



TR

Erzbahn-Emscherbruch



8



TR

Themenroute 8

Erzbahn-Emscherbruch



8

Inhalt

Einleitung	6
Die Erzbahn	9
Der Emscherbruch	11
Kunst und Kultur Erzbahn-Emscherbruch	13

Standorte der Themenroute 8

Jahrhunderthalle Bochum	15
Westpark	18
Colosseum	19
Mechanische Werkstätten des Bochumer Vereins	20
Siedlung Stahlhausen	21
Bochumer Verein Verkehrstechnik	22
Erzbahnschwinge	23
Erzbahn	24
Glückauf-Siedlung	25
Zeche Vereinigte Carolinenglück 2/3	26
Epiphantias-Kirche - Autobahnkirche RUHR	27
Siedlung Dahlhauser Heide	28
Erzbahnbrücke 4	29
Zeche Hannover 1/2/5	30

Arbeiterhäuser Am Rübenkamp	31	Grimberger Sichel	49
Siedlung Königsgrube	32	Zeche Unser Fritz 1/4	50
Erzbahnbrücke 6	33	Heimatmuseum Unser Fritz	52
Kolonie Hannover	34	Künstlerzeche Unser Fritz 2/3	53
Erzbahnbrücke 9 - Pfeilerbrücke	35	Rhein-Herne-Kanal	54
Kray-Wanner-Bahn	36	Fleuthe-Brücke	55
Kokerei Alma	37	Hafen Wanne-West	56
Torhäuser, Schalker Verein	38	Schleuse Wanne-Eickel	57
Siedlung Chatten-/Preußenstraße	39	Trainingsbergwerk Recklinghausen	58
Erzbahnbrücke 10	40	Zeche Recklinghausen I	59
Erzbahnbrücke 11	41	Zeche Recklinghausen II	60
Erzbahnbrücke 13	42	Dreieck-Siedlung Hochlarmark	61
Erzbahnbrücke 14	42	Landschaftspark Hoheward	62
Zeche Pluto-Wilhelm	43	Emscherbruch	64
Zeche Consolidation 3/4/9	44	Zeche Ewald	65
Zeche Graf Bismarck 1/4	46		
Bahnbetriebswerk Gelsenkirchen-Bismarck	47	Impressum	68
Hafen Grimberg	48	Der Autor	68

Einleitung

Vom Rande der Bochumer City im Süden bis zum Hertener Emscherbruch mit der Zeche Ewald und dem Landschaftspark Hoheward im Norden erstreckt sich eine vielfältige industrielle Kulturlandschaft im mittleren Ruhrgebiet. Hier wird die von Süd nach Nord verlaufende Industriegeschichte des Ruhrgebiets erkennbar. Quer durch diese spannende Kulturlandschaft verläuft die „Erzbahn“, eine ehemalige Werksbahntrasse, die in mehreren Teilabschnitten zwischen 1912 und 1929 gebaut wurde.

Seit Ende der 1980er Jahre hat der Regionalverband Ruhr die ehemalige Erzbahn in einen ganz besonderen Erlebnisweg für Radfahrer und Wanderer umgebaut. Die Erzbahntrasse beginnt im Westpark Bochum, direkt hinter der Jahrhunderthalle und endet rund zehn Kilometer später am Rhein-Herne-Kanal in Gelsenkirchen.

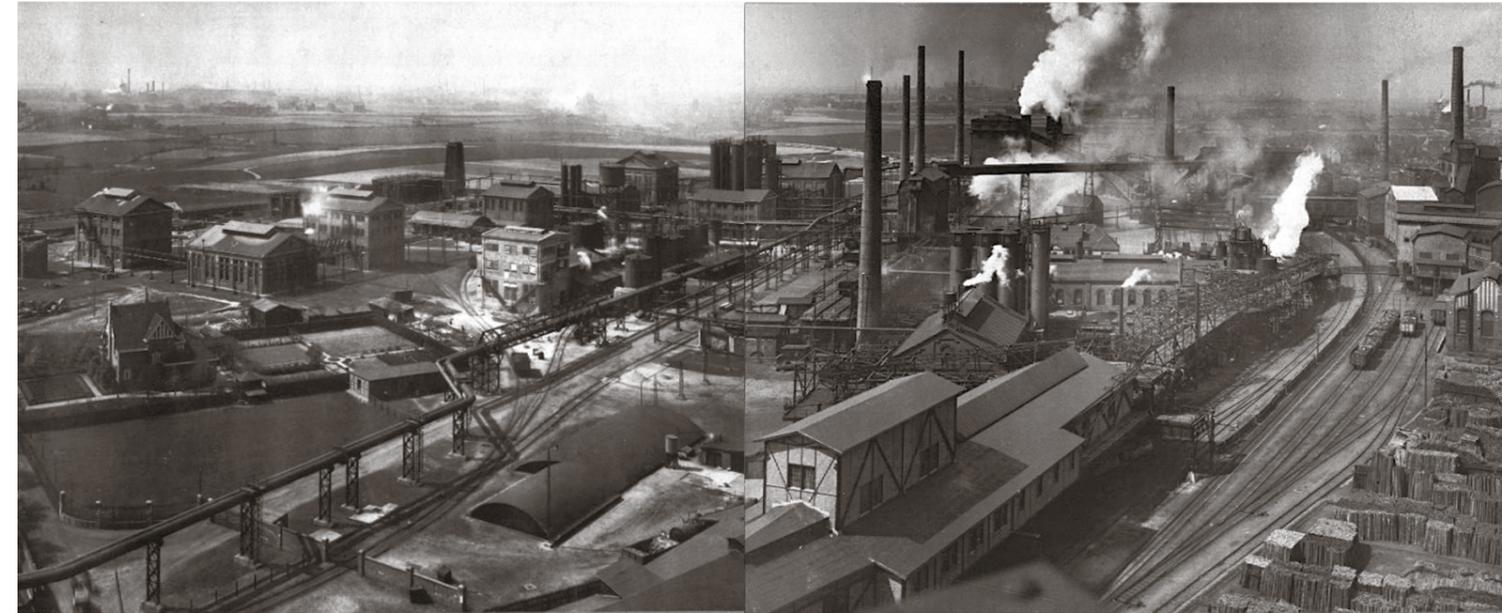
Die Jahrhunderthalle Bochum, heute der Haupt-Spielort der RuhrTriennale, bildet den Ausgangspunkt der Themenroute. Der Einstieg in den Erlebnisweg beginnt direkt hier an der „Erzbahnschwinge“, die als kühne Brücken-Seil-Konstruktion in weit ausladender S-Form sowohl Eisenbahnlinie als auch Straße überspannt. Auf 15 teils original erhaltenen, teils durch Neukonstruktionen ersetzten Brücken geht es in luftiger Höhe bis zum Rhein-Herne-Kanal. Dabei reißen sich die Zeugnisse des Industriezeitalters auf – neben Zechen und Stahlwerken auch viele Arbeitersiedlungen. Ihren Abschluss findet die Route in der imponierenden Haldenlandschaft des Landschafts-

parks Hoheward mit der ehemaligen Zeche Ewald. Hier verbindet sich ein sehenswertes historisches Bauensemble aus unterschiedlichen Generationen mit dem ambitionierten Projekt eines Technologie- und Gewerbeparks neuer Qualität.

Ihrem Charakter entsprechend ist die Themenroute besonders für Radfahrer und Wanderer geeignet. Die Erzbahn selber ist eingebunden in das Wege-Netzwerk der Route Industriekultur per Rad. Die einzelnen Besichtigungspunkte lassen sich aber auch mit PKW, Bus oder Bahn erreichen.

Bergbau, Hüttenwerke und Arbeitersiedlungen am Hellweg und in der Emscherzone Der Steinkohlenbergbau nahm seinen Ausgang von den nahe der Ruhr zutage tretenden Flözen. Die Kohle wurde hier zunächst gegraben, dann über horizontal in die Ruhrberge führenden Stollen erschlossen und gefördert. Die flözführenden Schichten fallen nach Norden hin ab und sind dort von einer Mergelschicht überlagert. In den 1830er Jahren begann man, den Mergel mit zumeist senkrechten Schächten zu durchstoßen, um an die tiefer liegende ergiebigere Fettkohle zu gelangen. Damit begann der Bergbau seine Wanderung nach Norden. Die Zeche Vereinigte Carolinenglück ist eine der ersten Tiefbauzechen im Revier. Sie ist zugleich das älteste und erste Bergwerk, das auf dieser Route vorgestellt wird. Von diesem Standort aus lässt sich anhand der nachfolgenden auf der Route präsentierten Zechen die historische Wanderung des Bergbaus in nördlicher Richtung gut nachvollziehen:

<u>Zeche</u>	<u>Teufbeginn/ Schacht 1</u>
Ver. Carolinenglück	1847
Hannover	1856
Pluto	1857 (Schacht Thies)
Consolidation	1863 (Schacht Gertrud)
Graf Bismarck	1869
Unser Fritz	1871
Recklinghausen I	1869 (Clerget)
Ewald	1872
Recklinghausen II	1882 (Clerget 2)



In den 1870er Jahren setzte sich das stählerne Fördergerüst als Seilstützkonstruktion durch. Bis dahin errichtete man über den Schächten so genannte Malakowtürme. Das sind massive Schachttürme, in denen die Seilscheiben verankert waren. Der Name geht - vermutlich wegen des festungsartigen Charakters dieser Bauwerke - auf das russische Fort Malakow der Festung Sewastopol zurück, welches während des Krimkrieges (1853-1856) eine große strategische Bedeutung hatte. Vier der insgesamt dreizehn im Ruhrgebiet erhaltenen Malakowtürme liegen auf dieser Themenroute: Carolinenglück, Hannover, Unser Fritz 1/4 und Ewald.

Da die von den Tiefbauzechen in der Hellwegund Emscherzone geförderte Fettkohle für die Verkokung besonders brauchbar war, zog ihre Erschließung die Gründung von Eisenhüttenstandorten nach sich. Schon für Jacob Mayer, den Gründer des späteren Eisen- und Stahlwerks Bochumer Verein, waren die eben im Bochumer Raum erschlossenen Fettkohlenvorkommen für die Standortwahl seiner auf Koks angewiesenen Tiegelstahlschmelze entscheidend. Der Schalker Gruben- und Hüttenverein mit seinen Werksanlagen in Gelsenkirchen-Bulmke wurde 1872 gegründet. Die beiden großen Hüttenwerke wurden mit den umliegenden, z.T. im unmittelbaren Produktionsverbund stehenden

Zechen und Kokereien zu den über mehr als 100 Jahre dominierenden industriellen Standorten des mittleren Ruhrgebiets.

Bergbau und Eisenindustrie konnten ihren enormen Arbeitskräftebedarf nicht aus der bis dahin dünn besiedelten Region decken. Arbeiter wurden zunächst aus den älteren Bergbau- und Hüttenregionen, dann vorwiegend aus den östlichen Provinzen Preußens angeworben.

Das rasche Bevölkerungswachstum führte zur Verstädterung des Reviers. Typisch für das gesamte Industriegebiet ist, dass es hier in der Regel nicht zu einer extremen Verdichtung der Einwohnerzahlen in mehrgeschossigen Mietshauskasernen mit diversen Hinterhöfen kam. Ein großer Teil der zugezogenen Bevölkerung wurde vielmehr in werkseigenen Siedlungen untergebracht, deren Häuser in der Regel für höchstens vier Parteien gebaut und mit Nutzgärten versehen waren. Sie boten eine erheblich höhere Wohnqualität als der damalige private Mietwohnungsbau mit seinen sehr beengten und teilweise problematischen hygienischen Verhältnissen. An den zahlreichen Arbeiterkolonien ist die Entwicklung von der anfänglich strengen Reihung der zunächst einfach gestalteten Häuser – Beispiel Stahlhausen – bis zu den gartenstädtischen Anlagen nach der Jahrhundertwende – Beispiel

Zeche und Kokerei
Carolinenglück
2/3, 1925
Quelle: Historisches Archiv Krupp



Arbeitersiedlung
Stahlhausen, 1884
Quelle: Presse-
amt Bochum

Dahlhauser Heide – nachvollziehbar. Die Siedlung an der Preußenstraße in Gelsenkirchen ist ein Beispiel für den Übergang zum urbaneren Mehrfamilienhausbau.

Mit zunehmender Industrie und Bevölkerung stieg auch das Verkehrsaufkommen im Revier. Wenn auch die Ruhr seit 1780 schiffbar war, spielte der Landtransport der Kohle auf Fuhrwerken noch bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus eine bedeutende Rolle. Mit der Fleuthebrücke des Gahlenschen Kohlenwegs hat sich im nördlichen Bereich der Route ein zwar unscheinbares, aber bedeutendes Relikt aus der Frühzeit des Landstraßenbaus erhalten.

