Der Bau der Ruhr-Sieg-Strecke vor 150 Jahren[1]

Die Akten des Amtmannes berichten über das Geschehen in der heutigen Gemeinde Finnentrop

von Wolf-Dieter Grün

Am 5. August 2011 ist die Eisenbahnstrecke von Hagen nach Siegen auf den Tag genau seit 150 Jahren in Betrieb. Der Bau der Eisenbahnstrecke durch das Lennetal ist ein interessantes Stück Wirtschafts-, Technik- und Sozialgeschichte unserer Heimat und es ist uns heute Lebenden kaum bewusst, welche tiefgreifenden Umwälzungen in allen Bereichen des täglichen Lebens der Bau der Eisenbahn brachte. Wenn man sich eingehender damit beschäftigt, dann verliert die Behauptung, die Veränderungen für die Menschen seien heute größer als je zuvor, doch sehr an Glaubwürdigkeit.

Was in unserer Zeit IT, Informationstechnologie, mit allem was an Wirtschaftsunternehmen dazugehört ist, das sind seit der Mitte des 19. Jahrhunderts die Eisenbahngesellschaften. Ihre ökonomische Basis ist das damals weitgehend neue Aktienwesen, es wird viel spekuliert, große Gewinne werden gemacht und noch größere Verluste eingefahren. Das große Vorbild ist England, das in den vergangenen Jahrzehnten viel in seine Verkehrsinfrastruktur investiert hat und dessen so geschaffenes Eisenbahn- und Kanalnetz der Industrie erst den weltweiten Absatz und damit einen ungeahnten Aufschwung ermöglicht. Das kommt dem technischen Fortschritt und weiteren Investitionen zugute. So will man es hier auch machen. Viel ist von Gemeininteressen die Rede, womit allerdings längst nicht jeder gemeint ist, und viel von den Interessen der Wirtschaft, und hin und wieder erschallt der Ruf nach dem Staat, der Ordnung in das Chaos bringen soll. Daran hat sich scheinbar seitdem nicht viel geändert, wie aktuelle Beispiele belegen. Auch am Anfang der Geschichte der Ruhr-Sieg-Strecke steht eine solche Eisenbahngesellschaft in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft mit Hochs und Tiefs.

Da die Trassenführung der geplanten Rhein-Weser-Bahn (Cöln-Mindener Bahn) die Interessen der bergischen und märkischen Industrie nicht ausreichend berücksichtigt - der Industrie im heutigen Wuppertal ist besonders an einem Anschluß an die märkischen Kohlefelder bei Dortmund gelegen - gründen am 18. und 19. Oktober 1843 in Elberfeld 145 Aktionäre in einer Versammlung die „Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft“ mit einem Grundkapital von 4 Millionen Thalern. Allerdings beteiligt sich der Preußische Staat wegen des Gemeininteresses mit 3 Millionen Thalern, doch hat die Gesellschaft das Recht, diese Anteile nach 10 Jahren zurückzukaufen. Der am 12. Juli 1844 konzessionierte und ein Jahr später begonnene Bahnbau zwischen Elberfeld und Dortmund wird in zwei Abschnitten 1847 und 1848 vollendet und die ganze Strecke am 29. Dezember 1848 für den Güterverkehr und am 9. März 1849 für den Personenverkehr in allerdings reichlich unfertigem Zustand freigegeben. Bereits in der zweiten Generalversammlung der Gesellschaft am 29. Juni 1846 beauftragen die Aktionäre den Vorstand, Vorarbeiten für den Bau einer Bahn durch das Lennetal ausführen zu lassen. In Erwartung des wirtschaftlichen Erfolges werden Konzessionen für weitere Strecken beantragt und erteilt, die aber teilweise erst Jahrzehnte später verwirklicht werden können.

Heute würde man von Managementfehlern sprechen – die Direktion hatte planlos und ohne jede Kontrolle gewirtschaftet. Äußere Ursachen verschlimmern die schwierige Lage. Die Umstände, die zur 1848er Revolution führen, erschüttern auch die wirtschaftlichen Grundlagen dieses Unternehmens. Hinzu kommen regionale Rivalitäten der Aktionäre je nach den

[1] Erstmals veröffentlicht unter dem Titel „Der Bau der Ruhr-Siegstrecke vor 140 Jahren“ in „An Bigge, Lenne und Fretter – Heimatkundliche Beiträge aus der Gemeinde Finnentrop“ Heft 13, Juni 2001, S. 1 ff. und Heft 14, Dezember 2001, S. 82 ff.

. . .

Herkunftsorten, besonders zwischen den Nachbarstädten Elberfeld und Barmen, die heute in Wuppertal vereinigt sind. Nach vergeblichen Bemühungen für die Bahn auf dem freien Markt neues Kapital zu beschaffen, erklärt sich endlich am 5. Juni 1850 die (staatliche) Preußische Seehandlung bereit, der Gesellschaft einen Vorschuß von 1,2 Mio. Thalern zu gewähren. Die Bedingungen sind allerdings hart: die von der geliehenen Summe getätigten Anschaffungen, besonders Lokomotiven und Wagen müssen ihr verpfändet und die Verwaltung der Bahn dem Staat übertragen werden. Das schmeckt den Aktionären gar nicht, aber die finanzielle Situation der Gesellschaft ist so zerrüttet, daß ihnen nichts anderes übrigbleibt, eine Einsicht für die die Anteilseigner trotz drohenden Konkurses lange, fast zu lange brauchen. Ohne einen Überbrückungskredit der Seehandlung hätte der Betrieb eingestellt werden müssen, bis sich endlich die Aktionäre am 14. August 1850 einstimmig zur Annahme der Bedingungen bequemen. Der Betriebsüberlassungsvertrag tritt am 23. August in Kraft. Die „Firma“ *Königliche Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn „hatte nun den noch nötigen Ausbau und den Betrieb für Rechnung der Gesellschaft und als deren Bevollmächtigte zu leiten, ohne daß der Staat eine Garantie für einen Ertrag übernahm. Die Kosten dieser Verwaltung, auch die der Behörde selbst, wurden von der Gesellschaft bestritten. Der Staat behielt sich vor, der Direktion auch die Leitung des Betriebes anschließender Bahnen mit zu übertragen*.“[2] Diese Vereinbarung ist nach 10 Jahren kündbar, für die Gesellschaft allerdings nur, wenn sie zuvor alle Verbindlichkeiten gegenüber Staat und Seehandlung erfüllt hat.

Die neue Direktion wirtschaftet erfolgreich und kann durch den Bau der Strecke Dortmund - Soest, Betriebseröffnung am 9. Juli 1855, und die Übernahme der bis dahin chaotisch geführten Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn am 1. Januar 1857 den Anschluß an das überregionale Eisenbahnnetz gewinnen.

In den nächsten Jahren werden zwei Projekte realisiert, die für die weitere Entwicklung des Unternehmens größte Bedeutung erlangen, die Bahn von der Ruhr zur Sieg und die Strecke von Witten durch das bis dahin von der Bahn noch nicht erschlossene Ruhrgebiet nach Duisburg. Die Ruhr-Sieg-Strecke stellt ein wichtiges Teilstück zur weiteren Bildung eines Netzes dar, weil sie über die am 12. Januar 1862 eröffnete Strecke Siegen – Betzdorf einen Anschluß an die Köln-Gießener Eisenbahn bekommt und damit den Verkehrsweg nach Süden erschließt. Beide Strecken baut der größte Konkurrent, die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft.

Die Vorgeschichte der Ruhr-Sieg-Bahn, zunächst noch als von Pferden gezogene Bahn gedacht, reicht zurück bis in die Jahre 1833/34, als sich sowohl im Siegerland, als auch im Märkischen Persönlichkeiten aus der Wirtschaft Gedanken machen, wie durch bessere Verkehrswege für die beiden voneinander abhängigen Wirtschaftsregionen wirtschaftliche Vorteile zu erringen seien. Denn die Probleme liegen auf der Hand: Das Siegerland droht den Anschluß an die moderne Entwicklung der Eisen- und Stahlerzeugung zu verlieren, weil die Frachtkosten die Steinkohle zu stark verteuern. Das aus England importierte Eisen beginnt am Rhein das aus dem Siegerland zu verdrängen, weil das letztere etwa 50% teurer ist. Für das Märkische bedeuten Frachtkosten und Transportdauer für ihren wichtigsten Grundstoff, das Siegerländer Eisen, ein schweres Hindernis bei der weiteren Entwicklung ihrer Produktion und für das wachsende Ruhrgebiet sind sowohl die Versorgung mit Siegerländer Erz als auch der Absatz von Kohle dorthin von zunehmender Bedeutung. Doch auch in den dazwischen liegenden Regionen des Sauerlandes beobachten Personen aus Wirtschaft und Kommunalpolitik die Diskussion mit Interesse und ergreifen dann auch Partei.

Deren besonderes Interesse richtet sich auf den Trassenverlauf. Im Jahre 1846 führt der Mescheder Landrat Boese in seiner Eigenschaft als Bautechniker im Auftrage des preußischen Finanzministers die Vermessung verschiedener möglicher Trassen durch und emp-

[2] Regierungsassessor Waldeck: Die Entwicklung der Bergisch-Märkischen Eisenbahnen. Sonderabdruck aus Archiv für Eisenbahnwesen H. 3 – 5, Berlin 1910, S.108.

fiehlt die Lenne-Hundem-Linie, für die sich in der Folgezeit auch noch andere Fachleute aussprechen. Auch eine Linie durch das Volmetal über Meinerzhagen und Olpe nach Siegen, deren Bau Jahrzehnte später aufgenommen, deren Vollendung allerdings der erste Weltkrieg verhindert, wurde vermessen.

Vielerorts schließen sich einflußreiche Persönlichkeiten zu Eisenbahnkomitees zusammen, um ihren Interessen bezüglich des Trassenverlaufes den nötigen Nachdruck zu verschaffen. Zwei befehden sich besonders: Das *Special-Comité zu Siegen* spricht sich für die Streckenführung Hagen – Altena – Finnentrop – Welschenennest - Kreuztal – Siegen aus. Das *Eisenbahn Comité Olpe* bevorzugt die Streckenführung Hagen – Altena – Finnentrop – Attendorn – Olpe – Kreuztal –Siegen. Die Fehde wird auch unter Einbeziehung der Presse und mit spitzer Feder geführt. Eine Beteiligung aus der heutigen Gemeinde Finnentrop scheint es aber nicht gegeben zu haben.

Für die heutige Gemeinde Finnentrop wird das Problem Bahn aktuell, als beim Amtmann Kayser in Serkenrode am 25. Mai 1853 ein Schreiben vom Landratsamt in Meschede eintrifft. Damit beginnt eine nicht einmal besonders umfangreiche Akte mit dem Titel *Acta Eisenbahn Anlagen betreffend.*[3]

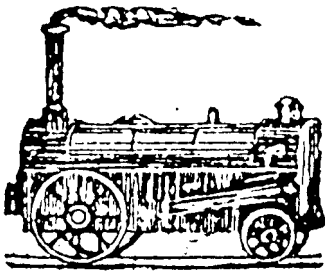
Bekanntlich hat sich provisorisch eine Gesellschaft gebildet, um eine Eisenbahn aus der Gegend von Hagen nach Siegen zu bauen, wenn von der Staats-Regierung die in Aussicht gestellte Zinsgarantie von 3½ Procent gewährt wird, wozu denn auch der Herr Handelsminister bedingungsweise Hoffnung gemacht hat.

