

Bonnekamps Burgaltendorf

Als noch Züge über Altendorf-Ruhr fahren

Vor Jahren überraschte mich ein Bekannter mit der Beschreibung einer Eisenbahnfahrt von Überrauch nach Altendorf-Ruhr. Die Beschreibung ließ erkennen, dass ihm viele Kenntnisse über die Strecke und ihre Interna fehlten. Das war bei mir anders, schließlich habe ich noch auf den Überraucher Stellwerken Dienst gemacht und bin mit Zügen auf der 1959 stillgelegten Strecke gefahren. So habe ich mich hingesetzt, um eine Zugfahrt aus meiner Erinnerung zu beschreiben. Das Ergebnis liegt nun vor euch.

In meiner bewegten Kindheit habe ich auch einige Zeit bei der Oma in Überrauch gewohnt. In dieser Zeit besuchte ich dann und wann Onkel Hans und Tante Lisbeth in Dahlhausen.

Die besuchte ich gerne und – in der Regel zu Fuß. Das ging vom Dellmannsweg in Überrauch quer durch Altendorf zur Ruhrbrücke. Dabei musste ich auch durchs Unterdorf. Dort herrschten die Raubritter – so nannten wir die Kinder, die rund um die Burg wohnten. Die hatten ihre eigene Schule, die Burgschule und waren Feinde von uns Buschklöppern. So hießen wir Kinder aus dem Oberdorf, die zur Buschschule gingen. Nicht vorstellbar, bei meinem Gang durchs Unterdorf mal an oder in die Burg zu gehen. Die Raubritter hätten jeden Buschklöpfer verprügelt, der sich ins Unterdorf wagte. So meine Befürchtung.

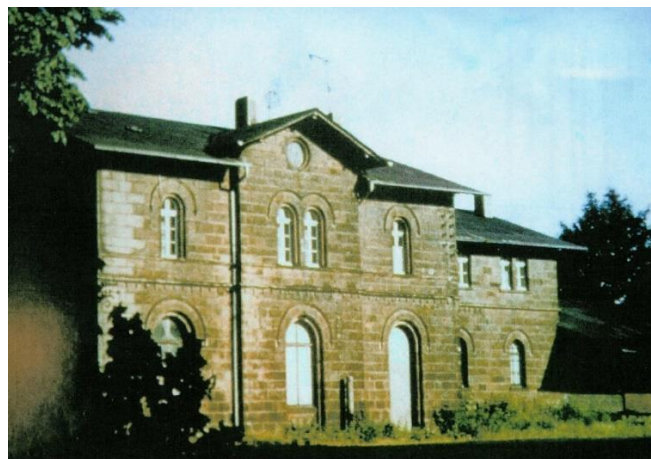
So sah ich zu, möglichst schnell durchs Unterdorf zur Schwimmbrücke nach Dahlhausen zu kommen. Hier gab es das nächste Problem – man musste Brückengeld bezahlen, und Geld war immer knapp. Auf der hiesigen Seite stand das Häuschen des Brückenwärters. Mein Ziel war es, unbemerkt an ihm vorbeizukommen. Das gelang nicht immer.

Onkel Hans in Dahlhausen war bei der Eisenbahn beschäftigt und hatte mir von der Eisenbahnstrecke von Überrauch, wo er aufgewachsen war, nach Altendorf und Dahlhausen erzählt. Er kannte jedes Stellwerk, jeden Schrankenwärterposten an der Strecke und auch die meisten Eisenbahner, die dort tätig waren. So wusste ich auch, was ein Lokführer, ein Zugführer und ein Zugschaffner war – da hatte ich vielen etwas voraus.

Oma hätte mir nie das Geld für eine Zugfahrt gegeben, nicht geben können. Seit Opas Tod hatte sie nur eine kleine Rente.

Als mir Onkel Hans bei einem Besuch das Geld für die Bahnfahrt in die Tasche steckte, war ich glücklich, wusste ich doch, dass nun auch die Oma nichts mehr dagegen sagen konnte.

Es war natürlich in den Ferien, und so machte ich mich gleich nach dem Frühstück auf zum Überraucher Bahnhof. Das letzte Stück Weg führt den Nockwinkel hinab. Hier kam bald das Stellwerk „Ü“ in Sicht, auf dem der Fahrdienstleiter seinen Dienst versah. Er bediente nicht nur die Weichen und Signale, er schloss und öffnete auch die Schranken des Bahnübergangs, der zum Bahnhofsgebäude führte. Heute hatte Herr Oversohl Dienst. Er stammte aus Altendorf und war ein ganz korrekter Beamter.

