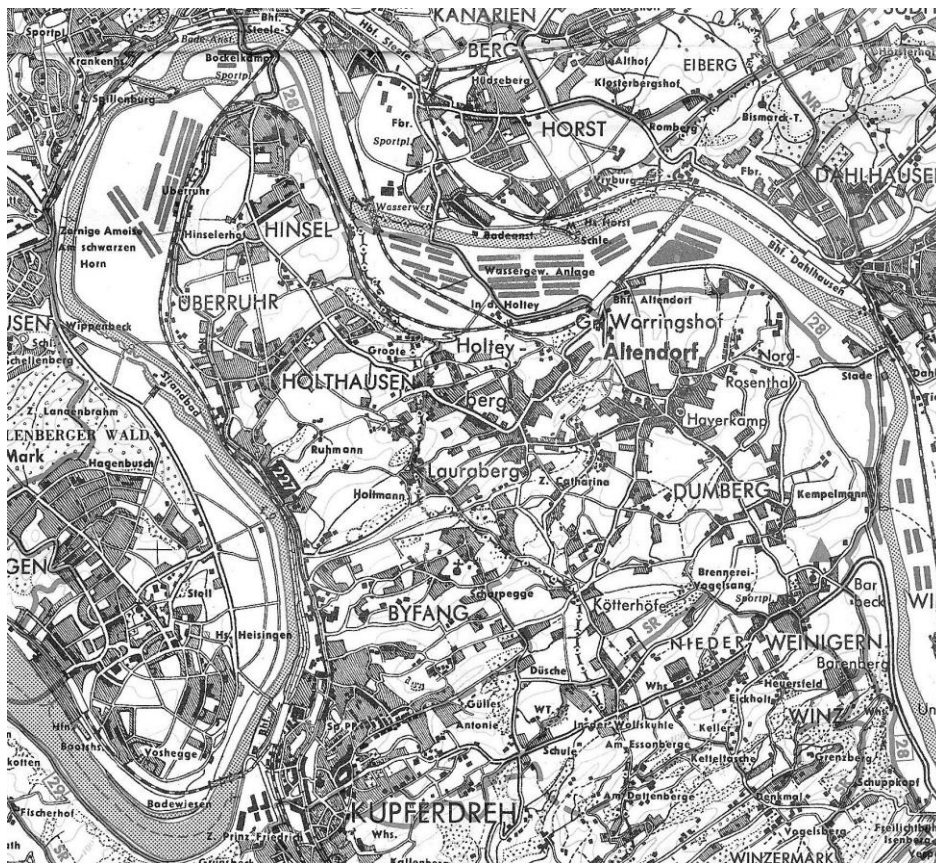


# Bonnekamp's Burgaltendorf

## Die erste Brücke unseres Dorfes

### Die geografische Situation

Die Ruhr macht in ihrem Mittellauf eine große, nach Norden ausgreifende Schleife. Die beginnt unterhalb der Isenburg bei Hattingen und endet in Kupferdreh. Dort schlägt sie wieder eine westliche Richtung ein. Das so umflossene Gebiet nennt man Ruhrhalbinsel. Nach Süden wird die Ruhrhalbinsel durch die Höhe des Bahrenbergs (von Barriere?) begrenzt. Auf dieser Halbinsel liegt neben Übruhr, Kupferdreh, Byfang, Niederwenigern und Dumberg auch Burgaltendorf.



Aus einer Wanderkarte der 1950er Jahre

Organisatorische Änderungen in der Stadt Essen und im Bistum Essen haben Einheiten geschaffen, die den Namen „Ruhrhalbinsel“ erhielten, obwohl sie Niederwenigern und Dumberg außen vorlassen, dafür aber Heisingen beinhalten. Es sind der Essener Stadtbezirk VIII und die Großpfarre St. Josef.

## Furten und Fähren

Wenn die Bewohner dieser Halbinsel aus den verschiedensten Anlässen Orte auf der anderen Ruhrseite besuchen wollten oder mussten, so mussten sie den Fluss überqueren. Anfangs konnten man das durch Furte. Das waren seichte Flussstellen, die man zu Pferde durchschreiten konnte. Sicher schon im Mittelalter hat man, meist dort, wo vorher Furte bestanden hatten, Fähren eingerichtet. So gab es die Voßnacke-Fähre in Dumberg, wo in Nicht-Corona-Jahren im Sommer Erfrischungen in einer „Oase“ erstanden werden können. Hier liegt noch immer ein Boot fahrbereit im Wasser.



