

## *Erndtebrück — das Dorf der Eisenbahner*

Im Jahre 1889 war für Erndtebrück mit dem Bau der Eisenbahnstrecke Marburg—Kreuztal und deren Anschluß an die Rhein-Main-Weser-Linie und die Ruhr-Sieg-Strecke die Verbindung zum weiten deutschen Eisenbahnstreckennetz geschaffen. Damit begann für Erndtebrück ein neuer Zeitabschnitt. Der Ort wurde Eisenbahnknotenpunkt mit all seinen wirtschaftlichen und sozialen Folgen. Das Bahnhofsgebäude wurde errichtet, und ein Bahnbetriebswerk entstand. Ein Sekretär verwaltete den Bahnhof. Das Bahnbetriebswerk war ein zweiständiger sog. Langschuppen, schräg gegenüber dem Bahnhofsgebäude. Er diente mit seinen 3 Gleisen der Aufnahme von 6 Lokomotiven der Gattung T 3. Eine Schlosserwerkstatt und der Wasserturm schlossen sich in Richtung auf die heutige Hachenbergstraße hin an. Unterhalb der heutigen Berliner Straße lagen der Ausschlackkanal und die Drehscheibe, die die Zuführung der Loks zu den Verkehrsgleisen ermöglichte. Das Büro des Dienststellenleiters befand sich in dem kleinen Gebäude neben der Schranke, das später der Bahnmeisterei diente und in unseren Tagen dem Erdboden gleich gemacht ist. Die vom 1. 3. 1884 bis August 1887 zum Lokbahnhof Kreuztal gehörende Lokstation Hilchenbach kam zu Erndtebrück, wie auch die Lokstation Raumland bis 1910 von Erndtebrück betreut wurde. Mit der Eröffnung des Streckenabschnittes Raumland-Berleburg entstand in Berleburg eine Lokstation, die aber zum Bahnbetriebswerk Frankenberg gehörte.

Die Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecken brachte zahlreichen Erndtebrückern Arbeit und Brot. Handwerker und Betriebsarbeiter fanden Beschäftigung. So zählte die Betriebswerkstatt 1904 15 Personale, also 30 Mann Planpersonal, 10 Schuppenleute (Putzer, Entschlacker, Kohlenlader), 10 bis 15 Schlosser, einschließlich Schmiede, Schreiner, Anstreicher, 2 Wagenmeister, 3 Schreiber, 10 bis 15 Mann Reserve für den Fahrdienst (examinierte Feuerleute, Reservelokführer). Zur Station Raumland zählten zu derselben Zeit: 1 Lokführer, 3 Reservelokführer, die auf der „Sparbüchse“ Dienst taten und von denen der Heizer während der Fahrt Schaffnerdienst tun mußte. Die 1915 stillgelegte Lokstation Hilchenbach zählte 4 Lok- oder Reservelokführer, 1 Schuppenmann, 1 Putzer und 1 Kohlenlader. Zu dem Lokpersonal gehörte auch der durch seinen Husarenstreich bekannte Emil Achenbach, der seinen Zug durch eine Station sausen ließ. Bis 1912 blieb der Personalbestand des Bahnbetriebswerkes etwa gleich. Nach Inbetriebnahme des neuen Werkes sind immerhin 100 Mann beschäftigt gewesen. Zu den ältesten ersten Beamten zählten die Lokführer Mörchen, Theis, Winter, Irle, Faulstich, Markowsky und Fischer, die ihre Wohnungen in den Bahnhäusern hatten, die in der Bahnhofstraße und in der heutigen Berliner Straße („Sperlings Lust“) mit dem Bau des Bahnhofsgebäudes errichtet worden waren. Die Häuser in der Berliner Straße fielen den Bomben des letzten Weltkrieges zum Opfer.

