

## **Der erste Passagier war ein preisgekröntes Rind**

### **Vor 130 Jahren fuhr die erste Eisenbahn durch Sprockhövel**

Während die Radfahrer/Innen diesseits und jenseits der Wuppertaler Stadtgrenze ungeduldig auf die Eröffnung des Eisenbahntunnels Schee für den Radverkehr warten, stöberten die Hattinger und Sprockhöveler Stadtarchivleiter - Thomas Weiß und Karin Hockamp - in alten Zeitungen, die über die Einweihung der Bahnstrecke zwischen Wichlinghausen und Hattingen am 20. Mai 1884 berichteten.

Hier werden Auszüge aus der Elberfelder und der Hattinger Zeitung wiedergegeben. Angelika Leyhe vom Stadtarchiv Sprockhövel übertrug die Originaltexte aus der Fraktur-Druckschrift in eine Datei. Die Rechtschreibung wurde den heutigen Regeln angepasst.

#### **Elberfelder Zeitung, 19. Mai 1884**

##### **Die neue Eisenbahnstrecke Barmen-Hattingen**

„Morgen, Dienstag, den 20. dieses Monats, wird die neue Eisenbahnstrecke Barmen – Hattingen dem allgemeinen Verkehr übergeben. Die Strecke trägt einem lange gefühlten Bedürfnisse Rechnung, indem sie nicht nur eine Anzahl vortrefflicher Kohlenzechen, eine nicht unbedeutende Kleineisenindustrie und eine an landwirtschaftlichen Produkten reiche Gegend, das Hinterland der Fabrikstädte Elberfeld-Barmen mit seinem natürlichen Absatzgebiet verbindet, sondern auch den kürzesten Weg zwischen Elberfeld-Barmen, Lennep, Remscheid und Hückeswagen nach dem Zentrum des Steinkohlenreviers von Essen, Steele und Bochum und dem an landschaftlichen Schönheiten so reichen mittleren Ruhrtal bildet.

Die 23 Kilometer lange Bahnstrecke beginnt auf dem Bahnhofe Oberbarmen der ehemals Rheinischen Eisenbahn und mündet bei Hattingen in die von Hagen kommende Ruhrtalbahn. Sie zählt sowohl wegen ihrer Bauart als wegen ihrer landschaftlichen Schönheiten mit zu den interessanteren Bahnen Westdeutschlands.

...Die Bahn selbst windet sich zwischen vereinzelt liegenden Waldparzellen hindurch über Dämme und durch Einschnitte an dem Schieberhaus des Barmer Wasserwerks und den Gehöften Silberkuhle und Bracken vorüber allmählich die Höhe hinan, um den südlichen Eingang des „Scheetunnel“, wie die über seinem First prangende Inschrift uns belehrt, zu erreichen. Derselbe ist 720 Meter lang und durchbricht den aus Kohlensandstein und Kohlschiefer mit wechselnder Schichtung bestehenden Bergzug. In diesem Tunnel liegt der höchste Punkt der Bahn 255 Meter über Null des Amsterdamer Pegels, während der Ausgangspunkt Bahnhof Oberbarmen auf 190 Meter über Null des Amsterdamer Pegels liegt. Nach einer Fahrt von 2 Minuten erreichen wir den nördlichen Ausgang, welcher an seinem First die Jahreszahl 1884 trägt. Der Tunnel ist, wie der durch den St. Gotthard, nach belgischem System in der Zeit von ungefähr 2 ½ Jahren gebaut worden, und dabei hat – gewiss ein seltener Fall bei den gefahrvollen unterirdischen Bauten von solcher Ausdehnung und ein beredtes Zeugnis für die umsichtige Bauleitung – kein Unfall einem Beteiligten das Leben oder die gesunden Gliedmaßen gekostet.

