



Geschichte der Silscheder Bahnstrecken

Bernhard Bösken

Aufsatz im Rahmen der heimathistorischen Woche 2020

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1 Die Silscheder Kohlenbahn	4
1.1 Bau durch F. Harkort und erste Jahre: 1829 - 1846	4
1.2 Übernahme durch die Zeche Ver. Trappe: 1846 - 1905	11
1.3 Umwidmung und allmähliche Auflösung: 1905 - 1966.....	17
2 Reichsbahnstrecke Silschede – Schee	21
2.1 20 Jahre Kampf.....	21
2.2 Bau und Eröffnung	30
2.3 Der Niedergang.....	32
3 Elbschetalbahn	34
Anhang	37
A. Verträge zur Kohlenbahn	37
Anlage 1. Abschrift des Konsortiumvertrages.....	37
Anlage 2. Pachtvertrag mit Ludwig von Elverfeldt	40
Anlage 3: Kaufvertrag mit Friedrich Peter Feldhaus	41
Anlage 4. Protokoll d. Actionairsversammlg. vom 29.9.1845	42
B. Quellennachweis.....	44
C. Abbildungsverzeichnis	45
D. Bildnachweis	46

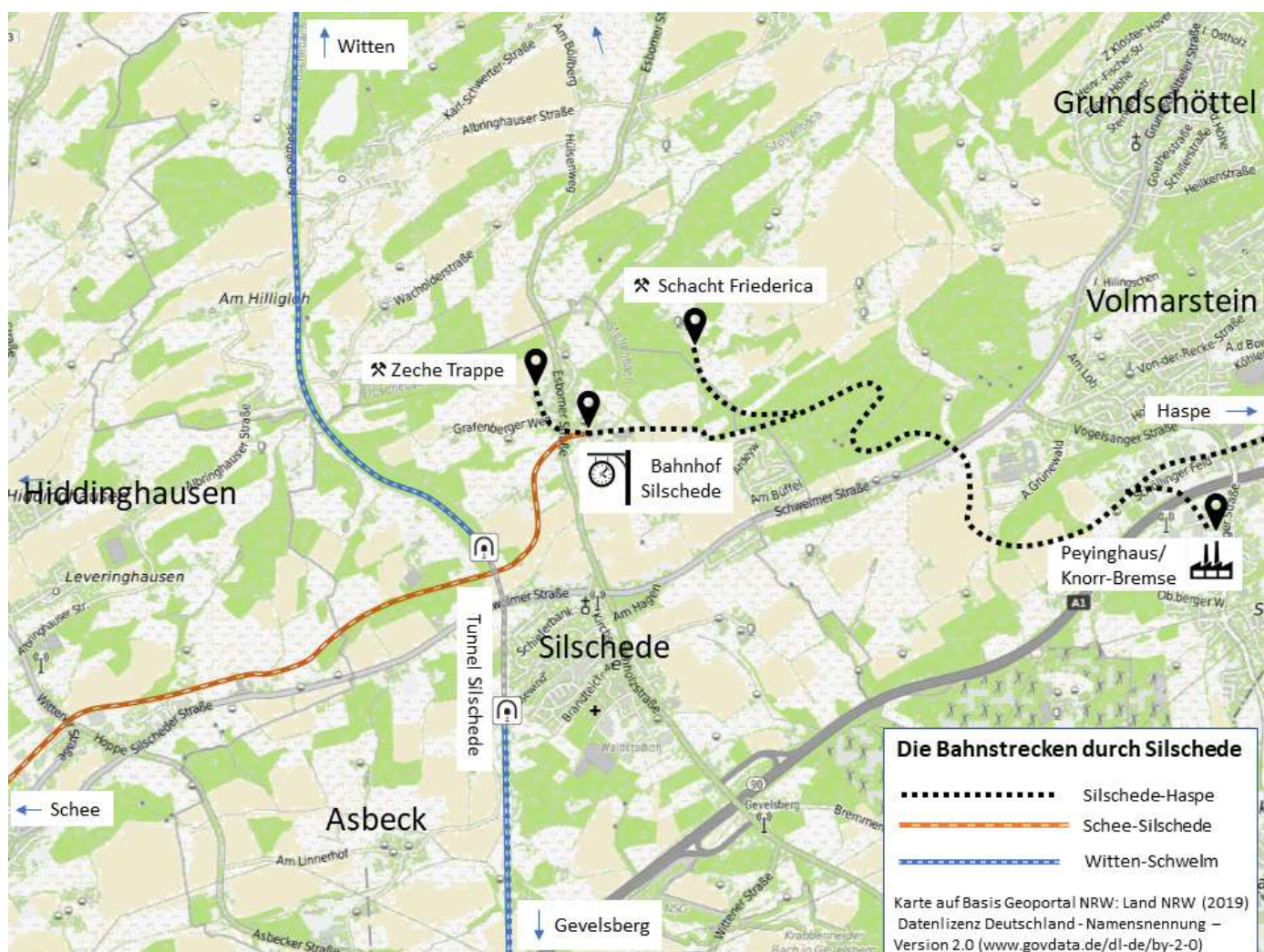
Vorwort

Das Gebiet der ehemaligen Gemeinde Silschede war von drei Bahnstrecken durchzogen. Die Strecken sind zwischenzeitlich alle zurückgebaut und dienen heute als Rad- und/oder Wanderwege bzw. befinden sich im Umbau dazu.

Die älteste Bahnstrecke ist die Schlebusch-Harkorter-Kohlenbahn von Schee nach Hagen-Haspe. Es folgte dann die Reichsbahnstrecke Schee-Silschede. Die Reichsbahnstrecke Witten – Schwelm durchzog dann als letzte der Bahnstrecken Silschede. Die Geschichte dieser Bahnstrecken wird in der Reihenfolge ihrer Fertigstellung aufgezeigt.

Ich danke allen, die mich bei dieser Arbeit unterstützt haben.

April 2019, Bernhard Bösken



1 Die Silscheder Kohlenbahn

In den Anfängen des Bergbaus¹ im Schlegbuscher Revier mussten die Kohlen zu den Schmieden und Hämmern im Tal der Ennepe transportiert werden. Mit Pferden und Karren ging es vor allem im Winter nur Stück für Stück vorwärts. Die Tiere ächzten auf den matschigen und schlammigen Wegen; die Fuhrmänner schimpften und ließen machen Fluch los. Für innerliche Wärme sorgte allein der Branntwein. Schon bald konnten die Kohlentreiber vornehmlich in den Wintertagen für die Schmieden nicht mehr ausreichend Kohle herbeischaffen, denn die explosionsartige Industrialisierung des Ruhrgebietes sorgte für eine Gründungswelle von Zechen und Hüttenwerken; damit kamen auch die Eisenbahnen ins Revier.



Abb. 1: Kohletransport per Pferd

1.1 Bau durch F. Harkort und erste Jahre: 1829 - 1846

Als Eisenbahnpionier ersten Ranges betätigte sich der Wetteraner Unternehmer und Politiker Friedrich Harkort. Die erste in einer öffentlichen Zeitung erschienene Anregung zur Erbauung von Schienenwegen in Deutschland ist auf ihn zurückzuführen.²

Harkorts Anregungen, in welchen schon auf die Bedeutung der Kohlebeförderung auf Schienenwegen hingewiesen wurde, fanden Freunde und Gegner. Trotz aller Widerstände gelang es Harkort, im Jahre 1827 ein Konsortium zusammenzubringen, welches es sich zur Aufgabe machte, die für die damalige Zeit bedeutendsten Steinkohlegruben „Am Schle-

¹ siehe hierzu: B. Böskens: Der Bergbau in Silschede, 2019

² In der im Jahre 1890 im Verlage von Friedrich Branstetter – Leipzig erschienenen Biographie „Der alter Harkort“ von Louis Berger findet sich im sechsten Kapitel die Wiedergabe einer von Harkort in Nr. 26 der Zeitung „Hermann“ vom 30.3.1825 verfassten Abhandlung „Eisenbahnen“.

busch“ mit der Enneperstrasse³ zu verbinden, um den Kohlen eine bessere und billigere Abbeförderung als die bis dahin übliche – auf Pferderücken und Pferdekarren – zu verschaffen.

Noch im selben Jahr erfolgte die Gründung einer Aktiengesellschaft, welche sich die Erbauung und den Betrieb einer Eisenbahn „von den Schlehbuscher Zechen nach der Enneper Strasse“ zur Aufgabe machte.

Die offizielle Gründung des Konsortiums erfolgte am 14.7.1829 im Haus Crengeldanz in Witten. Die Teilhaber hatten zunächst 10 Anteile von jeweils 1.550 Thalern aufzubringen. Im Laufe des Projektes mussten diese Anteile um jeweils 3.850 Thaler auf insgesamt 54.000 Thaler erhöht werden. Das entspricht in etwa einem Betrag von 1 Millionen Euro (benötigt wurden letztlich 180.000 Thaler, also ca. 3,5 Mio. Euro).

Die Teilhaber waren:

- Friedrich Harkort
- Johann Caspar Harkort VI
- Christian Harkort
- Heinrich Kamp
- Freiherr Ludwig von Elverfeld
- Gustav Voerster
- Justizrat Röder zu Hattingen
- Gutsbesitzer August Heintzmann zu Hattingen
- Justizrat W. Heintzmann zu Hamm und
- Rentmeister Giesler zu Blankenstein

Die Frage, weshalb für die Kohlenbahn bei ihrer Gründung die Form einer Aktiengesellschaft gewählt worden ist, weshalb nicht die Zechen „Am Schlebusch“ die Gründung selbst übernahmen, kann nur in Kenntnis und unter Berücksichtigung der damaligen Zeitverhältnisse beantwortet werden. Eine weitgehende oder gar restlose Übereinstimmung der Gewerken dieser Zechen bestand nicht. Es galt also, die verschiedenen Interessen auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Das war die Aktiengesellschaft, deren Aktionäre einerseits die Gewerken der kleinen Gewerkschaften „Am Schlebusch“ waren und welche andererseits auch gleichzeitig – wie beispielsweise Freiherr von Elverfeld – über den größten Teil des Grundbesitzes verfügten. Aktiengesellschaften waren da-

³ Die Enneperstrasse war seit dem Ende des 17. Jahrhunderts ein Zentrum des vorindustriellen Eisengewerbes.

mals sehr „zeitgemäß“. Der preussische Staat verhielt sich bei seiner agrarisch-östlichen Einstellung gegenüber den industriell-westlichen Bestrebungen ablehnend.

Friedrich Harkort gewann die Minister der Finanzen und des Inneren für den Bau einer solchen Bahn auf Staatskosten und durch Staatsanleihe. Die Minister hoben mit Recht hervor, dass es sich um die erstmalige Ausführung eines größeren Schienenweges handele, also eines den einheimischen Geldleuten noch ganz unbekanntem Unternehmens, wobei es vor allen Dingen darauf ankomme, den Erfolg zu sichern, um nicht das Publikum von der Nachfolge abzuschrecken. Doch die große Mehrheit des Ministerrates verwarf den Vorschlag ihrer Kollegen, indem sie darauf hinwies⁴, dass Staatsanleihen nur „zur Förderung des allgemeinen Besten“ aufgenommen werden dürften. Im vorliegenden Falle