1912 entstand das neue Bahnbetriebswerk, ein Rundschuppen mit 8 Ständen, mit Schlosserei, Dreherei, Schreinerwerkstatt, mit Büroräumen, Baderäumen, Aufenthaltsräumen, mit Drehscheibe, Entschlackungskanal und Kohlbühne. Ein

Wasserturm, der durch eine Pumpstation von der nahen Elberndorf aufgefüllt wurde, diente der Wasserversorgung der Lokomotiven bei ihrer Bereitstellung und im Bahnhof Erndtebrück im Dienst auf der Strecke. Im Unterbau des Wasserturmes fabrizierte und verkaufte August Bald-Hohmanns seine Limonade, die für 5 oder 10 Pfennig je Flasche zu erhalten war.

Am 30. Juni 1914 wurde die Eisenbahnstrecke Erndtebrück—Birkelbach—Altenhundem eröffnet. Ein Programm der Eisenbahndirektion Elberfeld gibt Einblick in das festliche Ereignis, das durch einen besonderen Ehrenzug seine Bedeutung zeigte. In die Jahre 1914—1916 fällt der Neubau des Bahnhofes. Er



ZUR FESTFEIER

DER EROFFNUNG  
DER EISENBAHNSTRECKE  
ALTENHUNDEM-BIRKELBACH-  
ERNDTEBRÜCK



ALTENHUNDEM, DEN 30. JUNI 1914

**Zur Eröffnung der Bahnstrecke  
Altenhundem-Birkelbach-Erndtebrück**  
am 30. Juni 1914.

Singweise: „Stimmt an mit bellem hoben Klang.“

Ein frohes Lied stimmt mit uns an  
Ihr Gäste, die geladen!

:: Just spann ins Netz die Eisenbahn  
Den jüngsten Maschenfaden ::

Der liegt wie ein metallnes Band  
Auf Dir mit seinen Gleisen,  
:: Sei fröhlich, armes Sauerland!  
Das Glück geht gern auf Eisen. ::

Das Stahl- und Dampfroß geht zu Leib  
Manch' krassem Aberglauben.  
:: Und Wilddieb, „Mäkkes“, Hexenweib  
Vertragen schlecht sein Schnauben. ::

Wo nichts wie Ginster wächst u Dorn  
Auf steinigem Geländen,  
:: Da streut die Arbeit goldnes Korn  
Ins Land mit vollen Händen. ::

Das Glas gefüllt! Stoßt an, stoßt an!  
Die uns die Bahn gegeben.  
:: An Plan und Bau ihr Werk getan,  
Sie alle sollen leben! ::



Die Eröffnung der Eisenbahnstrecke Altenhundem—Birkelbach—Erndtebrück: Titelblatt des „Festfeier“-Programms und das Festlied eines Gelegenheitspoeten

erhielt eine weiträumige Empfangshalle, eine Bahnsteigsperrre, Unterführungen, die zu zwei Bahnsteigen führten. Bahnsteig 1 war für die Züge in Richtung Kreuztal und für die Gegenrichtung nach Marburg bestimmt, von Bahnsteig 2 fuhren die Züge nach Berleburg und Altenhundem ab. Zwei Stellwerke regelten den Verkehr. Das westliche Stellwerk war besetzt mit einem Fahrdienstleiter, der zugleich Aufsichtsbeamter war, und einem Weichensteller. Lange Jahre versahen Wilhelm Schneider, sein Bruder August und Karl Scholl diesen Dienst. Manche Mär geht noch heute um in Erndtebrück ob des schelmigen Humors von Wilhelm Schneider, der später von August Klotz abgelöst wurde, der einen Kollegen dazu verführte, einen ausgestopften Hasen noch einmal totzuschlagen.

Bei aller Schwere und Verantwortlichkeit des Dienstes waren Scherz und Frohsinn Begleiter der Beamten. Das östliche Stellwerk diente dem Rangierdienst, der Zusammenstellung der Güterzüge und der Abfertigung der Züge in Richtung Berleburg und Altenhündem, das westliche Stellwerk dem Personenverkehr.

