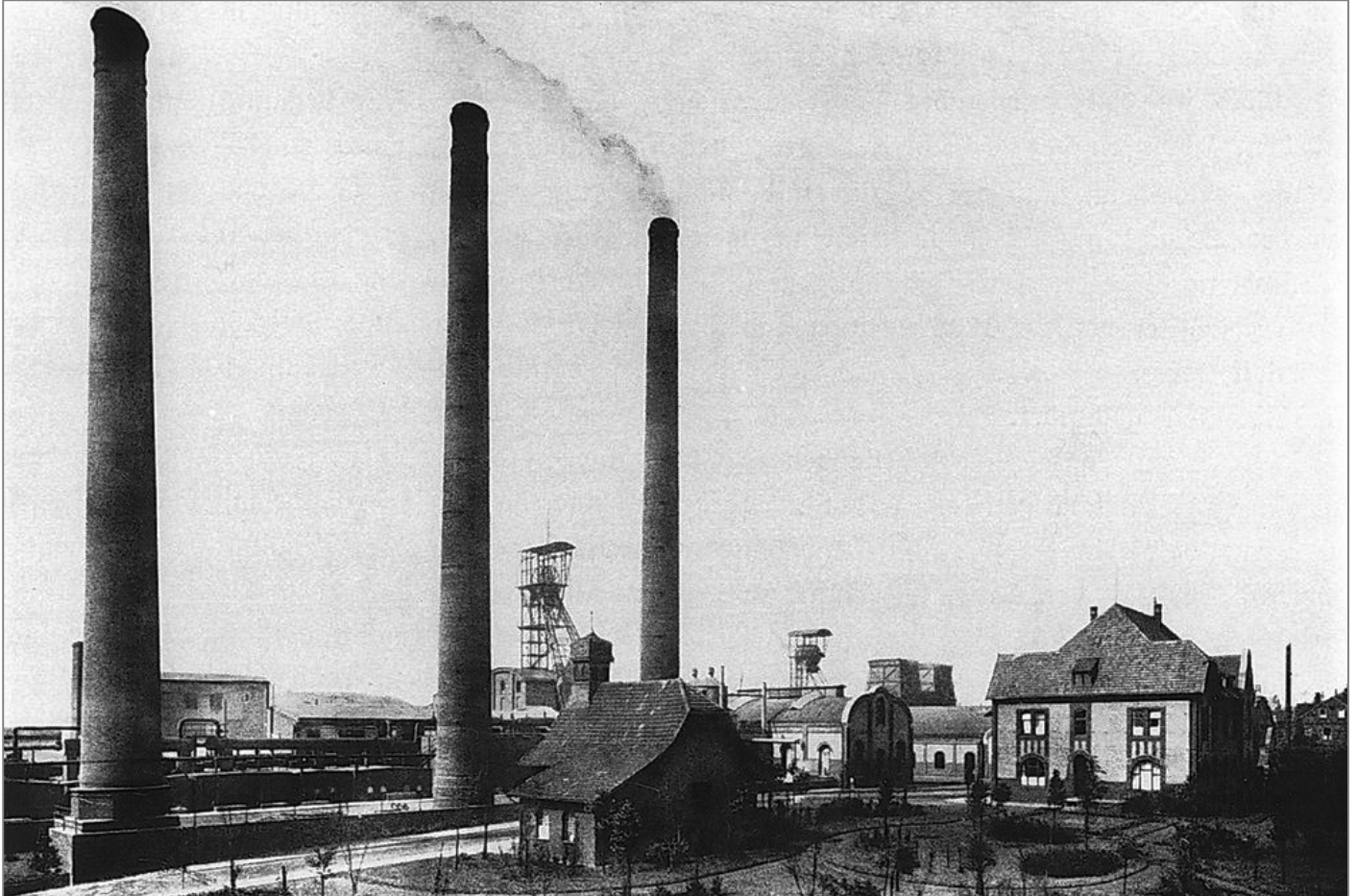


VON DER KLEINBAHN BOCHUM-GERTHE-HARPEN ZUR BOGESTRA

Die Abteufung von Steinkohle-Zechen in Gerthe und Harpen, insbesondere der Schachthanlagen „Lothringen“ in Gerthe (Förderung von 1880 bis 1967 – Bild unten / Stadt Bochum, Pressestelle) und „Constantin der Große“ in Riemke, Grumme und Hiltrop (Förderung von 1857 bis 1967), veränderte den zuvor von Bauernhöfen und Landwirtschaft geprägten Bochumer Norden nachhaltig.



