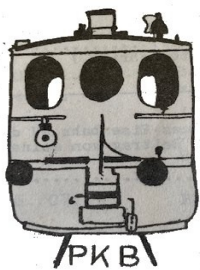




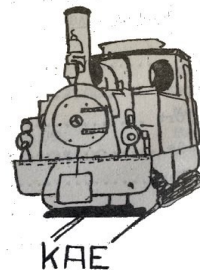
Eigentlich ist unsere Museums - Eisenbahn noch gar nicht so alt. Vor 40 Jahren wurde sie von dem Verein *Märkische Museums-Eisenbahn* in Plettenberg als *Sauerländer Kleinbahn* gegründet und zwischen Hüinghausen und Plettenberg aufgebaut. Warum zwei Namen? Nun der Verein gehört zum Märkischen Kreis, und damit die Leute wissen, wo wir fahren,

SAUERLÄNDER KLEINBAHN.

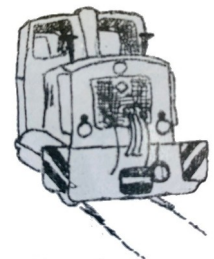
Hier im märkischen Sauerland gab es fünf Schmalspurbahnen. Das waren:



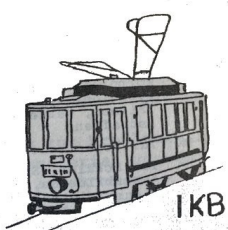
Plettenberger Kleinbahn



Kreis Altenaer Eisenbahn



Hohenlimburger Kleinbahn



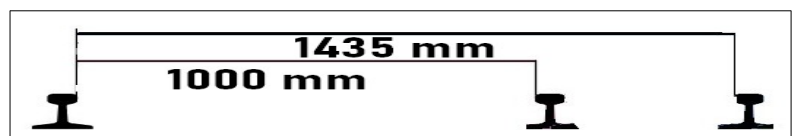
Iserlohner Kreisbahn



Kleinbahn Haspe- Voerde- Breckerfeld

Weil die „große“ Eisenbahn auf ihren Schienen nicht in engen Tälern fahren konnte, schleppten

die „kleinen“ Bahnen Eisen, Kohle, Stahl, Holz, Draht, Kisten, aber auch Fahrgäste in die schmalen Täler zu den Fabriken und Häusern. Sie konnten die großen Wagen „huckepack“ auf Rollwagen nehmen und ohne Umladen in die kleinen Fabriken bringen. Die waren hier, weil das viele



Wasser ihre Hämmer, Mühlen, Sägen, Bohrer, Schleifsteine, Blasebälger usw. antrieb. Dazu hatte man Teiche angelegt, deren Wasser viele Wasserräder antrieben. Später nahm die Eisenbahn die fertigen Produkte mit und brachte sie ins Land.

Die Arbeiter fuhrten mit der Bahn zu ihren Arbeitsstätten, die Talbewohner in die Stadt, um auf den Markt zu gehen, einzukaufen.

In Plettenberg nutzten die Bewohner die Bahn zu einem Sonntagsausflug ins Oestertal. Von der Stadt aus fuhr man bis nach Kückelheim und wanderte das letzte Stück bis zur Oestertalsperre. Urlaub dazumal!

Als die Autos, Lastwagen und Busse auf den Straßen immer mehr wurden, standen die Kleinbahnen mit ihren Lokomotiven, Wagen und Schienen diesen im Wege. Denn sie benutzten in der Regel ebenfalls den Straßenrand. So kam es immer öfters zu Unfällen und Störungen. Außerdem waren die Autos und Lastwagen viel schneller und konnten Überall hin.

So wurden die Kleinbahnen nach und nach stillgelegt und abgebaut, Schienen, Fahrzeuge und Lokomotiven verkauft oder verschrottet. Nur ganz wenige fanden auf den Inseln in der Nordsee, auf anderen Schmalspurbahnen oder bei Eisenbahnfreunden ein neues Zuhause.