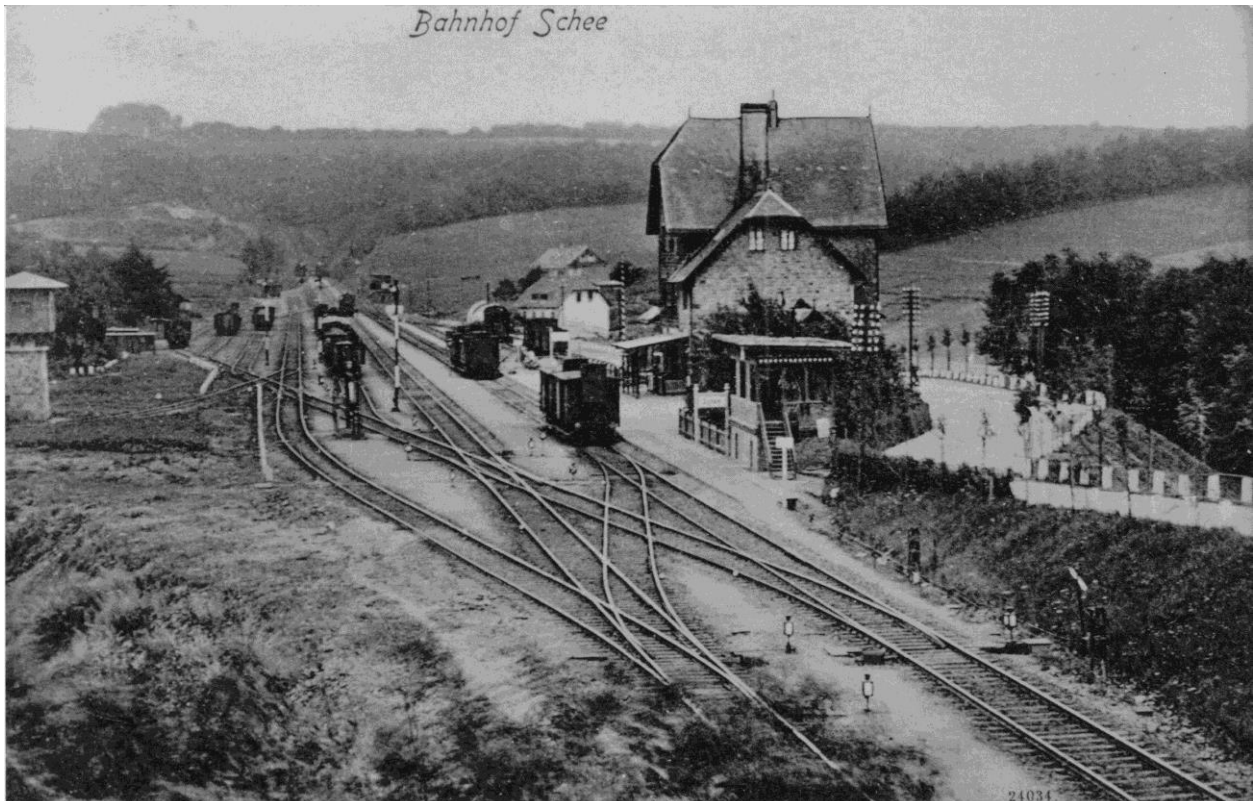
Unmittelbar vor der nördlichen Tunnelmündung liegt in idyllischer Lage, in dem einsamen Waldtale des Bucher Baches, in der Mitte von kleinen Zechen, zerstreut

liegenden Bauerschaften und den Dörfern Herzkamp und Haßlinghausen der Bahnhof Schee, dessen Baulichkeiten aus massivem Bruchsteinmauerwerk in einfacher Form gebaut sind und durch ihr geschickte Gruppierung einen angenehmen Eindruck machen.

Da, wie erwähnt, die Höhenlänge der Bahn im Scheetunnel 255 Meter beträgt, diejenige des Bahnhofes Hattingen dicht an der Ruhr aber nur 70 Meter Amsterdamer Pegels, so musste das beträchtliche Gefälle von 185 Meter auf eine Strecke von nur 15 Kilometer Länge verteilt werden. Stetig fallend, überschreitet die Bahn den Brucher Bach und erreicht nach einer viertelstündigen Fahrt durch wechselnde freundliche Landschaftsbilder an den Bauerschaften und Zechen Quellenburg, Flüslöh, Glückauf, Löhren, Bossel, Altena, Homberg vorüber mittels hoher Dämme und tiefer Einschnitte, welche das sehr kupierte Terrain bedingt hat, den in einem weiten Talkessel gelegenen Ort Sprockhövel mit seinem charakteristischen Kirchturme. Der geräumige Bahnhof liegt auf der Westseite des Ortes und sind die Baulichkeiten desselben genau nach denselben Zeichnungen ausgeführt, wie die des Bahnhofes von Schee.