Unter diesen Umständen hat das Comite der erwähnten provisorischen Gesellschaft eine Einladung zur Actienzeichnung ergehen lassen, von welcher Sie in der Anlage 1 Exemplar mit dem Auftrage erhalten, diejenigen Personen Ihres Verwaltungs-Bezirks bei denen sich ein Interesse für diese Angelegenheit erwarten lasse, diese Einladung zur Einsicht vorzulegen und zur Einzeichnung von Actien aufzufordern, mich aber von dem Resultate unter Wiedereinreichung der Einladung innerhalb längstens 4 Wochen in Kenntnis zu setzen.

Uebrigens hat der Herr Staats-Minister und Regierungs President Freiherr von Bodelschwingh von welchem mir die Einladungen zur Actienzeichnung zugekommen sind, dabei bemerkt, daß wird die Staats-Garantie von 3½ Procent für das ganze Bau-Kapital vorausgesetzt, die Grund-Entschädigung aber ganz oder zum größten Theil aus freiwilligen Beiträgen gedec(k)t werden würde, die Garantie in der Wirklichkeit 3 ¾ Procent nahe erreichen dürfte.

Meschede, den 18. Mai 1853
Das Landratsamt
(Unterschrift)

Beigefügt ist ein Doppelblatt, verziert mit der, allerdings sehr kleinen Abbildung einer damals modernen (?) Dampflokomotive (nachfolgend stark vergrößert wiedergegeben)



und der darunter stehenden Überschrift

[3] Gemeindearchiv Finnentrop, Bestand Amt Serkenrode A 1708

Sieg - Ruhr - Eisenbahn.

Einladung zur Aktienzeichnung.

Auf der Rückseite ist dann ein *Zeichenschein*, sozusagen das Bestellformular für Aktien. Davon hat aber niemand Gebrauch gemacht. Auf große Resonanz scheint das Schreiben nicht gestoßen zu sein. Vielleicht war die Verzinsung nicht attraktiv genug, sicher war aber in dieser Gegend auch nicht genug freies Kapital verfügbar. Eine Antwort ist in den Akten nicht überliefert und das nächste Schriftstück ist wieder ein Schreiben des Landrates an den Bürgermeister Kayser mehr als zwei Jahre später. Inzwischen liegen Kostenschätzungen vor, die die finanziellen Möglichkeiten der Bahngesellschaft überschreiten, von mindestens 10 Millionen Thalern ist die Rede, und den Befürwortern der Bahnstrecke für die Realisierung ihres Vorhabens einige Phantasie abverlangen. Wenn sich schon keine Geldgeber finden lassen, dann müssen die Kosten auf anderem Wege gesenkt werden. Die Grunderwerbskosten werden mit 15% der Gesamtsumme veranschlagt. Gerade in der Anfangsphase ist der Grunderwerb ein bedeutender Kostenfaktor und hier wird auch angesetzt:

Euer Wohlgeboren lasse ich in der Anlage 2 Reskripte des königlichen Regierungspräsidenten Herrn von Spankeren vom 26. v(origen) und 11. d(iesen) M(onats) mit einer Anlage des Ersteren unter dem Ersuchen zugehen, mich gefälligst davon in Kenntnis setzen zu wollen, ob und in welcher Weise den Anforderungen des Ministerial-Reskriptes vom 6. Juni c. (d.h. diesen Jahres) von Seiten der Gemeinden Ihres Amtsbezirkes zu entsprechen sein dürfte. – Da nicht alle Bürgermeistereien gleichen Vortheil aus der Sieg-Ruhr-Eisenbahn sich versprechen, diese Vortheile aber offenbar den Gemeinden der Bürgermeistereien Serkenrode, Schmallenberg, Fredeburg u(nd) Eslohe nicht entgehen werden, so darf ich vom Kreise schwerlich, mit umsomehr Recht aber von den betheiligten Gemeinden ein Opfer zur Förderung der projectirten Eisenbahn erwarten.

Es würde die Frage einfach dafür gehen, ob die Gemeinden bereit sein würden, die Grundentschädigung der durch Anlegung der Eisenbahn zu vergrabenden Bodenfläche auf der Länge von 2297 Ruthen, womit sie den Kreis Meschede berührt, vollständig oder bis zu welchem Theile zu tragen?

Da die in dem Reskripte des Herrn Regierungs-Präsidenten gedachte Conferenz bereits in einigen Tagen stattfinden wird, so wünsche ich noch von denselben über die gestellte Frage Auskunft zu erhalten, um demgemäß in der Conferenz mich erklären zu können, und darf ich daher mit eingehender Post Ihrer Ansicht darüber entgegen sehen.

Nach der soeben erhaltenen Benachrichtigung ist der fragliche Termin bereits am 20. d(iesen) Mon(ats) beraumt worden.

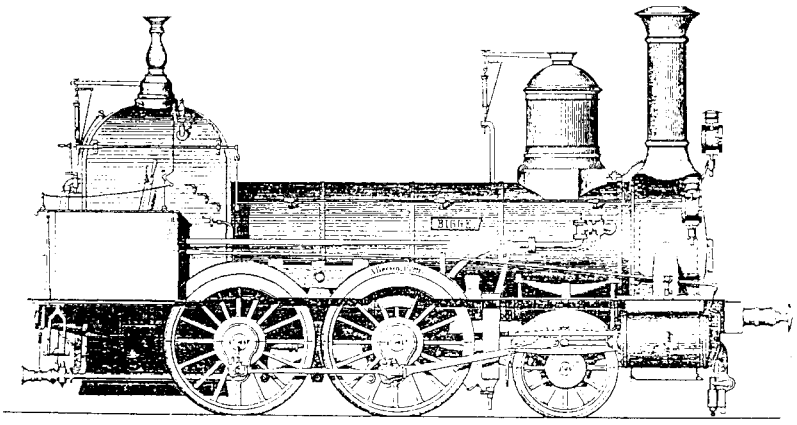
Meschede, 15. August 1855
Der Landrath
(Unterschrift:) [von] Devivere

Am Rand hält Amtmann Kayser noch am gleichen Tag seine Antwort fest:

Am 18/8 55 erwiedert daß die Eisenbahn Linie nur von wenigen Orten an der Gränze des Kreises der Einzelgemeinde Schönholth(ausen) berührt. Letztere außer 10 S(ilber)-g(roschen) pro Thaler für gew. Bedürfnisse noch 10 – 12 S(ilber)g(roschen) pro Thaler durch zwangsweise von Aufsichts wegen erfolgte Festsetzung für Wegebau u(nd) ohne dieses noch Anleihen zu g(e)dachtem Zwecke zu machen habe, die Einwohner vom Ackerbau lebend deren Besitz mit bedeutenden Prästationen (? = Leistungen) und Kapitalschulden belastet, ein fr(ei)w(illiger) Beitrag weder von der Gemeinde zu erzielen noch von Privaten zu gewärtigen sich, zumalen der Bezirk keine Gewerbetreibende mäßigen Umfangs zähle, auch Herr C(arl) von Bodelschwingh früher schon entschieden Actien u(nd) Beiträge verweigert

hat. Die Kreisstände dagegen zur Erbietung von einer entspr(echenden) Summe zu vermögen sein dürften, indem diese Anlage für alle im Kreise wohl gleich wichtige Bedeutung habe,

K(ayser).



Speziell von Borsig / Berlin für die Ruhr-Sieg-Strecke konstruierte Lokomotive

Nicht ganz ersichtlich ist, ob der Amtmann die Tragweite dessen, was da an der Grenze seines Amtsbezirkes geschehen soll, nicht richtig erkennt, oder ob er nur die Kosten abwälzen will. Anzunehmen ist, daß er die Bedeutung schon annähernd richtig einschätzt, die Auswirkungen aber vollkommen unterschätzt. Der Bau der Bahnstrecke betrifft einen Randbereich der Gemeinde Schönholthausen, bzw. des Amtes Serkenrode. Eine Verlagerung des Schwerpunktes von Wirtschaft und Bevölkerung innerhalb dieses Raumes können sich die Beteiligten nicht vorstellen, schon gar nicht in diesem landwirtschaftlich geprägten Gebiet. Andere Wirtschaftszweige, wie Bergbau und Eisengewerbe, sind zwar traditionell vorhanden, doch ihre Anfälligkeit gegen Konjunkturschwankungen läßt wenig Raum zu großen Erwartungen. Der örtliche Adel beteiligt sich nicht aktiv an den Planungen zum Bahnbau, denn er konzentriert seine wirtschaftlichen Aktivitäten überwiegend auf die Landwirtschaft. Generell kann man sagen, daß die Wirtschaft weitestgehend noch auf Selbstversorgung ausgerichtet ist und die Umorientierung auf ein großräumlicheres Marktgeschehen zu diesem Zeitpunkt unvorstellbar erscheint. Die Anregung von Amtmann Kayser, daß der Kreis sich finanziell engagieren solle, fällt auf keinen fruchtbaren Boden. Der Landrat teilt ihm am 29. August 1856 mit, daß der Kreis einen Beitrag von 25 Thalern mit Rücksicht auf die Wichtigkeit eines anderen Projektes, der geplanten Ruhr-Eisenbahn (obere Ruhrtalbahn) für angemessen halte (sie wird zwischen 1868 und 1873 verwirklicht und führt durch die Kreisstadt Meschede!). Richtig erkannt wird dagegen, daß eine Verknüpfung der bestehenden Verkehrswege mit dem neuen Verkehrsmittel erfolgen muß.

<u>Num(ero) 52</u>
Serkenrode am 16ten Januar 1856

Gesuch der Eingeseßenen von Lenhausen
u(nd) Fretterthalbewohner um
Errichtung eines Bahnhofes bei Anlegung
der Sieg Eisenbahn am Orte Lenhausen
betreffend

Schon früher namentlich bei Gelegenheit der Conferenz seitens der Königl. Eisenbahn Direction der betreffenden Grundbesitzern u(nd) dem Gemeinde Vorstande am 22/10 55 in Bamenol wurde von den Einwohnern Lenhausens in Gemeinschaft der Gemeindebe-

hörde und Euer Hochwohlgeboren der dringende Antrag erhoben, im oder in Nähe vom Orte Lenhausen einen Bahnhof oder mindestens eine Anhaltestelle herzurichten.

Das Gesuch ist protokollirt, jedoch in der Anlage in umfangreicher Art erinnert mir zur Befürwortung an Euer Hochwohlgeboren heute eingehändigt, mit der Bitte, da dem Vernehmen nach, die Eisenbahn Anlage bald in Angriff kommen dürfte, den Gegenstand der Beschleunigung dringend zu empfehlen. Indem ich mich daher beeile das quaest.(= betreffende) Gesuch hiermit zur bald hochgefälligen Befürwortung zu überreichen, kann ich den Inhalt deßelben nur als richtig bescheinigen und den dringendsten Wunsch hegen, den Anforderungen der Bittsteller zu willfahren.