Mit der Köln-Mindener-Eisenbahn wurde 1847 die erste Eisenbahnlinie durch das spätere Industriegebiet gebaut. Sie hatte für die Industrialisierung der Emscherzone eine Initialwirkung. Zwei Brücken auf der Route zeugen von der Geschichte dieser bis heute bedeutenden Bahnlinie. Auch die beiden anderen großen Privatbahnen aus der Gründerzeit der Eisenbahn, die Bergisch-Märkische und die Rheinische Eisenbahngesellschaft, drangen frühzeitig in den Raum

des mittleren Ruhrgebiets vor. Der Zechenbahnhof Pluto, an den alle drei Privatbahngesellschaften angeschlossen waren, entwickelte sich zur Keimzelle des späteren Rangierbahnhofs Wanne-Eickel, einem der größten Knotenpunkte des Güterverkehrs im Ruhrgebiet. An der in Schalke-Nord gelegenen Zeche Bismarck führten seit den 1880er Jahren mehrere Bahnlinien vorbei. Hier entstand ein Sammelbahnhof mit Lokomotivwerkstätte, deren Nachfolgerin, das Bahnbetriebswerk Bismarck, zur Route gehört. Zum Land- und Eisenbahnabsatz kam der 1914 fertig gestellte Rhein-Herne-Kanal mit seinen zahlreichen Industriedämmen, die ihrerseits wieder durch Privatbahnen mit den Montanbetrieben verbunden waren. Einer der führenden Umschlagplätze am Rhein-Herne-Kanal war der Hafen Grimberg, zugleich nördlicher Endpunkt der so genannten Erzbahn.

Die zunächst bis zum Schalker Verein, dann weiter bis zum Bochumer Verein führende Hafenbahn mit ihrem hohen Damm und zahlreichen Brücken ist thematischer Schwerpunkt und zugleich „Leitfaden“ für den größten Teil dieser Themenroute.

Die Erzbahn

Die Erzbahn gehörte zu den bedeutenden privat betriebenen Werksbahnen im Ruhrgebiet. Sie verlief vom ehemaligen Gelände des „Bochumer Vereins für Bergbau und Gussstahlfabrikation“ nach Nordwesten zu dem an der Stadtgrenze zwischen Gelsenkirchen und Herne gelegenen Hafen Grimberg am Rhein-Herne-Kanal. Transportiert wurden Erze vom Hafen zu den beiden angeschlossenen Hüttenwerken und in der Gegenrichtung Steinkohle und Koks von den umliegenden Zechen zum Hafen. Der Schienenweg entstand in mehreren Bauabschnitten.

Sein südliches Teilstück bildete die Verbindungsbahn des Bochumer Vereins mit seiner 1900 erworbenen, etwa 1,5 Kilometer im Nordwesten des Werksgebietes liegenden Zeche Carolinenglück. Die Bahn entstand 1901 durch die Verbindung einer älteren Bahnlinie von der Zeche zum Sammelbahnhof Präsident und einer ebenfalls schon bestehenden Anschlussbahn vom Bochumer Verein zu seinen südlich gelegenen Bergwerken mit einem 370 Meter langen Teilstück. Sie verlief zunächst im Norden des Hüttengeländes parallel zur Rheinischen Bahn nach Westen, überquerte dann die Rheinische Bahn und führte weiter nach Nordwesten zur Zeche.

Die heute noch vorhandene Brücke über den Ruhrschnellweg stammt aus den 1960er Jahren, die über die Rheinische Eisenbahn und die Darpestraße wurden 1928 zusammen mit dem Bau des letzten Teilstücks der Erzbahn erneuert.

Das zweite Teilstück entstand zwischen 1912 und 1914 im Norden. Die Gelsenkirchener Bergwerks AG (GBAG) hatte kurz nach Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals den Hafen Grimberg und diesen Teil der Erzbahn angelegt, um ihre nahe gelegenen Zechen und ihr Hüttenwerk Schalker Verein mit dem Kanal zu verbinden. Die Bahn verlief vom Hafen zur Ostseite des Hüttengeländes. Die fünf noch vorhandenen Brücken (10-14) wurden 1912/13 errichtet, die nördlichen drei zwischen 1928 und 1930 für ein zweites Gleis erweitert.

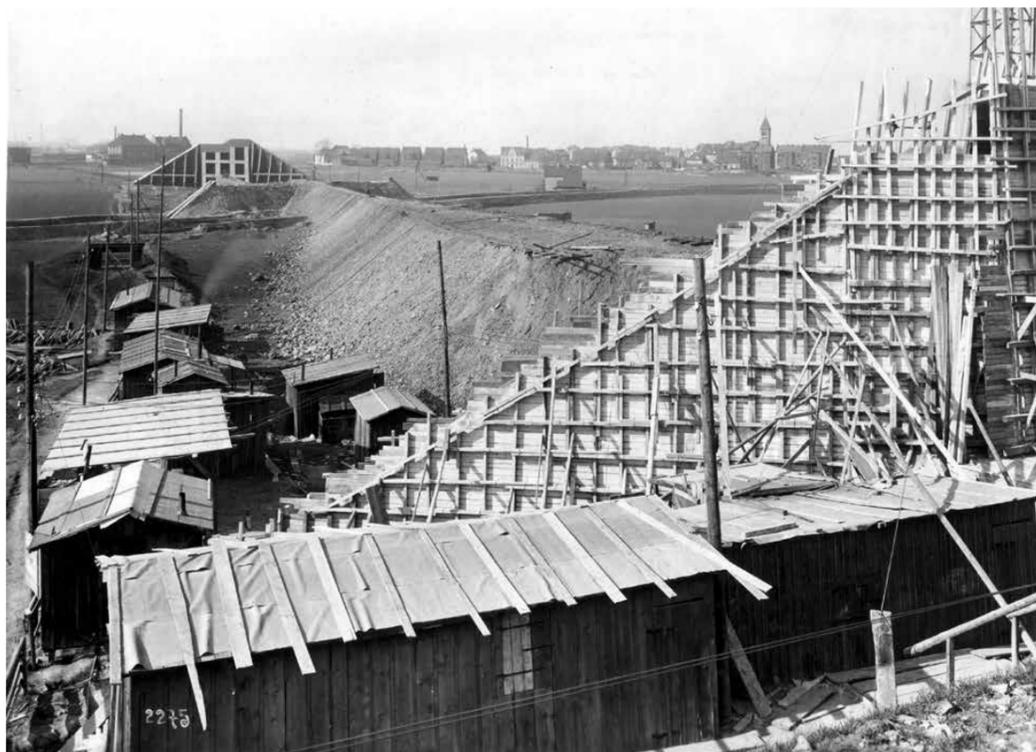
1918/19 wurden die südlich des Schalker Vereins gelegenen, in Ost-West-Richtung verlaufenden Eisenbahnstrecken und das dazwischen liegende Tal durch einen Viadukt, die sogenannte Pfeilerbahn, überbrückt, um die Zeche Alma an die Erzbahn anzuschließen.

1920 erwarb die Rhein-Elbe-Union, welche kurz zuvor aus dem Zusammenschluss der GBAG mit der Deutsch-Luxemburgischen



Erzhafen Grimberg, 1884;
Quelle: Institut für
Stadtgeschichte
Gelsenkirchen

Mittleres Teilstück
der Erzbahn im
Bau, 1927; Quelle:
Historisches
Archiv Krupp



Bergwerks- und Hütten AG hervorgegangen war, die Aktienmehrheit des Bochumer Vereins. Um auch dessen Werksgebiete an die Erzbahn anzuschließen, sollte das dritte Teilstück zwischen Zeche Carolinenglück und Schalker Verein gebaut und gleichzeitig die bestehende Hafensbahn zweigleisig ausgebaut werden, um dem durch den Anschluss des Bochumer Vereins gestiegenen Verkehr gewachsen zu sein. Die Planung war bis 1923 abgeschlossen. Allerdings mussten die begonnenen Bauarbeiten bald wieder eingestellt werden; zuerst, weil die französische Besatzung den Weiterbau verbot, dann, weil die Reichsbahn eine Änderung der vorgesehenen Linienführung forderte. 1928 war lediglich das Stück von Carolinenglück bis zur Straße Blumenkamp fertig gestellt. Das gesamte Teilstück konnte erst 1929 in Betrieb genommen werden. Es verlief von der Zeche Carolinenglück zunächst etwa 700 Meter in westlicher Richtung und dann weiter nach Nordwesten zum Schalker Verein. Der zweigleisige Ausbau wurde nicht ausgeführt. Nur die Brückenwiderlager wurden breiter ausgelegt. Von den ursprünglich fünf Brückenbauwerken dieses Abschnitts sind die Brücken 4 und 6 noch vorhanden. Beide wurden 1928 gebaut.

Die Erzbahntrasse ist insgesamt etwa neun Kilometer lang. Die Dimensionierung des Bahndamms und der Brücken sind Beleg für die späte Entstehungszeit im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts, als der Industrialisierungsprozess des mittleren Ruhrgebiets weitgehend abgeschlossen war. Da zahlreiche bereits vorhandene Bahnlinien und Straßen überquert werden mussten, wurde die Trasse hochgelegt. Sie verläuft über weite Strecken auf einem mächtigen, überwiegend aus Bergematerial aufgeschütteten Damm, der mit einer Höhe von bis zu 18 Metern und einer Fußbreite von bis zu 54 Metern den Landschaftsraum prägt. Insgesamt wurden 15 Brücken bzw. Brückenzüge errichtet. Die Brücken des mittleren Teilstücks wurden besonders hoch gelegt, um wegen der zu erwartenden Bergsenkungen die Straßen aufhöhen zu können, ohne zugleich die Bahnüberführung heben zu müssen. Zum Ausgleich von Bergsenkungen haben einige Brücken zudem in der Höhe verstellbare Stützen.

Mit Ausnahme der oben erwähnten Pfeilerbahn handelt es sich bei den Brücken um häufig vorkommende, ohne gestalterischen Aufwand ausgeführte Systeme. Auffällig ist

allerdings, dass die Konstruktion der einzelnen Brücken der jeweiligen Situation angepasst wurde, die Bauwerke also unterschiedlich ausgebildet sind. Dies geschah wohl, um Material zu sparen. Heute würde man vermutlich eher standardisierte Lösungen bevorzugen. Als Ensemble geben die Bauwerke damit einen guten Überblick über den Stahlbrückenbau zwischen 1912 und 1930. Da sich die Schweißtechnik erst in den Dreißigerjahren durchzusetzen begann, sind alle Brücken als Nietkonstruktionen ausgeführt.

Mit der Stilllegung des Hochofenwerks in Bochum Ende der 1960er Jahre fielen der mittlere und südliche Abschnitt der Erzbahn brach. Hier wurden in der Folge drei kleinere Brücken abgebaut. Anfang der 1980er Jahre wurden auch die Hochöfen des Schalker Vereins stillgelegt. Bis 1993 wurde die ältere nördliche Teilstrecke einschließlich der Pfeilerbahn noch für Fahrten von Kohlezügen von der Zeche Consolidation in Gelsenkirchen-Bismarck zur Kokerei Zollverein in Essen-Katernberg genutzt.

Die Planung und Gestaltung für die neue Nutzung der Trasse durch den Kommunalverband Ruhrgebiet (heute Regionalverband Ruhr) spielte in der Rahmenkonzeption für den „Grünzug D“, die im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA Emscher Park entwickelt wurde, eine herausragende Rolle. Sie ist im dicht besiedelten südlichen Grünzug das einzige und damit wichtigste Vernetzungselement. Ziel des Projektes war es, zwischen der Bochumer Innenstadt und dem Rhein-Herne-Kanal unter Nutzung der historischen Stahlbrücken einen durchgehenden und kreuzungsfreien Radweg zu bauen, der den Grünzug als Freizeitweg und industriekulturellen Erlebnispfad erschließt. Die gesamte Strecke wurde mit der neuen Brücke über den Rhein-Herne-Kanal 2008 fertig gestellt.

Wichtigstes Ziel bei der Planung war die Erhaltung, Sicherung und Nutzung der Brückenensembles. Die drei abgebauten Brücken (Blumenkamp, Lerchenweg und Hofstraße) sind durch Neukonstruktionen ersetzt worden, die dem Alt-Bestand gerecht werden. Anspruchsvolle Brücken-Neubau-

projekte wurden in dem wichtigen südlichen Einstiegsbereich an der Jahrhunderthalle mit der „Erzbahnschwinge“ sowie der „Grimberger Sichel“ über den Rhein-Herne-Kanal am Nordende der Erzbahn verwirklicht.

Ein wichtiger übergreifender Gesichtspunkt ist die unmittelbare Vernetzung der Erzbahntrasse mit anderen vom Regionalverband Ruhr zu Rad- und Wanderwegen ausgebauten Bahntrassen. Im Bereich der Pfeilerbahn schließt die ebenfalls zu einem Radweg ausgebauten „Kray-Wanner-Bahn“ an, in deren Fortsetzung man auf einer ehemaligen Zechenbahntrasse, dem heutigen Zollvereinweg, zum Welterbe Zollverein radeln kann. Über den Rhein-Herne-Kanal wurde im Bereich der ehemaligen Zechenbrachen Unser Fritz 1/4 und der Künstlerzeche Unser Fritz 2/3 Ende 2003 eine neue Fußgängerbrücke fertig gestellt, die auch einen Weg zum neu entstehenden Erholungsgebiet „Landschaftspark Hoheward“ weist.

