



Gondelweiher im Volkspark vor dem Krieg

Mai 2006

Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
1 <small>Tag der Arbeit</small>	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	Himmelfahrt 25	26	27	28
29	30	31				

Sterkrade bekam Aufschwung durch den Bau der Holland-Eisenbahnlinie Oberhausen - Arnheim

Vor 150 Jahren und 21 Jahre nach der ersten Eisenbahnfahrt in Deutschland von Nürnberg nach Fürth fuhr auch die erste Eisenbahn von Oberhausen durch Sterkrade nach Emmerich.

Schon lange zuvor hatten Staats- und Wirtschaftskreise in Preußen und in den Niederlanden es erwogen, eine Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Staaten herzustellen. Die Motive waren vor allem wirtschaftlicher Art. Durch den Anschluss an das im Aufbau befindliche Eisenbahnnetz in Preußen, hofften die Holländer ihrem Handel neuen Auftrieb geben zu können.

Die Straßen waren in den alten Zeiten sehr schlecht. Bei regnerischem Wetter ähnelten sie in den Bruchzonen von Emscher und Rhein einem Sumpf, so dass die Fuhrwerke mitunter darin stecken blieben. In der sandigen Heide waren sie bei trockenem Wetter wie Wüstenstraßen. Pferde konnten die Karren der Eisenhütten, mit schweren Eisenteilen beladen, nur mühsam durch Bruch und Sand über die Sandstraßen bewegen. Es kümmerte sich kaum jemand um die Instandsetzung der Wege und Straßen. Durch die Unwegsamkeit der Landstraßen wurde auch der Aufschwung des Bergbaues und der Industrie aufgehalten. Die Erleichterung der Transportwege über die kanalisierte Ruhr war nur im Süden des aufkommenden Ruhrreviers zu spüren.

Durch allerhöchste Kabinettsordre erfolgte 1845 die Erlaubnis zum Bau der Hollandbahn. Es galt mannigfache Schwierigkeiten zu überwinden. Das grundsätzliche Problem war die unterschiedliche Spurweite diesseits und jenseits der Grenze. Dieses Problem konnte man erst nach jahrelangen Verhandlungen lösen. Mit den Holländern wurde ein Staatsvertrag abgeschlossen, in dem sie sich verpflichteten, die Strecke Amsterdam - Arnheim auf Normalspur zu bauen. 1852 wurde der Bau der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft übertragen. Neue Schwierigkeiten ließen jedoch nicht lange auf sich warten. Zwischen Oberhausen und Duisburg gab es Auseinandersetzungen auf Grund der Linienführung. Um die Ruhrorter Häfen in den Eisenbahnverkehr mit einzubeziehen, wollte Duisburg Ausgangspunkt der neuen Eisenbahnstrecke werden. Oberhausen wurde jedoch zum Ausgangspunkt erklärt, da Ruhrort schon im Oktober 1848 durch eine Zweigbahn von Oberhausen Anschluss an das Köln-Mindener Netz gefunden hatte und Oberhausen der nördlichste Punkt der bestehenden Eisenbahnlinie war. Holten, Dinslaken und Wesel sollten durch die geplante Trasse miteinander verbunden werden. Die Bahn sollte an Holten westlich vorbeigehen. Um dem armen verkehrslosen Ort Anschluss an den Verkehr zu verschaffen, wurde durch die Eisenbahn die unentgeltliche Bereitstellung von 40 Morgen des Holtener Bruchs verlangt. Der Bürgermeister Klinge hatte keine leichte Aufgabe, als er diesen Beschluss beim Gemeinderat anbringen wollte. Da dieser Plan Sterkrade mit seiner aufblühenden Industrie unberücksichtigt ließ, wandte sich auch die Gutehoffnungshütte gegen diese Ausführung. Um den Holtener Anschluss der Gutehoffnungshütte an die Strecke zu erhalten, ging von der Bahnverwaltung der Vorschlag aus, eine eigene Pferde- oder Eisenbahn einzurichten. Auf Grund der Stärke der GHH gelang es selbiger, die Verlegung der Bahn über Sterkrade durchzusetzen.

Die Verlegung der Bahntrasse durch die grundlose Bruchzone des Holtener, Wehofer und Hiesfelder Bruches, die enorme Kosten für den Unterbau gefordert hätte, war jedoch der entscheidende Faktor. Auf Grund dieser bautechnischen Bedenken entschloss sich die Gesellschaft, die Bahn über den Rand der trockenen Mittelterrasse nach Dinslaken laufen zu lassen. Holten blieb somit wieder unberücksichtigt. Erst im Jahr 1887, am 1. Juni bekam Holten nach vielen Bemühungen eine Haltestelle, die eine halbe Stunde vom Ort entfernt war und auch mit eigenen Kosten verbunden war.

Bei den Holländern schien keine solche Schwierigkeit eingetreten zu sein. Die Direktion der holländischen Rheineisenbahn traf am 2. Februar 1856 mit einem Sonderzug von Amsterdam nach Emmerich ein. Sie verkündete, dass sie gewillt wäre, ihre Strecke am 15. Februar 1856 zu eröffnen. Großes Enttäuschen breitete sich bei den Holländern aus, als sie erkannten, dass der Bau der deutschen Strecke noch nicht so weit fortgeschritten war. Der Minister für Handel und Verkehr verstärkte den Druck auf die Bauarbeiten. Die Strecke Oberhausen-Dinslaken konnte im Juni bis zur Lippe durch eine gesetzliche Kommission befahren werden. Der Betrieb mit einer Haltestelle Sterkrade auf dieser Strecke wurde am 1. Juli 1856, nach 11 Jahren Planungs- und Bauarbeiten, aufgenommen. Somit konnte auch ein Gleisanschluss für die Gutehoffnungshütte hergestellt werden.

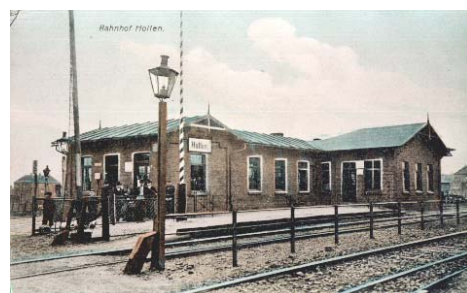
Als im Dreikaiserjahr 1888 in Köln-Kalk ein Bahnhofsgebäude frei wurde, riss man dieses sorgfältig ab, transportierte es nach Sterkrade und baute es hier als Sterkrader Bahnhof wieder auf.



Reichs- und Hüttenbahn gegenüber der Zeche Sterkrade



Sterkrader Bahnhof um 1910



Holtener Bahnhof um 1910