



Friedrichstraße

Traditionelle Feiern des Sterkrader Kriegervereins zwischen den beiden Weltkriegen



Kleiner Markt

Februar 1997

<i>Montag</i>		<i>3</i>	<i>10</i>	<i>17</i>	<i>24</i>
<i>Dienstag</i>		<i>4</i>	<i>11</i>	<i>18</i>	<i>25</i>
<i>Mittwoch</i>		<i>5</i>	<i>12</i>	<i>19</i>	<i>26</i>
<i>Donnerstag</i>		<i>6</i>	<i>13</i>	<i>20</i>	<i>27</i>
<i>Freitag</i>		<i>7</i>	<i>14</i>	<i>21</i>	<i>28</i>
<i>Samstag</i>	<i>1</i>	<i>8</i>	<i>15</i>	<i>22</i>	
<i>Sonntag</i>	<i>2</i>	<i>9</i>	<i>16</i>	<i>23</i>	

Auch das gab es vor 120 Jahren in Sterkrade

Königlich Westfälische Eisenbahn Dortmund-Sterkrade

Sterkrade sollte im preußischen Staat eine wichtige Eisenbahnposition einnehmen.

Schon 1787 stellte die Hütte Gute-Hoffnung in Sterkrade die ersten gußeisernen Eisenbahnschienen für die erste Pferdeisenbahn für den Kohlentransport im Ruhrtal her.



Sterkrader Stadtplan von 1904 mit dem verlassenen Bahndamm der Königlich Westfälischen Eisenbahn

1847 eröffnete die Köln-Mindener-Eisenbahn ihre Strecke Köln-Düsseldorf-Duisburg-Oberhausen-Essen-Minden.

1856 fuhr der erste Zug durch Sterkrade von Oberhausen nach Emmerich, der auch am Sterkrader Bahnhof hielt.

1862 konnten die Menschen mit der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn quer durch das Ruhrgebiet fahren.

Um nicht von den Privateisenbahnen im Ruhrgebiet mit Kohlen- und Eisentransport abhängig zu werden, erließ

1874 das preußische Ministerium ein Gesetz zum Bau der 51,74 km langen Eisenbahnstrecke Dortmund-Sterkrade für 18.900.000 Mark. Preußen beabsichtigte mit der Staatsbahn und den Anschlußstrecken zum Rhein, mit dieser Strecke, Sterkrade-Dortmund, das nördliche Kohlengebiet zwischen Emscher und Ruhr zu durchkreuzen und anzubinden an eine einheitliche Staatsbahnverbindung bis zur Russischen Grenze.

Die Eisenbahnstrecke Sterkrade-Dortmund wurde in der Zeit 1877-1878 gebaut und fertiggestellt mit der Option, diese Streckenführung später an die Oberhausen-Arnheimer Eisenbahnstrecke anzuschließen. Die Streckenführung verlief vom heutigen Zilianplatz, wo der Endbahnhof sich in der Bauphase befand, quer über die Bahnhofstraße, durch "Brauckmanns Feld", über die Friedrichstraße und durch das Bruchfeld des heutigen Werkes II der GHH. Die Ackerfeldstraße ist noch ein Teil der Streckenführung, die dort auch die Steinbrinkstraße kreuzte. Ein Relikt der ehemaligen Eisenbahnstrecke ist der Grüngürtel zwischen Steinbrinkstraße und Dorstener Straße. Auch die Richard-Wagner-Allee ist ein Überbleibsel aus der Zeit 1877/78. Die Sterkrader sagen noch heute: "Wir gehen durch die Alte Bahn nach Osterfeld". In Osterfeld war schon der dritte Bahnhof gebaut. Neben dem Köln-Mindener und dem Rheinischen war auch der Westfälische Bahnhof auf dem heutigen Supermarktgelände zwischen Kettelerstraße und Rheinischen Straße fertig. Über die heutige Westfälische Straße (daher die Straßenbezeichnung) führte die Strecke zur Anbindung an die Bergisch-Märkische Linie (seit 1850 von Preußen kommissarisch verwaltet) am Sammelbahnhof.

Im Hauptstaatsarchiv Düsseldorf liegen die Verkaufs- und Enteignungsunterlagen für die Grundstücksbeschaffung auf rheinischem Sterkrader Gebiet. Viele bekannte Sterkrader Bürger gaben ihr Land teils freiwillig oder unter Zwang her.

Durch die Bismarcksche Eisenbahnpolitik seit 1878 wurden bis 1882 alle Privatlinien verstaatlicht. Da der Staat nun genügend Eisenbahnlinien quer durch das Ruhrgebiet besaß, wurde die Strecke Sterkrade-Dortmund überflüssig. Somit wurde die