



## **Die Anschlussbahn der Zeche vereinigte Schürbank & Charlottenburg (1857-1955)**

Während der in der ersten Hälfte der 1850er Jahre geführten Diskussion um die vorteilhafteste Streckenführung einer Eisenbahnlinie von Dortmund nach Soest wurde den im Umland liegenden Industrieunternehmen eine maßgebliche Bedeutung zugemessen. Denn die Industrie war an der Nutzung der durch die Eisenbahn entstehenden Möglichkeiten des Warenaustausches durchaus interessiert und für die Eisenbahngesellschaft war die industrielle Kundschaft ein Garant für die Rentabilität ihrer Linie.

Bald nach der Eröffnung des Bahnhofs Aplerbeck (9. Juli 1855) befasste sich die Zeche ver. Schürbank und Charlottenburg mit der Planung einer Bahnstrecke von ihrem Betriebsgelände bis zu der neuen Eisenbahnlinie. In den am 14. August 1857 ausgearbeiteten „Betriebs-Vorschlägen pro 1857/58“ heißt es, dass zwischen dem jetzigen Förderschacht und dem Bahnhof bei Aplerbeck eine Verbindungsbahn hergestellt werden solle. Diese Forderung wurde in die Betriebsvorschläge 1858/59 übernommen, doch bei der späteren Prüfung, welche der geplanten Arbeiten tatsächlich ausgeführt worden waren, stellte man ohne Angabe von Gründen lediglich fest, dass die *„Herstellung einer Locomotiv-Bahn bis zur Dortmund Soester Eisenbahn“* unterblieben sei. Die Notwendigkeit einer Verbindungsbahn blieb jedoch nicht allein bestehen, sondern nahm an Dringlichkeit sogar zu, wie aus späteren Betriebsvorschlägen hervorgeht: *„Das Förderquantum pro 1860/61 ist unter den fortdauernden schwachen Debitsverhältnissen, welches für die Zeche ver. Schürbank & Charlottenburg besonders ungünstig sich gestaltet, weil sie nicht direct mit der Eisenbahn verbunden ist, auf circa. 500.000 Scheffel zu veranschlagen.“* Und im Betriebsplan pro 1861/62 heißt es: *„Die Herstellung einer Verbindungsbahn, entweder Pferdebahn mit Ladebühne auf dem Bahnhofe Aplerbeck, oder Locomotivbahn mit Ladebühne auf der Halde der Zeche ist bei der täglich sich mehrenden Concurrenz zum Bedürfniß geworden, die erforderlichen Verhandlungen und Vorarbeiten sind noch in der ersten Hälfte des Betriebsjahres in Angriff zu nehmen, eventl. wo möglich zu Ende zu bringen.“<sup>1</sup>*

Obwohl die betriebswirtschaftliche Notwendigkeit für ihre Einrichtung offen zu Tage lag, sollten noch Jahre vergehen, bis die Anschlussbahn tatsächlich in Betrieb genommen werden konnte.

### **Eine Pferdebahn mitten durch das Dorf**

Als Anlage zu einem nicht überlieferten Erläuterungsbericht vom März 1864 zeichnete der Kreisbaumeister Genzmer einen farbigen „Nivellements- und Situations-Plan einer Pferde-Eisenbahn von der Zeche vereinigte Schürbank und Charlottenburg zum Bahnhof Aplerbeck der Dortmund-Soester Eisenbahn“.<sup>2</sup> Die Karte zeigt den geplanten Verlauf der Pferdebahn vom Zechengelände (an der heutigen Straßenecke Schürbank-/Aplerbecker Straße) entlang der Westseite des „Communalwegs nach Asseln“ (Aplerbecker Straße) in südliche Richtung. Von dort sollte die Bahn am nördlichen Straßenrand der „Cöln-Berliner-Chaussee“ (Köln-Berliner Straße) bis zum Marktplatz geführt werden, um dann dem Verlauf der Chaussee nach Hörde (Schü-

---

<sup>1</sup> Landesarchiv NRW, Abteilung Westfalen, Münster, Bestand B180, lfd. Nr. 4775 (Ver. Schürbank & Charlottenburg, 1857-1868, Betriebsakte)

<sup>2</sup> Landesarchiv NRW, Abteilung Westfalen, Münster, Kartensammlung A 6414



ruferstraße) zu folgen, bis sie schließlich ein gutes Stück westlich der Einmündung der heutigen Bahnhofsstraße nach Süden abbog, um auf die Eisenbahnlinie zu treffen.

