



Die Dortmund-Soester-Eisenbahn (1851-1855)

(Quelle: Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, Nr. 91)

1851 /52

Am 2. Juni 1841 fassten Magistrat und Stadtverordnete von Dortmund den Beschluss, der Köln-Mindener-Eisenbahn-Gesellschaft 54 Morgen Land und einen Geldbetrag in Höhe von 3.000 Talern zu schenken.¹ Die Dortmunder erreichten damit, dass die Eisenbahn-Gesellschaft die zunächst geplante, Dortmund nicht berührende Streckenführung noch änderte, an Dortmunds Stadtmauerring einen Bahnhof anlegte und darüber hinaus eine große Eisenbahnwerkstatt errichtete, die mehr als 1.000 Menschen Arbeit bot. Die Köln-Mindener-Eisenbahn nahm als erste im Ruhrgebiet den Betrieb auf (15.05.1847), dicht gefolgt von der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn (Betriebsaufnahme 29.09.1848). Die beiden Gesellschaften nutzten gemeinsam den Bahnhof nahe dem Dortmunder Königswall.

Den Aplerbeckern war sicherlich nicht entgangen, mit welchem Einsatz sich die Dortmunder um einen Bahnhof bei ihrer Stadt bemüht hatten. Ebenso wenig werden sie übersehen haben, dass sich in der benachbarten Stadt in Folge des Eisenbahnanschlusses stark expandierende Industrieunternehmen angesiedelt hatten, die zur steigenden Bedeutung Dortmunds in erheblichen Maße beitrugen.

Rund zehn Jahre nach dem erwähnten Beschluss des Magistrats und der Stadtverordneten von Dortmund und vier Jahre nach der Eröffnung des Dortmunder Bahnhofes nahm das Projekt einer Eisenbahnlinie von Dortmund nach Soest Gestalt an, und der Gemeinderat von Aplerbeck beriet darüber, ob es angemessen sei, die Anlage eines Bahnhofs der projektierten Linie anzustreben.

Die Sitzung vom 10. August 1851 war nicht die erste Versammlung der Gemeindevertreter, in der das Thema auf der Tagesordnung stand. Eine frühere Beschlussfassung war jedoch daran gescheitert, dass sich die Gemeinderäte noch im Unklaren darüber waren, wie die Vorteile eines Eisenbahnanschlusses für Aplerbeck aussehen könnten.

Nun aber war man sich im Gemeinderat einig, dass ein Bahnanschluss nur dann vorteilhaft für Aplerbeck sei, wenn der Bahnhof möglichst nah am Ort gebaut würde. Um das der Eisenbahn-Gesellschaft möglichst schmackhaft zu machen, beschlossen der Gemeindevorsteher Kranefeld und die Gemeinderäte Wencker, Möller, Märtmann und Clarenbach sowie der Bürgermeister Loebbecke, dass für die Anlage eines Bahnhofes der Eisenbahn-Gesellschaft ein Kapital von 500 Talern zur Verfügung gestellt werden soll und zwar zinsfrei und ohne jegliche Rückvergütung und nur unter der Bedingung, dass der Bahnhof an einer Stelle errichtet würde, die der Gemeinderat unter Berücksichtigung der technischen Verhältnisse für wünschenswert erachtete. Für den Fall, dass das bereitgestellte Kapital zum Ankauf des Bahnhofsgrundstücks nicht ausreichen sollte, behielt sich der Gemeinderat vor, die Summe noch aufzustocken und zwar unter Umständen bis zur Höhe des gesamten für das Grundstück verlangten Kaufpreises.

Als die Aplerbecker Gemeindeverordneten diesen Beschluss fassten, war über die tatsächliche Ausführung der neuen Eisenbahnlinie noch gar nicht entschieden. Erst am 3. Juni 1852 erteilte König Friedrich Wilhelm IV. mittels Erlass die Genehmigung

¹ Ellerbrock /Schuster: 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn. Essen: Klartext, 1997, S. 107.

Tatsächlich wuchs das Geschenk der Dortmunder im weiteren Verlauf der Verhandlungen auf 68 Morgen und 9.000 Taler an.