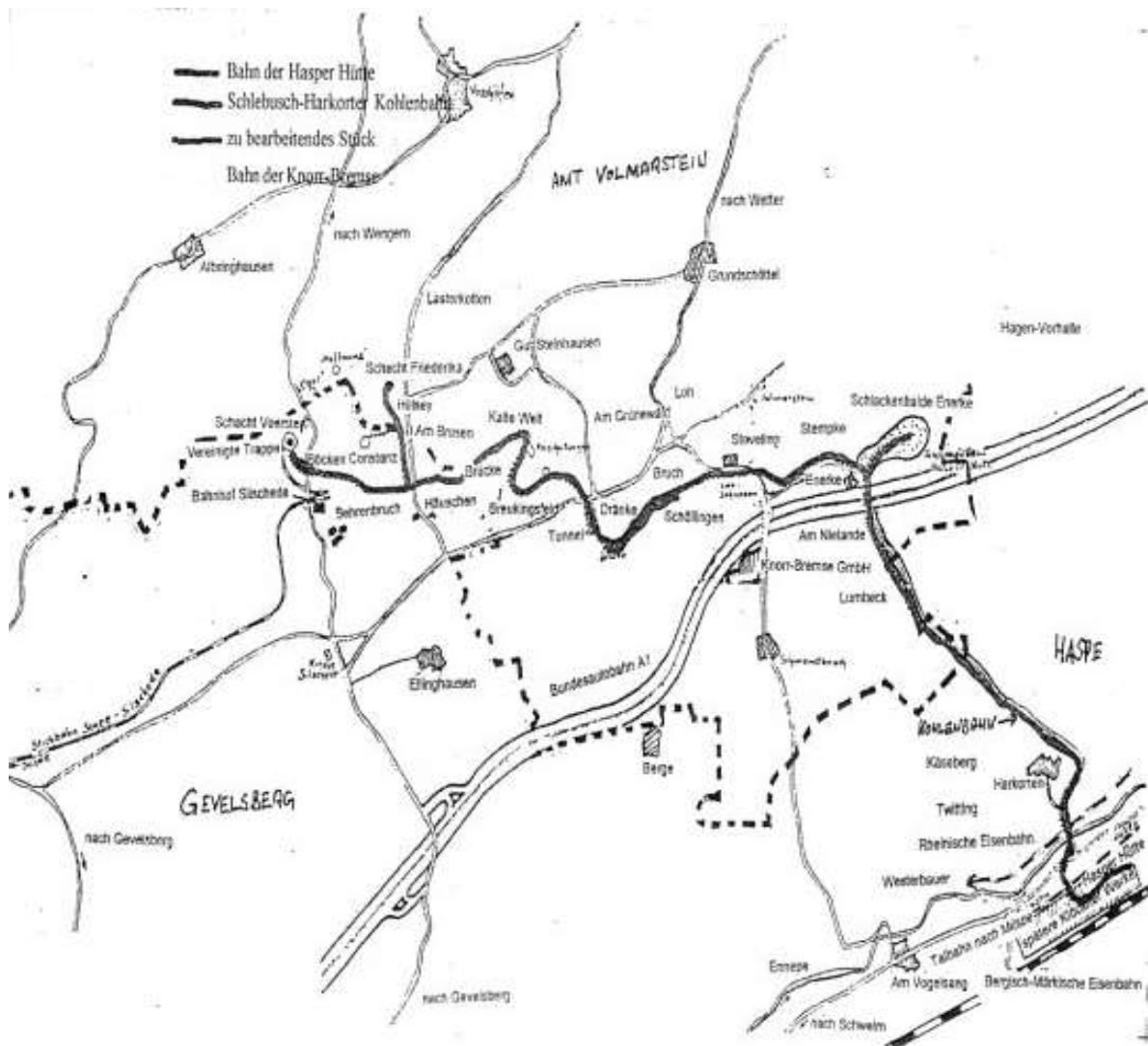


Abb. 2: Plan der Schlebusch-Harkorter Kohlenbahn

⁴ Königliche Verordnung vom 17. Januar 1820, Abschnitt 2

stehe nicht das allgemeine Beste, sondern nur ein örtliches Interesse in Frage, nämlich die Versorgung der Städte Elberfeld und Barmen mit wohlfeileren Kohlen.

Aus dem Zwange der Zeit und der Verhältnisse ergaben sich die Ursachen für die gewählte Form der Gründung einer Aktiengesellschaft als Träger eines gemeinsamen Transport-Unternehmens mehrerer Gewerkschaften. Der Staat konnte oder wollte nicht helfen; den Gewerkschaften und zumal dem damals viel größeren Teil von kleinen und wirtschaftlich schwachen Gewerken fehlten die erforderlichen Geldmittel. Die Bildung und Gründung von Aktiengesellschaften durch die wirtschaftlich stärkeren Gewerken und Interessenten war daher die einzig mögliche Lösung.

Schreiber sagt in seinem Werk⁵: „In dieser Zeit erfolgte die Ausführung von Bahnbauten ausschließlich durch landesherrlich konzessionierte Aktiengesellschaften. Diese Art der Ausführung wurde als die einzig mögliche angesehen usw.“ Erst viele Jahre später, nämlich im Frühjahr 1837, beauftragte die Regierung eine Kommission mit den Vorbereitungen zu einem Gesetz über die Eisenbahnen, welches dann unter dem 3.11.1838 erlassen wurde.

Der Gründungsvertrag über die Schlebusch-Harkorten-Eisenbahn vom 14.6.1829 ist als Anlage 1 in Abschrift beigefügt. In der Urschrift des Vertrags sind die Worte: „Eisenbahn von den Schlebuscher Zechen nach der Enneper Strasse“ durch Unterstreichung hervorgehoben.

Nach erfolgter Gründung ergab sich die Notwendigkeit der Verhandlung mit den Grundbesitzern wegen Anpachtung oder Kauf der für die Verlegung der Bahn erforderlichen Grundstücksflächen. Zwei dieser Verträge, nämlich derjenige mit dem Freiherren Ludwig von Elverfeld vom 13.9.1829 und derjenige mit dem Landwirt Friedrich Peter Feldhaus zu Steveling vom 7.5.1829 sind in Anlage 2 beigefügt.

Im Jahre 1833 erschien im Verlag Brune in Hagen ein Werk mit dem Titel „Die Eisenbahn von Minden nach Köln“, welches Friedrich Harkort zum Verfasser hatte. Das Werk umfasst 42 Druckseiten und enthält auf 28 weiteren Seiten wertvolle Anlagen und 7 Blatt Zeichnungen.

Harkort nimmt in diesem Werk in der ihm eigenen Art zu den Verkehrsverhältnissen in Deutschland im Allgemeinen und in der Grafschaft Mark im besonderen Stellung. Die Ausführung sind als grundlegend und er-

⁵ Schreiber in seinem auf Grund amtlichen Materials herausgegebenen Werk „Die preußische Eisenbahnen 1834 – 1842“, Seiten 5,6

schöpfend für die damalige Zeit zu bestimmen. Wesentlich ist die Unterscheidung des Verfassers zwischen Güterbahnen, Steinbahnen und Kohlenbahnen je nach Art der Güter, welche solche Bahnen zu befördern haben.

Ausschlaggebend und entscheidend ist das, was Harkort über die Schlebuscher-Harkorter Bahn, seine urreigenste Schöpfung schreibt. Es sei

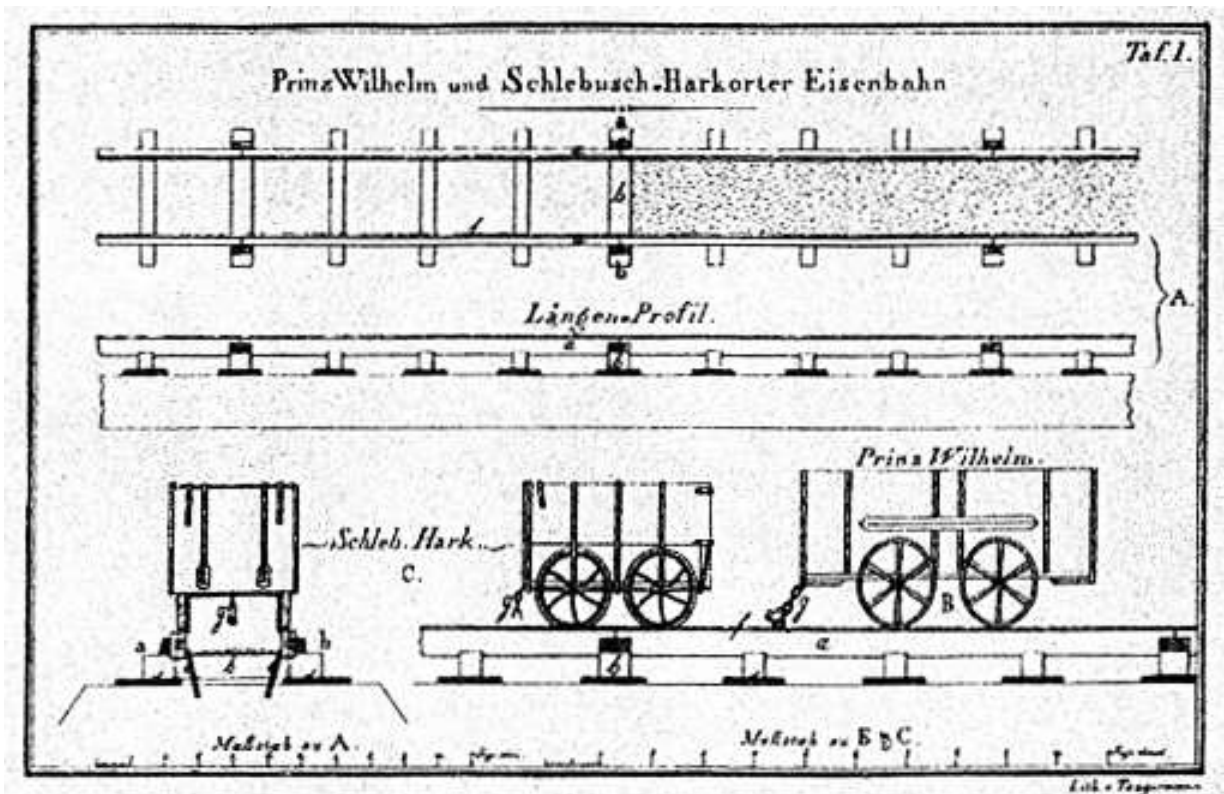


Abb. 3: Darstellung der Schlebuscher Bahn aus der Schrift: "Die Eisenbahn von Minden nach Köln" von Friedrich Harkort

nachfolgend auszugsweise wörtlich wiedergegeben:

„Die Schlebuscher-Harkorter Bahn war die erste in hiesiger Gegend, welche die Länge einer preußischen Meile erreichte; ihr Zweck ist Steinkohlenbeförderung. Die Teufe der Schächte der Gruben Trappe und Sankt Peter beträgt circa 500 Fuss seiger⁶, auf beiden wird mit Dampfmaschinen gefördert. Die 6 Scheffel haltenden Fördergefäße werden vermittelst eines Bremsberges auf die Bahn gebracht und mit Pferdekraft direkt weiter zum Magazin am Ennepfluß geführt. Aus diesem Grunde sind die Dimensionen der

⁶ seiger: bergmännisch für senkrecht

Anlage durch die bereits unterirdisch bestehenden Verhältnisse bedingt worden. Die geringe Spurweite, Höhe der Räder von 15 Zoll und die Zusammenziehung der Achsen erlauben, in kurzen Bögen zu drehen.“

L. Berger schreibt in seiner Harkort-Biographie von 1890 (S. 233):

„Nach ihrer Inbetriebsetzung 1829 vermochte ein gutes Pferdegespann auf der Schlebusch-Harkorter Bahn, wie sie genannt wurde, 90 Scheffel (110 Zentner) Kohlen abwärts und 15 leere Wagen (54 Zentner) aufwärts zu bewegen.“



Mit den heutigen Eisenbahnen hatte der erste Kohlenzug, der die Strecke befuhr, freilich nicht viel gemein. Der Oberbau der Kohlenbahn bestand aus Eichenschwellen, auf die eisenbeschlagene Bäume genagelt wurden. Das Holz war mit Teer und



Holzessig behandelt. Ein Wagen hatte eine Kapazität von 6 Scheffel (ca. 300 Liter). Neun Wagen bildeten einen Zug, der von 2 Pferden fortbewegt wurde. Für den Transport von Schlebusch nach Harkorten und zurück benötigte man im Jahr 1836 etwa einen halben Tag.

Der Preis je Wagen lag bei etwa 20 bis 22 Thalern. Etwa auf der Hälfte der Strecke, bei Bauer Feldhaus auf Steveling, gab es eine Wechselstation für die Pferde. Dort konnte sich auch die Bevölkerung mit Hausbrandkohlen für den eigenen Bedarf eindecken.

Die Aufsicht über die Bahn hatte von Anfang an die Bergbehörde. Eine anderweitige Nutzung als für die Zwecke der angeschlossenen Zechen verbot sich damit von selbst, denn die Bergbehörde hätte dies nicht geduldet. Zechen- und Bahn-

Abb. 4: Teil der 8 km langen Bahnstrecke



betrieb griffen ineinander, denn die Fördergefäße der Zechen waren zugleich die Transportgefäße der Eisenbahn. Zwischen den Zechen und der Bahn bestand ein Vertragsverhältnis über die ausschließliche Beförderung der Kohlen. Das Schicksal der Zechen und der Bahn waren nicht nur auf das engste miteinander verflochten, sondern es bestand zwischen beiden mit der Betriebsgemeinschaft auch eine Schicksalsgemeinschaft. Von wesentlichem Einfluss war selbstverständlich auch der jeweilige Wirtschaftsstand der Eisenindustrie in dem hier in Frage kommenden Absatzgebiet für die Kohlen. Diese Tatsache findet ihren Niederschlag in der in Abschrift beigefügten Niederschrift der Verhandlungen vom 29.9.1845. Es soll ein letzter Versuch gemacht werden, die Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes – welcher im Übrigen unter der Aufsicht des Schichtmeisters der Zechen steht – zu heben. Vorgesehen war eine Herabsetzung der Frachtkosten.

Es heißt in der Niederschrift wörtlich:

„Schließlich wurde von den Anwesenden noch die Bedingung hinzugefügt, dass die Preisermäßigung seitens der Zeche Trappe auf alle in dem Magazin zu Harkorten befindlichen Kohlen von dem Tage des Eintreffens der bergamtlichen Genehmigung an Recht finden soll.“

Für die Verbindlichkeit des Beschlusses wird also ausdrücklich die bergamtliche Genehmigung zur Voraussetzung gemacht. Der Beschluss führt aber trotzdem nicht zu dem erhofften Erfolg. Im Jahre 1846 sieht sich die Bahn genötigt in Verkaufsverhandlungen einzutreten.

1.2 Übernahme durch die Zeche Ver. Trappe: 1846 - 1905

Die Zechen „Am Schlebusch“ haben sich inzwischen zu einem Unternehmen, der Zeche Vereinigte Trappe, zusammengeschlossen. Für den Preis von 6.625 Reichsthalern geht die Bahn am 21.2.1846 in den alleinigen Besitz der Vereinigte Trappe über.

