

WILHELM FELDMANN

Auf der Bank vor meinem Haus in Sallinghausen sitzend schaue ich hinüber, dort wo schon Jahrzehnte lang Stille herrscht, weil der Mensch sich zurückgezogen und der Natur die Oberhand zurück gegeben hat. Dieses Teilstück der ehemaligen Bahnstrecke von Finnentrop nach Wennemen ist zwar noch gegenwärtig, ist aber seit der offiziellen Streckenschließung im Jahre 1984 nur noch ein Stück Orts- und Heimatgeschichte. Und tatsächlich, im wahrsten Sinne der Worte: Diese Eisenbahnstrecke gehört zum „alten Eisen“. Nur wenig erinnert an die „gute alte Eisenbahnzeit“, doch jetzt, genau einhundert Jahre nach ihrer Eröffnung, weckt sie wieder das allgemeine Interesse. Man erinnert sich an eine wechselvolle Geschichte.

Und es drängen sich auch meine persönlichen Erinnerungen in mein Bewusstsein zurück. Ich sehe vor meinem geistigen Auge die vorbeifahrenden Züge, beladen mit verschiedensten Gütern, sehe die Personenzüge aus denen die Fahrgäste herüberschauen auf unseren Hof, erinnere mich an die Schienenläufer, die in gewissen Abständen den Zustand der Gleise prüfen, sehe einen lichterloh brennenden Bahndamm, nachdem Funken beim Beheizen einer Dampflok herunter stoben und den trockenen Bewuchs in Brand steckten. Einige Fundamentreste erinnern noch an das kleine Häuschen, von uns „Rottenbude“ genannt, welches unweit der Bahngeleise als Unterstand oder Lager errichtet war. Ich erinnere mich an die wenigen Besuche in der

Der Bau und Betrieb der Eisenbahn hatte wesentlichen Einfluss auf so manche Familie.

Wirtschaft im Bahnhof Eslohe, wo mir mein Vater Sprudel und Erdnüsse spendierte. Aber eine Fahrt mit der Eisenbahn habe ich nie genossen und darum keine Erinnerung daran. Es bleibt für mich der Blick auf die Gegenwart.

Heute verstehen, wie es damals war

Es stellt sich heute unwillkürlich die Frage danach, aus welchen Beweggründen heraus einst der Bau dieser Bahnstrecke überhaupt geplant und ausgeführt wurde. Und es erstaunt mit welchem Nachdruck sich damals die politischen Kräfte vor Ort über Jahrzehnte für dieses Ziel aktiv eingesetzt haben. Gleichermäßen bemerkenswert ist, dass die Bevölkerung sich fast ausnahmslos hinter diese Pläne stellte, die den Faktor „Umweltverträglichkeit“ völlig aus der Betrachtung ausschlossen. Aus heutiger Sicht ist das undenkbar. Doch blicken wir zurück. Versetzen wir uns in die Zeit um 1880.



Bild 1: Sallinghausen in den 1960er Jahren mit den Bahngleisen im Vordergrund, Salweybach und der Ortsstraße dahinter.



Bild 2: Bautruppe an der Neubaustrecke Finnentrop-Wennemen um 1910

Die wirtschaftlichen und ökonomischen Verhältnisse in unserer Gegend sind beklagenswert. Die ungünstigen Standortbedingungen der heimischen Industrie führt dazu, dass sie erhebliche Nachteile im Wettbewerb mit anderen Industriestandorten hat, denen es nicht an guten Wege- und Eisenbahnverbindungen fehlt. Der Warentransport findet hierzu-lande ausschließlich mit Hilfe von Pferdefuhrwerken über Straßen statt. Diese befinden sich zudem im schlechten baulichen Zustand, da auch die Kommunen wegen geringer Steuereinnahmen sich außerstande sehen, den Unterhalt dieser einzigen Verkehrswege zu leisten. Auch Eslohe ist in dieser Zeit eine zahlungsschwache Gemeinde, was mit nachstehender Anekdote deutlich wird:

1877 war es den Einwohnern von Sallinghausen ein großes Anliegen, dass ihre Wegeverbindung zum Schul- und Kirchort Eslohe erneuert wird. Deren Nutzung barg bereits Gefahr für Leib und Leben. Außerdem wurde sie oft von Fuhrwerken, die aus Richtung Sieperting kommen, zur Umgehung des Wennerstiegs genutzt. Der Weg

war aber so tiefgründig, dass ein Aufschub der Baumaßnahme, so wie es die Gemeindeverwaltung vorsah, nicht mehr zu verantworten war. Am 27. Juni 1877 wurde vereinbart, dass die Einwohner die Baukosten für die Gemeinde zinslos vorfinanzieren. Bereits im August begannen die Bauarbeiten durch die Firma Caspar Hoffmann aus Niedersalwey und konnten rechtzeitig vor Winterbeginn fertig gestellt werden. Erst sechs Jahre später erstattete die Gemeindekasse die Gesamtbaukosten, 1.795 Reichsmark.

Die Waren und Güter aus unserer Region müssen mühsam durchs Wennetal zu den Bahnhöfen nach Arnsberg oder Meschede transportiert werden und ab 1893 auch zum Bahnhof Freienohl, denn der Bau der von Hagen nach Warburg führenden Oberen Ruhrtalbahn ist bereits seit einigen Jahren abgeschlossen. Am 1. Juni 1870 wurde bereits das Teilstück von Schwerte nach Arnsberg, am 18. Dezember 1871 der Abschnitt Arnsberg-Meschede und am 1. Juli 1872 die Strecke von Meschede nach Nuttlar eröffnet. Am 6. Januar 1873 folgte schließlich das letzte Teilstück von Nuttlar nach Warburg. Dort besteht seit 1849, also schon seit 30 Jahren der Anschluss nach Kassel! Der Transport nach Finnentrop zur 1861 fertiggestellten Ruhr-Sieg-Bahn war nicht weniger beschwerlich.

Und was geschieht hier?

Berlin bleibt unbeeindruckt von den Anfragen der gewählten Volksvertreter. Es sind die Vertreter einer Region, deren Bevölkerung sich fast ausschließlich mit Ackerbau und Viehzucht beschäftigt. Industrie ist fast gar nicht vorhanden. Außer zwei

Mahlmühlen im Frettertal wurden bei der Bereisung im Bereich des Salwey- und Wennetales eine Holzschneidemühle bei Sieperting, ein kleines Hammerwerk und eine Gerberei bei Eslohe sowie zwei Hammerwerke im Wennetal vorgefunden. Sämtliche Anlagen werden mit Wasserkraft betrieben. Der bauliche Zustand der Gebäude, der spärlichen Gehöfte und der wenigen Ortschaften namentlich im Frettertal, lässt auf einen allgemeinen Wohlstand der Gegend nicht schließen. Doch die hier vorherrschenden wirtschaftlichen Verhältnisse waren den zuständigen Behörden seit langem bekannt. Bereits 1834 wurde die Bürgermeisterei Eslohe befragt, wie groß sie die Menge der mit der Eisenbahn zwischen Minden und Düsseldorf transportierten Güter einschätzen würde. Zehn Jahre später erfolgte eine Erhebung über die hier ansässigen Fabriken.



Bild 3: Eisenbahnbrücke über Wenne und Straße mit dem Haus des Ignaz Schulte um 1910. Im Hintergrund die Arbeiten an der Neubaustrecke Fredenburg- Wenholthausen mit Feldbahnloren zum Abtransport der Gesteinsmassen.

Um den politischen Druck zu erhöhen, bildet sich am 6. Mai 1881 in Eslohe nach dem Vorbild anderer Regionen mit gleichen Interessen, ein Eisenbahnkomitee. Landrat Hammer schreibt kurze Zeit später die Amtmänner im Kreis Meschede an und gibt den Rat sich hinsichtlich der geplanten Bahnlinie Finnentrop - Wennemen auf das Wesentliche zu beschränken und nichts zu fordern, was nicht im Geringsten Aussicht auf Erfolg verspricht. Ein beliebtes Medium für die Meinungsbildung waren die ansässigen Zeitungen, die mit gezielten Berichten immer wieder das Thema Eisenbahn in der öffentlichen Diskussion hielten.

In den folgenden Jahren entwickelt sich ein reger Schriftverkehr, auch durch Eingaben und Resolutionen an das zuständige Ministerium in Berlin. Zwischenzeitlich wurden auch Gedanken verloren

an eine Streckenführung von Grevenbrück ausgehend, über Elspe, Isingheim, Eslohe nach Wennemen¹. Für den Kernort Eslohe wäre das heute eine unvorstellbare Situation: Die Bundesstraße 55 umsäumt von rostenden Gleisen. Und ein Bahnhofsgebäude inmitten von Eslohe?

Es bewegt sich etwas

Nachdem am 16. März 1889 das Ministerium für öffentliche Arbeiten die Kgl. Eisenbahndirektion zu Elberfeld beauftragt, die Planungen zur weiteren Erschließung der oberen Ruhrtalbahn auch die Her-

stellung von Nebenbahnen, im besonderen das Projekt Finnentrop - Wennemen bzw. Sieperting (Eslohe) - Wennemen auszudehnen, scheint Bewegung in die Überlegungen zu kommen. Entscheidend dabei ist das allgemeine Interesse an einer erheblichen Verkürzung der Hauptverbindungen in östlicher Richtung, z.B. nach Kassel, nicht so sehr die Erleichterung des Lokalverkehrs. Das Hauptanliegen unserer Region an eine bessere Anbindung an die Verkehrsnetze ist für die Bahnplaner nach wie vor nicht das entscheidende Argument, es ist vielmehr eine positive Begleiterscheinung am Rande.