Die vergleichsweise gut bezahlten Arbeitsplätze im Bergbau sorgten für eine sprunghafte Bevölkerungsentwicklung. In Gerthe entstand ein neuer Ortsmittelpunkt zwischen der Schachtanlage Lothringen I/II und dem Castroper Hellweg (Bild rechts von 1904 – Sammlung Ludwig Schönefeld). Vor diesem Hintergrund bemühte sich der am 1. Februar 1901 zum Amtmann des Amtes Harpen benannte Hans von Köckritz (1857 – 1950) um eine gute und leistungsfähige Verbindung nach Bochum.





GRÜNDUNG EINER KLEINBAHN

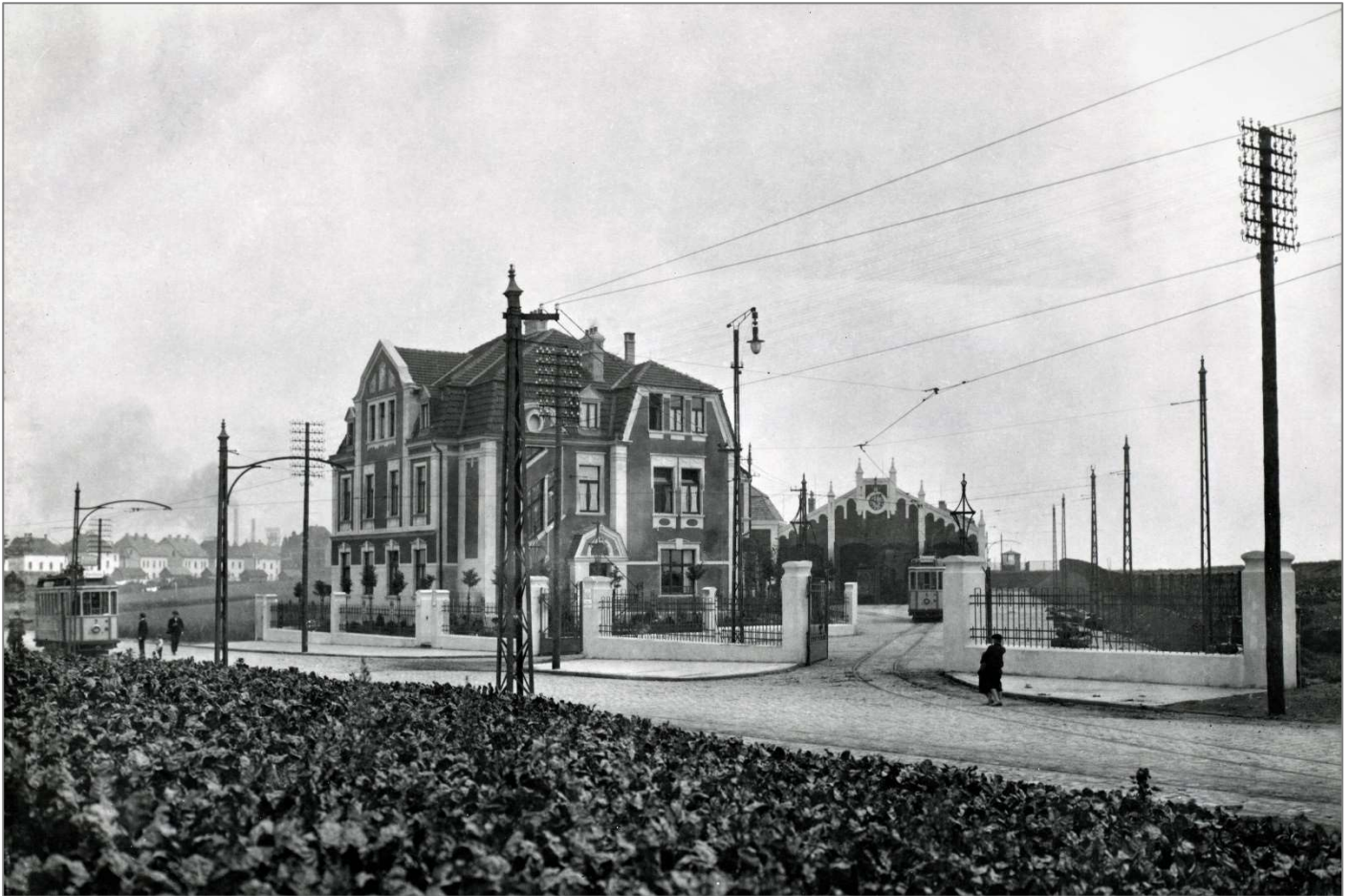
Am 6. Dezember 1907 wurde die Kleinbahn Bochum – Gerthe – Harpen GmbH gegründet. Ziel war es, eine Straßenbahnverbindung auf Rechnung des Amtes Harpen zu bauen und zu betreiben. Am 17. August 1908 wurde die Konzession „zum Bau und Betrieb einer eingleisigen, elektrischen Straßenbahn vom Bahnhof Bochum-Süd nach Gerthe mit einer Abzweigung nach Kirchharpen“ erteilt. Betriebsdirektor der neuen Gesellschaft wurde Paul Müller (1876 – 1927).



