

# Bochumer Zeitpunkte

---

Stadtgeschichte, Heimatkunde  
und Denkmalpflege

---

Nr.  
**40**



# 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](http://www.stadtwerke-bochum.de)

**STADTWERKE  
BOCHUM**

## Inhalt

- 1 Das Bochumer Terrassenwohnhaus Girondelle (1967–1971)** 6  
*Knut Stegmann*
  - 2 Der Bochumer Kuhhirte Kortebusch** 16  
*Hansi Hungerige / Heiko Hungerige*
  - 3 Das Bochumer „Serail“** 38  
Die erste Phase der kommunalen Eisenbahnpolitik  
*Axel Heimsoth*
  - 4 Die Sanierung des historischen Kirchhofs von Ümmingen** 58  
*Clemens Kreuzer*
- Kleine Beiträge** 65  
Der Blick aus Leipzig auf Bochum 1941  
Stilllegungsdaten der Bochumer Straßenbahnen  
Informationstafeln in Werne
- Aus dem Häuschen** 68  
Berichtenswertes aus der Kortum-Gesellschaft

## Impressum

Bochumer Zeitpunkte  
Stadtgeschichte, Heimat-  
kunde und Denkmalschutz  
ISBN 0940-5453  
Heft 40, April 2019

Kortum-Gesellschaft Bochum e. V.  
Vereinigung für Heimatkunde,  
Stadtgeschichte und Denkmalschutz  
Hiltroper Landwehr 14, 44805 Bochum  
Email: [info@kortumgesellschaft.de](mailto:info@kortumgesellschaft.de)

Herausgeber für die Kortum-Gesellschaft:  
PD Dr. Dietmar Bleidick  
Ruhrallee 5, 45525 Hattingen  
Mobil: 0151 46616720  
Email: [bleidick@bleidick.com](mailto:bleidick@bleidick.com)

Redaktion:  
PD Dr. 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:  
Terrassenwohnhaus Girondelle, Girondelle  
84-90, Blick von Nordwesten (Straßenan-  
sicht), um 1971. (© Foto: Manfred Hanisch)

# Liebe Leserinnen und Leser,

im vergangenen Jahr erschien das erste Heft der Bochumer Zeitpunkte im neuen Layout. Wir hatten uns zu dieser umfassenden Neugestaltung entschlossen, da das aus den 1990er Jahren stammende ehemalige Gestaltungskonzept nicht mehr den Anforderungen an ein modernes Magazin zur Stadtgeschichte entsprach. Insbesondere fehlte die Möglichkeit zum Abdruck farbiger Abbildungen.

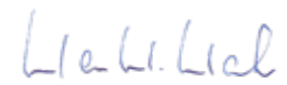
Dass dieser Schritt richtig war, zeigte das große Interesse. Das Heft wurde nicht nur erheblich häufiger verkauft als frühere Publikationen, sondern erzeugte auch eine umfangreiche positive Resonanz. Hierfür danken wir unseren Leserinnen und Lesern recht herzlich.

Widmete sich das letzte Heft ausschließlich dem Verkehr in Bochum, so kehren wir mit dieser Ausgabe wieder zurück zur typischen Themenvielfalt der Bochumer Zeitpunkte. Im Titelbeitrag befasst sich Dr. Knut Stegmann vom LWL Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen mit dem Terrassenwohnhaus an der Girondelle. Ende der 1960er Jahre erbaut, gehört es heute zu den herausragenden Beispielen für die Architektur dieser Zeit in Bochum und die wohnbauliche Erschließung Querenburgs. Zum Kuhhirten, dem wohl bekanntesten Bochumer Denkmal, existierte bislang keine wissenschaftliche Ausarbeitung. Diese Lücke schließen Hansi und Heiko Hungerige mit einer eingehenden Studie, die erstmals auch umfassend die Lebensgeschichte von Diederich Henrich Kortebusch berücksichtigt. Dr. Axel Heimsoth vom Ruhr Museum Essen blickt in die Anfänge der Eisenbahn in Bochum zurück und die vergeblichen Versuche der Stadt, bereits in den 1840er Jahren einen Bahnanschluss zu erhalten. Abschließend berichtet Clemens Kreuzer über die Sanierungsarbeiten am historischen Kirchhof Ümmingen, die im vergangenen Jahr u. a. mit Unterstützung der Kortum Gesellschaft durchgeführt werden konnten.

Viel Freude beim Lesen wünschen Ihnen



PD Dr. Dietmar Bleidick  
Herausgeber und Schatzmeister



Dr. Hans Hanke  
Vorsitzender

# 1

## Das Bochumer Terrassenwohnhaus Girondelle (1967–1971)

Neue Konzepte im Wohnbau der Boomjahre

Ein etwa 200 m langes Gebäude im Bochumer Süden erregte 1978 das Interesse des New Yorker Museum of Modern Art: Das Terrassenwohnhaus an der Girondelle. Zur Vorbereitung einer großen Architekturausstellung bat das Museum den Architekten Albin Hennig um Fotografien des Gebäudes.<sup>1</sup> Auch diesseits des Atlantiks hatte das Gebäude zu diesem Zeitpunkt bereits viel Aufmerksamkeit erfahren. Es galt — und gilt bis heute — als besonders anschauliches Beispiel für neue Tendenzen im Wohnbau der Zeit. Der folgende Artikel beschäftigt sich mit der Großwohnanlage und besonders den Hintergründen ihrer Entstehung.

### Kontexte: Ruhr-Universität und Universitätswohnstadt

Dass gerade im Bochumer Süden ein solches neuartiges Wohnbauprojekt entstand, hat viel mit der örtlichen Stadtgeschichte zu tun. Als Folge von

Bergbaukrise und Zechensterben hatte die Stadt Bochum ab den 1960er Jahren einen Strukturwandel vorangetrieben. Mit der Ansiedlung neuer Industriebetriebe und dem erfolgreichen Werben um den ersten Hochschulstandort im Ruhrgebiet befreite sich die Stadt von der einseitigen Abhängigkeit von der Schwerindustrie.

Der Baukomplex der Ruhr-Universität entstand ab dem Jahr 1964 am südlichen Stadtrand Bochums im Stadtteil Querenburg auf ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen. Nicht zuletzt aufgrund seiner schieren Größe und seiner neuartigen städtebaulichen und architektonischen Gestaltung veränderte er das Bild der Stadt.<sup>2</sup> Prägende Merkmale waren die Höhenentwicklung der zusätzlich am Hang liegenden Gebäude, die serielle Gestaltung aus vorgefertigten Fertigteilen im Sinne einer Systembauweise oder die Organisation der Verkehrswege auf verschiedenen Ebenen mit dem Ziel einer Entflechtung. Mit dem Bau und der weiteren Expansion der Hochschule ging ein gewaltiger Bedarf an neuem Wohnraum



**Abb. 1:** Terrassenwohnhaus Girondelle, Girondelle 84–90, Blick von Nordwesten (Straßenansicht), um 1971. (© Foto: Manfred Hanisch)

**Abb. 2:** Sichtbarer Strukturwandel: Im ländlich geprägten Bochumer Stadtteil Querenburg entstanden die neue Universität und damit zusammenhängend die Wohngebiete der neuen Universitätswohnstadt; Blick von Stiepel, 1966. (© Foto: Stadt Bochum, Presse- und Informationsamt 17820)

für Beschäftigte und Studierende einher. Schon die frühen Konzepte für die Hochschule sahen daher die gleichzeitige Errichtung einer Universitätswohnstadt vor. Die auch als „Rahmenstadt“ bezeichnete städtebauliche Neuplanung sollte auf der Fläche zwischen Universität und Stadt entstehen und somit als Bindeglied fungieren. Über dieses Bindeglied sollte in Bochum — so die Idee der Planer — das amerikanische System der isoliert liegenden Campus-Universität mit der traditionellen eingebundenen Stadtuniversität kombiniert werden. In ihrer städtebaulichen und architektonischen Gestaltung sollte sich die neue Wohnstadt an den Konzepten der Universität orientieren und diese auch in die Stadt Bochum transportieren. Urbanität wollten die Planer — den Vorstellungen der Zeit entsprechend — vor allem über eine bauliche Verdichtung erzeugen („Urbanität durch Dichte“). In der „Festschrift zur Eröffnung der Ruhruniversität Bochum“ fasste der Minister für Landesplanung, Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten, Joseph P. Franken, zusammen: „Es wird zwischen Universität und alter Stadt Bochum ein Universitätswohnstadtviertel mit vielleicht 25.000 bis 30.000 Einwohnern entstehen. Diese Stadt soll in gleicher urbaner Dichte gebaut werden, wie sie

die Universität darbietet und wie sie eine Voraussetzung für ein neu zu gewinnendes Gemeinschaftsleben ist — eines der schwierigsten Probleme bei einer Stadtgründung. Dieser städtebaulichen Idee entspricht ein großstädtisch konzipiertes Zentrum, das sich an das Universitätsforum anlehnt und mit diesem eine städtebauliche Einheit bildet. Hier läge die Synthese zwischen Campus- und Stadtuniversität, wie sie uns für die Reineruniversität richtig zu sein scheint.“<sup>3</sup>

### Die Entstehung der Wohnstadt<sup>4</sup>

Grundlage für die Entstehung der Universitätswohnstadt war die Aufstellung eines neuen Flächennutzungsplans durch die Stadt Bochum am 19. Juli 1963. Von Anfang an war die Konzeption der Wohnstadt mit der Vorstellung verbunden, das Gebiet als Einheit neu zu überplanen. Da die Fläche zu großen Teilen aus Privatgrundstücken bestand, setzte die Konzeption zunächst eine Bodenordnung voraus. Diese übernahm im Auftrag des Rats der Stadt Bochum mit Vertrag vom 17. März 1964 die Westfälisch-Lippische Heimstätte.



Sie erwarb die Grundstücke, ließ einzelne Bestandsbauten abbrechen, schnitt Grundstücke neu zu und verkaufte sie wiederum an Bauherren und Bauträger.

Die Neukonzeption für das Gebiet übernahm das seit Juni 1964 bestehende gemeinsame Planungsbüro des Landes Nordrhein-Westfalen und der Stadt Bochum mit der Westfälisch-Lippischen Heimstätte als beratender Baugesellschaft. Verschiedene freie Mitarbeiter verstärkten die auch als „Planungsbüro Umlandplanung“ bezeichnete Einrichtung. Dazu gehörte der Architekt Reiner Nüsslein, wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Darmstädter Professor für Städtebau und Siedlungswesen Max Guthier. Nüsslein schuf 1964 einen detaillierten Flächennutzungsplan für die Universitätswohnstadt. Dieser Entwurf sah die Errichtung von drei durch Grünstreifen getrennten, verdichteten Wohngebieten mit eigenen Infrastruktureinrichtungen vor („Auf der Hustadt“, „Steinkuhl – Markstraße“ und „Laerheide“). Die Wohngebiete sollten sich jeweils längs der Höhenlagen erstrecken mit einem durchlaufenden Fußwegesystem zur Verknüpfung der Wohnbereiche und der Infrastruktureinrichtungen.

Die Errichtung der Universitätswohnstadt begann 1965 mit dem Wohngebiet „Auf der Hustadt“ als erstem Bauabschnitt östlich des Ortskerns von Querenburg auf einer Fläche von knapp 44 ha. Neben den Ergebnissen eines städtebaulichen Wettbewerbs nahm das gemeinsame Planungsbüro Anregungen von einer Besichtigung vergleichbarer

neuer Wohnquartiere „auf der grünen Wiese“ auf (Wohnstadt Düsseldorf Grath, Neue Stadt Wulfen, Wohnstadt Neue Vahr, Bremen, Märkisches Viertel, Berlin, und Gropius Stadt, Berlin). Den Auftrag für die architektonische Detailplanung erhielten die Sieger des städtebaulichen Wettbewerbs, Hanns Dustmann, Düsseldorf, und die Architektengemeinschaft Walter Arns, Remscheid/Louis Buderus, Bochum.

Als zweiter Bauabschnitt entstand ab 1966 das Wohngebiet Steinkuhl – Markstraße mit einer Fläche von ca. 60 ha, in dessen Zentrum sich das Terrassenwohnhaus Gironde befindet. Die städtebauliche Entwurfsplanung übernahmen wiederum die Architekten Arns/Buderus in Zusammenarbeit mit dem gemeinsamen Planungsbüro. Wie in der Hustadt verdichteten sich auch in diesem Siedlungsgebiet vielgeschossige Mehrfamilienhäuser in der Höhenlage. Das geplante Zentrum des Gebiets befand sich in dem Baufeld, das von den Straßen Gironde, Am Langen Seil und Markstraße begrenzt wird und sich im Südwesten bis zur Universitätsstraße erstreckt. In diesem Baufeld konzentrierten die Planungen vielgeschossige Wohnbauten und Infrastruktureinrichtungen (Ladengeschäfte, ein katholisches und ein evangelisches Zentrum). Verknüpft sind die Gebäude durch einen in der Mitte des Baufelds angelegten Fußgängerbereich, den sogenannten „inneren Kommunikationsbereich“. Eine wichtige Raumkante des Fußgängerbereichs bildete das Terrassenwohnhaus



Gironde mit seinen vorgelagerten Grünflächen und einem Kinderspielplatz.

Für die Detailplanungen der einzelnen Gebäude zog das Planungsbüro weitere Architekten hinzu. Die Planungen für das Terrassenwohnhaus Gironde (auch: Großwohnanlage Gironde) übernahm der Nürnberger Architekt Albin Hennig im Auftrag der Bauherrin Vereinigte Baugesellschaft m. b. H. Bochum-Langendreer. Eine tiefgehende Beschäftigung mit Hennig und seinem Werk steht bislang noch aus. An dieser Stelle sollen aber zumindest einige wichtige biographische Eckdaten genannt werden:<sup>5</sup> Hennig, geboren 1931, hatte zwischen 1950 und 1955 an der TU München Architektur studiert. Zu seinen



**Abb. 3:** Flächennutzungsplan-Entwurf für die Universität und die Universitätswohnstadt, 1964. Als rote Flächen sind im oberen Teil des Plans die mehrgeschossigen Kerngebiete der drei neuen Wohngebiete der Universitätswohnstadt angelegt. Oben links das Wohngebiet Steinkuhl – Markstraße, in dem sich das Terrassenwohnhaus Gironde befindet. (Reproduziert nach: Stadt Bochum und Land Nordrhein-Westfalen [1987], S. 161)

**Abb. 4:** „Innerer Kommunikationsbereich“ des Wohngebiets Steinkuhl – Markstraße. Eine durchlaufende autofreie Fußgängererschließung verknüpft das Terrassenwohnhaus und die anderen Wohnbauten mit benachbarten Infrastruktureinrichtungen. (Reproduziert nach: Stadt Bochum und Land Nordrhein-Westfalen [1987], S. 193; rote Markierung vom Verfasser)

**Abb. 5:** Terrassenwohnhaus Gironde mit vorgelagerten Gemeinschaftsflächen am „inneren Kommunikationsbereich“ des Siedlungsgebiets (Fußgängerbereich). Blick von Südosten, um 1971. (© Foto: Manfred Hanisch)

**Abb. 6:** Modell des Terrassenwohnhauses Gironde, um 1967. Das Modell zeigt offenbar einen Vorentwurf, der bei der Umsetzung noch modifiziert wurde. So sind beispielsweise die Treppenhäuser gestalterisch viel prägnanter als vertikale Akzente umgesetzt worden als in dem Modell dargestellt. (© Foto: Gerhard Guggenberger)



Lehrern gehörten Martin Elsaesser und Hans Döllgast. Nach seinem Studium arbeitete Hennig für die Architekten Hans Aigner und Heinrich Hennig, seinen Vater. 1957 trat er in das Nürnberger Büro von Franz Reichel (1901–1965) ein. Hennig wirkte dort zunächst als Büroleiter, ab 1960 dann als Partner unter anderem an der Planung des neuen Stadtteils Nürnberg-Langwasser mit. In Bochum hatte das Büro im Ideenwettbewerb für die Universität 1962 einen zweiten Preis erhalten und führte danach verschiedene Gebäude im Rahmen des Universitätsbaus aus. Dazu gehörten Bauten des ab 1970 errichteten Uni-Centers und die 1981 fertiggestellte Zentralverwaltung, wobei Hennig nach dem Tod Reichels 1965 unter eigenem Namen arbeitete. Vor allem die Entwürfe für neuartige Wohnbauten in Nürnberg-Langwasser, darunter einseitig terrassierte Gebäude mit Eigentumswohnungen an der Zugspitzstraße, führten nach Erinnerung des Architekten zur Vergabe der Großwohnanlage an der Gironde an Hennigs Büro. Für die zahlreichen Arbeiten in Bochum unterhielt der Architekt zwischen 1965 und 1982 eine Niederlassung vor Ort, die der Nürnberger Architekt Dieter Dietrich (1935–1988) leitete.<sup>6</sup> In Dietrichs Verantwortung fiel damit auch die Wohnanlage Gironde,<sup>7</sup> die in Form eines prägnanten Terrassenhauses umgesetzt wurde.

## Terrassierte Wohnbauten: „For Everyone a Garden“

Bei terrassierten Bauten springt jeweils ein Geschoss gegenüber dem darunter liegenden zurück. Die entstehende Freifläche wird dem oberen Geschoss als Terrasse zugeordnet. Terrassierte Baustrukturen sind bereits aus der Früh-

geschichte bekannt, prominent etwa die von antiken Autoren beschriebenen sogenannten „Hängenden Gärten der Semiramis“ in Babylon, eines der sieben Weltwunder. Nicht zuletzt solche antiken Vorläufer inspirierten Architekten der klassischen Moderne bereits vor dem Zweiten Weltkrieg zu Konzepten für terrassierte Wohnbauten.<sup>8</sup> Chancen zur Realisierung größerer terrassierter Wohnbauten ergaben sich aber vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg. Wachstumseuphorie, ein starker Fortschrittsglaube und der gesellschaftlich-soziale Wandel führten in dieser Zeit auch im Bauwesen zu einer Aufbruchsstimmung.

Vor allem ab den 1960er Jahren bestimmten aus heutiger Sicht teils utopische Wachstumsvorstellungen die öffentliche Diskussion. Viele Städteplaner gingen davon aus, dass es in der Folge zu einer enormen Verdichtung der Bevölkerung in den Städten kommen werde, die zu großen Stadtlandschaften („Megalopolis“) zusammenwachsen würden. Architekten in verschiedenen Ländern arbeiteten an neuen Gebäudetypen für solche verdichteten Stadtlandschaften. Auch mit Blick auf den erwarteten Mangel an Bauland sahen viele die Zukunft in verdichteten Großstrukturen. Im Bereich des Wohnbaus gerieten neben klassischen blockhaften Großformen dreidimensional gestaffelte Strukturen in den Blick. Dazu gehörten terrassierte Bauten am Hang, deren Staffelung der Topographie folgt. Planer entwickelten aber auch terrassierte Wohnbauten verschiedenster Art für die Ebene unter den nicht ganz trennscharf verwendeten Bezeichnungen Hügelhäuser/Wohnhügel und Terrassenwohnhäuser.

Eng verbunden mit der Idee terrassierter Bauten waren soziale Utopien vom egalitären Wohnen. Anders als der kleinteilige historische Baubestand sollten die neuen Großbauten Wohnungen für



7



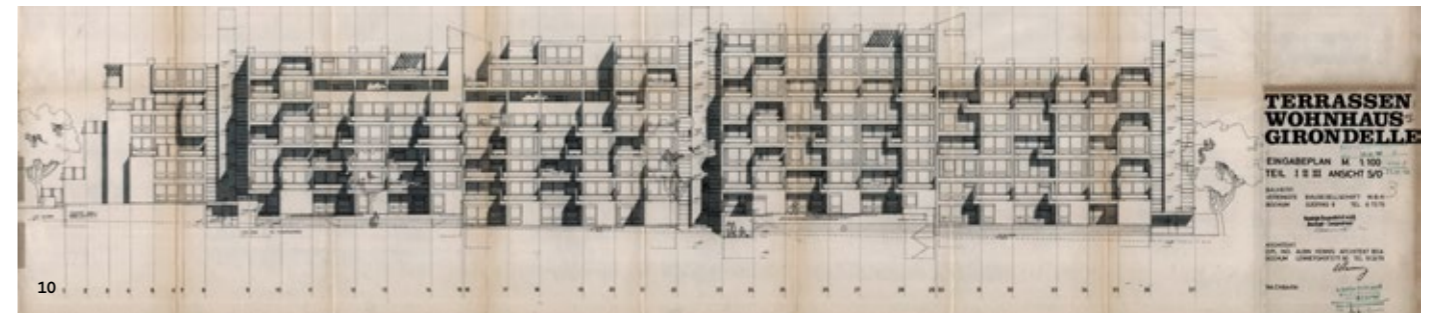
8



verschiedene Schichten in einem Komplex zusammenfassen. Dank der Bauweise sollten alle Bewohner unabhängig vom Einkommen hochwertigen Wohnraum mit eigener Freifläche erhalten. Deutlich wird schon durch die Wortwahl vieler Artikel und Bücher, wie eng die neuen architektonischen Ideen mit dem gesellschaftlich-politischen Wandel der Zeit verknüpft waren. So schreibt etwa der Schweizer Architekt Julius Dahinden 1971 in einem Buch zum zeitgenössischen Städtebau: „Durch den terrassenförmigen Versatz der Geschosse kann im Wohnkollektiv jedem Privatraum ein eigener Freiraum zugeordnet werden.“<sup>49</sup> Drei Jahre später brachte der Architekt Moshe Safdie den egalitären Anspruch terrasserter Bauten noch einmal besonders griffig auf den Punkt mit seinem

international beachteten Buchtitel „For Everyone a Garden“<sup>10</sup>. Safdie (geboren 1938) hatte die internationalen Diskussionen um dreidimensionale gestaffelte Wohnstrukturen wesentlich befeuert mit seinem Wohnkomplex Habitat 67 für die Weltausstellung in Montreal 1967. Der skulpturale Baukörper aus vorgefertigten, versetzt gestapelten Betonkuben wurde international publiziert und war sicher auch dem Architekten Albin Hennig bekannt, als er das Terrassenwohnhaus Gironde entwarf.

Die ersten erfolgreich realisierten Bauten wurden von einer kaum noch zu überblickenden Zahl von Aufsätzen und Büchern begleitet, die terrassierte Bauten als zukunftssträchtige Verbindung der „ökonomischen Vorteile des Wohnblocks mit der Individualität des Ein-



10



11

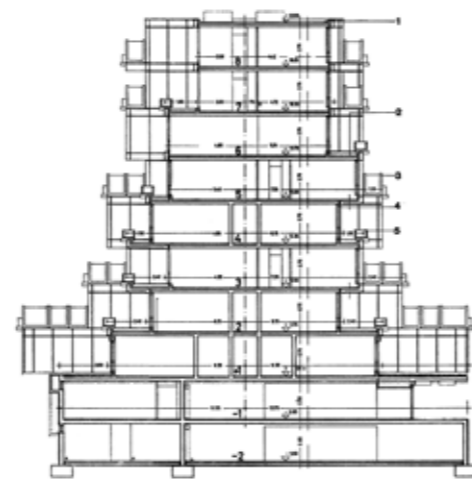
familienhauses“<sup>11</sup> sahen. Die Errichtung terrasserter Wohnbauten war aber nicht allein ein Ergebnis neuer städtebaulicher, architektonischer und gesellschaftspolitischer Ideen. Erleichtert wurde deren Durchbruch auch durch bautechnische Neuerungen der vorangegangenen Jahrzehnte. Zu nennen sind weit spannende Beton- und Stahlkonstruktionen und verbesserte Abdichtungen für horizontale Flächen. Vor allem die Verbesserung der Abdichtungen machte terrassierte Bauten nun ebenfalls in regenreicheren Gegenden in der Ebene zu einer Alternative im Wohnbau.

## Großwohnanlage Gironde: Terrassenhaus und Bauskulptur<sup>12</sup>

Das Terrassenwohnhaus Gironde entstand ab 1967 auf einem langen schmalen Grundstück an der gleichnamigen Straße. Nicht zuletzt wegen Problemen beim Grunderwerb zog sich die Fertigstellung des letzten Bauabschnitts allerdings bis zum Frühjahr 1971 hin. Der Entwurf bildet die neuen Konzepte für terrassierte Bauten in der Ebene besonders anschaulich ab: So ist das Gebäude nicht an einem Hang errichtet, sondern auf dessen Höhenrücken. Der Baukörper mit Flachdach ist auf drei Seiten terrassiert mit einer gestaffelten Höhe von einem Geschoss in den Ausläufern des Hochparterres und bis zu acht Ge-

schossen im Zentrum. Diese Staffelung ist jedoch nicht fortlaufend von unten nach oben umgesetzt. Vielmehr prägt das Gebäude eine unregelmäßige Abfolge von Vor- und Rücksprünge, die zu einer bewegten Silhouette führt. Die Rücksprünge geben Flächen für gut belichtete Terrassen frei, im Westen zum Teil mit einem repräsentativen Blick auf die Bochumer Innenstadt. Einige Balkone ergänzen das Angebot privater Freiflächen. Über die gemeinschaftlich genutzten Außenflächen und einen öffentlichen Weg durch das Gebäude ist das Terrassenhaus gleichzeitig eng mit der Umgebung verknüpft.

Gegliedert wird der etwa 200m lange Baukörper durch vier zurückgesetzte Treppenhäuser als vertikale Akzente. Die Treppenhäuser gliedern auch den Innenraum, da hier die Ebenen jeweils um ein halbes Geschoss verspringen. Die Fassaden der Treppenhäuser sind nur in den jeweiligen Eingangsbereichen im Hochparterre großflächig verglast. Ansonsten prägen Sichtbetonflächen ihre Gestaltung. Der Architekt Hennig wollte ursprünglich die gesamten Fassadenflächen des Terrassenwohnhauses doppel-schalig in gesandstrahltem Sichtbeton ausführen, der sich etwa auch in den Stützmauern der umgebenden Grünflächen wiederfindet. Wohl aus Kostengründen erhielten aber die Außenflächen des Gebäudes (mit Ausnahme der Treppenhäuser) ab dem ersten Obergeschoss eine weiße Plattenverkleidung. Auch die zeitgenössisch propagierte Anwendung von Bausystemen



9

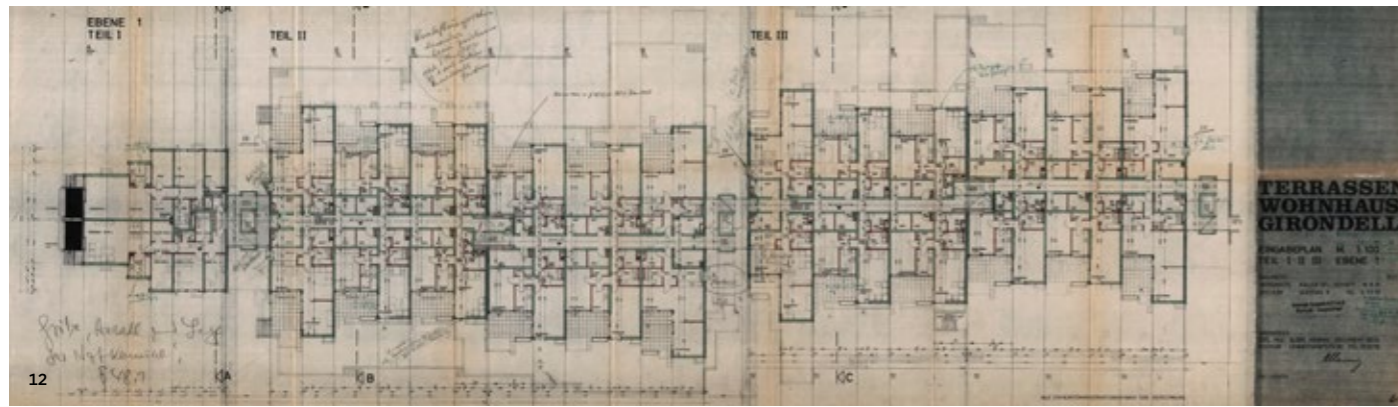
**Abb. 7:** Weltweit beachtet: Terrassenwohnhaus Habitat 67 auf der Weltausstellung 1967 in Montreal nach Entwurf des Architekten Moshe Safdie, 1967. (© ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Fotograf: Metzger, Jack/Com\_L16-0320-0001-0002/CC BY-SA 4.0)

**Abb. 8:** Terrassierte Bauten im Mittelpunkt zeitgenössischer Architekturdiskurse: Eine kleine Auswahl der ab den späten 1960er Jahren entstandenen Publikationen zu Terrassenwohnhäusern. (Hoffmann/Repentini 1966, Burckhardt/Beutler 1969, Meyer-Bohe 1970, Riccabona/Wachberger 1972)

**Abb. 9:** Querschnitt durch das Terrassenwohnhaus Gironde. Durch die unregelmäßigen Vor- und Rücksprünge der Fassade ergibt sich die bewegte Silhouette des Gebäudes. Die Rücksprünge erlauben, den einzelnen Wohnungen Terrassen als sehr private Rückzugsräume zuzuordnen. (N. N. 1972a, S. 563)

**Abb. 10:** Eingabeplan zum Terrassenwohnhaus Gironde, Ansicht Südost, Bauabschnitte I-III, Albin Hennig, 1967. Deutlich zu erkennen, wie die Treppenhäuser als prägnante vertikale Akzente die bewegte Fassade gliedern. (© Stadt Bochum, Bauaktenarchiv)

**Abb. 11:** Terrassenwohnhaus Gironde, Blick von Südwesten (Straßenansicht), um 1971. (© Foto: Manfred Hanisch)



**Abb. 12** Eingabeplan zum Terrassenwohnhaus Gironde, Grundriss Ebene 1, Bauabschnitte I-III, Albin Hennig, 1967. Kennzeichnend für die innere Struktur sind neben den Stahlbetonschotten die unregelmäßigen Vor- und Rücksprünge in Querrichtung, die dem Baukörper sein bewegtes Erscheinungsbild geben. (© Stadt Bochum, Bauaktenarchiv)

**Abb. 13:** Laubengängerschließung auf der Ostseite des Terrassenwohnhauses mit Fernblick. Nach einer Sanierung sind die prägenden integrierten Pflanzbeete (noch) ungenutzt, 2014. (© Foto: Stadt Bochum/Elaine Buresch)



**Abb. 14:** Die bauzeitliche Farbkonzeption des Terrassenwohnhauses mit kräftigen ockerfarbenen Fensterrahmen mit hellblauen Brüstungsplatten, die einen Kontrast zu den Grau- und Weißtönen der Fassadenflächen bildete, ist nur noch in Fragmenten überliefert. Der Ersatz der originalen Fensterelemente durch Kunststoffelemente in unpassenden Weiß- und Brauntönen beeinträchtigt heute das Erscheinungsbild des Gebäudes, Zustand 2014. (© Foto: LWL/Knut Stegmann)

aus vorgefertigten Betonelementen, die viele der Bochumer Universitätsbauten und Saffies Terrassenhaus in Montreal prägt, konnte wohl aus wirtschaftlichen Gründen nicht umgesetzt werden. Die Fassadengestaltung lehnt sich aber an die Erscheinung von Systembauweisen aus standardisierten Fertigteilen an. So prägen Raster das Bild, die sich aus den tragenden Stahlbetonschotten und dem Fugenbild der Sichtbetonflächen und der Plattenverkleidung ergeben. Das Terrassenhaus Gironde weist somit nur formal in seiner bewegten Silhouette eine gewisse Ähnlichkeit zu Saffies Gebäudekomplex aus gestapelten, vorgefertigten Betonboxen auf.

In Bochum wurden lediglich Einzel-elemente als standardisierte Betonfertigteile in größerer Zahl ausgeführt. Dazu gehören die Pflanztröge und die Pfeiler der Absturzicherungen auf den Terrassen. Die großzügigen Pflanztröge sind nicht nur wichtiges Element der

Gestaltung. Sie dienen darüber hinaus als Barriere, um den Blick auf die vorgelagerte Terrasse des jeweils darunter liegenden Geschosses zu beschränken. Zur rasterartigen Anmutung des Gebäudes tragen auch die Öffnungen bei: Je nach Öffnungsgröße ist das gleiche Fenstermodul mehrfach nebeneinander angeordnet. Abgesehen von einigen Sonderformen in den Technikbereichen sind die Elemente jeweils im oberen Bereich verglast und im unteren Drittel mit undurchsichtigen Paneelen als Brüstungselementen versehen.

Ursprünglich besaßen die Außenansichten des Gebäudes ein übergreifendes Farbkonzept: Als Kontrast zum grauen Sichtbeton und der weißen Plattenverkleidung wählte der Architekt Fensterelemente mit ockerfarbenen Rahmen und hellblauen Paneelen. Die wenigen original erhaltenen Fensterelemente vermitteln einen guten Eindruck des ursprünglichen Konzepts.



Die innere Struktur des Terrassenwohnhauses ist einerseits stark bestimmt durch die regelmäßige Abfolge der tragenden Stahlbeton-Schottenkonstruktion mit einem Doppelraster von 3,75 m beziehungsweise 5,25 m. Andererseits prägen die unregelmäßigen Versprünge des Baukörpers in Querrichtung die Grundfläche. Der Architekt nutzt die unregelmäßige Struktur, um im Sinne der angestrebten „gesunde[n] soziologische[n] Mischung“<sup>13</sup> vielfältige individuelle Grundrisslösungen zu entwickeln. Das Angebot der insgesamt 211 Wohneinheiten reicht von der Kleinwohnung mit Wohnschlafraum bis zur großen Familienwohnung mit Wohnzimmer, Esszimmer und drei Schlafzimmern. Je nach Lage im Gebäude erfolgt die Erschließung der Wohnungen über Mittelflure oder Laubengänge. Insbesondere in den unteren Ebenen mit ihrer sehr großen Raumtiefe gestaltet

sich die Belichtung der innenliegenden Flächen schwierig. Daher hat der Architekt jeweils unmittelbar angrenzend an die Flure Nebenfunktionen wie Abstellräume, Küchen und Bäder angeordnet. Die schwierige Belichtungssituation in den unteren Ebenen wird dennoch bis heute immer wieder kritisiert.<sup>14</sup> Neben den Wohnungen sind in das Gebäude auch zwei von der Straßenseite erschlossene Kellerebenen mit Parkplätzen integriert. Dies spiegelt die wachsende Motorisierung der Gesellschaft und das Bemühen, alle Funktionen unter einem Dach zu vereinen.

Das Gebäude wurde als sozialer Wohnungsbau mit Mietpreisbindung errichtet und kostete letztlich nur etwa 700 DM pro Quadratmeter Wohnfläche. Trotzdem wird der Anspruch des Architekten deutlich, eine qualitätsvolle, höchst individuelle Architektur zu schaffen.

## Eine Architekturikone im Wandel der Zeit

Das Terrassenwohnhaus Gironde gehört zu den besonders sprechenden Zeugnissen neuer Wohnbaukonzepte in den Boomjahren. Gleichzeitig ist das Gebäude ein wichtiges Element der städtebaulichen Rahmenkonzeption der Universitätswohnstadt. Trotz dieser Bedeutung hatte der Bau mit der prinzipiellen Ablehnung solcher Großstrukturen zu kämpfen, die seit den 1970er Jahren Raum griff. Die wachsende Ablehnung hatte verschiedene Gründe. So hatten sich vielerorts die Wachstumsprognosen nicht erfüllt, die Ausgangspunkt der Verdichtung waren. Auch die mit den neuartigen Wohnbauten verknüpften sozialen Utopien verwirklichte sich häufig nicht. Ganz im Gegenteil, verließen doch besser gestellte Mieter häufig



**Abb. 15:** Broschüre zum Projekt „Big Beautiful Buildings. Als die Zukunft gebaut wurde“, das ein Beitrag der Landesinitiative StadtBauKultur NRW 2020 und weiterer Partner zum Europäischen Kulturerbejahr 2018 ist. Als wichtiges bauliches Zeugnis seiner Zeit wurde das Terrassenwohnhaus Gironde als Titelmotiv gewählt. (StadtBauKultur NRW 2018)

die Großwohnanlagen bald wieder. Dies führte zu geringeren Investitionen in die Bauten, deren zum Teil experimentelle Baukonstruktionen häufig ohnehin schon eine Herausforderung im Unterhalt waren, was wiederum in weiter sinkender Akzeptanz mündete. Beim Terrassenwohnhaus Gironde beeinträchtigt dementsprechend heute ein nicht ausreichender beziehungsweise lieblos ausgeführter Bauunterhalt das Bild. Beispiele sind die nicht zum Farbkonzept passenden neuen Fenster oder der Ersatz der plastischen Pflanzkübel durch einfache Absturzsicherungen aus Stahl auf einigen Terrassen. Hoffnung macht

indes die wachsende Akzeptanz und Begeisterung für Bauten der 1960er und 1970er Jahre. Der Bewusstseinswandel hat bereits zu einigen Revitalisierungen solcher Bauten mit Hilfe sorgsamer Sanierungen geführt. Das Terrassenwohnhaus Gironde besitzt mit seiner Lage in Hochschulnähe, den Terrassen mit Stadtblick sowie seiner spektakulären Architektur sicher Potential und wird daher auch bis heute immer wieder publiziert.<sup>15</sup> Erst jüngst wurde das Gebäude zum Titelmotiv des Projekts „Big Beautiful Buildings“ im Rahmen des Europäischen Kulturerbejahres und ziert die zugehörige Broschüre.

## Anmerkungen

- 1 In einem Schreiben vom 1. Mai 1978 bat das Museum of Modern Art den Architekten Albin Hennig um Fotos des Gebäudes zur Vorbereitung der Ausstellung „Transformations in Modern Architecture“ (The Museum of Modern Art Archives, MoMA Exhs. 1250.68).
- 2 Zur Ruhr-Universität und ihren Entstehungsbedingungen: Stadt Bochum und Land Nordrhein-Westfalen [1987], S. 11–154.
- 3 Franken 1965, S. 53.
- 4 Die folgende Darstellung zur Wohnstadt beruht auf: Stadt Bochum und Land Nordrhein-Westfalen [1987], S. 155–317.
- 5 Grundlage bilden Gespräche des Verfassers mit Albin Hennig im April 2016 und seinem Mitarbeiter und späteren Partner Gerhard Guggenberger im April 2017 sowie Volz 1992, S. 80–83.
- 6 Grieb 2007, S. 264.
- 7 Hennig 1972, S. 1754.
- 8 Dahinden 1971, S. 35.
- 9 Dahinden 1971, S. 59.
- 10 Safdie 1974.
- 11 Dahinden 1971, S. 59.
- 12 Grundlage der Darstellung bilden neben einer Ortsbegehung und der Bauakte vor allem Hennig 1972; N. N. 1972a/b.
- 13 Ruhr-Nachrichten vom 20. Juli 1967.
- 14 Z. B. Kleefisch-Jobst [2018].
- 15 Z. B. Riccabona/Wachberger 1972, S. 114; Baumgart 1977, S. 286; Jaeger 1985, S. 70; Bund Deutscher Architekten, Kreisgruppe Bochum 1986, S. 145; Bourrée 1996, S. 130f.; Lange 2003, S. 99; Hnilica/Jäger/Sonne 2010, S. 23; Kleefisch-Jobst [2018]. 2011 war das Gebäude Thema einer Bachelorarbeit (Winzer 2011).

## Literatur

**BAUMGART, Fritz:**  
Stilgeschichte der Architektur, Köln 1977

**BOURRÉE, Manfred:**  
Das Ruhrgebiet: Architektur nach 1945. Hg. vom Bund deutscher Architekten, Bezirksgruppe Ruhrgebiet, Essen 1996

**BUND DEUTSCHER ARCHITECTEN, KREISGRUPPE BOCHUM (Hg.):**  
Bauen in Bochum. Architekturführer (Architektur im Ruhrgebiet, Nr. 4), Bochum 1986

**BURCKHARDT, Lucius/BEUTLER, Urs (Hg.):**  
Terrassenhäuser, 2. Aufl. (Werk-Buch, Nr. 3), Winterthur 1969

**DAHINDEN, Justus:**  
Stadtstrukturen für morgen. Analysen, Thesen, Modelle, Stuttgart 1971

**FRANKEN, Joseph P.:**  
Bauidee und Gestalt der neuen Universität Bochum, in: Wenke, Hans/Knoll, Joachim H. (Hg.): Ruhr-Universität Bochum und Universitätswohnstadt, Bochum 1965, S. 25–56

**GRIEB, Manfred H. (Hg.):**  
Nürnberger Künstlerlexikon. Bildende Künstler, Kunsthandwerker, Gelehrte, Sammler, Kulturschaffende und Mäzene vom 12. bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts (Bd. 1: A–G), München 2007

**HENNIG, Albin:**  
Terrassenhaus Gironde in Bochum, in: Bauwelt 63 (1972), Nr. 46, S. 1754f.

**HNILICA, Sonja/JÄGER, Markus/SONNE, Wolfgang (Hg.):**  
Auf den zweiten Blick. Architektur der Nachkriegszeit in Nordrhein-Westfalen, Bielefeld 2010

**HOFFMANN, Ot/REPENTHIN, Christoph:**  
Neue urbane Wohnformen. Gartenhäuser, Teppichsiedlungen, Terrassenhäuser, Gütersloh 1966

**JAEGER, Falk:**  
Bauen in Deutschland. Ein Führer durch die Architektur des 20. Jahrhunderts in der Bundesrepublik und in West-Berlin, Stuttgart 1985

**KLEEFISCH-JOBST, Ursula:**  
Wohnexperimente: Wohnhügelhäuser in Marl und Gironde in Bochum. Online verfügbar unter: [www.mai-nrw.de/wohnxperimente-wohnhuegelhaeuser-in-marl-und-gironde-in-bochum/](http://www.mai-nrw.de/wohnxperimente-wohnhuegelhaeuser-in-marl-und-gironde-in-bochum/) (letzter Abruf: 25.07.2018)

**LANGE, Ralf:**  
Architektur und Städtebau der sechziger Jahre (Schriftenreihe Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz, Nr. 65), Bonn 2003

**MEYER-BOHE, Walter:**  
Neue Wohnformen. Hang-, Atrium- und Terrassenhäuser, Tübingen 1970

**N. N.:**  
[1972a] Terrassenwohnhaus „Gironde“ in Bochum, in: Bauen + Wohnen 27 (1972), Heft 12, S. 543, 545 u. 563f.

[1972b] Terrassenwohnhaus „Gironde“, Bochum, in: Baumeister 69 (1972), Nr. 1, S. 16f.

