

Bochumer Zeitpunkte

Stadtgeschichte, Heimatkunde
und Denkmalpflege

Thema: Mobilität und Verkehr in den vergangenen
150 Jahren in Bochum

Nr.
39



ICH HAB' BOCK AUF GRÜNEN STROM

Und darauf, dass meine Stadtwerke in Bochum Ökostrom erzeugen, zum Beispiel im **Wasserkraftwerk in Stiepel**.



Christine

21 Jahre, angehende Sozialwissenschaftlerin und Weltenbummlerin, entdeckt vor Ort, wie einfach die Energieversorgung der Zukunft aussehen kann

Mehr Infos unter:
www.stadtwerke-bochum.de

STADTWERKE
BOCHUM



Inhalt

- 1 Wie die Autobahn nach Bochum kam** 6
Johannes Habich
 - 2 Das Großtank- und Tiefparkhaus P2** 22
Die älteste Tiefgarage Deutschlands
Hans H. Hanke
 - 3 Die Entwicklung des Gleisnetzes und der
Straßenbahnlinien in der Bochumer Innenstadt** 30
Andreas Halwer
 - 4 Die CampusLinie U35** 44
Eine Untergrundbahn der besonderen Art
Richard Höwische
 - 5 Der Bochumer Verein und die Eisenbahn
in der Zeit bis 1900** 52
Christian Dahm
 - 6 Bochum, Stadt am Kanal?** 68
Zu den nicht ausgeführten Projekten einer
Kanalisation der Ruhr und der Anlage
von Schifffahrtskanälen in und um Bochum
Peter Kracht
- Aus dem Häuschen** 86
Berichtenswertes aus der Kortum-Gesellschaft

Impressum

Bochumer Zeitpunkte
Stadtgeschichte,
Heimatkunde und Denkmalschutz
ISBN 0940-5453
Heft 39, Juni 2018

Kortum-Gesellschaft Bochum e. V.
Vereinigung für Heimatkunde,
Stadtgeschichte und Denkmalschutz
Hiltroper Landwehr 14, 44805 Bochum
Email: Kortum.eV@web.de

Herausgeber für die Kortum-Gesellschaft:
Dr. habil. Dietmar Bleidick
Ruhrallee 5, 45525 Hattingen
Mobil: 0151 46616720
Email: bleidick@bleidick.com

Redaktion:
Dr. habil. Dietmar Bleidick, Peter Kracht

Redaktionsschluss:
15. April und 15. Oktober

Preis: 4,50 €

Konzeption und Layout:
Oktober Kommunikationsdesign

Layout: Peter Kracht

Abbildung auf der Titelseite:
Die ausgebaute B1 zwischen
Wattenscheid und Hamme,
23. August 1956 (Presseamt Bochum)



Abb. 1: 1997 wurde die Kortum-Gesellschaft Bochum e.V. für ihre Arbeit durch das Deutsche Nationalkomitees für Denkmalschutz mit der „Silbernen Halbkugel“ ausgezeichnet, dem höchsten Preis für Denkmalschutz in Deutschland.

Liebe Leserinnen und Leser,

wir haben uns entschlossen, die Zeitschrift der Kortum-Gesellschaft Bochum nach über 20 Jahren zu modernisieren. Mit diesem Heft erhalten die Bochumer Zeitpunkte ein neues Layout, das sich am Erscheinungsbild aktueller Magazine orientiert. Dazu gehören Farbdruck, eine umfangreichere Bebilderung und eine neue Seitenstruktur, die Lesbarkeit und Informativität verbessern sollen. Das Ganze macht – das hoffen wir jedenfalls – neugieriger auf unsere Inhalte. Wir sind aber noch in der Erprobung. Ihre Meinung interessiert uns sehr.

Unserem Redakteur Peter Kracht danken wir für den erheblichen Aufwand, der mit diesem Neustart verbunden war. Wir bedanken uns außerdem bei unserem Mitglied René Wynands, Mitinhaber der Bochumer Kommunikationsagentur Oktober, für den Layoutentwurf und die umfassende Beratung.

Neu ist auch, dass sie Werbepartner im Heft finden. Die Sparkasse Bochum, die Stadtwerke Bochum sowie die BP Europa SE vertrauen dieser Erstausgabe. Das freut uns.

All das Neue beruht auf unserem unveränderten Ehrgeiz, Bochumer Geschichte nachvollziehbar, unterhaltsam und auf anerkanntem Niveau vorzustellen. Aber auch hier wollen wir neue Wege beschreiten: Dieses Heft folgt einem übergeordneten Thema, es geht um Mobilität und Verkehr in Bochum in den vergangenen 150 Jahren. Machen Sie in diesem Sinn eine Zeitreise von der Autobahn in die Tiefgarage, von dort in die U-Bahn zum Kanal. Sicherlich beleuchten wir nur einige Wege des Verkehrs, mehr war aber auch nicht beabsichtigt.

Viel Freude beim Lesen wünschen Ihnen
aus der Kortum-Gesellschaft Bochum e.V.



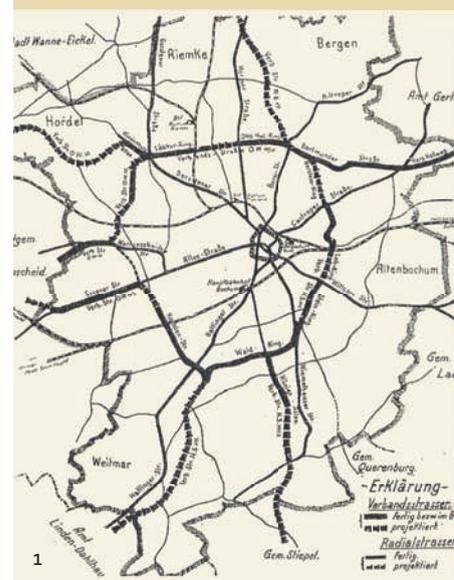
Dr. Dietmar Bleidick
Herausgeber und Schatzmeister



Dr. Hans Hanke
Vorsitzender

1

Wie die Autobahn nach Bochum kam



„Nachträglich zum 1. Dezember 1967 - Neue B 51 wird zu einer Autobahn aufgestuft“ meldete die WAZ am 23. Februar 1968. Vor fast genau 50 Jahren bekam Bochum also seinen ersten Autobahnanschluss. Grund genug, um im folgenden Beitrag einen verkehrshistorischen Rückblick auf das Bochumer Autobahnnetz zu werfen.¹ Dazu muss auch der „Buchstabensalat“ mit den Bezeichnungen A 77, B1, A 140, OW IV, R 1, A 448, A 40, EB 51, A 430, NS VII, A43, RSW, A 44 und OW V geordnet werden.

1.1

Von der Verbandsstraße OW IV zum Ruhrschnellweg

Der 1919 gegründete Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR) mit Sitz in Essen war die Planungsstelle für die Schaffung von Durchgangsstraßen, Schnellbahnen, Straßenbahnen, Eisenbahnen, Grüngürteln usw. – also von Verkehrsbändern, die die Städte im Ruhrgebiet verbinden sollten. Der SVR entwarf dazu nach Absprache mit den Kommunen ein ganzes Netz von wichtigen Durchgangsstraßen im Industriegebiet, die man landläufig Verbandsstraßen nannte. Sie wurden nach den Abkürzungen der Himmelsrichtungen samt römischen Zahlen benannt. Für das Bochumer Stadtgebiet führte man 1921 konkret Planungen

einer OW IV (Durchgangsstraße Ost-West Nr. 4) von Essen nach Dortmund und einer NS VII (Durchgangsstraße Nord-Süd Nr. 7) von Recklinghausen nach Hattingen an, ferner einer OW III von Bochum über Hordel nach Gelsenkirchen.² Wegen der verwickelten Verkehrsverhältnisse im Ruhrkohlenbezirk und um Prioritäten setzen zu können, führte der SVR 1926 eine aufwendige Verkehrszählung durch. Die Ergebnisse für Bochum wurden am 1928 veröffentlicht.³ Sie ergab – wie nicht anders zu erwarten –, dass eine Durchgangsstraße mit einer Linienführung Moers-Duisburg-Essen-Bochum-Dortmund für die Verkehrsentwicklung im Ruhrgebiet höchste Priorität bei den Planungen besaß.

In Zusammenarbeit mit den Kommunen begann man umgehend mit Planung und Bau dieser Ost-West-Verbindung. Man wählte eine dreispurige Fahrbahn von neun Metern Breite mit seitlichen Geh- und Fahrradwegen. Meistens erfolgte ein chausseemäßiger Ausbau mit Steinsplittern als Dichtungsmaterial für die Oberfläche. Eine Pflasterung war dreimal so teuer und wurde nur stellenweise angewandt. In einer Beilage im Bochumer Anzeiger zeigte die Stadt Bochum 1928, wie sie sich den Ausbau des Bochumer Straßennetzes vorstellte.

Gut darin zu erkennen sind die fertig gestellten bzw. im Bau befindlichen, wie auch die projektierten Verbandsstraßen OW IV und NS VII. In Bochum begann man 1925 mit der OW IV. Im Stadtplan von 1927 sind bereits der August Brust Ring in Hamme und der Löbkerring zwischen



2



3

Abb. 1: Bochumer Straßennetz, 1928. (Bochumer Anzeiger vom 19. Mai 1928, „Der Ausbau des Bochumer Straßennetzes“)

Abb. 2: Bau der OW IV in Bochum, 1926. Im Hintergrund die Heilig Kreuz-Kirche in Grumme an der Castroper Straße. (Presseamt Bochum)

Abb. 3: Ausschnitt aus dem Stadtplan Bochum, 1927. Die Abschnitte der OW IV sind koloriert eingetragen. (Katasteramt Bochum)

Dorstener Straße und Herner Straße eingetragen. Weitere noch fehlende Abschnitte der OW IV zeichnete man im Plan nachträglich koloriert ein. Fünfzehn Parzellen der Schrebergartenanlage „Erholung am Stadtpark“ mussten diesem Straßenbau weichen.

In den Akten des SVR kommt schon damals die Bezeichnung „Schnellweg“ für die OW IV vor, in der breiten Öffentlichkeit wird dann sehr schnell „Ruhrschnellweg“ – im Folgenden mit „RSW“ bezeichnet. Die Fertigstellung in Bochum zog sich bis 1934 hin. Immer wieder sorgte die angespannte Finanzlage des SVR und der Kommunen für einen Baustopp. Die Finanzmittel aus der „werterschaffenden Arbeitslosenfürsorge“ der zuständigen Reichsanstalt in Berlin flossen nur spärlich und mussten für jedes Baujahr vorher rechtzeitig und schriftlich zugesichert werden. Vor Ort herrschte dadurch erhebliche Planungsunsicherheit. So konnten z. B. 1925 nur 10% der Erwerbslosen in Bochum als „Notstandsarbeiter“ eingesetzt werden.⁴ Daher war noch 1930 der Verbandsstraßenbau im Ruhrgebiet gefährdet.⁵

„Nur eine „1“ bezeichnet Deutschlands wichtigste Straße“, meldete der Bochumer Anzeiger am 26. Mai 1932. Zu besserer Orientierung wurden alle Fernverkehrsstraßen im Deutschen Reich durchnummeriert. Auf Grundlage eines Reichsgesetzes von 1934 zur Neuregulierung des Straßenwesens im Deutschen Reich bezeichnete man kurz darauf lange Fernverkehrsstraßen als Reichsfern-

straßen. Damit wurde der Ruhrschnellweg im Abschnitt Mülheim-Dortmund Teilstück der 1.392 km langen Reichsstraße 1 (R 1), die von Aachen bis Eydtkuhnen an der Grenze zu Litauen führte. Den restlichen Abschnitt Duisburg-Mülheim des Ruhrschnellweges bildete die Reichsstraße 60. „Durch Bochum alles in Ordnung – Die Verbandsstraße OW IV auch auf dem Abschnitt am Abzweig Harpen dem Verkehr übergeben“ informierte der Bochumer Anzeiger am 26. Mai 1934. Kaum war der RSW fertig, führte im Juli 1934 ein Langstrecken-Straßenrennen für Autos und Motorräder mit Start und Ziel in Baden-Baden über die neue Straße. „Motorsportler rasten durch Deutschland“ war die Überschrift in der Westfälischen Volks-Zeitung, 650 PKW und 1.088 Motorräder nahmen an dem Rennen „2.000 km durch Deutschland“ teil. Zwischen Herner Straße und Löbkerring herrschte große Begeisterung, Straßenbahnen durften den RSW einen Tag lang nicht überqueren.⁶ 1935 wurde diese Fahrt trotz weit fortgeschrittener Planung nicht wiederholt, vielleicht weil die Automarke Fiat das letzte Rennen mit großem Vorsprung gewonnen hatte.

Der alltägliche Straßenverkehr hatte auf dem RSW seine Schwierigkeiten, wie die Presse warnte: „Der Tod lauert am Löbkerring“ und „Gefahrenpunkt Hernerstraße-Löbkerring.“⁷ Am 1. November 1938 legte das Bochumer Polizeipräsidium wegen neuer, einschneidender Bestimmungen im Verkehrswesen mehrere Stopp-Stellen auf dem RSW fest.



Abb. 4: Die ausgebaute B1 zwischen Wattenscheid und Hamme, Blickrichtung Osten, 23. August 1956. (Presseamt Bochum)

Abb. 5: Von-der-Recke-Straße mit B1 und Kohlenseilbahn, Blickrichtung Westen, 1955. Rechts verläuft die alte B1. Im Hintergrund die Ruine von Schacht 1 der Zeche Carolinenglück. Das Eckhaus ist die „Autorast Lueg“ am Ruhrschnellweg. (Presseamt Bochum)



„Bochums Stop-Straßen festgelegt – Ruhrschnellweg.“⁴⁸ Denn auf den 15,6 km des RSW in Bochum gab es allein 21 Straßenkreuzungen – darunter vier Kreuzungen mit Straßenbahnverkehr. So wurden die Castroper Straße, die Bergstraße, die Herner Straße und die Dorstener Straße zu Stopp-Straßen und der RSW-Verkehr hatte Vorfahrt. Bis zu diesem Zeitpunkt durften die Fahrzeuge an diesen Gefahrenstellen nur langsam fahren. Der Abzweig Harpen hatte sich ebenfalls als große Gefahrenquelle erwiesen. Die Westfälische Volkszeitung nannte den Abschnitt „eine richtige Gefahrenquelle für alle Fahrer, die sie bisher nur mit einem gewissen Grauen passierten. Zahlreiche Unfälle wissen von dieser gefährlichen und windigen Ecke zu erzählen.“⁴⁹

Bereits 1936 zeigten sich erste Schäden durch den wachsenden Verkehr an der Fahrbahndecke, man versah dann die Fahrbahn im Bereich Grumme mit einer „Splitt-Rauhdecke“. Im Bochumer Pharus-Stadtplan von 1938 trägt der RSW gleich fünf Bezeichnungen: von der

Wattenscheider Straße bis zur Dorstener Straße als Darpe-Ring und Schlageter-Ring, dann schließt sich der Löbker-Ring bis zur Bergstraße an, es folgt stückweise der Gerstein-Ring bis Grumme, es schließt sich die Dortmunder Straße bis zur Stadtgrenze an. Die frühere Bezeichnung „August Brust“ wurde in der NS-Zeit gestrichen, offensichtlich weil Brust Vorsitzender des Gewerkvereins christlicher Bergarbeiter war. Stattdessen griff man im damaligen reichsweiten „Schlageterkult“ auf den Namen von Leo Schlageter zurück. Zur Erinnerung: Leo Schlageter war ein Terrorist, der 1923 nach Sprengstoffanschlägen gegen die französische Besetzung des Ruhrgebiets von einem französischen Militärgericht in Düsseldorf zum Tode verurteilt wurde. Für die Nationalsozialisten war er damit ein Märtyrer. Die Politik hat auch beim Druck des Pharus-Stadtplans von 1938 mitgewirkt, denn sämtliche Bochumer Bergwerke und Stahlwerke tragen keine Bezeichnung mehr, ebenso sind keine Anschlussbahnen mehr eingetragen. Und im Stadtplan von 1939 der „Gauhauptstadt“ Bochum sind sogar alle Industrieanlagen samt Anschlussbahnen völlig verschwunden. Nur grüne Wiese – so etwas nennt man Kriegsvorbereitung. In der englischen Kriegskarte von 1944 sind dagegen sämtliche Details eingetragen (z. B. „Post office“ und „Gasholder“).

Die notwendigsten Instandsetzungsarbeiten wie z. B. der Wiederaufbau von Brücken standen in der unmittelbaren Nachkriegszeit an oberster Stelle – aus der R 1 wurde jetzt die Bundesstraße B1. Nach Annahme des Grundgesetzes gingen die früheren Reichsstraßen auf den Bund über, sodass erst ab 1950 Bundesmittel für den Straßenbau zur Verfügung standen. Dazu die WAZ am 1. Dezember

1949: „Ruhrschnellweg soll befahrbar werden – Brücke über Anschlussgleis des Schlachthofs am Löbkering wird im Dezember fertig.“ Die unerwartete starke Zunahme des Verkehrsvolumens erforderte auf dem RSW einen immer dringenderen Ausbau. Die Bundesstraße 1 war das „Straßenbauproblem Nr. 1“ im neuen Bundesland Nordrhein-Westfalen. Von einem „Ruhrschnellweg“ konnte keine Rede mehr sein. Das Landesstraßenbauamt Bochum wurde 1952 mit der Ausbauplanung für einen autobahnähnlichen Umbau der B1 beauftragt. Die neue Fahrbahnbreite mit vier Fahrspuren und Mittelstreifen hatte eine Gesamtbreite von 29,50 m.

In den ersten Bauabschnitten legte man in Wattenscheid und Dortmund noch Radwege mit einer Breite von 2 m an (Abb. 4). Als diese nicht wie erwartet angenommen wurden, verzichtete man aber auf der restlichen Strecke auf sie. Mit dem ersten Bauabschnitt von Essen-Kray bis zur Stadtgrenze Bochum begann man im Frühjahr 1954, er konnte im November 1955 in Betrieb gehen. Anschließend nahm man gleichzeitig den Abschnitt in östlicher Richtung von der Wattenscheider Straße bis zur Dorstener Straße und von Dortmund von der Schnettkerbrücke Richtung Westen bis zur Borussiastraße – der heutigen Anschlussstelle Kley – in Angriff. Besonders zeitaufwendig gestaltete sich der Abschnitt Wattenscheider Straße bis Dorstener Straße. Drei Kreuzungsbauwerke mussten neu gebaut werden: Wattenscheider Straße, Seilbahnbrücke und Overdycker Straße. Die Brücken der Rheinischen Bahn und die Carolinen-glückbrücke wurden für die vierspurige B1 erweitert. Die Abb. 6 zeigt anschaulich die Dimensionen der dortigen Baustelle. Verschiedene inner-



städtische Umleitungsstrecken wurden je nach Bauabschnitt vorher eingerichtet und für den Schwerlastverkehr der B 1 aufwendig vorbereitet. Die Beseitigung der Reste des alten Schachtes 1 der Zeche Carolinenglück unter dem zukünftigen Mittelstreifen der neuen B 1 bezeichnete die WAZ als „Bochums schwerstes Stück.“¹⁰ Der Verkehrsausschuss des Landtages prüfte im September 1956 vor Ort den Vorwurf, dass der Ausbau des RSW zu langsam erfolge. Das Streitgespräch auf der Carolinenglückbrücke blieb aber ohne Ergebnis.¹¹ Erst 1958 konnte die ausgebaute B 1 bis zur Dorstener Straße (B 226) freigegeben werden. Der Bau des Kreuzungsbauwerks an der B 226 (Dorstener Straße) beanspruchte ganze zwei Jahre. Um den Verkehr auf der B 226 – einschließlich der Straßenbahnlinie – aufrecht zu erhalten, musste die Brücke in zwei Teilabschnitten errichtet werden. Erst der westliche Teil, dann der östliche Teil.

Gegen Ende der 1950er Jahre nahm das Verkehrsvolumen im ganzen Ruhrgebiet weiter zu. Unter anderem sorgte die einsetzende Bergbaukrise für eine weitere Mobilisierung der Region. Fuhren bisher die Bergleute mit dem Fahrrad zu ihrer benachbarten Zeche, mussten sie jetzt nach deren Schließung mit eigenem PKW zu einer weiter entfernten Zeche fahren. So registrierte die WAZ 1956, dass sich zwischen Januar und August allein auf dem noch nicht ausgebauten Abschnitt zwischen Dorstener Straße und dem Abzweig Harpen 209 Verkehrsunfälle ereignet hatten, z.B. an Ampelkreuzungen und an Kreuzungen mit oder ohne Stoppschild, „wo Autofahrer bei Gelb hart auf die Bremse treten [...] und schon ist die berüchtigte „Kettenreaktion“ da“. Und lakonisch: „Nun, jeder Kraftfahrer

weiß, dass Vorfahrt ein düsteres Kapitel ist.“¹² Eine „Erste-Hilfe-Unfallstelle“ richtete das Rote Kreuz 1959 an der BP-Tankstelle an der B 1/Darpering ein – die einzige Hilfsstation an der B 1 zwischen Essen und Dortmund. Ein Sanitätskasten „K 50“ stand dem in Erste-Hilfe-Kursen geschulten Tankstellenleiter zur Verfügung.¹³ Auch wenn der Bund den Umbau der B 1 zahlte, die vielen Neben- und Folgekosten belasteten die Stadt mit Millionen von DM erheblich. Für 90 Familien – die Behörden sprachen von „Planverdrängten“ – hatte die Stadt Ersatzwohnungen zu stellen. Für die Stadt galt es, rechtzeitig Häuser zu erwerben, damit diese dann „abgeräumt“ werden konnten. Die Beschaffung von Ersatzwohnungen stellte die Stadt bei einer angespannten Wohnungsmarktlage vor große Probleme.

Die Bauarbeiten für den Abschnitt Herner Straße bis zum Abzweig Harpen begannen 1960 durch das dichtbebaute Gebiet. Im Ortsteil Grumme konnte nur eine Absenkung der alten Trasse um 7 m eine planfreie Linienführung zwischen den nur 40 m entfernt liegenden Häuserzeilen ermöglichen, und Stahlspundwände sicherten dann diese Tiefstraße. Das Grummer Grüntal fiel dieser Linienführung zum Opfer, ebenso das seit 1926 bestehende und schon seit langer Zeit stillgelegte Grummer Planschbecken.¹⁴ Dieser Bauabschnitt zwischen Bergstraße und Werner Straße – ganze 4,6 km – erforderte die Errichtung von elf Brückenbauwerken und eine doppelt so lange Umleitungsstrecke mit sieben Ampeln – u. a. über Tenthoffstraße, Hiltroper Straße und Dietrich-Benking-Straße.¹⁵ Zusätzlich erschwerten die Aufrechterhaltung des Verkehrs am Castroper Hellweg/Abzweig Harpen und die dortige Absenkung der Werksbahn der Stahlwerke

Abb. 6: Baustelle B 1 in Höhe der Zeche Carolinenglück, 1957. Aufnahme vom Gasometer an der B 1. Am linken Bildrand staut sich der Verkehr auf der alten B 1. Im Hintergrund rechts der Hammerkopffördererturm der Zeche Hannibal, Schacht I. (Presseamt Bochum)

Abb. 7: Westliche Baustelle der B 1 mit Dorstener Straße, 1961. Foto vom Kirchturm der Epiphaniaskirche, im Hintergrund der Bochumer Verein. (Stadtarchiv Bochum, Foto Lohoff)





Bochum samt Verlegung von vielen Versorgungsleitungen die Bauarbeiten. Die Castroper Straße wurde dort gleichzeitig vierspurig ausgebaut, wodurch aber zwei bekannte Bochumer Gaststätten abgebrochen werden mussten: der „Alter Esel“ und die Gastwirtschaft Zimmermann. 1962 konnte dieser Abschnitt freigegeben werden, womit der RSW durchgehend befahrbar war.

Die örtliche WAZ berichtete fast täglich über die Baustellen am RSW und über die allgemeine Verkehrssituation im Bochumer Stadtgebiet: „Moderner Verkehr verlangt zu viel: Rentner (73) liefert Führerschein ab – Bochumer gibt ausgezeichnetes Beispiel von Vernunft [...] er fühle sich dem ständig anschwellenden Straßenverkehr nicht mehr gewachsen“.¹⁶ „Massenunfall! Todesopfer und Verletzte auf dem Ruhrschnellweg – Zehn PKW in 25 Minuten.“¹⁷ „Schwere Unfälle überschatteten Bochums sonniges Wochenende.“¹⁸ Da Autowracks nach solchen Unfällen wochenlang am Rand des Ruhrschnellwegs liegenblieben, sprach die WAZ dazu ironisch von der „Schönheit des Stadtbildes“.¹⁹

1962 billigte der Hauptausschuss den Verkauf eines Grundstücks am RSW in Harpen an ein US-Unternehmen. Damit war der Startschuss für den Bau eines Einkaufszentrums gelegt. „Das wird das erste Shopping Center in Deutschland sein, wenn wir zuerst fertig werden!“ verkündete ein Mr. Roberts dutzenden Journalisten im Bochumer Bahnhofshotel.²⁰ Der „Ruhrpark“ begann zuerst mit 35 Läden und 1.500 Parkplätzen, heute sind es 157 Läden und 4.800 Parkplätze.

Nicht vergessen werden sollte der Abschnitt zwischen Werner Straße und der B235 (Provinzialstraße), der bereits 1960 fertiggestellt wurde und in der örtlichen Presse weniger Beachtung fand.

Besondere Baumaßnahmen waren dabei das Kreuzungsbauwerk „Nörenbergstraße“ und die Erweiterung der Zechenbahnbrücke der Zeche Amalia. Fünf Wohnhäuser sorgten aber für Verzögerungen und wurden kurzerhand angezündet. Wer fragte, warum die Häuser abgebrannt wurden, bekam vor Ort die Antwort: „Abbrennen ist billiger als Abbrechen.“²¹ Auch nach der Fertigstellung des vierspurigen RSW war dieser nach wie vor eine Bundesstraße. Sie durfte also z. B. mit Traktoren mit 20 km/h und Mopeds befahren werden. Schon bald forderten die anliegenden Städte deshalb eine Klassifizierung der B1 als Kraftverkehrsstraße mit einer Mindestgeschwindigkeit von 40 km/h.

„Jetzt schneller über die B1 – Umwidmung als Autobahn und bessere Fahrbahn macht Änderung möglich“, hieß es dann 1977.²² Tatsächlich hatte der Landesverkehrsminister zum Jahresbeginn die B 1/B 60 zwischen Duisburg (A 2/3) und Kreuz Bochum (A 43) zur Bundesautobahn A 430 „aufgestuft“. Die dreistellige Zahl zeigte jedoch, dass es sich um eine Autobahn mit nur regionaler Bedeutung handelte. Diese Aufstufung ging mit größeren Anbaubeschränkungen einher und minderte so den Wert einiger Grundstücke an der A 430. Einige Betriebe in Wattenscheid klagten dagegen, jedoch vergeblich. Es dauerte aber immer noch fünf Jahre, bis das Landesstraßenbauamt, z. B. im Wattenscheider Bereich, die autobahngerechte Umbeschilderung auf blaue Tafeln umsetzte: „A 430 erlebt nach jahrelangem Gerangel ihr blaues Wunder.“²³

Schon früh wünschten sich Anlieger der A 430 zwischen Lerchenweg und Heckertstraße wirksame Lärmschutzmaßnahmen, da in Spitzenzeiten dort eine Belastung von 83 dB (A) gemessen wurde. Zuerst lehnte das zuständige Bundes-

Abb. 8: *Verspäteter Abbruch von fünf Wohnhäusern verzögert den Ausbau der B1 in Bochum/Werne, Blickrichtung Dortmund 1958. Im Vordergrund die alte Brücke der Zechenbahn Amalia, die erweitert werden musste. (Straßen.NRW)*

Abb. 9: *„Brand billiger als Bruch“ melden die Ruhr Nachrichten am 23.12.1959. (Straßen.NRW)*

Abb. 10: *Castroper Straße, Kreuzung mit alter B1, Blickrichtung Westen, 1957. (Presseamt Bochum)*

verkehrsministerium die gewünschte Deckellösung aus „grundsätzlichen“ Erwägungen ab.²⁴ Zwei Jahre später war es dann doch so weit. Das Land NRW und die Stadt Bochum beteiligten sich im Rahmen einer Wohnumfeldverbesserung an dieser Lösung. NRW-Verkehrsminister Christoph Zöpel sicherte zu, dass das mit Bäumen bepflanzte „Dach“ als Erholungsfläche dienen soll. Tatsächlich konnte man im Juni 1988 „endlich mal die Fenster öffnen – der Tunnel macht’s möglich.“²⁵ Gleichzeitig billigte er den Wohnanliegern ein „Höchstmaß an Ruhe vor Lärm“ zu. Wörtlich: „Wir sind mehr als Autofahrer, wir sind Menschen.“²⁶ Am 13. Juli 1989 plädierte Zöpel in Düsseldorf vor Journalisten für einen insgesamt sechsspurigen Ausbau der A 430/B1 durchgängig von Essen bis Dortmund.²⁷ Auf diese Pläne reagierten Politiker in Bochum mit deutlicher Skepsis. „Wir wollen auf der B1 nicht noch mehr Verkehr“ sagte dazu SPD-Fraktionschef Heinz Hossiep.²⁸ Gläserne Tunnel waren im Gespräch. Gekommen ist stattdessen

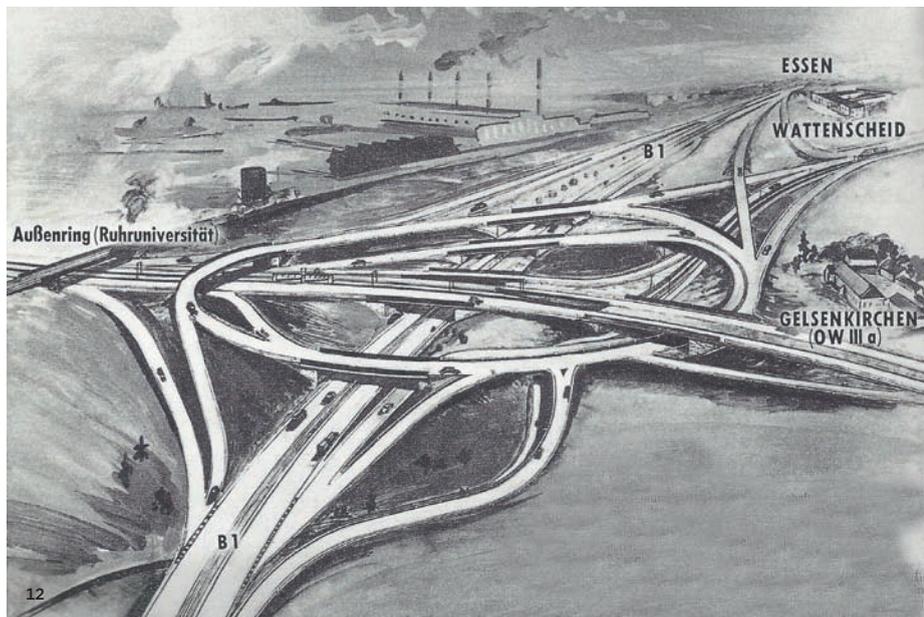


11

Abb. 11 Blick vom Gasometer auf die fertige B 1, Blickrichtung Wattenscheid, 1962. Im Foto unten dampft ein Güterzug auf der Rheinischen Bahn in Richtung Wattenscheid-Gelsenkirchen. (Presseamt Bochum)

Abb. 12: Skizze für ein geplantes Westkreuz. (WAZ, 4. Juli 1964)

Abb. 13: Westkreuz, Juni 2017. (Hans Blosssey)



12

die Installation eines technischen Leit-systems an den Hauptauffahrten zum RSW. Spektakulär war der Vorschlag von NRW-Wirtschaftsminister Reimut Jochimsen, die A 430 mit einer zweiten Ebene zu überbauen und damit auf acht Spuren zu erweitern. Verständlich, dass solch eine doppelstöckige Autobahn den Anwohnern nicht zuzumuten war.²⁹

2013 bezeichnete der frühere RUHR 2010-Vorsitzende Fritz Pleitgendie A 40 als „Diva unter den Autobahnen“. ³⁰ „Liebe A 40 – du kannst Abertausende in den Wahnsinn treiben, aber auch Millionen Menschen beglücken – wie am 18. Juli 2010 beim „Still-Leben A 40.“ Dies war der Höhepunkt des Kulturhauptstadtjahres 2010. Drei Millionen Menschen konnten auf 60 km zwischen Duisburg und Dortmund schlendern, radeln oder an der längsten Tafel der Welt sitzen. Legendär waren auch die von 1972 bis 1979 im Ruhrpark an der damaligen B 1 veranstalteten „Kunstwochen“. Dort schuf der Fluxus-Künstler Allan Kaprow 1979 einen Turm aus alten Autoreifen, der leider ein Jahr später durch Brandstiftung zerstört wurde.

Die Wiedervereinigung Deutschlands ließ einen gesteigerten Verkehrsfluss in Ost-West-Richtung erwarten und führte zu einer erneuten Umbenennung des RSW. Im April 1992 wurde aus der A 430 zwischen Autobahnkreuz Bochum und Duisburg die A 40 (heute zwischen Dortmund und dem deutsch-holländischen Grenzübergang Straelen). Der Abschnitt Straelen-Duisburg gehörte bisher zu Autobahn A 2. Ursprünglich war die Bezeichnung A 40 für eine geplante „Lipperland-Autobahn“ im nördlichen Ruhrgebiet vorgesehen, die von der A 57 bei

Kamp-Lintfort bis zur A 2 bei Beckum verlaufen sollte. Nachdem diese Pläne sinnvollerweise gekippt wurden, war 1992 die Bezeichnung A 40 für den RSW wieder frei. Interessanterweise schlug die Ruhrkohle AG im November 1992 im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung den Bau eines unterirdischen „Verkehrstunnels Ruhr“ vor, der in Bochum-Somborn von der A 40 abzweigen und bei Mühlheim-Dümpfen wieder die A 40 erreichen sollte. Mit nur zwei Anschlussstellen in Riemke und Altenessen sollte ein flüssiger Verkehr ermöglicht und die A 40 entlastet werden. Im Unterschied zum oberirdischen Ausbau der A 40 mit städtebaulich gravierenden Auswirkungen benötigte der Verkehrstunnel Ruhr nur geringe Flächen für die Anschlüsse. Gebaut werden sollte der Tunnel mit bewährter Bergbautechnologie.

„Sechs Fahrspuren sollen die Zentralachse des Reviers entlasten“ forderte die WAZ 2003.³¹ „Schon 2004 könnten die Bagger anrollen“. Tatsächlich begann erst 2007 der sechsspurige Ausbau zwischen Gelsenkirchen und Bochum-Stahlhausen und endete mit der Eröffnung des Autobahndreiecks Bochum-West am 23. Juni 2015. Die WAZ kündigte das Ganze mit einem Aufmacher an: „Die Bagger-Show an der A 40 – eine Autobahnbaustelle der Superlative.“³² Eine erste Skizze für das sogenannte Bochumer Westkreuz wurde übrigens bereits 1965 bei der Veröffentlichung des Bochumer Generalverkehrsplans vorgestellt und vorher als Information der Stadtverordnetenversammlung an 110.000 Haushalte in Bochum kostenlos verteilt.³³ Die Umsetzung dieser Vision verzögerte sich um 50 Jahre. Erst 2015 wurde das Westkreuz für den Verkehr freigegeben.



13

Die heutige A40 wurde nie als Ganzes konzipiert, immer nur in Abschnitten geplant und gebaut. Ergebnis waren z.B. völlig unterschiedliche, oft unansehnliche Lärmschutzwände. Trotz großer Staufälligkeit ist die A 40 (noch) nicht die klassische Transitautobahn – verglichen mit der A 42 und der A 2, sondern ein „Warenhighway“ für die Versorgung der Millionen Menschen im Ruhrgebiet – also eine unverzichtbare Lebensader für diese Region. Als wichtigstes Mobilitätsband verknüpft und vernetzt sie in großem Maße die Anrainerstädte der Metropole Ruhr.

1.2 Von der NS VII bis zur A 43 – ein weiter Weg

Beim Ruhrsiedlungsverband stand neben der OW IV die Planung einer zentralen Nord-Süd-Verbandsstraße NS VII im Vordergrund. In Abb. 1 ist sie von den Bochumer Verkehrsplanern 1928 als „projektiert“ eingetragen. Ziel war es, eine von Recklinghausen kommende Durchgangsstraße mit dem Ziel Hattingen so anzulegen, dass die enge Bebauung der Bochumer Innenstadt umfahren werden konnte. Von Riemke östlich der Herner Straße kommend, sollte sie bei der Bergstraße auf die OW IV stoßen und über den Gersteinring die Castroper Straße erreichen. Dann sollte die geplante Straße über die Krümmede, die Lohberg-Brücke, den noch nicht gebauten Lohring, über den Stein-Ring und den Wald-Ring (so die damalige Schreibweise) führen, das Wiesental (!) überqueren und parallel zur Hattinger Straße in Richtung Hattingen verlaufen. Aus heutiger Sicht sicher eine abenteuerliche Verkehrsführung, doch in allen Bochumer Stadtplänen zwischen 1924

und 1928 ist diese Planung eingetragen. „NS VII im Bochumer Abschnitt im Bau begriffen“³⁴ meldete 1925 der Bochumer Anzeiger und meinte damit wohl den breit angelegten Bau von Stein- und Waldring. Ergänzend sei erwähnt, dass 1929 die heutige Wuppertaler Straße als Verlängerung des Munscheider Damms im Plan des Rheinisch-Westfälischen Steinkohlenbezirks (Blatt Bochum) tatsächlich als NS VII eingetragen ist.

Bis auf diesen südlichen Teil waren also nur einige wenige kleine Abschnitte fertiggestellt, sodass man noch nicht von einer „Durchgangsstraße“ sprechen konnte. Deshalb tauchte 1934 folgerichtig die Reichsstraße Nr. 51 (R 51) als einzige Nord-Südverbindung mit der bekannten innerstädtischen Linienführung mitten durch die Stadt auf: Herner Straße, Brückstraße, Kortumstraße, Hattinger Straße, Wuppertaler Straße. Für diese Durchgangsstraße waren keine weiteren Baumaßnahmen nötig. Danach wurde das Straßenprojekt NS VII in den 1930er Jahren zu den Akten gelegt. In dem Messtischblatt von Recklinghausen aus dem Jahre 1928 ist die NS VII übrigens ebenfalls skizziert eingetragen, zusammen mit einem leider nie verwirklichten

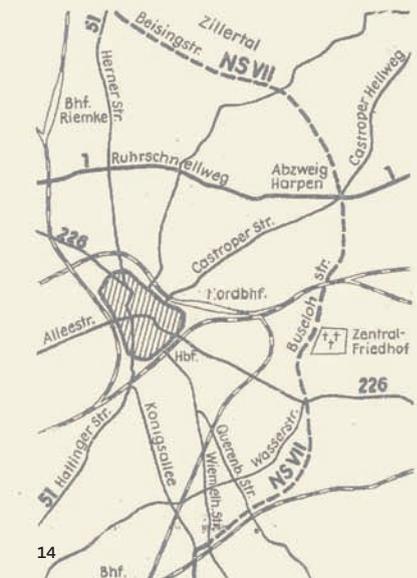


Abb. 14: Planung der NS VII in Bochum, 1955. (WAZ, 17. Mai 1955)

Abb. 15: Kreuz Bochum 1970, Blickrichtung Süden. Die A 77 überquert die ausgebaut B 1. Im Vordergrund die Kirchharpen. (Presseamt Bochum)

Abb. 16 Anschlussstelle Herner Straße an der EB 51, Blickrichtung Herne, 17. August 1966. (Presseamt Bochum)

Bahnprojekt, nämlich einer Nord-Süd-bahn Recklinghausen-Bochum direkt ohne Umwege über Wanne-Eickel bzw. Herne, Weitmar und Hattingen nach Barmen. Hätte man dieses Bahnprojekt verwirklicht, dann wäre heute wohl der derzeitige sechsspurige Ausbau der A43 überflüssig.

Erst am 1953 hören wir wieder etwas von der NS VII in der WAZ:³⁵ „NS VII in der Planung – neue Bundesstraße 51 umgeht Stadtkern – im Finanzplan vorgesehen – die vorbereiteten Planungsarbeiten sind wieder aufgenommen.“ Da die alte B 51 völlig überlastet sei und in Bochum und Herne durch dichtbesiedelte Stadtteile führe, komme dieser Nord-Süd-Verbindung zwischen Recklinghausen und Haßlinghausen bei Wuppertal große Bedeutung zu. „NS VII auf dem Reißbrett fertig – Zehn Kilometer kosten in Bochum 20 Millionen“ meldete die WAZ dann im Sommer 1955.³⁶ Der städtische Baudirektor war damals optimistisch, dass einige Abschnitte dieser Durchgangsstraße in absehbarer Zeit schon gebaut werden können, denn die überlastete B 51 sei das Sorgenkind im Bonner Verkehrsministerium geworden. Sie entspreche mit den vielen höhengleichen Straßen- und Schienenkreuzungen nicht mehr den Anforderungen des seinerzeitigen Verkehrs. Also: „Neue B 51“ und „NS VII“ – zwei Namen für eine Straße! Aber

nicht, wie 1928 geplant, über Steinring und Waldring und durch Weitmar, sondern jetzt über die Buselohstraße (!) und ab der Querenburger Straße parallel zur Eisenbahn Laer-Dahlhausen bis zur Königsallee. Eine Linienführung durch Altenbochum – ob die Anwohner damit einverstanden waren? Sicher nicht, denn innerhalb kürzester Zeit wurde dieser Plan wieder geändert.

Gegenüber dem Stadtparlament verwies ein Stadtbaurat auf die nicht „unbedeutenden Schwierigkeiten im Altenbochumer Raum“ hin, deshalb sei es „unbedingt angebracht“, die Trasse weiter nach Osten, um Altenbochum herum, zu verschieben.³⁷ Der neue Trassenvorschlag sah 1959 vor, dass die neue B 51, von Riemke kommend, das 1960 eröffnete Nordbad am Rosenberg südlich umging, den RSW östlich der Flakkaserne kreuzte, dem Lauf des Ölbachs folgte und bei Herbede die Ruhr überquerte. Die alte B 51 „ist viel gefährlicher“ [gemeint: als die B 1] – auf den 13,5 km zwischen Herne und Hattingen wurden allein in acht Monaten des Jahres 1956 bei 26 Kreuzungen und 63 Straßeneinmündungen 400 Unfälle mit 8 Todesopfern gezählt.³⁸ Die Kreispolizeibehörde veröffentlichte in der Presse dazu eine kleine Tabelle mit den Unfallzahlen an den 18 gefährlichsten Punkten in Bochum mit der Empfehlung, die Tabelle auszuschneiden und in den

Führerschein zu legen: „Zur öfteren Lektüre.“³⁹ Der Bundesverkehrsminister kündigte 1958 sogar höchstpersönlich den Baubeginn für die neue B 51 an. Klar war, dass die neue, autobahnähnlich ausgebaute Straße keine niveaugleichen Kreuzungen haben würde. Die neue Revierdiagonale mit Baubeginn in Recklinghausen werde an die Autobahn A 2 angebunden, umgehe die Stadtkerne von Herne und Bochum und stoße bei Wuppertal wieder auf eine Autobahn, nämlich die Hansalinie (A 1).

Aber der Baubeginn verzögerte sich doch wieder. So forderte die WAZ: „Planungsarbeiten nunmehr mit Hochdruck weiterführen – Bundesstraße 51 erstreckt im Verkehr“. Für die City bedeutete diese neue Planung eine große Entlastung. „Auf der anderen Seite bekämen die Autoreisenden kaum mehr einen Eindruck vom Schaufenster des Reviers.“⁴⁰ Man solle dafür aber Kraftfahrern aus Norddeutschland ermöglichen, von Bochums Gastfreundschaft Gebrauch zu machen, in dem man eben am neuen Nordbad an der neuen B 51 ein Motel oder eine ähnliche Einrichtung mit Gastronomie anlegte.⁴¹ Nach Abstimmung mit dem Land NRW kamen 1960 gleichzeitig Bochumer Pläne einer sogenannten „Stadtautobahn“ auf den Tisch, eines vierspurigen Außenrings um das Stadtzentrum. Im östlichen Teil konnten dafür teilweise die früheren Bochumer Vorschläge für die NS VII herangezogen werden. „Start frei für Stadtautobahn.“⁴² Zwar gab es schon länger die Überlegung, das vorhandene radialgerichtete Straßennetz in Bochum besser durch einen

geschlossenen Außenring zu ergänzen. Der Hauptgrund war aber die Bekanntheit der Ansiedlung des Opelwerkes am 20. Mai 1960 und die Gründung der Ruhr-Universität. Die Stadt hatte Opel bei der Ansiedlung ein leistungsfähiges Straßennetz und insbesondere eine frühzeitige Anbindung des Werkes an die B 1 an der Castroper Straße zugesagt.

Die Planungen der neuen B 51 passten nicht in dieses Zeitraster, deshalb begann die Stadt sofort mit dem Bau des östlichen Außenrings ab Opelring in Richtung B1. Ab diesem Zeitpunkt galt damit die Bezeichnung NS VII nur noch für die Stadtautobahn, die aber tatsächlich nur eine vierspurige Landstraße erster Ordnung (L 705) war. Für die noch zu bauende neue B 51 wurde gleichzeitig die Bezeichnung „Ersatzbundesstraße B 51“ – kurz EB 51 – gewählt.

Bundesverkehrsministers Seehofer kündigte bei einer der zahlreichen turnusmäßigen Baustellenbereisungen im Ruhrgebiet erneut einen Termin an: „Straßenbau legt Tempo vor – die EB 51 startet 1963“ in Recklinghausen.⁴³ Sie sollte 250 Millionen Mark kosten. Und tatsächlich konnte der Abschnitt Recklinghausen-Bochum/Riemke am 6. Dezember 1966 mit einer Länge von 10 km freigegeben werden. Kostenpunkt: 117 Mio. DM. 36 Brücken mussten gebaut werden. Seehofer war an einer schnellen Fertigstellung interessiert: „EB 51 zügig weiterbauen.“⁴⁴ Schon ein Jahr später erreichte die EB 51 am 1. Dezember 1967 den RSW (B1) – diesmal gab es zur Eröffnung keinen „Scherenschnitt.“⁴⁵

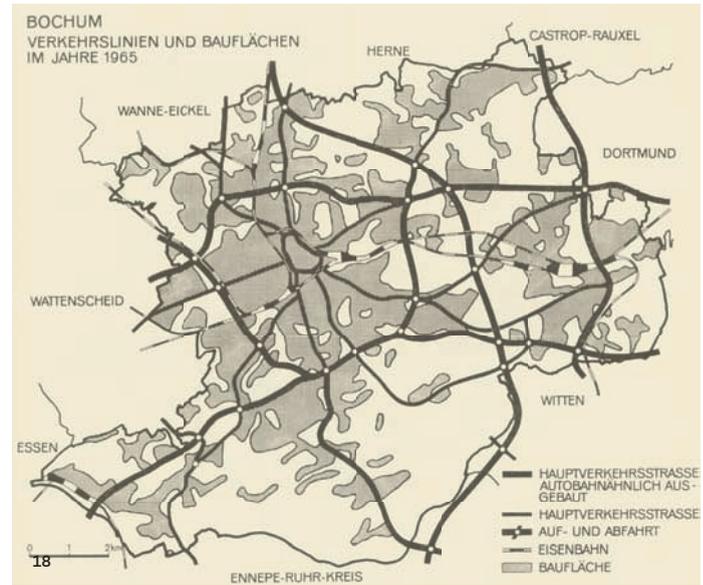
Die Anbindung an die B1 erfolgte durch ein sogenanntes volles Kleeblatt. Aber an diesem Kleeblatt kamen einige Autofahrer ins Knobeln. Wenn man, von Norden auf der EB 51 kommend, auf die B1 Richtung Essen abbiegen wollte, suchte man vergeblich eine Abbiegespur – aus Kostengründen hatte man darauf einfach verzichtet. Eine Lösung hatte der stellvertretende Leiter der Recklinghäuser Straßenbaubehörde. Er empfahl, doch einfach bei Riemke die EB 51 zu verlassen und die alte B 51 durch Riemke (Herner Straße) bis zum RSW zu benutzen, diese Strecke sei doch „sowieso fünf Kilometer kürzer!“⁴⁶ Im Stadtplan von 1970 fehlt auch diese Abbiegespur, wohl aber ist die neue Bezeichnung A 77 eingetragen. Nach Protesten wurde die Spur vier Jahre später nachträglich angelegt.

Erwähnenswert ist der Besuch des neuen Bundesverkehrsministers Georg Leber beim Landesstraßenbauamt Bochum 1968. Leber zeigte schwungvollen Optimismus: „Das Revier wird zum modernsten Industriegebiet Europas! Bei meinem Besuch hier sind fünf Milliarden Mark herein gepumpt worden!“⁴⁷ Den Kommunalpolitikern gab er noch den klugen Rat, keine Schnellstraßen in der Nähe von Wohngebieten zu planen: „Den Ärger haben wir hinterher“. Erstaunlich, denn allein im 9,7 km langen Bochumer Mittelabschnitt zwischen Riemke und Herbede standen 31 Häuser der EB 51 im Weg und fielen der Spitzhacke zum Opfer. 128 Anwohner wurden zu sogenannten „Planverdrängten“, für die neue Wohnungen bereitgestellt





17



18

Abb. 17: Die neue B 51, Blickrichtung Westen, Brücke der Zillertalstraße. Dahinter die Brücke der Zechenbahn Constantin, 1969. Die gelbe Beschilderung zeigt noch die Bundesstraße B 51, obwohl sie schon zur Autobahn aufgestuft worden war. (Presseamt Bochum)

Abb. 18: Bochum, Verkehrslinien und Bauflächen, 1965. Die Karte ist Teil des städtischen Generalverkehrsplanes. Neben der Dü-Bo-Do in Richtung Dahlhausen sind die Westtangente, die direkte Verknüpfung der Königsallee mit der EB 51, und die Bahnlinie Bochum Hbf-Gelsenkirchen neben der Westtangente in Richtung Nordwesten eingetragen. (Presseamt Bochum)

werden mussten.⁴⁸ Schon 1962 hatte man in der WAZ lesen können: „Auch Häuser vergehen und werden abgerissen.“⁴⁹ 19 Brücken mussten gebaut und 150 Versorgungsleitungen verlegt werden. Oder meinte Georg Leber gar die anstehenden Planungen für die DüBoDo? Im Herbst 1965 war die 385 m lange Ruhrtalbrücke der neuen B 51 bei Herbede fertig. Auf 13 bis 22 m hohen Pfeilern wird seither das Ruhrtal überquert. Dann schließt sich nach Norden die 500 m lange Brücke zwischen Herbede und Heven an.

