

Bonnekamp's Burgaltendorf

Vor 60 Jahren:

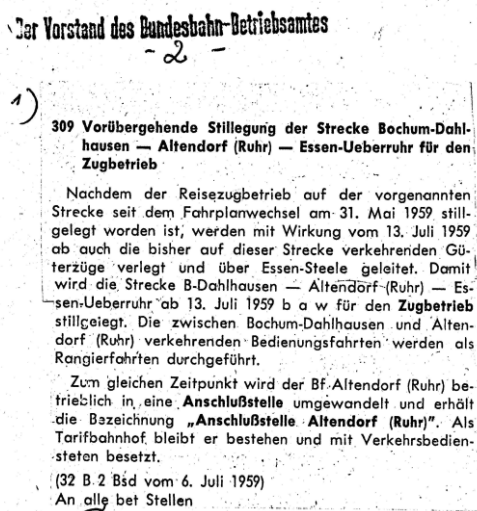
Zugverkehr nach Altendorf-Ruhr eingestellt

So sieht heute die westliche Wand des Lagergebäudes des Raiffeisenmarktes an der Holteyer Straße in Burgaltendorf aus. Aus einem vorbeifahrenden Auto kann man den Inhalt der Informationstafel, die dort in Augenhöhe angebracht ist, nicht wahrnehmen.



Wer jedoch die Möglichkeit hat, dort stehenzubleiben und den Inhalt zu lesen, erfährt einiges über die Geschichte der Eisenbahn in unserem Ort.

Zu dieser Geschichte gehört auch die Tatsache, dass vor 60 Jahren der Zugverkehr nach Burgaltendorf (damals noch Altendorf-Ruhr) eingestellt wurde. Es war das Ende von 85 Jahren Eisenbahnverkehr in unserem Ort.



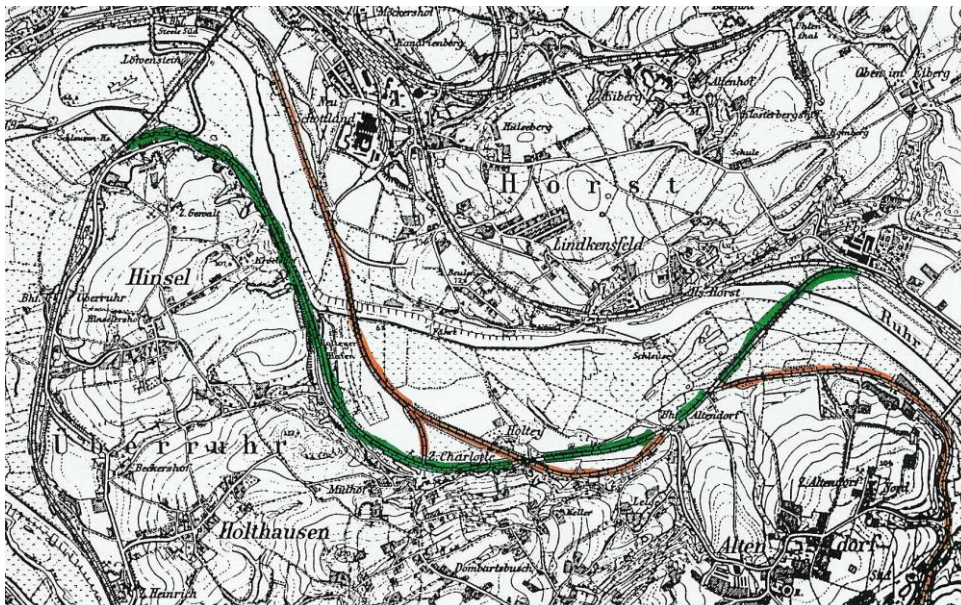
Es ist hier zwar von einer vorübergehenden Einstellung die Rede, doch sollte der Zugverkehr nie wieder aufgenommen werden.

Der Zugverkehr begann in einer Zeit, als große private Eisenbahngesellschaften in ganz Deutschland (auch Europa und der Welt) gegründet wurden, um Aktionären Gewinne zu erwirtschaften. Das galt auch für das Ruhrgebiet. Es gab die Köln-Mindener Eisenbahn, die 1848 eine Strecke von Köln kommend über Duisburg - Oberhausen - Altenessen – Gelsenkirchen – Wanne-Eickel – Dortmund und Hamm bis Minden durchs Ruhrgebiet baute.

Bei uns waren es zwei andere konkurrierende Eisenbahngesellschaften, die Strecken auch über Altendorf-Ruhr bauten. Man wollte Geld mit der Beförderung von Kohlen der vielen Zechen an der Ruhr verdienen.

