

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	6
Übersicht	8
Teil 1: Von der Eisern-Haardter Eisenbahn-Gesellschaft zur Eisern-Siegener Eisenbahn AG – Die Zeit des eigenständigen Betriebs (1879 bis 1946)	
Die Vorgeschichte der Eisern-Siegener Eisenbahn bis zur Eröffnung im Jahre 1883	10
Vorüberlegungen	10
Die Planungsphase	13
Die Gründung der Eisern-Haardter Eisenbahn-Gesellschaft	16
Von der Eisern-Haardter zur Eisern-Siegener Eisenbahn-Gesellschaft	17
Der Bahnbau und die schrittweise Inbetriebnahme	18
Allgemeine Betriebsgeschichte 1883 bis 1946	23
Bis zur Jahrhundertwende – Ein Bahnunternehmen etabliert sich (1883–1900)	23
Weiterbau bis nach Kaan-Marienborn	26
Die Grimberger Grubenbahn	29
Bis zur Inflationszeit – Rekordleistungen (1901–1923)	32
Ausbaupläne	35
○ Das „Gosenbacher Projekt“ – Die Verlängerung der Reinhold Forster-Zweiglinie - Seite 35 ○ Das „Projekt Charlottenhütte“ und die Verlegung der Bahn von Siegen nach Eisernfeld - Seite 37 ○ Projekt einer Anschlussbahn zur Charlottenhütte in Niederschelden – Letzter Versuch - Seite 42	
Mit neuer Zugkraft – die zwanziger und dreißiger Jahre (1924–1938)	43
Schwierige Kriegs- und Nachkriegszeit (1939–1946)	46
Der Güterverkehr	50
Entwicklung des Güterverkehrs	50
○ Beförderte Züge - Seite 50 ○ Frachtaufkommen - Seite 53	
Frachtarten	55
○ Relevante Gütertarife - Seite 55 ○ Eisenerz, Kohle und Koks - Seite 56	
Tarifstationen	58
○ Von drei auf fünf Tarifstationen - Seite 59 ○ Über den Knoten Kirchen oder Siegen? - Seite 60 ○ Die Rangfolge der Tarifstationen ändert sich - Seite 61	
Anschlussgleise	63
○ Ein Blick in die Statistik - Seite 64 ○ Der erste Anschluss: Gewerkschaft Gilberg - Seite 66 ○ Die Anschlusskunden der ESE - Seite 68 ○ Die Betriebsabwicklung auf den Anschlussgleisen - Seite 70	
Güterzüge	74
○ Ein typischer ESE-Güterzug - Seite 74 ○ Die Zugnummerierung im Güterzug-Fahrplan - Seite 78 ○ Vier Jahrzehnte Güterzugdienste - Seite 78 ○ Die Anschlussbedienung im Oktober 1921 - Seite 83 ○ Ein Jahrzehnt des Umbruchs: die zwanziger Jahre - Seite 83 ○ Wagenumschlag in den dreißiger und vierziger Jahren - Seite 85	
Der Personenverkehr	89
Personenverkehr im Überblick	90
Sechs Jahrzehnte Personenverkehr	90
○ Schwieriger Beginn - Seite 90 ○ Ab 1890: Zwei Personenzugpaare Eisernfeld – Eisern täglich - Seite 94 ○ Ab 1. Mai 1892: durchgehende Personenzüge bis und ab Eintracht - Seite 96 ○ Anschluss Richtung Stadtmitte – Kaan-Marienborn? - Seite 97 ○ Beschwerden und Wünsche - Seite 98 ○ Kosten des Personenverkehrs - Seite 101 ○ Sechs Jahre Spitzenwerte im Personenverkehr - Seite 101 ○ Vier Personenzugpaare täglich - Seite 103 ○ Omnibusse und Obusse drängen die Personenzüge ins Abseits - Seite 104 ○ Wechselvolle vierziger Jahre - Seite 110	
Betriebsabwicklung	115
○ Die Haltestellen für den Personenverkehr - Seite 115 ○ Doppelgespanne - Seite 115 ○ Sonderzüge - Seite 117 ○ Postbeförderung in Personenwagen - Seite 118	
Die Triebwagenfrage	119
○ 1911: Das Zauberwort „Triebwagen“ - Seite 119 ○ 1925: Ein Triebwagenverkehr stört, kostet Geld und bringt neuen Ärger! - Seite 123 ○ 1931: Straßenbahnzüge nach Eisern und Kaan-Marienborn? - Seite 123 ○ 1932/33: Modernisierungspläne in wirtschaftlich schwieriger Zeit - Seite 124	
Einnahmen und Ausgaben	128
Entwicklung im Überblick	128
Betriebseinnahmen und -ausgaben	129

Erneuerungs- und Reservefonds	130
Dividende und Tantiemen	132
