

Die Bahn durchs Biggetal und ihre Bedeutung für Heggen

von Paul Hesener

Aus der Vorgeschichte des Eisenbahnbaus

Überall in Deutschland wurden ab Mitte des 19. Jahrhunderts Eisenbahnen gebaut. Industriegebiete wie das Siegerland, größter Eisenerzeuger Deutschlands, und das Ruhrgebiet, aufstrebendes Kohlenrevier, verlangten eine Bahnverbindung. Im Vorfeld der Planung einer solchen Eisenbahnverbindung gab es konkurrierende Interessengruppen, die um eine für sie optimale Streckenführung stritten. Da gab es das „Hagener Comité“, das eine Linie durch das Volmetal - Lennetal - Biggetal nach Siegen favorisierte. Das „Siegener Comité“ bevorzugte eine Streckenführung durch Lennetal und Hundental von Hagen über Altena, Finnentrop, Altenhundem, Welschen Ennest nach Siegen. Auch in Olpe hatte sich ein Comité gebildet, das die Strecke lieber von Hagen über Finnentrop, Attendorn, Olpe, Kreuztal nach Siegen geführt hätte, um die Erzgruben und Hüttenbetriebe im südlichen Kreis Olpe in den Genuß des modernen Verkehrsmittels zu bringen. Das Siegener Comité setzte sich schließlich in diesem Konkurrenzkampf durch. Nachdem bereits 1838 die Preußische Regierung in einem Gesetz über Eisenbahn-Unternehmungen festgelegt hatte, daß der Eisenbahnbau nicht vom Staat (Preußen) finanziert werde, erhielt die Bergisch-Märkische-Eisenbahn-Gesellschaft in Elberfeld den Auftrag für Planung und Ausführung der Ruhr-Sieg-Strecke durch das Lennetal.

Die Eröffnung der Ruhr-Sieg-Bahn (in Finnentrop am 6. August 1861) machte den südlichen Teil des Kreises Olpe zu einem Notstandsgebiet. Alle Hochöfen mußten stillgesetzt werden und viele Hammer-, Puddel- und Walzwerke mußten schließen. Diesen Werken, die ihre Rohstoffe und Fertigprodukte noch mit dem Pferdefuhrwerk transportieren mußten, machten die billigeren Bahntarife den Garaus. Nur wenige Unternehmen hatten die Kraft, ihre Werke vorsorglich in die Nähe der Ruhr-Sieg-Bahnstrecke zu verlegen, wie Robert Bonzel (1856) von Maiwormshammer nach Heggen und Franz Joseph Bonzel (1857) von Bruchwalze bei Sondern nach Finnentrop. Junge, arbeitsfähige Männer verließen ihre Heimat, um anderswo Arbeit zu suchen.