Wie schon erwähnt, meldete die örtliche Presse am 23. Februar 1968, dass die EB 51 nachträglich (!) zum 1. Dezember 1967 mit der Erreichung der B 1 zu einer Autobahn aufgestuft wurde. Damit hatte Bochum seinen ersten Autobahnanchluss. Die neue blaue

Beschilderung sollte bald folgen. Nur durfte da nicht mehr EB 51 stehen – die neue Autobahn bezeichnete man mit A 77. Von der A 1 bei Wuppertal aus war die Fertigstellung der A 77 bereits bis Herbede erfolgt. Jetzt klaffte nur noch eine Lücke zwischen RSW und Herbede. Im November 1971 verkündete die WAZ tatsächlich: „Freie Fahrt auf der ersten Nordsüd-Autobahn des Reviers – auch die letzten sechs Kilometer zwischen Bochum und Witten fertig.“⁵⁰ Mit der A 77 gab es jetzt eine wichtige Querverbindung zwischen den beiden Autobahnen Oberhausen-Hannover (A 2) und Leverkusen-Kamen (A 1). Heute kennt niemand mehr die Bezeichnung A 77, denn schon 1973 erfolgte die Umbenennung in A 43.

Aus heutiger Sicht verwundert die Anlage der Anschlussstelle Herbede (heute Witten-Herbede). Endet doch die zuführende Wittener Straße aus Herbede nach Westen in Richtung Ruhr abrupt im Kreuzungsbauwerk. Ursprünglich sollte die Anschlussstelle „Königsallee“ heißen, obwohl doch die vierspurige Königsallee in Stiepel endet. Die Stadt hatte nämlich bis Anfang der 1970er Jahre geplant, die vierspurige Königsallee mit einem Tunnel unter dem Ortsteil Stiepel weiter zu führen und als Landstraße „551 n“ direkt an die A 77 anzuschließen.

Der oberflächennahe Bergbau beeinflusste das gesamte Bauvorhaben intensiv. In den Akten von Straßen. NRW werden zwischen Bochum und Sprockhövel allein 50 Berührungspunkte mit dem Bergbau erwähnt, die sich auf Stollenstrecken, Abbauflächen und Schächte beziehen. Diese Gefahrenstellen mussten alle beseitigt werden.

Die Fahrbahndicke der EB 51 legte man deshalb durchgehend auf 85 cm an. Probleme gab es auch im Nordabschnitt. Ursprünglich sollte die EB 51 das Zillertal zwischen Riemke und Gerthe auf einem 15 m hohen und 500 m langen Damm durchqueren. Der Plan der Stadt, im Zillertal einen Volkspark anzulegen, war gefährdet. Fernziel war sogar eine Bundesgartenschau, zu deren Ausrichtung sich Bochum 1961 erfolglos bewarb. Schließlich baute man als „Aufständigung“ eine 3-feldrige Brücke mit einer Länge von 120 m. Wegen der befürchteten Zerrungen und Pressungen der nahen Constantin-Schächte erhielt die Brücke besondere Gelenke über den Pfeilern, an denen übrigens 2015 erhebliche Mängel festgestellt wurden. Bis zum sechsspurigen Ausbau der A 43 sorgt jetzt eine „Notunterstützung“ für Stabilität.

Vor dem Hintergrund des derzeitigen hohen Verkehrsaufkommens und der Prognosen für 2025 begann 2014 der sechsspurige Ausbau der A 43 zwischen AS Marl-Sinsen und AK Bochum-Witten 2014. Man rechnet mit einer Bauzeit von 12 Jahren, veranschlagt Kosten von mindestens einer halben Milliarde Euro und eine Bauzeit bis 2024. Der Bochumer Bereich zwischen AS Riemke und AK Bochum-Witten liegt im dritten und vierten Bauabschnitt. Die kommende Großbaustelle am Autobahnkreuz Herne wirft schon ihren Schatten voraus. Für Autofahrer, die von Bochum kommend, von der A 43 auf die A 42 Richtung Gelsenkirchen gelangen wollen, wird ein 580 m langer Tunnel unter dem Kreuz Herne gebaut – mit eigenem Pumpwerk wegen der Tieflage. Ob nach dem Ausbau der Verkehr auf der A 43

reibungsloser fließen wird? Es rächt sich, dass die schon vor 100 Jahren geplante „Nordsüdbahn“ – also eine Eisenbahn Haltern-Recklinghausen-Bochum z. B. als S-Bahn – nie verwirklicht wurde.

1.3

Autobahn A 44 / A 448 – eine zweite Ost-West-Verbindung mit vielen Problemen

Interessanterweise gab es für diese Verbindung schon in den 1930er Jahren Überlegungen, denn in der BP-Olex-Autokarte von 1935 – Blatt Rheinland/Westfalen – ist so eine geplante Straße in blauer Markierung gestrichelt eingetragen. In der Verbandsstraßennetzkarte des SVR von 1959 tauchte dann eine Verbandsstraße OW IV e auf, die, von Dortmund-Sölde kommend, nördlich von Witten neben der B 226 bis Altenbochum verlaufen und dort auf die NS VII (spätere A 43) stoßen sollte. Auch im Falk-Stadtplan von 1964 ist diese Linienführung skizziert. Diese Verkehrsverbindung wurde ab 1964 als „Ruhrhöhenweg“ und in der Presse mit OW IVb bezeichnet.⁵¹ Sie werde eine große Bedeutung für die neue Universität haben, weil sie eine Direktverbindung zur Dortmunder TH schaffe. Viel konkreter war eine geplante Linienführung im Netzplan von 1966. Jetzt begann die als OW V bezeichnete Durchgangsstraße in Unna und ging über den Südrand von Langendreer an Laer vorbei, durchquerte Weitmar und bog nach Südwesten über Dahlhausen/Linden nach Velbert in Richtung Düsseldorf ab. Diese Verbandsstraße OW V wurde gleichzeitig Bestandteil des Generalverkehrsplans des Landes. Daran anknüpfend, legte die Stadtverwaltung Bochum am 30. Oktober 1965 der Öffentlichkeit einen eigenen Generalverkehrsplan vor. Dazu berichtete die WAZ: „Bochum beugt Verkehrsinfarkt vor.“ Die Meinung der Verkehrsplaner: „Der Plan verspricht den Bochumern mehr, als sie zu erträumen gewagt hätten.“⁵² Wenn das nicht überzeugend klingt. Schwerpunkte im Verkehrsplan sollten der Außenring – einschließlich Westtangente und der sogenannte „Ruhrhöhenweg“ – also die OW V sein.

Der Plan gebe die Möglichkeit, aus Bochum eine echte „Stadtlandschaft“ zu machen. Der Verkehr sei eine Funktion der Bebauung, andererseits leite der Bau von Verkehrsanlagen neue bauliche Entwicklungen ein. Man könne jetzt unterentwickelte Stadtteile stützen und

fördern. Die Stadt war von ihrem Generalverkehrsplan so überzeugt, dass sie ihn schon im Juni 1965 ausführlich auf dem 35. Deutschen Geographentag in Bochum vorstellte. Thema: „Stadtplanerische Ordnung des Gebietes Bochum im Zeichen der Umstrukturierung.“ Man plante schon für eine Stadt mit 420.000 Einwohnern und warb konkret in Bochum für die neue OW V mit dem Argument, dass ein direkter Anschluss an die geplante Bundesautobahn Kassel-Ruhrgebiet endlich vorhanden sei.⁵³ Es ist interessant, dass in der Karte sogar eine seit den 1930er Jahren geplante und (leider) nie gebaute Bahnlinie eingetragen ist: von Bochum Hauptbahnhof über Stahlhausen und Günnigfeld direkt nach Gelsenkirchen-Hauptbahnhof.

Neben dem „Ruhrhöhenweg“ prägte sich schon bald die Bezeichnung „Dü-Bo-Do“ ein, oder „Professoren-schnellweg“, „Beamtenrollbahn“, „Professorenrennstrecke“, aber auch „Professorenschleichweg“ – alles Bezeichnungen, die auf die Verbindung dreier Universitätsstädte hinweisen. Weniger gebräuchlich waren „Südtangente“ und „Zweiter Hellweg.“ Schon frühzeitig kündigte man „unvermeidliche Häuserabbrüche“ südlich der Wittener Straße im Raum Langendreer an.⁵⁴ 1969 wurde die „Schnellverbindung“ zu einer Autobahn aufgewertet.⁵⁵ 1971 trat ein Ausbauplan für die Bundesfernstraßen in der BRD in Kraft und man stufte die projektierte „Dü-Bo-Do“ als Autobahn A 140 in die Dringlichkeitsstufe 1 ein, 1974 erfolgte die Umzeichnung in A 44. Die Straße sollte im Westen bei Aachen an der deutsch-belgischen Grenze beginnen, den Ballungsraum im südlichen Ruhrgebiet mit Essen, Hattingen, Bochum, Witten und Dortmund tangieren und östlich von Unna an die neue fertige Autobahn Ruhrgebiet-Kassel anschließen. Im östlichen Ruhrgebiet sollte damit eine zügige und leistungsfähige Alternativroute zu überlasteten B 1 entstehen – die zu dem Zeitpunkt noch keine Autobahn war.⁵⁶ Die Politik versprach den Bürgern von Weitmar sogar „rosa Zeiten“ durch die Südtangente.⁵⁷

Zuerst begann man 1970 mit dem Bau des Kreuzes A 77/A 140, dem späteren Kreuz Bochum-Witten. In der Abbildung 24 erkennt man den großen Umfang der Baustelle, denn gleichzeitig baute man die neue Universitätsstraße und die „Schnellstraße Langendreer“ (heute Wittener Straße). Am 12. Dezember 1971 erfolgte die Freigabe von 1,5 km der dreispurigen A 140 Richtung Dortmund bis in Höhe Honnengraben. Die WAZ berichtete von einer „Jungfernfahrt durch ein Spalier von

Demonstranten“ – kein Wunder, denn 39 Häuser wurden für diese kurze Strecke abgebrochen.⁵⁸ Man zählte 139 „Straßenbauvertriebene“. „Wo bleibt der Lärmschutz?“ fragten die 200 Anlieger der verschonten Gebäude. Die Freigabe des restlichen Abschnitts bis zum Kreuz Dortmund-Witten (A 45, Sauerlandlinie) folgte am 1. Juli 1975. Da hieß die Autobahn schon A 44.

Nach Westen endete die A 140 am Kreuz Bochum-Witten. Der fehlende Lärmschutz in Langendreer und die potenziell hohe Anzahl von der DüBoDo Betroffener im Stadtteil Linden mobilisierten die Bürger im Bochumer Süden. Sie gründeten Bürgerinitiativen.⁵⁹ Zeitweise waren fünf verschiedene Trassen im Gespräch: nördliche Nord-Trasse, mittlere Nord-Trasse, südliche Nord-Trasse, Mittel-Trasse und Süd-Trasse.⁶⁰ Bis auf die Süd-Trasse sollten die übrigen Linien teilweise über Wattenscheider Gebiet verlaufen, was dort helle Empörung auslöste: „Wie können es die Bochumer wagen, ihre Straße über Wattenscheider Gebiet zu planen.“⁶¹ Um das Unheil DüBoDo noch abwenden zu können, schlossen sich die Bürgerinitiativen zusammen und präsentierten sogar einen eigenen Vorschlag für eine Trassenführung abseits von Wohnflächen. Da kam im Bochumer Süden nur das grüne Ruhrtal in Frage. Tatsächlich: „Ruhrtrasse wäre die beste Lösung.“⁶² Sie sei nicht nur die „menschengerechteste“, sondern auch die billigste Lösung – die Naturschutzverbände konnten dies zum Glück verhindern.

Trotz der Bürgerproteste setzte in jener Zeit eine regelrechte Planungseuphorie ein. So überraschte der Bochumer Anzeiger am 29. Juli 72 die Öffentlichkeit mit einem neuen aktuellen Gebietsentwicklungsplan des Ruhrsiedlungsverbandes: „Autobahn von Bochum bis an die Nordsee.“ Von der Abfahrt Herbede der NS VII sollte eine neue NS VI über Königsallee und Kohlenstraße zur B 1 führen, dann über Wattenscheid und Gelsenkirchen, um sich vor Dorsten mit der NS V aus Essen zu vereinigen und eben als Autobahn zur Nordsee zu führen. Mit dieser Planung beschäftigte man sich in Bochum nicht näher, zu absurd war diese Idee. Hier war die DüBoDo über viele Jahre das Reizthema. In der Zwischenzeit bildeten elf Bürgerinitiativen aus dem Raum Bochum/Hattingen/Witten einen gemeinsamen Hauptausschuss.⁶³ Der anschwellende Bürgerprotest sorgte dafür, dass die Stadtverordnetenversammlung am 4. April 1974 bei drei Enthaltungen ein „Nein“ zum Weiterbau der DüBoDo beschloss. Erstaunlicherweise ohne eine

einzigste Wortmeldung.⁶⁴ Alle Trassen waren problematisch. Man bestätigte einfach eine vorher im Hauptausschuss gefällte Entscheidung. Für den Fall, dass Bund und Land den Weiterbau doch durchsetzen, stellte das Parlament einen langen Katalog von Forderungen auf, auf die hier nicht eingegangen werden kann. Es war also ein „Nein – Aber.“ Genau diese Einschränkung verunsicherte die betroffenen Bürger weiterhin.

Tatsächlich arbeiteten die Verkehrsplaner nämlich weiter. Ein Planfeststellungsverfahren wurde 1975 für ganze 850 m zwischen Höfstraße und Marktstraße in Gang gebracht – zunächst sogar ohne Lärmschutz. Und der Hauptausschuss stimmt diesen 850 m diesmal einstimmig zu.⁶⁵ „Salomitaktik – Gegner der DüBoDo formieren sich.“⁶⁶ Die Bürgerinitiativen sahen schon die DüBoDo scheibchenweise kommen.⁶⁷ Aus Dortmund kamen dagegen andere Signale. Dort erreichte der gebündelte Widerstand von Bürgern und Politikern, dass sowohl der Emscherschnellweg (heutige A 42) als auch die DüBoDo jeweils nur an der Sauerlandlinie (A 45) enden und nicht durch Dortmund weitergebaut wurden – diese Zusage kam am im September 1975 direkt aus dem Bundesverkehrsministerium.⁶⁸

Am 30. September 1976 verstopften die Autobahngegner den Bereich Wohlfahrtsstraße/Königsallee. Grund war die an jedem Donnerstag auf WDR 2 laufende Sendung „Hallo Ü-Wagen“ mit Carmen Thomas, die diesmal wegen der kontroversen Autobahnplanung extra in den Bochumer Süden gekommen war. Im Vorfeld hatte die Moderatorin appelliert, nicht mit dem Auto anzureisen: „Wenn die Straße verstopft ist, beweisen Sie nur, dass die Autobahn nötig ist.“⁶⁹ Emotionsgeladene Diskussionsbeiträge wechselten sich ab. Auf der einen Seite standen die Befürworter der DüBoDo – hier vor allem die Straßenbauverwaltung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, auf der anderen Seite die aktiven Vertreter der zahlreichen Bürgerinitiativen aus Bochum, Hattingen, Essen und Dortmund.⁷⁰ Die 850 m wurden – vorerst – nicht gebaut. Die Planer hatten sicher auch Schwierigkeiten, in Wiemelhausen eine tatsächlich 12-spurige Zusammenführung der sechsspurigen DüBoDo mit der vier-spurigen NS VII samt Manövriestreifen zwischen Opelring und Königsallee umzusetzen – 60 m sollte die Gesamtbreite sein. Ein weiterer Grund war die völlig ungeklärte Kreuzung der DüBoDo mit einer geplanten Autobahn A 41 von Dorsten über Gelsenkirchen und Hattingen in Richtung Sprockhövel. Mitten im

Ruhrtal war diese Kreuzung zwischen Dahlhausen und Burgaltendorf geplant. Als Modell im Maßstab 1: 1000 kam dann 1978 doch die DüBoDo nach Bochum. Ein Zwölf-Meter-Lindwurm zog sich quer durch den Ratssaal.⁷¹ Zwar stimmte das Relief nach den Höhenlinien, aber eine Bebauung entlang der Trasse war nicht vorhanden. Zu allem Überfluss ver-wischten – oder besser verharmlosten – viel zu große Spielzeugautos auf der Anlage die konkreten Dimensionen.

„Für uns ist die Dü-Bo-Do gestorben“ erklärte der Bochumer SPD-Fraktionschef Hossiep verärgert gegenüber der WAZ.⁷² „Es ist unzumutbar, uns dauernd im Regen stehen zu lassen“. Zuvor hatte Landesverkehrsminister Riemer die strittige Autobahn in die Dringlichkeitsstufe II (Bedarf nach 1990) herabgestuft. Den alternativen sechsspurigen Ausbau des RSW lehnte der Bochumer Politiker aber weiter ab. „Das können wir unseren Bürgern nicht zumuten, ganze Wohnbereiche müssten einem Ausbau des RSW auf sechs Spuren weichen. Dem werden wir nie zustimmen“. Der Rat der Stadt hob am 20. Dezember 1979 mit großer Mehrheit seine alten Beschlüsse auf. Das ungeliebte Straßenband strich man aus dem Flächennutzungsplan. „Jetzt wird die Dü-Bo-Do endlich auch beerdigt,“ stellte die WAZ fest.⁷³ Drastischer drückten es die Ruhrnachrichten aus: „Mit der DüBoDo geht es nur langsam ins Grab.“ Vielleicht würden höher gestellte Stellen die DüBoDo doch einmal „exhumieren.“⁷⁴ Das Löschen im Flächennutzungsplan sahen die Ruhr Nachrichten deshalb skeptisch. Die Landesregierung verzichtete 1985 endgültig auf die Verlängerung der A 44 über Velbert hinaus nach Bochum.⁷⁵ Trotzdem veranlasste dieser „Flickenteppich“ der A 44 im Revier aber noch 1989 verantwortliche Straßenplaner, eine „konfliktarme“ Trasse zwischen Velbert und Bochum zu suchen. Originalton gegenüber der Presse: „Die Phalanx der Autobahngegner ist enger und undurchlässiger als die Verteidigung von Borussia Dortmund.“⁷⁶ Das Ergebnis war eine Machbarkeitsstudie mit nicht finanzierbaren Tunnellösungen von mindestens 1,5 Mrd. DM. NRW-Verkehrsminister Zöpel dazu: „Ohne teure Tunnel kommt die DüBoDo nie.“⁷⁷ Und: „Wir laufen beim Straßenbau immer gegen eine Wand – entweder beim Naturschutz oder bei den Finanzen.“⁷⁸

Auf der Regionalkonferenz „Mittleres Ruhrgebiet“ am 27. April 1993 stellte man ein neues Konzept aus dem Bochumer Rathaus zur A 44 vor. „Hossiep: DüBoDo wird nun an die A 40 angebunden.“⁷⁹ Konkret sollte die A 44 nicht mehr als Torso im Kreuz Bochum/Witten

enden, sondern mit dem Sheffieldring/Nordhausenring verbunden werden, um später über die Westtangente an die A 40 angebunden zu werden. Gleichzeitig befürwortete man jetzt auch den sechsspurigen Ausbau der A 40 im Wattenscheider Bereich.⁸⁰ Diese sogenannte „Bochumer Lösung“ sollte ein „Bypass“ für die völlig überlastet Autobahn A 40 sein. Opel-Betriebsräte befürchteten einen weiteren Arbeitsplatzabbau, falls diese Autobahn-Anbindung an das Opel-Werk nicht kommen sollte.⁸¹ Damit war das Reizwort DüBoDo wieder auf der Tagesordnung für die folgenden Jahre, und eine neue Protestlawine kam in Gang. Selbst in der Düsseldorf Landesregierung unter Ministerpräsident Wolfgang Clement rumorte es gewaltig, denn Abgeordnete der Grünen sahen in diesem geplanten Teilweiterbau einen Koalitionsbruch.⁸² Im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung hieß es 2002 offiziell: „Neubau der A 44“ – zwischen Anschlussstelle Universitätsstraße des Außenrings auf einer Länge von 2,88 km bis zum bisherigen Ende der A 44 östlich der Schattbachstraße.⁸³ Einerseits werde eine neue West-Ost-Verbindung am Südrand der Kernzone des Ruhrgebiets geschaffen, andererseits der lokale und zwischenörtliche Verkehr im Bereich Bochum/Witten erleichtert. Dies sahen die Bürgerinitiativen ganz anders. Sie befürchteten unzumutbare Lärm- und Schadstoffbelastungen und sahen in dieser „Opel-Querspange“ keineswegs eine Standortsicherung des Opelwerkes, denn Hiobsbotschaften aus Rüsselsheim hörte man schon seit geraumer Zeit. Kein einziges Verkehrsproblem der Stadt Bochum werde mit der Querspange gelöst, vielmehr bestehe die Gefahr, dass der Außenring überlastet werde und doch wieder die alte Lösung der Trasse nach Dahlhausen/Linden auf den Tisch komme. 14 Anwohner hatten jahrelang gegen den Bau der Querspange geklagt und alle rechtlichen Mittel ausgeschöpft. Letztlich sind sie im Juni 2010 vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig gescheitert. Da für bedrohte Tierarten wie z. B. die seltene Wasserralle zusätzliche Maßnahmen nach den Auflagen der Planfeststellung getroffen wurden, sah das Gericht den Artenschutz als gewährleistet an. Nach dem Gerichtsurteil konnte man in der WAZ am 16. Juni 2010 lesen: „Pest und Cholera überstanden – die neue A 44 – Querspange rückt dem historischen Haus Laer gefährlich nahe“.

Am 30. Oktober 2012 erfolgte der erste Spatenstich zur Querspange. In der umfangreichen Presseinformation



durch Straßen. NRW äußert sich der Staatssekretär im NRW-Verkehrsministerium am offiziellen Termin: „Die wirtschaftliche und strukturelle Entwicklung des Ballungsraumes Rhein-Ruhr liegt der Landesregierung sehr am Herzen – nicht zuletzt deshalb wollen wir gemeinsam mit dem Bund die Infrastruktur im südlichen Ruhrgebiet leistungsfähiger machen.“⁸⁴ Die Bürgerinitiativen sahen dagegen diesen Baubeginn als „schwarzen Tag für Bochum“. Umfangreiche Arbeiten sorgten seitdem für zahlreiche Verzögerungen. So musste der in zehn Metern Tiefe unter der Trasse verlaufenden Isabella-Stollen vor Lasteinwirkungen der A 44 gesichert werden. Der ehemalige Bergbaustollen weist eine Höhe von 2,5 Metern und eine Breite von 0,8 Metern auf. Geohydraulische Versuche bewiesen, dass der Wasserzufluss des Stollens für die Gräfte des Hauses Laer und die Erhaltung von dessen Holzpfahlgründung notwendig ist. Die Lösung war eine aufwändige und kostspielige unterirdische Brückenkonstruktion. Im Bereich Steinkuhlstraße wird der Nordhausenring mit der A 448 verknüpft.

Nach Fertigstellung des Autobahndreiecks Bochum-West wurde die sog. Westtangente des Bochumer Außenrings zwischen dem Autobahndreieck und der Königsallee verkehrstechnisch ausgebaut und zur Autobahn A 448 aufgestuft. Die im Bau befindliche

Querspange setzt diese A 448 fort, und seit Januar 2017 wurde auch die heutige A 44 zwischen dem AK Bochum/Witten und zum AK Dortmund/Witten offiziell zur A 448 umgestuft.⁸⁵ Damit wird die A 448 nach dem Ende der Baumaßnahmen durchgängig vom Dreieck Bochum-West bis zum Kreuz Dortmund-Witten verlaufen. Die in Kürze fertiggestellte Anschlussstelle der A 448 an der Markstraße wird die Bezeichnung Bochum-Altenbochum tragen. Ob die A 448 die erhoffte „Bypass“-Funktion für die A 40 erfüllen kann, wird sich zeigen.

1.4 Zukunftsaussichten

Die A 40, die A 43 und die fast fertiggestellte A 448 umschließen den Kernbereich von Bochum. Seit den 1950er Jahren wurden Verkehrspolitik und Straßenbau im Ruhrgebiet oft in Frage gestellt. Trotz des stetigen Umbaus und Neubaus von Bundesstraßen bzw. Autobahnen wurde immer wieder der Verkehrskollaps vorhergesagt. Am 2. Dezember 2016 wurde in Berlin der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) beschlossen. Darin taucht der sechsspurige Ausbau der A 40 auf, vorgesehen auf dem Bochumer

Abb. 19: Torso der A 44 im Westen, 1975. Rechts die neue Wittener Straße. (Presseamt Bochum)

Stadtgebiet zwischen dem Dreieck Bochum-West (A 448) und dem Autobahnkreuz Dortmund-West (A 45). Bundesverkehrswegepläne umfassen alle Investitionen des Bundes für die Verkehrswege Schiene, Fernstraßen und Wasserstraßen. Hatte noch der letzte BVWP aus dem Jahre 2003 den eher unverbindlichen Schwerpunkt „Anbindung von Metropolen“, stellt der neue BVWP gezielt die Beschleunigung des Verkehrs in den Mittelpunkt. Geplant ist, Hauptverkehrsachsen zu stärken und Engpässe zu beseitigen, und zwar mit einem Gesamtvolumen von 265 Milliarden Euro. Umgesetzt bzw. begonnen werden bis 2030 nur Projekte der Dringlichkeitsstufen „Vordringlicher Bedarf (VB)“ und „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E)“. Die Bundesländer konnten bis Ende 2013 dazu Projekte anmelden, die geprüft und bewertet wurden. Interessant ist, dass das Land NRW (MBWSV vom 26. September 2013) den Ausbau der A 40 nur in der Stufe „Weiterer Bedarf (WB)“ – also für einen späteren Verkehrsplan nach 2030 – angemeldet hatte, der Bund aber



Abb. 20: Die neue Brücke der A 448 über den Nordhausenring, Blickrichtung Nord-Ost, links die alte Steinkohlstraße, 2017. (J. Habich)



Abb. 21: Sicherung des Isabella-Stollens mit Fertigbauteilen, 2016. (J. Habich)



Abb. 22: Der Isabella-Stollen 2015, Blickrichtung Opel-Gelände. Die Zeche wurde 1875 stillgelegt. (Straßen.NRW)

den Abschnitt Dreieck Bochum-West (A 448) bis AK Bochum (A 43) auf „VB- E“ und den Abschnitt AK Bochum (A 43) bis AK Dortmund – West (A 45) auf „VB“ hochgestuft hat.

Alle Einzeleinheiten zum Ausbau der A 40 wie Kosten, Planungsdauer und Dauer der Bauphase finden sich online im Projektinformationssystem.⁸⁶ Etwas seltsam liest sich darin die Begründung: „Das Projekt ist wirtschaftlich [...] zudem liegt keine hohe Umweltbetroffenheit vor“. Der Engpass auf dem vierspurigen Abschnitt der A 40 während der Hauptverkehrszeit bleibt unbestritten, hier ist zu hoffen, dass die erwünschte Bypass-Funktion der A448 greifen wird. Bekanntlich führt aber jeder Ausbau einer Autobahn zu einem Sogeffekt für noch mehr Verkehr. Was die A 40 betrifft, entsteht dadurch ein unlösbares Dilemma. Von ihrer Konzeption her mit mehr als 30 Anschlussstellen auf 60 km ist sie die unverzichtbare Lebensader des Ruhrgebiets, der Bund sieht sie in erster Linie als

wichtige Ost-West-Transitstrecke, daher die Höherstufung der Dringlichkeit. Aus diesem Grund lässt der Bund auch zurzeit die A44 zwischen Kassel und Eisenach verlängern und an die A 4 als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 15 anschließen. Die A 40 kann aber nicht beide Funktionen gleichzeitig erfüllen. Um Lebensader zu bleiben, sind viele Anschlussstellen nötig. Auf einer Transitstrecke wird die rechte Spur in der Regel nur von LKW-Kolonnen befahren. Dann sind Anschlussstellen hinderlich, sie sind „Flaschenhalse“ für den fließenden Verkehr und behindern ihn. Es droht der Stau auf allen drei Spuren. Einzig der schon 2006 beschlossene Rhein-Ruhr-Express RRX könnte die A 40 wirksam entlasten. Leider begann man aber erst am 8. März 2017 (!) mit dessen Bau – so die Pressemitteilung der Landesregierung NRW – und den angekündigten 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Düsseldorf wird es frühestens 2030 geben, nach Abschluss der umfangreichen

Schiene-Infrastrukturmaßnahmen.⁸⁷ Wie wirkt sich also ein Ausbau der A40 in Bochum aus? Erstmals nach 1971 – beim Bau der A44 in Langendreer – müsste in Bochum wieder Bausubstanz abgerissen werden, der Tunnel in Grumme kann nur vier Fahrbahnen aufnehmen.⁸⁸ Und wo sich heute noch am Kreuz Bochum mit der A40 und der A43 zwei vierspurige Autobahnen treffen, werden sich nach 2030 dort zwei sechsspurige Autobahnen kreuzen – welche enormen zusätzlichen Verkehrsflächen dieser Ausbau dann erfordern wird, kann man am derzeitigen Ausbau des Kreuzes Recklinghausen (A 2/A 43) beispielhaft ablesen.

Anmerkungen

- 1 *Der Beitrag basiert vor allem auf der Auswertung von Presseartikeln aus dem Stadtarchiv Bochum. Allein für den Ruhr-schnellweg im Zeitraum von 1913 bis 1990 sind über 300 Artikel vorhanden. Besonderer Dank geht deshalb an den Heimatforscher Heinz-Günter Spichartz aus Bochum-Grumme, der ein Inhaltsverzeichnis über die Veröffentlichungen angefertigt hat. Ohne seine Hilfe wäre dieser Rückblick über die Autobahnen nicht möglich gewesen. Danken möchte ich auch Andreas Gilweit von Straßen.NRW für sachkundige Ratschläge und Unterstützung.*
- 2 *Bochumer Anzeiger vom 21. Januar 1921: „Verkehrspläne des Ruhr-Siedlungsverbandes“.*
- 3 *Bochumer Anzeiger vom 9. März 1928: „Weißt Du, wie viel Räder rollen ... täglich durch das Ruhrgebiet? – Der Siedlungsverband hat sie gezählt...“.*
- 4 *Bochumer Anzeiger vom 15. Oktober 1925.*
- 5 *Bochumer Anzeiger vom 13. Februar 1930.*
- 6 *Westfälische Volks-Zeitung 23. Juli 1934*
- 7 *Westfälische Volks-Zeitung 2. Februar 1935.*
- 8 *Bochumer Anzeiger 30. Oktober 1938.*
- 9 *Westfälische Volks-Zeitung 30. März 1934.*
- 10 *WAZ vom 12. Oktober 1955.*
- 11 *WAZ vom 28. September 1956.*
- 12 *WAZ vom 24. August 1956.*
- 13 *WAZ vom 6. Juni 1959.*
- 14 *WAZ vom 2. April 1960.*
- 15 *WAZ vom 10. November 1960: „Umleitung läuft schwer an.“*
- 16 *WAZ vom 27. Februar 1962.*
- 17 *WAZ vom 15. Januar 1964.*
- 18 *WAZ vom 8. Juni 1964.*
- 19 *WAZ vom 27. September 1963.*
- 20 *WAZ vom 28. Februar 1962.*
- 21 *Ruhr Nachrichten vom 24. Dezember 1959.*
- 22 *Ruhr Nachrichten vom 17. August 1977.*
- 23 *WAZ vom 7. Dezember 1982.*
- 24 *Ruhr Nachrichten vom 26. März 1983.*
- 25 *Ruhr Nachrichten vom 22. Juni 1988.*
- 26 *WAZ vom 18. August 1989.*
- 27 *WAZ vom 14. Juli 1989.*
- 28 *WAZ vom 15. Juli 1989.*
- 29 *Bereits 1960 gab es einen 100.000-DM-Ideenwettbewerb der deutschen Stahlindustrie für eine Stahlhochstraße des Ruhr-schnellwegs als zweite Ebene. Ruhr-Nachrichten vom 10. Februar 1960.*
- 30 *Sonderbeilage der BILD-Zeitung vom 18. November 2013.*
- 31 *WAZ vom 19. Juni 2003.*
- 32 *WAZ vom 22. März 2011.*
- 33 *WAZ vom 4. Juli 1964.*
- 34 *Bochumer Anzeiger vom 19. Juni 1925.*
- 35 *WAZ vom 20. Mai 1953.*
- 36 *WAZ vom 15. Juli 1955.*
- 37 *Bochumer Rundschau vom 20. Juli 1957.*
- 38 *WAZ vom 31. August 1956.*
- 39 *Ebd.*
- 40 *WAZ vom 27. August 1960.*
- 41 *WAZ vom 5. Januar 1961: „Auto-bahnbad im Bochumer Norden“.*
- 42 *WAZ vom 10. September 1960.*
- 43 *WAZ vom 7. Mai 1962.*
- 44 *WAZ vom 22. Juni 1966.*
- 45 *WAZ vom 11. Dezember 1967.*
- 46 *WAZ vom 23. September 1967.*
- 47 *WAZ vom 7. August 1968.*
- 48 *Ebd.*
- 49 *WAZ vom 6. Februar 1962.*
- 50 *WAZ vom 5. November 1971.*
- 51 *WAZ vom 4. Juli 1964.*
- 52 *WAZ vom 30. Oktober 1965.*
- 53 *WAZ vom 9. Juli 1966.*
- 54 *WAZ vom 31. März 1966.*
- 55 *WAZ vom 10. Oktober 1969.*
- 56 *WAZ vom 20. November 65: „Ruhrhöhenweg entlastet Ruhr-schnellweg“.*
- 57 *WAZ vom 20. November 1965.*
- 58 *WAZ vom 13. Dezember 1971.*
- 59 *WAZ vom 5. August 1975: „Die Autobahn zerstört vier Wohnsiedlungen – Linden am härtesten betroffen.“*
- 60 *Westfälische Rundschau vom 12. Februar 1973.*
- 61 *Ebd.*
- 62 *Ruhr Nachrichten vom 2. März 1973.*
- 63 *WAZ vom 19. März 1974.*
- 64 *Westfälische Rundschau vom 5. April 1974.*
- 65 *WAZ vom 1. Juli 1976.*
- 66 *Bochumer Anzeiger vom 23. Juni 1976.*
- 67 *WAZ vom 9. Juni 1976.*
- 68 *WAZ vom 13. September 1975.*
- 69 *WAZ vom 1. Oktober 1976.*
- 70 *Ruhr Nachrichten vom 1. Oktober 1976.*
- 71 *WAZ vom 18. August 1978.*
- 72 *WAZ vom 19. Oktober 1979.*
- 73 *WAZ vom 4. Dezember 1981.*
- 74 *Ruhr Nachrichten vom 22. Juni 1983.*
- 75 *WAZ vom 21. August 1985.*
- 76 *WAZ vom 29. August 1985.*
- 77 *WAZ vom 29. Juni 1989.*
- 78 *WAZ vom 14. Juli 1989.*
- 79 *WAZ vom 28. April 1993.*
- 80 *Ebd.*
- 81 *Stadtspiegel Bochum vom 20. Januar 1996.*
- 82 *WAZ vom 16. Dezember 1995.*
- 83 *Archiv Straßen.NRW.*
- 84 *WAZ vom 30. Oktober 2012.*
- 85 *Amtsblatt Nr. 52, RP Arnsberg, vom 31. Dezember 2016.*
- 86 *Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (<http://www.bvwp-projekte.de/>).*
- 87 *VVR: „RRX – Mobilitätsprojekt mit Zukunft, S. 4.*
- 88 *Der 1986 erfolgte Abriss des Heusnerviertels erfolgte wegen des Baus des städtischen Umgehungs-rings (Westtangente).*

2

Die Großtank- und Tiefgarage P2

Die älteste Tiefgarage Deutschlands

Die Tiefgarage unter dem Bochumer Dr.-Ruer-Platz ist fast 58 Jahre alt und wurde 2017 für 2,1 Mio. € renoviert. Das Parkhaus mit dem lakonischen Namen „P2 Dr.-Ruer-Platz“ hat die Adresse Luisenstraße 9 und bietet laut offiziellen Angaben Raum für 400 PKW, Kleinbusse, Geländewagen, Motorräder oder Kleinstwagen. Das Riesenloch für den Bau der vermutlich ältesten öffentlichen Tiefgarage sei im Nachkriegs-Bochum eine kleine Sensation gewesen, berichtete der Journalist Michael Weeke am 1. April 2011 im Lokalteil der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung. Einerseits glaubt man an einem Aprilscherz, andererseits macht die Behauptung neugierig auf die Geschichte der allgegenwärtigen Bauten für den ruhenden Verkehr.¹

Besser als in einem Artikel vom 28. Oktober 1961 lassen sich die Anlage und ihre Wirkung auf die Zeitgenossen kaum beschreiben: „200 Autos verschwinden im Keller“, lautete die Überschrift. Weiter wird informiert: „Bei der Suche nach sinnvollen Lösungen zur Behebung der Parkraumnot in der dicht bebauten Innenstadt haben die städtischen Planer zweifellos das Ei des Kolumbus gefunden, als sie den Dr.-Ruer-Platz für die Errichtung einer mehrgeschossigen Tiefgarage, der ersten Anlage dieser Art in der Bundesrepublik, freigaben. Nach

einer Bauzeit von nicht einmal eineinhalb Jahren – bei 200 Regentagen – konnte am Freitag das nach Plänen von Dipl.-Ing. Korn und Verkehrsingenieur Krings nach neusten technischen Erkenntnissen geschaffene Bauwerk an den Bauherren, die Rheinpreußen GmbH, und damit an die Öffentlichkeit übergeben werden. Bürgermeister Liedtke zerschnitt in Anwesenheit vieler hundert Schaulustiger das blau-weiße Band, das die Einfahrt in die Tiefgarage sperrte. Unter Berücksichtigung der beträchtlichen Schwierigkeiten, die sich beim Bau des Parkhauses ergaben – es musste unter anderem auch eine Quelle in zwölf Metern Tiefe abgefangen werden –, kann heute festgestellt werden, dass die vielfältigen Schwierigkeiten gemeistert und besonders das Problem der Ein- und Ausfahrten auf engstem Raum in glücklicher Weise gelöst wurde. In drei Geschossen von je 2450 Quadratmetern steht Parkraum für je 70 Personenkraftwagen zur Verfügung. Die einzelnen Parkebenen sind über Rampen mit leichten Steigungen auch von ‚Sonntagsfahrern‘ ohne Gefahr zu erreichen. Größter Wert wurde auf Sicherheit gelegt. Ein vollautomatisch arbeitendes System gewährleistet eine einwandfreie Durchlüftung in allen Parkebenen. Die Abwicklung des Parkvorganges ist verblüffend einfach und wird für alle drei unterirdischen Ebenen



*Abb. 1: Bochum, Dr.-Ruer-Platz
mit der Baugrube für die Tiefgarage
am 3. Oktober 1960.
(Stadt Bochum, Presseamt)*



Abb. 2: Bochum, Dr.-Ruer-Platz;
die Fahrrampe im dritten
Untergeschoss 2017. (H. H. Hanke)

von einem Mann überwacht, der dem einfahrenden Fahrzeug durch Leuchtzeichen die Parkebenen anweist und den Kraftfahrer erst bei Verlassen der Tiefgarage um die Gebühren erleichtert. Zu den 210 unterirdischen Parkplätzen kommen 70 Einstellplätze auf dem ‚Dach‘ der Tiefgarage, die von Parkuhren kontrolliert werden und in erster Linie für Kurzparker gedacht sind. Modern eingerichtete Warte- und Pflegehallen sowie ein Tankstellenbetrieb bieten den Parkkunden einen ausgezeichneten Service. Die überdachte Ein- und Ausfahrt, die mit der Tankstelle gekoppelt ist, hat einen optisch günstigen Abschluss zur

Huestraße durch zwei moderne Ladenpavillons gefunden. Kritisch sei hier angemerkt, dass die Einfahrt in den Platz von der Huestraße aus ein wenig eng erscheint und ferner die Befürchtung besteht, dass bei ungünstigem Wetter die aus den Tiefgeschossen abgesaugten Gase die Luft über dem Dr.-Ruer-Platz nicht sonderlich reiner machen werden.“²

Das Bauwerk folgt in seiner Konstruktion einer in der zeitgenössischen Fachliteratur vielfach empfohlenen Variante: Eine äußere Spindel dient der Auffahrt, eine innere der Abfahrt; darin eingestellt ist ein Treppenhaus mit Aufzugsschacht im Treppenaug. Diese



komprimierte Anordnung der senkrechten Erschließung gewährt gegenüber anderen Systemen eine optimale Ausnutzung des Raumes zugunsten der Parkplätze und der oberirdischen Anlagen sowie des Personaleinsatzes im Service. Heute ist das unterirdische Bauwerk mit seinen Rampen und Ebenen trotz mehrfacher Erweiterung weitgehend erhalten. Zwar wurden Ein- und Ausfahrt etwa um 50 Meter verlegt, jedoch führen sie mit verlängerter Zuwegung immer noch über die Rampen von 1961. Die technische Ausstattung allerdings ist wohl mehrfach ausgetauscht worden, und die Serviceein-

richtungen mitsamt der Tankstelle in der ersten Tiefebene sowie die Parkuhren auf dem Deck sind längst verschwunden und einem neuen Gestaltung für Fußgänger gewichen.

Diese Anlage scheint tatsächlich eine der ältesten, wenn nicht die älteste ihrer Art in den alten Bundesländern zu sein. In der bisher eingesehenen Literatur wird zumeist nur eine gleich alte Tiefgarage genannt, die 1960–1961 unter dem Vorplatz der Oper in Hannover entstand. Da sie jedoch außer 350 Parkplätzen in zwei Tiefebenen keinerlei Service bot, mag der Bochumer Tiefgarage in der Vollständigkeit ihres Service-

angebotes zumindest die Präferenz als „älteste öffentliche Anlage dieser Art in Deutschland“ zugestanden sein, zumal die Münchener Tiefgarage unter dem Max-Josef-Platz von 1965 bereits für ein frühes Beispiel gehalten wird.³ Für die Weimarer Republik nennt Kleinmanns zwei private eingeschossige Tiefgaragen von 1928 und 1930 – diese mit Autoservice und Tankstelle – in Berlin. Im Ausland dagegen finden sich weit ältere Tiefgaragen. Die Anlage des Architekten Antoni Gaudí in Barcelona unter der Casa Milà entstand schon 1906–1910.⁴ Von 1928 ließen die Brüder Perret eine ebenfalls private Anlage in Mailand



bauen, es folgte 1935 bis 1941 ein unterirdisches Parkhaus in Algier. Jedoch bleibt die Zahl der Anlagen bis in die 1950er Jahre noch recht gering; selbst in den schon damals bekanntlich stärker motorisierten USA scheinen die ersten öffentlichen Tiefgaragen erst 1952 in Los Angeles und Chicago gebaut worden zu sein, in Kanada 1957/58 in Toronto. Als frühe europäische Tiefgaragen werden in der Literatur genannt: 1954/57 ein unterirdisches Parkhaus mit Service für 320 Fahrzeuge in Bern; 1958 eine Tiefgarage für 950 Wagen mit Tankstelle und PKW-Betreuungsanlagen in Brüssel am internationalen Kongressgebäude; 1960 eine Tiefgarage für 334 PKW in London unter dem Finsbury Square.

Tiefgaragen galten den Stadtplanern und vielen Zeitgenossen als Mittel gegen die verheerenden Auswirkungen des Individualverkehrs. Mit großer Beharrlichkeit wurde und wird bis heute von den Experten darauf verwiesen, dass im öffentlichen Raumes der ruhende Verkehr eine noch stärkere Störung mit sich bringt als der fließende Verkehr. In diesem Zusammenhang versprochen Tiefgaragen ein Stück Stadtreparatur und nicht selten folgte aus diesen Projekten

die Rückgabe von Plätzen und Straßen an die übrigen Verkehrsteilnehmer zu Fuß, auf dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Nahverkehr. Neben dem Dr.-Ruer-Platz ist der Husemannplatz mit dem Parkhaus P1 ein sprechendes Bochumer Beispiel. Gegen die Anlage von Tiefgaragen sprachen allerdings im „Wirtschaftswunder“ zunächst die hohen Erstellungs- und Unterhaltungskosten, die auch durch Parkgebühren und Tankstellenpacht kaum wieder eingenommen werden konnten. Allgemein galt, dass ein Einstellplatz in einer Tiefgarage rund vier Mal teurer ist, als der in einer gleich großen Hochgarage. Bochum ließ sich diese gute Lösung für das Parkproblem also einiges Geld kosten. Erst als ab etwa 1963 Tiefgaragen mit dem Bau von (vermeintlich) atom-sicheren Bunkern kombiniert werden konnten, war die Zuschuss-Situation durch den „Zivilschutz“ so gut, dass die unterirdische Erstellung von Parkraum rentierlich wurde und entsprechend zunahm. Auch in Bochumer Parkhäusern kann man in den Untergeschossen an dicken Stahlportalen die bunkerfesten Parkbereiche erkennen. Die Parkhäuser an der Brückstraße P5 und am

Kurt-Schumacher-Platz P7 sind sogar mit „atombombensicheren“ Tiefbunkern ausgestattet, die allerdings nicht befahrbar sind.

Es ist schon auffällig, dass in der oben genannten Liste berühmter Großstädte die eigentlich weniger bekannte Stadt Bochum eine prominente, wenn nicht gar eine Vorreiterstellung einnimmt. Das erklärt sich aus den spezifischen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen des Ruhrgebiets in den 1950/60er Jahren: Auch Bochum wurde – über den gesamteuropäischen Trend hinaus – ungeheuer mobil. Die Löhne der Arbeiter in Bergbau und Stahlindustrie waren relativ hoch, sodass sich viele Familien erstmals zumindest einen Kleinwagen leisten konnten. Die 1957 zunächst harmlos einsetzende Bergbaukrise bedeutete eine Mobilisierung und Neustrukturierung der gesamten Region, Bochum wurde dabei wie keine andere Stadt im Revier vom Zechensterben betroffen. Das Leben in der Stadt änderte sich merklich. Die gewohnten Bilder in den Bochumer Vororten – Tausende von Bergmännern, die in unmittelbarer Nachbarschaft zur Zeche wohnen; Hunderte Fahrrad fahrender Kumpel,



die bei Schichtwechsel durch die Kolonien radeln – verschwanden. Waren es in Bochum 1957 täglich lediglich 9.000 Menschen, die ihre Arbeit außerhalb der Stadtgrenzen aufnehmen mussten, so waren es 1959 schon 16.000 und 1960 18.000. Diese Jahre bedeuteten für die Industriegemeinde Bochum eine erzwungene Mobilität von Arbeitskraft mit damit einhergehender, schrittweiser Motorisierung. Nur wer mobil und unabhängig wurde, nur wer einen eigenen Wagen hatte, der besaß Chancen, in dieser neuen Epoche Schritt zu halten. Nur mit dem Auto ging es wieder aufwärts.⁵

Für Bochum gab es mehrere Anlässe, Parkraum neu zu organisieren. Dazu gehörte die Ansiedlung des Opel-Werkes in Bochum im Jahr 1960, dessen erste Produktion des Kadett fast vollständig von der Werksbelegschaft aufgekauft worden sein soll. 1961 verhiß die Gründung der Ruhr-Universität Bochum unter anderem auch einen großen Zustrom mobiler Studierender. Und schließlich ist auch auf das 1964 eröffnete Einkaufszentrum „Ruhr-Park“ zu verweisen, das mit seinem Kaufangebot, guter Verkehrserschließung und 6.500 kostenlosen Parkplätzen primär die motorisierten

Kunden anlockte. Ihm sollte mit einem entsprechenden Parkraumangebot in der Innenstadt Paroli geboten werden.

Vor diesem Hintergrund der 1950/60er Jahre sah sich die Bochumer Stadtplanung – trotz einer schon sehr großzügigen Wiederaufbauplanung – mit einer unvorhergesehenen Flut von PKW in der Innenstadt konfrontiert, die dringend eingedämmt werden musste. 1951 waren 10.000 PKW in der Stadt angemeldet, 1956 20.000 und 1961 bereits 40.000. 1960 wurde auf einer Bochumer Tagung von Verkehrsexperten formuliert, „Personenkraftwagen seien das entscheidende Moment aller Verkehrsplanung“, ob man das nun wolle oder nicht. Für den ruhenden Verkehr in der Innenstadt errechnete man einen Bedarf von 10.000 Parkplätzen, was ungefähr einem Viertel der Innenstadtfläche entsprochen hätte. Hier gäbe es nur ein Ausweichen in mehrere Ebenen.⁶ Dementsprechend plante die Stadt einen Kranz von Hochgaragen um die Innenstadt, deren erste am Konrad-Adenauer-Platz P 8 gleichzeitig mit der Tiefgarage am Dr.-Ruer-Platz eröffnet wurde. Sie ist vermutlich die erste deutsche Hochgarage aus Fertig-

betonteilen.⁷ Bereits der Bau dieser ersten öffentlichen Großgaragen wurde zum Anlass genommen, nach und nach die Innenstadt mit Fußgängerzonen und verkehrsfreien Plätzen neu zu gestalten. Es folgten in rascher Folge weitere ober- und unterirdische Anlagen an Husemannplatz, Hauptbahnhof, Brückstraße und Rathaus, deren Gesamtzahl heute auf neun mit insgesamt 5.000 Stellplätzen angewachsen ist.