Genzmers Plan bzw. das Vorhaben der Zeche ver. Schürbank und Charlottenburg fand bei der Aplerbecker Bevölkerung durchaus keine Zustimmung. Vielleicht hatten die Aplerbecker durch Kohlentransporte mittels Fuhrwerken durch den Ort zum Bahnhof schon eine Vorstellung davon bekommen, was eine Zechen-Eisenbahn für sie bedeuten würde.<sup>3</sup> Dass die Pferde-Bahn entlang der Strecke gelegt werden sollte, die die Fuhrwerke zum Bahnhof benutzten, ergibt sich fast zwangsläufig aus dem damals noch äußerst spärlichen Straßennetz, das kaum Möglichkeiten für einen alternativen Transportweg bot.

Das Pferdebahn-Projekt beschäftigte mehrere Monate lang den Aplerbecker Gemeinderat.<sup>4</sup> Am 17. Mai 1864 sollten die Gemeindeverordneten sowohl über Anträge der Zeche, als auch über einen Protest aus den Reihen der Bürgerschaft gegen die geplante Pferde-Eisenbahn entscheiden. Die Zechenleitung hatte einerseits um die Genehmigung gebeten, ihre Bahn entlang der (heutigen) Aplerbecker Straße zu legen. Da es sich bei ihr um eine Kommunalstraße handelte, war die Gemeindevertretung für sie zuständig. Die Zeche bot für das Gelände, das sie entlang der Kommunalstraße für die Anlage der Bahn benötigte, eine jährliche Pacht von 10 Silbergroschen je Quadratrute. Sie informierte den Gemeinderat ferner darüber, dass die Königliche Regierung in Arnsberg bereits die Nutzung der (heutigen) Köln-Berliner-Straße genehmigt hatte. Hier hatte die Gemeindevertretung kein Mitspracherecht und auch keine Einnahmequelle, denn die Königlichen Chausseen fielen nicht in ihren Zuständigkeitsbereich. Die Gemeindevertreter mochten der Zeche jedoch nicht entgegenkommen. Sie schlossen sich vielmehr dem Protest der „Geistlichen, Lehrer, Schulvorsteher und anderer Eingesessenen“ mehrheitlich an und verweigerten dem Plan zur Anlage einer Zechenbahn mitten durch das Dorf die Zustimmung. Sie hofften, dass die Arnsberger Regierungsbehörde die Interessen des Dorfes ebenfalls berücksichtigen würde.

Obwohl über die Nutzung des Straßenabschnittes an der (heutigen) Aplerbecker Straße noch gar nicht entschieden war, nahmen die Vorbereitungen zum Bau der Bahntrasse bald sichtbare Formen an. Am 18. August wurden Vermessungsarbeiten durchgeführt. Die Gemeindevertretung, die (deshalb?) am selben Tag zu einer Sitzung zusammentrat, sah sich wohl zur Eile genötigt – und erwies sich als äußerst trickreich! Um nicht vor vollendete Tatsachen gestellt zu werden, wollten die Gemeinderäte lieber selber Tatsachen schaffen und dazu kam es ihnen sehr gelegen,

---

<sup>3</sup> Dass die Zeche ver. Schürbank und Charlottenburg den Abschnitt der heutigen Aplerbecker Straße vom Zechengelände bis zur heutigen Köln-Berliner-Straße tatsächlich viele Jahre lang für den Kohlentransport genutzt hat, geht aus einem Tagesordnungspunkt der Gemeinderatsitzung vom 18.01.1870 hervor, der die Ausbesserung der Straße zum Thema hatte. In dem Protokoll heißt es: *„Die Verpflichtung der Gemeinde die Kosten dieser Instandsetzung zu tragen wird jedoch nicht anerkannt, vielmehr hat die Verwaltung der Zeche Schürbank dieselbe zu tragen, weil diese durch ihr Kohlen-Fuhrwerk den Weg seit ca. 30 Jahren fast ausschließlich befahren und auch die Instandhaltung dieser Wegestrecke auf ihre Kosten ausgeführt hat. Die Verwaltung der Zeche hat die Verpflichtung diesen Weg, welcher nach Eröffnung der Kohlenbahn zwar nicht mehr seitens der Zeche durch Fuhrwerk benutzt wird, der Gemeinde in einem ordentlichen Zustande zurückzustellen.“* Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 347 (Gemeinderatsprotokolle 1868-1878)