1874 - Bau der Biggetal-Bahn

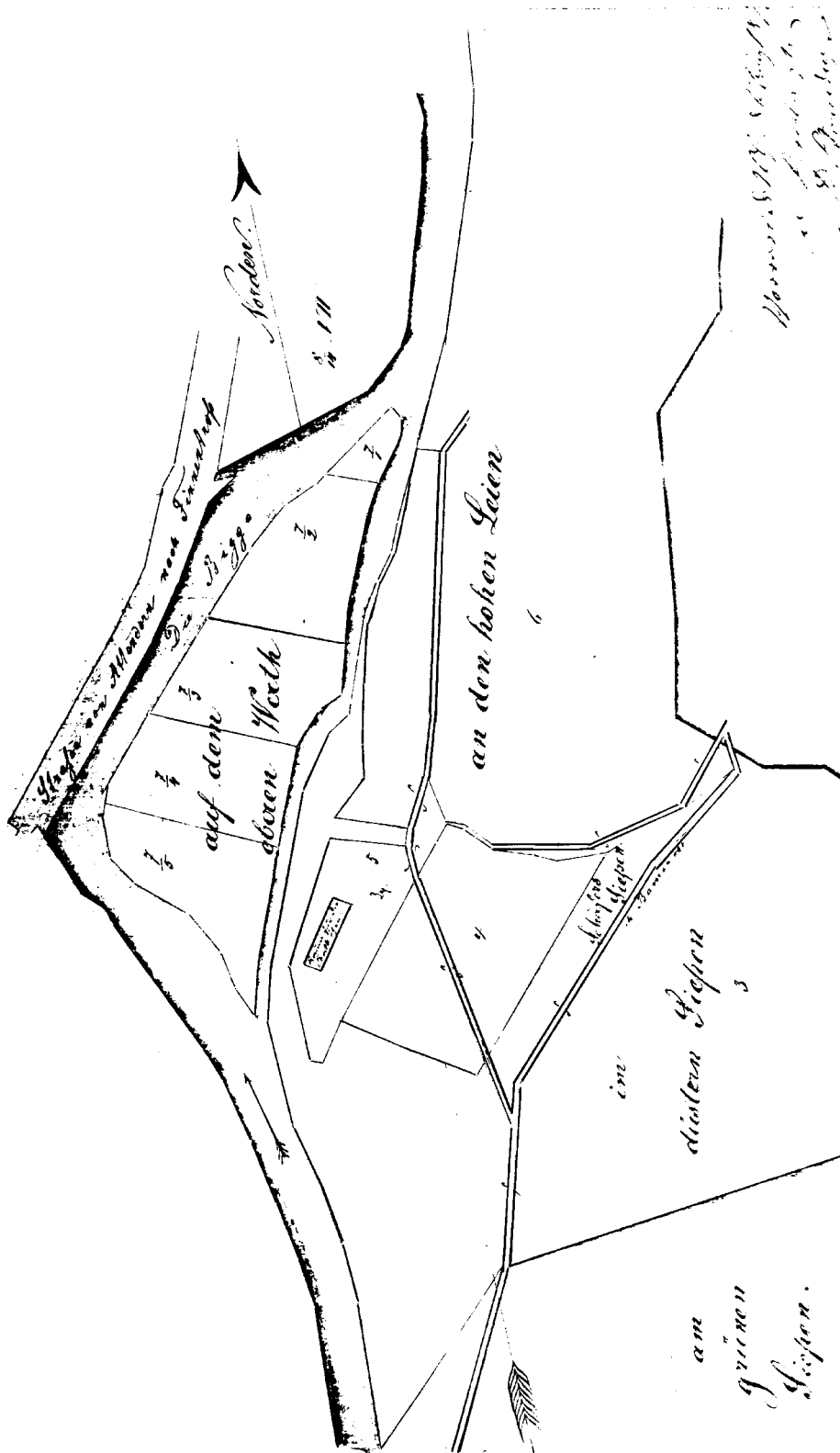
Durch diese Zustände veranlaßt und gedrängt durch einheimische Behörden übertrug die Preußische Staatsregierung der Bergisch - Märkischen - Eisenbahn

- Gesellschaft 1870 den Bau einer Eisenbahn von Finnentrop durch das Biggetal über Olpe bis Rothemühle. Noch im Frühjahr 1870 wurde die Strecke von Finnentrop bis Attendorn vermessen. Mit dem Bau der vier Brücken bis Attendorn begann man am 15.10.1871. Zwei große Bergeinschnitte mußten in der Nähe von Ahausen gebrochen werden. 2,5 Mio. Taler waren für die Strecke bis Olpe aufzubringen. Am 1. April 1874 wurde die Strecke Finnentrop-Attendorn, am 1. November 1875 Attendorn-Olpe und am 1. Dezember 1879 endlich Olpe-Rothemühle dem Verkehr übergeben.