Bauten für den ruhenden Verkehr gehörten also ohne Zweifel zu den wichtigen Planungs- und Bauaufgaben der öffentlichen Hand. Tiefgaragen kommt dabei seit etwa 1960 in Deutschland

Abb. 3: Ein Schild des Parkleitsystems Bochum 2017. (H. H. Hanke)

Abb. 4: Privates Hinweisschild zum Parkhaus am Südring. (H. H. Hanke)

Abb. 5: Parkebene im renovierten Parkhaus P2 im Dezember 2017. (H. H. Hanke)



Neu eröffnet

CITY-PARKHAUS BOCHUM, Dr.-Ruer-Platz
RHEINPREUSSEN-Großtank- und Tiefparkhaus

Verwaltung: Ernst Schüler · Telefon 65475

Rheinpreussen

Befahren Sie morgen - Samstag - das Parkhaus zur Probe ohne Gebühren

eine besondere Bedeutung zu. Sie sind daher einer denkmalkundlichen Würdigung nach den Kriterien der Denkmalschutzgesetze zugänglich, was sich meines Wissens jedoch bislang in den Denkmallisten noch nicht widerspiegelt. Bundesweit sind ungezählte Verkehrsbauten unter Schutz gestellt. Es handelt sich jedoch häufiger um Bauten für die Eisenbahn als für den motorisierten (Individual-)Verkehr. In den kommunalen Denkmallisten Westfalen-Lippes finden sich Tankstellen und Straßenbrücken,

Autohöfe der 1920er Jahre, Garagen als Bestandteile denkmalwerter gehobener Wohnhäuser und anderes mehr; Tiefgaragen sind aber als Einzelbauwerke noch nicht als denkmalwert benannt worden, sondern höchstens als Bestandteile größerer Anlagen, wie etwa an der Ruhr-Universität Bochum.

Es ist also kein Aprilscherz gewesen, dass die Tiefgarage in Bochum ein bedeutendes Beispiel der Bauwerke für den ruhenden Verkehr ist. Und es soll auch nicht als Scherz verstanden werden,

dass eine solche bauliche Anlage als eigenständiges Baudenkmal eingeordnet werden kann. Das Bochumer Exemplar ist für solche Überlegungen als die „erste Anlage dieser Art in der Bundesrepublik“ sicherlich ein geeignetes Studienobjekt. Auch nach der Renovierung.

- 1 Hanke 2011.
- 2 Stadtarchiv Bochum, Westdeutsche Allgemeine Zeitung, Stadtanzeiger 28. Oktober 1961.
- 3 Kleinmanns 2011, S. 145.
- 4 Der Bautyp der Hochgarage bzw. des Parkhauses muss hier außerhalb der Betrachtung bleiben.
- 5 Wannöffel 1985, S. 35.
- 6 Stadtarchiv Bochum, Ruhrnachrichten, Bochum, 11. Oktober 1961.
- 7 Kleinmanns 2011, S. 154–157
Wieschemann/Gatz 1968, o. S.

GYMPEL, Jan:

Schrittmacher des Fortschritts, Opfer des Fortschritts? Bauten und Anlagen des Verkehrs (Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 60), Buhl/Baden 1999

HANKE, Hans H.:

[2000] Wege zum Heil. Das Auto, das Ruhrgebiet, Bochum und Essen, in: Wirtz, Rainer/Zeppenfeld, Burkhardt (Hg.): War die Zukunft früher besser? Visionen für das Ruhrgebiet. Bottrop, Essen 2000, S. 231–250

[2011] Die älteste Tiefgarage Deutschlands – ein Aprilscherz? In: Zs. Denkmalpflege in Westfalen-Lippe, Ausgabe 2.2011, S. 69–73

KLEINMANN, Joachim:

Parkhäuser. Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit, Marburg 2011

KLOSE, Dietrich:

Parkhäuser und Tiefgaragen. Stuttgart 1965.

WANNÖFFEL, Manfred:

„Rette sich, wer kann.“ Anmerkungen zur jüngeren Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Bochums, in: Hanke, Hans H. (Hg.): Bochum. Wandel in Architektur und Stadtgestalt. Bochum 1985, S. 31–42

WIESCHEMANN/GATZ:

Betonkonstruktionen im Hochbau (Detail-Querschnitte „Strukturformen der Architektur – Beispiele“), München 1968

Abb. 6: Bochum, Dr.-Ruer-Platz als „Dach“ der Tiefgarage mit Zufahrt und Tankstelle im Oktober 1963. (Stadt Bochum, Presseamt)

Abb. 7: Bochum, Dr.-Ruer-Platz mit dem Eingang in die Tiefgarage 2011. (H. H. Hanke)

Abb. 8: Werbung für das neu eröffnete „City-Parkhaus Bochum“ in den Ruhrnachrichten Bochum vom 27. Oktober 1960. (Stadt Bochum, Stadtarchiv)

3

Die Entwicklung des Gleisnetzes und der Straßenbahnlinien in der Bochumer Innenstadt

Die Anfänge

Der öffentliche Nahverkehr in Bochum begann mit den ersten Postkutschen. Diese dienten, wie schon der Name sagt, in erster Linie der Postbeförderung, erst in zweiter Linie der Personenbeförderung. Dies änderte sich mit der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke, der Köln-Mindener Eisenbahn 1845/47. Sie durchquerte aus topographischen Gründen das Emschertal und machte im Dorf Herne Station. Die Kreisstadt Bochum war durch einen „concessionierten Omnibus“ angebunden. Friedrich Mettegang fuhr täglich „Punkt 7 3/4 Uhr Vormittags, 4 Uhr Nachmittags und 6 3/4 Uhr Abends von meiner Thüre auf dem Markte hierselbst nach Herne ab“.¹

Der Bus wurde gut angenommen. Es wurden im Laufe der Zeit verschiedene Unternehmer mit den Fahrten betraut, und es kamen auch zusätzliche Fahrten hinzu. Diese waren aber nicht nach einem festen und regelmäßigen Takt ausgelegt. Der Bochumer Verwaltungsbericht vermerkt für 1860, dem

Eröffnungsjahr der Bergisch-Märkischen Eisenbahn durch Bochum: „Außerdem sind auf der Omnibus-Linie von hier nach Herne, beziehungsweise von dort hierher, befördert 14.000 Personen. Die Gesamtzahl der auf der Eisenbahn, der Post und dem Omnibus beförderten Reisenden beträgt demnach pro 1860 77.411, täglich 212.“²

Der Omnibus wurde mit Pferden gezogen. Er benutzte die Provinzialstraße, die spätere B 51. Eine Verbesserung hätte sich durch eine Pferdebahn erreichen lassen. Durch die Benutzung von Gleisen verringert sich der Rollwiderstand, sodass mehr Fahrgäste bei gleichem Gewicht der Wagen befördert werden können. Verschiedene Überlegungen zum Bau einer Pferdebahn mit diversen Anbietern führte jedoch über Jahre hinweg zu keinem Ergebnis. Erst in den 1890er Jahren wurden die Pläne konkreter. Zum einen wurde das preußische Kleinbahngesetz³ verabschiedet, das den Bau von Privatbahnen regelte und zugleich auch





ermöglichte. Außerdem wurde ein neues Verkehrsmittel alltagstauglich: die elektrische Straßenbahn. Und diese sollte nun zunächst zwischen Bochum und Herne, der Verbindung, von der man die meisten Fahrgäste erwartete, errichtet werden. Bei der Ausschreibung konkurrierten die Firma Lenz und Company in Zusammenarbeit mit dem Schaffhausen'schen Bankverein, das Eisenbahn Consortium H. Bachstein-Darmstädter Bank sowie die Firma Siemens & Halske.⁴

Der Bochumer Landrat Spude hielt das Projekt von Siemens & Halske für das erfolversprechende. Er regte auch beim Gelsenkirchener Landrat Hammer Schmidt, der mit ähnlichen Anfragen befasst war, an, dass man auch dort auf Siemens & Halske setzen sollte. Hammer Schmidt antwortete daraufhin: „Lieber Spude, die Entschlüsse in der Eisenbahnsache werden nie nicht so leicht, als Sie annehmen. Die Stadt Gelsenkirchen u[nd] die Nachbargemeinden haben zunächst ein größeres Interesse daran mit Essen verbunden

Abb. 1: Das „Hernerthor“ um die Jahrhundertwende. Die Endstelle der Straßenbahn an der Einmündung der Herner und der Dorstener Straße an der Gaststätte Kortländer. Vor der Gaststätte ist die im Jahre 1900 errichtete Warthalle mit Trinkhalle und Bedürfnisanstalt zu sehen. Links stehen zwei Wagen der Linie Wanne-Bochum und warten auf ihre Rückfahrt. Auf der Herner Straße steht ein aus Herne angekommener Wagen zur Weiterfahrt zum Bahnhof Süd. (Postkarte, gelaufen 1902, beschnitten, Sammlung A. Halwer)



zu werden, als mit Bochum. Unser ganzer wirtschaftlicher u[nd] geschäftlicher Verkehr gennitiert ausschließlich nach Essen. Nun kann für die Linie Essen-Gelsenkirchen nur die Firma B. u[nd] H[ermann] Bachst[ein] in Frage kommen, da diese Firma im Stadt- und Landkreise Essen die ausschließliche Concession hat u[nd] der Lankr[eis] Essen bis fast vor die Tore von Gelsenk[irchen] reicht. [...]“⁵ Spude erteilte jedoch am 26. Juni 1893 Siemens & Halske die Genehmigung für die Strecken nach Herne und Bochum-Watenscheid-Gelsenkirchen und sagte gleichzeitig dem Eisenbahnkonsortium Darmstädter Bank/Bachstein ab. Er teilte dies auch dem Gelsenkirchener Landrat mit und schuf damit Fakten. Denn nun favorisierte dieser ebenfalls Siemens & Halske.⁶

Am 16. April 1894 begannen die Bauarbeiten für die Strecke Bochum-Herne.⁷ Schon im Juli 1894 konnte man mit der Verlegung der Oberleitung beginnen.⁸ Am 4. September starteten die ersten Probefahrten.⁹ Diese sahen vielversprechend aus, doch schon wenige Tage später stellte man fest, dass der Telefonbetrieb massiv durch die

Straßenbahn gestört wurde.¹⁰ Siemens & Halske erklärten sich letztlich bereit, die Kosten für die Verlegung der Telefonleitungen unter die Erde zu übernehmen.¹¹

Die „Elektrische“ wird eröffnet

Am 23. November 1894 konnte schließlich die Strecke von Bochum nach Herne eröffnet werden. Die Wagen im verkehrten im 15-Minuten-Takt. Der erste Wagen ab Bochum fuhr um 6.30 Uhr, der letzte um 20.30 Uhr. Je Richtung dauerte die Fahrt auf der 6,8 km langen Strecke 25 Minuten. Die ganze Strecke kostete 30 Pfennige, die Hin- und Rückfahrt 50 Pfennige. Außerdem konnte man Teilstrecken zu 10 und 20 Pfennigen befahren.¹²

Für das Fahrpersonal wurden Dienstweisungen erlassen. Für den Fahrer wurden die technischen Einzelheiten der Wagenbedienung festgelegt. Aber auch „Kein Führer darf den Betriebsbahnhof früher verlassen, als bis er seitens seines Vorgesetzten von weiteren Dienstleistungen entbunden ist und sich Kenntniß

Abb. 2: Der Lindenhof vor 1914. Blick auf die Bochumer Innenstadt in die heutige Kortum- und Brüderstraße. Der Bahnhof Süd befindet sich im Rücken des Fotografen. Das Engelbert-Denkmal an der Wegegabelung ist noch nicht vorhanden. Die Straßenbahn rechts im Bild steht vor der Gaststätte Lindenhof an der 1907 eingerichteten Endstelle der Linie aus Wiemelhausen. (Postkarte, undatiert, Sammlung A. Halwer)

von seinem nächsten Dienst verschafft hat.“¹³ Auch der Schaffner erhielt weitreichende Vorschriften: „§ 3. Zur vollständigen Ausrüstung des Schaffners gehören folgende Gegenstände, welche derselbe im Dienste stets mit sich zu führen hat: 1) die erforderlichen Schienen für Fahrscheine, 2) eine Schaffnertasche, 3) eine Fahrzettelmappe, 4) ein Bleistift, 5) der Fahrzettel, 6) ein Handfeger, 7) ein Lederlappen, 8) ein Schwamm, 9) Putzpomade, 10) ein Weichenhaken, 12) eine Coupierzange. Das Fehlen eines dieser voraufgeführten Gegenstände bei

etwaiger Prüfung wird mit Ordnungsstrafe geahndet. § 4. Der Schaffner hat stets artiges, zuvorkommendes Benehmen gegen die Fahrgäste zu beachten. Das Anrufen von Leuten, um dieselben zur Mitfahrt zu veranlassen, das Schimpfen und Zanken mit Geschirrführern, sowie das Rauchen während der Fahrt ist untersagt. [...] § 17. Der Anzug der Schaffner muß stets sauber und die Knöpfe blank geputzt sein. Vergehen hiergegen werden mit Ordnungsstrafen bestraft. Etwaige Ausbesserungen hat der Schaffner auf seine Kosten ordnungsgemäß auszuführen und wird ihm hierzu das erforderliche Zubehör geliefert. Er hat sich einer militärischen Haltung zu befleißigen. [...] § 32. Verständigung der Angestellten unter sich durch Zeichen und Geberden über etwaige Anwesenheit von Aufsichtsbeamten auf der Strecke wird mit sofortiger Entlassung bestraft. [...]“¹⁴ Großes Vertrauen hatte man anscheinend nicht in seine Mitarbeiter.

Über die erste Fahrt berichtete die Tageszeitung: „Der Betrieb der elektrischen Straßenbahn Bochum-Herne hat gestern seinen Anfang genommen. Schlag 12 Uhr setzten sich zwei Wagen, welche von den Bahnbediensteten zur Feier des Tages mit kleinen Fahnen geschmückt waren, von der Ausgangsstelle gegenüber der Restauration Becker aus mit etwa 20-25 Passagieren in Bewegung. Auf dem Vorderperron (Außentreppe) des ersten Wagens befanden sich der Erbauer der Bahn Herr Baumeister Denninghoff und der Leiter des Betriebes Herr Ingenieur Heinze. Sonst nahmen offizielle Persönlichkeiten an der Fahrt nicht teil. Dieselbe ging im Uebrigen glatt von Statten, und genau zur fahrplanmäßigen Zeit traf man in Herne ein, wo namentlich die liebe Schuljugend das neue Verkehrsmittel mit sichtlicher Freude begrüßte.“¹⁵ Die später so übliche Mitfahrt der politischen und Verwaltungsprominenz fand noch nicht statt. Von der Dorstener Straße (Kortländer) verkehrte vom selben Tag an eine Kutsche alle 30 Minuten bis zum Bahnhof Süd. Auch für diese Strecke wurden 10 Pfennige verlangt.¹⁶

Der Betriebshof für die Straßenbahn befand sich in den umgebauten Anlagen des ehemaligen städtischen Viehhofs, der an der Ecke der Voedestraße (heute Am Bergbaumuseum) und Herner Straße in unmittelbarer Nähe der Rheinischen Eisenbahn lag. Heute befindet sich dort die Wiese vor dem Bergbaumuseum. Hier wurde auch der notwendige Strom erzeugt. Dies war nötig, da es noch keine öffentliche Stromversorgung gab. Zunächst konnten dort

13 Wagen abgestellt werden. Es gab jedoch vorläufig nur fünf Triebwagen und vier Anhänger. Im Innern boten die Fahrzeuge für 16 Personen Platz, auf den offenen Plattformen fanden je weitere 7 Personen Platz. Vor dem Wagenschuppen befand sich eine Schiebepflanze, mit deren Hilfe die Wagen in die einzelnen Gleise bewegt wurden.¹⁷

Die Strecke war komplett eingleisig ausgeführt. Zwischen Bochum und Herne gab es drei Ausweichen, die das Kreuzen der in beiden Richtungen fahrenden Wagen ermöglichten. In den Städten Bochum und Herne fuhren die Bahnen im Straßenplanum des Kopfsteinpflasters auf Rillenschienen, in den Vororten lagen die Schienen neben der Fahrbahn auf einem abgegrenzten Streifen auf Vignolschienen. Die Haltestellen wurden möglichst nahe an Wirtshäuser gelegt, deren Namen sie dann auch trugen.¹⁸ Die Gaststätten ersetzten so die noch nicht vorhandenen Haltestellenunterstände.

Neue Linien

In Bochum gab es zwei Personenbahnhöfe: den Bahnhof Süd und den Bahnhof Nord. Beide waren durch konkurrierende Gesellschaften gebaut. Der Bahnhof Süd entstand in der Regie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn 1860, der Bahnhof Nord wurde 1874 von der Rheinischen Eisenbahn errichtet. Nach der Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaften blieben beide Bahnhöfe erhalten. Am 1. April 1919 wurde der Bochumer Südbahnhof in Hauptbahnhof umbenannt.¹⁹

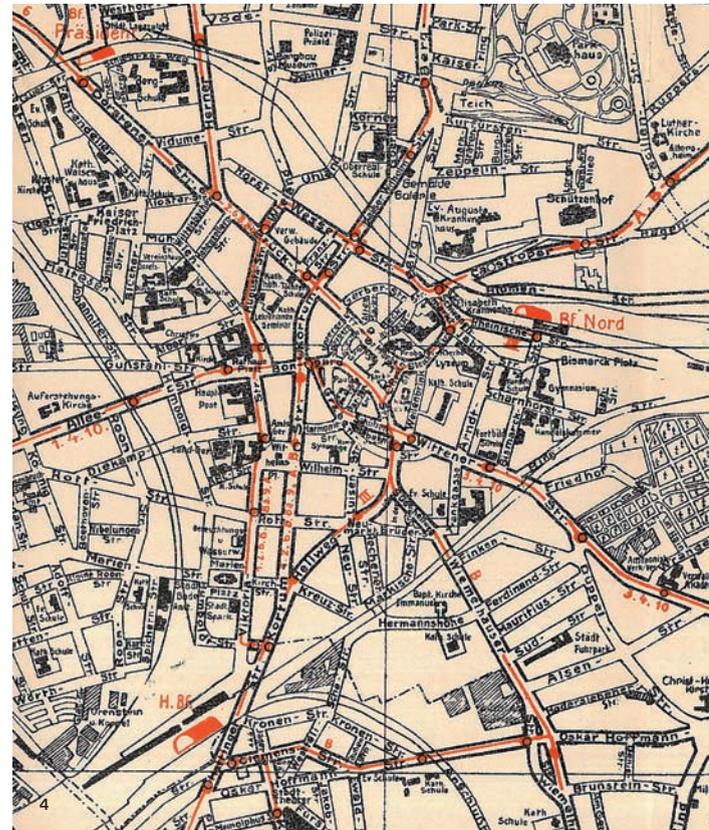
Mit der ersten Straßenbahnlinie und deren wirtschaftlichem Erfolg war der Bau weiterer Linien in Gang gekommen. An der Einmündung der Herner, Dorstener und Brückstraße hielten die Bahnen am Rande der Innenstadt vor der Gastwirtschaft „Kortländer“. Die wünschenswerte Verlängerung der Strecke zum Bahnhof Bochum Süd, dem späteren Hauptbahnhof am Rande des heutigen „Bermuda Dreiecks“, konnte erst am 1. März 1896 realisiert werden.²⁰ Die Wagen fuhren eingleisig durch die Brückstraße und die heutige Kortumstraße bis vor den Bahnhof Süd. „Einige Tage werden feierlich darüber hingehen, ehe man sich an die neue Erscheinung, die in das Stadtbild einen großstädtischen Zug bringt, einigermaßen gewöhnt hat“, meldete dazu die Zeitung „Märkischer Sprecher“.

Durch die Eingleisigkeit bedingt, fuhr nicht jeder Wagen vom Kortländer zum

Bahnhof Süd. Die Kapazität der Strecke erlaubte dies nicht. Vom Kortländer bis nach Wanne verkehrte darüber hinaus ab dem 20. Oktober 1896 eine weitere Linie.²¹ Die Wagen fuhren alle 20 Minuten vom Bergisch-Märkischen Bahnhof Süd nach Wanne.²² Dadurch fiel der Pendelwagen zwischen Bochum Süd und Kortländer fort. Gleichzeitig wurde eine neue Beschilderung eingeführt. An den Perrons der Bahnen waren bisher einfarbigen Zielschilder angebracht. Mit Eröffnung der neuen Linie wurden farbige Zielschilder angehängt. Die Wagen vom Kortländer nach Herne wurden grün gekennzeichnet, die nach Wanne rot und die nach Wattenscheid blau.²³ Mit dem Winterfahrplan 1897 wurden die Linien zum Bergisch-Märkischen Bahnhof getauscht. Ab dem 19. Oktober 1897 verkehrten die Wagen der Linie Bochum-Herne zum Bahnhof Süd im 10-Minutentakt, während die aus Wanne kommenden Wagen im 20-Minutentakt am Kortländer endeten.²⁴

Die Strecke nach Wattenscheid wurde in mehreren Etappen in Betrieb genommen. Am 5. April 1896 ging die Strecke von der Einmündung der heutigen Kortumstraße in die Bongardstraße bis zur Kanonenwerkstatt des Bochumer Vereins in Betrieb.²⁵ Die Fahrgäste zum Bahnhof Süd mussten an der Bongardstraße in den Pendelwagen vom Kortländer zum Bahnhof Süd umsteigen. Ab dem 23. April 1896 wurde die Linie bis zur Kreisgrenze und gleichzeitigen Stadtgrenze von Wattenscheid verlängert.²⁶ Von dort aus konnte man bereits seit dem 14. Februar 1896 nach Gelsenkirchen fahren.²⁷ Die beiden Strecken wurden jedoch nicht miteinander verbunden. An der Zeche Centrum musste man zwischen den Gelsenkirchener und Bochumer Wagen umsteigen. Es gab sogar verschiedene Fahrscheine für beide Strecken.²⁸

Die neuen Strecken erforderten weiteres Kapital. Deshalb wurde eine Aktiengesellschaft mit 5 Mio. Mark Kapital gegründet, die den weiteren Ausbau der Strecken ermöglichen sollte. Sitz der Gesellschaft war Berlin, wo auch Siemens & Halske ihren Sitz hatte.²⁹ Benannt wurde die Gesellschaft in Anlehnung an das damalige Betriebsgebiet „Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG“, heute kurz BOGESTRA genannt. Die bis zu diesem Zeitpunkt durch Siemens gebauten Strecken und die im Bau befindlichen Strecken gingen in der neuen Aktiengesellschaft auf. Lediglich die Strecke Bochum-Herne konnte wegen der Beteiligungsverhältnisse Dritter – der Stadt Bochum, des Landkreises



Bochum und der Provinz Westfalen³⁰ – nur gepachtet werden.³¹

Zwei Jahre später ging es weiter nach Weitmar und Laer. Am 22. Juni 1898 wurden die Gleise der Bergisch Märkischen Bahn gekreuzt.³² Hier gab es noch einen schienengleichen Bahnübergang der Staatsbahn. Dieser durfte nur von ein- und ausfahrenden Wagen überquert werden. Erst mit dem Bau der Unterführung und dem damit verbundenen Umbau des Bahnhofs Süd konnten die Wagen der Straßenbahn hier nach Fahrplan kreuzen. Im August 1901 wurden die Gleise unter die Eisenbahnstrecke verlegt.³³ Mit dem Winterfahrplan 1901 verkehrten die Wagen der Weitmarer Linie bis zur Dorstener Straße und ersetzten damit die bisherige Linienführung Herne-Bahnhof Süd.

„An der Bongardstraße werden jetzt die Kreuzungsschienen der elektrischen Straßenbahn durchfeilt, um die Verbindung mit der neubauten Strecke Bochum-Laer herzustellen“³⁴ war die nicht ganz fachgerechte Beschreibung des Einbaus einer Gleiskreuzung an der Kreuzung der Bongardstraße mit der heutigen Kortumstraße. Das Grundnetz in der Innenstadt war mit der Inbetriebsetzung der Straßenbahn von Bochum nach Laer am 3. August 1898 fertig gestellt.³⁵

Die Bahnunterführung am Bahnhof Süd ermöglichte auch den Bau einer

weiteren Linie in den Bochumer Süden. Nach Wiemelhausen ging es durch die Clemensstraße und die heutige Oskar-Hoffmann-Straße zur Wiemelhauser Straße. Die Strecke wurde am 9. Juni 1905 eröffnet.³⁶ Die Wagen fuhren von der Einmündung der Clemensstraße in die Hattinger Straße bis zur Grenze von Wiemelhausen nach Weitmar Mark und Stiepel. Die Clemensstraße wurde zur Endstelle gemacht, weil auf der Bahnhofstraße vor dem Bahnhof Süd nicht genügend Platz für eine Endstelle war. Eine Weiterführung über den Bahnhof hinaus kam auch wegen der Eingleisigkeit nicht in Frage.³⁷ Erst 1907 wurde die Wiemelhauser Linie in die Innenstadt geführt. Die Wagen endeten seitdem an der Gaststätte Lindenhof in der Brüderstraße.³⁸

Umbau der Linien am Bahnhof Süd und in der Innenstadt

Im Jahre 1908 erreichte zum ersten Male ein konkurrierender Straßenbahnbetrieb die Stadt Bochum. Die Kleinbahn Bochum-Gerthe-Harpen wollte einen Straßenbahnanschluss zwischen den beiden Gemeinden und der Bochumer Innenstadt herstellen. Auch sie wollte,



wie die BOGESTRA, zum Bahnhof Süd fahren. Dies ließ jedoch die eingleisige Strecke durch die Kortumstraße nicht zu. Die Stadt Bochum wünschte sich ebenso eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt. So kam der Gedanke auf, die Kortumstraße nur in einer Richtung zu befahren und für die Gegenrichtung die fast parallel führende Viktoriastraße zu nutzen. Gegen diesen Plan erhob die BOGESTRA Einspruch, weil sie die Konkurrenz fürchtete und für das Stadtgebiet die alleinige Konzession innehatte. Der hiergegen erhobene Einspruch führte zunächst dazu, dass die Straßenbahn aus dem Bochumer Norden am 23. Dezember 1908 nur bis zur Einmündung der Kanalstraße und Heinrichstraße eröffnet werden konnte.³⁹ Dem Einspruch wurde durch die Bezirksregierung stattgegeben. Der Ausbau führte zu einer annähernden Verdoppelung der Gleise in der Innenstadt. Die neuen Gleise wurden von der Kleinbahn Bochum-Gerthe-Harpen, die sich nach der Erweiterung der Strecke nach Castrop inzwischen Bochum-Castroper Straßenbahn nannte, gelegt. Der Richtungsbetrieb durch beide Gesellschaften wurde am 6. November 1910 eröffnet.⁴⁰ Mit diesem Tag wurden die Strecken nicht nur gemeinsam befahren, sondern auch die Linienführung fast aller Linien auf den Südbahnhof ausgerichtet. Lediglich die in Ost-West-Richtung verkehrenden

Linien nach Werne und Crengeldanz waren hiervon ausgenommen. Sie endeten an der Christuskirche.⁴¹

Der Fahrplan sah im Herbst 1910 folgende Linien vor: Linie 1 alle 10 Minuten vom Bahnhof Bochum Süd nach Schalke Markt; Linie 2 von Herne über Bochum Süd nach Hattingen alle 10 Minuten bis Linden, bis Hattingen alle 20 Minuten; Linie 3 von Bochum Süd nach Wanne alle 10-20 Minuten, bis Hordeler Straße alle 10 Minuten; Linie 4 von Bochum Rathaus nach Witten Crengeldanz alle 20 Minuten; Linie 5 von Bochum Rathaus nach Endstelle Werne alle 20 Minuten; Linie 6 von Bochum Lindenhof nach Wiemelhausen alle 10 Minuten; Linie A von Bochum Süd nach Castrop alle 20 Minuten; Linie B von Bochum Süd nach Harpen alle 20 Minuten.⁴² Die Liniennummern waren zur Unterscheidung der verschiedenen Linien und Gesellschaften bereits Ende 1908/Anfang 1909 nach und nach eingeführt worden. Die Linie 1 wurde für die Strecke Bochum-Gelsenkirchen vergeben, weil es in Gelsenkirchen ebenso wie in Bochum die Liniennummern von 2 aufwärts gab.⁴³ Erst mit der Neuordnung der Liniennummern im Jahre 1938⁴⁴ änderte sich dies und blieb bis heute weitgehend unverändert – sieht man mal davon ab, dass bei Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr 1980 die „3“ vorangestellt wurde.

Abb. 3: Die Bochumer Innenstadt, 1908. Die Stadtkarte zeigt in Rot das Straßenbahnliniennetz. Gestrichelt ist die im Bau befindliche Strecke von der Kanalstraße zum Bahnhof Süd. (Kartenausschnitt, Stadtarchiv Bochum)

Abb. 4: Das Liniennetz in der Bochumer Innenstadt, 1935. (Kartenausschnitt, Stadtarchiv Bochum)

Abb. 5: Die neue Endstelle am Bahnhof Süd vor dem Ersten Weltkrieg. Die aus der Innenstadt zum Bahnhof Süd verkehrenden Wagen endeten hier. Links von der Gartenanlage steht ein Wagen der Linie 1 und wartet auf die Rückfahrt nach Wattenscheid. Da die Endstelle nur eingleisig war, konnten hier keine Beiwagen mitgeführt werden. (Postkarte, gelaufen 1914, Sammlung A. Halwer)



Am 15. Dezember 1912 wurde eine neue Linie durch die Innenstadt zum Bahnhof Nord in Betrieb genommen. Die Strecke begann am Lindenhof und führte durch die heutige Brüderstraße und den Hellweg, von dort vorbei am Elisabeth Hospital zum Nordbahnhof. Befahren wurde die Strecke von der Linie 8 Bochum Nord nach Weitmar Schulstraße (heute An der Landwehr). Gleichzeitig gingen die Strecken auf der Königsallee von der Clemensstraße zum Rechener Busch (Waldstraße) und von der Brückstraße nach Grumme Kaiseraue als Linie 9 in Betrieb, die in der Innenstadt die bereits vorhandenen Gleise in der Kortum- und Viktoriastraße nutzte.⁴⁵ Ein Verbindungsgleis von der Bleichstraße durch die Brückstraße zur Einmündung der Kortumstraße war zeitgleich genehmigt, konnte aber erst etwa ein Jahr später in Betrieb gehen.⁴⁶

Die Preußische Staatsbahn errichtete im Jahre 1912 die Brücke über die Wiemelhauser Straße⁴⁷ (heute Universitätsstraße). Damit wurde eine neue Linienführung für die Straßenbahn zur Entlastung der Innenstadtschleife möglich. Ab dem 20. Dezember 1913 erhielt die Linie von Wiemelhausen nach Bochum als Linie 3 die neue Streckenführung von der Einmündung der

heutigen Oskar-Hoffmann-Straße aus durch die Wiemelhauser Straße und den Südhellweg sowie die Brückstraße zum Kortländer und von dort weiter nach Wanne. Die alte Streckenführung von Wiemelhausen über den Bahnhof Süd nach Wanne blieb als Linie 6 erhalten.⁴⁸

Im Mai 1914 wurden die gesamten Gleisanlagen am Bahnhof Süd umgebaut. Eine Verkaufsstelle für Fahrkarten, die gleichzeitig als Geschäftsstelle für den Verkehrsverein diente, entstand auf dem Bahnhofsvorplatz anstelle einer gärtnerischen Anlage. Eine dreigleisige Wende- und Haltestellenanlage, die eine Weiterfahrt nach Süden und eine Rückfahrt nach Norden ermöglichte, entstand vor dem Handelshof. Die Anlagen wurden gemeinsam von der BOGESTRA und der Westfälischen Straßenbahn gebaut und genutzt.⁴⁹ Im Januar 1916 baute die Westfälische Straßenbahn eine kurze Verbindungsstrecke vom Schwanenmarkt zum Bahnhof Nord, um bei Betriebsstörungen über diesen Weg zum Bahnhof Süd zu gelangen. Gleichzeitig wurde auch die Weichenanlage am Schwanenmarkt ausgetauscht.⁵⁰

Da die Bongardstraße in Teilen zu schmal für einen zweigleisigen Ausbau war, entschied man sich, die vom Rathaus kommenden Wagen Richtung



Abb. 6: Der Handelshof, 1920er Jahre. Am Handelshof befand sich die im Jahre 1914 errichtete zentrale dreigleisige Haltestellenanlage. Hier konnten die aus Richtung Norden endenden Wagen wenden oder aber nach Süden durch die Bahnstufenunterführung fahren. (Postkarte, gelaufen 1931, Sammlung A. Halwer)

Abb. 7: Die Bongardstraße, 1952. Der Umbau der Innenstadt und die enorme Verbreiterung der Straßen erforderten einen kompletten Umbau der Gleisanlagen in der Innenstadt. Das Bild aus dem Juni 1952 zeigt einen Straßenbahnzug, der soeben aus dem Hellweg in die Bongardstraße eingebogen ist und durch die Bleichstraße ihren Weg zum Nordbahnhof fortsetzen wird. (Stadtarchiv Bochum)

Laer durch die Grabenstraße und die Schützenbahn zu führen, während die aus Laer kommenden Bahnen weiter die Bongardstraße befuhren. Die Strecke konnte am 1. November 1926 in Betrieb gehen.⁵¹ Damit war der Ausbau des Gleisnetzes in der Bochumer Innenstadt abgeschlossen.

Umbau des Gleisnetzes nach dem Zweiten Weltkrieg

Durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs wurde eine städtebauliche Umgestaltung der Innenstadt notwendig, die auch das Straßenbahnnetz betraf. Der Umbau Bochums zur autogerechten Stadt und die Verlegung des Hauptbahnhofs hatten massiven Einfluss auf die Linienführung. Ein die Innenstadt umspannender Straßenring wurde geplant, an dem das Rathaus, der Nordbahnhof und der Bahnstufenneubau liegen sollten. Dieser Ring sollte auch von der Straßenbahn befahren werden. Das Ringstraßensystem wurde in den 1950er Jahren nach und nach realisiert, ohne die Straßenbahnen komplett aufzunehmen. Provisorisch wurde die „Ost-Weststraße“ befahren – und das bis zur Eröffnung des Tunnelbetriebs 2006. Provisorien dauern halt manchmal etwas länger. Bereits im November 1950 konnte der erste Teil der verbreiterten Bongardstraße in Betrieb genommen

werden. Von der „Drehscheibe“ bis zum Südhellweg erhielt die Straße eine Breite von 35 Metern. Die Straßenbahn verkehrte zweigleisig in der Straßenmitte und erhielt eine großzügige Haltestelle vor dem Kaufhaus Baltz.⁵² Die Straße wurde in diesem Abschnitt am 23. November 1950 freigegeben.⁵³ Ab dem 17. Dezember 1950 verkehrte die Linie 2 durch die Brüderstraße, den Hellweg und die Bongardstraße vom Bochumer Hauptbahnhof zum Rathaus.⁵⁴ Die Strecke durch die Kortumstraße wurde damit für diese Linie aufgegeben.

Etwa zeitgleich wurde die Strecke vom Rathaus zum Hauptbahnhof durch die Viktoriastraße zweigleisig ausgebaut. Ab Februar 1950 wurde die Straße auf 32 Meter Breite ausgeweitet. Für die Straßenbahn entstand ein 5,20 Meter breiter Bahnkörper, der über den ehemaligen Kellern zerstörter oder abgerissener Wohnhäuser lag. Befahren wurde zunächst nur das Richtungsgleis zum Hauptbahnhof.⁵⁵ Am heutigen Kerkwege, der damaligen Kirchstraße, entstand eine Gleis für die aus der Viktoriastraße kommenden Wagen, die ihnen über die Kortumstraße und Kirchstraße den Rückweg zum Rathaus ermöglichte. Sie diente zuletzt auch nach der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs der Linie 27 nach Gerthe als Wendemöglichkeit. Das Gleis ersetzte die aus dem Jahre 1914 stammende Wendeanlage vor dem Hauptbahnhof.

Der Ausbau der Viktoriastraße ermöglichte es, die Kortumstraße vom



8

Straßenbahnverkehr freizuziehen und dort eine Fußgängerzone einzurichten. Am 1. Dezember 1951 wurde der Straßenbahnverkehr durch die Kortumstraße eingestellt. Zeitgleich wurden die Straßenbahnlinie 9/19 eingestellt und durch die Buslinie 53 ersetzt, die über die bisherigen Endpunkte der Straßenbahnlinie in Grumme und Wiemelhausen hinausfuhr.⁵⁶

Für die Verlegung des Hauptbahnhofs mussten sowohl die Brücken am neuen als auch am alten Hauptbahnhof ausgebaut werden. Um dies zu ermöglichen, wurden die Wagen einiger Linien während der Bauzeit der Brücken teilweise über die Oskar-Hoffmann-Straße geführt. Durch den Südring und über den Vorplatz des späteren Hauptbahnhofs zum Nordbahnhof ging es ab 1954. An diese Strecke wurden sowohl die Wiemelhauser Straße als auch die Viktoriastraße angeschlossen. Damit wurde eine Umfahrung der Innenstadt für die aus Norden kommenden Linien über das Rathaus und den geplanten Hauptbahnhof möglich.⁵⁷ Die Linien 7 und 17 (Innenstadt nach Castrop bzw. Lütgendortmund) befuhren ab dem 1. Februar 1956 den Innenstadtring in beiden Richtungen.⁵⁸ Am Schwanenmarkt teilte sich die Ringstrecke.

In der Nähe des Nordbahnhofs wurde 1955 eine neue Gleisschleife angelegt. Sie führte durch die Jahn-, Arndt- und Scharnhorststraße.⁵⁹ Befahrbar war sie aus Richtung des neuen Hauptbahnhofs. Die Schleife diente allen am neuen Hauptbahnhof endenden Linien als Endstelle. Kurz vor Eröffnung des neuen Bochumer Hauptbahnhofs wurden im Mai 1957 zwei Weichen für die Strecke aus der Massenbergstraße in den Ostring verlegt, sodass mit Eröffnung des Hauptbahnhofs auch die Linie 2 hier enden konnte.⁶⁰ Lediglich die Linie 8/18 fuhr auf ihrem Weg von Blankenstein bzw. Dahlhausen nach Herne und Recklinghausen weiterhin über den alten Hauptbahnhof und die Viktoriastraße am Bochumer Rathaus vorbei.⁶¹

Der Stadtbahnbau verändert das Liniennetz

Der fortschreitende Stadtbahnbau in den 1970er Jahren erforderte Gleisveränderungen und auch Gleisrückbauten in der Bochumer Innenstadt. Bis zur Eröffnung der ersten Tunnelstrecke vom Hauptbahnhof zum Bergmannsheil im

Abb. 8: Für die am neuen Bochumer Hauptbahnhof endenden Linien wurde 1955 in der Jahn-, Arndt- und Scharnhorststraße eine Gleisschleife eingebaut. Auf dem Bild befährt eine Bahn der Linie 306 im Jahre 1983 wenige Wochen vor der Einstellung der Strecke die Arndtstraße. (A. Halwer)

Abb. 9: Die letzten Straßenbahnen durch die Bongardstraße verkehrten am Eröffnungstag der Stadtbahnstrecke am 29. Januar 2006. Die Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft BOGESTRA e.V. setzte ihre Museumswagen zwischen der Annastraße und dem Betriebshof an der Universitätsstraße ein. (A. Halwer)

Abb. 10: Die provisorische Brücke über die Stadtbahnbaustelle am Bochumer Hauptbahnhof wird im April 1978 von einer Bahn der Linie 6 Richtung Wanne-Eickel befahren. (A. Halwer)



9



10



11

Abb. 11: Der Eröffnungszug der neuen Ost-West-Stadtbahnstrecke wurde am 29. Januar 2006 von Oberbürgermeisterin Ottilie Scholz aus dem Bahnhof Rathaus Süd gesteuert. (A. Halwer)

Jahre 1979 wurden bereits Wege verändert. Auf dem Bahnhofsvorplatz entstand eine riesige Baustelle, die von den Straßenbahnen der Linien 5 und 6 mit einer provisorischen Brücke überquert wurde. Die Linie 5 wurde ab dem 17. April 1979 nicht mehr über den Bahnhofsvorplatz zur Gleisschleife in die Arndtstraße geführt, sondern verkehrte stattdessen, von der Universitätsstraße kommend, über den Südring und die Viktoriastraße zur Haltestelle in der Nähe der Marienkirche. Vom selben Tag an verkehrte die Linie 6 nicht mehr über den Südring und Hauptbahnhof. Sie zweigte stattdessen am Rathaus, von Wanne kommend, in die Bongardstraße ab und wurde weiter über die Massenbergsstraße in den Ostring geführt.⁶² Dadurch konnte die provisorische Brücke am Hauptbahnhof aufgegeben werden.

Am 26. Mai 1979 wurde die erste Tunnelstrecke vom Bergmannsheil

zum Hauptbahnhof eröffnet. Einen Tag später wurde die Linie 5 von der Innenstadt nach Recklinghausen verlängert und übernahm damit den Nordast der Linie 8.⁶³ Zeitgleich wurde auch der Eisenbahnverkehr über den Bochumer Nordbahnhof aufgegeben und die nach Riemke und weiter fahrenden Züge über die Brücke am Konrad-Adenauer-Platz geführt. Die Gleise der Straßenbahn vom Schauspielhaus bis zum Südring wurden ebenfalls aufgegeben. Um den Südring und die Viktoriastraße vom Rathaus bis zum Südring von den Straßenbahngleisen freizuziehen, wurde in der Ferdinandstraße eine Verbindungstrecke von der Wittener Straße zur Universitätsstraße in Betrieb genommen.

1983 wurde die Strecke durch den Südring und die Viktoriastraße bis zum Rathaus zu Gunsten der Strecke durch die Ferdinandstraße und die Bongardstraße aufgegeben. Die neue Strecke durch die Ferdinandstraße wurde am 29. Mai 1983 für die Wagen der Linie 305 in Betrieb genommen.⁶⁴ Die Strecken auf dem Nordring, auf denen noch Einsatzwagen der Linien 305 am Schwanenmarkt umsetzten, wurden ebenfalls aufgegeben. Die Einsatzwagen setzten danach entweder vor dem Rathaus oder an der Annastraße auf der Strecke

der 302 und 310 um. Am 31. Juli 1983 wurde die Schleife in der Arndtstraße aufgegeben.⁶⁵ Unterhalb der Brücke der Eisenbahn über die Universitätsstraße erhielten die Linie 302 und 306 eine neue Wendeanlage.

Die erste Bochumer Straßenbahnstrecke vom Kortländer nach Herne wurde am 2. September 1989 durch die neue unterirdische U35 von Schloß Strüncede bis Bochum Hauptbahnhof ersetzt. Die Linie 306 übernahm im Laufe des Tages den Abschnitt Hauptbahnhof-Hustadt von der Linie 305.⁶⁶ Mit Fertigstellung der Strecke der U35 zur Universität am 27. November 1993 endete die Linie 306 wieder am Buddenbergplatz.⁶⁷

Die weitgehende Stilllegung der Straßenbahn in der Bochumer Innenstadt war mit der Eröffnung der Ost-West-Tunnelstrecke verbunden. Ab dem 29. Januar 2006 verkehrten die Bahnen der verbliebenen oberirdischen Linien 302, 306 und 310 in der Innenstadt nur noch durch den Tunnel.⁶⁸ Lediglich vom Kortländer bis zum Rathaus verkehren die Bahnen der Linie 306 noch oberirdisch. Mit der Eröffnung der Tunnelstrecken war das Kapitel Stadtbahnbau in der Bochumer Innenstadt abgeschlossen.

Eröffnungsdaten aller Bochumer Straßenbahnstrecken

1894 23. November	Herne Bf. - Bochum Kortländer	20. Dezember	Schwanenmarkt - Harpen
1896 14. Februar	Bahnhof Ückendorf - Wattenscheid -Wattenscheid Kreisgrenze	1909 20. Dezember	Gerthe - Castrop
1. März	Kortländer - Bochum Bf. Süd	1910 6. November	Schwanenmarkt - Bochum Süd
5. April	Kanonenwerkstatt BV - Bongardstraße	22. Dezember	Gerthe Apotheke - Constantin IV/V
23. April	Kreisgrenze Gelsenkirchen - Bochum Kanonenwerkstatt	1912 20. Januar	Harpen - Lütgendortmund Provinzialstraße
20. Oktober	Wanne - Bochum Kortländer	15. Dezember	Bochum Nord - Lindenhof
1898 22. Juni	Bochum - Weitmar	15. Dezember	Grumme - Bochum
3. August	Bochum - Laer	15. Dezember	Bochum - Rechener Busch
1899 5. Januar	Langendreer Kaisersteg - Langendreer	1913 22. Januar	Werne Post - Langendreer Bahnhof
5. Januar	Langendreer - Witten/Bommern	25. Juli	Eppendorf - Kanonenwerkstatt BV
11. Januar	Langendreer - Ümmingen	4. August	Oberdahlhausen - Eppendorf
1900 12. August	Langendreer/Süd - Werne - Lütgendortmund	20. Dezember	Brückstraße - Südhellweg - Wiemelhauser Straße
1901 22. Februar	Laer/Zum schwarzen Roß - Werne/Hellweg Wirtschaft Berg	1914 14. Mai	Gelsenkirchen - Grenze Ückendorf/Günnigfeld
15. August	Castrop - Langendreer Kranefeld	1916 25. Januar	Schwanenmarkt - Anschluss Bochum Nord
19. August	Weitmar - Dahlhausen und Hattingen	1922 13. Dezember	Walzwerk Höntrop - Zeche Engelsburg
21. Dezember	Ümmingen Dorf - Ümmingen Provinzial- straße (spätere Wittener Straße)	1924 16. September	Günnigfeld Ulrichstraße - Grenze Ückendorf/Günnigfeld
21. Dezember	Laer - Cregeldanz	16. September	Höntrop Kirche - Walzwerk Höntrop
1905 9. Juni	Bochum - Wiemelhausen	1925 11. Oktober	Wattenscheid Weststraße - Leithe
1908 17. Januar	Baukau - Höntrop		

Eröffnungsdaten aller Bochumer Straßenbahnstrecken

1926 1. November	Rechener Busch - Wohlfahrtsstraße		Vereinsstraße durch Kohlenstraße zur Wattenscheider Straße
1. November	Bongardstraße - Wittener Straße (durch die Grabenstraße)	1968 4. Mai	Hochstraße Wattenscheid über Friedrich-Ebert-Str.
18. Dezember	Zeche Karl-Friedrich - Stiepel Frische und Welper	1971 13. Januar	Universitätsstraße - Universität Forum
1927 18. Februar	Gahlensche Straße - Werksbahn Bochumer Verein (durch neue Wattenscheider Straße)	27. April	Unterstraße - Im Ümminger Feld
5. August	Schlachthof über Gertrudisstraße und Oststraße zur Freiheitstraße	1972 3. November	Universität - Hustadt
23. Oktober	Wattenscheid Bf. - Wattenscheid Kirche	1974 26. Juli	Abzweig Laer - Langendreer (über neue Wittener Straße)
1928 10. Oktober	Schürbankstraße - Gerthe Apotheke: (durch Castroper Hellweg)	1979 26. Mai	Bochum Hbf. - Rampe Bergmannsheil (Tunnelstrecke)
1929 10. Oktober	Constantin Schacht VI - Grumme Kaiseraue	1981 28. November	Bochum Ruhrstadion - Bochum Hbf. (Tunnelstrecke)
18. Dezember	Hiltrop - Constantin IV/V	1983 1. August	Wittener Straße - Universitätsstraße (über Ferdinandstraße)
18. Dezember	Höntrop Kirche - Höntrop Bf.	1989 2. September	Herne Schloß Strünkede - Bochum Hbf. (Tunnelstrecke Normalspur)
1943 22. Februar	Langendreer Kaisersteg- Langendreer (Wiederinbetriebnahme)	1993 27. November	Bochum Hbf. - Bochum Querenburg Hustadt
1951 1. Dezember	Bochum Rathaus - Bochum Hbf. (ehemals Bf. Süd)	2006 29. Januar	Alleestraße - Wittener Straße (Tunnelstrecke)
1954 27. September	Wiemelhauser Straße - Bochum Nord (über zukünftigen Bahnhofsvorplatz)	29. Januar	Bochum Rathaus - Bochum Hbf. (Tunnelstrecke)
27. September	Bochum Rathaus - Südring-Hbf. neu	2013 26. August	Westkreuz neue Streckenführung
1957 2. Juni	Bochum Hbf. - Schleife Bf. Nord/Ostring	2017 7. Oktober	Langendreer Unterstraße - Langendreer Bf.