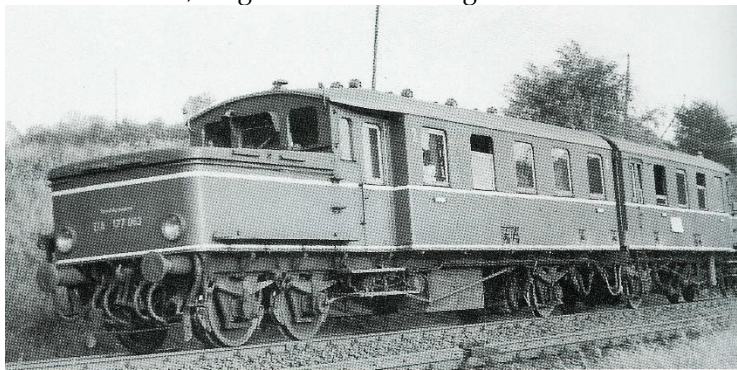


Darum musste man immer frühzeitig zum Zug kommen, weil sonst die geschlossenen Schranken den Zugang zum Bahnhof verhinderten.

Im Bahnhofsgebäude machte der alte Borgmann Dienst. Er verkaufte Fahrkarten und kontrollierte die vom und zum Bahnsteig Kommenden. Er konnte auch Reisegepäck entgegennehmen und zum Zug bringen, wenn Leute mit Koffern verreisten.

Ich verlangte stolz eine Fahrkarte nach Dahlhausen, und er frug mich streng mit seiner tiefen Basstimme „Bochum-Dahlhausen oder was?“. Ich gab sicher und unbeeindruckt zurück „Bochum-Dahlhausen“ – Onkel Hans hatte mir gesagt, ich brauche mich vor ihm nicht zu fürchten. So hatte ich auch den Mut, ihn zu fragen, warum er nun ein Loch gerade unten links in die schöne Fahrkarte machte. „Links die Hinfahrt, rechts die Rückfahrt“ sagte er lapidar und schaute dabei in irgendeine Unterlage. Ich durfte auf den Bahnsteig, wo ich ganz allein war. Der alte Triebwagen, das wusste ich, fuhr von Kettwig nach Werden, dann am Baldeneysee vorbei über Heisingen, Kupferdreh, Überrauch, Altendorf und Dahlhausen nach Hattingen – ich konnte mich also nicht verfahren.

Die Schranken schlossen sich und ich blickte aufgeregt nach Süden, wo der Triebwagen um die Ecke kommen musste. Und dann kam er, langsam und bedächtig.



Als er hielt, stieg ich ein. Das war nicht ganz einfach, weil ich klein und die Stufen des Zuges ziemlich hoch waren. Innen war fast alles aus Holz, Sitze, Wände und Decken. Ich wusste nicht, ob ich mich rechts oder links hinsetzen sollte, denn ich war neugierig auf alles.

Der Zugführer piff, und das Ungetüm mit den großen Akkus vorn und hinten setzte sich in Bewegung. Die Bretterverkleidung ächzte und stöhnte dabei und schob sich ein wenig hin und her. Den Spruch „Blumenpflücken während der Fahrt verboten“ kannte ich – hier traf er zu.

Rechts waren eine Reihe von Gleisen, in denen Gräser, Sträucher und kleine Bäumchen wuchsen, Rost nagte an den Schienen. „Die hat man früher, vor fast 100 Jahren, für die Zeche Gewalt gebraucht“, hatte mir Onkel Hans gesagt, „die war einmal die Zeche mit der größten Förderung im Ruhrgebiet“. Von der Zeche selbst war gar nichts mehr zu sehen. Links im breiten Ruhrtal sah ich die großen Becken des Wasserwerkes und daneben große Sandberge, die wieder gereinigt wurden.

Nun wurde es spannend. Es kam das Stellwerk „Ot“, gegenüber der Gaststätte Brosternmann an der Anstockstraße. Der Wärter hier hatte die Schranken für einen Bahnübergang hier zu bedienen. Er stellte aber auch die Weichen und Signale, die die Züge entweder nach Steele oder nach Altendorf leiteten. Hier macht auch ein Wilhelm Bohnenkamp Dienst, aber der ist nicht mit uns verwandt – so hatte Onkel Hans gesagt.