Bereits im darauf folgenden September wird dem Ministerium Bericht erstattet, in dem bereits Jahre zuvor getroffene Überlegungen ihren Niederschlag finden. Es fällt auf, dass die Beschreibung einer möglichen Bahnlinienführung Finnentrop - Wennemen bereits der später realisierten sehr nahe kommt. Dabei ist aber von der Anbindung der Bahnlinie Richtung Fredeburg noch nicht die Rede. Eine eigene Bahnverbindung von Schmallenberg über Fredeburg nach Bremke, mit direkter Verbindung durchs Tal der Henne nach Meschede ist noch lange in den Köpfen der Planer. Auszug aus dem Bericht:

„Nachdem die Linie den Scheitel des Gebirges im Osten der Ortschaft Bracht vermittelt eines gegen 600 langen Tunnels durchsetzt hat, gelangt sie an den linksseitigen Hang des Marpebachthales, welchem sie bis zu dessen Einmündung in das Salweithal bei Sieperding folgt.



Bild 4: Blick vom Steltenberg auf den Bahnhof Eslohe mit der Fabrik Gabriel; im Hintergrund links die Kantine Josef Kirchner, weiter rechts die „Helle Brücke“, 1911.

Unter Überschreitung des Salweithales führt sie sodann an dessen linksseitigen Rande bis zur Einmündung des Salweibaches in die Wenne unterhalb Salinghausen.

Der bisher vorwiegend nach Nordosten gerichtete Linienzug geht in Nordrichtung über u. hält sich auch im Wennethale zumeist an der linken Flußseite, mit Ausnahme einer kurzen Strecke vor Wenholthausen, woselbst ein scharf nach Osten vortretender Bergrücken den Übergang zum anderen Flußufer erfordert. Die Linie überschreitet unter Hinwendung in Ostrichtung den Ruhrfluß gleich unterhalb der Einmündungsstelle der Wenne auf einer Brücke mit eisernem Unterbau u. 3 Öffnungen von je 17,5 m lichter Weite u. mündet von Nordwesten her in den Bf Wennemen ein, vor dessen Stationsgebäude sie endet.

Von der ganzen Länge der Bahnlinie = 37,2 km liegen 1,9 km innerhalb des Bf FP u. auf dem Planum der Ruhr-Siegbahn, 0,4 km im Bf Wennemen bzw. neben der Ruhrthalbahn; die Baulänge beträgt mithin 34,9 km. In dem allgem. Entwurf vom Okt. 1880 sind Stations-

anlagen vorgesehen für die Orte Lenhausen, Müllen, Deitmecke, Fretter, Serkenrode, Bracht, Kückelheim, Sieperding, Eslohe, Wenholthausen u. Berge.“

Noch konnte dieser Bericht die Verantwortlichen im Ministerium nicht von diesem Vorhaben überzeugen. Erst fünf Jahre später, am 2. Juni 1896, wird bekannt gegeben, dass die Eisenbahndirektion Elberfeld beauftragt wurde, die Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Finnentrop nach Meschede oder Wennemen auszufertigen.

Den einschlägigen Berichten aus dieser Zeit ist zu entnehmen, dass es hinsichtlich der vorrangigen Streckenverläufe auch Diskussionen zwischen den verschiedenen Anrainern gegeben hat. Es wurde versucht mit Schreiben an das Ministerium Einfluss zu nehmen, wie z. B. die Wichtigkeit der Strecke Finnentrop - Wennemen herabzumindern und eine Verbindung von Grevenbrück durchs Lennetal, Schmallenberg über Fredeburg nach Meschede zu

favorisieren. Gleichzeitig aber wurden die Planungseingaben im Ministerium mit dem Vermerk zurückgegeben, nochmals nach kostensparenden Ersatzlösungen zu suchen. Auch wurde ein Barzuschuss der beteiligten Kreise Olpe und Meschede zu den Baukosten in Erwägung gezogen, jedoch alsbald die Umsetzung als höchst zweifelhaft angesehen.

Mit neuem Schwung über alte Hürden

Erst in der Gesetzes-Veröffentlichung des Kgl. Preußischen Staates vom 25. Mai 1900 wird die Bereitstellung von Betriebsmitteln für einen geplanten Neubau öffentlich: *„Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen etc. verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtags Unserer Monarchie, was folgt: § 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt: I. zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für dieselben erforderlichen Betriebsmittel zu verwenden, und zwar zum Baue von Nebenbahnen: ... 14. von Finnentrop nach Meschede (Wennemen) mit Abzweigung nach Fredeburg die Summe von 7.508.000 Mark.“*



Bild 5: Brückenpartie der neuen Bahnstrecke von Fredeburg nach Wenholthausen in Frielinghausen, eine Postkarte von 1912. Der Bahndamm Richtung Bremke, die Straßenbrücke über die Wenne und im Hintergrund rechts der Gasthof Wiese sind gut zu erkennen.

Das, was seit Jahrzehnten gewünscht, ist nun zum Fassen nah. Doch vorher sind noch allerlei Hürden zu meistern. Der erforderliche Grunderwerb stellt eine solche dar, insbesondere in Bezug auf dessen Finanzierung. Erst im Frühjahr 1906 beschließen die betroffenen Kreise ihre Beteiligung an den Grunderwerbskosten. Nun können die Pläne weiter konkretisiert, sozusagen „fein abgestimmt“ und umgesetzt werden. Dazu richtet ab 1. September 1906 die Kgl. Eisenbahndirektion im Hause des Landwirtes F. Neurath in Eslohe, Coblenzerstr. 43 ein Baubüro ein, mietet im Erdgeschoss sechs Zimmer,

einen Abort nebst einen Kellerraum für Heizmaterial an². Regierungsbaurat Fritz Rose steht dieser Bauabteilung vor³.

Roses Leute stehen vor einer großen Aufgabe, bevor überhaupt die eigentlichen Bauarbeiten in Angriff genommen werden können. Nur wenige Monate stehen zwischen dem Beginn ihrer Arbeit und dem ersten Spatenstich. Bereits bei der ersten Besichtigung der späteren Bahntrasse stellt sich heraus, dass ein Großteil der bei der Vorplanung festgesetzten Messpunkte neu vermessen werden muss. Die dafür eingeschlagenen Holzpfähle sind zwischenzeitlich beseitigt oder umgepflügt worden. Die Bauabteilung überprüft auch, wie eine bessere Verkehrssicherung gewährleistet wird. So werden dort, wo die Planungen Wegekrenzungen in Schienenhöhe vorsehen, der Bau von Über- oder Unterführungen eingeplant, aber auch Straßen und Wege verlegt. Auch die Standorte der Bahnhöfe und Haltestellen werden überdacht und dabei bessere Zufahrtswege mit eingeplant.



Bild 6: Der Eröffnungszug mit dampfender Lokomotive steht am 14. Januar 1911 an der Bahnstation Eslohe bereit zur Abfahrt zur Endstation nach Meschede.

Standort Bahnhof Eslohe: Eine späte Entscheidung

Die neu bedachten Entscheidungen betreffen auch den Standort des Esloher Bahnhofs. Geplant war als ursprünglicher Standort Nieder-eslohe/Richtung Sallinghausen. Das wird auch aus einem Protokoll des Amtes Eslohe vom 28. Januar 1902 ersichtlich, welches wieder einmal den Aufschub einer Wegebaumaßnahme nach Ersuchen der Sallinghauser behandelt. Jetzt geht es um den Ausbau der Wegeverbindung von Sallinghausen zur Wennebrücke. Die Maßnahme wurde ausgesetzt „aus Rücksicht auf die hohen Kosten und den in der Schwebe befindlichen Bahnbau Finnentrop- Wennemen bei dessen Ausführung Nieder-eslohe voraussichtlich einen Güterbahnhof erhalten wird.“

Es folgt ein Gemeindebeschluss am 12. August 1905 aus dem zu entnehmen ist, dass sich zwischenzeitlich keine Entscheidung über eine Änderung des Standortes abgezeichnet hat: „Bezüglich des Weges

von Sallinghausen nach der Wenner Brücke ist die Versammlung der Ansicht, dass ein Ausbau des Weges nicht unbedingt notwendig und im Interesse der Gemeinde Eslohe sei, zumal wegen des von Nieder-eslohe nach Sallinghausen führenden Weges und wegen des projektierten Bahnhofes bei Nieder-eslohe für Sallinghausen genug Verkehrsstrecken vorhanden seien.“

Bislang war Planungsstand: „Der spitze Ausläufer des Hennebergs wird mittels eines tiefen Einschnittes durchstoßen und die Bahn gelangt unterhalb der Ortschaft Sallinghausen bei Station 250 ins Tal der Wenne. Dieses ist die Stelle der zuvor erwähnten eventuellen direkten Bahn nach Meschede.“ (Ent-

wurf Kgl. Eisenbahndirektion Elberfeld 1896). Die Planung sah eine Streckenführung vor, deren Verlauf durch den Bergeinschnitt in Niedereslohe führte, hin zur geplanten Haltestelle Eslohe auf den entlang des Salweybaches liegenden Talwiesen, „Mathweis Ohl“ genannt. Von dort aus sollte die Ortschaft Sallinghausen am Rehenberg entlang durchquert werden hinüber ins Wennetal. Die ebenfalls bereits projektierte Bahnlinie von Fredeburg - Bremke kommend sollte mittels eines Tunnels durch den Wennerstieg geführt, weiter durch das „Fischacker“, hin zum geplanten Bahnhof Eslohe.

Dem rührigen Fabrikbesitzer Ferdinand Gabriel aus Eslohe ist es zu verdanken, dass dieser wohl auch durch Einsatz eines Schwagers mit Verbindung zum Ministerium in Berlin, noch im letzten Planungsstadium Einfluss nehmen kann. Der heute bekannte Standort des Esloher Bahnhofs verhiess für seine Fabrik eine komfortablere Anbindung an den Güterverkehr. Gabriel hatte sich bereits Jahre zuvor weitsichtig für den Ausbau der Bahnstrecke Finnentrop - Wennemen ausgesprochen und Verbündete, wie den Serkenroder Amtmann Kayser und den Unternehmer Ruegenberg, Vorsitzender des Olper Eisenbahnkomitees, aber auch den damals in Fretter als Vikar (ab 1863) und später in Eslohe (1884-1914) wirkenden Pfarrer Johannes Dornseiffer gesucht.

