

Unser Kirchspiel

Mülheim - Sichtigvor - Waldhausen



Nr. 12

6/1999

Die Eisenbahn in unserem Kirchspiel

Vor 100 Jahren Eröffnung der Möhnetalbahn

Mit dem 1. Dezember 1899 begann ein neue Ära für unser Kirchspiel. Von diesem lang ersehnten Tag an sollten regelmäßig Personen- und Güterzüge durch das Möhnetal rollen. Den Menschen hier war die Bedeutung dieses Ereignisses bewußt. Sie hatten sich, wie eine Chronik von 1899 berichtet, in besonders großer Zahl an den Bahnhöfen Sichtigvor und Allagen eingefunden, um das Einlaufen des ersten Personenzuges nicht zu verpassen. Wenn auch die Sichtigvorer besonders stolz darauf waren, daß der Bahnhof auf ihrem Gebiet lag, so ging doch auch für die anderen Gemeinden des Kirchspiels der dringende Wunsch nach einem Bahnhof in ihrer Nähe in Erfüllung. Das Einzugsgebiet für den Personen- und Güterverkehr ging sogar nach Norden über die Grenzen des Kirchspiels hinaus. Daß der Bahnhof nach Sichtigvor kam, war gar nicht so selbstverständlich gewesen. Bis



wenige Jahre vor seinem Bau hatte es noch Pläne gegeben, die Station in der Nähe der Mühle zu errichten. Vor der endgültigen Streckenfestlegung über Wamel-Echtrop sollte sogar der Anstieg der Bahn zur Haarhöhe von Mülheim aus erfolgen. Dann hätte Mülheim den Bahnhof bekommen. Und ganz frühe Pläne (1880) sahen sogar Waldhausen als zentralen Bahnstandsstandort für das Kirchspiel vor. Für die Eisenbahngesellschaft schien es anfangs die einfachste Lösung zu sein, die Strecke von Soest nur über die Haar zu leiten und bei Uelde an die schon bestehende Warstein-Lippstädter Linie anzuschließen. Dadurch hätte sich der Abstieg ins Möhnetal vermeiden lassen.

Nun lag also 1899 das Bahnhofsgelände als langgestreckter Fremdkörper im Wohngebiet von Alt-Sichtigvor. Acht Hausstätten hatten von ihren Hausgrundstücken für Gleise, Bahnsteig, Holzlagerplatz und Ladestraße Land abgeben müssen. Die Davids-Hausstätte war auf ihrer Rückseite durch Umbauten und eine neue Giebelfront in ein Empfangs- und Abfertigungsgebäude umgewandelt worden; übrigens das einzige Bahnhofsgelände, das sich nicht im Eigentum der WLE befand. An der Hauptstraße gingen nun bei jedem durchfahrenden Zug unter durchdringenden Geklingel 4 rot-weiß lackierte Schrankenbäume herunter. Zu den altgewohnten Dorfgeräuschen gesellte sich das Schnaufen und Rattern der Züge zusammen mit dem Pfeifen und Gebimmel der Lokomotiven.

Diese Veränderungen wurden aber von der großen Mehrheit der Einwohner gern angenommen. Sie signalisierten doch technischen und wirtschaftlichen Fortschritt. Gemeinden mit einem Bahnanschluß hatten



die Chance, an der Weiterentwicklung teilzunehmen; die von der Bahn weitab liegenden Orte drohten zu stagnieren oder ganz ins Abseits zu geraten. Die Vorteile der damals in ihrer Verkehrsleistung konkurrenzlosen Eisenbahn lagen auf der Hand. Sie war im Personenverkehr die schnelle und bequeme Alternative zu pferdegezogenen Postkutsche. Wichtiger waren die Verbesserungen im Güterverkehr für Industrie und Gewerbe. Längst war in das Bewußtsein aller eingedrungen, daß diese Wirtschaftszweige, von denen Arbeitsplätze und Wohlstand abhingen, ohne Gleisanschluß nicht zu fördern waren. Bevor ihre Bahn gebaut war, hatten Warsteiner und Belecker Unternehmer ihre zukunftssträchtigen Betriebe nach Soest und Lippstadt verlegen müssen. Ob das Marmorwerk Dassel seinen Aufschwung nach der Jahrhundertwende erlebt hätte, wenn es weiterhin seine Marmorblöcke auf schweren Ackerwagen herantransportieren lassen mußte?