<sup>4</sup> Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 346 (Gemeinderatsprotokolle 1857-1868)



dass der evangelische Friedhof an die (heutige) Aplerbecker Straße grenzte. Allerdings lag dessen östliche Grenze, die von einer Hecke gebildet wurde, weiter von der Straße entfernt als heute. Während der Gemeinderatssitzung am 18. August wurde nun der Antrag gestellt, die Hecke an der Ostseite des Friedhofs zu entfernen und stattdessen unmittelbar am Straßengraben eine Mauer hochzuziehen. Eine derartige Vergrößerung des Friedhofs um eine Fläche, die Platz für ca. 50-60 Grabstellen bot, sollte verhindern, dass das Grundstück zwischen der alten Hecke und der neuen Mauer von der Zeche für die Pferde-Eisenbahn in Anspruch genommen werden konnte. Die Gemeindevertreter beschlossen sogar für den Fall, dass von der Friedhofsvergrößerung ein gemeindeeigener Fußweg betroffen sein sollte, diesen Streifen unentgeltlich herzugeben! Wie dem Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 1. September zu entnehmen ist, war die Friedhofs-Vergrößerung der stärkste Trumpf der Gemeindeverordneten, denn „*da sofort Beerdigungen auf dem [durch die Grenzverschiebung] gewonnenen Terrain vorgenommen werden können und müssen*“, wurde ein für die Zeche „unüberwindliches Hindernis“ aufgebaut, weil dadurch im Friedhofsbereich die geplante Bahntrasse unterbrochen war.

Diese radikale Maßnahme hatte – wie auch immer – den gewünschten Erfolg erzielt, denn die Pferde-Eisenbahn nach dem Plan des Kreisbaumeisters Genzmer wurde nicht realisiert.

### **Die Feldchenbahn**

(Quelle: Landesarchiv NRW, Abteilung Westfalen, Münster, Bestand B 407, lfd. Nr. 21675 [Anschlussbahn vom Bahnhof Aplerbeck nach der Steinkohlenzeche von Schürbank & Charlottenburg, 1867-1870])

Die Gemeindevertretung war nicht grundsätzlich gegen den Bau einer Zechenbahn. Sie wollte lediglich vermeiden, dass eine solche mitten durch das Dorf geführt würde. Das wurde der Zeche ver. Schürbank und Charlottenburg im Verlaufe des Jahres 1864 zweifellos bewusst. Sie suchte deshalb nach einer Alternativen und fand sie in einer „Nordumgehung“: Einer Bahntrasse, die in einem weiten Bogen vom Zechengelände ausgehend westwärts überwiegend durch Äcker bis zum Bahnhof führte. Dabei kreuzte die Zechenbahn niveaugleich die (heutige) Marsbruchstraße sowie die (heutige) Schüruferstraße nahe der Einmündung der (heutigen) Aplerbecker Bahnhofstraße. Zur Überquerung der Emscher musste allerdings eine Brücke errichtet werden.

Als Bauherr des Projekts trat aber nicht die Zeche ver. Schürbank und Charlottenburg auf, sondern die Königliche Eisenbahn-Direktion in Elberfeld, die hier mit der Zeche zusammenarbeitete. Entwurf und Erläuterungsbericht des Projektes wurden im Mai 1867 der Königlichen Regierung in Arnsberg vorgestellt. Nach Erledigung der örtlichen Prüfung durch das Landratsamt in Dortmund unterrichtete die Arnsberger Regierungsbehörde Mitte Juni 1867 das zuständige Ministerium in Berlin von dem Vorhaben. Rund sechs Wochen später, am 31. Juli, genehmigte der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten die Anlage der Anschlussbahn auf Kosten der Zeche und auf unbestimmte Zeit.