Durch eine in einem 18 m weiten kühn gesprengten Bogen bestehende Überführung, die dem Talkessel von Sprockhövel einen würdigen Abschluss gibt, gelangt die Bahn an der Zeche Alte Haase vorüber, wiederum scharf wechselndes Terrain, nach einiger Zeit in einen mächtigen Einschnitt, in welchem wir die eigentümlichen Verwerfungen des Kohlenschiefers zu beobachten Gelegenheit haben. Hierauf überschreitet sie mittels eines 20 m hohen Dammes ein Seitental des Sprockhöveler Baches, um bald darauf die in der Horizontale gelegene Güterhaltestelle Oberbredenscheid unter einem steten Gefälle von 1:75 zu passieren. Ein schon aus der Ferne sichtbarer Viadukt von 7 Öffnungen überwölbt eine bei dem Bauernhofe Brinke gelegene tiefe Schlucht und in kurzer Zeit darauf befinden wir uns in einem kurzen steilen Felseneinschnitt, in dessen Hintergrund die Öffnung eines Tunnels sichtbar wird. Es ist der kurz vor dem Eintritt in das Ruhrtal gelegene „Schulenbergtunnel“, welcher eine zwischen der Ruhr und dem Sprockhöveler Tal gelegene Gebirgsnase durchdringt. Derselbe ist 200 m lang, geht ebenfalls durch Kohlendandstein und Kohlenschiefer, trägt über dem First der Südseite die Jahreszahl 1883 und auf der Nordseite die Aufschrift „Schulenbergtunnel“. Der bewaldete Kamm ist mit seinem Schützenplatze ein beliebter Vergnügungsort für die Stadt Hattingen und bietet eine hervorragend schöne Aussicht in das Ruhrtal.

Liebliche Landschaftsbilder waren es, die zwischen dem Schee- und Schulenbergtunnel an uns vorüberzogen. Zur Rechten der von üppigen Wiesen umgebene Sprockhöveler Bach, aus dessen Büschen der Gesang der Nachtigall ertönt, während über uns in den Lüften die Lerche ihr Lied erschallen lässt. Milde Berghänge, aus dessen Laubwäldern die Firste westfälischer Bauernhäuser hervorrage, die Liebe des deutschen Volkes zum deutschen Walde veranschaulichend, umgeben das Ganze. Fehlt dem Landschaftsbilde auch das Wildromantische, so ist es desto reicher an lieblicher Idylle und deswegen nicht weniger erfreuend. ...“



Der Bahnhof Schee um 1910. 1902 wurde die Strecke zweigleisig ausgebaut und der Tunnel Schee erhielt eine zweite Röhre. (Sammlung Hans-Dieter Pöppe)

**Hattinger Zeitung, 22.05.1884**

**Hattingen, 20. Mai**

„...Es fehlte denn auch nicht an Zuschauern, als heute Morgen das Dampfross die ersten Passagiere aufnahm und mit ihnen nach Sprockhövel abdampfte. Das schnaubende Ungeheuer lockte auch unterwegs manche Neugierigen an, während in Bredenscheid die behornten Insassen einer nahegelegenen Weide vor der ungewohnten Erscheinung im tollsten Laufe die Flucht ergriffen. Einen schon mehr festlichen Anstrich hatte Sprockhövel, das ja ganz besonders Ursache hat, diesem so lange schon ersehnten Tage, welcher den Ort aus seiner isolierten, von dem Weltverkehr abgeschnittenen Lage befreit, freudig zuzujubeln. Sind doch schon, wie wir zuverlässig erfuhren, in den dreißiger Jahren von tonangebender Seite hierorts Anstrengungen um Erlangung einer Eisenbahnverbindung gemacht worden und hat es also nahezu eines halben Jahrhunderts bedurft, um die Wünsche zur Tat werden zu lassen, und was möchte Sprockhövel heute bedeuten, hätte das geflügelte Rad des Raum und Zeit kürzenden Eisenweges dieses schon seit damals umkreist? Was waren Bochum, Witten, Dortmund ec. zu jener Zeit und welche Bedeutung haben dieselben heute erlangt? Festlich geschmückt und beflaggt, wie namentlich der Sprockhöveler Bahnhof war, ließ man auch die Lokomotive nicht unbekrängt von dannen ziehen, wie auch der in Hattingen zum Bahnhof eilende Hotelwagen mit Fähnlein und Kränzen reich verziert war. Der Güterverkehr nahm gleich einen flotten Anfang: 18 Doppelwaggon zählte der erste von zwei Maschinen gezogene Zug, sämtlich mit dem Produkt des Dahlhauser Kohlenreviers befrachtet.

..... Der erste Passagier der neuen Eisenbahnlinie war – ein preisgekröntes Rind im Gewicht von über 2100 Pfund; der Viehwagen befand sich nämlich direkt hinter der Lokomotive. Das Prachtexemplar hatte auf der Berliner Mastvieh-Ausstellung den ersten Preis errungen und hatte der Metzgermeister Kieselbach aus Elberfeld dasselbe für 100 Mark käuflich erworben. Das Monstrum war auf dem hiesigen Marktplatze ausgestellt und zog viele Neugierige an.“

24.06.2014, Stadtarchiv Sprockhövel