

Erndtebrück, einst Eisenbahnknotenpunkt und Dorf der Eisenbahner

Etwas gekürzter Abdruck eines Vortrags im Rahmen der Volkshochschule

Gestatten Sie mir zuvor ein paar persönliche Bemerkungen: Ich entstamme einer Erndtebrücker Eisenbahnerfamilie. Mein Vater war Zugführer, mein Großvater Stationsvorsteher, mein Schwiegervater war Lokomotivführer, 4 oder 5 meiner näheren Angehörigen waren Beamte der Eisenbahn. Aus dieser Mentalität spreche ich zu dem Thema: Erndtebrück, einst Eisenbahn-Knotenpunkt und Dorf der Eisenbahner. So werden auch anwesende Zuhörer in ihrer Familiengeschichte Beziehungen zum Thema dieses Abends finden.

Die anschließenden Ausführungen sollen kein Schwanengesang, kein Abschiedsgesang für die Eisenbahn sein. Sie sollen lediglich die Geschichte, die Entstehung und das Werden der Eisenbahn in Erndtebrück in der Vergangenheit darlegen. Wenn im hiesigen Raum derzeit die Eisenbahn einen harten Kampf um ihren Bestand und eine Fortentwicklung zu bestehen hat, so können die Fortschritte dieses Verkehrsunternehmens im Allgemeinen nicht übersehen werden. Der Bau der Trasse Hannover–Würzburg, supermoderne TEE-Züge und moderne Güterbeförderung, vollautomatische Gleisstellwerke beweisen es.

Und nun zur Geschichte der Eisenbahn in unserem engeren Raum!

Im 18. Jahrhundert waren die Bewohner Wittgensteins Bauern mit wenigen Rechten, die Bewohner waren Waldarbeiter im Dienste der Fürsten, Köhler, Fuhrleute; Handwerker gab es nur in Verbindung mit diesen Berufen: Schmiede, Stellmacher, hier und da Weber und Färber.

Das 19. Jahrhundert brachte die Industrialisierung, die den Stand der Fabrikarbeiter und einen erweiterten Handwerkerstand entstehen ließ. Den Bemühungen des Landrates Groos in Verbindung mit dem damaligen Oberpräsidenten der Provinz Westfalen Vincke, gelang es, beim Preußischen Finanzminister 1839 ein Gesetz betr. die Rechtsverhältnisse der Grundbesitzer und die Ablösung der Reallasten in den Grafschaften Wittgenstein-Berleburg und Wittgenstein-Wittgenstein zu erwirken. Die Reallasten, welche auf einem landes-, lehns-, grund- oder gutsherrlichen Verhältnis beruhten, also namentlich die an die Standesherrschaften zu leistenden Abgaben, wurden durch dieses Gesetz vom 1. Juni 1840 ab abgelöst.

Der Staat zahlte an die Standesherrschaft eine Abfindungssumme für ihre sog. Rechte, die Abfindungssumme wurde durch jährliche Zahlungen der Bauern getilgt. Erst durch dieses „Ablösungsgesetz“ des Jahres 1839 wurden die Wittgensteiner Bauern von ihren unzähligen Verpflichtungen den Grundherren gegenüber befreit. Frondienste und sonstige Dientbarkeiten, die ganze Summe von Reallasten fielen fortan weg. Ein freies, unabhängiges Bauerntum war nunmehr im Wittgensteiner Land geschaffen. Die Zahlung der jährlichen Ablösungsraten der Pflichtigen fiel trotzdem den Bauern bei der allgemeinen Armut sicher nicht leicht. Bis in die ersten Jahre des 20. Jahrhunderts waren bäuerliche Betriebe Schuldner dieser Tilgungskasse.

Was hat dies nun alles mit unserem Thema zu tun? Viel, sehr viel! 1883 begann die Erschließung Wittgensteins durch die Eisenbahn und damit eine vollkommene Änderung der geschilderten Struktur dieses Gebietes. Bis dahin war das Land nur durch einige Straßen und zahlreiche Wege erreichbar gewesen. Erndtebrück wurde berührt von der Kölnischen Straße, die durch das Lahntal nach hier über den Ebschloh, über den Ort ins Siegerland (Kohlenstraße) und über Lützel in den Netpher-Grund, eine Abzweigung über die Ginsburger Heide nach Hilchenbach und Müsen führte, so dann gab es eine Verbindung über die Birkefehle Höhe, Berghausen nach Berleburg, und weiter die Verbindung durch die Breidenbach, über Schameder, Balde, Weidenhausen, Sassenhausen, Richstein, Beddelhausen ins Hessische, Letztere als „Salzweg“ bekannt, da auf dieser Strecke die Fuhrwerke Salz aus Mitteldeutschland nach dem Westen beförderten. Die Straßen und Wege folgten den Höhen des Landes sowie den Flüssen und Bachläufen, sie waren alles andere als Straßen. Über sie holperten die Getreide-, Holzkohlen- und Eisenerzkarren und später die Postkutschen und Pulverwagen.