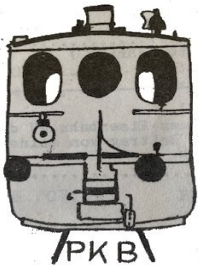
Hier in Hüinghausen begannen vor 40 Jahren Eisenbahnfans, eine Museumseisenbahn aufzubauen. Auf eine Strecke von 3,4 Kilometer ziehen heute Dampf- oder Diesellokomotiven Personenzüge, aber auch Güterzüge und erinnern an die fleißigen Kleinbahn im märkischen Sauerland. Dann mal los: Einsteigen – Abfahrt!



Fahrzeuge der Kleinbahnen

Alle Fahrzeuge der Bahnen im märkischen Sauerland rollen auf Schienen der Meterspur.

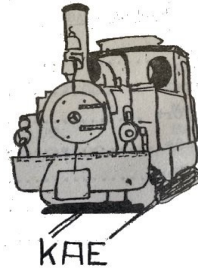
Ihre Lokomotiven:



den Straßen von Plettenberg

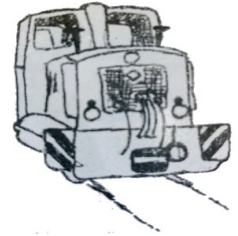
Die Plettenberger Kleinbahn hatte Kastenlokomotiven, (Tramway-Loks), sie fuhr meisten wie

eine Straßenbahn auf

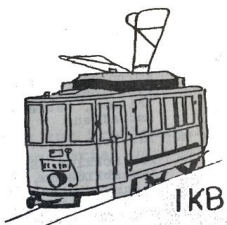


Altena und von Schalksmühle nach Halver.

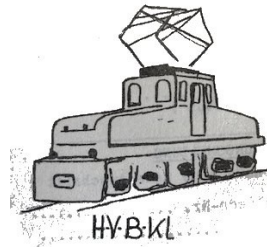
Die Kreis Altenaer Eisenbahn zog mit ihren Dampfloks ihre Züge von Lüdenscheid nach Werdohl, von Lüdenscheid nach



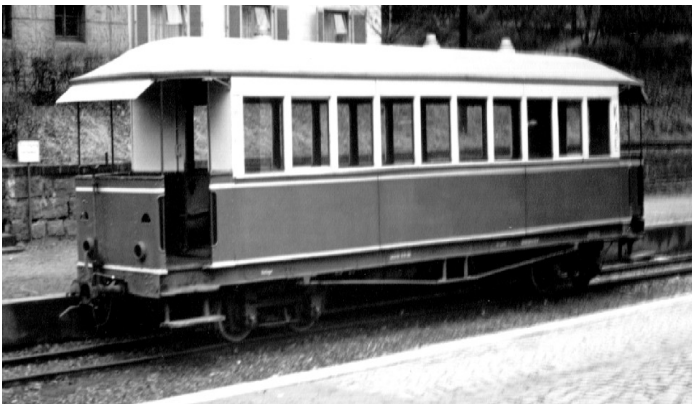
Die Hohenlimburger Kleinbahn hatte später Dieselloks, die schwere Güterzüge zogen.



Die Iserlohner Kreisbahn hatte elektrische Lokomotiven und verband Altena, Westig, Iserlohn, Lethmathe, Hagen



Die Kleinbahn Haspe-Voerde-Breckerfeld verband als Vorortbahn Hagen-Haspe Voerde mit Breckerfeld, zuerst mit Dampf, dann mit schweren elektrischen Lokomotiven.



Mit Personenwagen brachte man die Menschen zu ihren Arbeitsplätzen oder in die Stadt. Man konnte vorne oder hinten einsteigen und es gab nur Holzbänke oder Holzsitze.