Endlich wird Erde, nicht Papier bewegt

Am 6. Juni 1907 ist es dann soweit. Am geplanten östlichen Zugang des circa 650 Meter langen Tunnels, also von der Kückelheimer Seite, wird feierlich der erste Spatenstich begangen. Die Vertreter der Kgl. Eisenbahndirektion Elberfeld, der Regierungspräsident von Arnsberg, für die Gemeinde



Bild 7: Die Festgesellschaft hat sich am 14. Januar 1911 zur Begrüßung des Eröffnungszuges am Bahnhof Eslohe versammelt. Vereine haben mit Fahnenabordnungen in Reihe und Glied Ausstellung genommen.

Eslohe der Vorsteher Rischen aus Bremscheid und Amtmann Groneck, Landrat von Mallinckrodt als Vertreter des Heimatkreises, versammeln sich anschließend zu einem Umtrunk im Hotel Böhmer in Eslohe. Überliefert ist, dass der Kückelheimer Ortsvorsteher Neuhäuser in seiner Ansprache den Landrat mit „Ihre Wenigkeit“ ansprach. Dieser wechselte wohl erst die Farbe, hatte aber Verständnis für die Nervosität des Mannes.

Es war bezeichnend für die Gemütsverfassung der damaligen Bewohner unserer Gegend, ein Zustand zwischen Hoffen und Bangen. Mit dem Bau der Eisenbahn waren so viele Hoffnungen verbunden, aber auch Skepsis war vorhanden, Angst vor dem Neuen. Man spürt: Es wird eine neue, andere Zeit beginnen.

Pfarrer Johannes Dornseiffer kennt zu Genüge die Mentalität der Menschen hierzulande. Er hat von Anfang an während seiner Zeit als Seelsorger den Werdegang der Bahnstrecke Finnentrop - Wenne-

men verfolgen können und sich sehr früh für die Realisierung der Pläne persönlich eingesetzt. Ein paar Tage nach Beginn der Bauarbeiten steht er auf der Kanzel der Esloher Pfarrkirche St. Peter und Paul und widmet diesem aktuellen Thema seine Sonntagspredigt. Heinrich Heymer aus Sallinghausen hält später den Inhalt dieser Predigt auf Papier fest. Dornseiffer wirbt nochmals um auch den letzten seiner Schäfchen von den Vorteilen der Bahn zu überzeugen: *„Dieser Bau ist für unsere abgelegene Gegend ein Ereignis von fast nicht zu übersehender Tragweite. Ihr braucht die weiten Wege nicht mehr zu machen, wenn ihr einmal verreisen wollt oder müsst. Eure Fuhrwerke brauchen nicht mehr nach Grevenbrück, Freienohl, Meschede oder Fredeburg zu fahren. Es ist unglaublich was ihr an Zeit einspart. Dadurch bekommt ihr dann euer Holz, Holzkohle, Eichengerbrinde, Kartoffeln, Korn und Vieh besser bezahlt. Auch können Steinbrüche eröffnet und mit Anschlußgleisen versehen werden. Ebenfalls können Fabriken Anschlußgleise erhalten. Dadurch kann man dann wieder Kohlen, Eisen und Stahl sowie Schleifsteine billiger heranzuführen und die Fertigfabrikate schneller und billiger an den Mann bringen.“*

Grundbesitz für den Fortschritt

Dornseiffer weiß aber auch, dass die Verhandlungen der Kgl. Eisenbahndirektion zu Elberfeld, die in Vertretung der Kgl. Preußischen Eisenbahnverwaltung tätig ist, bereits mit vielen betroffenen Grundbesitzern geführt wurden. Aber diese sind teilweise schwierig und stockend. Deshalb ermahnt er: *„Meine lieben Grundstücksbesitzer, ich bin beileibe nicht dafür, dass ein Bauer Grundstücke abstößt, aber in diesem Fall seid vernünftig. Wenn die Herren von der Direktion in Elberfeld kommen wegen des Grunderwerbs, überfordert nicht und seid nicht bockbeinig. In der Güte könnt ihr mehr erreichen, als wenn euch zum guten Schluß die Grundstücke enteignet oder expropriert*



Bild 8: Ein Gemälde als „Stimmungsbild an der Wenne“ mit dem Haus der Familie Bauerdick vor dem Bahnbau.

(verstaatlicht) werden. Gebaut wird in jedem Fall. Wenn dann die neue Bahn in drei bis vier Jahren fertig ist, heißt es eines Tages: Kückelheim - Paris!“

Doch allgemein sind die Grundbesitzer zufrieden mit dem Entschädigungsangebot der Eisenbahnverwaltung und zeigen sich bereitwillig. So werden vor Inbesitznahme der erforderlichen Bauflächen Grunderwerbsverträge geschlossen, die bei einseitiger Nichteinhaltung der Vertragsinhalte durch den Grundbesitzer eine Enteignung vorsieht. Der vereinbarte Kaufpreis wird für den Zeitraum zwischen Inbesitznahme und Auszahlung mit vier Prozent verzinst. Der Landwirt Wilhelm Feldmann aus Sallinghausen (mein Großvater) einigt sich bereits im Mai 1907 mit Grunderwerbsvertrag über Flächen in der Steuergemeinde Eslohe, die für den Bau des Streckenabschnitts Finnentrop - Wennemen beansprucht werden.

In einem späteren Vertrag, der erst im Dezember 1908 unterzeichnet wird, ist der Übergang weiterer Flächen aus der Steuergemeinde Wenholthausen, die für den Bau der Nebenstrecke Wenholthausen -

Fredeburg benötigt werden, vereinbart. Es ist ein Zeichen dafür, dass die Bauvorbereitungen für diese Nebenstrecke zeitlich versetzt verliefen. Was mit ein Grund dafür ist, kann nur vermutet werden: Als äußerst zäh und langwierig stellt sich die Verhandlung mit dem Grundbesitzer Baron Clemens von Weichs zur Wenne heraus. Diesem missfällt auch, dass die Bahnlinie Wenholthausen - Fredeburg sehr nahe an seinem Anwesen vorbeiführt. Doch alle friedliche Bemühungen und Gegenvorschläge sind nicht zu realisieren. Die Bahnlinie wird ohne seine Einwilligung gebaut, der erforderliche Grund wird enteignet, jedoch nicht entschädigungslos. Der Wert wird durch den Sachverständigen Leiß aus Eversberg boniert. Dabei nimmt er den Grundbesitz in Augenschein, muss fremdes Eigentum betreten und wird vom Baron mit einer Jagdflinte empfangen. Es kommt jedoch zu keiner gewalttätigen Auseinandersetzung. Die Verhandlungen gehen weiter, werden im Verlauf des ersten Weltkrieges (1914 - 1918) unterbrochen und kommen erst nach der Inflation (1914 - 1923) zum Abschluss.

Heimatverlust für eine bessere Zukunft?

Erfolgreicher für alle Beteiligten verlaufen die Grundstücksverhandlungen mit Josef Bauerdick, der ein bescheidenes Anwesen „an den Ossenkämpen“, so hieß in alter Zeit das Gelände am Wennefluß, sein Eigentum nennt.

Bauerdicks Wohnhaus steht unmittelbar, giebelseits an der Landstraße. Auch der Hauseingang ist zur Straße gelegen. Längsseits des Weges fließt die

Wenne; wenige Meter oberhalb ihres Laufes vereinigt sie sich mit dem Salweybach. Am Hang aufwärts, unmittelbar hinter dem Wohnhaus legten Bauerdicks einen Obsthof an, der weiter oberhalb in die Weiden und Felder übergeht. Darauf betreiben sie eine kleine Landwirtschaft. Der Besitz umfasst 23.696 Quadratmeter. Von Gut Wenne sind weitere zweieinhalb Morgen hinzu gepachtet.



Bild 9: Der junge Kaspar Bauerdick in Militäruniform.

Standortbedingt fühlen sich die Bewohner mit Wenholthausen verbunden. Dort ist ihre Schule, gehen sie zur Kirche und beerdigen sie ihre Toten. Aber sie pflegen ebenso den Kontakt zu ihrem nächsten Nachbarn, das kleine Anwesen von Ignatz Schulte (heute Wrede) und seiner Familie, wenige Meter entfernt in Richtung Wenholthausen liegend. Weiter flussaufwärts, am Salweybach gelegen, liegt das Dorf Sallinghausen. Auch wenn in früherer Zeit Hochwasser oft den Weg dorthin erschwerte (die Brücke über die Wenne wurde erst im Jahre 1854 erbaut), sind hier Bauerdicks oft und gern gesehene Zeitgenossen, auch weil sie ihren Lebensunterhalt dort wie auf Gut Wenne als Tagelöhner aufbessern. Sie waren auch Schäfer bei „Kleffmanns in der Meßmecke“, einem Hof, der um 1900 aufgegeben wurde.

Der letzte Eigentümer der Siedlung, Josef Bauerdick, hat das Schreinerhandwerk erlernt und betreibt auf seinem Anwesen eine kleine Tischlerei. Die Bewohner der umliegenden Dörfer schätzen ihn als Handwerker und zählen deshalb zu seinen Stammkunden. Das belegt sein gut geführtes Rechnungsbuch. Er stellt die notwendigsten Dinge des täglichen Landlebens her: Tisch und Stuhl, ein- oder zwei-



Bild 10: Das Haus der Familie Ignatz Schulte vor dem Bahnbau; links erstreckt sich später die Stahlträger-Eisenbahnbrücke, rechts über dem Haus verläuft die Bahnstrecke von Fredeburg nach Wenholthausen.

schläfrige Bettstellen, Wäscheschrank, Futterkiste und in Eile auch Särge in allen Größen. Seinen oft schlecht betuchten Kunden räumt er bereitwillig Ratenzahlung ein.

