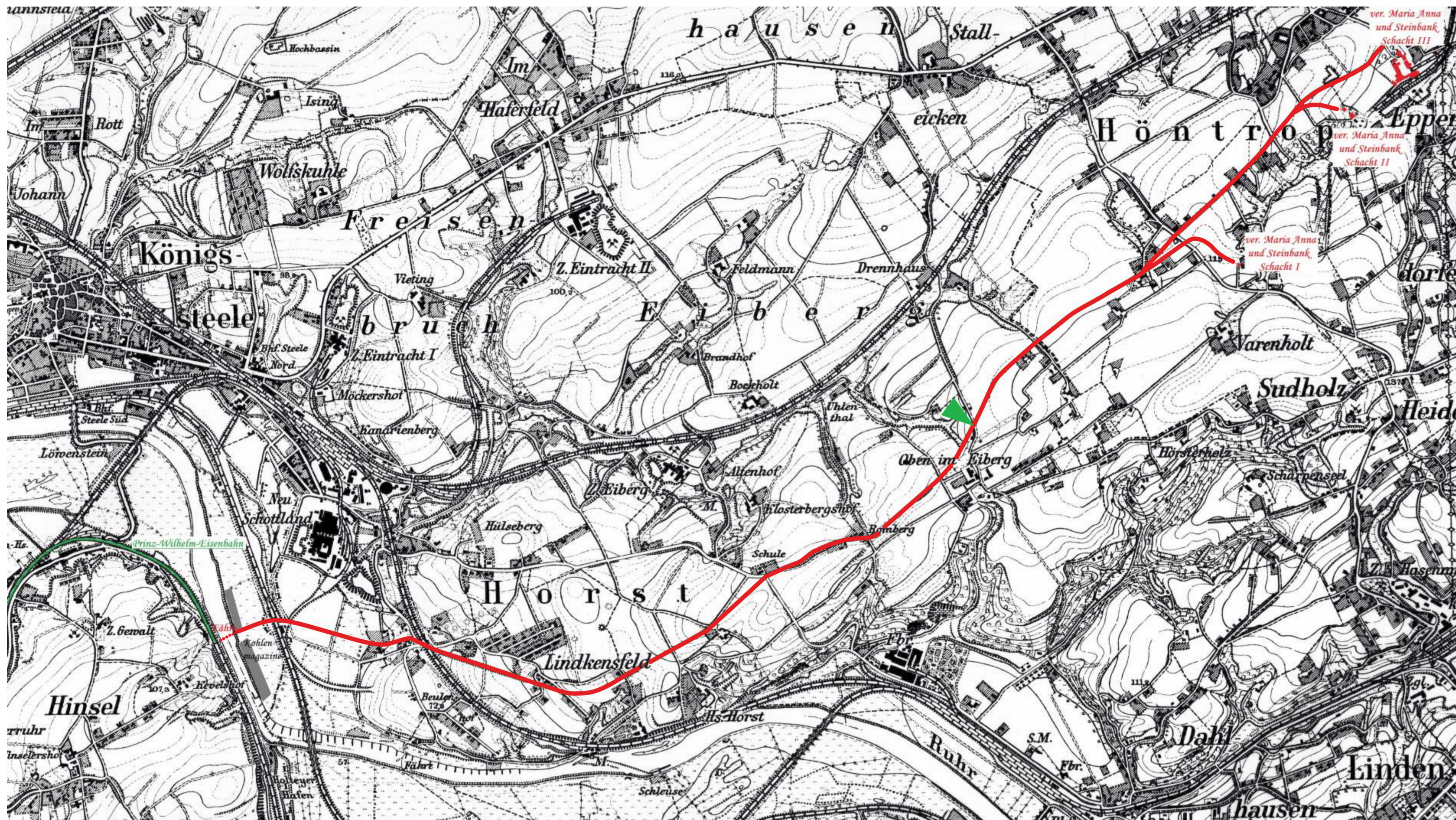


MARIANNENBAHN - Pferdeschleppbahn



Rekonstruierter Verlauf der Pferdeschleppbahn mit Lokomotivspur (1854-1861) auf einer Karte von 1892 (grüner Pfeil = Standort und Blickrichtung)

An dieser Stelle führte die 6,2km lange „Mariannenbahn“ vorbei, die von 1854 bis 1861 betrieben wurde. Sie war einer der ersten Pferdeschleppbahnen mit Lokomotivspur im Ruhrgebiet und verlief von der Zeche „Vereinigte Maria Anna und Steinbank“ in Höntrop über Eiberg und Horst zu den Kohlenniederlagen an der Ruhr. Dort gelangten die Kohlen mittels Fähre zur „Prinz-Wilhelm-Eisenbahn“ in Überrauch. Auf ihr wurden bis zu 112.000 Tonnen Kohlen jährlich befördert.

