

Technische Bauwerke der Eisenbahn bei Siegen – ein Faszinosum von regionaler Bedeutung?

GEORG MAYBAUM

SUMMARY

Everyday engineering infrastructure tends to lead a shadowy existence: it is used and at times also perceived, but it is rarely appreciated. From time to time, however, individual components of this infrastructure come under the focused gaze of small groups of actors. This may be because the building, facility or site is considered to be an historical witness with a connection to identity, or because it is linked to a specific local memory, or because the members of the group are simply fascinated by the technology that survives from the past.

In and near Siegen, too, one can find various tunnels, bridges, and numerous other structures associated with the railway system. These objects and the actors associated with them as well as their regional and supra-regional links are the topic of the following essay.

Individual examples of railway infrastructure are listed and thus enjoy professional recognition, others hold significance for the history of construction technologies and still await examination from an engineering perspective. Some sections of railway line have been documented in detail by amateur historical societies interested in the ways in which they are interwoven with local history. Railway enthusiasts take active care of secondary structures such as locomotive sheds or roundhouses; fans of historical technologies search for old photographs or track down the code numbers of individual locomotives and railway cars or other surviving rolling stock; and model train builders retrace the courses of real-life railways lines and attempt to transfer them into their own miniaturized worlds.

In this way, elements of engineering infrastructure are received in widely divergent ways: they are appropriated as these groups' own heritage, are viewed as part of the economic and social history of the region, and are integrated into the larger story in a highly individual manner.

Shedding light on these actors and the peculiarities of their group dynamics, including the associated processes of valorization and the opportunities for memory culture heritage conservation as well as the broader memory culture, is the aim of the observations that follow.

Einführung

Die technischen Bauwerke sind für viele Menschen ein Faszinosum: Wer dafür schwärmt, wer sich dafür begeistert und welche Rückwirkung das auf den Erhalt der Bauten hat oder haben könnte, davon soll berichtet werden. Die potentiellen Protagonist*innen und ihre Wahrnehmung der oftmals ortsbildprägenden Zeugnisse der überkommenen Eisenbahninfrastruktur stehen mithin im Fokus. Der Text folgt dabei im Duktus den verwendeten Quellen, die von der Fahrt auf der Eisenbahn zu meist in der ersten Person erzählen.¹

Es geht im Folgenden nicht um eine detaillierte Streckenbeschreibung, da haben sich schon Konrad Fuchs² und Gustav Mosel³ viele Mühen gemacht, oder um deren denkmalpflegerische Bewertung, zu der sich unter anderem in zahlreichen ICO-MOS-Heften sicherlich Genügendes findet.⁴ Es sind die amtlichen Denkmalpfleger*innen, die professionellen Bautechnikgeschichtler*innen, bei denen das Interesse einerseits und das Beschäftigten andererseits wohl vorausgesetzt werden kann. Bei den Eisenbahnhistoriker*innen, den Eisenbahnmuseen und den Eisenbahnfreund*innen ist das vermutlich unterschiedlich ausgeprägt. Erstere recherchieren die Streckenverläufe, listen kenntnisreich die technischen Einrichtungen, während die Nachgenannten sich häufig auf das rollende Material konzentrieren, in mühseliger Kleinstarbeit Niete und Nummern zählen, sich akribisch um Anstrich und Schilder kümmern. Dass es sich bei Loks und Wagen auch um begründet denkmalgeschützte Objekte handeln kann, hat Christian Hanus mit seiner Dissertation zu den historischen Schienenfahrzeugen erläutert.⁵

Den zahlreichen Fotograf*innen ist die Kenntnis der ehemaligen und jetzigen Verfassung des Baubestandes zu verdanken. Die Heimatgeschichtler*innen, die Heimatfreund*innen und die Familiengeschichtler*innen nutzen dieses Bildmaterial als Hintergrund, um das regionale Bauen zu beleuchten und die eigenen Perspektiven aufzuspannen.

Mit all diesen Menschen, den möglichen Protagonist*innen, den *civil scientists* des baukulturellen Erbes der Eisenbahninfrastruktur in und um Siegen habe ich gesprochen und diskutiert, Mannigfaltiges gelernt und manches Detail ausgiebig erörtert. Ihnen allen sei deshalb hier herzlich gedankt!⁶

Vom Bau zum Bausatz und zurück

märklinMODERNE ist das Buch zur Ausstellung im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt überschrieben. *Vom Bau zum Bausatz und zurück* lautet der Untertitel.⁷ Das soll auch mein Motto, meine Fragestellung sein. Der Einband zeigt emblematisch die *Villa im Tessin*, gewissermaßen als Triptychon: rechts im Bild einen Teil des originären Gebäudes in Ambri, am Süden des Gotthardpasses gelegen, 1958 entworfen von den Architekten Alberto und Aldo Guscetti, mittig dessen modellhafte Umsetzung durch die Gebrüder Faller,⁸ entworfen vom Modellentwickler Oswald Scherzinger, und links einen Teil der Villa von Hermann Faller in Gütenbuch im Schwarzwald, entworfen vom Firmenarchitekten Leopold Messmer. Alles vor dem Grün der Bäume, dem Blau des Himmels und dem Weiß der Wolken friedlich collagiert.