Anmerkungen

- 1 *Bochumer Kreisblatt vom 15. Mai 1848.*
- 2 *Verwaltungsbericht der Stadt Bochum, 1860.*
- 3 *Preußische Gesetzessammlung, 28. Juli 1892, S. 225.*
- 4 *StadtA BO, LA 1450.*
- 5 *Ebd.*
- 6 *Ebd.*
- 7 *Märkischer Sprecher (MS) vom 28. November 1894.*
- 8 *MS vom 6. Juli 1894.*
- 9 *MS vom 5. September 1894.*
- 10 *Allgemeine Wattenscheider Zeitung (AWZ) vom 10. September 1894.*
- 11 *AWZ vom 22. November 1894.*
- 12 *MS vom 23. November 1894.*
- 13 *StadtA BO, LA 1450.*
- 14 *Ebd.*
- 15 *MS vom 24. November 1894.*
- 16 *Ebd.*
- 17 *MS vom 29. November 1894.*
- 18 *MS vom 30. November 1894.*
- 19 *AWZ vom 3. März 1919*
- 20 *MS vom 2. März 1896.*
- 21 *AWZ vom 21. Oktober 1896.*
- 22 *MS vom 21. Oktober 1896.*
- 23 *AWZ vom 8. Oktober 1896.*
- 24 *AWZ vom 18. Oktober 1897.*
- 25 *MS vom 7. April 1896.*
- 26 *MS vom 23. April 1896.*
- 27 *AWZ vom 15. Februar 1896.*
- 28 *AWZ vom 7. Mai 1896.*
- 29 *AWZ vom 23. Januar 1896; Emscher Zeitung (EZ), 15. Februar 1896.*
- 30 *Verwaltungsbericht der Stadt Bochum, 1894/95.*
- 31 *Geschäftsbericht der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, 1896.*
- 32 *AWZ vom 22. Juni 1898.*
- 33 *MS vom 24. August 1901.*
- 34 *MS vom 7. Juni 1898.*
- 35 *AWZ vom 5. August 1898.*
- 36 *MS vom 9. Juni 1905.*
- 37 *MS vom 6. Juni 1905 und 8. Juni 1905.*
- 38 *Geschäftsbericht der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, 1907.*
- 39 *StadtA BO, LA 1451.*
- 40 *Müller 1919, S. 48f.*
- 41 *MS vom 5. November 1910.*
- 42 *MS vom 5. November 1910.*
- 43 *MS vom 5. Januar 1909.*
- 44 *AWZ vom 27. Januar 1938*
- 45 *MS vom 11., 15. und 16. Dezember 1912.*
- 46 *MS vom 29. Juli 1913.*
- 47 *Verwaltungsbericht der Stadt Bochum 1912, Kapitel H.: Eisenbahnangelegenheiten.*
- 48 *MS vom 22. Dezember 1913*
- 49 *Müller 1919, S. 56.*
- 50 *Ebd., S. 58 ff.*
- 51 *Bochumer Anzeiger (BA) vom 4. November 1926.*
- 52 *Betriebsmitteilungen der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, Heft 11/1950.*
- 53 *Westdeutsche Allgemeine Zeitung (WAZ) vom 24. November 1950.*
- 54 *Ruhr-Nachrichten (RN) vom 10. Dezember 1950.*
- 55 *Betriebsmitteilungen der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, Heft 4/1950.*
- 56 *WAZ vom 28. November 1951.*
- 57 *Betriebsmitteilungen der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, Heft 2/1956.*
- 58 *Ebd.*
- 59 *Verwaltungsbericht der Stadt Bochum für das Jahr 1955.*
- 60 *WAZ vom 8. Mai 1957.*
- 61 *WAZ vom 28. Mai 1957.*
- 62 *Blickpunkt Straßenbahn, Heft 4/1979.*
- 63 *RN vom 12. Mai 1979.*
- 64 *Blickpunkt Straßenbahn Heft 4/1983.*
- 65 *Blickpunkt Straßenbahn Heft 5/1983.*
- 66 *Blickpunkt Straßenbahn Heft 6/1989.*

Literatur

- BOGESTRA (Hg.):**
75 Jahre Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft, Bochum 1971
- BÖHM, Johnny:**
Die Entwicklung der Straßenbahnnetze in den Räumen Bochum und Essen und ihre Beziehungen zur Stadtentwicklung, Hausarbeit, Bochum 1978
- HALWER, Andreas:**
Die Geschichte der Linie 310 (1896-2016), Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft BOGESTRA e.V. (Hg.), Hövelhof 2016
- MAJOR, Bodo:**
Die Anfänge des schienengebundenen Lokalverkehrs (Kleinbahnwesen) im Raum Bochum unter der Zugrundelegung der Verwaltungsgliederung von 1880, Bochum 1979
- MÜLLER, Paul**
10 Jahre Westfälische Straßenbahn, Gerthe 1919
- SCHÖNEFELD, Ludwig**
[1985] Die „Kommunale“: Geschichte einer Straßenbahn zwischen Herne, Wanne-Eickel und Wattenscheid, Wuppertal 1985
- [1989] Unterwegs zwischen Emscher und Ruhr. Geschichte des Wagenparks der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, Wuppertal 1989*
- SCHÖNINGH, Ferdinand**
Die Geschichte und wirtschaftliche Bedeutung der Kleinbahnen (Überlandstraßenbahnen) im rheinisch-westfälischen Kohlenrevier. Unter besonderer Berücksichtigung der Stellung der Staatseisenbahnverwaltung und der Kommunen zum Straßenbahnbau. Paderborn, 1911



4

Die CampusLinie U35

Eine Untergrundbahn der besonderen Art

Die U35 ist eines der beliebtesten Verkehrsmittel in Bochum und Herne und zugleich die erste unterirdische Stadtverbindung Deutschlands. Praktisch angelegt, schlängelt sich die U-Bahn heute zweigleisig von Norden nach Süden durch Bochum hindurch, genauer gesagt: vom Stadtteil Hustadt bis zum Schloss Strünkede in Herne. Mit diesen beiden Start- bzw. Endpunkten besitzt sie seit 2017, als die Haltestelle „Gesundheitszentrum“ neu eröffnet wurde, 22 Stationen. Neben den beiden Bahnhöfen in Bochum und Herne wird die Haltestelle „Ruhr-Universität Bochum“ am stärksten frequentiert. Darum besitzt die U35 auch den Namenszusatz „CampusLinie“. Die Bezeichnung „U35“ deutet zwar auf eine reine Untergrundbahn, jedoch verläuft ein Teil der Strecke auch oberirdisch. Zwischen den südlichen Haltestellen „Wasserstraße“ und „Hustadt“ befindet sich die Bahn auf einem eigenen Gleiskörper mitten auf der Universitätsstraße.

Die Gründung dieser Bahnstrecke reicht jedoch über 120 Jahre weit zurück. Am 23. November 1894 wurde hier der erste öffentliche Personennahverkehr Bochums eröffnet. Dabei handelte es sich um die – zu diesem Zeitpunkt noch überirdische – Verbindung von der Dorstener Straße (Kortländer) in Bochum zur Vinckestraße in Herne. Der erste Straßenbahnwagen wurde elektrisch angetrieben. Als er sich bei der Eröffnung wie von Geisterhand in Bewegung setzte, ganz ohne Mithilfe von Zugpferden, bezeichneten die älteren Bochumer und Herner Bürger das Schauspiel als „Teufelswerk und Hexerei“, während die jüngeren Bürger ein solches „technisches Wunder“ positiv bestaunten.¹ Für die 6,8 km lange Strecke brauchte die Bahn damals 25 Minuten. Damit wurde die missliche Tatsache ausgeglichen, dass Bochum keine ordentliche Anbindung an die wichtige „Bergisch-Märkische Eisenbahn“ hatte, deren nächstgelegener Bahnhof in Herne lag, unter dem Namen „Bahnhof Herne-Bochum“.²



2



3

Abb. 1: Haltestelle Brenscheder Straße.
(Stadt Bochum, Presseamt)

Abb. 2: Eröffnung der U35-Linie am
27. November 1993; der damalige
Oberbürgermeister Heinz Eikelbeck im
Führerstand. (Stadt Bochum, Presseamt)

Abb. 3: Beschriftung eines Wagens der
U35 CampusLinie. (Stadt Bochum,
Presseamt, André Grabowski)



4



5

Abb. 4: Die letzte oberirdische Straßenbahn in der Bongardstraße als Sonderwagen. (Stadt Bochum, Presseamt, Lutz Leitmann)

Abb. 5: Tunneldurchstich an der Oberscheidstraße am 10. Juni 1986. (Stadt Bochum, Presseamt)

Abb. 6: Haltestelle Zeche Constantin. (R. Höwische)

Abb. 7: Haltestelle Herne Mitte. (R. Höwische)



Etwas mehr als ein Jahr später wurde die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG (BOGESTRA) gegründet. Durch die wachsende Industrie war bis 1900 das Netz der BOGESTRA auf über 50 km ausgeweitet und stieg fortwährend weiter an,³ wodurch die Bahnstrecken im Ruhrgebiet zunehmend als kommunal-planerisches Mittel zur Steuerung des städtischen Wachstums dienten.⁴

Nach dem Zweiten Weltkrieg erhielt die Straßenbahnstrecke zwischen Bochum und Herne eine besondere Bedeutung: Die Bahnhöfe in Bochum waren zerstört und der Neubau des Hauptbahnhofes an geänderter Stelle mit seinem großen Empfangsgebäude und ausgedehnten Gleisanlagen sollte noch bis 1957 auf sich warten lassen. Der Bahnhof in Herne hingegen wurde im Zweiten Weltkrieg nicht so sehr in Mitleidenschaft gezogen. Für die Zeit, in der der neue Bochumer Hauptbahnhof gebaut wurde, diente die Straßenbahnstrecke nach Herne als ein geeignetes Beförderungsmittel, das eine Anbindung Bochums an den Fernverkehr ermöglichte.

Mit der steigenden Industrie wuchs auch das Verkehrsaufkommen und damit einhergehend das Eisenbahn- und Straßennetz. Im dicht besiedelten Ruhrgebiet kreuzte sich der industrielle Schienenverkehr zunehmend mit dem Straßenverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr. So entstanden immer mehr und längere Verkehrstaus, besonders mit den steigenden Verkaufserfolgen der Autoindustrie in den 1960er Jahren. Daher entschloss man sich, den Straßenverkehr zu entlasten und die Straßenbahnen teilweise in den Untergrund zu verlegen. 1979 wurde in Bochum zwischen dem Bergmannsheil und dem Hauptbahnhof der erste Straßenbahntunnel in Betrieb genommen. 1986 erfolgte der Tunneldurchstich an

der Stadtgrenze Bochum-Herne. Die Strecke, auf der 92 Jahre zuvor der erste öffentliche Personennahverkehr Bochums entstanden war, wurde nun mit diesem Tunnel zur ersten unterirdischen Stadtverbindung Deutschlands. Im September 1989 nahm hier die U35 ihren Betrieb auf. Hatte die Fahrzeit der vorherigen Stadtbahn 305 für die Strecke von Bochum nach Herne noch 31 Minuten betragen, wurde sie nun auf 14 Minuten reduziert.⁵ Im November 1993 wurde die Verlängerung über die Ruhr-Universität bis zur Hustadt freigegeben. Dieser Streckenabschnitt besteht zunächst aus einem 1,5 km langen Tunnel, der vom Hauptbahnhof bis zur Haltestelle „Wasserstraße“ verläuft und dann wieder an die Oberfläche geführt wird.

Die Tieferlegung der Bahnstrecke zwischen Bochum und Herne löste jedoch nicht nur verkehrstechnische Probleme, auch die Infrastruktur der beiden Innenstädte profitierten von dieser Entwicklung: Fußgängerzonen entstanden, die durch zahlreiche Geschäfte belebt wurden, wie auch neue Wohnungen innerhalb der Stadtzentren. Die örtliche Wirtschaft wurde angekurbelt und die beiden Nachbarstädte enger aneinander geführt. Für die Verlegung unterhalb des Straßenniveaus hatte die Landesförderung jedoch einige Bedingungen gestellt, so etwa, dass der dadurch entstehende Platz auf der Straße nicht ausschließlich für PKWs genutzt werden sollte, sondern auch für Grünstreifen und Radwege. Diese Durchführung ließ allerdings lange auf sich warten. Bis 2010 blieben große Teile der vergangenen Gleisführung auf der Herner Straße/Bochumer Straße erkennbar. Erst seit wenigen Jahren sind sie komplett entfernt und der U-Bahnbau somit vollendet. Es fehlt allerdings immer noch die ursprünglich geplante vollständige Ausdehnung der Strecke von

Witten bis Recklinghausen. Sie scheitert bisher u. a. an der finanziellen Belastung für die Städte.

Die U35 ist Teil des ca. 20 km langen Tunnelsystems der BOGESTRA, welches sich auf Bochum, Herne und auch Gelsenkirchen verteilt. Zusammen mit den 15 Tunnelbahnhöfen der CampusLinie, erstrecken sich auf diesem Netz insgesamt 26 unterirdische Bahnhöfe,⁶ die nahezu rund um die Uhr betrieben werden. Dies fordert viel Arbeit, um einen reibungslosen Fahrbetrieb zu gewährleisten. Neben der Verwaltung mit der Beschäftigung der Fahrer und Kontrolleure, Werkstätten, Schreinereien und Schmieden, besteht ein großer Teil der Arbeit in der Instandhaltung der Technik. Dazu gehören die über 150 Fahrtreppen und Aufzüge, aber auch die Vielzahl an Lampen und Informationsanlagen. Dabei darf man nicht die Gleisanlagen innerhalb der Tunnel vergessen, die eine stetige Aufmerksamkeit verlangen: Die Haltbarkeit der Gleise liegt zwischen 35 und 60 Jahren, dennoch müssen sie regelmäßig gereinigt, geschliffen und geschweißt werden. Die Wartung der Fahrzeuge spielt eine große Rolle, da lange Ausfallzeiten unwirtschaftlich sind. Neben diesen Tätigkeiten fallen auch immer wieder weitere Arbeiten an, wie zum Beispiel das Entwässern von Gleisbetten oder das Entfernen der immer wieder auftretenden Graffiti. Tausende von Quadratmetern Flächen, auf denen sich die Fahrgäste bewegen, werden beinahe tägliche gereinigt. Um der stetig steigenden Fahrgastbeförderung gerecht zu werden, ist das Bestreben der BOGESTRA, die verwendeten Materialien und Techniken immer weiter zu verbessern und auf dem neusten Stand zu bringen.

Spannend sind auch die U-Bahnhöfe der CampusLinie, die zur Eröffnung 1979



Abb. 8: Haltestelle *Feldsieper Straße*.
(Stadt Bochum, Presseamt)

Abb. 9: Haltestelle *Riemke Markt*.
(R. Höwische)

Abb. 10: Haltestelle *Deutsches Bergbau-Museum*. (R. Höwische)

zwischen Bochum und Herne geschaffen wurden. Da der U-Bahntunnel von Bochum nach Herne die erste unterirdische Stadtverbindung Deutschlands war, bevorzugte man an einigen der Haltestellen einen Bezug zur Oberfläche. Besonders die Haltestellen „Bochum Rathaus Nord“, „Deutsches Bergbau-Museum“, „Zeche Constantin“ und „Riemke Markt“ sind gestalterisch so ausformuliert worden, dass sie die darüber befindlichen Begebenheiten im unteren Bereich wieder aufnehmen. Und das nicht nur bei der Benennung der Haltestellen. Die 749 m lange Station „Bochum Rathaus Nord“ besteht zum großen Teil aus hellen Emailleplatten und rosa Granit, zudem sind an den Seiten sechs große Fotos angebracht, die jeweils ein Thema aufgreifen, welches mit der Stadt Bochum in Verbindung steht. Auch wenn es

naheliegender gewesen wäre, so greift die Haltestelle „Deutsches Bergbau-Museum“ als Thema nicht die stählerne Architektur des Förderturmes auf – immerhin ein Wahrzeichen der Stadt Bochum –, sondern sie präsentiert sich als eine Art integrativer Teil des Museums. So wird das Gewölbe des Fahrtunnels von unregelmäßigen schwarzen, weißen und grauen Streifen durchzogen, die geologische Ebenen darstellen sollen, als befände man sich direkt in einem Bergwerksstollen. Passend dazu sind in der Verteilerebene zum Bergbau-Museum auch zwei Bergbaumaschinen platziert worden, direkt neben der Treppenanlage, die zur Oberfläche hoch führt. Am Ende der Treppen sorgt eine kreisrunde Öffnung für den Übergang von Ober- und Untergrund – wodurch der Zugang einer Schachthanlage imitiert wird. Oben



angekommen präsentiert sich in gerader Flucht das Bergbaumuseum. Bei der Eröffnung wurde diese Haltestelle von der Bild-Zeitung als „Deutschlands schönster U-Bahn-Hof“ bezeichnet.

Die Haltestelle „Zeche Constantin“ deutet auf den Ort, an dem sich die Anlage Constantin 1/2 und deren Hauptzentrale befand. Bis 1967 wurde hier noch Kohle gefördert, doch in den 1980er Jahren wurden die Reste der stillgelegten Zeche beseitigt. Heute erinnert an dieser Stelle nur noch die 1937 angefertigte Skulptur „Knochen-Karl“ des Bildhauers Joseph Enseling an die Zeche Constantin, da diese Figur einst zu Ehren der im Krieg gefallenen Bergarbeiter vor der Hauptverwaltung aufgestellt war. Die U-Bahn-Haltestelle ist 691 m lang und greift mit ihren Lichtröhren und den blauen Fliesen das Thema das Thema

eines übertägigen Schachtgebäudes auf, in dem sich die Bergarbeiter versammelten. Zudem befinden sich auch hier in beiden Fahrtrichtungen jeweils sechs Fotos von Bochumer Zechen.

Auch die Station „Riemke Markt“ weist fünf Fotos auf. Hier wird auf 814 m der darüber befindliche Markt zum Thema gemacht. Nicht nur, dass diverse Frischwaren auf den Fotos als Motiv genommen wurden, auch die großen aneinandergereihten halbrunden Lampen an der Decke des Fahrtunnels in Kombination mit den runden Lampen an den Seiten sorgen dafür, dass der Bereich im Untergrund einer Markthalle ähnelt.

Insgesamt fällt bei diesen Haltestellen auf, dass sie sich in ihrer Gestaltung und Ausformung sehr voneinander unterscheiden. Oftmals erkennt man schon an der Begebenheit der Haltestelle, an

welchem Ort man sich befindet. Die Individualität beim Ausbau der Strecke vom Bahnhof in Bochum bis zum Schloss Strünkede in Herne war ein wichtiger Teil des Programms. Ebenso die Identifizierung einiger Haltestellen mit dem städtischen Bezug. Man versuchte darzustellen, dass die Fahrt nicht bloß in einer kahlen Röhre und ins Ungewisse stattfindet, sondern dass man sich in der Stadt Bochum fortbewegt.

Sogar der Übergang von Bochum nach Herne ist bereits im Tunnel zu erkennen. Denn beim Bau des Tunnelsystems wurden unterschiedliche Varianten gewählt. Während man in Bochum zwei nebeneinander laufende Tunnel unterirdisch vorantrieb, wurde in Herne der komplette Straßenbereich ausgeschachtet und nach dem Tunnelbau wieder neu belegt. Dementsprechend erkennt man



11

Abb. 11: Haltestelle Gesundheitscampus. (Stadt Bochum, Pressamt, Lutz Leitmann)

Abb. 12: Die U35 CampusLinie vor einem Gebäude der Ruhr-Universität Bochum. (Stadt Bochum, Presseamt, Lutz Leitmann)

zwischen den Haltestellen „Rensingstraße“ und „Berninghausstraße“ die Stadtgrenzen Bochum-Herne an der Übergangsstelle, von wo aus im Herner Bereich ein gemeinsamer Tunnel für beide Fahrtrichtungen verläuft, während im Bochumer Gebiet jede Fahrtrichtung einen eigenen Tunnel besitzt. Bei der Erweiterung bis zur Hustadt 1993 wurde bei den U-Bahn-Haltestellen „Oskar-Hoffmann-Straße“ und „Waldring“ ein anderes Konzept verfolgt. Hier bevorzugte man ein Design, welches mehr auf farbige und geometrische Muster ausgerichtet ist. Ebenso bei den folgenden Haltestellen bis zur Hustadt, die sich wieder an der Oberfläche befinden.

1998 wurde bei drei neu entstandenen U-Bahn-Haltestellen der Linie 302 und 310, von „Bochum Hauptbahnhof“

bis „Bochumer Verein/Jahrhunderthalle“ das vorherige Gestaltungsprinzip der U35 wieder aufgegriffen. So wurde an letztgenannter Station gezielt das Bauelement Stahl verwendet, um einen Bezug zur ehemals an diesem Ort befindlichen Gussstahl- und Glockenfabrik herzustellen. Neben der U35 und den beiden genannten Linien 302 und 310, werden ebenfalls die Linien 306, 308 und 318 im Innenstadt- und vor allem Bahnhofsbereich unter der Erde geführt. Mit dem Ausbau der drei U-Bahn-Stationen der Linien 302 und 310 wurde der U-Bahn-Bau in Bochum beendet.⁷

Die U-Bahn bringt gewisse Vorteile beim Transport von Personen, da sie eine schnelle und direkte Personenbeförderung ermöglicht, und sie bietet eine gute Gelegenheit zur Verbindung einzelner Punkte. Denn im Gegensatz zum Verkehr an der Oberfläche kann sich die U-Bahn „freier“ bewegen, da sie sich nicht mit anderen Verkehrsnetzen kreuzt, im Gegensatz zur Stadtbahn, die bei Kreuzungen und beschränkten Bahnübergängen gestoppt werden muss. Die U-Bahn verläuft in der Regel in ihrem eigenen Verkehrsnetz. Dadurch ergeben sich fahrtechnisch bessere Möglichkeiten der Beförderung. Jedoch ist der Bau

und Betrieb des Tunnelnetzes mit erheblichen Kosten verbunden, die nicht von jeder Stadt getragen werden können.

Die U35 erhält eine gewisse Sonderstellung. Sie brachte die gewünschte Entlastung der Hauptstraße zwischen Bochum und Herne. Eine wichtige wirtschaftliche und infrastrukturelle Verbindung von Bochum in Richtung Norden wurde somit etabliert. Im Jahre 1974 war der Bau der Ruhr-Universität Bochum im südlich gelegenen Ortsteil Querenburg vollendet. Anfang der 90er Jahre wurde die U35 dann auch in südlicher Richtung erweitert, um die stetig wachsende Zahl an Studenten einen besseren und schnelleren Weg zum Campus zu ermöglichen. Die nun als CampusLinie bekannte U35 erfreut sich durch die steigende Zahl an Studenten/Innen einer wachsenden Frequentierung. Sie kommen aus den umliegenden Städten angereist, um sowohl vom Bochumer Hauptbahnhof als auch vom Herner Bahnhof aus zur Universität zu kommen. In den 1990er Jahren waren noch 20 Meter lange Einzelfahrzeuge eingesetzt worden, die trotz des Fünfminutentakts das Verkehrsaufkommen nicht bewältigen konnte. Die BOGESTRA erhöhte daher



12

die Taktung der CampusLinie auf teilweise drei Minuten und verstärkte das Fahrzeugangebot mit neuen 28 Meter langen Doppelfahrzeugen. Aktuell benutzen täglich ca. 85.000 Fahrgäste die U35, was über 30 Mio. Fahrgäste im Jahr ausmacht. Zu gewissen Stoßzeiten ist die U-Bahn zwar weiterhin bis an die Grenzen gefüllt, besonders zwischen dem Bochumer Hauptbahnhof und der Ruhr-Universität, doch ohne die U35 wäre das Verkehrsaufkommen für Bochum kaum bis gar nicht zu bewältigen. Wer in Versuchung kommt, von der U35 in den PKW zu wechseln, wird sehr schnell merken, dass eine Autofahrt und die anschließende Parkplatzsuche viel weniger Freude bereitet.

Anmerkungen

- 1 NN 1971, S. 3.
- 2 www.kortumgesellschaft.de/index.php/id-8-heimatbuch-1985-hans-w-bimbel-125-jahre-eisenbahn-in-und-um-bochum-ein-ueberblick-im-schatten-des-gesamt-deutschen-eisenbahn.html.
- 3 Liedtke 1996, S. 54f.
- 4 Kaspar/Spohn 1992, S. 83.
- 5 Höltge 1994, S. 66ff.
- 6 Liedtke 1996, S. 25.
- 7 Schäfer 2009, S. 54f.

Literatur

HÖLTGE, Dieter (Hg.):
Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Bd. 4: Ruhrgebiet. Von Duisburg bis Dortmund, Freiburg 1994

KASPAR, Fred/SPOHN, Thomas:
Unterwegs in Westfalen. Verkehrsentwicklung im Wandel der Zeit in Bildern und Berichten aus westfälischen Archiven, in: Damals bei uns in Westfalen. Bilder und Berichte zur Volkskunde und Volkskultur, Rheda-Wiedenbrück 1992

LIEDTKE, Gerd:
Verbindungen. BOGESTRA 1896-1996, Bochum 1996

NN:
75 Jahre Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen, in: Der Rückspiegel, 28 (1971), Nr. 1, Sonderausgabe anlässlich des 75jährigen Jubiläums der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG

SCHÄFER, Axel u.a. (Hg.):
Bochum entdecken. 20 Stadtrundgänge durch Geschichte und Gegenwart, Essen 2009

5

Der Bochumer Verein und die Eisenbahn in der Zeit bis 1900

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Eisen- und Stahlindustrie zusammen mit dem Bergbau und der Eisenbahn zum Leitsektor der Industrialisierung. Die zentralisierte, maschinelle Massenproduktion basierte auf der Eisenbahn als Haupttransportmittel und zugleich wichtigstem Abnehmer der Branche. Der Bochumer Verein ist hierfür ein gutes Beispiel. Das Unternehmen besaß einen Absatzschwerpunkt im Bereich des Eisenbahnsektors. Neben Schienen, Radsätzen und Feldbahnen wurden auch Waggons hergestellt. Im Folgenden soll daher schlaglichtartig ein Blick auf ausgewählte Kapitel aus dem Bereich „Der Bochumer Verein und die Eisenbahn“ geworfen werden.

Die Anschlüsse an die Bergisch-Märkische und die Rheinische Eisenbahn und die erste Zechenbahn

1860 begann auch in Bochum die Zeit der Eisenbahn. Im Oktober des Jahres erreichte die Strecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (BME) von Witten aus den Bochumer Hauptbahnhof. Der Bochumer Verein ging wenig später in Verhandlungen nach einem Bahnanschluss, er sollte den mühsamen und Kosten intensiveren Transport mit Pferdefuhrwerken nach Herne über den sogenannten Knüppeldamm ersetzen. Am 23. November 1865 konnte der Vertrag unterschrieben werden. Er regelte den Anschluss an die ebenfalls im Bau befindliche Linie von Bochum über Riemke nach Wanne. Die Inbetriebnahme der Anschlussbahn war dann am 11. Dezember 1867.

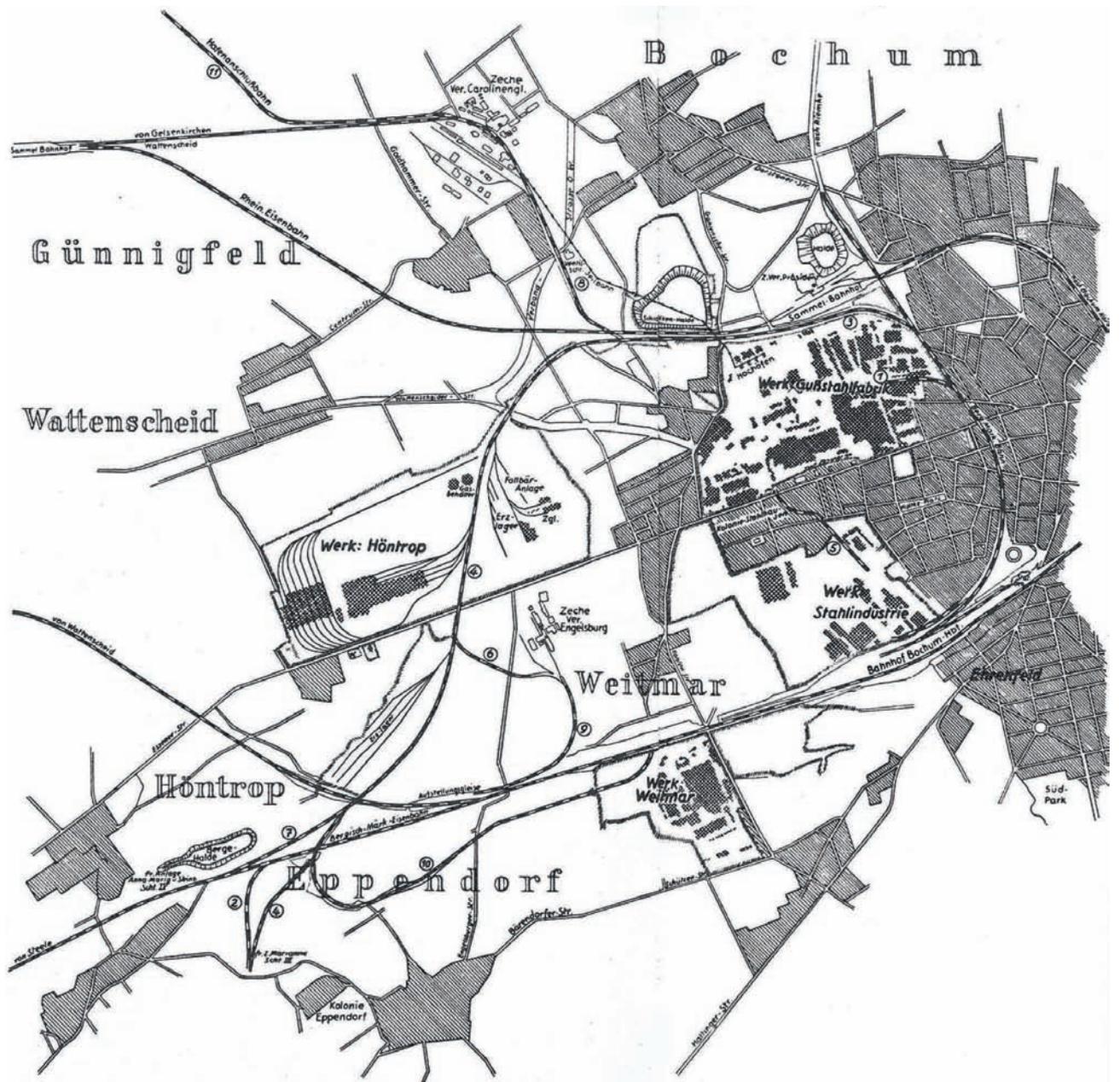
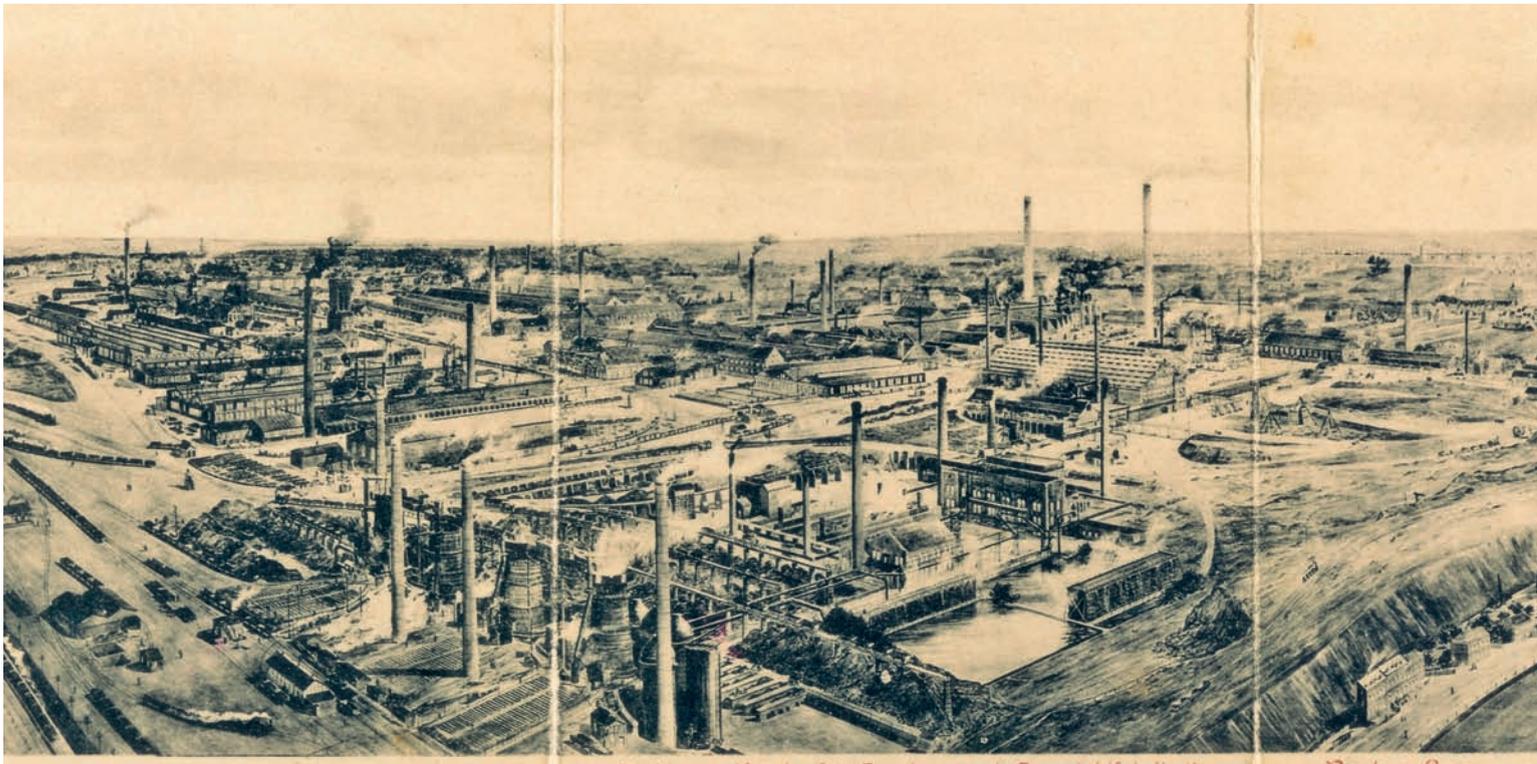


Abb. 1: Sukzessive wurde das Gussstahlwerk an alle verfügbaren Bahnlinien angeschlossen. Den Anfang machte 1867 der Anschluss an die Bergisch-Märkische Eisenbahn am östlichen Rand des Werksgebietes auf dem Streckenstück zwischen Bochum und Riemke (1). Wenig später (1869) folgte der Anschluss der Zeche Marianne an dieselbe Strecke auf dem Teilstück Steele-Bochum (2). 1876 folgte dann der Anschluss an die Rheinische Eisenbahn am nördlichen Rand des Werksgebietes (3). Und abschließend - 1875 - die Bahn von der Zeche Marianne an die Rheinische Strecke (4). Mit dem Ankauf der Stahlindustrie wurde 1890 die Zahnradbahn (5) zwischen den Werkteilen errichtet. (Däbritz 1934, Anhang 11)



2

Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation.

Besten Gruss sen

Abb. 2: Der Blick von Nord-West auf den Bochumer Verein im Jahr 1903. Im Vordergrund die vier Hochöfen und ganz links der Sammelbahnhof mit dem Anschluss an die Rheinische Eisenbahn. Im linken Klappkartenteil oberhalb des Bahnhofs befanden sich u.a. der Waggonbau, die Federn-Fabrik und das Räderwalzwerk. In der hinteren Bildmitte liegen u.a. das Schienenwalzwerk und die Räderdreherei. Leicht rechts von der Mitte des Bildes ist die Jahrhunderthalle zu erkennen. Die Straße am rechten, unteren Bildrand ist die Gahlensche Straße. (Sammlung Wolfgang Dahm)

Abb. 3: Ausschnitt aus der „Kleineren Ausgabe der Übersichts-Karte aller im Ruhr-Kohlen-Gebiet bestehenden Voll- u. Anschluss-Eisenbahnen nebst den darin vorkommenden Zechen“. Sie zeigt die Situation des Bahnanschlusses im Jahr 1880. Von Steele nach Bochum verläuft die Strecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (rot). Ungefähr in der Mitte des Bildes liegen die Schächte der Zeche Ver. Maria Anna u. Steinbank. Schacht IV liegt nördlich, Schacht III südlich der Hauptstrecke. Beide sind über Werkbahnen (violett) an die Gussstahlfabrik angeschlossen. Schacht III besaß zusätzlich einen Anschluss an die Hauptlinie. Die Schächte I und II liegen noch südlicher und sind über eine Pferdebahn (gelb) mit dem Schacht III verbunden.

Zur selben Zeit spät baute der Bochumer Verein eine eigene Rohstoffversorgung auf, um den wachsenden Bedarf insbesondere an Kohle zu decken. 1868 wurde die seit 1862 stillliegende, Höntroper Zeche Ver. Maria Anna & Steinbank erworben, um sie zu reaktivieren und mit ihrer Förderung den Kohlenbedarf des Gussstahlwerkes zu decken.¹ Zu Beginn konnte nur Schacht II genutzt werden. Schacht III war in den vorherigen Jahren mit Wasser vollgelaufen und musste erst gesümpft werden. Schacht IV wurde ab 1870 erschlossen und ging 1873 in Betrieb.

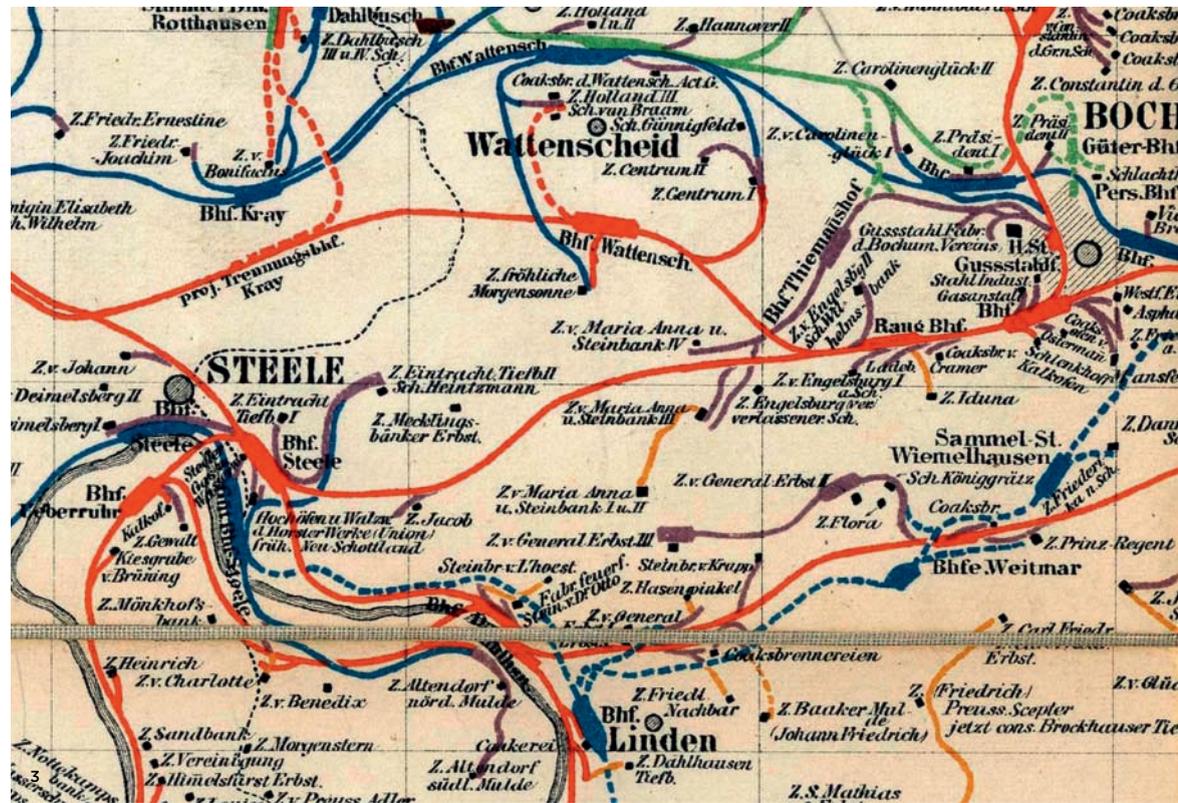
Ursprünglich – bis zur Stilllegung der Zeche im Jahr 1862 – erfolgte die Kohleabfuhr über die Mariannenbahn, einer Pferdebahn in „Locomotivspur“. Sie begann am Schacht II und führte über Höntrop, Eiberg, Horst und Beule bis Steele. Hier konnten die Wagen mittels Ruhrnachen ans andere Ufer übergesetzt werden. Auf der linken Ruhrseite lag dann eine Drehscheibe, mit der die Verbindung zur Prinz Wilhelm Eisenbahn hergestellt wurde. Obwohl die Bahn für einen Lokomotiv-Betrieb ausgelegt war, kamen Lokomotiven nie zum Einsatz, „da die Anlage einer größeren Bahn nach Steele und Oberhausen in Aussicht stand.“²

Knapp zehn Jahre später bei der Reaktivierung der Zeche existierte bereits die Bahnlinie der BME von Essen nach Dortmund. Die Strecke führte direkt

am Schacht IV der Zeche vorbei. Im Jahresbericht der BME von 1869 findet sich die Angabe, dass die Zeche mit einer Länge von 427 Ruthen (ca. 1,6 km) und vier Weichen angeschlossen wurde. Nach den vorliegenden topographischen Karten ist davon auszugehen, dass bei diesen Angaben beide Anschlussgleise – der zum Schacht IV direkt an der Strecke der BME und der spürbar längere zum Schacht III – zusammengefasst wurden.³

Schnell ergaben sich Probleme beim Kohlentransport. Einerseits konnte die BME die notwendigen Wagen nicht bereitstellen, andererseits waren die Frachtkosten sehr hoch. Der BV beschloss daher, eine eigene Zechenbahn zu errichten und den Betrieb mit eigenen Loks und Wagen durchzuführen. Im Geschäftsbericht von 1877 heißt es dazu:⁴

„Werden der Frachtberechnung nur die Selbstkosten, einschließlich der Ausgaben für Unterhaltung und Reparatur der Bahn und des Betriebsmaterials (jedoch excl. der Zinsen und Amortisation der Eisenbahn) zu Grunde gelegt, so transportieren wir bei einem täglichen Versandte von wenigstens 100 Ladungen den Doppelwaggon von der Zeche bis zur Gußstahlfabrik zu 2 Mark, wogegen wir der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, welche vor Inbetriebnahme unserer Bahn den Kohlentransport vermittelte, früher 10 M., zuletzt 9 M. pro 200 Ctr. vergüten mussten.“ Allerdings verzögerte



sich die Fertigstellung der Bahn bis 1875, da der BV nicht in den Besitz der notwendigen Grundstücke gelangte. Erst im Sommer 1874 konnten die Besitzer enteignet werden.⁵ Die Inbetriebnahme der Bahn zum Schacht IV erfolgte am 31. Juli 1875, die Fortführung zum Schacht III wurde für das Folgejahr erwartet.⁶

Bemerkenswert ist die am Zechenbahnhof von Schacht III errichtete hoch moderne Ladevorrichtung, die im Juni 1875 in Betrieb ging. Der Geschäftsbericht beschreibt die neue Anlage:⁷ „Die vorhandenen Ladetaschen können ein Quantum von 9000 Ctr. melirter Kohlen aufnehmen, während der anschließende Vorrathsturm 6000 Ctr. gesiebter Kohlen fasst. Diese Vorrichtung hat sich bis jetzt sehr bewährt; denn wir sind dadurch in den Stand gesetzt, nicht nur die geförderten Kohlen mit einem Minimum von Arbeitskräften zu verladen, sondern auch bei etwaigem momentanen Wagenmangel die Förderung ohne alle Störung betreiben zu können. Ferner gewährt uns aber diese Ladevorrichtung den großen Vortheil, die untergeschobenen Eisenbahnwaggons ohne Rücksicht auf die Förderung in kürzester Zeit beladen zu können, so dass wir unseren eigenen Wagenpark besser als bisher auszunützen vermögen.“

Dass die Realität manchmal anders kommt, als man ursprünglich geplant hat, zeigt die Tatsache, dass dieser moderne Verladebahnhof schon nach

weniger als drei Jahren nicht mehr gebraucht wurde. Im März 1878 wurden die Schächte III und IV auf der zweiten Sohle miteinander verbunden und die gesamte Kohlenförderung – bis auf den Eigenverbrauch von Schacht III – über den Schacht IV zu Tage gehoben.⁸ Erst Jahre später, als die Zeche Hasenwinkel in den Besitz des BV kam und ihre Kohlen über eine Drahtseilbahn im Zechenbahnhof von Schacht III an die Werksbahn des BV angeschlossen wurde, erlangte der Bahnhof wieder mehr Bedeutung.

Bald zeichnete es sich immer mehr ab, dass die BME nicht die nötigen Wagenkapazitäten besaß, um den Bedarf zu decken. Im Jahresbericht von 1872 heißt es, dass es trotz aller Bemühungen nicht möglich war, „auch nur über ein Dutzend Doppelwagen täglich regelmäßig zu verfügen, um mindestens den Bezug ganz unentbehrlicher Qualitätskohlen sicherzustellen.“ Ebenso sah man sich genötigt, 26 eigene Doppelwagen für den Kohlentransport der Zeche Anna Maria und Steinbank anzuschaffen.⁹

Diesen Missstand versuchte man zu beseitigen, indem man sich um Anschlüsse an andere Bahnen bemühte. Im Jahresbericht heißt es dazu:¹⁰ „Es leuchtet ein, daß den Transportbedürfnissen unserer Gußstahlfabrik und Kohlenzeche im Anschluss an nur eine Eisenbahn nicht mehr genügt werden kann und dieser Mangel wird noch um so schroffer hervortreten nachdem Fabrik,

Gruben und Eisenhütten, namentlich auch die anzulegenden Hochöfen zu vollem Ausbau und Betriebe gelangt sein werden. Der gegenwärtig schon bedeutende Materialen-Transport wird sich alsdann mindestens verdreifachen. Desto freudiger ist daher das Entgegenkommen der Rheinischen und Köln-Mindener Eisenbahn-Direktion zu begrüßen, welche sich bereit erklärten, unsere Etablissements an ihre Bahnlinsen anzuschließen. Die desfalligen Verhandlungen lassen einen baldigen Abschluss erwarten. Allerdings bedingt die Etablierung zweier Bahnhöfe an unserer Gußstahlfabrik mit den erforderlichen Grundstücken erhebliche Ausgaben; dagegen stehen aber auch namhafte Ersparnisse an Frachten und Hüttenbetriebskosten in Aussicht, so daß jene Anlagen – von ihrer Notwendigkeit ganz abgesehen – sich bald und reichlich rentieren werden.“

So bald wie erhofft erfolgte der Bahnanschluss jedoch nicht, so wird noch 1874 von Verzögerungen aufgrund von Grundstücks-Spekulationen und durch zeitraubende Verhandlungen mit verschiedenen zuständigen Behörden berichtet.¹¹ Erst im Jahresbericht von 1876 wird die Vollendung unseres Rangierbahnhofes und des Anschlusses an die Rheinische Eisenbahn explizit benannt.¹² Ein Anschluss an die Köln-Mindener Eisenbahn wurde nie realisiert.



Die Entwicklung der Werksbahn (1872 – 1900)

Einige Bemerkungen vorab: Die Informationen zur Frühzeit der Werksbahn sind leider nur sehr spärlich gesät. Quasi keine Informationen sind zur Einsatzdauer einer Lok vorhanden. Trotzdem lässt sich anhand der Einzelindizien ein erstes brauchbares Bild der Werksbahn zusammensetzen. Die Hauptquellen sind:

- Lieferlisten der Lokomotivfabriken: Es liegen für fast alle deutschen Lokomotivfabriken die Lieferlisten der gebauten Lokomotiven nahezu vollständig vor. Hier lassen sich viele Lieferungen „ab Werk“ ablesen. Doch leider hat sich der BV nicht auf die deutschen Hersteller beschränkt. Und eine gerne vergessene Tatsache ist, dass es auch damals schon Zwischenhändler und Händler gebrauchter Lokomotiven gab. Wer sagt, dass der Bochumer Verein nur Neuware direkt ab Werk gekauft hat? Andererseits ist aber auch nicht sicher, dass alle Loks, die vom Bochumer Verein bezogen wurden, auch dort eingesetzt wurden. Einige Einträge in den Verzeichnissen

tragen den Vermerk „Bochumer Verein, bestellt für...“. Dies können entweder die eigenen Zechen sein, oder Kunden, für die der Bochumer Verein eine Bahnausstattung – egal ob über den Feldbahnbau (ab 1886) oder die Waggonfabrik (ab 1896) – erstellte und die Lokomotiven zukaufte.

- Die Geschäftsberichte des Bochumer Vereins
- Werbeschriften: Der Vergleich mehrerer Quellen lässt jedoch den Verdacht aufkommen, dass bei diesen Angaben großzügig nach oben aufgerundet wurde.
- Genehmigungsunterlagen: Dampflokomotiven sind nichts anderes als bewegliche Dampfkessel, und da Dampfkessel explodieren können, mussten sie vor Inbetriebnahme und im Betrieb alle drei Jahre überprüft werden. Einige Zeugnisse dieses Schriftverkehrs – der Beantragung einer Concessionsurkunde, das Genehmigungsschreiben oder Revisionsunterlagen – haben sich erhalten. Leider sind in diesen Unterlagen aber nur sehr selten die kompletten Identifikationsdaten einer Lok wie Hersteller, Fabrik-Nummer, Baujahr oder gar technische Daten enthalten

Bevor wir die vorliegenden Details zu den einzelnen Loklieferungen zusammentragen noch ein Gedanke zum Nummerierungssystem. Nach Sichtung der vorliegenden Daten, drängt sich der Eindruck auf, dass der Bochumer Verein seine Lokomotiven – egal ob Normal- oder Schmalspur – fortlaufend nummeriert hat. Ab ca. 1897 scheinen freigewordene Nummern wieder neu besetzt worden zu sein, jedenfalls wurden Nummern doppelt vergeben.

„Anfänglich erfolgte der Rangierbetrieb innerhalb des Werkes mit Pferden. Durch die Verbindung weiterer Werkstätten mit Gleisen im Jahre 1872, und durch den Umbau des Übergabebahnhofs, wodurch ein Teil der Drehscheiben fortfiel, wurde der Pferdebetrieb unwirtschaftlich, und man entschloss sich zur Anschaffung einer Lokomotive. Nur die Kohlenzufuhr von Zeche Präsident aus erfolgte noch mit einer Pferdebahn. Von dieser Pferdebahn aus konnte man den Werkstätten auf sogenannten Hunden die Kohlen bis zur Verbrauchsstelle sehr bequem zubringen.“¹³ So beschreibt A. Kraft, ein Mitarbeiter der Abteilung Bahnbau, den Beginn der Werksbahn des BV in seinem Aufsatz über die Eisenbahn des Bochumer Vereins.