Auch nahe der Hochsicherheits-Schwimbrücke nach Dahlhausen gab es vor dem Bau der Schwimbrücke 1898 die Fischersche Fähre. Auf der Dumberger Seite sind noch die Reste der gepflasterten Anlegestelle erkennbar, und auf der Dahlhauser Seite geht der „Fährweg“ hoch nach Linden. Eine weitere Fähre war zwischen Altendorf und Horst, bis 1901 die erste Holteyer Brücke gebaut wurde. Eine Fähre verband Überraehr mit Steele, die Annenfähre mit Bergerhausen und die Fähre an der Roten Mühle mit Heisingen.

## Die Brücken

Brücken im Bereich der Ruhrhalbinsel gab es bis zur zweiten Hälfte des 19. Jh. nicht. Die nächsten Brücken über die Ruhr gab es vom Mittelalter bis ins 19. Jh. nur in Hattingen und in Werden.

## Die „Hermsen-Brücke“

Der verstorbene Horster Heimatforscher Klaus Hermsen hat in den 1990er Jahren eine Broschüre „Horst - mehr als ein Dorf“, herausgegeben. Dort schreibt er:

*„ Auch im 18./19. Jhd. stand an dieser Stelle (dem Horster Ruhrübergang) bereits eine Ruhrbrücke. In den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts stritten sich die Horster Gemeinde und der Freiherr von Wendt um die Kosten für eine notwendige Reparatur dieser Brücke. Infolge des Streites und der Unnachgiebigkeit beider Parteien zerfiel die Brücke schließlich.“*

Das war mir nicht bekannt. Meine Frage nach der Quelle dieser Aussage blieb leider von ihm unbeantwortet.

Meine Kollegen vom Steeler Archiv verfügen über Schriftstücke aus dem Juni 1852, die eine Erklärung geben, wie Hermsen zu dieser Aussage gekommen ist.

So schreibt am 12. Juni 1852 Herr Werneking aus Hardenberg bei Neviges an den Bürgermeister Pickert des Amtes Hattingen (dazu gehörte auch die Gemeinde Horst). Werneking war Rentmeister des Baron von Wendt, dem neben dem Schloss Hardenberg bei Neviges auch die Burg Horst gehörte. Die diesen Schreiben vorausgegangenen Briefe kennen wir leider nicht. Es heißt in dem vorliegenden Brief:

*„An Herrn Bürgermeister Pickert mit dem Bemerkten ergebenß zu remittieren, daß der betreffende Vorsteher sehr wahrscheinlich die Sehkraft verloren hat. Außer, daß, nachstehend, mein Schleusen Wärter zu Horst die Herstellung der fraglichen Brücke bekundet – habe gestern zum Überfluß, meinen hiesigen Prüfer nach Horst geschickt und die Sache untersuchen lassen. Derselbe sagt mir daß eine bessere Herstellung – außer einem Neubau nicht möglich sey.“*

Er wirft also dem Vorsteher der Gemeinde Horst, Knühl, vor blind zu sein und Dinge im Bezug auf die Brücke nicht oder nicht richtig gesehen zu haben.

Zwei Tage später, am 14.6. schreibt der Bürgermeister Pickert an den Vorsteher Knühl:

*„An Herrn Vorsteher Knühl zu Horst zur Ansicht und Eingabe, ob vielleicht bey den ge. Brücken eine Verwechslung stattfindet.“*

Vier Tage später, am 18. Juni, schreibt der Vorsteher Knühl an den Bürgermeister Pickert:

*Auf Eure Wohlgeborene Bemerkung vom 14. d. M. ist keine Verwechslung der Horster Brücke geschehen sondern die Reparatur ist seit meinem letzten Berichte an Sie geschehen. Die Horsterbrücke war eine von Bruchsteinen ausgeführte und überwölbte Brücke, und ist seit mehreren Jahren Stück für Stück zusammen gestürzt, so daß in den letzten Jahren mit einigen **quer über den Bach** hängenden Leitern worüber Laubreiser gelegt, und alsdann einige Schiebkarren voll Bauschutt überschüttet, ersetzt wurde, welcher bey jedem hohen Wasserstande der Ruhr fortgerissen, und darum einige Monate ein jeder herüber wollte, sich selbst überlegen wollte, dieselbe vorstehende Reparatur ist auch jetzt geschehen, und ob selbe in polizeilicher Hinsicht genügt, lasse ich dahingestellt, genug das ich die Überzeugung habe, meine Pflicht erfüllt zu haben. Den ironischen Ausdruck des Herrn Rentmeisters Werneking, das ich wahrscheinlich meine Sehkraft verloren hätte, hat sich Gott sey Dank nicht bestätigt, und kann der Herr Rentmeister Werneking zugedachten Ausdruck gütigst für seine Person brauchen.“*

So ist aus dem Vorwurf des Rentmeisters an den Vorsteher eine peinliche Gegen- darstellung erwachsen.

Der Passus „quer über den Bach“ macht klar, dass es sich nicht um eine Brücke über die Ruhr handelt, sondern über einen Bach, der hier in die Ruhr floß. Das hat Hermsen offenbar nicht richtig erkannt.