Was sagen diese Modelle der Moderne über die Modelleisenbahner*innen aus? Dank der begleitenden Recherche von *moderne REGIONAL* stellte sich „heraus, dass ein bisher belächelter, überwiegend

männlicher Teil der Bevölkerung, der im Hobbykeller seinen Kontrollfantasien nachging, dass diese [...] nach psychologischen Maßstäben durchaus suspekta Subspezies ein geradezu avantgardistisches Verhältnis zur Architektur ihrer Zeit gepflegt hat!“⁹

Die Herausgeber*innen von *märklinModerne* verwiesen mit Blick auf das im Modellbau üblicherweise angewandte Spritzgussverfahren auf den mittlerweile verstorbenen Kinder-Fernsehmoderator Peter Lustig. Das Herstellen des Modells „klingt einfach, ist es aber nicht [...]“, hat er klargestellt. Ist es vielleicht eher als eine besondere Form der Baukunst einzustufen und daher, wie in *märklin-MODERNE* auf Walter Benjamin und seinen Aufsatz *Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit* zu rekurrieren?¹⁰

Das Buch *märklinMODERNE*, das die Baukunst der Nachkriegszeit vermitteln will und damit zu deren Erhalt beitragen möchte, nimmt im Übrigen auf Seite 53 mit dem Stichwort „Architektur des Alltäglichen“ nicht nur unser Tagungsthema vorweg. Es bemüht auf Seite 47 auch „unser Oma ihr klein Häuschen“, über das Luise Rellensmann auf dieser Tagung ausführlich berichtet hat.

Wie sich die Geschichte vom Bau zum Bausatz und zurück auch im Raum Siegen verfolgen lässt, möchte ich am Beispiel des an der Ruhr-Sieg-Strecke liegenden Reiterstellwerks in Kreuztal (Kn) auf-



Abb. 1: Modell des Bahnhofs Siegen (2018).



Abb. 2: Die Brücken über die Hagener Straße (vermutlich nach 1915).

zeigen: Von den Modellbahner*innen, den Eisenbahnhistoriker*innen und der Denkmalpflege als lohnende Destination empfohlen, habe ich mich auf den Weg gemacht, das Original zu besuchen.

Die Modelleisenbahner*innen Andrea und Heiko Weiß hatten den Bau wegen der getreuen Nachbildung erwähnt, die sich als Bausatz im Märklin-Katalog unter Art.-Nr. 72794 fand. Der Eisenbahnhistoriker Dr. Richard Vogel fand das Stellwerk aus technischer Sicht bemerkenswert, die Denkmalpflege hatte eher die baukulturelle Diaspora im Umfeld im Sinn. Auf die begeisterten Bastler Andrea und Heiko Weiß, die Elemente ihrer heimatlichen Umgebung einbeziehen möchten und dazu durch die Stadt Siegen gelaufen und mit der Bahn gefahren sind, um die wesentlichen Bauten und typischen Perspektiven einzufangen, bin ich im Magazin *MIBA, die Eisenbahn im Modell* gestoßen. In der Folge wurde ich auch auf der Website *Unser Siegen!* sowie in einem Märklin-Videobeitrag fündig.¹¹ Die Eisenbahn, die Bahnbauten, das kleine Örtchen Deuz (ohne t), alles vor dem Grün der Bäume, dem Blau des Himmels und dem Weiß der Wolken, wird von ihnen detailverliebt arrangiert.¹² Seit der Aufgabe der Kleinbahn nach Deuz sind Andrea

und Heiko Weiß leider Eisenbahner ohne Gleisanschluss und damit wieder in die Zeit zurückgeworfen, als von hier der erste Motor-Omnibus der Welt zwischen Deuz und Siegen verkehrte und im Jahre 1895 die Straße statt der erst 1906 verwirklichten Schienenverbindung¹³ nach Weidenau nutzte. Dass das originalgetreue 1:1-Modell des Busses nunmehr am 1968¹⁴ für den Personenverkehr stillgelegten Bahnhof präsentiert wird, ist insofern passend und unpassend zugleich.

Alles, was bei Andrea und Heiko Weiß zu sehen ist, beruht auf intensiver Hintergrundrecherche, auf der Beschäftigung mit der Heimatgeschichte und den Besonderheiten des regionalen Bauens: Seien es die Bergwerksanlagen mit den streikenden Bergarbeitern aus der Mitte der 1960er Jahre, die realitätsnahen Eindeckungen in Schiefer oder mit Pfannenblech, für das der Denkmalpfleger Tillmann Bär im Gespräch schwärmt, oder das holzsparende, riegellose Industriefachwerk, welches für das Siegerland so typisch ist. Für die Siegerner*innen ist es vermutlich wie Eulen nach Athen zu tragen, über die Fotografien dieser Bauten von Bernd und Hilla Becher aus dem Museum für Gegenwartskunst zu berichten.¹⁵



Abb. 3: Die Nordportale des Giersbergtunnels im Bauzustand (um 1912/13).