**RICCABONA, Christof/WACHBERGER, Michael:**  
Terrassenhäuser. Natürliche Bauformen. Freie Terrassenbauformen. Terrassen als städtebauliches Element (Entwurf und Planung, Nr. 14), München 1972

**SAFDIE, Moshe:**  
For everyone a garden, Cambridge (Mass.) 1974

**STADT BOCHUM/LAND NORDRHEIN-WESTFALEN (Hg.):**  
Ruhr-Universität Bochum und Universitätswohnstadt. Dokumentation 1961–1981, Bochum o. J. [1987]

**STADTBAUKULTUR NRW (Hg.):**  
Big Beautiful Buildings. Als die Zukunft gebaut wurde, Gelsenkirchen 2018

**VOLZ, Iris (Hg.):**  
Architekturszene Deutschland, Taunusstein 1992

**WINZER, Isabel:**  
Terrassierte Wohnbauten. Die Gironde in Bochum – ein Denkmal der Moderne. Unveröff. Bachelorarbeit an der TU Berlin, Berlin 2011



# 2

## Der Bochumer Kuhhirte Kortebusch

Dichtung und Wahrheit\*

Mitten im Herzen der Stadt, auf dem belebten Boulevard am Rande des ehemaligen Marktplatzes (Bongardstr. 29), steht Bochums beliebtestes Denkmal: Der Kuhhirte. In offiziellen Verlautbarungen der Stadt Bochum, in ortsgeschichtlichen Fachartikeln, im Internet (z. B. bei Wikipedia oder auf der Homepage der Stadt Bochum) und letztlich auch auf der am Sockel des Denkmals angebrachten Hinweistafel ist zu lesen, es stelle „Fritz Kortebusch“ dar, „den letzten Bochumer Kuhhirten“. Ein zweiter Blick offenbart schnell Unstimmigkeiten: Mal führte er das Vieh bis 1870<sup>1</sup> zur Vöde, mal bis 1877<sup>2</sup>, hier wird er mit Vornamen (öfter) Fritz genannt, dort (seltener) Heinrich. Und bereits 1939 wurden Zweifel daran geäußert, ob er tatsächlich der letzte Bochumer Kuhhirte gewesen war.

Wie im Folgenden zu zeigen sein wird, erweisen sich die wesentlichen Elemente der medial tradierten „Kortebusch-Story“<sup>3</sup> als nicht haltbar: Die Taufnamen des Kuhhirten waren Diederich Henrich<sup>4</sup> und nicht Fritz, er führte die Kühe nicht bis zum Ende des Hudebetriebes in Bochum im Juli 1870 zur Weide, da er bereits 1866 an einem Schlaganfall verstarb, und war daher auch nicht der letzte der Bochumer Kuhhirten. Und

schließlich zeigt ein Blick in die zeitgenössische Presse, dass zumindest das erste Kuhhirten-Denkmal von 1908 nicht für ihn persönlich errichtet wurde.

### Das erste Kuhhirten-Denkmal (1908)

Als Bochum am 1. April 1904 durch die erste große Eingemeindungswelle (Hamme, Hofstede, Grumme und Wiemelhausen) zur Großstadt wurde, lag ein halbes Jahrhundert heute kaum noch vorstellbarer Veränderungen hinter den Bewohnern der Stadt. Durch den rasanten Einzug der Industrie hatten die neuen Berufsgruppen der Bergleute und Stahlarbeiter längst die alte Arbeitswelt der Händler, Handwerker und Bauern in den Hintergrund gedrängt: Wo sich einst Wiesen und Felder erstreckten, bestimmten nun die Fördertürme der Zechen, die Werkshallen, Hochöfen und Fabrikschornsteine des Bochumer Vereins und anderer Werke die Silhouette der Stadt. Wo einst kleine Fachwerkhäuser gestanden hatten, säumten nun fünfstöckige Mietskasernen die Straßenumfluchten, um tausende Familien, die auf



der Suche nach Arbeit aus allen deutschen Landen und auch aus dem nahen Ausland gekommen waren, Wohnraum und Unterkunft zu bieten. Kohle und Eisen bestimmten das Leben der Menschen und den Rhythmus der Stadt.

### Eine Idee entsteht

Durchaus nachvollziehbar ist es da, dass in dieser Umbruchszeit der Wunsch entstand, ein Denkmal zu schaffen, das an die vergangene Zeit und das nicht mehr existierende, beschauliche mittelständische Bochum der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erinnern sollte. Naheliegender war auch, hierfür etwas Charakteristisches zu wählen, das den älteren Bochumerinnen und Bochumern noch aus ihrer Kindheit in Erinnerung war, nämlich das tägliche Viehtreiben der städtischen Hirtinnen und Hirten durch die Stadt: „Kühe und Schweine wurden – getrennt – in Herden auf die Vöde getrieben. Der Schweinehirt trieb später als der Kuhhirte aus. Er sammelte die Schweine um 7 Uhr morgens und um 2 Uhr nachmittags und ließ sie in bestimmten Teilen weiden, meistens nur zu beiden Seiten der Hauptwege. Um 10 Uhr morgens und um 5 Uhr nachmittags trieb er wieder heim. Die Kuhhirten

hatten von 5 bis 10 Uhr morgens und von 1 bis 7 Uhr nachmittags zu weiden. Auf dem Heimweg hatten sie die Kühe an den beiden Viehtränken, wohl am heutigen Stadtparkteich und am Schwannenmarkt, zu tränken.“<sup>5</sup>

Die Bochumer Vöde, so führt Höfken 1930 weiter aus, „umfaßte fast den ganzen nördlichen und östlichen Teil der Stadtfeldmark. Von den Schmechtungswiesen an der Herner Straße zog sich die kleine Vöde über das heutige Villenviertel am Stadtpark bis zu den Sportplätzen an der Castroper Straße und der dort geplanten Gerther Straße. Die Große Vöde umfaßte das Gelände zwischen der Castroper Straße und der Rheinischen Eisenbahn. In diese Vödeländereien schob sich der Dieckmann-Hof der Bauernschaft Grumme an der Castroper Straße ein; das östlich dieses Hofes liegende Vödegelände hieß die ‚Lütke (= kleine) Vöde‘. Ein weiterer Teil der Vöde war die ‚Krümmede‘. In dem Wort steckt noch das alte ‚ede‘-Heide; es bedeutet wohl ursprünglich: Teil einer größeren Heidefläche.“<sup>6</sup>

Der Bochumer Viehbestand war Mitte des 19. Jahrhunderts beträchtlich, „1841 z. B. wurden 194 Kühe, 238 Ziegen und Schweine zur Weide getrieben“<sup>7</sup>, 1851<sup>8</sup> waren es 159 Kühe und

**Abb. 1:** Das am 29. Mai 1908 eingeweihte erste Bochumer Kuhhirten-Denkmal von Bildhauer August Schmiemann (Poststempel vom 2.09.1918). (Sammlung H. Hungerige)

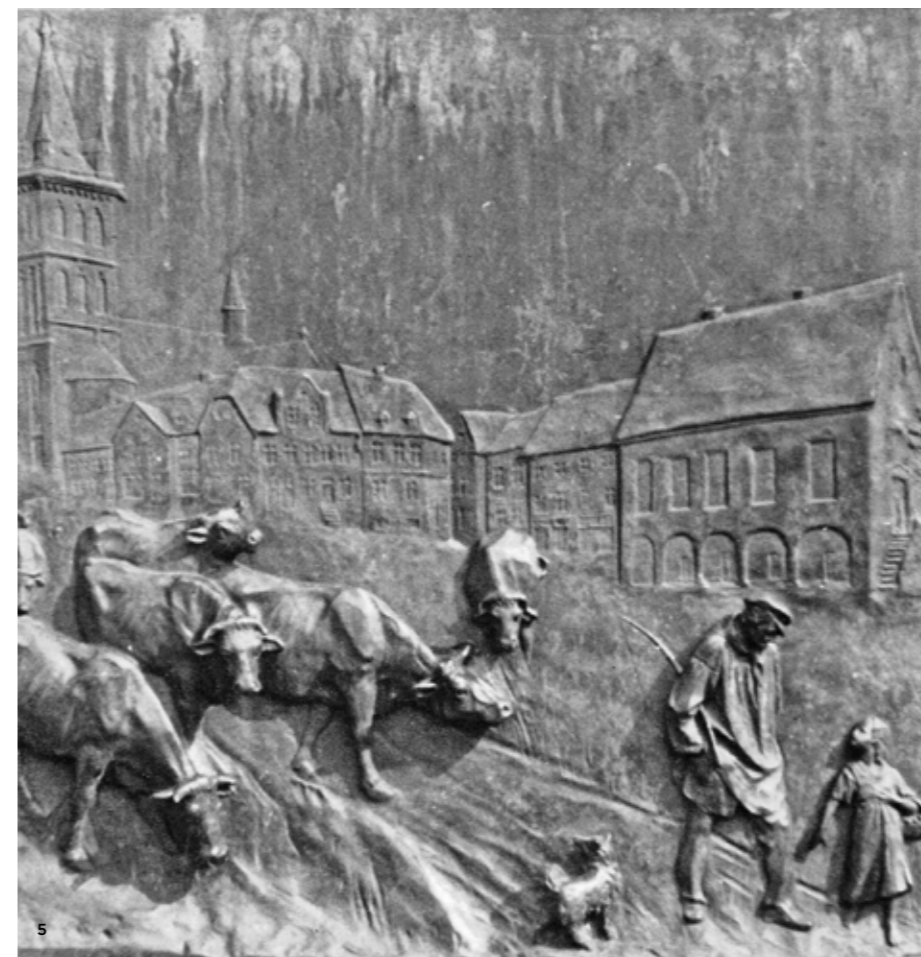
**Abb. 2:** Marktplatz mit Kuhhirten-Denkmal. Vor und hinter dem Kuhhirten-Denkmal sind die schmiedeeisernen Geländer der Zugänge zur 1903 errichteten, unterirdischen „Bedürfnis-Anstalt“ zu sehen. (© Referat Pressearbeit/Externe Kommunikation der Stadt Bochum, Bildarchiv)

**Abb. 3:** Marktplatz mit Kuhhirten-Denkmal, Anfang der 1920er Jahre. Im Hintergrund die Glas-, Porzellan-, Haushaltswaren-, Papier- und Schreibwarenhandlung Kersting (Marktplatz 6-9, links), die von Paul Köhler geführte Alte Apotheke (Alter Markt, Ecke Rosenstraße) und die Schäftefabrik (Leder- und Schuhmacherbedarfsartikel) Anton Sievers (Rosenstraße 5, rechts). (Sammlung H. Hungerige)

**Abb. 4:** Marktplatz mit Kuhhirten-Denkmal, im Hintergrund die Propsteikirche St. Peter und Paul (Poststempel vom 29.05.1922). (Sammlung H. Hungerige)



**Abb. 5:** Bronzerelief auf der Vorderseite des Sockels des ersten Kuhhirten-Denkmal. Im Zweiten Weltkrieg für die Rüstungsproduktion eingeschmolzen. (Sammlung H. Hungerige)



**Abb. 6:** Für die Rüstungsproduktion wurde im Zweiten Weltkrieg der bronzene Kuhhirte samt Reliefplatte abmontiert und auf einem Schrottplatz zur Einschmelzung zwischengelagert. Die Abbildung zeigt eines der Anfang der 1940er Jahre von Camillo Fischer aufgenommenen Fotos. (Sammlung H. Hungerige; Original aus dem Nachlass Camillo Fischer)



100 Ziegen, 1858<sup>9</sup> sogar 226 Pferde, 189 Kühe, 461 Ziegen und 366 Schweine. Es muss ein beeindruckendes Schauspiel gewesen sein, wenn über 150 Kühe durch die Bochumer Straßen geführt wurden, und nicht jeder Anwohner war darüber erfreut, wie 1901 der evangelische Pfarrerssohn und Bochumer Kaufmann Max Seippel (1850-1913) beschreibt: „Bis in das 6. Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts hinein trieben die Bochumer ihr Vieh auf die Vöhde, und es war nicht immer ein angenehmes Bild, welches sich dann in den engen Straßen der Stadt zeigte. Wenig angenehm war es auch, wenn der Hirt in der Morgenfrühe kräftig in's Horn stieß, und manche Verwünschung mag der blasende Heerdenführer sich wohl von Denjenigen auf's Haupt geladen haben, die gern noch länger auf weichem Lager die harten Sorgen und Arbeiten des Lebens verträumt hätten.“<sup>10</sup>

Ein halbes Jahrhundert später war die morgendliche Ruhestörung jedoch vergessen, und auf Initiative des Kaufmanns August Hackert (1840-1922), Spross einer alteingesessenen Bochumer Familie und Kriegsveteran von 1864 und 1870/71<sup>11</sup> sowie Stadtverordneter von 1895 bis 1912, wurde am

27. Oktober 1906<sup>12</sup> in kleinem Kreise darüber beraten, ein Kuhhirten-Denkmal zu errichten, „Im Treugedenken an vergang'ne Zeit, / Die lange schon dahingeschwunden ist“, wie Max Seippel dann Anfang Mai 1908, wenige Wochen vor der Enthüllung des Denkmals, in Blankversen dichtete.<sup>13</sup> Auch andere Städte waren in ähnlicher Form dieser Erinnerungskultur bereits nachgegangen, z. B. Münster mit dem Kiepenkerl (1896), Köln mit dem Heinzelmännchenbrunnen (1900), Dortmund mit dem Bläserbrunnen (1901), Bonn mit dem Martinsbrunnen (1902) und später dann Krefeld mit dem Seidenweber („Meister Ponzelar“, 1911).

Aufgestellt werden sollte das Denkmal auf dem Markplatz am Rande der Altstadt, zum Bedauern einiger Bürger allerdings direkt vor dem Zugang zu einer unterirdischen öffentlichen „Bedürfnis-Anstalt“, die fünf Jahre zuvor gebaut worden war.<sup>14</sup> „So fand unser guter Kuhhirt den für ihn bestimmten Platz von einer unästhetischen Affäre besetzt“, heißt es dann auch später bedauernd im Märkischen Sprecher, doch fügt der Verfasser des Zeitungsartikels besänftigend hinzu: „Kuhhirten pflegen selten Aesthete zu sein.“<sup>15</sup>

Die Kosten für das gesamte Denkmal wurden auf 10.500 Mark veranschlagt, bis November 1907 waren 4.903 Mark an Spenden eingegangen. „Eine Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung empfahl, den [fehlenden] Betrag von 5.500 Mark aus Sparkassen Ueberschüssen zu bewilligen, was denn auch geschah.“<sup>16</sup> Schließlich beauftragte der Magistrat der Stadt Bochum den renommierten Bildhauer Professor August Schmiemann (1846-1927) aus Münster, eine Bronzefigur für den „Kuhhirt von Bochum am Marktplatz der Altstadt“<sup>17</sup> zu schaffen, als Reminiszenz an das verloren gegangene alte Bochum. Schmiemann, der zuvor (1896) auch den Kiepenkerl in Münster gestaltet hatte, nahm den Auftrag an. Und so konnte die auf einem „wuchtigen Sockel aus rötlich schimmerndem Meißener Granit“ montierte Bronzefigur auf dem Marktplatz errichtet und (mit Verspätung) am Freitag, den 29. Mai 1908, abends gegen 19:45 Uhr unter „grauen Wolken“ feierlich enthüllt werden. „Auf dem Markte konzertierte währenddem die Merkert'sche Kapelle.“<sup>18</sup> Neben dem Denkmal selbst beeindruckte das zahlreich erschienene Publikum auch die an der Vorderfront des Sockels angebrachte

Bronzeplatte, die einen eine Kuhherde treibenden Hirten vor der Kulisse der alten Fachwerkhäuser am Marktplatz und der Propsteikirche zeigte.

### Kein Denkmal für Kortebusch

Einen Tag später, am 30. Mai, berichtete der Märkische Sprecher in ganzseitiger, großer Aufmachung unter dem Titel „Die Enthüllung des Kuhhirten-Denkmal“ darüber.<sup>19</sup> Bei diesem zeitgenössischen Bericht fällt auf, dass weder im kommentierenden Text noch in den wörtlich wiedergegebenen Reden der Honoratioren der Stadt, des Oberbürgermeisters Fritz Graff (1858-1929) und des Stadtverordneten August Hackert, die Person auf dem Sockel namentlich genannt wurde; stets war nur von „unser guter Kuhhirt“, „braver Hirte“ und „Kuhhirten-Denkmal“ die Rede. Auch in dem bereits oben erwähnten, Anfang Mai 1908 veröffentlichten Gedicht<sup>20</sup> des Schriftstellers Max Seippel und dem einen Tag nach der Denkmalseinweihung entstandenen Kuhhirten-Gedicht des Bochumer Justizrats Dr. Albert Mummenhoff (1863-1939) bleibt der Kuhhirte namenlos, ebenso auch in dem im Herbst 1908 vom Bochumer Verkehrsverein herausgegebenen

„Führer durch Bochum und Umgebung“.

Es steht somit außer Frage, dass 1908 die Figur des Kuhhirten nicht eine bestimmte Person (Kortebusch) repräsentieren sollte, sondern (wie es ja auch im Auftrag an Schmiemann formuliert worden war) als Symbolfigur gedacht war, dazu „bestimmt, die alte Stadt Bochum, die Ackerstadt, dem Gedächtnis der Jugend einzuprägen, damit die allzeit erkenne, wie Bochum sich aus kleinen friedlichen Verhältnissen heraus zu einer der bedeutendsten Industriestädte des Vaterlandes entwickelt hat“,<sup>21</sup> wie es Hackert in seinem „Weihspruch“ formulierte – oder „als ein schalkhafter Gruss der Gegenwart an die Vergangenheit“,<sup>22</sup> wie es laxer im Bochum-Führer von 1908 heißt.

### „Metallspende des deutschen Volkes“

In den darauffolgenden Jahren wurde es still um den Kuhhirten, es finden sich kaum Hinweise auf ihn in den örtlichen Zeitungen. Verständlich, wenn man bedenkt, dass der Erste Weltkrieg (1914-1918) und in seiner Folge der Zusammenbruch des Deutschen Kaiserreiches, Massenarbeitslosigkeit, Hungersnot, die

galoppierende Inflation der Jahre 1918 bis 1923 sowie die Besetzung des Ruhrgebiets durch Franzosen und Belgier (1923-1925)<sup>23</sup> genügend Stoff für jede Art von Schlagzeilen boten.

Erst Jahre später, inzwischen hatten die Nationalsozialisten das Ruder in Deutschland übernommen und die Welt in einen Zweiten Weltkrieg gestürzt, rückte das Kuhhirten-Denkmal nochmals in den Fokus der Aufmerksamkeit: Am 27. März 1940 erließ Generalfeldmarschall Hermann Göring einen Aufruf zur „Metallspende des deutschen Volkes zum Geburtstag des Führers im Kriegsjahr 1940“ an Privatleute, Kommunen, Firmen, Vereine und Kirchengemeinden. Wie schon im Ersten Weltkrieg sollten Metallgegenstände aus Messing, Kupfer, Bronze, Eisen und Zinn für die Rüstungsproduktion eingeschmolzen werden.

Anfang der 1940er Jahre gelangen dem Bochumer Camillo Fischer<sup>24</sup> (1902-1970), Mitbegründer der Städtischen Bildstelle, beklemmende Aufnahmen: Sie zeigen auf einem Schrottplatz, auf den Abtransport wartend, den bronzenen Kuhhirten. Er wird flankiert von dem Denkmal für Graf Engelbert III. von der Mark und dem am 20. September 1930



**Abb. 7: Einweihung des von dem Bochumer Bildhauer (1) Walter Kruse geschaffenen zweiten Kuhhirten-Denkmal am 13. Januar 1962 durch Oberbürgermeister (2) Fritz Heinemann. Ebenfalls auf dem Foto zu sehen sind die (3) Ehefrau Kruses sowie Stadtdirektor (4) Gerhard Petschelt. (© Referat Pressearbeit / Externe Kommunikation der Stadt Bochum, Bildarchiv)**

für die Gefallenen des Ersten Weltkriegs eingeweihten Denkmal aus Gerthe. Ihr endgültiges Ende fanden sie wohl in den Schmelzöfen der nahe gelegenen Zeche König Ludwig in Recklinghausen, die am 9. Januar 1940 von der 1937 gegründeten und für die Einschmelzung nahezu aller eingezogenen Metallgegenstände zuständigen Aktiengesellschaft „Reichswerke Hermann Göring“ übernommen worden war. Der Marmorsockel des Denkmals verblieb noch einige Zeit an seinem ursprünglichen Platz am Markt und wurde dann nach dem Krieg (ohne Bronzerelief) auf dem Lagerhof des Zentralfriedhofs am Freigrafendamm überraschend wiedergefunden und vermutlich zu Grabsteinen weiterverarbeitet.

## Das zweite Kuhhirten-Denkmal (1962)

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs war Bochum ein einziges Trümmerfeld; von den 1939 vorhandenen 24.627 Gebäuden waren während der 147

Luftangriffe, darunter 13 Großangriffe, 21.894 (88,9%) beschädigt oder zerstört worden.<sup>25</sup> Doch nach einer kurzen Phase der Resignation bauten die Bevölkerung und die verantwortlichen Repräsentanten der Stadt nach den Plänen von Bauingenieur Clemens Massenberg (1909-1954), Baudezernent in Bochum von 1946 bis zu seinem Tode, ein neues Bochum, das unter dem Namen „Bochumer Modell“ deutschlandweit bekannt und vielfach von anderen Kommunen übernommen wurde.

Obwohl nur wenige historische Gebäude die Bomben überstanden hatten, war die Erinnerung an die Zeit vor dem Krieg nicht erloschen. Allerdings stand in den ersten Jahren des Wiederaufbaus von 1947 bis 1949 (und wohl auch die Jahre danach) „Denkmalpflege im Sinne eines identischen Wiederaufbaus [...] in Bochum sowieso nicht zur Diskussion“, wie sich 1985 der ehemalige Bochumer Stadtplaner Dr.-Ing. Kurt-Hubert Vieth (1916-1993) in einem Interview erinnert.<sup>26</sup> Erst am 13. Januar 1962 wurde durch den Oberbürgermeister Fritz Heinemann (1903-1975) ein von dem Bochumer Bildhauer Walter Kruse (1912-1999) geschaffenes, etwas

kleineres (2,10 m statt 2,20 m)<sup>27</sup>, aber dem ersten Denkmal von Professor Schmiemann nachempfundenen neues Kuhhirten-Denkmal eingeweiht, nur wenige Meter vom alten Standort entfernt. Kruse hatte bereits 1957 die Sandstein-Reliefs an der Trauerhalle des Blumenfriedhofs gestaltet. Als Ehrengäste waren u. a. Christine Britsche mit Ehemann als Vertreter der Familie Schmiemann von der Stadt Bochum zur Einweihung des Denkmals und anschließender Nachfeier im „Blauen Zimmer“ des Bundesbahn-Hotels eingeladen worden.<sup>28</sup>

Doch während in Bezug auf das erste Denkmal die zeitgenössischen Berichte mit keinem Wort den Verdacht aufkommen lassen, dass mit dem Denkmal eine bestimmte Person geehrt werden sollte, legte sich die lokale Presse beim zweiten Denkmal unisono in ihren Berichten über die Planung, die Errichtung und in ihren Spendenaufrufen für das neue Denkmal auf eine andere Formulierung fest: In fast allen Artikeln wird darauf hingewiesen, dass das Denkmal an „Fritz Kortebusch, den letzten Bochumer Kuhhirten“<sup>29</sup> erinnern sollte. Durch diese (in doppelter Hinsicht falsche) Behauptung wurde eine Legende fortgesponnen, die vermutlich schon kurz nach der Einweihung des ersten Denkmals 1908 ihren Anfang nahm.

## Eine Legende entsteht

„Geschichte ist die Gewissheit, die dort entsteht, wo die Unvollkommenheiten der Erinnerung auf die Unzulänglichkeiten der Dokumentation treffen“<sup>30</sup> – dieser Satz des englischen Schriftstellers Julian Barnes trifft auch auf die „Geschichte des Kortebusch-Denkmal“ zu.

### Der „Alte Fritz“ tritt auf

Es ist zu vermuten, dass bereits kurz nach der Denkmaleinweihung 1908 die Bochumer Bevölkerung „ihrem“ Denkmal einen eigenen Namen gab. Über die genaueren Umstände lässt sich nur spekulieren, vermutlich kamen zwei Aspekte zusammen, die assoziativ miteinander verknüpft wurden: Zum einen war 1908 die reale Person des alten Bochumer Kuhhirten Diederich Heinrich Kortebusch (1796-1866) noch vielen älteren Bochumern in Erinnerung, immerhin hatte er spätestens von 1837, vermutlich aber schon früher, bis zu seinem Tod 1866 der Stadt Bochum als Schweine- und Kuhhirt gedient, also gut

30 Jahre lang. Zum anderen bestand eine optische Ähnlichkeit des Kuhhirten-Denkmal mit Standbildern von Friedrich dem Großen (1712-1786), dem „Alten Fritz“, wie sie z. B. 1901 in Potsdam und 1904 in Berlin-Friedrichshagen enthüllt wurden, und die vermutlich alle auf ein Standbild des preußischen Hofbildhauers und Graphikers Johann Gottfried Schadow (1764-1850) zurückgehen, der am 5. August 1791 von Kabinettsminister Ewald Friedrich Graf von Hertzberg (1725-1795) den Auftrag für ein „stehendes“ Friedrich-Denkmal erhalten hatte. Friedrich stützt sich mit der rechten Hand auf einen großen „Commando-Stab“ – Kortebusch mit der Linken auf einen Hirtenstab.<sup>31</sup> Und so wie Kortebusch stets von seinem Hütespitz<sup>32</sup> begleitet wurde, hielt es auch Friedrich mit seinen Italienischen Windspielen. „Der Alte Fritz“, „der alte Kortebusch“, der „alte Fritz Kortebusch“<sup>33</sup> war daher vermutlich eine naheliegende Assoziation.

### Die „geistigen Väter“ der Kuhhirten-Legende

Wird in dem Artikel aus dem Märkischen Sprecher August Hackert als „geistiger Vater“ des Kuhhirten-Denkmal bezeichnet, so stehen für die Legende über „Fritz Kortebusch, den letzten Bochumer Kuhhirten“ gleich drei geistige Väter bereit: Der Bochumer Lehrer Joseph Sternemann, der Buchhändler und Heimatdichter Carl Regelmann (1867-1951) und der Oberstaatsanwalt Dr. Günther Höfken (1886-1973), alle Mitglieder der 1921 gegründeten „Vereinigung für Heimatkunde“. Allen gemeinsam ist auch, dass sie als erste unbeabsichtigt Überlieferungsfehler schriftlich fixierten, die sich bis heute in der „Kortebusch-Legende“ gehalten haben.

### Joseph Sternemann

Joseph Sternemann war ständiger Mitarbeiter des 1915 für das Gebiet der damaligen Provinz Westfalen gegründeten Westfälischen Heimatbundes, der ab 1919 in der Aschendorffschen Verlagsbuchhandlung in Münster die monatlich gedruckten „Heimatblätter der Roten Erde“ herausgab. In Heft 5 des 1. Jahrgangs 1919/20 veröffentlichte er den Artikel „Wie man in Bochum bis in die sechziger Jahre hinein Fastnacht feierte“.<sup>34</sup> Unter anderem beschreibt er in amüsanter Form die Einstellung der Bewohner des Hellwegsviertels, auch Krim genannt (ein Gewirr von Gässchen und Häuschen zwischen Hellweg, Südhellweg und Brüderstraße), zu den Bewohnern

der Altstadt. Die Hellweger hielten sich für etwas Besonderes, wohnten sie doch außerhalb der alten Stadtbefestigung und sahen sich somit als Bewohner des ersten „Vororts“ der Stadt Bochum. Sogar eigene Feiern, wie die in diesem Artikel beschriebene Fastnachtsfeier, legten sie sich zu.

Nur wenige Monate später lud in Bochum Stadtrat Wilhelm Stumpf (1875-1949), Vorsitzender des städtischen Museumsausschusses, auf Anregung des Museumsleiters Rektor Bernhard Kleff (1876-1948), einige Freunde der Heimatgeschichte zur Gründung eines Unterstützerkreises des Bochumer Stadtmuseums ein, das auf Initiative Kleffs seit 1912 aufgebaut und seit 1919 in Haus Rechen untergebracht worden war. Dieses erste Treffen fand am 22. September 1920 im Magistratssitzungszimmer des Rathauses statt. Trotz des großen Interesses aller Beteiligten kam es aber erst ein Jahr später, am 29. September 1921, zu einem zweiten Treffen im Parkhaus, auf dem ein vorläufiger Arbeitsausschuss gebildet wurde, dem die Herren Stadtrat Stumpf, Rektor Kleff, Studienrat Nocke, Sanitätsrat Dr. Faber, Bürodirektor Henkel, Schriftsteller Oschmann, Schriftleiter Peddinghaus<sup>35</sup>, Schriftleiter Lindner, Pastor Leich, Lehrer Klettman (Eppendorf), Herr Hackert, Herr Ehringhaus, Dr. Ratte, Herr Balke, Herr Koch, Schriftleiter Pierenkämper, Schriftleiter Kaup, Lehrer Vogt (Harpen), Konrektor Fürstenau und eben der Lehrer Joseph Sternemann angehörten.<sup>36</sup>

Sternemann war somit von der ersten Stunde an in der am 3. Dezember 1921 gegründeten „Vereinigung für Heimatkunde“ (ab 1990 Kortum-Gesellschaft Bochum e. V.) aktiv; er übernahm im neu gegründeten Verein die Aufgabe des stellvertretenden Schriftwarts.<sup>37</sup> Bei so viel Engagement ist es nicht überraschend, dass sich Joseph Sternemann, als 1925 das erste Heimatbuch des Vereins erschien, auch unter den Autoren befand. Diesmal lautete sein Beitrag „Eine Klasse für sich“.<sup>38</sup> Er unterschied sich nur unwesentlich von dem 1919 in den „Heimatblättern der Roten Erde“ erschienenen Fastnachtsartikel: Sinngemäß übernimmt er den Bericht, fügt dann aber eine Passage ein, in der erstmals (zumindest in schriftlicher Form)<sup>39</sup> die Figur des Denkmals als „Fritz Kortebusch“ benannt wird: „Stelle dir Fritz Kortebusch mit der Fastnachtsmütze auf dem Kopfe vor. – Übrigens war unser Fritz auch ein Hellweger. Er wohnte nämlich in der Krimm, und ich verstehe nicht, wie die Hellweger sein Denkmal nicht für sich in Anspruch genommen haben. Platz hatten sie doch. – Also Fritz



Kortebusch mit der Fastnachtsmütze. So und wie er mit einem langen, blauen Kittel angetan, zogen am Fastnachts-sonntag die jungen Hellweger Burschen durch das Dorf [...].<sup>40</sup> Doch wie schon erwähnt (und weiter unten auch detaillierter belegt) waren die Taufnamen des historischen Schweine- und Kuhhirten Kortebusch Diederich Henrich, wobei Heinrich der Rufname war. Korrekt dagegen ist die Angabe seines Wohnhauses „in der Krimm“; Kortebusch wohnte dort nachweislich zumindest in der Zeit von 1840 bis 1858 in Haus Nr. 100<sup>41</sup>, also ungefähr an der Einmündung der Neustraße in die Brüderstraße und somit eindeutig im Hellweg-Viertel. Sternemann griff also die in der Bevölkerung kursierende Bezeichnung des Denkmals als „Alter Fritz“ auf und machte in Erinnerung an den historischen Kuhhirten einen „Fritz Kortebusch“ daraus – zumindest lässt sich dies annehmen.

### Carl Regelmann (1867–1951)

Einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Legendenbildung rund um den „letzten“ Kuhhirten Kortebusch und „sein“ Denkmal hatte wohl das am 7. Mai 1927 zum „Fest der Heimatfreunde“

uraufgeführte Heimatspiel „Kortebusch, der letzte Kuhhirt von Bochum“ des Buchhändlers und Heimatdichters Carl Regelmann. Regelmann, am 16. August 1867 in Westherbede als 13. und letztes Kind eines Händlers geboren, wohnte über viele Jahre seines Lebens in verschiedenen Orten in der Nähe Bochums und besuchte zunächst von 1883 bis 1885 die Fortbildungsschule in Bochum, um dann als Bergmann zu arbeiten. Bereits 1891 wurde er Dirigent eines Männergesangsvereins, dem bald weitere folgten. 1905 wurde er Berginvalide und eröffnete daraufhin am 1. Oktober 1907 auf der Hattingerstraße 9 eine Buch-, Musikalien- und Papierhandlung, die später bei den Bombenangriffen auf Bochum zerstört wurde. Seit 1921 arbeitete er ehrenamtlich als Armenpfleger in der städtischen Fürsorge im Ehrenfeld, 1923 gab er aufgrund beruflicher Überlastung seine Dirigententätigkeit bei mehreren Gesangsvereinen auf, mit denen er zahlreiche Preise gewonnen hatte. 1931 wurde er Mitglied der NSDAP, 1943 erhielt er die Kurtum-Plakette der Stadt Bochum.<sup>42</sup> Am 12. Januar 1951 verstarb Regelmann im Alter von 84 Jahren in Bad Wildungen und wurde drei Tage später auf dem

**Abb. 8:** Ausschnitt aus einer vom Vermessungs- und Katasteramt 1971 herausgegebenen Karte von Bochum nach einem 1842 vom luth. Pfarrer Friedrich August Volkhart (1785–1869) gezeichneten Grundriss. Gut zu erkennen ist die der eigentlichen Stadt vorgelagerte sog. „Krimm“; hier wohnte Heinrich Kortebusch mit seiner Familie mindestens von 1840 bis 1858 in Haus Nr. 100. 1861 ist die Familie für Haus Nr. 115 nachgewiesen. Schwester Elisabeth Pafsmann wohnte 1840 mit ihrer Familie in Haus Nr. 112. (© Stadt Bochum, Amt für Geoinformation, Liegenschaften und Kataster)

**Abb. 9:** Titelblatt des am 7. Mai 1927 zum „Fest der Heimatfreunde“ uraufgeführten Heimatspiels „Kortebusch, der letzte Kuhhirt von Bochum“ des Buchhändlers und Heimatdichters Carl Regelmann (1867–1951). Kortebusch wurde von Regelmann selbst dargestellt, der vor einem Gemälde des Malers Rosenkranz auf einer Nachbildung des Denkmalssockels stand. (© Stadtarchiv – Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte)



Zentralfriedhof am Freigrafendamm in Bochum beerdigt.<sup>43</sup> Regelmann verfasste eine große Anzahl hoch- und plattdeutscher Romane, Erzählungen und Gedichte, darunter das erwähnte Kortebusch-Heimatspiel. Als es im Mai 1927 auf dem Fest der Vereinigung für Heimatkunde uraufgeführt wurde, waren „alle Kreise der Bevölkerung“ anwesend: Man „sah Akademiker, Beamte, Lehrpersonen aller Schulgattungen, Arbeiter und [...] Jugendliche in beträchtlicher Zahl“.<sup>44</sup> Die Rolle des Kortebusch übernahm Regelmann selbst, „konterfeigetreu und mit einer ergötzlichen Sicherheit in Gebärde und Wort“. 1928 wurde das kurze, nur vier Szenen umfassende Heimatspiel gedruckt, und in seiner „Einleitung“ fasste Regelmann alle Elemente der bereits wohl schon länger etablierten „Kortebusch-Legende“ zusammen: „Noch um die Mitte des vorigen Jahrhunderts rief der letzte Kuhhirte der Stadt das Vieh der Bürger [...] zusammen. [...] Dieser letzte Kuhhirte hieß Fritz Kortebusch. Er war sowohl durch die Schlagfertigkeit seiner Rede, als auch durch seine Treue und seinen Pflichteifer in der gesamten Bürgerschaft beliebt. [...] Mit dem Tode dieses Originals starb die Kuhhirtenzunft in Bochum aus. [...]“

Zum Gedächtnis an diese Zeit errichtete man im Jahre 1908 auf dem ‚Alten Markt‘ das Kuhhirten-Denkmal, das den ‚Alten Kortebusch‘ darstellt.“<sup>45</sup>

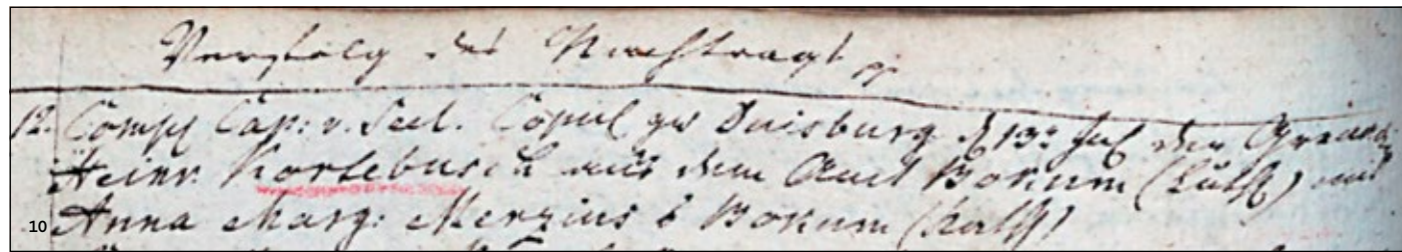
### Günther Höfken (1886–1973)

Der dritte „geistige Vater“ der Legende, der am 2. Juli 1886 als Sohn des „Manufacturwarenhändlers“ August Höfken auf der Bongardstraße 12<sup>46</sup> geborene, spätere Oberstaatsanwalt Dr. Günther Höfken, publizierte 1930 und 1954 in den Bochumer Heimatbüchern zwei Artikel zur Geschichte der Bochumer Vöde.<sup>47</sup> Doch so präzise und detailliert diese auch recherchiert sind: Auch hier treffen „die Unvollkommenheiten der Erinnerung auf die Unzulänglichkeiten der Dokumentation“ (Barnes), wenn er das Ende der Hude mit folgenden Worten beschreibt: „Im Februar 1870 lief das letzte Ackerjahr ab, der Boden mußte brach liegen bleiben für die Durchführung der Teilung.“<sup>48</sup> Am 25. Juli hörte die alte Kortebusch seine Kühe zur Weide und nahm dann wehmütig Abschied von den Gefilden und seinen Schützlingen.<sup>49</sup> Nur war dieser bereits vier Jahre vor dem Ende der Hude verstorben, und ein

„wehmütiger Abschied“ war ihm, der an einem Schlaganfall verstarb, auch 1866 wohl nicht vergönnt. 1954/55 erfuhr „Fritz Kortebusch“ eine weitere Popularisierung durch den Jugendroman „Schwarze Diamanten“ von Heinz Wildhagen, herausgegeben vom Jugendamt der Stadt Bochum.<sup>50</sup> Als dann Ende der 1950er Jahre, nachdem die Stadtverordnetenversammlung 1958 das erste Mal einen Teilbetrag von 10.000 DM für die Wiedererrichtung eines Kuhhirten-Denkmal bewilligt hatte<sup>51</sup>, der Plan zur Errichtung eines neuen Denkmals konkrete Gestalt annahm, griff auch die örtliche Presse die so etablierten Formulierungen „Fritz Kortebusch“, „letzter Kuhhirte“ und „bis 1870“ wieder auf und verwendete sie in zahlreichen Artikeln – und so ist es bis heute.<sup>52</sup>

### „Twee Kassmänkes“

Auch etliche Spendenaufrufe zur Finanzierung des Denkmals finden sich aus dieser Zeit in den Zeitungen. So konnte Wolfgang Brinkmann, „Jugendbaas“ (Vorsitzender) der Kortebusch-Gesellschaft und Verfasser einer Artikelserie über das Kuhhirten-Denkmal in der Bochumer Rundschau vom 9. Januar 1962, voller Stolz vermelden, dass auf seine Initiative hin 10.193,80 DM im Jahre 1959 als Spenden gesammelt worden seien: Die 1951 gegründete Kortebusch-Gesellschaft, eine Vereinigung zur Pflege der plattdeutschen Sprache, hatte auf einer Vorstandssitzung am 29. Januar 1959 beschlossen, sich mit einer eigenen Spendenaktion an der Finanzierung des Denkmalprojekts zu beteiligen. Sie ließ 2.000 Postkarten im Verlag Schöning & Co. in Lübeck drucken, deren Ansichtseite das alte Kuhhirten-Denkmal zeigte und im Absenderfeld der Adressseite mit dem Slogan warb: „Fritz-Kortebusch-Standbild wie et fröher was. Spende för da Wieropstellung. Pries: Twee Kassmänkes“ (1 Kassmänkes<sup>53</sup> = 25 Pfennige). Die Postkarten wurden in Mitgliedskreisen und in der Bürgerschaft verkauft und der Erlös am 27. Juni 1959, dem dritten „Kortebuschtag“, von einem mit blauen Kittel, rotem Halstuch und Schirmmütze gekleideten Mitglied der Kortebusch-Gesellschaft, „als wieder-auferstandener Kuhhirte“<sup>54</sup>, während einer Gemeinschaftsveranstaltung der Kortebusch-Gesellschaft (mit 1959 ca. 2.000 Mitgliedern in sieben Kreisen) und des Plattdeutschen Verbandes Ruhrgebiet in der Kaiseraue Oberbürgermeister Fritz Heinemann (1903–1975) in Form eines Schecks übergeben. Ein von der Ruhr-Stickstoff AG<sup>55</sup>



überreichtes, aus Nymphenburger Porzellan hergestelltes Denkmalmodell wurde zum Wanderpreis für herausragende Kulturarbeit bestimmt.<sup>56</sup> Preisträger waren u.a. Ernst Straßburger, Julius Raub und Ernst Krämer.