Der Emscherbruch

Die Standorte 32 bis 43 thematisieren schwerpunktmäßig das Gebiet nördlich des Rhein-Herne-Kanals, den Emscherbruch. Er ist heute vor allem geprägt durch die riesige Haldenlandschaft des Landschaftsparks Hoheward und zeigt damit, dass die bergbauliche Erschließung der Region nicht nur ihre Verstädterung zur Folge hatte, sondern auch eine erhebliche Veränderung des Landschaftsbildes herbeiführte.

Mit dem Namen Emscherbruch wurden ursprünglich die flussnahen Gebiete beidseits der Emscher, im Gebiet der Städte Gelsenkirchen, Herne, Herten und Recklinghausen bezeichnet. Die Emscher war damals ein windungsreicher Fluss, der sein niedrig gelegenes, vorwiegend feuchtes Umland mit hohem Grundwasserspiegel bei häufig auftretendem Hochwasser überschwemmte. Neben ausgedehnten Sumpfbereichen, die nie ganz austrockneten, gab es im Emscherbruch aber auch sandige Heideflächen, Wiesen und Wälder, meist in Form so genannter auentypischer Bruchwälder (daher der Name „Emscherbruch“). Das im Ganzen unwirtliche

Gelände war bis ins 19. Jahrhundert hinein nahezu unbewohnt und wurde lediglich als Wald und Weide genutzt. Die Fische der Emscher und der reiche Wildbestand des Bruchs sollen sehr schmackhaft gewesen sein. Wilde Pferde, die so genannten Emscherbrücher, sollen noch bis in die 1830er Jahre hier gelebt haben. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfolgte dann eine dünne Besiedlung und damit einhergehend Trockenlegung, Abholzung und Urbarmachung des Landes.

Der seit Anfang der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts im Emscherbruch betriebene Bergbau veränderte die Landschaft dann ein zweites Mal nachhaltig. Der Bruchbau führte zwangsläufig zu Bergsenkungen, welche das Gefälle der Wasserläufe verschlechterten, ihre Überschwemmungsgebiete erweiterten und damit das Gelände weiter versumpfen ließen. Im Umfeld der nun dichter werdenden Besiedlung entstanden übelriechende Tümpel, in denen sich infolge unzureichender Abwasserbeseitigung Schmutz und Unrat sammelten. In die Emscher wurden nun zunehmend die Abwässer der an ihr und ihren Nebenbächen liegenden Siedlungen und Industrien eingeleitet. Der einst klare Fluss verwandelte sich zunehmend zu einer Kloake, trat weiterhin regelmäßig über die Ufer und trug das Seinige zur Verschmutzung der Umgebung und des Grundwassers bei. Die Folge waren Infektionserkrankungen, nun aber nicht mehr das bekannte Emscherfieber, welches ehemals von einigen der zahlreichen Insekten des Bruchs übertragen wurde, sondern vor allem Typhus und Ruhr.

Sehr allmählich setzte sich die Erkenntnis durch, dass ohne eine einheitliche Regulierung der Emscher von der Quelle bis zur Mündung den bestehenden Missständen nicht abzuweichen war. Nach Gründung der Emschergenossenschaft wurden dann zwischen 1906 und 1913 der Fluss und seine Nebenbäche begradigt, tiefer gelegt und durch Deiche gesichert. Die Querschnitte wurden für die größten Hochwasser bemessen. An den Siedlungs-Schwerpunkten entstanden mechanische Kläranlagen. Durch diese Maßnahmen wurden große Flächen des Emscherbruchs hochwasserfrei. Zuvor versumpftes Gelände wurde trockengelegt

und nutzbar gemacht. Aufgrund der ständig fortschreitenden Bergsenkungen war ein natürlicher Abfluss aber auf die Dauer nicht zu erreichen. Vielmehr wurden zunehmend größere abgesunkene Flächen durch Pumpwerke künstlich entwässert und der Bau immer höherer Deiche notwendig.

Das heutige Landschaftsbild ist stark durch Halden geprägt. Im Westen entstand die Zentraldeponie Emscherbruch, im Osten wurden bis Ende 2015 die Bergehalden Hoppenbruch und Hoheward aufgeschüttet. Im Bereich der heute als Rad- und Wanderweg ausgebauten Ewaldbahn gibt es noch größere Feuchtwaldgebiete, die dem ursprünglichen Charakter des Gebietes entsprechen und mit ihren seltenen Wasserpflanzen und -vögeln heute unter Naturschutz stehen.

Unter dem Namen Landschaftspark Hoheward entsteht seit 2004 ein äußerst ambitioniertes Projekt, das ein ca. 750 Hektar großes Gebiet zwischen Emscher im Süden und Autobahn A 2 im Norden, dem Emscherbruch im Westen und dem Stadtteilpark Recklinghausen II sowie dem Siedlungsbereich Recklinghausen-Hochlarmark im Osten. Das Projekt wird getragen von den Städten Herten und Recklinghausen sowie dem Regionalverband Ruhr. Die Zielsetzung bei der Gestaltung des Landschaftsparks ist es, einen neuen Freizeit- und Erholungsraum für die ansässige und regionale Bevölkerung zu schaffen. Ausgangspunkt sind die durch die industrielle Vergangenheit gebildeten Strukturen, die gleichzeitig zukunftsweisende Teilprojekte des neuen Parks werden sollen.

Eine herausragende Rolle spielen dabei die Halden Hoheward und Hoppenbruch, das Waldgebiet Emscherbruch und das auf der ehemaligen Zechenbrache angesiedelte Projekt „Zukunftsstandort Ewald“.

Die Halde Hoheward ist mit einer Höhe von über 150 Metern die höchste Geländeerhebung in der Umgebung. Die Haldenschüttung wurde in enger Abstimmung mit dem Bergbau den besonderen topografischen Erfordernissen des im Rahmen des Masterplans „Neue Horizonte“ entwickelten Schichtungsmodells angepasst. Auf



Zeche Ewald.
Foto: RIK/Budde

der höchsten Ebene der Halde - dem Tophorizont - wird das Thema „Horizont“ und das Zusammentreffen von Himmel, Erde und Mensch inszeniert. Auf dem Plateau werden die Elemente „Horizont-Observatorium“ und „Himmelssee“ realisiert und durch einen „Horizontweg“ miteinander verbunden. In 125 Metern Höhe befindet sich ein zehn Meter hoher Obelisk als Sonnenstandsanzeiger auf dem Südostplateau.

Die südlich angrenzende kleinere etwa 70 Meter hohe Halde Hoppenbruch bietet ihren Besuchern mit breiten Serpentin vielfältige Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten. Eine besondere Attraktion und gleichzeitig eine an ökologischen Gesichtspunkten orientierte Form der Energiegewinnung stellt die auf dem Haldenplateau installierte Windenergieanlage dar. Der auf dem Gipfelplateau installierte „Skulpturengarten Windkraft“ informiert über das Thema Windenergie. Der Landschaftspark Hoheward ist als herausragender Aussichtspunkt eines der Panoramen der Route der Industriekultur.

Die stadtteilprägenden und denkmalgeschützten Gebäudekomplexe der ehemaligen Zeche Ewald an der gleichnamigen Straße bilden den Ausgangspunkt für ein anspruchsvolles Nutzungskonzept der Stadt Herten

und der RAG Montan Immobilien. Neben der Nutzung der bestehenden Gebäude, zum Beispiel des ehemaligen Fördermaschinenhauses Nord von Schacht 7 als Besucherzentrum im Rahmen der „Horizontalastronomie“, sind auch neue Gewerbe- und Bürokomplexe geplant. Im „Blauen Turm“ wird aus „Biomasse“ Wasserstoff gewonnen. Er stellt den ersten Schritt zur geplanten Entwicklung einer Wasserstoffwirtschaft auf dem Gelände dar, an der sich künftig weitere Firmen beteiligen sollen. Auch die Landschaftsgestaltung soll im Zusammenhang mit anderen Teilprojekten des Emscher Landschaftsparks weiterentwickelt werden. So ist zum Beispiel geplant, die künftige „Ewaldpromenade“ als Abschnitt eines Ringweges um die Halde Hoheward, auf dem Areal der Zechenbrache anzulegen. Sie soll an einem attraktiven, mit Grünstrukturen und Baumreihen eingerahmten Wasserkaskadensystem vorbeiführen.

Kunst und Kultur Erzbahn-Emscherbruch

Entlang der Wegestrecke der Erzbahn bis zum Emscherbruch sind seit den 1990er Jahren nicht nur innovative Konzepte wie das Radwegesystem oder der

Landschaftspark Hoheward entwickelt worden, hier gab es auch vielfältige, höchst unterschiedliche Ansätze Räume für Kunst und Kultur zu schaffen.

An herausragender Stelle stehen dabei die Bochumer Jahrhunderthalle als Spielort der Ruhrtriennale mit angrenzendem Westpark und skulpturaler Inszenierung im „Colosseum“, das heutige LWL-Industriemuseum Zeche Hannover als einmaliges Ensemble aus Malakowturm, Maschinenhaus und noch funktionsfähiger Dampfmaschine sowie die Zeche Ewald als einzigartiges industriehistorisches Denkmal mit dem RevuePalast von Christian Strathmann.

Kulturelle Glanzpunkte sind aber auch die Künstlerzeche Unser Fritz als innovativer Kunst-, Ausstellungs- und Eventraum und das Jugendtheater Consol auf der gleichnamigen Zeche in Gelsenkirchen.

Hohen Erlebnis- und Erkenntnisgewinn bieten das Trainingsbergwerk in Recklinghausen mit der Möglichkeit, das Innenleben eines Tiefbergwerks zu besichtigen, und der Bochumer Verein Verkehrstechnik mit seiner einmaligen Sammlung von Rädern und Radreifen für Straßen- und Eisenbahnen.

Michael Clarke

Literaturtipps

Berke, Wolfgang: Über alle Berge
Haldenführer Ruhrgebiet 2.0, Essen 2016

Busch, Wilhelm: F. Schupp, M. Kremmer
Bergbauarchitektur 1919-1974
Landeskonservator Rheinland (Hrsg.):
Arbeitsheft 13, Köln 1980

Clarke, Michael: Die Anfänge des Zechensiedlungsbaus in Herne und Wanne-Eickel; In: Braßel, Frank/Clarke, Michael/Objartel-Balliet, Cornelia (Hrsg.): „Nichts ist so schön wie ...“, Geschichte und Geschichten aus Herne und Wanne-Eickel, 2. Aufl., Essen 2009

Dressel, Andreas: Das Bahnbetriebswerk Gelsenkirchen-Bismarck, Porträt eines legendären Bw im Ruhrgebiet, In: Drehscheibe Nr. 69, 1991

Fischer, Manfred/König, Gerd: Eisenbahnbrücken in Westfalen, In: Ellerbrock, Karl-Peter/Schuster, Marianne (Hrsg.): 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn, Katalog zur gleichnamigen Ausstellungs- und Veranstaltungsreihe, 2. Aufl., Essen 1997

Förderverein Unser Fritz e.V.:
Von der Kohle zur Kunst.
Die Chronik der Zeche Unser Fritz
2/3 in Herne, Herne 2002

Osses, Dietmar: Zeche Hannover in Bochum.
Westfälisches Industriemuseum, München/Berlin o.J. Projektgemeinschaft Ewald 1/2/7 (Hrsg.): Projekt Ewald. Ein Standort von europäischem Format, Herten 2004

Robeck, Ulrike: Die „Jahrhunderthalle“ in Bochum. In: Technische Kulturdenkmale in Westfalen, Heft 11, Münster 1991

Swoboda, Rolf/Vogelsang, Harald/Klee, Wolfgang: Die Eisenbahn in Bochum, Paderborn 2007

Wiener, Carsten: Abschied von Consol III/IV/IX. In: Industrie-Kultur, Heft 1, 1996, S. 27

Zimmermann, Michael: Schachanlage und Zechenkolonie. Leben, Arbeit und Politik in einer Arbeitersiedlung 1880-1980, Essen 1987

Standorte der Themenroute 8

1 Jahrhunderthalle Bochum

Architektonisches Jahrhundertereignis, großtechnische Werkanlage, heute Erlebnis- und Kulturort der Ruhr-Triennale: Als industriegeschichtliches und kulturelles Highlight ist die 10.000 Quadratmeter große Halle Kristallisationspunkt der seit 1988 von einer Projektgemeinschaft entwickelten Bochumer „Innenstadt-West“.