„zur Anlage und Benutzung einer Eisenbahn von Dortmund über Hoerde, Unna und Werl nach Soest, im Anschlusse an die Bergisch-Märkische, die Cöln-Mindener und die Westphälische Eisenbahn.“²

Auch stand bei der Beschlussfassung vom 10. August 1851 eine Streckenführung zur Debatte, die südlich des Ortes geplant war. In seiner Sitzung am 6. Juli 1852 musste der Gemeinderat aber zur Kenntnis nehmen, dass auf Grund Allerhöchster Kabinettsordre eine andere Route beschlossen war, die etwa 500 Ruten (ca. 1.900 Meter) nördlich von Aplerbeck verlief: Nach der nun favorisierten Planung sollte die Eisenbahn in einer großen Kurve von Hörde an Schüren vorbei über den nördlichen Abhang der Sölde Höhe und nördlich des Dorfes Obermassen nach einem zwischen der Saline Königsborn und der Stadt Unna geplanten Bahnhof führen. Diese Variante lag gar nicht im Interesse der Gemeindevertreter, die der Meinung waren, dass die neue, die nördliche Linie dem ansässigen Gewerbes überhaupt nicht entgegenkomme.

Erledigt war das Eisenbahn-Projekt für Aplerbeck damit jedoch nicht. Zwar fühlte man sich an das im Jahr zuvor beschlossene finanzielle Angebot unter den neuen Umständen nicht mehr gebunden. Aber die Gemeindeverordneten beauftragten den Amtmann Loebbecke, sich dafür einzusetzen, dass die zunächst beabsichtigte, südlich an Aplerbeck vorbeiführende Eisenbahnstrecke realisiert würde.

Loebbecke wandte sich mit einem Brief, datiert 26. Juli 1852, an den Geheimrat von Pommer-Esche, Beauftragten der Königlichen Regierung, der sich zur Klärung der Eisenbahnfragen gerade in Hörde aufhielt. Er führte in seinem Schreiben aus, dass die nördliche Streckenführung nicht allein den Aplerbeckern missfiel, sondern die Bahn sich damit sogar selber schädigen würde.

Denn bei Verwirklichung der Nordroute träfe die Eisenbahn aus Unna kommend erst bei Aplerbeck - und zwar in einer Entfernung von 3.500 Fuß (ca. 1.100 Meter) - auf die erste Zeche, Schürbank & Charlottenburg, und an der Grenze zu Schüren auf die Zeche Bickefeld. Dagegen blieben 14 Zechen südlich des Abschnitts Unna - Aplerbeck aufgrund der landschaftlichen Gegebenheiten ohne jegliche Anschlussmöglichkeit und fielen deshalb als mögliche Auftraggeber für die Eisenbahn aus. Gerade diese Zechen förderten aber schon jetzt die Kohlen, die im Raum Hörde bei der zu erwartenden bedeutenden Eisenproduktion für die Schmelzung des Eisensteins notwendig seien.³

Was die Einwohner von Holzwickede, Sölde, Aplerbeck, Wickede und Asseln beträfe, so hätten sie gar keinen Vorteil von einer Bahnlinie, die von ihren Dörfern weit entfernt verlief, so entlegen, dass sie im Umkreis von zwei Meilen kaum an einem Haus vorbeiführe. Stattdessen durchschneide die Strecke die besten landwirtschaftlichen Ländereien so, dass die übrig bleibenden Teile nur noch von geringem Wert seien. Zur Entschädigung des Wertverlustes der in der ersten Kulturklasse liegenden Güter hätte die Eisenbahn-Gesellschaft mit langwierigen Prozessen und sonstigen Erschwernissen zu rechnen.

Die südliche Richtung durch das Emschertal an Sölde und Aplerbeck vorbei biete dagegen den Vorteil, dass die hier liegenden Zechen mit ihrem Kohlenreichtum eine Jahrhunderte währende Versorgung sicherstellen könnten.

Bei der Entscheidung der Eisenbahn-Gesellschaft für die von Aplerbeck favorisierte Linie stelle die Gemeinde nicht nur ein Grundstück für den Bau eines Bahnhofes kostenlos zur Verfügung. Sollte in Holzwickede - wie Loebbecke vermutete - die An-

² Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten, Nr. 3572, 1852

³ Die Hermanns-Hütte in Hörde war seit dem 21. November 1841 in Betrieb.



lage eines Haltepunktes für Kohlenzüge ausgeführt werden müssen, so sei auch dort mit großem Entgegenkommen der Gemeinde gegenüber der Eisenbahn zu rechnen. Darüber hinaus führe die südliche Strecke über Grundstücke, die nicht so eine große wirtschaftliche Bedeutung haben, wie es bei der nördlichen Route der Fall ist. Folglich sei auch mit einem geringeren Widerstand der Eigentümer zu rechnen.

Loebbecke schloss sein Schreiben mit einem Hinweis auf die bei Aplerbeck zusammentreffenden, verkehrsreichen Chausseen. Es könne nur vorteilhaft sein, in der Nähe dieses Schnittpunkts einen Bahnhof anzulegen.