Die Hauptbahn Weidenau – Dillenburg

Von nun an möchte ich Sie auf eine kleine Reise mit der Hauptbahn Weidenau – Dillenburg auf dem Abschnitt von Siegen Hauptbahnhof nach Rudersdorf mitnehmen. Allein über den Bahnhof, den die Deutsche Bahn erst ab 2017 den Hauptbahnhof nannte¹⁶ (die im Modell integrierten Schilder Siegen ohne HBF sind also authentisch!), gäbe es viel zu erzählen: Über seine Farbgestaltung sagten die Modellbauer*innen: „Nie hätten wir gedacht, dass Siegens Bahnhof mit den anliegenden Gebäuden in den 1970er Jahren einen so hässlichen Anstrich hatte.“¹⁷ Dass das Modell (Abb. 1) nun in diesem hellen Grün erscheint, liegt also an der Präferenz des Authentischen, des objektiv historischen Interesses gegenüber dem Schönen, dem subjektiv-ästhetischen Wohlgefallen.¹⁸

Richard Vogel, zum Bahnhof Siegen befragt, verwies zunächst auf dessen ehemalige Zweiteilung und auf die Verwendung als Deportationsstation in der NS-Zeit, erinnerte sich dann an seine etwa 30 Jahre zurückliegenden Versuche, den Bahnhof maßstabsgerecht zu modellieren, was ihn seinerzeit zum Zählen der Schwellen mit dem Regelabstand von 60 Zentimeter veranlasste.¹⁹

Den Bahnhof als Startpunkt zu wählen ist sicher sinnfälliger, wurde doch auch 2022 der Tag des offenen Bahnhofs gefeiert! Dass mein Protagonist Richard Vogel selbst einen denkmalgeschützten Bahnhof im brandenburgischen Zernsdorf besitzt und bewohnt, versteht sich nahezu von selbst.

Nun wollen wir losfahren, mit Fahrzeugen aus der Jugendzeit von Andrea und Heiko Weiß, des hier Berichtenden und seiner Frau, in der Sprache der Modellbahner*innen: „alles aus der Epoche III und IV“. Ich knüpfe damit an das Tagungsmotto der ‚Bedeutungsdimensionen des Zeugnisses, der Identitätsstiftung oder der Erinnerung mit einem entsprechenden Schwerpunkt auf den Akteuren und Akteurinnen‘ an.

Schon nach kurzer Fahrzeit erreichen wir die ersten Ingenieurbauten: Die beiden Brücken über die Hagener Straße sind Teil der Viaduktstrecke Borsigstraße, die im Zusammenhang mit der Neustrassierung der 25 ½ Kilometer langen Strecke zwischen Weidenau, Siegen und Haiger erforderlich wurde. Mit der Eisenbahn, deren Projektierung bis 1895 zurückreicht und deren Inbetriebnahme am 1. Dezember 1915 erfolgte, wurden damals sowohl regionale wie auch überregionale Ziele verfolgt.

Einerseits sollte das Sieg- und Lahn/Dillrevier in verkehrs- und wirtschaftspolitischer Hinsicht unterstützt, andererseits der Verkehr auf kürzestem Wege aus dem westdeutschen in den süddeutschen Raum geführt werden.²⁰

Ein historisches Foto der beiden Brücken (Abb. 2) entstammt der umfangreichen Sammlung der *Bernhard Liebold A.-G.* aus Holzminden,²¹ die im dortigen Stadtarchiv verwahrt wird. Über die Bedeutung der Firmenarchive hat Martin Cordes auf der Tagung zur Eisenbahndenkmalpflege bereits im Juni 2022 in Zürich berichtet.²² Für mich war diese Archivalie die Eintrittskarte in die Diskussion mit der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Siegen, namentlich unter anderem mit Tanja Schmidt-Wenner und Tillmann Bär, war das Foto dort bis dato noch unbekannt. Auch der Eisenbahnhistoriker Richard Vogel hält es für „ein mutmaßlich einmaliges Dokument!“²³

Die beiden Überführungen stehen, wie manch andere Ingenieurbauten der Eisenbahninfrastruktur in und um Siegen, unter Denkmalschutz und sind recht umfassend beschrieben. „Die beiden Brücken [...] sind anschauliche Zeugnisse für die Geschichte des Brückenbaus kurz vor dem ersten Weltkrieg. Sie sind charakteristische und zudem qualitätsvolle Beispiele der Ingenieurbaukunst.“²⁴ Die an der Hagener Straße 1 liegende Brücke zeichnet sich zusätzlich durch einen hohen Gestaltwert aus, es handelt es sich um eine „[...] Balkenbrücke mit extrem flach gebogenen Untergurten. Die Brückengeländer aus Eisen in klassizistischem Dekor stammen noch aus der Bauzeit [...]“, heißt es unter anderem in der Denkmalakte.²⁵

Kurz nach den Brücken erreichen wir die wohl spannendsten Bauwerke der Strecke: die beiden Giersberger Tunnel, deren Trassierung und Gradienten vom Eisenbahnhistoriker Dr. Rolf Löttgers im Wechselspiel von Vorbild und Modell, oder der „modellbahntypischen Situation der Tunnelführung“, in einem Spezial der Zeitschrift *MIBA – die Eisenbahn im Model* –, vorgestellt wird. Dort erläutert er mittels Skizze und diversen Fotografien die Situation der zwei Etagen im Berg.²⁶ Auf der Siegener Seite finden wir zwei sich nahezu rechtwinklig kreuzende Trassen, die sich im Inneren des Berges in Richtung Siegen-Ost hinsichtlich der Gradienten und der Trassierung allmählich anpassen. Was für eine markscheiderische und ingenieurtechnische Leistung zu Anfang des vorigen Jahrhunderts!