Ursprünglich 1902 für die Düsseldorfer Industrie- und Gewerbeausstellung als Pavillon des Bochumer Vereins errichtet, wurde die Halle nach der Ausstellung demontiert und 1903 in Bochum auf dem Firmengelände wiederaufgebaut. Von nun an diente sie als Gaskraftzentrale des Bochumer Vereins. Mit dem im Hochofen entstehenden Gichtgas wurden sowohl Gasdynamomaschinen zur Erzeugung von werkseigenem Strom als auch Gebläsemaschinen zur Hochofenwindversorgung angetrieben.

Als die Montankrise in den 1960er-Jahren auch den mittlerweile zum Krupp-Konzern gehörenden Bochumer Verein erschütterte, stand das Stammwerk an der Alleestraße bald vor dem Aus. Die Maschinen in der Gaskraftzentrale wurden nach Stilllegung der Hochöfen demontiert, die Halle diente danach als Schlosserei und später als Lagerhalle. Ab 1991 wurde die jetzt so genannte Jahrhunderthalle einschließlich weiterer Werkanlagen unter Denkmalschutz gestellt. Die Namensgebung erfolgte wegen der irrtümlich angenommenen Verwendung der Halle auf der Pariser Weltausstellung 1900.

Während der Internationalen Bauausstellung IBA Emscher Park wurde die Jahrhunderthalle restauriert und in den 1990er-Jahren für Ausstellungen, Kultur- und Sportveranstaltungen nutzbar gemacht. 2002 begann der Umbau zum zentralen Spielort der Ruhr-Triennale. Durch reversible Vorhänge kann die Gesamtfläche von fast 10.000 Quadrat-

metern in drei unterschiedlich große Hallen unterteilt werden. Die vorhandenen Krananlagen sind multifunktional einsetzbar und bilden auch einen zentralen Teil des Bühnenkonzeptes.

Zwei Neubauten ergänzen die Jahrhunderthalle von außen. An der Südseite entstand 2003 als „Saal 1“, ein vollständig unterkellertes, zweigeschossiges Foyergebäude mit Galerie und Café. An den Stirnseiten schließen sich Balkone mit offenen Treppenanlagen an. Im Keller befindet sich die zentral angeordnete Besuchergarderobe mit WC-Anlagen. Ein zweiter Anbau entstand an der Seite, die dem Wasserturm zugewandt ist. In dem sechsgeschossigen Neubau mit Satteldach wurden unter anderem Garderoben- und Aufenthaltsräume für Künstler eingerichtet. Seit 1988 ist die Jahrhunderthalle Kristallisationspunkt der „Innenstadt-West“, einem neuen Stadtquartier, entwickelt von einer Projektgemeinschaft, bestehend aus der Stadt Bochum, NRW.URBAN als Treuhänderin des Grundstücksfonds NRW sowie dem Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.



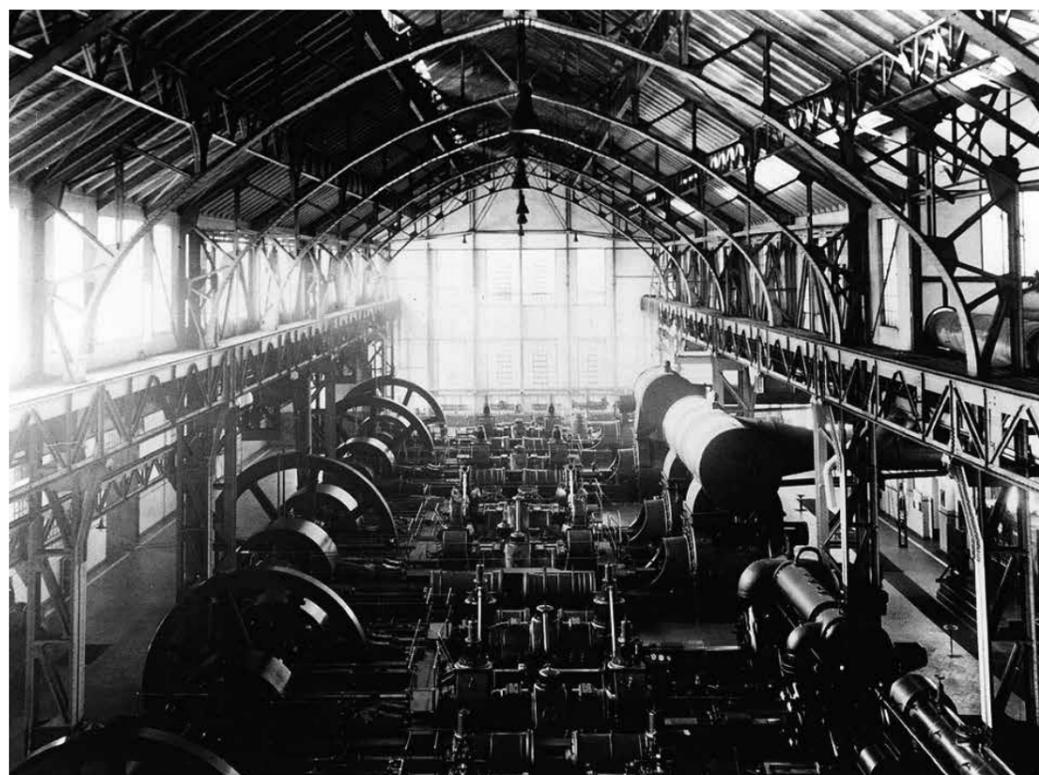
Pavillon des Bochumer Vereins auf der Industrie- und Gewerbeausstellung in Düsseldorf, 1902. Foto: Presse- und Informationsamt Bochum

Kontakt & Infos

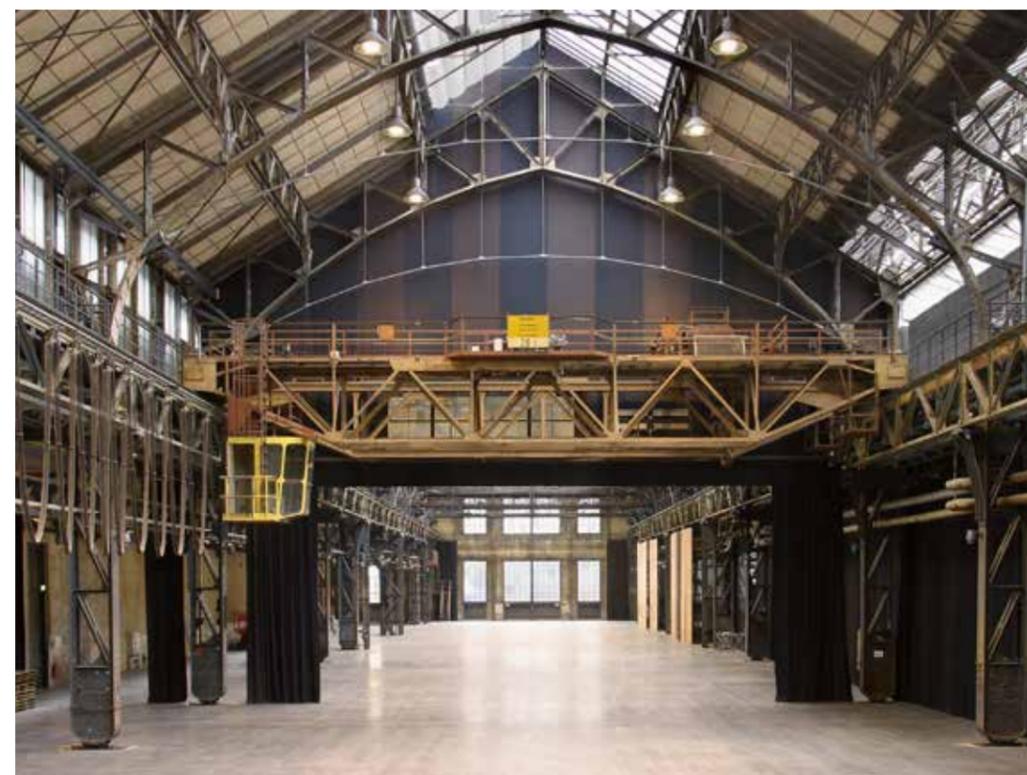
Bochumer Veranstaltungs-GmbH
Jahrhunderthalle Bochum
An der Jahrhunderthalle 1
44793 Bochum
www.jahrhunderthalle-bochum.de



Jahrhunderthalle
Bochum, Außen-
ansicht. Foto:
Jahrhunderthalle



Gaskraftzentrale
des Bochumer
Vereins, 1924;
Quelle: Presseamt
Stadt Bochum



Jahrhunderthalle
Bochum, Innen-
ansicht. Foto:
Jahrhunderthalle



Der Westpark an der Jahrhunderthalle Bochum.
Foto: RIK/Reinhold Budde

2 Westpark

Mit dem Projekt „Innenstadt-West“ wird eines der letzten großen Areale ehemals schwerindustrieller Nutzung in zentraler Lage Bochums wiedergewonnen. Das Gestaltungskonzept des ringförmigen Parks um die Jahrhunderthalle verfolgt mehrere Ziele: Es berücksichtigt die Vorgaben zur Bewältigung der Bodenkontamination und wertet das Image des Standortes auf, der damit für potenzielle Investoren attraktiv wird. Der öffentliche Park um die Jahrhunderthalle bietet eine Erlebnislandschaft, die für die umliegenden Wohnquartiere auch einen neuen Naherholungsbereich darstellt.

Der zwischen 1999 und 2007 in mehreren Abschnitten entstandene Park ist die vorerst letzte Schichtung auf einem Terrain, das zuvor über 130 Jahre der Produktion von Roheisen und Stahl gedient hatte. Die Reststoffe, darunter große Mengen an Schlacke, verblieben am Ort und bilden die Grundlage der heute noch vorhandenen Geländestruktur. Die unterschiedlichen

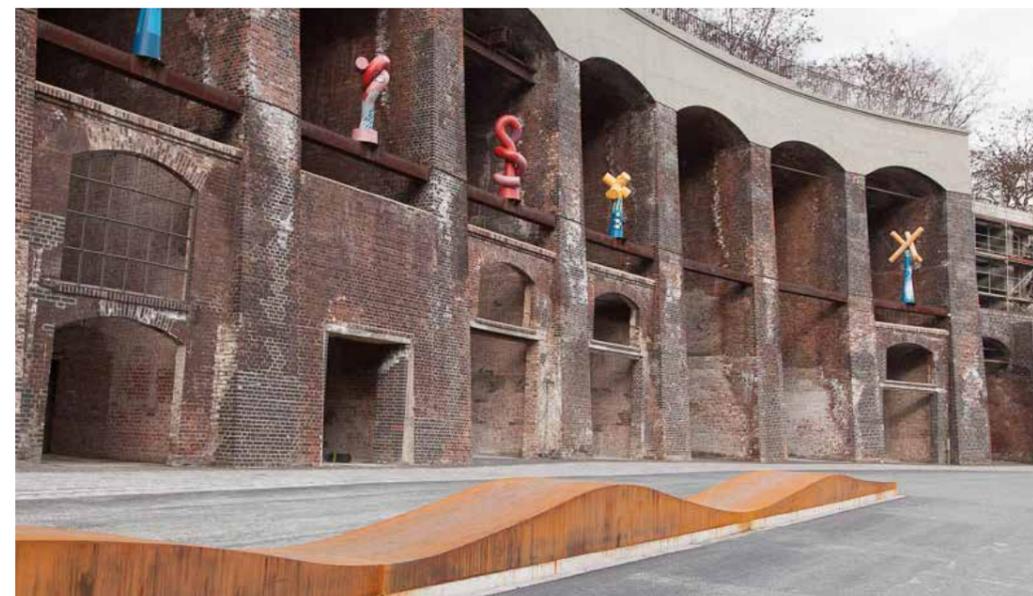
Ebenen erleichterten zu Betriebszeiten die Errichtung neuer Produktionsstätten, die Anlage kreuzungsfreier Transportwege und Materialschüttungen aus der Höhe auf nun tiefer liegende Geländeteile.

Auch nach der Beseitigung der eigentlichen Fertigungsanlagen zeigt der Westpark diese terrassierte Landschaft mit beeindruckenden Industriebauten. Über dem städtischen Grundniveau von 70 Metern Höhe über Normalnull folgen in Zehn-Meter-Sprüngen zwei weitere Höhenschichten. Wie ein Krater liegt im Zentrum des Geländes die 80-Meter-Ebene, auf der die Jahrhunderthalle thront, die ehemalige Kraftzentrale des Werkes. Auf dieser Ebene befinden sich auch die 2007 entstandenen „Wasserwelten“ der ehemaligen Klärteiche und Kühltürme mit einer spektakulären Nachtgestalt. Darüber bildet die 90-Meter-Ebene einen breiten Geländesaum, auf dem sich früher im Norden die Hochöfen und im Süden das Siemens-Martin-Stahlwerk befanden. Steinerne Böschungen und weiche Geländemodellierungen verbinden die drei Niveaus.