Eine Antwort auf seinen Bericht ließ lange auf sich warten. Erst Mitte September, also nach etwa neun Wochen, erhielt Loebbecke eine Reaktion und zwar von dem Hörder Bürgermeister Vahlkampf, mit dem er freundschaftlich verbunden war und der in der Eisenbahnfrage Loebbeckes Standpunkt teilte.

Vahlkampf machte seinen Freund darauf aufmerksam, dass es vielleicht ratsam sei, den Freiherrn von Bodelschwingh-Plettenberg für das gemeinsame Ziel zu gewinnen. Schließlich war jener nicht allein Eigentümer von Haus Rodenberg, sondern auch von zahlreichen Ländereien in und bei Aplerbeck. Deswegen müsse ihn die Frage, wo die Bahnstrecke verlaufen sollte, natürlich interessieren. Darüber hinaus - und das war sicherlich noch wichtiger - hatte von Bodelschwingh einen einflussreichen Vetter in Berlins allerhöchsten Regierungskreisen!

Während man sich in Aplerbeck darauf einrichtete, um die Realisierung der südlich am Ort vorbeiführenden Eisenbahnstrecke zu kämpfen, war die Ausführung des Gesamtprojektes noch gefährdet. Denn Anfang Dezember 1852 klaffte noch eine Finanzierungslücke in Höhe von 60.000 Taler.

Als die Aplerbecker darauf angesprochen wurden, welchen Beitrag sie zur Deckung des Fehlbetrages besteuern wollten, lehnte der Gemeinderat weitere Geldgeschenke als das im August 1851 beschlossene entschieden ab. Auch Einzelpersonen zeigten sich nicht bereit, Aktien zu zeichnen, um so einen Beitrag zur Realisierung des Projektes zu leisten. Lediglich der Wirt Steffen erklärte gegenüber dem Gemeindevorsteher mündlich, dass er sich verpflichten wollte, im Rahmen der Baumaßnahmen unentgeltlich Fuhren im Wert von 100 Talern zu übernehmen.

Dass dieses Angebot die Königliche Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, der die Realisierung der neuen Eisenbahnstrecke übertragen war⁴, nicht zufrieden stellen konnte, liegt auf der Hand. Die Schließung der Finanzierungslücke war vorrangige Aufgabe. Ohne Lösung dieses Problems war es sinnlos, über die zur Debatte stehenden Streckenvarianten zu beschließen.

Loebbecke wurde deshalb von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft erneut dringend aufgefordert, seinen ganzen Einfluss geltend zu machen, um mit der Werbung zum Zeichnen von Aktien zu helfen, das fehlende Kapital aufzubringen.

Der Amtmann leitete die am 1. Weihnachtstag 1852 an ihn ergangene Aufforderung noch an Silvester an verschiedene Gemeindevorsteher seines Bezirks weiter und zwar nicht ohne den Hinweis, dass das ganze Unternehmen ins Stocken geraten würde, wenn das fehlende Kapital nicht beschafft würde. Doch das Ergebnis seiner Bemühungen kann nur deprimierend gewirkt haben: In Sölde, Asseln und Wickede

⁴ Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft hatte in einer außerordentlichen Generalversammlung am 21.05.1853 der Übernahme der Bauausführung der neuen Eisenbahnlinie zugestimmt. Die dies bestätigende landesherrliche Genehmigung dazu und zur Finanzierung über die Ausgabe von Aktien in Höhe von 500.000 Taler und Prioritäts-Obligationen in Höhe von 1.350.000 Taler erteilte König Friedrich Wilhelm IV. am 06.07.1853. Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten, Nr. 3797, 1853



fanden sich weder die Gemeinden noch einzelne Gemeindemitglieder zur Zeichnung von Aktien bereit. Lediglich in Schüren entschlossen sich Brauckhoff, Linnigmann und Kost, Eisenbahn-Aktionäre zu werden.

1853

Nicht nur der Bürgermeister von Hörde und die Gemeinde Holzwickede unterstützten Aplerbeck. Auch Unna gehörte zum Kreis derer, die die südliche Streckenführung favorisierten. Deswegen versuchte man von dort ebenfalls, die Eisenbahn-Gesellschaft mit einer großzügigen Geste - nämlich mit dem Angebot, die Kosten für die Streckenvermessung zu übernehmen - zu locken. Zur Abstimmung einer einheitlichen Vorgehensweise zur Erreichung des gemeinsamen Ziels wurde Loebbecke Anfang März 1853 von Unna um die Übersendung einer von ihm verfassten Petition in dieser Angelegenheit gebeten.