Die Eisern-Siegener Eisenbahn als Aktiengesellschaft	134
Generalversammlung, Aufsichtsrat und Direktion – die Organe der Aktiengesellschaft	134
○ Die Generalversammlungen - Seite 134 ○ Der Aufsichtsrat - Seite 135 ○ Der Vorstand - Seite 138	
Kapitalentwicklung	138
○ Die Einzahlung des Grundkapitals - Seite 138 ○ Die Kapitalerhöhung von 1883 (Stamm-Prioritätsaktien) - Seite 139	
○ Beschaffung von Fremdkapital durch die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen - Seite 139 ○ Auslosung und Tilgung der Stamm-Prioritätsaktien - Seite 140 ○ Die Kapitalerhöhung von 1890 (Stammaktien) - Seite 140 ○ Weitere Kapitalerhöhungen - Seite 141 ○ Die Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln von 1940 - Seite 141	
Aktien	141
○ Aktienurkunden - Seite 141 ○ Aktienkurse - Seite 142 ○ Die Aktionäre - Seite 144	
Das Personal	147
Entwicklung des Personalbestandes	147
○ Bei Betriebseröffnung - Seite 147 ○ Preußisch exakt gegliedert – das Personal im dritten Betriebsjahr - Seite 148	
○ Nach 25 Jahren: Personalstärke verdoppelt - Seite 149 ○ Exkurs: Beamtengehälter 1912 - Seite 150 ○ Durch Kriegs- und Nachkriegszeit - Seite 151 ○ Exkurs: Amtsbezeichnungen bei der ESE - Seite 151 ○ Inflationszeit und wirtschaftliche Depression - Seite 153 ○ Nach 50 Jahren: eine Zwischenbilanz - Seite 154 ○ Bis zur Übernahme - Seite 155	
Sozialleistungen bei der ESE	157
Teil 2: Die Eisern-Siegener Eisenbahn AG als Pachtbetrieb und Betriebsabteilung der Siegener Kreisbahn GmbH (1947 bis 1979)	
Allgemeine Betriebsgeschichte	160
Die schrittweise Übernahme der Eisern-Siegener Eisenbahn AG durch die Siegener Kreisbahn GmbH (1947–1953)	160
Elektrifizierung des Personenverkehrs	161
Nicht verwirklichte Planungen für die Straßenbahn	172
○ Strecke Siegen – Eisern - Seite 172 ○ Strecke Siegen – Kaan-Marienborn - Seite 172 ○ Verbindung der Eisern-Siegener Eisenbahn mit der Freien Grunder Eisenbahn - Seite 172	
Etappenweiser Rückzug im Güterverkehr	174
○ Streckenabschnitt Eisern – Eintracht - Seite 174 ○ Streckenabschnitt Eintracht – Kaan-Marienborn - Seite 178	
Der Güterverkehr	184
Schwieriger Neuanfang	184
Drei Jahrzehnte Güterverkehr im Überblick	184
Schrittweise Konzentration	188
100 Jahre Stückgutverkehr	193
Güterzugdienste	194
Streckenbeschreibung	200
Eisern – Eiserfeld – Eintracht – Siegen	201
○ Der Bahnhof Eisern - Seite 201 ○ Die Gleisanschlüsse im Bahnhof Eisern - Seite 203 ○ Von Eisern nach Kohlenbach - Seite 208 ○ Der Bahnhof Kohlenbach - Seite 211 ○ Die Gleisanschlüsse im Bahnhof Kohlenbach - Seite 213	
○ Die „Kaiserschachtbahn“ - Seite 219 ○ Von Kohlenbach nach Eiserfeld - Seite 226 ○ Der Bahnhof Eiserfeld - Seite 230 ○ Von Eiserfeld nach Eintracht - Seite 234 ○ Der Bahnhof Eintracht - Seite 246 ○ Die Gleisanschlüsse im Bahnhof Eintracht - Seite 251 ○ Von Eintracht nach Siegen (Staatsbahnhof) - Seite 259 ○ Der Übergabebahnhof Siegen - Seite 260	
Die Reinhold Forster-Zweiglinie	262
○ Der Bahnhof Reinhold Forster - Seite 264 ○ Die Gleisanschlüsse im Bahnhof Reinhold Forster - Seite 266	
Die Hainer Zweiglinie	269
○ Von Eintracht nach Hain - Seite 269 ○ Der Bahnhof Hain - Seite 278 ○ Die Gleisanschlüsse im Bahnhof Hain - Seite 280 ○ Von Hain nach Kaan-Marienborn - Seite 287 ○ Der Bahnhof Kaan-Marienborn - Seite 290	
○ Die Gleisanschlüsse im Bahnhof Kaan-Marienborn - Seite 293	
Die Streckenausrüstung	302
○ Bahntrasse - Seite 302 ○ Brücken und Durchlässe - Seite 304 ○ Oberbau - Seite 306 ○ Streckentelefon und Signale - Seite 310	