Fünf Generationen namens Bauerdick lebten an der Wenne, erblickten hier das Licht der Welt, beschlossen hier ihr Leben, Freud und Leid wurden hier erlebt, bis eines Tages Josef Bauerdick eine für sich und seine vielköpfige Familie einschneidende Entscheidung treffen muss.

Sein Anwesen befindet sich genau auf der Streckenführung der geplanten Bahnlinie Wenholthausen nach Fredeburg. Ein Umgehen der Siedlung ist unmöglich und nur mit einem ungerechtfertigt hohen finanziellen und technischen Aufwand zu realisieren. Die Abfindung, die man Josef Bauerdick anbietet ist deshalb respektabel und angemessen wegen Heimatverlust. Dennoch wird die Entscheidung nicht leicht gefällt, ist Bauerdick doch bewusst, wie schwer sich seine Vorfahren um den Erhalt des Anwesens bemüht hatten. Er ist mit diesem Fleck-

chen Erde sehr verwurzelt. Doch er hat keine Wahl und er stimmt auch nach Zureden seiner Ehefrau dem Angebot zu. Am 9. Dezember 1908 einigt er sich mit der Eisenbahndirektion Elberfeld auf eine Entschädigungssumme in Höhe von 13.175 Reichsmark, für damalige Wertverhältnisse eine gute Ausgangsbasis für eine neue Existenzgründung.

Der Sohn Kaspar befindet sich auf dem Hof Heymer in Sallinghausen in der Lehre, um den Beruf des Landwirtes zu erlernen. Deshalb bemüht man sich, ein kleines landwirtschaftliches Anwesen zu erwerben. In Echthausen bei Wickede steht ein kleiner Hof von 35 Morgen mit zum Teil neuen massiven Gebäuden zum Verkauf. Dieses Gut kann er preisgünstig erwerben. Nun verkauft er alle übrigen von der Bahn nicht erworbenen Grundstücke, das meiste an den Nachbarn Ignatz Schulte. Sogar die Gebäude werden zum Abbruch nach Niederleslohe gegeben. Es ist der 3. August 1909. Mit mehreren Pferdegespannen wird das gesamte Hab und Gut der Familie in die neue Heimat überführt. Mit den Eheleuten ziehen sieben Kinder und der fast achtzigjährige Großvater hinüber in das Tal der Ruhr.

Ignatz Schulte, der Nachbar Bauerdicks, lässt sich jedoch zur Aufgabe seines Hausgrundstücks nicht bewegen, auch wenn seine Entscheidung in der Familie umstritten ist. Die Tatsache, dass ihm eine eiserne Bahnbrücke direkt vor die Nase gesetzt wird und dass die Aussicht besteht, dass sein Haus beim Sprengen der Felsen während der Baumaßnahme zur Strecke Wenholthausen nach Fredeburg erheblichen Schaden nehmen kann, ja während dieser Zeit unbewohnbar ist, ändert seinen Entschluss zum Bleiben nicht. Mit seiner Familie zieht er monatelang in das halbverfallene Kleffmanns Haus in der Meßmecke. Nach Fertigstellung der Bahnstrecke und gründlicher Renovierung seines Hauses zieht er glücklich wieder dort ein.

Die Bahn baut, das Dorfleben steht Kopf

Der Ausbau des Streckenabschnitts Finnentrop - Wennemen schreitet zügig voran, sodass Regierungsbaumeister Gluth, Roses Nachfolger und seine Mitarbeiter schon im Februar 1910 den Bauauftrag für den Bahnhof Serkenrode erteilen kann. Drei Monate später folgt der Auftrag zum Bau des Esloher Bahnhofes am neu geplanten Standort. Bereits ein Jahr zuvor sind die beiden Tunnels, zuerst der bei Kückelheim und kurz darauf der zweite zwischen Finnentrop und Lenhausen fertig gestellt. Ebenso steht bereits die imposante Hellebrücke, unweit des Esloher Bahnhofes, die als Bahnüberführung Niedereslohe mit dem Henneberg und dem Gebiet der Homert verbindet. Es wird an allen Teilen dieser Strecke fieberhaft gearbeitet, etwas zeitversetzt aber ist auch die Bahnstrecke Wenholthausen - Fredeburg in Auftrag gegeben. Besonders komplex zeigt sich hier der Bauabschnitt links vom späteren Haltepunkt Wenne. Oberhalb des Anwesens Ignatz Schulte wird ein großer Einschnitt in den sog. „AndreASFelsen“ geschlagen. Die dabei anfallenden enormen Schuttmassen werden größtenteils mit Hilfe zweier Feldbahnen nach Frielinghausen transportiert. Heinrich Heymer ist ein interessierter Zeitzeuge und berichtet vom Bau des Bahndammes durch den sog. „Klusenkamp“:

„Zuerst wurde durch die ganze Weide eine Holzbrücke gebaut für die Lorengeleise, um das dauernde Erhöhen der Geleise zu sparen. Dieses Holzgerüst

blieb dann einfach stehen und wurde zugekippt.“

Auch das Leben in den vom Bahnbau betroffenen Dörfern ist in dieser Zeit ungewöhnlich turbulent und lebendig. Heinrich Heymer:

„Die ausländischen Bahnarbeiter, die in den wenigen Kantinen nicht unterkommen konnten, waren bei den Bauern in Logis. Auf Schulten Hof in Sallinghausen nächtigten rund 25 Kroaten und Italiener. Sie zahlten als Schlafgeld je Nacht 10 Pfennig und schliefen auf Strohbetten mit zwei Wolldecken. Jeder Hof hielt Wurst und Flaschenbier zum Verkauf bereit, ferner Speck und Schinkenbutterbrote. Noch nie hatten die Sallinghauser Frauen soviel Geld flüssig.“

Auch die Esloher Bäcker und Metzger profitieren in dieser Zeit von den Fremdarbeitern. Diejenigen, die nicht in den zwei um Eslohe herum eingerichteten Kantinen speisen, unterhalten auf den Höfen ihre eigenen Küchen.

Die endgültige Fertigstellung der Nebenstrecke Wenholthausen nach Fredeburg wurde ursprünglich im Herbst 1910 geplant. Doch eine gleichzeitige Eröffnung beider Bahnlinien ist nicht zu realisieren.

Mit Dampf und Rauch, mit Pauken und Trompeten

Der 14. Januar 1911 ist ein besonderer Festtag für viele Bewohner entlang der neu erstellten Bahnlinie von Finnentrop nach Wennemen. Es ist der lang herbeigesehnte Tag, an dem diese Strecke festlich in Betrieb genommen wird.

Die Freude über die nun stattgefundene Eröffnung spiegelt sich



Bild 11: Ignatz Schulte mit Gattin anlässlich seines 80. Geburtstags.

in den ausführlichen und euphorisch verfassten Berichten der Gazetten wieder. Das in Olpe erscheinende Volksblatt beginnt: *„Eine sauerländische Bahn vom reinsten Wasser, führt sie doch nur durch sauerländische Täler und Berge und ist sie doch das beste Bindeglied zwischen den Kreisen Olpe, Meschede, Arnsberg und Brilon.“* Es folgt eine detailgenaue Beschreibung der historischen Eröffnungsfahrt von Finnentrop nach Meschede und es fällt auf, dass Eisenbahn fahren wohl in erster Linie Männersache ist: *„von den zahlreichen Herren, die man dort erblickte“*. Es folgt eine Aufzählung der bedeutendsten männlichen Fahrgäste aus Politik und Verwaltung. Und Auskunft über die Witterungsbedingungen erfährt der interessierte Leser auch: *„Herrlich schien die Sonne auf die weiße, im glitzernden Schnee erstrahlende Winterlandschaft hernieder, und gerade dieses wunderbare Bild hat auf die Teilnehmer den Eindruck nicht verfehlt und in ihre Gemüter die beste Festesstimmung hineingezaubert.“*



Bild 12: Die neue Bahnstrecke verläuft im Bogen um die Ortschaft Sallinghausen; Ortsbewohner vor dem Hof Mathweis und ein Arbeiter auf dem Telegrafenmasten beobachten das Geschehen.

Die Genugtuung und Freude über den Beginn einer neuen Eisenbahnzeit in unserer Gegend wird nicht nur aus den zahlreichen Festansprachen deutlich. Alle Haltestellen und Bahnhöfe sind mit Girlanden und Fahnen geschmückt. Auch die Bevölkerung nimmt überall regen Anteil:

„Besonders hatte sich Eslohe angestrengt, wo der Zug fast eine halbe Stunde hielt. Dort waren die Vereine in corpore auf dem Bahnsteig aufmarschiert und begrüßten mit ihren Fahnen den einrollenden Zug. Besonders fielen dort die Winterschüler auf, die in blauen Kitteln und mit landwirtschaftlichen Emblemen herangekommen waren. Amtmann Groneck hielt eine Begrüßungsansprache und Fräulein Johanna Schulte trug ein Festgedicht vor (siehe Seite 142). Im Wartesaal gab es große Bewirtung.“

Der Sonderzug nimmt seine Fahrt auf, über Wenholthausen, Wennemen hin zum Bahnhof in Meschede. Überall wird der „Festzug“ mit Jubel und Freude empfangen. Über die anschließende Feier in der mit

elektrischer Beleuchtung erhellten Schützenhalle berichtet ebenso ausführlich die Mescheder Zeitung vom 16. Januar 1911. Nicht ohne patriotischen Stolz wird der Ausspruch eines auswärtigen Festteilnehmers wiedergegeben: *„Ich habe schon verschiedene Male der Eröffnung einer Bahn beigewohnt, aber so schön wie hier war es noch nirgends.“* Für den Esloher Gewerken Gabriel ist dieser Tag ein erfolgreicher Abschluss seiner Jahrzehnte dauernden Bemühungen und er *„überraschte die Anwesenden mit dem formvollendeten Vortrage des ... zur Feier des Tages verfassten stimmungsvollen Gedichtes voll poetischer Schönheit.“* Wenige Monate später, am 30.