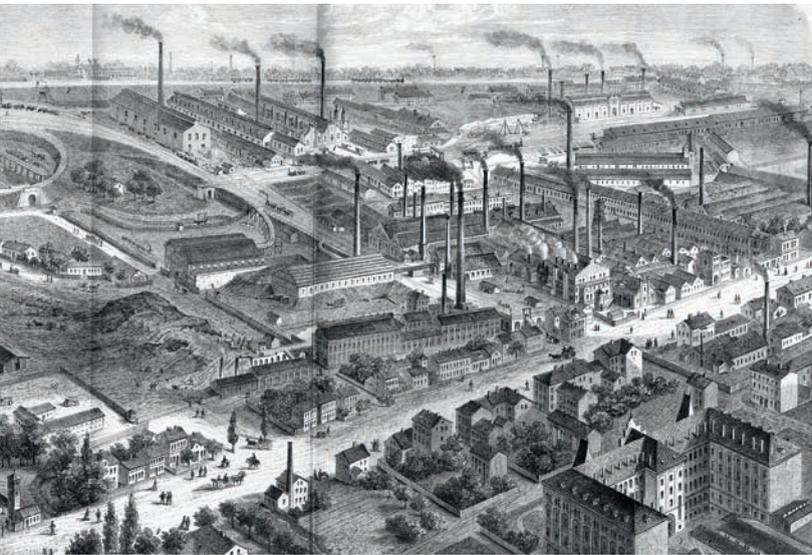


Abb. 4: Von den frühen Krauss-Lokomotiven sind leider keine Bilder überliefert. Aber eine Schwesterlok gleicher Bauart hat sich bei der Historischen Eisenbahngesellschaft in der Schweiz erhalten. Die Lok „ZEPHIR“ (Krauss 290/1874) wurde an die Bodeli-Bahn geliefert. Sie ist die älteste betriebsfähige Lok der Maschinenfabrik Krauss. (Historische Eisenbahn Gesellschaft)

Abb. 5: Die Gussstahlfabrik des Bochumer Vereins aus der Vogelschau. So – oder besser: so ähnlich – wird man sich den Bochumer Verein im Jahr 1874 vorstellen können. Denn sicher ist, dass der Zeichner Adolf Eltzner die Realität etwas geschönt haben dürfte. Trotzdem: Die Verkehrsrealitäten wird man sich so vorstellen können. Das allgemeine Transportmittel waren Pferdekutschen, so wie sie im Vordergrund auf der Alleestraße zu sehen sind. Innerhalb des Werkes gab es ein ausgeprägtes Schmalspurnetz, auf dem „kleine Lokomotiven“ für den Transport der Werkstücke zwischen den Hallen sorgten. Im Hintergrund ist die Bahnstrecke der Rheinischen Eisenbahn zu sehen. Der Anschluss an die Bergisch-Märkische Eisenbahn dürfte knapp unter der rechten oberen Ecke gelegen haben. (Eltzner 1875)

Parallel zum Lokomotivpark wuchs auch der eigene Wagenpark. Insbesondere in den Anfangsjahren konnten die Eisenbahngesellschaften gar nicht genügend Güterwagen bereitstellen, um mit dem Wachstum der Industrie Schritt zu halten. Als Folge gerieten die Betriebsabläufe ins Stocken. 1872 berichtete der Bergwerksdirektor des Bochumer Vereins, Otto Taeglichsbeck, auf der Generalversammlung von den widrigen Bedingungen: „Die Steigerung der Production wurde wesentlich beeinträchtigt durch die im October v.J. beginnende Verkehrsstockung auf sämtlichen Eisenbahnen des Rheinisch-Westfälischen Industriebezirkes, welche im Dezember ihren Höhepunkt erreichte und erst mit dem Beginn des Frühjahrs aufhörte. Während dieser ganzen Zeit erfolgte die Abfuhr der Kohlen in sehr mangelhafter Weise. Um nur die Förderung im Gange zu erhalten, wurden über Tage alle vorhandenen Plätze mit Kohlenvorräten angefüllt. Die Verladungen mussten in den unregelmäßigen, von der Bahnverwaltung bewilligten kurzen Fristen unter Aufgebot aller disponiblen Arbeitskräfte bewirkt werden.“¹⁴ Eine direkte Folge dieses Wagennotstandes war die Anschaffung eigener Kohlenwagen.¹⁵ Auch in den Folgejahren finden sich in den Geschäftsberichten immer wieder Berichte über neuangeschaffte Werkswagen.

Die ersten beiden Dampflok wurden 1872 von der Lokomotivfabrik Krauss & Comp. aus München mit den Fabrik-Nummern 126 und 127 geliefert und am 20. Juni 1872 in Betrieb genommen. Es handelte sich hierbei um sehr kleine, leichte Maschinen mit zwei gekuppelten Achsen. Krauss hat diesen Typ für kurze Strecken mit leichtem

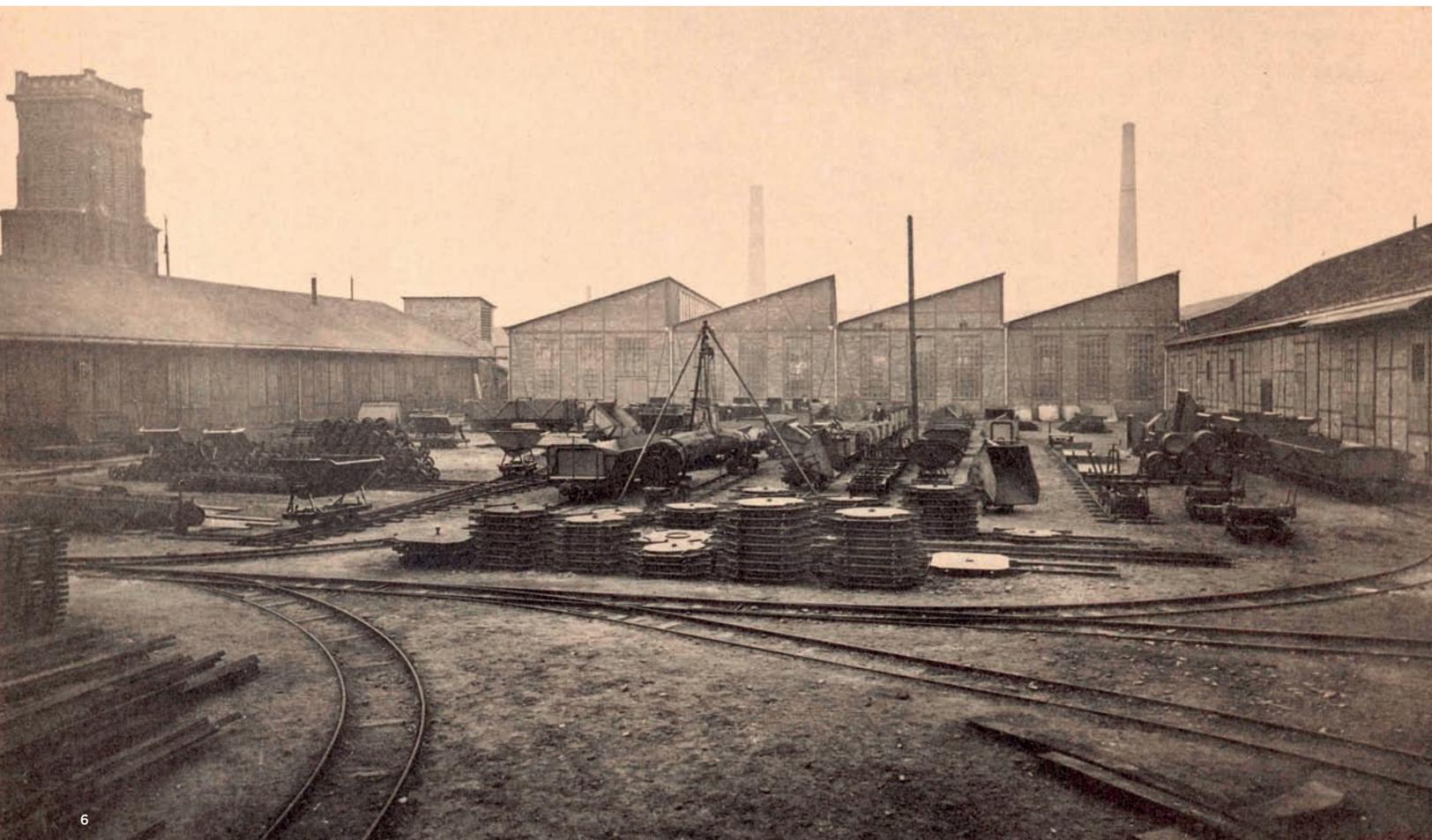
Profil entwickelt und an verschiedenste Bahnen verkauft, u. a. an Bauunternehmen und Industriebetriebe.

Es dauerte nicht lang und auch auf dem vorhandenen Schmalspurnetz sollten Lokomotiven Einzug halten. Im Historischen Archiv Krupp hat sich das Ergebnisprotokoll¹⁶ einer Begehung des Werksgebietes vom Mai 1873 erhalten, in dem festgehalten wurde, an welchen Stellen das vorhandene Schmalspurnetz umgebaut oder ertüchtigt werden musste, um die „seit längerer Zeit erwarteten kleinen Lokomotiven“ einsetzen zu können. Ob die Loks allerdings tatsächlich noch 1873 den Bochumer Verein erreichten, dürfte fraglich sein. In den Akten findet sich ein Hinweis¹⁷ auf die anstehende Revision der schmalspurigen Lok No. 3 vom 14. August 1877 und wegen des dreijährigen Untersuchungszeitraums würde dies für eine Inbetriebnahme der Lok im Sommer 1874 sprechen. Einen Einblick in die Werksorganisation gibt folgender Passus des Protokolls: „Im neuen Hammerwerk ist ein Raum zur Unterbringung der zwei jetzt erwarteten Locomotiven verschließbar abzuschlagen, welcher nur bis zur Erbauung des genehmigten Locomotivschuppens benutzt wird, also nicht heizbar zu sein braucht, dagegen Zuführung guten Wassers, eine kleine Feilbank für einen Schraubstock und eine Vertiefung unter dem Geleise besitzt.“ – Leider sind keine weiteren Informationen zu den beiden Schmalspurlokomotiven bekannt.

Bereits im nächsten bzw. übernächsten Jahr wurde jeweils eine weitere Lok beschafft. Diese wurden unter den Fabrik-Nr. 134 (1873) und 144 (1874) von der englischen Lokomotivfabrik

Hudswell, Clark & Rodgers aus Leeds geliefert. Abgesehen von der Seltenheit englischer Lokomotiven bei deutschen Werksbahnen, ist die besondere Bauart der Loks erwähnenswert. Es handelt sich nämlich bei diesen Loks um Satteltank-Lokomotiven. Hierbei ist nicht wie sonst üblich der Wassertank rechts und links neben dem Kessel angebracht, sondern er liegt als Sattel auf dem Kessel. Ein eher unübliches Bild für deutsche Werksbahn-Lokomotiven. Von diesen beiden Loks, die nicht viel größer waren als die beiden Krauss-Lokomotiven, hat sich ein Bild erhalten, das eine Lok am Schacht 3 der Zeche Anna Maria & Steinbank zeigt.

Eine weitere Lok kam 1874/75 von der Mülheimer Hütte in Köln-Mülheim nach Bochum. Die Hütte gehörte seit dem 1. Juli 1872 zum Bochumer Verein. Der BV hatte die Hütte gekauft, um sich deren Eisenerzgruben zu sichern und die Zeit bis zur Fertigstellung der eigenen Hochöfen am Standort Bochum zu überbrücken. Die zwei in Mülheim vorhandenen Hochöfen schienen hierfür gut geeignet, doch dieses Investment war wohl nicht mit dem gewünschten Erfolg gekrönt: Einerseits war die



6

Abb. 6: Auf dem Lagerplatz des Feldbahnbaues wartet die breite Produktpalette auf Abnehmer: Vorne befinden sich sechs Stapel an Drehscheiben. Außerdem sind auf der linken Seite Stahlmuldenkippwagen und Achssätze, mittig vierachsige offene Güterwagen und Kastenkippwagen zu erkennen. (Bild: BV 1896, Tafel XIV)

Abb. 7: Ab 1881 baute Hanomag die zweiachsigen Werkbahnloks in dieser Grundform. Die in den 80er Jahren vom Bochumer Verein bezogenen Lokomotiven werden ähnlich ausgesehen haben. (Quelle: HANOMAG 1923)

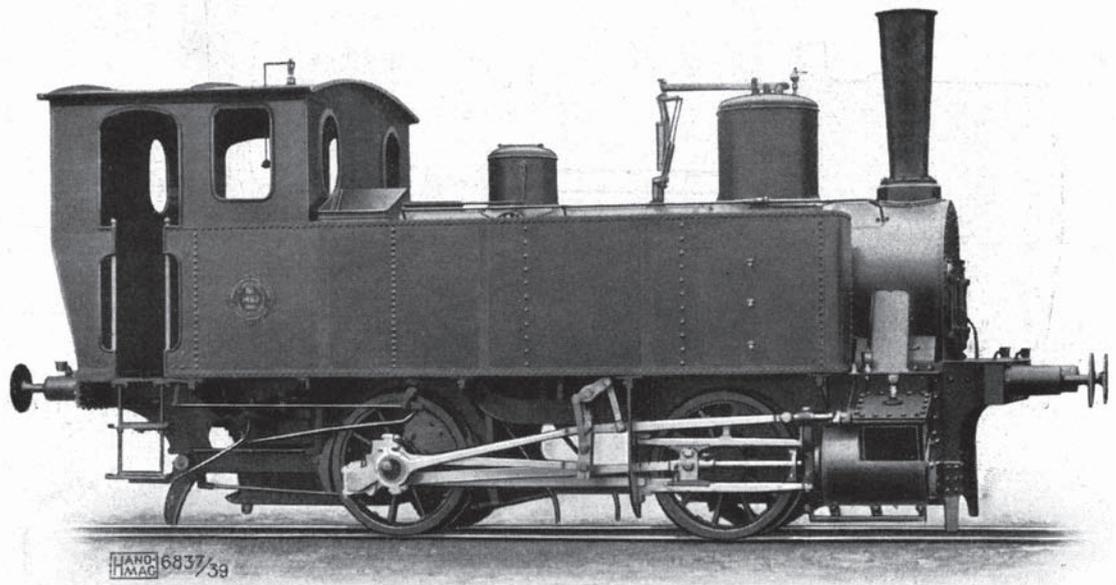
Qualität des Mülheimer Roheisens nicht gut genug und andererseits waren die Fertigungskosten zu hoch, sodass die Mülheimer Hochöfen im Frühjahr 1874 außer Betrieb genommen wurden und die Hütte bald darauf verkauft wurde.¹⁸ In der kurzen Zeit des Besitzes der Hütte beschaffte der BV für den Werksverkehr unter der Fabrik-Nummer 230 bei Krauss in München eine kleine Tenderlok, die vom Typ her den in Bochum bereits vorhandenen Krauss-Loks entsprach. In den Unterlagen des Krupp-Archivs haben sich das Genehmigungsschreiben vom 30. Mai 1873 und die Beschreibung des Kessels der Lok erhalten. Demnach wurde die Lok für den „Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation zum Betrieb einer Hilfsbahn auf der ihr zugehörigen Mülheimer Hütte in Mülheim am Rhein“ geliefert.¹⁹ Nach der Stilllegung der Hütte kam die Lok dann nach Bochum.

Von der Lok No. 8 ist nur ein Bild im Bochumer Stadtarchiv überliefert. Der Kleidung der Arbeiter nach zu urteilen, muss das Bild sehr früh am Ende des 19. Jahrhunderts aufgenommen worden sein. Leider sind aber weder Hersteller, noch Baujahr oder Fabrik-Nummer der Lok bekannt. Folgt man aber der

Theorie der fortlaufenden Loknummern, dann muss die Stehkessellok mit der Nr. 8 vor der Nr. 11 aus dem Jahr 1876 an den Bochumer Verein gegangen sein. Vergleichbare Bauarten hat in Deutschland nur die Maschinenfabrik Zorge im Harz hergestellt. Ansonsten kämen nur Hersteller aus England, Frankreich oder Belgien in Frage.

Zu den Lokomotiven Nr. 9 und 10 liegen fast keine Informationen vor. Im Historischen Archiv der Firma Krupp findet sich nur ein Briefentwurf zum Versand des Revisionsattestes der Lok No. 10 vom 26. Mai 1877.²⁰ Demnach muss die Lok also drei Jahre vorher in Betrieb gegangen sein. Mit den Lokomotiven 11 und 12 begann dann die Ära der Hanomag-Lokomotiven. Von den insgesamt nachweisbaren 19 normalspurigen Dampflokomotiven, die bis 1900 an den Bochumer Verein geliefert wurden, kamen elf von Hanomag. Die weiteren bis 1900 beschafften Lokomotiven sind – soweit bekannt – in der im Anhang beigefügten Tabelle zusammengefasst.

Im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts stieg der Transportbedarf der deutschen Wirtschaft stark an. Neben den großen Industriebetrieben setzten Rohstoffbetriebe wie Steinbrüche, Torfwerke



7

und Ziegeleien zunehmend auch auf den innerbetrieblichen Bahnverkehr. Hier war angesichts der raschen Veränderung der Betriebe große Flexibilität gefragt. Diese Anforderungen erfüllten Feldbahnen, die auch wegen ihrer Variabilität „fliegende Bahnen“ genannt wurden.

1874 zeigte die Firma Schlickeysen aus Berlin auf der Berliner Bauausstellung ein erstes Feldbahnsystem, das diese Anforderungen erfüllte. Weite Verbreitung fanden aber erst ab 1876 die Konstruktionen der Firma Décauville aus Frankreich. Ab 1880 folgten mit R. Dolberg und Arthur Koppel auch in Deutschland die ersten Hersteller. Die Lieferprogramme waren praktische Baukastensysteme, bestehend aus Schienenjochen, also vorgefertigten Gleisstücken von ca. 5 Metern, Abzweigen, Drehscheiben – ähnlich einer Modellbahn. Aber nicht nur das Gleismaterial entsprach einem Baukastensystem – auch das Wagenmaterial basierte auf wenigen Grundelementen wie zum Beispiel den gleichen Fahrgestellen, auf die je nach Bedarf andere Wagenkästen gesetzt wurden.

Der Bau dieser Bahnen und der Verkauf der dazugehörigen Materialien übernahmen in den ersten Jahren Zwischenhändler, die ihren Bedarf wiederum

bei den verschiedenen Hüttenwerken zusammenkauften. Diese Wertschöpfung wollte der Bochumer Verein auch für sich erschließen. Er richtete daher 1886 einen Feldbahnbau ein.²¹ Im Historischen Archiv der Firma Krupp hat sich eine Beschreibung des Feldbahnbaues erhalten, die das ineinandergreifen der unterschiedlichen Gewerke beschreibt:²² „Das Gebäude des Feldbahnbau [war] zwischen Glockenturm und Eisengießerei gelegen [...]. Hier wurden die Eisenteile für die Weichen und Wagen vorgezeichnet und bearbeitet. [...] Das Holz für die Wagenkästen der Kleinbahnwagen wurde von der alten Zimmerei, nördlich des Glockenturmes, fertig bearbeitet geliefert. Der Aufbau der Wagenkasten geschah durch Stellmacher. Die im Rohbau fertiggestellten Wagen kamen dann zur Anstreicherei südlich der Feldbahnwerkstatt.“ Leider liegen bisher weder zu den Abnehmern, noch zu den verkauften Feldbahnmaterialien weitere Informationen vor. Der Absatz muss aber nennenswert gewesen sein, denn die Hallen für den Feldbahnbau wurden mehrfach vergrößert und dieser Betriebszweig erst mit der Neuorganisation der Vereinigten Stahlwerke im Jahr 1926 an die Stahlwerke Brünnighaus in Westhofen abgegeben.

Spannend ist heute die seinerzeitige vollmundige Bewerbung. In einer Schrift von 1896 zum westfälischen Städtetag in Bochum werden die Vorzüge der Feldbahnen in höchsten Tönen gelobt:²³ „Der Ausbildung des für derartige Bahnen erforderlichen liegenden und rollenden Materials hat der Bochumer Verein seine ganz besondere Aufmerksamkeit zugewendet, und glaubt auf Grund seiner reichen Erfahrung das Geeignetste darin vorschlagen zu können. Es ist bereits das Material für derartige Bahnen von 600, 750, 1000, 1435 mm Spurweite geliefert worden. Selbst bei der kleinsten dieser Spurweiten ist das rollende Material so durchkonstruiert, dass die Leistungsfähigkeit mitunter auf Laien geradezu überraschend gewirkt hat. Als Beweis hierfür kann angeführt werden, dass auf der gleichen geringen Spurweite von 600 mm Personenwagen verkehren, welche 30 Personen fassen! Güterwagen, in welchen 6000 kg Zuckerrüben befördert werden können! Viehwagen, in welchen 4 Stück schweres Hornvieh geladen werden kann! Die Leistungsfähigkeit der Bahnen von 750 und 1000 mm ist natürlich eine noch größere. [...] Es werden zu diesem Zweck [der Abfuhr aller Art Feldfrüchte, wie Kartoffeln,

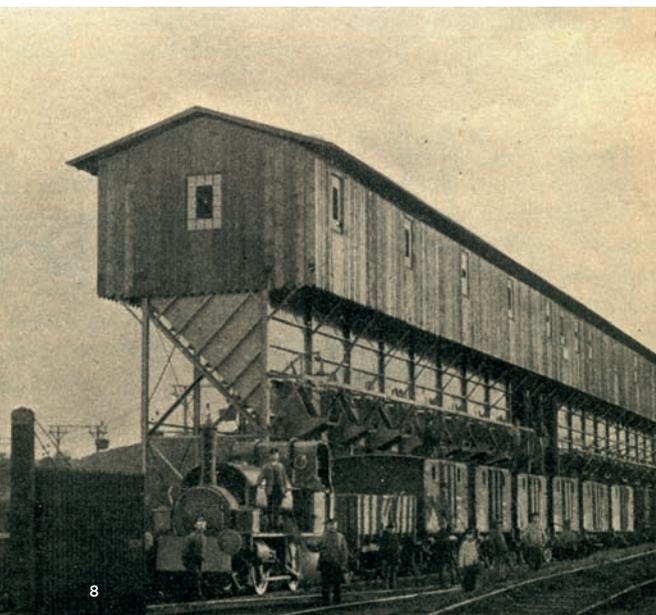


Abb. 8: Dieses Bild zeigt den Endpunkt der Seilbahn am Schacht 3 der Zeche Anna Maria & Steinbank. Gut zu erkennen sind die schmiedeeisernen Rutschen, über die die ankommende Kohle in die bereitstehenden Güterwagen verladen wird. Besonders erwähnenswert ist in diesem Bild die kleine zweiachsige Tenderlok mit auf dem Kessel aufliegendem Wasserkasten. Es handelt sich hierbei um eine der beiden aus England gelieferten Lokomotiven von Hudswell-Clarke 134/1873 und 144/1874. (Verein für die bergbaulichen Interessen)

Abb. 9: Lok Nr. 8 vor dem Siemens-Martin-Werk. Lokomotiven mit stehendem Dampfkessel waren in Deutschland sehr selten. Der Vorteil dieser Bauform war, dass ein stehender Kessel weniger Platz in Anspruch nahm, als ein liegender Kessel. Die Lok konnte also kürzer sein und damit auch besser enge Kurvenradien durchfahren. Leider ist der Hersteller der Lok genauso wenig bekannt, wie vergleichbare Loks bei anderen Werkbahnen. (Stadtarchiv Bochum)

Abb. 10: Direkt neben dem Kosthaus des Bochumer Vereins lag die Rampe der Zahnradbahn, die das Werk Stahlindustrie mit dem Bochumer Verein verband. Deutlich zu erkennen ist die erhebliche Steigung zwischen den beiden Werksteilen. (BV 1896, Tafel XVI)

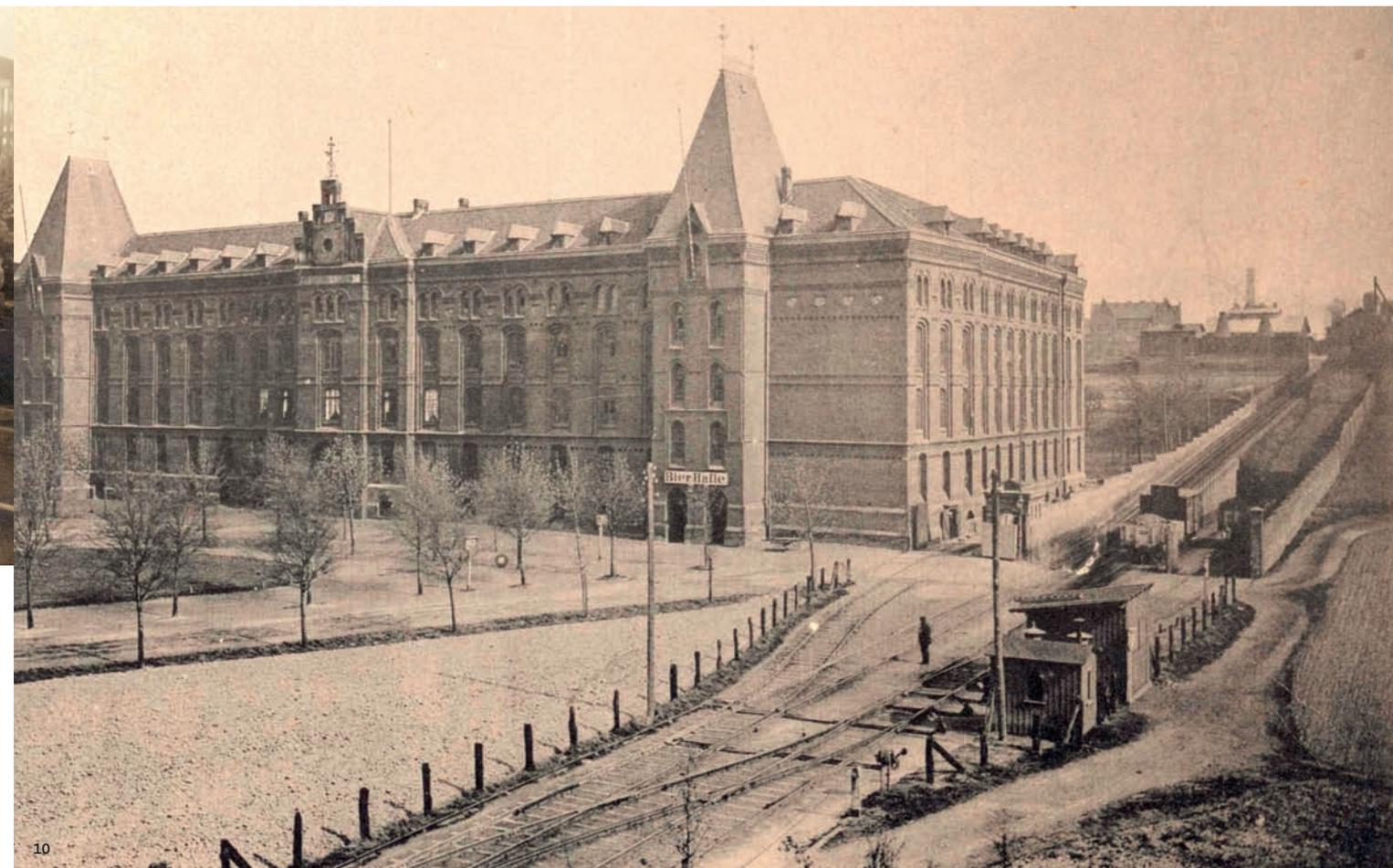
Rüben, Zuckerrohr, Garben usw.] besondere Unterwagen gebaut, welche zur Aufnahme von Kastenaufsätzen aller Art bestimmt sind. So kommt beispielsweise auf ein Paar solcher Unterwagen ein Kastenaufsatz, der so konstruiert ist, dass er in geschlossenem Zustand Rüben, Kartoffeln und sonstige Hackfrüchte, auch Erde, Kies, Thon und dergleichen, sogar Vieh aufnehmen kann, während er mit heruntergeklappten, wagrecht gestellten Seitenwänden sich zur Aufnahme von Stroh, Garben etc. eignet. Statt eines solchen Kastens kann auch ein Scheitholzaufsatz auf je zwei Unterwagen angebracht werden, zum Transport von Holz in Scheiten und Knüppeln, Grubenholz. Alsdann lässt sich auf je einem Unterwagen ein Drehschemel anbringen, sodass je zwei solcher Wagen zur Beförderung von Langholz aller Art, wie Stämmen, Balken, Brettern verwendet werden können.“ Danach folgt eine Aufzählung aller möglichen Einsatzgebiete der Bahnen, wobei die Ziegeleien und Torfbahnen noch die nachvollziehbarsten sind. Schwieriger wird es bei den Bahnen für botanische und zoologische Gärten oder Strafanstalten.

Die Anbindung des Werkes Stahlindustrie (1889)

Neben dem BV gab es viele aufstrebende und damit konkurrierende Stahlwerke. Eines war das in direkter Nachbarschaft, auf der anderen Seite der Alleestraße, gelegene Werk der „Gesellschaft für Stahlindustrie“. Diese

wollte Ende der 1880er Jahre erheblich expandieren. Der BV fürchtete, dass das vergrößerte Werk auch die Produktpalette erweitern und mit der Fertigung von Bandagen, Radsätzen, Federn und Herzstücken dem BV direkt Konkurrenz machen würde. Außerdem befürchtete man, dass dann für den Betrieb des größeren Werkes Arbeitskräfte des BV abgeworben werden könnten. Alles in allem sah man keinen anderen Weg, als die Aktienmehrheit der Stahlindustrie zu kaufen und so den Konkurrenten einfach zu übernehmen.²⁴ Hierdurch bekam der BV wiederum einen Wachstumsschub: Die Stahlindustrie wurde in das Werk des BV integriert und die Fertigungsprozesse miteinander verwoben. Hauptverknüpfung war der Roheisenbedarf der Stahlindustrie von über 50.000 Tonnen (1888), der von den Hochöfen des BV gedeckt werden sollte. Es wurde eigens ein eigener vierter Hochofen errichtet, der die Kapazität um weitere 40.000 Tonnen pro Jahr ergänzte.²⁵

Für den Transport zwischen den beiden Werken wurde eine Verbindungsbahn errichtet. Problematisch waren allerdings die topografischen Verhältnisse, lag doch die Stahlindustrie rund 20 Meter höher. Man entschied sich für eine möglichst direkte Verbindung zwischen den Werken. Die daraus resultierende Steigung von 1:14 auf etwa 280 Metern Länge²⁶ war so stark, dass eine Zahnradbahn nötig war. Die Bahn begann im Hauptwerk des BV, kreuzte die Alleestraße, die Kolonie Stahlhausen und die Baarestraße. Auf der Höhe des Kost- und Logierhauses begann der kurze, schnurgerade Zahnradabschnitt, der auf Abb. 10 rechts neben dem Gebäude zu erkennen ist.



10

Lokomotiven bringen normalerweise durch ihr Gewicht so viel Haftung auf den Schienen, dass sie schwere Züge fortbewegen können. Je schräger allerdings eine Strecke wird, desto geringer wird die Zugkraft der Lok. Im Extremfall drehen die Räder auf den blanken Schienen durch und der Zug kommt nicht voran. Zahnradloks können dieses Problem lösen. Zwischen den Schienen, in der Mitte des Gleises wird eine Zahnstange verlegt, in die ein über ein eigenes Triebwerk angetriebenes Zahnrad greift. Dieses zieht die Lok über die Steigung. Zahnradloks waren bei den deutschen Werksbahnen sehr selten. Wenn überhaupt waren es Grubenbahnen, bei denen sie zum Einsatz kamen. Die Steigung der Verbindungsbahn von über 7 % war für die vorhandenen Werkloks zu steil und man entschied sich beim Bochumer Verein für eine kombinierte Zahnradlok, bei der die normalen Achsen gemeinsam mit dem Zahnrad angetrieben wurden. Daher konnte die Lok auch auf den ebenen Stücken ohne Zahnstange betrieben werden.

Der BV beschaffte insgesamt zwei Zahnradloks. Die Erste, Lok Nr. 11, kam zur Eröffnung der Verbindungsbahn 1890 zum BV. Sie wurde 1890 von der

Maschinenfabrik Esslingen unter der Fabrik-Nummer 2388 gebaut. Sie konnte 54 Tonnen über die Steigung ziehen und brauchte bei einer maximalen Geschwindigkeit von 7 km/h also keine 5 Minuten für die Strecke.²⁷ 1913 bekam die mittlerweile 23 Jahre alte Lok Unterstützung durch die neue stärkere Lok Nr. 12 (Esslingen 3696/1913). Da im gleichen Jahr von Esslingen auch ein Ersatzkessel für die Nr. 11 geliefert wurde, kann man wohl davon ausgehen, dass die alte Lok noch als Reserve vorgehalten wurde.

Die einzige mir bekannte schriftliche Quelle zum Betrieb der kleinen Zahnradlok ist der kurze Artikel, den A. Kraft 1931 zur Stilllegung der Bahn geschrieben hat:²⁸ „Die den damaligen Verhältnissen angepasste und in Betrieb genommene Zahnradmaschine schaffte mit jeder Fahrt 40 bis 50 t an Blöcken, einschließlich Wagengewicht, nach oben, und manche Fahrt musste gemacht werden, bis die einzelnen Betriebe befriedigt waren. Bald genügte die kleine Zahnradmaschine nicht mehr. Bei Reparaturen an ihr stockte der gesamte Betrieb. Deshalb wurde im Jahr 1913 eine neue Maschine angeschafft, die das Doppelte an Gewicht heraufbrachte. [...] Jetzt ist die neue Umgehungsbahn als Reibungs-

bahn gebaut worden. Sie führt von der Gesenkschmiede bis zur Südwestecke der neuen mechanischen Werkstatt. Von hier aus geht es durch eine sogenannte Spitzkehre in südlicher Richtung auf einem Damm, der teilweise bis zu sieben Meter hoch ist und eine Steigung von 1:35 hat, bis zur Stahlindustrie. Diese Strecke wurde am 17. November 1930 in Betrieb genommen. Der Zahnradmaschine, die am 15. November 1930 ihre letzte Fahrt machte, wollen wir keine Träne nachweinen, denn: das Alte stürzt, es ändern sich die Zeiten, und neues Leben blüht aus den Ruinen.“

Anschluss der Zeche Hasenwinkel (1890–1905)

Die Zeche Hasenwinkel gehörte seit 1890 zum Bochumer Verein. Sie diente – wie die anderen Zechen des Bochumer Vereins auch – zur Kohle- bzw. Koksversorgung des Stahlwerkes. Schwierig war in diesem Fall aber die Anbindung der Dahlhauser Zeche an das Stahlwerk, da zwischen dem Stahlwerk und der Zeche der Eppendorfer Höhenzug lag. Die erste

naheliegende Alternative, die vorhandene Bahnlinie Dahlhausen-Weitmar zu nutzen, war höchst unattraktiv, da man sehr schlechte Erfahrungen mit der Bereitstellung ausreichender Leerwagen gemacht hatte. Man wäre also wieder von den Bahngesellschaften abhängig gewesen. Die zweite Variante, eine Zahnradbahn zur nördlich gelegenen Zeche Maria Anna & Steinbank, scheiterte daran, dass die Maschinenfabrik Esslingen nicht in der Lage war, eine ausreichend starke Zahnradlok zu liefern. Daher fiel die Entscheidung zugunsten einer 2,5 km langen Drahtseilbahn, die 1891 von der Kölner Firma Pohlrig errichtet wurde.²⁹

Die Drahtseilbahn endete am Schacht 3 der Zeche Maria Anna & Steinbank. Hier wurden Kohle und Koks auf die Privatanschlussbahn des Bochumer Vereins verladen. In einem Handbuch über den technischen Stand des Bergbaus zu Anfang des 20. Jahrhunderts heißt es dazu: „Die Entladestation befindet sich unmittelbar neben dem Beladegleis der Eisenbahn. Die ankommenden Seilbahnwagen werden durch Umkippen der Wagenkasten in Füllrumpfe entleert, aus welchen wiederum die Eisenbahnwagen mittels drehbarer schmiedeeiserner Rutschen beladen werden. Zu dem Zweck befindet sich die Laufbühne dieser Station in einer Höhe von etwa 8 m über den Schienen der Eisenbahn.“³⁰ Der Betrieb der Seilbahn währte aber nicht allzu lange. Schon 1905 wurde die Seilbahn abgebrochen.³¹

Feldbahnen als Kriegsmaterial (1893–1912)

Im Historischen Archiv der Firma Krupp hat sich eine umfangreiche Korrespondenz mit verschiedenen Pionier-Abteilungen des preußischen Heeres wie der Fortification Cöln erhalten³², die sich bereits vor 1900 für den Mobilmachungsfall umfangreiche Lieferungen an Feldbahnmaterial (Gleismaterial und Waggon) garantieren ließen. Im Schreiben vom 1. Juni 1893 wurde bestätigt, dass die Fortification Köln im Mobilmachungsfall den Bezug folgender Materialien beabsichtigte: 12 km transportable Schmalspurbahngleise von 60 cm Spurweite und rund 2.500 kg Tragfähigkeit, in fertig montierten Gleisrahmen und 65 mm hohen Schienen auf Stahlschwellen, 25 Weichen und 50 Wagen von 0,75 cbm Inhalt. Die Lieferung vorgenannter Materialien sollte ratenweise ab Bochum erfolgen und 2

Tage nach erfolgter Bestellung also am 3. Mobilmachungstage beginnen, so dass sie am 8. Mobilmachungstage beendet sein würde.³³ Selbst ein Fahrplan für das Jahr 1900/1901 wurde für den Bedarfsfall erstellt.³⁴ Die Korrespondenz liegt bis 1912 vor. Im Laufe der wuchsen sowohl der Umfang des vorbestellten und zu liefernden Feldbahnmaterials als auch die zu beliefernden Orte.³⁵

Die Waggonfabrik (1896–1926)

Ab 1896 trat der Bochumer Verein auch als Produzent von Personen- und Güterwagen für Voll-, Neben- und Straßenbahnen auf. Die Produktpalette komplettierte sich also neben dem Feld des Eisenbahn-Zulieferers und des Herstellers von Feldbahn-Materialien nun zur vollwertigen Wagenfabrik. Auch hier war es das Ziel, durch die Nutzung eigener Erzeugnisse die Wertschöpfung in der Gusstahlfabrik zu erhöhen. Dementsprechend kam „das für den Bau der Wagen benötigten Eisen [...] teilweise aus dem eigenen Werk, zumeist jedoch aus den Walzwerken des Konzerns. Sämtliche Beschlagteile liefert die Formschmiede, die Federn die Federnfabrik und die Radsätze die Räderdreherei.“³⁶ Für die neue Produktlinie wurde die Kleinbahn-Wagenfabrik in eine solche für Eisenbahnwaggons umgewandelt.³⁷ Dazu kamen bald weitere Neubauten, sodass der Werksteil insgesamt sieben Hallen umfasste: Schleiferei, Schlosserei, Schreinerei, Polsterei und Montagehallen.³⁸ Verbindet man beide Informationen kommt man zu der Vermutung, dass Gelände im Bereich des Klein- und Feldbahnbaus umgenutzt wurde. Da der Feldbahnbau bestehen blieb, wurde so die Kleinbahn-Wagenfabrik mit einer beträchtlichen Erweiterung in eine Waggonfabrik umgewandelt.

Die eingehenden Aufträge übertrafen die Erwartungen. So konnten im ersten Jahr 1896 bereits Bestellungen für 560 Wagen verbucht werden. Eine direkte Folge war, dass bereits 1897 der Montagebau um die ersten zwei und 1904 um zwei weitere Hallen erweitert werden musste.³⁹ Bis 1905 erhöhte sich die jährliche Produktion auf „1500 Eisenbahnwagen für Personen- und Güterzüge“. ⁴⁰ Einem Bericht in der Werkszeitschrift zufolge, waren „in gut gehenden Zeiten über 400 Arbeiter“ beschäftigt.⁴¹ Da andere Zahlen in diesem Artikel eher großzügig aufgerundet erscheinen, dürfte auch diese Zahl

Abb. 11: Der Wagenpark der Kleinbahn Lingen-Berge-Quakenbrück war eine der Hauptreferenzen für den Bochumer Verein. So findet sich eine ausführliche Beschreibung u. a. in der „Illustrierten Zeitschrift für Klein- und Straßenbahnen mit elektrischen und Dampftrieb. Zeitschrift für Bau und Betrieb von Klein-, Strassen-, Industrie- und Feldbahnen“ von 1904.

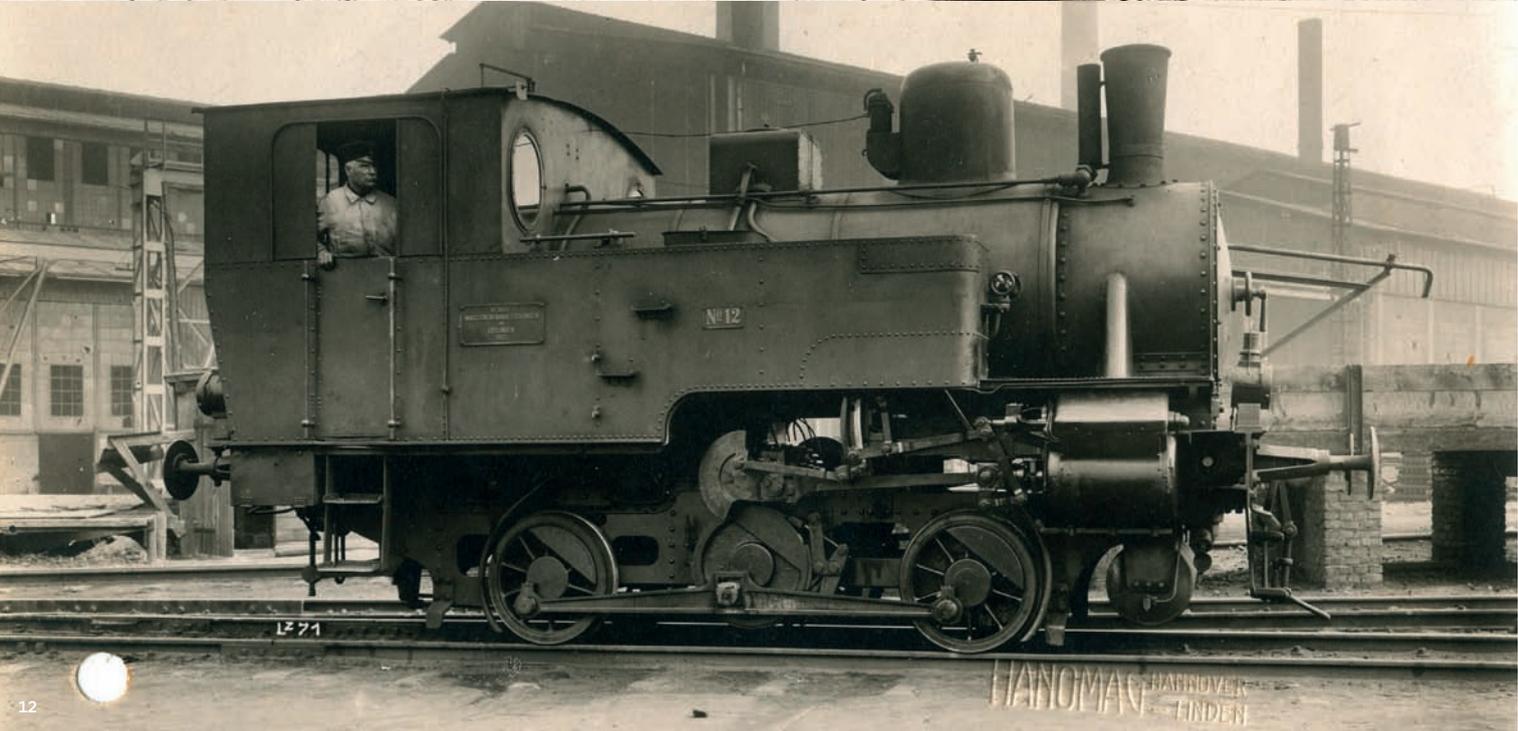
tendenziell erhöht sein. Trotzdem gibt es sie Größenordnung gut wieder. Über die gefertigten Wagen liegen kaum Informationen vor. Hin und wieder stößt man in Fahrzeuglisten auf den Hersteller „Bochumer Verein“. Bisher bekannt sind Lieferungen von Güter-, Personen- und Spezialwagen an die preußische Staatsbahn, an diverse Kleinbahnen und an Werksbahnen. Das Ende der Waggonfabrik kam mit der Gründung der Vereinigten Stahlwerke AG im Jahr 1926. Anhand erhaltener Fabrikschilder der produzierten Wagen lässt sich ableiten, dass bis dahin wahrscheinlich rund 25.000 Wagen gebaut wurden.

Und nach 1900?

Hier endet unser Blick auf die ersten 33 Jahre Eisenbahn und Bochumer Verein. Die Zeit nach 1900 ist nicht uninteressanter, aber leider ist die Quellenlage hier noch schwieriger. Vieles ist in den Weltkriegen verloren gegangen. Bekannt ist beispielsweise, dass die Werksloks ca. 1896 komplett neu durchnummeriert wurden und dass eine Lok später die Nummer 77 getragen hat, doch über die Identitäten der anderen 76 Loks ist nur sehr wenig bekannt. Aus dem Waggonbau hat sich Mitte der 1920er Jahre auch der Bau von Elektroloks entwickelt. Einerseits für den eigenen Werksbahnpark, aber auch für Treidelloks und Feldbahnen – aber auch hier ist bisher nur sehr wenig bekannt. Der Autor ist daher für sämtliche Hinweise aus der Leserschaft dankbar.



