

# Z1

## Auf der Schiene nach Süden



Die Geschichte der werkseigenen Bahn der Zeche Westfalen begann mit der Förderung der ersten Kohle im Jahre 1913. Vom Zechengelände aus wurden Gleise zum Güterbahnhof der Stadt Ahlen verlegt, um das „schwarze Gold“ von hier aus in die Welt zu verschicken.

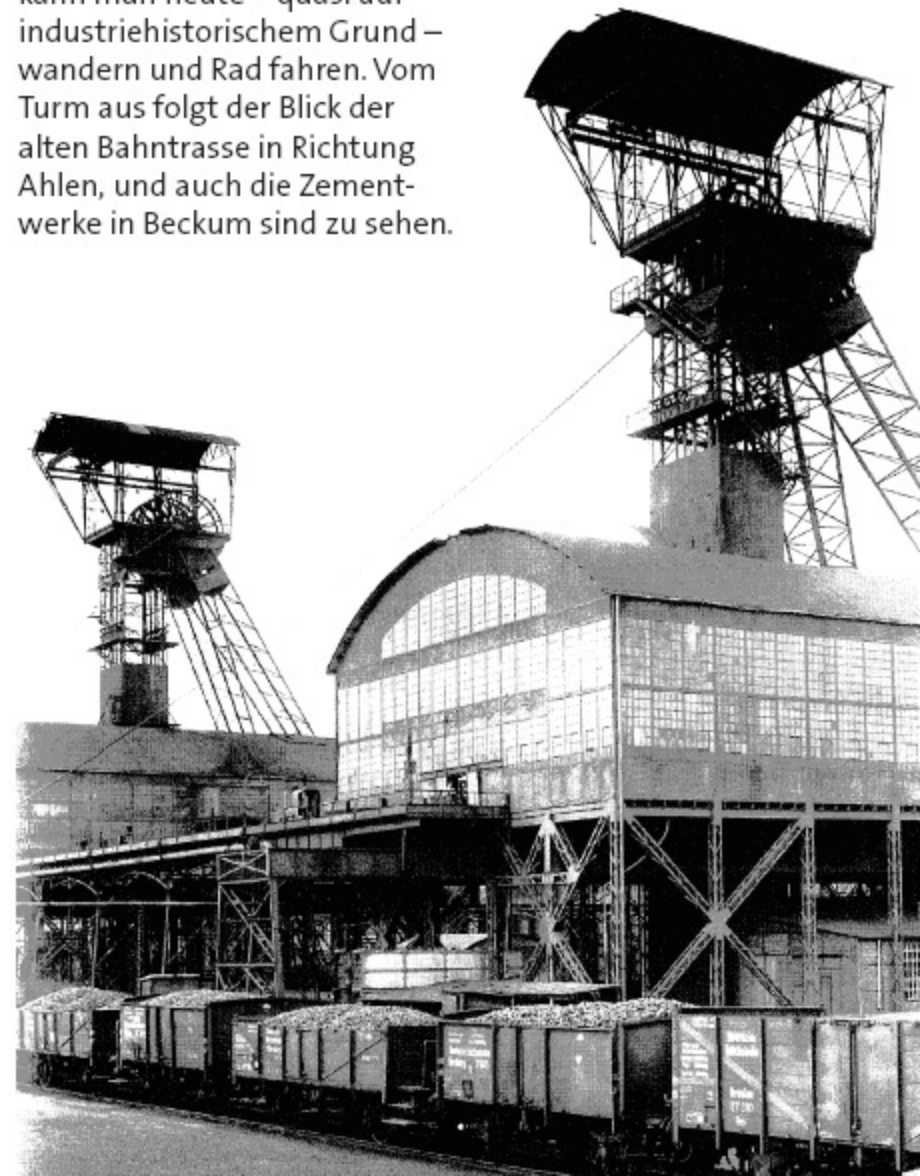
Als in den 1930er Jahren die Schächte III in der Bauerschaft Guissen und IV in der Nähe des Hennebergs in Dolberg ausgebaut bzw. – wie die Bergleute sagen – „abgeteuft“ wurden, verlängerte man die Zechenbahn nach Süden. Um der enormen Nachfrage nach Kohle noch schneller gerecht werden zu können, ließ die Bergwerksgesellschaft 1935 einen betriebseigenen Hafen am Datteln-Hamm-Kanal bauen und die Bahn bis dort hin verlängern. Pro Monat wurden nun 23.500 Tonnen Kohle zur Verschiffung in Uentrop-Werries gebracht. Etwa 30 Kilometer lang war die Zechenbahn 1956, als noch ein Abzweig in Richtung Osten zu dem auf Beckumer Gebiet liegenden weiteren Schacht V hinzu kam.

Fotos aus dem Besitz von Josef Hesse

## Zechenbahn

In den 70er und 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts gerieten die Absatzmärkte für Kohle in die Krise, und es wurde deutlich ruhiger auf den Gleisen. 1975 waren nur noch zwei Dampf- und drei Dieselloks im Einsatz. Und mit der Schließung der Zeche im Jahr 2000 war auch das Schicksal der Zechenbahn besiegelt.

Dennoch sollte die Spur der Kohle, wie sie die Zechenbahn in die Landschaft geschrieben hat, nicht vollständig verwischt werden. Und darum kann man heute – quasi auf industriehistorischem Grund – wandern und Rad fahren. Vom Turm aus folgt der Blick der alten Bahntrasse in Richtung Ahlen, und auch die Zementwerke in Beckum sind zu sehen.



WERSE RAD WEG