

Die

# Senne-Lahn-Eisenbahn

und

die beiden Kreise Wittgenstein  
und Biedenkopf.

BG 676

BH

---

Als

## zweite Beilage

zum Jahresbericht der Handelskammer  
für den Kreis Siegen

pro 1870

separat gedruckt.



Ph/MN-14

---

Siegen, im October 1871.

Druck der Vorländer'schen Buchdruckerei.

In den Klage-Artikeln des oberen Lahnthals spielt als Motiv des Begehrs der Lennelahnbahn die Armuth der beiden Kreise Wittgenstein und Biedenkopf die Hauptrolle. Der Artikel aus „Laasphe, 21. Juli“\*) beginnt mit den Worten: „Der Kreis Wittgenstein ist bekanntlich einer der ärmsten Kreise der preussischen Monarchie“. Der Artikel „aus dem Kreise Biedenkopf im August“\*\*) schließt mit den Worten: „Konzessionirt die Regierung niemals eine andere als die von uns gewünschte . . . Linie (die Lennelahnbahn), dann . . . mag sie es verantworten, die Bevölkerung unseres Kreises und des in gleicher Lage befindlichen Kreises Wittgenstein förmlich an den Bettelstab gebracht zu haben“. Und nun wird in beiden Artikeln vom „armseligen Gebirgsboden“ gesprochen, dem der größte Fleiß nur dürstige Erndten abzurufen vermöge, und daß die brauchbaren Arbeiter auswanderten. Weiter wird besonders vom Kreis Wittgenstein erzählt, „daß seine hohe, bis zu 12- und 1800 Fuß über die Meeresfläche sich erhebende Gebirgsgegend ihn mehr zur Vieh- und Holzzucht, als zu einem nur einigermaßen ergiebigen, oft kaum die auf ihm ruhenden Steuern und Ablösungsrenten deckenden Ackerbau befähige“.

Bei solcher Lage erwartet man dann dort, daß eine, die beiden Kreise durchziehende Eisenbahn den früheren Transitverkehr wiederherstellen, vor allem aber industrielle Werke hervorrufen und die beiden Kreise zum Range der benachbarten, mit Industrie gesegneten Kreise emporheben werde.

Indem diesem allerdings höchst wichtigen Stoff eine Besprechung gewidmet werden soll, ist es das erste Erforderniß — und die Bewohner des Kreises Biedenkopf werden dies selbst nicht ungern hören —, dem Kreise Biedenkopf alle und jede Berechtigung zu einer solchen Klage total abzuspochen. Die Bergisch-Märkische Gesellschaft ist nach wie vor gesonnen, die Verbindung der Ruhrsiegbahn mit der Mainwieserbahn-Station Marburg auszuführen; nur ist neuerdings die Frage entstanden, ob nicht der Ausgangspunkt Haardt dem Ausgangspunkte Altenhundem vorzuziehen sei. In jedem der beiden Fälle aber führt die Bahn auf ein und dieselbe Weise durch das Lahnthal, so daß der Kreis Biedenkopf die zu seiner Aufrechterhaltung erforderliche Bahn ganz in der bisher von ihm gewünschten Weise erhält.

In ebenso vollständiger Weise muß auch dem zum Kreise Wittgenstein gehörenden Theile des Lahnthals jeder Klagegrund bestritten werden, indem durch den neu in Aussicht genommenen Ausgangspunkt Haardt der obere Theil des Lahnthals sogar noch vollständiger aufgeschlossen

\*) Köln. Ztg. vom 23. Juli. Zweites Blatt.

\*\*) Volkszeitung vom 31. August.

wird, da die von Haardt kommende Linie schon bei Volkholz auf der Thalsohle liegt, während die von Altenhundem kommende Linie bei diesem Orte vielleicht noch mehr als 100 Fuß über der Thalsohle steht und wohl erst in der Gegend von Laasphe auf derselben anlangt.

Gleicher Gestalt ist auch der Berleburger Theil des Kreises Wittgenstein, falls der Ausgangspunkt Haardt gewählt wird, zu keiner Klage berechtigt. Dieser Theil des Kreises, der der größte ist, die meisten Einwohner zählt und die Hauptstadt enthält, und der noch dadurch besonderes Gewicht erlangt, daß sich in ihm die Raunlander Dachschiefergruben befinden, liegt so sehr zur Seite, daß er auch bei der Altenhundemer Linie immer noch anderthalb Meilen von der Bahn entfernt bleibt und deshalb nur daran denken kann, sich durch eine Chaussee mit ihr in Verbindung zu setzen. Diese Verbindung existirt auch bereits in der von Raunland nach Leimstrut führenden Straße, welche sich bei letzterem Orte einerseits nach Erndtebrück, andererseits nach Laasphe verzweigt. Ersterer Weg ist nun nur  $\frac{1}{2}$  Meile kürzer als letzterer. Auf diese Wegersparniß von  $\frac{1}{2}$  Meile reducirt sich also der ganze Vortheil, welchen die Altenhundemer Linie für den Berleburger Theil des Kreises vor der Haardter Linie voraus hat. Man kann beide Linien aber auch völlig für ihn gleichstellen, nämlich dadurch, daß bei Feudingen (was ja bei der Haardter Linie leicht ausführbar ist) ein Bahnhof etablirt wird. Dieser Bahnhof wäre dann dem Berleburger Theil des Kreises sogar noch etwas näher als der Erndtebrücker Bahnhof, so daß also dieser Kreistheil und das Haupt-Transportmaterial des Kreises, nämlich der Raunlander Dachschiefer, sich bei der Haardter Linie sogar noch um eine Kleinigkeit besser, als bei der Altenhundemer, stehen werden.\*)