## Die Zechenbrücke von 1863

Auf der Suche nach der ersten Brücke, die unser Dorf mit dem jenseitigen Ufer verband, stoßen wir auf einen Artikel in der Essener Zeitung vom 3.1.1863:

### *„Bekanntmachung*

*Die Zeche Altendorf Tiefbau und die Bergbau Aktiengesellschaft Gelria beabsichtigen zu Dahlhausen eine Ueberbrueckung der Ruhr und einen Anschluß an die Steele – Dahlhauser Eisenbahn ausführen zu lassen.*

*Zur Beschaffung der dazu erforderlichen Baumaterialien, bestehend in*

*ca. 538 Schachtruthen lagerhaften Bruchsteinen,*

*ca. 321 Schachtruthen plattenförmigen Bruchsteinen ,*

*ca. 11800 Kubikfuß Kalkbrei,*

*ca. 6302 Kubikfuß fehlerfreiem Eichenholz in größeren Dimensionen,*

*ca. 2119 Kubikfuß Tannenholz,*

*ca. 3686 laufende Fuß Eichen- und Tannenholz,*

*ersuchen wir qualifizierte Unternehmer, uns ihre Offerte franko Baustelle bis zum 12. dieses Monats portofrei einzusenden.*

*Holzverzeichnis und Lieferbedingungen etc. liegen bei den Unterzeichneten zur Einsicht offen.*

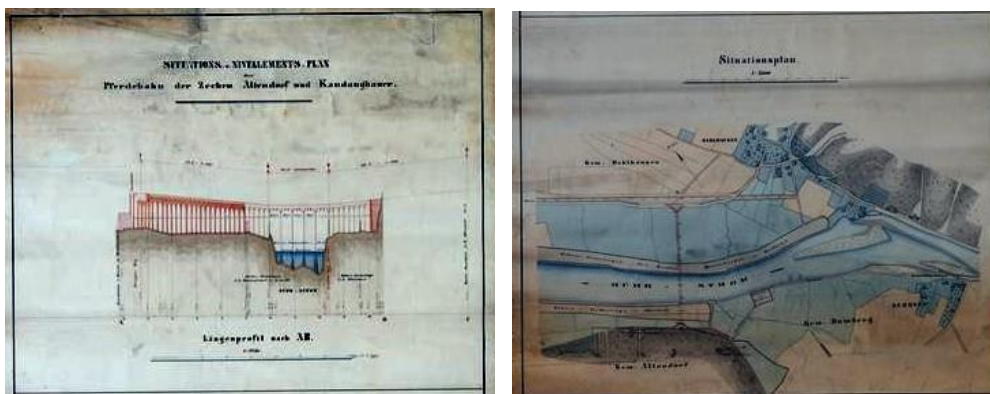
*Steele und Altendorf bei Kupferdreh, den 1. Januar 1863*

*Scherenberg*

*Hiby“*

Im gleichen Jahr, 1863, hatte die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft ihre Strecke von Überraehr nach Steele mittels einer Brücke an ihre dortige Strecke angeschlossen. Dadurch entfiel das Enden und Wenden der Züge an der Drehscheibe in Überraehr. Zum anderen hatte sie von Steele aus eine Strecke zunächst bis Dahlhausen gebaut und am 26.10.1863 feierlich in Betrieb genommen.

Letztere bot den hiesigen Zechen Altendorf Tiefbau und Gelria die Möglichkeit, ihre Kohlen per Eisenbahn zu versenden. Die bisherigen Möglichkeiten, der Transport mit Kohlentreibern über die Kohlenstraße oder per Ruhrschiiffahrt, boten dagegen weniger Kapazität oder Zuverlässigkeit.



Skizzen des Ingenieurs Badenberghaus aus Steele

Über dem Ruhrfer bestand die Brücke aus halbrunden steinernen Bögen, über dem Fluss selber ruhte sie auf Holzpfählen. Das Aussehen der halbrunden Bögen führte dazu, dass die Altendorfer sie „römische Brücke“ nannten.

Der Bau der Brücke ging dann sehr schnell. Sie wurde mit einer zweigleisigen Pferdebahn ausgebaut. Am 30.10. schrieb die Essener Zeitung, dass am Vortag die Brücke dem Betrieb übergeben wurde, mit bekränzten Pferden und geschmückten Wagen.