Der Umstand daß Lenhausen, als bedeutender Ort über 500 Seelen bevölkert, gewerbliche Anlagen zählt und nun Handels Verkehr von ziemlicher Bedeutung führt, die Stelle bildet, wo Paßagiere und Ladungen für die Eisenbahn von der Regierungs Stadt Arnsberg aus, wie von der Wenne straße im Fretterthale entlang, sich auf dem kürzesten und bequemsten Wege anschließen können, berechtigt zu den Hoffnungen, daß die hochlöbliche Eisenbahn Direction den Wünschen der Einwohner von Lenhausen u(nd) des Fretterthales die Geneigtheit nicht versagen, den Gegenstand der weiteren Prüfung und Entschließung zu huldigen, die Gewogenheit haben wird, zumalen wenn anzunehmen sein dürfte, daß in Rönkhausen ¼ Meile von Lenhausen ein Anhalts Punct nicht gewählt u(nd) eingerichtet werden wird.

Indem ich schließlich die Bitte wiederhole dem Gesuch Euer Hochwohlgeboren dringende Befürwortung nicht zu versagen, erlaube ich mir zu bemerken: daß die Anlage einer Polizei Straße von Lenhausen aufwärts *des Fretterthales auch in der Richtung nach dem Kirchspielsorte Schönholthausen zu, bereits in Angriff genommen ist, wodurch also daß Fretter- resp(ektive) Marpe- Salwei Thal aufgeschlossen sich der Verkehr sich künftig auf Lenhausen sehr frequent äußern dürfte.*

Der Bürgermeister
FK(ayser)

Seit der erwähnten *Conferenz* haben die Beteiligten im Amt Serkenrode verhältnismäßig viel Zeit bis zur Abfassung ihres Gesuches verstreichen lassen, ein Vierteljahr. Den Termin für eine Begehung der Trasse im Bereich der Gemeinde Schönholthausen setzt die *Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld* für den 22. Oktober an, Amtmann Kayser erhält die Einladung dazu aber erst am 21. Oktober:

Von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld ist zur gemeinschaftlichen Begehung der für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn projektierten Linie im diesseitigen Kreise Termin auf den 22ten dieses Monats Morgens 9 Uhr zu Bamenohl anberaumt.

Indem ich Sie hiervon benachrichtige, beauftrage ich Sie zugleich, sich nicht nur selbst zu diesem Termin einzufinden, sondern dazu auch die Vorsteher der durch die projectirte Linie berührt werdenden Gemeinden so wie die Besitzer der ebenfalls davon berührt werdenden Grundstücke einzuladen und für deren pünktliches Erscheinen Sorge zu tragen

Meschede, den 17. October 1855
Der Landrath
(Unterschrift)

Dienstwege sind lang – und verschlungen scheinen sie auch noch zu sein. Anders ist nicht zu erklären, daß ein erst am 18. Oktober vom Landrat abgeschicktes Schreiben schon am 20. beim Amtmann eingeht, in dem er auf seine Verfügung vom Vortag – die noch nicht eingetroffen ist - verweist und bittet, *dieselbe sofort in den durch seine Linie berührt werdenden Ortschaften auf ortsübliche Art publiciren zu lassen*. Scheinbar ist das Vertrauen des Landrates in die Leistungsfähigkeit der örtlichen Verwaltung nur begrenzt, denn mißtrauisch fordert er *eben in jenem Termine das mit der desfallsigen Bescheinigung versehene Exemplar der Bekanntmachung vorzulegen.*
So viel zur Fortbewegungsgeschwindigkeit des Amtsschimmels!

Die große Zahl der Beschäftigten beim Eisenbahnbau bereitet den Amtmann Sorgen. Sie müssen nämlich auch bürokratisch bewältigt werden. Wie das gehen soll, wenn sich jeder beim Amt an- und abzumelden hat, das kann er sich beim besten Willen nicht vorstellen.

Eine Merkwürdigkeit am Rande: das Lager der beim Eisenbahnbau Beschäftigten wird beim heutigen Altfinnentrop aufgebaut, also im Kreis Olpe, Schmiede und Kantine befinden sich dort, wo heute der *Gasthof zum Lindenbaum* steht, die Baustelle selbst aber liegt überwiegend in der Gemeinde Schönholthausen, damals Kreis Meschede. So teilt der Amtmann seine Bedenken dem Landrat in einem vierseitigen Schreiben mit, nicht ohne auch ein bißchen auf seinen Geldbeutel zu schielen.

Num(ero) 1152
Serkenrode den 2ten October 1856

Polizeiliche Controlle bei dem Bau der Ruhr-
Sieg-Eisenbahn im Amts Bezirke Serkenrode
betreffend

Nach der anliegenden mit der verehrlichen marg(inal) Verfügung vom 25 pr(esentes = diesen Monats) gemachten Mittheilung der Königl. Eisenbahn Direction zu Münster über daß Beginnen der Bauausführung der Ruhr Sieg Eisenbahn wird der hiesige Bezirk an der (unleserlich) äußersten Grenze im Lennethale aufwärts der Fluren Rönkhausen Lenhausen Frielentrop Habbecke Ohl und Bamenohl über eine Meile Entfernung, vom Sitze der unterzeichneten Polizeibehörde in einer Länge von p. p. 4000 Ruthen berührt.

Der Bezirk hat bekanntlich 13 – 14 Stunden in seinem Umfange und der Unterzeichnete, keine Vertretung ist in letzterer Beziehung würde es daher – wenn man den Arbeitern an der Eisenbahn es zumuthen wollte meilenweit die häufig vorkommenden An u(nd) Abmeldungen derselben bei der Polizei Behörde hier zu bestätigen – nicht selten zutreffen, wegen den vielen auswärtigen Geschäften mich nicht anzutreffen ohne dabei der damit be...derten (unleserlich) Correspondenzen (?) der Eisenbahn Beamten zu gedenken. Die Stellvertretung der Polizei Beamten in ländlichen Bezirken ist – da es in der Regel auch an minder qualifizierten Leuten fehlt notorisch bekannt, eine solche, welche man die Sicherheitspolizei einmahl ausschließlich anvertrauen am wenigsten aber bei dergleichen Ehren Aemter zumuthen kann, sich ständig im Bureau aufzuhalten.

Die Mehr Arbeit für den Unterzeichneten rein in den Intereßen der Eisenbahn Direction mit Rücksicht auf die Entfernung und Länge der Baulinie hat nun Ausdehnung, welche nun täglich den Polizei Beamten beschäftigt und wenn ich gern zu dergleichen allgemein nützlichen Anlagen ein Opfer bringen mag, so ist es mit dem besten Willen nicht möglich, diese Zugabe ohne Bestellung einer besonderen Vertretung auszurichten zumalen anerkannt die gewöhnlichen Dienstleistungen

In der Voraussetzung daß Euer Hochwohlgebohren die Gründe für den vorliegenden Antrag der hochgeneigtesten (unleserlich) Regierung empfehlen dürften zeichnet mit Hochachtung und Ehrfurcht

Kayser Amtmann.

Inzwischen erhält die Bahngesellschaft am 13. Oktober 1856 die Konzession zum Bau der Strecke, wodurch deren Verwirklichung konkrete Züge annimmt. Der eigentliche Bahnbau kommt in den Akten nur am Rande vor. Manches ist nur indirekt zu erfassen, so scheinen die Markierungen der Vermesser von der Bevölkerung nicht respektiert worden zu sein, denn der Abteilungsbaumeister Korn interveniert beim Landrat und der wird auf seine Weise aktiv, d.h. er schickt dem Amtmann eine Abschrift mit der Aufforderung zum Handeln:

Die nahe bevorstehende Inangriffnahme des Baues der Ruhr Sieg Eisenbahn auf verschiedenen Punkten der Bahnstrecke von Lenhausen bis Altenhundem macht die genaue Absteckung der Bahnlinie innerhalb dieser Strecke nothwendig. Es sind zu diesem Behufe in

verschiedenen Stellen bereits Absteckungen und Nivellements ausgeführt und diese durch Pfähle markiert. In letzterer Zeit ist es nicht selten vorgekommen, daß namentlich beim Bebauen der Aecker die neugesetzten Markirpfähle, die bei den Vorarbeiten gesetzten Pfähle und Fixpunkte waren fast sämtlich beseitigt – ausgerissen, versetzt oder beschädigt sind.

Ew.(=Euer) Hochwohlgeboren erlaube ich mir daher ergebenst zu bitten, die von königlicher Regierung unterm 11.Juni 1857 (: Amtsbl. N 25 J.383 de 1857 :) erlassene Verordnung auf eine Ihnen geeignet erscheinende Weise zur Kenntnis derjenigen Eingesessenen des Kreises Meschede bringen zu wollen, deren Grundstücke von der Bahnlinie berührt werden, und die Ueberreichung der Befolgung der gedachten Verordnung dem betreffenden Polizeibeamten zur Pflicht zu machen

Plettenberg, den 16. März 1859
Der Abtheilungs-Baumeister

An den königlichen Landrath
Herrn Freiherrn von Devivere
Hochwohlgeboren
zu
Meschede *Abschrift*

Der Amtmann reagiert mit einer entsprechenden Bekanntmachung am 26. März 1859. Ganz unverständlich erscheint die Reaktion der Bevölkerung nicht, wenn man bedenkt, welche Flächen durch den Bahnbau in Anspruch genommen werden sollen. Eine überschlägige Berechnung der Regierung in Arnsberg von 1855 führt für die Gemeinde Schönholthausen auf:

Gärten	*3 ¾ Morgen*
Ackerland	*65 Morgen*
Wiesen	*12 Morgen*
Hütung	*18 ¾ Morgen*
Holzung	*41 ¾ Morgen*

(1 preußischer Morgen entspricht 2553,26 m²)

Bezüglich der durch die Überwachung der Bauarbeiter entstandenen erhöhten Verwaltungskosten läßt der Amtmann Kayser nicht locker und hat schließlich Erfolg. Am 14. September 1859 läßt ihm die *Königliche Eisenbahn Direction zu Elberfeld* mitteilen, daß er vom 1. Oktober des Jahres bis auf weiteres monatlich 16 Rth. pro Monat erhalte. Ab dem 1. Mai 1860 gibt es dann nur noch 10 Rth.

Das liebe Geld! Daran scheint es den Bahnbauern zwischendurch auch immer mal gefehlt zu haben. Man kennt das ja von heutigen Bahnprojekten. Zur Finanzierung dienen damals wie heute Anleihen, die unter den entsprechenden Fachleuten als „Obligationen“ bezeichnet werden und wurden. Da deren Absatz trotz staatlicher Garantie immer mal wieder stockt, setzt sich die Obrigkeit vom Oberpräsidenten bis zum Landrat in Schreiben an den Amtmann dafür ein, daß neben vermögenden Privatleuten auch die Vorstände der Armen- und der Schulkassen ihre Kapitalreserven in solche „Prioritäts-Obligationen“ anlegen sollen. Über den Erfolg schweigen die Akten. Die starke Zurückhaltung bei Investitionen sind auch zurückzuführen auf die Ereignisse in der Lombardei, wo die Truppen Garibaldis und die mit ihnen verbündeten französischen Truppen gegen Österreich-Ungarn Krieg führen um die politische Vereinigung Italiens. Die wegen einer möglichen Ausweitung des Konfliktes ausgelöste Mobilisierung Preußens bildet den Hintergrund für den Bericht Franz-Adam Kaysers über seine Erlebnisse als „Soldat wider Willen“ (vgl. An Bigge, Lenne und Fretter H. 11, Juni 2000, S. 52 ff.)