Amtmann Loebbecke war zweifellos ein großer Befürworter eines Bahnhofs der Dortmund-Soester-Eisenbahnlinie bei Aplerbeck und stand - wie es die Unterstützung der umliegenden Städte und Gemeinde zeigt -, mit seiner Ansicht nicht allein, auch wenn einige seiner Bemühungen erfolglos blieben. Aber ebenso offensichtlich fand er in Aplerbeck selber nicht die Rückendeckung, die er sich wohl gewünscht hatte.

Mit Schreiben vom 31. August 1853 lud Loebbecke die Mitglieder des Aplerbecker Gemeinderates zu einer Sitzung. Am Tage zuvor hatten sich der Eisenbahn-Direktor Weishaupt und mehrere Eisenbahnbeamte in Aplerbeck aufgehalten, um sich von den örtlichen Verhältnissen ein Bild zu machen. Nun galt es, über den Platz zu beraten, den die Gemeinde der Eisenbahn-Gesellschaft für die Anlage eines Bahnhofs zur Verfügung stellen bzw. zu schenken versprochen hatte.

Obwohl Loebbecke die Dringlichkeit und die überaus große Bedeutung, die zur Einberufung der Versammlung Anlass gab, in seinem Einladungsschreiben an die Gemeinderäte betonte, kam es in der Sitzung vom 3. September zu keinem Beschluss. Deshalb erging noch am selben Tag die Einladung zu einer erneuten Sitzung am 5. September. Doch die Gemeinderäte versammelten sich nicht in ausreichender Zahl und Loebbecke musste ein drittes Mal das Einladungsschreiben versenden, wobei er ausdrücklich darauf verweisen konnte, dass dies die dritte Einladung zum selben Beratungsgegenstand war. Das bedeutete, dass nach dem §98 der Gemeindeordnung nun der Mehrheitsbeschluss der erschienenen Mitglieder bindend war.

Doch die Gemeinderatssitzung am 6. September führte dennoch zu keinem Ergebnis! Nachdem der einzige Tagesordnungspunkt, nämlich die zur Verfügungstellung von ca. 15 Morgen Land für die Anlage eines Bahnhofs, gründlich beraten worden war, zerstreute sich die Versammlung und ein Beschluss konnte nicht herbeigeführt werden. Das Sitzungsprotokoll unterschrieben außer dem vorsitzenden Amtmann Loebbecke nur die Gemeinderäte Wencker und Clarenbach.

Mit den Hinweisen darauf, dass die Eisenbahn-Gesellschaft binnen 10 Tage einen definitiven Beschluss erwartete und dass die Beschlussfassung des Gemeinderates gemäß §98 der Gemeindeordnung erfolgen konnte, lud Loebbecke die Gemeindevertretung abermals ein; als neuer Termin wurde der 13. September bestimmt.

Selbstverständlich wird das zögerliche, mit einigem Recht auch als destruktiv einzuschätzende Benehmen der Gemeinderäte Gesprächsthema im Ort gewesen sein. Und selbstverständlich hießen nicht alle Aplerbecker Meinung und Verhalten ihrer Gemeindevertreter gut. Einige entschlossen sich deshalb zu einem außergewöhnlichen Schritt und sandten folgenden Brief ab:

„Den Wohlloblichen Gemeinderath zu Aplerbeck



Ihr Vertreter der Gemeinde Aplerbeck bedenket wohl zu dieser eurer Zeit was zu eurem Besten dient. Zeigt hier euren Gemeinsinn und die richtige Erkenntniß eurer eigenen Interesse. Der Augenblick zum Handeln ist gekommen. Ladet nicht den Vorwurf und den Fluch eurer Nachkommen auf euch, daß ihr nicht verstanden, den Moment fest zuhalten. Mögen nicht andere Oerter mit Recht uns den Vorwurf machen: Sie begreifen ihr eignes Interesse nicht! Sie verdienten nicht die Wohlthat die ihnen dargeboten wurde, sonst würden sie das kleine Opfer zum Ankauf eines Bahnhofes nicht gescheut haben. Noch ist es Zeit! Wir hegen zu unsern Vertreter das feste Vertrauen, daß sie den Nutzen erkennen, und daß sie durch die That es beweisen werden.