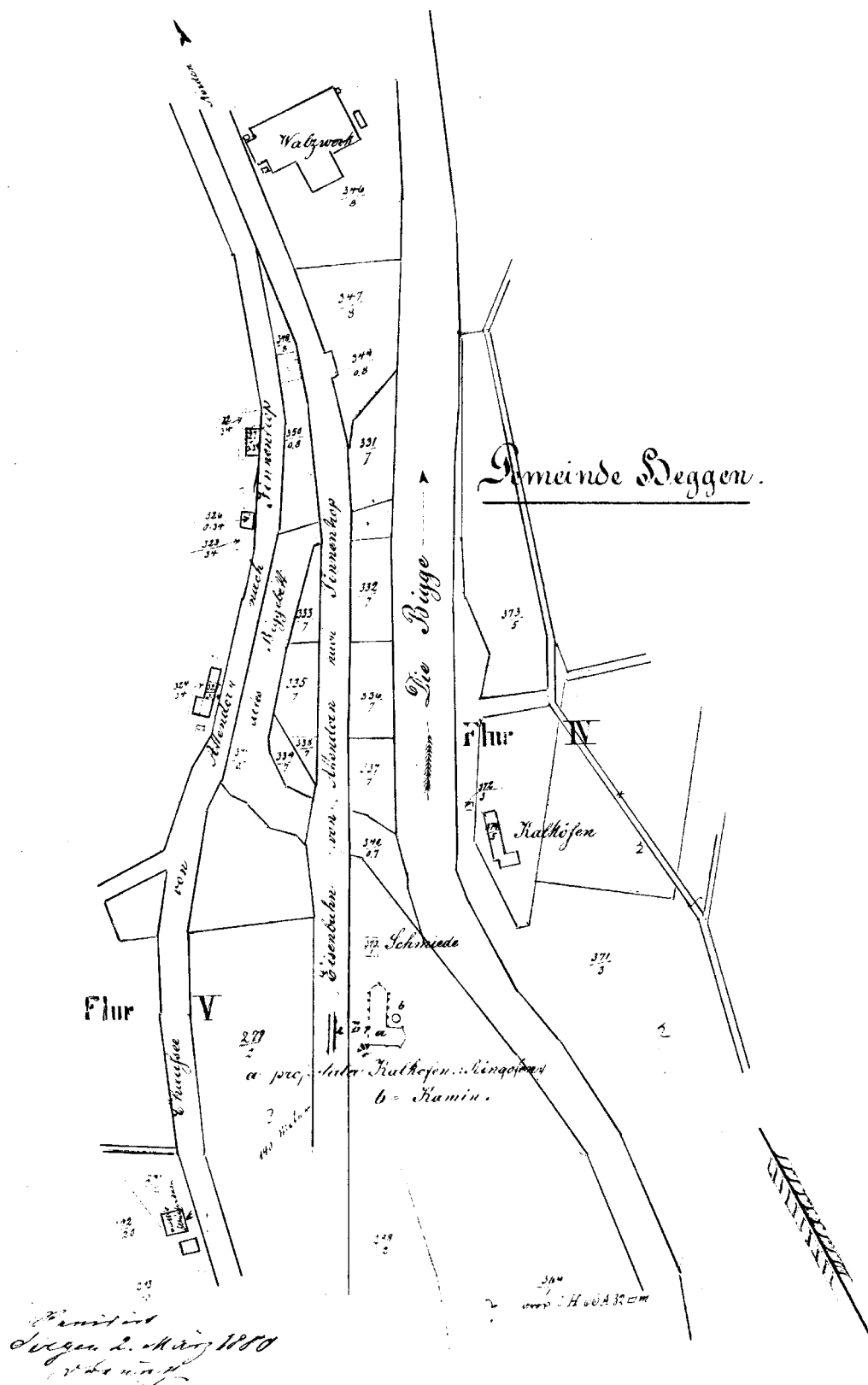
Topographische Veränderung des Biggetals durch den Bahnbau

Durch die neue Bahntrasse hatte sich das Bild des Biggetals in Heggen total verändert. Vor dem Bahnbau floß die Bigge kurz hinter Ahausen auf die alte Landstraße zu, begleitete sie ca. 300 Meter und bog dann in Richtung Ahauser Mühle ab. Der neue Bahndamm schnitt diesen Teil ab, die Bigge wurde am Bahnkörper entlang begradigt. Es entstand das „alte Biggebett“, vermodert und versumpft und nur bei hohem Wasserstand der Bigge mit Wasser gefüllt, im Winter eine ideale Schlittschuhbahn für die Kinder und Jugendlichen Heggens.

Etwas weiter flußabwärts wurde eine zweite Begradigung der Bigge erforderlich. Der alte Flußlauf der Bigge teilte sich unterhalb der Ahauser Mühle in einen größeren Arm, der auf die alte Landstraße Finnentrop-Attendorn zufloß, diese etwa in Höhe des heutigen Hauses Elektro-Bertels erreichte, dann bis zur früheren Wirtschaft Otte an der Straße entlang floß und von dort in Richtung Hohe Ley abbog. Dort traf der größere Arm der Bigge wieder auf den kleineren, der am Berg hang entlang floß und größere Mengen Wasser nur bei Hochwasser führte. Im Zuge des Bahnbaus wurde der größere Biggearm abgeschnitten und trockengelegt und das Wasser durch den kleineren Arm geleitet. Das Gelände der Insel zwischen den beiden Armen der Bigge, „Auf dem oberen Werth“ genannt, konnte nun industriell durch die Kalkwerke genutzt werden. Heute befinden sich dort die Firmen Paul Voß, Werner Kümhof, Wilhelm Drexelius und Gerhard Ortmüller.