September 1911, ähneln sich die Bilder. Die Bahnstrecke Wenholthausen - Fredeburg wird ihrer Bestimmung übergeben. Fröhliche Gesichter sehen einer ungewissen Zukunft entgegen, in der die Eisenbahn eine gewichtige Rolle spielen soll.

Angenehme Zeiten?

Das neue Transportmittel wird freudig angenommen und schon bald ist die Fahrt mit der Eisenbahn eine Alltäglichkeit, eine Annehmlichkeit, die kurz zuvor noch undenkbar war.

Im Bahnhof Eslohe wird, wie auch anderswo, eine Bahnwirtschaft eingerichtet um den Fahrgästen ihre Wartezeit zu verschönern. Im Mai 1911 wird per Zeitungsinserat ein Pächter gesucht. Die Bewerbungen sind schriftlich einzureichen. Persönliche Vorstellungen werden nicht angenommen. Daraufhin bewirbt sich der Gastwirt Egon Böhmer jr., der den Zuschlag und am 26. Mai 1911 vom Amt Eslohe die polizeiliche Erlaubnis erhält, ab 1. Juli 1911 bis auf weiteres im Empfangsgebäude der Esloher Eisenbahnstation eine Schankwirtschaft zu betreiben.

Noch sind überall die Spuren der massiven Bautätigkeiten sichtbar. Die Bahnlinie durchtrennt die sauerländische Landschaft

Die neu eingerichtete Bahnwirtschaft in Eslohe — ohne Wohnung — soll zum 1. Juli 1911 verpachtet werden. Die Bedingungen sind auf Station Eslohe einzusehen und vom Vorsteher unserer Kanzlei gegen Zahlung von 50 Pf. zu beziehen. Angebote, denen die unter schriftlich vollzogenen Bedingungen, sowie etwaige Zeugnisse beizufügen sind, sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf den 27. Mai 1911, vormittags 11 Uhr, in Zimmer 6 des kleinen Verwaltungsgebäudes (Eisenbahnschule) anberaumten Öffnungstermin an uns einzureichen. Persönliche Vorstellungen werden nicht angenommen. Elberfeld, im April 1911.
Königliche Eisenbahndirektion.

Bild 13 und 14: In der Mescheder Zeitung vom 5. Mai 1911 sucht die Kgl. Eisenbahndirektion Elberfeld einen Pächter für die Bahnhofswirtschaft in Eslohe (oben). Eine Tochter des Wirtes Egon Böhmer hinter der Theke der Bahnhofswirtschaft in Eslohe (unten).



und hinterlässt Wunden, deren Narben noch Jahrzehnte später sichtbar bleiben. Aber man gewöhnt sich daran, dass rauchende und fauchende Stahlrösser die einst ruhigen und beschaulichen Täler durchqueren. Man sieht und spürt die Vorteile. Die Eisenbahn schafft Mobilität, aber auch für viele Menschen Arbeit und Einkommen. Rückblickend auf diese neue Entwicklung wurde später einmal geschrieben: „Durch den Bau der Bahn wurde dieser Teil des Sauerlandes aus mittelalterlichen Verhältnissen in die Moderne geführt.“

Die Welt ist ein klein wenig zusammengedrückt. Das wird auch am neu eingerichteten Haltepunkt Wenne spürbar. Hier herrscht bald so wie an allen anderen Bahnhöfen und Haltepunkten ein reges Leben ankommender und abfahrender Fahrgäste. Hier finden sich die „Strickfrauen“ aus Eslohe und Umgebung ein und nehmen den Zug in Richtung „Strumpfstadt“ Schmallenberg. Sie haben Arbeit bei Firma Falke und anderen Strickereien gefunden. Die Landwirtschaftsschüler aus dem Raum Schmallenberg benutzen den Haltepunkt Wenne um von hier aus über den sog. „Polzeiweg“ zum Wennerstieg nach Eslohe zur Winterschule zu gelangen.



Bild 15: Arbeiter und Angestellte der Firma Eberhard Koenig erwarten in den 1930er Jahren am Haltepunkt Wenne die Ankunft des Dampfzuges zum Betriebsausflug.

Wer kann sich heute noch an die geselligen Wartezeiten im Bahnhofshäuschen erinnern? Und niemand mehr wird die Erinnerung finden an einen älteren Mann, dessen faltenreiches Gesicht ein grauer Vollbart zierte und der auf seinem Kopf eine rote Bahnmütze trug. Es ist Ignatz Schulte, der mit 65 Jahren noch eine tägliche Beschäftigung in der Betreuung der Station Wenne findet. Es ist seine Aufgabe zu heizen, Lampen anzuzünden und zu löschen, für Ordnung zu sorgen und auf die Winterschüler aufzupassen, damit diese in ihrem jugendlichen Ungestüm nicht alles auf den Kopf stellen. Seine Tochter Johanna hilft ihm, indem sie für die Reinigung der Station sorgt. Ignaz Schulte ist ein geselliger und beliebter Zeitgenosse. Er erzählt gern Geschichten aus seinem bewegten Leben, besonders von seinen Kriegserlebnissen 1870/71 im siegreichen Feldzug gegen die Franzosen. Eines Tages bringen ihm die Eisenbahner eine rote Mütze mit und nennen ihn fortan scherzhaft Bahnhofsvorsteher. Gern

erträgt er den Spaß und mit erhobenem Krückstock gibt er das Signal zur Abfahrt. Am 13. September 1930 verstirbt Ignatz Schulte nach 83 erfüllten Lebensjahren. Bis zuletzt macht er Dienst an der Station Wenne.

Der Bedarf an Arbeitskräften ist bei der Bahn enorm. Sie benötigt viele Menschen für verschiedenste Dienstleistungen: im fahrenden Dienst, zum Be- und Entladen, zur Abwicklung der bürokratischen Dinge, zur Kontrolle und Aufsicht, zur Unterhaltung und Instandhaltung, für die Reinigung der bahneigenen Gebäude, zur Streckensicherung und -unterhaltung. Allein zum

Betreiben dieser neuen Streckenabschnitte finden nach Fertigstellung hunderte von Menschen dauerhaft Anstellung, über Jahre, oft ein ganzes Arbeitsleben lang. Die Bahn stellt für unsere ländlich geprägte, kaum industrialisierte Gegend, in der bisher die Land- und Forstwirtschaft die hauptsächliche Erwerbsquelle für die Bevölkerung darstellt, schon deshalb ein bedeutender Wirtschaftsfaktor dar. Sie schafft für viele Menschen ein ausreichendes Einkommen.

Ein Beispiel dafür, dass viele Familien dauerhaft von der Anstellung bei der Bahn, gar über Generationen hinweg profitieren, ist das der Familie Fritz Schulte aus Sallinghausen. 1944 verfasst Fritz als Fünfzigjähriger seinen Lebenslauf, der Auskunft darüber gibt, wie wichtig die Beschäftigung bei der Bahn für sein Leben war:

Acht Jahre lang besucht er die Schule. Dann im Alter von 14 Jahren findet er Arbeit beim Bauern als einfa-

cher Landhelfer. Ein ganz normaler Werdegang im Leben eines Arbeiterkindes. Doch vier Jahre später, 1911, verdingt sich Fritz beim Bahnbau an der Strecke Wenholthausen nach Fredeburg. Im Dezember 1914 erhält er eine Anstellung als Bahnarbeiter bei der Bahnmeisterei mit Standort Wenholthausen. Seine Beschäftigung wird dort im Februar 1917 jäh unterbrochen. Er muss nach Belgien zum Kriegseinsatz und kommt im November 1918 gesund zurück. Seine Beschäftigung kann er wieder in Wenholthausen fortsetzen, sodass er vier Jahre später eine Familie gründen und unterhalten kann. Nicht ohne Genugtuung endet sein Lebenslauf: „Bin heute 50 Jahre alt und bin in der Zeit einmal krank gewesen.“

Auch sein Sohn Friedhelm Schulte, 1929 geboren, ist Zeit seines Lebens als Bahnbediensteter tätig. Bis zur endgültigen Schließung der Bahnstrecke Finnentrop - Wennemen versieht er seinen Dienst zeitweilig als Bahnhofsvorsteher in Fehrenbracht, später am Bahnhof in Eslohe. Bis zu seiner Pensionierung im März 1990 ist Friedhelm am Bahnhof Bestwig tätig. Zwei Generationen der Familie Schulte aus Sallinghausen haben als Bahnbedienstete Arbeit und Einkommen gefunden.

Die Kriegsmaschine „Bahn“

Schon bald fangen Jahre der Bewährung für die Reichsbahn und ihre Bediensteten an. Am 1. August 1914 wird die Mobilmachung der gesamten deutschen Armee befohlen. Erschüttert stehen in Sallinghausen Einwohner vor dem Anschlag im Dorf, den ein Amtsdienner gerade angebracht hat. Die Nachricht verbreitet sich wie ein Lauffeuer. Der erste

Weltkrieg beginnt und die Bahn wird eine wichtige Rolle beim Transport von Mensch und Kriegsmaterial übernehmen.

In den ersten Wochen wird die Beförderung von Zivilpersonen eingestellt. Die Benutzung der Eisenbahn ist vorrangig für kriegswichtige Zwecke. Nur wer eine behördliche Bescheinigung vorzeigen kann, die in besonderen persönlichen Notfällen der Reisenden ausgestellt wird, darf mit der Bahn reisen. Auch auf den als Nebenstrecken bezeichneten hiesigen Bahnverbindungen herrscht eine ungewöhnliche Aktivität. Sämtliche Jagd- und Waffenscheinbesitzer werden aufgefordert, an Eisenbahnbrücken, Über- und Unterführungen Posten zu stehen, da man Sabotageakte gegen die Bahneinrichtungen befürchtet. Ein Beweis dafür, für wie wichtig die Bahn bei der Mobilmachung des Heeres angesehen wird.