Natürlich kann ein Lokführer sich nicht verfahren, Fahrdienstleiter und Weichenwärter sorgen für den richtigen Weg. Das hatten sie auch für unseren Zug gemacht, und so bogen wir nach rechts ab Richtung Altendorf.

Kurz bevor der Zug hielt, gegenüber der Gaststätte „Felsengrotte“, steht ein interessantes Gebäude. Sieht nach nichts aus, hieß aber einmal „Bahnhof Steele gegenüber“. Von 1847 bis 1863 waren die Züge nur bis hier gefahren, weil es noch keine Brücke nach Steele gab. Und wo der Zug hielt, heißt es noch heute „Drehscheibe“, weil die Loks damals nicht rückwärts fahren konnten und hier auf einer Drehscheibe drehen mussten.

Der Zug hielt, und die Haltestelle hieß „Posten 1“. Auf einem Schrankenwärterhäuschen saß der Wärter, der die Schranken auf- und zumachte. Hier war was los. Denn es kreuzte nicht nur die Langenberger Straße die Eisenbahn, sondern auch noch die „Bergische Kleinbahn“. Das war eine Straßenbahn von

Wuppertal bis Steele, und die nahm auch schon mal Kohlenwagen mit. Von beiden Seiten standen Lkws vor der Schranke, und von Überrauch aus auch eine Straßenbahn, heute ohne Kohlenwagen.



Doch mein Blick ging nach links, wo ich die Flutbrücke und die Flussbrücke der Bahn nach Steele waren. Ein Bogen der Flutbrücke war notdürftig instandgesetzt, als vor mehr als 50 Jahren bei einem Hochwasser ein Baukran gegen die Brücke geschwemmt worden war und sie beschädigt hatte. Unser Triebwagen tuckelte weiter und fuhr am „Posten 2“ vorbei, dessen Wärter die Schranken für den Bahnübergang hier zu schließen hatte. Hier war der Holteyer Hafen, wo früher die Ruhrschiffe nächtigten oder repariert wurden. Aus einem der Gebäude hier hat man dann eine Turnhalle für den Überraucher Turnverein gemacht.



Nun erreichte der Zug das Wichteltal. In den steilen Felswände rechts sollen früher die Wichtel gehaust haben. Ich fühlte mich über solche Märchen erhaben. Dann sah ich rechts die Michelsquelle, eine schöne Gartenwirtschaft. Auf der linken Seite sah man die Reste der Ruhrbrücke, auf der bis zum Krieg die Züge von Steele Süd nach Altendorf gefahren sind. Immer noch war sie zerstört, und kein Zug fuhr mehr von Steele Süd nach Altendorf.



Jetzt wurde es wieder auf der rechten Seite spannend: Zuerst eine efeuüberwucherte Ruine. Das war einmal das Schachtgebäude der Zeche Mönckhoffsbank, die schon fast 100 Jahre stilllag.

Und dann kam die Zeche Theodor in Sicht. Es zweigten nach rechts Gleise zur Zeche ab, und riesige Gebäude wurden sichtbar. Sie ragten bis über die Gleise, und aus ihrer Unterseite wurden die vielen Kohlenwagen beladen. Es ist schon eine besondere Zeche, hatte Onkel Hans mir gesagt. Sie hat gar keinen Förderturm, und trotzdem geht der Schacht fast 1000 m tief. Man bringt die Kohle nicht bis oben zum Schachtausgang, sondern nur bis zu einem Stollen, durch den die Kohlenwagen ans Licht gebracht werden, in eine Wäscherei und Sieberei.



Als wir schon an den beeindruckenden Gebäuden der Zeche (mit deren Aussehen sich heute Zollverein schmückt) vorbei waren, hielt unser rasender Roland wieder. Posten 3, Kreuzung der Eisenbahn mit der Straße Charlottenberg und Haltestelle für die Bergleute.