Mit großen offenen Güterwagen transportierte man Kohle, Holz, Drahtrollen, Sand, Maschinen,



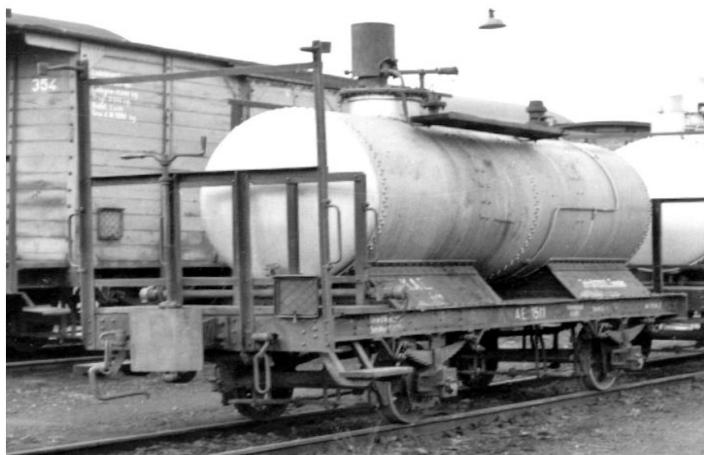


Auf diese Dehgestell Rungenwagen wurden große Güter transportiert, Flacheisen, Bäume, Maschinen

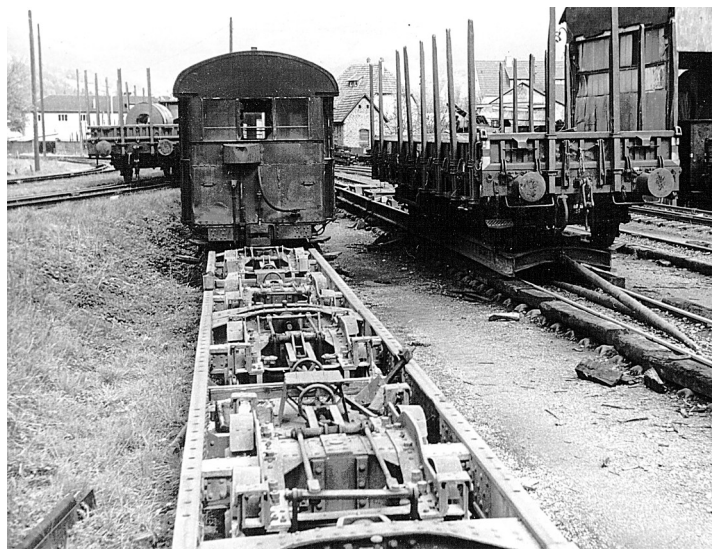
In den kleinen gedeckten Güterwagen transportierte man viel Fracht: Stückgut, Koffer, Kisten, Pakete, wie heute unsere Transporter.



Kesselwagen gab es auch bei den Kleinbahnen, sie transportieren Öle, Treibstoffe aller Art und Säuren für die Fabriken.



Um die normalspurigen Wagen ohne Umladen direkt in die Fabriken transportieren zu können, brauchte man „Huckepack“-Wagen, Rollwagen. Auf diese rollte man die großen Wagen, schraubte sie fest und fuhr sie zum Empfänger. Damit verdienten alle Kleinbahnen viel Geld.



Text über Plettenberger Kleinbahnen



1896 wurde die Plettenberger Straßenbahn, später die Plettenberger Kleinbahn AG eröffnet. Zunächst gab es die Stammbahn zwischen Eiringhausen und dem Maiplatz in der Stadtmitte. Hier teilte sich die Strecke zur Herscheider Straße und zur Uhlandstraße. 1902 wurde in der Herscheider Straße die Elsetalbahn weitergeführt, 1903 von der Uhlandstraße die Oestertalbahn. 1962 wurde die Plettenberger Kleinbahn stillgelegt und abgebaut.