### Röber, der letzte Bochumer Kuhhirte

Die Kenntnis darüber, dass Kortebusch wohl der bekannteste, nicht aber der letzte Bochumer Kuhhirte war, war 1939 bei einigen älteren Bochumer Bürgern noch vorhanden. So berichtet Redakteur Adolf Peddinghaus (1872–1952) vom Bochumer Anzeiger in einem Artikel vom 28. März 1939 mit der Überschrift „Ein 84jähriger erzählt – Erinnerungen aus Alt-Bochum bis in die Zeit vor dem Kriege 1870–71“: „Kortebusch war nicht der letzte Kuhhirt. Man hat Fritz Kortebusch als dem letzten Kuhhirten der Stadt Bochum das bekannte Denkmal auf dem Marktplatz gesetzt. Opa Josef Bolte sagt aber, auch nach Kortebusch habe man noch die Kühe morgens zur Vöde getrieben, und zwar bis nach dem Deutsch-Französischen Kriege. Ein gewisser Röber aus der Gerberstraße habe morgens ins Horn geblasen und in den Straßen der Altstadt das Rindvieh gesammelt zum Auftrieb in der Vöde und es abends wieder heimgeführt: jede Kuh suchte dann selbst ihren Stall.“<sup>57</sup>

Mit „Opa Josef Bolte“ ist der am 1. Februar 1855 in Rietberg, Kreis Gütersloh, getaufte, spätere Kaufmann Josef Bolte gemeint. Im Alter von 14 Jahren kam er 1869 nach Bochum und ging bei dem Kolonialwaren- und Manufakturwarenhändler Krüsmann an der Brückstraße in die Lehre.<sup>58</sup> Er erlebte also noch das Ende der Hude (1870), nicht aber den Tod Kortebuschs (1866). 1908, als das Denkmal errichtet wurde, wohnte er auf der Bessemerstraße 22.<sup>59</sup> Röber – vermutlich tatsächlich der letzte Bochumer Kuhhirte – wohnte auf der Gerberstraße 18, in der im Todesjahr Kortebuschs die Cholera wütete.<sup>60</sup> Seine Witwe Elisabeth Röber lebte dort noch 1884.<sup>61</sup>

Während also bereits spätestens Mitte der 1920er Jahre<sup>62</sup> der Name „Fritz Kortebusch“ in der Bochumer Bevölkerung fest mit dem Kuhhirten-Denkmal verbunden war, wurde von einigen Bochumern zumindest noch 1939 ange-mahnt, dass dieser nicht der letzte Kuhhirte gewesen war. Dennoch hält sich die Legende von Fritz Kortebusch, dem letzten Bochumer Kuhhirten, bis auf den heutigen Tag. Ob sich dies ändern wird, wird die Zukunft zeigen.

### Aus der Familiengeschichte des Kuhhirten Kortebusch

So gut die Denkmalsgeschichte inzwischen auch erforscht ist, so wenig ist über die historische Person des Kuhhirten Heinrich Kortebusch bekannt. Seine Familiengeschichte führt zurück auf die „Brenscheder Heyde“, südlich des ehemaligen Hauses Brenschede.<sup>63</sup> Hier, im Quellgebiet des Lottentals „am Wege nach Stipel, eine Stunde von der Stadt“<sup>64</sup>, wird der spätere Kuhhirte am 12. April 1796 geboren.<sup>65</sup>

### „Gebürtig von der Brenscheder Hayden“

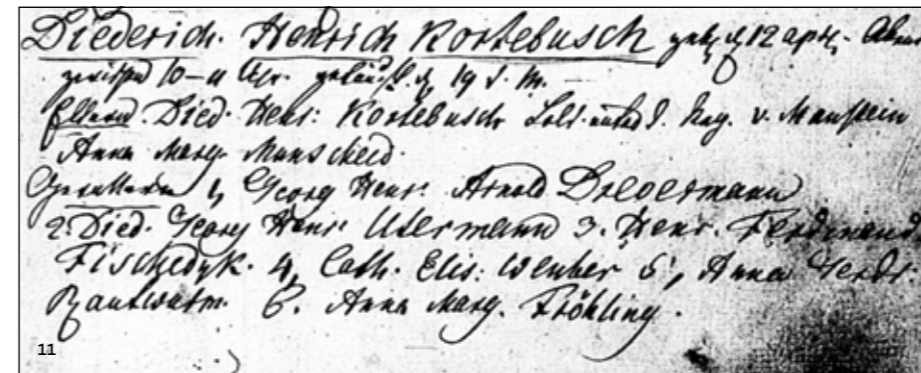
Sein Vater heißt so wie er: Diederich Henrich\*. Geboren am 18. Juli 1754<sup>66</sup> auf der „Brenscheder Hayden“<sup>67</sup>, tritt Kortebusch sen. um 1778/79, mit ca. 25 Jahren, in die preußische Armee ein, vermutlich im Zusammenhang mit der Kriegserklärung Preußens an Österreich am 3. Juli 1778 (Bayerischer Erbfolgekrieg) und der Mobilisierung der preußischen Truppen Anfang Juli 1778.<sup>68</sup> Im Sommer 1790 (dem Jahr, in dem Carl Arnold Kortums „Nachricht vom ehemaligen und jetzigen Zustande der Stadt Bochum“ erscheint) dient er in der Compagnie des Capitäns Freiherr von Seel<sup>69</sup>, das Regiment liegt bei Duisburg, und so heiratet er dort am 13. Juli 1790 die 14 Jahre jüngere, aus Bochum stammende Anna Margaretha Monscheid

(auch: Munscheid, Monscheidt). Getraut werden sie durch den Feldprediger Lange, der die Heirat anschließend im Regiments-Kirchenbuch vermerkt (die Braut allerdings unter dem latinisierten Nachnamen „Merzcius“): „Comp. Cap. v. Seel. Copul. zu Duisburg d 13ten Jul der Grenad. | Heinr. Kortebusch aus dem Amt Bokum (luth) mit | Anna Marg. Merzcius b Bokum (kath)“.<sup>70</sup>

Die 16 Kötter der „Brenscheder Heyde“ und 19 Kötter im „Steinkuler Holz“ sind „insgesamt der Lutherischen Religion zugethan“<sup>71</sup>, wie 1757 der evangelische Pfarrer und westfälische Historiker Johann Diederich Franz Ernst von Steinen (1699–1759) in seiner „Westphälischen Geschichte“ zu berichten weiß. Anna Margaretha ist jedoch „der Röm. Cath. Religion zugethan“<sup>72</sup> – und bei ihrer Heirat bereits im 6. Monat schwanger: Am Donnerstag, den 14. Oktober 1790<sup>73</sup>, morgens gegen 6 Uhr, wird ihr erstes Kind geboren, Johann Friederich, und zwei Tage später ev. getauft; Taufzeugen<sup>74</sup> sind „1. Johann Friederich Siepman, Von Brenschede 2. Joh. Henr. Uterman aus Bochum 3. Joh. Henr. Monscheid 4. Maria Christina Veltten, beyde aus Bochum 5. Anna Christina Kottenbusch<sup>75</sup> 6. Anna Maria Helwig, beyde von der Brenscheder Heyde.“<sup>76</sup> Um den Verdacht auszusräumen, dass Kind könnte vielleicht unehelich geboren worden sein, vermerkt der Pfarrer im Kirchenbuch: „Daß die Eltern dieses Kindes schon getraut sind, wurde mit dem Copulations Schein des H[errn] Feldpredigers Lange dat. Duisburg den 13ten Juli 1790 bewiesen“.<sup>77</sup> Doch Johann Friederich wird nur vier Tage alt, am 18. Oktober 1790<sup>78</sup> stirbt er „aus Schwachheit“ und wird einen Tag später „auf unserm Armenkirchhofe beygesezt“.<sup>79</sup>

### „Grenadier unter dem Regiment v. Budberg“

Diederich Henrich\* ist zum Zeitpunkt der Geburt seines ersten Sohnes „Grenadier unter dem Regiment v. Budberg“. Grenadiere (auch „Granatiere“) waren eine Elite der Linien-Infanterie und auf den Einsatz von (zuerst keramischen, später



aus Gusseisen oder Bronze gegossenen) Luntengranaten (dem Vorläufer der heutigen Handgranate) spezialisiert, die im 17. und 18. Jahrhundert von den meisten europäischen Armeen zur Kriegsführung eingesetzt wurden. Bei dem „Regiment v. Budberg“, das im Geburtseintrag von Johann Friederich genannt wird, handelt es sich um das altpreußische Infanterie-Regiment No. 9, das 1646 als Garnison Minden gebildet wurde und bis zur Kapitulation 1806 bestand. Ab 1763 lag das Regiment mit jeweils sechs Kompanien in Hamm/Westf. und Soest. 1782 wurde das bis dahin „Regiment Wolfersdorf zu Fuß“ genannte I.R. No. 9 von Generalmajor (ab 1789 Generalleutnant) Alexander von Bönninghausen, gen. von Budberg (1717–1802)<sup>80</sup> übernommen und nannte sich fortan „Regiment Budberg zu Fuß“. Die Soldaten des Regiments stammten vor allem aus der Grafschaft Mark (von 1609 bis 1807 zu Brandenburg-Preußen), also nördlich (bis zur Lippe) und südlich (bis zur Agger) der Ruhr und waren in Privatquartieren untergebracht. Da ihr Sold nur gering war, mussten sie in der Regel noch mit anderen Tätigkeiten ihren Unterhalt verdienen; dementsprechend wird Diederich Henrich\* auch (32 Jahre nach seinem Tod) im Kirchenbucheintrag der ersten Ehe seines Sohnes Heinrich (1830) als „Tagelöhner in Bochum“<sup>81</sup> aufgeführt.

### Geburt des Kuhhirten (1796) und seiner Schwester

Am Dienstag, den 12. April 1796<sup>82</sup>, abends zwischen 10 und 11 Uhr, wird der spätere Bochumer Kuhhirte geboren, der wie sein Vater die Vornamen Diederich Henrich\* erhält; die ev. Taufe findet am 16. April statt. Noch immer ist sein Vater Soldat im I.R. No. 9, das am 7. November 1792 von Oberst (ab 1793 Generalmajor) Wilhelm Dietrich von Manstein (1741–1809) übernommen wurde und dementsprechend im

Taufeintrag von Heinrich Kortebusch als „Reg. v. Manstein“ bezeichnet wird: „Diederich Henrich Kortebusch geb. d.[en] 12 Apr[il] Abends | zwischen 10–11 Uhr getauft d.[en] 19 d.[ieses] M.[onats] | Eltern: Died.[erich] Henr.[ich] Kortebusch Sold.[at] unter d.[em] Reg.[iment] v.[on] Manstein | Anna Marg.[aretha] Munscheid | Gevattern: 1. Georg Henr.[ich] Arnold Drevermann | 2. Died.[erich] Georg Henr.[ich] Utermann 3. Henr.[ich] Ferdinand | Fischedyk 4. Cath.[arina] Elis.[abeth] Wenber 5. Anna Gerdr.[ud] | Bautwurm 6. Anna Marg. [arete] Fröhling.“ Kurz nach der Geburt von Heinrich Kortebusch wird das Regiment im August 1796 von Oberst Christian Ludwig von Winning (1736–1822) übernommen („Winning zu Fuß“). Zwei Jahre später (1798) wird das dritte und letzte Kind geboren, diesmal eine Tochter, Elisabeth.<sup>83</sup>

### Tod der Eltern

Der Grenadier Kortebusch stirbt nach 19 Jahren als Soldat noch jung am 9. Januar 1798<sup>84</sup> und hinterlässt seine Ehefrau und die zwei noch lebenden Kinder, den späteren Kuhhirten Heinrich und Tochter Elisabeth. In seinem Sterbeeintrag heißt es: „Ludwig Cortebus | aus der ade[iligen] Baut Bredenscheid, welcher 19 | Jahr Soldat – mit Anna Marg. Monscheid | verehelicht gewesen, und mit derselben – | 3 Kinder gezeugt hat wovon noch 2 | leben, starb an der Auszehrung<sup>85</sup> | d. 9 Januar 1798 morgens 7 Uhr | alt 43 Jahr 6 Monat 9 Tage – | beerdigt d. 11 d. M.“<sup>86</sup>

Der immer wieder überraschende „Vornamenwechsel“ bei Taufe, Heirat und Tod derselben Person ist sowohl in den katholischen als auch den evangelischen Kirchenbüchern nicht selten. Teilweise wich der gebräuchliche Rufname vom Taufnamen ab, teilweise wurde auch ein anderer Taufname oder der (selbst verliehene) Firmname<sup>87</sup> bei

Abb. 10: Heiratseintrag des Grenadiers Kortebusch (Vater des Kuhhirten) am 13. Juli 1790 in Duisburg. Kortebusch diente zu diesem Zeitpunkt in der Compagnie des Capitäns Freiherr von Seel. (Transkription im Text) © Landeskirchliches Archiv der Evangelischen Kirche von Westfalen, Regimentskirchenbücher, Infanterie-Regiment Nr. 9, Taufen, Trauungen, Beerdigungen 1786–1792, Bild 55 [www.archion.de]

Abb. 11: Taufeintrag (Ausschnitt, re. Seite) des Bochumer Kuhhirten Diederich Henrich\* Kortebusch vom 16. April 1796 im ev.-luth. Kirchenbuch Bochum. (Transkription im Text). © Landeskirchliches Archiv der Evangelischen Kirche von Westfalen, Kirchenkreis Bochum, Bochum, Taufen 1780–1802, Band 4, Bild 278, Mikrofilm 1177/1178 [www.archion.de]

Ludwig Cortebus  
 aus dem Hause Bredenscheid, am 19.  
 Sept. 1828 mit Anna Marg. Munscheid  
 verheiratet worden, und mit demselben  
 in Antwerpen gezeuget, fast neun auf 2  
 Leben, wurde in dem Antwerpen  
 d. 9. Januar 1835 Marg. Munscheid  
 voll 40 Jahr. Erweid. g. Tagt  
 bezeugt d. 11. J. M.

Aufgebote						
Nr.	Wort und Zusammen des Ortstages.	Namen, Stand und Wohnort des Vaters.	Wort des Mutter- stages.	Ob Eltern oder Vormünder die Eheverbindung ge- ben, und wie sie selb- st gegeben.	Ob es schon ver- heiratet worden, und wie die Ehe getrennt werden.	Wort und Zusammen der Braut.
1820	in Antwerpen Johann Christian Sudewig Hofg.	Christian Moritz Hofg. Bochum	28			Anna Maria Elisabeth Bode
	in Antwerpen Johann Kortebusch Hofg.	Regina Friedr. Hofg. Bochum	25			Christina Munscheid Bode

späteren Eintragungen verwendet. Im vorliegenden Fall ist die Identität durch die biographischen Angaben im Sterbeeintrag eindeutig zu belegen.

Seine Witwe Anna Margaretha Munscheid heiratet in II. Ehe den Tagelöhner Heinrich\* Wilhelm Koch, Sohn des Tagelöhners und Steinhauers Heinrich Koch. Das erste Kind, Anna Maria, wird 1806 geboren und heiratet röm.-kath. am 24. Januar 1830<sup>98</sup> in Bochum den Bergmann Johann Heinrich\* Hagedorn, Sohn des Johann Hagedorn, Bergmann aus Steele. Zwischen 1830 und 1851 werden mehrere Kinder geboren.

Zum Zeitpunkt der Geburt ihrer zweiten Tochter, Helena Christina Elisabeth, am 23. Februar 1810<sup>99</sup> sitzt Anna Margarethas zweiter Ehemann in Altena im Gefängnis. Im Jahre 1776 hatten die Preußen dort auf der Burg Altena das Criminal- und Civil-Gefängnis für die Grafschaft Mark eingerichtet; 1811 wurde dieses Gefängnis unter Napoleon geschlossen und nach Werden verlegt. Welches Vergehen ihn ins Zuchthaus brachte, ist nicht bekannt.

Anna Margaretha stirbt am 28. November 1828<sup>90</sup> im Alter von 60 Jahren an „Brustfieber“ (Lungenentzündung<sup>91</sup>) und

hinterlässt ihren zweiten Ehemann „Heinrich Koch“ und „zwei Minorene Kinder“, beides Halbschwestern des Kuhhirten. Kurze Zeit später, am 30. Juni 1829<sup>92</sup>, heiratet der Witwer die 41-jährige Anna Margaretha Muhtman, Tochter des Tagelöhners Johann Wilhelm Muhtman aus Harpen. Kinder aus dieser Ehe sind nicht bekannt.

### Kindheit und Jugend des Kuhhirten

Zum Zeitpunkt des Todes seines Vaters 1798 ist Heinrich Kortebusch noch nicht einmal zwei Jahre alt. Zunächst lebt er im Haushalt seiner Mutter und seines Stiefvaters Heinrich\* Wilhelm Koch (vermutlich am Hellweg), als Teenager erlebt er 1806 die Geburt seiner ersten Halbschwester Anna Maria Koch und den Einmarsch französischer Truppen unter dem Kommando von Generalmajor Armand-Louis de Broc (1772-1810) am 25. Oktober sowie die Zeit des Königreichs Westphalen (Royaume de Westphalie) von 1807 bis 1813; 1808, auch für einen Zehnjährigen nicht unerheblich, die Aufnahme der Leibeigenschaft, 1810 die Geburt seiner zweiten Halbschwester Helena Christina Elisabeth Koch und die

Einführung des Code civil in Bochum, während sein Stiefvater im Gefängnis sitzt. Es ist zu vermuten, dass er bereits als Kind erste Erfahrungen beim Viehreiben sammeln konnte, ganz nach dem plattdeutschen Sprichwort: „En Buër maut twäimol de Süege heien, äinmol as Junge un äinmol as Olle.“<sup>93</sup> 1816, Heinrich ist 20 Jahre alt, wird Westfalen offiziell preußische Provinz. Es ist das „Jahr ohne Sommer“, eine Auswirkung des Ausbruchs des Vulkans Tambora auf der Insel Sumbawa im heutigen Indonesien im April 1815. Missernten waren auch in Westfalen die Folge<sup>94</sup>, zwischen Mai und September 1816 werden nur 19 regenfreie Tage gezählt. Die Abkühlung des Weltklimas durch den Ausbruch hielt noch bis 1819 an. 1821 wird Bochum aus der Erzdiözese Köln aus- und in das Bistum Paderborn eingegliedert.

### Heirat der Schwester Elisabeth (1826)

Als seine Mutter 1828 stirbt, ist Heinrich 32 Jahre alt und noch immer unverheiratet. Schneller ist da seine Schwester Elisabeth: Am 18. April 1826<sup>95</sup> heiratet sie in Bochum den Tagelöhner und Bergmann Johann Wilhelm\* Paßmann (um 1802-1864), Sohn des Tagelöhners Heinrich Paßmann und der Anna Elisabeth Linning. Trauzeugen sind Heinrich Heidfeld und Heinrich Schneider. Wilhelm ist ein Bruder des Bochumer Nachtwächters Heinrich Paßmann (um 1801-1883), der 1840 mit Ehefrau und Kindern in Haus Nr. 323<sup>96</sup> lebt. Elisabeth und Wilhelm leben 1840 in Haus Nr. 112c<sup>97</sup> (Schützenbahn) auf der einen Seite der luth. Pauluskirche, auf der anderen Seite wohnt 20 Jahre später (1861) ganz in der Nähe ihr Bruder, der Kuhhirte Heinrich (Haus Nr. 115 in der Grabenstraße).

Am 3. Juni 1827<sup>98</sup> wird Elisabeths erstes Kind geboren, Johann Heinrich\*, und sechs Tage später röm.-kath. getauft; Taufpaten sind ihr Bruder Heinrich Kortebusch<sup>99</sup> und Christina Munscheid, eine Verwandte mütterlicherseits. Johann Heinrich\* Paßmann (1827-1872) wird Bergmann und heiratet am 28. Juni 1851<sup>100</sup> in Bochum Bernardina Brune, Tochter des Schusters Georg\* Heinrich Brune und der Elisabeth Bruns. Sie wird „Dina“ gerufen und bekommt zwischen 1851 und 1869 elf Kinder, zwei davon werden tot geboren. 1858<sup>101</sup> lebt sie mit ihrem Ehemann und den Söhnen Heinrich\* Friedrich (2 Jahre) und Wilhelm\* Heinrich (7 Jahre) in Haus Nr. 100, in dem auch der Kuhhirte Heinrich Kortebusch mit seiner zweiten Ehefrau lebt (s. u.). 1861<sup>102</sup> lebt die Familie in Haus Nr. 558a.

43. Heinrich  
 Kortebusch  
 Hagedorn  
 Bochum

Bochum  
 Heine. 311.  
 I<sup>o</sup>  
 I<sup>o</sup>  
 Anna Maria  
 Selters.

Abb. 12: Sterbeeintrag (Ausschnitt, li. Seite) des Grenadiers Diederich Heinrich\* Kortebusch (Vater des Kuhhirten, hier als Ludwig Cortebus eingetragen) vom 9. Januar 1798 im ev.-luth. Kirchenbuch Bochum. (Transkription im Text). © Landeskirchliches Archiv der Evangelischen Kirche von Westfalen, Kirchenkreis Bochum, Bochum, Beerdigungen 1780-1799, Band 24, Bild 166, Mikrofilm 1187/1188 [www.archion.de]

Abb. 13: Dimissoriale (Ausschnitt, li. Seite, untere Zeile) für die Heirat des Kuhhirten Heinrich Kortebusch (hier mit den Vornamen „Johann (sic!) Henr.“ angegeben) mit seiner ersten Ehefrau „Helene Selters Witwe Hermann Bode“, vom 14. Februar 1830 im ev.-luth. Kirchenbuch Bochum. Die kath. Heirat erfolgte dann zwei Tage später am 16. Februar 1830. Näheres dazu im Text. © Landeskirchliches Archiv der Evangelischen Kirche von Westfalen, Kirchenkreis Bochum, Bochum, Trauungen 1810 - 1859, Band 41, Bild 67, Mikrofilm 1197/1198 [www.archion.de]

Abb. 14: Heiratseintrag (Ausschnitt, li. Seite) des Kuhhirten Heinrich Kortebusch mit seiner ersten Ehefrau Anna Helena\* Selters, verw. Bode, am 16. Februar 1830 im kath. Kirchenbuchduplikat Bochum. © Kath. Kirche Bochum, Kirchenbuchduplikat 1815-1874, Taufen, Heiraten, Tote; Heiraten 1830, Nr. 5, Dig. 370 [www.familysearch.org]

Elisabeths zweites Kind, Anna Maria Christina Elisabeth\* Paßmann, wird zwei Jahre später geboren, am 12. April 1829.<sup>103</sup> 1850 und 1853 wird Anna Maria Christina Elisabeth\* Mutter zweier unehelicher Kinder, des späteren Tagelöhners Johann Heinrich\* (1850-1929) und seiner Schwester Elisabetha (1853-1935). Erst fünf Jahre nach der Geburt ihrer beiden unehelichen Kinder heiratet sie am 13. Februar 1858<sup>104</sup> in Bochum den 1826 in Bredenborn (Marienmünster) geborenen Koks Brenner Johann Joseph\* Deuters, Sohn des 1796 geborenen Heinrich Deuters und der 1787 geborenen Elisabeth Koch. Am 13. Juli 1864<sup>105</sup> wird ihr Sohn Heinrich Joseph in Bochum geboren.

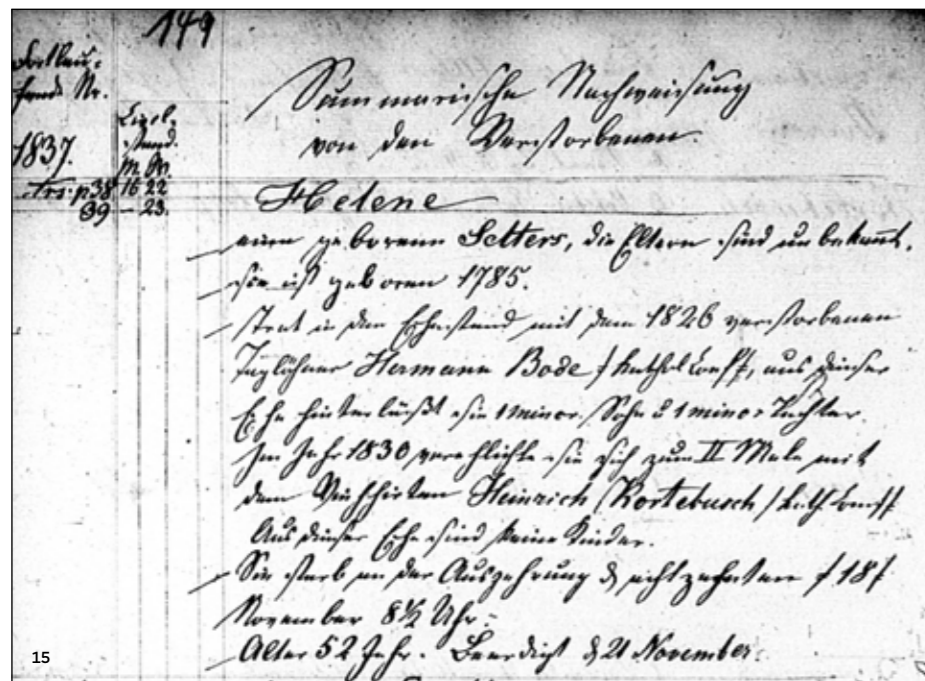
### Erste Ehe mit Anna Helena Selters (1830)

Diederich Heinrich\* Kortebusch ist 33 Jahre alt, als er am 16. Februar 1830<sup>106</sup> in Bochum die 12 Jahre ältere Witwe Anna Helena\* Bode, geb. Selters (auch: Selter, Zelter) röm.-kath. heiratet, Tochter des Soldaten Ludwig Selters.<sup>107</sup> Die Heirat ist sowohl im evangelischen als auch im katholischen Kirchenbuch dokumentiert. Obwohl Kortebusch 1796 evangelisch-lutherisch getauft wurde, wird 1830 im ev.-luth. Kirchenbuch unter seinem Namen „katholischer Religion“ vermerkt; die Konversion erfolgte vermutlich zum Zeitpunkt der zweiten (kath.) Heirat seiner „der Röm. Cath. Religion zugethener“ Mutter mit dem Katholiken Heinrich\* Wilhelm Koch, also noch im Kindesalter. Die im ev. Kirchenbuch dokumentierte „Dimission“, also die „Entlassung“ eines Pfarrangehörigen zur Heirat in einer anderen Gemeinde, bezieht sich also auf die Braut.<sup>108</sup> Die seit dem Konzil von Trient (1545-1563) vorgeschriebenen Proklamationen (Bekanntmachung der Heiratsabsicht) an drei aufeinanderfolgenden Sonn- oder Feiertagen finden am 31. Januar (4. Sonntag nach Epiphania), 7. Februar (Septuagesimae) und 14. Februar (Sexagesimae) statt, an diesem Tag wird die Braut auch „zum katholischen Pfarrer dimittirt“.<sup>109</sup>

Helena bringt zwei minderjährige Kinder mit in die Ehe, den fast 13-jährigen Henrich Wilhelm und die neunjährige Anna Catharina\* Regina Elisabeth. Bereits am 25. Februar 1814<sup>110</sup>, noch vor ihrer ersten röm.-kath. Heirat mit dem Altenbochumer Henrich Wilhelm\* Bode (1792-1826) am 10. Februar 1817<sup>111</sup>, hatte sie einen unehelichen Sohn geboren, Henrich Wilhelm, der jedoch, gerade 5 Monate alt, bereits am 22. Juli wieder verstarb. Auch ihr am 12. März 1816<sup>112</sup> geborener, ebenfalls unehelicher Sohn aus der Beziehung mit dem Tagelöhner Bode, Sohn des Altenbochumer Ziegelbäckers<sup>113</sup> Henrich Bode (1761-1830), verstarb vermutlich früh<sup>114</sup>, auch er wurde auf den Namen Henrich Wilhelm getauft. Erst ihr drittes, am 18. März 1817<sup>115</sup> (fünf Wochen nach der Heirat) geborenes Kind (wieder ein Sohn, wieder ein Henrich Wilhelm) erreichte das Erwachsenenalter: Seit dem 1. Oktober 1837 diente er im 5. Ulanen-Regiment unter Carl Ludwig Vitzthum von Eckstädt (1788-1863) in Düsseldorf.<sup>116</sup>

Auch Helenas viertes Kind, die am 6. März 1820<sup>117</sup> geborene und fünf Tage später ev. getaufte Anna Catharina\* Regina Elisabeth Bode erreicht das Erwachsenenalter. Sie wird in den Einwohnerlisten 1840 und 1843<sup>118</sup> als „Stieftochter“ des Heinrich Kortebusch aufgeführt. Am 16. Mai 1842 wird ihr unehelicher Sohn Johann Heinrich\* geboren und sechs Tage später röm.-kath. getauft.<sup>119</sup> Mit 24 Jahren, am 14. Juli 1845<sup>120</sup>, wird Kortebuschs Stieftochter Catharina zwecks Eheschließung vom Bochumer Pfarrer nach Blankenstein entlassen (Dimission) und heiratet dort am 20. Juli 1845<sup>121</sup> Caspar Runge, das jüngste Kind von Johann Runge und Anna Elisabeth\* Sasse. Aus der Ehe gehen sechs Kinder hervor (drei Jungen und drei Mädchen), die alle zwischen 1845 und 1860 in Blankenstein geboren werden.

Im Sommer 1822 wird Helena, inzwischen 37 Jahre alt, erneut schwanger: Am 24. April 1823<sup>122</sup> kommt ihr fünftes und letztes Kind aus erster Ehe zur Welt, Peter Konrad Hermann\* Bode. Doch auch dieses Kind wird nicht alt; bereits



am 13. Februar 1824<sup>123</sup> stirbt es an „Epilepsi“, damals zumeist eine allgemeine Bezeichnung für Krampfleiden aller Art, über die schon Kortum 1766 seine Dissertation verfasste.

Helena selbst erlebt die Geburt ihrer Enkel aus der Ehe ihrer Tochter Catharina nicht mehr: Nur sieben Jahre nach ihrer Heirat mit dem Kuhhirten Kortebusch stirbt sie am 18. November 1837<sup>124</sup> an „Auszehrung“. Obwohl in diesem Jahr nur H. Koch (vermutlich Kortebuschs Stiefvater), Wilhelm Schwarze, Wilhelm Ronsdorf und Anna Stina Bode als Hirten angestellt sind<sup>125</sup> (für jeweils 25 Thlr. Hüttegeld<sup>126</sup>), wird in ihrem Sterbeeintrag Kortebusch erstmals als „Viehhirte“ angegeben:

„Helene | eine geborene Selters, die Eltern sind unbekannt. | sie ist geboren 1785 | trat in den Ehestand mit dem 1826 verstorbenen | Tagelöhner Hermann Bode [kath. Conf.], aus dieser | Ehe hinterläßt sie 1 minor. Sohn u. 1 minor. Tochter | Im Jahr 1830 verehelichte sie sich zum II. Mal mit | dem Viehhirten Heinrich Kortebusch [kath. Conf.] | Aus dieser Ehe sind keine Kinder | Sie starb an der Auszehrung d. achtzehnten [18] | November 8 ½ Uhr. | Alter 52 Jahr. Beerdigt d. 21. November.“

Kortebuschs Ehe mit der älteren Witwe bleibt kinderlos. Helenas „minorener Sohn“ Heinrich Wilhelm, Kortebuschs immerhin schon 20 Jahre alter Stiefsohn, lebt beim Tod seiner Mutter bereits seit einem Monat als Soldat bei den Ulanen in Düsseldorf, die 17-jährige Tochter Catharina verbleibt jedoch in der Obhut ihres verwitweten Stiefvaters, der kurz

darauf am 11. April 1838 als städtischer Schweinehirt angestellt wird.<sup>127</sup> 1844 ist das Viehaufkommen so groß, dass bei der Stadt vier Kuhhirten und ein Schweinehirt angestellt sind.<sup>128</sup> Nicht alle kommen ihrem Beruf gewissenhaft nach, wie Höfken 1930 beschreibt: „Da den Hirten mit dem zu weidenden Vieh ein großes Kapital anvertraut wurde, [...] so mußte man sich durch Anstellung tüchtiger und verantwortungsbewußter Leute sichern. Solche zu finden, war bei der kärglichen Bezahlung schwer. So war man häufig auf alte oder arbeitsscheue Leute angewiesen. Diese erlaubten sich nicht selten Uebergriffe. Bei Regenwetter z. B. trieben sie das Vieh nicht aus, sondern blieben einfach zu Hause; auch kamen sie wohl betrunken von der Weide, was z. B. im Jahre 1841 der Bürgerschaft Anlaß zur Beschwerde gab.“<sup>129</sup> Ob dieser Vorwurf auch Kortebusch galt, ist nicht bekannt.

Als 1842 auch noch Catharinas unehelicher Sohn Johann Heinrich\* geboren wird, muss Kortebusch sich um beide sorgen. Eine zweite Heirat scheint von Nöten – doch noch kümmert sich Stieftochter Catharina um den Haushalt.

### Zweite Ehe mit Maria Gertrud König (1846)

Erst neun Jahre nach dem Tod seiner ersten Frau (und etwas über ein Jahr nach dem Umzug seiner Stieftochter nach Blankenstein) heiratet der Kuhhirte ein zweites Mal: Am Samstag, den 31. Oktober 1846<sup>130</sup> (die Stadt steht an diesem Tag ganz im Zeichen der für den

Bochumer Schullehrer Johann Peter Heinrich Kämper (1777–1849) veranstalteten „Jubelfeier“ anlässlich seines 50-jährigen Dienstjubiläums<sup>131</sup> wird er durch Pfarrer Franz Ekel (1796–1867) mit Maria Gertrud\* König getraut; Trauzeugen sind seine Schwäger Johann Wilhelm\* Paßmann (1802–1864), Ehemann von Schwester Elisabeth, und Johann Heinrich\* Hagedorn, Ehemann seiner Halbschwester Anna Maria Koch. Die fast 30-jährige Braut, eine frühe Zuwanderin, ist die Tochter des Ackersmann Everhard König aus Oesede, Kreis Melle (heute Stadtteil von Georgsmarienhütte im Landkreis Osnabrück), wo sie am 8. Dezember 1816<sup>132</sup> geboren wurde. Am 10. November 1848<sup>133</sup> wird Sohn Heinrich\* Wilhelm geboren, Schwager Johann Wilhelm\* Paßmann und Wilhelm Bracht werden bei der Taufe elf Tage später Paten.

Das Jahr vor seiner Heirat mit Gertrud König ist krisenreich: Im Juni 1845 werden auf einer der Ruhrweiden bei Hattingen („Koppelweide“) mehrere Kühe vom Milzbrand befallen. Zur Vermeidung einer um sich greifenden Ansteckung ergreift der Landrat des Kreises Bochum, Gotthard von der Recke von Volmerstein (1785–1857), zahlreiche Vorkehrungen, die am 28. Juni 1846 im Bochumer Kreisblatt Nr. 26 bekannt gemacht werden, darunter u. a. die Sperrung der Ruhr, die jedoch am 17. Juli wieder aufgehoben wird, da die Maßnahmen greifen und keine Milzbrandfälle mehr aufgetreten sind. Kortebuschs Kühe bleiben verschont. Wesentlich bedrohlicher ist

Aufgebotene und Getraute						
Nro.	Vor- und Zuname des	Namen, Stand und Wohnort der Eltern des Bräutigams.	Alter des Bräutigams.	Ob Eltern oder der Vormund die Einwilligung gegeben und wie solches geschehen.	Ob er schon verehelicht gewesen und wie die Ehe getrennt worden.	Vor- und Zunamen der Braut.
45.	Heinrich Bergmann	Heinrich Bergmann Arbeitermann in Wienehaufe	24. Windig			Josephina Wilhelm Gertrud König
46.	Heinrich Kortebusch Tagelöhner. in Bochum	Heinr. 45. Kortebusch Kortebusch in Bochum				Maria Gertrud König

da die ab September 1845 auftretende „Kartoffelseuche“, die kaum ein Drittel der gewöhnlichen Kartoffelernte (die in Bochum vom 29. September bis 19. Oktober<sup>134</sup> geplant ist; die Schulferien werden extra deswegen in diese Zeit gelegt) erwarten lässt. Ursache ist *Phytophthora infestans*, ein Eipilz, der um 1840 aus Nordamerika nach Europa eingeschleppt wird und Mitte der 1840er Jahre überall zu großen Ernteausfällen führt, insbesondere in Irland, wo die „Große Hungersnot“ zwischen 1845 und 1852 eine Million Menschenleben (12 % der Bevölkerung) fordert. Die Sommer der Jahre 1843, 1844 und 1845 sind auch in Bochum besonders nass und fördern das Pilzwachstum. Sofort werden die Bochumer Händler aufgerufen, „einen angemessenen Vorrath von Hülsenfrüchten und sonstigen Victualien, welche die Kartoffeln zum Theil ersetzen können, zu möglichst billigen Preisen einzukaufen“; hierzu wird eine „besondere Commission [...] aus der Mitte der Bürgerschaft“ gewählt.<sup>135</sup> Obwohl Landrat Recke-Volmerstein sogar mit „Mainzer Fruchthandlungen“ in Verhandlungen tritt, ist besonders die arme Bevölkerung, zu der auch Kortebusch gehört, von der Nahrungsknappheit betroffen. Kosteten Kartoffeln Ende 1844 noch 12 Sgr, verdoppelt sich der Preis bis September 1845 auf 24 Sgr. Bis Dezember 1845 steigt er auf 1 Thlr und 4 Sgr.

1848, zum Zeitpunkt der Geburt seines Sohnes, waren in Bochum vier Hirten angestellt: Der um 1778 geborene Johann Wilhelm\* Ronsdorf (auch: Rönsdorff), seit 1815 mit Anna Sophia

Süls verheiratet und wohnhaft in Haus Nr. 344, Heinrich Koch, vermutlich Kortebuschs Stiefvater, Wilhelm Schwarze und Christine Bode.<sup>136</sup> Am 24. Juni 1850 übernimmt Kortebusch die freigewordene Stelle des Wilhelm Ronsdorf als Kuhhirte. Ein Jahr später, am 23. März 1851, wird sein zweites Kind geboren, Tochter Catharina Helena\*, die sieben Tage später röm.-kath. getauft wird. Zumindest bis 1858 lebt die Familie des Kuhhirten weiter in Haus Nr. 100 im Hellweg-Viertel, in diesem Jahr leben auch Kortebuschs Neffe Johann Heinrich\* Paßmann mit Ehefrau Dina und ihren zwei noch lebenden Söhnen dort, insgesamt also acht Personen.<sup>137</sup> In der „Urliste der sämtlichen Civil-Einwohner zu Bochum“<sup>138</sup> vom 3. Dezember 1861 ist die Familie Kortebusch für Haus Nr. 115 nachgewiesen, unmittelbar an der westlichen Seite der Pauluskirche gelegen; als Beruf Kortebuschs ist „Kuhhirt“ angegeben.

### Tod der Schwester Elisabeth (1861)

In diesem Jahr, kurz vor Weihnachten am 17. Dezember 1861<sup>139</sup>, stirbt die Kuhhirten-Schwester Elisabeth Paßmann, geb. Kortebusch, an Altersschwäche und wird drei Tage später in Bochum beerdigt. Sie hinterläßt ihren „Gatten mit 2 Maioren“ (nämlich ihren Sohn Johann Heinrich\* und ihre Tochter Anna Maria Christina Elisabeth\*). Ihr hinterbliebener Ehemann Johann Wilhelm\* bleibt nicht lange unverheiratet: Am 27. September 1862<sup>140</sup> heiratet er in Bochum die um

Abb. 15: Sterbeeintrag (Ausschnitt, li. Seite) von Anna Helena\* Selters, veru. Bode, der ersten Ehefrau des Kuhhirten, vom 18. November 1837 im ev.-luth. Kirchenbuch Bochum. Kortebusch wird hier erstmals als „Viehhirte“ genannt. (Transkription im Text). (© Landeskirchliches Archiv der Evangelischen Kirche von Westfalen, Kirchenkreis Bochum, Bochum, Beerdigungen 1820-1846, Band 44, Bild 172, Mikrofilm 1198/1199 [www.archion.de])

Abb. 16: Heiratseintrag (Ausschnitt, li. Seite, Nr. 46 in der untersten Zeile) des Kuhhirten Heinrich Kortebusch mit seiner zweiten Ehefrau Maria Gertrud\* König am 31. Oktober 1846 im kath. Kirchenbuchduplikat Bochum. (© Kath. Kirche Bochum, Kirchenbuchduplikat 1815-1874, Taufen, Heiraten, Tote; Heiraten 1846, Nr. 46, Dig. 545 [www.familysearch.org])



17

1810 in Recklinghausen geborene Sibilla Wilhelmina\* Kordell (auch: Cordell, Cordel, Kortelen), verw. Schemberg, genannt „Mina“. Minas erste röm.-kath. Ehe mit Moritz Schemberg, Sohn des Bochumer Boten Diederich Schemberg, wurde am 10. Mai 1838<sup>141</sup> in Bochum durch Kaplan Auermann geschlossen. 1839, 1841 und 1844 kommen die Kinder Heinrich Moritz, Christina Franziska und Friedrich Schemberg zur Welt. Als Minas erster Ehemann Moritz stirbt, heiratet die Witwe den Witwer – sie ist 52, Johann Wilhelm\* 60 Jahre alt.

Doch lange kann Johann Wilhelm\* seine zweite Ehe nicht genießen, bereits am 26. Juni 1864<sup>142</sup> stirbt er an „Auszehrung“ und wird am 30. Juni in Bochum beerdigt. Mina überlebt ihn um 10 Jahre und stirbt am 17. Juli 1874<sup>143</sup> an der „Wassersucht“ (also vermutlich an Herzversagen). Am 20. Juli wird sie in Bochum von Pfarrer Johannes Theodor Cramer (1825–1883), der das Pfarramt 1868 nach dem Tod von Franz Ekel übernommen hatte, beerdigt.

### Tod des Kuhhirten (1866)

Kortebusch ist beim Tod seiner Schwester bereits 65 Jahre alt. Kurz vor seinem 70. Geburtstag stirbt er am 29. März 1866<sup>144</sup> im Alter von 69 Jahren, 11 Monaten, 2 Wochen und 3 Tagen; als Todesursache wird im Kirchenbuch „Schlagfluß“ (Apoplex) angegeben. Pfarrer Franz Ekel, der 20 Jahre zuvor auch die Trauung durchgeführt hatte, spricht bei der Beerdigung am 3. April die letzten Worte.

Ehefrau Maria Gertrud\* überlebt ihn um fast 30 Jahre. 1880 lebt sie allein auf der Castroperstr. 69a, 1882 und 1884 auf der Castroperstr. 48, ab 1886 dann auf der Hernerstr. 65. Nach dem Tod ihres Ehemanns Heinrich Rehermann zieht ihre verwitwete Tochter Catharina Helena\* zu ihr auf die Hernerstraße 65.<sup>145</sup> Im Oktober 1893 muss Maria Gertrud\* noch den frühen Tod ihres Sohnes, des Berginvaliden Heinrich\* Wilhelm verkraften; am 4. August 1895<sup>146</sup> stirbt sie dann selbst im Alter

von 78 Jahren an „Altersschwäche“ auf der Hernerstr. 100.