Am 10. August 1914, morgens kurz nach fünf Uhr, beobachten die Sallinghauser den ersten Militärtransportzug. Es faucht und dröhnt durch das sonst so stille Mühlental. 58 Waggons werden gezählt, die



Bild 16: Ein Güterzug mit zwei Dampfloks bespannt hält am Bahnhof in Eslohe, ein Bild aus der Anfangszeit der Bahnstrecke.

durch drei Loks bewegt werden. Die zwei aneinander gekoppelten Loks werden von einer Druck-Lok am Ende des Zuges unterstützt. Ein ganzes Bataillon mit voller Ausrüstung, Feldküchen, Munitions- und Bagagewagen, die nötigen Pferde dazu samt der erforderlichen „Futterage“ auf einem Zug. Es ist ein imposantes Bild was sich den Beobachtern da bietet. An diesen Anblick wird man sich in der darauf folgenden Zeit gewöhnen. Doch die Feldgrauen rufen vom Zug herüber: *„In acht Wochen sind wir alle wieder zu Hause.“* Bereits einen Tag später taucht ein Eilbote im Dorf auf. Die Roggenernte auf dem Feld muss unterbrochen werden. Es wird angewiesen, Verpflegung fürs Militär vorzubereiten und zum Esloher Bahnhof zu bringen. Dort wird ein mit 60 Waggons bestückter Sonderzug erwartet. Die Reservisten haben Plakate an die Wagen geheftet. Aufschriften wie: *„Viel Feind, viel Ehr“* oder *„Hier werden noch Kriegserklärungen angenommen.“* Mit der vollen Kraft von drei Loks wird die Steigung der Strecke in Richtung Fehrenbracht bewältigt.

Ende August werden alle schulentlassenen Jungen vom Krieger- und Landwehrverein Eslohe zu einer Versammlung gerufen. Voller Begeisterung wird eine „Jugendwehr“ gegründet mit dem Zweck, eine vormilitärische Ausbildung zu leisten. Mit Holzgewehren ausgerüstet werden Felddienstübungen abgehalten. Die erste startet mit einem Sturmangriff auf den Bahndamm der Fredeburger Strecke, rechts vom Haltepunkt Wenne. Später folgten lange Fußmärsche nach der sonntäglichen Frühmesse. Dafür wurden schon mal separate Waggons an den fahrplanmäßigen Personenzug nach Grevenbrück angehängt. Unterwegs ist die Stimmung gut, es werden vaterländische und militärische Lieder gesungen. In Grevenbrück angekommen, folgt eine Marschübung zurück nach Eslohe. Siegestaumel herrscht in der Bevölkerung nach den ersten Erfolgsmeldungen, begleitet vom Geläut der

Kirchenglocken. Drei Wochen nach der Mobilmachung kann die auf der Dorfbrücke versammelte Sallinghauser Dorfjugend beobachten, dass ein Sonderzug aus Richtung Eslohe fauchend herannaht. Plötzlich ruft einer: „Rothosen!“ Alle laufen an das Bahngleis und erkennen staunend: Der Zug ist überfüllt mit französischen Kriegsgefangenen, noch eingekleidet mit ihren roten Hosen und Kappen. Er fährt in Richtung Meschede, wo im Eiltempo Baracken für ein Gefangenenlager errichtet werden.

Es wendet sich das Blatt

Die anfängliche Euphorie weicht zunehmend, nachdem die ersten Hiobsbotschaften die Heimat erreicht und die Verwundung und der Tod von deutschen Soldaten zu beklagen ist. Es folgen nun die Sonderzüge mit Verwundeten, die teilweise in Viehwagen auf dickem Stroh gelagert sind. Die Bauern werden angewiesen, mit ihren Pferdewagen den Krankentransport vom Esloher Bahnhof ins das eigens in Eslohe eingerichtete Reserve-Lazarett durchzuführen. Verwundete Soldaten, die noch stehen können, gehen zu Fuß. Ein unbeschreibliches Bild, voller Leid und Tragik am Esloher Bahnhof, dort wo nur wenige Jahre zuvor am Eröffnungstage mit Girlanden und Fahnen eine bessere Zeit beschworen wurde.

Im November 1917 erkennen die Realisten, dass die drohende Niederlage des deutschen Heeres nicht abzuwenden ist. Dennoch werden den Kirchen noch die Glocken entrissen. Ihr Klang, die noch vor kurzem Siegesmeldungen begleitete, soll für immer verstummen, da ihr wertvolles Metall zu Waffen umgeschmiedet wird. Auch die Feuerglocke aus der Esloher Pfarrkirche steht bereits auf der Rampe des Bahnhofs zum Abtransport bereit. Doch nach einer eiskalten Winternacht ist sie spurlos verschwunden. Die Geschichte sorgt für Aufregung bei den Verantwortlichen der Bahn. Doch erst Monate spä-

ter, nach Kriegsende im November 1918, klärt sich alles auf nachdem die „Glockenretter“ ihr Schweigen brechen:

Der Sallinghauser Mühlenbesitzer Franz Sternberg hatte einen Diebesplan ausgeheckt und dem damaligen Ortsvorsteher Franz Baust vorgeschlagen, in einer Blitzaktion die Feuerglocke zu retten. Dieser war Feuer und Flamme und weihte seinen Schwager Franz Mathweis, der als Kriegsverwundeter vom Heeresdienst entlassen war, in den Plan ein. Als vierter im Bunde fand sich der Schlosser Josef Schulte, genannt Eiken.

In der Nacht vom 18. auf den 19. November startete das Unternehmen „Bim-Bam“, wie es später genannt wurde. Die Nacht war wie geschaffen für einen Diebeszug solchen Ausmaßes:

Bei starkem Scheefall sind alle Spuren bereits nach zehn Minuten wieder verwischt. Die vier Sallinghauser beladen Mathweis Pferdeschlitten mit Rundhölzern, Stricken, Stemmeisen und Winde. Den

Pferden werden Säcke um die Hufe gebunden, damit ihre Eisen keinen Laut von sich geben. Auf Bausts Land in der Bermecke, unweit vom Dorf gelegen, wird das Glockengrab ausgehoben und mit Reisig und Stroh ausgepolstert. Kein Mensch stört in dieser dunklen Nacht bei der Arbeit. Keiner kommt ihnen entgegen. Bald ist der Abtransport vom Esloher Bahnhof durchgeführt, dann lässt man den ehren Leichnam in die Grube gleiten und deckt ihn mit Fichtenzweigen ab. Am anderen Morgen, bei Tageslicht, wird das Glockengrab mit Erde verschlossen und mit Dornengesträuch sorgsam verdeckt.

So gehen Monate ins Land, ohne dass jemand Verdacht schöpft. Rechtzeitig zum Weihnachtsfest nach Kriegsende bringen die Sallinghauser ihr Diebesgut zur Esloher Pfarrkirche zurück und setzen das gute Stück vor dem Glockenturm ab. Schnell sind Fachleute gefunden, um die Feuerglocke an ihren Platz im Turm zu ziehen. Pfarrer Molerus treten Tränen in die Augen, als er in der Christnacht des Jah-



Bild 17: Bahnbedienstete aus dem Raum Eslohe 1940 anlässlich einer Feier vor dem Bahnhof in Eslohe; im Hintergrund das Gebäude der Baustoffhandlung F. u. J. Padberg.

res 1918 der versammelten Kirchengemeinde mit bewegter Stimme diese gute Mitteilung machen kann.

„Die Provinz“, eingebunden in das Weltgeschehen

Nun ist wieder Frieden, doch die Probleme bleiben. Der Krieg hat viel zu lange gewütet, zuviel Menschen ließen ihr Leben, zuviel Leid ist geschehen. Diese Zeit hat zuviel verbraucht an Menschen, Kraft, Material und Geld. Schon während des Krieges hat die Regierung bewusst die Geldpresse ordentlich in Schwung gebracht, die Begleichung der Kriegskosten mittels Kreditaufnahmen in der Hoffnung auf einen Endsieg auf die Zukunft verschoben. Doch es kam nun einmal anders. Das Deutsche Reich muss nun selbst aufgrund des Versailler Vertrages Reparationen zahlen. Die aber können nur durch weiteres Drucken von Papiergeld beglichen werden.

Aber auch die anderen kriegsbeteiligten Staaten haben unter den Folgen des Weltkrieges zu leiden und es kommt 1921 zu einem weltweiten Konjunktureinbruch. In dieser Zeit kann sich die deutsche Volkswirtschaft erholen. Die entwerteten Löhne und

Einkommen wirken wie Lohndumping und das deutsche Wirtschaftswachstum ist stärker als in den Ländern der Sieger. Am vermehrten Warenumsatz profitieren die Industrie und Handel, aber auch das Transportgewerbe in Form der Reichsbahn.