BAU UND INBETRIEBNAHME

Am 15. Juli 1908 wurde mit dem Gleisbau begonnen. Startpunkt in Bochum war der Schwanenmarkt. Die Strecke folgte der Castroper Straße bis zum Abzweig Harpen. Dort teilte sie sich in einen Ast nach Gerthe und einen Ast nach Harpen.

Fotos: Siemens
Historical Institute



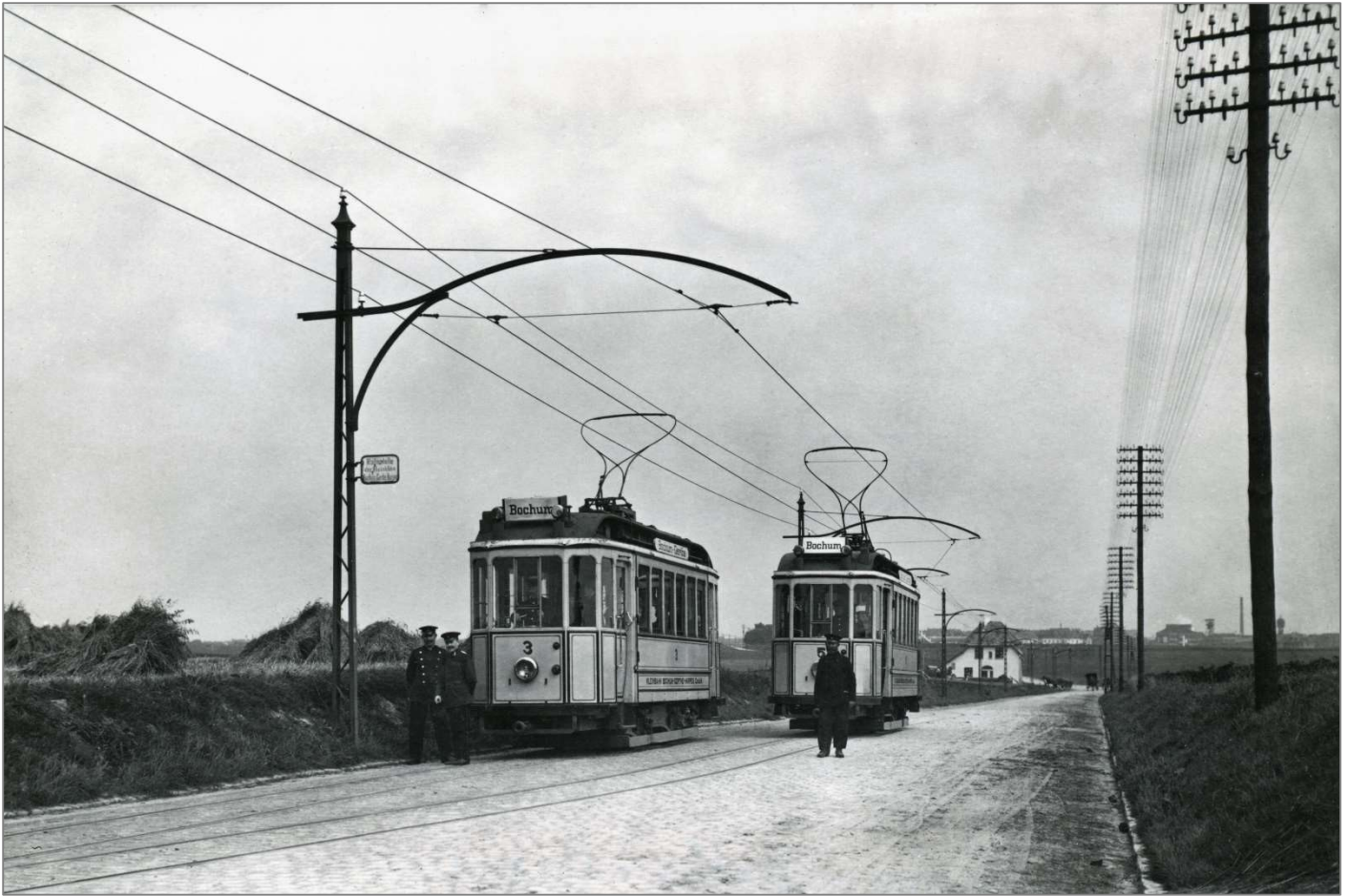
DER BETRIEBSHOF

Auf einem Feld kurz vor Gerthe entstand der Betriebshof der Kleinbahn, eine Anlage mit einem repräsentativen Wohn- und Verwaltungsgebäude und einer anfangs vierständigen Wagenhalle. Hier gab es auch eine kleine Werkstatt für den Unterhalt der Triebwagen. Später wurde der Betriebshof auf 18 Hallengleise ausgebaut. Von 1961 bis 2005 diente er der BOGESTRA als Straßenbahn-Hauptwerkstatt.

Am 23. Dezember 1908 wurde die Verbindung von Bochum nach Gerthe und Harpen in Betrieb genommen. Als Erstausrüstung standen der Bahn neun zweiachsige Triebwagen zur Verfügung. Später kamen weitere Triebwagen und Beiwagen dazu.

Fotos: Siemens
Historical
Institute





Als die Straßenbahnlinie von Gerthe nach Bochum eröffnet wurde, war das Harpener Feld noch weitgehend unbebaut. Auf dem Foto von 1909 (Siemens Historical Institute) sehen wir zwei Straßenbahnwagen, die in Höhe der heutigen Haltestelle Kolpingplatz kreuzen.

Im Hintergrund ist rechts am Horizont die Schachanlage Lothringen I/II zu erkennen. Die Verbindungsbahn zur Zeche Lothringen IV gab es damals noch nicht.



Nach 110 Jahren hat sich das Harpener Feld verändert.