Noch heute kann man an den Hängen des westlichen Rothaargebirges und in den Tälern unserer Heimat die Spuren dieser Wege vergangener Zeiten erkennen. Eingefahrene Hohlwege, die heute zum Teil verschüttet oder bewachsen sind, waren einst die Straßen der Vergangenheit. Postkutschen waren um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts die einzige Möglichkeit der Personenverbindung. An den Ausgängen der Hohlwege talabwärts sind hier und

da heute noch Erdaufschüttungen zu finden, die Bremspuren der Karren sind. Die Fuhrleute hingen an ihre Karren Fichtenäste, die sie mit ihrem Körpergewicht beschwerten, um eine Bremswirkung zu erzielen und damit zugleich Erdmassen talabwärts bewegten.

So war es zu Anfang des vorigen Jahrhunderts um die Verkehrsfrage im Kreisgebiet bestellt. Die Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts brachten dann den Ausbau des Straßennetzes, so wie es sich heute noch in den Bundesstraßen, Provinzial- und Kreisstraßen in unserer Heimat darbietet.

Das Jahr 1883 brachte den Anschluss Wittgensteins an das deutsche Eisenbahnnetz, und zwar durch den Bau der 1883 fertig gestellten Strecke Laasphe–Marburg, die dann in Teilabschnitten bis 1889 nach Erndtebrück weitergeführt wurde. Nach Westen wurde der Verkehr durch den Bau der Strecke Köln–Deutz–Siegen geöffnet.

Im Jahre 1861 wurde durch die Nord-Süd-Strecke Hagen–Altena–Siegen, die Ruhr-Sieg-Strecke, die Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und dem Siegerland geschaffen. Den Planern des Verkehrswesens schwebte damals eine weitere Verbindung des Siegerlandes mit dem Quellgebiet der Weser und dem Anschluss an den mitteldeutschen und süddeutschen Raum vor, also die Überwindung des südlichen Rothaargebirges mit gewundenen Strecken und vielen Tunneln und dem Endziel Kassel und Fulda. 1861 war die Strecke Betzdorf–Gießen in Betrieb genommen worden. Unser Gebiet, ein karges Höhengebiet mit rauhem Klima, ohne industrielles Potenzial, lediglich mit Holz- und Weidewirtschaft, blieb zunächst unberücksichtigt. Es hat vieler Kämpfe und vieler dringender Eingaben bedurft, Interesse für dieses Gebiet zu wecken.

Von 1883 bis 1889 hat es gedauert, bis sich der Ring für unser Gebiet schloss. In Abschnitten ging diese Entwicklung vor sich, und zwar vom Osten, Süden und Westen:

- von Marburg nach Laasphe 1883,
- von Kreuztal nach Hilchenbach 1884,
- von Laasphe nach Feudingen 1888,
- von Hilchenbach nach Erndtebrück 1888,
- von Feudingen nach Leimstruth-Erndtebrück 1889.

Noch im Jahre 1876 hatte man vor, unser Gebiet durch eine Strecke von Siegen über Netphen, Deuz, Walpersdorf, Volkholz, Feudingen,

Laasphe zu erreichen. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn ließ damals bereits die Linie Altenhundem bis Marburg vermessen. Ein Plan, der der späteren Streckenführung Altenhundem–Heinsberg–Birkelbach–Erndtebrück glich, die 1914 verwirklicht wurde. Es sollte eine so genannte Sekundär- oder Industriebahn werden. Welche Vorstellungen man mit Sekundär- oder Industrieisenbahnen verband, zeigt ein Artikel aus dem „Intelligenzblatt des Kreises Siegen“, der heutigen „Siegener Zeitung“ aus dem Jahre 1884.