Durch die zahlreichen Fabrikanschlüsse im Stadtgebiet fuhr die PKB mit ihren Kastenloks wie eine Straßenbahn auf den Straßen. Auf Rollwagen brachte sie unermüdlich regelspurige Güterwagen zu den Firmen im Stadtgebiet und zurück nach Eiringhausen, wo der Anschluss zur Ruhr-Sieg-Strecke bestand. Ab 1915 war Oberstadt der offizielle Übergabebahnhof. Personenverkehr fand im bescheidenen Rahmen statt und musste sich dem Güterverkehr unterordnen. Beliebt waren die sonntäglichen Bahnausflüge zur Oestertalsperre in Himmelmert. Viel ist nicht von der Plettenberger Kleinbahn übrig geblieben. Eine einzige Kastenlok, die Lok3 (II.) fährt beim Deutschen Eisenbahn-Verein in Bruchhausen-Vilsen und die **Märkische Museums-Eisenbahn e.V.** besitzt seit 2008 einen frisch restaurierten offenen Güterwagen Nr. 31.

Text über Kreis Altenaer Eisenbahn



Die älteste und wohl auch bekannteste Schmalspurbahn im westlichen Sauerland war die Kreis Altenaer Eisenbahn (KAE). Bis zum 30.05. 1922 trug sie den Namen „Kreis Altenaer Schmalspur Eisenbahn Gesellschaft. Drei Strecken wurden von dieser Bahn betrieben. Die erste Strecke wurde am 1. 10. 1887 eröffnet. Folgende Strecken wurden betrieben: **Altena – Lüdenscheid**, Streckenlänge 13,6 km, eröffnet am 1.10. 1887, stillgelegt 1961

Werdohl – Augustenthal, Streckenlänge 10,10 km, eröffnet am 15.12.1887, verlängert bis Lüdenscheid am 1. 04. 1905, Streckenlänge 16,55 km, stillgelegt Teilstück Werdohl – Augustenthal 1955, Lüdenscheid – Augustenthal 1967

Schalksmühle – Halver, Streckenlänge 9,4 km, eröffnet am 5.03.1888, stillgelegt am 21.08.1952

Im Jahre 1925 kam die 2,5 km lange private Anschlussstrecke der Firma Plate von Augustenthal bis Brüninghausen hinzu, die ebenfalls bis 1967 betrieben wurde.

Die Kreis Altenaer Eisenbahn war in jeder Beziehung eine Bilderbuch-Kleinbahn. Dies gilt sowohl für die geographische Lage der Bahn als auch für die Fahrzeuge und die Betriebsabwicklung.