Johann Caspar Harkort, einer der Mitbegründer der Schlebusch-Harkorter Bahn, schrieb über diesen Vorgang unter dem 15.1.1854 an den Bürgermeister von Enneperstrasse wörtlich:

„Die Eisenbahn und ihr Gründer Friedrich Harkort verdienen wohl das Lob, dass sie sich der umliegenden Gegend ungemein nützlich erwiesen und namentlich um die ärmeren Klassen, die ganzen Karren Kohlen nicht kaufen konnten, sehr verdient gemacht. Die ersten Erbauer derselben aber haben das ganze Anlagekapital von 40.000 Thalern samt der langjährigen Zinsen dabei eingebüßt und glauben den Grund in dem schlimmen Umstand zu erblicken, dass die Bahn unter den Zechen keine Wahl hatte, sondern einzig von der Schlebuscher Gesellschaft abhing, welcher sie dann auch endlich gegen eine unbedeutende Vergütung abgetreten werden musste.“

Die Gewerkschaft Ver. Trappe geht schon bald nach dem Erwerb an den Umbau und die Verbesserung des Bahnkörpers. Die von der Ministerialabteilung für Berg-, Hütten- und Salinenwesen herausgegebene „Zeitschrift für Berg-, Hütten- und Salinenwesen“ berichtet im 5. Bande, Jahrgang 1858, Seite 45:

„Die früher vorhandenen, für 8 Scheffel haltende Förderwagen eingerichtete, nach Harkorten führende Pferdebahn ist abgeworfen und an deren Stelle eine neue Bahn mit Flügelschienen, die 16 Scheffel haltende Wagen eingerichtete, gelegt worden; man beabsichtigt, diese Bahn von Harkorten bis nach Haspe, einer Station der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, fortzusetzen.“

Ebenso Band 6, Seite 74, heißt es:

„Mit den Resultaten des Umbaues der 3800 Lachter langen Pferde-Eisenbahn von Schacht Voerster zur Niederlage in Harkorten ist man zufrieden.....“

Und im Band 7 (1859), Seite 64:

„Der Anschluss der Tagebahn von der Niederlage bei Harkorten bis zum Bahnhof der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Haspe ist hergestellt.“

Aber auch die in den Jahren 1858 und 1859 vorgenommenen Verbesserungen an den Einrichtungen der Kohlenbahn genügen bei der fortschreitenden Entwicklung der Technik und der Steigerung der Kohlenförderung auf die Dauer nicht. Am 29.9.1876 reicht die Gewerkschaft Ver. Trappe, nachdem im Jahre 1865 das Allgemeine Berggesetz in Kraft getreten und die Kohlenbahn demselben unterstellt war, beim Oberbergamt in Dortmund einen Antrag auf Genehmigung der Einrichtung des Lokomotivbetriebes auf der Kohlenbahn Zeche Trappe – Haspe ein.

Die Erläuterungen zum Konzessionsgesuch der Zeche Vereinigte Trappe behufs Lokomotivbetrieb auf der Kohlenbahn von Haspe nach der Zeche wörtlich:

I. Entstehung und örtliche Lage der Kohlenbahn

„Im Jahre 1830 baute das Konsortium Harkort, von Elverfeld und Genossen zur Beförderung von Kohlen eine Schleppebahn mit Pferdebetrieb von den Zechen im Schlebuscher Revier nach Harkorten. Harkorten liegt im Mittelpunkt der verkehrsreichen Enneperstrasse und war bis zum Bau der Eisenbahnen für den Absatz von Kohlen sehr geeignet. Trotzdem ergab die Kohlenbahn infolge der hohen Transportkosten, schlechter Betriebseinrichtungen usw. so ungünstige Resultate, dass ihre Existenz auf die Dauer in Frage gestellt wurde und dass genannte Konsortium die Bahn an die bereits unter Friedrich Wilhelm den Großen Kurfürsten konzessionierte Zeche Schlebuscher Erbstollen verkaufte, welche in den Gemeinden Silschede und Esborn verschieden Kohlenfelder mit Erfolg ausbeutete und durch Vereinigung mit den Zechen Wülfingsburg und Adler jetzt den Name Zeche Vereinigte Trappe führt. Letztere hat durch Verbesserung im Baue und Betriebe der Bahn den Kohlentransport auf derselben bis heute fortgesetzt. Nach dem Bau der Bergisch-Märkischen Eisenbahn von Soest nach Düsseldorf wurde die Kohlenbahn von Harkorten bis Haspe fortgeführt, ebenso erlitt dieselbe nach Anlegen eines neuen Förderschachtes seitens der Zeche Trappe eine Verlängerung an ihrem nördlichen Ende. Die ganze jetzt im Betrieb sich befindende Länge von der Abladestelle am Bahnhof Haspe bis zum Zechenhaldenplatz beträgt 9.150 Meter.

Die Zeche Trappe liegt an der nördlichen Grenze der Gemeinde Silschede im Kreise Hagen, am nördlichen Abhänge des Bergrü-

ckens an der von Wetter nach Gevelsberg führenden Chaussee. Die Bahn führt von der Zeche aus an jenem Abhänge entlang, überschreitet die Chaussee von Wetter nach Gevelsberg und beim Bauernhofe Steveling die Chaussee vom Vogelsang nach Wetter, berührt den Bauernhof Enerke, geht durch das Tal des Bremkerbaches nach Harkorten und von dort mit Kreuzung der Chaussee von Hagen nach Schwelm und Überführung der Ennepetalbahn nach dem an der Strecke Soest – Düsseldorf belegenen Bahnhof Haspe der Berg.-Märk. Eisenbahngesellschaft.“

II. Eigentums-Verhältnisse des Grund und Bodens, auf welchen die Kohlenbahn liegt

„Soweit die von dem Konsortium Harkort, von Elverfeld und Genossen erbaute Strecke reicht, ist der Grund und Boden Eigentum der angrenzenden Grundeigentümer, welche jedoch beim Bau größtenteils gegen Entschädigung sich verpflichtet haben, das erforderliche Terrain zur uneingeschränkten Benutzung für Kohlentransporte frei liegen zu lassen. Das Terrain für die später erbaute Strecke von Harkorten nach dem Bahnhof Haspe und für die nördliche Verlängerung nach der Zeche, ist käuflich als volles Eigentum der Zeche erworben. Ebenso besitzt die Zeche als volles Eigentum auf Harkorten ein Wohnhaus nebst Schmiede und großem Lagerplatz. An der Chaussee von Wetter nach Gevelsberg bestehen Vorrichtungen zu Abladestellen.“

Im III. Abschnitt „Motive zur Herstellung des Lokomotivbetriebes“ wird ausgeführt, dass die Existenz der Zeche von der beantragten Veränderung abhängt. Es folgen dann eingehende Beschreibungen der technischen Einrichtungen, der Linienführung, Sicherungen usw.

Es ist beachtlich, dass es wegen dieses Genehmigungsgesuches der Zeche Vereinigte Trappe hinsichtlich der Zuständigkeit zwischen der Regierung in Arnsberg und dem Oberbergamt Dortmund im Jahre 1877 zu Meinungsverschiedenheiten gekommen ist. Aus den Akten des Oberbergamtes ist festzustellen, dass es in einem Bericht des Oberbergamtes vom 2.3.1877 an die Regierung in Arnsberg wörtlich heißt:

„Die in Rede stehende schmalspurige Eisenbahn ist lediglich als Zechenbahn zu betrachten, indem sie nur zu Zwecken des Bergbaubetriebes benutzt wird.“

Nach längeren Auseinandersetzungen antwortet die Regierung unter dem 26.5.1877:

„Verfügung A III 1877: Es besteht auch bei uns darüber kein Zweifel, dass für die Genehmigung allein das Königliche Oberbergamt die zuständige Behörde ist.“

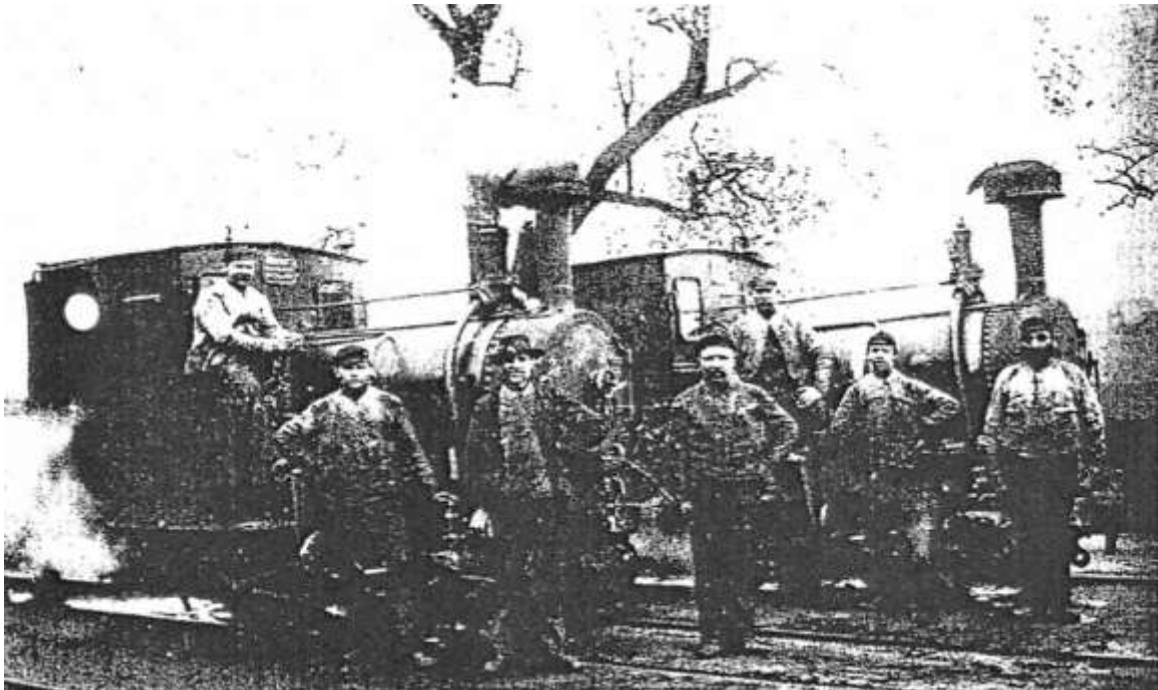


Abb. 5: Zwei Dampfloks der Schlebuscher Kohlenbahn (Fotoarchiv W. Mättner)

Auf dem Firmenschild der vorderen Lok liest man als Hersteller: Krauss & Cie, Nr. 629. Wahrscheinlich ist ihr Baujahr 1876 (die Firma Krauss-Maffei feierte im Jahre 1988 ihr 150-jähriges Bestehen).

Von den sieben Personen der Aufnahme sind zwei näher zu bestimmen: ganz links steht Richard Schultz, Jahrgang 1869, wohnhaft in Hiddinghausen. Es ist der Großvater von Wilfried Mättner, der vielen Herbedern als ehemaliger Micjhfahrer bekannt ist. Neben ihm steht Wilhelm Biermann, der Großvater von F.W. Biermann, der ein Möbel-, Gardinen- und Polstereigeschäft an der Kellerstraße in Durchholz betrieb.

In den Akten des Oberbergamtes Dortmund befindet sich u.a. auch noch die von der Reichsregierung und dem Oberbergamt genehmigte und im Amtsblatt veröffentlichte Polizeiverordnung 6.7 III.1877/21.9.1877, sie lautet in ihrer Einleitung:

*„Auf Grund der §§ 196 und 197 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24.6.1865, sowie der §§ 11 und 12 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11.3.1850 wird hierdurch bezüglich des Betriebes auf der schmalspurigen Lokomotiv-Eisenbahn der Steinkohlengrube Ver. Trappe zwischen dem Tiefbauschachte Voerster genannter Grube in der Gemeinde Silschede und den Niederlageplatze derselben in der Gemeinde Westerbauer verordnet was folgt:
...“*

Aus den Akten des Oberbergamtes geht weiter hervor, dass die Akten über die Schlebuscher-Harkorter Kohlenbahn in Arnshagen nur sehr unvollständig sind, weil – wie aus einer Aktennotiz ersichtlich – jene Akten infolge eines Brandes in einem Dienstgebäude der Regierung durch Feuer vernichtet worden sind. Die vollständigen Akten des Oberbergamtes gaben daher den Ausschlag.

Nach Einrichtung des Lokomotivbetriebes musste an vielen Stellen der Bahn bessernde Hand angelegt werden. Die Strecke wurde ja zunächst als Pferdebahn betrieben und hatte mit Eisen beschlagene Holzschienen, später gewalzte Eisenschienen, in einer Spurbreite von ca. 25 Zoll (655 mm). Die Holzschienen wurden gegen Eisenschienen ausgetauscht, in den Wald rechts und links der Linie wurden Schneisen geschlagen, damit der Funkenflug der Lokomotiven keinen Waldbrand entfachte, und von dem Tunnel in der Hinnenbecke trugen die Bauarbeiter die Decke ab, da der Durchlass nicht mehr breit genug war. Anstelle des Tunnels hatte man dort nun einen verbreiterten, nach oben offenen Einschnitt⁷. Insbesondere wurde im Jahre 1886 die Linienführung verbessert. Darüber verhalten sich u.a. zwei Verträge; der eine vom 28.4.1885 mit Freiherrn Ludwig von Elversfeld, der andere vom 6.2.1886 mit Ferdinand Kirchloh, welcher unter diesem Datum im Grundbuch von Grundschöttel – damals noch zum Amtsgericht Haspe gehörig – seinen Niederschlag fand.