Durch das Mißgeschick eines Beamten, eine Weiche falsch oder zu spät gestellt zu haben, entgleiste in den 30er Jahren ein Personenzug, wobei eine Frau getötet wurde. Glimpflicher verlief der Unfall bei der Eröffnung der Strecke Hilchenbach-Erndtebrück, wobei ein Wagen aus den Schienen sprang und die Honoratioren vom Grünewald bis nach Erndtebrück zu Fuß gehen mußten. Ein schlechtes Omen für den Beginn des sich dann doch rege entwickelnden Verkehrs!

Ein Inspektor stand dem gesamten Bahnhof vor. Henrich, Gendrun, Günther, Hoffahrt waren die Bahnhofsvorsteher dieser Jahrzehnte. Der derzeitige Dienststellenleiter ist Oberinspektor Küssner.

Die Lokomotiven wurden größer und leistungsfähiger mit der Zunahme der zu befördernden Lasten und den höheren Geschwindigkeiten. 1914 erschienen mit der Eröffnung der Strecke Erndtebrück—Altenhündem 5 Güterzuglokomotiven (G 8) und 6 Tenderlokomotiven (T 16). Letztere mußten das Befahren des langen Heinsberger Tunnels mit Vorspann- oder Schiebeloks ohne Rauchbelästigung bei den sonst offenen Führerständen der Güterzuglokomotiven ermöglichen.

Mit Beginn des 1. Weltkrieges wurden zahlreiche Bedienstete zum Militärdienst eingezogen, andere in besetzte Gebiete abgeordnet; Schaffnerinnen traten teilweise an die Stelle des Zugbegleitpersonales. Nicht alle, die die Pflicht des Kriegseinsatzes rief, kehrten in die Heimat zurück. Der Krieg brachte natürlich eine Einschränkung des Personenverkehrs mit sich.

Mit der Beendigung des 1. Weltkrieges wuchs die Bedeutung des Bahnhofs Erndtebrück zusehends. Sowohl der Personen- als auch der Güterzugverkehr stiegen sichtlich an. Die neue Strecke Erndtebrück—Altenhündem, die dem Reisenden den 50 km längeren Weg über Kreuztal ersparte, wurde zum wichtigen Zubringer der Ruhr-Sieg-Strecke. Leider sind durch Kriegseinwirkungen, Bomben und Sprengungen, zahlreiche Brücken und Einrichtungen dieser Strecke zerstört worden. Der Heinsberger Tunnel diente im letzten Kriegsjahr Zwecken der Kriegswirtschaft. Die Brücken wurden nach dem Krieg nicht wieder aufgebaut, und die Strecke wurde stillgelegt. Ein heute täglich einmal über Hilchenbach nach Altenhündem verkehrender Bus hat die Lücke nur notdürftig geschlossen. Drei Personenzüge nach und von Altenhündem verkehrten täglich auf der einstigen Strecke. Die Züge führten 4 bis 6 Wagen. Dem Berufsverkehr von Heinsberg, Albaum, Würdinghausen, Kirchhündem nach Altenhündem und Meggen (Walzwerk und Schwefelkiesgrube) kam eine erhöhte Bedeutung zu, wobei die Mentalität der Heinsberger und Albaumer Reisenden dem Zugbegleitpersonal oft Schwierigkeiten bereitete. Die Schaffner hatten alle Hände voll zu tun, auf der Strecke Fahrkarten zu kontrollieren und sehr häufig zu schreiben. Die Reise- und Personenzüge waren mit 1 zu 2 Zugbegleitern (1 Zugführer und 2 Schaffner) besetzt, an verkehrsstarken Tagen (Samstag und Montag) mit Zügen bis zu zehn Wagen genügte diese Besetzung noch nicht.