Text über Hohenlimburger Kleinbahnen

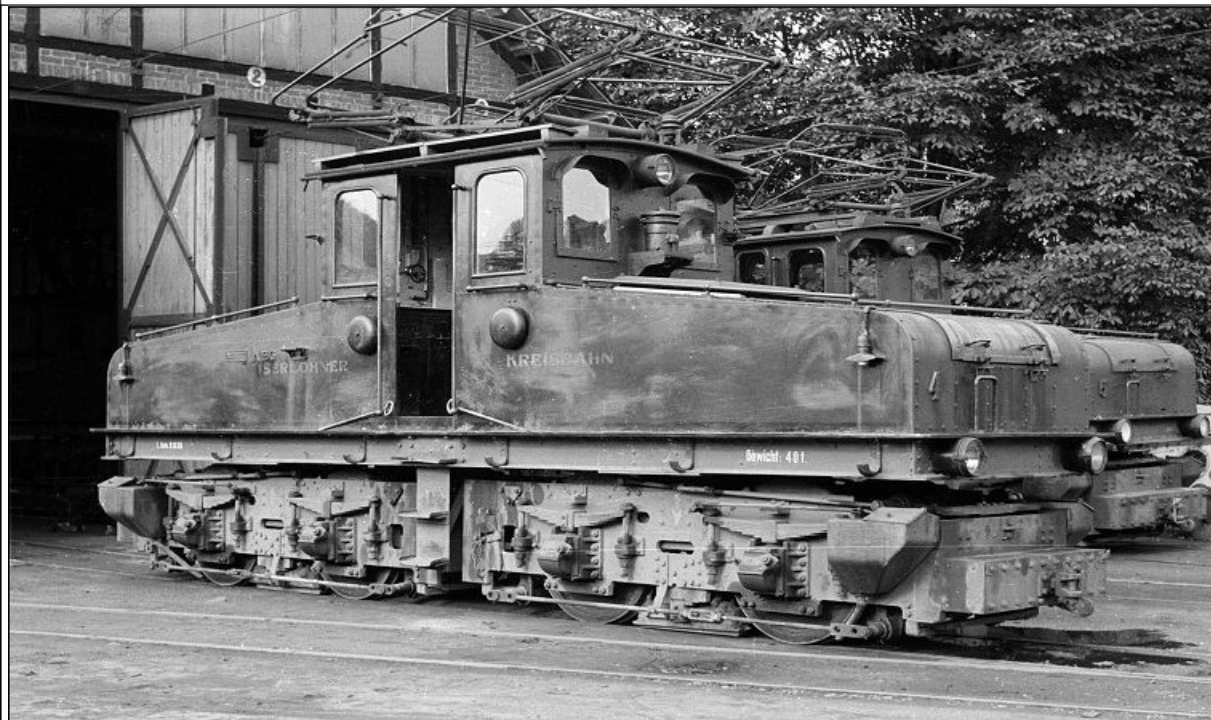


Ohne Personenbeförderung, als reine Güterbahn, wurde die Hohenlimburger Kleinbahn AG 1898 gegründet. Ihre Aufgabe war es, die Fabriken aus dem weiten Bereich der Kleineisenindustrie im engen Nahmertal mit der Staatsbahnstrecke Hagen-Siegen-Frankfurt in Hohenlimburg zu verbinden. Dazu wurden von Anfang an die normalspurigen Güterwagen auf meterspurige Rollwagen aufgeladen, nennenswerter Stückgutverkehr fand nicht statt.

Am 28. Mai 1900 wurde die 3,1 km lange Strecke vom Bahnhof Hohenlimburg bis Hobrackerweg eröffnet. Ihre Gleise mussten weitgehend in die Straßen verlegt werden, zahlreiche Anschlüsse machten einen ständigen Wechsel von einer auf die andere Straße Seite notwendig.

Es war nicht die wachsende Motorisierung, die der HKB das Ende brachte, da es im Nahmertal keinen Durchgangsverkehr gab. Große industrielle Veränderungen, z.B. der Firma Hoesch als Hauptkunde verlagerte ihren Betrieb von Hohenlimburg weg, ließen das Frachtaufkommen so sinken, dass die HKB am 31.12.1983 ihren Betrieb einstellte. Nur wenige, meist schwer zugängliche Spuren zeugen noch heute von dieser Schmalspurbahn, die am längsten von allen märkischen Sauerland-Kleinbahnen überlebt hat.