Die diesbezügliche Ausfertigung des Amtsgerichts Haspe lautet wörtlich:

„Sie werden hierdurch benachrichtigt, dass im Grundbuch von Grundschöttel, Blatt 22, in der zweiten Abteilung unter Nr. 5 folgendes eingetragen ist:

Auf Nr. 3b, 1d, 4b und 5d. Das Recht der Zeche Vereinigte Trappe zu Silschede auf Anlage, Unterhaltung und Benutzung einer Lokomotiv-Eisenbahn zum Zwecke des Transportes von Kohlen und anderen Gegenständen von der Zeche Vereinigte Trappe zu Silschede zum Bahnhof Harkorten, mit der Maßgabe, dass, sobald die Bahn als Kohlenbahn eingeht, auch dieses Recht der Zeche aufhört.

Auf Grund der Verhandlung vom 3.2.1886 eingetragen am 6.2.1886. Haspe, den 6.2.1886. gez. Amtsgerichtssekretär.“

⁷ Später änderte man die Spurbreite auf 34 preussische Zoll (889 mm). Im Jahre 1877 übernahmen zwei Dampflokomotiven die Aufgabe der Pferde. Etwa 1889 wurde die Spurweite auf 900 mm verbreitert.

Die Genehmigung galt also ausschließlich für die Zeche Trappe und nur für Kohlen und Grubenmaterialien.



Eine wesentliche Veränderung in der Abbeförderung der Kohlen von der Zeche Ver. Trappe trat ein, nachdem die Zeche am 1.11.1889 an das Staatsbahnnetz durch den Bau der Staatsbahnstrecke Silschede – Schee – Hattingen und Barmen angeschlossen worden war. Es war selbstverständlich, dass damit das Absatzgebiet

der Zeche auch richtungsmäßig eine erhebliche Ausdehnung erfuhr und dass die neu geschaffene Absatzmöglichkeit gegenüber der bis dahin üblichen – mit wiederholter Umladung – den Vorzug erhielt. Das geht deutlich hervor aus den von der Zechenverwaltung in ihren Jahresberichten ausgewiesenen Absatzstatistiken.

Für das Bestehen der Zeche wurde die bis dahin bedeutungsvolle Kohlenbahn von nachgeordneter Bedeutung. Nur wenige und vereinzelt Kohlenzüge verkehrten auf der alten Kohlenbahnstrecke.

1.3 Umwidmung und allmähliche Auflösung: 1905 - 1966

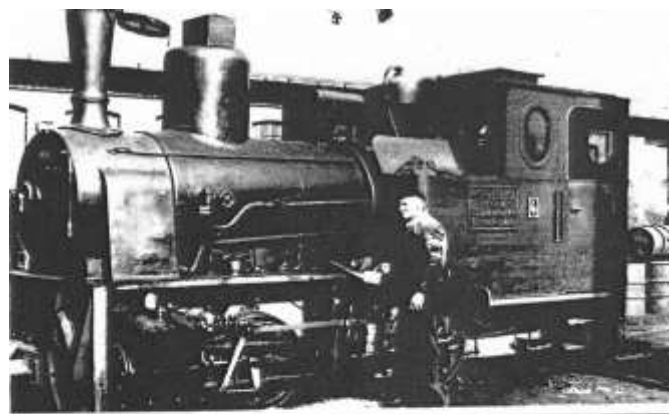


Abb. 6: Der Bahnhof Silschede

Als aber im Jahre 1905 die Hasper Eisen- und Stahlwerke bei dem Oberbergamt in Dortmund den Antrag auf vorübergehende Mitbenutzung der Bahn im unteren Teil derselben stellte, erfolgte nicht nur der Einspruch der Grundbesitzer und der Stadt Haspe, sondern ganz selbstverständlich auch derjenige des Oberbergamtes, das am 23.4.1905

fragte, wie lange diese aus einem Notstand hervorgehende, vorübergehende Benutzung dauern solle. Der zuständige Bergrevierbeamte berichtet, dass diese Mitbenutzung „4 bis 5 Monate“ dauern solle. Damit begnügt sich das Oberbergamt nicht, sondern es verfügt unter dem 9.5.1905, dass die Mitbenutzung nur für den Zeitraum bis zum 1.10.1905 zugelassen werden könne. Der Endzeitpunkt wurde also genau festgelegt, um den an sich unzulässigen, den gesetzlichen Bestimmungen nicht entsprechenden Zustand zu beenden, der aus einem Notstand hervorgegangen war.

In den Akten des Oberbergamtes findet sich Schriftmaterial über diesen Fall Hasper Eisen- und Stahlwerk = Kohlenbahn Trappe. Der Fall endet damit, dass der untere Teil der Bahn von Kilometer 0 bis 2,3 seine Charakter als Grubenbahn verliert und aus der Zuständigkeit des Oberbergamtes ausscheidet und zwar, weil die Hasper Eisen- und Stahlwerke inzwischen die in diesem Teil von der Bahn belegten Grundflächen von den Besitzern erworben hatten.



Unter dem 6.6.1908 berichtet der zuständige Bergrevierbeamte, dass die geforderte Aufstellung einer dauernden Tafel mit der Aufschrift „Grenze zwischen Grubenbahn Ver. Trappe und Hüttenbahn Hasper Eisen- und Stahlwerke“ erfolgt sei.

Der restlich verbleibende Teil, und zwar der bei weitem größte, verfällt infolge der bereits erwähnten Umstellung der Abbeförderung der Kohlen über die Staatsbahn in Bedeutungslosigkeit. Nur noch ganz vereinzelt verkehren Züge auf der Kohlenbahn.

Über diese Vorgänge verhält sich auch ein Schreiben des Oberbergamtes Dortmund vom 17.6.1919 an die Eisenbahn-Direktion Elberfeld, lautend:

„Die Kohlentransportbahn zwischen der Gewerkschaft Ver. Trappe in Silschede und dem Hasper Eisen- und Stahlwerk besteht seit dem Jahre 1836. Sie war zuerst für den Pferdebetrieb eingerichtet und wurde im Jahre 1877 nach vorheriger landespolizeilicher Prüfung und Genehmigung in Lokomotivbetrieb umgeändert. Als Grubenbahn im Sinne des Allgemeinen Berggesetzes wurde sie unter die Aussicht der Bergbehörde gestellt. Im Jahre 1888 erhielt die Zeche Trappe in Silschede einen Normal-Eisenbahn-Anschluss an die Staatsbahn Schee – Silschede. Die Schienenspurweite der Kohlenbahn Silschede – Haspe von 0,89 m wurde dadurch keiner Änderung unterzogen. Dem Hasper Eisen- und Stahlwerk wurde zuerst im Jahre 1905 die Mitbenutzung der Schmalspurbahn zum Transport von Abfall- und Nebenprodukten zwischen seinen Grundstücken östlich und westlich der Bahnhofstrasse in Haspe oder seit dem Jahre 1905 auch zum Transport von Erdmassen und flüssigem Roheisen unter bestimmten Bedingungen gestattet. Diese Genehmigung hatte an dem Charakter der Bahn als Grubenbahn im Sinne des Allgemeinen Berggesetzes nichts geändert. Im Jahre 1907 hat das Eisen- und Stahlwerk Haspe den untersten Teil der 8 km langen Schmalspurbahn von Haspe bis Haus Ennerke auf Grund eines Vertrages mit der Gewerkschaft Ver. Trappe zum Transport von Abfall und Materialien vom Hochofenwerk in Haspe bis zu einer Talschlucht bei dem Gehöft in Ennerke käuflich erworben. Auf Grund dieses Kaufvertrages schied der untere Teil der Bahn aus dem Aufsichtsbereich der Bergbehörde aus und wurde unter die Aufsicht der Orts- und Landespolizei gestellt. Der obere Teil der Schmalspurbahn von Silschede bis zum Gehöft Ennerke ist nach wie vor als eine Grubenbahn im Sinne des Allgemeinen Berggesetzes anzusehen und untersteht der Aufsicht der Bergbehörde. Sie dient zum Transport der für das Hasper Werk bestimm-

ten Kohlen der Zeche Trappe. Die Genehmigung zum Betrieb einer Hüttenschleppbahn ist dem Hasper Eisen- und Stahlwerk im Juni 1908 durch die Regierung in Arnsberg erteilt worden. Die beiden Messtischblätter folgen nach Eintragung der Grubenbahn hiermit zurück.“

Abgesehen davon, dass einzelne Zeitangaben – und zwar irrtümlich – abweichen, bestätigt dieses amtliche Schreiben die voraufgegangenen Ausführungen.

Aber noch einmal erhält die kleine Bahn ihre alte Bedeutung zurück.

Der 1. Weltkrieg und die Kriegsfolgen führen eine Umstellung herbei. Als gar Frankreich im Jahre 1923 mit bewaffneter Macht in das Ruhrgebiet einbricht und die Ruhr selbst die südliche Grenze des Besatzungsgebietes bildet, bleibt unter wenigen die Zeche Trappe unbesetzt. Aber die Abfuhrlinien der Staatsbahn von Silschede wurden von den Franzosen gesperrt. Die gesamte Förderung der Zeche Trappe findet über die alte Kohlenbahn ihren Weg in das unbesetzte Gebiet.

Alle Wege und Straßen sind von Grund auf zerfahren, Kohlen und Brennstoffe überhaupt unterliegen der Zwangsbewirtschaftung, die industriellen Unternehmungen und die Gemeinden mit ihrer Bevölkerung kämpfen unter den verwüstenden Auswirkungen fortschreitender Geldentwertung um ihre Existenz. Die Gemeinden Silschede und Grundschöttel versuchen, weil besonders unter schlechten Straßen- und Verkehrsverhältnissen leidend, ihren industriellen Unternehmungen aus dem Notstande heraus eine Zu- und Abfuhrmöglichkeit über die Kohlenbahn zu schaffen. Rechtliche Beziehungen traten dabei zunächst und jedenfalls für die Dauer des allgemeinen Notstandes zurück. Die diesbezüglichen Verhandlungen zwischen den Gemeinden und der Zeche kamen aber nicht zum Abschluss. Erst im Jahre 1921 kam es zu einem Einzelvertrag zwischen der Zeche Ver. Trappe und dem Eisen- und Stahlwerk Walter Peyinghaus in Egge bei Volmarstein (spätere KnorrBremse). Die Rechtsgültigkeit dieses Vertrages wird – zumal der Notzustand inzwischen beseitigt ist – bestritten und zwar insbesondere unter Berufung auf die in vorstehenden Ausführungen niedergelegten Beweismittel, nach welchen die Entstehung, Entwicklung und der Zweck der vormals Schlebusch-Harkorter-Kohlenbahn und späteren Kohlenbahn der Zeche Ver. Trappe ergeben, dass dieselbe nur ausschließlich für die Beförderung von Kohlen genehmigt, erbaut und betrieben worden ist.

Andere Güter als Kohlen sind auf dem als Kohlenbahn in Frage kommenden Teil der Bahn niemals befördert worden; jedenfalls fehlt hierfür jeder glaubhafte Nachweis.

Auf Grund des oben erwähnten Mitbenutzungsvertrages wurde ein Gleisanschluss zum Werk des Achslager- und Bremsenherstellers Peyinghaus errichtet, damit per Bahn die Produkte der Werkes über Silschede abgefahren werden konnten. Die Teilstücke wurden auch „Knorrbahn“ oder „Schlackenbahn“ genannt.

Der ungenutzte Gleisabschnitt zwischen Enerke und Steveling wurde in der Zeit bis zum 2. Weltkrieg demontiert. Mit dem Bau der Autobahn A 1 im Jahre 1960 wurde der Betrieb auf Teilen der Strecke eingestellt. Die Hasper Hütte gab 1965 ihren Schlacketransport über die Kohlenbahn auf. Der weitere Betrieb diente nur noch zum Abbau der eigenen Gleise. Mit dem Rückbau der Gleise hatte die Kohlenbahn im Mai 1966 aufgehört zu existieren.

Zum Andenken an die Bahn hat der Hagener Heimatbund 2006 in Haspe ein Denkmal an der Stelle errichtet, an der die Kohlenbahn die sog. Talbahn von Ennepetal-Altenvoerde nach Hagen unterquerte.



Abb. 7: Kohlenbahn-Denkmal in Hagen-Haspe

2 Reichsbahnstrecke Silschede – Schee

2.1 20 Jahre Kampf

Neben der ursprünglichen Strecke der Kohlenbahn erfuhr Silschede 1889 eine Erweiterung der Eisenbahnanbindung in Richtung Osten über Haßlinghausen nach Schee. Beide Bahnstrecken stießen am Silscheder Bahnhof aufeinander. Eine durchgehende Verbindung gab es allerdings nicht, da die neue Bahnstrecke der Reichsbahn in Normalspurbetrieb und die Kohlenbahn in Schmalspurbetrieb ausgelegt waren.