Auch nach dem Tod des Kuhhirten Kortebusch wird das Vieh noch zur Vöde getrieben, vermutlich bis Mai 1871. 1873 gibt es in Bochum (Stadt) noch 905 „viehbesitzende Haushaltungen“, die insgesamt über 734 Schweine, 429 Pferde, 379 Ziegen, 113 Rinder, 9 Esel und 7 Schafe verfügen; im Kreis Bochum werden 14.045 Rinder gezählt.<sup>147</sup>

### Die Nachfahren des Kuhhirten

Die Hochzeiten seiner beiden Kinder hat der Kuhhirte Kortebusch nicht mehr erlebt, seine (bisher bekannten) 10 Enkel nie kennen gelernt. Sein erster Enkel, Sohn von Tochter Catharina Helena\*, wird am 26. März 1871<sup>148</sup> noch unehelich geboren und am 1. April auf den Namen Gerhard Heinrich Kortebusch röm.-kath. getauft, Taufpate ist Heinrich Witte. Am 29. November 1873<sup>149</sup> heiratet Catharina Helena\* dann den um 1848 geborenen Bergmann Heinrich

# Urliste

der sämmtlichen Civil-Einwohner zu Bochum  
verfassen  
bei der Zählung von Haus zu Haus  
am 3<sup>ten</sup> December 1861

Nr.	Nummer des Hauses oder der Wohnung (event. Zugabe)	Personen- und Familien-Namen der Hausflüche (Verweise eines jeden Hauses, einer jeden Wohnung, eines jeden Besizers (event. Zugabe) (Name des Hausflüchters oder Besizers)	Stand oder Gewerbe	Religion			Zahl der Kinder	Pferde	Bemerkungen
				evangelisch	katholisch	sonstige			
175	6	Hert...	...	...	...	...	...	...	35
176	16	Kortebusch H. 1	...	...	...	...	...	...	...
177	64	...	...	...	...	...	...	...	...
178	10	Kortebusch Helena	...	...	...	...	...	...	...

Abb. 17: Blick von Haus Nr. 194 in die Grabenstraße, links im Bild Haus Nr. 115, in dem Heinrich Kortebusch 1861 zusammen mit seiner zweiten Ehefrau Gertrud König wohnte. Im Fluchtpunkt des um 1905 entstandenen Fotos ist an der Einmündung der Schützenbahn in die Grabenstraße das Haus des Malermeisters Carl Bock zu erkennen (Schützenbahn 23). Dort wurde das 1925 von dem Architekten Wilhelm Kreis (1873-1955) entworfene und in den Jahren 1925 bis 1928 von dem Bochumer Architekten Bernhard Wielers (1897-1957) erbaute Gebäude der Kommunalbank (heute Städtische Sparkasse) 1929 eingeweiht. Nach dem Krieg baute Wielers das stark beschädigte Sparkassen-Gebäude in den Jahren 1946 bis 1949 nahezu unverändert wieder auf. (© Referat Pressearbeit / Externe Kommunikation der Stadt Bochum, Bildarchiv)

Rehermann (auch: Rehrmann), Sohn der Eheleute Ackerer Franz Rehrmann und Maria Schäfer. Im Heiratseintrag wird die Braut als 22-jährige Helena „Kortebusch“ angeführt, Tochter des Tagelöhners Heinrich „Kortebusch“ und der Gertrud König, die ihre Einwilligung gab („Cons. der Mutter“). Trauzeugen sind Heinrich „Kortebusch“ (also Heinrich\* Wilhelm Kortebusch, der Bruder der Braut) und Maria Winkel. Am 23. Mai 1874<sup>150</sup> wird dann ihr zweiter Sohn, Wilhelm Rehermann, ehelich geboren; Taufpate ist am 31. Mai Wilhelm Breinig. Wilhelm wird Bergmann (Hauer) und wohnt 1905 auf der Hernerstr. 113.<sup>151</sup>

Im Geburtsjahr seines zweiten Neffen Wilhelm Rehermann, am 24. Oktober 1874<sup>152</sup>, heiratet dann auch

Heinrich\* Wilhelm Kortebusch, das erste Kind des Kuhhirten. Braut ist die am 4. Oktober 1851<sup>153</sup> in Kaldenhausen (Duisburg) geborene und einen Tag später in Hohenbudberg (Krefeld) getaufte Maria\* Agnes Flock; das Paar wohnt auf der Südhellwegstr. 8D.<sup>154</sup> Maria ist das fünfte und letzte Kind der Eheleute Peter\* Hermann Flock (geb. am 21. Oktober 1812 in Kaldenhausen, heute zu Duisburg) und Maria Christine Büscher (geb. am 29. Dezember 1809 in Hohenbudberg, heute zu Krefeld), die zwischen 1841 und 1851 geboren werden. Ihre Vorfahren lassen sich väterlicherseits bis zu ihrem Großvater Heinrich Flock (geb. vor 1783), mütterlicherseits bis zu ihren Urgroßvätern Antoine<sup>155</sup> Büscher (geb. vor 1747) und

Abb. 18: Ausschnitte aus der „Urliste der sämtlichen Civil-Einwohner zu Bochum aufgenommen bei der Zählung von Haus zu Haus am 3ten December 1861“. Kortebuschs Beruf ist ganz unten auf Seite 64 unter Nr. 175 mit „Kuhhirt“ angegeben, sein Alter mit 70 Jahren. Tatsächlich war er aber erst 65 Jahre alt – ein schönes Beispiel dafür, wie fehlerhaft das Alter oftmals geschätzt wurde. (Das Alter seiner Ehefrau und seiner Kinder auf Seite 65 ist dagegen korrekt angegeben.) (© Akte B 2175; Bl. 1, S. 1; Bl. 35, S. 64 u. 65, Stadtarchiv - Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte)



Nr.	Name und Wohnort	Alter		
		Jahr	Monat	Tag
145	Wilhelm, des Johann Kortebusch Sohn, geboren am 25. Sept. 1815.	25.	9.	1815
146	Christine, des Johann Kortebusch Tochter, geboren am 25. Okt. 1815.	25.	10.	1815
147	Anna, des Johann Kortebusch Tochter, geboren am 25. Okt. 1815.	25.	10.	1815
148	Gertrud, des Johann Kortebusch Tochter, geboren am 25. Okt. 1815.	25.	10.	1815
149	Heinrich, des Johann Kortebusch Sohn, geboren am 25. Okt. 1815.	25.	10.	1815

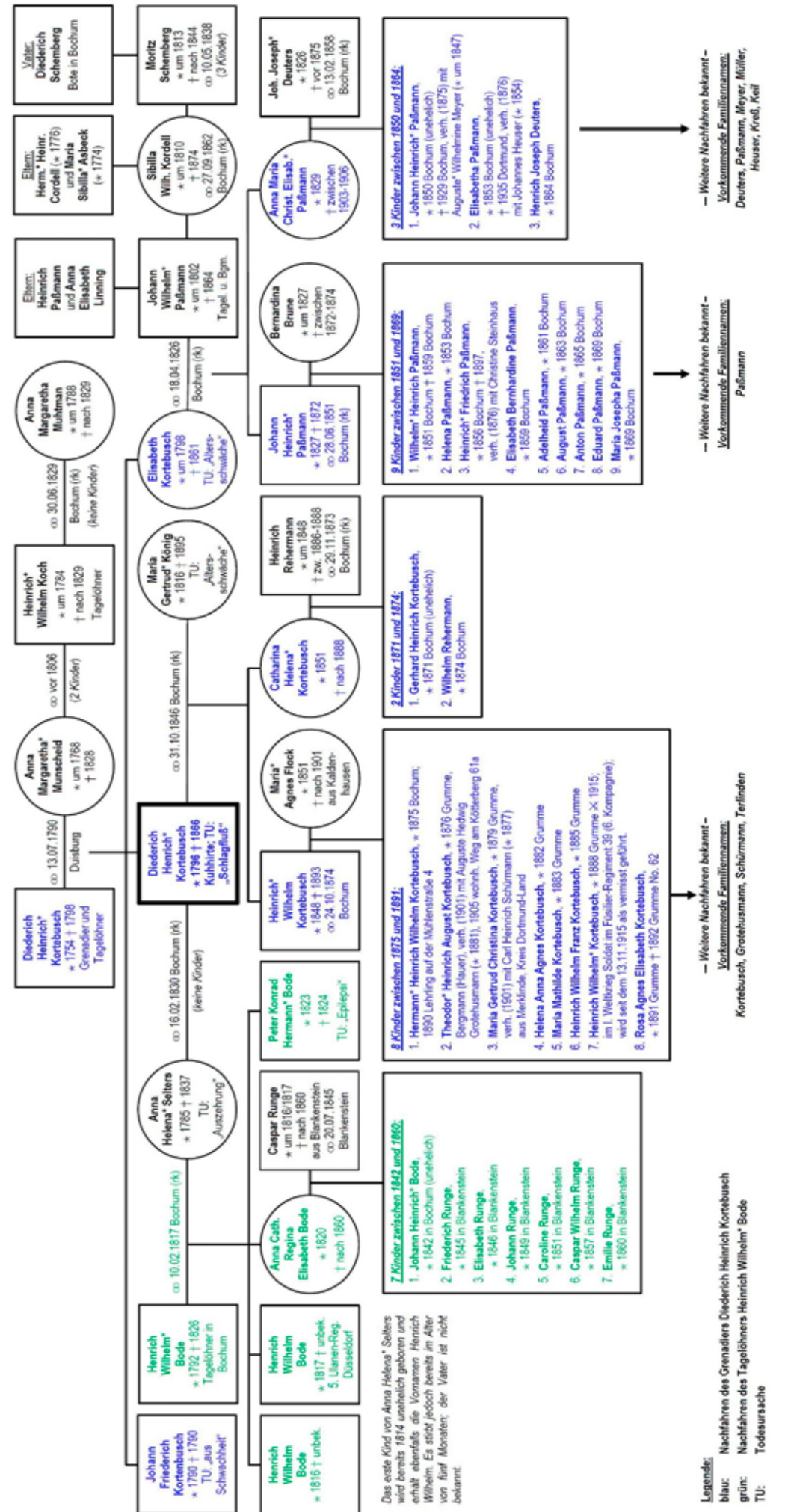
im Jahre	Geb und Sterbe des Kindes	Anzahl	Todesursache	
			an	an
1815	Wilhelm, des Johann Kortebusch Sohn, geboren am 25. Sept. 1815.	1	an	an
1815	Christine, des Johann Kortebusch Tochter, geboren am 25. Okt. 1815.	1	an	an
1815	Anna, des Johann Kortebusch Tochter, geboren am 25. Okt. 1815.	1	an	an
1815	Gertrud, des Johann Kortebusch Tochter, geboren am 25. Okt. 1815.	1	an	an
1815	Heinrich, des Johann Kortebusch Sohn, geboren am 25. Okt. 1815.	1	an	an

Jean Kebbeler (auch: Keppeler; geb. vor 1748) zurückverfolgen. Zwischen 1875 und 1891 bringt Maria acht Kinder zur Welt. Von mindestens vier dieser Kinder ist bekannt, dass sie das Erwachsenenalter erreichen: Hermann\* Heinrich Wilhelm Kortebusch, 1875<sup>156</sup> geboren, lebt 1890<sup>157</sup> als Lehrling auf der Mühlenstraße 4; der Bergmann Theodor\* Heinrich August Kortebusch, 1876<sup>158</sup> geboren, heiratet 1901<sup>159</sup> in Hattingen die von dort stammende Fabrikarbeitertochter Auguste Hedwig Grotehusmann; Maria Gertrud Christina Kortebusch, 1879<sup>160</sup> geboren, heiratet im selben Jahr<sup>161</sup> den aus Merklinde stammenden Bergmann Carl Heinrich Schürmann; und Heinrich Wilhelm\* Kortebusch, 1888<sup>162</sup> geboren, dient als Soldat im Ersten Weltkrieg im Füsilier-Regiment 39 der 6. Kompagnie. Seit dem 13. November 1915 wird er als

vermisst geführt; als sein Todesdatum gilt der 25. September 1915.<sup>163</sup> (Vgl. dazu im Überblick die Verwandtschaftstafel des Grenadiers Kortebusch). Schwester Catharina Helena\* zieht nach dem Tod ihres Ehemanns Heinrich Rehermann zu ihrer alleinstehenden Mutter Gertrud auf die Hernerstr. 65. Ihr Bruder, der Bergmann Heinrich\* Wilhelm Kortebusch stirbt am 25. Oktober 1893<sup>164</sup> im Alter von nur 44 Jahren in Grumme, Haus No. 56a (später Weg am Kötterberg), Ehefrau Maria\* Agnes erlebt noch den Beginn des neuen Jahrhunderts. Und möglicherweise stehen einige der Kuhhirten-Enkel an jenem bewölkten Tag Ende Mai 1908 unter den Zuschauern und flüstern mit Blick auf das Denkmal den Umstehenden stolz zu: „Das ist mein Großvater!“ Und eine Legende wird geboren.

**Abb. 19:** Sterbeeintrag (Nr. 179 in der untersten Zeile) des Kuhhirten Heinrich Kortebusch am 29. März 1866 im kath. Kirchenbuchduplikat Bochum. Als Beruf wird Tagelöhner angegeben, er hinterlässt „die Gattin mit 2. Minorennen“. Bemerkenswert sind die vielen Kinder, die in diesem Jahr an den „Blattern“ (Pocken) starben (vgl. die Einträge Nr. 175-178). Die letzte große Pockenepidemie in Deutschland war von 1871 bis 1873; der letzte Pockenfall in Deutschland 1972. (© Kath. Kirche Bochum, Kirchenbuchduplikat 1815-1874, Taufen, Heiraten, Tote; Tote 1866, Nr. 179, Dig. 211 [www.familysearch.org])

**Abb. 20:** Verwandtschaftstafel des Grenadiers Diederich Heinrich\* Kortebusch (Vater des Kuhhirten) bis in die Generation der Urenkel. Die direkten Nachfahren des Grenadiers sind blau dargestellt, die von Henrich Wilhelm\* Bode, des I. Ehemanns von Anna Helena\* Selters, grün. (© Grafik H. Hungerige)



- \* Wir danken Eberhard Brand für die freundliche Bereitstellung seiner umfangreichen Sammlung zur Geschichte des Kuhhirten-Denkmal sowie Hans Joachim Kreppke und Bernd-Ulrich Lammers für ihre prompte und treffsichere Hilfe bei der Recherche zu spezifischen Fragen. Unser Dank geht auch an zwei Verwandte des Bochumer Kuhhirten Heinrich Kortebusch: Dr. Marco Rudzinski verdanken wir zahlreiche Hinweise auf Einträge im Bochumer Kirchenbuchduplikat, die uns eine große Hilfe waren. Gerd Kortebusch, ein Ururenkel des Kuhhirten, stellte uns 2003 freundlicherweise die genealogischen Aufzeichnungen seines Großvaters Theodor\* Heinrich August Kortebusch zur Verfügung. Darüber hinaus danken wir Paul Espei, jun., der uns Informationen zur Bauernschaft Brenschede lieferte, sowie Dr. Georg Braumann und Clemens Kreuzer. Schließlich danken wir den Mitgliedern des Forums für Ahnenforschung (Verein für Computergenealogie e.V.), die bei der Transkription und Übersetzung der alten Kirchenbucheinträge eine unschätzbare Hilfe waren.
- 1 Z. B. auf der Homepage der Kortum-Gesellschaft Bochum e.V. (Zugriff 31.07.2018).
  - 2 Wikipedia, Eintrag „Fritz Kortebusch“ (Zugriff 31.07.2018).
  - 3 Der „Kuhhirte Fritz Kortebusch“ hat sogar einen eigenen Account bei Facebook, sein Musikfavorit ist Herbert Grönemeyer. Der erklärende Text wurde dem Bochumer Sagenbuch (Sondermann 2004) entnommen.
  - 4 Soweit bekannt, sind Rufnamen im Folgenden mit einem „Sternchen“ (Asterisk) versehen.
  - 5 Höfken 1930, S. 10.
  - 6 Ebd., S. 6.
  - 7 Ebd., S. 11.
  - 8 Seippel 1901, S. 161.
  - 9 Ebd., S. 39.
  - 10 Ebd., S. 38f.
  - 11 Todesanzeige von August Hackert vom 18. Dezember 1922 im Bochumer Anzeiger.
  - 12 Vgl. dazu den maschinengeschriebenen Text (4 S., ohne Jahr und Titel) zur Entstehung des ersten Kuhhirtendenkmals im Nachlass Küppers, Stadtarchiv Bochum N I / 12.
  - 13 „Zur Errichtung des Hirtendenkmals in Bochum“, in: Märkischer Sprecher Nr. 103 vom 2. Mai 1908.
  - 14 Vgl. Kreppke 2000.
  - 15 „Die Enthüllung des Kuhhirten-Denkmal“, in: Märkischer Sprecher Nr. 126 vom 30. Mai 1908.
  - 16 Nachlass Küppers, Stadtarchiv Bochum N I / 12. Vgl. auch z. B.: „Mit vollen Backen das Horn blasend“, in: Westdeutsche Allgemeine Zeitung (WAZ) Nr. 12 vom 15. Januar 1958.
  - 17 „Die Enthüllung des Kuhhirten-Denkmal“, in: Märkischer Sprecher Nr. 126 vom 30. Mai 1908. Dort auch die zwei folgenden Zitate.
  - 18 Nachlass Küppers, Stadtarchiv Bochum N I / 12. Die Merkertsche Kapelle wurde 1886 von Franz Merkert (geb. am 22. November 1866 in Göttingen) gegründet und von der Stadt subventioniert.
  - 19 „Die Enthüllung des Kuhhirten-Denkmal“, in: Märkischer Sprecher Nr. 126 vom 30. Mai 1908.
  - 20 „Zur Errichtung des Hirtendenkmals in Bochum“, in: Märkischer Sprecher Nr. 103 vom 2. Mai 1908.
  - 21 „Die Enthüllung des Kuhhirten-Denkmal“, in: Märkischer Sprecher Nr. 126 vom 30. Mai 1908.
  - 22 Verkehrsverein e.V. Bochum 1908, S. 33.
  - 23 Vgl. Küppers 1930.
  - 24 Todesanzeige in der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung (WAZ) Nr. 20 vom 24. Januar 1970. Nicht zu verwechseln mit dem gleichnamigen sächsischen Fotojournalisten Camillo Fischer (1920–2009), der von Adenauer scherzhaft „Don Camillo“ genannt wurde.
  - 25 Vgl. Brinkmann 1968.
  - 26 Vieth/Hanke 1985, S. 213.
  - 27 Vgl. Bochumer Rundschau vom 6./7. Januar 1962 sowie Gerhard Zehnter, Kuhhirt kehrt heute zurück, in: Ruhr-Nachrichten vom 13./14.01.1962. An anderer Stelle (Bochumer Anzeiger Nr. 10 vom 12. Januar 1962) wird angegeben, dass neue Denkmal sei 60 cm kleiner.
  - 28 Einladungsschreiben der Stadt Bochum an Christine Britsche, Schmiemanns Tochter, vom 28. Dezember 1961 und 9. Januar 1962, Familienarchiv Hans-Ulrich Britsche, Herne.
  - 29 Z. B. Wolfgang Brinkmann, Kuhhirt symbolisiert ein Stück Bochum, in: Bochumer Rundschau vom 11. Januar 1962 sowie Bochumer Rundschau vom 6./7. Januar 1962.
  - 30 Barnes 2011, S. 90.
  - 31 Im Entwurfsmodell des zweiten Kuhhirten-Denkmal von 1962 fehlte der Hirtenstab zunächst, wurde dann aber dem endgültigen Denkmal wieder hinzugefügt (vgl. Wolfgang Brinkmann, Kuhhirt symbolisiert ein Stück Bochum, in: Bochumer Rundschau vom 11. Januar 1962).
  - 32 Vermutlich handelt es sich bei Kortebuschs Hütehund um eine Variante des Pommerschen Hüte-spitz, der nicht nur Schafe, sondern auch Kühe und Schweine treiben konnte und den notwendigen „Hackenbiss“ beherrschte. Der „Deutsche Schäferhund“ entstand als Hunderasse erst in den 1890er Jahren.
  - 33 So z. B. im Bochumer Anzeiger vom 1. Mai 1935.
  - 34 Sternemann 1919/20, S. 178–179.
  - 35 Adolf Peddinghaus (1872–1952) war seit 1895 Redakteur beim 1829 gegründeten Märkischen Sprecher und ab 1918 Schriftleiter beim Bochumer Anzeiger.
  - 36 Märkischer Sprecher vom 1. Oktober 1921.
  - 37 Laut Niederschrift der Versammlung im Stadtverordneten-sitzungssaal des Rathauses vom 1. Dezember 1921 bestand der erste gewählte Vorstand aus folgenden Mitgliedern: Rektor Kleff (Vorsitzender), Studienrat Ratte (stellvertretender Vorsitzender), Reinhard Koch (Schriftwart), Lehrer Sternemann (stellvertretender Schriftwart) sowie den Besitzern Sanitätsrat Dr. Faber, Redakteur Pierenkämper und Schriftsteller Oschmann. (Handschriftliches Manuskript, 4 S., Archiv der Kortum-Gesellschaft)
  - 38 Sternemann 1925, S. 103–104.
  - 39 Im Bochumer Anzeiger vom 11. März 1925 wird Kortebusch zwar auch mit dem Denkmal assoziiert, aber noch ohne Vornamen genannt: „Kortebusch hatte noch kein Denkmal“.
  - 40 Sternemann 1925, S. 103.
  - 41 Vgl. die Einwohnerlisten der Stadt Bochum für die Jahre 1840, 1843, 1846, 1852, 1855 und 1858 sowie die 1952 von Höfken erstellten Bochumer Häuser- und Einwohnerverzeichnisse aus der Zeit von 1737–1822 (Stadtarchiv Bochum, Nachlass Höfken). Es ist zu vermuten, dass Kortebusch tatsächlich schon als Kind in der Gegend am Hellweg lebte, da davon auszugehen ist, dass seine Familie mütterlicherseits von dort stammt.
  - 42 Vgl. zu den biographischen Angaben: „Ein Bochumer Heimatdichter – Carl Regelmann 75 Jahre alt“, in: Bochumer Anzeiger Nr. 190 vom 15. August 1942; „Ehrung eines verdienten Mannes – Karl Regelmann erhielt die Kortum-Plakette“, in: Westf. Landeszeitung Rote Erde Nr. 190 vom 17. August 1943; Nachruf in den Ruhr-Nachrichten Nr. 12 vom 15. Januar 1951.
  - 43 Todesanzeige von Carl Regelmann, WAZ Nr. 11 vom 13. Januar 1951.
  - 44 Märkischer Sprecher Nr. 107 vom 9. Mai 1927. Dort auch das folgende Zitat.
  - 45 Regelmann 1928, S. 2.
  - 46 Hans Werner Bimbel, Ein großer Bochumer starb – Zum Tode von Dr. Günther Höfken, in: Der Bochumer, vom 8. August 1973.
  - 47 Zur sog. „Vöderevolution 1848“ war von ihm bereits am 10. Januar 1929 im Märkischen Sprecher ein Artikel erschienen.
  - 48 Mit Teilung war „die Befreiung der Ackerländereien von der Hude und die [...] Zuweisung des Ackers an die Bauern“ gemeint (Höfken 1954, S. 35). Ausführlich dazu ebd.
  - 49 Höfken 1954, S. 44.
  - 50 Darin heißt es u. a. über Kortebusch: „Ein ganz simpler Mann. Der letzte Kuhhirt von Bochum. Und am Alten Markt [...] war er in Bronze aufgestellt mit dem Tutehorn am Munde. Er war wirklich keiner von den Großen der Welt, nicht mal lesen und schreiben konnte er, aber er hatte ‚Köpfchen‘ und die Zunge auf dem rechten Fleck und war ein Bochumer Original.“ (Wildhagen 1954/55, o. S.)
  - 51 „Mit vollen Backen das Horn blasend“, in: Westdeutsche Allgemeine Zeitung (WAZ) Nr. 12 vom 15. Januar 1958.
  - 52 Warum Höfken, der in seinen Vöde-Artikeln von 1930 und 1954 stets korrekt „Heinrich Kortebusch“ schreibt, nicht auf den „falschen Fritz“ aufmerksam macht, bleibt unklar. Ihm war mit Sicherheit auch schon 1930 bewusst, dass es niemals einen Bochumer Kuhhirten Fritz Kortebusch gegeben hat.
  - 53 Der Begriff „Kassmänken“ (früher: 2 ½ Silbergroschenstück) ist vom sog. „Kassengeld“ abgeleitet und in der Zeit entstanden, „wo preussisches geld selten bei uns war, gleichwohl aber von den steuer- und postkassen verlangt ward. man legte damals die preussische münze, die zu händen kam, sorgfältig zurück, um bei den königlichen kassen fertig zu werden.“ (Woeste, 1882, S. 121; Kleinschreibung im Original).
  - 54 Wolfgang Brinkmann, Kuhhirt symbolisiert ein Stück Bochum, in: Bochumer Rundschau vom 11. Januar 1962; vgl. auch Clemens Kreuzer, Das übersehene Geburtstagskind, in: BO-Nachrichten vom 1. April 1992.
  - 55 1952 aus der 1895 gegründeten Deutschen Ammoniak-Verkaufs-Vereinigung (DAVV) hervorgegangen. In dem 1956 erbauten Verwaltungsgebäude der Ruhr-Stickstoff AG an der Königsallee befindet sich heute das Finanzamt Bochum-Süd.
  - 56 WAZ und Ruhr-Nachrichten vom 29. Juni 1959. Eine Figur aus dieser Produktion wurde im März 2018 für 345,- Euro auf ebay verkauft.
  - 57 Bochumer Anzeiger Nr. 74 vom 28. März 1939, S. 1, linke Spalte.
  - 58 Angaben aus dem Bochumer Anzeiger Nr. 74 vom 28. März 1939.
  - 59 Gesamtverzeichnis der Teilnehmer an den Fernsprechnetzen in den Oberpostdirektionsbezirken Aachen, Köln, Dortmund, Düsseldorf und Münster (Westf.), Düsseldorf 1908, S. 327.
  - 60 Darpe 1894, S. 580. Die ersten Cholera-Toten tauchen im Kirchenbuchduplikat (KBD) Bochum ab dem 31. Juli 1866 auf.
  - 61 Adressbücher der Stadt Bochum 1880, 1882 und 1884; dort jedes Mal als Witwe Röber eingetragen.
  - 62 So bei Sternemann 1925 und auch im Bochumer Anzeiger vom 11. März 1925.
  - 63 Vgl. Hülsebusch 1954.
  - 64 Von Steinen 1757, S. 217.
  - 65 In seinem Taufeintrag ist auf der linken Seite als sein Geburtsort vermerkt: „B. Bredenscheid“. Vgl. dazu Hülsebusch 1954, S. 77: „In älteren Urkunden tritt uns das heutige Brenschede bald als Bredenscede, nicht weniger häufig auch als Bredenscheide mit leichten Abwandlungen entgegen. Erst seit etwa 150 Jahren setzte sich immer mehr die heutige Bezeichnung durch.“
  - 66 Aus dem im Sterberegister angegebenen Lebensalter („43 Jahr 6 Monat 9 Tage“) errechnet; Landeskirchliches Archiv der Evangelischen Kirche von Westfalen, Kirchenkreis Bochum (im Folgenden: KB Bochum, ev.-luth.), 1780–1802, Bd. 24, Beerdigungen 1798, S. 275, Dig. 166. Die Digitalisate der ev.-luth. und reform. Kirchenbücher des Kirchenkreises Bochum ab 1675 sind (kostenpflichtig) bei ARCHION (<https://www.archion.de>) einzusehen. Da Teile der ältesten ev.-luth. Kirchenbücher fehlen oder nicht mehr lesbar sind, konnte sein Taufeintrag bisher nicht gefunden werden.
  - 67 KB Bochum, ev.-luth., Bd. 4, Taufen 1790, S. 52, Nr. 15, Dig. 115.
  - 68 Am 13. Mai 1779 wurde der Krieg durch den Frieden von Teschen beendet.
  - 69 Vgl. z. B. Cahill 1787, S. 14, sowie Himburg 1796, Bd. 1, S. 83.
  - 70 Regiments-KB des altpreußischen Infanterie-Regiments No. 9, Taufen, Trauungen, Beerdigungen 1786–1792, S. 52, Nr. 12, Dig. 55. Vgl. auch KB Bochum, ev.-luth., Bd. 4, Taufen 1790, S. 52, Nr. 15, Dig. 115.
  - 71 Von Steinen 1757, S. 217.
  - 72 KB Bochum, ev.-luth., Bd. 4, Taufen 1790, S. 52, Nr. 15, Dig. 115.
  - 73 Ebd.
  - 74 Nach katholischem Recht sind zwei Taufpaten erlaubt; in der evangelischen Kirche gibt es keine Begrenzung, daher sind häufiger mehr als zwei Paten im Taufeintrag aufgeführt.
  - 75 Bei der Taufzeugin „Anna Christina Kortenbusch“ handelt es sich um Anna Christina Kortebusch, geboren am 7. Mai 1762 auf der Brenscheder Heide als Tochter des Arnold Kortebusch (KB Bochum, ev.-luth., Bd. 2, Taufen 1762, S. 26, Dig. 57). Sie ist verheiratet mit Johann Friedrich Benecke, Sohn des Bergmanns Friederich Benecke und der Elisabeth Meyer. Nach dem Tod ihres Mannes am 31. Oktober 1810 (Zivilstandsregister (ZSR) Bochum 1810, Nr. 348, Dig. 113) wird die Witwe Kortebusch 1825 in einen Rechtsstreit im Vorfeld des Verkaufs des Gutes Brenschede im Jahr 1829 verwickelt, zu dem auch der Kortebusch-Kotten gehört (vgl. Darpe 1894, S. 557f.; Simon & von Strampff 1834, S. 431–436, sowie im Überblick Hülsebusch 1954). Der genaue Zusammenhang mit der Familie des Kuhhirten ist noch ungeklärt.
  - 76 KB Bochum, ev.-luth., Bd. 4, Taufen 1790, S. 52, Nr. 15, Dig. 115.
  - 77 Ebd.
  - 78 KB Bochum, ev.-luth., Bd. 24, Beerdigungen 1790, S. 153, Dig. 103. Die Eltern werden hier als Johann Henrich Kottenbusch und Anna Margareta Monscheid aufgeführt.
  - 79 Ebd.
  - 80 Vgl. von Budberg 1960.
  - 81 Kath. Kirche Bochum, Kirchenbuchduplikat 1815–1874, Taufen, Heiraten, Tote (im Folgenden: KBD Bochum, rk), Heiraten 1830, Nr. 5, Dig. 370. Die Digitalisate des Kirchenbuchduplikats Bochum 1815–1874 sind online und kostenfrei bei FamilySearch (<https://www.familysearch.org>) verfügbar. Anmeldung erforderlich. Eine einfache Recherchemöglichkeit bietet die Website Familysearch update Status (<https://fs.websi.net>) von Steffen Olschner, Berlin.
  - 82 KB Bochum, ev.-luth., Bd. 4, Taufen 1796, S. 211, Nr. 7, Dig. 278.
  - 83 Das Geburtsjahr 1798 ist nach der Altersangabe (28 Jahre) im Heiratseintrag von 1826 errechnet, der Taufeintrag von Elisabeth konnte bisher noch nicht gefunden werden. Nach der Angabe im Sterbeeintrag (79 Jahre, 11 Monate) müsste sie aber schon um 1781 geboren worden sein. Die Geburt ihrer Kinder 1827 und 1829 macht den Geburtsjahrgang 1781 allerdings unwahrscheinlich.
  - 84 KB Bochum, ev.-luth., Bd. 24, Beerdigungen 1798, S. 275, Dig. 166.
  - 85 „Hinter der Bezeichnung verbergen sich vorrangig drei Krankheiten: Tuberkulose, Krebs und Diabetes mellitus“ (Metzke 2005, S. 33).

## Anmerkungen

- 86** KB Bochum, *ev.-luth.*, Bd. 24, *Beerdigungen 1798*, S. 275, Dig. 166.
- 87** So heißt es z. B. im „Grundriß der Liturgik der christkatholischen Religion“ von 1836: „Im Mittelalter und in der neuern Zeit geschieht es öfters, daß den Firmingen ein Name (Firmname) gegeben wird.“ Dies war besonders gewünscht, wenn der Taufname „für einen Christen wenig zur Tugend Aneiferndes“ hatte. So konnte sichergestellt werden, dass „wenigstens bey der Firmung wieder gut gemacht werde, was bey der Taufe nicht hätte unterlassen werden sollen“ (Schmid 1836, S. 160). Luther lehnte die Firmung als Sakrament ab, sie wurde jedoch in der protestantischen Tradition als Konfirmation beibehalten.
- 88** KBD Bochum, *rk*, *Heiraten 1830*, Nr. 1, Dig. 370.
- 89** ZSR Bochum, *Geburten 1810*, Nr. 75, Dig. 51.
- 90** KBD Bochum, *rk*, *Tote 1828*, Nr. 35, Dig. 317.
- 91** Vgl. Metzke 2005.
- 92** KBD Bochum, *rk*, *Heiraten 1829*, Nr. 18, Dig. 307.
- 93** „Ein Bauer muss zweimal die Säue hüten, einmal als Junge und einmal als Alter“; Raub 1988, S. 282, Nr. 3745.
- 94** Vgl. Kennemann 2005, im Überblick Wood 2015.
- 95** KBD Bochum, *rk*, *Heiraten 1826 (Stadt)*, Nr. 6, Dig. 296. Die Namen der Eltern der Brautleute sind nicht angegeben.
- 96** Einwohnerliste 1840, Stadtarchiv Bochum, Signatur B 2169.
- 97** Ebd.
- 98** KBD Bochum, *rk*, *Geburten 1827*, Nr. 28, Dig. 256.
- 99** Hier abweichend mit dem Vornamen Johann Heinrich eingetragen.
- 100** KBD Bochum, *rk*, *Heiraten 1851*, Nr. 36, Dig. 103.
- 101** Einwohnerliste 1858, Stadtarchiv Bochum, Signatur B 2174.
- 102** Einwohnerliste 1861, Stadtarchiv Bochum, Signatur B 2175.
- 103** KBD Bochum, *rk*, *Geburten 1829*, Nr. 56, Dig. 286.
- 104** KBD Bochum, *rk*, *Heiraten 1858 (Land)*, Nr. 12, Dig. 611.
- 105** KBD Bochum, *rk*, *Geburten 1864*, Nr. 207, Dig. 18.
- 106** KBD Bochum, *rk*, *Heiraten 1830*, Nr. 5, Dig. 370.
- 107** An anderer Stelle (KB Bochum, *ev.-luth.*, Bd. 41, *Trauungen 1817*, S. 9, Dig. 39, *Dimission ohne Nr.*) wird als Vater Johann Selters, Schneider in Bochum, angegeben.
- 108** Auch im Zusammenhang mit der ersten Ehe von Helena Selters existiert ein Eintrag (*Dimissoriale*) im *ev.-luth.* Kirchenbuch: *Proklamation am 26. Januar, 2. Februar und 9. Februar 1817, Dimission „zum hiesigen katholischen Pfarrer“ am 10. Februar 1817* (KB Bochum, *ev.-luth.*, Bd. 41, *Heiraten 1817*, S. 9, Nr. 4, Dig. 39).
- 109** KB Bochum, *ev.-luth.*, Bd. 41, *Trauungen 1830*, S. 35, Dig. 67 (*Dimission ohne Nr.*).
- 110** ZSR Bochum, *Geburten 1814*, Nr. 39 (nicht digitalisiert; Stadtarchiv Bochum, Sign. B 2017).
- 111** KBD Bochum, *rk*, *Heiraten 1816 (Stadt)*, Nr. 3, Dig. 140.
- 112** KBD Bochum, *rk*, *Taufen 1816*, Nr. 47, Dig. 24.
- 113** Zu den Ziegelbäckern in Bochum vgl. Spichartz 2010.
- 114** Der Todeseintrag konnte bisher nicht gefunden werden. Im Taufeintrag wird er als „ehelich“ geführt.
- 115** KBD Bochum, *rk*, *Geburten 1817*, Nr. 25, Dig. 37.
- 116** Er wird in der Einwohnerliste 1840 (Stadtarchiv Bochum, Signatur B 2169) im Eintrag von Haus Nr. 100, wo der Tagelöhner und Kuhhirte Heinrich Kortebusch nach dem Tod seiner ersten Frau zusammen mit seiner Stieftochter lebte, in einer Randbemerkung erwähnt.
- 117** KB Bochum, *ev.-luth.*, Bd. 5, *Taufen 1820*, Nr. 11, Dig. 211.
- 118** Einwohnerlisten 1840 (Sign. B 2169) und 1843 (Sign. B 2170), Stadtarchiv Bochum.
- 119** KBD Bochum, *rk*, *Geburten 1842*, Nr. 73, Dig. 305.
- 120** KBD Bochum, *rk*, *Heiraten 1845*, unter Nr. 20 (keine eigene Nummer, da der Eintrag nur die Dimission (Entlassung) aus der Pfarrei nach Blankenstein enthält), Dig. 493.
- 121** FamilySearch, Recherche vom 30.01.2018.
- 122** KBD Bochum, *rk*, *Geburten 1823*, Nr. 20, Dig. 101.
- 123** KBD Bochum, *rk*, *Tote 1824 (Stadt)*, Nr. 7, Dig. 237.
- 124** KB Bochum, *ev.-luth.*, Bd. 44, *Beerdigungen 1837*, S. 149, Dig. 172.
- 125** Höfken 1930, S. 10.
- 126** Zum Vergleich: 1845 kostete der Weizen in Bochum 2 Thlr und 16 Sgr, Roggen 1 Thlr und 22 Sgr, ein Pfund Butter 6 Sgr. Kartoffeln waren in Witten für 12 Sgr zu haben, ein „11pfündiges Schwarzbrod“ für 6 Sgr, „18 Loth Weißbrod“ für 1 Sgr (1 Loth = 14,606 g vor Mai 1856 in Preußen; Marktpreise im Bochumer Kreisblatt Nr. 2 vom 11. Januar 1845, S. 8). Sommerhosenstoffe (per Hose) kosteten 15 bis 30 Sgr, eine halbseidene Weste 6 Sgr per Stück, eine „Berliner Stuben-Pfeife“ zwischen 12 und 16 Sgr, ein „Daguerrotyp-Lichtbild“ 1 Thlr 20 Sgr. Der Eintritt für den November-Ball im Saal von Moritz Scharpenseel kostete 5 Sgr (alle Angaben aus dem Bochumer Kreisblatt 1845). Ab 1821 galt im ganzen Gebiet der Provinz Westfalen die preußische Währung: 1 preußischer Thaler = 30 Silbergroschen = 360 Denar (Pfennig); vgl. Verdenhalven 1993.

127 Höfken 1930, S. 19.

128 Darpe 1894, S. 579.

129 Höfken 1930, S. 10–11.

130 KBD Bochum, *rk*, *Heiraten 1846*, Nr. 46, Dig. 545.

**131** Das Bochumer Kreisblatt Nr. 45 vom 7. November 1846 und die nachfolgenden Hefte berichten (und streiten) darüber ausführlich.

**132** StA Bochum Nr. 849 / 1895.

**133** KBD Bochum, *rk*, *Geburten 1848*, Nr. 190, Dig. 638.

**134** Bochumer Kreisblatt Nr. 29 vom 19. Juli 1845, S. 229.

**135** Bochumer Kreisblatt Nr. 36 vom 6. September 1845, S. 287.

**136** Vgl. Höfken 1954, S. 43.

**137** In der Einwohnerliste 1858 (Sign. B 2174) weichen die Vornamen wieder ab: Kortebuschs Neffe Johann Heinrich\* wird hier als „Heinr. W. Paßmann“ angegeben, seine Ehefrau Bernardina Brune als „Amalie P. geb. Brune“.

**138** Akte B 2175, Bl. 35, S. 64 u. 65, Stadtarchiv – Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte.

**139** KBD Bochum, *rk*, *Tote 1861 (Stadt)*, Nr. 200, Dig. 163.

**140** KBD Bochum, *rk*, *Heiraten 1862 (Stadt)*, Nr. 53, Dig. 225.

**141** KBD Bochum, *rk*, *Heiraten 1838*, Nr. 11, Dig. 124.

**142** KBD Bochum, *rk*, *Tote 1864 (Stadt)*, Nr. 81, Dig. 58.

**143** KBD Bochum, *rk*, *Tote 1874 (Stadt)*, Nr. 334, Dig. 262.

**144** KBD Bochum, *rk*, *Tote 1866*, Nr. 179, Dig. 211.

**145** Adressbücher der Stadt Bochum 1880, 1882, 1884, 1886 und 1888.

**146** StA Bochum Nr. 849 / 1895.

**147** Statistik des Kreises Bochum für die Jahre 1865 bis 1875, zusammengestellt im Bureau des Landrathsamtes des Landkreises Bochum, Bochum 1878, S. 93.

**148** KBD Bochum, *rk*, *Geburten 1871*, Nr. 167, Dig. 286.

**149** KBD Bochum, *rk*, *Heiraten 1873*, Nr. 255, Dig. 24.

**150** KBD Bochum, *rk*, *Geburten 1874*, Nr. 459, Dig. 135.

**151** Adressbuch der Stadt Bochum 1905.

**152** Das KBD Bochum, *Heiraten 1874* wurde nur bis Ende September 1874 geführt (Stadt und Land); die Heirat am 24. Oktober 1874 ist daher darin nicht enthalten. Das Heiratsdatum wurde aus den Aufzeichnungen des Großvaters von Gerd Kortebusch übernommen (Brief von Gerd Kortebusch vom 8. Juni 2003). (Möglicherweise fand die Heirat aber auch noch in Duisburg statt.)

**153** Taufregister der Kath. Pfarrkirche St. Matthias in Uerdingen-Hohenbudberg (Krefeld), Bistum Aachen, Jg. 1851, S. 146, Nr. 18. Die übrigen Angaben zu den Geschwistern und Vorfahren von Maria Agnes Flock stammen aus der Datenbank von FamilySearch und wurden nicht anhand der Originalquellen überprüft.

**154** Adressbuch der Stadt Bochum 1874/75.

**155** Die heutigen Duisburger Ortsteile Friemersheim und Kaldenhäusen, wo die Urgroßeltern von Maria Agnes Flock lebten, liegen linksrheinisch und waren zeitweise von den Franzosen besetzt; die Vornamen wurden daher in dieser Zeit in den Kirchenbüchern auf Französisch angegeben (Antoine = Anton; Jean = Johann; Madeleine = Magdalena).