Was also im Kreise Wittgenstein, bei Ausführung der Haardter Linie, klageberechtigt erscheint, ist nur der Erndtebrücker Theil desselben. Aber auch dieser steht zur Haardter Linie in keiner so vollen Opposition, wie unser Kreis zur Altenhundemer Linie. Wird erstere gewählt, so ist der Hauptort Erndtebrück von der Station Laasphe 2 Meilen entfernt, kann dieselbe also immer noch benutzen; wird dagegen die Altenhundemer Linie gewählt, so ist die Bahn für unsern Kreis so gut wie nicht vorhanden. Und sollte gar bei der Wahl der Haardter Linie eine Station in Feudingen etablirt werden, so ist Erndtebrück nur 1 Meile von der Bahn entfernt und hat sie also noch näher, als z. B. die in unserm Kreise gelegene fast anderthalbmal so große Stadt Hilchenbach die Bahn bei Creuzthal.

Dennoch soll zugegeben werden, daß der Erndtebrücker Bezirk vollkommen klageberechtigt ist.

Es verdient dann aber auch folgende Vergleichung angestellt zu werden. Wird von Altenhundem ausgegangen, so sind es im Erndtebrücker Bezirk 21 Ortschaften und Höfe mit zusammen 4210 Ein-

\*) Um die directe Verbindung zwischen Berleburg und Feudingen vollständig zu machen, bedarf es nur des Baues einer 600 Ruthen langen Straßenstrecke im Lorbachsthale von dem an der Leimstrut-Laaspheer Straße gelegenen Holzhausen nach Hermannsteg, an welch' letzterem Orte dieser Neubau auf die von Erndtebrück nach Feudingen führende Chaussee trifft.

wohnern, welchen die Bahn zu Gute kommt.\*) Wird dagegen von Haardt ausgegangen, so sind es von Tiefenbach aufwärts im oberen Siegthale 27 Ortschaften mit 6084 Einwohnern, welchen sie zu Theil wird.\*\*\*) Der Zahl der Anwohner nach müßte also die Entscheidung zu Gunsten von Haardt ausfallen.

Auch noch folgender Vergleich ist nicht ohne Interesse. Im Erndtebrücker Bezirk wird nur von einem einzigen Bahnhof die Rede sein können, bei Erndtebrück. Im oberen Siegthal dagegen sind 3 Stellen vorhanden, wo es sich sowohl für die Bahn, als die Gegend rentiren wird, Bahnhöfe anzulegen, nämlich bei Tiefenbach, Neiphen und Deuz.

Aber nun entsteht schließlich noch die Hauptfrage, nämlich welche Wirkung die Führung der Bahn durch den Erndtebrücker Bezirk auf diesen Bezirk ausüben wird. Derselbe liegt mit seinem Bahnhofspunkte Erndtebrück 1561 Fuß über dem Meere und ist eine hohe und rauhe Gebirgsgegend, welche nach dem eigenen Geständnisse ihrer Vertheidiger beim Ackerbau „oft kaum die auf ihm ruhenden Steuern und Ablösungsrenten einträgt“. Wir wissen überdies von Liebrecht,\*\*\*) daß der Winter dort lang ist, der Schnee tief fällt und lange liegen bleibt. Alles was daher dazu dient, eine Gegend unwirthlich zu machen, ist dort vorhanden. Lügen nun noch unterirdische Schätze im Boden, so würden durch sie jene Mängel allenfalls aufgewogen; aber auch von diesen keine Spur!

Es liegt in der Natur der Sache, daß die Bahn nicht das Mittel ist, diese klimatischen und Boden-Verhältnisse zu bessern. Die Frage, ob sie daselbst industrielle Werke hervorrufen werde, hängt aber innig mit denselben zusammen. Es ist ein Ding der Unmöglichkeit, daß die Bahnen allenthalben industrielle Werke hervorrufen, überhaupt allenthalben Nutzen stiften. Es giebt sogar Gegenden, denen sie offenbar geschadet haben. Zwischen Viefefeld und Hamm, auf einer Strecke von 8 Meilen, ist die Gegend durch die Eisenbahn noch ärmer geworden. Sie hat beinahe ihre ganze zum Ackerbau erforderliche Arbeitskraft verloren. Die dortigen Bewohner fahren nämlich nach der Grafschaft Mark, um daselbst zu arbeiten. Im Baderborner Bezirk (von Lippstadt über Baderborn nach Carlshafen) ist

\*) Erndtebrück 1147 Einw., 4 Höfe mit 72 E., Benje 112, Ludwigsack 9, Rinje 96, Köspe 13, Womelsdorf 177, Wingeshausen 632, Casimirthal 13, Aue 227, Schmalenberg 125, Berghausen 488, Birkebach 333, Birkefeld 184, Schamäder 217, Mehlbach 14, Kohrbach 28, Lüzel (im Kreise Siegen gelegen) 278. Die zum Amt Erndtebrück gehörenden Ortschaften, deren Wasser in die Lahn fließt, sind nicht mitgerechnet.