Nach meiner Kontaktaufnahme antwortet Rolf Löttgers euphorisch: „Mit Ihrer Mail von heute haben Sie bei mir genau den richtigen Nerv getroffen! Denn Eisenbahn-Zweckbauten sind, wann immer ich eine Streckengeschichte schreibe, mein Thema gewesen! Wenn es nach mir ginge, kämen sie alle unter Denkmalschutz, aber das bleibt ein Traum.“²⁷ Dass der Protagonist Rolf Löttgers auf dem 354 Meter hohen Giersberg unmittelbar über dem Giersbergtunnel wohnt, sei am Rande erwähnt.

Werfen wir zunächst nochmals den Blick auf die Nordseite mit dem etwas aufwändiger gestalteten Portal der eingleisigen Strecke zum Siegener Hauptbahnhof und einem zwischenzeitlich seiner Bekrönung beraubten Zugang an der Strecke nach Weidenau. Die Tunnel mit ihren vorgenannten Bauten wurden von der *Bernhard Liebold A.-G.* 1912 bis 1915 ausgeführt. Die Portale stehen, wie die Akten ausweisen, unter Denkmalschutz.²⁸

Wie aufwändig die Überkreuzung aus bautechnischer Sicht gewesen ist, zeigt eine historische Fotografie (Abb. 3) gut auf: Der im Einschnitt liegende Tunnel wurde zunächst im Freien mit einer temporären, abenteuerlich anmutenden Überführung in Querrichtung weitergeführt, um erst dann mit dem aus statischen Gründen rückzuverankernden Portal abgeschlossen zu werden. Die beiden Türmchen, so Rolf Löttgers, weisen auch heute noch auf die Lage der Anker hin. Dass auch landschaftsgestalterische Maßnahmen zur Wasserführung und zur Anpassung der Geländeoberfläche an Trassierung und Gradienten vonnöten waren, versteht sich von selbst.

Die Denkmalakte beschreibt das Bauwerk ganz pragmatisch: „Der Tunneleingang von mit Bruchsteinen verblendeter Mauer eingefasst; korbbogenreifiger Sturz, flankiert von zwei massiven Pfeilern, die mit Pyramidenbedachung abschließen.“²⁹ Max Liebold, der Neffe des Firmengründers, benannte die Arbeiten etwas euphorischer als „die größten Tunnelbauten, die die Firma durchgeführt hat.“³⁰ Wir schlagen dazu noch einmal bei Amand Freiherr von Schweiger-Lerchenfeld nach und lesen staunend aus der *Überschiebung der Alpen*,³¹ wie die Pioniere der Gebirgsbahnen wenige Jahrzehnte zuvor die technischen Meisterleistungen an Semmering, Gotthard, Arlberg und Simplon angedacht, geplant und ausgeführt haben, welche Schwierigkeiten zu überwinden und welche Lösungen zu entwickeln waren.

Die Komplexität der geologisch-geotechnischen Situation wird an den beiden nebeneinanderliegenden Südportalen besonders deutlich: Das Gebräche des Felses, das Streichen und Fallen der Gleit- und Fissurflächen, die Notwendigkeit lokaler Gebirgssicherung. Es bietet sich hier der Verweis auf Ingrid Scheurmanns Beitrag zu *Denkmalpflege und Geologie* an, in dem auf der letzten Jahrestagung vom Gewordensein aller Lebewesen und Dinge, eben auch der Gesteine, die Rede war.³² Analog zu diesen Gedanken hat Heiko Weiß für die Modellbahn die regional vorkommende und verarbeitete Grauwacke aus dem Steinwerk Raumland bei Bad Berleburg, an der 1890 eröffneten Strecke von Kreuztal nach Hilchenbach³³ gelegen, herbeigeschafft, mühevoll gemahlen, um sie dann siebenmal zu sieben und im Maßstab 1:87 auf der Anlage zu verwenden. Der Schimmer und der Glanz des Originals können vermutlich nicht besser augenscheinlich gemacht werden!

Der Tunneldurchschlag wurde, damals wie heute üblich, mit einem Foto – bei augenscheinlich noch rauchenden Lokomotiven – dokumentiert, wobei angesichts der zahlreichen Portraitierten unterschiedlichen Standes auch ein Zeugnis der Sozialgeschichte entstand.

Nach dem Verlassen der Tunnel bewegen wir uns weiter auf der Hauptstrecke von Siegen über Niederdielfen, Rudersdorf und Haiger nach Dillenburg. Wir erreichen den denkmalgeschützten Viadukt bei Siegen-Ost mit seinen sieben Bögen, auch ein Bauwerk der *Bernhard Liebold A.-G.* aus Holzminden, erstellt in den Jahren 1912 bis 1914 – zu dem Max Liebold später lapidar listete: „Eisenbahnbau Weidenau Dillenburg, Siegen-Siegen Ost.“³⁴ Dort nehmen wir vielleicht das Buch von Jaroslav Rudiš *Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen*³⁵ zur Hand und freuen uns über die Wahl einer heute nachgeordneten Strecke, auf der man während der Fahrt noch aus dem Fenster auf die Landschaft schauen kann. Rechts aus dem Zugfenster blickend könnte uns das denkmalgeschützte Bahnhofsempfangsgebäude Siegen-Ost auf der Gemarkung Kan-Marienborn³⁶ ins Auge fallen. Bei Niederdielfen passieren wir den zweiten großen von der *Bernhard Liebold A.-G.* hergestellten und unter Denkmalschutz stehenden Viadukt: „Ein monumentales Bauwerk aus sieben hohen Rundbögen, das ungefähr in Ost-West-Richtung das Aubachtal mit den Landesstraßen in Ortslage quert. Die das Erscheinungsbild prägende Außenverkleidung der Brücke besteht aus

einem Mauerwerk aus Bossenquadern“,³⁷ wie die Bauwerksbeschreibung ausweist. Die beiden vorgenannten Viadukte sind in der von Liebold perfektionierten Stampfbetonetechnik ausgeführt worden.³⁸