Der Grunderwerb und die damit verbundenen Probleme spiegeln sich kaum in den Akten des Amtes. Es gibt lediglich eine Bekanntmachung mit der Liste der Wertgutachter und ein fast 7 Seiten umfassendes Schreiben des Amtmannes Kayser, aus dem hervorgeht, daß der Ei-

senbahnbau für den Freiherrn Carl von Bodelschwingh Plettenberg von Haus Bamenohl Probleme bei der Bewässerung der Wiesen und Weiden in der Lenneniederung zwischen Bamenohl und Borghausen verursacht.

Num.1444
Serkenrode den 8ten October 1860
Betrifft die Beschwerde des Freiherrn Carl von Bodelschwing Plettenberg zu Haus Bamenol wegen, von der Sieg Ruhr Eisenbahn Direction verweigerten Anlegung zweier Durchlässe zur Bewässerung der Weiden = Wiesen betreffend

In Folge des durch marg.(inal-) Verfügung vom 3 dieses (Monats) dem Unterzeichneten gewordenen verehrlichen Auftrages verfügte ich mich heute an Ort und Stelle um den Inhalt der anliegenden zurückfolgenden Beschwerde des H.(errn) von Bodelschwingh Plettenberg zu prüfen. Nachdem von der Oertlichkeit sowohl in Beziehung der früheren wie jetzigen Zustände Kenntnis gewonnen, der anwesende Beschwerdeführer die gepflogenen Unterhandlungen vorlegte auch hiervon Einsicht genommen endlich die spr (= separat?) anliegende Zeichnung welche nach Versicherung des p (=erwähnten) v(on) Bodelschwingh genau mit den Vermessungen und Zeichnungen über die Bahn Anlage übereinstimmen soll; glaube ich amtlich verbürgen zu müssen, daß die Ansprüche des mehrged.(?) Grundbesitzers nicht alleine für völlig gerechtfertigt zu erachten sondern auch nach meinem Dafürhalten hier der Billigkeit entsprechen. Die nicht unbedeutende Fläche des p Bodelschwingh von p prt 66 Morgen Weide u(nd) resp(ektive) Wiese an der Lenne gelegen, konnte seither nur von dem Bache Repe bewässert werden. Die vorhandenen älteren aber auch in brauchbarem Zustande befindlichen Stauwerke den Beflößungsgraben unterhalb derselben, hier zunächst leben. Diese zeigen, daß die Fläche, welche die Eisenbahn Anlage, durchschneidet und wozu man Durchlässe verlangt durch die Repe Bach wirklich vor längerer Zeit wenn auch nur theilweise bewässert ... zuvor nach der natürlichen Lage mit Rücksicht auf den weiteren Zufluß, ohne irgend eine Beförderung nach allen Richtungen hin. Es ist außer allem Zweifel und nach Versicherung älterer zuverlässiger Bewohner bekannt, daß eine Bewässerung der durch die Eisenbahn in der ganzen Länge durchschnittenen Fläche rechts wie links der p p Lenne zu nach vom Wasserzufluß ... Eisenbahn Anlage gleich zeitig in Betrieb gestellte Umbau der Fläche für eine bessere Bewässerung, nicht zu neuen Anlagen zu zählen ist. Der Umstand daß die Eisenbahn Anlage die zu bewässernde ganze Fläche theilt u(nd) nun begrenzt u(nd) daß nicht zureichende Wasser nunmehr durch Kunstbau möglichst vertheilt und verwendet werden muß, kann die Nothwendigkeith der Anlage u(nd) die Verpflichtung Seitens der Direction dazu nur verstärken.

Der von H(errn) von Bodelschwingh Pl(ettenberg) save Ratif(ikation) (?) abgeschloßene Vertrag beanspruchte nur einen Durchlaß in Station 91,6 ... fordert daß Gutachten der Techniker mindestens zwei derselben u(nd) zwar in Station 91 u(nd) 76 der anliegenden Zeichnung, wodurch Bodelschwingh sich gemüßigt sieht nach Abschluß des Vertrages den Abtheilungs Baumeister Korn mit der Bitte zu behelligen, den zweiten zur Bewässerung der nord westlich liegenden Fläche unabweisbar nothwendigen 2 Fuß lichte Weite enthaltenden Durchlaß auf seine eigenen Kosten anlegen zu lassen.

Der Vertrag wird indeßen Seitens der Eisenb(ahn) Direction nicht genehmigt dadurch selbstredend das Zugeständnis nur einen Durchlaß zu sichern, ... , daß Verhältnis des Grundeigenthümers zur Eisenb(ahn) Direction, da sie begünstigt

*...*und so geht es weiter, sechseinhalb Seiten lang, oft wegen Streichungen und Einfügungen nur schwer zu entziffern und in einem gedrechselten Deutsch, daß es kaum mehr zu verstehen ist. Das Problem liegt wohl darin, daß in dem zwischen Eisenbahn-Direction und dem Herrn von Bodelschwingh Plettenberg geschlossenen Vertrag nur von einem Bewässerungsdurchlaß die Rede ist, nun aber Techniker herausgefunden haben, daß zwei Durchlässe notwendig sind. Nachzuvollziehen ist das Ganze ohnehin kaum, weil die angegebene Zeichnung mit der Reinschrift verschickt wurde. Das Ergebnis? Man scheint sich nicht einig

geworden zu sein, denn noch Jahre später läuft ein diesbezüglicher Schriftwechsel über den Amtmann, von der gleichen schwer lesbaren Art und mit vielen Flurnummern und Abkürzungen.

Gebaut wird die Strecke zunächst eingleisig, Tunnel und Brücken sind allerdings für den zweigleisigen Betrieb ausgelegt. Über den eigentlichen Bahnbau sind die Akten, wie gesagt, sehr schweigsam. Eine Ausnahme bildet der Bau der Lennebrücke bei Lenhausen. Im September 1860 bittet der Sections-Baumeister Küll um die Genehmigung auch sonntags auf der Baustelle arbeiten lassen zu dürfen. Er begründet das mit der fortgeschrittenen Jahreszeit, und der Notwendigkeit, die Gewölbe noch vor Eintritt des Frostes schließen zu müssen. Das erste Schreiben des Sections-Baumeisters, dem eine mündliche Anfrage vorangegangen sein muß, datiert vom 13.September. Noch am gleichen Tag setzt der Amtmann seinen Eingangsvermerk darauf! Moderne Kommunikationselektronik ist da auch nicht schneller. Das hilft dem Baumeister leider nicht, er schickt dem Amtmann zwei Tage später ein weiteres Schreiben, in dem er seinen Standpunkt mit Gesetzen und Paragraphen untermauert, in der Hoffnung, das sei die Sprache, die ein Verwaltungsbeamter versteht. Er bekommt auch seine Antwort noch am gleichen Tag. Hier die Fassung, die der Amtmann an den Rand des zweiten Schreibens notiert hat:

Antwort
Bei der mittelst Expressen am 14 dieses (Monats) *übergeben(e) Requisition von demselben Tage standen hier Termine an, u(nd) folgenden Tages gestern wo Euer Wohlgeboren der Erledigung der obigen Requisition bei Gelegenheit der Leitung d(er) Verhandlungen in der Gemeinderaths Sitzung loco (=im Orte) Schönholthausen anregen konnten, ließen solches die Vorlagen ebenwenig zu.*
Da nun heute am Sonntage anhaltender Regen eingetreten so wird dadurch die erforderliche Zeit gewonnen sein, Euer Wohlgeboren Wünschen willfahrend zeitig vor dem nächsten Sonntage ohne Nachtheil für den Brückenbau die Entscheidung zu ge...(?).
Wenn Euer Wohlgeb(oren) in dem geehrten (Schreiben) vom 15 dieses (Monats) beliebten den Unterzeichneten auf den § 23 der Verordnung vom 20/12 46 aufmerksam zu machen, so wird es mir vergönnt sein, auf den Inhalt dort § 25 a Verordnung hinzudeuten, wodurch meiner Ansicht einigen Schutz zu zollen sein dürfte. Unter dem Ausdruck Polizei Behörde ist wohl nicht immer die Orts Polizei Instanz gemeint. Die desfalsige höhere Entscheidung soll Euer W(ohlgeboren) indeßen sobald solche hier eingetroffen sofort zugehen.
Serken(rode) 16/9 60

Ein fleißiger Mann, dieser Amtmann, der sogar am heiligen Sonntag noch im Dienst ist, weil er sonst keine Zeit dazu findet. Leider nur hilft das Verwaltungskauderwelsch mit den vielen Bücklingen dem Sections-Baumeister Küll, der ebenfalls an diesem Tag mit seinen Leuten tätig werden will oder muß, damit ihm nicht ein Frosteinbruch seine Arbeit zunichte macht, überhaupt nicht. Er soll warten! Aber er ist Praktiker und weiß sich zu helfen, davon zeugt das nächste in den Akten enthaltene Schreiben:

An
Herrn Amtmann Kayser
zu
Serkenrode

Bis heute ist mir auf meine Anträge, auf der hiesigen Brücken-Baustelle während der Sonntage arbeiten zu dürfen, eine Zusage oder sonst eine Resolution noch nicht zugegangen. Bei der Dringlichkeit der Arbeiten habe ich indeß keinen Anstand genommen, schon heute auf der genannten Baustelle arbeiten zu lassen und ersuche ich Ew. (=Euer) Wohlgeboren, jede Beschwerde oder Anzeige, welche hierüber auf dem dortigen Polizei-Büreau einlaufen sollte, lediglich mir zur Last zu legen.
Lenhausen den 23. September 1860.

Der Sections Baumeister
(Unterschrift:) Küll

Der Amtmann notiert das Eingangsdatum: *25/9 60*. Genau am Tag vorher erhielt er Antwort aus Meschede.

Auf den Bericht vom 16 d(e)s M(ona)ts dessen beiden Anlagen hierbei zurückerfolgen, erwiedere ich Ihnen, daß ich die von dem Sections-Baumeister Küll in dem an Sie gerichteten Schreiben vom 13 & 15 d(e)s M(ona)ts hervorgehobenen Umstände nicht derartig sind, um auf Grund des § 23 des Gesetzes vom 21. Dezember 1846 das Arbeiten an der Eisenbaubrücke (!) an Sonn- und Festtagen zu gestatten.
Sie wollen den p (= erwähnten) Küll hiernach bescheiden.
Meschede, den 19 September 1860
Der Landrath
(Unterschrift:) Devivere

Zufrieden setzt der Amtmann darunter:

Abschrift an den Herrn Baumeister Küll in Lenhausen zur gefälligen Kenntnißnahme und Beachtung
Serkenrode d(en) 27/9 60
Der Amtmann

Ob oder wie die Meinungsverschiedenheiten beim Brückenbau weiter ausgetragen werden, ist den Akten nicht zu entnehmen. Der Sections-Baumeister Küll und seine Leute haben jedenfalls ganze Arbeit geleistet. Die Brücke muß erst 140 Jahre später grundlegend saniert werden und kann dann noch viele Jahre ihren Zweck erfüllen.