Der 2019 von Stefan Höltge am Kolpingplatz fotografierte Niederflurwagen ist heute in Bochum bereits Geschichte.

Heute fahren hier moderne und komfortable Variobahnen.

NACH CASTROP

1909 wurde die Straßenbahn von Gerthe nach Castrop verlängert. Am 16. August 1909 begann man bei Cöppencastrop mit dem Gleisbau. Ein zweiter Bautrupps nahm am 31. August in Castrop die Arbeit auf.

Die Arbeiten gingen schnell voran. Bereits nach vier Monaten, am 20. Dezember 1909, konnte die Verbindung von Gerthe nach Castrop in Betrieb genommen werden. Die Genehmigung für den Bau und Betrieb hatte die Gesellschaft erst vier Tage zuvor, am 16. Dezember 1909, erhalten.



Die neue Strecke verlief in Gerthe in der Lothringer Straße. Eine wichtige Haltestelle war die Zeche Lothringen I/II (Postkarte von 1927 – Sammlung Hansi Hungerige). Von der Zeche Lothringen fuhr die Straßenbahn über die Bergstraße, die spätere Schürbankstraße, zum Castroper Hellweg und über diesen in die Nachbarstadt.

Viele Gerther Bürger erinnern sich noch an die enge Kurve an der Apotheke. Auf dem 1975 von Dieter Höltge aufgenommenen Foto biegt ein Einrichtungswagen vom Castroper Hellweg in die Lothringer Straße ein.

Bei der anschließenden Fahrt durch das Gerther Zentrum kam es immer wieder zu Konflikten zwischen parkenden Autofahrern und dem Personal der Straßenbahn. Jede Minute, die die Straßenbahn warten musste, verkürzte die wohl verdiente Pause an der Endstelle.



STADT- UND ÜBERLANDSTRASSENBAHN - SEHNSUCHTSORT

Die Strecke von Bochum über Gerthe nach Castrop hatte im Lauf der Zeit viele Bezeichnungen: A, 7, 6 und 306. Seit 1981 fährt hier die Linie 308 / 318. Im Stadtgebiet von Bochum, Gerthe und Castrop waren diese Linien echte Straßenbahnen. Im Unterschied dazu hatte die Strecke zwischen dem Abzweig Harpen und Gerthe sowie zwischen Gerthe und Castrop auf weiten Abschnitten den Charakter einer Überlandstraßenbahn. Für Straßenbahnfreunde waren Gerthe, der Betriebshof und die Strecke immer eine Reise wert. Auch für Herbert Cappel aus Wuppertal: Er fotografierte die Linie 7 am 4. Mai 1967 vor der Kulisse der Zeche Erin.



Die Endstelle in Castrop lag bis in die 1950er-Jahre unmittelbar vor der Emschertalbahn. Auf der Postkarte sehen wir einen aus Witten kommenden Wagen der Märkischen Straßenbahn. Sie gehörte ab 1912 zum Verbund der Westfälischen Straßenbahn. Der Triebwagen im Hintergrund ist für die Elektrischen Straßenbahnen des Landkreises Dortmund unterwegs (Verlag Gebrüder Moonen, Essen – Sammlung Ludwig Schönefeld).



Situationen wie diese – ein Unfall an einer unübersichtlichen Hauseinfahrt – wurden als Argument zur Einstellung des Straßenbahnverkehrs nach Castrop herangezogen. Am 8. Mai 1967 wurde die Straßenbahn zwischen Castrop und Gerthe durch die Omnibuslinie 67 ersetzt (Foto: BOGESTRA-Fotosammlung).

Zeitgleich mit der Einstellung des Streckenteils nach Castrop wurde die Reststrecke von Bochum nach Gerthe mit der Linie 6 (Wanne-Eickel – Bochum) zu einer neuen Linie 6 verbunden. In Gerthe wurde die Strecke umgebaut. Dadurch entstanden zwei sogenannte „Wendeschleifen“: über die Schürbankstraße und den Castroper Hellweg sowie für den 10-Minuten-Verkehr-über die Hans-Sachs-Straße.