Die Strecke beinhaltet zudem zahlreiche Einschnitte, die umfangreiche Erdarbeiten mit einem bemerkenswert intensiven Maschineneinsatz erforderlich machten, der in den Firmenarchiven der *Bernhard Liebold A.-G.* buchhalterisch säuberlich gelistet wurde. Seien es die beiden höhenversetzten Feldbahnen oder einer der neun großvolumigen, dampfbetriebenen Löffelbagger.³⁹ Die Erdgeschichte, das Gebräche des Felses, das Streichen und Fallen der Gleit- und Fissurflächen, die durch geringmächtige Tonsteinlagen getrennten quarzitisches Sandsteinbänke, bleiben im Hintergrund immer präsent.⁴⁰

Der im weiteren Verlauf noch zu passierende Rudersdorfer Viadukt ist mit 184 Metern und acht hohen Rundbögen die größte Eisenbahnbrücke in Südwestfalen. In diesem Abschnitt fand sich noch eine betriebliche Besonderheit, da aufgrund der starken Steigungsstrecke schwere Güterzüge planmäßig mit einer zweiten Lokomotive am Zugschluss nachgeschoben wurden, um die führende Lok zu unterstützen.⁴¹

Der Rudersdorfer Tunnel

Kurz vor der Landesgrenze erreichen wir den 2652 Meter langen, zweigleisigen Rudersdorfer Tunnel, der ab 1911 von der *Philipp Holzmann & CO G.m.b.H.* aufgefahren und dessen Bau 1915 abgeschlossen wurde.⁴² Ihn aus vielen Perspektiven näher zu betrachten, ist sicher lohnenswert.

Der *Fellerdillner Heimatverein* nahm sich intensiv der Sozialgeschichte an, studierte eingehend die abgebildeten Personen – vor Kriegsbeginn zählte man rund 3000 hier Beschäftigte⁴³ –, die auf den zeitgenössischen Fotografien jeweils gruppiert als Feldbahnbauer und Lokomotivführer oder als Arbeiter, Schichtführer und Bauaufsicht zu erkennen sind. Letztere sich durch (preußische) Pickelhäube und Uniform auszeichnend. Die Nationalflagge des Kaiserreichs in Schwarz-Weiß-Rot durfte dabei nicht fehlen.

Die Studien des Heimatvereins waren so detailverliebt, dass uns sogar die Namen der Wichtigen und weniger Wichtigen, der Ortsansässigen und der Ausländer*innen wieder gegenwärtig sind (Abb. 4): Von Liebet Torini, der Tochter des Kantinenwirts, über die Bauführer Rink und Stracke, den Ingenieur

Schröder, den Vorarbeiter Mativi aus Österreich bis zu Grimms Langen und Otto Weber aus Fellerdilln. Unter den Ausländer*innen ist im Übrigen auch der Großvater der Tante meiner Frau abgebildet, ein aus Italien eingereister Mineur.⁴⁴

Damit verbindet sich an diesem Tunnel alles, wovon zuvor berichtet wurde: Die Heimatgeschichte, die Sozialgeschichte, die Familiengeschichte, die Firmengeschichte, die Erdgeschichte, die Bautechnikgeschichte und die ‚große‘ Geschichte. Denn ohne den nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71 sich ergießenden Reparationsfluss, insgesamt musste Frankreich fünf Milliarden Goldfranc an das Deutsche Reich zahlen, wäre die Entwicklung der Industrie, der Auf- und Ausbau der Eisenbahn und damit der stetige Aufwärtstrend der Bernhard Liebold A.-G. sicher nicht möglich gewesen.⁴⁵

Der Unternehmer selbst galt, für die Kaiserzeit nicht gänzlich ungewöhnlich, als überaus sozial: „[...] wenn noch erwähnt wird, dass von den Beamten über 20 bereits 10 und mehr Jahre im Geschäfte tätig sind und von den 2000 Arbeitern ein entsprechender Prozentsatz – so ist das gewiss ein erfreuliches Zeichen, dass der Chef sich die Liebe und Anhänglichkeit seiner Untergebenen zu erwerben

und zu erhalten verstanden hat [...]“, heißt es in den zeitgenössischen Quellen.⁴⁶ Dass auch die Verfechter des Projektes der Bahn Weidenau – Haiger auf diese Aspekte rekurrten, passt daher gut ins Bild. Sie argumentierten, dass mit der Erschließung der Reviere an Sieg, Dill und Lahn die „[...] intensive Konzentrierung von Wirtschaftskraft an Rhein und Ruhr verhindert würde und die damit verbundene Verhinderung einer Massierung von Menschen werde gewiß nicht ohne [positive] Auswirkung auf die bereits gespannte Lage auf sozialpolitischem Gebiet bleiben.“⁴⁷