Der Lauf der Bigge vor dem Bahnbau



Durch den Bahnbau wurde der linke Arm der Bigge abgesperrt und trockengelegt.
Die Bigge erhielt ihren heutigen Verlauf.

Heggen ohne Haltestelle

Seit 1874 fuhren nun täglich Eisenbahnzüge durch Heggen. Die Heggener Bevölkerung konnte die fauchenden und pfeifenden Dampflokomotiven stauend bewundern, einsteigen konnten sie allerdings nicht, in keinen der 6 durchfahrenden Personenzüge. Heggen bekam anfänglich keine Haltestelle, wohl aber Anschlußgleise für das Kalkwerk und das Walzwerk für deren Massengüterverkehr. Außerdem wurde in der Hustert, dort wo heute die Firma Fischer und Kaufmann steht, eine öffentlich zu nutzende Verladestelle eingerichtet. Später bekamen die Ziegelei in der Lehmke und die Versalträger GmbH weitere Ladestellen und Anschlußgleise. So profitierte vor allem die einheimische Industrie von der Bahn und damit natürlich indirekt auch die Heggener Bevölkerung durch abgesicherte Arbeitsplätze. Im Jahre 1882 versandte das Kalkwerk 82.000 t Kalkstein und Kalk.

Der Wunsch der mittlerweile auf nahezu 1000 Einwohner angewachsenen Bevölkerung Heggens nach einer Zustiegemöglichkeit in die verkehrenden Personenzüge war groß und wurde von Jahr zu Jahr stärker. Die Bewohner von Dünschede, Sange und Hülschotten bestärkten das Verlangen der Heggener. Die Bahnverwaltung jedoch verhielt sich sehr reserviert und lehnte aus Kostengründen ab. Erst als einige engagierte und beherzte Bürger am 28. Oktober 1889 sich für die Orte Heggen, Sange, Hülschotten, Milstenu, Ahausen und Dünschede verpflichteten, alle Kosten für die Einrichtung eines Haltepunktes in Heggen zu übernehmen, war die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld zu einem Vertrag bereit. Der Vertrag wurde am 3. November 1889 von der Gemeindeversammlung der Gemeinde Attendorn-Land und am 10. November 1889 von der Gemeindeversammlung der Gemeinde Helden akzeptiert. Am 3. April 1890 schickte die Eisenbahndirektion den genehmigten Vertrag an den Königlichen Landrat Freusberg zu Olpe: „...Das Königliche Eisenbahn- Betriebsamt wird mit den Ausführungen beginnen, sobald seitens der Gemeinden der Betrag von 1600 Mark eingezahlt sein wird.“

Aus einem Brief der Herren Pastor Schmalohr, Johann Wilmes (Schriener), Franz Wilmes sen. (von Wilmes Gut in Sange), Heinrich Wilmes (Graunert), Franz Rademacher (Pliester), Johann Ackerschott (Schürmann) und Witwe Rinke (Kropmann) vom 17. Februar 1892 geht hervor, daß weitere Belastungen in Höhe von 600 Mark auf die Heggener Bürger zukamen, und zwar für die Befestigung des Gehweges zwischen Bahnsteig und Straße. Diese Kosten bezahlte dann aber die Gemeinde. Weitere 600 Mark hatte der Gewerke Althaus, Besitzer der Heggener Kalkwerke, übernommen.

Die unendliche Geschichte des Wartehäuschens an der Haltestelle Heggen.

Die Haltestelle bestand aus einem Bahnsteig ohne jeden Schutz gegen Wind und Wetter. Vor allem die Fahrgäste, die nach einem langen Fußmarsch von Silbecke, Dünschede oder Hülschotten auf den Zug warten mußten, hätten sich gerne untergestellt.

Am 20.07.1903 stellte der Amtmann von Attendorn den Antrag an die Königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld, an der Haltestelle in Heggen eine Wartehalle zu errichten. Die Bahnverwaltung antwortete, die Dringlichkeit zur Errichtung einer Wartehalle sei nicht gegeben. Im übrigen verweise sie auf die gültigen Verträge vom November 1889, wonach die Gemeinde alle Kosten zu tragen habe. Darauf kündigten die Gemeindevertretungen in Helden und Attendorn-Land die Verträge mit der Begründung, die Verträge seien wenig zeitgemäß und eine unzumutbare Härte für die Gemeinden. Schließlich sei die Haltestelle für die Bahn rentabel. - Im Jahre 1901 wurden in Heggen (1.342 Einwohner) 17.462 Fahrkarten, 1909 sogar 22.935 Fahrkarten verkauft.