Auch die Land- und Forstwirtschaft profitiert hierzulande von einem gestiegenen Bedarf an Nahrungsmitteln in den Städten an Rhein und Ruhr. Die jetzt vorhandenen schnellen Transportwege, die durch die Bahn ermöglicht werden, schaffen problemlos auch verderbliche Produkte an den Verbraucher. Darauf ist die Landwirtschaft aber mangels vorhandener Produktionstechniken nicht eingestellt. Die Vermarktungswege sind eröffnet, aber die Produktion ist nicht an den Bedarf angepasst. „Butterberge“ und „Milchseen“ in einer dem Schlaraffenland ähnlichen Verbraucherlandschaft kennt man noch nicht. Das was mit vorhandenen Mitteln produziert werden kann, wird zum Bahnhof gebracht und mit Hilfe der Bahn auf schnellem Wege in die Großstädte geliefert. Das aber führt auf dem Lande zu einer Verknappung des Angebotes und damit zu einer ungleichen Verteuerung der Lebensmittel. Die Mescheder Zeitung widmet diesem Umstand am 5. September 1921 einen Bericht. Auszug: *„Ein großer Missstand ist seit vier Wochen in dem Bezirke des Amtes Eslohe dadurch entstanden, dass die Landwirte ihre Milch nach den Großstädten verkaufen und so es den Bewohnern der ländlichen Gegend, die nicht selbst Milchvieh halten, unmöglich geworden ist, Milch zu beziehen. Es ist eine unglaubliche Tatsache, dass man heute in Großstädten Milch kaufen kann, während in Milchproduktions-gegenden ein Teil der Einwohner sich ohne Milch genügen oder kondensierte Milch aus Großstädten beziehen muss.“* Weiter wurde bemängelt, dass man hier nicht daran denke, die überhöhten Preise für Lebensmittel dem allgemeinen Markt anzupassen. Die zuständigen Behörden wurden erbost aufgefordert, sich endlich einmal aufzuraffen und nach dem Rechten zu sehen.



Bild 18: Wochenkarte für die Strecke von Bremke nach Wenholthausen für Woche 50 / 1925.

Was den Amtsbezirk Eslohe betrifft, zeigt der Bericht schnell Erfolg. So teilt die Mescheder Zeitung ihren Lesern bereits am 21. September 1921 befriedigt mit: *„Der Missstand in der Milchbelieferung ist hier beseitigt, da die Landwirte von Sallinghausen heute in entgegenkommender Weise sich bereits erklärt haben, alltäglich die erforderliche Menge Milch bei der Sammelstelle in Eslohe abzuliefern, von der sie zwischen 8 und 9 Uhr morgens gegen eine kleine Entschädigung verkauft wird. Man sieht hieraus wiederum, dass bei richtiger Handhabung viel zu erreichen ist und dass noch lange nicht alle Landwirte des Mammons wegen jede Nächstenliebe und Vernunft außer acht lassen.“*



Bild 19: Im Zweiten Weltkrieg wurden Güterwaggons zur Personenbeförderung umgebaut. Im Bild: 1945 am Bahnhof Eslohe, Gleis 2. Die Reisenden scheinen trotzdem guter Laune zu sein.

Die Inflation verstärkt sich in den darauf folgenden Monaten und entwickelt sich ab 1922 zu einer „Hyperinflation“, die erst mit der Währungsreform im November 1923 beendet werden kann.

Anfang Dezember 1935 erhielt der Kur- und Verkehrsverein in Eslohe über den Amtsbürgermeister die frohe Nachricht, dass aufgrund der Bestimmungen des Reichsfremdenverbandes für Heilbäder, Kurorte und Seebäder von zuständiger Stelle keine Einwände bestehen, dass Eslohe die Bezeichnung „Luftkurort“ tragen darf. Mit ausschlaggebend für diese Bewertung ist auch die Tatsache, dass der Ort eine günstige Bahnverbindung hat, die An- und Abreisen von Erholungssuchenden begünstigt. *„Für Touren in das Sauerland bildet Eslohe infolge seiner vorzüglichen Eisenbahn- und Wegeverbindungen einen begehrenswerten Ausgangs- und Rückkehrpunkt“*, beschreibt neben weiterer Hervorhebung von Vorzügen des Ortes im Jahre 1936 der Verfasser eines Werbeberichtes über den Luftkurort Eslohe. Doch auch in diesem Bereich ist

unsere Gegend „Provinz“, die nicht vorbereitet ist auf ihre Möglichkeiten. So schreibt selbstkritisch 1938 der Protokollführer des Vereins: *„Wir brauchen uns wegen der Kurgäste keine Sorge zu machen, es kommen eine Menge Anfragen. Es muss nur unser aller Bestreben sein, dass wir in jeder Beziehung aufnahmebereit sind.“*

Bilder, die sich wiederholen

Mit dem Angriff des Deutschen Reiches auf Polen ohne vorherige Kriegserklärung wird der zweite Weltkrieg am 1. September 1939 ausgelöst. Im Vergleich zum ersten Weltkrieg wird im Laufe des Krieges, der am 8. Mai 1945 mit der vollständigen Niederlage endet, die Zivilbevölkerung noch stärker von den Kampfhandlungen direkt betroffen. Das liegt an der verstärkten Entwicklung der Rüstungsindustrie, die eine großflächige Bombardierung ganzer Wohngebiete möglich macht. Auch das Transportwesen ist erheblich verbessert. Neben einer planmäßigen Leistungssteigerung der Reichsbahn durch Entwicklung und Einsatz verbes-

serter Technik erfolgte die Erweiterung des Verkehrsnetzes durch den Bau von Autobahnen und der damit fortgeschrittenen Entwicklung beim Bau von Last- und Personenkraftwagen. Die Bilder wiederholen sich: Noch immer ist die Transportkraft der Reichsbahn entscheidend und konkurrenzlos. Wieder wird Kriegsmaterial auf die Gleise, wieder werden Menschen ohne Rückfahrkarte an die Front geschickt. Nun aber, auch das ist in Eslohe geschehen, werden jüdischstämmige Mitmenschen und Nachbarn in überfüllte Waggonen gepfercht, transportiert mit Hilfe der Bahn, auf Gleisen die direkt in die Konzentrationslager führen. Es ist ein geplanter Teil der

deutschen Kriegsführung. Dem Holocaust fallen sechs Millionen jüdische Bürger zum Opfer. Ab 1944 greifen die Alliierten Deutschland auf eigenem Boden an. Neben den Luftangriffen auf die Großstädte sind gezielte Angriffe auf die Hauptverkehrsadern vermehrt zu verzeichnen. Die Ruhrtalbahn ist infolge dieser Angriffe mehrmals unbefahrbar. Die Nebenstrecke Finnentrop - Wennemen wird deshalb öfter zur Umleitung, vor allem für den Güterzugverkehr genutzt. Dennoch fuhren in den Kriegsjahren 1943/1944 täglich bis zu sieben Personenzugpaare von Finnentrop nach Wennemen, bespannt mit Dampfloks der Baureihe 64 und 86.

Ende Oktober 1944 wurde der gesamte Schienenverkehr auf dieser Strecke eingestellt. Als Grund wurde die Nutzung des Kückelheimer Tunnels als Lagerung bzw. Abschussrampe für die V1 oder V2 vermutet. Doch schon kurze Zeit darauf wird sie



Bild 20 und 21: Friedhelm Schulte aus Sallinghausen repariert ein Bahnsignal bei Sieperring (li.). Am Bahnhof Eslohe stehen (von re.): Bahnhofsvorsteher Paul Lange, daneben sein Sohn Alfons und Friedhelm Schulte, die ebenfalls bei der Bahn beschäftigt waren (re.).

wieder freigegeben. Die Nutzung als Umgehungsstrecke wird dringender benötigt. Ab Januar 1945 rollen hauptsächlich Militärtransporte darüber. Am höchstgelegenen Bahnhof der Strecke, Fehrenbracht, werden die Loks abgehängt, umgespannt oder gewechselt. Feindliche Tiefflieger greifen in der Zeit vermehrt auch Züge auf dieser Strecke an.

Am 11. April 1945 besetzen die Amerikaner unsere Gegend. Der Zugverkehr ist zusammengebrochen. Da an der Strecke nur geringe Schäden entstanden sind, wird bereits am 14. Mai 1945 der Schienenverkehr wieder eröffnet und zu friedlichen Zwecken genutzt.

Es folgt eine Zeit des Wartens, des Erwartens. Die Bahnhöfe werden für viele Familien zur Stätte der Hoffnung. Hoffnung auf die Rückkehr von verwundeten Angehörigen und Kriegsgefangenen. Aus den

Großstädten treffen hungernde Menschen ein. Sie hoffen hier auf dem Land auf Nahrungsmittel. Viele tauschen Brot und Kartoffeln ein mit dem wenigen, was ihnen an Besitz übrig blieb. Später folgen Züge mit Vertriebenen aus den deutschen Ostgebieten. Ausgemergelte und kraftlose Menschen, denen die Furcht noch im Gesicht steht. Sie hoffen auf ein Ende der Flucht, auf einen Neubeginn.

Ein Abschied in Raten

In der Nachkriegszeit wird deutlich, dass sich die Deutsche Bahn neuen Herausforderungen stellen muss. Die Verlagerung der Güter auf die Straße, der rasant steigende Güterfernverkehr zwingen zur Modernisierung. Bereits 1953 werden auf der Strecke Finnentrop - Wennemen (Meschede) die ersten vier Schienenbusse eingesetzt. Es folgen weitere im Jahre 1955. Die alten im Einsatz befindlichen Personenzüge werden auf einen neuen Standard gebracht. Die dritte Wagenklasse, auch scherzhaft Holzklasse genannt, wird abgeschafft.

Anfang der sechziger Jahre wird die Ruhr-Siegstrecke elektrifiziert. Während der Bauphase wird die Bahnlinie Finnentrop - Wennemen täglich zusätzlich mit mehr als zwanzig Güterzügen belastet. Danach lässt die Frequentierung der Bahnstrecke erheblich nach, sodass u. a. auch der Bahnhof in Fehrenbracht ab Mai 1965 nicht mehr mit Personal besetzt ist. Er dient nun nur noch für weitere zwölf Monate als Haltepunkt für den Personenverkehr. Auf der Strecke bleiben nur die Abfertigungen der Bahnhöfe Fretter und Eslohe erhalten.

Der letzte Schienenbus verlässt bekränzt am 21. Mai 1966 den Bahnhof Wennemen in Richtung Finnentrop. Bahnbusse übernehmen nun den Personentransport.