Text über Iserlohner Kreisbahn

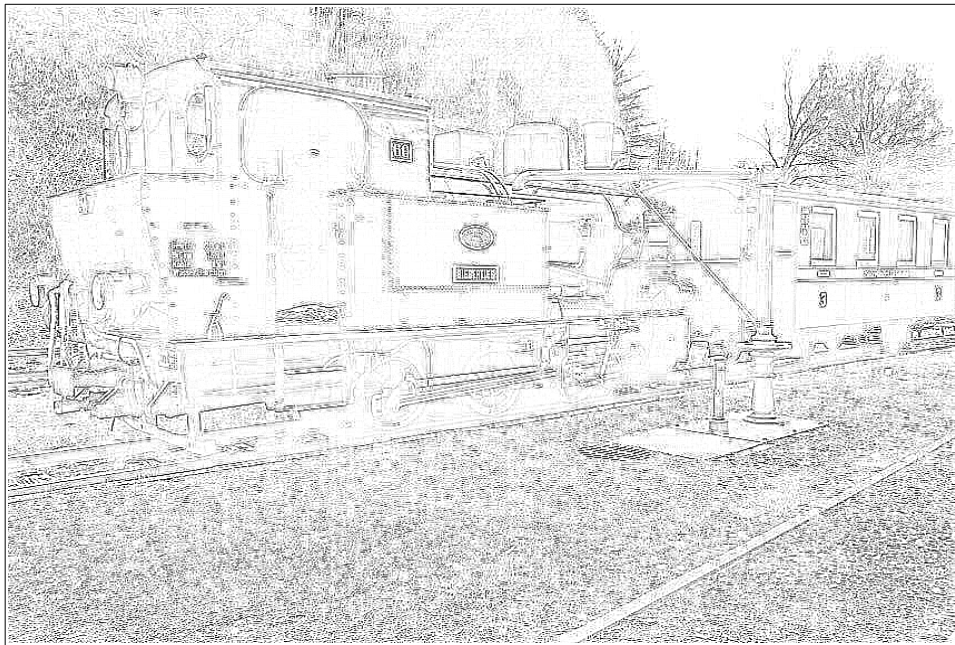
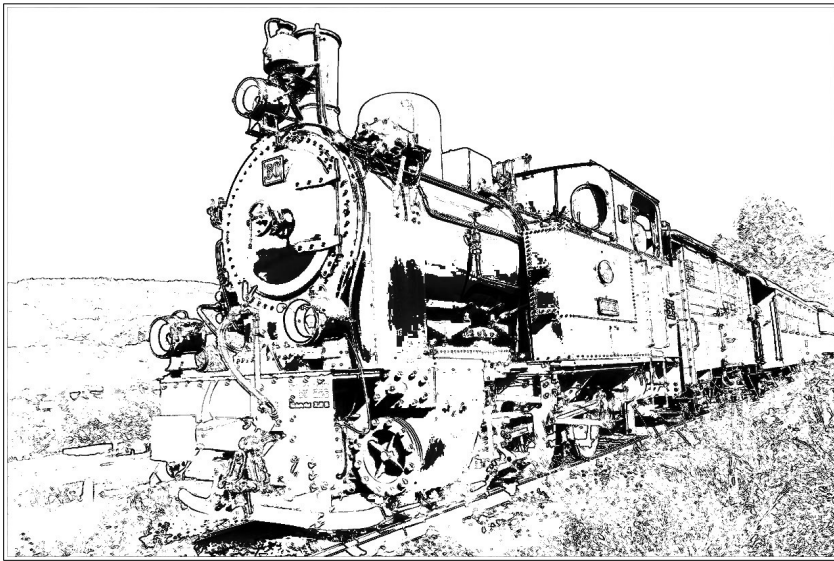
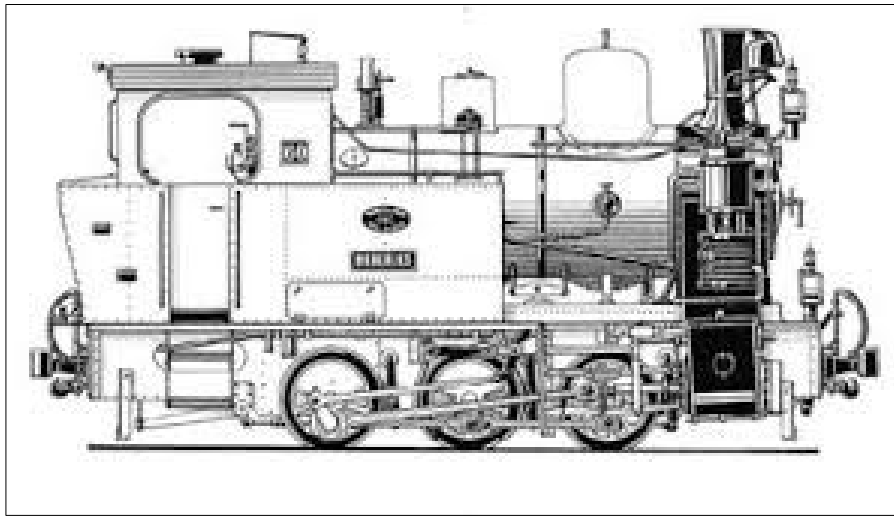