11



12

Abb. 12: Bei dem Bild der Zahnradlok Nr. 12 ist deutlich zu sehen, dass der Antrieb oberhalb der Achsen auf eine Blindwelle arbeitet. Von dieser Welle ausgehend wird über Zahnräder die Kraft auf die Antriebsachse übertragen, auf der mittig das Zahnrad sitzt, das in die im Gleis liegende Zahnstange greift und so die Lok über die Steigung zieht. Außen wiederum werden die normalen Achsen über eine Kuppelstange angetrieben. (Sammlung „Freunde der Eisenbahn, Hamburg“)

Anmerkungen

- 1 *Däbritz 1934, S. 120; Bochumer Verein 1872, S. 2.*
- 2 *Kupitz 1990, S. 34.*
- 3 *Geschäftsbericht der BME 1869, S. 18 sowie Anhang S. 15.*
- 4 *Geschäftsbericht des Bochumer Vereins 1877, S. 8.*
- 5 *Geschäftsberichte des Bochumer Vereins 1874 und 1875, jeweils S. 9.*
- 6 *Geschäftsbericht des Bochumer Vereins 1875, S. 11.*
- 7 *Ebd.*
- 8 *Geschäftsbericht des Bochumer Vereins 1878, S. 7.*
- 9 *Geschäftsbericht des Bochumer Vereins 1872, S. 3.*
- 10 *Ebd.*
- 11 *Geschäftsbericht des Bochumer Vereins 1874, S. 7.*
- 12 *Geschäftsbericht des Bochumer Vereins 1876, S. 7.*
- 13 *Kraft 1933.*
- 14 *Geschäftsbericht des Bochumer Vereins 1872, S. 5.*
- 15 *Geschäftsberichte des Bochumer Vereins 1872, S. 3, und 1873, S. 7 (1872: 26 Doppelwagen, 1873 weitere 28 Wagen).*
- 16 *HAK, WA 80/2679, S. 75-77.*
- 17 *HAK, WA 80/2679, Seite 140.*
- 18 *Rudzinski 2012, S. 62-63.*
- 19 *HAK, WA 80/2679, S. 180ff.*
- 20 *HAK, WA 80/2679, Seite 137 Rückseite.*
- 21 *HAK WA 2557, S. 228. Der erste Leiter der am 27. April 1886 eingerichteten neuen Abteilung war der Ingenieur J. Grimme.*
- 22 *HAK WA 2557, S. 251-254.*
- 23 *Bochumer Verein 1896, S. 9-10.*
- 24 *Geschäftsbericht des Bochumer Vereins 1889, S. 2.*
- 25 *Ebd., S. 3.*
- 26 *Kraft 1931*
- 27 *HAK, WA 80/3206*
- 28 *Kraft 1931.*
- 29 *Swoboda 2007.*
- 30 *Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund 1902.*
- 31 *Trommen 2017.*
- 32 *HAK WA 80/3432, 3433.*
- 33 *HAK WA 80/3432, S. 352.*
- 34 *HAK WA 80/3433, S. 288.*
- 35 *WA 80/3433, S.400*
- 36 *Unsere Abteilung Waggonfabrik, in: „Hütte und Schacht“ 1925. Nr. 16, S. 4f.*
- 37 *Geschäftsbericht des Bochumer Vereins 1896, S. 5.*
- 38 *Däbritz 1934, S. 288,*
- 39 *Ebd.*
- 40 *BV 1905.*
- 41 *Unsere Abteilung Waggonfabrik, in: „Hütte und Schacht“ 1925. Nr. 16, S. 4f.*

Literatur

- Bergisch-Märkische Eisenbahn (Hrsg.):**
1869 Jahres-Bericht über die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn für das Geschäftsjahr 1869. Sam. Lucas, Elberfeld 1869
- Bochumer Verein (Hrsg.):**
[1872] Auszug aus den Verhandlungen der (...) General-Versammlung der Actionaire, Bochum 1872
- [1873] Weltausstellung in Wien 1873. Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahl-Fabrikation. Bochum in Westfalen, Bochum 1873
- [1874] Auszug aus den Verhandlungen der (...) General-Versammlung der Actionaire, Bochum 1874
- [1875] Auszug aus den Verhandlungen der (...) General-Versammlung der Actionaire, Bochum 1875
- [1876] Auszug aus den Verhandlungen der (...) General-Versammlung der Actionaire, Bochum 1876
- [1877] Auszug aus den Verhandlungen der (...) General-Versammlung der Actionaire, Bochum 1877
- [1878] Auszug aus den Verhandlungen der (...) General-Versammlung der Actionaire, Bochum 1878
- [1889] Auszug aus den Verhandlungen der (...) General-Versammlung der Actionaire, Bochum 1889
- [1896] Bochumer Verein Bochum. Zur Erinnerung an den westfälischen Städtetag in Bochum, Bochum 1896
- [1896 b] Auszug aus den Verhandlungen der (...) General-Versammlung der Actionaire, Bochum 1896
- [1905] Feld-, Forst-, Industrie- und Kolonial-Bahnen, Berlin 1905
- DÄBRITZ, Walther:**
Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation in Bochum. Neun Jahrzehnte seiner Geschichte im Rahmen der Wirtschaft des Ruhrbezirks, Düsseldorf 1934
- ELTZNER, Adolf:**
Die Gußstahlfabrik des Bochumer Vereins aus der Vogelschau. Nach der Natur aufgenommen von Adolf Eltzner. Illustration zu: Deutschlands große Werkstätten. Der Bochumer Verein. In: Die Gartenlaube, Heft 32, S. 541–546, Leipzig 1875
- HANOMAG (Hrsg.):**
Regelspurige HANOMAG-Industrielokomotiven. In: Hanomag-Nachrichten. Jahrgang X (1923), Heft 114 (April 1923), S. 61-84. Abbildung 98
- HARDY, Clive:**
Hudswell Clarke & Company Ltd Locomotive Works List, Birmingham 1981
- Hüttenzeitung „Hütte und Schacht“:**
Unsere Abteilung Waggonfabrik. Nr. 16 (Mitte August) 1925, S. 4 f
- Kleinbahn:**
Wagenpark der Kleinbahn Lingen – Berge – Quakenbrück. In: Illustrierte Zeitschrift für Klein- und Straßenbahnen mit elektrischen und Dampftrieb. Zeitschrift für Bau und Betrieb von Klein-, Strassen-, Industrie- und Feldbahnen, Berlin, X. Jahrgang (1904), No. 15 (3. August 1904), S. 821-831
- KRAFT, A.:**
[1931] Die letzte Fahrt. In: Hüttenzeitung. Werkszeitung des BV, Jahrgang 8 (1931), Heft 1, S. 5
- [1933] Geschichte der Eisenbahn des Bochumer Vereins, Teil 1. In: Hüttenzeitung. Werkszeitung des BV. Jahrgang 10 (1933), Heft 4, S. 7-8
- KRUPP-ARCHIV:**
HAK, WA 80/2557 Kostenbewilligung für den Neubau einer Waggonbau-Werkstatt
- HAK, WA 80/2669 Schriftwechsel mit der Stadtpolizeibehörde Bochum über Konzessionen für Bahnanschlüsse der Fabrikanlagen
- HAK, WA 80/2679 Eigene Eisenbahn-Waggons und Lokomotiven
- HAK, WA 80/2680 Eigene Eisenbahn-Waggons und Lokomotiven
- HAK, WA 80/3011 Inventar der Gebäude und Maschinen des BV 1890/91
- HAK, WA 80/3013 Inventar der Gebäude und Maschinen des BV 1892/93
- HAK, WA 80/3206 Kauf von Lokomotiven von der Maschinenfabrik Esslingen
- HAK, WA 80/3214 Kauf von Lokomotiven von der Fa. Henschel
- HAK, WA 80/3432+3433 Lieferung von Feldbahn- und Gleismaterial
- KUPITZ, Kläre:**
Die Pferdeisenbahnen der Höntroper Zeche Maria Anna u. Steinbank, [Selbstverlag] o. O. 1990
- MERTE, Jens:**
Lokomotivfabriken in Deutschland, Himmelpforten 2017, PDF, Stand: Nov 2017
- ohne Verfasser:**
Kleinere Ausgabe der Übersichts-Karte aller im Ruhr-Kohlen-Gebiet bestehenden Voll- u. Anschluss-Eisenbahnen nebst den darin vorkommenden Zechen. Nach amtlichen Materiale zusammengestellt. Maaßstab 1:100000. Lith., Coeln 1880
- RUDZINSKI, Marco:**
Ein Unternehmen und „seine“ Stadt: der Bochumer Verein und Bochum vor dem Ersten Weltkrieg. Veröffentlichungen des Instituts für Soziale Bewegungen - Band 51, Essen 2012
- SWOBODA, Rolf/VOGELANG, Harald/KLEE, Wolfgang:**
Die Eisenbahn in Bochum, DGEG Medien, o. O. 2007
- TROMMEN, Achim:**
Seite „Hasenwinkel“. In: Fördergerüste im Ruhrbergbau. Eine kurze Übersicht der ehemaligen Bergwerke an Rhein und Ruhr. URL: <http://www.foerdergerueste.de/hasenwinkel.htm> (Abgerufen: 30. Dezember 2017, 14:26 UTC)
- Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund (Hrsg.)/Westfälische Berggewerkschaftskasse (Hrsg.)/Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat (Hrsg.):**
Die Entwicklung des Niederrheinisch-Westfälischen Steinkohlen-Bergbaues in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Bd. 5 : Förderung, Berlin 1902

Die bisher bekannten bis 1900 an den Bochumer Verein gelieferten Lokomotiven

Nr.	Hersteller	Fabr. Nr.	Baujahr	Type	Bauart	Spurweite
?	Krauss	126	1872	XIII	Bn2t	1435mm
Ab Werk; Inbetriebnahme 20. Juni 1872 Q: HAK, WA 80/2679; Merte 2017, „Krauss“ S. 3						
?	Krauss	127	1872	XIII	Bn2t	1435mm
Ab Werk; Inbetriebnahme 20. Juni 1872 Q: HAK, WA 80/2679; Merte 2017, „Krauss“ S. 3						
3	?	?	?	?	?	630mm
Im Begehungsprotokoll zur Einführung des Schmalspurbetriebes angekündigt - Inbetriebnahme ca. 1874 Q: HAK, WA 80/2679, S. 75-77, 140						
?	?	?	?	?	?	630mm
Im Begehungsprotokoll zur Einführung des Schmalspurbetriebes angekündigt - Q: HAK WA 80/2679, S. 75-77						
?	Hundswell	134	1873		Bn2t	1435mm
Ab Werk; Inbetriebnahme 15. Sep 1873 Q: HAK, WA 80/2679; Hardy 1981, S. 25						
?	Hundswell	144	1874		Bn2t	1435mm
Ab Werk; Inbetriebnahme 17. Juni 1874 Q: HAK, WA 80/2679; Hardy 1981, S. 25						
?	Krauss	230	1872	XIIIc	Bn2t	1435mm
1874/75 ex Mülheimer Hütte, Mülheim. Dort Inbetriebnahme am 1. Juni 1873 Q: HAK, WA 80/2679; Merte 2017, „Krauss“ S. 5						
8	?	?	?	?	Bn2t	630mm
Fotobeleg Gußstahlfabrik vor Siemens-Martin-Werk						
9	?	?	?	?	?	?
10	?	?	?	?	?	?
Revisionsattest vom 26. Mai 1877. Daher Inbetriebnahme 1874 Q: HAK, WA 80/2680, S. 137 Rückseite						
11	Hanomag	1316	1875		Bn2t	1435mm
12. Juni 1876 an den BV Q: HAK, WA 80/2680, S. 130; Merte 2017, „Hanomag“ S. 28						
12	Hanomag	1317	1875		Bn2t	1435mm
12. Juni 1876 an den BV Q: HAK, WA 80/2680, S. 130; Merte 2017, „Hanomag“ S. 28						
?	Krauss	824	1879	XLI	Bn2t	635mm
Laut Geschäftsbericht wurden 1878/79 zwei kl. Lokomotiven beschafft. Dies deckt sich mit den im Lieferverzeichnis zu findenden Loks Krauss 824+825/1879 Q: BV GV 1880, S. 2; Merte 2017, „Krauss“ S. 18						
?	Krauss	825	1879	XLI	Bn2t	635mm
Laut Geschäftsbericht wurden 1878/79 zwei kl. Lokomotiven beschafft. Dies deckt sich mit den im Lieferverzeichnis zu findenden Loks Krauss 824+825/1879 Q: BV GV 1880, S. 2; Merte 2017, „Krauss“ S. 18						
?	Hanomag	1316	1882		Bn2t	1435mm
Q: Merte 2017, „Hanomag“, S. 32						
16	Hanomag	1676	1884		Bn2t	1435mm
Q: Merte 2017, „Hanomag“, S. 36						

Nr.	Hersteller	Fabr. Nr.	Baujahr	Type	Bauart	Spurweite
17	?	?	?	?	?	630mm
Laut Geschäftsbericht wurde 1884/85 eine kl. Lokomotive mit der Nr. 17 beschafft.Q: BV GV 1885, S. 2						
18	Hanomag	1944	1887		Bn2t	1435mm
Q: HAK, WA 80/2669, S. 699; Merte 2017, „Hanomag“, S. 42						
19	Hanomag	1949	1887		Bn2t	1435mm
Q: HAK, WA 80/2669, S. 712; Merte 2017, „Hanomag“, S. 42						
20	Esslingen	2388	1890		B/an2t	1435mm
Q: HAK, WA 80/3206, S. 231f; Merte 2017, „Esslingen“ S. 50						
21	?	?	?		?	?
Laut Jahresinventar 1890/91 wurde „eine weitere Rangierlok No. 21“ beschafft.Q: HAK, WA 80/3011						
22	Hanomag	2241	1891		Cn2t	1435mm
Im Jahresinventar 1892/93 wird die „Rangierlok No. 22“ geführt. Das Lieferverzeichnis ordnet der Lok Nr. 22 diese Lok zu. Q: HAK, WA 80/3013; Merte 2017, „Hanomag“ S. 48						
23	Hohenzollern	563	1890	Pr. T7	Cn2t	1435mm
Im Jahresinventar 1892/93 wird die „Rangierlok No. 23“ geführt. Das Lieferverzeichnis ordnet der Lok Nr. 23 diese Lok zu. Q: HAK, WA 80/3012; Merte 2017, „Hohenzollern“ S. 13						
24?	Hohenzollern	673	1892	Pr. T7	Cn2t	1435mm
Das Lieferverzeichnis ordnet der Lok Nr. 24 diese Lok zu. Dies widerspricht aber den Genehmigungsschreiben der Archiv-Akte. Q: Merte 2017, „Hohenzollern“ S. 16						
24?	Henschel	3645	1892		Bn2t	620mm
Laut Verkaufsunterlagen war Lok 24 von Henschel vorgesehen für den Schlackentransport auf der Hochofenanlage. Q: HAK, WA 80/3214, S. 563f						
25	Henschel	4577	1896		Bn2t	620mm
Laut Verkaufsunterlagen entsprach die Lok 25 der Lok 24. Q: HAK, WA 80/3214, S. 642ff						
26	Hanomag	2789	1896		Bn2t	1435mm
Laut Lieferverzeichnis. Q: Merte 2017, „Hanomag“, S. 59						
1"	Hanomag	2986	1897		Bn2t	1435mm
Laut Lieferverzeichnis. Q: Merte 2017, „Hanomag“, S. 64						
2"	Hanomag	3124	1898		Bn2t	1435mm
Laut Lieferverzeichnis. Q: Merte 2017, „Hanomag“, S. 67						
6"	Hanomag	3426	1899		Bn2t	1435mm
Laut Lieferverzeichnis. Q: Merte 2017, „Hanomag“, S. 73						

6

Bochum, Stadt am Kanal?

Zu den nicht ausgeführten Projekten einer Kanalisierung der Ruhr und der Anlage von Schifffahrtskanälen in und um Bochum



Der Aus- und Neubau von Transportwegen und Verkehrsverbindungen war seit Mitte des 19. Jahrhunderts eine wichtige Bedingung für die Industrialisierung des Ruhrgebiets.¹ Im vorindustriellen, noch eisenbahnfreien Westfalen erfolgte der Transport von Gütern und Handelswaren zumeist auf schlechten Straßen, über die Ruhr und in begrenztem Maße auch über die Lippe und Ems.² In jener Zeit besaßen die Wasserstraßen einen hohen Stellenwert und waren „Rückgrat des Verkehrssystems“.³ Das traf allemal für Rhein und Weser zu, die beide eine Verbindung zu den Nordseehäfen ermöglichten, während der Rhein zudem den Weg zum Oberrhein, zum Main, zur Mosel und zum Neckar erschloss. Jedoch bildeten sie zwei getrennte Stromsysteme. Was lag also näher, über eine Verbindung beider Systeme mittels künstlicher Wasserstraßen nachzudenken?⁴ Bereits in der Phase des industriellen „take off“ in Deutschland wies der Wirtschaftstheoretiker Friedrich List 1837 auf die Bedeutung von Kanälen sowie die Notwendigkeit zum Bau von künstlichen Wasserstraßen hin.

Und Friedrich Harkort schlug 1840 die Kanalisierung der Ruhr und einen Kanal bis zur schiffbaren Ems vor.⁵

Um eine Verbindung der Hauptwasserstraßen zu erreichen und die Möglichkeit zum Erschließen neuer Absatzgebiete – vor allem in den östlichen Provinzen – zu schaffen, gab es ab 1856 Pläne zum Bau eines Rhein-Weser-Elbe-Kanals. Das vorgeschlagene Projekt stieß bei den anliegenden Städten und Gemeinden sowie bei den Betreibern der im Einzugsgebiet und im Aufschwung befindlichen Zechen und Industriebetriebe auf große Resonanz und Unterstützung, denn ihnen lag an einem Zugang ihrer Bergwerke und Fabriken zur Wasserstraße. Deshalb engagierten sich die Unternehmen im Dortmunder (1856) und Essener (1857) Kanalbau-Komitee, die jeweils eigene, zum Teil regional- bzw. wirtschaftsbedingte Interessen vertraten und Denkschriften zur Vorlage bei der Regierung in Berlin in Auftrag gaben.⁶ Nicht zuletzt weil auch an eine Verbindung zur Ruhr und die Belebung der dortigen Schifffahrt gedacht war, gründeten sich Vereine zur Kanalisierung bzw. Schiffbarmachung



der Ruhr in Mülheim (1886), Witten (1886 und 1907) und in Hagen.⁷

Die Überlegungen zum Kanalbauprojekt schritten anfänglich und aufgrund des Krieges von 1870/71 nur langsam voran, nahmen danach aber Fahrt auf. Neben der wie bereits zuvor erwähnten Erschließung neuer Gebiete gab es weitere Argumente für die Anlage von Schifffahrtskanälen: Die Transportkosten für Massengüter auf dem Wasserweg lagen gegenüber einer Beförderung durch die Eisenbahn, die ihr Netz nun zunehmend ausbaute, niedriger. Auch war man skeptisch, ob das neue Transportmittel Bahn dauerhaft überhaupt in der Lage sein würde, die erwarteten großen Gütermengen zu bewältigen. In dieser Hinsicht wurden die künstlichen Wasserstraßen jedoch nicht als Konkurrenz, sondern als Ergänzung zur Eisenbahn gesehen. Ein weiterer Grund lag im zollfreien Zugang zur Nordsee ohne Passage über den Rhein durch die Niederlande.⁸

Neben den großräumigen und gebietsmäßig weitreichenden Plänen des Hauptkanals zwischen Rhein, Weser und Elbe gab es kleinräumige Vorschläge zum Bau von Stich- und Zweigkanälen im Bereich des Ruhrkohlenbezirks. Diese kamen im Gegensatz zum großräumigen Entwurf allerdings nicht zur Ausführung. Nach langer Vorbereitungsphase wurden letztendlich folgende Kanäle in Betrieb genommen: Dortmund-Ems-Kanal (1899) mit Zweigkanal nach Herne (1903), Rhein-Herne-Kanal (1914), der westliche Teil des Mittellandkanals bis Hannover (1915 als Ems-Weser-Kanal) und weiter bis Magdeburg (1933) sowie der Wesel-Datteln-Kanal (1931).⁹

Bochum, Stadt am Kanal? – Diese heute fiktive Frage hätte sich ab Mitte des 19. Jahrhunderts für rund 50 Jahre real stellen können. Denn im Umfeld der zuvor erwähnten Planungen zum Bau des Dortmund-Ems-Kanals und des

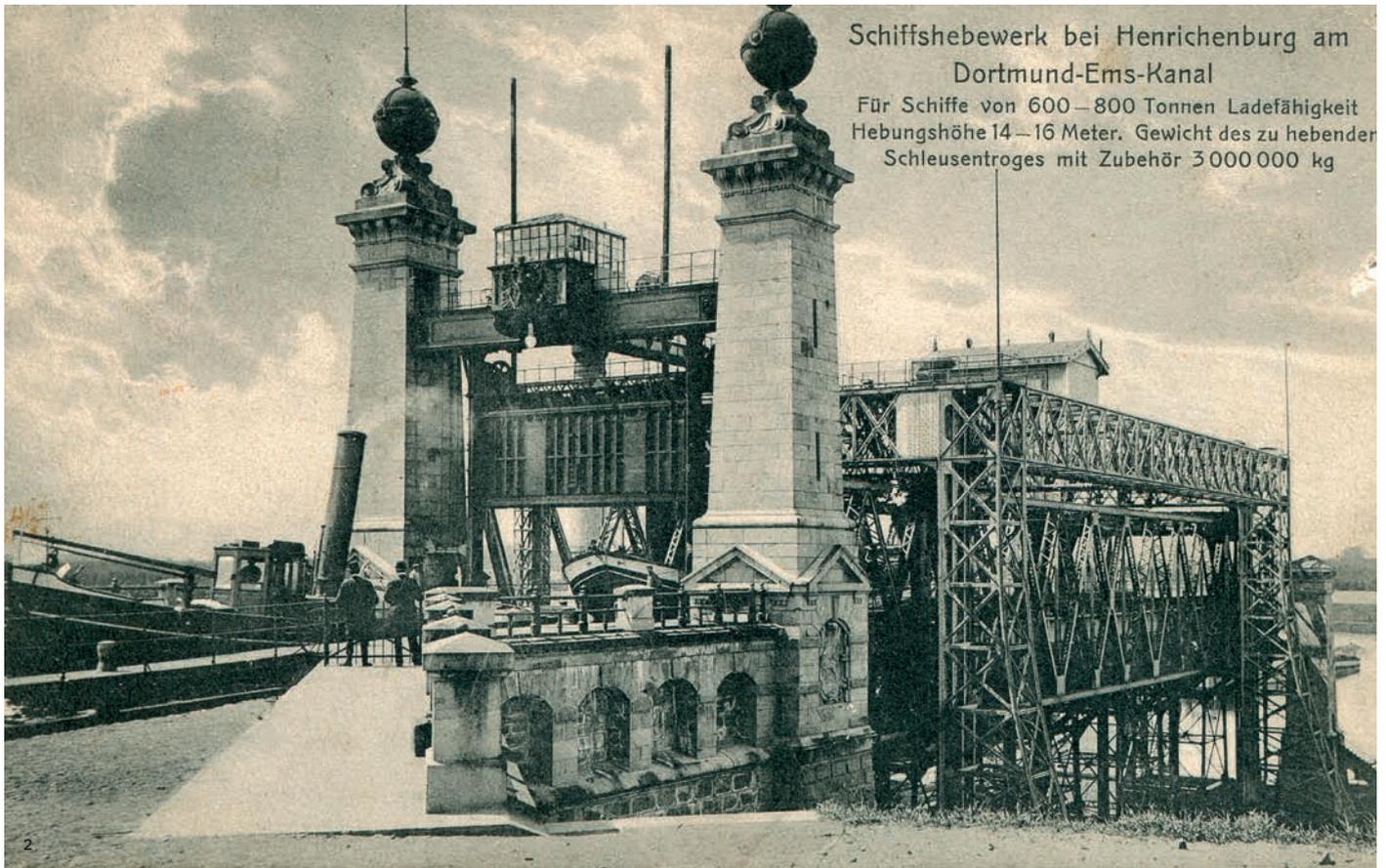
Rhein-Herne-Kanals war daran gedacht, Verbindungs- und Zweigkanäle durch bzw. nach Bochum anzulegen und die Ruhr wieder schiffbar zu machen. Alle vorbereitenden Überlegungen und Konzepte hierzu blieben Vision, denn keiner der im Folgenden vorgestellten Pläne zur Schaffung von Durchfahrts- und Stichkanälen wurde umgesetzt. Die nachfolgenden Ausführungen widmen sich dieser Thematik in beschreibender Darstellung aus ortsgeschichtlicher Sicht, die somit im Wesentlichen auf Bochum und den umliegenden Nahbereich beschränkt bleibt.

Erste Gedanken zu einem Kanal durch den Bochumer Osten

1863 erschien eine „Denkschrift des 1856 gegründeten Dortmunder Comité's für den Westphälischen (Rhein-Weser-) Canal“, in der festgestellt wird, dass die „Königl. Staats-Regierung“ durch den Wasserbauinspektor Karl Michaelis¹⁰ die Machbarkeit einer Kanallinie von Ruhrort über Herne, Mengede, Dortmund, Unna, Werl, Soest, Lippstadt, Geseke, Salzkotten, Paderborn, Bielefeld und Herford nach Minden prüfen ließ.¹¹

Zudem bildete sich 1857 ein Essener Komitee im Umfeld des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund mit dem Gedanken, einen Kanal vom Rhein über Essen bis nach Gelsenkirchen anzulegen, der aber wieder fallengelassen wurde, weil auf diesem Weg nur ein Transport vom Ruhrrevier aus in westlicher Richtung möglich gewesen wäre.¹² Zusätzlich war eine Variante über Gelsenkirchen, Herne, Henrichenburg und Lüdinghausen nach Münster im Gespräch, die „das Bochumer

Abb. 1: Auf die Handelsmarine und Kriegsflotte bezogenes Zitat von Kaiser Wilhelm II. anlässlich der Einweihung des Stettiner Freihafens am 23. September 1898. Ausschnitt aus einer Postkarte vom Dortmunder Kanalhafen mit Poststempel 27. Januar 1901. (P. Kracht)



Schiffshebewerk bei Henrichenburg am Dortmund-Ems-Kanal
 Für Schiffe von 600–800 Tonnen Ladefähigkeit
 Hebungshöhe 14–16 Meter. Gewicht des zu hebenden Schleusentroges mit Zubehör 3 000 000 kg

Revier aber nur am Nordrande, das Dortmunder Revier gar nicht berührt“ hätte.

Auf Initiative des Vereins für die bergbaulichen Interessen wurde zum weiteren Vorgehen auf einer Versammlung in Dortmund das „Centralcomite für den Rhein-Weser-(Elbe)-Canal“ ins Leben gerufen, das sich für die Verwirklichung der eingangs genannten, nördlichen Variante aussprach und die Projektierung durch Michaelis abwartete.¹³ Weil das Dortmunder Comite für den Westphälischen Canal eine Benachteiligung der Montanindustrie im Regierungsbezirk Arnsberg bei der nördlichen Führung befürchtete, favorisierte es die südliche Strecke und schlug vor, diese über Mülheim, Essen, Bochum, Dortmund, Unna, Werl usw. zu führen.¹⁴ Dann würde „der Canal, wenn er erst einmal im Betriebe ist, die Anlegung mehrerer Canäle, theils Zweig-, theils Fortsetzungs-Canäle zur nothwendigen Folge haben“, dadurch die westfälische Bergbau- und Industrieregion besser erschließen und weitere Industriensiedlungen forcieren.¹⁵ Dabei räumte man einer nördlich führenden Verbindung nach Rheine an der Ems und einer südlichen nach Witten an der Ruhr hohe Präferenz ein.¹⁶

In einer auf den 22. November 1863 datierten Zusammenfassung der zweiten

Plenarsitzung des zuvor genannten Komitees, bei der „Vereine und Interessenten“ der dem geplanten Kanal anliegenden Kreise zwischen Herford und Bochum anwesend waren, stellte das mit der Planung des Kanals durch das Komitee beauftragte Büro die Ausführbarkeit der Abschnitte zwischen Bielefeld und Holzwickede, an Aplerbeck und Hörde vorbei nach Dortmund und bis nach (Bochum-)Laer fest. Weiterhin habe sich gezeigt, „daß die Weiterführung desselben [Kanals] von Laer ab über Essen [...] und dann abfallend bis Mülheim einerseits auf die erheblichsten Terrainschwierigkeiten stößt, andererseits unpraktisch ist, weil die Produktionsstellen tiefer liegen, daher die Frachtgüter zum Canale bergan transportiert werden müßten“.¹⁷ Deshalb wurde vorgeschlagen, die Trasse des Rhein-Weser-Kanals von Dortmund aus im Emschertal abwärts nach Herne-Bochum bis zur von Michaelis vorgeschlagenen nördlichen Linie zu projektieren, die dann weiter bis Ruhrort führen sollte. Daneben befürwortete das Komitee den Bau eines Zweigkanals „von Dortmund über Laer zur Ruhr [...], um den auf dieser Strecke liegenden reichen Kohlefeldern und der Ruhrschiffahrt den Anschluß an den Haupt-Canal zu gewähren“; mit dem Hauptkanal war die Ruhr gemeint. Als

Resümee zu diesem Punkt, der dann von der Versammlung so angenommen wurde, schlug das Planungsbüro der Versammlung vor, „die Verbindung des Rheins mit der Weser lediglich unter Benutzung der zu canalisierenden Ruhr über Witten (Herbede), Langendreer, Dortmund, Hörde, Aplerbeck, Holzwickede, Unna, Werl, Soest, Geseke, Paderborn, Bielefeld und Herford zu suchen [...]“.¹⁸

Nach mehrjähriger Unterbrechung wurden die Aktivitäten zur Kanalisierung der Ruhr in den 1880er Jahren wieder aufgenommen und am 16. Juli 1886 der „Verein zur Canalisirung der Ruhr“ mit Sitz in Mülheim gegründet. In seinem Statut vom 10. August 1886 wird das Ziel wie folgt formuliert: „Zweck des Vereins ist, mit allen erlaubten Mitteln die Kanalisation von Ruhrort aufwärts und soweit wie möglich, sowie eine Weiterführung des Ems-Kanals von Dortmund an die Ruhr zu erstreben, und die hierzu erforderlichen Vorarbeiten vornehmen zu lassen“.¹⁹ Mit gleicher Zielsetzung gründeten sich im weiteren Verlauf der „Verein zur Verbindung der mittleren Ruhr mit dem Dortmund-Ems-Kanale zu Witten a. d. Ruhr“ und der „Kanalverein zu Hagen i. W.“, die als Absender eines gemeinsamen Briefes vom 20. Juni 1899 an „die beiden hohen Häuser des Landtages der Monarchie“



Abb. 2: Das 1899 eröffnete Schiffshebewerk mit einem Dampfschiff auf dem Oberwasser und einem im Trog; Ansichtskarte mit Poststempel vom 17. Dezember 1906. (P. Kracht)

Abb. 3: Mitgliedskarte „Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr“ ausgestellt am 17. Februar 1912. (Stadtarchiv Hagen, Ha1 5082)

genannt sind.²⁰ 1907 kam der „Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E.V.“ in Witten hinzu, der nunmehr beabsichtigte, „die Schiffbarmachung der Ruhr von Ruhrort bis in die Nähe von Hagen herbeizuführen“.²¹

Die Kanalisierung der Ruhr

Im Juli 1886 wurde der Königliche Regierungs-Baumeister Julius Greve²² vom Mülheimer Kanalbauverein mit einer Denkschrift beauftragt, die die Möglichkeit zum Bau eines Stichkanals von Steele über Kray und Gelsenkirchen nach Bochum mit dem Ziel prüfen sollte, die dortigen Bergwerke an die Ruhr anzubinden. Folglich würde sich eine Eisenbahnbeförderung der Kohlen erübrigen, denn es ergäbe sich die direkte Möglichkeit „aus den Grubenwagen die Kohlen in die Rheinschiffe zu stürzen“. Auch erwähnt Greve eine mögliche Fortführung dieser Verbindung bis nach Herne mit Anbindung an den geplanten und zu dieser Zeit bereits bewilligten Dortmund-Ems-Kanal.²³ Von diesem sollte beim heutigen Schiffshebewerk in Henrichenburg ein Stichkanal in südwestlicher Richtung bis Herne abzweigen,

der 1893 bis 1896 gebaut wurde, an der heutigen Bahnhofstraße in Wanne endete und nunmehr Bestandteil des Rhein-Herne-Kanals ist.²⁴

Im Juni 1887 legte Greve seine 28-seitige Denkschrift²⁵ vor. Nach dieser sollte die Ruhr in der Weise ausgebaut werden, dass „alle Rheinschiffe mit Ausnahme der großen Radschlepper“ dort fahren können. Die Notwendigkeit sah er in der Anbindung des Ruhrkohlengebietes mit seinen Bergwerken und seiner Hütten- und Stahlindustrie an den Rhein sowie in der Berücksichtigung der bis dato gestiegenen Frachtmengen auf dem Rhein, der zu erwartenden Produktionssteigerung im Ruhrgebiet und den hohen Frachtkosten beim Transport mit der Eisenbahn.²⁶ Zudem wies er darauf hin, dass der Ausbau eines bestehenden Flusses leistungsfähiger und finanziell günstiger sei als der Neubau eines Kanals.²⁷

Bisher wurden die Güter mittels Ruhraaken auf dem Fluss transportiert, die eine ungefähre Ladekapazität von 150 t hatten. 1860 wurde die Fahrwassertiefe auf 1,25 m gebracht.²⁸ In dieser Zeit war die Schifffahrt aufgrund von Niedrigwasser zwischen April und Oktober jeden Jahres nur eingeschränkt bis nicht möglich und im Winter durch Eis und Hochwasser behindert. Jedoch waren für Greve die natürlichen Verhältnisse des

Flusses, die Wasserstände im Jahresverlauf und die Boden- und Uferbeschaffenheit grundsätzlich für das angedachte Projekt geeignet bzw. handhabbar sowie für den Bau von Schleusen gegeben.²⁹

Ein anzulegender Hafen Wetter sollte in Verbindung mit einem Sammelbahnhof bei Herdecke als Ausgangspunkt der neuen, von dort aus bis Ruhrort 83 km langen Wasserstraße werden. Bei Herdecke liefen die Eisenbahnen aus den Tälern der Volme, Ennepe und Lenne zusammen. Zudem wurde für Witten eine ausgedehnte Bahnhofsanlage für das Zusammenbringen von weiteren Strecken empfohlen.³⁰

Da die „großen eisernen Rheinschiffe“ mit einer Ladekapazität von bis zu 1.200 t einen Tiefgang von 1,8 bis 2,4 m hatten, hätte die geforderte Wassertiefe durch Ausbaggern des Flussbettes und Aufstauen des Wassers durchgehend auf 2,5 m gebracht werden müssen. Die Wehre von Wetter, Witten, Dahlhausen, Horst, Kettwig und Mülheim hätten Angaben unverändert bleiben können, die Schlachten in Herbede, Blankenstein und eine weitere im unteren Verlauf erhöht und zwölf weitere neu gebaut werden müssen; ein Wehr wäre entfallen.³¹

Es war wichtig, möglichst hohe Staustufen zu bekommen, um die Zahl der Schleusen niedrig zu halten und

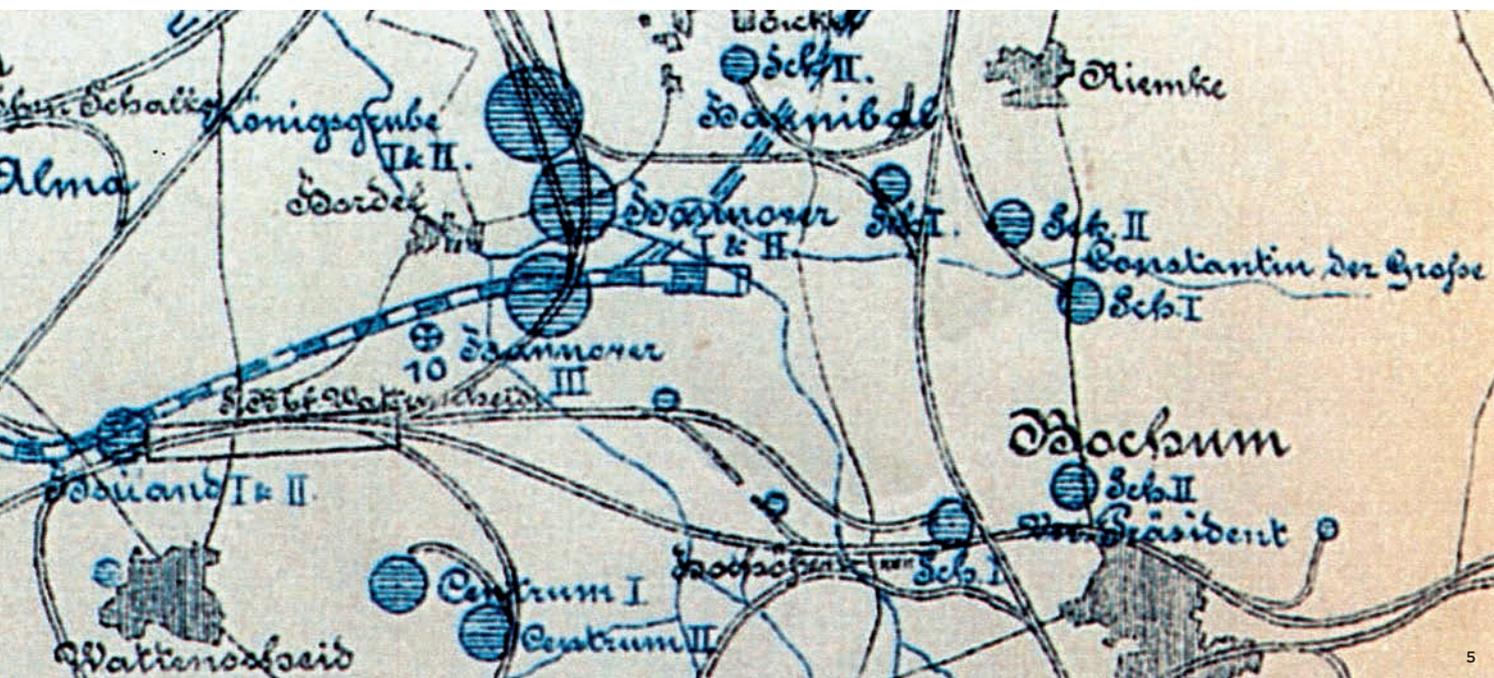
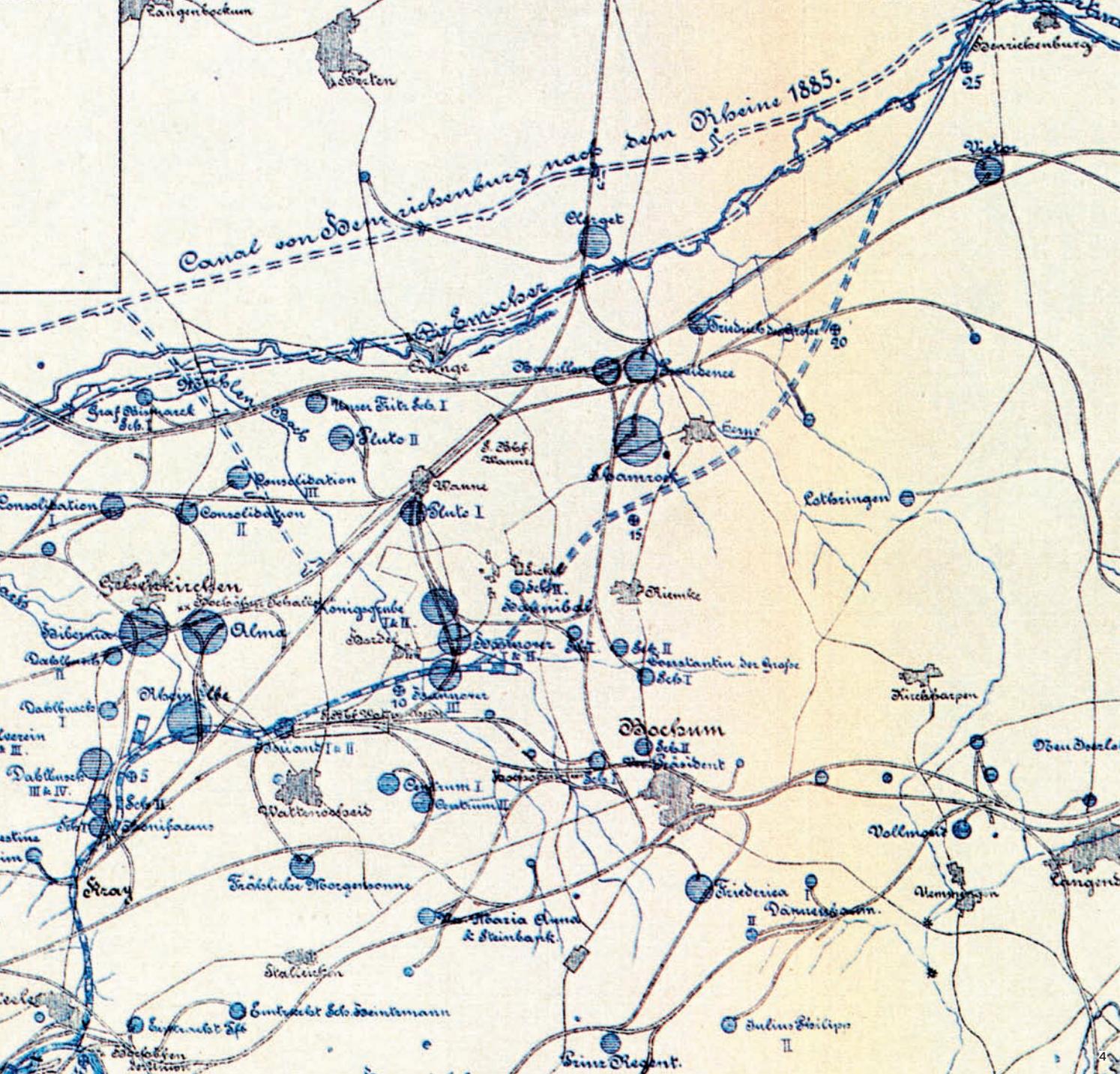




Abb. 4: Der von Greve projektierte Kanalverlauf von der Ruhr bis zum Rhein-Herne-Kanal verläuft etwa diagonal von unten links nach oben rechts. Das Teilstück von der Ruhr bis Bochum ist durch eine unterbrochene Linie und die Weiterführung von Bochum bis zum geplanten Rhein-Herne-Kanal durch eine gestrichelte Doppellinie dargestellt. Ausschnitt aus der Übersichtskarte „Die Canalisierung der Ruhr von Wetter zum Rheine“ von 1887. (Greve 1887, nach S. 28)

Abb. 5: Das angedeutete Hafenbecken bei Bochum liegt im Einzugsbereich der Schachtanlagen folgender Zechen (von oben im Uhrzeigersinn): Hannibal, Constantin der Große, Vereinigte Präsident, Centrum, Holland, Hannover und Königsgrube. Zudem sind die vorhandenen Bahntrassen eingezeichnet. (Ausschnitt aus Abb. 4)

Abb. 6: Bis zur Eröffnung des Rhein-Herne-Kanals im Jahr 1914 war der Abschnitt zwischen Henrichenburg und Herne ein Stichkanal vom Dortmund-Ems-Kanal. Hinten rechts die Zeche Friedrich der Große. Ausschnitt aus einer Ansichtskarte mit Poststempel vom 13. September 1901. (P. Kracht)

damit den Zeitverlust durch Schleusen zu minimieren. Das Maß der Schleusenkammer wird mit 120 m Länge und 24 m Breite angegeben, um Platz für einen Schraubenschlepper und zwei parallel liegende „eiserne Kasten“ zu 1.200 t oder ein Schleppschiff nebst acht Ruhaaken zu 200 t oder einen Schlepper und zehn holländische Kanalschiffe zu 100 t zu erhalten. Somit könnten in einem Vorgang im Mittel 1.370 t Ladevolumen geschleust werden, was bei 70%iger Auslastung, 270 Schifffahrtstagen und fünfständigem Tagesbetrieb für den gesamten Transport zwischen dem Kohlenrevier und dem Rhein ausreichen würde. Die Füllung einer Schleuse wurde mit zehn Minuten und der Aufenthalt an einer Schleuse mit 30 Minuten angesetzt. Im Mittel ergab sich für die 21 Schleusen ein Gefälle von 3,1 m und sie lagen etwa 4 km auseinander. Zur Einfahrt in die Schleusen waren Schleusenkanäle mit einer Sohlenbreite von 22 m und einer Wasserspiegelbreite von 29,8 m geplant, die im Oberwasser mindestens 200 m lang sein sollten.³² Auf freier Strecke war mit Blick auf die Transportgeschwindigkeit und den gegenläufigen Schiffsverkehr daran gedacht, die Wasserstraße auf eine Sohlenbreite von 35 m und eine Wasserspiegelbreite von 55 m zu bringen.³³

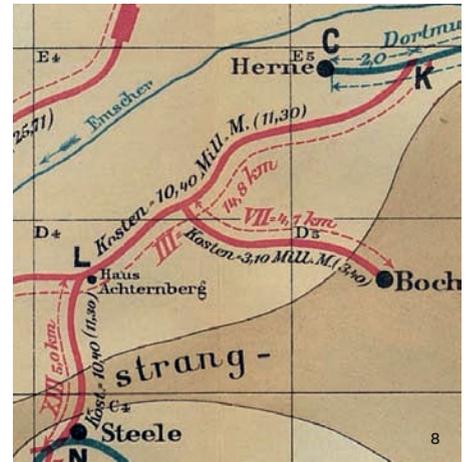
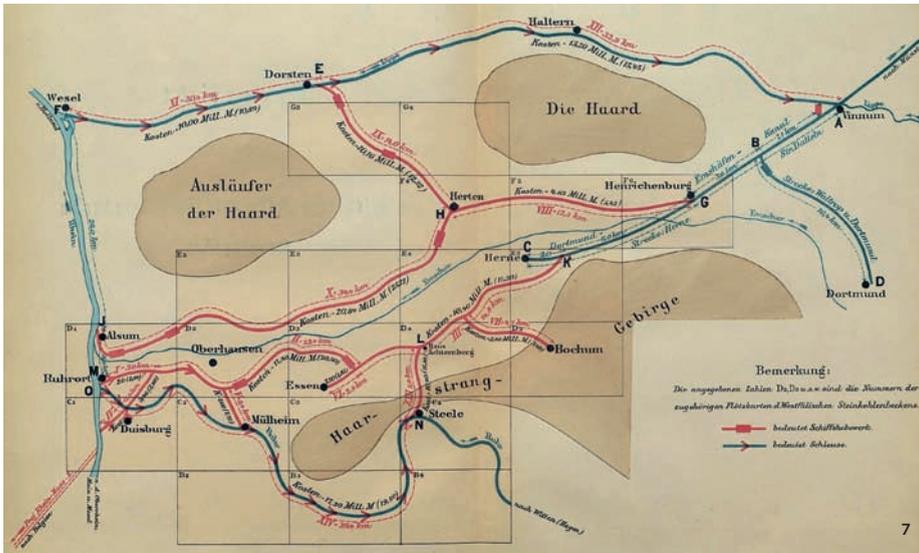
Um den in der zurückliegenden Zeit reduzierten Fischbestand in der Ruhr wieder zu verbessern, sollten an den Wehren Fischpässe angelegt werden und Greve war zudem der Ansicht, dass mit „der Wiederkehr des Schiffverkehrs [...] die Fische auch als Nahrung die Abgänge aus den Schiffsküchen“ erhalten, was diesem Bestreben nütze.³⁴

Zum Schluss der Denkschrift wird eine nach Posten gegliederte Kostenzusammenstellung für die geplante Ruhrkanalisierung zwischen Wetter und Ruhrort gegeben, worin die Baukosten eines nachfolgend erwähnten Stich- und Verbindungskanals nicht enthalten sind. Die Gesamtsumme wird mit 10.473.400 Mark angegeben, was sich bei einer Strecke von insgesamt 83 km auf einen Betrag von rund 126.200 Mark pro Kilometer beläuft.³⁵

Nach Greve sollte das Projekt durch die Staatsregierung finanziert werden, regte jedoch einen Beitrag seitens des im Einzugsgebiet liegenden Kohlebergbaus, der dortigen Eisen- und Stahlwerke und der beteiligten Städte an. Schiffsgebühren sollten nicht anfallen.³⁶

Ein Zweigkanal von der Ruhr bei Essen über Bochum nach Herne

Weitere Ausführungen in Greves Denkschrift gehen auf den Bau eines Zweigkanals von Essen über Gelsenkirchen nach Bochum ein. Durch diese Wasserstraße sollte der „Hauptsitz der Kohlenförderung“ weiter über die Ruhr mit dem Rhein verbunden werden. Beginn des 12 km langen Kanals war die „tiefste Einsenkung der Wasserscheide zwischen Ruhr und Emscher bei Steele“. Aufgrund der vorgefundenen Bodenverhältnisse wäre keine Schleuse erforderlich geworden, doch hätte das Gelände – alternativ zum Bau eines Tunnels, der wegen eventuell zu erwartender



Bergschäden verworfen wurde – auf einer Länge von 400 m etwa 20 m tief eingeschnitten werden müssen. Als Trassenführung wird der Weg von Steele über Kray in Richtung Gelsenkirchen genannt und „bei Zeche Dahlbusch wendet er sich dann östlich nach Bahnhof Wattenscheid. Von dort bis Hordel wird der Rücken zwischen dem Schwarzbach und dem Mühlbach in einem Einschnitte bis zu 8m Tiefe zu durchstechen sein. Die Canallinie berührt unmittelbar die größten Bergwerke des ganzen Bezirks. Nahe bei Gelsenkirchen und Bochum sind größere Hafenbecken gedacht.“³⁷

Der Zweigkanal sollte die gleiche Breite wie der Schleusenkanal im Ruhrthal erhalten und zur Durchfahrt von Rheinschiffen mit einer Geschwindigkeit von drei bis vier Kilometern pro Stunde geeignet sein. An der Einfahrt bei Steele war eine Sperrschleuse zum Schutz gegen Hochwasser der Ruhr geplant. Größere Bäche wären mittels Düker unter dem Kanal hergeführt worden. Es schien unbedenklich, in den vom Ruhrwasser gespeisten Kanal auch Zechenwasser einzuleiten, weil dieser „nicht zur Fischzucht, sondern für den Verkehr gebaut wird“ und bei „günstigem Wasserstande in der Ruhr [...] die gesammelten Abwasser so reichlich mit reinem Ruhrwasser vermennt werden, daß eine schädliche Einwirkung auf den Pflanzenwuchs nicht mehr zu befürchten steht“. Auch könnte dann „eine Spülung der verunreinigten Bäche des Emscherthals [...] durch Ruhrwasser vorgenommen werden“. Darüber hinaus wurde aufgrund der geeigneten Bodengestaltung die Möglichkeit zur Anlage weiterer Verbindungen ausgehend von diesem Zweigkanal erwähnt.

In Ergänzung zu Greves Angaben lässt sich der geplante Kanalverlauf zudem aus der Karte (siehe Abb. 4 und 5) entnehmen, die seiner Denkschrift im Anhang beigelegt ist. Sie zeigt nicht nur den Trassenverlauf, sondern auch die Zechen, welche im direkten Einzugsbereich lagen. Nahe des Kanaleingangs an der Ostseite des Steeler Ruhrbogens befand sich Zeche Eintracht. Von dort führte der Weg nordwärts, vorbei an den Zechen Centrum (Kray/Leithe) und Bonifacius (Kray) bis Zeche Dahlbusch (Rotthausen), wo in direkter Nachbarschaft zu diesem Bergwerk ein Hafenbecken kartiert ist. Von dort aus erfolgte ein Richtungswechsel nach Nordosten, vorbei an den Zechen Holland (Wattenscheid) nahe beim Bahnhof Wattenscheid der Rheinischen Bahn und Zeche Hannover (Riemke/Hofstede).³⁹ Im damals noch freiliegenden Areal westlich der heutigen Kolonie Dahlhauser Heide – sie wurde zwischen 1906 und 1915 erbaut⁴⁰ – war ebenfalls ein Hafenbecken geplant.

Zur Deckung der Verzinsung der Anlagekosten für den Zweigkanal sollten, ebenso wie in Ruhrort und Duisburg, Hafengebühren erhoben werden, denn in „Wirklichkeit ist ja dieser Canal nicht anders als ein von der Ruhr in das Gelsenkirchener und Bochumer Revier vorgeschobener Kohlenhafen“.⁴¹

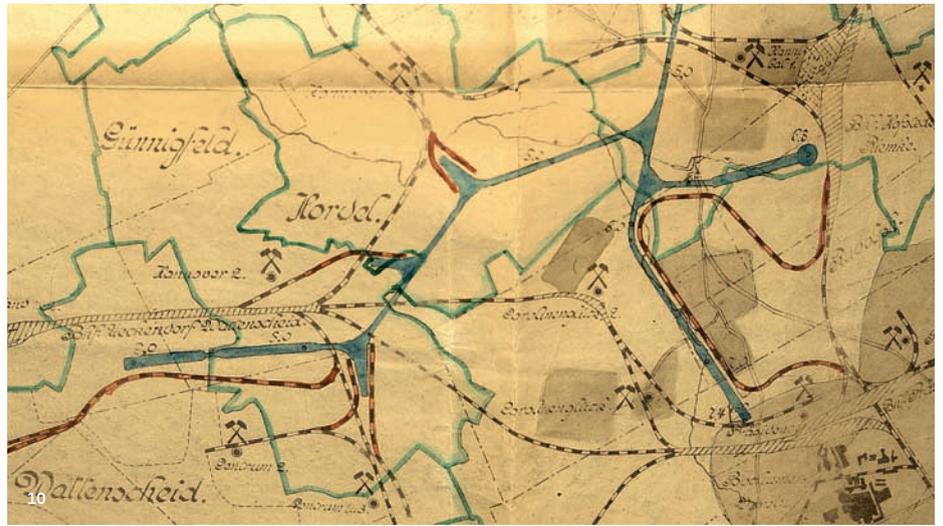
Eine bessere Lösung schien in der Verlängerung der zuvor genannten Strecke von Steele nach Bochum über (Wanne-)Eickel und Herne bis zum Dortmund-Ems-Kanal. Nach Greves Karte wäre der weitere Weg vom Hafen Bochum aus nach Nord-Nordost bis zur heutigen Schleuse Herne Ost bei Herne-Horsthausen am Rhein-Herne-Kanal verlaufen. Bis zum Bau des Rhein-Herne-Kanals befand sich dort der

Endpunkt des südwestlichen Abzweigs vom Dortmund-Ems-Kanal mit dem Hafen Herne. An diesem Teilstück lag die Zeche Shamrock (Wanne-Eickel/Herne). Im Falle der Verwirklichung des zuvor genannten Plans wäre zwischen Steele und Münster ein 86 km langer, niveaugleicher, also schleusenfreier Wasserweg entstanden. Abschließend bemerkt Greve zur Trassenführung: „Wenn man berücksichtigt, daß diese Linie die bedeutendsten Bergwerke fast unmittelbar berührt, so läßt sich wohl keine in jeder Beziehung günstigere denken“.⁴²

Bei Fertigstellung der Denkschrift stand eine weitere, jedoch nicht konkret beschriebene Kanalbauvariante „in der Richtung Heven, Uemmingen, Langendreer“⁴³ im Raum, die bei den Vorbereitungen zum Bau des Rhein-Herne-Kanals erneut angedacht wurde; dazu weiter unten mehr.