„Derartige Bahnen, die uns in Deutschland fast noch ganz fehlen (gemeint sind solche Sekundär- oder Industrieisenbahnen), bieten einen ungeheuren Vorteil, den der Billigkeit. Sie haben dieselbe Spurweite wie die gewöhnlichen Bahnen, jedoch nur ein Gleis und sind hauptsächlich für den Güterverkehr berechnet. Auf affenartige Geschwindigkeit machen ihre Züge keinen Anspruch. Dafür kann die Bahnlinie, indem sie sich durch die Berge windet, sich jedem Terrain anschmiegen, kurze Kurven machen, dieselben aber auch durch hohe Dammschüttungen und tiefe Bergeinschnitte vermeiden.

Aber auch den unvermeidlichen Steigungen geht eine solche Bahn zu Leibe. Das Verhältnis 1:70 schreckt sie nicht. Ist der Zug zu schwer, so wird nur die Hälfte desselben in die Höhe geschleppt.

Dann kehrt die Lokomotive um und holt den Rest. An kostspielige Bahnhofsanlagen denkt man bei einer solchen Bahn gleichfalls nicht. Drei Holzhütten in Erndtebrück, Laasphe und Biedenkopf werden alle den stolzen Namen Bahnhof tragen. Auf Personenverkehr wird wenig Rücksicht genommen, obgleich jedem Zug ein Personenwagen angehängt wird. Für richtige Abfahrt und Ankunft der Züge kann natürlich nicht garantiert werden. Dies schließt nicht aus, daß die Lokomotive gemütlich hält, wenn ein Reisender winkt, der desselben Weges ziehen will. Einen Teil der Kosten werden die genannten Kreise, so arm sie auch sind, aufbringen, einen anderen die Industriellen, und für den Rest hofft man auf eine Beihilfe von Seiten des Staates, der diese Gegend nicht ganz verkommen lassen kann. Wir zweifeln nicht daran, daß diese Bahn den Tälern der oberen Eder und Lahn die gewünschte Hilfe bringen, und daß die Industrie derselben sich dann kräftig entwickeln wird.“ So geschrieben im Jahre 1884.

Man hat dem Plan, die Eisenbahn durch das Ferndorftal zu legen, um nach Wittgenstein zu kommen, den Vorzug gegeben. Für die

Bahnstrecke Kreuztal–Hilchenbach gab es 1913–1915 noch einmal einen wichtigen Bauabschnitt, als die Bahn von der nach Hilchenbach führenden Provinzialstraße an die gegenüberliegende Bergseite verlegt wurde.

Die Bahnhöfe Dahlbruch und Allenbach entstanden.

1890 erfolgte die Inbetriebnahme der Strecke Erndtebrück–Raumland–Markhausen, die 1910 bis Berleburg weitergeführt wurde. 1911 war die Verbindung Berleburg–Frankenberg fertig geworden, 1914 die nach Altenhündem. Mit den entstandenen Streckenführungen

Siegen–Erndtebrück–Marburg
Erndtebrück–Altenhündem–Hagen
Erndtebrück–Berleburg–Frankenberg

waren die Voraussetzungen für die Bedeutung Erndtebrücks als Eisenbahnknotenpunkt gelegt.

Wir haben gesehen, dass sich die Eisenbahn nur schrittweise an das topografisch so schwierige Gebirgsland Wittgenstein herantastete. Unerhört schwierig gestalteten sich die Arbeiten beim Bau der Eisenbahnstrecke aus den Tälern der Ferndorf und der Lahn zu den Höfen bei Lützel und Leimstruth bis zum entstehenden Knotenpunkt Erndtebrück. Mit menschlicher Kraft; mit Hacke und Schaufel und schließlich mit Dynamit, wurden gewaltige Einschnitte ins Gebirge gegraben und gesprengt. Tunnel mussten gebaut und Dämme aufgeschüttet werden, um eine Eisenbahntrasse zu schaffen. Allein 4 Tunnel wurden auf der Strecke zwischen Hilchenbach und Feudingen nötig. In zahlreichen Windungen musste auf der Strecke von Hilchenbach (346 m ü. NN) bis Lützel (556 m ü. NN) ein Höhenunterschied von 210 m überwunden werden. Ein 1300 m langer Tunnel wurde zwischen Röspe und Heinsberg auf der 1914 fertig gestellten Strecke Erndtebrück–Altenhündem erforderlich. Die Strecke, die das Edertal mit dem Lennetal verbinden sollte, wurde mit dem Tunnelbau durch das Rothaargebirge und mit zahlreichen Viadukten eine Gebirgsbahn. Es war eine Strecke, die in der Hauptsache dem Transport von Holz diente, den Anschluss an die Ruhr-Sieg-Strecke in Altenhündem bedeutete, auch damit den Reiseweg von Erndtebrück, der sonst über Kreuztal führte, um 20 km verkürzte.