Kurz hinter dem Hochpunkt der Strecke, am Wendepunkt unserer Fahrt, gab es auch noch eine denkmalpflegerische Besonderheit, die ich als Nebengeschichte zu erzählen gedachte: Wie zunächst zu eruieren war,⁴⁸ stand jenseits der Tiefenrother Höhe nur der etwas kürzere, hessische Teil des Tunnels unter Denkmalschutz, der nordrhein-westfälische Abschnitt aber nicht! Wie wäre wohl mit einem halben Denkmal umzugehen, habe ich mich gefragt. Dass unbeschadet dessen Nordrhein-Westfalen den ganzen Tunnel für sich reklamiert, ließ mich vor diesem Hintergrund leicht schmunzeln. Leider hat sich diese Kuriosität des halben Denk-



Abb. 4: Erinnerung an den Durchschlag des Rudersdorfer Tunnels (März 1913).

mals aber nicht erhalten: Der Tunnel steht inzwischen auf ganzer Länge unter Denkmalschutz.⁴⁹ An dieser ehemaligen denkmalpflegerischen Demarkationslinie wollen wir die Rückfahrt beginnen. Wir halten kurz am denkmalgeschützten Bahnhof Wilnsdorf-Rudersdorf, der leider, wie viele Stationen an den Regionalbahnen, faktisch nicht viel mehr als ein Haltepunkt ist, passieren nochmals den Niederdielfener Viadukt, freuen uns über den weitgehend authentischen Zustand der Lieboldschen Konstruktion und erreichen Kaan-Marienborn respektive Siegen-Ost. Wir sind hier, nach der langen Fahrt von der Planung preußischer Eisenbahningenieure angetan, die, wie man schon dem Ingenieur-Taschenbuch aus dem Jahre 1902 entnehmen kann, auf Hauptbahnen mit mäßigen Steigungen und großen Radien die noch dampfbespannten Züge mit bis zu 100 Stundenkilometern haben fahren lassen.⁵⁰ Die seinerzeitigen Verfechter des Projektes hatten Halbmesser von wenigstens 500 Metern vorgesehen, um die Gefahr der Entgleisung bedeutend herabzumindern und damit auch auf den stärker geneigten Abschnitten zumindest mit 70 Stundenkilometern unterwegs zu sein.⁵¹

Wir nehmen dann den rechts liegenden, eingleisigen Tunnel nach Siegen HBF⁵² und staunen auch hier über die Weitsicht der preußischen Ingenieure, die schon damals ein Profil verwirklichten, das selbst die nachträgliche Elektrifizierung der Strecke ohne Weiteres ermöglichte. Der Begriff der nachhaltigen Investition darf wohl hier als überaus passend erachtet werden.

Der Ringlokschuppen am Bahnhof Siegen

Wir hoffen auf ein letztes Highlight: den polygonalen Ringlokschuppen aus dem Jahre 1884 mit der im Dampflokalzeitalter unverzichtbaren Drehscheibe, bestaunen auf den historischen Plänen⁵³ die schweren Gründungskörper und die leichte Dachkonstruktion mit den typischen kleinen Hauben, die

seinerzeit dem Rauchabzug dienten. Wir gedenken zwischen zahlreichen Schienenbussen und Dampflokomotiven zu remisieren (welch schönes Wort aus dem Schweizerdeutschen!). Aber leider, daraus wird nichts: Dauerhaft geschlossen, heißt es hier. Wir gehen etwas betrübt um das selbstverständlich unter Schutz stehende Eisenbahndepot⁵⁴ herum und denken unter der Autobahn über die Verkehrsgeschichte und die fehlgeleitete Verkehrsentwicklung der letzten Jahrzehnte nach.

Aber die Hoffnung stirbt zuletzt: Zunächst die Faszination bei der Begehung der wunderbaren Halle, belegt mit den herausgeputzten Lokomotiven diverser Epochen, aus dem Dampfzeitalter die Baureihe 57, eines von 15 erhaltenen der 3197 ehemals in Dienst gestellten Exemplare,⁵⁵ und aus meiner Jugend die sechsachsige Schnellzuglok der Baureihe 103, die bis heute leistungsstärkste Lokomotive, die eine Bahn in Deutschland je im Liniendienst eingesetzt hat.⁵⁶ Dann, bei der gemeinsamen Besteigung der Dachlandschaft des Ringlokschuppens mit der Deutschen Bahn, Martin Ettwig und Lena Köhler, der Unteren Denkmalbehörde, Tillmann Bär, und dem LWL, Eva-Elisabeth Schulte, zeichnete sich eine Wiedernutzung der Anlage zumindest am Horizont ab.

Es verbleibt also ein insgesamt hoffnungsfroher Eindruck angesichts der vielen Geschichten und Nebengeschichten, die sich zu diesem kurzen Streckenabschnitt erzählen ließen und der Vielzahl der überaus engagierten Protagonist*innen aus allen Disziplinen: die amtlichen Denkmalpfleger*innen, die Bautechnikgeschichtler*innen, die Eisenbahnhistoriker*innen, die Eisenbahnfreund*innen, die Fotograf*innen, die Heimatgeschichtler*innen, die Heimatfreund*innen und die Familiengeschichtler*innen, deren Aktivitäten durchaus positive Rückwirkungen auf den Erhalt der Bauten der Eisenbahninfrastruktur in und um Siegen haben und weiterhin haben können.