Die eine war die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft. Sie betrieb schon eine Strecke von Wuppertal über Neviges – Langenberg – Kupferdreh und Überruhr nach Steele. 1874 baute sie von dieser Strecke in Überruhr einen Abzweig über unser Dorf nach Dahlhausen. Dazu war eine Brücke erforderlich. In Altendorf-Ruhr gab es nur einen Anschluss an die Zeche Charlotte und den Steinbruch Leibold, keinen Bahnhof.

1879, also vor 140 Jahren, gab es Konkurrenz. Die Rheinische Eisenbahngesellschaft verlängerte ihre Strecke, die von Duisburg über Rüttenscheid nach Steele Süd (damals Steele Rheinisch) führte, weiter nach Altendorf-Ruhr. Um auch Kohlen von der Zeche Charlotte zu befördern, bauten sie von dieser Strecke ein Gleis bis an die Bergisch-Märkische Bahn in Höhe der Zeche Charlotte.



Die Karte zeigt die Strecke der Bergisch-Märkischen Bahn (grün) und der Rheinischen (braun) mit dem Stichgleis zur Zeche Charlotte. Beide Strecken hatten keine Verbindung untereinander. Die gab es erst später. Von der Straße Holteyer

Hang aus kann man die Reste der Brücke noch sehen, mittels der die Rheinische über die Bergisch-Märkische Bahn hinweggeführt wurde.



Geplant war der Weiterbau über Hattingen bis Sprockhövel mit einem Bahnhof „Altendorf – Dumberg“.



Diese Karte von ca. 1876 zeigt die geplante Strecke der Rheinischen Eisenbahn als Strich-Punkt-Linie (. - - . - - . - -) von links kommend und am Rande Altendorfs nach Süden führend. Der Bahnhof Altendorf – Dumberg sollte etwa am unteren Ende der Burgstraße angelegt werden.

In den 1880er Jahren wurden die Eisenbahn-Gesellschaften verstaatlicht. Das hatte zur Folge, dass die Strecke der Rheinischen Eisenbahn nur bis Altendorf gebaut

wurde. Allerdings wurde ein Gleis bis zur Zeche Altendorf südliche Mulde weitergeführt.

Die Rheinische Eisenbahn nahm 1879 den Betrieb nach Altendorf auf und bot auch gleich eine Personenzug-Verbindung. Sie führte über Steele Süd – Rüttenscheid nach Mülheim Heißen, wie der Fahrplan vom Oktober 1879 zeigt. Die Fahrzeiten von mehr als 30 Minuten bis Steele Süd lassen die Geschwindigkeit der Züge ahnen.

Rheinische Eisenbahn.					
Altendorf a. d. R. Abf.	7 ²⁴	1 ²⁴	6 ⁴⁴	Heißen Abf.	8 ⁵⁷ 4 8 ⁵⁴
Steele "	7 ⁵⁷	1 ⁵⁷	7 ¹⁷	Rüttenscheid "	9 ¹¹ 4 ¹⁴ 9 ⁸
Rüttenscheid "	8 ¹²	2 ¹²	7 ³²	Steele "	9 ²⁸ 4 ³¹ 9 ²⁵
Heißen Anf.	8 ²⁵	2 ²⁵	7 ⁴⁵	Altendorf a. d. R. Anf.	9 ⁵⁸ 5 ¹ 9 ⁵⁵

Aber das war konkurrenzlos – Buslinien gab es noch nicht, und Pferdefuhrwerke hatten es auf den schlechten, meist unbefestigten Straßen schwer. Die Bergisch-Märkische Bahn hatte die Einrichtung einer Haltestelle in Altendorf abgelehnt.

In den „Märkischen Blättern“ von 1880 heißt es:

„Das mit der Rheinischen Bahn fahrende Publikum war bisher genöthigt, an der hiesigen Haltestelle unter freiem Himmel die Abfahrt der Züge abzuwarten. Durch unablässige Bemühungen des Apothekers M. ist es endlich gelungen, von der Direction der genannten Bahn die Zusage zu erwirken, daß in nächster Zeit ein entsprechender Aufenthaltsraum errichtet werden sollte.“

Die Bahn baute darauf ein einfaches Holzhäuschen, das die Wartenden bei Regen Schutz finden ließ.