Aplerbeck im September 1853

Mehrere Gemeindeglieder.“

Drei weitere, wortgleiche und sämtlich am 11. September geschriebene Briefe folgten und unterstützten das zitierte Schreiben. Doch diese drei Schreiben waren nicht anonym. Im Gegenteil! Das erste war von 28, das zweite von 18 und das dritte sogar von 96 Personen unterzeichnet! Insgesamt 142 Einwohner von Aplerbeck appellierten an die Gemeindevertretung, den Amtmann bei seinen Bemühungen zu unterstützen und ein Grundstück für einen Bahnhof an der südlichen Streckenführung der Dortmund-Soester-Eisenbahn bereit zu stellen. Alteingesessene wie Zugezogene beteiligten sich an dieser Unterschriftenaktion. Weil auch die beiden Polizeidiener Schmitz und Wittmer diesen Antrag unterschrieben, darf die Frage in den Raum gestellt werden, ob deren Vorgesetzter, Amtmann Loebbecke, nicht in irgend einer Form hinter den Verfassern der Briefe die Fäden gezogen hat.

Die Unterschriften-Aktion schien den Widerstand des Gemeinderats gebrochen zu haben. Von nun an stand die Umsetzung des Beschlusses vom 10. August 1851 nicht mehr in Frage. In der Sitzung am 13. September, zu der sich der Gemeindevorsteher Kranefeld, und die Gemeinderäte Möller, Grügelsiepe, Trapphoff, Wencker und Clarenbach versammelten, wurde mit vier gegen zwei Stimmen beschlossen für die Anlage eines Bahnhofs bei Aplerbeck der Eisenbahn-Gesellschaft 3.000 Taler, zahlbar in zwei Raten, zur Verfügung zu stellen. Sollte der Kaufpreis bei mehr als 200 Talern pro Morgen liegen, so hätte die Eisenbahn-Gesellschaft den Differenzbetrag selber zu zahlen. Das Angebot galt nur für den Fall, dass die Entscheidung der Eisenbahn-Gesellschaft zu Gunsten der südlichen Streckenführung ausfiel. Im Sitzungsprotokoll ist festgehalten, dass die Gemeinderäte Möller und Trapphoff sich bereits vor der Vollziehung des Protokolls entfernten, d. h. dieses nicht unterschrieben haben.

Amtmann Loebbecke war schon im Amt gewesen, als in den 1830-er Jahren die Pläne für die Köln-Mindener-Eisenbahn Gestalt angenommen hatten. In einer frühen Phase waren auch im Raum Aplerbeck Vermessungen hierfür durchgeführt worden. Aber dabei war es geblieben und Loebbecke konnte nur noch beobachten, dass die vor Inbetriebnahme der Köln-Mindener-Eisenbahn so belebten Chausseen seines Amtsbezirks, die er bereits als Pulsadern des Landes bezeichnete, verödeten. Nun drohte eine Fortsetzung oder gar eine Verschärfung der Situation durch eine neuerliche Nicht-Berücksichtigung.

Auf Grundlage des Schreibens an den Geheimrat von Pommer Esche vom Juli 1852 verfasste Loebbecke eine Petition, in der er sehr detailliert die Argumente gegen die nördliche und für die südliche Streckenführung der Dortmund-Soester Eisenbahn ausführte. Darin blieben auch die Entwicklungen der jüngsten Vergangenheit nicht unberücksichtigt.



So argumentierte er, dass seit seinem Schreiben aus dem Sommer 1852 bei Asseln und Wickede reiche Kohlevorkommen festgestellt wurden. Zwar sei es fraglich, ob es dort wegen reicher Wasservorkommen jemals zu einem Abbau kommen würde. Sollte dies jedoch der Fall sein, dann hätte der finanzstarke Hörder Bergwerks- und Hüttenverein als Eigentümer der neu entdeckten Kohlenfelder Möglichkeiten, sich an die bestehende Strecke der Köln-Mindener-Eisenbahn-Gesellschaft anzuschließen und sei nicht auf eine Dortmund-Soester Bahn mit dem nördlichen Verlauf angewiesen. Den neu entstandenen Kohlen- und Eisensteinzechen nahe der südlichen Bahnlinie war ein Anschluss an die nördlich verlaufende Linie wegen der landschaftlichen Gegebenheiten aber unmöglich.