Wie wichtig diese neue Eisenbahnanbindung für die ganze Region war, zeigt ein fast 20 Jahre andauernder Kampf um den Bau dieser Eisenbahnstrecke. Diese Region, geprägt von Steinkohlebergbau, Eisensteinbergbau und Sandsteinabbau verlor gegenüber den Ruhrgebietsregionen zunehmend an wirtschaftlicher Bedeutung. Die Transportkosten waren, bedingt durch die fehlende Eisenbahnanbindung, so hoch, dass ein wirtschaftliches Arbeiten kaum noch möglich war. Zahlreiche Zechen und Betriebe gingen nieder oder mussten sich mit anderen vereinigen. Um die Konkurrenzfähigkeit gegenüber den Ruhrgebietsregionen wiederherzustellen, mussten Arbeitskräfte entlassen werden und die verbleibenden Arbeiter mussten Lohnkürzungen hinnehmen. Dieses führte zu einer zunehmenden Verarmung der hiesigen Bevölkerung, deren Kosten die Gemeinden kaum noch tragen konnten.

Der Gevelsberger Heimatforscher Franz Overkott hat am 4. Juli 1964 in der Heimatbeilage der Gevelsberger Zeitung „Der Ennepesträsser“ den mühsamen Kampf um den Bau dieser Eisenbahnlinie beschrieben:

„Unterm 4. Januar 1870 hat die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft durch Vermittlung ihrer Direktion die Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Bahn von Rittershausen nach Haßlinghausen zum Anschluss an die mittlere Ruhrtalbahn bei Blankenstein nebst einer Abzweigung bei Bommern nach Witten beim damaligen Handelsminister von Itzenplitz nachgesucht und bald darauf erhalten. Es wurden daraufhin umfangreiche Vermessungen und Bodenuntersuchungen vorgenommen, so dass an der Ausführung nicht gezweifelt werden konnte, und sollte die Linie Hagen-Haufe in ihrer Verlängerung in der Gemeinde Linderhausen des hiesigen Amtes mit vorbenannter zusammentreffen.

Als aber bis zum Jahr 1874 der Anfang noch nicht gemacht war, fingen die Bewohner an, für die Erlangung einer Eisenbahn zu wirken. Die Herren G. Plate, Heinrich Hiby und R. Fricke aus Haßlinghausen-Hiddinghausen wurden beauftragt, beim Handelsminister Achenbach

vorstellig zu werden, was im Beisein des Landtagsabgeordneten Schlüter (Hagen) am 26. Februar 1874 geschah. Der Minister erkannte die Wünsche an und bat um schriftliche Darstellung der gesamten Verhältnisse unserer Gegend. In der Antwort wurde hervorgehoben, daß ohne Eisenbahnverbindung das Hüttenwerk und die Eisensteingruben stillgelegt werden müssten, die Kohlegruben und die ganze Gegend darunter sehr leiden würden und gebeten:

- 1) *Um die baldige Ausführung der Eisenbahn,*
- 2) *Um Gewißheit, bis wann besagtes Projekt ausgeführt sein und bis wann die Rheinische Eisenbahngesellschaft die 1874 konzessionierte Verbindung zwischen Rittershausen und Hattingen fertigstellen müsse,*
- 3) *Beide Gesellschaften zu veranlassen, daß die Richtung der Bahnen und die Lage der Bahnhöfe möglichst bald festgestellt werde, um sich bei Anlage industrieller Werke danach richten zu können.*

Am 4. Oktober kam die Antwort: „Dass die kgl. Eisenbahndirektion Elberfeld zwar angewiesen sei, die Vorlage für die fragliche Bahn zu beschleunigen, aber die Bereitstellung der Mittel notwendig sei“, ferner: „das Projekt der Rheinischen Eisenbahngesellschaft: Wichlinghausen-Steele bzw. Heißen und nach Bochum – über Sprockhövel und Hattingen- müsse längstens 4 Jahre nach Feststellung der Spezialprojekte, deren Vorlage noch bevorstände, betriebsfähig hergestellt sein.“

Am 8. Februar 1875 übergab Abgeordneter Schlüter erneut dem Minister eine Eingabe wegen der Bahn, erhielt aber als Antwort, daß er nicht in der Lage sei, die Bautätigkeit der Gesellschaft zu beschleunigen.

Da so die Hoffnung auf eine Bahn schwand, sah sich die A.G. Union-Dortmund veranlasst, ihr hiesiges Hochofenwerk in Haßlinghausen und die damit verbundenen Eisensteingruben im Dezember 1875 wegen zu hoher Frachtpreise stillzulegen. 1400 Arbeiter wurden sofort, 200 später entlassen. Da diese Werke pro Tag 3000 – 4000 Scheffel Kohlen verbrauchten, die von den benachbarten Gruben entnommen wurden, so kann man sich leicht denken, welcher empfindlicher Schlag die hiesige Gegend traf, der in seinen Folgen von Jahr zu Jahr sichtbar wurde.

Im Januar 1876 erfolgte eine Petition an das Abgeordnetenhaus, in der auf die Stilllegung des Haßlinghauser Hochofens hingewiesen wurde sowie der Eisensteinzechen, wodurch die Zahl der Arbeiter um 2/3 sich vermindert habe und auf das Fortbestehen des Bergbaus in dieser Gegend. Die Antwort brachte keine Befriedigung, weil die Bergisch-

Märkische-Eisenbahn die Konzession hatte, aber mangels Mittel die Bahn nicht in Angriff nehmen konnte.

Auf eine weitere Eingabe an den Minister durch den Abgeordneten Eugen Richter im Februar 1877 erfolgte die Antwort, daß der Bergisch-Märkischen-Eisenbahngesellschaft die Mittel fehlten, auch die Linie Blankenstein-Ritterhausen durch die Konzessionserteilung an die Rheinische Eisenbahngesellschaft für die Linie Düsseldorf-Hagen-Hörde-Dortmund an Interesse erheblich verloren habe.

Unterm 30. August 1878 wandte man sich an die Rheinische Gesellschaft in Köln, die Linie Rittershausen-Hattingen über Haßlinghausen zu führen, um von dort aus eine Verbindung mit Gevelsberg Rheinisch oder Haufe zu erlangen. Da die Gesellschaft eine Besprechung mit den Gemeinden vorschlug, wurde schon im September die Strecke begangen. Man erhielt die Antwort am 4. Juli 1879, dass in der Generalversammlung der Aktionäre die Aufgabe der Konzession zum Bau dieser Linie nie einstimmig beschlossen sei; es bliebe jedoch vorbehalten, das Projekt einer Sekundärbahn zur Verbindung mit Haßlinghausen sei es nach Haufe oder Rittershausen wieder aufzunehmen, wenn sich dazu Veranlassung bieten sollte.

Auf eine Anfrage an die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft erfolgte die Nachricht, dass sie die Konzession für die Strecke aufgegeben habe, stellte aber eine Verbindung Haßlinghausen mit Rittershausen oder Gevelsberg in Aussicht.

Am 31. Mai 1880 wurde nochmals eine Eingabe durch den Abgeordneten Sternenberg, Schwelm, dem neuen Minister Maybach überreicht, befürwortet und um möglichst baldige Ausführung der Linie Schee-Haßlinghausen-Silschede gebeten, der immer mehr zunehmende Notstand betont und durch Zahlen nachgewiesen, dass im Jahre 1873 noch 3 Millionen Ztr. Kohlen und 1.300.000 Ztr. Eisenstein, wogegen 1879 nur 1.570.000 Ztr. Kohlen und kein Eisenstein gefördert, dass im Jahre 1873 noch 2140, im Jahr 1879 nur 753 Arbeiter beschäftigt wurden; dass noch 600 Millionen Ztr. Kohle und 120 Millionen Ztr. Eisenstein anständen, bei einer täglichen Förderung von 20.000 Ztr. Für 120 Jahre reichend.

Abgeordneter Sternenberg hob außerdem hervor, daß man auch allgemein eine Verbindung über Silschede hinaus nach Esborn und Wengern wünsche. Die bisherige Fracht pro Zentner Kohle oder Eisenstein betrüge zur nächsten Bahnstation Gevelsberg-Haufe oder Bergisch-Märkisch 20 – 30 Pf.. Der Arbeitslohn sei nach Stilllegung der Hütte um 40% gedrückt worden. Der Stollenbetrieb bliebe nur noch für 6 bzw. 20 Jahre ergiebig. In Ermangelung einer Eisenbahn könne jedoch nicht zum Tief-

bau mittels Schächte übergegangen werden. All die angeführten Gründe und Unterlagen zeigten nicht nur die Notwendigkeit, sondern auch die Zweckmäßigkeit einer solchen Eisenbahnverbindung, welche die hiesige Gegend mit ihrem großen Reichtum an nutzbaren Mineralien und tiefen, langen und breiten Kohlenmulden aufschließen würde, so dass der Staat als Rechtsnachfolger der Rheinischen Eisenbahngesellschaft mit den hiesigen Gemeinden sehr großes Interesse daran haben könne.“

Auch die Silschede Gemeindeversammlung beschloss am 29.4.1880 eine Petition an die Hohe Staatsbehörde zu richten mit dem Ziel, die Eisenbahnlinie Schee-Silschede zu realisieren.

Weiter Franz Overkott:

„Haßlinghausen 29. März 1881

Herr Amtmann Becker hat an die Gemeinde- und Grubenvertretungen sowie an die Direktion der A.G. „Union“ in Dortmund und an der Berg- und Hütten-Aktien-Verein in Hörde, die bei dem projektierten Eisenbahnbau Schee-Haßlinghausen-Hiddinghausen-Trappe interessiert sind, unterm heutigem Tage das nachfolgende Schreiben erlassen:

„Der Minister hat geantwortet:

„Ew. Wohlgeboren erwidere ich auf die Eingabe vom 20 v. M., daß, sobald das Projekt der Bahnlinie Wichlinghausen-Hattingen ... festgestellt sein wird, der gewünschten energischen Inangriffnahme der Bauausführung nichts mehr im Wege steht..... Was die Herstellung einer Bahn von Schee über Haßlinghausen nach der Ruhr anbelangt, so kann ein öffentliches Verkehrsbedürfnis für eine solche Bahnverbindung nicht anerkannt werden. Ob aber der Ausführung eines Teiles unter Anschluß an die Haßlinghauser Kohlenzechen näher zu treten ist, wird von der angeordneten technischen Untersuchung und der Beteiligung der betreffenden Gemeinden an den Herstellungskosten der Zweigbahn abhängen.“

Dem Herrn Abteilungsbaumeister Richard in Barmen sind jetzt Plan und Anschlag zur weiteren Verhandlung zugegangen und habe ich nach Rücksprache mit ihm Termin zur Vorlegung und Besprechung des Projekts auf Dienstag, den 5. April ds.J., 4 Uhr, an meiner Wohnung (Wirt Richard Frielinghaus zu Schmiedestrasse) angesetzt und erlaube ich mir hierdurch dazu einzuladen.“

Die Grunderwerbs- und Baukosten einer Sekundär-Eisenbahn von Schee bis Silschede sind auf 1.070.000 M vorläufig veranschlagt. Die Länge der Bahn würde etwa 9 km betragen.

In einer vor kurzem hier stattgefundenen Versammlung der Gemeindebehörde und Beteiligten wurde das Projekt, das Bahnhöfe zu Rennebaum, Haßlinghausen und bei der Zeche Trappe enthält, vorgelegt, und erboten sich den ebenfalls anwesenden Vertretern der kgl. Direktion der rechtsrheinischen Eisenbahn gegenüber die Gemeinden und Hauptinteressenten, 180.000 M als Zuschuß zu den Anlagekosten beizutragen. Diese Erklärung und das Projekt sollen dem Ministerium vorgelegt werden. Einen höheren Betrag als den angegebenen können die Gemeinden, deren Verhältnisse in den letzten Jahren, besonders seit der Einstellung des hiesigen Hochofens, sehr misslich geworden sind, jedenfalls nicht leisten. Ohne Eisenbahn aber würde unsere ganze Gemeinde verarmen.

Haßlinghausen, 29.Juli 1881

Bis jetzt hat das gewaltige Dampffross in unserer Gemarkung seinen schrillen Pfiff noch nicht ertönen lassen, aber in der heutigen Versammlung ist die Angelegenheit derart gediehen, dass den Verhandlungen seitens der betreffenden Gemeinden die größte Bereitwilligkeit entgegengebracht wurde. Die verlesenen Kostenanschläge für die, die Bahn durchschneidenden Gemeinden sind derart aufgestellt, dass die Kosten für den Grunderwerb aufgebracht werden können. Nach dem Erlass des Eisenbahnministers ist die Bahn in das kohlenreiche Revier im Anschluss an die bereits im Bau befindliche Strecke Wichlinghausen-Hattingen nur unter Beteiligung der einzelnen Gemeinden ausführbar.

Haßlinghausen, 8.2.1883

Am 31.5.1880 wurde durch unsern Landtagsabgeordneten dem Handelsminister eine Petition überreicht. Eisenbahnminister Maybach antwortete am 3.2.81 und machte Hoffnung auf den Bau Schee-Haßlinghausen. Nach den beigefügten Tabellen förderten 1873 die Gruben: Kaninchen, Levringsbank, Hasenberg, Nachtigall und Neuglück, Dachs und Grevelsloch (alle vereint zu Zeche Deutschland), Sieper u. Mühler, Glückauf, Stock u. Scherenberg, Ver. Trappe, St. Peter, Neuhiddinghausen, Herzkamp, Union Rebecca 3.076.561 Ztr. Kohle u. 2.270.000 Ztr. Eisenstein, wobei 2140 Arbeiter (incl. 120 Arbeiter der Haßlinghauser Hütte außer den Fuhrwerken) beschäftigt wurden; wogegen 1879 – als die Hütte und die Eisensteingruben schon 4 Jahre eingestellt waren, nur 1.574.633 Ztr. Kohle bei 753 Arbeitern gefördert wurden. – In den Gruben befänden sich noch 412.460.000 Ztr. Kohle und

125.000.000 Ztr. Eisenstein sowie in den stillliegenden Gruben Stöcker Drecksbank, Carl-Rudolf, Hiddinghauser Mulde, Dreikronen, St. Paul, Löwe usw. noch 181.710.000 Ztr. Kohle u. 7.000.000 Ztr. Eisenstein anstünden. Bei einer tägl. Förderung von 20.000 Ztr. Reichten die Gruben noch für 120 Jahre. So müsse der Staat durch den geplanten Bau der Bahn der gelittenen Gegend helfen.