Als der Industrielle **Ludwig Freiherr von Elverfeldt** (*1794 +1873) die alten Steinkohlegruben „Steinbank“ (1732), „Lisette“ (1774), „vereinigte Maria Anna“ (1732) und „Gute Aussicht I und II“ (1831) sowie weitere Kleinzechen vereinigte, entstand im Jahre 1845 in Watten-scheid-Höntrop das bedeutsame **Steinkohlenbergwerk „Vereinigte Maria Anna und Steinbank“** mit 4 Schächten. Für den Transport der Kohle zu den Absatzmärkten bot sich die seit 1775 schiffbar gemachte Ruhr an. Um von Höntrop zur Ruhr zu gelangen, nutzte man zunächst einen unterirdischen Schienenweg im **Horster Erbstollen**, der vorrangig für die Lösung des Grundwassers aus dem Gebirge diente und bis zum heutigen Höntroper Südpark vorgetrieben war. Die 3,8 km lange Stollenstrecke konnte anfänglich wegen ihrer Enge nur mittels Esel als Zugtiere genutzt werden. 1843 erfolgte eine Aufweitung auf ca.

2,10m Höhe und ca. 1,30m bzw. stellenweise 2,60m Breite an den Ausweichstellen, um Grubenpferde einsetzen zu können. Auf dem Gleis mit einer Weite von 63cm zog ein Pferd 14-15 Wagen mit je 8 Scheffel Kohle (ca. 400kg). Von der Kohlenniederlage am Stollenmundloch in Höhe „In der Lake 83“ gelangten die Kohlen über Aaken (Segelfrachtschiffe) nach Duisburg zum Rhein.

1848-49 wurde die unterirdische Schleppbahn durch eine **Tagesbahn** entlang der Straße „In der Lake“ über die Ruhrweiden bis gegenüber der Drehscheibe der bereits 1829/30 gebauten „Prinz-Wilhelm-Eisenbahn“ in Überrauch verlängert. Dort wurden die Kohlewagen übergesetzt und ins Bergische Land transportiert.

Der Bau der „Köln-Mindener-Eisenbahnstrecke“ im Jahre 1845-1847 durch das nördliche Ruhrgebiet rief ebenfalls Pläne zur Anbindung der Höntroper und Dahlhauser Zechen mittels Pferdeeisenbahnen oder ausgebauter Landstraßen hervor, deren Umsetzung aber ausblieb. So entschied sich **Ludwig Freiherr von Elverfeldt** dazu, eine eigene, leistungsfähigere Pferdeeisenbahn komplett von Höntrop über Land zur Ruhr in Angriff zu nehmen. Ab 1852 verhandelte sein Rentmeister **Friedrich Scherenberg** mit den Landbesitzern über Ankäufe und Pachten der

benötigten Ländereien, was mit vielen Schwierigkeiten verbunden war. Der Betrieb konnte am **1. März 1854** aufgenommen werden. Aus Kostenersparnis wurden gebrauchte Schwellensteine und Metallschienen verwendet und die **Normalspur (Spurweite 1.435 mm)** gewählt, um ggf. noch auf Lokomotivbetrieb umstellen zu können. Durch die zwischenzeitliche Projektierung der „**Bergisch-Märkischen-Bahnstrecke**“ von Steele nach Bochum kam es jedoch nicht mehr dazu.

Kurz nach der Inbetriebnahme veräußerte **Ludwig Freiherr von Elverfeldt** seine Zechenanteile und die **Mariannenbahn** an den Düsseldorfer Bankier **Michael Simons**, der englisches Kapital und Fachkräfte in das Unternehmen einbrachte. Der Bahnbetrieb selbst blieb anfänglich nicht ohne Unfälle. Insbesondere im Bereich der Talabfahrt zur Ruhr kam es in Horst mehrfach zu schweren Unfällen, so dass 1855 ein eigenes Polizei-Reglement für den sicheren Betrieb erlassen und 1859 eigens ein Bahnmeister eingestellt wurde.

Als Ende 1861 die **Gewerkschaft „Ver. Maria Anna u. Steinbank“** in die **Insolvenz** geriet und 1865 die Schachtanlagen absoffen, kam auch der Bahnbetrieb zum Erliegen. Die Ländereien fielen vertragsgemäß wieder an die Besitzer zurück. Die zurückgelassenen Gleisanlagen dienten in der Folgezeit als willkommenes Baumaterial. Noch heute lassen sich alte Schwellensteine sichten, die in Wänden oder Mauern verarbeitet wurden.



Alter Schwellenstein mit Löchern für die Dübel und die Ankerstange



Erstellt 2019 vom

Heimatgeschichtskreis Eiberg
www.eiberg-heimatgeschichtskreis.de