker in der Habicke (Langes Feld). Josef Wacker baute erst nach dem Kriege (1915) wieder und zwar vorn ins Dorf (heute Biggestraße 53).

Eine andere Sorge der Wiesenbesitzer betraf die Zufahrten und „Viehtriften“ über das Bahngelände. Mit dem Eisenbahnbau wurden viele Wiesengrundstücke durchschnitten, so dass eine Verbindung beispielweise zu den jenseits der Bahn gelegenen Parzellen erschwert wurde. Insofern war es verständlich, dass Anträge von Besitzern bei der Regierung in Arnsberg eingegangen waren, in denen um die Anlage von Bahnübergängen nachgesucht worden war. Es müssen damals viele solcher Ersuchen dort eingegangen sein, denn hierzu wurde von höchst amtlicher Stelle mitgeteilt, dass die Notwendigkeit von Viehtriften in dem Umfange der gestellten Anträge nicht anerkannt werden kann.

Enteignungs-Verfahren läuft an

Unter dem 12. Juni 1879 stellte die Königlich-Preußische Regierung in Arnsberg einen Enteignungsplan auf und versah ihn neben den Unterschriften „hochwohlgeborener“ Herren mit ihrem Amtssiegel. Gegenstand der Enteignungen waren Grundstücke in der Gemeinde Olpe-Land (Bauernschaft Rüblinghausen) wozu auch das Wiesental unterhalb von Rüblinghausen zählte. Man stützte sich auf den § 21 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 und ließ dazu wissen, „dass der Herr Handelsminister im Anschlusse an die Allerhöchst erteilte Concession die Ausführung des Bahnbaues genehmigt hat, die Einleitung des Enteignungs-Verfahrens beantragt worden ist und die Förmlichkeiten der

§§ 18 flgd. beachtet sind“. Da sich die Abteilung des Inneren der Königlich-Preußischen Regierung nicht ganz sicher war, ob die für die Enteignung vorgesehenen Flächen ausreichen würden, verwies man vorsorglich darauf hin, im gegebenen Falle die Enteignung noch auf notwendige größere Flächen auszudehnen. Die Dauer des Enteignungsrechts war auf drei Jahre festgelegt. Bezüglich der „Wege-, Vorflut- (Maßnahmen vor drohender Überschwemmung) und sonstigen Bauwerksanlagen“ wurde allerdings der „Königlichen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld“ zur Auflage gemacht, die in der ministeriell erfolgten Genehmigung zum Bau der Eisenbahn enthaltenen Anordnungen zu beachten. Ebenso müsse beachtet werden, dass zwischen den Parzellen 647 und 661, 671 und 677, sowie 701 und 702 Durchlässe im Durchmesser von 0,20 Meter anzulegen seien. Weiter wird zur Auflage gemacht, dass hinterseitig der Bahn der vorgesehene Fahrstreifen mit einer Drainageleitung mit Röhren von einem Zoll Durchmesser zur Trockenlegung des Terrains zu versehen sei. Zum Schluss des Enteignungsplans wird darauf hingewiesen: „Gegen diese Entscheidung steht den Beteiligten an den Herrn Minister für die öffentlichen Arbeiten binnen einer Frist von zehn Tagen der Rekurs (Einspruch) zu, welcher bei der unterzeichneten Königlichen Regierung angebracht und gerechtfertigt werden muss.“

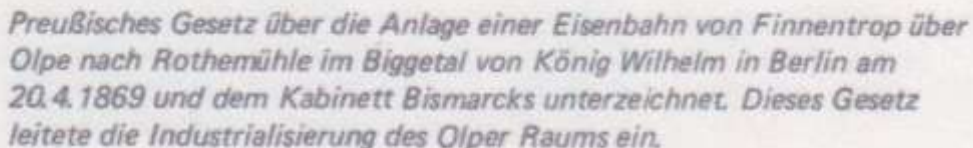
Während die Mehrzahl der Enteignungsfälle recht zügig abgewickelt werden konnte, muss es bezüglich der Wiesenbesitzer Johann Josef Clemens, Johann Anton Junge, Ww. Theodor Harnischmacher, Johann Joseph Hohleweg, Franz Maiworm, Johann Joseph Gummersbach, Johann Josef Burghaus und Johannes Georg Trapp schon schwieriger gewesen sein. Vermutlich werden diese Eigentümer der ihnen gehörenden Wiesen mit der gebotenen Entschädigungshöhe nicht zufrieden gewesen sein. Die Regierung in Arnsberg führte sie in einem Schreiben an den Landrat in Olpe namentlich auf und leitete eine Abschätzung der in Frage kommenden Parzellen ein. Bezüglich der danach folgenden Entschädigung sind in einem Falle 42 Mark pro Ar (100 m²) genannt.

Wo befanden sich diese in Frage kommenden Wiesengrundstücke?