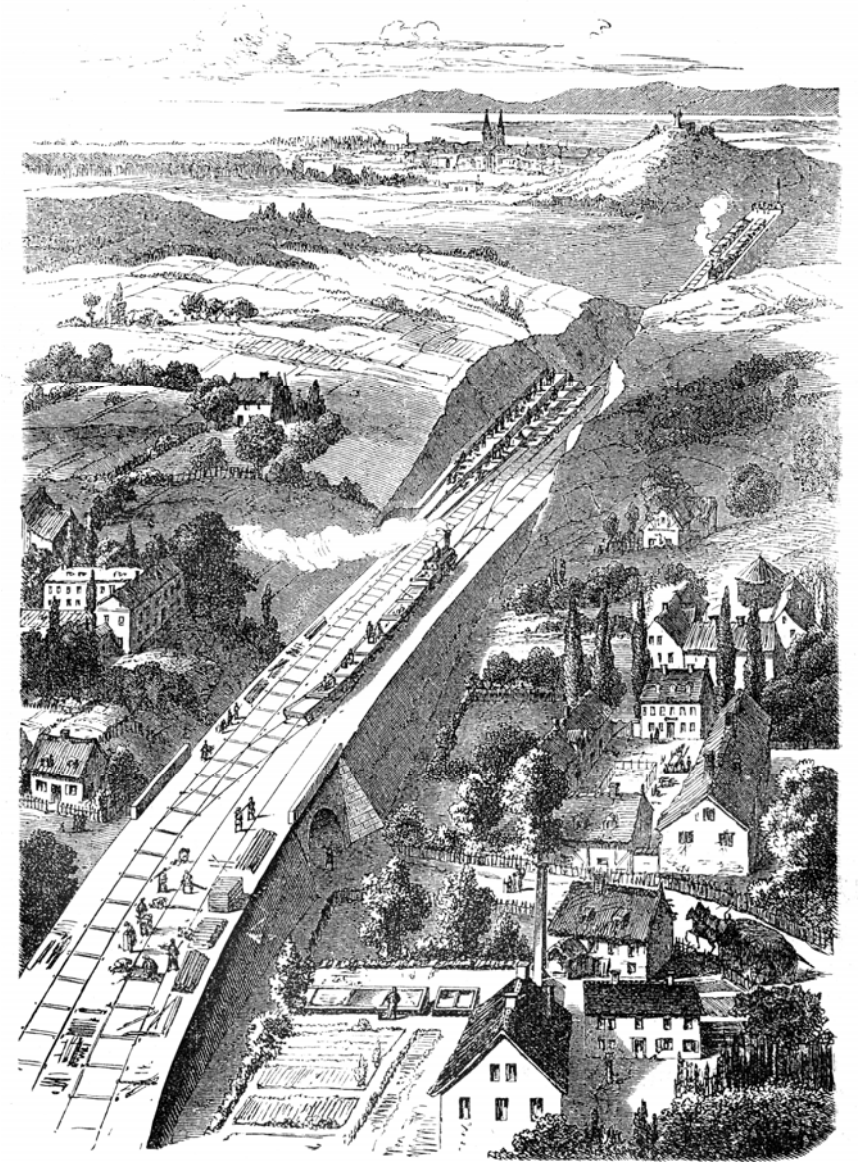
Daß hier Hunderte, wenn nicht gar über tausend Menschen schufteten, Dämme aufschütteten, Einschnitte gruben, Brücken bauten, stellenweise gar das Bett der Lenne verlegen, also die ganze Gegend umkrempeln, das findet sich allenfalls als rot eingezeichnete Nachträge in Katasterkarten. Die auszuführenden Arbeiten und die Materiallieferungen werden, verteilt auf viele Einzellose, öffentlich ausgeschrieben. In den zeitgenössischen Tageszeitungen dürften die Anzeigen noch zu finden sein. Die Unternehmer, die einen solchen Auftrag übernehmen, bringen ihre Arbeitskräfte mit oder werben sie an Ort und Stelle an. Für die Verwaltungstätigkeit des Amtmanns gibt das wenig her. In den Akten finden sich allenfalls magere Zeilen in den monatlich fälligen Berichten an den Landrat, die den mißverständlichen Titel „Zeitungsberichte“ tragen[4].

Zeitungsbericht pro Apr(il) & May 1860
...
am 4/5 wurden zwei Arbeiter bei Lenh(ausen) beim Felsensp(rengen) verletzt wovon der eine Wlm.(=Wilhelm?) Adler am 5 g.(weiter unleserlich = gestorben?)

Im Zeitungsbericht für Dezember 1860 und Januar 1861 berichtet der Amtmann unter der Überschrift Witterung über hohe Schneefälle und daß die Postverbindung nur unter Lebensgefahr aufrecht erhalten werden konnte. *Auf den Gesundheitszustand wirkte die strenge Kälte sehr nachtheilig, ebenso auf die Fortsetzung der Eisenbahn u(nd) Wege Anlagen.*

Im verhältnismäßig ausführlichen Bericht für Februar und März 1861 wird der Bau der Eisenbahn unter der Sparte *14. Oeffentliche Bauten* mit keinem Wort erwähnt, dagegen über die Straßenbauten am Lenscheid und die Wegebauten Fehrenbracht – Oedingen, Ramscheid - Serkenrode und Schliprüthen – Obersalwey.

[4] Gemeindearchiv Finnentrop, Bestand Amt Serkenrode A 1861



Eisenbahndurchstich und Damm im Bau begriffen. (Aus: Das Neue Buch der Erfindungen, Gewerbe und Industrien. 6. Aufl. Leipzig u. Berlin 1872. Bd. 1 S. 317) Ähnlich wie hier dargestellt, wird der Trassenbau auch im Sauerland durchgeführt worden sein.

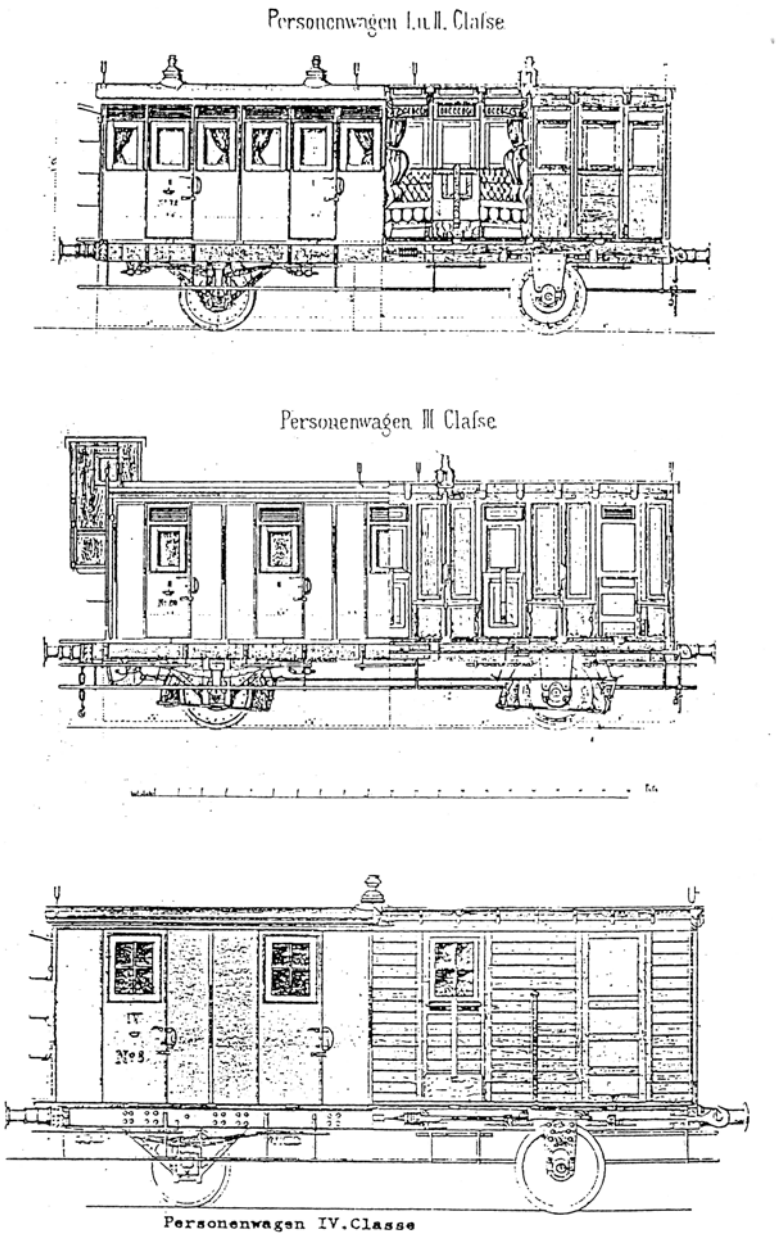
Im Verwaltungsbericht für 1859 erwähnt der Amtmann den Umbau der Straße am Lenscheid *...wodurch den Ortschaften Rönkhausen u(nd) Freiheit Hagen große Vortheile wie auch die in Aussicht gestellte Haltestelle der Sieg Ruhr Eisenbahn in Rönkhausen einzig und allein geführt werden konnte.*

Der Plan für eine Haltestelle in Rönkhausen scheitert zunächst an den Kosten für eine Brücke über die Lenne. 1863 scheint deren Bau unmittelbar bevor zu stehen, jedenfalls liegt ein Schreiben von einem A. Schulte aus Siegen an den Amtmann Kayser vom 11. Juli 1863 vor. Dazu ist es dann nicht gekommen. Über die Probleme berichtet ein Artikel aus dem Sauerländischen Volksblatt vom 17. Mai 1876 und scheinbar noch öfter. Denn die Königliche Eisenbahn-Direction schreibt dem Amtmann am 1. Februar 1884:

Auf das gefällige Schreiben vom 27. v(origen) M(ona)ts erwidern wir ergebenst, daß wir keine Veranlassung haben, wegen des in No. 7 des Sauerländischen Volksblattes erschienenen Artikels erneute Feststellungen eintreten zu lassen, um so weniger als die Ange-

legenheit der Herstellung einer Haltestelle zu Rönkhausen dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorliegt.

Es geschieht dann aber doch wohl etwas. „Wagenladungsverkehr“ besteht schon 1887, wann er aufgenommen wurde ließ sich bisher nicht feststellen[5]. Bis zum Bau der Brücke zum Bahngelände 1895 ist dieses nur bei günstigem Wasserstand durch eine Furt zu erreichen. Ab 1898 wird auch Stückgut und ab 15. Januar 1902 Eilstückgut versandt, endlich am 1. November 1908 wird der Personenverkehr aufgenommen.



Für Diskussionen sorgt die Dacheindeckung. Sehr weit verbreitet ist zu dieser Zeit noch das Strohdach, obwohl es einige Jahre vorher verboten worden ist. Durch Funkenflug aus den

[5] Gemeindearchiv Finnentrop, Bestand Amt Serkenrode A 1008

Schornsteinen der Lokomotiven droht Gefahr für Leben und Besitz der Anrainer. Daher erklärt sich die Bahngesellschaft bereit, für eine feuersicherere Dacheindeckung in einem Geländestreifen entlang der Trasse zu zahlen. Nun geht der Streit darum, ob ein Haus noch darin liegt oder nicht mehr. Wie das so ist, am Anfang hat es keiner eilig, dafür drängt es nachher umso mehr. Ohne eigene Kosten ein neues, nicht so pflegeaufwendiges Dach zu bekommen, an einem Strohdach wurde üblicherweise jährlich ein achtel ausgetauscht, das ist auch ein Argument, das eine Beschwerde lohnt.