**156** StA Bochum-Mitte Nr. 299 / 1875.

**157** Adreßbuch der Stadt Bochum 1890.

**158** StA Bochum II-Süd Nr. 1486 / 1876.

**159** StA Hattingen Nr. 471 / 1901.

**160** StA Bochum II-Süd Nr. 1539 / 1879.

**161** StA Bochum Nr. 7 / 1901.

**162** StA Bochum I-Nord Nr. 170 / 1888.

**163** Verlustliste Preußen 379, 1. Weltkrieg, Ausgabe 785 vom 13. November 1915, S. 10101, sowie Verlustliste Preußen 834, 1. Weltkrieg, Ausgabe 1454 vom 15. Mai 1917, S. 18503.

**164** StA Bochum Nr. 523 / 1893.

## Literatur

**BARNES, Julian:** *Vom Ende einer Geschichte*, München 2011

**BRINKMANN, Karl:** *Bochum – Aus der Geschichte einer Großstadt des Reviers* (Neue Bochumer Reihe), Bochum 1968

**BUDBERG, Nikolai Baron von:** *Kgl. preuß. Inf.-Regiment Nr. 9 und Generalleutnant Alexander v. Budberg*, in: *Der Märker* 9 (1960), Heft 7, S. 175-176

**CAHILL, Major Baron Q:** *Der vollkommene Offizier nach vorgeschlagenen Grundsätzen*, 2. Aufl., Frankenthal 1787

**DARPE, Franz:** *Geschichte der Stadt Bochum nebst Urkundenbuch, einer Siegeltafel und einer Ansicht der Stadt aus dem Anfange des 18. Jahrhunderts*, Bochum 1894 (Reprint Bochum 1991, hrsg. von der Kortum-Gesellschaft Bochum e.V. und der Bochumer Antiquariat GmbH)

**HIMBURG, Christian Friedrich:** *Rangliste der Königlichen Preußischen Armee für das Jahr 1796*, Bd. 1, Berlin 1796

**HÖFKEN, Günther:** [1930] *Zur Geschichte der Bochumer Vöde*, in: Kleff, Bernhard (Hg.): *Bochum – Ein Heimatbuch*, Bochum 1930, Bd. 3, S. 5-19

[1954] *Zur Geschichte der Bochumer Vöde*, in: *Vereinigung für Heimatkunde* (Hg.): *Bochum – Ein Heimatbuch*, Bochum 1954, Bd. 6, S. 34-47

**HÜLSEBUSCH, Otto:** *Aus der Geschichte des Hauses und der ehemaligen Siedlung Brenschede*, in: *Vereinigung für Heimatkunde* (Hg.): *Bochum – Ein Heimatbuch*, Bochum 1954, Bd. 6, S. 77-94

**KENNEMANN, Volker:** *Das Hungerjahr 1816/17*, in: *An Bigge, Lenne und Fretter: Heimatkundliche Beiträge aus der Gemeinde Finnentrop*, 2005, Nr. 25, S. 124-149

**KREPPKE, Hans Joachim:** *Was „Einige zum Comfort, Andere zum Bedürfniß“ rechnen. Von der öffentlichen Verrichtung im alten Bochum*, in: *Bochumer Zeitpunkte*, 2000, Heft 8, S. 24-26

**KÜPPERS, Paul:** *Bochum unter fremder Gewalt in den Jahren der Ruhrbesetzung 1923–1925*, Bochum 1930

**METZKE, Hermann:** *Lexikon der historischen Krankheitsbezeichnungen, Neustadt an der Aisch 2005*

**RAUB, Julius:** *Plattdeutsche Sprichwörter und Redensarten zwischen Ruhr und Lippe*, bearb. u. hg. von Julius Raub, Münster 1976

**REGELMANN, Carl:** *Kortebusch, der letzte Kuhhirt von Bochum – Ein Heimatspiel*, Bochum 1928

**SCHMALEN, Johann Christian Hermann von:** *Accurate Vorstellung der sämtlich Koeniglichen Preussischen Armee Worinnen zur eigentlichen Kenntniss der Uniform von jedem Regiment ein Officier und Gemeiner in Völliger Montirung und ganzer Statur nach dem Leben abgebildet sind. Nebst beigefügter Nachricht 1.) von der Stiftung, 2.) Denen Chefs, 3.) der Staerke und 4.) der in Friedenszeiten habenden Guarnisons jedes Regiments*. Hrsg. u. gezeichnet I. C. v. S.(chmalen), Nürnberg 1759

**SCHMID, Franz Xavier:** *Grundriß der Liturgik der christkatholischen Religion*, Passau 1836

**SEIPPEL, Max:** *Bochum einst und jetzt. Ein Rück- und Rundblick bei der Wende des Jahrhunderts*, Bochum 1901 (Originalgetreuer Reprint der Ausgabe Bochum 1901, mit einem Nachwort hg. von Jörg-Ulrich Fechner, Bochum 1991)

**SIMON, A. Heinrich/VON STRAMPFF, Heinrich Leopold:** *Rechtssprüche der preußischen Gerichtshöfe*, Bd. 1 (2. Aufl.), Berlin 1834

**SONDERMANN, Dirk:** *Bochumer Sagenbuch*, Bottrop 2004

**SPICHARTZ, Heinz-Günter:** *Auf den Spuren der Ziegelbäcker in Grumme, Vöde und Bochum, Stadt und Land – Bilder und Texte zur Ortsgeschichte*, Bochum 2010

**STEINEN, Johann Diederich von:** *Westphälische Geschichte mit vielen Kupfern, Dritter Theil, Lemgo 1757*

**STERNEMANN, Joseph:** [1919] *Wie man in Bochum bis in die sechziger Jahre hinein Fastnacht feierte*, in: *Heimatblätter der Roten Erde, Monatshefte mit Bildern* 1 (1919/20), Heft 5, S. 178-179

[1925] *Eine Klasse für sich*, in: Kleff, Bernhard (Hg.): *Heimatbuch Bochum 1925*, Bochum 1925, Bd. 1, S. 103-104

**VERDENHALVEN, Fritz:** *Alte Meß- und Währungssysteme aus dem deutschen Sprachgebiet*, Reihe *Grundwissen Genealogie*, Bd. 4, 2. Aufl. 1993, Nachdruck, Insignen 2011

**VERKEHRSVEREIN e.V. BOCHUM (Hg.):** *Führer durch Bochum und Umgebung*, Bochum 1908

**VIETH, Kurt-Hubert/HANKE, Hans H.:** *Wiederaufbau 1947–1949. Ein Gespräch*, in: Hanke, Hans H. (Hg.): *Bochum – Wandel in Architektur und Stadtgestalt*, Bochumer Heimatbuch Bd. 8, Bochum 1985, S. 209-215

**WILDHAGEN, Heinz:** *Schwarze Diamanten*, hg. vom Jugendamt der Stadt Bochum, Bochum 1954/55

**WOESTE, Franz:** *Wörterbuch der westfälischen Mundart, Norden und Leipzig 1882* (Nachdruck Bremen 2010)

**WOOD, Gillen d'Arcy:** *Vulkanwinter 1816 – Die Welt im Schatten des Tambora*, Darmstadt 2015

# 3 Das Bochumer „Serail“

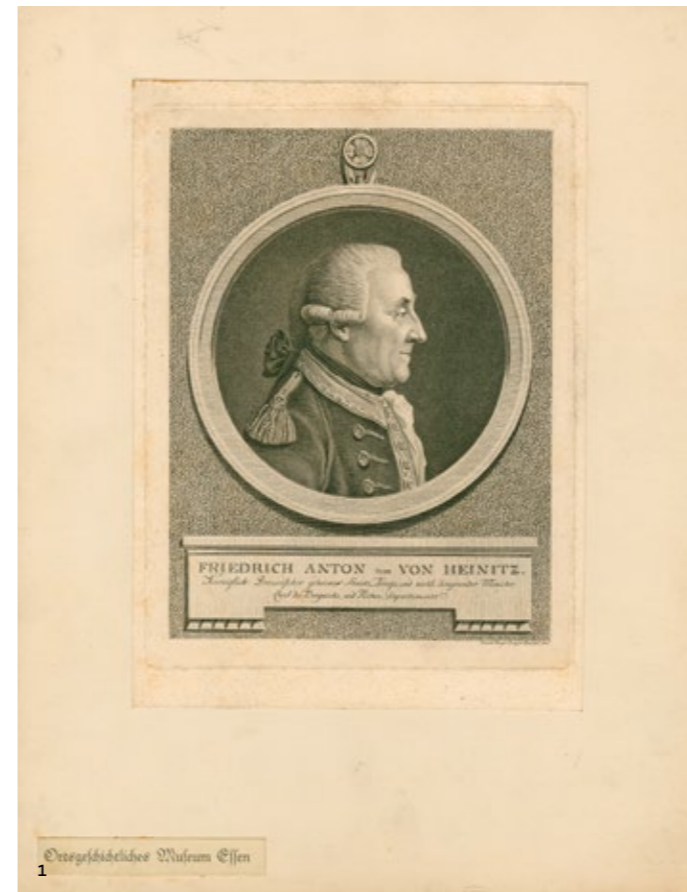
Die erste Phase der kommunalen Eisenbahnpolitik

Wer baute Eisenbahnen? Mit dieser – aus heutiger Sicht – leicht zu beantwortenden Frage taten sich die Zeitgenossen aus der ersten Phase des Eisenbahnbaus schwer. Es war nicht der Staat, sondern es waren privat organisierte Gruppen, Komitees und Aktiengesellschaften, die Eisenbahngesellschaften gründen wollten. Die Ziele und Erwartungen dieser Gruppen differierten und häufig stießen sie auf Vorbehalte, Skepsis und Ablehnung auf Seiten der Behörden. Bochum gehörte zu denjenigen Gemeinden, die sich mit einem eigenen Komitee in die preußische Verkehrspolitik einschaltete. Das Ziel ihrer Kommunalpolitik war leicht zu definieren: Die Stadt wollte an eine Bahnlinie, am besten an die Köln-Mindener-Linie, angeschlossen werden. Der preußische Staat selber nahm eine Zwitterstellung ein, da er sich weder finanziell beteiligen noch das Recht auf Genehmigung von Strecken aus der Hand geben wollte.<sup>1</sup> Wer

sollte nun die finanziell aufwendigen Anlagen realisieren? Diese Phase der Eisenbahnpolitik unterscheidet sich von der Chausseebaupolitik, die in Preußen wenige Jahre zuvor eingesetzt hatte.

## Bochums erstes Verkehrsprojekt

Die preußische Bauverwaltung legte um die Jahrhundertwende erste Kunststraßen in ihren Territorien an. In Westfalen begann diese neue Phase der Infrastrukturpolitik schon Ende des 18. Jahrhunderts.<sup>2</sup> Ziel der staatlichen Maßnahmen war, den Warentransport – und hier besonders den Kohlentransport – zu erleichtern und so die Transportkosten zu senken. Wichtige Abnehmer saßen im Bergischen Land, andere in Holland. Die Bauarbeiten setzten 1786 – dem Todesjahr König Friedrichs II. – ein.



1  
Ostpreussisches Museum Essen



2

Durch die Stadt Bochum selbst wurde keine Chaussee verlegt, sondern diese ging südlich am Stadtkern vorbei. Grund hierfür dürfte die territoriale Situation zu diesem Zeitpunkt gewesen sein. Die Nachbarn im Osten stellten sich quer. Die unabhängige Reichsstadt Dortmund pochte auf ihre Rechte und verweigerte den Preußen die Genehmigung, über ihr Gebiet eine Kunststraße zu bauen. Der preußische Minister Freiherr Friedrich Anton von Heynitz hatte 1784 zu einer Konferenz nach Dortmund geladen,<sup>3</sup> um über die Anlage von neuen Kunststraßen zu verhandeln. Anscheinend hatte man mit der Wahl Dortmunds als Verhandlungsort Druck auf die immer noch freie Reichsstadt auszuüben wollen: Sie solle die Genehmigung zum Bau einer Chaussee über ihr Territorium erteilen. Doch die Stadt verweigerte sich dem preußischen Ansinnen. Bitter vermerkte 1816 der preußische Oberpräsident von Vincke zum Verhalten Dortmunds: „Man hat es sogar erlebt, daß der Vorstand

einer bedeutenden Stadt, damals noch eine fremde Insel in unserer Mark, aus kurzsichtiger Besorgniß gefährdeter Territorial-Rechte, die Ablenkung der Wegelinie von dieser Stadt erzwang.“<sup>4</sup> Preußen legte die Chaussee, die von Hamm kam, über Herdecke nach Hagen und weiter nach Meinerzhagen (Frankfurter Straße) an. Sie verlief vor allem auf dem Territorium der Grafschaft Mark. Ein Abzweig ging – weiterhin auf märkischen Boden – über Hörde nach Crengeldanz. Von hier lief sie weiter ins Reichsstift Essen und dann nach Wesel. Die Essener Fürstäbtissin finanzierte dieses Chausseestück über ihr Territorium selbst. Mit dem Übergang ihrer Herrschaft auf das Königreich Preußen 1803 verkaufte sie die Anlage für 45.000 Reichstaler an die Berliner Regierung. Dank dieser Chaussee war auch Bochum – wenn auch nicht der Stadtkern – an das neue Verkehrssystem angeschlossen. Für diese Anlage musste sich die Kommunalpolitik nicht in Berlin enga-

Abb. 1: Freiherr Friedrich Anton von Heynitz. (© Ruhr Museum, Fotos Rainer Rothenberg)

Abb. 2: Ludwig Freiherr von Vincke. (Quelle: Wikipedia)

gieren und vorstellig werden. Bochum gehörte zu den Gemeinden, die von der Berliner Verkehrspolitik profitiert hatten.

Anders sah die Situation in den 1830er Jahren aus, als die Diskussion um ein neues Verkehrssystem entbrannte. Die staatlichen Behörden zögerten, die neue Erfindung Eisenbahn in ihre Verkehrspolitik zu integrieren. Sie vermieden es, in Westfalen und dem Rheinland auf eigene Kosten Bahnstrecken zu bauen. Stattdessen überließen sie dieses Feld den vor Ort agierenden Kommunalpolitikern und Unternehmern. Diese Gruppen engagierten sich – zum ersten Mal in Preußen – eigenständig in Komitees. Es entstand das, was heute mit Kommunalpolitik und bürgerschaftlichem Engagement bezeichnet wird. Bochum gehörte zu den Gemeinden, die nun neue Erfahrungen mit Verwaltungsstellen und der eigenen Bevölkerung – der Öffentlichkeit – machten. Ein Komitee war zum Wohle ihrer Gemeinde aktiv und warb für einen Bahnanschluss. Ihre Kommunalpolitik bekam nun eine andere Wendung, da sich die Beteiligten bei allen Verwaltungsstellen, den Ministerien und sogar beim preußischen Monarchen für ihre Belange einsetzten und ihre Forderungen kämpften.

## Bochums erste Eisenbahnpläne

Die Idee, eine Eisenbahn durch Westfalen zu bauen, verfolgte der Unternehmer und Verkehrspolitiker Friedrich Harkort auf dem 3. Westfälischen Provinziallandtag in Münster. Hier fiel Ende 1830/Anfang 1831 die Entscheidung, einen Antrag an König Friedrich Wilhelm III. zu stellen, er möge eine Bahnlinie realisieren, um den Rhein mit der Weser zu verbinden. Als Alternative boten die Abgeordneten an, selber die Bahnanlage zu bauen, falls sie einen zinslosen Kredit bekämen. Die Protagonisten dieses Planes – unter Führung Harkorts – waren der Meinung, die „Rhein-Weser Eisenbahn“ aus eigener Kraft verwirklichen zu können. Welcher Verkehrsraum sollte entstehen?

Laut den Plänen, die Harkort in seiner 1833 veröffentlichten Schrift „Die Eisenbahn vom Minden nach Cöln“ zusammenfasste, sollte eine Eisenbahn von Minden über Gütersloh, Soest, Unna, (Dortmund-) Schüren, Witten und dann durch das Wuppertal nach Köln angelegt werden. Seine Idee war, den Kölner Raum mit dem industriell erschlossenen Elberfeld und Barmen, dem Kohlenrevier, den Salinenstädten

des Hellwegraums und der aufstrebenden Textilindustrie im Bielefelder Raum zu verbinden. Eine zentrale Rolle spielte dabei das Hörder Kohlenrevier, welches von Harkorts Bahnprojekt auf dem Abschnitt zwischen (Unna-) Königsborn, (Dortmund-)Schüren und Witten berührt werden sollte. Diese Kohlen seien, so Harkort, „fetter“ als diejenigen, die an der Ruhr gefördert wurden und würden, wenn sie erstmal zum Rhein per Bahn transportiert seien, leicht zu verkaufen sein.<sup>5</sup> Bei Harkorts verkehrspolitischen Überlegungen spielten die Städte Bochum, Essen und Duisburg keine Rolle. Da der Staat sich, anders als bei Straßenbau, bei der Realisierung der Rhein-Weser-Eisenbahn verweigerte, mussten sich Politiker und Unternehmer entlang der projektierten Bahnlinie engagieren. Sie schlossen sich in Hörde, Werl oder Soest zu Eisenbahnkomitees zusammen, die regional zum Beispiel die Vermessung von möglichen Streckenverläufen organisierten und Kapital zu beschaffen versuchten.

Da Bochum bei der beide Flüsse verbindenden Eisenbahn nicht berücksichtigt wurde, richtete die Stadt ihr Augenmerk auf eine Nord-Süd-Verbindung. Es fanden Vermessungen für eine Bahnlinie zwischen dem Kohlengebiet und der Stadt Elberfeld statt. Diese kurze Strecke begutachtete 1830 und 1831 der Geometer Pickel.<sup>6</sup> Zudem gab es seit 1832 Überlegungen, eine Bahn von Bochum nach Ruhrort anzulegen. So hätte ein Rheinhafen zur Verfügung gestanden, um die Bochumer Kohlen auf Schiffe mit dem Ziel Holland oder Süddeutschland umzuladen. Die Pläne stießen allerdings auf Widerstand im Dortmunder Oberbergamt und der Ruhrschiffahrtsverwaltung. Beide Institutionen fürchteten die Konkurrenz durch diesen Verkehrsträger, denn beide präferierten die Ruhrschiffahrt.<sup>7</sup> Der Flusstransport war zu diesem Zeitpunkt die Haupteinnahmequelle des preußischen Staats. In immer größerer Zahl brachten die Kohlenschiffe das Massengut nach Ruhrort. Obwohl der Fluss schwierig zu befahren war, es viele Schleusen und häufig Niedrigwasser gab, stieg die Zahl der Frachtschiffe auf der Ruhr rasant an. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Ruhr zum meistbefahrenen Fluss Europas. Grund dafür war der Kohlenhandel, ein äußerst profitables Geschäft, was den Aufstieg von Unternehmen wie Franz Haniel und Mathias Stinnes erst möglich gemacht hat. Zudem stießen 1840 in der Presse die Pläne einer Bahnlinie Bochum-Ruhrort auf Skepsis, da unter-

stellt wurde, die Eisenbahn sei gegenüber der Flussschiffahrt zu teuer.<sup>8</sup> Aus welchem Lager der anonyme Artikel kam, ist unbekannt. Die negative Beurteilung der Eisenbahn könnte einer der Unternehmer an der Ruhr oder der dort ansässigen Frachtunternehmer lanciert haben, um die Konkurrenz der „Eisenbahner“ auf Abstand zu halten. Eine andere verkehrspolitische Position vertraten die Kommunen, die an der projektierten Bahnlinie lagen. Überliefert hat sich die Haltung des Stadt Duisburg, die sich 1840 für den Bau eben dieser Bahnlinie von ihrer Stadt in die Grafschaft Mark und damit nach Bochum aussprach: „Um nun diesem zu begegnen, wird nichts übrig bleiben, als die schon so lange im Plan gelegene Anlage einer Eisenbahn von hier nach den reichhaltigen Kohlenlagern im Essendischen und der Grafschaft Mark in Ausführung zu bringen und dann von denjenigen Gruben, die vermöge ihrer Lage durch Zweigbahnen mit der Hauptbahn verbunden werden können, das Förderquantum auf diesem Wege hierhin zu fördern.“<sup>9</sup>

Das kleine Eisenbahnprojekt Bochum-Ruhrort stand aber nicht im Fokus des öffentlichen Interesses. Alle Augen richteten sich im Rheinland und Westfalen in den 1830er Jahren auf die Rhein-Weser Eisenbahn, da mit einer Verbindung beider Flüsse zum einen der Rheinhandel über die Niederlande minimiert und damit die hohen Zölle reduziert worden wären und zum anderen ein neuer Wirtschaftsraum mit dem reichen Süddeutschland auf der einen und der Nordseeküste an der Wesermündung auf der anderen Seite entstanden wäre. Doch das Projekt scheiterte 1839 aus einer Reihe von Gründen. Die hohen Kosten der Anlage waren gravierend. Der Faktor „Baukosten“ sollte für die kommenden Versuche als Warnung dienen, kostengünstigere Streckenvarianten zu eruieren. Anders als die lokalen Verkehrsgruppen (Komitees) definierte nun die Bahngesellschaft ihren Verkehrsraum unter technisch-funktionalen Gesichtspunkten. An erster Stelle stand die Minimierung der Baukosten. Die Fachleute in den Bahngesellschaften, die das Risiko bei einem kommenden Bahnbau trugen, präferierten mit Nachdruck die Realisierung einer Strecke, die möglichst vollständig durch eine Ebene verlief. Und hier zeichnet sich eine andere Art der Verkehrspolitik ab. Das Primat der „ebenen Fläche“ führte dazu, dass beträchtliche Umwege an Schienenkilometern in Kauf genommen wurden. Diese neue Haltung der Bahngesellschaften ging auf Kosten der



3

Städte und Gemeinden, die in hügeligen Landschaften lagen. Aus Sicht der Techniker war es günstiger, längere Wege als Steigungen und Abfahrten bei der Bahnlinie in Kauf zu nehmen. Der „Sprecher oder Rheinisch-Westfälische Anzeiger“ schätzte, dass eine Bahn im Gebirge der ausführenden Bahngesellschaft zehnmal so teuer käme wie eine vergleichbare in der Ebene.<sup>10</sup>

Die Anrainer an der projektierten Rhein-Weser Eisenbahn wie Elberfeld, Barmen, Hagen, Unna, Werl und Soest hatten sich bis 1839 als Gewinner der Verkehrspolitik gefühlt. Ein Bahnanschluss versprach einen wirtschaftlichen Aufschwung für eine jede Kommune. Nun, Anfang der 1840er Jahre, zeichnete es sich ab, dass einige dieser Städte und Gemeinden nicht an der Bahnlinie liegen würden und zu den Verlierern der neuen Eisenbahnpolitik würden. Andere Orte, die bisher keiner auf der Karte hatte, machten sich Hoffnungen, an der kommenden Bahnlinie zu liegen: Im Westen waren es Düsseldorf, Duisburg, (Alten-)Essen, Bochum, und östlich von Dortmund waren es Hamm, Ahlen und

Beckum. Mögliche Streckenführungen diskutierte 1841/42 die Presse. Bis zu diesem Zeitpunkt war die „Rhein-Weser-Eisenbahn“ von Köln aus durch das Wuppertal und Hagen nach Dortmund und weiter über Soest nach Minden projektiert gewesen. Die Anrainer an dieser Strecke kämpften weiterhin vehement für diese Variante. Nun entdeckten die Städte, die bisher unberücksichtigt geblieben waren, die Chance, die Bahnstrecke an ihre Kommune heranzuziehen – wenn sie die entsprechenden Verwaltungsstellen mit guten Argumenten für ihre Sache überzeugen konnten.

Einer der engagiertesten Verkehrslobbyisten saß in Bochum. Der Steuereinnahmer von Banchet trat für die Streckenführung der Linie zwischen Köln und Minden über Bochum ein. Für seine Stadt setzte er nun alle Hebel in Bewegung, um die Entscheidungsträger in der Eisenbahngesellschaft, in den Berliner Verwaltungsbehörden und auch die eigene Bevölkerung von der Notwendigkeit eines Engagements für die Realisierung dieser Strecke über Bochum zu überzeugen. Zugute kam

Abb. 3: Modell einer Ruhraak.  
(© Ruhr Museum)



Abb. 4: Franz Haniel, Gemälde von Max Volkhart, 1921.  
(© Haniel Museum, Duisburg)

von Banchet, dass sich weder die Unternehmerschaft noch die Kommunalpolitik zu Beginn dieser Debatte engagierte. Allein der Bochumer Landrat Gotthard Graf von der Recke von Volmerstein (1785-1857) warb für die Bahnlinie über seine Stadt. Es war deshalb vor allem der Steuereinnahmer, der über die Presse zu verkehrspolitischen Fragen Bochums Stellung bezog und eine Lobby aufzubauen sich bemühte. Seine Artikel fielen zudem in eine Phase der Zeitschriften- und Zeitungslandschaft, die geprägt war von einer sich ändernden Pressezensur. Gerade im Zuge der Revolution 1848 waren zum ersten Mal offene Worte und Meinungen zu tagespolitischen Themen wie der Verkehrspolitik möglich. Über die Presse wurde massiv Stellung zu regionalpolitischen Belangen bezogen. Da aber alle Gruppen auf diese Weise Einfluss auf die Verkehrspolitik nahmen, waren die Kontroversen absehbar, zumal alle bei den Berliner Regierungsstellen vorstellig wurden. Der Streit wurde öffentlich ausgetragen. Während die erste Partei für die eigene Stadt eine Bahnlinie

forderte, reagierten die Vertreter von nahegelegenen Kommunen, da sie sich benachteiligt fühlten und selber die Bahnlinie für sich reklamierten. Dieses publizistische Tauziehen führte zu einer beachtlichen Zahl von Veröffentlichungen, sodass die Leser nicht nur die Fakten, sondern auch die Wertungen der „Verkehrsexperten“ geboten bekamen. Diese öffentlichen Debatten waren nie allein sachlicher Natur, sondern die Konkurrenz wurde entsprechend negativ beurteilt, was bis zur Diffamierung reichte. Auf Jahre hinaus sollte Bochum diese Kontroversen begleiten und die Folgen nachwirken. Was blieb, war das Gefühl der Benachteiligung bei denjenigen, die dann ihre Stadt nicht an der Bahnlinie angeschlossen sahen. So sollte in Bochum ein hohes Maß an Frustration und Ärger bleiben, als dann sicher war, die Bahnlinie würde nicht über ihre Stadt verlaufen, dafür aber die Nachbarn den Zuschlag bekommen und damit wirtschaftliche Vorteile erhalten. Diese aufgeheizte Stimmung in Bochum lässt sich in der Tagespresse fassen.

### Planungen der Bahngesellschaft 1841-1842

Nach dem Scheitern der Rhein-Weser-Eisenbahn verschoben sich 1840 die Konstellationen. Während bisher Eisenbahnkomitees entlang der projektierten Strecke ein Mitspracherecht hatten, trat nun immer stärker die Kölner Eisenbahngesellschaft (sie hieß ab 1843 Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft) in den Vordergrund. Ihr Vizepräsident David Hansemann ließ 1841 über seine Mitarbeiter die Möglichkeiten ausloten, die Bahn aus Kostengründen nicht mehr durchs Bergische Land, sondern entlang des Rheins über Düsseldorf und Duisburg und dann in Richtung Osten abknickend weiter nach Dortmund bauen zu lassen. Diese „Emschertallinie“ sollte dann später tatsächlich gebaut werden. Bei der Generalversammlung seiner Eisenbahngesellschaft soll 1841 David Hansemann – so die Zeitschrift „Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälische Anzeiger“ – von der bisherigen Bahn-

linie zwischen Minden und dem Rhein als eine „Wellbahn“ gesprochen haben. Zudem soll er auf eine Stellungnahme der Berliner Regierung verwiesen haben, die nun keine Strecke realisieren wolle, die eine Steigung von einem größeren Grad als 1:500 habe.<sup>11</sup> Der Autor dieses Pressebeitrags war Johann Friedrich Benzenberg, der nun auf Basis dieser Informationen vorschlug, eine radikal andere Streckenführung in Betracht zu ziehen. Er brachte eine Streckenvariante über Wesel ins Spiel. Sein Vorschlag war, die Bahnlinie entlang des Rheins bis Wesel zu führen und dann nach Osten über Münster nach Gütersloh die Strecke zu verlegen.<sup>12</sup> Allein schon diese Überlegungen, einen solchen Umweg in Kauf zu nehmen, zeigen, wie grundlegend über alternative Streckenführungen diskutiert wurde. Die Pläne, die Strecke von Köln über Duisburg und das Emschertal nach Dortmund anzulegen, kursierten 1841. Hansemann schickte einen Geometer (Vermessungsingenieur), der das Gelände zwischen Dortmund und Mülheim an der Ruhr aufnahm.<sup>13</sup> So lag eine Einschätzung zur Topographie für den Hellwegraum vor. Doch waren die Ergebnisse auf einem Streckenabschnitt ungünstig. Im Raum Mülheim war die Landschaft zu hügelig. Aus Sicht der Bahngesellschaft konnte es im August 1841 nur bedeuten, die Bahn von Düsseldorf über Duisburg und nicht über Mülheim, sondern weiter nördlich entlang des Rheins zu führen.<sup>14</sup>

Doch welche Strategie verfolgte die Gruppe von Städten, die sich Hoffnung machten, an der Köln-Mindener Eisenbahn zu liegen? Der Essener Bürgermeister Pfeiffer wandte sich im Oktober 1841 an den Bevollmächtigten der Eisenbahngesellschaft Egidy und wollte bezüglich des Streckenverlaufs einen Sonderwunsch anmelden. Pfeiffer warb für eine Verlegung der Emschertallinie weiter nach Süden, an seine Stadt heran. Für diese sprächen ökonomische Gründe. Ihre Kohleförderung sei ganz beträchtlich.<sup>15</sup> Zu diesem Zeitpunkt standen schon die Pläne im Raum, die Bahn von Köln über Duisburg durch das Emschertal nach Dortmund zu verlegen. So wurden die Hellwegstädte – Mülheim, Essen und Bochum – durch diese weiter nördlich verlaufende Strecke umgangen. Um das zu verhindern, warb der Essener Bürgermeister für eine Bahnlinie direkt durch sein Bergbauggebiet und damit an seiner Stadt vorbei.<sup>16</sup> Er betonte die ökonomischen Vorteile, falls die Linie durch das Bergbauggebiet verlaufen würde. Auf die historisch gewachsenen Verbindungen zu den Nachbarn im Westen und Osten ging er nicht

ein. Weder Mülheim noch Bochum und Dortmund führte er als Partnerstädte am Hellweg auf.

### Planungen zur Köln-Mindener Eisenbahn

Zwischen Köln (Deutz) und Dortmund gab es verschiedene Möglichkeiten, die Bahnstrecke zu realisieren; ebenso gab es mehrere Varianten zwischen Dortmund und Minden. Sowohl östlich wie westlich von Dortmund gab es einzelne Gruppen, die aus ökonomischen und kommunalpolitischen Gründen die Bahnlinie an sich ziehen wollten. Es kam im Verlauf der folgenden Diskussionen zu einer Verlagerung der Streckenführungen. Einer der Verantwortlichen hierfür war der Vizepräsident der Eisenbahngesellschaft David Hansemann. Innerhalb der regionalen Verkehrspolitik verfolgte die Stadt Bochum, den Verlauf der Bahnstrecke zu ihren Gunsten zu beeinflussen. Eine Kooperation mit anderen Gemeinden wie der Stadt Essen zeichnete sich nicht ab. Der Bochumer Landrat von der Recke von Volmerstein warb 1841 bei Hansemann für die Anlage der Bahnlinie auf dem Abschnitt von Duisburg bis Dortmund für die Route über Bochum und Dortmund und nicht etwas über Herne und Castrop. So sei ein größerer Kohlentransport auf der Bahn zu erwarten.<sup>17</sup> Er ging nicht auf eine Kooperation mit Nachbarstädten ein. Andere Gruppen versuchten ebenfalls, Hansemann für ihre Zwecke zu gewinnen. Die Kommunalpolitiker Ruhrorts und der Nachbargemeinden gingen gemeinsam mit Franz Haniel noch einen Schritt weiter. Sie schrieben ihn im April 1842 an und erläuterten die Vorteile, wenn die zu bauende Bahnlinie über Ruhrort verlaufen würde. So wäre idealerweise der Hafen, wo Haniels Frachtschiffe lagen, an die Bahnlinie angeschlossen worden. Für diese Version hätte die Strecke noch etwas weiter von Duisburg nach Norden gebaut werden müssen, um den rheinischen Hafen zu erreichen. „Wie es verlautet dürfen wir nunmehr hier im Lande der Hoffnung Raum geben, dass die Linie über den Rücken der bergischen Berge aufgegeben und jene durch die schöne Ebene des Rhein- und Emscherthals, den Sieg davontragen werde. Wenn dieses feststeht so muss die Bahn zwischen dem Rhein und dem Flusse des Ruhrgebirges in mehr oder weniger grosse Nähe bei uns paßieren.“<sup>18</sup>

Diese Streckenvariante über Ruhrort sollte allerdings scheitern, sodass die Kommunen gemeinsam mit dem Unternehmer später dann eine Stichbahn hin zur Köln-Mindener Eisenbahn anlegten. Im Juni 1842 teilte die Arnberger Bezirksregierung dem Bochumer Landrat mit, dass ihre Fachleute die gewünschte Linie untersuchen würden. „Von des Herrn Finanz-Ministers Exzellenz ist zur Prüfung der von der Rheinischen Eisenbahn Gesellschaft aufgestellte Projekte zur Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn von Cöln bis zur Landes Gränze bei Minden, sowie zur Prüfung des früheren Projekts der Rhein Weser Eisenbahn, eine Commission bestehend: aus dem Regierungs- und Bau-Rath Ritter, dem Assessor bei der technischen Deputation für Gewerbe, Nottebohm und dem Bau-Inspektor Henz ernannt worden.“<sup>19</sup> Im Juli 1842 reiste eine Deputation nach Berlin und wurde bei König Friedrich Wilhelm IV. vorstellig. Zwölf Persönlichkeiten aus dem Rheinland warben für die Verlegung der Bahnlinie von Köln über Duisburg und das Emschertal nach Dortmund. Zu dieser einflussreichen Gruppe gehörten der Duisburger Handelskammerpräsident Karl Böninger, der (Duisburg-)Ruhrorter Unternehmer Franz Haniel, der Essener Bürgermeister Bertram Pfeiffer und der Düsseldorfer Regierungsrat Heinrich Ferdinand Phillip von Sybel. Sie konnten dem Monarchen im Rahmen einer Audienz am 15. August eine Denkschrift überreichen.<sup>20</sup>

Aus Sicht der Bochumer saß der Hauptkonkurrent auf dem Feld der Verkehrspolitik im Nordwesten, in Gestalt der Hüttengewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel & Huysen (JHH). Ihr wichtigster Miteigentümer war Franz Haniel. Der rheinische Unternehmer und Kohlenhändler warb massiv für seine Streckenvariante durch das Emschertal. Er stand sowohl mit dem Monarchen als auch David Hansemann in Verbindung. Die Konkurrenz saß aber auch im Süden. Hier waren es die Kaufleute und Bankiers, die für eine Bahnlinie über ihr Wuppertal warben. Während sich diese Gruppe nicht sicher war, ob sie bei der Verlegung den Zuschlag bekommen würde, sah es bei den Nachbarn weiter im Osten schon anders aus. Im Dezember 1842 spekulierte die Dortmunder Presse, die Bahnlinie würde nun wohl sicher über ihre Stadt verlaufen, da Vermessungen zwischen Dortmund und Unna begonnen hätten. Wenn, so das Dortmunder Wochenblatt, nun auch die Bahnverbindung mit Münster zustande käme, dann würden hier mehrere Linien „auslaufen“ und ihr Ort zu „einem nicht unbedeutenden Stapelplatze“ werden.<sup>21</sup>



**Abb. 5:** Kronprinz Friedrich Wilhelm, Stahlstich, ca. 1835. (© Ruhr Museum)

**Abb. 6:** Bürgermeister Max Greve, Stahlstich, o. D. (© Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte)



## Erste Presseveröffentlichungen zur Bochumer Streckenvariante

Die Bochumer Stadtspitze versuchte weiterhin, die Direktion der Bahngesellschaft von der vorzüglichen Lage ihrer Stadt zu überzeugen. Es zeichnete sich allerdings 1843 eine negative Beurteilung der topografischen Situation für einen Bahnbau bei den Fachleuten der Bahngesellschaft ab. Die Vermessungen ergaben, dass bei der Bochumer Variante mehr Höhenmeter als bei einer weiter nördlich zu bewältigen waren. Auch wenn die Nachrichten über die wenig günstige Situation auf der „Hellweglinie“ sicherlich auch umgehend die Bochumer Stadtspitze erreicht haben dürfte, ließ diese nicht von ihrem Bemühen ab, die Bahnlinie auf ihr Gebiet zu ziehen. Der Bochumer Landrat warb 1843 erneut für die Variante Dortmund-Bochum-Essen-Duisburg: Gegen die projektierte

weiter nördlich verlaufende Linie, über Dortmund-Martens-Herne-Gelsenkirchen, würde sprechen, dass sie durch eine „[...] wenig cultivirte und der Cultur auch nicht besonders fähigen Gegend führe[n] würde.“<sup>22</sup> Bei seiner Variante sei es so, dass „[...] wenn die Bahn um 1 Stunde mehr südlich über Bochum gelegt würde, sie nicht nur das mit reichste Kornland hiesigen Kreises und eine sehr wohlhabende und volk- und verkehrreiche Gegend sondern auch die reichsten Kohlenfelder der Mark durchschneiden resp. berühren würde.“<sup>23</sup> Sein verkehrspolitischer Mitstreiter war der Bochumer Steuereinnahmer von Banchet, der in der regionalen Presse die Position seiner Stadt vertrat. Er warb für seine vorgeschlagene Bahnlinie und warnte vor der teuren Streckenvariante durch das südlich liegende Wuppertal. Für diese Strecke seien sieben Millionen Taler an Mehrkosten zu veranschlagen: „Wird die Dortmund-Duisburger Bahn gebaut, so stellen sich erheblich günstige Vortheile in Aussicht, und zwar in fast jeder Be-

ziehung. Von Unna über Dortmund, Bochum, Essen auf Duisburg durchläuft die Bahn das berühmte Kohlenfeld der Grafschaft Mark und des Stifts Essen der Länge nach in einer Strecke von circa fünfzehn Meilen.“<sup>24</sup>

Von Banchet übernahm es, öffentlich gegen die Variante durch das Emschertal zu polemisieren. In einem namentlich gekennzeichneten Artikel im „Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälischen Anzeiger“ bezog er am 26. August für die Bochumer Seite Stellung: „5  $\frac{3}{4}$  Meilen von Dortmund über Mengede, Henrichenburg, Herne bis Borbeck hat die Bahn eine rothfaule, von unzähligen Bächen durchschnittene, von aller handeltreibenden und industriellen Welt abgelegenen Ebene zu durchlaufen, auf der sie keine Nahrung haben kann und wird; während sie von Dortmund über Bochum, Wattenscheid nach Borbeck eine Strecke von nur 5 Meilen zu durchlaufen hätte, die ein ganz gut bauliches Terrain und einen festen Lehmgrund hat, und eine fortlaufende, stets belebte

und großartige Frequenz darbietet, auf der die Bahn in jeder Beziehung außerordentliche Kräfte finden und bringen würde.“<sup>25</sup> Am 27. September erschien der Artikel „Eine Lebensfrage für das Gedeihen des Steinkohlen-Bergbaues an der Mittelruhr“. Befürchtet wurde nun, da sowohl die bergisch-märkische Eisenbahn durch das Wuppertal kommen würde als auch eine Bahnlinie von Elberfeld über Witten nach Dortmund projektiert sei [allerdings nicht ausgeführt], dass „[...] die Kohlenzechen der Mittelruhr gleichsam in eiserne Arme gepreßt [werden] und sehen ihre Gewerbsinteressen, wenn nicht gänzlich gefährdet, doch sehr beeinträchtigt [...]“.<sup>26</sup>

Die Verkehrsfrage gewann im Oktober an Schärfe, da erste Bahnlinien fertiggestellt waren. Es war das Rheinland, was mit der Verbindung von Köln nach Belgien, voranschritt. „Der Schienenweg verlegt Köln an den Nordseestrand, Ostende an den Rhein, [...]“<sup>27</sup> Der Hafen von Antwerpen hätte nun einen Zugang zum Rhein via den Verkehrsträger Eisen-

bahn erhalten. Schon vorher war 1841 die Bahnlinie zwischen Düsseldorf und Elberfeld realisiert worden.<sup>28</sup> Aus Bochumer Sicht tat es immer dringender Not, die Zusage für die Berücksichtigung beim Bau der Köln-Mindener Eisenbahn zu bekommen.