Abbildungsnachweis

- 1 Martin Knaden, MIBA 2018
- 2, 3 Bernhard Liebold AG/Stadtarchiv Holzminden Inv. E.4
- 4 Heimatverein Fellerdillin

Anmerkungen

- 1 Vgl. u. a.: Anm. 2, 3, 28, 32 und 37.
- 2 Fuchs, Konrad: Die Erschließung des Siegerlandes durch die Eisenbahn (1840–1917), in: Veröffentlichungen des Instituts für Geschichtliche Landeskunde an der Universität Mainz, hg. v. Bärmann, Johannes et al., Wiesbaden 1974, hier: Bd. XII.
- 3 Mosel, Gustav: Das Siegerland und die Eisenbahn, hg. v. der Stadt Siegen, Forschungsstelle Siegerland, 1965.
- 4 Eisenbahn und Denkmalpflege, hg. v. ICOMOS, Deutsches Nationalkomitee, Heft IV. München 1990, Heft IX Eisenbahn und Denkmalpflege. München 1993 und Heft XXVII Eisenbahn und Denkmalpflege. München 1998.
- 5 Hanus, Christian: Schienenfahrzeuge und Denkmalpflege, Stuttgart 2007.
- 6 Besonderer Dank gilt Andrea und Heiko Weiß (Netphen) für den intensiven Austausch, die vielen Hinweise und die detaillierten Informationen zur lokalen Eisenbahngeschichte. Danken möchte ich zudem Dr. Richard Vogel (Königs Wusterhausen) dafür, seine überaus umfangreichen Kenntnisse (s. hierzu: www.siegerlandbahn.de/) mit mir geteilt und manch hilfreiche und korrigierende Anmerkung gemacht zu haben. Dr. Rolf Löttgers (Siegen) sei für den motivierenden Mailverkehr und seinen Aufsatz zum Giersberger Tunnel (s. Anm. 24) gedankt. Last, but not least habe ich auch Tanja Schmidt-Wenner und Tillmann Bär von der Unteren Denkmalbehörde für das ausführliche Gespräch, die zur Verfügung gestellten Denkmalbeschreibungen und den Besuch des Lokschuppens sehr zu danken.
- 7 Berkemann, Karin/Bartetzko, Daniel (moderneREGIONAL): märklinMODERNE, Vom Bau zum Bausatz und zurück, 2018, S. 3.
- 8 Von 1961–1984 Bausatz B-271, später Nr. 1283.
- 9 Berkemann/Bartetzko: märklinMODERNE, 2018 (wie Anm. 6), S. 13.
- 10 Ebd., S. 24.
- 11 <https://unser-siegen.com/gross-in-fahrt-im-kleinen-format> (28.12.2022).
- 12 MIBA-Hefte Juli, August und September 2018.
- 13 Fuchs, Die Erschließung des Siegerlandes, 1974 (wie Anm. 2), S. 153.
- 14 Angaben gemäß der Schautafel am ehemaligen Bahnhof Deuz.
- 15 www.mgksiegen.de/de/sammlung/61835-fachwerkhauer-des-siegerer-industriegebietes (03.07.2022).
- 16 https://de.wikipedia.org/wiki/Siegen_Hauptbahnhof (28.12.2022).
- 17 MIBA, Heft 7 2018, S. 12.
- 18 Dehio, Georg: Vorbildung zur Denkmalpflege, in: Kunstchronik 15 (2), zitiert nach Herold, Stephanie: Nicht, weil wir es für schön halten, Bielefeld 2018, S. 7.
- 19 Gespräch am 05.07.2022, Zur Zweiteilung des Bahnhofes findet sich in Mosel, Siegerland und Eisenbahn, 1965 (wie Anm. 3) ein Plan (um 1860) auf S. 32 f.
- 20 Verkürzung von rd. 30 Kilometer gegenüber der Streckenführung über Betzdorf, nach Fuchs, Die Erschließung des Siegerlandes, 1974 (wie Anm. 2), S. 80.
- 21 Zu Liebold vgl. Maybaum, Georg: Die Baufirma Liebold in Holzminden, Innovationen, Betriebsstrukturen und personelle Verflechtungen, in: Alltag und Veränderung, Praktiken des Bauens und Konstruierens (Tagungsband der Gesellschaft für Bautechnikgeschichte), Dresden 2017, S. 139–156.
- 22 Cordes, Martin: Fokus Archiv: die Bedeutung von Firmenarchiven bei der Erhaltung eisenbahntechnischer Kulturdenkmäler, Fachtagung Eisenbahndenkmalpflege, ETH Zürich, 23.–25.06.2022.
- 23 Mail von Richard Vogel vom 22.08.2022.
- 24 Archiv der Unteren Denkmalbehörde Siegen: 107_Eisenbahnbrücken, S. 2.
- 25 Ebd., S. 1. Vgl. auch die Projektvorstellungen zum Schwerpunktprogramm 2255: Kulturerbe Konstruktion von Werner Lorenz und Roland May (Red.), Stand Sep. 2022, hier S. 6 zu stählernen Bahnbrücken und S. 8 zu Eisenbahnbrücken im Netz.
- 26 Löttgers, Rolf: In zwei Etagen durch den Berg, in: MIBA-Spezial 38, November 1998, S. 24–27.
- 27 Mail von Rolf Löttgers vom 22.06.2022.
- 28 Untere Denkmalbehörde Siegen: KV 151 Eingl. Giersbergtunnel und KV 255 Zweigl. Giersbergtunnel.
- 29 Ebd., KV 151 S. 1.
- 30 Liebold, Max: Beitrag zur Geschichte der Firma B. Liebold & Co. AG Holzminden und der Firma Habermann & Guckes–Liebold AG, in: Jahrbuch Landkreis Holzminden, Bd. 10/11, 1992/93, S. 50–67, hier S. 62.
- 31 Schweiger-Lerchenfeld, Amand Freiherr von: Die Überschiebung der Alpen, in: Das Eiserne Jahrhundert, Wien 1884.
- 32 Scheurmann, Ingrid: Reparaturgesellschaft reloaded? in: Avantgarde oder uncool? (= Veröffentlichung des Arbeitskreises Theorie und Lehre der Denkmalpflege e.V., Bd. 31), hg. v. Herold, Stephanie/Langenberg, Silke/Spiegel, Daniela, Holzminden 2022, S. 76–85, hier S. 78,79.
- 33 Fuchs, Die Erschließung des Siegerlandes, 1974 (wie Anm. 2), S. 153.
- 34 Stadtarchiv Holzminden: Fotografien und Texte aus Inv. E.4.310 (Kaan-Marienborn, 1912–1914) und E.4.13 (Bauwerke, 1915).
- 35 Rudiš, Jaroslav: Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen, München, 5. Aufl. 2022.
- 36 Nach Mosel, Siegerland und Eisenbahn, 1965 (wie Anm. 3), S. 35 waren die Kaan-Marienborner vor allem darüber verärgert, dass der Name der Gemeinde nicht in den Fahrplan kam, da der Bahnhof mit Siegen-Ost benannt wurde.