Die Ruhrbesetzung brachte eine sehr starke Inanspruchnahme und Belastung der Strecke durch Kohlenzüge vom Ruhrgebiet nach dem Süden über Frankenberg und Sarnau. Der große Eisenbahner-Streik des Jahres 1922 legte den Verkehr auf allen Strecken für ein oder zwei Wochen still.

1922 kamen die ersten T-14-Lokomotiven nach Erndtebrück. Sie machten mit ihrer gedrungenen Bauweise einen markanten Eindruck. Der Lokomotivpark, bestehend aus diesen T-14-Lokomotiven und den Güterzuglokomotiven (G 8) waren das Rückgrat der Zugförderung. 1945 waren 12 Lokomotiven der ersteren Bauart im Einsatz. Die Lokpersonale arbeiteten nach dem 1. Weltkrieg in drei Schichten.

Ein besonderes Maß an Arbeit hatten die Männer der Kohlbühne und der Pflege des Lokomotivparks zu leisten. Bei Wind und Wetter, Frost und Hitze beluden sie die Lokomotiven mit Kohlen, oft bis 45 t Kohlen mußten von Hand, später mit Hilfe eines Kranes verladen werden. Entschlacker, Putzer und Schlosser verrichteten rund um die Uhr ihr hartes Tagewerk.

Der Bahnhof Erndtebrück war Zugbildungsbahnhof. Die Güterzüge nach den verschiedenen Richtungen mußten täglich zusammengestellt werden. 6 Rangierer bewältigten diesen gefährlichen Dienst am Ablaufberg und in den Gleissträngen. Von ihnen verunglückten im Laufe der Jahre tödlich der Schaffner August Breuer, die Rangierer Hermann Richstein, Ernst Müller und Karl Schreiner. Sie gerieten zwischen die Puffer oder unter die Räder.

Unfälle auf unbeschränkten und ungesicherten Eisenbahnübergängen ereigneten sich öfters. Kurz vor dem Krieg wurde beim Eisenbahnübergang Altenteich das Auto eines belgischen Hochzeitspaares von einem Personenzug überrollt, wobei beide Insassen getötet wurden. Diese Gefahrenstelle war öfters der Schauplatz solcher Unfälle. Der Eisenbahnübergang oberhalb von Müsse bei Aue war die Stätte eines weiteren Unfalles, während beim Amtshäuser Bahnübergang ein Personenkraftwagen von einem von Leimstruth kommenden Personenzug gerammt wurde, wobei ein Ehepaar zu Tode kam. Am „Mühlersteg“ war es eine Frau, die bei einem Zusammenstoß im Auto getötet wurde. Ein von Leimstruth kommender Güterzug nahm einen Pkw auf die Puffer und schob ihn bis auf die Ederbrücke, wobei zwei Frauen und ein Kind verletzt wurden. Moderne Signalanlagen haben die Unfälle gemindert. Größere Entgleisungen ereigneten sich in den 20er Jahren in Aue-Wingeshausen und in Vormwald, wo hohe Schrotthaufen von Güterwagen die Stätte der Unfälle kennzeichneten.

Ein Güterzug bediente die Strecke nach Berleburg und weiter nach Frankenberg, zwei weitere Güterzüge die Strecke nach Laasphe—Marburg—Kassel—Frankfurt. Je ein Nachtgüterzug fuhr auf der Strecke Erndtebrück—Altenhundem und Erndtebrück—Kreuztal. Der Nachtgüterzug nach Kreuztal verlangte von den Zugbegleitpersonalen, die gewöhnlich eine Besetzung von 5 Mann hatten, harten Einsatz durch Rangierarbeiten auf den einzelnen Bahnhöfen und bis zur Einführung der Luftdruckbremse von dem Bremserdienst, der bei den Gefällstrecken nach Feudingen und Hilchenbach besonders verantwortlich war, angestrengte Aufmerksamkeit. So berichtet der ehemalige Oberzugführer Heinrich Klotz über eine Zugtrennung während der Fahrt durch einen Kupplungsbruch; durch das