## Das Bochumer Eisenbahnkomitee

Am 18. März 1844 wurde in Bochum ein Eisenbahnkomitee gegründet. Ihm gehörten auch Bürgermeister Max Greve und der Wittener Fabrikant Carl Ludwig Berger an. Zur Versammlung hatte von Banchet aufgerufen, um die „[...] hohen und höchsten Behörden, sowie bei der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft“ von der Verlegung der Bahnlinie über Bochum, Langendreer nach Dortmund zu überzeugen.<sup>29</sup> Berger ließ sich zum Präsidenten wählen, sein

Stellvertreter war von Banchet. Das Komitee warb um Mitstreiter bei der gemeinsamen Sache und fragte beim Dortmunder Zechenbesitzer von Romberg an, ob er zu einem Treffen des Komitees am 29. März erscheinen würde. Schließlich sei es für diese Gruppe der Unternehmer zwischen Steele und Wetter von großem Interesse, dass die Bahnlinie über Bochum und nahe Langendreer vorbeigeführt werde.<sup>30</sup> Das Komitee lud auch am 19. März den Wattenscheider Bürgermeister Kämper ein.<sup>31</sup> Einen Tag später wandte sich zudem Landrat von der Recke von Volmerstein an den Wattenscheider, um ihn für die Teilnahme am 29. März zu gewinnen: „Da nach den Äusserungen des Ingenieurs der Cöln-Mindener Eisenbahn-Actien-Gesellschaft die Führung der Eisenbahn über Bochum und Wattenscheid zulässig ist und nach den deshalb gethanen Schritten wahrscheinlich statthaben wird, wenn dazu von Seiten der betroffenen Orte Opfer gebracht werden, jedoch nach den deshalb mir früher gemachten

Eröffnungen keine anderen Opfer gefordert wurden, als daß die Bahnhöfe und Halteplätze von den Gemeinden unentgeltlich hergegeben werden, ein solcher Halteplatz aber ohne Zweifel bei Wattenscheid angelegt werden wird, so wollen Euer Wohlgeboren die Stadt-Verordneten der Stadt Wattenscheid versammeln und dieselben zu bewegen suchen, daß sie das zu einem Halteplatze bei Wattenscheid erforderliche Terrain unentgeltlich offeriren.“<sup>32</sup> Auf die Forderungen des Landrats hin traten die Stadtverordneten Wattenscheids zusammen und genehmigten die kostenlose Überlassung des Baugrundes zum Bau eines Bahnhofs.<sup>33</sup> Am 10. April veröffentlichte von Banchet wieder einen Presseartikel und warb für die Verlegung der Bahnlinie über seine Stadt: „Das Tagesgespräch in und um Bochum ist seit längerer Zeit die Eisenbahnfrage; jeden Augenblick hört man sage: ob wohl die Bahn über Bochum gehen wird oder nicht? – Daß über Bochum gebaut werden kann, steht fest, und da sollte man es auch glauben; dennoch ist es zweifelhaft und eben leicht möglich, daß sie durch das Emscherthal gebaut wird.“<sup>34</sup>

Von Banchet schob am 17. April einen weiteren Artikel nach und wies auf die zu erwartenden Gewinne für die Eisenbahngesellschaft hin, wenn die Linie über Bochum gewählt würde.<sup>35</sup> Drei Tage später erschien ein anonym Artikel zur „Köln-Mindener Eisenbahn“, der sich kritisch mit von Banchets Positionen auseinandersetzte. Gegen eine Linie über Bochum würden die hohen Baukosten sprechen. Von Banchet konterte mit der Behauptung, es würden eine viel größere Menge an Kohlen über seine „Bochumer Bahn“ transportiert werden können.<sup>36</sup> Bevor von Banchet auf diese Kritik in der gleichen Zeitschrift mit einem Beitrag reagieren konnte, erschien der Kommentar eines weiteren „Verkehrspolitikers“, der an der Seite der Bochumer stand und sich gegen die Bahn durch das Emscherthal, einer bruchigen Niederung, aussprach, „[...] wo im Sommer viele Kibitze und Frösche sind, im Winter aber viel Wasser zusammenfällt, wo wenig Menschen wohnen, wo keine Industrie besteht oder bestehen kann, wo der Reisende nichts sieht, als Himmel und Wüstenei, kurz, wo der Reisende auf fünf Meilen an dem Saume [...] um die schauerlich Mauern eines Serails herum geführt wird, aber nicht hineingehen darf.“<sup>37</sup>

Mit dem „Serail“ war die Bochumer Bergbauregion gemeint, jener Raum mit zahlreichen ergiebigen Zechen. Unverständlich blieb es dem Autor,

dass die Bahn nicht an diesen Anlagen vorbeilaufen solle. Die Bochumer Seite blieb bei ihrer Argumentationsstrategie, auf den Reichtum an Kohlen in ihrer Region hinzuweisen. Einer Bahngesellschaft würden durch den Abtransport dieser großen Mengen deshalb die Baukosten leichtfallen, da der Betrag sich schnell amortisieren würde. Von Banchet wandte sich am 8. Mai über die Presse erneut an das Publikum und griff seinen Kritiker an, der ihm am 27. April mangelnde Objektivität und unseriöse Argumentation vorgeworfen hatte. Er formulierte ruppig: Der Herr scheine wohl selber ein Bergwerksbesitzer (Gewerke) zu sein, vielleicht einer jener alten Gewerke, die sich in Betreff des hiesigen Kohlenbergbaues als Monopolisten gern betrachtet sehen würden; der Herr scheine zu wünschen, „[...] daß die Eisenbahn durch’s Emscherthal gehe, weil er vorauszusehen meint, daß dann der Kohlenbergbau für die alten Gewerke ein Monopol bleiben werde, die von Alters her im Besitze waren und jetzt bekümmert Jeden nach Kohlen schürfen sehen müssen.“<sup>38</sup> Die Redaktion des „Sprechers“ sah sich nun genötigt, das Treiben der „Verkehrspolitiker“ Einhalt zu unterbinden. Unter dem Beitrag von Banchets in der Ausgabe vom 8. Mai veröffentlichte sie: „Wir bitten jetzt ein wenig Einhalt zu thun, da die übergroße Mehrzahl unserer Leser nur ein geringes Interesse an der Weiterführung dieses Streites nehmen würde.“ Der Konflikt war nur vertagt, der Vorwurf, eine Gruppe von Gewerke hätten aus egoistischen Gründen einen Bahnbau hintertrieben, blieb. In der folgenden Zeit wurde nun eine Nachricht aus Berlin erwartet, ob noch eine Verlegung der Bahnlinie über Bochum möglich sei oder nicht. Die Bochumer korrespondierten zum einen mit Berliner Regierungsstellen und standen zum anderen in Kontakt mit der in Köln ansässigen Bahngesellschaft. Sie war dazu übergegangen, ganz direkt nach dem Maß an Unterstützung bei den Kommunen nachzufragen. Am 6. Mai fasste das Bochumer Eisenbahnkomitee den Inhalt eines Schreibens von einem Vertreter der Eisenbahngesellschaft zusammen. Die Kölner fragten nach dem Grad an finanziellen Zuschüssen. Es dürfte nun davon abhängig sein, „[...] die Cöln-Mindener Bahn über Bochum zu leiten ‚daß recht angemessene Offeren von den Interessenten der Gegend gemacht werden‘, und sind wir in dem besagten Schreiben aufgefordert, die Höhe der offerirten Summen, oder die offerierten Leistungen schleunigst anzuzeigen.“<sup>39</sup> In der Presse reagierte ein

nicht namentlich genannter Verkehrspolitiker erbost auf die Preistreiberei der Bahngesellschaft, die die Anrainer unter Druck setzte, wollten sie nicht die Gunst der Gesellschaft verlieren. Diese Art der Unternehmenspolitik würde auch nicht dem Wohle des Staates dienen.<sup>40</sup> Mit der Festlegung der Bahnstrecke über das Emschertal hätte diese Form der Preistreiberei ein Ende gehabt, da Bochum – wie es schien – nun nicht mehr beim Bahnbau berücksichtigt werden würde. Die Preistreiberei der Bahngesellschaft sollte erst zu dem Zeitpunkt ein Ende finden, als die Streckenführung allen Beteiligten endgültig klar war.

## Bochums Forderung an das Finanzministerium

Die Bochumer beantragten am 5. Mai 1844 bei Finanzminister Ernst von Bodelschwingh, die Bahnlinie über ihren Ort verlegen zu lassen. Sie warben mit der hervorragenden Infrastruktur Bochums, da sich hier vier Chausseen kreuzen würden. Zudem sei ein Bahnbau durch ihre Gegend technisch nicht so schwierig, da es sich um ein „sanft gewölbtes Terrain“ handele.<sup>41</sup> Die Arnberger Bezirksregierung reagierte und wandte sich an das Bochumer Eisenbahnkomitee, um die Entscheidung der Berliner Behörden vom 10. Mai mitzuteilen. Die Bahnstrecke würde nicht über ihre Stadt „[...]“, sondern die durch das Emscher Thal über Mengede genommen werden.“<sup>42</sup> Der preußische Finanzminister von Bodelschwingh hatte sich festgelegt. Auf die Nachricht hin reagierte das Komitee umgehend und beschloss, eine Delegation nach Berlin zu schicken, da dem Minister wohl die lokalen Verhältnisse ganz fremd sein dürften.<sup>43</sup> Das Bochumer Komitee konnte bei seiner Korrespondenz mit Berlin nicht ahnen, dass zum Zeitpunkt ihrer Briefsendung, der Antrag ging am 8. Mai aus Bochum ab, sich die Situation im Finanzministerium gerade änderte. Am 3. Mai trat offiziell Eduard Heinrich von Flottwell den Posten des Finanzministers an. Sein Vorgänger, Ernst von Bodelschwingh-Velmede, war zum Kabinettsminister ernannt worden. Durch den Wechsel änderte sich für die Verkehrspolitiker in der Provinz der Ansprechpartner. Während von Bodelschwingh sich bei der Streckenführung in zwischen – zumindest für den Abschnitt zwischen Dortmund und Bielefeld – festgelegt hatte, bestand nun für die Bochumer Seite neue Hoffnung,

den frisch ernannten Finanzminister von ihren Wünschen und Plänen zu überzeugen. Deshalb kam es von Seiten des Bochumer Magistrats am 18. Mai zu einem weiteren Bittgesuch nach Berlin, diesmal an den Finanzminister von Flottwell. Für sie war ihr Anliegen eine der wichtigen Verkehrsfragen ihrer Stadt.<sup>44</sup>

Das Bochumer Komitee richtete nun zum einen erneut ein Bittgesuch an die Berliner Regierung und rief zum anderen seine Mitglieder zu einer Versammlung am 29. Mai 1844 zusammen. Zu den Anwesenden gehörten Landrat von der Recke von Volmerstein, der Kaufmann und Bergwerksbesitzer Carl Berger und die Kaufleute Friedrich Wilhelm Liebrecht und Franz Haniel. Zudem war eine Reihe von weiteren Bergwerksbesitzern erschienen. Ziel war es, die Köln-Mindener Bahnlinie doch noch durch ihre Region verlegt zu bekommen. Schließlich habe es – so der Landrat – schon 1841 solche Überlegungen gegeben, da die Bedeutung einer Verkehrsanbindung schon damals erkannt worden sei. Die Versammlung beschloss, einen Geldfonds einzurichten, um dem Komitee Handlungsmöglichkeiten zu eröffnen. Eine jede der über einen Vertreter anwesenden Zechen sollte fünfzehn Talern in die gemeinsame Kasse einzahlen. Zudem wurde in der Versammlung Personen bestimmt, die nach Köln fahren und bei der Direktion der Bahngesellschaft vorstellig werden sollte. Als Offerte stellte die Bochumer Deputation der Kölner Bahngesellschaft die Schenkung von einer Million Pfund Eisenbahnschienen für den Bahnbau in Aussicht. Alternativ war in Bochum auch über die kostenlose Überlassung von Grundstücken gesprochen worden, doch die Zechenbesitzer wollten sich auf diese Form der Förderung nicht einlassen.<sup>45</sup>

Im August 1844 war von Banchet in seiner Funktion als Komitee Mitglied in Berlin. Er sprach bei den Behörden vor und setzte sich für die Verlegung der Köln-Mindener Eisenbahn über seine Stadt ein. Am 5. August berichtete er aus der Hauptstadt dem Bochumer Landrat von seinen Fortschritten. Er habe inzwischen jeweils zweimal eine Audienz bei Finanzminister von Flottwell und Minister von Bodelschwingh erhalten, zudem hätte er sich mit den Beamten, Geheimer Oberfinanzrat Pommeresche II und Geheimrat Mellin, getroffen. Nun solle er im Auftrag des Finanzministers fragen, welchen Betrag der Kreis Bochum bereit sei zu geben, um die Verlegung der Bahnlinie zu ihren Gunsten noch zu beeinflussen. Von Ban-

chet war sich unsicher, ob er weiterhin die Unterstützung seiner Bochumer Komitee-Mitglieder habe, allerdings sah er sich in Berlin von den Regierungskreisen respektiert. „Eine weitere Deputation ist nicht nothwendig, indem ich als Deputirter von Sr. Exzellenz, dem Herrn Finanz-Minister anerkannt bin, und in den Bureaus volle Anerkennung erfahre.“<sup>46</sup> Von Banchet handelte auf eigene Initiative und wird seine Komitee Mitglieder in Bochum wohl nur im Nachhinein von seinen Schritten unterrichtet haben. Sein Vorgehen wird das Bochumer Komitee als einen Alleingang gewertet haben. In den folgenden Monaten sollte es zu einer Überwerfung zwischen von Banchet und den übrigen Komitee-Mitgliedern kommen.

Noch aus Berlin wandte sich von Banchet am 18. August an das Finanzministerium und stellte klar, warum die Bahnlinie über seine Stadt verlegt werden müsse. „Die Ruhr, seither der einzige Abflußkanal, hört als Kohlentransportstraße künftig auf bedeutsam zu sein, und alle, nicht von den Eisenbahnen berührten oder aufgeschlossenen Kohlenfelder leiden wahrscheinlich große Gefahr. [...] Das Terrain durch die Kohlenfelder über Wattenscheid, Bochum und Langendreer nach Dortmund ist nivellirt und bereits der Beweis geführt, daß die Durchführung der Bahn hier völlig zulässig ist.“<sup>47</sup> Für den Bochumer Steuereinnahmer war es offensichtlich, dass sich die verkehrspolitische Situation im Ruhrgebiet deshalb im letzten Jahr verschärft hatte, da nun nicht mehr allein über den Bau der Köln-Mindener Eisenbahn (die ehemalige Rhein-Weser-Eisenbahn) verhandelt würde. Wäre es nur dieses Projekt gewesen, würde es nur einen geringen Teil der Kohlenförderung betreffen, da die Ruhr weiterhin die Hauptlast beim Kohlentransport tragen würde. Dem sei aber nicht mehr so. Nun sei mit der Bergisch-Märkischen und der Steele-Vohwinkler Eisenbahn zwei weitere Bahnprojekte so nahe vor einer Fertigstellung, dass nun eine Reihe von Zechen die Vorteile des Bahnanschlusses bekommen würden und andere – die Zechen in Bochum – der Möglichkeiten eines günstigen Abtransports ihrer Kohlen beraubt sein würden.

Wie unübersichtlich die Verkehrspolitik im Bochumer Raum empfunden wurde, wird an den Problemen der Bahngesellschaft bei den Vermessungsarbeiten deutlich. An der Strecke hatten Anwohner widerrechtlich im September 1844 Vermessungsstangen entfernt. Da sowohl von der

Bergisch-Märkischen als auch der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft die Vermessungsbeamten im Kreise Bochum tätig waren, wandten sich beide Bahngesellschaften an den Bochumer Landrat und forderten ihn auf, sie bei ihren Arbeiten zu unterstützen und solche Beschädigungen zu verhindern. Der Bochumer Landrat erhielt sowohl von der Bergisch-Märkischen Bahngesellschaft<sup>48</sup> als auch der Köln-Mindener Instruktionen, über deren Baukondukteur zugesandt: „Da in der Eisenbahnlinie von hier über Mengede und Herne nach Gelsenkirchen stehenden Stangen und Pfähle entfernt haben, in der Meinung, daß diese Linie verlassen und die Richtung über Bochum erwählt worden sei, so mache ich hiermit bekannt, daß noch keineswegs eine Bestimmung eingetroffen ist, wonach die Linie durch das Emscher Thals verlassen und die Bahn über Bochum geführt werden soll, und daß die von der Direktion der Cöln-Mindener Eisenbahn angeordneten Nivellements nur zum Zwecke haben das Sachverhältniß aufzuklären und den Kosten-Betrag einer Bahnlinie über Bochum festzustellen.“<sup>49</sup>

Die endgültige Entscheidung über den Streckenverlauf auf dem Abschnitt Duisburg-Dortmund stand 1844 an. Allerdings kursierten in der Bevölkerung unterschiedliche Informationen, wer den Zuschlag für die Bahnstrecke bekommen würde. Doch der Bochumer Landrat von der Recke von Volmerstein wusste es zu diesem Zeitpunkt schon besser. Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft hatte ihm mitgeteilt, sie sei kaum noch zu einer Abänderung ihrer Pläne zu bewegen. Gegen ihre Variante über Bochum sprächen die Kosten; sie sei 700.000 Taler teurer als die „Emscher-Linie“, was an den Steigungen liegen würde. Die Steigungen würden bezogen auf einer Meile bei 1:300 liegen.<sup>50</sup>

## Verkehrspolitik der Stadt Essen

Essen agierte weniger über die Öffentlichkeit, nutzte weniger die Presse als die Bochumer Seite. Die rheinische Stadt versuchte die Kölner Eisenbahngesellschaft mit Eingaben zu beeinflussen. Bürgermeister Pfeiffer schrieb das Unternehmen an, doch gingen die Kölner über seine Wünsche hinweg. Der Essener Stadtrat realisierte, dass man so nicht weiterkam. Pfeiffer wandte im August 1844 an seine Bochumer





Abb. 7: Oberbergat Heinrich Heintzmann, Lithographie. (© Ruhr Museum)

zustecken. Zudem wurden die Bürgermeister von Steele und Borbeck zum Beitritt in ihr Komitee aufgefordert und das Bergamt und die Zechenbesitzer um Unterstützung angegangen. Gemeinsam mit dem Bochumer Komitee wollte nun das Essener „die Sache zu wirken“.<sup>52</sup> Das Vorgehen war politisch klug, Erfolg versprechend und kam spät. Zu spät, um noch die gefällten Entscheidungen revidieren zu können. Die Lobby-Arbeit hätte früher einsetzen müssen. Trotz des Misserfolgs hatten die Maßnahmen eine neue Form bürgerlichen Handelns eröffnet. Die Kommunalpolitiker suchte den Schulterschluss mit Gleichgesinnten, wandte sich an die zuständigen Verwaltungsstellen (wenn auch nicht über die Presse an eine allgemeine Öffentlichkeit) und warben für ihre Ziele. Das Essener Eisenbahnkomitee schrieb am 27. September 1844 die Berliner Behörden an und warb für die „Führung der Cöln-Mindener Eisenbahn in der Nähe der Städte Essen und Bochum“.<sup>53</sup>

## Der Kampf hinter den Kulissen

Am 11. Oktober traf sich das Bochumer Komitee mit Zechenbesitzern und Vertretern der Bergbaubehörden. Für die Bochumer Seite nahmen Bürgermeister Greve, Bergmeister Engelhardt und der Steuereinnahmer von Banchet teil. Für die Gewerkschaften waren Kammerherr von Romberg (für seine Zeche Friederica) und acht weitere Zechenbesitzer vertreten. Vom Bergamt nahmen Oberbergat Honigmann mit vier weiteren Beamten teil. Abwesend war Franz Haniel, der noch am 29. Mai zugegen gewesen war. Im Protokoll war vermerkt: „Nicht erschienen war: Der Deputirte der Zeche Meklingsbänker Erbstollen Herr Franz Haniel zu Ruhrort.“ Der Grund wird sein, dass der Ruhrorter Unternehmer inzwischen wusste, dass die Bahnlinie nicht über Bochum, sondern – wie er es favorisierte – über den Emscherbruch verlaufen würde. Mit dieser nördlichen Variante war sowohl seine geplante Zeche Zollverein an das Bahnnetz angeschlossen als auch sein Eisen- und Stahlwerk. Diese war die Hüttengewerk-

schaft und Handlung Jacobi, Haniel & Huyssen in (Oberhausen)-Osterfeld. Er plante, sein Werk mit Kohlen auch aus dem Essener Raum zu versorgen. Zu diesem Zweck hatte er die Grundstücke an der projektierten Bahnstrecke in (Essen-) Katernberg angekauft und teufte eine Zeche ab. Er gab dieser den Namen „Zeche Zollverein“ und schloss sie 1851 über eine eigene Zweigbahn an die seit 1847 in Betrieb befindliche Köln-Mindener Eisenbahn an. Haniel versorgte seine Fabriken in Oberhausen über die neue Bahnlinie mit dem Brennstoff Kohle, der entscheidende Vorteil, um kostengünstig sein Eisen- und Stahlwerk betreiben zu können.

Beamte des Bochumer Bergamtes waren bei der einberufenen Versammlung des Bahnkomitees deswegen zugegen, da sie im Auftrag des Dortmunder Oberbergamts ermitteln sollten, welchen Betrag die Bochumer Zechenbesitzer zuschießen würden, nur um die Bahnlinie über ihren Raum verlegt zu bekommen. Die Zechenbesitzer sagten zu, die Kosten für die Vermessungsarbeiten an der vom Komitee favorisierten Bahnlinie zu übernehmen. Zudem stellten sie einen Betrag von bis zu 40.000 Talern in Aussicht, falls ihre Strecke teurer kommen sollte, als die Variante durch den Emscherbruch.<sup>54</sup> Die Anwesenden setzten am 11. Oktober ein Schreiben in eigener Sache auf, unterschrieben unter anderem von Romberg, Carl Berger und dem Oberbergat Heinrich Heintzmann. Aus ihrer Sicht würde ein Bau der Bahnlinie über Bochum nur wenig teurer als die nördliche Variante kommen. Zudem würde die Bahngesellschaft erheblich von ihrer präferierten Route über Bochum profitieren, da größere Kohlenmengen zu transportieren seien. So könnten mindestens zwei Millionen Scheffel Kohlen (110.000 t) zum Rhein gelangen. So wäre ein Gewinn von 80.000 Talern für die Bahngesellschaft zu erwarten.<sup>55</sup> Zudem wies das Komitee auf die nahe bei Langendreer verlaufende Bergisch-Märkische Eisenbahn hin, die – zusammen mit der projektierten Bahnlinie über Bochum – dann im Dortmunder Bahnhof zusammenlaufen würde. Falls man zwischen den beiden Linien bei Langendreer eine Zweigbahn anlegen würde, könnte die Bahngesellschaft die südlich liegenden Gewerbergeregionen erschließen. „[...] daß alle Frachtgüter aus dem industriereichen Märkischen Süderlande Iserlohn, Altena, Lüdenscheid, Hagen p.p. auf dem kürzesten Wegen den Häfen des Niederrheins zugeführt werden können, welche sonst entweder den 3 Meilen langen Umweg über Dortmund, oder

den andere Weg über Elberfeld nach Düsseldorf einzuschlagen genöthigt sein werden, und so der Cöln-Mindener Bahn verloren gingen.“<sup>56</sup>

Am 12. Oktober – einem Tag nach der Versammlung – wandte sich der Wittener Carl Berger an den Dortmunder Zechenbesitzer von Romberg. Es sei eine Versammlung für den 19. Oktober angesetzt und seine Anwesenheit deshalb so wichtig, da nun die Höhe der Beiträge zur Unterstützung des Bahnprojekts verhandelt würden. Berger warb für ein solches Vorgehen und bat Romberg persönlich zu erscheinen. Wenn er anwesend sei, würden die „meisten Gewerkschaften“ seinem Votum folgen.<sup>57</sup> Das Bochumer Bergamt reichte am 24. das Schreiben vom 11. Oktober an die vorgesetzte Stelle, dem Oberbergamt in Dortmund weiter.<sup>58</sup> Das Bergamt wies auf das Angebot der Zechenbesitzer hin, die Kosten für die Vermessungsarbeiten und einen Geldbetrag bei möglichen Mehrkosten bei den Bauarbeiten zu übernehmen, hin. „Das scheint dies nach Lage der Sache Alles zu sein, was zur Zeit von den Gewerken erwartet werden konnte, da man ihnen ohne genauere Kenntniß der Mehrkosten dieser Bahn ein bestimmtes Geldopfer nicht zumuthen darf [...]“.<sup>59</sup> Das Bergamt präferierte, die Bahnlinie durch den Bochumer Raum zu führen, „die Mitte des Kohlenreviers“. Diese Zechen würden so einen Standortvorteil erhalten, was notwendig sei, da diese mit anderen Zechen konkurrieren würden. Einige der Essener und Hörder Zechen seien inzwischen zum Tiefbau übergegangen und andere Zechen würden bald verkehrstechnisch begünstigt werden. Die letzteren lägen an den projektierten Bahnlinien der Bergisch-märkischen und der Steele-Vohwinkler Eisenbahn.<sup>60</sup>

Trotz der Unterstützungen verfolgten die euphorischen Erwartungen der Bochumer und Essener Verkehrslobby im Herbst 1844; der negative Entscheid aus Berlin war absehbar. Von Banchet wandte sich schriftlich an von Romberg und wies am 6. November auf die Folgen für den Kreis Bochum hin, nun, da die Bahnlinie nicht kommen würde. Zudem ließ er sich nun zu seiner persönlichen Niederlage im Komitee aus. Schließlich sei er es gewesen, der „so viele Opfer gebracht“ hätte.<sup>61</sup> Zum Schluss wies er auf die kommende Ankunft von Finanzminister von Flottwell in Dortmund hin. Hier sei noch einmal die Möglichkeit für ein Gespräch gegeben. Von Banchet fragte von Romberg, ob dieser eine solche Lobbyarbeit übernehmen würde. Der Finanzminister kam zudem am 12. November nach

Bochum, um sich die Argumente des lokalen Komitees anzuhören. Inzwischen hatte am 19. Oktober die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft von Flottwell einen ausführlichen Bericht zugesandt und die Entscheidung für die Variante durch das Emschertal mit geringeren Baukosten verteidigt. In Bochum ließ sich der Minister vom Komitee zumindest soweit überreden, die getroffene Entscheidung für die Emschertallinie – schließlich hatte für diese Wahl schon sein Amtsvorgänger, Minister von Bodelschwingh, am 7. Mai 1844 entschieden – noch einmal „auszusetzen“ und weitere Informationen einzuholen. Bei seiner Abreise gab er dem Bochumer Komitee als Aufgabe mit, bis zum Jahresende eine eigene Kostenaufstellung über ihre Streckenvariante vorzulegen.<sup>62</sup> Auch der Essener Bürgermeister Greve ergriff die Gelegenheit, sich mit dem Finanzminister zu treffen, berichtete aber enttäuscht. „Wir haben unsere Partie gänzlich verloren. Die Audienz war so ungnädig, daß ich noch nicht begreifen kann, wie ein so hochgestellter Staatsmann in einer solchen Weise uns abfertigen konnte.“<sup>63</sup>

Im Dezember 1844 kam die erwartete schlechte Nachricht aus Berlin. Das Finanzministerium teilte dem Oberbergamt zu Dortmund mit, man habe sich gegen die Streckenvariante über Dortmund, Bochum und Essen entschieden, da sich die räumlichen Verhältnisse als so ungünstig herausgestellt hätten, dass „[...] eine weitere Verfolgung dieses Projectes zwecklos erscheint und wenigstens Seitens der Bergbehörden keine weitere Berücksichtigung erheischt, was dem dafür gebildeten Bochum-Verein zu eröffnen, dem König. Ober Berg-Amt überlassen bleibt.“<sup>64</sup> Doch während sich die Behörde gegen eine weitere Prüfung einer Anlage über Bochum ausgesprochen hatte, pochte Carl Berger auf die Zusage zu einer solchen durch Finanzminister von Flottwell. Er schrieb am 14. Dezember an den Wattenscheider Bürgermeister Kämper: „Von Sr. Exzellenz dem Herrn Finanzminister ist ein Schreiben eingelaufen, wonach wir entweder bis Ende dieses Jahres einen Bauplan nebst Kostenanschlag einer Eisenbahn über Bochum einreichen, oder gewärtigen sollen, daß nach den bereits vorliegenden Plänen der Cölner Direction entschieden werden würde. Zur Berathung über diesen Gegenstand erlaube ich es mir, Ew. Wohlgeboren zu einer Conferenz des Comités auf Mittwoch d. 18. Nachmittags 2 Uhr bei Frau W. Dahm in Bochum erbenst einzuladen [...]“.<sup>65</sup> Doch das Bochumer Eisenbahnkomitee machte sich immer

Amtskollegen und fragte nach dem aktuellen Stand in dieser Angelegenheit nach. Bürgermeister Greve legte seinem Antwortschreiben einen Rechenschaftsbericht und weitere Schreiben des Bochumer Komitee-Mitglieds von Banchet bei. Greve sah noch keineswegs alle Hoffnung fahren, ganz im Gegenteil: „Die Sache steht sehr günstig, und wir erwarten den besten Erfolg. Ihre Stadt [Essen] wird großen Verkehr haben, sich unseren Bestrebungen an[zuschließen], da auf unserm Projekt [...] schon um ein Bedeutendes näher gerückt ist, und durch geringe Änderungen noch näher gelegt werden kann. Von Banchet wird wohl so lange in Berlin verweilen, bis der Revisionsbericht von uns aufgenommenen Nivelements dem Ministerium vorliegt [...]“.<sup>51</sup>

Aufgrund der optimistischen Einschätzung der Bochumer Kollegen traf der Essener Stadtrat am 12. August zusammen. Essen entwarf ein Sechs-

punkte-Programm, um doch noch den Zuschlag für die Bahnlinie zu bekommen. Und nun – zum ersten Mal – agierten die städtische Vertretung nicht mehr allein als eine ‚Enklave‘, die losgelöst von den komplexen Entscheidungsstrukturen (verschiedene Ministerien waren involviert) allein von der Kölner Bahngesellschaft ihre Ziele verwirklicht sehen wollte. Nun realisierten Essen als auch Bochum, dass sie aufgrund der komplexen Entscheidungsstrukturen andere Wege beschreiten mussten: Essen wandte sich mit ihren Wünschen an das Berliner Finanzministerium und forderte, die „[...] Bahn von Vogelheim in der Bürgermeisterei Borbeck über Essen Frillendorf, Kray, Wattenscheid und Bochum nach Dortmund [zu] führen“; eine Kopie des Schreibens wurde der Bahngesellschaft zugestellt. Es wurde angeboten auf eigene Kosten die Strecke, zumindest der Teil, der auf dem Essener Stadtgebiet lag, zu vermessen und ab-

weniger Hoffnungen. Auch die Essener mussten, nachdem sie eine Delegation nach Berlin geschickt und sich schriftlich an den König gewandt hatten, kapitulieren.

Landrat von der Recke von Volmerstein wandte sich am 14. Dezember an Graf Itzenplitz, den Arnberger Regierungspräsidenten, und bat um Schutz für seine Stadt Bochum. „Nur durch eigennützig oder böswillige Intriganten ist es dahin gebracht, daß die Köln-Mindener Eisenbahn nicht über Bochum gelegt worden ist. Welche Machinationen stattgehabt haben, darüber ist noch ein Schleier ausgebreitet und es ist besser [es] nicht auszusprechen [...]. In dieser trüben Aussicht leuchtet ein noch ein Hoffnungsstrahl aus diesem Project, die Steele Vohwinkler Bahn über Bochum bey Herne mit der Köln Mindener Bahn zu verbinden, wodurch die hiesige Gegend dann wieder in Communication mit den großen Weltstraßen treten und das hiesige Kohlenrevier nach Norden und Westen hin geöffnet werden würde.“<sup>66</sup>

In Berlin reichte am 31. Dezember von Banchet noch im Namen seines Komitees den am 12. November versprochen Bericht beim Finanzministerium ein.<sup>67</sup> Allerdings stellte von Flottwell nun fest, dass die Bochumer nicht die versprochenen besseren Konditionen für den Bahnbau über ihre Stadt geliefert hätten. Die „Kohlen-Gewerkschaften“ hätten dem Komitee keine zusätzlichen Finanzmittel als Unterstützung bewilligt.<sup>68</sup> Der Antrag der Bochumer war einer von vielen. Nach ihm kamen die Bürgermeister und Stadträte Essens in der gleichen Angelegenheit. Auch sie wollten den Minister für die gleiche Streckenvariante überzeugen und damit zu einer Verlegung der Köln-Mindener Eisenbahn überreden. Sie reichten am 30. Januar 1845 ihre Bittschrift in Berlin ein.<sup>69</sup>

Der König reagierte sowohl auf den Antrag des Bochumer als auch auf den des Essener Komitees. Beide Anträge gab er an von Flottwell mit der Forderung zu einer Stellungnahme zurück. Der Minister lieferte am 26. Februar 1845 eine ausführliche Begründung, warum nun die Entscheidung für die Strecke von Duisburg durch das Emschertal und Mengede nach Dortmund gefallen sei und von dieser nicht mehr abgewichen werden dürfe. Detailliert ging er auf die Anträge der beiden Kommunen ein, um die Haltlosigkeit ihrer Forderungen nach einer Berücksichtigung beim Bahnbau zu verdeutlichen. Bei der „Bochumer Linie“ seien auf diesem Abschnitt dann 51 Fuß mehr an Höhendifferenz zu überwinden, was die Bahn

um 735.300 Taler verteuern würde. Anstelle von den veranschlagten 1.004.700 Talern würde die Bahn dann 1.770.000 Taler kosten. Zudem hätten die Essener eine eigene Variante vorgeschlagen, die – ohne die Bochumer Seite einzubinden – die Strecke von Dellwig über Essen, Stoppenberg und weiter über Gelsenkirchen mit Anschluss an die Emschertallinie sah. Die Stadt Essen präferierte also die Emschertal-Linie und wollte so allein ihre Stadt angeschlossen sehen; ihre Strecke wäre – nach einem Schlenker über Essen – bei Gelsenkirchen wieder in die Emschertal-Linie gemündet.

Bei dieser Variante spielte Bochum keine Rolle. Flottwell berechnete die Mehrkosten auf 366.350 Taler, da 53 Fuß an Höhenunterschied mehr und zudem noch vier zusätzliche Kurven zu überwinden seien.<sup>70</sup> Neben diesen bautechnischen Argumenten ging der Minister auf die Behauptungen des Bochumer und Essener Komitees ein, dass die höheren Baukosten durch das zu erwartende höhere Frachtaufkommen mehr als ausgeglichen würden. „Diese Behauptung steht aber gar nicht zu begründen.“<sup>71</sup> Mit diesem Urteil demaskierte Flottwell die Bemühungen beider Komitees, die Bedeutung ihrer Bergbauregion entsprechend in Berlin gewürdigt zu sehen. Denn anders als von den lokalen Komitees geschildert, sei – aus Sicht Flottwells – der Kohlentransport über die nahe gelegene Ruhr für viele der Zechen durchaus möglich. Zum Fluss sei es für die Bergwerksbesitzer leicht, bergab auf Frachtwagen die Kohlen zu transportieren und dann auf Schiffe umzuladen. So sei es – so der Minister – auch sehr begreiflich, „[...] daß die Kohlen-Gewerkschaften kein lebhaftes Interesse für die Führung der Coeln-Mindener Bahn über Essen und Bochum mehr zu erkennen geben und die Kosten der ferneren Untersuchung nicht bewilligen wollen.“<sup>72</sup> Flottwell schlug stattdessen vor, eine Pferdebahn zwischen der Köln-Mindener Bahn und der im Süden liegenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn einzurichten. Sie solle von Haus-Berge, nahe am Stadtkern von Essen vorbei und weiter über Steele an die Bahnlinie bei Witten verlaufen. Mit Flottwells Stellungnahme war nun endgültig die Entscheidung für die Emschertallinie gefallen, die bis heute zwischen Duisburg und Dortmund existiert.

König Friedrich Wilhelm IV. ließ Carl Berger im März 1845 die Nachricht zukommen, die Köln-Mindener Eisenbahn würde nun über das Emschertal und nicht über Bochum verlegt werden. Berger berichtete dem Wattenscheider Bürgermeister Kämper am 31. März von

der anstehenden Versammlung des Komitees am 2. April: „In dieser Versammlung werde ich zugleich so frei sein zu proponieren, unser Comité, dem das vorgesteckte Ziel nicht mehr erreichbar ist, aufzulösen, und solches gleichfalls Comitenten bekannt zu machen.“<sup>73</sup>

## Ein medialer Scherbenhaufen

Die Art der Kommunikations- und Diskussionskultur zwischen dem Bochumer Eisenbahnkomitee, den Behörden und der Bahngesellschaft verschlechterte sich im Laufe der Verhandlungen. Das Klima wurde mehr und mehr vergiftet. Grund dafür waren auch die öffentlich ausgetragenen Anfeindungen. Die in der Presse veröffentlichten Artikel zum Stand der Verkehrspolitik eröffneten Interpretationsspielräume und luden die Autoren zu mehr oder weniger böswilligen Unterstellungen zu den Absichten und Zielen ihrer Konkurrenten ein. Alle Parteien nutzten Zeitungen und Zeitschriften, um aus ihrer Sicht die Gründe für die Wahl einzelner Bahnstrecken darzulegen. Ein Höhepunkt der verkehrspolitischen Berichterstattung fand Ende 1844 statt. In einem anonymen Artikel wurden die Bergwerksunternehmer südlich von Bochum vehement und ausführlich angegriffen: „Die Besitzer der jetzt bestehenden Hauptkohlenzechen haben ihre Gruben und Niederlagen vorzüglich längs der Ruhr und wünschten nicht im Verkehr gestört zu werden, auch wünschen sie keine Konkurrenz, und so sollte die Eisenbahn so weit als möglich von den bekannten guten Steinkohlen-Lagern entfernt bleiben; die Kohlen der Ruhrzechen sind schlechtere Qualität, als die nördlich gelegenen Lager, und scheuten nicht ohne Grund die reichen alten Gewerken die Concurrenz, welche sich ihnen entgegen stellen würde, ginge die Eisenbahn längs Essen und Bochum, also durch das Herz der reichsten und vorzüglichsten Steinkohlenfelder, und das um so mehr, als ihre Gruben an der Ruhr die Oberkohle meistens abgebaut haben und zum kostspieligen Tiefbau übergehen müssen, während längs Essen und Bochum die Kohle ausgezeichnete Qualität in unermeßlicher Reichhaltigkeit in sehr geringer Tiefe gefunden wird; endlich waren es die Kohlenmänner, welche mit dem Kohlenhandel [...] ihre großen Reichthümer erworben haben, die es wohl begriffen, daß der Kohlenhandel allgemein werden würde, ginge die

Eisenbahn mitten durch die Kohlenfelder und ergäbe eine allgemein genügende Abfuhrgelegenheit, daß aber die dabei nicht große Vortheile erzielen können. Also die Kohlenmänner spielten hier die Hauptrolle.“<sup>74</sup>

Der Anonymus ließ im Weiteren seine Verbitterung über die Benachteiligung der Stadt Bochum in dieser so wichtigen Verkehrsfrage freien Lauf. „Am schlimmsten fahren aber die Bewohner von Essen und Bochum, die sich, geht die Eisenbahn durch’s Emscherthal, ihres jetzt glücklichen Verkehrs beraubt sehen und Gefahr laufen, in ihrem jetzt blühenden Wohlstand erschüttert zu werden.“ Von Banchet wandte sich anonym – oder eine Person, die ihm sehr verbunden war – im Januar 1845 über die Presse an die Öffentlichkeit und klagte an: „Das war eine stattliche Gesellschaft! Eine lange Reihe reicher Herren, mit freundlichen Gesichtern und beweglichen Zungen, war gekommen, jenen Jemand, der mit unsäglicher Mühe länger denn ein Jahr die Eisenbahnangelegenheit Bochums allein getragen hatte und dem Ziele sehr nahe war, das er sich gesteckt hatte, unschädlich zu machen, ihn zu überwachen und so eine Angelegenheit zu beseitigen, die nicht für die reichen Leute paßte.“<sup>75</sup>

Von Banchet bezog 1845 unter seinem Namen Stellung zur Verkehrspolitik. Im „Sprecher oder Rheinisch-Westfälischen Anzeiger“ verteidigte er seine Angriffe gegen eine Reihe von Zechenbesitzern, die er kurz zuvor auch in der Elberfelder Zeitung und im Westfälischen Merkur veröffentlicht hatte. Anstatt weitere Beweise für die Verfehlungen der Bergwerksbesitzer in Sachen der Eisenbahnfrage vorzulegen, legte er Wert darauf hinzuweisen, dass es sein Ziel gewesen sei, die Köln-Mindener Eisenbahn von Essen nach Dortmund durch das Bergbaugebiet zu realisieren. Aber seine Absichten hätten die Zechenbesitzer in Bochum und Witten hintertrieben und – mit Unterstützung der Bergbaubehörden – eine solche Bahn zu verhindern gewusst. Grund für ihre ablehnende Haltung sei, dass die meisten ihrer Zechen an der Ruhr lägen und deshalb die Konkurrenz fürchteten. „Kommt die Eisenbahn längs Essen und Bochum, so tritt eine andere Concurrenz ein und die Zechen an der Ruhr verlieren an Werth [...]“<sup>76</sup> Von Banchet wollte der Verlegung der Bahnlinie um diese Kohlengebiete herum den „Todesstoß“ geben und griff deshalb öffentlich sowohl die Grubenbesitzer als auch die Bergbaubehörden an. Die Art und Weise seines Vorgehens löste bei dieser Gruppe Empörung aus.

Einer der Verlierer bei dieser Pressekampagne war das Komitee-Mitglied von Banchet selbst. Der Steuereinnahmer überwarf sich mit allen. Über die Presse legte er sich mit Carl Berger an und wurde auf der Versammlung am 29. Januar 1845 aus dem Eisenbahnkomitee hinausgedrängt. Da von Banchet sich weiterhin in den Zeitungen über das Verhalten der Grubenbesitzer, sowohl was seine Person anging als auch das scheinbar mangelnde Interesse dieser Gruppe an einer Bahnlinie über Bochum und Essen, äußerte, sah sich Carl Berger als Komitee-Mitglied und zugleich in seiner Rolle als Grubenbesitzer genötigt, auf die Angriffe zu reagieren. Er wandte sich ebenfalls über einen Zeitungsartikel an die Öffentlichkeit und rechnete mit seinem Widersacher ab.<sup>77</sup> Er schloss seine umfangreichen Ausführungen mit der Behauptung, er wisse, was Herr von Banchet fehle: „[...] eine klare Ansicht der Dinge und Sachlagen, und Liebe zur wahrheitsgetreuen Darstellung [...]“<sup>78</sup> Der Steuereinnahmer ließ diese Herausforderung nicht unbeantwortet und griff den Kontrahenten an. Ebenso wie Carl Berger ging er ausführlich auf die internen Finanztransaktionen seines Komitees ein und versuchte die Punkte zu widerlegen, wo er im Verdacht stand, Gelder veruntreut zu haben. Seine Ausführungen schloss er mit dem Hinweis, alle seine Rechnungen, die er dem Komitee zugestellt hatte, hätten ihre Richtigkeit „[...] und ich habe ein Recht, die Bochumer Eisenbahn-Angelegenheiten zu überwachen, denn das Comité ist eine Frucht der Generalversammlung [...], jene Generalversammlung aber [war] auf meinen Ruf zusammengetreten.“<sup>79</sup>

## Vom verkehrspolitischen Scheitern zum Neubeginn

Eine regional verstandene Verkehrspolitik fand im Ruhrgebiet 1843/45 nicht statt. Essen und Bochum „vernetzen“ sich nicht, sondern jede Kommune versuchte, für sich das Beste herauszuholen. Wie es auch anders gehen konnte, machten ihnen ihre Nachbarn im Osten vor, die ebenfalls seit 1841 durch Hansemann aufgescheucht und beunruhigt waren. Auch Unna, Werl und Soest gingen bei der Entscheidung von 1844/45 über die Verlegung der der Köln-Mindener Eisenbahn leer aus. Die Bahngesellschaft baute die Strecke über Hamm und nicht entlang den Hellwegstädten. Was konnten diese tun? Sie mobilisierten

ihre Bevölkerung mit Aufrufen und wiesen auf die große historische Bedeutung ihres Hellwegraumes hin. Sie baten erfolgreich um Unterstützung, um den drohenden Niedergang zu verhindern. Auch in Berlin wurden sie mit Eingaben aktiv. Schließlich gelang es, König Friedrich Wilhelm IV. davon zu überzeugen, dass eine andere Bahn, die Kasseler Eisenbahn, ab 1853 von Paderborn über Soest und weiter dann nach Hamm gebaut werden müsse.<sup>80</sup> Zudem sollte die Dortmund-Soester Eisenbahn 1855 eröffnet werden.