1892 wurde es durch ein massives Gebäude ersetzt, das zuletzt 1932 ausgebaut wurde. Danach konnte das Gebäude von den Fahrgästen von der Nordseite her betreten werden und war dann in einem Vorraum von 4 x 6 m. Von diesem Vorraum gelangte man auf der linken Seiten in Wartesäle der 2. und 3. Klasse. Sie waren ca. 6 x 5 m groß und durch eine Wand getrennt. In dieser Wand gab es einen Ofen, der beide Wartesäle beheizen konnte.

Die rechte Wand des Vorraums trennte ihn vom Büro des Bahnhofsvorstehers. Dem schloss sich ein Raum an für die Fahrkarten- und Gepäckabfertigung. Aus dem Vorraum zwang die Reisenden eine Sperre, am Fahrkartenschalter vorbeizugehen, um eine Fahrkarte vorzuweisen oder zu entwerthen. Hinter dem Raum des Vorstehers, der Fahrkarten- und Gepäckabfertigung waren die Räume für die Stückgüter und ihre Abfertigung. Außen waren eine Rampe und ein Kohlenbunker angebaut.

1917 hatte der Bahnhof folgende Gleisanschlüsse:

- Zeche Charlotte, Steinbruch Christinenruh, Wasserwerk, Firma Von der Weppen und die Zeche Altendorf

Von 1923 bis Ende 1924 war das Ruhrgebiet von französischen und belgischen Truppen besetzt, da Deutschland die geforderten Reparationszahlungen nicht erbracht hatte. Die deutsche Regierung rief zum passiven Widerstand auf. Der Eisenbahnbetrieb sollte unter französischer Regie durchgeführt werden, doch die Eisenbahner schlossen sich dem passiven Widerstand an. Da die Besatzer nicht alle Eisenbahnstrecken kontrollieren konnten, blieben einige Strecken ohne französische Besetzung und Überwachung. Zu diesen „toten Zonen“ gehörten die Strecken von Rüttenscheid über Steele Süd, von Überrauch und von Dahlhausen nach Altendorf. Hier wurde der Bahnhof Altendorf-Ruhr zum Zentrum eines „Inselbetriebs“. Bei der Zeche Charlotte wurde ein Behelfs-Betriebswerk zur Wartung der Dampflokomotiven eingerichtet. Fünf Dampflokomotiven und neun Personenwagen hatte man hierher geschmuggelt. So konnte man zwei Züge mit je vier Wagen bis Rüttenscheid und zurück fahren lassen.



Hier zeigt sich das Bahnhofspersonal um 1930 dem Fotografen

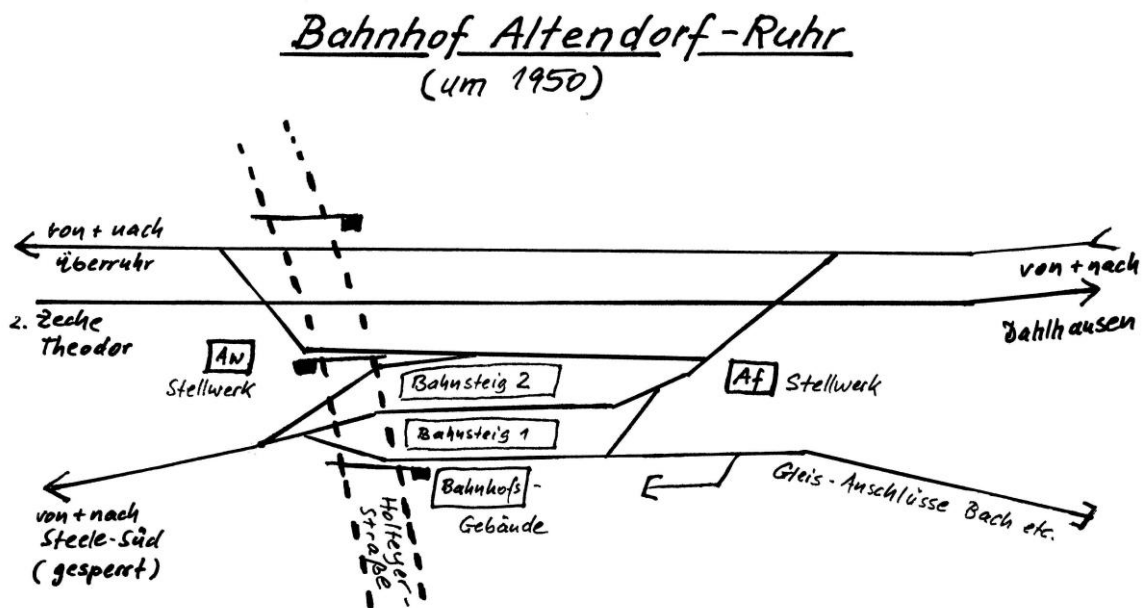
In einer Bahnstatistik der Reichsbahndirektion Essen heißt es für die Jahre 1927 – 1929 zum Bahnhof Altendorf (Ruhr) unter anderem:

Art	1927	1928	1929
Verkaufte Fahrkarten	124726	130831	125282
Abgefahrene Personen	.	223113	226312
Expressgut			
Sendungen Versand	235	234	223
Sendungen Empfang	1170	1134	1371
Eilstückgut			
Versand Tonnen			22
Empfang Tonnen			74

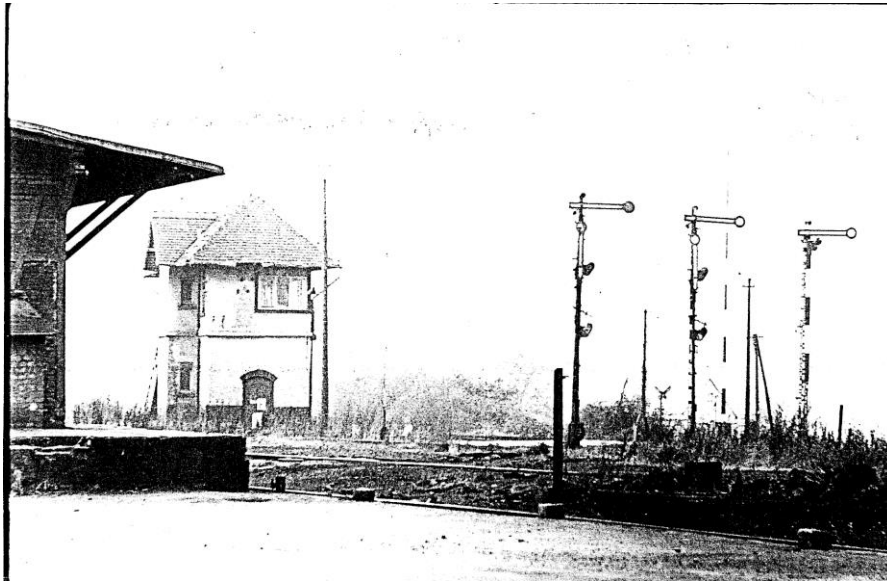
Frachtstückgut	Versand Tonnen	828	774	616
„	Empfang Tonnen	768	672	518
Milch	Versand Tonnen		9	10
Wagenladungen	Versand Tonnen	81827	47879	37902
	Empfang Tonnen	16095	12751	13342
	Frachtbriefe Versand	8156	6636	2404
	Frachtbriefe Empfang	6383	6105	1080
Großvieh	Versand	8	2	6
	Empfang	41	66	34
Kleinvieh	Versand	995	690	42
	Empfang	585	1192	556

Das sind doch erstaunliche Leistungen, die der Bahnhof erbrachte.

Die folgende Skizze zeigt die Gleisanlagen, Bahnsteige und Stellwerke und Anschlussgleise. Auf dem Stellwerk „Af“ saß der Fahrdienstleiter, auf „Aw“ der von ihm abhängige Stellwerksbediener.



Die Brücke nach Dahlhausen war 1945 gesprengt worden. Erst 1951 wurde eines von vorher zwei Gleisen wieder befahrbar gemacht.



Das Foto zeigt am linken Rand das Bahnhofsgebäude mit der Laderampe, im Hintergrund das Stellwerk „Aw“ und drei Ausfahrtsignale in Richtung Überraehr

1925 war ein Linienbusverkehr zwischen Hattingen und Steele über Altendorf eingeführt worden. Am Bahnhof Altendorf wurde die Verbindung zum Zugverkehr hergestellt. Von hier fuhr der Bus weiter über die Holteyer Schwimmbrücke nach Horst und Steele.



Ein Bild von der Situation am Bahnhof Altendorf aus dem Ende der 1920er Jahre

Als dann 1932 auch Linienbusverkehr Altendorf – Überrauch – Steele eingerichtet wurde, geriet die Randlage des Bahnhofs dem Personenzugverkehr zum Verhängnis. Es gab Überlegungen, den Eisenbahnverkehr ganz einzustellen.

