

Vorwort

Obwohl der Schienenverkehr der Kreis Altenaer Eisenbahn (KAE) nun seit fast 30 Jahren der Vergangenheit angehört, ist der Name „Schnurre“ – so der volkstümliche Name des Schmalspurnetzes – im Raum Lüdenscheid-Altene-Werdohl noch heute ein Begriff. Unvergessen sind die kleinen bulligen Dampfloks mit ihren bunt gemischten Güterzügen und vollbesetzten Personenwagen, die sich durch die Täler der Rahmede, Verse und Hälver zwängten und für die Bevölkerung wie auch für die Wirtschaft wichtige Dienste erbrachten. Markant für das 34,6 km lange Meterspurnetz war die Trassierung im Straßenverlauf der langgestreckten Talorte sowie eine hohe Zahl von Stationen und Anschlußgleisen.

Die Stammstrecke der KAE, die sich bis 1922 „Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahn-Gesellschaft“ (KAS) nannte, war die 14,55 km lange und 1887 eröffnete Rahmedetalbahn Altena – Lüdenscheid, die unter anderem über einen Tunnel, die Hauptwerkstatt Zum Hohle und etwa 24 Industrieanschlüsse verfügte. Vor allem im Personenverkehr, der 1956 noch auf Triebwagenbetrieb umgestellt wurde, war sie sehr gut ausgelastet. Der Güter- und der Personenverkehr wurden im Jahr 1961 stillgelegt.

Das zweite große Standbein der KAE war die Versetalbahn, deren erster, 10,6 km langer Abschnitt Werdohl – Augustenthal ebenfalls 1887 in Betrieb ging. Erst im Jahr 1905 erhielt er eine Anbindung zur Rahmedetalbahn. Ein Jahr zuvor war nach dem Bau der 1,2 km langen Güterstrecke Schafsbrücke – Wehberg der Frachtenübergang von und zur Staatsbahn von Altena bzw. Werdohl nach Lüdenscheid verlegt worden. Weiteres Transportaufkommen brachte die 1925 gebaute Anschlußbahn Augustenthal – Brüning-

hausen. Nachdem der Personenverkehr der Versetalbahn und der Güterverkehr Werdohl – Augustenthal bereits im Jahr 1955 zu Ende gegangen waren, bildete die Strecke Wehberg – Brüninghausen bis 1967 die letzte Lebensader des KAE-Schienenverkehrs.

Das Sorgenkind der KAS bzw. KAE war die 1887 eröffnete und 9,4 km lange Hälvertalbahn Schalksmühle – Halver. Anfangs fuhr sie noch rentabel, doch nach dem Bau der Staatsbahn Oberbrügge – Halver ging ihr Beförderungsaufkommen zurück. Schon vor dem 1. Weltkrieg bemühte sich die KAS um den Verkauf der Hälvertalbahn. 1922 kam es zu einer Teilstillegung, doch fuhren ab 1925 wieder durchgehende Züge. 1952 ging der Bahnbetrieb im Hälvertal zu Ende.

Die KAE hat entscheidend zum Aufbau der Wirtschaft in ihrem Umfeld beigetragen und hohe Transportleistungen erbracht. Für die Bevölkerung war sie ein wichtiges Verkehrsmittel auf dem Weg in die Kreisstadt, zu neuen Arbeitsplätzen oder zu Ausflügen in die umliegenden Täler. Noch im Jahr 1955 fuhren 3,5 Millionen Personen mit der KAE. Auf den engen Straßen, die die Bahn mitbenutzte, wurden die Schmalspurzüge in den 50er Jahren zu einem Hindernis. Zum anderen brachte der Autoverkehr der Bahn beträchtliche Einbußen und sie an den Rand des Ruins. Teilstillegungen und die Anschaffung von Triebwagen konnten das Ende der Bahn nur hinauszögern, jedoch nicht verhindern, – da halfen auch die Proteste der Bevölkerung nichts. So bleibt nur die Erinnerung an die Zeit, als das Pfeifen und Bimmeln der „Schnurre“ in den Tälern der Rahmede, Verse und Hälver zum Alltag gehörte.

