

Haltepunkt Margarethenhöhe - Bahnstrecke Heißen / Altendorf (Ruhr) M08c

- Nachtrag

© von Heinz Kaschulla

verfasst 10.06.2026

ergänzt 10.06.2026

Diese Notiz soll die Notiz "Haltepunkt Margarethenhöhe - Bahnstrecke Heißen / Altendorf (Ruhr) M08a+b vom 04.02.2022 ergänzen.

Anfang Juni 2026 konnte ich weitere Informationen zu dieser Eisenbahnverbindung erhalten, die ich gerne hier weitergeben.

Der letzte Eisenbahn-Zug mit planmäßigem Personen-Verkehr

Die bisher recherchierten Unterlagen und Veröffentlichungen nennen den 30.05.1959 als letzten Tag in der Fahrplanperiode 1958/59 - Winterfahrplan, an dem der Schienenverkehr fuhr.

Das scheint aber nicht korrekt zu sein, denn es gab weitere Fahrpläne in den Kursbüchern der Deutschen Bundesbahn (DB) bis 1965.

Laut Sommerfahrplan 1960 fuhren noch montags bis freitags 11 Züge, samstags weniger und sonntags keine.

Mit dem Winterfahrplan 1960/61 gab es dann nur noch wenige Züge mit nur 3 Minuten Aufenthalt in Steele-Süd bevor es wieder zurück ging.

Ab dem Sommerfahrplan 1961 kam der Vermerk "k" in den Fahrplänen hinzu, der bedeutete "kann jederzeit ausfallen".

Mit dem Sommerfahrplan 1962 entfiel auch das samstägliche Zugpaar.

Der letzte Schienenbus soll am 31. Mai 1965 gefahren sein.

Der für die Bevölkerung nützlich und verlässliche / regelmäßige Schienenverkehr endete somit mit dem 01.10.1960, was sicher auch dem wieder erhöhten Straßenbahn-Verkehr -ohne Umsteige-Notwendigkeit zur Innenstadt- zu schulden war.

Ab 1960 bis zur endgültigen Einstellung des Personenverkehrs mit der DB am 31. Mai 1965 wurde die gesetzlich vorgeschriebene Versorgung für Personentransport mit s.g. Alibiverkehr durchgeführt.

Für die endgültige Einstellung musste erst das Bundesverkehrsministerium seine Zustimmung geben.

Weitere Nutzung der Eisenbahnstrecke für Güterverkehr

Nach dem Ende des Personenverkehrs auf dieser Strecke wurde der Güterverkehr, auch zur Versorgung des STEAG-Heizkraftwerkes in Rüttenscheid, bis zum 23.12.1979 weiter durchgeführt.

An diesem Tag fuhr der Zug, bestehend aus einer Lokomotive (Lok) und 3 mit Kohle beladenen Güterwagen, zum allerletzten Mal.



Weitere Nutzung der Eisenbahnstrecke für Museumsverkehr

Parallel zum Güterverkehr wurden zwischen 1970 und 1978 einzelne Museumsfahrten durchgeführt.

Anlässlich der Rüttenscheider Jubiläumswoche zur 1.000-Jahrfeier befuhren Museumszüge mit Personenverkehr der "Eisenbahnstiftung" und Schienenbusse der "Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte" (DGEG) diese Strecke.

Die letzte Museumsfahrt vor der Entwidmung der Strecke und des Zurückbaus wurde im Jahr 1978 von der DGEG mit Schienenbussen durchgeführt.

Die Empfangshalle der DB

Oberhalb des Haltepunktes Margarethenhöhe der DB gab es seit 1949, mit Einrichtung des Haltepunktes für den Eisenbahn-Verkehr, ein kleines Gebäude mit Wartebereich für Fahrgäste der DB, einen Verkaufsraum für die DB-Fahrkarten und einen Kiosk (Familie Krah) zur Versorgung der DB-Fahrgäste mit Getränken, Rauchwaren, Snacks und Literatur.

Der Fahrkarten-Verkaufsraum war, genauso wie der Kiosk, mit Personal besetzt.



Bereits mit Wirkung zum 15.06.1950 wurde von der DB die Personal-Besetzung aufgegeben und der Haltepunkt Margarethenhöhe in einen "unbesetzten Haltepunkt" umgewandelt. Die Fahrkarten wurden ab diesem Zeitpunkt durch das DB-Personal im Zug verkauft.

Die Schienenbusse

Der reguläre Personen-Transport mit der Eisenbahn erfolgte auf allen Hauptstrecken und den Nebenstrecken mit sehr hohem Personen-Aufkommen mittels Zügen, die durch eine Lok, die mit Dampfantrieb durch Holzverbrennung oder mit Diesel betrieben wurde. Dies war sehr teuer, sowohl mit der teuren Lok als mit den vielsitzigen Personen-Waggons.

Es gab bereits s.g. Schienenbusse, die bei verschiedenen Privat-Bahnen eingesetzt waren. Diese hatten ca.60 Sitzplätze, Antriebs-Maschine und Transport-Raum waren als Triebwagen zusammengefasst worden.



Foto: evtl. Schambach, nicht zu klären

In der wirtschaftlich schwierigen Zeit nach dem II. Weltkrieg entschloss sich die DB, diese Schienenbusse auch auf ihren Nebenstrecken einzusetzen, weil der Betrieb dieser mit den kleineren Dieselmotoren und auch die Triebwagen selbst kostengünstiger betrieben werden konnten als die die großen Loks.

Die Schienenbusse trugen die Bezeichnung VT95, wobei "VT" für Verbrennung-Triebwagen steht. Verbaut waren hier Dieselmotoren der Büssing AG mit 110 PS. Spätere Motoren hatten dann 150 PS.

Ergänzend zum VT95 wurden s.g. Beiwagen -motorlos- eingesetzt, die bei der Firma Orion in Eschwege mit der Bezeichnung VB142 gebaut wurden. Diese Beiwagen verfügten über ca. 35 Sitzplätze und einem separaten Gepäck-Abteil.



Genau mit diesen Schienenbussen VT95, zeitweilig auch mit Beiwagen VB142, wurde der Personenverkehr auf der Strecke Heißen - Margarethenhöhe - Rüttenscheid - Steele-Süd dann bis 1965 durchgeführt.