Haßlinghausen, 13.2.1883

Auch die Sandsteinindustrie, die seit Jahren 300 Arbeiter beschäftigt, wird einen Aufschwung bringen, weil dann auch die gewöhnlichen Mauersteine verwertet werden könnten, was bisher die zu hohe Fracht hindert. Es durchzieht die Gegend von Herzkamp bis zur Ruhr eine 5 – 6 m dicke Sandsteinschicht, von der bisher nur behauene Steine und solche zu feuerfester Vermauerung dienende verschickt werden. Eine anschließende sehr mächtige Kalksteinmulde lässt ebenso eine mächtige Ausbeute erhoffen. Die übrigen nutzbringenden Minerale: Schwefelkies, Phosphorschiefer, Conglomerat, Quarzit bei Kattenbreuken usw. seien nur beiläufig erwähnt. Die Gemeindebeschlüsse vom 30. Januar erhielt ebenso Herr Maybach zugeschickt.

Im Jahre 1883 meldet die Schwelmer Zeitung viermal aus Haßlinghausen, dass das Eisenbahnprojekt noch nicht vorankommt. Eingaben häufen sich auf Eingaben, die Akte wird immer dicker. Unterdessen werden die Gruben St. Peter Ende des Jahres stillgelegt, man läßt sie ersaufen. Am 26. März stellt die Haßlinghauser Zeche Kaninchen und Leveringsbank ihre Förderung wegen Abbaus ein.

Am 22. Dezember 1883 baten die Zechen Ver. Stock und Scherenberg sowie Deutschland den Minister um baldige Bauausführung. Als durch Gesetz vom 25. April 1884 die Eisenbahnlinien der Rheinischen Gesellschaft verstaatlicht waren, wurden Petitionen mit 800 Unterschriften dem Minister und dem Oberpräsidenten übergeben, was zur Folge hatte, daß die Eisenbahndirektion Elberfeld angewiesen wurde, bald Bericht zu erstatten. Der Minister erweiterte seine Forderung von freiem Grund und Boden noch durch baren Zuschuss von 100.000 Mark. Der Oberpräsident kam zur Besichtigung der Gegend.

Die Forderungen wurden von den Gemeinden und Zechen angenommen. Abgeordneter Springorum trat nun als ständiger Vermittler und Förderer des Projektes in rege Tätigkeit. Die Zechen: Ver. Stock und Scherenberg, Ver. Trappe, Deutschland, Glückauf und Sieper und Müller übernahmen die 100.000 Mark.

Schwelm, 13. Mai 1884

Der Bergbau unserer Gegend kommt immer mehr zum Erliegen. Im Sprockhöveler Revier sind nur noch 14 Gruben, 6 größere und 8 kleinere im Betrieb, während früher bei normalen Preisen 31 – 32 Zechen auf Kohle und Eisenstein betrieben wurden, von denen 9 abgebaut sind, die übrigen aber bis auf 14 wegen mangelnder Eisenbahnverbindung, bzw. wegen zu teuren Frachten, eingestellt werden mussten. Es bauten in den letzten Jahren die Zechen: St. Peter, Leveringsbank, Kaninchen, Neu Dachs und Grevelsloch ab, und werden nach 3 Jahren Dachs und Grevelsloch, Ver. Nachtigall und Neuglück auch abgebaut haben. Es entsteht auf diese Weise ein immer größerer Ausfall an Förderung und Absatz einer sehr beliebten Fettkohle für die vielen Schmieden und Hammerwerke unserer Gegend. Hauptsächlich leidet aber unsere Gegend durch den Ausfall immer mehr, wenn nicht bald Tiefbau in Angriff genommen werden können, was aber nur erfolgreich ist, wenn die Genehmigung für den Bahnbau Schee - Ver. Trappe erfolgt ist.

Hagen, 15. Mai 1884

Eingabe des Hagener Landraths von Hymmen an den Minister für öffentliche Arbeiten vom 17. Januar 1884.

Darin weist er auf die Verminderung der 4 Gemeinden 1875: 7.491, 1880: 7.005 Einwohner hin. Gemeindeabgaben steigen auf 500 v.H. der Kommunal- und Schulsteuer, 50 v.H. Grund, Gebäude- und Gewerbesteuer. Die arbeitsfähigen Leute ziehen fort, der Wohlstand sinkt. Tiefbauschächte können nicht angelegt werden, Ver. Trappe würde den kostspieligen Umbau der Kohlenbahn nicht ausführen brauchen. Allein die Zechen werden für eine rentable Eisenbahn Schee – Trappe garantieren.

Hattingen, 21. Mai 1884

Der erste Passagier der neuen Bahn Oberbarmen – Hattingen war ein Rind, es befand sich nämlich gleich hinter der Maschine ein Viehwagen, in dem ein, auf der Berliner Mastviehausstellung mit dem 1. Preise gekröntes, vom Metzgermeister Kiesellach aus Elberfeld angekauftes Rind (1000 Mark), das hier zur Schau ausgestellt war, seiner Bestimmung entgegen geführt wurde.

Haßlinghausen, 15. Mai 1885

Im Deutschen Reichsanzeiger ist heute das Gesetz veröffentlicht zwecks Beschaffung von Mitteln für den Ausbau des Eisenbahnnetzes, in dem auch unsere Linie mit 950.000 Mark vorgesehen ist.

Haßlinghausen, 19. Mai 1885

Die Sandsteinindustrie, die in den Ämtern Haßlinghausen, Sprockhövel und Volmarstein seit einem Jahrhundert auf ca. 20 Sandsteinbänken, 12 – 30 m mächtig, betrieben wurde, beschränkte sich auf die Gewinnung und Lieferung behauener Steine zu Bauzwecken etc., wobei durchschnittlich 2 – 300 Arbeiter beschäftigt waren. Die Beschränkung war durch das Fehlen jeder Eisenbahnverbindung geboten. Nun werden nach der Fertigstellung der beiden Strecken alle Sandsteine zu Bau und Wegematerial etc. zu verwerten sein. Das kann aber nur durch Einsatz größerer Mittel seitens der Industrie geschehen. Dazu wäre kein allzu hohes Kapital erforderlich, weil bei dem hügeligen Terrain der Sandstein in einer Tiefe bzw. Höhe von 25 – 30 m auch auf große Längen gewonnen werden kann und die Wasser auf natürlichem Wege zu Tal geführt werden können. Wir sind fest überzeugt, daß solch Unternehmen einen viel höheren Gewinn abwerfen würde, als die Kohlen- und Eisen-Industrien.

Haßlinghausen, 2. Juli 1885

Inzwischen hatte ein neuer Plan, die Linie auf die Chaussee Haßlinghausen – Silschede zu legen, die Bewohner erregt. Nun hatte aber Amtmann Becker die Zusicherung erhalten, dass man davon wieder Abstand genommen habe. Anberaumte Versammlungen am 3. Juli bei Wirt Hupp, a) Hergabe aller benötigten Grundstücke evtl. Enteignung usw. b) unentgeltliche Mitbenutzung der öffentlichen Wege. Der zu zahlende Kostenbeitrag von 100.000 M ist von den Kohlen- und Eisensteinzechen bereits sichergestellt, so dass dem Beginn des Baus nichts mehr im Wege steht.

Silschede, 20. September 1885

Das Eisenbahnbetriebsamt zu Düsseldorf hat die Leitung des Bahnbaus dem zu Elberfeld übergeben (Ministerialverfügung).

Haßlinghausen, 13. Oktober 1885

Gruben brauchen den Beitrag erst am 1. Januar 1886 entrichten.

Hagen, 16. November 1885

Landrat v. Hymmen teilt mit, dass vom Provinziallandtag keine Zuschüsse zu den Grunderwerbskosten zur Verfügung stehen, nun will er es beim Kreis versuchen, der aber auch nur wenig dazu beitragen kann, so dass die Gemeinden die erforderlichen Mittel in Höhe von 126.500 M beschaffen müssen, wie sie es bereits zugesagt haben.

Endlich kommt etwas Aufheiterung in die Angelegenheit, als im März 1885 der Landtag fast einstimmig für den Bahnbau 950.000 Mark bewilligt, worüber in den Gemeinden große Freude herrscht. Am 7. Mai erfolgt auch die Zustimmung des Herrenhauses. Im Februar 1886 beginnt endlich die Vermessung des Bahngeländes, ein Jahr später wird die Strecke abgesteckt. Im Januar und Februar 1888 folgen neue Petitionen, die für eine Güterhaltestelle in Hiddinghausen, insbesondere für Zeche Deutschland sich einsetzen, die noch über 140 Millionen Tonnen Kohle verfügt, das heißt noch für 60 Jahre Vorrat hat bei täglicher Förderung von 8 – 10.000 Zentnern.

Es wird berichtet, wie infolge mangelnder Verkehrswege die Zechen südlich der Ruhr immer mehr zurückgehen. Mehrere Betriebe mussten sich schon vereinigen, so Trappe, Deutschland, Sieper und Mühler und Glückauf; Stock & Scherenberg beschäftigt nur noch wenige Leute. Deutschland kann über den Dreckbänker Erbstollen nur noch 8 Millionen Tonnen Kohle abbauen. Bei Sieper & Mühler reicht der Stollenbau bei täglicher Förderung von 3 – 500 Scheffel noch für 3 – 4 Jahre, dann muss man zum Tiefbau übergehen. Stock & Scherenberg kann über die Stollensohle noch 30 Millionen Scheffel fördern. Für Tiefbau beträgt der Vorrat bei ihr aber noch 20, auf Deutschland, Glückauf und Sieper & Mühler noch je 90 Millionen Scheffel. Kleiner Kohlenfelder auf geringen Flözen sind noch bei Freie Vogel, Blaue Rose, Agnes Julianenglück, Anna, Franz-Arnold u.a. vorhanden. Die bedeutendste Zeche verfügt noch über 300 Mio. Scheffel, davon 30 – 50 über die alten Stollen. Die Betriebe in Nieder- und Oberstüter liegen still bis auf Alte Hase, die einen kleinen Tiefbau auf ihrem Flöz ausgeführt hat. Die südliche Hauptkohlenmulden verfügen noch über einen Vorrat von 60 Mio Scheffel, also Arbeit bei täglicher Leistung von 20.000 Scheffel für 100 Jahre.

Haßlinghausen, 7. April 1887

Die Bahnlinien sind abgesteckt. Erdproben wurden genommen. Zeche Deutschland und Stock und Scherenberg treffen schon Vorbereitungen für eine Mehrförderung nach Fertigstellung der Bahn. Zeche Deutschland kann allerdings nicht zum Tiefbau schreiten, weil von den 178 Gewerken 162 weniger Anteile haben und dagegen sind, auch ihre Anteile

verkaufen möchten. Der Tiefschacht käme an Bahnhof Hiddinghausen zu liegen. Die Einzelschächte haben gute Ergebnisse erbracht, seit 1887 je Scheffel 5 Pf. Ausbeute, in den letzten 10 Jahren je Scheffel 35 Pf. Durchschnittspreis erzielt. Die Zeche Deutschland besitzt 40 von 128 Kuxen vom „Drecksbänker Erbstollen“. Bei einer Einigung mit den benachbarten Zechen sind bei täglicher Förderung von 10.000 Scheffel noch Vorräte für 60 Jahre vorhanden. Ähnlich ist die Lage bei „Glückauf“ und „Sieper & Mühler“ eventuell mit den angrenzenden Eisensteinzechen der Dortmunder „Union“, für die ein Tiefbauschacht bei Bahnhof Schee niedergebracht werden, der eine Verbindung zu Zeche „Deutschland“ erhalten, so dass man bis „Trappe“ ausbeuten könnte. Ebenso würde es wohl mit der Entwicklung der Sandsteinindustrie fortschreiten, wenn nicht Unvorhergesehenes daran hindern würde.

Kurze Notizen berichten sodann über eine Personenhaltestelle in Hiddinghausen, über die Errichtung einer „Barackenwirtschaft bei Timmersholt“, Fortschritte des Bahnbaus ebendort und zwischen Ochsenkamp und Kortenstrasse, wobei die Anwendung von Kipploren auf Schienen damals eine Neuigkeit bedeutete.

Am 17. Februar 1888 wird dann eine neue Denkschrift eingereicht, die den Einfluss der neuen Bahnlinie auf die Mountainindustrie für die Gemeinden Haßlinghausen, Hiddinghausen und Silschede aufzeigt.“

2.2 Bau und Eröffnung



Im Frühjahr 1887 wurde endlich mit dem Bau der Erweiterungstrecke begonnen.