Abschrift
Allgemeine Bestimmungen zum Schutze gegen Feuersgefahr
(mit rotem Stift eingefügt:) *mitgetheilt von Korn* (das war der örtlich zuständige Abteilungsbaumeister der Bahngesellschaft)
I In Betreff derjenigen Gebäude welche erst nach dem Bau der Eisenbahn in deren Nähe erbaut, sowie in Betreff derjenigen leicht entzündbaren Gegenstände (zum B. Getraidehaufen pp) welche auf freiem Felde in der Nähe der Bahn gelagert werden.

1. Circularrescript der Königlichen Ministerien des Innern u(nd) der Finanzen vom 4. Dezember 1847 an sämtliche Königl(iche) Regierungen sowie an das Königl(iche) Polizei Präsidium in Berlin (vgl. Amtsblatt 1859 S.387)

Im Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Arnsberg vom 20. Juli wird bekannt gemacht, daß das 1854 für die Bergisch- Märkische Eisenbahn erlassene und 1858 ergänzte Bahn-Polizei-Reglement auch für die Strecke Altena-Siegen der Ruhr-Sieg-Bahn in Kraft gesetzt sei. (S.246) Damit sind die rechtlichen Grundlagen für den Betrieb der Bahn gegeben.

Dann gibt es noch einmal richtig Arbeit: Im Juli 1861 fordert die Regierung über den Landrat die Amtmänner auf, bis zur demnächst geplanten *Revision der dem Betriebe noch nicht übergebenen Strecke der Ruhr Sieg Bahn ... etwaige Ansprüche und Anträge* so vorzubereiten, *daß sie spätestens im Revisions Termin gehörig begründet und geordnet zum Vortrage gelangen können.* In seinem Schreiben erwähnt der Landrat in diesem Zusammenhang ausdrücklich *Anforderungen in Beziehung auf Wege, Triften, Einfriedungen, Bewässerungs oder Vorfluth Anlagen pp (=usw.) um die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile ihrer Grundstücke gesichert zu sehen* und gibt dem Amtmann 10 Tage Zeit für die Übersendung einer Aufstellung. Die angesetzte Revision der Strecke Altena – Siegen findet dann am 22. Juli 1861 statt. Die königliche Regierung zu Arnsberg ist vertreten durch den Geheimen Regierungsrath Prange und den Regierungsrath Dr. Ziegert.

Bereits vorher liegen einige Beschwerden vor:

Johann Reuter, Neubrücke, verlangt neben einem feuersichereren Dach eine Entschädigung für die Höherlegung des Weges vor seinem Haus. Wegen des an dieser Stelle vier Meter hoch aufgeschütteten Bahndammes mußte auch die Straße auf dieses Niveau angehoben werden, weil sich hier die durch eine Schranke abgesicherte Abzweigung ins Biggetal befindet. So kommt das Haus regelrecht in einem Loch zu liegen.

Für den Landrat fertigt der Amtmann einen Bericht über die Bereisung, dessen Lesbarkeit nicht nur durch Besonderheiten der Handschrift und der Rechtschreibung leidet, sondern auch durch den äußerst sparsamen Gebrauch von Satzzeichen:

Prüfung der Beschwerden seitens der Polizei Behörden
über Nachtheile welche einzelnen Haus und Grundbesitzern
im Amte Serkenrode durch die Anlage der Ruhr Sieg Eisenbahn
zugeführt sind.
betreffend

Obwohl die seitwärts bezeichneten theilweise erst am Tage der allgemeinen Revision zur Sprache gebrachten Gesuche, durch die Commißarie der Königl(ichen) hochlöblichen Regie-

rung an Ort und Stelle geprüft und deren Entscheidung mündlich entgegen genommen, so halte ich mich dennoch verpflichtet, in Folge der verehrlichen am 15 dieses (Monats) hier eingetroffenen Verfügung vom 11 ejusdem (= des gleichen Monats) folgendes zu berichten:

Die Bereisung der Strecke fand vom Grenz Orte Rönkhausen ab statt und es brachten

1tens Gutsbesitzer Johann Spielmann daselbst die Beschwerde vor, daß ein Durchlaß unzweckmäßig ausgeführt, daß Waßer, seiner Wiese Schaden drohe und die Ueberfahrt u(nd) Trift durch daß alte Lennebett erschwert sey. Resolviert wurde, daß die zweckmäßige Abänderung des Durchleitens bereits verfügt, sogar vollzogen sey u(nd) die Direction dafür aufkommen müßte, sofern die Anlage in der Ausd...(unleserlich) sich nicht bewähre. Die Erschwerung der Trift u(nd) Ueberfahrt durch das alte Lennebett, sey dagegen durch Vertrag bei Erwerb der Fläche berücksichtigt u(nd) entschädigt. Beide Fälle wurden daher als erledigt betrachtet.

2tens In Lenhausen beanspruchten von der Brücke aufwärts der Lenne

a Joseph Klein
b Caspar Rabe
c Franz Schröder
d Peter Baumeister
e Heinrich Klein
f Franz Baumhoff

neue Bedachungen ihrer zu nahe belegenen Strohdächer, hierüber übergebe ich anliegend die einzelnen hierseits beantworteten Eingaben, bezugnehmend auf die darin einderschriebenen Gutachten u(nd) Resultate. Die von Abraham Franke daselbst in Anspruch genommene Entschädigung wegen Beschattung seiner Obstbäume und Garten Gewächse wurde allseitig für unbegründet erachtet.

3tens Zu Habbecke brachten der Landwirth

a Daniel Wiethoff die mündliche Beschwerde von 21ten: vor: daß seine Wiese durch unzweckmäßige Anlage eines Abzuggsgrabens versumpft theilweise unter Wasser stehe, die Garten Mauer zu erhöhen, weil die Direction die angränzende Fläche als Steingrube benutzt, steil gemacht, ihm dadurch Gefahr drohete.

Der erste Punkt wurde am 22 ejusdem (= des gleichen Monats) durch die mündliche Versicherung des Sections Baumeisters Küll in Lenhausen dahin erledigt, daß Abhülfe sofort verfügt werden sollte, die letztgedachte Beschwerde aber für unerheblich nicht begründet erachtet, und zwar auch von Euer Hochwohlgeboren und sämmtlichen Beamten. Die desfalsige schriftliche Eingabe welche nur später an der Haltestelle Neubrücken überreicht wurde, ist zur Regelung des Versprechens dem p (= erwähnten) H(errn) Küll zugefertigt; sonach diese Beschwerde erledigt.

b. Daniel Wiethoff mit 3 Consorten beschweren sich am 21 dieses (Monats während) unserer Bereisung mündlich und übergeben am 22 ejusdem (= des gleichen Monats an der Station Neubrücken die anliegende Beschwerde, wonach die Unterfahrt und Trift zur Benutzung ihrer Wiesen unzweckmäßig u(nd) in unzureichender Höhe angelegt mit Wasser angefüllt sey. Bei der Besichtigung versichern die Baumeister Korn & Küll daß das Wasser durch einen noch in der Ausführung befangenen Graben vollständig beseitigt, die vorhandene Höhe von 10 Fuß aber bei der ersten Anmeldung loco (= am Orte) Bamenohl, als genügend Seitens der Beschwerdeführer anerkannt worden sey, welches letztere bestreiten, und nur die Breite von 10 Fuß anerkennen. Es wurde schließlich resolviert rücksichtlich der beklagten geringen Höhe die gegenseitigen Widersprüche zu prüfen.

c, Der Landwirth Theodor Lennemann zu Habbecke übergab an der Neubrücke nach dem die Besichtigung in Habbecke geschehen eine Vorstellung an die Direction, zu meinen Händen, wonach durch die vorerwähnte Unterfahrt er die Bewässerung seiner unterhalb der Anlage befindlichen Wiese verloren(,) das Gesuch ist heute an den Abtheilungs Baumeister Korn abgegeben und dessen Erwiederung zu gewärtigen.

4tens Der Land und Schenkwirth auch Barier(Barriere)-Empfänger Johann Reuter zu Neubrücke auch Ohl genannt hat in der anliegenden Beschwerde die Feuersgefahr beklagt, meinerseits in Separato beantwortet worauf ich gehorsamst Bezug nehme.

Dann aber brachte Reuter am Tage der Bereisung dem 21ten die mündliche Beschwerde vor, wie ganz in Nähe seines Hofraumes = Eingang ins Haus zwischen dem Bahnkörper und dem Hause durch die Anlegung der Bahn, die dazwischenliegende Staatsstraße gegen die Sohle des Hauses oder gegen die <u>frühere</u> Lage der quaest (= erwähnten) Straße um 3 Fuß höher aufgetragen, dadurch die Einfahrt, namentlich die Zugänglichkeit sehr erschwert(,) Treppen und Abfahrten mindestens neu anzulegen u(nd) zu unterhalten endlich durch diese Erhöhung bei starken Regengüssen Schneeabgang sein Hof unter Wasser stehen würde. Diese Beschwerde wurde meinerseits bekanntlich lebhaft vertheidigt, fand aber keine Berücksichtigung weil, man aus ganz ähnlichen Fällen Entscheidungen höchster Instanzen iitirte (?), wonach dem Wegebaufiscus derartige Unternehmungen ohne Entschädigungen des Nachbars rechtlich zustehen sollen. Ich habe diese Ansicht zwar nicht theilen können aber bescheiden schweigend mit dem Gedanken zurücktreten können: daß diesem Grundsatze annalog Reuter sich nur freuen dürfte daß durch die Eisenbahn Anlage, nicht eine Erhöhung der Straße von 10 Fuß nothwendig war, wodurch er dann den Eingang durch die Fenster in 2ter Etage hätte wählen müssen. Wie ich nun später durch die Kreis resp(ective) Eisenbahnbaumeister erfuhr, hat Reuter bereits den Weg Rechtens gegen die Bau Verwaltung betreten eventuell Nichtigkeitsbeschwerde eingelegt.
Ausser vorstehenden Anträgen war von Seiten der Ortsbewohner Bamenohl die Beschwerde wiederholt: daß ihnen, der von der Direction ursprünglich zugesagte Uebergang durch willkürliche Verlegung desselben namentlich für die Fußgänger erschwert, ihnen dafür eine Entschuldigung mindestens gebühre.
Bei der allgemeinen Besichtigung am 22ten wurde hiervon keine Notiz genommen, weil Hochlöbliche Regierung dieserhalb bereits in Separato Entscheidung getroffen. Weiter sind keine Mängel polizeilicher Natur angemeldet noch entdeckt, die durch marg(inal) Verfügung vom 25 pr(esentes) (= diesen Monats) mitgetheilte Regierungsverfügung haben Euer Hochwohlgeboren am Tage der Bereisung loco (= am Orte) Rönkhausen an sich genommen und sonach dürfte die Aufgabe wenn auch ohne meine Befriedigung rücksichtlich der Zurückweisung der Beschwerden der Hofbesitzer Joseph Klein, Caspar Rabe, Franz Schröder, Peter Baumeister & Heinrich Klein zu Lenhausen u(nd) Johann Reuter zu Neubrücken – hierseits als erledigt zu betrachten sein.

Der Amtmann
Kayser

In manchen Fällen ziehen sich die Verhandlungen hin. Unter eine von dem Schreinermeister Heinrich Baumeister aus Lenhausen erstellte Liste mit Entfernungsangaben der Häuser von Peter Baumeister, Franz Schröder, Kasper Rawe und Joseph Klein von der Bahntrasse setzt der Amtmann zunächst:

Am 26/5 63 die Verhandlungen vorgelegt u(nd) Umdachung dringend beantragt

und später in kleinerer Schrift, wohl schon etwas genervt

Am 26/8 erinnert.