Der Entwurf des neuen Westparks stellt die vorgefundene Geländestruktur heraus, überhöht sie an einigen Stellen und verbindet sie mit Rampen, Treppen und Brücken. Von der U-Bahnstation „Bochumer Verein/Jahrhunderthalle Bochum“ führt eine breite Treppenanlage hinauf auf die 90-Meter-Ebene. Vom Wohngebiet und dem Parkplatz im Westen führt ein Anstieg zur Jahrhunderthalle auf das mittlere Niveau. Eine Brücke von 70 Metern Länge, die Nordpolbrücke, überspannt zwischen Nordpol und Colosseum das neue Tor zum Park.

TIPP

Geschichtspfad Westpark: Auf dem Rundweg über acht Stationen durch das gesamte heutige Westpark-Areal wird der ehemalige Bochumer Verein als integriertes Hüttenwerk mit seinen unterschiedlichen Produktionsanlagen erfahrbar (Informationstafeln und Multimedia-Anwendung).
Geocaching-Erlebnisroute: Geocaching im Westpark zum Thema „Klimawandel und Artenvielfalt in Bochum“.



Das Colosseum in Bochum. Foto: RIK/Walter

3 Colosseum

Der Werksbetrieb des Bochumer Vereins formte eine auf die Anforderungen eines integrierten Hüttenwerks ausgerichtete terrassierte Industrielandschaft. Stützmauern spielten bei diesem Konzept buchstäblich eine tragende Rolle wie etwa 1911/12 beim Bau des Siemens-Martin-Stahlwerk II, das in Ergänzung zum bereits existierenden Werk 16 Meter über dem unteren Geländeniveau angelegt wurde. Die Anlage bestand aus einer Gaserzeugerhalle, einer 80 Meter langen Mischerhalle, einer Ofenhalle und einer 120 Meter langen Gießhalle.

Das architektonische Konzept der mächtigen Stützmauer am Eingang des Westparks an der Alleestraße bestand darin, eine möglichst hohe Stabilität bei gleichzeitig geringem Materialaufwand zu erreichen. Die Mauer wurde im Arkadenstil errichtet, der ihr in Anlehnung an das berühmte Amphitheater in Rom den Beinamen „Colosseum“ einbrachte. Zur weiteren Stabilisierung der aus etwa 2,8 Millionen Ziegelsteinen errichteten Mauer wurden die Stützpfeiler durch Zwischendecken verbunden. Dadurch entstand zugleich ein nutzbares Gebäude, das in seinem Inneren Waschkäuen, Büros und Materiallager beherbergte. Im unteren Teil existierten Kriechgänge, die im Zweiten Weltkrieg in das weiträumige unterirdische Luftschutzsystem des Bochumer Vereins integriert wurden.

Nach dem Abriss der Siemens-Martin-Anlagen 1983 stand auch die Existenz des Colosseums auf dem Spiel. Die Anlage verfiel in der Folgezeit zunehmend, 1997 wurde die Baufälligkeit festgestellt und der Abbruch empfohlen. Nach der Revitalisierung der Jahrhunderthalle entschlossen sich aber 2005 die Stadt Bochum und die Landesentwicklungsgesellschaft NRW zur Sicherung und Renovierung des Bauwerks. 2010 konnte das in neuem und ursprünglichem Glanz erstrahlende Colosseum sowie der davor liegende Platz eingeweiht werden.

Die sieben farbigen Stahlrohr-Skulpturen in der Rundbogenfassade wurden von dem renommierten Bochumer Künstler Friedrich Gräsel zwischen 1985 und 1990 geschaffen. Seit 2001 sind sie an diesem Ort eine dauerhafte Einrichtung, die sich im Eigentum der „Stiftung der Sparkasse Bochum zur Förderung von Kultur und Wissenschaft“ befindet.

Kontakt & Infos

Westpark
Allee Straße/Gahlensche Straße
44793 Bochum-Stahlhausen

RUHR.INFOLOUNGE Bochum
Besucherzentrum im
Pumpenhaus 2
www.jahrhunderthalle-bochum.de

Kontakt & Infos

Colosseum
Allee Straße
44793 Bochum-Stahlhausen

RUHR.INFOLOUNGE Bochum
Besucherzentrum im
Pumpenhaus 2
www.jahrhunderthalle-bochum.de



Die Mechanischen
Werkstätten.
Foto: RIK/Reinhold Budde

4 Mechanische Werkstätten des Bochumer Vereins

Als markante Architektur erstreckt sich an der Alleestraße die streng gegliederte Front der ehemaligen Mechanischen Werkstätten des Bochumer Vereins. In ihnen erfolgte die Nachbearbeitung und Montage von Erzeugnissen der Schmieden, der Press- und Walzwerke. Die neuen Mechanischen Werkstätten wurden 1935/36 unter Einbeziehung einer älteren Halle nach Plänen des Kölner Architekten Emil Rudolf Mewes (1885-1949) errichtet. Mewes gehörte zu den einflussreichsten Industriearchitekten des Dritten Reiches. Als sein bedeutendstes Werk gilt das Volkswagenwerk in Wolfsburg, das er 1938 unter anderem in Zusammenarbeit mit Fritz Schupp und Martin Kremmer entwarf.

Ebenso wie Schupp setzte Mewes die modernen Architekturströmungen der 1920er-Jahre im Industriebau auch nach 1933 fort.

Die lang gestreckte Hallenfront der weitgehend unverändert erhaltenen Mechanischen Werkstätten wird am Tor 5 durch ein turmartiges, sechsgeschossiges Verwaltungsgebäude abgeschlossen. Der westliche Teil der Halle an der Wattenscheider Straße besteht ebenfalls aus einem kubischen Kopfbau. Die Rückfront des Gebäudes ist im Gegensatz zu den übrigen Fassaden eher unspektakulär gestaltet. Sie besteht aus einer genieteten Stahlkonstruktion mit Klinkermauerwerk-Ausfachungen. Die tragende Konstruktion der drei parallel verlaufenden Hallenschiffe besteht aus Stahl und ist in Vollwandbauweise ausgeführt. Die Dachbinder tragen extrem flach geneigte Satteldächer mit quer verlaufenden verglasten Dachaufsätzen.

Die heute als Lager der ThyssenKrupp AG genutzte Werkhalle und das benachbarte Verwaltungsgebäude stehen seit 2003 unter Denkmalschutz. Sie erinnern an die bedeutende Rolle des Bochumer Vereins als Stahlkonzern und Rüstungsbetrieb im Dritten Reich, der 1937 als erstes Montanunternehmen den Titel „Nationalsozialistischer Musterbetrieb“ erhielt. In Bochum gehören sie neben dem Hauptfriedhof und dem Deutschen Bergbau-Museum zu den markantesten Beispielen für die Architektur in der Zeit des Nationalsozialismus.

Kontakt & Infos

ThyssenKrupp Steel Europe AG
- Materialwirtschaft
(ehem. Mechanische Werkstätten des Bochumer Vereins)
Alleestraße 146
44793 Bochum
www.thyssenkrupp-steel.com/de

5 Siedlung Stahlhausen

Die Siedlung Stahlhausen bildete den Auftakt der Wohnungsbautätigkeit des Bochumer Vereins für seine Mitarbeiter. Sie ist heute die älteste Stahlarbeitersiedlung in Bochum.

Mitte der 1860er-Jahre entstanden südwestlich des Werksgeländes die ersten 34 Gebäude nach dem „Mühlhauser Typ“. Dieser im französischen Mühlhausen entwickelte Baustil war durch vier um einen quadratischen Kreuzgrundriss gegliederte Wohnungen gekennzeichnet. Jede Wohnung besaß einen separaten Eingang und ein eigenes Treppenhaus, das in den Keller und zum Obergeschoß führte. Die genormte Bauweise erlaubte einen damals als günstig angesehenen Kompromiss zwischen geringem Kostenaufwand und aufgelockerter Struktur, die jeder Familie auch Gartenwirtschaft ermöglichte. Der Name „Colonie Stahlhausen“, sollte die Verbundenheit zwischen dem Stahl erzeugenden Werk und dem Wohnort der hier sesshaft werdenenden Stamarbeiterschaft verdeutlichen.

Bis Anfang des 20. Jahrhunderts wurde die Siedlung Stahlhausen in mehreren Ausbaustufen auf über 90 Wohngebäude für bis zu zwölf Familien mit insgesamt über 460 Wohnungen in unterschiedlichen Haustypen erweitert. Dazu kam seit 1874 im Bereich der heutigen Feuerwache das „Bullenkloster“, eines der größten Kost- und Logierhäuser des Ruhrgebiets mit 150 Wohnstuben für 1.200 Arbeiter. Mit einem zentral gelegenen Schulgebäude besaß die Siedlung den Charakter einer eigenen Stadt.

Die in den 1870er-Jahren unter anderem an der Baarestraße errichteten Häuser der Werksbeamten unterschieden sich grundlegend von den schmucklosen der Arbeiter. Sie besaßen unterschiedliche Grundrisse, verzierte schmiedeeiserne Geländer und Vordächer. Eine aufwändige Gestaltung mit Gesimsen, umlaufender Zierkeramik, bogenförmigen Fensteröffnungen sowie Putzfeldern machten den Statusunterschied der Bewohner auf den ersten Blick erkennbar.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Zentralbereich der Siedlung, die 1940/41 an der



Die Siedlung Stahlhausen um 1910.
Quelle: Historisches Archiv Krupp

Baarestraße einen Hochbunker erhalten hatte, weitgehend zerstört. Durch den Wiederaufbau in den 1950er-Jahren entstand ein neues Siedlungsbild mit neuen Mehrfamilienhäusern in lockerer Bauweise. Trotz dieser baulichen Veränderungen hat sich der Charakter einer geschlossenen Siedlung erhalten. Die Eingrünung mit Straßenbäumen, Hecken und Grünflächen macht sie zu einer „grünen Enklave“ am Rande der ehemaligen Werksflächen des Bochumer Vereins.

Kontakt & Infos

Siedlung Stahlhausen
Stahlhauser Straße / Baarestraße / Gremmestraße / Lerschstraße / Pinagelstraße
44793 Bochum-Stahlhausen



6 Bochumer Verein Verkehrstechnik

Die Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, kurz „Bochumer Verein“, gehört mit seinem Produktionsschwerpunkt Eisenbahnmaterial zu den traditionsreichsten Unternehmen des Ruhrgebiets.

1842 als Firma Mayer & Kühne gegründet, erlangte das junge Unternehmen aufgrund seiner hohen Produktqualität schon bald überregionale Bedeutung. Ausschlaggebend hierfür war das um 1850 von Jacob Mayer entwickelte Stahlformgussverfahren, mit dem erstmals hochwertige Stahlprodukte wie Maschinenteile ohne den bis dahin üblichen arbeitsintensiven Schmiedeprozess hergestellt werden konnten. Vor allem die Gussstahlglocken sorgten für ein welt-weites Renommee. Daneben lag der Tätigkeitsschwerpunkt von Beginn an bis heute bei Rädern, Radsätzen, und Radreifen für Eisen- und Straßenbahnen.

Ende der 1950er-Jahre geriet der Bochumer Verein unter Einfluss des Krupp-Konzerns, der ihn Mitte der 1960er-Jahre vollständig übernahm und mit seiner Tochtergesellschaft Hütten- und Bergwerke Rheinhausen AG zur Fried. Krupp Hüttenwerke AG fusionierte. 1984 wurden die Schmiedewerke wieder aus dem Krupp-Konzern ausgegliedert. Nach weiteren Umstrukturierungen und Namensänderungen in der Folgezeit firmiert das Unternehmen seit 1998 mit rund 600 Beschäftigten wieder unter dem historischen Namen.

Auf dem Werksgelände befindet sich außerdem eine vom damaligen Bochumer Verein 1865 errichtete Halle, die zu einem ehemaligen Hammerwerk gehörte. Sie ist nicht nur eine der ältesten erhaltenen Stahlkonstruktionen im Hallenbau überhaupt, sondern auch die erste in Deutschland, die eine Dreigelenksbogenkonstruktion erhielt. Diese bis dahin nur im Brückenbau verwendete Technik sollte hier die starken Erschütterungen der Dampfhämmer kompensieren. Bis 2013 wurde in der Halle noch produziert.

Der Bochumer Verein Verkehrstechnik verfügt auch über eine umfangreiche historische Sammlung von Eisenbahnrädern und Radsätzen. Die Sammlung sucht in ihrer Geschlossenheit und ihrem Umfang ihresgleichen. Sie ist daher als Leistungsschau von besonderer Bedeutung nicht nur für die Unternehmensgeschichte, sondern auch für die Stadt- und Industriegeschichte Bochums.

Kontakt & Infos

Bochumer Verein
Verkehrstechnik GmbH
Alleestraße 70
44793 Bochum-Stahlhausen
www.bochumer-verein.de

7 Erzbahnschwinge

Die doppelt gekrümmte Hängebrücke über die Gahlensche Straße, seit Mai 2004 trägt sie offiziell den Namen „Erzbahnschwinge“, markiert den Anfang der Erzbahntrasse am nord-westlichen Plateau des Westparks. Bauherr dieser 2003 fertiggestellten herausragenden Brückenkonstruktion war der damalige Kommunalverband Ruhrgebiet (heute: Regionalverband Ruhr). Der Entwurf stammt vom bekannten Stuttgarter Brücken-Architekten Professor Jörg Schlaich.