Für die Menschen in unseren Gemeinden wurde es schon bald nach 1899 offensichtlich, wie wichtig und unentbehrlich der Güter- und Warenversand über die Bahn geworden war.

Die Wagen der Kettenfabriken waren fast täglich am Ladegleis zu sehen. Das Holz des Waldes, die Produkte des Landhandels (Getreide, Stroh, Kunstdünger und Schlachtvieh) und alles, was Gewicht und Größe hatte, und von auswärts kam oder dahin sollte, wurde über die Bahn verladen.

Durch die Personenzüge konnten Arbeitsplätze angenommen werden, die früher zu weit gelegen hätten. Für Schüler wurden weiterführende Schulen in Brilon oder Soest jetzt erreichbar.

her zu weit gelegen hätten. Für Schüler wurden weiterführende Schulen in Brilon oder Soest jetzt erreichbar.

Die gute Annahme des Personenverkehrs der Bahn zeigte sich auch äußerlich dadurch, daß der Sichtigvorer Bahnsteig bei bestimmten Abfahrtszeiten „schwarz von Menschen“ war. Die Ankunft eines Zuges wurde zu einem kleinen Ereignis, wenn sich Scharen von Menschen über den Damm oder die Hauptstraße hinauf bewegten, von Anliegern dieser Straßen regelmäßig und interessiert beobachtet.

Die Westfälische Landeseisenbahn, die ja ein wirtschaftliches Unternehmen war, profitierte von einer stetigen Aufwärtsentwicklung bis zum 2. Weltkrieg. Die Kriegsjahre waren auch für die Bahn eine Ausnahmesituation. Sie mußte erhöhte Leistungen bei geringerer personeller und materieller Ausstattung erbringen. 1943 brannte durch Blitzschlag bei einem Nebelgewitter der Sichtigvorer Bahnhof ab. Gegen Kriegsende nahmen die Fliegerangriffe auf Bahnhöfe und Eisenbahneinrichtungen dramatisch zu. Zahlreiche Einschußlöcher der Bordwaffen waren in Sichtigvor noch Jahre nach dem Kriege in Bahnhofsnähe zu sehen. Die vier Menschen tötende Bombe auf das Haus Brandenburg im Februar 1945 galt wohl einem auf dem Bahnhof haltenden Zug. Die Behörden bauten zum Schutz der Reisenden einen röhrenförmigen Bunker unmittelbar neben dem Bahndamm (gegenüber dem heutigen Tennisheim). Zwei weitere Luftschutzstollen wurden ab 1944 in den Hammerberg getrieben.

Nach dem Kriegsende 1945 ruhte wegen der zerstörten Brücken der Eisenbahnverkehr für mehrere Monate vollständig. Mit dem allgemeinen Aufschwung wuchs die Auslastung der Bahn noch einmal enorm an. Aber nach den ersten 50er Jahren begann der Rückgang. Busse, Lastwagen und der PKW-Individualverkehr nahmen der WLE Fahrgäste und Güter und trieben sie mehr und mehr in die Verlustzone. Rationalisierung und Personalabbau verzögerten das Dahinsiechen noch eine Weile. 1960 kam dann für den Personenverkehr das endgültige Aus.

Als auch der restliche Bahnbetrieb 1970 eingestellt und die Strecke abgebaut wurde, gab es keine Proteste, ja es schien, als würde es kaum im Kirchspiel wahrgenommen. Der nachgewachsenen heutigen Generation ist es kaum verständlich zu machen, welche große Bedeutung die Möhnetalbahn für die Menschen hier einmal hatte.

Am 19.9.1999 wird der hundertjährige Geburtstag in einer Jubiläumsveranstaltung (mit Ausstellungen und einer Festschrift) gebührend gefeiert.