Loebbecke ließ durchblicken, dass die Eisenbahn nicht allein erfreuliche Auswirkungen auf die Entwicklung des Bergbaus der ganzen Umgegend haben, sondern auch andere Industriezweige positiv beeinflussen würde: *„wir haben Beweise hierfür in Händen, die wir vorlegen würden, wenn wir nicht fürchten müßten, diesen Plan durch zu frühzeitiges Bekanntwerden zu zerstören.“*

Und schließlich führte Loebbecke noch aus, dass sich das ganze Sauerland mit seinen Städten und Fabriken leicht über Aplerbeck an die Eisenbahn anschließen könne, weil sich die Chausseen von Altena, Iserlohn, Letmathe in Schwerte treffen und in ihrem weiteren Verlauf nach Aplerbeck führen, wo sich wieder Chausseen nach drei Himmelsrichtungen wenden und zwar ganz in der Nähe des Platzes, den die Gemeindevertretung für die Anlage eines Bahnhofes ausgewählt hat und als Schenkung zu geben bereit sei.

Loebbecke schloss seine Petition mit dem Satz: *„Würde demnach die nördliche Richtung vorgezogen, so würde dieses nur auf Kosten und zum Nachtheile einer ganzen Gegend geschehen können, während die Besitzer einiger Kohlenfelder und die Speculanten ein Vorthail zugewendet würde, der einer ganzen lojalen Gegend zum bleibenden und ewigen Nachtheile gereichen müßte.“*

Die fertig gestellte Petition sollte am 8. und 9. November den Gemeinderäten von Aplerbeck, Sölde, Holzwickede, Hengsen und Opherdicke zur Unterschrift vorgelegt werden.

Auch der preußische Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, von der Heydt, hatte am 9. November ein Schreiben abgefasst. Darin teilte er dem Aplerbecker Amtmann mit, dass nach dem Ergebnis einer von ihm, dem Minister, persönlich angeordneten umfassenden Untersuchung, die Entscheidung gegen die südliche Linie ausfallen müsse. Diese Nachricht bedeutete das Aus für die von Aplerbeck und seinen Nachbarorten angestrebte Streckenführung. Wenn die Entscheidung des Ministers noch zu ändern war, dann musste er sicherlich rasch überzeugt werden, und tatsächlich schienen sich die Ereignisse nun zu überschlagen!

Am 14. November wandten sich die Gemeinderäte von Aplerbeck, Sölde, Hengsen, Opherdicke und Holzwickede an den Landrat Pilgrim in Dortmund. Sie führten aus, dass das Absenden der gemeinsam vertretenen Petition nun zwecklos geworden sei, da zwischenzeitlich ja ein Erlass gegen die südliche Eisenbahnlinie ergangen sei. Sie überreichten deshalb die Petition als Hilfsmittel dem Landrat, der gemeinsam mit den Kammerherren von Bodelschwingh und von Lilien sowie dem Amtmann Loebbecke die Aufgabe übernommen hatte, König Friedrich Wilhelm IV. den Aplerbecker Standpunkt persönlich zu erläutern. Vielleicht würde es gelingen, die Entscheidung des Ministers von der Heydt noch rückgängig zu machen.

Am folgenden Tag, dem 15. November, ließ der Gemeindevorstand von Unna dem Amtmann Loebbecke mitteilen, dass von dort bereits eine Deputation nach Berlin abgereist sei. Zwei Tage später erhielt Loebbecke die Nachricht, dass noch nicht al-



les verloren sei, weil die Sachverständigen dem Minister nochmals referieren sollten. Der Minister sei unschlüssig und eine Deputation aus Aplerbeck könne noch eine Wende herbeiführen. Der Absender, von Rappard, fügte im Nachsatz an: „*Die Nachricht habe ich von Jemanden erhalten, der die Ministerial-Depesche gesehen hat.*“ Die Delegation reiste nach Berlin. Die Umstände und der Verlauf ihres Gesprächs mit König Friedrich Wilhelm IV. sind nicht mehr bekannt, aber es war erfolgreich verlaufen!

„*Meine Herren!*“, schrieb Loebbecke am 25. November den Mitgliedern des Gemeinderates, „*In vergangener Nacht von Berlin zurückgekehrt theile ich Ihnen die angenehme Nachricht mit, daß Seine Excellenz, der Herr Minister von der Heydt, die südliche Bahnlinie genehmigt hat. Der Eisenbahn-Direktion in Elberfeld ist bereits durch telegraphische Depesche das Erforderliche zugegangen.*“

Prompt, nämlich bereits am folgenden Tag, den 26. November, wird der Besuch des Abteilungsbaumeisters Spielhagen für den 28. November angekündigt. Spielhagen wollte die beschlossene, südliche Strecke begehen und dabei von ortskundigen Eingesessenen begleitet werden. Loebbecke leitete den Wunsch mit Bitte um Unterstützung an die Gemeindevorsteher weiter, nämlich an Kranefeld in Aplerbeck, Meinberg in Schüren, Wilmsmann in Berghofen, Engbert in Sölde und Stehfen in Rausingen.