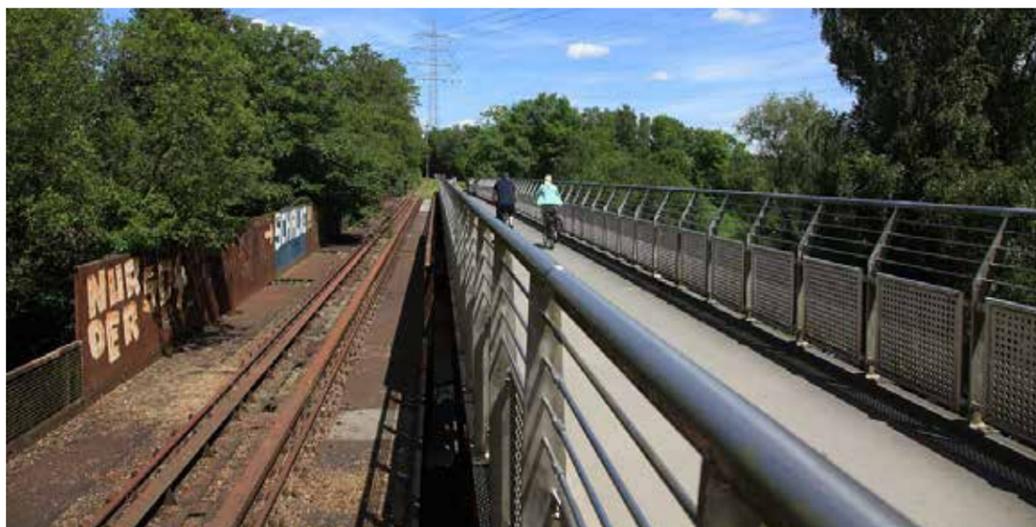
Die 130 Meter lange Brücke, angelegt für Radfahrer und Fußgänger, überquert die an dieser Stelle unübersichtliche Situation aus Straße, Gleisanlagen und Rohrbrücke. Die S-förmig gestaltete Brücke besteht aus einer mit Seilen verspannten Stahlkonstruktion. Der gekrümmten Form des Überbaus folgend wurden zwei zum jeweiligen Kreismittelpunkt geneigte, 32 Meter hohe Maste angeordnet, die jeweils eine Brückenhälfte tragen. Auf Abspannseile konnte verzichtet werden, da die beiden Maste so angeordnet sind, dass die Tragseile tangential anschließen, sie also im Schwerpunkt der jeweiligen Brückenhälfte stehen. Zur zusätzlichen Stabilisierung wurden die Fußpunkte unterhalb der Brücke angelegt. Die Verankerung der Tragseile erfolgte an den Widerlagern, die im Bereich der alten Widerlager der früheren Brücke über die Gahlensche Straße aufgebaut wurden. Passend zur Brücke wurde ein robustes und transparentes Seilnetzgeländer entwickelt, das das Erscheinungsbild der Brückenkonstruktion nicht beeinträchtigt und gleichzeitig den Fußgängern und Radfahrern Sicherheit bietet.



Die Erzbahnschwinge. Foto: RVR / Gunttram Walter

Kontakt & Infos

Erzbahnschwinge
Gahlensche Straße
44793 Bochum-Stahlhausen



Die Erzbahntrasse. Foto: RIK/Thomas Berns

8 Erzbahn

Insgesamt neun Kilometer lang diente die Erzbahntrasse dem Transport von Erzen vom Hafen zu den beiden angeschlossenen Hüttenwerken sowie – in Gegenrichtung – der Beförderung von Steinkohle und Koks von den umliegenden Zechen zum Hafen. Die Dimensionierung des Bahndamms und der Brücken sind Beleg für die späte Entstehungszeit im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts, als der Industrialisierungsprozess des mittleren Ruhrgebiets weitgehend abgeschlossen war. Da zahlreiche bereits vorhandene Bahnlinien und Straßen überquert werden mussten, wurde die Trasse hochgelegt und verläuft über weite Strecken auf einem mächtigen, überwiegend aus Bergmaterial aufgeschütteten Damm, der mit einer Höhe von bis zu 18 Metern und einer Fußbreite von bis zu 54 Metern den Landschaftsraum prägt.

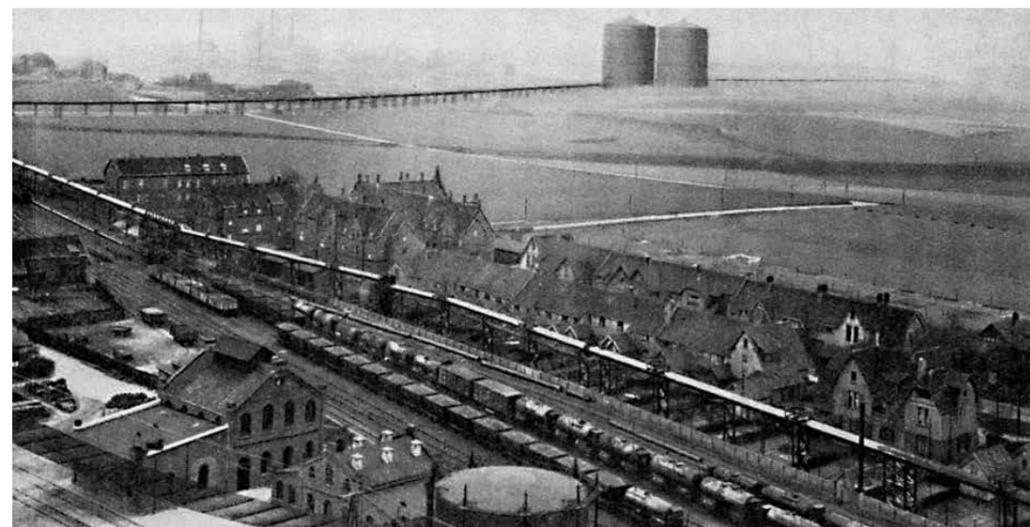
Insgesamt wurden 15 Brücken bzw. Brückenzüge errichtet. Jene des mittleren Teilstücks wurden besonders hochgelegt, um wegen der zu erwartenden Bergsenkungen die Straßen aufhöhen zu können, ohne zugleich die Bahnüberführung heben zu müssen. Zum Ausgleich von Bergsenkungen haben einige Brücken zudem in der Höhe verstellbare Stützen. Mit Ausnahme der Pfeilerbahn handelt es sich bei den Brücken um häufig vorkommende, ohne gestalterischen Aufwand ausgeführte Systeme. Auffällig ist allerdings, dass die Konstruktion der einzelnen Brücken der jeweiligen Situation angepasst wurde, die Bauwerke also unterschiedlich ausgebildet sind. Dies geschah wohl, um Material zu sparen. Heute würde man vermutlich eher standardisierte Lösungen bevorzugen. Als Ensemble geben die Bauwerke letztlich jedoch einen guten Überblick über den Stahlbrückenbau zwischen 1912 und 1930. Da sich die Schweißtechnik erst in den 1930-Jahren durchzusetzen begann, sind alle Brücken als Nietkonstruktionen ausgeführt.

Mit der Stilllegung des Hochofenwerks in Bochum Ende der 1960er-Jahre fielen der mittlere und südliche Abschnitt der Erzbahn brach. Anfang der 1980er-Jahre wurden auch die Hochöfen des Schalcker Vereins stillgelegt. Bis 1993 wurde die ältere nördliche Teilstrecke einschließlich der Pfeilerbahn noch für Fahrten von Kohlezügen von der Zeche Consolidation in Gelsenkirchen-Bismarck zur Kokerei Zollverein in Essen-Katernberg genutzt.

Kontakt & Infos

Erzbahntrasse

Die Erzbahntrasse führt - ausgehend vom Ankerpunkt Jahrhunderthalle - neun Kilometer Richtung Norden bis zur Grimberger Sichel.



Glückauf-Siedlung und Bahnhof der Zeche Carolinenglück, 1925. Quelle: Historisches Archiv Krupp

9 Glückauf-Siedlung

Wie nahezu alle Zechengesellschaften des Ruhrgebiets errichtete auch die 1850 in Betrieb gegangene Zeche Carolinenglück Wohnungen, um Arbeitskräfte unterzubringen und an den Betrieb zu binden. 1895 standen für die knapp 700 Belegschaftsmitglieder 90 Wohnungen bereit, was in etwa dem regionalen Durchschnitt entsprach. Als der Bochumer Verein 1900 die Zeche übernahm und eine rasante Erweiterung des Betriebs in Gang setzte, verdoppelte sich innerhalb weniger Jahre die Anzahl der angelegten Bergleute. Da der private Wohnungsmarkt in der Umgebung die wachsende Nachfrage nicht einmal annähernd decken konnte, war das Unternehmen gefordert.

Der Bochumer Verein erwarb daher umgehend mehrere benachbarte Bauernhöfe und baute ab 1906 zwischen den Schächten Carolinenglück 1 und 2 an beiden Seiten der Glückaufstraße eine Siedlung mit 67 Häusern. Auf halber Höhe erweitert sich die Straße zu einem kleinen Platz mit zwei zweieinhalbgeschossigen Doppelhäusern an jeder Seite. Nur hier werden die ansonsten geschlossenen und anderthalbgeschossigen Hausreihen durchbrochen.

Im Unterschied zu den monoton gereihten frühen Werksiedlungen des 19. Jahrhunderts zeichnet sich die kleine axial angeordnete Siedlung an der Glückaufstraße durch neue gestalterische Formen aus. Nach englischen

Vorbildern sind die Doppelhäuser mit unterschiedlichen Dachvarianten, Hauseingangssituationen, Mansardenfenstern und Fassadenformen individuell gestaltet. Die Wohnungen sind über separate Eingänge erreichbar, im Erd- und im Obergeschoss befinden sich jeweils zwei Wohnräume. Unterschiedliche Abstände der Häuser zur Straße unterstreichen das Bild einer bewusst aufgelockerten Bauweise. Jedes Haus verfügt außerdem über einen Stallanbau und einen Garten für den Gemüse- und Obst-anbau. Die Vorgärten und der beidseitige Baumbestand an der Straße verleihen der Siedlung einen gartenstädtischen Charakter.

Kontakt & Infos

Glückauf-Siedlung (Carolinenglück)

Glückaufstraße
44793 Bochum-Hamme



Schacht 3 der Zeche Carolinenglück in den 1960er-Jahren. Quelle: Stiftung Kultur

10 Zeche Vereinigte Carolinenglück 2/3

Die ehemalige Zeche Vereinigte Carolinenglück (bis 1870 Zeche Glück-auf), direkt an der A 40 gelegen, gehört zu den ältesten Bergwerken Bochums und zu den ersten im Ruhrgebiet, die die Mergeldecke durchstießen. Schacht 1 nahm 1850 die Förderung auf, musste aber bereits 1902 nach einem Schachtbruch aufgegeben und verfüllt werden.

Schacht 2 konnte wegen massiver Wasserhaltungsprobleme erst 1891 als neuer

Hauptförderschacht in Betrieb gehen. Der hier heute noch erhaltene Malakowturm ist möglicherweise der älteste im Ruhrgebiet. Von 1912 bis zur Stilllegung der Zeche Carolinenglück 1964 wurde die Kohle über den direkt benachbarten neuen Schacht 3 gefördert. Sein Fördergerüst ist eines der seltenen, noch erhaltenen deutschen Strebengerüste der Bauart Zschetzsche.

Der Kohlenabsatz erfolgte zunächst mit Fuhrwerken über den nahe gelegenen Gahlenschen Kohlenweg. Ab 1858 baute die Zeche Carolinenglück zusammen mit den Zechen Hannover, Holland und Rheinelbe die Carolinenglücker Bahn nach Gelsenkirchen zur Köln-Mindener-Eisenbahn. Teilstücke der Strecke wurden später in die Erzbahn integriert. Nach Eröffnung des Bochumer Abschnitts der Rheinischen Eisenbahn 1874 entstand ein Anschluss an den Bahnhof Ückendorf-Wattenscheid (später Gelsenkirchen-Wattenscheid).

1898 brachte das bis dahin schwerste Grubenunglück des Ruhrbergbaus die Zeche Carolinenglück in die Schlagzeilen: Mindestens 115 Bergleute kamen bei einer Schlagwetter- und Kohlenstaubexplosion unter Tage ums Leben.

1900 übernahm der Bochumer Verein die Zeche Carolinenglück, um sich eine ausreichende Kohlen- bzw. Koksbasis für die Gussstahlfabrik zu sichern. Im Rahmen der Erweiterung des Werksbahnnetzes des Bochumer Vereins entstand 1901 eine Verbindungsbahn zum Betriebsgelände, später das letzte Teilstück der Erzbahn. Für den Kokstransport zu den Hochöfen wurde im folgenden Jahr eine Seilbahn gebaut.