Am 5. August 1900 eröffnete die Westfälische Kleinbahn AG, später Iserlohner Kreisbahn AG ihre 1. elektrische Straßenbahnstrecke zwischen Hagen (Stadtgrenze) und Hohenlimburg. Bis 1909 stellte die Westfälische Kleinbahn durch Streckenausbauten, aber auch durch Streckenverkäufe das Rückrat der IKB, die Ost – West Verbindung von Hohenlimburg über Lethmathe und Iserlohn bis Hemer fertig. Um die Industriebetriebe im Altenaer Nettetal an das Schienennetz anzuschließen, baute die „Westfälische“ von Westig aus einen als Kleinbahn konzessionierten Anschluss, die Kleinbahn / Eisenbahn Westig-Ihmert-Altena (1913-1926). Als zweite Güterbahn stieß die Iserlohner Güterbahn GmbH 1929 dazu, die eine Verbindung zwischen dem Übergabebahnhof Iserlohn und den Iserlohner Betrieben knüpfte. 10 schwere, urtümlich wirkende AEG-Güterloks wickelten den regen Güterverkehr ab. Am 28. Juli 1942 erfolgte die Umbenennung in Iserlohner Kreisbahn. Das Bahnnetz umfasste die Stammlinie von Hohenlimburg über Grüne, Iserlohn und Westig bis Niederhemer mitsamt der Abzweigung in Richtung Sundwig-Deilinghofen, außerdem die nach Norden abzweigende Strecke zur Iserlohner Heide und die nach Süden abgehende Streckenäste in Richtung nachrodt (ab Grüne), Ihmert (ab Westig) und das davon südlich liegende isolierte Streckenstück im Nettetal zwischen Altena und Dahle bzw Evingsen. Zwischen 1955 und 1964 wurde sie etappenweise stillgelegt und abgebaut und geriet in Vergessenheit.

Text über Kleinbahn Haspe-Voerde-Breckerfeld



Auch an der Breckerfelder Hochebene war der Eisenbahnbau vorbeigegangen, der sich zunächst auf die Täler von Ennepe, Lenne und Volme konzentrierte. Erst am 1. Mai 1903 ging eine meterspurige Dampfeisenbahn zwischen Haspe und Voerde in Betrieb. Sogar Malletloks liefen hier. 1907 wurde die Erweiterung bis Breckerfeld feierlich eröffnet. Doch die tatsächliche Nachfrage beim Güter- und Personenverkehr war überschätzt worden, so dass der Verkehr eingeschränkt wurde. 1926 / 1927 übernahm die Hagener Vorortbahn die Kleinbahn, elektrifizierte die Strecke und schaffte Straßenbahnwagen für die Fahrgäste und elektrische Kleinbahnlokomotiven für den Gütertransport an. Doch der Erfolg blieb weiter aus. 1954 wurde der Güterverkehr, 1963 der Personenverkehr eingestellt. Eine der schönsten Straßenbahnstrecken Deutschlands verschwand. Sie führte aus dem engen Tal des Hasperbaches mit der Kehrschleife in der Nähe der Hasper Talsperre und einer Spitzkehre in Voerde auf die Breckerfelder Hochfläche. Heute ist sie ein bequemer Rad- und Wanderweg. (2018)



Was gehört zusammen:

Kleinbahn Haspe-Voerde-Breckerfeld	IKB
Plettenberger Kleinbahn	KAE
Iserlohner Kreisbahn	HKB
Kreis Altenaer Eisenbahn	KL-H-V-B
Hohenlimburger Kleinbahn	PKB

21.06.2021