Die für die Bahn notwendigen Grundstücke mussten von der Zeche erworben werden. Die geplante Trasse verlief aber nicht nur über Parzellen verschiedener Eigentümer, sie teilte die meisten auch in sehr ungleiche Hälften.<sup>5</sup> Es ist ohne Weiteres

---

<sup>5</sup> Stadtarchiv Dortmund, Bestand 162/006 (Kataster-Unterlagen); die Übernahme der durch die Anlage der Zechenbahn entstandenen Veränderungen findet sich hier gesammelt unter



nachvollziehbar, dass wohl kaum ein Grundstückseigentümer das guthieß und deswegen zum Verkauf auch gar nicht bereit war. Allerdings hatte das Berliner Ministerium mit Hinweis auf einen Präzedenzfall im Raum Aachen die Möglichkeit der Enteignung („Expropriationsrecht“) vorgesehen.

Dem Dortmunder Landrat von Rynsch wurde im September 1867 die Aufgabe des Enteignungs-Kommissars übertragen. Er sollte unerwartet viel Arbeit in dieser Angelegenheit haben. So schrieb er am 31. Oktober in einem Bericht an die Königliche Regierung in Arnberg u. a. *„daß die Expropriations-Verhandlungen in Betreff der Anschlußbahn der Zeche Schürbank und Charlottenburg an den Bahnhof zu Aplerbeck noch nicht zum Abschlusse haben gebracht werden können, weil die Gutachter die Motive für ihre erheblich von einander abweichenden Gutachten noch nicht eingereicht haben, obwohl dieselben von dem Königlichen Oberbergamt daran bereits erinnert sind.“* Erst am 2. Dezember 1867 konnte von Rynsch mitteilen, dass die Expropriation abgeschlossen sei. Das sollte sich allerdings als Irrtum erweisen. Denn aufgrund eines Einspruchs des Freiherrn von Bodelschwingh-Plettenberg, der als Eigentümer von Haus Rodenberg über den umfangreichsten Grundbesitz in Aplerbeck verfügte und auch von der neuen Eisenbahntrasse am stärksten betroffen war, gegen die Enteignung einer Parzelle unmittelbar am Bahnhofsgelände zogen sich die Verhandlungen – mit vielen Beteiligten – noch bis zum Oktober 1869 hin.

Die Streitereien mit dem Freiherrn von Bodelschwingh-Plettenberg hielten den Baufortschritt nicht auf. Am 16. September 1868 teilte die Eisenbahn-Direktion in Elberfeld der Regierung in Arnberg mit, dass die Anschlussgleise der Zeche ver. Schürbank & Charlottenburg soweit fertig gestellt seien, dass die polizeiliche Abnahme nun stattfinden könne. Das geschah dann zwei Wochen später: Die neue Bahnstrecke wurde mit einer Lokomotive und einem angehängten Wagen befahren und die Anlagen an den Wegen und Durchlässen, die Schrankenanlagen („Barrieren“) und die Signalvorrichtungen in Augenschein genommen und geprüft. Zwar wurden verschiedene Mängel festgestellt, aber sie alle konnten die Betriebsaufnahme nicht verzögern. Am 21. Oktober 1868 erteilte Arnberg die Genehmigung zur sofortigen Inbetriebsetzung der Strecke.

Aus einer 1889/90 vom Ministerium für öffentliche Arbeiten, Berlin, durchgeführten Erhebung über die Verhältnisse kleinerer Eisenbahn-Unternehmungen<sup>6</sup> geht hervor, dass die gesamte Streckenlänge der Zechenanschlussbahn 1.964,8 Meter betrug. Der Betrieb wurde durch Beamte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn gewährleistet, die auch die Lokomotiven und Waggons zur Verfügung stellte. Seitens der Eisenbahn waren auch zwei Bahnwärter angestellt, die die Schranken an der (heutigen) Schüruferstraße und der (heutigen) Marsbruchstraße bedienten, um den Verkehr an diesen Punkten zu sichern. Zwar standen die Bahnwärter in Diensten der Eisenbahn, doch wurde dieser deren Gehalt durch die Zechenverwaltung erstattet.