90 bis 100 Arbeiter, überwiegend Einheimische, benötigten zum Bau der 9160 Meter langen Strecke 2 ½ Jahre. Die Zechen konnten nun zum Tiefbau übergehen, der Absatz stieg, die Arbeiter fanden wieder am Ort Beschäftigung, wenn auch die Hütte nicht wieder erstand. Aber statt ihrer wurden die Glasfabrik und andere Werke gegründet. Leider unterblieb die Verlängerung der Strecke sowohl nach

Abb. 8: Brücke über die Bahnstrecke Auf der Ilberg. Die Brücke gehört zur Denkmalliste von Gevelsberg; Nr. 68

Herdecke ins Ruhrtal als auch die Verbindung mit Gevelsberg. Am 1. November 1889 wurde die Strecke eröffnet.

Die Anschlussbahn Zeche Trappe wurde am 7. November polizeilich abgenommen.

Dieses Ereignis wurde allgemein freudig begrüßt. Ist es doch allbekannt, mit welcher großen Kosten und Gefahren der bisherige Kohlentransport auf der Schmalspurbahn Trappe-Harkorten verbunden ist, namentlich in den Wintermonaten. Allerdings soll der Transport der Kohlen auf der Schmalspurbahn in Zukunft noch bleiben, aber nur für den Absatz in Harkorten und Haspe. Es ist zu hoffen, dass die Zeche Ver. Trappe, das einzige größere Unternehmen in dieser Gegend, hoffentlich jetzt auch – nach jahrelangem Ringen – in die Reihe der ausbeutenden Zechen übergeht. Wir wünschen der Zeche ein gedeihliches „Glück auf!“



Abb. 9: Karte der Bahnstrecke Schee-Silschede

Am 23. November feierte die Belegschaft von Ver. Trappe bei günstigem Wetter ein Bergfest aus Anlass der Eröffnung der neuen Bahnstrecke Schee – Silschede. Ein imposanter Zug mit Kapelle bewegte sich durch Silschede nach Volmarstein. Der herrlich geschmückte Wehbergsche Saal erwies sich leider als zu klein, die Belegschaft besteht aus 450 Mann. Der größte Teil trug Uniform. Die Festrede hielt Inspektor Gotthardt, sie schloss mit einem Hoch auf den Kaiser. Rechnungsführer Neuhaus brachte ein Hoch auf den leider verhinderten Grubenvorstand

aus. Mit Liedern, Tanz und bei Freibier blieben die Knappen bis tief in die Nacht fröhlich zusammen.

Der Haßlinghauser Amtmann vermerkte in seinem Bericht vom Juli 1890 optimistisch:

„Es sei kein Mangel mehr an Arbeit. Seit der Eröffnung der neuerbauten Bahnstrecke Schee-Silschede hat sich der Verkehr und namentlich der Betrieb auf den hiesigen Steinkohlenzechen und Steinbrüchen sehr gehoben. Die hier geförderten Kohlen und der nebenbei produzierte Coaks werden hauptsächlich in den naheliegenden rheinischen Industriestädten abgesetzt.“

Das durch den vollendeten Bahnbau nach fast 20-jährigem Kampf erwartete Wiederaufblühen des Kohlen- und Eisensteingewinns trat ein. An Stelle der Kohlefuhrleute mit den weiten Wegen nach Gevelsberg, Schwelm und weiteren Stationen trat nun die Verfrachtung in Nähe der Schächte.

2.3 Der Niedergang

Infolge des ersten Weltkrieges und der nachfolgenden schlechten Wirtschaftslage ging aber der Aufstieg zurück, zumal die großen Brüder nördlich der Ruhr billiger und im Verhältnis mehr fördern konnten. So kam es zum großen Zechensterben südlich der Ruhr in den Jahren 1924 bis 1927. Damit brachen auch der Eisenbahnstrecke die Einnahmen weg.



Abb. 10: Bahnhof Silschede 1960

Für den Personenverkehr spielte die Bahnlinie nie eine überragende Rolle; die Straßenbahnen beförderten ab 1906 schneller und ohne umzusteigen. Immerhin verkehrten auf der Bahnlinie Schee-Silschede bis zu 7 Personenzugpaare täglich. Viele Bergarbeiter aus der Region, die z.B. auf Zeche „Alte Hase“ arbeiteten, nutzten die Bahnverbindung um zur Arbeit zu gelangen.

Mit dem Niedergang des Bergbaus ab 1925 begann auch für die Eisenbahn auf diesem Streckenteil ein Abstieg.

Ab 1930 galt die Strecke nur noch als „vereinfachter Nebenbahnbetrieb“.

Nach dem zweiten Weltkrieg lebte der Personenverkehr noch einmal kurz auf. Es gab werktäglich zwei gemischte Zugpaare Silschede-Schee mit einer Fahrzeit von 30-40 Minuten und zwei reine Personenzugpaare mit 17 Minuten Fahrzeit.

Die Bemerkung auf dem Fahrplan von 1950: „Zug kann ohne Ankündigung 30 Minuten früher abfahren“ machte die Bahn zudem zu einem recht unzuverlässigen Verkehrsmittel. Am 7. Oktober 1951 wurde der Personenverkehr endgültig eingestellt.

1963 legte die Bundesbahn den Abschnitt von Hiddinghausen bis Silschede still.



Abb. 11: Eine Lok 050 978-5 im Bahnhof Hiddinghausen (Ortsteil Rennebaum), seit 1963 Endpunkt der Strecke

Am 26. August 1984 wurde die Bahnstrecke noch einmal kurz von dem Bürgerverein zur Förderung des Schienenverkehrs (BFS) für eine Sonderfahrt reaktiviert.

Im Jahr 1989 wurde die Strecke endgültig stillgelegt.

In den Jahren 2001 bis 2008 erfolgte in Etappen auf der Strecke Haßlinghausen – Silschede der Herstellung eines

Fuß- und Radwanderweges, der zum Wegenetz „von Ruhr zur Ruhr“ gehört. Bereits vorher wurde die Strecke Schee – Haßlinghausen entsprechend fertiggestellt.

3 Elbschetalbahn



Geplant war dieses durchaus ambitionierte Vorhaben als schnelle Entlastungsstrecke zwischen dem Ruhrgebiet und Köln. Diese Planung wurde nie vollständig umgesetzt. Lediglich die ca. 22 km lange Strecke zwischen Witten und Schwelm wurde realisiert. Um den hohen Ansprüchen gerecht zu werden, wurde auf Bahnübergänge gänzlich verzichtet und nur mit geringen Steigungen gearbeitet, ein Umstand der für die heute vorgesehene Nutzung vorteilhaft ist.

Dieses Bahnprojekt war technisch anspruchsvoll. Man sieht dies deutlich an den Brückenbauwerken in Wengern und dem Viadukt im Gevelsberger Stefansbachtal. Aber auch einige größere Tunnelbauwerke waren von Nöten, um die Steigungen zu vermeiden. Drei davon befinden sich auf Gevelsberger Gebiet. Der

Klosterholztunnel mit 350 Metern Länge, der kleine Asbecker Tunnel und der Silscheder Tunnel mit 845 Meter Länge (8.700 m²).

Der Silscheder Tunnel ist - verglichen mit den anderen Tunnelbauwerken – schon etwas Besonderes. Er führt nämlich nicht geradeaus sondern beschreibt - von Asbeck kommend - nach ca. 500 m eine Kurve zum Nordportal hin. Man kann also vom Tunneleingang den Ausgang nicht sehen.

Der Bau dieser Bahnstrecke – wohl eine der kurzlebigsten in Deutschland (45 Jahre in Betrieb) – hat immerhin ungefähr 50 Millionen Reichsmark gekostet und zog sich über einen langen Zeitraum hin.

Begonnen wurde mit dem Bau bereits 1911 mit einer zweigleisigen Strecke von Witten nach Wengern. Der Großteil der Arbeiten war bereits bis 1914 erledigt. Dann unterbrach der 1. Weltkrieg die Arbeiten. Die Strecke von Witten nach Wengern wurde erst 1926 für den Verkehr freigegeben.

Der Silscheder Tunnel wurde 1924 fertiggestellt. Die „Volksstimme“ berichtet in ihrer Ausgabe vom 5.2.1924 von den großen Schwierigkeiten beim Tunnelbau. So sind vor dem Nordportal große Mengen von Ton-schiefergestein niedergegangen und haben den Tunneleingang wieder versperrt.



Abb. 12: Silscheder Tunnel - Nordportal 2007
(Foto: VSO)

Die noch notwendigen Restarbeiten wurden Anfang der 1930er Jahre als „Arbeitsbeschaffungsmaßnahme“ u.a. durch den Reichsarbeitsdienst erledigt.

1934 konnte dann die gesamte Strecke in Betrieb genommen werden. Zwischen 1934 und 1939 verkehrten auf dieser Strecke immerhin 23 Personenzüge täglich. Hinzu kamen noch in einem erheblichen Umfang Güterzüge.

Durch diese Bahnlinie erhielt die Zeche Neuwülfingsburg, die ab 1944 auch die Grubenfelder der stillgelegten Zeche Ver. Trappe übernahm, den für einen Abtransport der Kohle wichtigen Bahnanschluss.

In der Zeit des 2. Weltkrieges – ab 1944 - wurde die Bahnstrecke für andere Zwecke genutzt. Die Organisation Todt hatte von der Reichsregierung den Auftrag „rüstungswichtige Produktionen“ unterirdisch zu verlagern und vor Angriffen zu schützen. Hiervon waren auf Gevelsberger Gebiet eben auch die Tunnelbauwerke dieser Strecke betroffen. Unter dem Tarnnamen „Goldammer“ wurde der Klosterholztunnel und unter dem Tarnnamen „Buchfink“ der Silscheder Tunnel mit Nischen versehen, um Platz für Sanitär-, Aufenthalts- und Lagerräumlichkeiten zu schaffen. Diese Arbeiten wurden von Zwangsarbeitern ausgeführt. Auch die Anlagen selbst waren für den Einsatz von Zwangsarbeitern vorgesehen.

Der Klosterholztunnel und der Silschede Tunnel wurde für die Reparatur und Fertigung von Flugzeugen (Messerschmidt Bf 109) genutzt. Die Flugzeugfabrik Hansen aus Münster verlegte ihre komplette Produktion von Münster in diese Tunnel - und auch den größten Teil ihrer Belegschaft.

Dies war für Silschede schon ein einschneidendes Ereignis. 400 Mann Belegschaft der Fa. Hansen und Zwangsarbeiter kamen in das 1.200 Einwohner große Dorf und mussten untergebracht werden.

Vermutlich sehr zur Freude der Schulkinder wurde die Silscheder Volksschule beschlagnahmt. Der Notunterricht fand dann auf dem Hof Berenbruch statt. Kurz darauf wurden dann Wohnbaracken am heutigen Susewind und in der oberen Schieferbank gebaut. Auch die alten Baracken der Zeche Trappe am Grafenberger Weg wurden für die Unterbringung genutzt.

In der Nachkriegszeit um 1945 wurde der Betrieb der Strecke wieder aufgenommen. Die Beförderungszahlen gingen allerdings kontinuierlich zurück, sodass man 30.11.1979 den Personenverkehr einstellte und Mitte Januar 1980 die Gesamtstrecke sperrte. Am 1.1.1983 war dann das offizielle Ende der Bahnstrecke besiegelt.



Abb. 13.: Silscheder Tunnel - Südende 2019

Es ist geplant, die Strecke als Teil des Von-Ruhr-zu-Ruhr-Radwegs auszubauen. Ein besonderes Problem stellt dabei der Silscheder Tunnel wegen seiner Länge, der Besiedlung mit Fledermäusen und dem sich anschließenden Schluchtwald dar. Der Anschluss an das von Wengern kommende, bereits bis Albringhausen fertiggestellte Teilstück ist für 2022 vorgesehen.

Anhang

A. Verträge zur Kohlenbahn

Anlage 1. Abschrift des Konsortiumvertrages

Die Unterzeichneten haben die Anlage einer Eisenbahn von den Schlebuscher Zechen nach der Enneper Straße beschlossen und in dieser Beziehung heute folgende Übereinkunft getroffen.

1. Das Theilnahmeverhältniss ist in der Art bestimmt, dass
 - a) Der Gutsbesitzer von Elverfeld auf Steinhausen für sich und seine Gemahlin und sein Schwager, Herrn Lieutenant Vorster auf Hover zu 2/10tel
 - b) Der Friedrich Harkort zu Wetter zu 1/10tel
 - c) Der Kaufmann Heinrich Kamp zu Elberfeld zu 1/10tel
 - d) Der Rentmeister Giesler zu Blankenstein & Comp. Zu 1/10tel
 - e) Der Gutsbesitzer August Heintzmann zu Volmarstein zu 1/10tel
 - f) Der Justiz-Commissar Heintzmann zu Hamm zu 2/10tel
 - g) Der Kaufmann Caspar Harkort und dessen Bruder , Christian Harkort zu Harkorten zu 1/10tel
 - h) Der Justiz-Commissar Roder zu Hattingen zu 1/10tel= 10/10tel

Betheiligt seyn sollen und nach diesem Verhältnisse die Kosten der Anlage und Unterhaltung, so wie der Gewinn, vertheilt werden.