Zu dieser Zeit lag die Kohleförderung bei uns ziemlich danieder. Auf den Zechen Altendorf und Steingatt ruhte die Förderung längst, und auf Charlotte dümpelte sie vor sich hin. Zwar hatte die Überraucher Gewerkschaft Heinrich deren Kohlefelder und Anlagen gekauft, doch erst 1934, mit Anlage des neuen Schachtes Theodor und modernster Tagesanlagen sollte wieder eine nennenswerte Förderung erreicht werden.

Aloys Neuhaus, Gründer des Möbelhauses Aloys Neuhaus & Sohn, berichtete, dass betuchte Altendorfer zur Erhaltung des Bahnverkehrs „just für fun“ nach Steele Süd und zurück gefahren seien. Die Bahn habe dann eine 4. Wagenklasse mit niedrigerem Tarif eingeführt, wovon dann ausreichend Gebrauch gemacht worden sei.

Am Ende des 2. Weltkrieges wurden alle Brücken von eigenen Einheiten zerstört, um das Vordringen des Feindes zu erschweren. Das galt auch für die beiden Eisenbahnbrücken nach Dahlhausen und Steele Süd.

Mit dem Kriegsende bei uns im April 1945 waren also die Verbindungen nach Steele Süd und nach Dahlhausen unterbrochen. So auch die Verbindung von Überrauch nach Steele. So fuhren zunächst die Personenzüge von Überrauch bis Altendorf-Ruhr, um von hier die Rückfahrt nach Wuppertal anzutreten. Doch wegen ihrer Wichtigkeit wurde diese Brücke schnell wieder mit einem Gleis (vorher war sie zweigleisig) hergerichtet.

Die Brücke nach Steele Süd wurde nicht wieder hergestellt, die nach Dahlhausen mit einem Gleis (auch hier gab es zuvor zwei Gleise) im Jahre 1951.



Es wurden nun Triebwagen der Baureihe ETA 177 für die Personenbeförderung auf der Strecke Kettwig – Werden – Heisingen – Kupferdreh – Überrauch – Altendorf – Dahlhausen – Hattingen eingerichtet. Dabei gab es zwischen Überrauch und Altendorf

noch zwei Halte: Zum einem am Schrankenposten 1 an der Langenbergerstraße, gegenüber der Gaststätte „la cave“. Hier kreuzte die Eisenbahn auch mit der Bergischen Kleinbahn, einer Straßenbahnverbindung zwischen Nierenhof und Steele. Der zweite Halt war am Schrankenposten 3 bei der Zeche Theodor, der speziell für die Kumpel der Zeche eingerichtet worden war.

636. Inbetriebnahme des Haltepunktes „Schacht Theodor“.

Zu Beginn des neuen Fahrplanabschnittes am 2. November 1942, wird an der Strecke Steele Süd — Altendorf (Ruhr) der in Kilometer 14, 238 neu errichtete Haltepunkt „Schacht Theodor“ in Betrieb genommen.

Der Haltepunkt dient lediglich zum Ein- und Aussteigen der Bergleute, die auf der Zeche „Theodor“ beschäftigt sind. Für den öffentlichen Verkehr kommt er nicht in Betracht und ist nur für die Dauer der Krieges errichtet.

(32 B 2 Bau vom 15. Oktober 1942).
An das beteiligte Betriebspersonal.

Doch die Konkurrenz der Linienbusse war zu groß, und der einzige nennenswerte Kunde für den Güterverkehr war die Zeche Theodor.

Als man sich entschloss, den Zugverkehr über Altendorf-Ruhr einzustellen, war ich Lehrling beim Bahnhof Essen-Steele. Mein dortiger Chef, der auch für den Bahnhof Übrerruhr zuständig war, beauftragte mich, die zwischen Kupferdreh und Dahlhausen zu- und aussteigenden Reisenden zu zählen. Obwohl ich alle Arme und Beine der Reisenden mitzählte, kam es dann am 3. Juli 1959, also vor 60 Jahren, zur Stilllegung für den Zugverkehr.

Damit war der Schienenverkehr nach Altendorf-Ruhr aber noch nicht beendet. Vom Bahnhof Dahlhausen aus wurden die Zeche Theodor, die noch in voller Blüte stand, aber auch der Raiffeisenmarkt und die Firmen des Gewerbegebietes an der Worringstraße mit Rangierabteilungen angefahren.

1968 stellte die Zeche Theodor die Förderung ein, und die verbleibenden Rest-Frachten der übrigen Unternehmen machten die Fahrten von Dahlhausen unrentabel.

1991 wurde dann die Verbindung nach dort gekappt. Die Schienen wurden dem Eisenbahnmuseum in Dahlhausen zur Verfügung gestellt.

Dieter Bonnekamp
Im Juli 2019