Massive Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg führten zu einer langen Wiederaufbau- und Instandsetzungsphase, die bis 1952 dauerte. Nach der Betriebsaufgabe 1964 wurde ein großer Teil der Tagesanlagen der Zeche abgebrochen. Neu genutzt wurden dagegen die Schächte 2 und 3 sowie die Sozial- und Verwaltungsgebäude: Seit 1970 dient das eindrucksvolle technik-historische Ensemble als Standort der Zentralen Wasserhaltung der RAG Deutsche Steinkohle AG.

Kontakt & Infos

Zeche Vereinigte Carolinenglück 2/3
Georgstraße 3
44793 Bochum-Hamme

11 Epiphaniaskirche - Autobahnkirche RUHR

Die Epiphaniaskirche wurde 1929/30 von der Bochumer alt-lutherischen Gemeinde im damals modernen Bauhausstil errichtet. Ihr Name erinnert an die in der Bibel überlieferte Erscheinung Christi vor den drei Weisen aus dem Morgenland.

Der Architekt Wilhelm Tiefenbach baute eine dunkle Backsteinkirche in schlichten geometrischen Formen. Die dominierenden Ecken und Kanten des rechteckig geschachtelten, knapp 30 Meter hohen Turms und der aufstrebenden Säulen im Innenraum werden jedoch auch durch rundliche Formen ergänzt. Gut erkennbar ist das an der vorstehenden Kanzel, der geschwungenen Empore, den Erkern und an dem anschließenden Pfarrhaus. Wie andere von der Bauhausarchitektur inspirierte Kirchen orientiert sich auch die Epiphaniaskirche an ihrem industriellen Umfeld und erinnert an die Fassaden eines Fabrikgebäudes. Die drei noch originalen Kirchenglocken aus Gussstahl wurden 1929 in der Glockengießerei des damals in unmittelbarer Nähe liegenden Bochumer Vereins gegossen.

Im Gegensatz zur Fassade wirkt der Innenraum der Kirche durch die bleiverglasten bunten Fenster hell und freundlich. Dominierend ist hier ein großes, von dem Essener Bildhauer Ernst Hackländer 1956 gestaltetes Kreuzifix. Das seitlich stehende kleinere



Die Epiphaniaskirche. Foto: RIK/Reinhold Budde

„Kreuz auf Bombenzünder“ soll ein Symbol der Versöhnung nach dem Zweiten Weltkrieg darstellen. Als Sockel dient angeblich der originale Zünder einer Bombe, die am 19. Februar 1945 das Pfarrhaus der Epiphaniaskirche traf, aber nicht explodierte.

Die 2005 unter Denkmalschutz gestellte Epiphaniaskirche liegt heute in unmittelbarer Nähe der Bundesstraße B 226 und der Autobahn A 40. 2010 wurde sie als einzige Kirche in einem städtischen Ballungsraum in das System der deutschen Autobahnkirchen aufgenommen.

Kontakt & Infos

TIPP

Auf der Südseite der A40 steht in einer kleinen Grünanlage am Bodelschwingplatz ein Gedenkstein für Adalbert Graf von der Recke-Volmerstein (1791-1878), der hier im damaligen Amt Hamme geboren wurde und als einer der Gründerväter der Diakonie gilt.

Epiphaniaskirche - evangelische Autobahnkirche RUHR
Dorstener Straße 263
44809 Bochum-Hamme
www.autobahnkirche.de



Dahlhauser Heide,
Barbarastraße um
1910. Rechts im
Hintergrund die
Zeche Hannover.
Quelle: Histori-
sches Archiv Krupp

12 Siedlung Dahlhauser Heide

Die Siedlung Dahlhauser Heide, im Volksmund auch „Kappsolonie“ genannt, wurde von der Firma Krupp in zwei Bauabschnitten zwischen 1907 und 1915 auf dem Gelände des ehemaligen Rittergutes Dahlhausen östlich der Zeche Hannover errichtet. Ihren Namen erhielt sie vom verbreiteten Anbau von Kohl, einem beliebten Grundnahrungsmittel der Bergleute.

Die hufeisenförmig um eine zentrale Parkanlage angelegte Siedlung mit leicht ge-

schwungenen Verbindungstraßen umfasste ursprünglich 351 Gebäude mit 678 Doppelhaushälften, sechs Beamtenhäusern, vereinzeltem Geschosswohnungsbau und insgesamt 777 Wohneinheiten. Mit Ausnahme der zweieinhalbgeschossigen Beamtenhäuser an der Hordeler Heide basiert die Baustruktur auf zwölf anderthalbgeschossigen Typenhäusern, die in über 40 verschiedenen Variationen ausgeführt wurden. Alle verfügten über eine Wohnküche und ein Wohnzimmer im Erdgeschoss und zwei Schlafräume im Obergeschoss. Nach insgesamt nur geringen Kriegszerstörungen wurden 90 Haushälften im Originalstil mit vereinfachter Fassadengestaltung wiedererrichtet.

Die Planung der Siedlung für die Belegschaften der Krupp-Zechen Hannover und Hannibal lag beim leitenden Architekten des Krupp'schen Baubüros, dem aus Württemberg stammenden Robert Schmohl. Er verband die Idee der Gartenstadt mit dem Heimatstil und entwarf eine Arbeitersiedlung mit dörflichem Charakter. Kindergärten, drei Schulen, Gemeindehäuser beider Konfessionen, eine Konsumanstalt und eine Bierhalle mit Saalbau kennzeichneten die eigenständige Infrastruktur der Mustersiedlung. Auch Platzgestaltung und Straßenverlauf folgten gartenstädtischen Grundgedanken. Die variantenreiche, fachwerkähnliche Fassadengestaltung mit Holzverschalungselementen und Fensterläden sowie die tief heruntergezogenen Dachtraufen orientierten sich an westfälischen Bauernhöfen. Großzügig angelegte Nutzgärten für Gemüseanbau und Kleintierhaltung und eine geschickte Eingrünung der Straßen und Plätze unterstreichen bis heute das Bild einer romantisch-heimatlichen Idylle.

Die Siedlung Dahlhauser Heide steht – anders als zu erwarten – nicht unter Denkmalschutz. 1974 beschloss der Bochumer Stadtrat eine Bestandsveränderungssperre und im Jahr darauf der Landeskonservator Westfalen-Lippe die Unterschutzstellung. Nach Erlass des nordrhein-westfälischen Denkmalschutzgesetzes 1980 erfolgte jedoch keine offizielle Eintragung in die Denkmalliste, da Stadt die Gestaltungssatzung für ausreichend hält.

Kontakt & Infos

Siedlung Dahlhauser Heide
Hordeler Heide 178-188
44793 Bochum-Hordel



Die Erzbahnbrücke 4. Foto: RVR

13 Erzbahnbrücke 4

Die Brücke gehört zum letzten, zwischen 1923 und 1929 errichteten Teilstück der Erzbahn und überquert den etwa sechs Meter hohen Damm der ehemaligen Reichsbahnstrecke Gelsenkirchen-Wattenscheid nach Wanne.

Erste Bauarbeiten an der Brücke begannen im Februar 1926, wurden aber nach drei Monaten wieder eingestellt, da die Spannweite der Brücke von zehn auf 45 Meter erweitert werden sollte. Daher konnten die Arbeiten erst im Januar 1927 wieder aufgenommen werden, nachdem die alten Widerlager entfernt worden waren. Nachdem die neuen Widerlager fertig gestellt waren, begann die VSTAG, Dortmunder Union Brückenbau, mit der Aufstellung des Montagegerüsts und der Anlieferung der Brückenteile. Vertragsverhandlungen mit der Reichsbahn verzögerten die Fertigstellung erneut, so dass die Brücke erst 1928 endgültig montiert werden konnte. Das Material für den nordwestlich anschließenden Damm musste zwischenzeitlich über ein provisorisches Schmalspurgleis angefahren werden.

Die eingleisige, genietete Brücke mit der Spannweite von 45 Metern hat einen Quer-

schnitt von 5,30 Meter. Ihre trapezförmigen, 6,80 Meter hohen Hauptträger sind aus Fachwerk gebildet. Sie liegen im Süden auf Rollen, im Norden auf festen Lagern auf. Die Fahrbahn liegt in einem Schotterbett auf verzinkten Buckelblechen. An einem der Hauptträger ist ein schmaler Laufsteg angeordnet, der zu Wartungszwecken begangen werden kann. Da im Gebiet der Erzbahn mit durch den Steinkohlebergbau verursachten Bodensenkungen zu rechnen war, wurden Brücke und Widerlager so eingerichtet, dass eine nachträgliche Hebung vorgenommen werden konnte.

Die Instandsetzung und Restaurierung der Brücke für die neue Nutzung als Fuß- und Radweg wurde 2004 abgeschlossen.

Kontakt & Infos

Erzbahnbrücke 4
Blücherstraße
44866 Bochum-Hordel



Die Zeche Hannover um 1908.
Quelle: Presse- und Informationsamt Bochum

14 Zeche Hannover 1/2/5

Benannt nach dem Wohnsitz ihres Gründers Carl Horstmann im damaligen Königreich Hannover entstand ab 1857 in der Bürgermeisterei Hordel eine Doppelschachtanlage mit zwei Malakowtürmen.

1872 kaufte der Essener Industrielle Alfred Krupp die Anlage. Sein Zechendirektor Friedrich Koepe entwickelte auf der Zeche Hannover 1877 ein Förderverfahren, das eine Revolution in der Bergbautechnik darstellte und sich bis zur Jahrhundertwende weltweit zum Standard auf Tiefbauzechen entwickelte.

Das Koepe-Verfahren ersetzte die bis dahin übliche Seiltrommel durch eine Treibscheibe, die das Seil mittels Haftreibung antrieb. Dieses bis heute weltweit eingesetzte System entwickelte die Zeche Hannover mit der ersten Turmfördermaschine 1888 und der weltweit ersten Vierseilförderung 1949 ständig weiter. 1899 erwarb Krupp auch die Nachbarzeche Hannibal. Eine neue Kohlenwäsche, eine große Kokerei und ein Kraftwerk zur Elektrizitätserzeugung vollendeten den Ausbau der Schachtanlage Hannover 1/2/5 zur modernen Großzeche. Die Zeche mit ihrem ständig steigenden Arbeitskräftebedarf zog zunächst Arbeitswillige aus Westfalen, Hessen und dem Rheinland an. Darüber hinaus fanden Zuwanderer aus West- und Ostpreußen, Schlesien, Posen und Masuren eine Einstellung auf Hannover. 1960 kamen die ersten Griechen, bald darauf auch Italiener, Jugoslawen, Türken und Marokkaner. Für die „neuangelegten“ Bergleute ließ Krupp ab 1907 die benachbarte Siedlung Dahlhauser Heide bauen.

Aus der 1958 einsetzenden Bergbaukrise ging die Zeche Hannover zunächst als Sieger hervor: 1967 wurde der Schacht 2 zum zentralen Förderschacht aller Bochumer Bergwerke ausgebaut. Die Zeche Hannover wurde 1969 in die neu gegründete Ruhrkohle AG eingebracht. Das konnte jedoch nicht verhindern, dass sie infolge der andauernden Kohlekrise als letzte Bochumer Schachtanlage 1973 stillgelegt wurde.

1979 erfolgte der Abriss der Betriebsgebäude. Nur die ältesten – der Malakowturm mit Maschinenhalle sowie das Grubenlüftergebäude – blieben als Industriedenkmal erhalten. 1981 übernahm der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) die Zeche Hannover in sein LWL-Industriemuseum und restaurierte das Gebäude. Seit 1995 ist das Gelände für Besucher zugänglich. Ein Ensemble von drei privat gebauten Siedlungshäusern aus den 1890er-Jahren (Straße „Am Rübenkamp“) konnte ebenfalls vom LWL-Industriemuseum erhalten werden.

Kontakt & Infos

LWL-Industriemuseum
Zeche Hannover
Günnigfelder Straße 251
44793 Bochum-Hordel
www.zeche-hannover.de



Die Arbeiterhäuser
Am Rübenkamp.
Foto: RIK/Reinhold Budde

15 Arbeiterhäuser Am Rübenkamp

Die unmittelbar an der Zeche Hannover gelegene Siedlung „Am Rübenkamp“ besteht aus drei Häusern, die zwischen 1888 und 1892 von privaten Bauherren, möglicherweise selbst Zechenmitarbeiter, zur Eigennutzung und Vermietung an Bergleute errichtet wurden. Die Häuser verfügten ursprünglich über jeweils 131 Quadratmeter Wohnraum und boten damit Platz für bis zu fünf Wohnungen. Dem Zweck entsprechend, waren die Grundrisse der Wohnungen durch Flure und Verbindungstüren flexibel gestaltbar, sodass zwischenzeitlich bis zu zehn Familien die einzelnen Häuser bewohnten. Noch vor dem Ersten Weltkrieg erwarb die Zeche, wohl zur Vermeidung von Ersatzzahlungen für Bergschäden, die Häuser und nutzte sie weiter als Wohnraum für Arbeiter.