Mit der Erschließung Wittgensteins durch die Eisenbahn vollzog sich eine Wende in der bevölkerungspolitischen und, wie gesagt, wirtschaftlichen Struktur dieses Landes, besonders in Erndtebrück:

1736 hatte Erndtebrück	450 Einwohner
1819 waren es	841 Einwohner
1895 waren es	1314 Einwohner

Die Zahl stieg bis zum Jahre 1915 auf 2426.

Von 1895 bis 1925, also in einem Zeitraum von 30 Jahren, wuchs die Zahl der Einwohner um das Doppelte. Dazu hatte die Erschließung durch die Eisenbahn wesentlich beigetragen.

In den Höhepunkten dieser Entwicklung waren rund 400 Einwohner bei der Eisenbahn beschäftigt. Wenn man die Familie mit 4 Personen rechnet, und das ist wenig, waren es rund 1600 Einwohner des Ortes, die durch die Eisenbahn ihr Brot hatten. Das waren $\frac{2}{3}$ der Einwohner des Ortes. Wer wollte bestreiten, dass Erndtebrück ein Dorf der Eisenbahner geworden war. Es gab kaum ein Haus, das nicht mehr oder weniger enge Verbindung zur Eisenbahn hatte. Die Beschäftigung erstreckte sich auf die verschiedensten Berufsgruppen. Handwerker und Betriebsarbeiter wurden eingestellt. So zählte die entstandene Betriebswerkstatt 1904 15 Lokpersonale, also 30 Mann Planpersonal, dazu kamen 10 Schuppenleute, die als Putzer, Entschlacker und Kohlenlader tätig waren, 10–15 Schlosser einschließlich Schmiede, Schreiner, Wagenmeister, 3 Schreiber, 10–15 Mann Reserve für den Fahrdienst (examinierte Feuerleute, Reservelokführer). Diese erste Betriebswerkstätte stand auf dem Gelände zwischen der heutigen Berliner Straße und Hachenbergstraße. Die Station Raumland, die zu Erndtebrück gehörte, zählte zu der Zeit 1 Lokführer und 3 Reservelokführer, die auf der „Sparbüchse“, einer kleinen Tenderlokomotive, Dienst taten, und von der der Heizer während der Fahrt Schaffnerdienst tun musste. Die 1915 stillgelegte Lokstation Hilchenbach, auch Erndtebrück zugeordnet, zählte 4 Lok- und Reservelokführer, 1 Schuppenmann, 1 Putzer und 1 Kohlenlader. Bis 1912 blieb der Personalbestand des Bahnbetriebswerkes etwa gleich. Mit der Inbetriebnahme der Strecken nach Siegen, Marburg und Raumland entstanden die einzelnen Bahnhöfe. In Erndtebrück wurden das Bahnhofsgebäude und das erwähnte Bahnhofsbetriebswerk und 2 Wohnhäuser in der Bahnhofstraße und 2 in der Berliner Straße errichtet. Ein Sekretär verwaltete den Bahnhof.

Das Bahnbetriebswerk war ein zweiständiger so genannter Langschuppen. Mit 3 Gleisen diente er der Aufnahme von 6 Lokomotiven der Gattung T3. Eine Schlosserwerkstatt und der Wasserturm schlossen sich in Richtung auf die heutige Hachenbergstraße 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 einem kleinen Gebäude, das später der Bahnmeisterei diente und in unserer Zeit dem Erdboden gleichgemacht wurde.

Während anfangs T3-Lokomotiven im Einsatz standen, wurden die Lokomotiven mit der Zunahme der zu befördernden Lasten und wegen der höheren Geschwindigkeiten größer und leistungsfähiger. 1914 erschienen mit der Eröffnung der Strecke Erndtebrück–Altenhundem 5 Güterzuglokomotiven (G8) und 6 Tenderlokomotiven (T9), Letztere mit Rücksicht auf das Befahren des 1300 m langen Heinsberger Tunnels, das ohne Rauchbelästigung nötig wurde.

1922 kamen die ersten T14-Lokomotiven nach Erndtebrück, die über ein Vierteljahrhundert die Personen- oder Güterzüge zogen oder schoben. 1945 waren 12 Lokomotiven im Einsatz. Die Lokpersonale arbeiteten nach dem 1. Weltkrieg in 3 Schichten.