Im Rheinland und Westfalen sollten nun Kommunalpolitiker wie Verkehrsexperten bei den kommenden Anträgen auf die Berücksichtigung der eigenen Stadt beim Bahnbau nicht müde werden, auf die wirtschaftliche Prosperität derjenigen Gemeinden hinzuweisen, die inzwischen an einer Bahnlinie lägen. Die Köln-Mindener Eisenbahn beeinflusste die Handelsbeziehungen und die Infrastruktur an Ruhr und Lippe maßgeblich.<sup>81</sup> Mit ihrer Fertigstellung 1847 begann eine neue Phase für alle diejenigen Lobbisten, die nun noch intensiver für den Bau einer Bahnlinie über ihre eigene Stadt warben. Denn andernfalls würden – aus ihrer Sicht – ihre Nachbarn in einer unverhältnismäßig großen Art und Weise bevorteilt, falls diese an eine solche angeschlossen würden. Im Westen von Bochum hatte der Nachbar Essen wenig Grund zur Klage. Die Kommune lag – auch wenn sie mit ihren Plänen für die Führung der Bahnstrecke direkt an ihrem Stadtkern vorbei gescheitert war – nahe an der Köln-Mindener Eisenbahn. Bis 1861 sollte über die Landstraße die immer stärker expandierende Firma Fried. Krupp ihre Rohstoffe und Halbfertigprodukte beziehen und ihre Waren exportieren. Als Transportmittel standen für diesen halbstündigen Weg allein Frachtwagen zur Verfügung. Das Bochumer Argument, „[...] man sei umgangen worden“, griff deshalb für die Essener nicht, die über eine Chaussee an den Bahnhof „Altenessen“ angeschlossen waren. Auch Bochum war über eine Chaussee an die nördlich verlaufende Bahnlinie in Herne angeschlossen, nur war hier der Weg erheblich länger.

Hinzu kam, dass zahlreiche Schwerindustrielle von der Köln-Mindener Eisenbahn profitierten. An erster Stelle ist hier Franz Haniel zu nennen. Seine Zeche Zollverein lag direkt an der Köln-Mindener Eisenbahn. Man muss es dem strategischen Geschick Haniels hoch anrechnen, schon in weiser Voraussicht auf die erhoffte und erwartete Entscheidung für die Streckenführung durchs Emschertal den Standort für sei-



Abb. 8: Bahnhof Altenessen, um 1900.  
(© Ruhr Museum)

ne Zeche Zollverein bestimmt zu haben. Ab 1844 ließ er über Strohmänner Felder in den Gemeinden Schonnebeck, Stoppenberg, Katernberg, Rotthausen und Altenessen zusammenkaufen.<sup>82</sup> Auf seinem Grund teufte er 1847 seinen ersten Schacht „Zollverein“ ab. Er lag dreihundert Meter südlich der Bahnlinie.<sup>83</sup> Die Entscheidung für diese nördliche Route „durchs Emschertal“ hatte maßgeblich Haniel auf den Weg gebracht. Der direkt hier angelegte Bahnhof hieß nicht nach dem Stadtteil (Katernberg), sondern bekam die Bezeichnung „Zollverein“.

Nicht nur Haniel auch andere Unternehmer bemühten sich, ihre Anlagen mittels eigener Bahnen an die Köln-Mindener Eisenbahn anzubinden. Über eine Reihe von Pferdebahnen wurden vor allem die Bergwerke angeschlossen. Über den Bahnhof Bergeborbeck transportierten die Zechen Helene-Amalia, Hagenbeck und Schölerpfad ihr Massenschüttgut ab. In der Kölnischen Zeitung hatten diese Zechen noch 1847 die Anzeigen für die einzelnen Baulose geschaltet.<sup>84</sup> Eine Reihe von weiteren kurzen Bahnstrecken sollte folgen.<sup>85</sup> In

Dortmund bat zum Beispiel 1853 die Zeche Carolinenglück um die Erlaubnis, sowohl eine solche zu dieser als auch zu der Bergisch-Märkischen Bahnlinie anlegen zu dürfen.<sup>86</sup> Dortmunds Wirtschaft erlebte nun eine Boomphase, denn die Stadt entwickelte sich zu einem Eisenbahnknotenpunkt.

Die zweite für das Ruhrgebiet bedeutende Strecke war die 1848/49 fertiggestellte Bergisch-Märkische Eisenbahn. Sie verband Elberfeld und Barmen – das prosperierende Wuppertal – mit Hagen und Dortmund. Mit einer Eisenbahnbrücke wurde die Ruhr überwunden. Der Realisierung war ein Scheitern der Pläne auf politischer Ebene vorausgegangen. Die ursprünglichen „Verlierer“ aus dem bergischen Land, nämlich Elberfeld und Barmen, gingen 1843 aus dem negativen Entscheid doch noch als Sieger hervor, da sie ein eigenes Bahnkomitee gründeten. Dank der finanziellen Möglichkeiten der hinter ihm stehenden Bankhäuser war es aus eigener Kraft in der Lage, die Bahnstrecke zu realisieren. Federführend war an dieser Stelle das Bankhaus von der Heydt.<sup>87</sup> Das Komitee reiste mit

einer Deputation nach Berlin und sprach bei König Friedrich Wilhelm IV. vor. Der Monarch gab seine Zustimmung zum Bau einer Bahnlinie durch das Wuppertal – die Geburtsstunde der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.<sup>88</sup> Ein so finanzkräftiges Bankhaus existierte zu diesem Zeitpunkt nicht in Bochum. Das Komitee war in einem viel größeren Maße auf die Förderung durch die Berliner Regierung angewiesen.

Bochum musste 1847 seine Strategie in Fragen der Verkehrspolitik überdenken. Kommunalpolitiker, Zechenbesitzer und die Öffentlichkeit, die seit Monaten über die Fortschritte, beziehungsweise Misserfolge informiert wurde, fühlten sich benachteiligt, da ihr Raum „umgangen“ worden sei. Es kam 1849 zur Gründung eines „provisorischen Komitees der Bochumer Eisenbahn“, welches sich an Handelsminister von der Heydt wandte und forderte, eine Verbindungsbahn zwischen den beiden gerade fertiggestellten Bahnlinien zu bauen. Ihre Stadt mit ihrer Kaufmannschaft würden vom Handel abgeschnitten.<sup>89</sup> Das Komitee forderte im Januar 1849 in der Presse: „Durch Bochum's Kohlenrevier muß eine Zweig- und Verbindungs-Eisenbahn zwischen der Bergisch-Märkischen und der Cöln-Mindener zu Stande kommen, das wird sich immer mehr als eine unabwiesbare Nothwendigkeit herausstellen.“<sup>90</sup> Die Stadt war bereit sich beim kommenden Eisenbahnprojekt zu beteiligen und beschloss am 29. September 1848, für einen Betrag von 25.000 Talern Aktien zu zeichnen.<sup>91</sup> Am 24. Januar 1849 warb der „Märkische Sprecher“ für das anstehende Bahnprojekt: „Die Eisenstraßen sind die großen Pulsadern geworden, durch welche der todten Gegend Leben und Bewegung zugeführt wird. Wohin sie sich ziehen, dahin zieht der Verkehr, die Thätigkeit vieler Art, der Verdienst, der Wohlstand. Was von ihnen unberührt bleibt, das sinkt mit jedem Jahr mehr zur Unbedeutendheit herab, und wenn es auch die ergiebigsten Quellen des Wohlstandes in sich birgt. Was hilft der Born in der Tiefe, wenn man ihn nicht fließen machen kann. Durch Bochum's Kohlenrevier muß eine Zweig- und Verbindungs-Eisenbahn zwischen der Bergisch-Märkischen und der Cöln-Mindener zu Stande kommen, das wird sich immer mehr als eine unabwiesbare Nothwendigkeit herausstellen.“<sup>92</sup>

Das Komitee stellte im Februar 1849 eine Gruppe zusammen, um Vermessungsarbeiten an einer möglichen Bahnstrecke von Witten nach Bochum durchzuführen. Komitee Mitglieder besuchten

zudem in der Stadt und der Umgebung finanzkräftige Persönlichkeiten, die Kapital in ihr Verkehrsprojekt investieren sollten.<sup>93</sup> Um ihre Ziele zu verdeutlichen und Finanziers zu gewinnen, druckte das Komitee einen „Prospectus“: „Die Cöln-Mindener, die Steele-Vohwinkler und die Bergisch-Märkische Eisenbahnen umlaufen die Bochumer Steinkohlen-Revier im Rundkreise, ohne sie zu berühren und schneiden die Kohlen aus denselben dadurch von dem größern Verkehr ab, weil die Kosten des Transports per Achse zu den drei Eisenbahnen [hinzukommt noch die Prinz Wilhelm-Eisenbahn, A.H.] so bedeutend sind, daß in Konkurrenz mit den Kohlen aus Revieren an denselben ein Preis mit lohnendem Gewinn nicht erzielt werden kann.“<sup>94</sup>

Auf die neue verkehrspolitische Situation in Bochum ging im Februar 1849 die im Zuge der 1848er Revolution entstandene „Neue Rheinische Zeitung“ ein. Die linke Zeitung behauptete, dass in diesem Raum gegenwärtig die Geschäfte im Bergbau schlecht liefen. Die Zechen würden mehr Kohlen fördern als dann verkaufen. Schuld daran seine vor allem „die Bochumer Reaktionärs“. „Sie haben es auf ihrem Gewissen, daß die Köln-Mindener Eisenbahn nicht über Bochum, – anstatt Herne, – gelegt worden ist. Die hiesigen Bürger haben bereits eine bedeutende Summe aufgebracht, um die Kosten der Vorarbeiten zu einer von Essen über Bochum nach Witten projektierten Eisenbahn zu bestreiten.“<sup>95</sup>

In der Lokalzeitung erschien fast zeitgleich der Artikel „Eisenbahnen“. Ein unbekannter Autor – er wird aus dem Kreis der Bochumer Komitee-Mitglieder stammen – erläuterte, dass die Bahnreise äußerst schnell und zugleich sehr gesund sei. Diese Erkenntnisse würden von einem englischen Arzt stammen. „Ebenso sollen die Abwechslungen, die eine solche Fahrt gewährt, sowie die raschen Veränderungen der Scene auch auf das Gemüth eine zerstreuen-den, heilsamen Einfluß ausüben.“<sup>96</sup> Die Bevölkerung wurde über die Presse von den Vorzügen der Eisenbahn informiert, was wohl die Bereitschaft weiter Kreise zu einer finanziellen Unterstützung gefördert haben dürfte. Das Komitee legte in der gleichen Zeitungsausgabe nach und berichtete von seinen Fortschritten bei den anstehenden Vermessungsarbeiten. „Schon jetzt können wir unseren Mitbürgern die erfreuliche Versicherung geben, daß sich nicht nur die Möglichkeit der Ausführung der für uns zur Lebensfrage gewordenen Eisenbahn herausgestellt hat [...]“,<sup>97</sup> sondern die Anlage sei nun auch finanzierbar. Das Komitee wandte sich am 16. April mit

einer Bittschrift an Handelsminister von der Heydt: „Der Verkehr auf unseren Straßen hat hierdurch fast seine ganze Bedeutung verloren; unsere Stadt, wo früher ein großer Zusammenfluß von Fremden stattfand, hat diese eingebüßt, und unsere Gasthöfe sind verödet. Die hiesige früher sehr bedeutende Posthalterei ist auf ein Drittel reduziert; ein einziges abgelegenes Thor unserer Stadt, welches früher ein Pflastergeld von 163 Talern aufbrachte, bringt jetzt kaum die Hälfte auf [...]“.<sup>98</sup>

Das Komitee führte 1849 in seiner Veröffentlichung die „Konkurrenz“ an, ein Begriff, der nun immer häufiger im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau fallen sollte. Die wirtschaftliche Verlagerung des Handels und des Rohstofftransports (Steinkohle) war mit Eröffnung der jeweiligen Strecke zu spüren.<sup>99</sup> Bochums vehementes Werben für einen Bahnbau scheiterte 1849/50 erneut. Die Regierung weigerte sich, die Linie auf Staatskosten zu bauen. Aus Bochum wurde weiterhin verbissen über die Benachteiligung bei der Streckenvergabe insistiert, sodass sich Handelsminister von der Heydt 1850 zu deutlichen Worten genötigt sah: „Wenn in Ew. Hochgeboren Bericht übrigens mehrfach darauf hingedeutet ist, als ob durch die Umgehung der Stadt Bochum bei Ausführung der Cöln-Mindener Eisenbahn der zweckmäßigsten Anlegung, sowie der Rentabilität der letzteren selbst Eintrag gethan worden sei, so kann ich darauf nur erwidern, daß die bereits mehrjährige Erfahrung, die Zweckmäßigkeit der in Folge gründlicher Untersuchungen und reiflicher Erwägungen gewählten, in der Ebene fortlaufenden und die Anhöhen bei Essen vermeidenden Richtungslinie vollständig bewährt hat.“<sup>100</sup>

Die Essener Handelskammer warb 1851 für die Anlage der nächsten Bahnlinie, die von Witten über Bochum, Steele, Essen nach Altenessen gelegt werden solle. „Soll der große Verkehr, der in unserem Bezirke stattfindet, der projektierten Bahn sich zuwenden, so ist es eine unabwiesliche Nothwendigkeit, daß sie so nah wie möglich den Städten Steele und Essen gelegt werde.“<sup>101</sup> Aber auch diese Pläne zerschlugen sich. Was blieb, war das Gefühl, vom preußischen Staat benachteiligt zu werden. Nicht Bochum, sondern die Nachbarn hätten eine Bahnlinie bekommen und damit ihre Gemeinden zum Wohlstand verholfen. Erst 1862 sollte Bochum einen Bahnanschluss erhalten.<sup>102</sup> Es war die



Abb. 9: Bahnhof Bochum-Süd, um 1905. (Sammlung Dirk Ernesti)

Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft, die die Linie von Witten über Bochum-Langendreer, Essen, Mülheim und Duisburg eröffnete. Die Bahnstrecke war dank ihrer riesigen Transportmengen an Kohlen die wirtschaftlich profitabelste des Unternehmens.

## Fazit

Verkehrspolitik ist das Aushandeln von Möglichkeiten zwischen Kommunen auf der einen und den staatlichen Stellen auf der anderen Seite. Diese holzschnittartige Zuspitzung trifft auch auf Bochum in den 1840er Jahren zu, einer Stadt, die sich berechnete Hoffnung auf den Zuschlag bei der Verlegung der Köln-Mindener Eisenbahn über ihre Kommune machte. Die Situation war aber komplexer, insistierte doch ihr zuständiger Landrat in ihrem Sinne in Berlin, während die Bahngesellschaft wie auch die Bergbaubehörden andere Interessen verfolgte. So zogen sich in Bochum die Diskussionen und Vorschläge zum Thema Eisenbahnbau über Jahre hin und wurden immer hitziger. Als Ergebnis mussten die Akteure feststellen, dass sie sich über Monate umsonst engagiert hatten, während andere den Zuschlag bekamen. Aus ihnen unerfindlichen Gründen wurden die Nachbarn mit der Köln-Mindener Bahnstrecke bevorzugt; sie selber waren gezwungen, ihre Güter – vor allem die Kohle – auf Frachtwagen (weiterhin) zur Ruhr im Süden oder zur neu angelegten Eisenbahn im Norden zu karren. Die Dissonanzen und massiven

Konflikte zwischen Bochumer Kommunalpolitikern und den Behörden belastete über Jahre das politische Klima. In mehreren Anläufen versuchte Bochum doch noch eine Bahnlinie zu bekommen.

Die Eisenbahnpolitik war im Vormärz eines der neuen Aufgabenfelder der Kommunalpolitik. In vielen deutschen Städten engagierten sich bürgerliche Kreise, und betrieben Lobbyarbeit für ihre Gemeinde. Ziel war ein Bahnanschluss. Diese Form des „Netzwerkens“ war von nun an nicht mehr aus dem Alltag der Kommunalpolitik wegzudenken, wollte man, wie auch die Stadt Bochum, nicht den Anschluss an die wirtschaftliche Entwicklung verlieren. Gerade die Eisenbahnpolitik war ein Feld, was nur gemeinsam mit den Nachbargemeinden, allen denjenigen, bei denen die projektierte Linie vorbeilaufen sollte, realisierbar war. Gemeinsam entwarf man Prospekte und Informationsschriften, warb um Finanziere und wehrte sich gegen die Behauptungen und Unterstellungen konkurrierender Komitees. In Berlin warf man seine Kontakte und Verbindungen in die Schale und forderte einen Zuschlag für die eigene Sache. Wie erfolgreich man war, hing mit einer Reihe von Faktoren zusammen. Die Stadt Bochum konnte die maßgeblichen Regierungsstellen nicht von ihrem Anliegen überzeugen. Der Misserfolg blieb der Stadt „in den Kleidern hängen“, was in der Rezeption dieses Themas belegbar ist. Ein halbes Jahrhundert später nahm Louis Berger die Argumentation des Eisenbahnkomitees aus den 1840er Jahren auf. Er verfasste zu Friedrich Harkort eine Biografie und ging auch

auf die Bochumer Eisenbahnpolitik ein: „Ebenso wenig gelangten jene Wünsche des Kreises Bochum in Erfüllung, welche die endlich – ein halbes Menschenalter nach ihrer ersten Anregung durch Harkort auf dem Landtage von 1830 – zum Bau gelangende Hauptbahn des Westens, die Köln-Mindener, durch das damalige Herz des Kohlenreviers, über die Städte Bochum-Steele-Essen zum Rheine geführt sehen wollten. Zum großen, erst später ausgeglichenen Schaden des Bergbaues wählte man, von Dortmund aus in die zu jener Zeit noch öden Brucher des Emscher-Thales ablenkend die Linie Herne-Gelsenkirchen-Oberhausen, womit das eigentliche Industriegebiet umgangen oder doch nur an seinem Rande berührt wurde.“<sup>103</sup>

Auch ein Essener Lokalforscher konstatierte eine „Teilschuld“ bei der Bochumer Stadtschuld; sie hätte es in den 1840er Jahren versäumt, die Bahnlinie über ihre Gemeinde gebaut zu bekommen. W. Völkmann fasste es 1952 in einer Parenthese zusammen: „[...] woran übrigens die damaligen Stadtväter nicht ganz schuldlos gewesen sein sollen.“<sup>104</sup> In der Literatur ist nicht berücksichtigt worden, wie vielschichtig die Gründe waren, warum eine Stadt Erfolg in ihrer Eisenbahnpolitik hatte. So erhielt Bochum erst einige Jahre später einen so sehr gewünschten Eisenbahnanschluss, und damit war ihr „Serail“ an das moderne Verkehrsnetz angeschlossen.

## Anmerkungen

- 1 Die erste vom preußischen Staat finanzierte Anlage war die Ostbahn von Berlin über Königsberg bis zur russischen Grenze. Die Realisierung war 1849 gesichert, erbaut wurden in den folgenden Jahren Teilstrecken; 1857 waren die Brücken über die Weichsel und die Nogat fertiggestellt.
- 2 Es gab auch einige private Initiativen. Hier ist an erster Stelle der Unternehmer Friedrich Harkort zu nennen, der Straßenbauprojekte mithilfe von privaten Finanziers realisieren wollte; vgl. Reininghaus 1994.
- 3 Vgl. W.: Einige Notizen aus der Geschichte des Kunststraßenbaues der Grafschaft Mark, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälischer Anzeiger Nr. 64, 11. August 1824, Sp. 1430–1433, hier Sp. 1430 f.; vgl. ferner Heimsoth 2006, S. 45–46.
- 4 Vincke: Bau der Kunststraßen durch Privat-Vereinigungen, in: Hermann, 15. Stück, 20. Februar 1816, S. 113–116, hier S. 113; auch abgedruckt bei Behr/Kloosterhuis 1994, Q 16, S. 610.
- 5 Vgl. Harkort 1833, S. 9; zu den frühen Bochumer Eisenbahnplänen vgl. auch: Leo Reiners: Aus der Geschichte der Bahnhofstraße V ([www.wki.hv-her-wan.de](http://www.wki.hv-her-wan.de)) (8. Mai 2018).
- 6 Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz, Berlin (GSTAPK) XI. HA, B 50526, Generalkarte der Linien des Eisenbahn-Systems zur Verbindung des Ruhr-Kohlenfeldes mit den Städten Elberfeld und Barmen, 1830/31.
- 7 Vgl. Weber 1978, S. 102; Weber 1980, S. 63.
- 8 Vgl. Ruhrschiffahrt, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälischer Anzeiger Nr. 95, 25. November 1840, Sp. 1513–1515.
- 9 Haniel Archiv, Duisburg; HS:60 (Kopie aus dem Stadtarchiv Duisburg R 1724); Auszüge aus dem Bericht des Duisburger Bürgermeisters, Ruhrort 3. Mai 1840.
- 10 Vgl. Die Eisenbahn zwischen der Weser und dem Rhein (Schluß), in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälischer Anzeiger Nr. 2, 6. Oktober 1841, S. 9–11.
- 11 Johann Friedrich Benzenberg: Eisenbahnen. Der Weg von Magdeburg nach dem Rheine mittelst der Eisenbahn, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälischer Anzeiger Nr. 47, 12. Juni 1841, Sp. 738–740.
- 12 Vgl. Heimsoth 2013.
- 13 Vgl. Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, A WAT 573, Bl. 5, Brief Hansemanns an den Bochumer Landrat, 2. April 1841.
- 14 Vgl. ebd., Bl. 12–13, „Weiterführung der Rheinischen Eisenbahn von Köln bis zur Landesgränze bei Minden. Bericht des Herrn Hansemann, in der Versammlung des Administrationsrathes, am 16. August 1841“.
- 15 Haus der Essener Geschichte/ Stadtarchiv, Rep. 102, XIX, Nr. 30, Bl. 19–20, Brief des Bürgermeister Pfeiffer im Namen vom „Ausschuß des Eisenbahnvereins“ an den Vertreter der Bahngesellschaft, von Egidy, 31. Oktober 1841.
- 16 Vgl. Heimsoth 2009.
- 17 Der Landrat fasste in einem Brief an den Bochumer Steuereinknehmer Banchet, ein engagierter Verfechter eines Bahnanschlusses, den Inhalt eines Schreibens vor anderthalb Jahren an Hansemann zusammen; vgl. Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, LA 1387, Bl. 2, Brief an von Banchet, 14. April 1843.
- 18 Haniel Archiv, Duisburg; Di:40, Briefabschrift von Franz Haniel an David Hansemann, 30. April 1842.
- 19 Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, LA 1387, Bl. 1, Brief der Arnberger Bezirksregierung an Landrat Recke-Volmerstein, 18. Juni 1842.
- 20 Vgl. Draeger 1917, S. 187.
- 21 Wochenblatt für die Stadt und den Kreis Dortmund Nr. 51, 17. Dezember 1842, S. 427–428.
- 22 Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, LA 1389, Bl. 1–3, Gehorsamste Bitte des Landrats des Kreises Bochum um Leitung der Rhein-Weser Eisenbahn von Dortmund über Bochum nach Essen, 4. April 1843.
- 23 Ebd.
- 24 Von Banchet: Welche Linie zum Bau der Eisenbahn zwischen Rhein und Weser gebührt der Vorzug?, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälischer Anzeiger Nr. 38, 13. Mai 1843, S. 299–300.
- 25 Banchet: Rhein-Weser-Eisenbahn. Aus Bochum, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälischer Anzeiger Nr. 68, 26. August 1843, S. 545–546.
- 26 Eine Lebensfrage für das Gedeihen des Steinkohlen-Bergbaues an der Mittelruhr, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälischer Anzeiger Nr. 77, 27. September 1843, S. 615–616, hier S. 615.
- 27 Die Einweihung der belgisch-rheinischen Eisenbahn, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälischer Anzeiger Nr. 84, 21. Oktober 1843, S. 667–669, hier S. 667.
- 28 Vgl. Berger 1891, S. 248.
- 29 Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, A WAT 573, Bl. 17, Brief von Carl Ludwig Berger an den Wattenscheider Bürgermeister Kämpfer, 19. März 1844.
- 30 Vgl. Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Westfalen, Nachlass Giesbert von Romberg Nr. 160, Brief vom 23. März 1844.
- 31 Vgl. Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, A WAT 573, Bl. 17, Brief von Berger an Kämpfer, 19. März 1844.
- 32 Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, A WAT 573, Bl. 18, Brief vom Landrat an Kämpfer, 20. März 1844.
- 33 Vgl. ebd., Bl. 19, Beschluss in Wattenscheid, 23. März 1844.
- 34 Von Banchet: Die Eisenbahn über Bochum, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälischer Anzeiger Nr. 29, 10. April 1844, S. 230–232, hier S. 230.
- 35 Vgl. Banchet: Nochmals Eisenbahn über Bochum, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälischer Anzeiger Nr. 31, 17. April 1844, S. 245–246.
- 36 Vgl. Köln-Mindener Eisenbahn, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälischer Anzeiger Nr. 32, 20. April 1844, S. 253.
- 37 Z.: Zur Tagesgeschichte der Eisenbahnfrage für Bochum, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälischer Anzeiger Nr. 34, 27. April 1844, S. 269–270, hier S. 269.
- 38 Von Banchet: Köln-Mindener Eisenbahn, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälischer Anzeiger Nr. 37, 8. Mai 1844.
- 39 Vgl. Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Westfalen, Nachlass Giesbert von Romberg Nr. 160, Schreiben vom 6. Mai 1844.
- 40 Opfer für Eisenbahnen, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westfälischer Anzeiger Nr. 41, 22. Mai 1844, S. 322–323.
- 41 Vgl. Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, LA 1389, Bl. 6–16, Briefentwurf an den Finanzminister, 5. Mai 1844.
- 42 Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, LA 1387, Bl. 7, Arnberger Bezirksregierung an das „Comité für die Eisenbahn über Bochum“, 10. Mai 1844.
- 43 Vgl. ebd., Vermerk auf dem Brief, 25. Mai 1844.
- 44 Vgl. GSTAPK I. HA, Rep. 89, Nr. 29627, Bl. 126.
- 45 Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Westfalen, OBA Dortmund 599, Bl. 108–111, Protokoll der Bochumer Verhandlungen, 29. Mai 1844.
- 46 Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, LA 1389, Bl. 17–18, Brief von Banchet an Bochumer Landrat Recke-Volmerstein, Berlin, 5. August 1844.

## Anmerkungen

- 47 Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Westfalen, OBA Dortmund 599, Bl. 102–107, Brief von Banchet an das Finanzministerium, Berlin, 18. August 1844.
- 48 Vgl. Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, LA 1387, Bl. 12, Brief der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft an den Bochumer Landrat, Elberfeld, 17. September 1844.
- 49 Baukondukteur Ruperti: Cöln-Mindener Eisenbahn, in: Dortmund Wochenblatt Nr. 38, 21. September 1844, S. 327.
- 50 Vgl. Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, LA 1389, Bl. 30–31, Briefentwurf des Bochumer Landrats, November [?] 1844.
- 51 Ebd., Bl. 134, Bochumer Bürgermeister an Pfeiffer, 9. August 1844.
- 52 Ebd., Bl. 135, Protokoll, 12. August 1844.
- 53 GSTAPK, I. HA, Rep. 77 Tit. 258a, Nr. 3, Bd. 1, Bl. 110–118, hier Bl. 111.
- 54 Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Westfalen, OBA Dortmund 599, Bl. 128–131, Protokoll der Bochumer Verhandlungen, 11. Oktober 1844.
- 55 Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Westfalen, OBA Dortmund 599, Bl. 132–137, Pro Memoria, 11. Oktober 1844.
- 56 Ebd., Bl. 136.
- 57 Vgl. Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Westfalen, Nachlass Giesbert von Romberg Nr. 160, Brief von Berger an von Romberg, Witten, 12. Oktober 1844.
- 58 Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Westfalen, OBA Dortmund 599, Bl. 124–127, Brief des Märkischen Bergamts an das Oberbergamt, Bochum, 24. Oktober 1844.
- 59 Ebd., Bl. 124–125.
- 60 Vgl. ebd., Bl. 126.
- 61 Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Westfalen, Nachlass Giesbert von Romberg Nr. 160, Brief von Banchet an von Romberg, Bochum, 6. November 1844.
- 62 Vgl. GSTAPK, I. HA, Rep. 89, Nr. 29628, Bericht des Finanzministers von Flottwell an König Friedrich Wilhelm IV., 26. Februar 1845, Bl. 64–71, hier Bl. 65.
- 63 Zitiert nach Draeger 1917, S. 191.
- 64 Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Westfalen, Dortmund 599, Bl. 140, Brief des Finanzministeriums, Abteilung für das Bergwerks-Hütten- & Salinenwesen an das Oberbergamt Dortmund, Berlin, 3. Dezember 1844.
- 65 Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, A WAT 573, Bl. 26, Brief Bergers an Kämpfer, 14. Dezember 1844.
- 66 Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, LA 1389, Bl. 32–38, Brief Recke-Volmarsteins an Graf Itzenplitz, 14. Dezember 1844.
- 67 Vgl. GSTAPK, I. HA, Rep. 89, Nr. 29628, [Anm. 62] Bl. 65.
- 68 Ebd..
- 69 Vgl. ebd. Bl. 64.
- 70 Vgl. ebd., Bl. 66–67. Flottwell veranschlagte bei der Variante, die Bahn zwischen Duisburg und Dortmund sowohl über Essen als auch über Bochum bauen zu lassen, Mehrkosten von 911.450 Talern; vgl. ebd. Bl. 68.
- 71 Ebd., Bl. 68.
- 72 Ebd., Bl. 69.
- 73 Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, A WAT 573, Bl. 28, Brief Bergers an Kämpfer, 31. März 1845.
- 74 Aus der Grafschaft Mark, den 20. Dezember, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westphälischer Anzeiger Nr. 103, 25. Dezember 1844, S. 789–790, hier S. 789.
- 75 Bochum, im Januar, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westphälischer Anzeiger Nr. 6, 18. Januar 1845, S. 49.
- 76 Von Banchet: Bochum, den 10. Februar, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westphälischer Anzeiger Nr. 14, 15. Februar 1845, S. 114–115, hier S. 114.
- 77 Carl Berger: Antwort für Herrn von Banchet, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westphälischer Anzeiger Nr. 15, 19. Februar 1845, S. 121–123.
- 78 Ebd., S. 123.
- 79 Von Banchet: Erwiderung, in: Der Sprecher oder Rheinisch-Westphälischer Anzeiger Nr. 18, 1. März 1845, S. 141–142, hier S. 142.
- 80 Vgl. Heimsoth 2006.
- 81 Vgl. Ellerbrock/Schuster 1997.
- 82 Vgl. Franz Haniel & Cie. GmbH 2006, S. 116.
- 83 Vgl. ebd.
- 84 Vgl. Kölnische Zeitung Nr. 288, 15. Oktober 1847. Die „Deputierten der genannten Zechen“ hatten Anzeigen geschaltet mit der Aufforderung, Angebote zu einzelnen Bauarbeiten an ihrer Bahnstrecke einzureichen: „Unternehmungslustige haben ihre Offerten in Abgoten von ganzen Procenten der Anschlagssumme versiegelt [...] bis zum 5. November einzureichen [...].“
- 85 Vgl. Draeger 1917, S. 192. Draeger führt – nur für das Essener Stadtgebiet – die Anschlussbahnen zwischen der Köln-Mindener Eisenbahn und den Zechen und Fabriken an: Einen neuen Schacht der Zeche Helene-Amalia (Bergeborbeck, 1857); Zeche Sälzer und Neuak (Bergeborbeck, 1850); Zeche Victoria Mathias (Bergeborbeck, 1858/59); Krupp-sche Gussstahlfabrik (Bergeborbeck, 1861); Zeche Königin Elisabeth (Altenessen, 1849/50); Zeche Neuessen und Zeche Karl (Altenessen, 1861).
- 86 Vgl. Stadtarchiv Dortmund, Best. 3 Nr. 3646, Bl. 11, Brief vom Dortmunder Landrat an Dortmunder Bürgermeister Zahn, 4. Februar 1853.
- 87 Allein dieses Bankhaus investierte 750.000 Taler in das Bahnunternehmen; vgl. Waldeck 1910, S. 846.
- 88 Die Bergisch-Märkische Eisenbahn eröffnete kurz nach der Köln-Mindener Eisenbahn ihren Streckenbetrieb. Für den Gütertransport wurde die Strecke am 29. Dezember 1848 und für den Personenverkehr am 9. März 1849 freigegeben; vgl. ebd. S. 850.
- 89 Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, LA 1389, Bl. 62–67, Die Anlegung einer Verbindungseisenbahn von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bei Witten über Bochum nach der Cöln-Mindener Bahn bei Essen, 16. April 1849. Als zweiten Grund für ihr verkehrspolitisches Anliegen führten sie ihre „Stadt sowie die hiesige Gegend“, die mit den „benachbarten Eisenbahnen in unmittelbarer Verbindung“ gesetzt werden müssten.
- 90 Der Bergbau und die Eisenbahn, in: Märkischer Sprecher. Kreisblatt für den Kreis Bochum Nr. 7, 24. Januar 1849.
- 91 Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, LA 1389, Bl. 44–55.
- 92 Der Bergbau und die Eisenbahn, in: Märkischer Sprecher. Kreisblatt für den Kreis Bochum Nr. 7, 24. Januar 1849.
- 93 Vgl. Bochumer Eisenbahn, in: Märkischer Sprecher. Kreisblatt für den Kreis Bochum Nr. 12, 10. Februar 1849.
- 94 Haus der Essener Geschichte/ Stadtarchiv, Best. 102, Nr. 33, Bochumer Eisenbahn, Prospectus, Bochum 1849.
- 95 Bochum, 7. Febr., in: Neue Rheinische Zeitung. Organ der Demokratie Nr. 218, 10. Februar 1849.
- 96 Beilage zu Nr. 14 des Märkischen Sprechers. Kreisblatt für den Kreis Bochum, 17. Februar 1849.
- 97 Komitee: Bochumer Eisenbahn, in: Märkischer Sprecher. Kreisblatt für den Kreis Bochum Nr. 31, 18. April 1849.

## Literatur

- 98 Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, LA 1389, Bittschrift des „provisorische[n] Comité[s] der Bochumer Eisenbahn“ an Staatsminister von der Heydt, 16. April 1849, Bl. 62–67, hier Bl. 64.
- 99 Das provisorische Komitee für eine Bochumer Eisenbahn wandte sich an Staatsminister von der Heydt und wies auf die drastische Abnahme des wirtschaftlichen Lebens, des Reiseverkehrs und das Sinken der Gewerbesteuer hin; vgl. Stadtarchiv/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte, LA 1389, Bl. 62–67, Brief des Komitees an von der Heydt, 16. April 1849.
- 100 Ebd., Bl. 83, Brief des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten an Landrat Recke-Volmerstein, 14. Januar 1850.
- 101 Handelskammer für Essen, Werden und Kettwig, in: Beilage zu den Allgemeinen Politischen Nachrichten, Nr. 149, 14. Dezember 1851.
- 102 Vgl. Hajt 2006; Swoboda/Vogelsang/Klee 2007.
- 103 Berger 1891, S. 321.
- 104 Völkemann 1952, S. 93.
- BEHR, Hans-Joachim/KLOOSTERHUIS, Jürgen (Bearb.):** Aus Tagebuch und Aktenbänden – Schlüsseltexte von und über Vincke, in: Hans-Joachim Behr/Jürgen Kloosterhuis (Hg.): Ludwig Freiherr Vincke. Ein westfälisches Profil zwischen Reform und Restauration in Preußen, Münster 1994, S. 537–728
- BERGER, Louis:** Der alte Harkort. Ein westfälisches Lebens- und Zeitbild, Leipzig 1891
- DRAEGER, Friedrich:** Die ersten Eisenbahnen der Stadt Essen, in: Beiträge zur Geschichte von Stadt und Stift Essen, Bd. 36 (1917), S. 183–194
- ELLERBROCK, Karl-Peter/SCHUSTER, Marina:** 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn 1847–1997. Katalog zur gleichnamigen Ausstellung [...], Essen 1997
- HAJT, Jörg:** Eisenbahnrevier Ruhrgebiet, Brilon 2006
- FRANZ HANIEL & Cie. GmbH (Hg.):** Haniel 1756–2006. Eine Chronik in Daten und Fakten, Duisburg-Ruhrort 2006
- HARKORT, Friedrich:** Die Eisenbahn von Minden nach Cöln, Hagen 1833
- HEIMSOOTH, Axel:** [2006] Die Wiederentdeckung des Hellwegs. Regionale Identität im Spiegel verkehrspolitischer Diskussionen bis zum Bau der Dortmund-Soester Eisenbahn, Essen 2006
- [2009] Eisenbahnpolitik am Hellweg. Die Entstehung von Verkehrsräumen im 19. Jahrhundert, in: Essener Beiträge, Bd. 122 (2009), S. 77–96
- [2013] Wesel – ein Knotenpunkt der Köln-Mindener Eisenbahn?, in: Jahrbuch Kreis Wesel, Bd. 34 (2013), S. 96–103
- REININGHAUS, Wilfried:** Vincke und der Straßenbau im südlichen Westfalen, in: Hans-Joachim Behr/Jürgen Kloosterhuis (Hg.): Ludwig Freiherr Vincke. Ein westfälisches Profil zwischen Reform und Restauration in Preußen, Münster 1994, S. 349–364

**SWOBODA, Rolf/VOGELSANG, Harald/KLEE, Wolfgang:** Die Eisenbahn in Bochum, Hövelhof 2007

**VÖLKMANN, V.:** Erste Eisenbahn fuhr Kohle aus Überruhr. Die Stadt Essen – Wiege und Brennpunkt des Eisenbahnverkehrs, in: 1100 Jahre Essen 852–1952. Weg und Wesen einer Großstadt, Essen 1952, S. 93–95

**WEBER, Wolfhard:** [1978] Die Schiffbarmachung der Ruhr und die Industrialisierung im Ruhrgebiet, in: Hermann Kellenbenz (Hg.): Wirtschaftliches Wachstum, Energie und Verkehr vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert, Stuttgart u. New York 1978, S. 95–115

[1980] Die Ruhrschiffahrt im 19. Jahrhundert, in: Jahrbuch des Vereins für Orts- und Heimatkunde in der Grafschaft Mark zu Witten, 78. Jg. (1980), S. 57–65

**WALDECK:** Die Entwicklung der Bergisch-Märkischen Eisenbahnen, in: Archiv für Eisenbahnwesen, Jg. 33 (1910), S. 563–622, 807–855, 1071–1107

# 4 Die Sanierung des historischen Kirchhofs von Ümmingen

Ein Projekt-Bericht

Jetzt ist sie wieder sichtbar, jedenfalls in ihren Grundmauern: die alte Bauernkirche von Ümmingen, eine der vier Filialkirchen der mittelalterlichen Bochumer Pfarrkirche St. Peter und Paul (heute Propstei). Auch die historischen Grabmale des im 30jährigen Krieg entstandenen Ümminger Kirchhofs, vorwiegend im Stil der Renaissance und des Barocks, sind restauriert und erstrahlen in neuem „alten Glanz“. Eine neben dem Areal angelegte „Info-Ecke“ mit Schautafeln, auf denen in 16 Bild/Text-Sequenzen die Geschichte des Ortes dargestellt ist, und eine Pulttafel mit Erklärungen der sichtbaren Anlage informieren die Besucher, die dabei auf mehreren Natursteinbänken Platz nehmen können. Im Oktober 2018 ist die in dieser Weise

erneuerte Anlage mit einem kleinen Festakt der Öffentlichkeit übergeben worden.

## Projekt und Initiative

Vor zwei Jahren haben die Bochumer Zeitpunkte unter der Überschrift „Das historische Kirchlein von Ümmingen wieder sichtbar machen“, von der Initiative zur Erhaltung des Ümminger Kirchhofs berichtet, die sich genau diese Zielsetzung „auf die Fahnen geschrieben“ hatte.<sup>1</sup> Auch die Kortum-Gesellschaft gehörte dazu. In dem damaligen Zeitpunkte-Beitrag wurden bereits die Geschichte und die

historische sowie kunstgeschichtliche Bedeutung der Anlage geschildert, sodass insoweit auf jenen Beitrag verwiesen werden kann. Nur die in ihm vorgenommene Situationsbeschreibung soll hier noch einmal wiederholt werden, weil sie Ausgangspunkt dessen war, was jetzt zu berichten ist. Da hieß es unter Bezugnahme auf die frühere Gestalt der Anlage zum Zustand von Anfang 2017: „Von dem im Grundriss erkennbaren Kirchlein, um das sich die Grabsteine gruppieren, ist nichts mehr zu sehen. Das Areal ist von Unkraut überwuchert, die einstige Kiesauflage unter dem Bewuchs verschwunden. Dasselbe gilt für die einst freigelegten Grundmauern, die von Moos überwachsen und teilweise durch Witterungseinflüsse verfallen sind. Der heutige Besucher kann die

Konturen der kleinen Kirche nur noch erraten, sofern er weiß, dass es sie hier einmal gab.“<sup>2</sup>

Diesen Zustand wollte die ins Leben gerufene Initiative als erstes grundlegend ändern. Dagegen wurde die Restaurierung der zum Kirchhof gehörenden 76 historischen Grabmale, die zum Teil durch Flechten- und Moosbewuchs, Schad- und Bruchstellen unansehnlich geworden waren, angesichts der damit verbundenen Kosten erst einmal zurückgestellt (und dann doch verwirklicht), während die „Info-Ecke“ über die Geschichte der Anlage und deren Erklärung hohe Priorität erhielt. Die dies planende Initiative bestand zunächst aus 20 Bürger/innen aus Langendreer, Werne, Querenburg und Ümmingen. Ein Jahr später sollte sie sich um 40



1



2



3

**Abb. 1:** Panorama des historischen Kirchhofs nach der Sanierung. Unten die Grundmauern der ehemaligen Kirche, umgeben von ca. 70 Grabsteinen des 17. und 18. Jahrhunderts, oben rechts die moderne Friedhofskapelle des sich dahinter anschließenden heutigen Friedhofs; an ihren Außenwänden sind Bodendeckplatten aus der alten Kirche angebracht. (© Foto: Clemens Kreuzer)

**Abb. 2:** In der „Info-Ecke“ am Rande des Kirchenareals wird die Historie des Ortes in Schaubildern dargestellt. (© Foto: Gordon Willma)

**Abb. 3:** Eine auf die Grundmauern ausgerichtete Pulttafel erläutert den sichtbaren Kirchengrundriss. (© Foto: Gordon Willma)



**Abb. 4 + 5:** Zustand des Kirchenareals vor der Sanierung.  
(© Fotos: Clemens Kreuzer)

**Abb. 6:** Mitglieder der Initiative legen die vorher von ihnen abgesteckten Grundmauern an der Oberseite frei.  
(© Foto Clemens Kreuzer)

**Abb. 7:** Der Grundriss der Kirche ist in ihren freigelegten Grundmauern wieder sichtbar.  
(© Foto: Clemens Kreuzer)

Spender und weitere Interessenten auf fast 70 Mitglieder vergrößert haben. In korporativer Mitgliedschaft waren ihr neben der Kortum-Gesellschaft Bochum auch drei Langendreer-Werner Vereine beigetreten,<sup>3</sup> ferner die Ev. Kirchengemeinde Querenburg als Eigentümerin des historischen Kirchhofs.