Schnell war die Königliche Direktion der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn auch, als es um die Einlösung der Versprechen ging: Mit Schreiben vom 27. Dezember forderte die Eisenbahnverwaltung die Zahlung der ersten Rate in Höhe von 1.500 Talern bis zum 1. Mai 1854 ein.

1854

In der Gemeindekasse Aplerbeck waren die versprochenen 3.000 Taler nicht vorhanden, auch nicht der Betrag zur Deckung der ersten der beiden Raten. In der Gemeinderatssitzung vom 19. Januar 1854 wurde deshalb beschlossen:

- 500 Taler auf den Haushaltsetat zu übernehmen, d. h. über die lokalen Steuern von den Einwohnern aufzubringen,
- 250 Taler aus einem Sparkassenguthaben und
- 50 Taler aus dem Kassenbestand zu entnehmen.

In Summe machte das aber nur 800 Taler. Es fehlten demnach noch weitere 700 Taler. Der Differenzbetrag sollte nach Meinung des Gemeinderats durch eine mit vier Prozent zu verzinsende Anleihe mit halbjährlicher Kündigungsfrist beschafft werden. Die Zahlung der zweiten, im November fälligen Rate sollte folgendermaßen finanziert werden:

- 400 Taler durch Kündigung eines der Schulgemeinde Schüren geliehenen Kapitals und
- 300 Taler durch Verkauf des Oesterhirtenhauses mit Garten.

Über die hier noch fehlenden 800 Talern wollte die Gemeindevertretung zu einem späteren Zeitpunkt entscheiden.

Die Zahlung der ersten Rate erfolgte tatsächlich am 1. Mai 1854. Auch waren dazu 500 Taler durch Kommunalsteuern und 250 Taler über die Sparkasse Dortmund aufgebracht. Die fehlenden 750 Taler wurde entgegen der Planung von den Gemeinden Grevel (525 Taler) und Asseln (225 Taler) geliehen.

Viele Aplerbecker hatten sich durch ihre Beteiligung an der Unterschriftenaktion im September 1853 für einen Bahnhof in Aplerbeck ausgesprochen. Das bedeutete jedoch nicht, dass sich die Opposition aufgelöst hatte. Zu den Gegnern gehörte der Steiger Lattau, der sich - auch im Namen einiger Gleichgesinnter - mit einer Be-



schwerde an den Landrat Pilgrim wandte, um das große finanzielle Engagement der Gemeinde zu Gunsten der Eisenbahn noch zu verhindern. Doch Lattau konnte sich nicht durchsetzen.

Der Landrat lehnte die Eingabe in einem Schreiben vom 30. Juni 1854 ab. Der Widerspruch käme von Bergleuten und anderen Einwohnern Aplerbecks, die nur wenig Interesse an der Eisenbahn hatten. Die begütertesten und einsichtsvollsten Aplerbecker dagegen hätten sich für den Bahnhof ausgesprochen. Der entsprechende Gemeinderatsbeschluss sei in einer öffentlichen Sitzung bei zahlreicher Versammlung gefasst worden und hatte zur Folge, dass der bereits beschlossene Plan tatsächlich noch geändert wurde. Die Eisenbahndirektion hatte das Angebot akzeptiert und die Königliche Regierung in Arnshagen die notwendige Genehmigung erteilt. Auch war der Teilbetrag von 500 Talern, wie vom Gemeinderat beschlossen, in den Gemeindehaushalt eingestellt und der Haushaltsplan hatte vorschriftsmäßig 14 Tage zur öffentlichen Einsicht ausgelegen, ohne dass dagegen ein Widerspruch erfolgt sei. Demnach waren alle gesetzlichen Regelungen beachtet worden und die ganze Angelegenheit unumstößlich. Bald nach Eröffnung der Bahnstrecke würde es sich herausstellen, welche Vorteile der Bahnhof Aplerbeck bringe!

Am 22. August 1854 informierte der Sektions-Baumeister die Ortsvorstände von Berghofen, Schüren, Aplerbeck, Sölde, Rausingen, Natorp und Holzwickede, dass noch im laufenden Jahr die Erdarbeiten für die neue Bahnlinie Dortmund - Soest in Angriff genommen werden sollten. Der Baumeister bat darum, die Grundbesitzer von diesem Beschluss zu informieren, damit die für den Bahnbau notwendigen Flächen nicht mehr bestellt würden. Das fragliche Terrain sollte mit Pfählen abgesteckt werden.