Ob oder wann die Bahngesellschaft tätig wird, ist den Akten nicht zu entnehmen. Reuter bekommt Geld zur Änderung der Dacheindeckung, Stroh muß durch Schiefer ersetzt werden, und zur Aufstockung des Hauses, die 1862 erfolgt.

Über den Tag der Eröffnung selbst schweigen die Akten des Amtmannes. Kein Wort findet sich darüber, ob er eingeladen ist, ob jubelnde Schulkinder den offiziellen Eröffnungszug Fähnchen schwingend begrüßen, nichts. Dagegen berichtet Dr. Albert Kleffmann in seiner Mundartglosse über die Eröffnungsfahrt, hier in Hochdeutsch übertragen, folgendes[6]:

Die Herren vom Komitee waren zu einer Sonderfahrt bis Finnentrop eingeladen worden, natürlich auch wieder zurück, und weil es am ersten Tag nicht so genau genommen wurde, konnte jeder Mitfahren, er mußte nur Sonntagskleidung tragen. Im Sonntagsstaat stiegen also die Siegener morgens in den Zug; in Kreuztal, Welschenennest, Altenhundem und Grevenbrück stiegen weitere Gäste bei, und glücklich kam der vollbesetzte Zug in Finnentrop an. Da war im Wartesaal ein Essen für die Herren hergerichtet, die anderen blieben auf dem Bahnsteig und frühstückten da aus ihrer Tasche. Auf der Rückfahrt entgleist dann der Zug bei Maumke. Dies ist m.W. der einzige Hinweis auf Festlichkeiten in Finnentrop. Nach anderen Quellen ging die Bahnfahrt bis Altena, was eigentlich auch logisch erscheint.

Der Verwaltungsbericht, der die Jahre 1860 und 1861 zusammenfaßt, beginnt mit den Worten:
Mit der am 4. August 1861 statt gehabten Eröffnung der Ruhr Siegbahn, ist der Verkehr auf der Hüsten Grevenbrücker und Minden Coblenzer Staatsstraße, zum Nachtheile der angrenzenden Bewohner sehr vermindert, das Frachtfuhrwerk fast gänzlich eingestellt.

In der Gemeinde Schönholthausen, wo 1861 der Umbau der Staatsstraße vom Lenscheid wie die Eisenbahn Arbeiten zur Vollendung kamen, gebrach es wenigen an Verdienst, dennoch äußerte sich doch unter der dürftigen Klasse, gegen das Ende des Jahres 1861 der eigentliche Nothstand am lebhaftesten.

Am 10. August vermeldet das Amtsblatt[7]:
V. Bekanntmachungen der Königlichen Ober-Post-Direction.
In Folge der Eröffnung der Ruhr-Sieg Eisenbahn auf der Strecke zwischen Altena und Siegen treten vom 6ten August c. ab in den Post-Verbindungen des diesseitigen Bezirks nachstehende Veränderungen ein. (hier nur die Finnentrop betreffenden Angaben)
Es werden aufgehoben: die beiden Personenposten zwischen Altena (Bahnhof) und Grevenbrück,... die Personenpost zwischen Arnsberg und Olpe über Attendorn...
Dagegen werden neu eingerichtet: ...
20) Zwischen Olpe und Finnentrop über Attendorn eine tägliche 6sitzige Personenpost: aus Olpe um 6 fr., durch Attendorn um 7.45/7.55 fr, in Finnentrop um 9 früh, aus Finnentrop um 9 A., durch Attendorn um 10.5/ 10.15 A, in Olpe um 12.15 Nachts.
Die Entfernung zwischen Attendorn und Finnentrop beträgt 1 ¼ Meile.
21)Zwischen Finnentrop und Lenhausen eine tägliche 6sitzige Personenpost: aus Finnentrop um 10 V., in Lenhausen um 10.25 V., aus Lenhausen um 7 A., in Finnentrop um 7.25 A.
Die Entfernung zwischen Finnentrop und Lenhausen beträgt ½ Meile.
...
Vom 6. d. Monats ab ist auf dem an der Ruhr-Siegbahn zwischen Grevenbrück und Werdohl belegenen Bahnhofe zu Finnentrop eine Post-Expedition in Wirksamkeit getreten.
Arnsberg, den 7. August 1861.

Aus diesem letzten Abschnitt geht hervor, daß mit der Ortsbezeichnung Finnentrop in den Streckenangaben der Personenposten nicht die Ortschaft Finnentrop gemeint war, das heutige Altfinnentrop, sondern die Bahnstation mit der hier eingerichteten Poststation.

---

[6] *Heimatstimmen aus dem Kreis Olpe, Folge 142, Olpe 1986, S.43.*
[7] *Amtsblatt der Königlich Preußischen Regierung zu Arnsberg 1861. Stück 32 vom 10. August 1861, S. 254 ff.*

Die Eisenbahnzüge auf der Route zwischen Hagen und Siegen, bei welchen Postbeförderungen stattfinden, werden, wie folgt, coursiren:

a) in der Richtung von Hagen nach Siegen:

		Zug I.	III.	V.	VII.	XI.
aus Hagen	um	9 8 Vorm.	2 30 Nachm.	6 24 N.	8 30 A.	6 50 fr.
durch Kabel	"	9 19, 9 20 "	2 41, 2 42 "	6 35, 6 36 "	8 41, 8 42 "	7 7, 7 12 "
" Limburg	"	9 31, 9 33 "	2 53, 2 54 "	6 47, 6 49 "	8 53, 8 55 "	7 30, 7 35 "
" Lethmathe	"	9 40, 9 42 "	3 1, 3 4 "	6 56, 6 59 "	9 2, 9 5 "	7 45, 7 55 "
" Altena	"	9 56/58 "	Ank. 3 18 "	7 13, 7 16 A.	Ank. 9 19 "	Ank. 8 20 "
" Werdohl	"	10 15, 10 20 Vorm.		7 33, 7 37 A.		
" Plettenberg	"	10 35, 10 37 "		7 53, 7 55 "		
" Finnentrop	"	10 56, 10 57 "		8 15, 8 16 "		
" Grevenbrück	"	11 7, 11 9 "		8 25, 8 28 "		
" Altenhundem	"	11 20, 11 25 "		8 40, 8 45 "		
" Welschenenst	"	11 50, 11 52 "		9 10, 9 12 "		
" Creuzthal	"	12 12, 12 15 Mit.		9 32, 9 35 "		
in Siegen	"	12 35 Mit.		9 55 "		

b) in der Richtung von Siegen nach Hagen:

		Zug II.	IV.	VI.	VIII.	XII.
aus Siegen	um		8 früh		4 35 N.	
durch Creuzthal	"		8 19, 8 21 "		4 54, 4 56 "	
" Welschenenst	"		8 45, 8 46 "		5 21, 5 22 "	
" Altenhundem	"		9 3, 9 8 "		5 42, 5 47 "	
" Grevenbrück	"		9 21, 9 23 "		5 59, 6 A.	
" Finnentrop	"		9 32, 9 33 "		6 9, 6 10 "	
" Plettenberg	"		9 53, 9 55 "		6 30, 6 32 "	
" Werdohl	"		10 12, 10 15 Vorm.		6 48, 6 53 "	
" Altena	"	Abg. 7 30 fr.	10 31, 10 34 "	Abg. 4 6 N.	7 10, 7 13 "	Abg. 8 5 A.
" Letmathe	"	7 44, 7 47 "	10 46, 10 49 "	4 20, 4 23 "	7 25, 7 28 "	8 31, 8 36 "
" Limburg	"	7 54, 7 56 "	10 56, 10 57 "	4 30, 4 32 "	7 35, 7 37 "	8 50, 8 57 "
" Kabel	"	8 7, 8 8 "	11 8, 11 9 "	4 43, 4 44 "	7 48, 7 49 "	9 15, 9 20 "
in Hagen	"	8 20 "	11 20 "	4 55 "	8 "	9 38 "

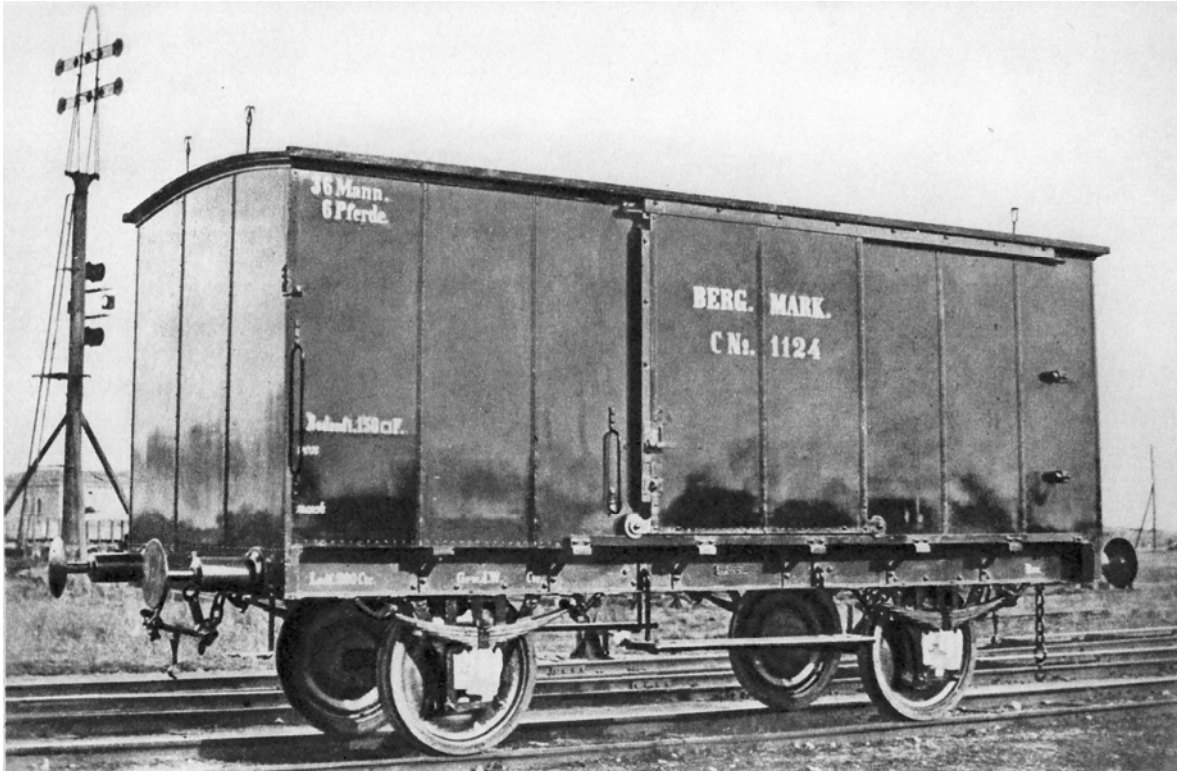
Fahrplan 1861 der Züge, alle mit Postbeförderung. Der Aufenthalt in der Station Finnentrop betrug jeweils nur 1 Minute! Etwas irreführend wirkt, dass der Zug XI vor dem Zug I verkehrt. Aus: Amtsblatt der Königlich Preußischen Regierung zu Arnsberg 1861. Stück 32 vom 10. August 1861, S. 257.