### Aller Anfang ist schwer

An die Öffentlichkeit ging die Initiative im Frühjahr 2017 mit einem Flyer, der ihr Projekt beschrieb und zur ideellen und finanziellen Unterstützung aufrief. Sie hatte sich vorgenommen, die Kirchenrudimente in Eigenarbeit ihrer Mitglieder wieder auszugraben und die anschließende Restaurierung der Grundmauern sowie die Erneuerung des Innenraums zwischen ihnen mit fachunternehmerischer Hilfe durchführen zu lassen. Im April 2017 gingen mehrere Mitglieder daran, erst einmal den Verlauf der größtenteils nicht mehr sichtbaren, weil eingesunkenen und überwachsenen Grundmauern zu ermitteln und abzustecken. Dann befreite ein Wochenendeinsatz von 16 Aktivisten die Oberfläche

der zwischen 85 cm und 115 cm breiten Grundmauern knieend in Handarbeit von Moosbewuchs, Flechten, Unkraut und Erde, rund 60 lfd. Meter. Schließlich war die Oberfläche der Grundmauern des Kirchleins wieder sichtbar.

Zugleich machte der Arbeitseinsatz aber deutlich, dass die Absicht, den früheren Innenraum der Kirche etwa 15 cm tief auszugraben (später wurden daraus bis zu 30 cm), kaum in Handarbeit mit Gartenwerkzeugen zu realisieren sein würde. Der über ein halbes Jahrhundert alte Kieselsteinbelag war eingesunken, von Wurzelwerk durchzogen und hatte sich zu einer festen Schicht verdichtet. Diese zu lösen und auszugraben, bedurfte der Kraft eines Baggers und war samt der anschließenden Erneuerung des Bodens nur durch professionellen Landschaftsbau zu schaffen, die Sanierung der Grundmauern ohnehin.

Als erste dazu eingeholte Angebote Preise von 16.000 bis 20.000 Euro nannten, schien das Projekt „gestorben“. Mit ein paar tausend Euro hatte die Initiative gerechnet und Spenden in dieser Größenordnung für realisierbar gehalten, aber die nun erkennbaren Beiträge schienen unerreichbar. Zum ersten Mal dachten die Initiatoren daran, „das Handtuch zu werfen“. Doch dann führten

Gespräche mit den Vorständen der örtlichen korporativ verbundenen Vereine zu Unterstützungszusagen in Höhe von mehreren tausend Euro, und eine Vorstellung des Projekts in der Bezirksvertretung Bochum-Ost ließ diese beschließen, einen Teil der Kosten der geplanten Info-Ecke zu finanzieren. Nachdem sich zudem bei ersten öffentlichen Sammlungen zahlreiche Spender engagiert hatten, gab es kein „zurück“ mehr.

Die Sammlungen erfolgten am Ende von sonntäglichen Führungen, die seit Anfang Mai 2017 in regelmäßigen Abständen auf dem historischen Ümminger Kirchhof stattfanden und seine wechselvolle Historie sowie seine attraktivsten Grabmale vorstellten. In der Lokalpresse angekündigt, nahmen jeweils 20 bis 40 Bochumer teil, die an der Geschichte des Ortes interessiert waren, aber auch Verständnis dafür hatten, dass ihnen am Schluss der Veranstaltung ein (übrigens echter alter) Klingelbeutel mit der Bitte um eine kleine Spende hingehalten wurde.

Diese Führungen waren nicht aus Finanzierungsgründen angesetzt. Neben der Absicht, die Anlage wiederherzustellen, verfolgte die Initiative das weitere Ziel, sie in der Öffentlichkeit bekannter zu machen und ihre Bedeutung im

öffentlichen Bewusstsein zu verankern. Deshalb wurde neben der direkten Kommunikation bei den Führungen, auch bei Vorträgen in Vereinen, jede Gelegenheit genutzt, die Historie und Bedeutung des alten Kirchhofs sowie die Aktivitäten der Initiative in den lokalen Medien publizistisch zu präsentieren.

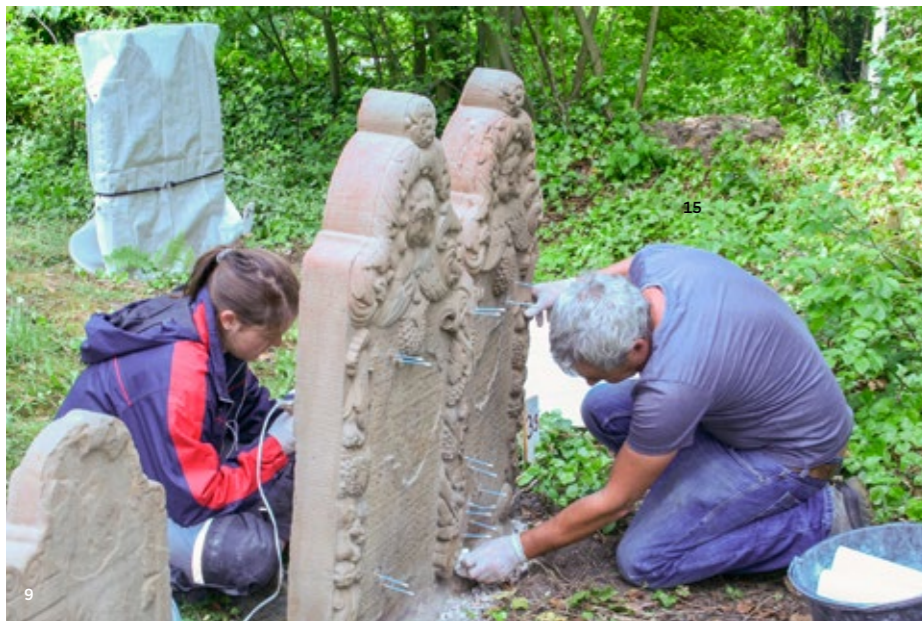
### Akquisition von Finanzierungsbeiträgen

Obwohl sich dadurch auch Überweisungen auf die Spendenkonten der Initiative mehrten, neben den Sammlungsergebnissen und Vortragshonoraren eine Sonderkollekte der evangelischen Kirchengemeinde Querenburg hinzukam, reichten die Mittel aus allen diesen Quellen nicht annähernd aus, die Sanierung der Kirchenanlage zu finanzieren. Es mussten größere Beträge her.

Der erste Schritt dazu war die Teilnahme an einem von der Volksbank ausgeschriebenem Förderprogramm regionaler Projekte, bei dem die Förderung von der Menge der Stimmen aus der Bevölkerung für die einzelnen Projekte abhing. Jeder konnte in einem bestimm-

ten Zeitraum täglich einmal für das von ihm als förderungswürdig erachtete Projekt via Internet votieren. Die für den Ümminger Kirchhof engagierte Initiative animierte ihre Mitglieder und Freunde, Tag für Tag ein entsprechendes Votum abzugeben und wurde schließlich „Spitzenreiter“ im täglich ablesbaren Vergleich. Das Ergebnis: der höchstmögliche Projektzuschuss von 5.000 €.

Es folgten Anträge auf Finanzierungshilfen bei der Sparkassen-Stiftung für Kultur und Wissenschaft (10.000 €) sowie beim Landschaftsverband Westfalen-Lippe (3.000 €), und als im Frühjahr 2017 im Rahmen eines städtebaulichen Förderprogramms der Bürgerverfügungsfond WELAB entstand, gehörte die Initiative zu den Ersten, die dort einen Antrag stellten (ca. 8.000 €). Mit diesen Anträgen war die Initiative erfolgreich. Sie hatte sich allerdings auch die Mühe gemacht, jedem Antrag eine 30seitige Präsentation beizufügen, die eine ausführliche Schilderung des Vorhabens samt einer von einem Architekturbüro gefertigten Kostenschätzung sowie Zeitschriftenartikel über die Bedeutung der Anlage und Fotos von ihr enthielt. In zwei Fällen wurde das Projekt darüber hinaus den jeweiligen Entscheidungsgremien mit



**Abb. 8:** Eine der regelmäßigen Führungen durch die Anlage, die sie in der Öffentlichkeit bekannt machen soll. (© Foto: Rolf Skierra)

**Abb. 9:** Steinrestauratoren bei der Arbeit. (© Foto: Clemens Kreuzer)

**Abb. 10:** Injektionen in den Stein stabilisieren ihn. (© Foto: Clemens Kreuzer)

**Abb. 11:** Keine Kunstlandschaft des Verpackungskünstlers Christo, sondern restaurierte Steine, die auf ihre gemeinsame Imprägnierung am Schluss warten. (© Foto: Rolf Skierra)

**Abb. 12:** Restaurierungsarbeiten an den Grundmauern der Kirche. (© Foto: Clemens Kreuzer)

**Abb. 13:** Die Kirchenrudimente sind gerichtet, Fehlbereiche beigearbeitet, ihre Mauern insgesamt verfestigt und verfügt. Ein neuer Boden ist eingebracht. (© Foto: Clemens Kreuzer)

einer individuell hergestellten zehnminütigen Dia-Show präsentiert.

Als ein Vertreter der ebenfalls angeschriebenen NRW-Stiftung aus Düsseldorf anreiste, um den Unterstützungsantrag der Initiative an Ort und Stelle zu prüfen, war die Sanierung der Kirchenrudimente schon voll finanziert. Ganz mutig geworden, schlug ihm die Initiative deshalb vor, doch stattdessen die Restaurierung der historischen Grabsteine zu finanzieren. Sie wurden besichtigt, es gab positive Signale zu diesem Vorschlag, und der Antrag wurde umgeschrieben. Das rasch eingeholte Angebot eines renommierten Restaurators bezifferte die Restaurierungskosten auf rund 30.000 €, von denen die NRW-Stiftung schließlich 21.000 € zusagte. Der erneut bemühte LWL war bereit, sich auch hier mit ca. 4.300 € zu beteiligen, und später die Untere Denkmalbehörde der Stadt Bochum, 2.100 € zuzuschießen. Der Rest musste aus Spenden aufgebracht werden.

Nachdem sich eines der Initiativenmitglieder um einen weiteren Finanzierungsbeitrag für die Info-Ecke (zusätzlich zu dem der Bezirksvertretung) bei BO-Marketing erfolgreich bemüht hatte, standen am Ende für das Gesamtprojekt rund 68.000 € zur Verfügung; über 11.000 € davon resultierten aus Spenden der persönlichen und korporativen Mitglieder der Initiative samt den Sammlungsergebnissen.

### Realisierung des Projektes

Über die Einwerbung der Finanzierungsmittel war das Jahr 2017 zu Ende gegangen, und nun machte der allgemeine Bauboom in zweifacher Hinsicht Probleme: Erst Anfang Mai gab es Ergebnisse einer Ausschreibung, und die Preise lagen auch bei dem günstigsten Anbieter erheblich über den im Vorjahr kalkulierten Kosten. Der Rotstift war gefordert.

Nachdem zur deutlichen Reduzierung der Transportkosten die Lösung gefunden war, den Aushub statt seines Abtransports als Wall um die Anlage zu verbauen, die geplante Info-Ecke in der Größe reduziert und auf ihre Natursteinausführung verzichtet sowie die Erneuerung der Zuwegung zunächst ganz zurückgestellt worden war, kam es zur Vergabe. Die Zuwegung konnte dann später doch, allerdings schmaler und in einfachem Betonstein, in Auftrag gegeben werden.

Inzwischen hatte der Kunsthistoriker und Restaurator Dr. Christoph Hellbrügge mit seinen Fachkräften die Grabsteinrestaurierung begonnen. Nach gründlicher Säuberung mit Dampfstrahl wurden an den Grabmalen morbide Zonen nachgefestigt, Hohlräume hinterfüllt, Risse verpresst, auch mineralische Ergänzungen vorgenommen. Nicht weniger als 170 Schadstellen sind auf diese Weisen „repariert“ worden.<sup>4</sup> Da fertige Steine einen Schutzüberhang für die Zeit bis zur gemeinsamen Imprägnierung



bekamen, sah der Kirchhof bald wie ein Werk des Verpackungskünstlers Christo aus. Die Imprägnierung der Steine mit einer Silikonharzlasur schloss die im Mai/Juni durchgeführte Restaurierung schließlich ab.

Mitte August begann dann die Erneuerung des Kirchenareals. Die alten Grundmauern wurden beidseitig freigelegt und gesäubert, der Raum zwischen ihnen bis zu 30 cm tief ausgebagert, der Boden mit Geovlies gegen Unkrauteinwurzlung abgedichtet. Darüber entstand aus einem verdichteten Mineralgemisch und einer Schicht Dolomitensand ein neuer Boden. Die Grundmauern wurden aufgearbeitet, in Fehlbereichen ergänzt, insgesamt verfestigt und verfügt.

Abschließend erhielten die Zuwegung und das Plateau der Info-Ecke ihre einfache, anthrazitfarbene Pflasterung. Die am Anfang beschriebenen Schau- und Informationstafeln, von der Dortmunder Grafikerin Renate Lintfert gestaltet, sowie drei in solider Handwerksarbeit geschaffene natursteinernen Bänke möblierten am Schluss die Anlage.

## Was noch zu tun bleibt

Die Erneuerung des alten Kirchhofs konnte im Spätherbst 2018 beendet werden. Die Anlage ist dank hohen Engagements der Bürgerinitiative und mit vielem Geld zahlreicher Spender und Zuschussgeber wieder zu einem eindrucksvollen historischen Ort geworden. Damit sie nicht erneut in den Zustand zurückfällt, der eingangs als Ausgangspunkt des Projektes geschildert wurde, hat sich die Initiative noch um die Sicherstellung der Pflege der Anlage bemüht. (Ihre eigene Zielsetzung sieht sie mit deren Wiederherstellung erreicht, zur Übernahme einer langfristigen systematischen Pflege ist sie als nur lockerer Bürgerverbund nicht imstande.)

Schon nach der Herstellung der Anlage in den 1960er Jahren hatte die Stadt deren gärtnerische Pflege parlamentarisch beschlossen, zugesagt und jahrzehntelang durchgeführt, schließlich aber nur noch sporadisch und teilweise, mit „einschlafender“ Tendenz. Gespräche der Initiative mit den Technischen Betrieben der Stadt und die Unterstützung der Bezirksvertretung Bochum-Ost führten inzwischen dazu, dass nunmehr wieder der regelmäßige Gras- und Gehölzschnitt im Wege der städtischen Grünpflege sichergestellt ist.

Die verbleibende Aufgabe der Sauberhaltung des alten Kirchenareals von Unkraut etc. wurde von der evangelischen Kirchengemeinde Querenburg erbeten, die Eigentümerin der historischen Anlage sowie des sich südlich anschließenden Friedhofs ist, den sie neben einem weiteren Friedhof an der Schattbachstraße betreibt. Diese Beteiligung der ev. Kirche, meint man bei der Initiative, sei nicht zu viel verlangt. Schließlich sei der Kirchhof mit seiner uralten Dorfkirche jahrhundertlang der spirituelle Mittelpunkt der erst in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts durch Aufteilung untergegangenen Kirchengemeinde Ümmingen,<sup>5</sup> die sich über vier heutige Bochumer Stadtteile erstreckte.<sup>6</sup>

Die Initiative versucht mit letzten Aktivitäten, noch einmal die öffentliche Aufmerksamkeit auf den alten Kirchhof zu lenken. Kürzlich hat sie einen sympathischen Flyer an allen kirchlichen und städtischen Schriftenständen des Bochumer Ostens und Südostens zum Mitnehmen ausgelegt, der für den Besuch und die Erhaltung der historischen Anlage werben soll.

Dieselbe Zielsetzung verfolgt das in diesen Tagen erscheinende Buch „Der alte Kirchhof von Ümmingh. Eine historische Stätte für Langendreer und Werne, Querenburg und Laer“. (Ummingh war der Mitte des 17. Jahrhunderts gebräuchliche Name für Ümmingen.) Exakt 100 Seiten stark und mit 116 historischen und zeitgenössischen, meist farbigen Bildern ausgestattet, beschreibt es die 1895 abgebrochene Ümminger Kirche, ihre Gestalt und Baugeschichte, ihre Historie im Mittelalter, während der örtlichen Reformation und Gegenreformation. Es schildert die Entstehung des Kirchhofs als Begräbnisstätte in den ersten Jahren des 30jährigen Krieges, und es erläutert die bis zu 400 Jahre alten Grabsteine: Produkte einfacher bäuerlicher Volkskunst, aber auch professionellen Kunsthandwerks im Stil der Renaissance und des Barocks.<sup>7</sup>

Das Buch wurde nicht nur geschrieben, um bisher unbeachtete Aspekte der örtlichen und regionalen Geschichte darzustellen. Es soll auch eine fundierte Begründung dafür sein, dass die historische Anlage in Ümmingen es wert ist, langfristig erhalten zu bleiben. Vor allem auch über die Existenz der Initiative hinaus, die ihre Aktivitäten nach fast dreijähriger Tätigkeit und Erreichung der gesteckten Ziele einstellen wird

## Anmerkungen

- 1 *Bochumer Zeitpunkte*, Nr. 37, S. 30–35.
- 2 *Ebd.*, S. 31.
- 3 *Verkehrs- und Geschichtsverein Langendreer-Werne e.V., Langendreer hat's e.V. und Der Laden e.V. als Herausgeber der „Langendreerer Dorf-Postille“.*
- 4 *Restaurierungsbericht Hellbrügge vom 10. Juli 2018 an die Kortum-Gesellschaft.*
- 5 *Diese Entwicklung ist detailliert dargestellt in: Wolfgang Werbeck: Ümmingen. Geschichte einer untergegangenen Kirchengemeinde im Südosten Bochums, Bochum 1994.*
- 6 *Zur Gemeinde gehörten über das kleine Ümmingen hinaus ganz Querenburg und Laer sowie der westliche Raum der heutigen Stadtteile Langendreer und Werne.*
- 7 *Verfasst von Clemens Kreuzer, erscheint es im Verlag F.A. Gimmerthal KG, Bochum.*

# Kleine Beiträge



## Der Blick aus Leipzig auf Bochum 1941

Hans H. Hanke  
Hans Joachim Kreppe

Eine Bildpostkarte „Bochum Kortumstraße“, geschrieben am 13.06.1941 an die Eltern des Grüßenden, ist eine weiterer Beweis für eine bis heute nicht unbekannt Überheblichkeit der Bürger größerer Städte gegenüber Bochum, ist aber auch verkehrsgeschichtlich vielsagend:

*„Liebe Eltern. Hier gehe ich jedes mal beim Ausgang Spazieren. Es wird hier Drehscheibe genannt und ist die einzige Ampel, die es in Bochum gibt. Zum Ritter ist das Stammlokal, das einzige vernünftige in Bochum. Ihr seht hier ist nicht viel los, aber man gewöhnt sich an alles.“*

*Es grüßt Euch alle herzlich, Hans.“*

1885 war die Kortumstraße angelegt worden, 1932 kam die Sensation: Die „Drehscheiben“-Ampel ersetzte den Polizeiposten, der bis dahin diesen viel befahrenen und als „Renne“ begangenen Verkehrsknotenpunkt kontrolliert hatte. Mit den gleichzeitig auf den Bürgersteigen gezogenen Sperrketten wurde nun auch der Fußgängerstrom im Zaum gehalten. Ganz überflüssig scheint die Verkehrspolizei aber auch 1941 nicht gewesen zu sein, wie wir links auf der Karte erkennen können.

Weithin signalisierten die beiden Turmdächer im Hintergrund das Konzerthaus „Zum Ritter“ vormals „Kanonenhäuser“ beziehungsweise „Restaurant Kortum“. Betrieben wurde das Haus ursprünglich von der „Herrengesellschaft Kanone“, deren einziger sympathischer Zweck seit 1880 bis heute die „Pflege der Geselligkeit“ war. 1920 bis 1927 erfüllte sich der Zweck hier auch im „Intimen Theater“ und seinen Varieté-Vorstellungen. Nach dem Zweiten Weltkrieg bis in den 1990er Jahre blieb man der Freizeitpflege treu, der damalige

Neubau beherbergte die beiden Kinos „Atlantis“ und „Atelier“.

Rechts im Bild liegt eine Straßenbahnhaltestelle. Das runde Schild „Gleis frei halten“ steht da als stille Anklage, dass eben dies bis heute nicht immer geschieht. 1894 war die erste Straßenbahn-Verbindung zwischen zwei Städten, die zwischen Bochum und Herne. Schon seit 1885 konnte man sich elektrisch durch die Hauptgeschäftstraße Bochums von Laden zu Laden kutschieren lassen. Holzpflaster entlang der Schienen dämpfte den Lärm. Und dass die Schienen schon damals ihre Tücken hatten, erkennt man am vorsichtigen Abstand des Fahrradfahrers.

## Stilllegungsdaten der Bochumer Straßenbahnen

In Ergänzung zu seinem Beitrag über die Straßenbahnen in Bochum in Heft 39 der Bochumer Zeitpunkte hat der Autor Andreas Halwer nun noch die Stilllegungsdaten zusammengestellt.

### Anmerkung:

Die Stilllegungsdaten variieren teilweise um einen Tag. Grund: Die letzte Fahrt einer Linie erfolgte unter Umständen erst nach Mitternacht. Diese Fahrt gehört fahrplanmäßig aber zum Vortag. Je nach Quelle wird dies jedoch unterschiedlich genannt.

Strecke	Zeitpunkt	Strecke	Zeitpunkt
Langendreer Kaisersteg - Ümmingen	08.1914	Bochum Hbf. - Brückstraße durch die Kortumstraße	01.12.1951
Langendreer-Süd - Werne Amt	1915 ?	Ückendorf - Günnigfeld	21.06.1954
Maarbrücker Straße und alte Wattenscheider Straße - Werksbahn Bochumer Verein	14.02.1927	Bochum Nord - Bongardstraße	26.09.1954
Herne - Hiltrop	18.09.1931	Bongardstraße - Lindenhof	1955 ?
Wattenscheid Weststraße - Leithe	20.02.1932	Köster Brücke (Nordseite) - Welper	31.01.1960
Amt Werne - Werner Hellweg - Lütgendortmund Provinzialstraße	31.12.1937	Bochum-Wiemelhausen - Stiepel - Lohfeld	04.11.1963
Wattenscheid Bf. - Wattenscheid Kirche	31.12.1937	Stiepel Gemeindehaus - Frische	04.11.1963
Herne Bf. - Höntrop Bf.	31.12.1937	Gerthe - Castrop	07.05.1967
Gerthe Apotheke - Herne	31.01.1938	Schleife Kortumstraße - Kirchstraße (Kerkwege)	07.05.1967
Bongardstraße - Wittener Straße durch die Grabenstraße	22.11.1950	Gertrudisstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Marienstraße	07.1967
Castrop - Langendreer	01.06.1951	Freiheitstraße Wattenscheid	03.05.1968
Langendreer Kaisersteg - Langendreer Markt	01.12.1951	Gertrudisstraße ab Friedrich-Ebert-Straße - Oststraße - Hochstraße bis August-Bebel-Platz	18.05.1968
Langendreer - Crengeldanz	01.12.1951	Alte Wittener Straße - Baroper Straße	Anfang 1969 ?
Constantin Schacht VI - Grumme Kaiseraue	01.12.1951	Schwanenmarkt - Brückstraße, danach Betriebsstrecke bis	29.06.1969 28.05.1983
Grumme Kaiseraue - Bochum	01.12.1951	Harpen, Werner Straße - Lütgendortmund	29.06.1969
Schauspielhaus - Königsallee - Konsumverein Wohlfahrt	01.12.1951	Laer - Werne Post - Langendreer Bahnhof	30.06.1969

Strecke	Zeitpunkt	Strecke	Zeitpunkt
Abzweig Harpen - Harpen, Werner Straße	17.11.1973	Tunnelmund Alleestraße - Tunnelmund Wittener Straße; am 29.01.2006 noch Museumsverkehr zwischen Annastraße und Oskar-Hoffmann-Straße	27.01.2006
Oberdahlhausen - Eppendorf - Engelsburger Straße	17.11.1973	Wattenscheider Straße am Westkreuz alte Streckenführung	26.08.2013
Abzweig Laer - Wittener Straße durch Alte Wittener Straße	26.07.1974		
Wittener Straße über Bahnhofsvorplatz zur Universitätsstraße	17.04.1979		
Südring - Schauspielhaus	26.05.1979		
Oskar-Hoffmann-Straße - Bergmannsheil, danach Betriebsstrecke bis	26.05.1979 29.01.2006		
Schürbankstraße - Lothringer Straße	02.04.1980		
Nordbahnhof - Schwanenmarkt - Tunnelmund Ruhrstadion; Gleise im Ring zwischen Brückstraße und Nordbahnhof ohne Linienverkehr weiter genutzt bis	27.11.1981 28.05.1983		
Bochum Hauptpost über Viktoriastraße - Universitätsstraße	28.05.1983		
Bochum Hbf. - Schleife Bf. Nord/Ostring	31.07.1983		
Kortländer - Herne Bf.	02.09.1989		
Ruhr-Universität - Hustadt	01.06.1991		
Universitätsstraße - Ruhr-Universität	26.11.1993		
Bochum Rathaus - Bochum Hauptpostamt	27.01.2006		
Ferdinandstraße - Oskar-Hoffmann-Straße; am 29.01.2006 noch Museumsverkehr zwischen Annastraße und Oskar-Hoffmann-Straße	27.01.2006		

## Informationstafeln in Werne

Um auf die Geschichte von Bochum- Werne hinzuweisen, wurden im Oktober 2018 an 29 öffentlich zugänglichen Stellen Schautafeln an historisch erwähnenswerten Häusern und Örtlichkeiten im Stadtteil angebracht. Die 36,5 x 27 cm großen und im Hochformat ausgerichteten Beschilderungen aus schlagfestem Glas beinhalten Informationen zum jeweiligen Standort, sind mit Abbildungen versehen und stehen unter dem Motto „Wernes Geschichte sichtbar machen“.

In einem begleitenden Flyer sind die Anbringungsorte kartiert und die Themen aufgelistet.

Das Projekt wurde durch die Teilnehmer eines VHS-Kurses vorbereitet und im Rahmen der Stadterneuerung Soziale Stadt Werne – Langendreer-Altter Bahnhof (WLAB) durch den Bund, das Land NRW und die Stadt Bochum gefördert.

Die Initiierung und Koordination erfolgte durch unser Mitglied Peter Kracht. Die Anbringung weiterer Tafeln ist möglich.



**Wernes Geschichte sichtbar machen**

**Freibad und Turnhalle - Nacholympische Spiele**




■ Ein nachhaltiger Schachzug gelang den Werner Gemeindevertretern mit dem Bau des Freibades und der vorgelagerten Turnhalle, die erst 1936 eröffnet wurde.

Erste Pläne zum Bau des Bades bestanden seit 1911/12 und 1913 wurde ein Fonds zur Finanzierung eingerichtet. Jedoch beschlossen die Gemeindevertreter erst 1928, das Projekt auf den Weg zu bringen. Denn mit Blick auf die bevorstehende Eingemeindung Wernes nach Bochum am 1. August 1929 und die gut gefüllte Gemeindekasse wollte man das Geld für die hiesige Bevölkerung sinnvoll verwenden und nicht der eingemeindenden Stadt Bochum überlassen. Dazu wurden 425.000 Mark bewilligt und das ca. 12.000 m<sup>2</sup> große Freibad- und Turnhallengelände gekauft.

Bei der Eröffnung im Juni 1930 bestand das Bad aus einem 75 m langen und 25 m breiten Becken für Schwimmer und Nichtschwimmer, einem 50 x 30 m großem Planschbecken sowie einem Sandplatz und einer Rasenfläche. Im ersten Jahr seines Bestehens wurden 52.651 Badegäste gezählt.

Bereits 1928 hatte sich der Schwimmverein „Wasserfreundliche Werne“ gegründet, deren Mitglieder sich u. a. aus dem Turn-Club 1890 rekrutierten und im Gründungsjahr rund 400 Mitglieder besaß.

Dort wurden Jungen und Mädchen zu Rettungsschwimmern ausgebildet und ein DLRG-Stützpunkt gegründet.

■ Im Anschluss an die Olympischen Spiele in Berlin 1936 gehörte das Werner Bad zu den Austragungsstätten der „Nacholympischen Spiele“. Teilnehmer waren Einzelathleten aus Nord- und Südamerika und von den Philippinen sowie aus einigen europäischen Ländern. Ferner traten die gesamte japanische Olympiamannschaft und die National-Wasserballmannschaften von Österreich und Holland an.

Im Laufe der Jahre wurden Erweiterungen und bauliche Veränderungen des Werner Freibades notwendig. So wurde das Freibadgelände 1954 auf 23.000 m<sup>2</sup> vergrößert und zwei Jahre später Umkleidegebäude mit Dusch- und Toiletten im Eingangsbereich sowie das Kinderplanschbecken angelegt.

Das Besucher-Maximum wurde 1967 mit rund 207.900 Badegästen erreicht.

Mit Beginn der Badesaison 1994 bekam das Freibad eine Solar-Absorberanlage. Dort wird das Wasser des Schwimmbeckens stetig durch ein Rohr- bzw. Schlauchsystem gepumpt, in dem es sich an der 750 m<sup>2</sup> Absorberfläche durch die Sonnenenergie erwärmt.

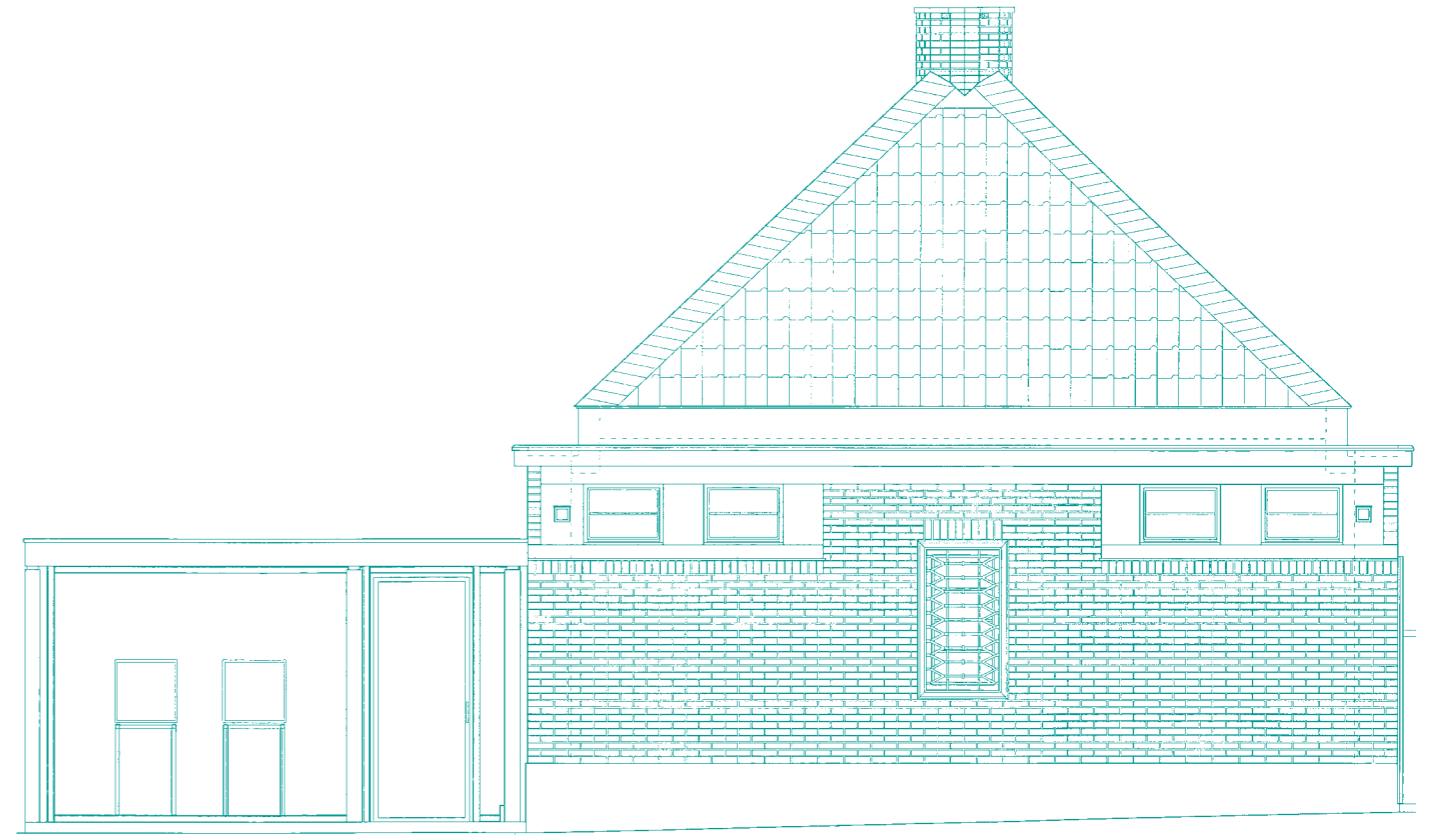





**Abb. 1:** Eingzeichnete Tafelstandorte im Flyer.

**Abb. 2:** Tafel 22 am Haus Werner Hellweg 525.

**Abb. 3:** Informationstafel 8 zum Freibad und zur Turnhalle.



# Aus dem Häuschen

Berichtenswertes  
von der Kortum-Gesellschaft

## Personalien

Heinz-Günter Spichartz verzichtet auf sein Amt als Kassenprüfer und Dr. Jürgen Rossin auf seinen Sitz im Beirat der Kortum-Gesellschaft. Beide tun das aus gesundheitlichen Gründen. Wir bedauern die Entscheidungen, können sie aber gut verstehen. Beiden danken wir für ihren über viele Jahre zuverlässigen Einsatz sehr herzlich und wünschen ihnen für ihre Gesundheit alles Gute! Wir freuen uns, dass sie der Kortum-Gesellschaft als Mitglieder weiterhin zu Seite stehen werden.

## Förderung

Die Kortum-Gesellschaft wird in ihrem Haus einige kleinere Veränderungen vornehmen, um die Vorträge, das Vereinsarchiv und die Organisation für die Gast-Organisationen zu erleichtern. Dafür ist sie von Land NRW durch einen „Heimatscheck“ und von der Sparkasse Bochum finanziell unterstützt worden. Wir bedanken uns dafür herzlich.

## Kunst im Schaufenster

Vom 23. Januar bis zum 24. März 2019 zeigte der Künstler Daniel Burkhardt im Schaufenster unseres Hauses seine Video-Installation „Rauschen und Brausen“, ein Projekt der Kunstvereinehoch3, dessen Vorstand bei uns im Haus regelmäßig tagt. Wir erfreuten uns am Resultat und danken ihnen und auch dem Künstler. Homepage:

[www.danielburkhardt.de/de/23-01-02-03-2019/](http://www.danielburkhardt.de/de/23-01-02-03-2019/)

## Nordbahnhof

Wir hatten uns energisch und erfolgreich für die Erhaltung des Nordbahnhofs eingesetzt. Nach dem Verkauf an den denkmalfreundlichen Investor, den Bochumer Ergün Ilce, seiner Lösung der Parkplatzprobleme und der Sanierung des Inneren, scheint auch der wichtige nächste Schritt getan zu sein: Das Haus ist an den Facharzt für Dermatologie und Venerologie Dr. Darius Alamouti vermietet. Zugesagt ist auch ein Raum für die Erinnerung an die NS-Zeit, der durch die „Initiative Nordbahnhof“ betrieben werden kann. Als letzter Schritt steht nun die abschließende denkmalgerechte Sanierung auch des Äußeren an. Wir wünschen dem ganzen Projekt weiterhin viel Erfolg.

## Vereinigung für Heimatkunde

Unser Namensbestandteil „Heimat“ hat wieder Konjunktur. Die Bundesregierung hat den Begriff im August vorigen Jahres definiert. Danach legt die Bundesregierung der Namensgebung und den Aufgaben des BMI „ein modernes Verständnis“ des Heimatbegriffs zugrunde. „Das heißt, dieses Verständnis ist im freiheitlich-demokratischen Sinn zeitgemäß zu definieren: Heimat ist dort, wo sich Menschen wohl, akzeptiert und geborgen fühlen. Heimat hat nichts mit Enge zu tun, sondern gibt Orientierung und vermittelt einen festen Halt, die Herausforderungen des Lebens zu bestehen und nach vorne zu blicken“, heißt es in der Antwort weiter. „Heimat“ heißt aber der Antwort zufolge „auch Zukunft und Verständnis“, gesellschaftliche Veränderungen anzunehmen und sich mit ihnen auseinanderzusetzen. „Denn Heimat war und ist immer auch ein Raum sozialer Beziehungen, Ausgleich und Einbindung – Integration“, schreibt die Bundesregierung. So verstanden sei „Heimat Lebensmöglichkeit und nicht nur Herkunftsnachweis“. Quelle:

hib – heute im Bundestag Nr. 565, Fr. 03.08.2018 [www.bundestag.de/hib](http://www.bundestag.de/hib).

## Heintzmann Fabrik Imbuschplatz

Das denkmalgeschützte, durch die Fabrikbewegung der freien Szene in den 1970er und 1980er Jahren berühmte Gebäude führte lange ein wenig beachtetes, aber sinnvolles Dasein als Verwaltungsbau und Ort der Suppenküche. Auch der Verlag Bodo saß und sitzt hier. Nun hat es die „Montag-Stiftung Urbane Räume“ erworben und bringt Leben und Ausstrahlung in die schöne Architektur:

[www.kofabrik.de](http://www.kofabrik.de). Viel Erfolg!

## Denkmalrecht Nöckerstraße

Das denkmalwerte Bauernhaus von 1836 an der Nöckerstraße in Bochum-Linden ist während Baumaßnahmen der Eigentümergesellschaft stark beschädigt worden, sodass Überlegungen zu seinem Abriss laut wurden. Der Ausschuss für Planung und Grundstücke der Stadt Bochum hat im Januar 2019 zum Schutz des Hauses über den Denkmalschutz hinaus das Planungs- und Baurecht auf dem Grundstück geändert. Es ist dort jetzt nur noch möglich, dieses Haus als Gebäude zu betreiben. Der vorher denkmalbare Ersatz des Hauses durch mehrere Reiheneigenheime ist ausgeschlossen. Ohne das Baudenkmal bleibt dem Eigentümer eine grüne Wiese ohne Baurecht. Wir begrüßen diesen Schritt zur Sicherung des alten Bauernhofes.

## Bochumer Frauengeschichte

Das feministische Archiv „AusZeiten“ aus Bochum – zu Gast an unserem Tag der Bochumer Geschichte 2018 – bietet regelmäßig Frauenstadtrundgänge:

[www.auszeiten-frauenarchiv.de](http://www.auszeiten-frauenarchiv.de).

## Digitale Quelle

Im Internet sind jetzt viele historische Zeitungen zu finden. Darunter das Bochumer Kreisblatt von 1845/46. Das Institut für Zeitungsforschung an der Stadt- und Landesbibliothek Dortmund hat das Zeitungsportal [zeit.punktNRW](http://zeit.punktNRW) zur kostenlosen Nutzung online gestellt. Es bietet NRW-Bestände von 1800 bis 1945 und wird weiter ausgebaut. Das Portal ist zu erreichen unter:

[www.zeitpunkte.nrw](http://www.zeitpunkte.nrw).

## Neues Buch zur Straßenbahngeschichte

Die Linie 302 fährt von Buer nach Langendreer. Damit ist sie aktuell die längste Straßenbahnlinie der BOGESTRA, ja des ganzen Ruhrgebiets. Diese Linie steht im Mittelpunkt des Buches von Andreas Halwer, der bereits vor zwei Jahren seine Forschungen über die Linie 310 veröffentlicht hatte. Im letzten Heft der „Bochumer Zeitpunkte“ hatte er darüber hinaus über die „Entwicklung des Gleisnetzes und der Straßenbahnlagen in der Bochumer Innenstadt“ berichtet. Das Buch stellt die chronologische Entwicklung der städteübergreifenden Straßenbahnstrecke dar, betrachtet darüber hinaus aber auch die Stadtentwicklung. Neben dem informativen Text erläutern zahlreiche Bilder die Historie. Ergänzt wird der Text auch durch bisher nicht veröffentlichte Karten.

Andreas Halwer/VhAG BOGESTRA e.V. (Hg.): *Zeitreise durchs BOGESTRA-Land – Bd. 2: Die Geschichte der Linie 302 (Bochum-Gelsenkirchen)*; 132 Seiten im Format 24 x 22 cm, fester Einband, ISBN 978-3-946594-12-3; 26,80 Euro



Triebwagen  
Nr. 5 um die  
Jahrhundertwende  
ca. **1894**

# Unsere Erste!

## Fortschritt hat bei uns Tradition!

# Gut.