Eine Reaktion auf Greves Denkschrift

Im Dezember 1887 erschien ein Beitrag des Westdeutschen Fluss- und Kanalvereins, in dem mit Bezug auf Greves Denkschrift der Plan zur Schiffbarmachung der Ruhr „überall Anklang gefunden hat und das Interesse für die Verwirklichung dieses Projektes kräftig im Wachsen begriffen ist“.⁴⁴ Vor allem wurden in diesem Zusammenhang ein Sinken der Frachtkosten und ein besserer und steigender Absatz von Kohlen, von Eisen- und Stahlprodukten sowie von Steinen rheinwärts als auch rheinabwärts bis nach Belgien und in die Niederlande erwartet. Über die Ruhr und den Zweigkanal



Steele – Herne würde zudem ein Zubringer für Erz zu den Hochöfen geschaffen und die Verbindung zum Dortmund-Ems-Kanal begrüßt.

Von fachlicher Seite gab es im Mai 1888 jedoch Widerspruch zu Greves Denkschrift. Der „Königl. Wasser-Bauinspector zu Ruhrort“, Paul Rohns, legte seine Schrift „Ruhr-Canalisierung oder Emscher-Canal“⁴⁵ vor. Einerseits bezweifelte er darin, ob die Förderkapazität der im Süden des Kohlenbeckens gelegenen und im Volksmund als „Quetschen“ bezeichneten kleineren Zechen als Rechtfertigung für die Kanalisierung der Ruhr ausreiche und wies auf die erwartete Nordwanderung des Bergbaus hin; daher sei für den Kohlentransport der zu diesem Zeitpunkt in Überlegung befindliche Emscher-Kanal, also der heutige Rhein-Herne-Kanal, besser geeignet. Von diesem könnte dann auch ein Stichkanal nach Gelsenkirchen und Stelle abgehen. Andererseits sah er keine Notwendigkeit darin, die Ruhr – und somit auch die Abmessungen der geplanten Schleusen – für größere Rheinschiffe auszulegen, so, wie Greve vorgesehen hatte. Nach Rohns begründeter Meinung reiche der Einsatz von Schiffen mittlerer und geringerer Tragfähigkeit bis zu 700t. Zudem fragte er sich, ob bei Niedrigwasser die geforderte Wassermenge ausreiche, zumal die bereits in Flussnähe bestehende und sich wahrscheinlich dort weiter ansiedelnde Industrie Ruhrwasser benötigte. Auch brachte er Einwände

bezüglich der Wehre, der Schleusenkanäle und der vorhandenen Bühnen, die für eine freie Fahrt hätten zum Teil zurückgebaut werden müssen. Des Weiteren erachtete er die Baukosten zu gering, weil sie für die Baggerungen an der Flusssohle, an den Ufern und an den Leinpfaden sowie für Felssprengungen erheblich höher ausfielen. Im Falle von großem Hochwasser sowie bei Frost forderte er die Anlage von drei „Nothäfen“, einen an der Mündung des Zweigkanals bei Steele sowie je einen weiteren auf den Abschnitten oberhalb sowie unterhalb davon, die von Greve nicht geplant und somit kalkulatativ nicht erfasst waren. Unter Berücksichtigung seiner Ausführungen ermittelte er die Gesamtkosten auf 17.478.000 Mark, also auf rund 210.000 Mark pro Streckenkilometer, die somit höher veranschlagt waren als bei Greve.⁴⁶

Noch im selben Jahr antwortete Greve auf Rohns' Entgegnung zu seiner Denkschrift, wozu er vom Mühlheimer „Verein zur Kanalisation der Ruhr“ beauftragt worden war.⁴⁷ Gleich im Vorwort stellt Greve zu Rohns' Ausführungen fest, „daß sich wie ein rother Faden durch die Schrift [Rohns'] von Anfang bis zu Ende eine Kette von nicht sachgemäßen Darstellungen, Verwechslungen und Irrthümern hindurchzieht“.⁴⁸ Im weiteren Verlauf ging er Punkt für Punkt auf die Einwände Rohns', ein, wobei er die in seiner Denkschrift getroffenen Feststellungen untermauerte und verteidigte. Weil die

Abb. 7: „Uebersicht über die in besonderen Kostenanschlägen berechneten Kanalstrecken.“ Von der Linie K-L-M zweigen die Stichkanäle VII nach Bochum, XII nach Steele, VI nach Essen und V nach Mühlheim ab. (Duis/Prüsmann, Heft II, Anlage 1)

Abb. 8: Ausschnitt aus Abb. 7.

Abb. 9: Ausschnitt aus der Linienführung des projektierten Stichkanals vom Rhein-Herne-Kanal bis zum Hafenbereich in Bochum. (Overhoff)

Abb. 10: Ausschnitt aus Abb. 9.

dort dargelegten detaillierten und zum Teil technischen Argumente für die weiteren Ausführungen hier nicht relevant sind, wird nicht darauf eingegangen. Dass Rohns den Stichkanal von Steele über Bochum nach Herne jedoch überhaupt nicht erwähnt hatte, bezeichnete Greve als einen der „bedenklichsten Irrthümer“, denn „[d]ieser Kanal liegt mitten in den besten und noch für viele Jahrzehnte leistungsfähigsten Kohlenrevieren: Frohnhausen, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Herne“.⁴⁹

Eine alternative Kanalverbindung an Bochum vorbei

Die in Greves Denkschrift ebenfalls angesprochene, jedoch nicht favorisierte Option zum Bau eines Verbindungskanals zwischen Witten und Dortmund



war Inhalt der Versammlung der Wittener Stadtverordneten am 27. März 1888.⁵⁰ Darin wurde der Antrag gestellt, „einen Ausschuß von 5 Mitgliedern zu bilden, welche den Bau eines Schifffahrtskanals von Witten nach Dortmund anstreben sollen und demselben von 1000 M zur Verfügung zu stellen“. Zu diesem Zeitpunkt stand bereits im Raum, einen Kanal zu bauen, über den der Dortmund-Ems-Kanal mit Ruhrwasser gespeist würde. Daher wäre zu überlegen, den Zubringerkanal gleich für die Schifffahrt auszubauen, weil „eine direkte Verbindung zur Nordsee“ nicht zu unterschätzen sei.

Die Kosten wurden mit etwa 3,5 Mio. Mark beziffert. Weitere Diskussionen über den Nutzen für Witten und eine Gefahr, dass bei der Verwirklichung des Kanals die Schiffbarmachung der Ruhr ins Hintertreffen käme, schloss sich an. Letztendlich überwog das Argument, „[m]an könne das Eine fördern, und brauche das Andere nicht zu lassen“, und führte zur mehrheitlichen Annahme des Antrags. Jedoch wurde dieses Projekt nicht umgesetzt und spätestens 1907 aufgegeben.⁵¹ Denn die kürzeste Verbindung beider Punkte erwies sich aufgrund der Geländebeschaffenheit

Abb. 11: Die projektierten Bochumer Häfen im Gutachten Herbst. (StABo, B 633)

als ungünstig und hätte den Bau eines 2,8 km langen Tunnels durch das Ardeygebirge sowie diverser Schleusen erforderlich gemacht.⁵²

Ein vom Rhein-Herne-Kanal abzweigender Stichkanal nach Bochum

Die sachlichen Argumente der Wasserbauinspektoren Diedrich Duis und Adolf Prüsmann, die bei der Planung zum Bau des zwischen 1906 und 1914 gebauten Rhein-Herne-Kanals involviert waren, dürften mit ihrer Denkschrift von 1887 dafür gesorgt haben, dass der von Greve vorgeschlagene Verbindungskanal zwischen Steele und Herne nach seinem vorgelegten Konzept von 1887 nicht ausgeführt wurde.⁵³ Obwohl Duis und Prüsmann „etwas Bestechendes“ an dieser Linie fanden, sahen sie auf der anderen Seite „unüberwindliche Schwierigkeiten, sowohl wirtschaftlicher wie technischer Natur“.⁵⁴ Diese lagen vor allem auf dem 5 km langen Abschnitt zwischen dem damaligen Haus Achternberg an der Nordostgrenze von Kray südlich der Zeche Dahlbusch und Steele (siehe Abb. 7: Linie XIII, Punkte L-N). Während die Strecke von Herne bis Haus Achternberg über eine starke Mergelüberdeckung führte und somit Sicherheit bezüglich des darunterliegenden Bergbaus gab, fiel die Mächtigkeit dieser Schicht von dort 80 m über drei Kilometer nach Süden bis auf null. „Die Gefahr, daß noch im Abbau befindliche Flözen niedergehen, liegt sehr nahe.“⁵⁵ Zudem waren im Untergrund alte, erdnahe Stollen- und Grubenbaue zu befürchten, die weder kartiert waren noch ausfindig gemacht werden konnten. Nicht zuletzt hätten sich in bzw. bei Steele weitere Probleme gestellt: Dort befand sich die höchste und durchstoßende Stelle, die einen 29 m tiefen Geländeeinschnitt erforderlich gemacht hätte. Die Trasse der Rheinischen Bahn hätte bis zu 2,95 m gehoben und der Bahnhofsbereich, der im Kreuzungsbereich des Kanals lag, angepasst werden müssen. Weil aufgrund des Geländes kein Ausweichen möglich war, wäre der Kanal auf einer Länge von 800 m durch das „dichtbebaute“ Steele gelaufen, was zum Abbruch von 32 Häusern, zum Bau von fünf Straßenbrücken und weiterer Brücken zum Überführen der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn und der Ruhrthalbahn geführt hätte.⁵⁶ Allein die Baukosten für diese Arbeiten waren auf über zwei Millionen Mark je Kilometer veranschlagt worden.⁵⁷

Dagegen wurde in der Denkschrift von Duis/Prüsmann für den Bau des Rhein-Herne-Kanals die südliche Variante IV von Herne nördlich vorbei an Bochum, Essen und Mülheim nach Ruhrort als günstigste der fünf von

ihnen gemachten Vorschläge bevorzugt (Linien III/II/I, Punkte K-L-M). Von dieser Linie sollten zur Erschließung der Förderzechen Stichkanäle nach Bochum (Linie VII, 4,7 km), Essen (Linie VI, 2,9 km) und Mülheim (Linie V, 2,4 km) sowie zum Hafen Duisburg (Linie IV, 6,9 km) abgehen. Die der Denkschrift beigegefügte Karte lässt die genaue Trassierung und den Endpunkt bei Bochum jedoch nicht exakt erkennen.⁵⁸ Nach einem Kartenabgleich könnte der geplante Verlauf der Teilstücke K-L und VII (siehe Abb. 8) wie folgt ausgesehen haben: Nahe der Zeche Friedrich der Große bei Herne-Horsthausen/-Börnig (K) führte der Weg mit nur geringen Seitenabweichungen leicht S-förmig nach Südwesten zum bereits zuvor erwähnten Haus Achternberg (L) und von dort weiter in Richtung Essen (VI). In Höhe Herne-Röhlinghausen lag der Abzweig des südöstlich ausgerichteten, auf Bochum zulaufenden Abschnitts VII; dieser folgte einem Teilstück des Hüller Bachs, vorbei an den Zechen Königsgrube (Königsgruber Straße, Röhlinghausen) und Hannover (Günnigfelder Straße, Hordel) und endete im südwestlichen Bereich von Hofstede.⁵⁹

Dieses Projekt brachte die Stadt Bochum ins Spiel, was sich aus dem Wunsch zur Eingemeindung der nördlich benachbarten Gemeinden Hamme, Hofstede und eventuell auch Grumme ersehen lässt.⁶⁰ Denn bei Hofstede hätte der geplante Kanal mit einem Hafen enden sollen.⁶¹ So heißt es in einem Schreiben der Stadt Bochum an den Regierungspräsidenten zu Arnsberg vom 26. Mai 1898: „Die Stadt Bochum mit ihrem engen Weichbilde und dem raschen Wachstum ist unbedingt auf eine Erweiterung ihrer Grenzen angewiesen und hat namentlich mit Rücksicht auf die Ausmündung des Zweigkanals vom Rhein-Weser-ElbeKanal ausserhalb ihres jetzigen Weichbildes ein dringendes Interesse, dieser Mündung mit ihrem kommunalen Einfluss näher zu rücken.“⁶² In der Antwort des Regierungspräsidenten vom 16. Juli wird festgestellt, „daß der Kanal aller Wahrscheinlichkeit nach nur die südliche Ecke des Hofsteder Gemeindegebietes berühren würde und daß es keine Schwierigkeiten machen würde, diesen geringen Theil des Gemeindegebietes an die Stadt [Bochum] abzutreten.“⁶³ Aufgrund dieser Information reduzierte sich seitens der Stadt der Gebietswunsch auf Teile von Hofstede, wobei der Grund des Ansinnens klar formuliert wurde: Es erschien wünschenswert, „daß die Ausmündung des von der Emscher Linie nach Bochum zu projectierten Stichkanals möglichst in dem

Gemeindegebiet unserer Stadt liege, damit die dort sich entwickelnden Anlagen mit ihrer Steuerkraft auch unserem Gemeinwesen, dessen Eingesessenen voraussichtlich in hervorragender Weise finanziell an diese Unternehmungen sich beteiligen würden, in vollem Umfange zu gute käme. Da nun aber aus technischen Gründen diese Ausmündung nur bis in die Gemeinde Hofstede geführt werden kann, so bleibt nur übrig, die Ausdehnung unseres Gemeindegebiets bis zu dem voraussichtlichen Endpunkt des Stichkanals anzustreben.“

Nachdem bereits am 5. April 1906 die Bauarbeiten am Rhein-Herne-Kanal begonnen hatten, lehnte die Königliche Regierung im Folgemonat den Bau des von Duis/Prüsmann projektierten Stichkanals vom Rhein-Herne-Kanal nach Bochum wegen zu hoher Kosten ab. Daher startete die Stadtverwaltung bereits im Juli desselben Jahres einen erneuten Versuch, um eine solche Verbindung – nun zu geringeren Kosten – zu erzielen.⁶⁴ Sie beauftragte den vereidigten Landmesser Friedrich August Overhoff im Sommer 1906, eine neue Variante zu erarbeiten, die er im Oktober unter Berücksichtigung der erwarteten Gütermengen der an- bzw. umliegenden Zechen sowie der Frachtersparnis gegenüber dem Transport mit der Eisenbahn vorlegte.⁶⁵ Nach Overhoffs Plan sollte der Zweigkanal weiter östlich als von Duis und Prüsmann geplant vom Kanal abgehen. Schwierigkeiten sah er jedoch durch die vielen vorhandenen Straßen und Bahnlinien in diesem Bereich und in der Lage der Zeche Friedrich der Große (Herne-Horsthausen/-Börnig), weil diese „eine mehrere Kilometer lange Kanalanschlussfront“ blockierte.⁶⁶ Als Startpunkt hielt er die Stelle des heutigen Kirmesplatzes bei der Hafenstraße in Crange für geeignet (siehe Abb. 9). Von dort sollte der Wasserweg auf einer Strecke von rund sieben Kilometern mittels dreier Schleusen parallel westlich der Dorstener Straße vorbei an den Zechen Shamrock (südöstlich des Bahnhofs Wanne-Eickel) und Hannibal (etwa Höhe Riemker Straße) bis zum Maarbach an der Vonder-Recke-Straße verlaufen. Südlich dieser Straße ließe sich in südöstlicher Richtung „bis zur ehem. Köln-Mindener Eisenbahn ein großer Hafen für den städt. Hafenerverkehr Bochums, ein Bahnhof für den Durchgangsverkehr im Anschluß an den Bahnhof Präsident [Dorstener Straße/Schwarzer Weg] und ein Hafen für den Bochumer Verein und die Zeche Präsident anlegen (siehe Abb. 10). Der Bochumer Verein könnte mittels zweier weiterer Schleusen den Fabrikhof bei der Kanonenwerkstatt⁶⁷



Abb. 12: Ausschnitt aus einer Postkarte mit Blick von Süden über Herbede. Das Ölbachtal zweigt im oberen rechten Bild Drittel von der Ruhr ab und führt durch den erkennbaren flachen Bereich. Poststempel vom 22. August 1904. (P. Kracht)

Abb. 13: Durch rote Einzeichnung dargestellter Verlauf des geplanten Kanals im Bereich des heutigen Stadtgebiets von Bochum. (Landesvermessungsamt NRW, Freizeitkarte 1:25.000, Witten Ruhrtal; Einzeichnung P. Kracht)

[...] erreichen, wenn das in seinem Interesse liegen sollte.“ Ebenfalls sei es in östlicher Richtung möglich, einen Zweig „in das Tal des Hofsteder Baches zu führen, um bis unmittelbar an den Bahnhof Riemke eine größere Hafenanlage zu ermöglichen für zahlreiche neue Werke, deren Bahnanschluß an diesen Bahnhof geführt werden könnte“. Vom Hauptkanal wäre zudem ein Abzweig in westlicher Richtung „an Haus Dahlhausen⁶⁸ vorbei“ anzulegen, „an welchem die Zechen Hannover, Centrum, Holland und Fröhliche Morgensonne mit kurzen Anschlußbahnen angeschlossen werden können, ebenso die Stadt Wattenscheid und die volkreichen Orte Hordel und Günnigfeld.“ Ferner wies Overhoff darauf hin, dass „die Anlage von Häfen für die Zechen Hannibal und Shamrock sowie für die Gemeinde Eickel und eines Anschlußhafens für die Gewerkschaft Ver. Konstantin der Große“ leicht möglich sei. Auch zählte er die sieben Bahnstrecken auf, die „bequem unterfahren werden können“, sowie die ohne „außergewöhnlich kostspielige Höherlegung“ kreuzenden siebzehn Straßen. Einzig die Alleestraße von Haus Dahlhausen nach Holsterhausen hätte verlegt und „einige Häuser erworben und niedergelegt werden müssen“.

Offen blieb die Frage, ob der Kanal und die Schleusen mit einer nutzbaren Länge von 67 m für ein- oder zweischiffigen Verkehr von 600 t-Schiffen zu bauen seien. Die Länge einer Untertunnelung des Wannener Güterbahnhofs wurde mit 110 bis 120 m angesetzt.⁶⁹ Aufgrund der vom Rhein-Herne-Kanal ansteigenden Höhendifferenz von 15 m wäre für den Haupt- und die Hafenanäle mit einer summierten Gesamtlänge von 11 km eine eigene Wasserversorgung erforderlich geworden, die durch Speisung von abgepumptem und geklärtem Grubenwasser der dem Kanal naheliegenden Bergwerke hätte erfolgen sollen. Auch bliebe zu prüfen, ob der Dorneburger

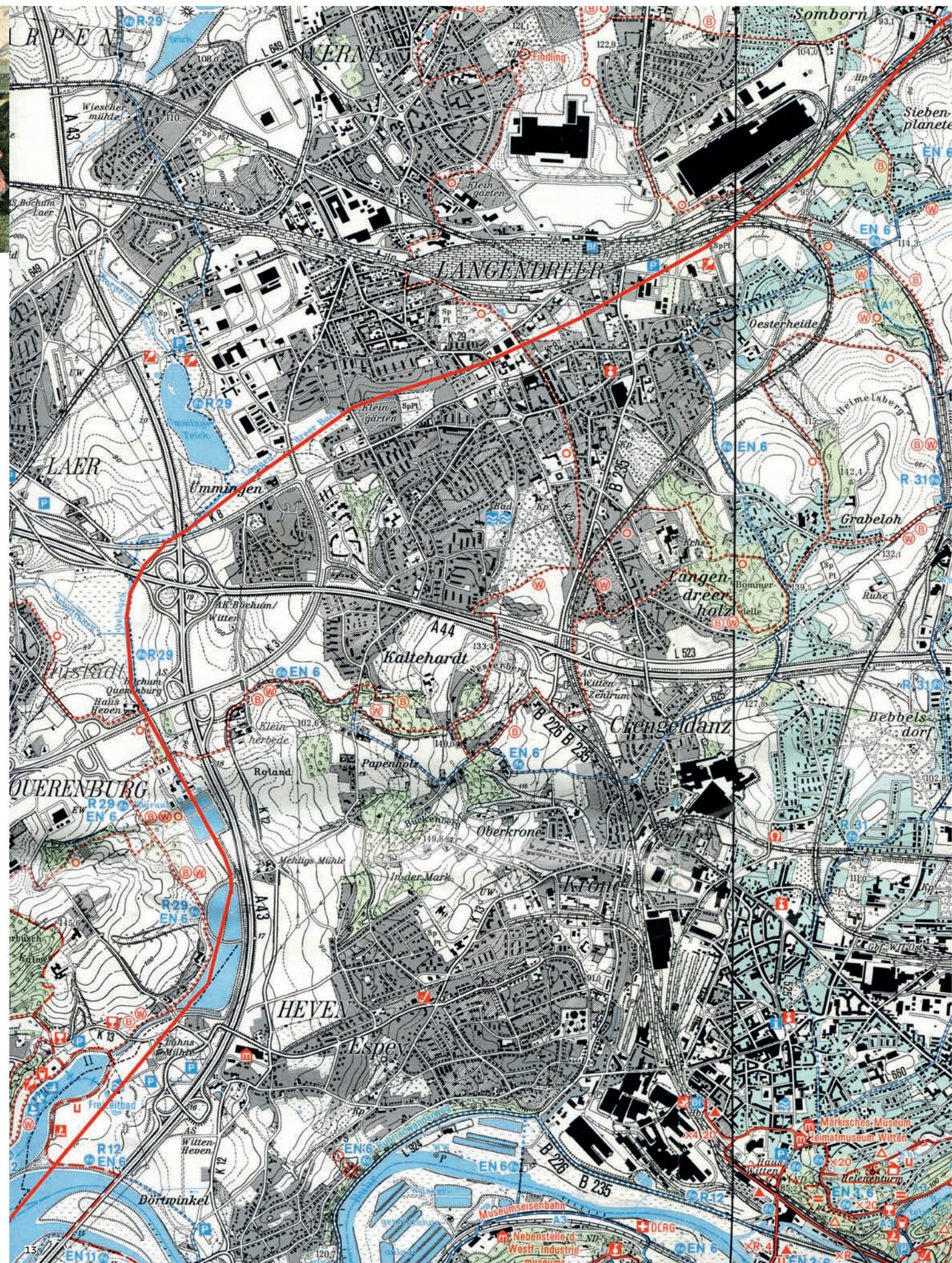
Mühlenbach, der Hofsteder Bach, der Maarbach und der Goldhammer Bach, die mittels Düker unter dem Kanal hätten hergeführt werden müssen, nicht einen Teil ihres Wassers in den Kanal abgeben könnten.⁷⁰ Zum Bau des gesamten Stichkanals wurden neun bis zehn Millionen Mark veranschlagt.⁷¹

Doch Overhoffs Ausarbeitung konnte die zuständigen Behörden in Berlin nicht überzeugen und veranlasste das Oberbergamt in Dortmund zu Einwänden hinsichtlich zu befürchtender Probleme für den dortigen Bergbau sowie andererseits durch diesen für den Kanal. Auf Veranlassung der Stadt Bochum legte der Bergingenieur Friedrich Karl Herbst⁷² im Mai 1908 ein Gutachten vor. Dieses endete mit dem Ergebnis, dass er eine „Gefährdung des Bergbaus durch den Kanal [...] für ausgeschlossen“ halte. Allerdings wies Herbst für den südlichen Teil auf die Gefährdung durch Risse hin, die bei einer zu dünn verbleibenden wasserundurchlässigen Schicht unter dem Kanaleinschnitt entstehen könnten, sofern zu erwartende Bodenbewegungen durch den Bergbau nicht stark verringert würden. Zudem erwähnte er den „Wegfall des Wattenscheider Zweigkanals“ (siehe Abb. 11) und kam unter Berücksichtigung seiner Erkenntnisse letztendlich zu dem Schluss, dass langfristig der Bau einer Schleppbahn (= Güterbahn) von Bochum zum Rhein-Herne-Kanal dem Bau eines Stichkanals vorzuziehen sei.⁷³

Bereits ein Jahr zuvor hatte die Stadt Bochum eine „Kanalhafenbahn vom projektierten Cranger Hafen nach Bochum und Wattenscheid unterstützt“.⁷⁴ Diese sollte nach Angaben des Landkreises Gelsenkirchen von 1909 als „zweigleisige vollspurige mit elektrischen und Dampflokomotiven zu betreibende Schienenverbindung für den Güterverkehr von Crange (Kanalhafen) nach Bochum und Wattenscheid mit öffentlichen Ladestellen in Bochum und Wattenscheid und

mit Anschluss an den Staatsbahnhof in Wanne ausgeführt werden“.⁷⁵

Als Reaktion auf diese Feststellungen von Herbst bekräftigte der Bauunternehmer und Bochumer Stadtrat Ludwig Rosenstein den Wunsch nach einem Stichkanal und führte die Vorteile für die Stadt an. Bochum erlange „eine Wasserstrassenverbindung mit dem grossen Flusse [Rhein] und den Seehäfen ohne Umleitung“ und könne „unabhängiger von den Hafengemeinden Wanne und Herne (Baukau) [...] eine selbstständige Verkehrspolitik befolgen. [...] Würde der Stichkanal nicht gebaut, dann ist Bochum auf die Eingemeindung von Wanne und Herne angewiesen, wenn es an den Kanal gelangen will. Diese Gemeinden werden dann ihre Bedingungen so stellen, dass die Opfer grösser sein werden als diejenigen, welche den Bau des Stichkanals erfordern.“ Zur Alternative Schleppbahn stellte er fest, dass diese eigenes „Fahr- und Betriebspersonal“ und die Werke für die Zulieferung zur Bahn noch einmal ebensoviele Kräfte benötige. Darüber hinaus verwies er auf ein dem Kanal anliegendes großes städtisches Gelände, welches zur Ansiedlung neuer industrieller Betriebe zur Verfügung stünde.⁷⁶



Rückblickend bleibt festzuhalten, dass sich der Hafen Wanne West und Ost – erster auf der Nordseite, zweiter gegenüber auf der Südseite des Rhein-Herne-Kanals im Stadtteil Crange gelegen – zu einem bedeutenden Standort für den Kohleumschlag im Einzugsbereich von Wanne-Eickel, Herne, Bochum und Recklinghausen entwickelte.⁷⁷ Daneben befand sich „eine große Zahl kleinerer öffentlicher Häfen als einfache Erweiterung des Kanalprofils“, die zum Teil über Gleisanschluss verfügten.⁷⁸

Ein Verbindungskanal von der Ruhr zum Dortmund-Ems-Kanal durch Langendreer

Doch zurück zu den Plänen eines Verbindungskanals zwischen Ruhr und Dortmund-Ems-Kanal. Für den 29. September 1893 war in Dortmund eine Beratung der „Vertreter der beteiligten Kreise“ über die von Duis/Prüsmann vorgelegten fünf Kanallinien angesagt, wobei man ein Aus für die vom Rhein-Herne-Kanal nach Bochum führende, 4,7 km lange Linie VII (siehe Abb. 8) erwartete. Hingegen beflügelte das die Idee, den bereits 1863 vorgebrachten und von Greve 1886 ebenfalls genannten Vorschlag wieder aufzugreifen, „von Heven bei Witten aus über Langendreer (im Thale des Oelbachs hinauf [siehe Abb. 12]) Verbindung zu suchen, sei es im Roßbachthale abwärts nach Dortmund (oder in der Richtung auf Bochum)“.⁷⁹ Dem Handelsminister sollte hierzu eine Denkschrift vorgelegt werden, denn die Bergbehörde sah keine Hinderungsgründe für den Bau der genannten Trasse.

In dieser Denkschrift⁸⁰, die der Wittener Kanalbauverein hierzu herausgebracht hatte, wird grundlegend noch einmal die Notwendigkeit der Ruhrkanalisierung zwischen Hagen und der Ruhrmündung in den Rhein betont, um dadurch eine Verbindung zum Oberrhein, zum Main und zur Mosel zu schaffen. Gleichzeitig wird die Wichtigkeit der Kanalverbindung zwischen der Ruhr bei Herbede und dem Dortmund-Ems-Kanal in Dortmund begründet, weil für den Bereich Hattingen, Witten, Wetter, Herdecke und Hagen ohne Umwege ein Zugang zu den Nord- und Ostseehäfen und zu den östlichen Provinzen entstünde.⁸¹ Auch würden „die Zechegebiete in der Umgebung von Witten und Hattingen, bei Laer,

Werne, Langendreer, Lütgendortmund, Somborn, Dellwig, Kirchlinde, Marten und Huckarde in unmittelbare Verbindung mit dem Hauptkanal gebracht“. Denn die 21 km lange Trasse sollte über Witten – Heven – Ümmingen – Langendreer – Somborn – Marten – Huckarde zum Dortmund-Ems-Kanal in Dortmund verlaufen. Die ersten 15 km hätten ohne größere Durchstiche des Geländes in einer Haltung⁸² angelegt werden können; auf der weiteren Strecke wären drei Schleusen zum Abstieg auf das Niveau des Dortmund-Ems-Kanals erforderlich geworden. Aus geologischer Sicht schien das Vorhaben unbedenklich, jedoch sollte eine bergtechnische Prüfung noch erfolgen.⁸³ Abschließend wurde klargestellt, dass die Bestrebungen zum Bau dieses Verbindungskanals nicht aus „einer Gegnerschaft gegen die sonstigen Projekte“, sondern zur Hebung der Export- und Konkurrenzfähigkeit der heimischen Kohlen- und Eisenindustrie zu sehen wären.⁸⁴

Weil weder eine konkrete verbale Beschreibung, noch eine Kartierung der Trasse auffindbar waren, ist die nachfolgende grobe Streckenbeschreibung als Versuch einer „Rekonstruktion“ der Trasse zu verstehen: Von Herbede aus nördlich durch des Ölbachtal bis etwa südlich des Ümminger Sees. Von dort in östlicher Richtung dem Langendreer Bach folgend und weiter südlich parallel der Eisenbahngleise verlaufend, vorbei am Gelände der Zeche Siebenplaneten in Somborn, auf Lütgendortmunder Gebiet Richtung Schmechtingbach, der im Osten von Marten in den Roßbach fließt; vorbei oder durch das Gelände des heutigen Revierparks Wischlingen und weiter bis zum Dortmunder Hafen (siehe Abb. 13). Eisenbahntrasse und Kanal hätte sich wahrscheinlich östlich des Bahnhofs Langendreer (Nord) an der Stadtgrenze zwischen Bochum und Dortmund gekreuzt. Aufgrund der topografischen Verhältnisse hätten die drei erwähnten Schleusen auf dem heutigen Stadtgebiet von Dortmund erbaut werden müssen. Zwar wird die Lage des Zusammentreffens beider Kanäle nicht explizit erwähnt, doch ist hinsichtlich logistischer Überlegungen und geografischer Gegebenheiten davon auszugehen, dass dieses in bzw. nahe dem Dortmunder Hafen⁸⁵ hätte liegen sollen.

Bezüglich einer alternativen Führung aufgrund der zuvor zitierten Bemerkung „oder in Richtung Bochum“ konnten keine weiteren Belege gefunden werden. Hier bleibt mit Blick auf das Geländeneiveau vage zu vermuten, dass die Strecke vom Ölbach bei Ümmingen westlich Richtung Steinkuhl, Laer oder Altenbo-

chum gefolgt wäre. Auch dieses Projekt wurde spätestens 1907 aufgegeben, weil „der Untergrund besonders im südlichen Teil der in Betracht kommenden Strecke zur Herstellung einer solchen Anlage nicht geeignet ist“.⁸⁶ Ob das der einzige Entscheidungsgrund war oder die Notwendigkeit dieses Kanals nicht mehr für nötig gehalten wurde, bleibt an dieser Stelle offen.

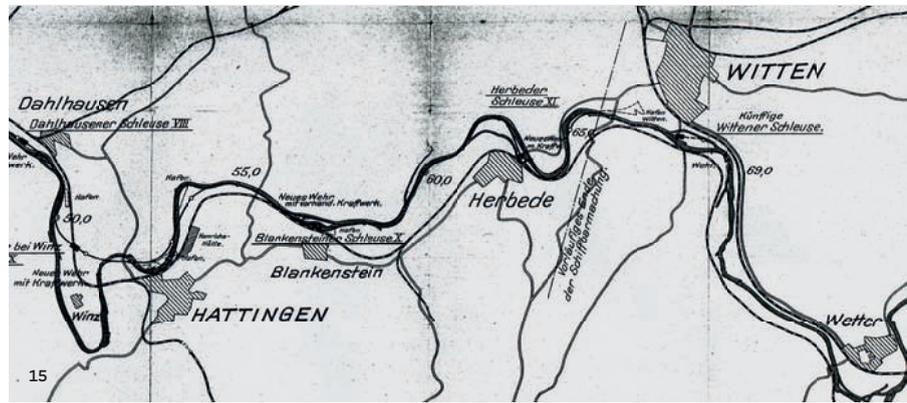
Ein erneuter Vorstoß zur Kanalisierung der Ruhr

Hingegen wurde im zeitlichen Umfeld der zuvor erwähnten Kanalabsage ein erneuter Vorstoß zur Kanalisierung der Ruhr vorgenommen. Durch den Vorstand des im Oktober 1908 in Witten gegründeten „Verein[s] zur Schiffbarmachung der Ruhr E.V.“ wurde Oscar Ismer mit der Ausarbeitung einer Schrift beauftragt, die er 1914 vorlegte und – weil zwischenzeitlich „die Anforderungen an einen Großschiffahrtsweg weiter gewachsen“ waren – als „Mittel zur Ausarbeitung eines neuzeitlichen Entwurfes“ sah, „um weiteste Kreise von der Notwendigkeit der Ruhrkanalisierung zu überzeugen“.⁸⁷

Nach seinen Vorstellungen war die Ruhr nun für 1.700 t-Schiffe mit einer Länge von 85 m, einer Breite von 11 m und einer Tiefe von 2,5 m Tiefgang „bis in die Nähe von Hagen“ befahrbar zu machen. Einige Brücken hätten auf 5,9 m angehoben werden müssen, weil die Schiffshöhe bei Leerfahrten bei 5,7 m über Wasser lag.⁸⁸ Die Abmessung der neun Schleusen war mit 12 m Torbreite und 120 m nutzbarer Länge, die Kapazität mit halbstündlichem Durchsatz angegeben.⁸⁹ An den Wehren sollten Kraftwerke errichtet werden.⁹⁰ Oberhalb der Schleuse Dahlhausen war eine Umschlagstelle für die Zeche Dahlhauser Tiefbau geplant und oberhalb der Schleuse Blankenstein sollte „in den Wiesen rechts oberhalb der Nachtigallbrücke“ eine größere Hafenanlage für den Umschlag von Industriegütern aus dem Raum Witten entstehen.⁹¹ Um den geforderten Krümmungsradius des Flusses von 600 m zu erreichen, hätte die Sohlenbreite unterhalb von Witten, wo sie bei 500 m liegt, vergrößert und die scharfe Krümmung unterhalb von Hattingen durchstoßen werden müssen.⁹² Durch stellenweise Begradigung des Flusslaufs zwischen Mülheim und dem Wittener Hafen wäre die Länge von 59 km auf 53,5 km gesunken.⁹³ Der Bau von Talsperren an der Ruhr und ihrer Zuflüsse



14



15

(Ennepe 1904, Fürwigge 1904/05 und Möhne 1913) versprach eine Regulierung des Niedrig- und Hochwassers, so dass 330 bis 340 Schifffahrtstage angenommen wurden.⁹⁴ Da die Ruhr im Laufe der zunehmenden Industrialisierung durch eingeleitete Abwässer immer stärker verschmutzte, griff Ismer dieses Problem argumentativ auf und verglich die Funktion der einzelnen Kanalhaltungen hinsichtlich der Verbesserung der Wasserbeschaffenheit mit der von Talsperren: Durch die Verringerung der Fließgeschwindigkeit wäre ein Absinken mitgeführter Schwebstoffe möglich und folglich eine bessere Wasserqualität zu erzielen.⁹⁵ Für die Schiffbarmachung setzte er einen Zeitraum von vier bis fünf Jahren an, wovon ein bis zwei Jahre für die Entwürfe und Planfeststellungen und drei Jahre für die Bauausführung berücksichtigt wurden. Das gesamte Projekt war auf 31 Mio. Mark errechnet.⁹⁶ Die Pläne zur Schiffbarmachung der Ruhr mussten dann wegen des Ersten Weltkriegs ruhen, wurden danach aber weiter forciert.⁹⁷

Ein Industrie-Ringkanal

Während des Ersten Weltkriegs wurde auch der bereits von Friedrich Harkort 1869 geäußerte Vorschlag zum Bau „eines Gürtelkanals, der Rhein, Ruhr, Lippe, Ems und Weser miteinander verbinden sollte“ wieder aufgegriffen.⁹⁸ Der für 1.700 t-Schiffe befahrbare Industrie-Ringkanal sollte dann von der kanalisierten Ruhr zum Dortmunder Hafen und von dort weiter zum Lippe-Seitenkanal führen.⁹⁹ Durch diesen Kanal wäre das Dortmunder Revier für große Schiffe erreichbar geworden und hätte nicht nur den Abtransport von Kohle, Eisen- und Stahlerzeugnissen ermöglicht, sondern auch die Anlieferung von Getreide

aus Antwerpen und Rotterdam und von Holz von der See und vom Oberrhein.¹⁰⁰ Jedoch hätte der Bau der insgesamt 27 km langen Strecke einen Tunnel durch das Ardey-Gebirge, fünf Schleusen und die Errichtung von Brücken erfordert.¹⁰¹

Zum Schluss

Auch während des Ersten Weltkriegs und noch kurzzeitig danach wurden die Pläne zur Kanalisierung der Ruhr und zum Bau verbindender Kanäle im umliegenden Gebiet von Bochum weiterverfolgt, doch sank die Hoffnung auf baldige Verwirklichung aufgrund der nunmehr entstandenen fiskalischen und wirtschaftlichen Allgemeinsituation nach dem Ersten Weltkrieg. Nun fehlten die Mittel und der Wille, um weitere Kanäle zu bauen, weil andere Vorhaben wichtiger waren und Vorrang bekamen. Zudem hatte der Transport per Eisenbahn einen höheren Stellenwert bekommen, was nicht nur auf ein vergrößertes Netz, sondern auch auf nun günstigere Transportkosten bei diesem Verkehrsmittel zurückzuführen ist. Ebenfalls ist zu bedenken, dass zwischenzeitlich neu verlegte Eisenbahnrassen sowie eine fortgeschrittene Bebauung in den Städten und Gemeinden den Neubau von Kanälen erschwerten, wenn nicht gar verhindert hätte. So blieb es in dieser Sache – abgesehen vom Weiterbau des Mittellandkanals bis zu Elbe – letztendlich bei dem heute noch vorhandenen Umfang.¹⁰²

Die Transportwege und Verkehrsverbindungen – und somit auch die Kanäle – waren nicht nur ein wichtiger Faktor für die Industrialisierung des Ruhrgebiets,¹⁰³ sondern besitzen nach dem Niedergang des Bergbaus und der Stahlindustrie auch heute noch als wichtiger Wirtschaftsfaktor hohe Bedeutung für die heimische

Abb. 14: Im Hafen Dortmund. Dampfschiffe und Segelkähne, Eisenbahnanschluss und Pferdefuhrwerke; am Kai gestapelte Säcke. Poststempel vom 8. Dezember 1915. (P. Kracht)

Abb. 15: Die Ruhr zwischen Wetter und Dahlhausen mit der Einzeichnung der Schleusen und der projektierten Wehre und Häfen. (Ismer 1914, Anhang)

chemische und erdölaufbereitende Industrie sowie für die anliegenden Kraftwerke; rund ein Viertel der transportierten Güter wird über sie abgewickelt.¹⁰⁴ Zudem werden sie heute als Lebensraum für Tiere und Pflanzen geschätzt und zur Freizeitgestaltung genutzt.

Die Frage, inwieweit die erhofften Verbindungs- und Stichkanäle sowie die Kanalisierung der Ruhr während der aktiven Zeit von Kohle und Stahl die Entwicklung dieser Industrien über den erreichten Zustand hinaus beflügelt hätte, bleibt fiktiv und unbeantwortet.¹⁰⁵ Jedenfalls hätten diese Vorhaben das Landschaftsbild nachhaltig verändert und würden heute vermutlich einen fördernden Beitrag im Freizeitsektor leisten.¹⁰⁶ Und hin und wieder wäre vielleicht der Zuruf der Binnen- und Freizeitschiffer zu hören: „Allzeit gute Fahrt!“

Anmerkungen

- 1 Weber 1980, S. 57; Schmidt-Rutsch 2002, S. 126.
- 2 Zum schlechten Straßenzustand im Ruhrgebiet siehe Bleidick 2009 und allgemein Seippel 1901, S. 192. Die Köln-Mindener Eisenbahn wurde 1847, die Bergisch-Märkische Bahn 1862 und die Ruhrtal-Bahn (Witten-Hattingen-Steele-Werden-Kettwig-Mülheim) 1874 eröffnet. Wenige Angaben zur Schifffahrt auf der Lippe machen Duis/Prümann 1893, S. 1.
- 3 Voigt 1965, Erster Halbband, S. 237; hier zitiert nach Kunz 1999, S. 155. Siehe auch Tiborski 1998, S. 1-3.
- 4 Zu den in bereits im 18. und 19. Jahrhundert in Westfalen vorhandenen Kanälen bzw. Kanalbauprojekten siehe: Tiborski 1998, S. 7-132.
- 5 Friedrich-List-Gesellschaft 1929, S. 45 f.; zitiert nach: Karl-Heinz Ludwig, *Der Aufstieg der Technik im 19. Jahrhundert*, Stuttgart 1974, S. 29-30. Harkort 1840/41, II. Heft, S. 25; ders., 1840/41, Heft XII, S. S. 229. In dieser Zeit waren in den Niederlanden, in Großbritannien, Frankreich und in den USA bereits Kanalnetze vorhanden; Tiborski 1998, S. 1.
- 6 Das Dortmunder Komitee wurde 1856 und das Essener 1857 gegründet. Bekannter Repräsentant in Dortmund war der Bergbauindustrielle William Thomas Mulvany und in Essen Friedrich Hammacher, der auch den Vorsitz im Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund innehatte. Die meisten Mitglieder des Essener Komitees gehörten auch dem zuvor genannten Verein an. Ebd., S. 133, und 143.
- 7 Siehe hierzu u. a. Thier 2004. Die Ruhr war zwischen 1788 und 1880 „einer der befahrensten und frachtreichsten Flüsse Europas und ein wesentlicher Arbeitgeber für die Anwohner“ und erreichte 1860 mit 7.032 Schiffen und 940.100 t Steinkohle und Gütern sein Transportmaximum flussabwärts; Wüstenfeld 1978, S. 3. Im selben Jahr wird die Tonnage transportierter Güter auf dem Rhein bei Emmerich mit 1.050.000 t angegeben und lag somit nur wenig höher; Greve 1887, S. 15. Zur Ruhrschifffahrt siehe weiterhin u. a.: Brinkmann 1954; Weber 1980; Schmidt-Rutsch 2000 a; Schmidt-Rutsch 2002; Molkenthin 2005. Zur Widerschiffbarmachung und Kanalisierung der Ruhr siehe u. a. Thier 2004. Jedoch verlor die Ruhrschifffahrt aufgrund des stetigen Ausbaus des Eisenbahnnetzes immer mehr ihren Stellenwert und wurde 1890 eingestellt. Ein umfangreiches Vorstands- und Mitgliederverzeichnis des Vereins zur Schiffbarmachung der Ruhr mit Sitz in Witten mit Stand vom 1. Oktober 1919 ist abgedruckt in: Ismer 1919, S. 78-84. Die dort gelisteten 484 Mitglieder waren - neben Einzelpersonen und örtlichen Vereinen - Politiker sowie Regierungs- und Verwaltungsbeamte in Berlin, Düsseldorf und Arnberg, Vertreter der Städte, Ämter und Gemeinden, der Berg- und Industriebetriebe, der Handelskammern und Verkehrsvereine im Einzugsgebiet der Ruhr zwischen Hagen und Duisburg. Die zahlreiche Mitgliedschaft und deren Zusammensetzung lässt einen Rückschluss auf das große Interesse am geplanten Vorhaben erkennen.
- 8 Siehe hierzu: Lenschau 1907; Tromnau 1990; Tiborski 1998, S. 1-4; Schmidt-Rutsch 1999; Schmidt-Rutsch 2004. Weber stellt die Entwicklung der Transportmengenverhältnisse heimischer Kohle mittels Eisenbahn und Ruhrschiffen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts dar und gibt Gründe dafür an. Zudem weist er darauf hin, dass der Anteil der um 1830 über die Ruhr verschifften Kohlen nach Holland größer war als der Verbrauch vor Ort; Weber 1978, allgemein sowie S. 100-101.
- 9 Die Genesis dieser Kanäle wird nachfolgend nicht betrachtet.
- 10 Angaben zu Karl Michaelis (1823-1899) finden sich in einem Nachruf: *Centralblatt für Bauverwaltung* 19 (1899) Nr. 61, S. 372.
- 11 Denkschrift des Dortmunder Comite's für den Westphälischen (Rhein-Weser-) Canal, Dortmund 1863, S. 3-4. Andere Aktivitäten und Denkschriften dieses Komitees waren bereits vorausgegangen; hierzu siehe Tiborski 1998, S. 133-145.
- 12 Denkschrift des Dortmunder Comite's für den Westphälischen (Rhein-Weser-) Canal, Dortmund 1863, S. 3-4. In diesem Zusammenhang wird dem Essener Komitee vorgeworfen, seinen Vorschlag nur „mit Rücksicht auf die eigene Gegend, und mit Rücksicht nur auf montane Industrie“ getroffen zu haben; ebd. S. 11.
- 13 Ebd., S. 4.
- 14 Ebd., S. 4 und 5. Die Südlinie (Lokalverkehr) berühre gut 150 Zechen, die Emscherlinie (Transitverkehr) nur 25; Schmidt-Rutsch 2014, S. 85-86.
- 15 Denkschrift des Dortmunder Comite's für den Westphälischen (Rhein-Weser-) Canal, Dortmund 1863, S. 8-10.
- 16 Ebd., S. 9.
- 17 Stadtarchiv Witten (weiterhin: StAWit), Bestand Witten-Alt, 6.65b.21 Bd. 1.
- 18 StAWit, Bestand Witten-Alt, 6.65b.21 Bd. 1.
- 19 Greve 1887, S. 3 sowie Stadtarchiv Hagen (weiterhin: StAHa), Bestand AB 1076, Statut des Vereins zur Kanalisation der Ruhr vom 10. August 1886.
- 20 StAHa, Bestand AB 1076. Ein Schreiben an den Hagener Oberbürgermeister Prentzel, datiert „Witten, den 13. December 1892“, lädt zum Vortrag „Die Kanalffrage und die Interessen des Ruhrthales“ am 5. Januar 1893 ein und schließt mit dem Hinweise „damit womöglich schon an jenem Tage zur Gründung eines ‚Vereins zur Verbindung der mittleren Ruhr mit dem Dortmunder Hafen‘ geschritten werden kann“; StAHa, Ha1 5097. Eine Satzung des Vereins zur Verbindung der mittleren Ruhr mit dem Dortmund-Ems-Kanale zu Witten von 1894 (§§ 1 bis 4) findet sich im StAHa, AB 1075.
- 21 Ismer 1919, S. 23.
- 22 Julius Greve war Sohn des Bochumer Bürgermeisters Max Greve (1818-1873), wurde 1856 in Bochum geboren und war nach eigener Aussage „mit den Verhältnissen der Ruhr seit langer Zeit bekannt“; Greve 1887, S. 3 sowie Brinkmann 1954, S. 109.
- 23 Greve 1887, S. 3-4.
- 24 Duis/Prümann 1893, Heft I, S. 36 und Niewerth 2014 a, S. 26 sowie Schmidt 1991, S. 93. Zum Schiffshebewerk Henrichenburg siehe: Landschaftsverband Westfalen-Lippe (Hrsg.) 1985 und Niewerth 1999.
- 25 Greve 1887.
- 26 Ebd., S. 5-7 und 12.
- 27 Ebd., S. 9.
- 28 Ebd., S. 15.
- 29 Ebd., S. 9-12.
- 30 Ebd., S. 16.
- 31 Ebd., S. 16, 17 und 20. Schlacht = in den Fluss gebaute Staustufe.
- 32 Ebd., S. 17, 20, 22 und 23.
- 33 Ebd., S. 23. Auf die Hebung von Brücken und die Anlage von Deichen wird an dieser Stelle nicht eingegangen, weil dazu im hier behandelten Flussabschnitt keine Notwendigkeit bestanden hätte.
- 34 Ebd., S. 20. Der Rückgang der Fischpopulation dürfte durch die Flussverschmutzung infolge der Einleitung von privaten, industriellen und bergbaulichen Abwässern zu erklären sein. Man setzte auf die Selbstreinigung der Gewässer; hierzu siehe Gilhaus 1995, S. 59-65, besonders S. 65.
- 35 Greve 1887, S. 26-27.
- 36 Ebd., S. 27.
- 37 Ebd., S. 25. Der Schwarzbach entspringt in Essen-Schonnebeck, fließt durch Gelsenkirchen und mündet in die Emscher. Die Quelle des Mühlenbachs - gemeint ist der Dorneburger (Mühlen-) Bach - liegt im Bochumer Zillertal; er endet im Hüller Bach, der ebenfalls zur Emscher führt. An dieser Stelle sei bemerkt, dass die Wasserqualität der Bäche im Einzugsbereich der Emscher ab den 1860er Jahren als offenes Kanalsystem für Abwässer genutzt wurden. Dadurch verschlechterte sich die Wasserqualität derart, was zu „problematischen hygienische[n] Verhältnissen“ führte; Bleidick 1999 a, S. 30-35; Gilhaus 1995, S. 236; Brüggeleier/Rommelspacher 1992, S. 94-101.
- 38 Ebd., S. 26.