Bereits zwei Jahre zuvor, am 28. Mai 1964, fährt zum letzten Mal der Personenzug auf der Nebenstrecke Altenhundem - Schmallenberg - Fredeburg - Wenholtshausen. Es ist im wahrsten Sinne des Wortes ein „Trauerzug“, denn die Dampflok der Baureihe 86-501 ist mit Trauerflor und Kranz geschmückt. Ein Jahr später wird auch der Güterzugverkehr eingestellt.

Die Bahnstrecke Finnentrop - Wennemen wird in den folgenden Jahren nur von Güterzügen benutzt. Doch auch das Frachtaufkommen reduziert sich im Laufe der Zeit, verlagert sich auf die Straße. Zum 1. Juli 1972 wird das Teilstück der Strecke zwischen Serkenrode und Eslohe stillgelegt. Es ist ein Abschied in Raten, denn zum 1. November 1984 wird auch die Stilllegung der Strecke Finnentrop bis Serkenrode beschlossen. Es beginnt der sog. „Rückbau“ der Bahnstrecke auf der Olper Seite des Kückelheimer Tunnels.



Bild 22: Reisende bei einer Sonderfahrt mit Triebwagen der Bahn in den 1970er Jahren lange nach der Einstellung des Personenverkehrs am Bahnhof in Eslohe.

Bis Mai 1992 fahren Güterzüge noch den Bahnhof Eslohe an. Dann geschieht ein Unglück auf der Landstraße von Eslohe in Richtung Wenholthausen. Ein Lastkraftwagen rammt mit seiner überhöhten Ladung die Eisenbahnbrücke und beschädigt diese. Dieser Vorfall wird von der Bundesbahn zum Anlass genommen, auch diesen Streckenabschnitt stillzulegen. Noch ein paar Monate besteht Güterverkehr auf dem Abschnitt Wenholthausen - Berger Hammer - Wennemen.

Anfang August 2004 wird mit dem Abbau des Schienenstrangs auf der Strecke Wenholthausen nach Fredeburg begonnen. Die Bahn hat in unserer ländlich geprägten Gegend den Wettbewerb im Personen- und Güterverkehr endgültig verloren.

Nach und nach werden die an der Strecke liegenden Bahnhöfe abgerissen. Einige Gebäude haben über-

lebt, darunter auch der Haltepunkt Wenne, der sich heute, zwischenzeitlich als Wochenend- und Partyhäuschen von privater Hand umgebaut, im beklagenswerten Zustand befindet. Am 21. Mai 1974 wird der Wasserturm am Wenholthausener Bahnhof versehentlich gesprengt. Nur ein paar Wasserrohre sollten im Inneren des Turmes mit ein paar Kilogramm Sprengstoff beseitigt werden. Doch das Ausmaß der Sprengung war nicht vorhergesehen. Der Turm stürzte ein, im angrenzenden Bahnhof und in der unweit liegenden Schule blieben keine Fensterscheiben ganz. Zum Glück wurden durch die herumfliegenden Ziegelsteine keine Menschen verletzt.

Im Hauptgebäude des Esloher Bahnhofs werden viele Jahre Asyl suchende Menschen aus aller Welt untergebracht. Heute ist der Bahnhof im Besitz eines Esloher Kunstmalers und dient renoviert und restauriert als Atelier und Ausstellungsraum. Der angrenzende ehemalige Güterschoppen wird demnächst als Ausstellungsraum für einen Metallbildner und einen Kunstglaser eine neue Nutzung finden. Im Kontext mit dem Maschinen- und Heimatmuseum Eslohe in direkter Nachbarschaft und dem Baudenkmal „Helle Brücke“ in Blickweite bildet das in Zukunft eine gelungene Einheit. Ein Stück erlebter Vergangenheit bleibt erhalten.

Wünschenswert wäre für die Zukunft, wenn die restlichen noch vorhandenen Bahngleise vom Bahnhof Eslohe vorbei an Sallinghausen über die denkmalgeschützte Fischbauch-Stahlbrücke über den Wennefluss erhalten und touristischen Zwecken dienen würden. Es wäre das einzige Teilstück auf den stillgelegten Nebenbahnstrecken im gesamten Sauerland, wo die Bahnnostalgie direkt erlebbar bliebe.



Bild 23: Ein Bild der unter Denkmalschutz stehenden Stahlträger-Fischbauch-Eisenbahnbrücke über die Wenne und L 541 bei Wenholthausen im Jahr 2009. Hier enden die restlichen Gleise der Gesamtstrecke, die nur noch auf einer Länge von ca. 2,5 Kilometer vom Bahnhof Eslohe an erhalten sind.

Epilog

Dort, wo Visavis in den Tagen meiner Kindheit die Züge vorbei fuhren, betrete ich nun den Bahndamm. Ein trauriges Bild bieten verrostete Gleise, überwuchert mit schon teilweise undurchdringlichem Bewuchs, Brücken und Überführungen die von Zerfall und Vernachlässigung zeugen, ein klägliches Rest eines ehrgeizigen Projekts, dessen Erbauer einst wohl eine längere Haltbarkeitszeit ins Auge fassten. Es ist „Gras darüber gewachsen“.

Noch immer überspannt die stählerne Eisenbahnbrücke das Tal der Wenne. Sie ist ein Relikt aus der aktiven Eisenbahnzeit, ein rostendes Denkmal. Geld für einen geordneten Rückbau ist nicht vorhanden. Deshalb wird sie, weil sie anderweitige Verwertung nicht verspricht, dem Zerfall überlassen.

Doch schon seit Wochen wird gegenüber am ehemaligen Streckenabschnitt Fredeburg - Wenholthausen sehr viel Erde bewegt. Der Bahndamm wird zu einem Radweg umgebaut. Wir lassen es uns was



Bild 24: Die von der Natur überwucherten restlichen Gleise der Strecke am Bahnhof Eslohe im Jahr 2009.

kosten, mit Geld, welches eigentlich nicht vorhanden ist. Unserer Freizeitgesellschaft wird Genüge getan. Welche Haltbarkeitszeit ist diesmal eingeplant? Gebaut für immer, für ewig? Wann wird wieder Gras aus dem Asphalt wachsen?

Ja, ich weiß: Mit Optimismus soll man in die Zukunft schauen! □

Anmerkungen:

1. In Kapitel 1 und 3 wird darüber im Detail berichtet.
2. Die Abschrift des Mietvertrags ist in Kapitel 4 abgedruckt.
3. Im Archiv des Maschinen- und Heimatmuseums Eslohe befinden sich Kopien eines Briefwechsels von 1955 zwischen Regierungsbaurat Fritz Rose und Regierungsbaumeister R. Brosig, der die Bahnbauarbeiten auf der Strecke von Finnentrop bis zur Hälfte des Kückelheimer Tunnels geleitet hatte. Ebenso findet man dort einen Brief von Fritz Rose vom 15. August 1955 an den Sallinghauser Landwirt Heinrich Heymer, in dem er in kurzen Worten den Ablauf der Neubauarbeiten und seinen Einsatz dabei erklärt.

Gedicht zur Eröffnung der Eisenbahnstrecke Finnentrop - Wenholthausen - Wennemen

Die Begeisterung der heimischen Bevölkerung über die neue Eisenbahn vor hundert Jahren spiegelt sich in dem Festgedicht wieder, das Fräulein Johanna Schulte aus Eslohe zur Einweihung der Bahn am Esloher Bahnhof in formvollendeter Weise vortrug. Dieses Gedicht ist schon in zahlreichen Veröffentlichungen der vergangenen hundert Jahre zu finden, soll den Lesern dieses Buches aber nochmals die Aufbruchstimmung von damals vor Augen führen, die mit der „neuen Eisenbahn“ verbunden war:

Kommt aus dem Dorfe! Leute alle
Verlaßt die warmen Winterstuben,
Kommt mit der Frau, der Magd, dem Knecht,
Kommt mit den Töchtern, mit den Buben!

Kommt alle aus den Waldeswinkeln
Mit Knotenstock und Nagelschuhen,
Kommt von den Höfen, die im Lande
Zerstreut bei ihren Saaten ruhen.

Ihr Böller, ruft mit erz'nem Munde
Die Freude in das Land hinaus.
Ihr Musikleute, rührt die Trommel,
Ihr Fahnen, weht von Haus zu Haus!

Ein selt'ner Gast ist heut' gekommen,
Da steht er auf den Schienen breit,
Der Riese „Dampf“ streckt ihm die Schenkel,
Er prangt im blanken Eisenkleid.

Und seine großen Feueraugen,
Sie sehn zum ersten Mal dies Land,
Das wir mit Stolz die Heimat nennen,
Wo unser aller Wiege stand.

Was wir zum frohen Leben brauchen,
Das trägst du willig hin und her,
Getreide, Früchte, Spezereien,
Und Wolle leicht und Eisen schwer.

Von unserm Berg die stolze Tanne,
Die fährst du in das Land hinaus,
Daß sie mit ihrer harten Faser
Dem Fremden fügt das sich're Haus.

Und unsrer Berge stille Schönheit,
Erschließest du mit Zauberschlag,
Daß gern von heute an der Gastfreund
In unsern Tälern weilen mag.

Uns fährst du wie auf Sturmesschwingen
Schnell in die weite Welt hinaus
Und bringst uns unsre Brüder wieder
Zurück ins traute Vaterhaus.

Heil, erste Fahrt! Zum reichem Segen
Werd' sie fortan von Stund' zu Stund'.
Ein neues Glück trägt deine Achse,
Das weissagt heut mein froher Mund.

Und unser stilles Dorf im Tale,
Eslohe ist sein Name schlicht,
Das weiht Euch fremden Gästen allen
Dies anspruchslose Festgedicht.

Es sagt Euch: Wiederholt das Kommen
Und sucht in unsern Wäldern wieder
Für Euren Arm Euch neue Kräfte,
Für Eure Herzen neue Lieder.

(aus: Esloher Forschungen, Band II, Seite 352, 353)