\*\*) Tiefenbach 340, Dreisbach 399, Niedernetphen 682, Obernetphen 433, Edmannshausen 234, Herzhausen 276 u. 44, Delgershausen 105, Frohnhausen 154, Ruckersfeld 110, Döchelhausen 117, Eichenbach 207, Nisholderbach 158, Sohlbach 43, Brauersdorf 133, Obernau 91, Rauhholz 137, Beienbach 146, Deuz 316, Grissebach 211, Nentersdorf 268, Ober- und Nieder-Walpersdorf 380, Salchendorf 261, Helgersdorf 134, Werthebach 180, Irngarteichen 226, Hainchen 298.

\*\*\*) Regierungsrath Liebrecht's Topographisch-statistische Beschreibung des Regierungsbezirks Arnsherg S. 70, wo auch noch Weiteres über die Unwirthlichkeit dieser Gegend nachgesehen werden kann.

dasselbe Verhältniß eingetreten. Die Eisenbahn hat kein einziges industrielles Werk hervorgerufen; und statt daß früher nur die männliche Bevölkerung auswanderte, wandert jetzt auch die weibliche aus. Der Grund und Boden wird vernachlässigt und ist in dessen Folge im Werthe gesunken.

Man ersieht aus diesen Beispielen, daß die Bahn allein nicht hilft, sondern daß auch noch sonstige Anziehungspunkte zur Schaffung industrieller Werke vorhanden sein müssen. Wo diese mangeln, da ist die Eisenbahn gerade das Mittel, das Auswandern zu befördern, indem sie es den Bewohnern soviel leichter macht, in besseren Gegenden ihr Glück zu suchen.

Es wird sich im Voraus nicht bestimmen lassen, welche der beiden Wirkungen auf den Erndtebrücker Bezirk die Folge der Eisenbahn sein wird. Aber die Thatsache, daß „der Ackerbau oft kaum die auf ihm ruhenden Steuern und Ablösungsrenten deckt“, gestattet jedenfalls keinen sonderlichen Schluß auf das Festhalten des Ackerbauers und auf die davon abhängige Erhöhung des Bodenwerthes.

Sollte die Bahn, bei Ausführung der Altenhundemer Linie, nun etwa das Gegentheil der in Erndtebrück von ihr erwarteten Wirkung zur Folge haben, so wäre durch die erleichterte Reisegelegenheit zwar immer noch den Bewohnern geholfen, aber dem Lande offenbar entholfen.

Der Ausgangspunkt Altenhundem giebt der Vennelahnbahn die Richtung von Nordwesten nach Südosten, der Ausgangspunkt Haardt von Osten nach Westen. Welche Richtung die wichtigere sowohl in commercieller als besonders in strategischer Beziehung sei, wird keinem Zweifel unterliegen. Und dabei vermag unsere Linie die Altenhundemer, wenn auch mit einem Umwege von 2 Meilen, vollständig zu vertreten, wogegen die Altenhundemer Linie zur Uebernahme der Funktion der unsrigen unfähig ist.

In Beziehung auf die 3 Kreise, von denen eigentlich hier nur allein die Rede sein soll, hat unsre Linie vor der Altenhundemer Linie voraus:

- 1) daß sie dem Kreise Siegen für seine Eisen- und Federfabriken den Verkehr mit dem östlichen und nordöstlichen Deutschland, gegen den Umweg über Bezdorf, um 8 Meilen abkürzt;
- 2) daß sie das obere Siegthal für die industrielle Entwicklung aufschließt;
- 3) daß sie die 3 Kreise Siegen, Wittgenstein und Biedenkopf unmittelbar mit einander verbindet;
- 4) daß sie den beiden Kreisen Wittgenstein und Biedenkopf einen geraden und höchst bequemen Weg an den Rhein bei Köln eröffnet.

Wird Altenhunden zum Ausgangspunkt gewählt, so gehen diese Vortheile für die 3 Kreise verloren. Und zugleich kostet der Bau der Bahn einige Millionen Thaler mehr; und ein Capital von noch einigen andern Millionen wird vielleicht erforderlich sein, um die soviel größere Betriebsabnutzung zu decken.

Würde nun die Altenhundener Linie im Erdtebrücker Bezirk industrielle Werke hervorrufen, so wäre für diese Opfer wenigstens einiger Ersatz geboten. Träte aber die entgegengesetzte Chance ein, und die Bahn würde nur als soviel gelegeneres Mittel zur Auswanderung benutzt, so wäre auch da der Schaden größer als der Nutzen; und der von Altenhunden ausgehende Bahnbau wäre nach jeder Richtung hin eine mißlungene Speculation.