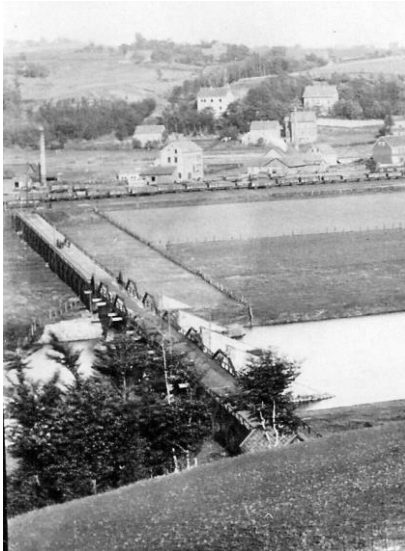
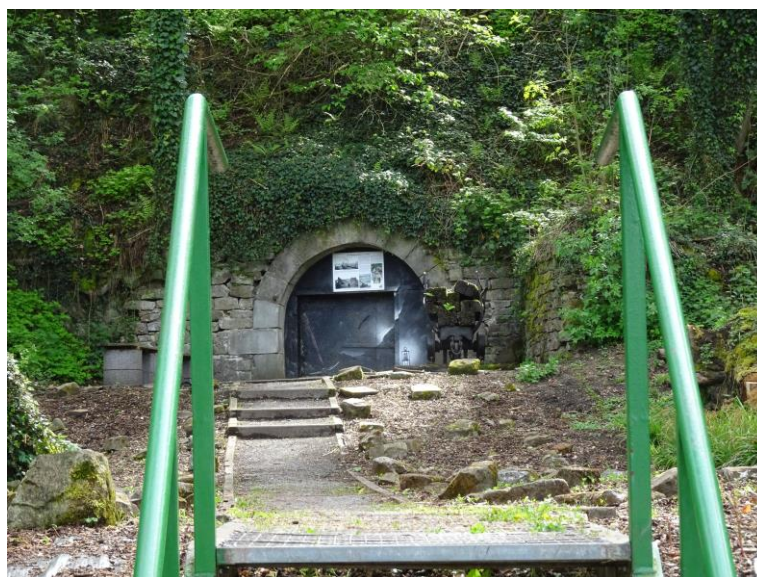


Foto und Skizze der Brücke

Die Brücke diente der Beförderung der im Schacht Rochussen der Zeche Altendorf Tiefbau gewonnenen Kohlen. Dazu war es jedoch erforderlich gewesen, einen Stollen anzulegen, durch den die Kohlen zutage gebracht werden konnten. Es war der Stollen, dessen Mundloch mit dem Abschlussstein „Altendorf 1863“ wir heute noch sehen können. Die Jugendfeuerwehr Burgaltendorfs hat ihn auf meinen Vorschlag 2008 leicht zugänglich gemacht.



So diente die Brücke einige Jahre dem Transport der hier gewonnenen Kohlen zum Bahnhof Dahlhausen. Eine andere Benutzung, auch durch die Bevölkerung, war nicht gestattet. Es gab eine Ausnahme: Um 1870 wohnte in Altendorf Dr. Carlos Otto, der dabei war, in Dahlhausen eine Fabrik für feuerfeste Steine zu bauen. Er durfte für seine morgendliche Fahrt mit seiner Pferdekutsche nach Dahlhausen und am Nachmittag zurück die neue Brücke benutzen. Was Wunder – hatte er doch die Schwester des Grubenvorstandsmitglieds von Altendorf Tiefbau, Hiby, geheiratet.

11 Jahre nach Eröffnung unserer Brücke, 1874, baute die Bergisch-Märkische Eisenbahn eine Strecke von Überrauch nach Altendorf und von hier über eine Brücke nach Dahlhausen. Das half der Zeche Altendorf Tiefbau nicht. Ihre Schächte hatten keinen Zugang zu dieser Strecke.

1879 baute die Rheinische Eisenbahn eine Strecke von Steele Süd über eine Brücke nach Altendorf und weiter ein Gleis bis zur Zeche Altendorf Tiefbau.

Damit war die Brücke von 1863 überflüssig geworden. Sie wurde den benachbarten Gemeinden zum Kauf angeboten, die jedoch ablehnten. So stand sie noch bis 1908, dann wurde sie abgerissen.

Unsere Brücke war, wie die beiden folgenden, oben genannten Eisenbahnbrücken von Steele Süd und nach Dahlhausen waren nur für den Eisenbahnverkehr.

Die erste Brücke auf der Ruhrhalbinsel, die für die Öffentlichkeit gedacht war, wurde 1886 zwischen Steele und Überrauch gebaut.

Um 1900 entstanden dann drei Brücken auf der Ruhrhalbinsel für die Öffentlichkeit.

- zwischen Dahlhausen und Dumberg durch den Wirt Eggemann,
- zwischen Altendorf und Horst durch den Wirt Großjung, den Bauern Schulte-Holtey und andere und
- zwischen Heisingen und Kupferdreh durch den Wirt Kampmann.

Sie alle durften anfangs von Staats wegen für Personen nur fünf Pfennige Gebühr nehmen, was ihnen den Namen „Fünf-Pfennigs-Brücke“ einbrachte.

Dieter Bonnekamp, im März 2021