Der so korrekte Amtmann irrt sich im Verwaltungsbericht bei dem Eröffnungsdatum um einen Tag. Auch in anderen Sparten des Verwaltungsberichts taucht nun die Bahn auf. An der Station Finnentrop sind die Preise für Steinkohlen nun um 2/3 geringer als im Zeitraum 1850 – 1857, was auch den Preis für die Holzkohle, ein wichtiges Produkt aus dem Amt, um 2/5 gedrückt hat. Der Preis für Kartoffeln und Roggen bleibt durch die Eröffnung der Bahn und eine gute Ernte in den östlichen Provinzen Preußens mäßig. Trotzdem müssen enorme Summen *zur Steuerung der Hungersnoth – die das Jahr 1847 weit übersteigt* - aufgebracht werden, wodurch die privaten wie öffentlichen Ersparnisse aus den Jahren 1850 bis 1857 vollständig aufgezehrt werden. Als die Bauarbeiten abgeschlossen sind, entfallen zudem für viele die Verdienstmöglichkeiten.

Erstmals, auch wenn das von vielen hier noch nicht so verstanden wird, ist greifbar, daß sich noch etwas grundlegend geändert hat. Aus dem bisherigen rein lokalen Markt, der noch weitgehend auf Tauschwirtschaft basiert, wird ein auf Bargeldumlauf basierendes überregionales Marktgeschehen, mit allen Vorteilen und Nachteilen. Die Versorgung mit Lebensmitteln ist nicht mehr so von der eigenen Ernte abhängig aber die Waren müssen sich jetzt einer überregionalen Konkurrenz stellen. Die Umstellung ist in vielem vergleichbar dem, was wir heute unter dem Schlagwort *Globalisierung* kennen oder erleben.

Da die Eisenbahnstrecke die Gemeinde Schönholthausen und das Amt Serkenrode nur am Rande berührt, und abgesehen von Lenhausen und Rönkhausen - Bamenohl umfaßt damals neben dem Schloß gerade einmal vier Höfe - keine größeren Ortschaften berührt, wird ihre Bedeutung von den Bewohnern wohl kaum richtig wahrgenommen. Erst allmählich wird

aus der Bahnstation eine Ortschaft und verschiebt sich der wirtschaftliche und später auch der Bevölkerungsschwerpunkt aus dem Fretter- ins Lennetal. Schon im Hinblick auf den neuen Verkehrsweg siedelt sich ein ganz neuer Wirtschaftszweig an – Industrie – und zwar noch bevor die Bahnstrecke in Betrieb genommen wird. Der „Neu-Oeger Bergwerks- und Hütten-Actien-Verein“ beginnt 1858 mit dem Bau einer Hochofenanlage auf dem Gelände zwischen der Bahntrasse und der Lenne nördlich der Brücke. Das Eisenerz wird aus dem Siegerland und der Gegend um Gießen herantransportiert. Nur wenige Jahre später verlagert die Unternehmerfamilie Bonzel ihre Hardt-Walze aus dem Biggetal auf das Gelände südlich der Brücke.



Gedeckter eiserner Wagen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn 1863. (Aus: Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. 2. Aufl. Leipzig 1938, Tafel nach S. 208)

Doch es gibt auch Leute, die noch eine andere Nutzungsmöglichkeit der Eisenbahn sehen:
Auf besondere Anregung des Freiherrn Carl von Bodelschwingh Plettenberg hat die Gemeinde Versammlung von Schönholthausen im November 1861 die Einführung einer Communal Einkommenssteuer zur maßgeblichen Heranziehung der Eisenbahn Direction beschlossen. Die deshalbigen Anträge harren bis jetzt auf höhere Entscheidung.
Wie aus dem Verwaltungsbericht für das folgende Jahr hervorgeht, harren sie auch dann noch auf höhere Entscheidung. Wahrscheinlich hat sich die Eisenbahndirektion in Elberfeld erfolgreich zur Wehr gesetzt.

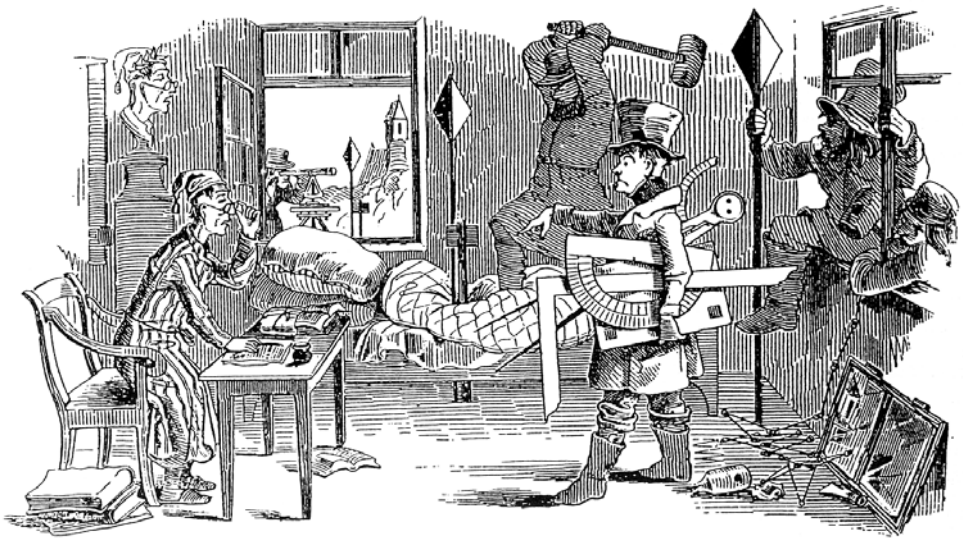
Man kann sogar sagen, ab dem 5. August 1861 gehen hier die Uhren anders. Wortwörtlich! Bis die Eisenbahn kommt, hat jeder Ort seine eigene *Ortszeit*, definiert durch den höchsten Sonnenstand zu Mittag. 12 Uhr Ortszeit ist es z.B. in Köln um 12.32‘9“ MEZ, in Düsseldorf um 12.32‘55“, in Frankfurt am Main um 12.25‘15“, in Kassel um 12.22‘3“ und in Berlin um 12.6‘25“. Für Eisenbahngesellschaften, die ihr Netz mit Hilfe des Telegraphen kontrollieren und führen, ist das natürlich ein Unding. Deshalb gilt dort die jeweilige Ortszeit am Sitz der Eisenbahngesellschaft als sogenannte *Eisenbahnzeit* für das ganze Netz. So gelten an jedem Ort mit einem Bahnhof zwei unterschiedliche Zeiten nebeneinander, die Ortszeit und die

Eisenbahnzeit. Wegen der paar Minuten Unterschied wird das hier kaum jemand bemerkt haben. Kurios wird es an Orten, an denen sich die Netze mehrerer Eisenbahngesellschaften treffen, jede natürlich mit ihrer eigenen Zeitrechnung. Erst zum 1. April 1893 gilt in Deutschland eine einheitliche Zeit, die Normalzeit, hier die Mitteleuropäische Zeit, bis heute!

Literatur:

- J. Padberg: Die Ruhr-Siegbahn. In: Heimatblätter für den Kreis Olpe. 13. Jg. S.10 ff.
- Die Eisenbahn im Sauerland. Red. Alfred Bruns. Hrsg. v. Schieferbergbau-Museum Schmallenberg-Holthausen 1989
- Regierungsassessor Waldeck: Die Entwicklung der Bergisch-Märkischen Eisenbahnen. Sonderabdruck aus Archiv für Eisenbahnwesen H. 3 – 5, Berlin 1910.
- Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen. Herausgegeben von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn. Leipzig 1935

Eisenbahnvermessung.



Lorenz Kindlein. Aber mein Herr, so schätzenswerth mir die Ehre Ihres Besuches ist, so muß ich doch gestehen, daß ich die Absicht hatte, auch heute nach Beendigung meiner gewohnlichen Anzahl Verse, dort in dem Bette zu schlafen.

Der Geometer. Herr, schlafen Sie wo Sie wollen oder mögen, aber merken Sie sich diese officielle Verkündigung: Im Namen der Eisenbahn! Wer irgend einen der zu der Vermessung nöthigen Pfähle, Pflöcke und Merkzeichen auch nur auf kurze Zeit herauszieht, muß die sämmtlichen Vermessungskosten zahlen. Im Namen der Eisenbahn! — Guten Abend.

Aus: Fliegende Blätter, 1. Jg., München 1845

...

Anekdoten vom Bau der Ruhr-Sieg-Bahn

Von Jupp Schöttler

Als die Ruhr-Sieg-Strecke durch das Gebiet der heutigen Gemeinde Finnentrop gebaut wurde, gab es bei der Bevölkerung im Lennetal teilweise Widerstände dagegen. So wurden gesetzte Markierungspfähle und Fixpunkte ausgerissen, versetzt oder beschädigt.

In (Alt-)Finnentrop sollte durch Oberstadts Weide die Bahn gelegt werden. Der damalige Verwalter, Rentmeister R., sagte schlicht: „Dät kümmet nit in Froge!“ Aber nach einem langen Prozess drohte die Enteignung, und nun rückte ein Landmesser an, ein hoher Vermessungsrat mit zwei Gehilfen und Karten, Plänen, rot-weißen Vermessungsstangen und begann auf Oberstadts Weide zu hantieren. Unserm Verwalter R. wurde ein gesiegeltes und gestempeltes Papier vorgezeigt. Was sollte er machen? Er ging zum Hof zurück, trat an die Tür des Gatters, und ein Öchschen trabte heraus. Dem mochten wohl die bunten Stangen wie das berühmte rote Tuch erscheinen, und so begann es, eine nach der anderen umzustoßen. Langsam gingen die Landmesser rückwärts und unser junger Ochse mit gesenktem Kopf hinterher. Als die Gruppe so am Rentmeister vorbeikam, rief man ihm zu, ob er dem Tier nicht Einhalt gebieten wolle. Darauf kam die Antwort von drüben: „Weys iämme doch diän Scheyn!“

***

In Rönkhausen war es der angesehene Bauer K., der bis zuletzt gegen die neue Mode des „Fahrens ohne Pferde“ gewettert hatte. Aber der Tag kam, wo es hieß: Morgen saust der erste Eisenbahnzug hier vorbei.

In angemessenem Abstand versammelten sich die Dorfbewohner auf einer Anhöhe, um von dort aus das Schauspiel anzusehen. Da kam denn das Ungeheuer schnaubend und prustend langsam um die Kurve von Plettenberg herauf, hinter der Lokomotive zwei Wagen mit Ehrengästen und dahinter ein paar Güterwagen, als letzter ein Waggon ohne Dach, aus dem sahen ein paar Pferdeköpfe heraus.

Da wandte sich der Bauer zu seinen Dorfleuten um und sagte: „Wat hewwe ik saggt: ganz ohne Piärre geiht es nit!“

***

Jupp Schöttler, nach dem die Jugendherberge in Bamenohl benannt ist, ist weit über die Grenzen Westfalens hinaus bekannt geworden als Herbergsvater und durch seine sauerländischen Erzählungen und Veröffentlichungen seiner heimatkundlichen Schriften. Am 10. Oktober 1901 wurde er in Bamenohl geboren und starb dort am 6. März 1980.