- 37 https://de.wikipedia.org/wiki/Niederdielfener_Viadukt (10.08.2022).
- 38 Liebold, in: Mosel, Siegerland und Eisenbahn, 1965 (wie Anm. 3), S. 38.
- 39 Ebd., S. 37, 38: „Die Dampfbagger auf Schienen mit zwei Kubikmeter Löffelinhalt waren damals außerordentlich leistungsfähige und robuste Geräte und erleichterten und beschleunigten die Erdarbeiten, besonders in Felsabschnitten, ganz beträchtlich. Bei solch kompakten Felsen, wie er im ganzen Siegerland vorkommt, war natürlich eine Vorsprengung des Felsens nicht zu umgehen.“
- 40 Zur lokalen Geologie siehe: Löber, Karl: Vom Boden des Haigerer Raums, in: Haigerer Hefte, Heft I, 1971, S. 39–62.
- 41 Zur Optimierung des Betriebsablaufes wurde dieser Streckenabschnitt frühzeitig elektrifiziert, vgl. Mosel, Siegerland und Eisenbahn, 1965 (wie Anm. 3), S. 46 und www.siegerlandbahn.de/der-bahnbau-im-siegerland-nach-1861/staatsbahnen/ (15.10.2022).
- 42 Bericht der Direktion der Internationalen Baugesellschaft über das Geschäftsjahr 1915, S. 7, Eingesehen auf <https://pm20.zbw.eu/mirador/?manifestId=https://pm20.zbw.eu/iiif/folder/co/018155/manifest.json> (05.01.2023).
- 43 Mosel, Siegerland und Eisenbahn, 1965 (wie Anm. 3), S. 39.
- 44 Vgl. Liebold, in: Mosel, Siegerland und Eisenbahn, 1965 (wie Anm. 3), S. 38: „Im Tunnelbau waren, wie allgemein üblich, Italiener als Mineure und Maurer eingesetzt.“
- 45 Maybaum, Georg: Die Baufirma Liebold in Holzminden, 2017 (wie Anm. 21), S. 142.
- 46 Stadtarchiv Holzminden: Inv. E.4.
- 47 Fuchs, Die Erschließung des Siegerlandes, 1974 (wie Anm. 2), S. 86: Verweis auf den Verein für Socialpolitik.
- 48 Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, hg. v. Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Bd. 2.2., Stuttgart 2005. S. 1011 ff.
- 49 https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Baudenkmäler_in_Wilnsdorf, Eintrag vom 24. März 2014 unter Denkmalnummer 58 (20.09.2022).
- 50 Des Ingenieurs Taschenbuch, Berlin 1902, 18. Aufl., Abteilung II, S. 465.
- 51 Fuchs, Die Erschließung des Siegerlandes, 1974 (wie Anm. 2), S. 80.
- 52 Mosel, Siegerland und Eisenbahn, 1965 (wie Anm. 3), S. 33., weist darauf hin, dass der Abzweig bei der Planvorlage im Jahre 1909 „versehentlich“ vergessen wurde.
- 53 [www.archive.nrw.de/archivsuche: R_BR_1200-02388_DinA0_r.jpg](http://www.archive.nrw.de/archivsuche:R_BR_1200-02388_DinA0_r.jpg) und [R_BR_1200-02416_DinA0_r.jpg](http://www.archive.nrw.de/archivsuche:R_BR_1200-02416_DinA0_r.jpg) (01.04.2022).
- 54 Untere Denkmalbehörde Siegen: 188_An der Unterführung 22_Ringlokschuppen.
- 55 Die Baureihe 57 wurde von der preußischen Staatsbahn als Güterzuglokomotive für Hauptstrecken entworfen. 2677 Exemplare wurden für deutsche Länderbahnen gebaut, weitere 350 Lokomotiven gingen an andere Bahnunternehmen.
- 56 Mit einer Dauerleistung von 7.440 kW (10.116 PS) war die Baureihe 103 bei ihrer Indienststellung die stärkste einteilige Lokomotive der Welt.