



Die Geschichte der Eisenbahn an Lenne und Verse

Aufschwung und Expansion durch die Eisenbahn

Die Eisenbahn hatte für die industrielle Entwicklung Werdohls und der gesamten Lenneschiene herausragende Bedeutung. Sie beförderte Menschen, Güter und neue Technologien und war eine Voraussetzung für die *industrielle Revolution* im 19. Jahrhundert. Sie sorgte für einen Aufschwung des Steinkohlenbergbaus im Ruhrgebiet und für die Expansion der Stahl-, Metallwaren- und Maschinenbauindustrie. Die Bedeutung, die Schienenwege für die wirtschaftliche Entwicklung hatten, war schon früh erkannt worden. So legte der Hagener Industriepionier Friedrich Harkort, der auch federführend an der 1828 eröffneten *Schlebusch-Harkorter* Kohlenbahn beteiligt gewesen war, bereits 1833 einen Plan für den Bau einer Eisenbahnlinie von Köln nach Minden vor. Auch das Projekt einer Ruhr-Sieg-Bahn wurde von ihm unterstützt, damit die Hagener metallverarbeitende Industrie besser an das Siegerland angebunden werden konnte.

Die Ruhr-Sieg-Strecke und Friedrich Harkort

Bis die Ruhr-Sieg-Strecke eröffnet werden und im Jahr 1861 der erste Zug in den Werdohler Bahnhof einfahren konnte, war allerdings noch ein weiter Weg zurückzulegen. Grund hierfür waren nicht zuletzt widerstreitende Interessen, die in miteinander konkurrierenden Projekten zur Streckenführung ihren Ausdruck fanden. So unterstützte erneut Friedrich Harkort in Zusammenarbeit mit weiteren Hagener Unternehmern im Jahr 1843 Vermessungsarbeiten für eine Pferdeisenbahn durch das Volmetal, die von dort aus weiter nach Süden geführt werden sollte. Erschwerend für das Ruhr-Sieg-Projekt kam noch hinzu, dass auch die preußische Regierung in der Frühzeit der Planungen sehr reserviert blieb und den Bau der Linie nicht vorantrieb.

Die Führung der Strecke durch das Lennetal hätte sich positiv auf die existierenden Gewerbebetriebe ausgewirkt und auch im Interesse der Handels- und Industriestadt Iserlohn gelegen. Diese Variante setzte sich am Ende durch und auch die preußische Regierung verfolgte den Bau der Ruhr-Sieg-Bahn durch das Lennetal endlich mit Nachdruck.

Werdohl und das überregionale Eisenbahnnetz

Die Strecke von Altena bis Siegen wurde am 6. August 1861 freigegeben. Werdohl war damit an das überregionale Eisenbahnnetz angeschlossen, was sich sehr günstig auf seine wirtschaftliche Entwicklung auswirkte. Verstärkt wurde dieser Trend dadurch, dass Werdohl 1887 auch einen Anschluss an die Kreis Altenaer Eisenbahn erhielt, wodurch auch das Versetal viel besser angebunden war und sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen dort erheblich verbesserten.

Das Gelände des Bahnhofs Werdohl erfuhr in der Folgezeit einige Änderungen, zu denen auch die Ansiedlung von Industriebetrieben in unmittelbarer Nachbarschaft und die Anlage von Anschlussgleisen gehörten. Pionier war in dieser Hinsicht Friedrich Thomée, der außerdem in Ütterlingsen ein Puddel- und Walzwerk betrieb. Weitere Beispiele für die Ansiedlung von Industriebetrieben in Bahnnähe sind Gebr. Brüninghaus & Co. in Wintersohl und Kugel und Berg. In der Frühzeit der zu diesem Zeitpunkt noch eingleisigen und erst ab 1886 zweigleisig befahrbaren Ruhr-Sieg-Bahn dominierte nicht überraschend der Güterverkehr. Auch der Stückgutverkehr entwickelte sich positiv, so dass der Bahnhof Werdohl schon bald an die Grenzen seiner Aufnahmekapazitäten geriet, weil es zunächst an Rangiergleisen mangelte.

Die Entstehung der Schmalspurbahn im Versetal

Schon früh kamen in der Region Wünsche nach weiteren Strecken auf. So wünschte man in Lüdenscheid, die ungünstige Anbindung als Endbahnhof zu überwinden. Als eine mögliche Option erschien eine Anbindung an Werdohl durch das Versetal, dessen Industrie dringend belebende Maßnahmen benötigte. Verfolgt wurde der Plan, eine Nebenbahn durch das Versetal zu errichten, und ein Komitee unter Amtmann Emil Opderbeck nahm Anfang der 1880er Jahre seine Arbeit auf. Aufgrund der engen Täler und der hieraus resultierenden engen Radien kam für das Versetal nur eine Schmalspurbahn in Frage: Baubeginn zwischen Werdohl und Augustenthal war im Sommer 1886. Am 15. Dezember 1887 war der Abschnitt von Werdohl bis Augustenthal fertiggestellt, und der Betrieb konnte aufgenommen werden, und im Jahr 1905 wurde Lüdenscheid erreicht. Durch den Bau der Strecke der Kreis Altenaer Eisenbahn erhielt Werdohl einen zweiten Bahnhof in unmittelbarer Nähe des normalspurigen Bahnhofs der Staatsbahn. Die Industriebetriebe im Versetal profitierten von der neuen Bahnanbindung, und einige verfügten über Gleisanschlüsse oder wie im Fall von VDM in Evekling sogar über eine werkseigene Dampflokomotive für den Übergabeverkehr.



Die Geschichte der Eisenbahn an Lenne und Verse

Carl Bergs Bahnprojekte

Pläne wie die Carl Bergs, die Schmalspurbahn im Versetal durch Normalspur überbauen zu lassen, wurden genauso wenig umgesetzt wie normalspurige Bahnprojekte, mit denen die Anbindung Werdohls und der Umgebung verbessert werden sollte. Zu nennen sind die Projekte von Neuenrade zur Ruhr-Sieg-Strecke oder der Plan, Neuenrade über Werdohl mit dem an der Volme-Agger-Strecke gelegenen Meinerzhagen zu verbinden.

Konkurrenz für die Eisenbahn

Im Laufe der Zeit wuchs der Eisenbahn ein starker Konkurrent durch Lastkraftwagen heran, die in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg dazu führte, dass die Deutsche Bundesbahn, aber auch sonstige Bahnunternehmen wie die Kreis Altenaer Eisenbahn unter starken Konkurrenzdruck gerieten und selbst auf der Straße aktiv wurden. Krisen und Strukturwandel in Werdohl gingen auch an der Bahn als Dienstleister für die Unternehmen nicht spurlos vorbei. So sorgte die Stilllegung des Krupp-Walzwerks Thomée für eine deutliche Verringerung des Frachtaufkommens am Werdohler Bahnhof, das Ende 1984 sogar zum Erliegen kam.

Das Ende der Schnurre

Weitere Probleme wie die enge Verkehrsführung im Versetal, wo sich Bahn und Kraftfahrzeuge abschnittsweise die Straße teilen mussten, verstärkten die Abkehr von der Schiene ebenso wie der forcierte Ausbau des Straßennetzes. In diesem Zusammenhang spielte der Bau der Autobahn A 45 als Verbindung zwischen dem Ruhr- und dem Rhein-Main-Gebiet auch für die Werdohler Industrie eine wichtige Rolle. Die KAE stellte letztendlich den Zugverkehr auf allen Strecken ein und lebt als *Schnurre* im Gedächtnis der Menschen weiter.