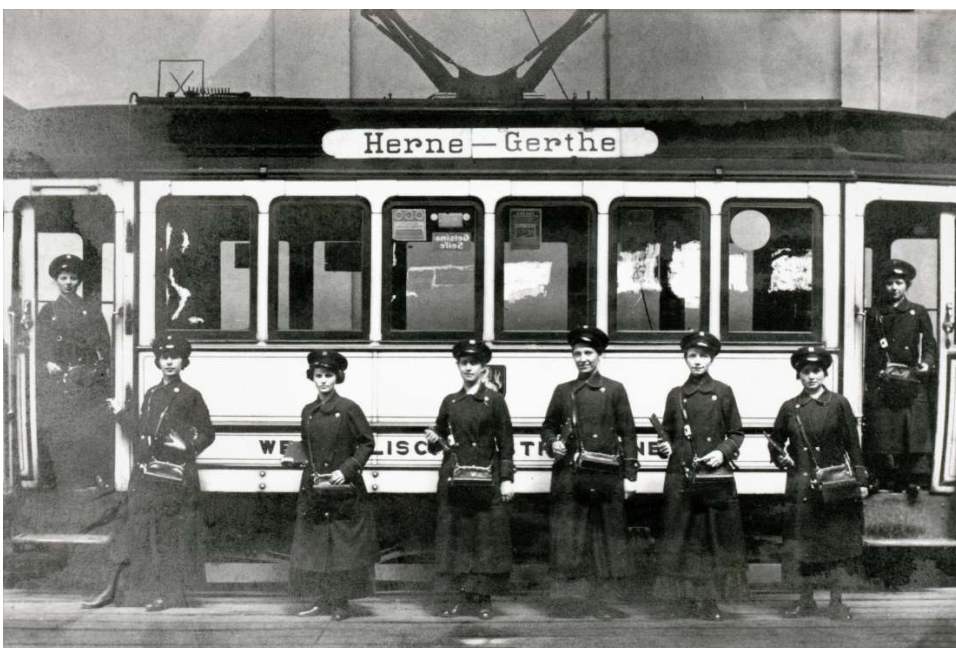
Die Wendeschleifen erlaubten nun auch in Gerthe den Einsatz der damals modernen Einrichtungswagen. Sie fuhren zuvor vor allem auf der Linie 2.

Am 17. Oktober 1976 nahm Manfred Möller Triebwagen 250, den Prototyp aller Wagen dieser Bauart in Deutschland, an der Endstelle in der Schürbankstraße auf.





Typisch für den Straßenbahnverkehr in Gerthe waren enge Straßen und kritische Radien. Mit der Einstellung der Streckenführung über die Schürbankstraße und die Hans-Sachs-Straße am 30. April 1980 gab es das nicht mehr. Seither endet die Straßenbahn an einer modernen und barrierefreien Endstelle im Hellweg. Wir sehen die Endstelle hier auf einem 2019 von Stefan Höltge aufgenommenen Foto mit einem „M-Wagen“.



NACH HERNE

Von 1910 bis 1938 gab es neben der Straßenbahn von Bochum über Gerthe nach Castrop auch eine Straßenbahn von Gerthe nach Herne: Die Linie C. Sie führte von der Apotheke über die Landwehr, die Kronen- und Wiescherstraße zur Kreuzkirche. Im Ersten Weltkrieg war Charlotte Ewald aus Gerthe als Schaffnerin auf der Linie C im Einsatz. Das Erinnerungsbild entstand im Betriebshof Gerthe (Sammlung Ludwig Schönefeld).

Möchten Sie mehr über die Straßenbahn in Bochum und Gerthe erfahren?

Besuchen Sie die Internetseiten von Ludwig Schönefeld:

<https://bochumer-nahverkehr.de> oder <https://gerther-nahverkehr.de>