2. Die vorgedachten Actionaire verpflichten sich, und zwar für jeden 1/10tel Antheil
 - a) Am 1. July des laufenden Jahres die Summe von 100 Thalern
 - b) Am 1. August d. Js. 150 „
 - c) Am 1. September d. Js. 200 „
 - d) Am 1. October d. Js. 300 „
 - e) Am 1. November d. Js. 500 „
 - f) Am 1. December d. Js. 300 „ und
 - g) Am 1. Januar 1830 den sich alsdann ergebenden Restbetrag der erforderlichen Anlagesumme, verhältnismässig, an den einstimmig zum Rendanten gewählten Mitactionaier Johann Caspar Harkorten zu Harkorten pessfrei einzuzahlen.

3. Möchte einer der Actionaire seinen vorbestimmten verhältnissmäßigen Beitrag nicht wenigstens im Laufe der bezeichneten Monate vollständig einzahlen, so steht es den übrigen frei, ihn von aller weitem Theilhabe sofort auszuschliessen, ohne dass er ein Recht haben soll, die schon gezahlten Beiträge zu reclarmieren.

Es behalten jedoch die übrigen Theilnehmer das Recht, von der Ausschliessung des bei Zahlung der Einlagen Säumseligen zu abstrahiren, und denselben zur Erfüllung diese Vertrages im gewöhnlichen gerichtlichen Wege anhalten zu lassen.

4. Wenn einer der Actionaire seinen Antheil abzutreten oder zu veräussern Willens seyn möchte, so darf dieses nicht ohne Zustimmung der übrigen Betheiligten geschehen; es soll solchen vielmehr ein Verkaufsrecht zustehen.

5. Zu Deputirten wurden einstimmig erwählt,

- 1) Friedrich Harkort
- 2) L. von Elverfeldt
- 3) August Heintzmann
- 4) Rentmeister Giesler.

Diese Deputierten haben für die Ausführung des Bauplans, sobald derselbe durch Stimmenmehrheit festgestellt seyn wird, zu sorgen. Sie schließen die nöthigen Verdinge ab, und ertheilen die Zahlungsanweisungen für den Rendanten auf den Grund der ihnen von dem, mit der speciellen Aufsicht zu beauftragenden Sachverständigen, vorzulegenden Bescheinigungen. Die erwählten Deputirten werden ermächtigt, einen tüchtig Sachverständigen zu wählen, und demselben für jeden Monat bis zur vollendeten Anlage 20 Thlr. B.G. unbedingt, und überdem eine Remuneration von 150Thlr. für den Fall zuzusichern, wenn die ganze Anlage bis zum 1. Decber d.J. zur Zufriedenheit vollendet und fahrbar seyn möchte. Nicht weniger sind die Deputirten beauftragt und ermächtigt, wegen überlassung des erforderlichen Grund und Bodens mit den betreffenden Grundeigenthümern Contracte abzuschliessen, auch sich herzu, so wie zur Verdingung der Arbeiten und Materiallierung der Beihülfe des Herrn Bürgermeisters Peters zu Enneper Strasse zu bedienen und demselben eine Renuneration von 100 Thaler zuzusichern.

6. So lange diese Eisenbahnanlage einen Nettogewinn abwirft, kann kein Theilnehmer auf Aufhebung der Gemeinschaft antragen.

7. In allen Angelegenheiten in Beziehung auf diese Eisenbahn sowohl als in Rücksicht des gegenwärtigen Vertrages und dessen etwaige Abänderungen und Zusätze entscheidet die absolute Stimmenmehrheit der Actionaire, mit Ausnahme des in § 3 gedachten Falles, indem zur Ausschliessung eines der Theilnehmer eine Stimmenmehrheit von 6/10tel der Actien erforderlich seyn soll.
8. Außer der jetzt noch zur Genehmigung des Bauplans erforderlichen Versammlung der Actionaiere, soll jährlich wenigstens einmal eine Zusammenkunft an einem noch zu verabredenden Tage stattfinden. Falls zur aussergewöhnlichen Beratung eine Zusammenkunft von den Deputirten für nöthig erachtet werden möchte, werden die Theilnehmer schriftlich dazu veranlasst.
9. Die in den Generalversammlungen nicht erscheinenden Mitglieder werden durch den Beschluss der Anwesenden in jedem Falle verpflichtet, uni, als denselben genehmigend, betrachtet.
10. Etwaige Differenzen unter den Theilnehmern sollen durchaus nicht vor die Entscheidung der Gerichte gelangen; vielmehr sollen in einem solchen Falle zwei Schiedsrichter durch Stimmenmehrheit erwählt, und diesen die Entscheidung lediglich überlassen seyn. Nöthigenfalls, nemlich, wenn diese Schiedsrichter sich nicht möchten einigen können, wird von sämtlichen Actionairen ein Obmann gewählt, dessen Stimme definitiv entscheidet.

So verhandelt Crengeldanz am vierzehnten Juny 1829

Unterzeichnet:

Friedrich Harkort für sich und Herrn Heinrich Kamp in Elberfeld

Ludwig von Elverfeld, für meinen Schwager und meine Frau und mich

Heintzmann

Röder

Johann Caspar Harkort

Carl Giesler

Heintzmann

Christian Harkort

Für die Treue der Abschrift: StKeichert.

Anlage 2. Pachtvertrag mit Ludwig von Elverfeldt

Haus Schlebuch den 13ten Septbr. 1829

Herr von Elverfeldt überlässt hierdurch den zur fraglichen Eisenbahn erforderlichen Busch, Grund und Boden gegen eine jährlich von der Actien-Gesellschaft zu leistenden Zeitpacht von 3 Rthlr. Geschieben drey Rthlr.Fr.Crt. per Morgen 180 R.. Mit dem Einstellen der Eisenbahn hört die Zeitpacht auf, wie sich von selbst versteht.

Lud. V. Elverfeldt

Peters , Bürgermeister

Wie von bei dem Herrn Hück, werden auch diese Bedingungen und die Offerte des Herrn von Elverfeldt Namens der Eisenbahn-Gesellschaft gut geheissen und angenommen.

Friedrich Harkort

Beglaubigt Peters, Bürgermeister

Dass diese Abschrift mit dem Original gleichlautend ist, bescheinigt der Wahrheit gemäss

Friedrich Hermanni

Anlage 3: Kaufvertrag mit Friedrich Peter Feldhaus

Verhandelt in der Bürgermeisterei „Bezirken Enneperstraße und Volmarstein“ 7. Mai 1829

Zu Friedrich Peter Feldhaus zu Steveling.

Dieser überließ den zur Eisenbahn erforderlichen Grund und Boden gegen eine ein für allemal zu zahlende Abfindungssumme von Einhundertfünzig Thalern Fr.Court. unter folgenden Bedingungen:

- a) Dass beim Aufhören der Eisenbahn der von ihm abgestandene Grund ihm wieder unentgeltlich zufalle,
- b) Dass die Eisenbahn so eingerichtet wird, um darüber zur Bewirtschaftung angrenzender Grundstücke kommen zu können,
- c) Dass die Eisenbahn so nahe als möglich seinem Wohngebäude vorbeigeführt werde,
- d) Dass ihm verstattet werde, die Eisenbahn zum Transport von Gehölzen aus seinen eigenen Waldungen mittels eines dazu ganz passenden und der Eisenbahn keinen Nachteil bringenden Gefährts benutzen zu können, ohne auch jedoch dem Kohlentransport hinderlich zu sein.

w. g. g. u.

gez. Friedrich Feldhaus

Zeugen: Niebel, Chr. Harkort, Joh. Wtwe. Möllmann

Anlage 4. Protokoll d. Actionairsversammlg. vom 29.9.1845

Verhandelt zu Harkorten, den 29. Spt. 1845

Auf den heutigen Tag waren die Actionaire der Schlebusch-Harkortener Eisenbahn zu einer Beratung an Ort und Stelle eingeladen, nachdem Justizrat Heintzmann und der Herr Ober-Bergrath Heintzmann bei Aussetzung des früheren Termins den Wunsch geäußert hatten, dass gerade der heutige Tag zur Versammlung bestimmt werden möchte.-

Es waren aber nur anwesend

1. Der Herr Kamp von Wetter für den Herrn Heinr. Kamp und für die Herrn J. H. Brink & comp.
2. Der Herr von Elverfeldt
3. Der Herr Caspar Harkort und
4. Der Hauptmann Herr Voerster.

Nachdem man die Eisenbahn in Augenschein genommen, ging man zur Berathung über, nach welcher folgender Beschluss gefasst wurde.

1. Um den Versuch zu machen, den Debit auf der Eisenbahn, einen größeren Aufschwung zu geben, soll das Bahngeld von zwölf Pfennigen auf Acht Pfennigen herabgesetzt werden, unter der Bedingung, dass die Zeche Trappe die Kohlen für die Eisenbahn um drei Pfennige herabsetze, so dass die Kohlen auf der Eisenbahn zu fünf Silbergr. verkauft werden können.-
2. Möchte aber dieser Versuch kein günstiges Resultat liefern, so soll zum Verkauf der Bahn geschritten werden. Zur Einleitung dieses Verkaufs wurde der Herr Hermann Kamp bevollmächtigt.
3. Um dem Haushalt der Bahn zu ordnen, und überhaupt eine bessere Beaufsichtigung herbeizuführen, wurde der Herr Hermann Kamp zum Deputirten erwählt, und demselben die Verwaltung der Bahn übertragen. Derselbe acceptirte dies Wahl und ersuchte nur, dass der Herr Geschworne Lind seitens der Actionaire gebeten würde, ihm bei der Verwaltung behülflich zu sein.

Vor der Unterschrift hatte sich der Herr von Elverfeldt wegen einer vorhabenden Reise nach Düsseldorf entfernt, jedoch bemerkt, dass er mit dem Beschlusse der Anwesenden einverstanden sey.-

Schließlich wurde von den Anwesenden noch die Bedingung hinzu gefügt, dass die Preisermässigung seitens der Zeche Trappe auch alle in dem Magazin befindlichen Kohlen von dem Tage des Eintreffens der bergamtlichen Genehmigung an Recht finden solle.

Voerster

Johann Caspar Harkort

Hm. Kamp

B. Quellennachweis

1. Kohlenbahn

- L. Berger Der alte Harkort – Leipzig 1890
- Schreiber Die preußischen Eisenbahnen - Berlin 1876
- Harkort Die Eisenbahn von Minden nach Köln - Hagen
1833
- Ministerium für
Berg-, Hütten-
und Salinenwesen Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwe-
sen -1858 und 1859
- Oberbergamt
Dortmund, Akten Schienenwege u. Eisenbahnen 38 Nr. 2
1825/1830
Schienenwege u. Eisenbahnen 38 Nr. 4 1831/1840
Schlebusch, Wülfingsburg, Adler, Trappe
- L.H.W. Jacobi Das Berg-, Hütten- und Gewerbeswesen des Re-
gierungsbezirks Arnsberg – Iserlohn 1857
- Paul Hilgenstock Entstehung, Entwicklung und Zweck der Schle-
busch – Harkorter Kohlenbahn – Bochum 1931
- Michael Schenk Die Harkort`sche Kohlenbahn und Werksbahn der
Hasper Hütte

2. Staatsbahnstrecke Schee-Silschede

Stadtarchiv Sprockhövel
Stadtarchiv Gevelsberg
Franz Overkott

3. Elbschetalbahn

Eisenbahnatlas Deutschland. 9. Auflage. Schweers+Wall, Aachen 2014,
[ISBN 978-3-89494-145-1](https://www.schweers-wall.de/ISBN-978-3-89494-145-1).

C. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Kohletransport per Pferd	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abb. 2: Plan der Schlebusch-Harkorter Kohlenbahn	6
Abb. 3: Darstellung der Schlebuscher Bahn aus der Schrift: "Die Eisenbahn von Minden nach Köln" von Friedrich Harkort.....	8
Abb. 4: Teil der 8 km langen Bahnstrecke.....	9
Abb. 5: Zwei Dampfloks der Schlebuscher Kohlenbahn (Fotoarchiv W. Mättner)	14
Abb. 6: Der Bahnhof Silschede	17
Abb. 7: Brücke über die Bahnstrecke Auf der Ilberg. Die Brücke gehört zur Denkmalliste von Gevelsberg; Nr. 68	30
Abb. 8: Karte der Bahnstrecke Schee-Silschede.....	31
Abb. 9: Bahnhof Silschede 1960	32
Abb. 10: Eine Lok 050 978-5 im Bahnhof Hiddinghausen (Ortsteil Rennebaum), seit 1963 Endpunkt der Strecke.....	33
Abb. 11: Kohlenbahn-Denkmal in Hagen-Haspe.....	20
Abb. 12: Silscheder Tunnel - Nordportal 2007.....	35
Abb. 13.: Silscheder Tunnel - Südende 2019	36

D. Bildnachweis

Karte im Vorwort: Hans Volkhausen auf Basis einer Karte des Geoportals NRW, Land NRW (2019) Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

Abb. Quelle

1

2

3

4

5

6 Holger1959, CC BY-SA 3.0,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=23371946>

7

8 Knochen (CC BY 3.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/>])

9 W. Reimann (www.bahnen-wuppertal.de)

10 VOBA (www.bahnen-wuppertal.de)

11 H. Volkhausen, April 2019

12 VSO (<http://eisenbahntunnelportal.de/lb/inhalt/tunnelportale/2143.html>)

13 H. Volkhausen, März 2019