Besonders hart war die Arbeit auf den Kohlenbühnen. Bei jeder Witterung wurden täglich 45 t Kohlen von Hand, später mit dem Kran verladen. Die Eisenbahn war Großabnehmer der deutschen Steinkohle. Heute versehen Diesel-Loks den Zug- und Rangierbetrieb. Öl trat an die Stelle der Kohle. Die ehemaligen Dampfloks wurden schrott- oder museumsreif. 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. Im Laufe der Jahre verunglückten 6 Rangierer tödlich bei der Ausübung dieser schweren Tätigkeit. Ihre Namen sind mir noch bekannt. Ein täglicher Güterzug bediente die Strecke nach Berleburg–Frankenberg, 2 weitere Güterzüge die Strecke nach Laasphe–Marburg; je ein Nachtgüterzug fuhr auf der Strecke Erndtebrück–Altenhundem und Erndtebrück–Kreuztal. Die Nachtgüterzüge verlangten von den Zugbegleitpersonalen, die gewöhnlich eine Besetzung von 5 Mann hatten, harten Einsatz durch Rangierarbeiten und Verladungen auf den einzelnen Bahnhöfen, und bis

zur Einführung der Luftdruckbremse von dem Bremserdienst, der auf den Gefällstrecken nach Feudingen und Hilchenbach nötig war, in den im Zug verteilten Bremserhäuschen höchste und angestrengte Aufmerksamkeit. Es waren oft Güterzüge mit 120 Achsen und mit 800 bis 1000 t Last. Nach Altenhündem beförderten die Züge meist Holz, die auf den Holzladerampen der Bahnhöfe verfrachtet wurden. Anstrengende Arbeiten erforderten auch die Güterzüge nach Kreuztal, meist 40–50 Wagen lang, mit 2facher Lokkraft, dazu eine Schiebelok auf den Steigungsstrecken. Verladedienst und Rangierdienst nahmen die Personale eine Nacht lang in die härteste Pflicht.

Auch der Personenverkehr nahm das Begleitpersonal stark in Anspruch. Vollbesetzte Züge beförderten täglich Pendler in das nahe Siegerland, Wittgensteiner Land, das Sauerland und das Hessenland. Überbesetzte Personenzüge brachten die auswärts Beschäftigten zum Wochenanfang an den Arbeitsplatz, am Wochenende nach Hause. Für uns Schüler, die auswärts Schulen besuchten, blieb an diesen Tagen nur ein Stehplatz übrig.

1922/1923 waren die Jahre der Vollbeschäftigung der Eisenbahn in Erndtebrück. Im Bahnbetriebswerk waren insgesamt 32 Lokpersonale mit insgesamt 150 Bediensteten beschäftigt. Im Bahnhof zählten 70–80 Mann zum Begleitpersonal, 6 Mann versahen den Rangierdienst, 8 den Stellwerks- einschl. Aufsichtsdienst, 4 Mann gehörten zum Güterschuppendienst, 10 Mann zählten zum Innendienst und waren als Schreibkräfte und am Fahrkartenschalter, in der Güterabfertigung oder Bahnsteigschaffner beschäftigt. 1923 brachte die Inflation einen wirtschaftlichen Rückschlag, der sich auch auf Erndtebrück durch besondere Sparmaßnahmen der Reichsbahn auswirkte. 80 Mann wurden aus dem Eisenbahndienst entlassen oder auf Wartegeld gesetzt. Im Bahnbetriebswerk blieb immerhin ein Bestand von rund 100 Beschäftigten: Schlosser, Dreher, Schmiede, Elektriker, Wagenschlosser, Kupferschmiede, Anstreicher, Schreiner, Auswascher, Werkzeugausgeber, Kohlenlader, Ausschlacker, Maschinen- und Wagenputzer.

1912 entstand das neue Bahnbetriebswerk, ein Rundschuppen mit 8 Ständen, mit Schlosserei, Dreherei, Schreinerei, mit Büroräumen, Baderäumen, Aufenthaltsräumen, mit Drehscheibe, Entschlackungskanal und Kohlenbühne. Ein 20 m hoher, 250 cbm fassender Wasserturm, der durch eine Pumpstation von der nahen Elberndorf auf-

gefüllt wurde, diente der Wasserversorgung der Lokomotiven bei ihrer Bereitstellung im Bahnhof Erndtebrück und im Dienst auf der Strecke.