Jetzt wusste ich nicht, wohin ich zuerst schauen sollte. Links kam die alte Strecke von Steele Süd auf ihrem hohen Damm immer näher und überquerte die Straße, der sie einen halbrunden Durchgang ließ. Vor dem Krieg überquerte diese Bahn auch unsere Strecke, aber das war nun vorbei. Aber rechts: Erst die Verladung der Kohlen auf Lkw, der „Landabsatz“, wie Onkel Hans gesagt hatte. Auch dort war ein reges Treiben. Direkt dahinter der ehemalige Steinbruch „Christinenruhe“, wo man Schotter für Eisenbahn- und Straßenbau gewonnen hatte. Hier hatte auch unser Vater einmal gearbeitet, mit „Monti Dorigo“, der sich zu früh einer nicht losgehenden Sprengung näherte. Die ging dann doch los und ließ ihn erblinden. Jetzt wurde der Steinbruch von oben her mit Steinen verfüllt, die man mit den Kohlen zutage bringen musste und die dann aussortiert wurden. Es gab dort oben an der Charlottenstraße einen „Bergeschacht“, wo die Steine in Förderwagen hochkamen, rausgefahren und mit einem Kreiselkipper auf ein Förderband gekippt wurden. Das Förderband wurde je nachdem ein Teil des Steinbruchs verfüllt war verschwenkt, um einen anderen Teil zuzukippen. An dem Förderband hatte ich vor ein paar Jahren mit meinem Bruder gestanden, um aus den Steinen noch das eine oder andere Kohlestück zu erwischen und im Eimer nach Hause zu tragen.

Tja, der hohe Bahndamm der Strecke von Steele Süd versperrte den Blick auf den großen Bauernhof von Schulte-Holtey. Das war einer der größten in ganz Altendorf. Es soll dort auch mal eine alte Burg gegeben haben, aber davon sieht man nichts mehr. Später erzählte mir Norbert Schulte Holtey, dass man beim Bau der Eisenbahn von Steele Süd über die Fundamente der Burg einen Damm aufgeschüttet und eine Brücke gebaut hat, um über das Gleis der von Überrauch kommenden konkurrierenden Bahn zu kommen.

Beim Weitertuckern sieht man links das Wasserwerk; seine Gebäude, seine großen Reinigungsbecken und seine Sandberge.

Dann nähern sich Bahn und Straße, und man sieht das große Haus der Familie Reene, die hier auch mal einen „Tante-Emma-Laden“ hatte. Davon gab es viele in Altendorf und Überrauch.

Als nun links das große Eisenbahnerhaus sichtbar wurde, wusste ich, gleich sind wir im Bahnhof Altendorf. Zuvor querte die Bahn die Bahnstraße, und auch hier sicherten Schranken den Verkehr. Dann stand unser Zug am Bahnsteig. Das Bahnhofsgebäude war nun nicht gerade imponierend, aber es herrschte Regsamkeit. Auf der roten Ziegelsteinwand, die den Gleisen zugekehrt war, stand auf weißem Grund der Name „Altendorf-Ruhr“.

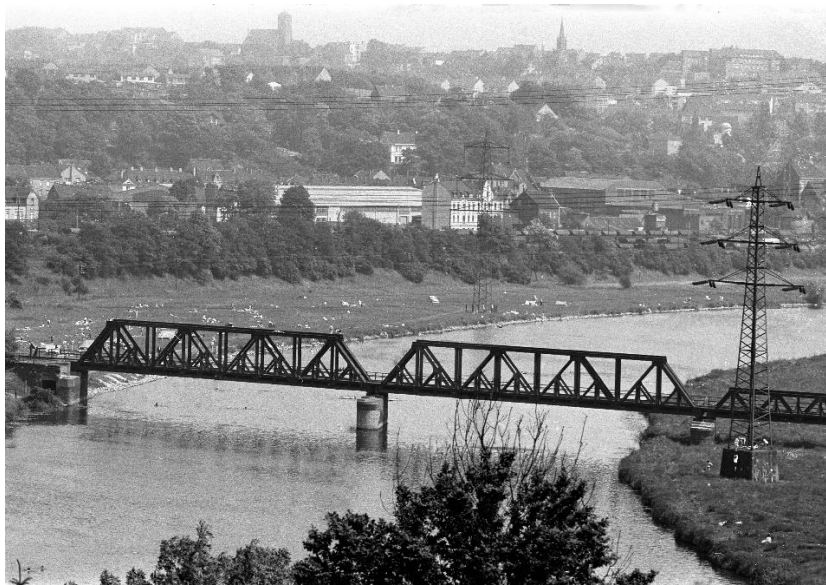


Der Bahnstabsmeister Baesch schaute aus dem Fenster, neben ihm der Abfertigungsbeamte Ellinghaus. Der Zugföhrer grüßte beide, einige Leute stiegen ein, dann kam sein Pfiff, und unser Triebwagen setzte sich wieder mühsam in Bewegung.