Auch zwei weitere Vorstöße bei der Bahnverwaltung in den Jahren 1914 und 1918, aus den Verträgen von 1889 entlassen zu werden, lehnte die Bahn ab, zuletzt mit der Begründung, daß in absehbarer Zeit der zweigleisige Ausbau der Strecke zu erwarten sei. Dadurch würden sich die Bahnhofsverhältnisse in Heggen ändern und die Verträge ebenfalls eine Änderung erfahren. Tatsächlich ist der Bahnkörper zwischen Finnentrop und Attendorn für die Verlegung von zwei Gleisen ausgelegt. Grund für diese Überlegungen war wohl der aufwendige Schiebeverkehr zwischen Altenhendem und Welschen Ennest. Noch Ende der 30er Jahre hielt die Bahn an diesem Konzept fest, denn die neue Gleisstrasse, die durch den Bau des Stausees notwendig war, wurde wieder für zwei Gleise ausgelegt. Mit der Elektrifizierung der Ruhr-Sieg-Strecke ist der Schiebeverkehr nur noch bei schweren Zugeinheiten erforderlich und damit wohl auch endgültig die Wahrscheinlichkeit für den zweigleisigen Ausbau der Strecke durch das Biggetal entfallen..

Die Bemühungen um eine Wartehalle zogen sich weiter bis in die 30er Jahre hin und scheiterten immer wieder an der harten Haltung der Bahn. Als im Jahre 1934 in Heggen 25.000 Fahrkarten im Werte von 18.000 Reichsmark verkauft worden waren, reklamierte Amtsbürgermeister Fritz Contzen erneut eine Unterstellmöglichkeit am Haltepunkt Heggen. Mehrere Vorschläge wurden verhandelt, ohne daß Einvernehmen erzielt werden konnte.

Revers:

Die Königl. Eisenbahnverwaltung zu Elz,
 befehlet befristigt die Einrichtung und Erbauung
 eines Nebenbahnhofs Güterbahnhof zu Heggen für
 den Personenverkehr. Zu diesem Zwecke soll zwischen
 der Eisenbahnstation und den Gemeinden Heggen,
 Lange, Lalschotten, Miltsteden, Thausen
 und Günschede im Vertrag abgepfloffen werden.
 Alle Verpflichtungen der jenseitigen Bahnen, welche in
 diesem Vertrag genannt sind, sind zu übernehmen.
 Ferner sind die Bahnen, welche die Abfertigung der Personen
 durchzuführen haben, die Bahnen der Unterstationen
 mit der Verpflichtung, die zur Beförderung notwendigen
 Eisenbahnwagen, an der Eisenbahnstation zu
 Abens, rechtzeitig zu stellen.

Heggen, den 28. October 1889

W. Pfeiffer

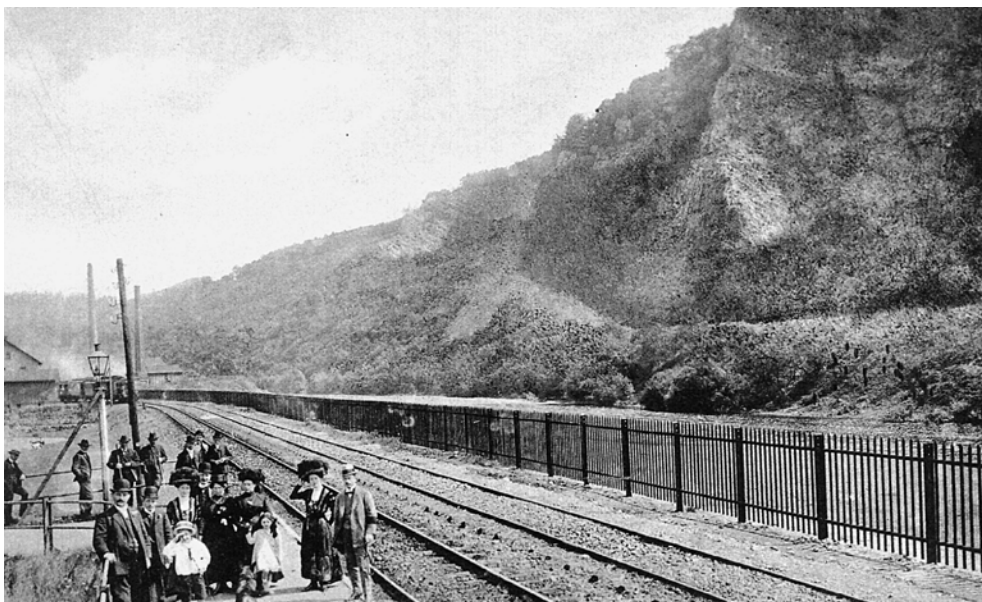
L. Althaus

Th. Gante

Schmalohr, Dr.