Schranken dienten der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Aber wenn die Schranke nur „aus nackten Bäumen“ bestand, dann war es um die Sicherheit nicht gut bestellt, weil zum Beispiel kleine Kinder durch solche Anlagen nicht aufgehalten werden konnten, da sie einfach unter den gesenkten Schranken durchzulaufen vermochten. Eine solche mangelhafte Schranke bestand 1882 auch an der Kreuzung der Ze-

---

dem „Steuerjahr 1872“. Eines der Grundstücke, die von der Enteignung betroffen waren, wurde gemäß dem Urkastater „Feldchen“ genannt. Daraus leitete sich die Bezeichnung „Feldchenbahn“ für die Anschlussbahn ab, die noch im Namen „Feldchenbahnbrücke“ fortlebt.

<sup>6</sup> Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 68 (Bahnanlagen): „Übersicht der im Amtsbezirke Aplerbeck vorhandenen kleineren Eisenbahnen“, angefertigt am 07.11.1890



chenbahn mit der Chaussee nach Schüren (Schüruferstraße). Ein Zeitungsredakteur forderte also: „Bei der starken Frequenz [...] wäre es gewiß notwendig, daß an den Barrierebäumen daselbst bis ungefähr auf die Erde reichende Eisengitter angebracht würden.“<sup>7</sup>

Wenn Unfälle an den beiden Schrankenanlagen der Zeche auch nicht festgestellt werden konnten, so verlief der Betrieb natürlich nicht ohne Zwischenfälle. Ein sehr bemerkenswerter Unfall ist aus dem Jahre 1890 überliefert: „Eine ziemlich bedeutende Karambolage ereignete sich heute Mittag auf dem Anschlußgleise der Zeche Schürbank. Ein Güterzug hatte auf dem hiesigen Bahnhof eine Anzahl leerer Wagen abzusetzen, und stieß diese wie sonst üblich in das Zechengeleise. Die Wagen wurden jedoch so stark abgestoßen, daß sie über den Chausseeübergang hinweg bis beinahe auf die Zeche Schürbank liefen. Durch irgend einen Zufall lösten sich einige Wagen los und blieben stehen, die Anderen, welche weiter gelaufen waren, kamen nunmehr die beträchtliche Steigung zurück und liefen auf die Anderen, infolgedessen zwei Wagen stark beschädigt wurden und die anderen entgleisten. Wäre diese Karambolage auf der Brücke passiert, so wären jedenfalls sämtliche Wagen in die Em-scher gestürzt. [...]“<sup>8</sup>

### **Nach der Zechen-Stillegung**

1925 erlosch der Betrieb auf der Zeche ver. Schürbank und Charlottenburg, der Zechenbahnhof wurde in der Folge kaum noch genutzt.

Während der großen Landwirtschaftsausstellung am Dortmunder Westfalendamm im Mai 1927 wurden über die Feldchenbahn-Strecke zahlreiche Eisenbahnwaggons mit Bauholz, Gütern und landwirtschaftlichen Geräten nach Aplerbeck gefahren und dort entladen. Das gesamte Material wurde von der Dortmunder Speditionsfirma Hemsoth von dort mit Pferd und Wagen zum Ausstellungsgelände geschafft.<sup>9</sup>

Danach wurde der Zechenbahnhof nicht mehr benutzt. Eine Stilllegung der gesamten Feldchenbahnstrecke kam aber nicht in Frage. Etwa seit der Jahrhundertwende wurde die Feldchenbahn nicht mehr allein von der Zeche ver. Schürbank und Charlottenburg genutzt, sondern auch von der Ringofen-Ziegelei und in der Folgezeit dann auch von den anderen Unternehmen, die sich auf dem Gelände des ehemaligen Küchenholzes des Hauses Rodenberg angesiedelt hatten. Ein topographischer Plan aus dem Jahre 1934 zeigt, dass damals Abzweige der Feldchenbahn auf das Gelände der Ringofen-Ziegelei, der Fa. August Garre und Sohn, der Nagelfabrik Föbus und der Bäcker-Einkaufsgenossenschaft führten. Dagegen bestand die Möglichkeit einer Teilstillegung durch die Aufstellung eines Prellbocks hinter der letzten Weiche in das Industriegebiet an der Ringofenstraße. Dadurch wurde die Schrankenanlage an der Marsbruchstraße überflüssig und der Zwangshalt für die Straßenbahnen an dieser Stelle konnte entfallen.<sup>10</sup> Tatsächlich wurde durch Aufstellung eines Prellbocks der nordöstliche Abschnitt der Zechenbahn im November 1927 still-