Als wir am Bahnstabsgebäude vorbei waren, wurde die „Restauration zum Bahnhof“ sichtbar. Wenigstens so etwas gab es hier.

Während wir auf die Brücke zufahren, gingen rechts die Gleise in das Industriegelände ab. Die Firmen von der Weppen und Bach hatten hier ihre Fabriken und stellten Dinge her, die im Bergbau gebraucht wurde. Aus dem Stellwerk „Af“ blickte der Fahrdienstleiter Jupp Bach auf den ausfahrenden Zug und winkte dem Lokföhrer zu. Der Blick nach links wurde verwehrt durch einen großen Haufen Bauschutt, doch rechts war der große Dreieckskanal zu sehen. Das war mal ein alter Nebenarm der Ruhr, das wusste ich.

Das Ruhrtal auf der Altendorfer Seite war voller großer Wasserbecken des Wasserwerks. Hier versickerte das Ruhrwasser langsam durch eine Sandschicht und reinigte sich dabei, das hatten wir in der Schule gelernt. Als der Triebwagen auf die Brücke kam, war das Fahrgeräusch plötzlich ein ganz anderes – hohles, ein Unsicherheitsgefühl erzeugendes. Der Blick auf die Ruhr unter mir ließ das Gefühl auch nicht besser werden.



Wir fuhren fast im rechten Winkel auf den großen Dahlhauser Bahnhof zu. Durch einen Tunnel unterquerten wir die Bahnstrecke, die von Steele zum Dahlhauser Bahnsteig föhrt. Nun wurde das rege Treiben im Güterbahnhof sichtbar: Hunderte von Kohlenwagen, beladen oder leer, wurden hier täglich hin- und her rangiert. Viele Dampflokks ließen ihren Rauch in den Himmel steigen, bei dem einen schwarz, bei dem anderen hellgrau. Links war der Lokomotivschuppen, in dem Lokks daheim waren. Ein hoher Wasserturm hatte Wasser für die Lokks. Die Kohlen für die Dampfmaschinen waren in einem Kohlenbunker. Ständig fuhren Rangierlokks mit Wagen hin und her. Ab und zu knallte es ziemlich laut,

wenn eine vom Ablaufberg rollende Wagengruppe zu spät gebremst auf die in dem Gleis stehenden Wagen donnerten.

Unser Gleis selber machte einen Bogen und landete am Bahnsteig.

„Bochum-Dahlhausen, hier Bochum-Dahlhausen“ so tönte es aus den Lautsprechern, als ich kaum ausgestiegen war. Dann sah ich meine Cousine Liesel, die mich offenbar abholen sollte. Ob meine Tante Angst hatte, dass ich die paar Meter zu ihrem Lebensmittelgeschäft nicht allein finden würde? Ich freute mich jedenfalls, und wir begrüßten uns herzlich. Doch dann bat ich sie, hier noch ein wenig bleiben zu dürfen. Man konnte hier einen der beiden Ablaufberge gut beobachten. Aus Richtung Hattingen schob eine Lok einen langen Zug langsam zum Ablaufberg; dort war ein Arbeiter mit einem Zettel und einer eisernen Stange. Der Zettel sagte ihm offenbar, zwischen welchen Wagen er die Kupplung mit seiner Stange aushebeln musste, damit sie in das für sie bestimmte Gleis liefen. Und der Weichenwärter auf dem Stellwerk „Dab“, gleich dem Bahnsteig gegenüber, musste genau rechtzeitig zwischen der vorhergehenden und nachfolgenden Wagengruppe die richtige Weiche in das richtige Gleis stellen. Daran konnte ich mich nicht satt sehen. Und das Umstellen der Weiche ging ganz flott und anders als zum Beispiel in Überruhr. Dort wurden die Weichen mit einem Drahtzug bewegt, das dauerte. Hier machte es „plopp“, und die Weiche ging von der einen Richtung in die andere. Onkel Hans hatte mir erzählt, dass das mit Druckluft geschieht, wodurch die Weichen viel schneller bewegt werden.

Cousine Liesel hatte keine Lust, lange mit mir hier zuzuschauen. So machten wir uns auf zur Dr.-C.-Otto-Straße 116, wo Tante Lisbeth und Tante Fine bereits auf mich warteten.

Dieter Bonnekamp, Mai 2023