Fr. Wilh. Pfaff

Heggener Bürger verpflichten sich, die Kosten für die Errichtung einer Haltestelle zu übernehmen: Wilhelm Pfeiffer, Ludwig Althaus



Endlich am 9. November 1936 teilte die Reichsbahndirektion Wuppertal mit, daß sie eine geschlossene Wartehalle errichten wolle, wenn die Gemeinde fehlenden Grund und Boden zur Verfügung stelle und alle Kosten für Unterhaltung, Heizung und Beleuchtung übernehme. Aus Kostengründen schlug die Gemeinde dann eine offene Halle vor. Diese offene Wartehalle, ein dreiseitig geschlossenes Häuschen wurde gebaut und im November 1937 fertiggestellt. Um die Bezahlung wurde weiter gestritten, bis die Bahn endlich im Februar 1938 bereit war, die Kosten zu übernehmen.

Der Bahnverkehr während des Krieges

Während des 2. Weltkrieges diente die Strecke Finnentrop - Olpe häufig als Ausweich- und Umleitungsstrecke, wenn die alliierten Luftstreitkräfte andere Bahnverbindungen durch ihre Angriffe lahmgelegt hatten. Durchfahrende Militärzüge führten zu ihrem eigenen Schutz Wagen mit, auf denen Vierlingskanonen montiert waren. In den letzten Kriegsmonaten ließen sich die Tiefflieger kaum noch abschrecken. Der Bahnhof Finnentrop wurde wiederholt angegriffen. Am 16.02.1945 beschossen Tiefflieger den 9.30 Uhr-Personenzug von Finnentrop nach Attendorn im zweiten Döhmer Einschnitt am Stausee. Es gab 14 Tote und 44 Verletzte. Der Zug konnte mit eigener Kraft in den Bahnhof Heggen zurückrollen. Dort wurden die Verletzten nach einer ersten Notversorgung in der Wirtschaft Rinke auf Pferdewagen und Handkarren verladen, um sie ins St. Antonius-Krankenhaus zu fahren.

Nach diesem Angriff konnte der Zugverkehr nur noch sehr eingeschränkt aufrechterhalten werden. Im April 1945 nach dem Einmarsch der Amerikaner war

kein Schienenverkehr mehr möglich, da die zurückweichenden deutschen Truppen drei Eisenbahnbrücken zwischen Finnentrop und Attendorn gesprengt hatten.

Die Entwicklungen bis heute

Nach dem Kriege konnte die Personenbeförderung nur langsam mit wenigen Zügen aus meist beschädigten Wagen wieder aufgenommen werden. Zuerst fuhren nur morgens und abends zwei Zugpaare. Die Züge waren restlos überfüllt. Manchmal blieb nur ein Platz auf der offenen Plattform, auf dem Dach oder auf den Puffern. Die Industrie war durch den enormen Waggonmangel stark gebremst. Erst nach der Währungsreform (1948) normalisierte sich der Verkehr. Gleichzeitig verlagerten sich sowohl der Personenverkehr als auch der Güterverkehr auf die Straße. Buslinien, die auch abgelegene Dörfer erfaßten, und der zunehmende Individualverkehr hatten einen starken Fahrgastschwund beim Schienenverkehr zur Folge. Industriebetriebe stellten ihre Gütertransporte auf LKWs um und machten sich den „von Haus zu Hauseffekt“ zunutze. Später entwickelte die Industrie ein ausgefeiltes „just in time“-System, das ihnen kürzeste Lieferfristen garantierte. Diese Bedingungen kann die Bahn nur schwer erfüllen. Andererseits erhöhte sich dadurch auch die Verkehrsdichte auf den Straßen.

Die Bahn reagierte mit Rationalisierungsmaßnahmen. Sie schloß unrentable Nebenstrecken. Den Personenverkehr Finnentrop-Wennemen stellte sie am 21.06.1966 ein. Die Schließung des Güterverkehrs folgte am 30.10.1966. Zwischen Finnentrop und Serkenrode wurde der Verkehr am 01.11.1984 eingestellt. Nach Rückbau der Strecke (1987) legte die Gemeinde auf der Bahntrasse einen Radweg an.