Die Baumaßnahmen waren also im Gange, als der Gemeinderat von Aplerbeck am 3. November zusammentrat, um über die Finanzierung der zweiten Rate zu beraten. Es wurde beschlossen:

400 Taler durch Kündigung eines der Schulgemeinde Schüren geliehenen Kapitals,

250 Taler durch Verkauf des Oesterhirtenhauses mit Garten,

850 Taler durch Anleihe von dem Gutsbesitzer Schulze-Holzwickede

aufzubringen.

Am 28. November 1854 teilte der in Grevel wohnhafte Rendant Alberti dem Amtmann Loebbecke mit, dass die zweite Rate der von der Gemeinde Aplerbeck bewilligten 3.000 Taler an den Rechnungsrat Ostermann in Dortmund ausgezahlt sei. Damit war das Versprechen des Aplerbecker Gemeinderates eingelöst.

1855

Unter dem Datum 26. Juni 1855 ließ der Landrat eine Bekanntmachung veröffentlichen, in der die Eröffnung der Eisenbahnstrecke Dortmund - Soest für den 7. Juli 1855 angekündigt wurde. Aus diesem Grunde sollte am 2. Juli, Morgens 9 Uhr, auf dem Bahnhof in Soest die vorgeschriebene polizeiliche Revision der neuen Strecke beginnen.

Der Landrat wies darauf hin, dass die Grundstücksbesitzer entlang der Bahnstrecke noch die gesetzlich verankerte Möglichkeit hatten, mit Anträgen bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld oder bei den Ortsbehörden vor dem Revisionstermin Anträge zu stellen und die Beseitigung ihnen entstandener Nachteile und Gefahren zu verlangen. Erfolgte eine Reklamation jedoch erst nach Eröffnung der Bahnstrecke, so hatte die Eisenbahn-Gesellschaft wohl nach wie vor die Pflicht, auf die Ein-



wände zu reagieren, jedoch konnten dann die Grundbesitzer zur Deckung der Kosten mit herangezogen werden.

Aus dem Raum Aplerbeck ist nur der Antrag des Colon Krämer vom 2. Juli aktenkundig geworden. Krämer beklagte, dass der Zaun zwischen seiner Weide und dem Eisenbahngelände sehr mangelhaft sei, so dass sein Vieh ausbrechen konnte und es wohl auch bereits getan hatte. Krämer hätte sich dieses Übels wegen längst beschwert, wenn die Eisenbahn-Beamten ihn nicht mit dem Versprechen hingehalten hätte, den Zaun zu verstärken. Das war aber noch nicht geschehen.

In einem zweiten Punkt führte Krämer den Verlust eines Erdfangs an, der ihm im Zwei-Jahres-Rhythmus rund 10 Fuder Erde einbrachte. Hier hoffte er wohl auf eine finanzielle Entschädigung. Dass er diesen Anspruch erst jetzt geltend machte, begründete er damit, dass sich herausgestellt hatte, dass der neue Graben längs seiner Weide ihm wider Erwarten die 10 Fuder Erde nicht einbringen konnte.

Ob die Ansprüche des Colonen Krämer anerkannt wurden, ist in den Gemeindeakten nicht überliefert; eine Antwort wird ihm direkt von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zugekommen sein.

Die Eröffnung der Eisenbahnlinie Dortmund - Soest wurde wegen dieser Forderungen jedenfalls nicht verschoben. Die noch heute befahrene Strecke ist seit dem 9. Juli 1855 in Betrieb.

Nach dem ersten Fahrplan⁵ hielten täglich zwei Personenzüge auf ihrem Weg von Elberfeld über Dortmund nach Soest in Aplerbeck: einer um 9:41 Uhr, der andere um 20:11 Uhr. Die Züge aus Soest erreichten Aplerbeck um 7:08 Uhr und 19:18 Uhr. Weitere Züge, nämlich pro Richtung zwei gemischte und ein Schnellzug, passierten Aplerbeck ohne Halt.

Verantwortlich für den Betrieb auf dem Bahnhof Aplerbeck war der vormalige Bau-Aufseher der Königlichen Eisenbahn-Direction Elberfeld, Braune.⁶ Nachdem Braune dieses Amt seit Juli 1855 kommissarisch verwaltet hatte, wurde er im Frühjahr 1858 zum Königlichen Eisenbahn-Stations-Aufseher ernannt.⁷

⁵ Soester Kreisblatt vom 10.07.1855

⁶ Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Arnsberg, 30. Stück 1855 (28.07.1855)

⁷ Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Arnsberg, 11. Stück 1858 (13.03.1858)