Zieht man einmal ältere Katasterunterlagen hinzu, lässt sich die Lage der damals einer Wertschätzung unterliegenden Wiesen leicht ermitteln. So befanden sich die Besitzungen des Franz Maiworm dort, wo jetzt die Ww. Martha Scheele eine Wiese besitzt. Ebenso befinden sich jetzt dort die Gewerbebetriebe der Firmen Heller & Köster und die der Möbelspedition Rolf Ehrenguber (früher Spedition Peter Böhme, davor Spedition Ww Johann Kraft). Johann Josef Clemens hatte seine Wiesen etwa an der Stelle, wo heute Therese Zimmermann noch Grundstücke besitzt. Johann Anton Junge dagegen unterhielt Besitzungen dort, wo jetzt Kurt Döppeler, Josef Hohleweg und Werner Schledorn noch Wiesen zu ihrem Eigentum zählten. Johann Joseph Clemens besaß dagegen die Grundstücke, die zur Habe des Hubert Bender gehörten. Josef Ochel, vermutlicher Vorgänger im Hause des nachfolgenden Besitzers Johann Josef Gummersbach (Marielies), hatte seine Wiesengrundstücke an der Stelle des heutigen Anwesens von Helmut Bröcher und des Stichweges von der Biggestraße hinunter zur Eisenbahnlinie. Die jetzigen Gewerbegrundstücke von Heller & Köster und ehemals Zementlager Josef Koch gehörten teilweise dazu. Natürlich mussten noch die Grundflächen für den Eisenbahnbau und zumindest teilweise auch für die Industriestraße „In der Trift“ erwähnt werden. Da die Genannten ja auch hier Ursprünglich Besitzer waren.

1,6 Millionen Mark für die Teilstrecke Olpe – Rothemühle

Bevor die eigentlichen Bauarbeiten an der Eisenbahnlinie von Olpe nach Rothemühle begannen, stand die Frage der Finanzierung der Baukosten im Vordergrund. Diesbezüglich war immer wieder die Rede von Zinsgarantien, die der Preußische Landtag der Eisenbahngesellschaft Bergisch-Märkische Eisenbahn-Actiengesellschaft in Wuppertal-Elberfeld gewähren sollte. Hatte die Teilstrecke von Finnentrop nach Olpe bereits eine schöne Summe Geldes (13,4 Millionen) verschlungen, so waren für den Abschnitt von Olpe nach Rothemühle nochmals weitere 1,6 Millionen Mark veranschlagt worden. Die Baukosten betrugen am Ende für die gesamte Strecke 15,5 Millionen Mark. Diesen Betrag erhoffte sich die Eisenbahngesellschaft über eine Anleihe beschaffen zu können. Verständlicherweise wird es den Geldgebern besonders wichtig gewesen sein, dass die Anleihe zusätzlich noch mit einer Zinsgarantie ausgestattet war, da eine solche Sicherheit zu dieser Zeit wohl nicht immer an der Tagesordnung war. So ist zu verstehen, dass die





Unfall während des Bahnbaus in Rothemühle



Der Eisenbahnbau bei Rothemühle
Fotos: Wenden in der Zeit von 1803 - 1945

Am 1. Dezember 1880 wurde die Teilstrecke dem Verkehr übergeben

Am 20. Mai 1879 schließlich ist im Deutschen Reichsanzeiger/Königlich-Preußischem Staatsanzeiger ein Angebot der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Actiengesellschaft zur Zeichnung einer Anleihe im Gesamtbetrag von 10.200.000,00 Mark enthalten, die u.a. ebenso der Finanzierung der Eisenbahnstrecke von Finnentrop über Olpe nach Rothemühle dienen sollte. Mit dem Bau des Eisenbahnabschnittes von Olpe nach Rothemühle wurde schon sehr bald danach begonnen, denn schon am 1. Dezember 1880 konnte dieses Teilstück dem Verkehr übergeben werden.

Die Eisenbahn durch das Biggetal von offiziellen Stellen als Sekundärstrecke ausgewiesen, wurden im Nachhinein die Leute nicht müde, zu einem späteren Zeitpunkt eine Umwandlung in eine Vollbahn anzustreben, was allerdings niemals gelungen ist. Daran änderte sich auch eine spätere Weiterführung und Anbindung der Bahnlinie von Rothemühle aus nach Freudenberg im Jahr 1907 nicht.

Nachlassende Rentabilität und andere strukturelle Veränderungen im Transportwesen (von der Schiene auf die Straße) führten dazu, dass der Personenverkehr von Olpe aus in Richtung Freudenberg im Jahr 1983 eingestellt wurde. Am 30. April 1983 verließ der letzte Personenzug den Olper Bahnhof in südliche Richtung. Nur ein paar Jahre später wurde der Güterverkehr auf diesem Streckenabschnitt eingestellt. Den Personenverkehr auf der Strecke Olpe – Dieringhausen wurde bereits am 28. Dezember 1979 eingestellt.

Quellenhinweis:

Kreisarchiv Olpe, Katasteramt Olpe

Geschichte der Pfarrei und Stadt Olpe, August Hirschmann 1930 Seite 434

Zusammengestellt von Ortsheimatpfleger Christian Scheele und von Ortsheimatpfleger Peter Maiworm, Oktober 2017 erweitert