Ortsfeste Anlagen und Einrichtungen	312
Die Stationsgebäude	312
○ Bahnhof Eisern - Seite 312 ○ Bahnhof Kohlenbach - Seite 314 ○ Bahnhof Reinhold Forster - Seite 314 ○ Bahnhof Eiserfeld - Seite 314 ○ Bahnhof Eintracht - Seite 314 ○ Bahnhof Siegen - Seite 315 ○ Bahnhof Hain - Seite 315	
○ Bahnhof Kaan-Marienborn - Seite 317	

Das Bahnbetriebswerk Eintracht	318
○ Die provisorische Lokomotivstation in Eiserfeld - <i>Seite 318</i> ○ Die Anlagen des Bahnbetriebswerks Eintracht - <i>Seite 319</i>	
Sonstige Einrichtungen und Gebäude	329
○ Weichensteller- und Rottenbuden - <i>Seite 329</i> ○ Weichenstellwerk im Bahnhof Eintracht - <i>Seite 329</i> ○ Aufenthaltsräume für Fahrgäste - <i>Seite 331</i> ○ Wasserversorgung auf der Strecke - <i>Seite 331</i> ○ Lokhalle in Kaan-Marienborn - <i>Seite 332</i> ○ Direktionsbüro - <i>Seite 332</i>	
Fahrzeuge	334
Lokomotiven	334
○ Dampflokomotiven 1–10 (preußische T 3) - <i>Seite 334</i> ○ Dampflokomotiven 11–16 - <i>Seite 343</i> ○ Diesellokomotiven 17–20 (Jung-Typ R 42 C) - <i>Seite 353</i>	
Güterwagen	359
○ Güterwagen für den Binnenverkehr - <i>Seite 359</i> ○ Güterwagen für den öffentlichen Verkehr - <i>Seite 361</i> ○ Bahndienst- und Bahnmeisterwagen - <i>Seite 362</i>	
Personenwagen	362
○ Behelfs-Personenwagen Ci 1 und 2 - <i>Seite 365</i> ○ Kurze Zweiachser Ci 3, 4 und 10 sowie 12–15 - <i>Seite 365</i> ○ C3i 16 und 17 - <i>Seite 369</i> ○ Postabteile in Personenwagen - <i>Seite 371</i>	
Das war die Eisern-Siegener Eisenbahn	372
 Teil 3: Bahnhof Eintracht – Betriebsmittelpunkt von Siegener Kreisbahn GmbH und Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH (1980 bis 2009)	
Die Betriebsabteilungen der KSW in den letzten Jahrzehnten	387
Ehemals ESE: Eintracht und Kaan-Marienborn	387
○ Die Entwicklung von 1980 bis 1997 - <i>Seite 387</i> ○ Von 1998 bis 2008 - <i>Seite 390</i>	
Freien Grunder Eisenbahn (FGE)	394
○ Eisern-Siegener und Freien Grunder Eisenbahn - <i>Seite 394</i> ○ Bis zu 80 % der Tonnage Eisenerze - <i>Seite 395</i> ○ Metall-Erzeugnisse in jeglicher Form - <i>Seite 395</i> ○ Schäfer (fast) allein - <i>Seite 396</i>	
Kleinbahn Weidenau-Deuz (KWD)	398
○ Siebziger und achtziger Jahre: Wichtigste Betriebsabteilung der Siegener Kreisbahn - <i>Seite 398</i> ○ Einbruch in den neunziger Jahren - <i>Seite 399</i> ○ Restbetrieb bis Kilometer 3,246 - <i>Seite 401</i> ○ Inselbetrieb in Deuz - <i>Seite 401</i>	
Industriebahn Kreuztal – Buschhütten	402
○ Ersatz für die elektrische Kreisbahnstrecke - <i>Seite 402</i> ○ Streckenbeschreibung - <i>Seite 404</i> ○ Verkehrsaufkommen - <i>Seite 405</i>	
Neue Geschäftsfelder	407
Kooperation mit anderen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen	407
○ DB bzw. DB Cargo/Railion: Raum Siegen – Kreuztal - <i>Seite 407</i> ○ Schiebedienste nach Welschen Ennest - <i>Seite 411</i> ○ DB Cargo/Railion: Hellertalbahn - <i>Seite 411</i> ○ DB Cargo/Railion: Rothaarbahn - <i>Seite 415</i> ○ SBB Cargo Deutschland: Finnentrop – Kreuztal und Siegen – Mainzlar - <i>Seite 418</i> ○ Holzverkehr - <i>Seite 420</i>	
WAS – Wechselbehälter auf Schienen	423
Werkstatt für DB Regio NRW	426
Diesellokomotiven aus Kiel	428
○ MaK statt Jung - <i>Seite 428</i> ○ Zwanzig Jahre Diesellokomotiven aus Kiel: Lok 31 bis Lok 46 - <i>Seite 429</i> ○ Mieten und Vermieten - <i>Seite 436</i>	
Literatur- und Quellenverzeichnis	439