---

<sup>7</sup> „Dortmunder Zeitung“ vom 23.12.1882

<sup>8</sup> „Hörder Volksblatt“ vom 23.08.1890 („Eine ziemlich bedeutende Karambolage“)

<sup>9</sup> „Dortmunder Zeitung“ vom 05.05.1927 („Die ersten Waggons für die Landwirtschaftliche Ausstellung ...“)

<sup>10</sup> „Hörder Volksblatt“ vom 23.10.1928 („Wann fällt die Schrankenanlage“)



gelegt.<sup>11</sup> Eine unerwünschte Folge der Streckenstilllegung war, dass Diebe versuchten, ausgebaute Eisenbahnschienen und –schwelle zu entwenden.<sup>12</sup>

Die zweite Kreuzung der Zechenbahn, nämlich die mit der Hörder Straße (Schürferstraße), befand sich Ende 1928 in einem schlechten Zustand. Einheimische passierten die Gleise in einem langsamen Tempo und möglichst in schräger Richtung, um ihr Fahrzeug vor Schäden zu schützen; auswärtige Wagenlenker, die den schlechten Zustand des Kreuzungsbereich nicht kannten, mussten anschließend oft Schäden an ihrem Fahrzeug feststellen. Die Abstellung der Mängel oblag der Reichsbahn.<sup>13</sup> Doch erst im September 1929 begann der Tiefbauunternehmer Syring im Auftrage der Provinz mit den Ausbesserungsarbeiten am Straßenbett, während zeitgleich sowohl die Reichsbahn als auch die Straßenbahngesellschaft Gleisarbeiten ausführten, weswegen der Straßenverkehr weiträumig über Berghofen umgeleitet werden musste.<sup>14</sup>

Nachdem die Arbeiten an der Beseitigung der Zechenhalde etwa ein halbes Jahr ausgesetzt waren, wurden sie im Frühjahr 1932 wieder aufgenommen. Allerdings wurde der Haldenschutt nun nicht mehr über die Phoenix-Bahn nach Wickede und von dort per Zechenseilbahn nach Kurl geschafft, sondern sollte mit der Reichsbahn, also ab Bahnhof Aplerbeck transportiert werden. Dazu war es notwendig, die alte Zechenanschlussbahn wieder in Betrieb zu nehmen. So wurden die Gleise instandgesetzt, der Bahnübergang an der Marsbruchstraße neu eingerichtet und von der Straßenbahn die wenige Jahre zuvor ausgebauten Kreuzungsstücke wieder eingesetzt.<sup>15</sup>

Auch im Zweiten Weltkrieg wurde die Feldchenbahnstrecke noch genutzt. Sie wurde während des Krieges von einem auf einen Eisenbahnwaggon montierten Flakgeschütz befahren, das laufend seinen Standort änderte.<sup>16</sup>

Die endgültige Betriebseinstellung auf dem westlichen Teil der ehemaligen Anschlussbahn der Zeche ver. Schürbank und Charlottenburg soll gemäß Aussagen von Zeitzeugen in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre erfolgt sein.

---

<sup>11</sup> „General-Anzeiger“ vom 27.11.1929 („Das Verschwinden der Schranken“)

<sup>12</sup> „Hörder Volksblatt“ vom 27.03.1929 („Was nicht niet- und nagelfest ist, wird mitgenommen“)

<sup>13</sup> „Hörder Volksblatt“ vom 17.09.1928 („Gefährlicher Bahnübergang“)

<sup>14</sup> „Hörder Volksblatt“ vom 11.09.1929 („Endlich!“)

<sup>15</sup> „Hörder Volksblatt“ vom 24.03.1932 („Wiederaufnahme der Haldenabtragung“)

<sup>16</sup> Wolfgang Noczynski: Aplerbeck in der Kriegs- und Nachkriegszeit. (Geschichtsblätter des Aplerbecker Geschichtsvereins, Sonderheft, Februar 2005), S. 6