- 39 In einem Protokoll der Stadtverordnetenversammlung in Witten vom 27. März 1888 wird die Strecke „über Zeche Hannover“ genannt; StAWit, Witten-Alt, 6.65.23.
- 40 Croon 1965, S. 105.
- 41 Greve, Denkschrift, 1887, S. 27.
- 42 Ebd., S. 26.
- 43 Ebd.
- 44 Die Kanalisierung der Ruhr 1887, S. 12. Bei diesem Artikel handelt es sich um eine wörtliche Wiedergabe aus der Rheinisch-Westfälische[n] Zeitung, jedoch ohne weitere Angaben des Erscheinens.
- 45 Rohns 1888.
- 46 Ebd., S. 4–5, 7–11, 15–16 und 17–21.
- 47 Greve 1888. Diese Schrift hat einen Umfang von 28 Seiten.
- 48 Ebd., S. 3.
- 49 Ebd., S. 6.
- 50 Greve 1887, S. 26. StAWit, Witten-Alt, 6.65b.23, Bau eines Schifffahrtskanals von Witten nach Dortmund, Protokoll der Stadtverordneten-Versammlung vom 27. März 1888.
- 51 StAWit, Witten-Alt, 6.65b.23, Bau eines Schifffahrtskanals von Witten nach Dortmund, Protokoll der Stadtverordneten-Versammlung vom 27. März 1888. Die im März/April 1888 „eingesetzte Kommission zur Erstrebung eines Schifffahrtskanals von Witten nach Dortmund kann als aufgelöst betrachtet werden, weil die Voraussetzungen für das Bestehen der Kommission nicht mehr vorliegt“; StAWit Witten Alt, 6.65b.23 vom 13. September 1907.
- 52 Ismer 1919, S. 44. Siehe auch: StAHa, Ha1 5097; dort wird ein 5 km langer Tunnel erwähnt.
- 53 Duis/Prüsmann 1893, Heft I, S. 36–39. Ein Nachruf auf Adolf Prüsmann (1854–1908) findet sich in: Centralblatt für Bauverwaltung 28 (1908) Nr. 48, S. 329–330.
- 54 Ebd., S. 36.
- 55 Ebd., S. 37.
- 56 Ebd., S. 38–39.
- 57 StAHa, Ha 1 5097, Die bevorstehende Kanalschlacht und die Hagen-Wittener Interessen, in: Hagener Zeitung, Nr. 225 vom 25. September 1893.
- 58 Duis/Prüsmann 1893, Heft I, S. 33 und 46 sowie Heft II, Anlage Nr. 1.
- 59 Der Endpunkt in Hofstede ergibt sich nachfolgend.
- 60 Hierauf weist auch Rudzinski hin; Rudzinski 2005, S. 147 sowie zu den Eingemeindungen nach Bochum zwischen 1904 und 1929 ebd. allgemein.
- 61 Ebd., S. 152–153.
- 62 Stadtarchiv Bochum (weiterhin: StABo), LA 173.
- 63 Ebd.
- 64 StABo, B 1631, Schreiben des Magistrates der Stadt Bochum an den Minister für öffentliche Arbeiten in Berlin vom 28. Juli 1906.
- 65 Ebd., Brief vom Magistrat der Stadt Bochum an den Minister für Arbeit in Berlin vom 28. Juli 1906; Overhoff 1906, S. 1–4. Lenschau beziffert darüber hinaus die Zunahme des Gütertransports auf der Schiene im Ruhrrevier zwischen 1885 und 1903 auf 158 %; Lenschau 1907, S. 100.
- 66 Der vorgeschlagene Trassenverlauf von Overhoff ist zur besseren Nachvollziehbarkeit an dieser Stelle mit heutigen Ortsangaben wiedergegeben; seine präzisen Angaben sind im Original nachzulesen; siehe hierzu Overhoff 1906, S. 4.
- 67 Die Kanonenwerkstatt befand sich westlich vom Tor 5 (Alleestraße 144). Dank an Herrn Dr. Marco Rudzinski für die Lokalisierung.
- 68 Berthastraße 10, 44793 Bochum.
- 69 Der vorgeschlagene Trassenverlauf von Overhoff ist zur besseren Nachvollziehbarkeit an dieser Stelle mit heutigen Ortsangaben wiedergegeben; seine präzisen Angaben sind im Original nachzulesen; siehe hierzu Overhoff 1906, S. 5.
- 70 Ebd., S. 5–8. Seit den 1860er Jahren wurden Gruben- und sonstige Abwässer ungeklärt in die Bäche geleitet und der Emscher zugeführt. Folglich kam es dort zunehmend zu einer großen Umweltbelastung (Versumpfung durch Überschwemmung aufgrund von Ablagerung mitgeführter Sinkstoffe, Eindringen von verjauchtem Wasser in Häuser im Einzugsgebiet etc.) und damit verbunden zu hygienischen Problemen (Thyphusepidemie). Um diesem Missstand Herr zu werden, wurde 1899 die Emscher-genossenschaft gegründet. Sie sorgte ab 1906 für die Begradigung und Kanalisierung der Emscher zwischen Herne und dem Rhein, die Reglementierung der Abwasser-einleitung und den Bau von Kläranlagen. Hierzu siehe Bleidick 1999 b; Gilhaus 1995, S. 236–252. Eine Zustandsbeschreibung der Emscherniederung im Jahr 1903 findet sich bei Brüggemeiner/Rommelspacher 1992, S. 142–147.
- 71 Overhoff 1906, S. 9.
- 72 Friedrich Karl Herbst wurde 1874 in Bochum geboren, hatte eine Professur an der RWTH Aachen, war Direktor der Bergschule in Essen und Lehrer an der Bergschule in Bochum; siehe im Internet unter https://de.wikipedia.org/wiki/Friedrich_Herbst (Stand: 7. Dezember 2017).
- 73 StABo, B 633, Gutachten Prof. Herbst vom 25. Mai 1908, S. 27–29. Noch im selben Jahr legte der Repräsentant der Gewerkschaft Trier in Hamm und Generaldirektor der Zeche Radbod, Heinrich Janssen, ein weiteres Gutachten vor, welches zum selben Ergebnis kam; ebd., Schreiben an Prof. Herbst vom 1. September 1908 und Schreiben an das Oberbergamt in Dortmund vom 24. September 1908.
- 74 StABo B 1632, Schreiben der Stadt Bochum an den „Minister der öffentlichen Arbeiten zu Berlin“ betreffend der „Herstellung einer Kanalhafenbahn Wanne-Bochum-Wattenscheid“ mit dem Bezug auf einen Erlass vom 20. April 1907.
- 75 Ebd., Schreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 27. Oktober 1909. Auf die vorbereitenden Überlegungen zum Bau dieser Schlepfbahn wird hier nicht eingegangen; Material dazu ist im Stadtarchiv Bochum unter der Signatur B 1630 (Projekt der Kanalhafenbahn) zu finden.
- 76 StABo, B 633, Ein mit L. Rosenstein unterzeichnetes Schreiben an Prof. Herbst vom 30. Juni 1908. Stadtrat Ludwig Rosenstein lebte von 1852 bis 1913. Der Frage, ob Rosenstein das Schreiben in seiner Funktion als Stadtrat verfasste oder in Eigeninitiative schrieb und in diesem Fall seine persönliche Meinung wiedergibt, wurde nicht nachgegangen.
- 77 Niewerth 2014 b, S. 31 sowie Hagen 2014, S. 96.
- 78 Die Entwicklung der preussischen Wasserstraße 1902, S. 46.
- 79 StAHa, Ha 1 5097, Die große Kanalschlacht, in: Kölnische Zeitung, Nr. 748 vom 19. September 1893 (Erste Morgen-Ausgabe) sowie Die bevorstehende Kanalschlacht und die Hagen-Wittener Interessen, in: Hagener Zeitung, Nr. 225 vom 25. September 1893 und Zur Kanalfrage, in: Hagener Zeitung, Nr. 226 vom 26. September 1893.
- 80 Denkschrift sowie Ruhrthal-Zeitung. Anzeiger für Wetter, Herdecke, Volmarstein-Wengern u. Umgegend vom 30. Dezember 1893 (Nr. 104) und 3. Januar 1894 (Nr. 1). Dank an Herrn Dr. Dietrich Thier, der mir den Artikel in der Ruhrthal-Zeitung als Datei überließ. Im Herbst 1896 war die Kanalkommission in Münster damit beschäftigt, diese vorgeschlagene Schifffahrtsverbindung zu prüfen; Thier 2004, S. 212.
- 81 Denkschrift, S. 10.
- 82 Haltung = Strecke zwischen zwei benachbarten Kanalstufen oder eine solche mit gleichem Wasserspiegel-Niveau.
- 83 Denkschrift, S. 10 und 11.
- 84 Ebd., S. 11.
- 85 Zur Bedeutung des Dortmunder Hafens für die Erz-, Kohle-, Grubenholz- und Getreideverladung um 1900 siehe Schmidt-Rutsch 1999 b, S. 84 und Teuteberg 1999.
- 86 StABo, B 1632, Schreiben der Stadt Bochum an den „Minister der öffentlichen Arbeiten zu Berlin“ betreffend der „Herstellung einer Kanalhafenbahn Wanne-Bochum-Wattenscheid“ mit dem Bezug auf einen Erlass vom 20. April 1907.

- 87 Ismer 1914, S. 5, 6 und 11. Oscar/Oskar Ismer war Geschäftsführer des Vereins zur Schiffbarmachung der Ruhr; weitere Angaben zu seiner Peron konnten nicht ermittelt werden.
- 88 Ebd., S. 27 und 34 sowie Ismer 1919, S. 23.
- 89 Ismer 1914, S. 27 und 41. Siehe auch Ismer 1919, S. 33.
- 90 Ebd., S. 33–34.
- 91 Ebd., S. 31, 37 und 38.
- 92 Ebd., S. 27 und 37.
- 93 Ismer 1919, S. 33.
- 94 Ismer, 1914, S. 25 und 30; König 2004, S. 410.
- 95 Ebd., S. 21 sowie Brüggemeier/Rommelpacher 1992, S. 94 und 101. Eine kurze Beschreibung der Verschmutzung der Ruhr bei Witten im Jahr 1911 findet sich ebd., S. 158.
- 96 Ismer 1914, S. 42.
- 97 Ismer 1919, S. 38.
- 98 Schmidt-Rutsch 2000 b, S. 71.
- 99 Ismer 1919, S. 41–42. Siehe auch StAHa, Ha1 5084, Der Industrie-Ringkanal, eine Verkehrsverbesserung für das Niederrheinische Westfälische Industriegebiet (= undatiertes, einseitiger Druck).
- 100 Ebd., S. 44–46.
- 101 Ismer 1919, S. 43–44.
- 102 Ebd., S. 51–52.
- 103 Weber 1980, S. 57; Schmidt-Rutsch 2002, S. 126.
- 104 Gursch 1989, S. 150; Das mittlere Ruhrgebiet muss mobil bleiben, S. 6; Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich 2004, S. 12–14; Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt 2015, S. 68.
- 105 Dieses trifft auch für die realisierten Kanalprojekte zu, wobei ein positiver Einfluss auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung durch die Verbesserung des Transportwesens unter Einbezug der Kanalbauten konstatiert wird; dazu: Kunz 1999, S. 174–177 und Schmidt-Rutsch 2004, S. 386 und 388.
- 106 Bleidick weist auf die lange Lebensdauer technischer Infrastrukturen – insbesondere von Verkehrsanlagen – hin; Bleidick 2004, S. 341.

BLEIDICK, Dietmar:

[1999 a] *Wirtschaft und Umwelt im Emscherraum im 19. Jahrhundert*, in: *Emschergenossenschaft* (Hg.): *100 Jahre Wasserwirtschaft im Revier. Die Emschergenossenschaft 1899-1999*, Bottrop/Essen 1999, S. 22-35

[1999 b] *Gründerjahre von 1899 bis 1904*, in: *Emschergenossenschaft* (Hg.): *100 Jahre Wasserwirtschaft im Revier. Die Emschergenossenschaft 1899-1999*, Bottrop/Essen 1999, S. 74-89

[2004] *Technische Infrastrukturen im Ruhrgebiet. Merkmale und Bedeutung für eine technologische Landschaft*, in: *Rasch, Manfred/Bleidick, Dietmar: Technikgeschichte im Ruhrgebiet – Technikgeschichte für das Ruhrgebiet*, Essen 2004, S. 335-357

[2009] *Verkehrs- und Handelswege bis zur Industrialisierung*, in: *Prosek, Achim u. a. (Hg.): Atlas der Metropole Ruhr. Vielfalt und Wandel des Ruhrgebiets im Kartenbild*, Düsseldorf 2009, S. 44–45

BRINKMANN, Karl:

Die Geschichte der Ruhrschifffahrt und ihre Rückwirkung auf Bochum, in: *Vereinigung für Heimatkunde E. V. (Hrsg.), Bochum. Ein Heimatbuch*, 6. Band, Bochum 1954, S. 99–110

BRÜGGEMEIER, Franz-Josef/ROMMELSPACHER, Thomas:

Blauer Himmel über der Ruhr. Geschichte der Umwelt im Ruhrgebiet 1840-1990, Essen 1992

CROON, Helmuth:

Studien zur Sozial- und Siedlungsgeschichte der Stadt Bochum, in: *Busch, Paul/Croon, Helmuth/Hahne, Carl: Bochum und das mittlere Ruhrgebiet*, Bochum 1965, S. 85–114

DENKSCHRIFT:

betreffend eine schiffbare Kanalverbindung der mittleren Ruhr mit dem Dortmund-Ems-Kanal und anderen geplanten Wasserstraßen; dem Königl. Preussischen Ministerium für öffentliche Arbeiten eingereicht vom Vorstande des für die obige Kanal-Verbindung bestehenden Vereins zu Witten a. d. Ruhr, o. O. o. J. [1894]

DIE ENTWICKLUNG DER PREUSSISCHEN WASSERSTRASSEN, Berlin 1902

DIE KANALISIERUNG DER RUHR: in: *Mitteilungen des Westdeutschen Fluss- und Kanal-Vereins*, Dezember 1887, S. 12–17

DUIS/PRÜSMANN:

Der westliche Theil des Rhein-Weser-Elbe-Kanals (Dortmund-Rhein-Kanal). Mittheilungen über die im Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet untersuchten fünf Vergleichslinien, Heft I: Erläuterungen, Heft II: Anlagen, Berlin 1893

FRIEDRICH-LIST-GESELLSCHAFT E. V. (Hrsg.):

Friedrich List, Werke, 10 Bd. Berlin 1929 ff., Bd. 3, S. 45 f; zitiert nach: Karl-Heinz Ludwig, Der Aufstieg der Technik im 19. Jahrhundert, Stuttgart 1974, S. 29–30.

GENERALDIREKTION WASSERSTRASSEN UND SCHIFFFAHRT (Hrsg.):

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung 2015, Bonn 2015

GILHAUS, Ulrike:

„Schmerzskinder der Industrie“: Umweltverschmutzung, Umweltpolitik und sozialer Protest im Industriezeitalter in Westfalen 1845-1914, Paderborn 1995

GREVE, Julius:

[1887] *Die Canalisirung der Ruhr von Wetter bis Ruhrort. Denkschrift über die Bedeutung der Ruhr-Canalisirung und über den gegenwärtigen Stand der Vorarbeiten*, Berlin 1887

[1888] *Die Canalisirung der Ruhr.*

Antwort auf die Entgegnung „Ruhr-Canalisirung oder Emscher-Canal“ des Königlichen Wasser-Bauinspektors Paul Rohns zu Ruhrort, Mülheim a. d. Ruhr o. J. [1888]

GURSCH, P.:

Die bauliche Entwicklung des Rhein-Herne-Kanals (RHK) und seiner Anlagen im Laufe von 75 Jahren, in: *ZIB – Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen*, Nr. 4, August 1989, S. 142–150

HAGEN, Jürgen:

Der Fall des Krummen Hundes, in: *Eggenstein, Georg/Niewerth, Herbert/Siebeneicher, Arnulf: 100 Jahre Rhein-Herne-Kanal: Die Wasserstraße mitten durchs Revier*, Essen 2014, S. 96–99

HÖGL, Günther:

Dortmund wird „Seehafen“. Der Dortmunder Hafen 1890-1930, in: Ellerbrock, Karl-Peter: *Dortmunds Tor zur Welt*, Essen 1999, S. 30-47

HARKORT, Friedrich:

[1840/41] Die Anlegung einer Eisenbahn aus den Kohlerevieren des Emscher Thales zur Lippe betreffend, in: *Märkischer Gewerbefreund für Kaufleute, Fabrikanten, Handwerker und Landwirthe zunächst für Mitglieder des Gewerbevereins Hagen*. Herausgegeben auf Kosten des Gewerbevereins und redigiert vom Direktor Grothe, II. Jg., 1840/41, II. Heft, S. 25-27

[1840/41] Die Ems-Schifffahrt, in: *Märkischer Gewerbefreund für Kaufleute, Fabrikanten, Handwerker und Landwirthe zunächst für Mitglieder des Gewerbevereins Hagen*. Herausgegeben auf Kosten des Gewerbevereins und redigiert vom Direktor Grothe., II. Jg., 1840/41, Heft XII, S. 225-240

ISMER, Oscar/Oskar:

[1914] Die Kanalisierung der Ruhr von Mülheim aufwärts, Witten 1914

[1919] Zwölf Jahre Ruhrverein. Eine Denkschrift, im Auftrage des Vorstandes herausgegeben, Witten 1919

KÖNIG, Wolfgang:

Baut Talsperren! Otto Intze, Wilhelm II. und der Hochwasserschutz in Preußen, in: Rasch, Manfred/Bleidick, Dietmar (Hrsg.): *Technikgeschichte im Ruhrgebiet*. Technikgeschichte für das Ruhrgebiet, Essen 2004, S. 403-416

KUNZ, Andreas:

Zur wirtschaftlichen Bedeutung der Wasserstraßen Westfalens in der Epoche der Industrialisierung. Eine historisch-kartographische Studie, in: Wilfried Reininghaus/Karl Teppe, *Verkehr und Region im 19. und 20. Jahrhundert*. Westfälische Beispiele, Paderborn 1999, S. 155-177

LANDSCHAFTSVERBAND WESTFALEN LIPPE (Hrsg.):

Das Schiffshebewerk Henrichenburg, Hagen 1985

LENSCHAU, Thomas:

Deutsche Wasserstraßen und Eisenbahnen in ihrer Bedeutung für den Verkehr, Frankfurt 1907

MOLKENTHIN, Ralf:

„... erlauben wir, die Ruhr bis zum Kloster mit dem Schiff zu befahren ...“. Mittelalterliche Binnenschiffe auf der Ruhr und anderswo, in: *Märkisches Jahrbuch für Geschichte (MjFG)*, 105 (2005) S. 7-32

NIEWERTH, Herbert:

[1999] Das Westfälische Industriemuseum „Altes Schiffshebewerk Henrichenburg“, in: Ellerbrock, Karl-Peter (Hrsg.): *Dortmunds Tor zur Welt*. Einhundert Jahre Dortmunder Hafen, Essen 1999, S. 206-220

[2014 a] Die Vorgeschichte des Kanalprojekts, in: Eggenstein, Georg/Niewerth, Herbert/Siebeneicher, Arnulf: *100 Jahre Rhein-Herne-Kanal: Die Wasserstraße mitten durchs Revier*, Essen 2014, S. 26-28

[2014 b] Planung, Bau und Eröffnung in: Eggenstein, Georg/Niewerth, Herbert/Siebeneicher, Arnulf: *100 Jahre Rhein-Herne-Kanal: Die Wasserstraße mitten durchs Revier*, Essen 2014, S. 29-38

OVERHOFF, A.:

Erläuterungen zu dem allgemeinen Entwurf eines Schifffahrtsweges nach Bochum und Wattenscheid, vom 15. Oktober 1906, [o. O. 1906]

ROHNS, Paul:

Ruhr-Canalisierung oder Emscher-Canal. Entgegnung auf die Denkschrift über die Bedeutung der Ruhr-Canalisierung und über den gegenwärtigen Stand der Vorarbeiten, Hannover 1888

RUDZINSKI, Marco:

Motive und Interessen: Eingemeindungen in Bochum und im Ruhrgebiet 1904-1929, in: Mittag, Jürgen/Wölk, Ingrid (Hg.): *Bochum und das Ruhrgebiet*. Großstadtbildung im 20. Jahrhundert, Essen 2005, S. 147-172

SCHMIDT, Olaf:

Schlagader des Ruhrgebiets. Zur Geschichte des Rhein-Herne-Kanals, in: Braßel, Frank/Clarke, Michael/Objarte-Balliet, Cornelia (Hg.), „Nichts ist so schön wie ...“ *Geschichte und Geschichten aus Herne und Wanne-Eickel*, Essen 1991, S. 93-99

SCHMIDT-RUTSCH, Olaf:

[1999] Kanäle im Zeitalter der Eisenbahn?, in: Ellerbrock, Karl-Peter (Hrsg.): *Dortmunds Tor zur Welt*. Einhundert Jahre Dortmunder Hafen, Essen 1999, S. 9-20

[1999] Kohle Kurs Emden? Kohlenumschlag und Kohlentransport auf dem Dortmund-Ems-Kanal vor 1914, in: Ellerbrock, Karl-Peter (Hrsg.): *Dortmunds Tor zur Welt*. Einhundert Jahre Dortmunder Hafen, Essen 1999, S. 80-89

[2000 a] *Kohlenschiffe auf der Ruhr*, Essen 2000

[2000 b] *Lebensadern für das Ruhrgebiet*. Verkehrsprojekte und Visionen des 19. Jahrhunderts, in: *War die Zukunft früher besser? Visionen für das Ruhrgebiet (= Ausstellungskatalog des Landschaftsverbandes Rheinland/Rheinisches Industriemuseum Oberhausen, Schriften Band 17*, Essen 2000, S. 61-74

[2002] *Salzschifffahrt auf der Ruhr*, in: *Märkisches Jahrbuch für Geschichte (MjFG)*, 102 (2002), S. 125-143

[2004] *Im Schatten der Eisenbahngeschichte*. Wasserstraßen und Industrialisierung im Ruhrgebiet, in: Rasch, Manfred/Bleidick, Dietmar: *Technikgeschichte im Ruhrgebiet - Technikgeschichte für das Ruhrgebiet*, Essen 2004, S. 374-389

[2014] *Von der Schlagader des Ruhrgebiets zum Kulturkanal: 100 Jahre Rhein-Herne-Kanal*, in: *Märkisches Jahrbuch für Geschichte (MjFG)*, 114 (2014) S. 78-102

SEIPPEL, Max:

Bochum einst und jetzt. Ein Rück- und Rundblick bei der Wende des Jahrhunderts. Originalgetreuer Reprint der Ausgabe Bochum 1901 mit einem Nachwort herausgegeben von Jörg-Ulrich Fechner, Bochum 1991

TEUTEBERG, Hans J.:

„Der Bauch der Städte“. Zur Bedeutung des Dortmunder Hafens für die Getreideversorgung des Ruhrgebiets vor dem Ersten Weltkrieg, in: Ellerbrock, Karl-Peter (Hrsg.): *Dortmunds Tor zur Welt*. Einhundert Jahre Dortmunder Hafen, Essen 1999, S. 90-102

THIER, Dietrich:

Die verkehrstechnischen Überlegungen zur Anbindung des mittleren Ruhrtals an Schifffahrtskanäle im 19. und frühen 20. Jahrhundert, in: *Märkisches Jahrbuch für Geschichte (MjFG)*, 104 (2004) S. 189-218

TIBORSKI, Klaus:

Kanalbauprojekte in Westfalen im 19. Jahrhundert, Münster 1998

TROMNAU, Gernot:

Wasserwege und Schifffahrt, in: F. Seibt u. a. (Hg.): *Vergessene Zeiten*. Mittelalter im Ruhrgebiet, Essen 1990, S. 68-71

WASSER- UND SCHIFFFAHRTSAMT DUISBURG-MEIDERICH (Hrsg.):

Leben und arbeiten an den Wasserstraßen des Reviers, o. O. 2004

WEBER, Wolfhard:

[1978] *Die Schiffbarmachung der Ruhr und die Industrialisierung im Ruhrgebiet*, in: Kellenbenz, Hermann (Hrsg.): *Wirtschaftliches Wachstum, Energie und Verkehr vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert*, Stuttgart/New York 1978, S. 95-116

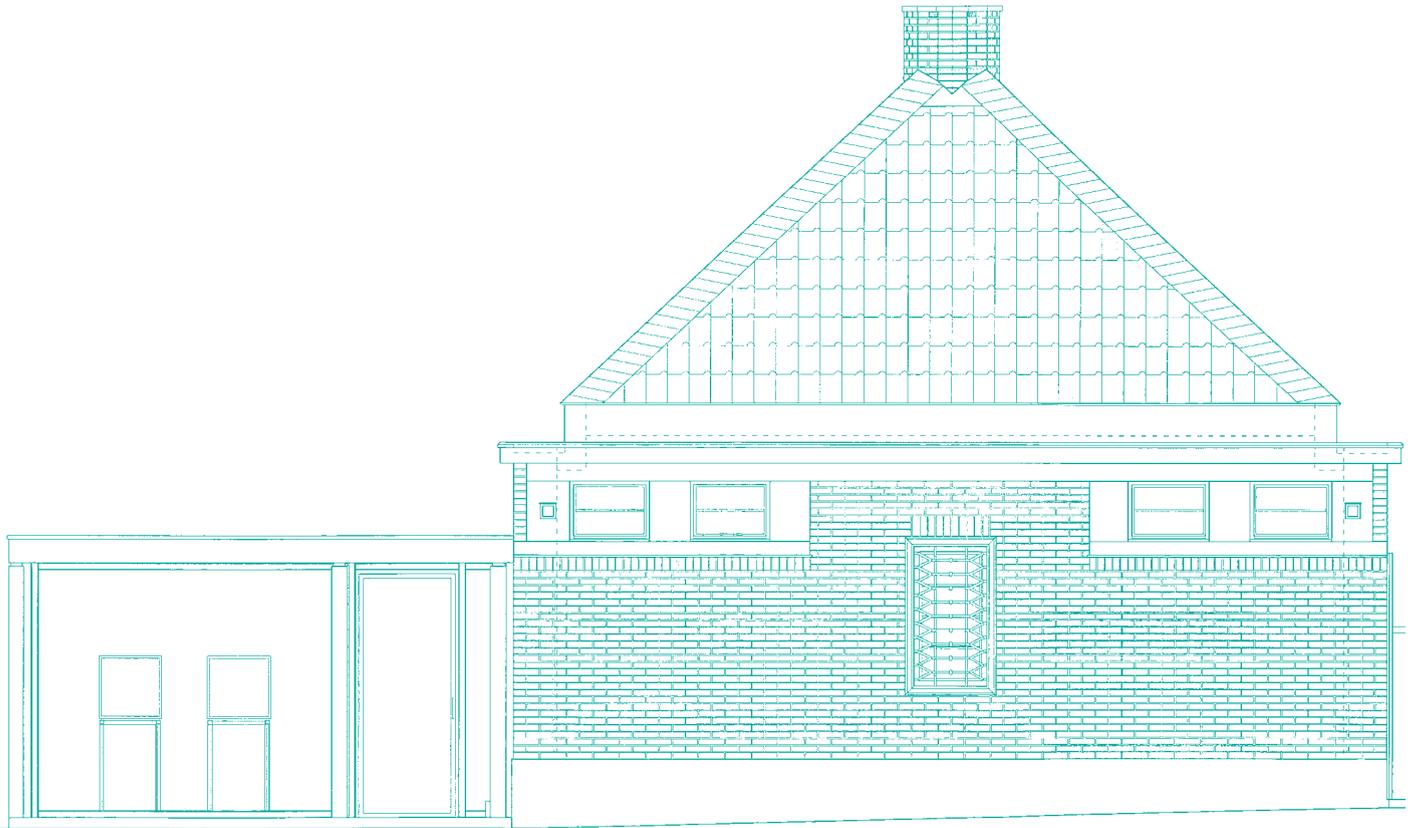
[1980] *Die Ruhrschifffahrt im 19. Jahrhundert*, in: *Jahrbuch des Vereins für Orts- und Heimatkunde in der Grafschaft Mark zu Witten e. V. (JbVfOHM)*, 78 (1980), S. 57-65

VOIGT, Fritz:

Die Entwicklung des Verkehrssystems, 2 Bd., Berlin 1965

WÜSTENFELD, Gustav Adolf:

Die Ruhrschifffahrt von 1780 bis 1890, Wetter 1978



Aus dem Häuschen

Berichtenswertes
von der Kortum-Gesellschaft

Theo Redelings

Am 16. Januar 2018 ist unser ehemaliges Vorstandsmitglied Theo Redelings im Alter von 73 Jahren nach längerer schwerer Krankheit verstorben.

Er ist der Vereinigung für Heimatkunde/Kortum-Gesellschaft am 4. Februar 1986 beigetreten und wirkte – nach Beendigung seines aktiven Berufslebens als Gymnasiallehrer für die Fächer Deutsch und Sozialwissenschaften an der Märkischen Schule in Bochum-Wattenscheid – als kompetenter und zuverlässiger Schriftführer unserer Gesellschaft in den Jahren 2008 bis 2016. Seit April 2016 gehörte er unserem Beirat an.

Auf der Jahreshauptversammlung 2010 wurde Theo Redelings für seine Verdienste mit der Ehrennadel „Silbernes Buch der Kortum-Gesellschaft“ ausgezeichnet.

Theo Redelings' gründliche heimatkundliche Kenntnisse – oft genug auf dem Fahrrad selbst kreuz und quer in Bochum und Umgebung „erfahren“ –, sein hervorragendes Allgemeinwissen, sein kulturelles Engagement, seine präzise Beobachtungsgabe und kritisch-konstruktive Wahrnehmung der hiesigen wie der überregionalen und weltpolitischen Verhältnisse machten ihn zu einem attraktiven, interessanten Gesprächspartner und einem kreativen Mitglied in unseren Vorstands- und Beiratssitzungen. Seine Sachbeiträge waren oft in erfrischender Weise gewürzt mit Schlagfertigkeit, Ironie, Witz und Humor und haben damit unserer Arbeit – auch in anstrengenden Phasen – nicht unerheblich zu einer angenehmen Atmosphäre und soliden Resultaten verholfen.

Theo Redelings wird uns fehlen.

Hildegard Busch

Kürzlich haben wir davon Kenntnis erhalten, dass unsere ehemalige Schriftführerin Hildegard Busch am 18. Februar 2017 im Alter von 95 Jahren verstorben ist.

17 Jahre hindurch – von Januar 1981 bis zur Jahreshauptversammlung am 19. März 1998 – hat Frau Busch das Amt der Schriftführerin in der Vereinigung für Heimatkunde Bochum – ab 1990 Kortum-Gesellschaft – kompetent, sehr gewissenhaft, stets freundlich und hilfsbereit versehen. Durch ihre vielseitige Berufserfahrung im ARAL-Konzern

war ihr bemerkenswerter Arbeitsstil „alter Schule“ geprägt: Angewandte Steno-Praxis, ausführliche, präzise Protokolle der Jahreshauptversammlungen, vieler Vorstands- und Beiratssitzungen, genau geführte Geburtstags- und Jubilars-Listen waren die Folge.

Frau Hildegard Busch hat sich um unsere Kortum-Gesellschaft in beachtlicher Weise verdient gemacht, weshalb sie auf der Jahreshauptversammlung 1987 mit unserer Ehrennadel „Silbernes Buch“ ausgezeichnet wurde und weshalb wir uns auch heute noch gern an diese liebenswerten und höchst verlässliche Mitstreiterin erinnern.

Dr. Ernst-Albrecht Plieg

Am 1. März 2018 ist Dr. Ernst-Albrecht Plieg im Alter von 90 Jahren gestorben. Geschichte und Anglistik hatte der 1927 im ostpreußischen Allenstein Geborene in Göttingen und Bonn studiert. Nach der Promotion ging er in die Erwachsenenbildung. Er war von 1966 bis 1993 Direktor der Bochumer Volkshochschule.

Seit 1995 war er Mitglied in der Kortum-Gesellschaft und hat mit seinem Renaissance-Ensemble viele unserer herbstlichen Treffen auf Haus Kemnade musikalisch bereichert. Für unsere Zeitschrift berichtete er über „Moritz Lindau – einen jüdischer Radsportler aus Bochum (1877-1942)“ und „Carl Albert Spude, Landrat in Bochum (1852 bis 1914)“. Zu seinen Hauptwerken gehören aber das mit Michael Wolter 2000 herausgegebene Buch über Weitmar 1892 bis 1926, seine sporthistorische Publikation von 2008: „Lohmann, Hasselberg & Co. – Bochums Radsport zwischen 1889 und 1963“ sowie die 2013 erschienene Biographie: „Dr. Otto Ruer, Oberbürgermeister von Bochum 1925–1933“.

Plieg leitete lange einen produktiven VHS-Geschichtskreis zur Geschichte Weitmars. Darüber hinaus koordinierte er überaus verdienstvoll im „Förderverein Kemnade“ neue Konzepte für das Baudenkmal Haus Kemnade und die Sammlung Grumbt. Als engagierter Musiker und Pädagoge wollte er, dass Musik kein Luxus ist, sondern Kinder und Jugendliche damit aufwachsen und ihre Freude daran finden. Darum gründete er 2010 mit seiner Frau eine Treuhandstiftung

unter dem Dach der SOS-Kinderdorf-Stiftung. Für diese und viele weitere Verdienste dankte ihm die Stadt Bochum 2008 mit der Ehrenplakette.

Gerhard Kaufung

Am 5. April 2018 ist unser langjähriges Mitglied Gerhard Kaufung nach längerer Krankheit im Alter von 84 Jahren gestorben.

Vor nahezu 50 Jahren, am 6. Juni 1969, trat er der Vereinigung für Heimatkunde Bochum, der heutigen Kortum-Gesellschaft, bei. Im Vereinsjahr 1981/82 führte er in hilfreicher Weise das Schatzmeisteramt, war von 1982 bis 1998 Mitglied unseres Beirates, übernahm von 1998 bis 2004 das Amt des Schriftführers in der Kortum-Gesellschaft und war von 2004 bis zur Jahreshauptversammlung 2008 wieder als Beiratsmitglied aktiv: 27 Jahre in Funktionen für die gemeinsame Sache!

Neben diesen beeindruckenden Zahlen sind seine wichtigen Beiträge in den „Bochumer Zeitpunkten“ zu nennen: „Hermann Löns und Bochum – eine Spurensuche“ (6/2000), „35 Jahre Rosenbergsiedlung“ (8/2000) – diese Arbeit Kaufungs über „seinen Rosenberg“ bildet aktuell die Grundlage für eine erste Ortsbesichtigung von Fachleuten im Hinblick auf die „Nachkriegsmoderne“ in Bochum und ihren Denkmalwert – sowie Kaufungs Beitrag „Der Bildhauer Erich Schmidtbochum“ (15/2004). Unvergessen sind auch seine informativen Berichte über „Tage des offenen Denkmals“ in Belgien – bereits zwei Jahre bevor diese bedeutende Einrichtung 1993 deutschlandweit durch die Deutsche Stiftung Denkmalschutz erstmals eingeführt wurde.

Gerhard Kaufung, der 1990 mit unserer Ehrennadel „Silbernes Buch“ ausgezeichnet wurde, wird die Kortum-Gesellschaft – aus guten Gründen – ein ehrendes Andenken bewahren.

Gratulationen

Wir gratulieren unserem Vorstandsmitglied Dr. phil. habil. Dietmar Bleidick zur frisch erlangten Habilitation sehr herzlich. Er wird ab Sommer nach seiner Antrittsvorlesung den akademischen Titel „Privatdozent“ tragen. Wer sich auf seiner Homepage www.bleidick.com die Liste seiner Publikationen anschaut, freut sich mit uns, dass die Kortum-Gesellschaft einen so versierten Redakteur, Schatzmeister und vor allem Mitdenker hat.

Wir gratulieren unserem Beiratsmitglied Clemens Kreuzer zu seinem 80. Geburtstag, den er im Dezember 2017 feiern konnte. Gleichzeitig war 2017 das Jahr, in dem er auf eine 40jährige Mitgliedschaft in der Kortum-Gesellschaft zurückblicken konnte. Er gehört damals mit Christel Darmstadt, Eberhard Brand und Gerhard Klapper zu den Rettern unserer Vereinigung für Heimatkunde, als die kurz vor der Auflösung stammt. Ungezählt, aber zahlreich sind seitdem seine wissensreichen und fundierten Beiträge zur Bochumer Geschichte in Buchform, als Aufsatz oder Vortrag für uns, aber auch für den „Historischen Verein Langendreer“ oder die katholische Kirche Bochum. Aktuell ist er die treibende Kraft im Restaurierungsprojekt „Alter Ümminger Friedhof“. Als über die Fraktionsgrenzen hinaus geschätztes CDU-Ratsmitglied hat er im Kulturausschuss Bochum meinungsbildend mitgewirkt. Wir schätzen uns glücklich, ihn im Beirat zu haben.

Projekte

Das Jahr 2017 war für die Kortum-Gesellschaft das Jahr vieler Projekte, wie wir teilweise schon im letzten Heft angekündigt haben. Neben der im Vorwort besprochenen, aufwendigen Neugestaltung der „Bochumer Zeitpunkte“ waren das:

- Die Restaurierung des Denkmals für die in den Kriegen 1866 und 1871 Gefallenen der Gemeinde Hamme an der Von-der-Recke-Straße, das 1873 errichtet wurde und damit das älteste Denkmal seiner Art in Bochum ist (Abb. 2 bis 4). Die Säule mit Inschriftensockel, Wappen und Adler sowie den Namen der Gefallenen war nicht nur stark verwittert, sondern insbesondere war der bekrönende Adler stark beschädigt. Hier hat die Kortum-Gesellschaft mit der „Hammer Runde“ zusammengewirkt. Die Arbeiten hat die „Restaurierungsfirma Paetzke“ aus Hörstel in eindrucksvoller Qualität durchgeführt. Wir betrachten das Denkmal als sprechendes Kunstwerk der Zeit und als mahnenden Ort gegen Kriegsverherrlichung.
- Die Ausstattung des Geologischen Gartens mit neuen Informationstafeln. Die Kortum-Gesellschaft hat dort schon vor vielen Jahren eine allgemeinverständliche wissenschaftliche Information der Besucher mitbetreut. Leider waren aber diese Infotafeln an diesem wichtigen und beliebten Ort Bochums durch die Witterung und durch Beschädigungen vollständig verloren. Zur Umsetzung des Vorhabens haben wir mit der „Gesellschaft für Geographie und Geologie Bochum e.V.“ zusammengearbeitet.
- Das Bochumer Zwangsarbeiterlager „Saure Wiese“ an der Ahbachstraße bestand 1942 bis 1945. Der Gedenkort für das Lager und die Opfer der Nazi-Herrschaft wurde durch die Installation „Laute Stille“ des Künstlers Marcus Kiel 2012 eingerichtet. Die Kortum-Gesellschaft hat sich mit Anderen für die Verwirklichung eingesetzt. Die Gedenkstätte „Laute Stille“ ist in den letzten Jahren zum wiederholten Mal von offensichtlich rechtsgerichteten Kräften vandali-

siert worden. Es galt nun, mit Hilfe des Künstlers eine gegen Gewalt besser gesicherte Beschriftung zu installieren. Das ist geschehen. Diese drei Projekte konnten mit Hilfe der „Stiftung der Sparkasse Bochum zur Förderung von Kultur und Wissenschaft“ finanziert werden, wofür wir uns hiermit nochmals ausdrücklich bedanken.

- Zur Erinnerung und Lokalisierung der verlorenen evangelischen Johanniskirche, genannt „Pfefferdose“, wird 2018 auf Initiative unsere Mitglieds Pfarrer i. R. Dr. Georg Braumann an der Ecke Bleichstraße/Brückstraße eine Stele aufgestellt. Georg Braumann hat dazu Mittel eingeworben und eigene Gelder eingesetzt. In der letzten Ausgabe der „Bochumer Zeitpunkte“ hat Clemens Kreuzer in einem Aufsatz darüber berichtet. Wir wirken hier mit seiner Hilfe mit der „Evangelischen Stadtakademie Bochum“ zusammen.
- Nicht zuletzt sind wir ein Teil der oben bereits erwähnten Initiative zur Rettung des Alten Friedhofs Ümmingen, der zu den schönsten in Bochum gehört. Die alte Ümminger Kirche ist 1895 leider abgerissen worden, doch sind seit 1962 ihre Grundmauern wieder freigelegt, sodass auch hier die Beziehung von Kirche zu Kirchhof deutlich wird. All das war bis vor zwei Jahren überwuchert und verwittert. Die Kortum-Gesellschaft engagiert sich hier für die Restaurierung der alten Grabstelen aus dem 17. und 18. Jahrhundert, dekoriert mit christlichen Symbolen und Motiven. Die Namen auf den Grabsteinen sind die Namen der jahrhundertealten Bauernhöfe, zu denen meist eine Erbgruft auf dem Kirchhof gehörte. Initiator der Aktion ist unser Beiratsmitglied Clemens Kreuzer, unterstützt von unserem Mitglied Saskia Schöfer. Die „Nordrhein-Westfalen-Stiftung Naturschutz, Heimat- und Kulturpflege“ hat uns dankenswerter Weise mit den notwendigen Finanzmitteln ausgestattet, die Restaurierungswerkstatt Dr. Christoph Hellbrügge aus Ascheberg wird sich der Steine annehmen.

Katalog

Ingrid Wölk, Hg.: Hundertsieben Sachen. Bochumer Geschichte in Objekten und Archivalien. Essen 2017.

Zur gleichnamigen Ausstellung ist der umfang- und abwechslungsreiche Katalog im November 2017 erschienen. Die Ausstellung zeigt das Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte vom 11. Juni 2017 bis zum 30. Juni 2018 an der Wittener Straße 45. Der Katalog mit den intensiveren Darstellungen auf 670 bebilderten Seiten bleibt glücklicherweise bestehen. Hundertsieben Sachen erzählen Stadtgeschichte(n) und neben den Berühmtheiten Herbert Grönemeyer und Steven Sloane erzählen nicht wenige Mitglieder der Kortum-Gesellschaft mit: Mal sachlich und ernst, mal locker und leicht. Ein farbenfrohes Gebilde aus nicht aufeinander abgestimmten Teilen, die sich dennoch zu einem Ganzen fügen. Unter den Exponaten befinden sich „Schlüsselobjekte“ der Bochumer Geschichte, wie das Werdener Urbar, in dem Bochum indirekt erstmals Erwähnung fand, die Urkunde von 1321, mit der Graf Engelbert II. von der Mark den Bochumern stadtähnliche Rechte zugestand, diverse Objekte zum Bergbau und zum Bochumer Verein, ein Stadtplan, der die Veränderungen des Stadtbildes nach den ersten Eingemeindungen 1904 dokumentiert, ein Foto, das die Machtübernahme der NSDAP im Bochumer Rathaus zeigt, ein 1945 beim Einmarsch der Amerikaner gedrehter Film, aber auch solche, die nicht auf historisch bedeutsame Ereignisse verweisen und dennoch die Bochumer bewegten, wie zum Beispiel der Steckbrief zu einer „Lustmord“-Serie im 19. Jahrhundert, eine Sibirien-Karte, die ein Bochumer von einer Nordpolar-Expedition mitbrachte, ein Leihbadeanzug aus dem Bochumer Stadtbad, ein Fotoalbum aus der Tanzschule Bobby Linden, eine Grönemeyer-Platte und ein Film-Projektor aus dem Kino Endstation im Bahnhof Langendreer.





Presse-Mitteilung an die
WAZ Bochum und
den Stadtspiegel Bochum

Kortum-Gesellschaft für Erhalt qualitativer Architektur im Rathaus- Umfeld – Musikschule, Gesundheitsamt und „Anzeiger“-Haus gilt die Sorge

Die Kortum-Gesellschaft Bochum e.V. Vereinigung für Heimatkunde, Stadtgeschichte und Denkmalschutz spricht sich wie viele Bochumer Bürger für den Erhalt qualitativer Architektur in der Umgebung des Bochumer Rathauses aus, die der Neuplanung des Bereiches möglicherweise weichen muss.

Auch wenn weder die Gebäude der Musikschule (früher Jacob-Mayer-Schule) und des Gesundheitsamtes am Westring noch das sog. Anzeiger-Haus am Willy-Brandt-Platz unter Denkmalschutz stehen, handelt es sich bei ihnen dennoch um qualitätsvolle Bochumer Bauwerke. Nach Auffassung der Kortum-Gesellschaft sollte die Stadt Bochum als ihre Eigentümerin sie nicht ohne Not einer Neuordnung des Rathaus-Umfeldes opfern: Haben sie doch eine ebenso stadtbildprägende wie identifikationsstiftende Funktion.

Die in den 1950er Jahren im typischen Stil der Zeit entstandene Musikschule wie das Gesundheitsamt sind hervorragende Beispiele der Bochumer Wiederaufbau-Architektur. Mit ihren Klinkerfassaden harmonieren sie in ihrer aufeinander bezogenen Gestalt. Das Ensemble bildet ein bauliches Zeugnis für die sachlich-repräsentative Modernität öffentlicher Bauten an Bochums Innenstadtring, der damals neu entstand. Im Inneren des früher nach dem Gründer des Bochumer Vereins benannten Schulgebäudes zeugt das Klinker-Relief „Glockenguss“ einerseits von der Tradition des Stahlstandorts Bochum. Zum anderen stellt das Kunstwerk eines der wenigen nennenswerten Geschenke dar, die der Bochumer Verein für Gussstahlfabrikation seiner Sitzstadt Bochum in über 150 Jahren gemacht hat.

Im Fall des Anzeiger-Hauses ist zudem auf dessen historische Rolle zu verweisen: Als erstes Redaktions- und Druckereigebäude der WAZ ist es ein Erinnerungsort für die Wiedererstehung einer freien demokratischen Presse nach 1945, der über Bochum hinaus für das gesamte Ruhrgebiet von Bedeutung ist. Außerdem zählt es zu den wenigen noch existierenden Zeitungsverlagsgebäuden aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg in der Region und bildet trotz aller kriegsbedingten Veränderungen gemeinsam mit Rathaus, alter Hauptpost und Schlegel-Haus eines der raren erhaltenen Ensembles von Büro- und Verwaltungsbauten im City-Bereich aus den Zeiten von Bochums Großstadtwerdung.

Die Kortum-Gesellschaft appelliert an Planer und Verantwortliche, die skizzierten Gesichtspunkte in ihre Überlegungen einzubeziehen. Gute Gründe sprechen für eine erhaltende Integration von Musikschule, Gesundheitsamt und Anzeiger-Haus, die einen „historischen Gürtel“ für den Planbereich bilden könnten, in die Neuordnung.

Es muss davor gewarnt werden, hier nach einer Methode Kahlschlag vorzugehen, deren Resultat man eines Tages gewiss bedauern würde.

*Für die Kortum-Gesellschaft Bochum
Dr. Marco Rudzinski, 2. Vorsitzender.*



Abb.: Ein Putto aus dem alten Ratsaal Bochum, jetzt in der Ausstellung und im Katalog „Hundertseven Sachen“.

Hans H. Hanke: Ein Putto, Richard Wagner und der „Michelangelo von Dresden“; in: Ingrid Wölk, Hg.: Hundertseven Sachen. Bochumer Geschichte in Objekten und Archivalien. Essen 2017, S. 397 – 400, 432 – 438 und 452 – 457.

Kortum Gesellschaft Bochum e.V.
Dr. Hans Hanke
Hiltroper Landwehr 14
44805 Bochum

Beitrittserklärung

Ich möchte Mitglied der Kortum-Gesellschaft Bochum e.V. werden:

Name, Vorname:

Email:

Geburtsdatum:

Beruf:

Straße, Hausnummer.:

PLZ, Ort:

Datum, Unterschrift:

Lastschriftantrag

Hiermit beauftrage ich die Kortum-Gesellschaft Bochum e.V. bis zum schriftlichen Widerruf, meinen Jahresbeitrag in Höhe von 25,00 € mittels Lastschrift von meinem Konto abzubuchen:

Name, Vorname:

Anschrift:

Kreditinstitut:

IBAN:

Datum, Unterschrift:

Dauerauftrag:

Den Mitgliedsbeitrag von 25,00 €/Jahr können Sie auch jeweils zum 31.10. überweisen:

Kortum-Gesellschaft Bochum e.V.
Sparkasse Bochum
IBAN: DE 25 430 500 01 000 1359 777



Bochum, ich komm aus Dir.

Seit über einem Jahrhundert sind
wir hier nicht mehr wegzudenken.



1924



1927



1952



1973



2000



2006



Alles super.

Gut.