In die Jahre 1914–1916 fällt der Neubau des Bahnhofs. Er erhielt eine weiträumige Empfangshalle, eine Bahnsteigsperrre, Unterführungen, die zu überdachten Bahnsteigen führten. Bahnsteig 1 war für die Züge in Richtung Kreuztal–Siegen und für die Gegenrichtung nach Marburg bestimmt, von Bahnsteig 2 fuhren die Züge nach Berleburg–Frankenberg und Altenhundem ab. 2 Stellwerke regelten den Verkehr. Sie sind noch erhalten. Das westliche Stellwerk war besetzt mit einem Fahrdienstleiter, der zugleich Aufsichtsbeamter war, und einem Weichensteller. Das östliche Stellwerk diente dem Rangierdienst, der Zusammenstellung der Güterzüge und der Abfertigung der Züge in Richtung Berleburg und Altenhundem, das westliche Stellwerk dem entgegengesetzten Personen- und Güterverkehr. Ein Inspektor stand dem gesamten Bahnhof, ein weiterer dem Bahnbetriebswerk vor. Über 7 Gleisstränge und ein Ablaufberg, über den die Waggonen für die zu entstehenden Güterzüge rollten, dienten der Abwicklung des Verkehrs. Geblieben sind 1985 4 oder 5 wenig befahrene Stränge. Zum Bahnhof gehörte eine Verlade rampe, der Güterschuppen, Büroräume, 2 Wartesäle, Wohnräume für den Dienststellenleiter und den Bahnhofswirt. Das Gebäude steht heute unter Denkmalschutz.

Durch die Bombenangriffe im 2. Weltkrieg starben im Bahnbetriebswerk 5 Bedienstete. 1945 wurden durch mehrmalige Bombenangriffe, die den Eisenbahn-Knotenpunkt Erndtebrück zum Ziele hatten, das Bahnhofsgelände weitgehend zerstört und der Verkehr in den letzten Kriegstagen vollkommen lahmgelegt. Durch den Einsatz aller verfügbaren Kräfte, Arbeiter, Handwerker und Beamte, wurden die schlimmsten Schäden an den Gleisanlagen und Gebäuden nach dem Ende des Krieges behoben. Erst Jahre später normalisierte sich der Eisenbahnverkehr wieder.

Nach 1945 versah die T14 den größten Teil der Zugbeförderung, einige Siegener Güterzug-Lokomotiven wurden zur Verstärkung des ansteigenden Güter- und Reiseverkehrs eingesetzt. Ab 1958 begannen die Ausmusterungen dieser Loks. Das Zeitalter der Dampflokomotiven ging zu Ende. Diesellokomotiven und Triebwagen lösten sie ab. Die Landstraße, das Auto; Pkw und Lkw, Busse prägten das

beginnende und sich rasch entwickelnde neue Verkehrsbild. Die Bahnbetriebswerkstätte Erndtebrück hörte auf zu bestehen, sie wurde eine Nebenstelle der BW Siegen, der sie von nun an maschinen- und personalmäßig unterstellt war. Das Gebäude der Bahnbetriebswerkstätte wurde anderen Aufgaben zugeführt und zum Teil vermietet. 30 bis 40 Mann Personal blieben für Bahnhof und Betriebswerkstätte. Rationalisierungsmaßnahmen beraubten den Bahnhof seiner einstigen Bedeutung. Der Gepäck- und Güterverkehr schloss seine Schalter. Gepäckstücke müssen in Berleburg oder Hilchenbach angeliefert oder abgeholt werden. Der Bahnhof ist ein Bus-Bahnhof geworden, die wenigen Triebwagenzüge, Eil- und Personenzüge haben eine geringe Zahl von Reisenden. Die Bedeutung des Eisenbahn-Knotenpunktes Erndtebrück ist geschwunden, die Nachbar-Bahnhofsgebäude in Aue-Wingeshausen, Raumland, Lützel, Leimstruth, Feudingen werden abgetragen, Verladerampen abgebaut. Die Strecke Birkelbach–Altenhundem wird demontiert, Viadukte und Dammaufschüttungen verschwinden, der Heinsberger Tunnel verrottete. Wie ein Symbolakt wird am 25. November 1977 das Wahrzeichen der Erndtebrücker Eisenbahn, der 20 m hohe Wasserturm der Betriebswerkstätte, gesprengt und das Gelände eingeebnet. Die einstigen Loks kann man auf wertvoll gewordenen Fotos bestaunen, sie sind verschrottet oder rosten auf Abstellgleisen oder können als Einzelstücke im Museum als Erinnerungsstück betrachtet werden.