Die drei Gebäude stehen in einer Reihe an der Straßenfront. Ihre hell verputzten Fassaden und die grünen Fensterläden an den Fenstern des Erd- als auch des Dachgeschosses prägen die Siedlung als gestalterische Elemente. Dazu kommen Gärten mit Stallgebäuden für die Nutztierhaltung. Selbst die Stra-

ße weist noch die zur Bauzeit übliche Schlackendecke auf. Trotz verschiedener Umbauten und Kriegszerstörungen hat sich so der einheitliche Charakter der Kleinsiedlung erhalten, zumal das mittlere Haus sich annähernd im Originalzustand von 1890/91 befindet.

1997 wurde die Siedlung von der Stadt Bochum als lebendiges Zeugnis der Wohn- und Lebensbedingungen der Bergarbeiter unter Denkmalschutz gestellt. Heute befindet sie sich im Besitz des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe. Die Häuser sind jetzt Bestandteil des Ausstellungskonzeptes des Industriemuseums Zeche Hannover.

Kontakt & Infos

Arbeiterhäuser Am Rübenkamp
Am Rübenkamp 4-8
44793 Bochum



Die Siedlung
Königsgrube,
Roonstraße (heute
Rheinische Straße)
um 1910. Quelle:
Bildarchiv der
Stadt Herne

16 Siedlung Königsgrube

Die Zeche Königsgrube im nördlichen Winkel zwischen Günnigfelder und Röhlinghauser Straße war seit 1856 von der im Jahr zuvor gegründeten Magdeburger Bergwerks AG angelegt worden. Die Schächte 1 und 2 förderten seit 1863, 1888 begannen die Teufarbeiten am Wetterschacht 3, 1904 wurde der Doppelförderschacht 4 in Betrieb genommen. 1954 von der Hannover-Hannibal AG erworben, wurde die Zeche zusammen mit deren Anlagen 1973 stillgelegt und ihre Tagesanlagen vollständig abgerissen. Erhalten blieb die unmittelbar im Westen des Zechengeländes gelegene Siedlung.

Die Siedlung Königsgrube entstand in mehreren Bauphasen zwischen 1875 und 1914 als Zechenkolonie und wurde bis 1929 von der Bergmannssiedlung zum Stadt- und Landkreis Gelsenkirchen erweitert. Die ersten

Häuser wurden an der Hannoverstraße, Am Bollwerk und an der südlichen Gustav- und Eisenstraße errichtet. In den 1880er-Jahren wurden weitere Bauten östlich der Hannoverstraße, im Lakenbruch, aufgeführt.

Zwischen 1901 und 1904 entstanden die Häuserzeilen an der Rheinischen und an der Hofstraße, zwischen denen 1905 anlässlich des 50-jährigen Bestehens der Magdeburger Bergwerks AG ein großzügiger Park mit Turn- und Spielplatz angelegt wurde. In diesem Jahr besaß die Zeche, deren Belegschaft aus 1600 Arbeitern und 38 Beamten bestand, insgesamt bereits über 117 Arbeiterhäuser, fast alle für je vier Familien. Zu jeder Wohnung gehörten ein besonderer Eingang, zwei untere und zwei obere Zimmer, ein Keller, ein Stall und Gartenland. Für die Beamten der Zeche standen 18, vorwiegend Zweifamilienhäuser zur Verfügung. Zwischen 1905 und 1908 wurden der nördliche Teil der Gustavstraße und die Straße Hasenhorst bebaut, bis 1914 die Günnigfelder Straße.

Obwohl nicht übermäßig komfortabel, war das Leben in den durchgrünten, Luft und Licht einlassenden Zechensiedlungen wesentlich angenehmer als in den beengten Miethäusern der zweiten Jahrhunderthälfte. Zudem lagen die Mieten für Werkswohnungen der Zechen Königsgrube um etwa 50 Prozent unter denen auf dem freien Wohnungsmarkt. Aber nicht jeder Bergarbeiter konnte eine solche Wohnung bekommen. 1900 lebten von den insgesamt 16.500 Bergleuten im Revier Gelsenkirchen, zu dem die Königsgrube gehörte, lediglich 23 Prozent mit ihren Familien in zecheneigenen Wohnungen.

TIPP

Die Siedlung Königsgrube wird auf der Internet-Plattform „Kultur. Landschaft. Digital.“ als Teil des bedeutsamen Kulturlandschaftsbereichs Zeche Hannover vorgestellt.

Kontakt & Infos

Siedlung Königsgrube
Günnigfelder/
Röhlinghauser Straße
44651 Herne-Röhlinghausen

17 Erzbahnbrücke 6

Die Brücke gehört zum letzten, zwischen 1923 und 1929 errichteten Teilstück der Erzbahn und überquert die heutige und die abzweigende alte Günnigfelder Straße. Der heutige Hauptstrang der Straße war bei Errichtung der Brücke bereits geplant, so dass die Brücke für die Überquerung beider Straßen projektiert werden musste. Als kostengünstigste Lösung erwies sich dabei der Bau einer langen, beide Straßen und das dazwischen liegende Gelände überspannenden Brücke mit nur zwei Widerlagern.

Die genietete, eingleisige Brücke setzt sich aus drei Feldern zusammen und ist insgesamt 99 Meter lang. Die beiden aus Fachwerk gebildeten so genannten Pendelstützen sind 7,30 Meter hoch und sitzen mit je einem beweglichen und einem festen Lager auf den Fundamenten auf. Der Vorteil bei dieser Stützenkonstruktion war, dass sie bei den in Bergbaugebieten auftretenden Bodensenkungen nachträglich gehoben werden konnten.

Auf dem nördlichen Widerlager liegt die Brücke fest auf, während sie auf dem südlichen Widerlager beweglich auf einem Rollengelink installiert ist. Diese Konstruktion wählte

TIPP

Als Pilotprojekt im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA) Emscher Park entstand auf dem Gebiet der ehemaligen Bergehalde der Zeche Hannover an der Günnigfelder Straße Ende der 1990er-Jahre die ökologisch orientierte Dauerkleingartenanlage (DKG) „Kraut und Rüben“ e.V. Die Bewirtschaftung erfolgt ausschließlich biologisch unter Ausschluss von chemischen Pflanzenschutzmitteln und Kunstdünger. Ein naturnaher Spielplatz und eine Kinderparzelle sind ebenso vorhanden wie ein „grünes Klassenzimmer“ für die Vermittlung von biologischen und ökologischen Lehrinhalten. www.oekokleingarten.de



Belastungsprobe
auf der Erzbahn-
brücke 6, 1929.
Quelle: Histori-
sches Archiv Krupp

man, um die beim Bahnverkehr auftretenden Kräfte beim Bremsen oder Anfahren eines Zuges aufzufangen und den Materialdehnungen, die durch Temperaturschwankungen auftraten, besser begegnen zu können. Der mittlere Träger der dreiteiligen Konstruktion ragt über die beiden Brückenstützen hinaus und ist durch Gelenke mit den beiden seitlichen Trägern verbunden. Damit wurde erreicht, dass sich die Brücke flexibel an Bergsenkungen anpassen kann und zugleich die geringere Beanspruchung eines über alle drei Felder durchlaufenden Trägers besitzt.

Kontakt & Infos

Erzbahnbrücke 6
Günnigfelder/Osterfeldstraße
44866 Bochum-Hordel



Die Kolonie Hannover. Foto: RIK/
Reinhold Budde

18 Kolonie Hannover

1875 begann die Firma Krupp in Günnigfeld mit der Errichtung einer Werksiedlung für ihre noch im Aufbau befindliche Zeche Hannover 3/4. Bis 1890 entstanden in vier Bauabschnitten 37 Gebäude mit bis zu 148 Wohneinheiten. Den Anfang machten die auch für Angestellte vorgesehenen Backsteindoppelhäuser an der Ulrichstraße. Es folgten an der Karlstraße die markanten zweigeschossigen Fachwerk- und Ziegelhäuser mit Kreuzgrundriss und Holzverschalung an der Wetterseite. Auch die später errichteten Siedlungsteile an der Karlstraße, Friedrichstraße und Rudolfstraße berücksichtigten diesen Typ, sodass eine weitgehend gleichförmige Struktur entstand. Ergänzt wurde die Siedlung durch zwei

Volksschulen, eine Konsumanstalt (alle nicht erhalten) und die Krupp'sche Kleinkinderschule an der Günnigfelder Straße 68.

Die in weiten Teilen gut erhaltene und seit 1989 unter Denkmalschutz stehende Kolonie Hannover ist sowohl durch ihre geradlinige, von Nordwesten nach Südosten verlaufende klare Zeilenstruktur als auch durch die prägnanten Kreuzgrundrisse der Gebäude gekennzeichnet. Diese bestehen jeweils aus einem zweigeschossigen Haupthaus mit Satteldach sowie niedrigeren Anbauten mit Sattel- und Pultdächern. Ursprünglich als Kleintierställe und Toiletten genutzt, wurden dort später Badezimmer eingerichtet. Die schlichte Formensprache und einheitliche Gestaltung ist ebenso typisch für die Siedlung wie die sehr großen Grundstücke zum Obst- und Gemüseanbau.

Die Kolonie Hannover gehört heute im Ruhrgebiet zu den wenigen Arbeiterkolonien der 1870er- und 1880er-Jahre, die im Außenbereich weitgehend unverändert sind. Eine Ausnahme bilden der in den 1980er-Jahren teilprivatisierte Abschnitt Ulrichstraße, wo es zu Fassadenveränderungen und baulichen Erweiterungen kam. Insgesamt bietet sie dennoch ein herausragendes Beispiel für das Lebensumfeld von Bergarbeitern im 19. und 20. Jahrhundert.

Kontakt & Infos

Kolonie Hannover
Alfredstraße/Karlstraße/
Wilhelmstraße/Friedrich-
straße/Rudolfstraße
44866 Bochum-Günnigfeld



Pfeilerbrücke in
den 1950er-Jah-
ren. Foto: RVR

19 Erzbahnbrücke 9 - Pfeilerbrücke

Das Bauwerk besteht aus drei aufeinanderfolgenden, genieteten Stahlbrücken, die insgesamt 343,60 Meter Stützweite überspannen. Eine Fachwerkträgerbrücke überquert im südlichen Bereich die Güterbahnstrecke zwischen Gelsenkirchen und Wanne. Sie hat eine Spannweite von 33 Metern. Im Norden handelt es sich ebenfalls um eine Fachwerkträgerbrücke. Sie überquert die Köln-Mindener Eisenbahn und misst 45,60 Meter.

Zwischen diesen beiden Brücken führt ein 265 Meter langer und knapp 14 Meter hoher Viadukt über eine Talau. Die Pfeiler dieses mittleren Brückenteils gaben der Brücke ihren Namen. Insgesamt werden dadurch 21 Felder von 13,35 Metern Länge gebildet. Diese Felder werden jeweils von zwei parallelen, genieteten Vollwandträgern überspannt. Abwechselnd im Rhythmus der Pfeiler überspannen diese Träger jeweils zwei oder drei Felder. Bei dieser Brücke können die beweglichen Pendelstützen durch Hubeinrichtungen auf ihren Fundamenten gehoben werden, um Höhendifferenzen durch Bergsenkungen auszugleichen.



Pfeilerbrücke. Foto: RIK/Reinhold Budde

Kontakt & Infos

Erzbahnbrücke 9 - Pfeilerbrücke
Ostpreußenstraße
45886 Gelsenkirchen-Ückendorf

20 Kray-Wanner-Bahn

Der Zweck dieser eher unspektakulären, geradlinig verlaufenden Bahn war die Anbindung der Zechen Bonifacius, Rheinelbe, Alma, Pluto und Königsgrube mit ihren lukrativen Frachtaufkommen. Wegen der starken Konkurrenz zwischen den Eisenbahngesellschaften waren die Zechen bestrebt, gleich mehrere



Eine Güterzuglokomotive der Baureihe „Bautzen“ der Rheinischen Eisenbahngesellschaft. Quelle: Lokomotivbildarchiv Ostendorf, Essen

Gleisanschlüsse zu besitzen, um ihre Position bei der Festlegung der Frachttarife zu stärken. Die führte zu einem sehr dichten, aber nicht unbedingt systematischen Eisenbahnnetz im Ruhrgebiet. Die Kray-Wanner Bahn kann als Beispiel dieser „Übererschließung“ in der Frühzeit der Eisenbahn gelten.

Nach der Verstaatlichung der großen Privatbahnen wurde die Strecke folgerichtig von

der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung 1889 aufgegeben. Sie entging jedoch einem frühzeitigen Abbau, weil sie bis in die jüngste Zeit als Zechenanschlussbahn an unterschiedliche nacheinander folgende Betreiber verpachtet werden konnte.

1919 wurde gleichzeitig mit dem Nordabschnitt der Erzbahn zum Hafen Grimberg am Rhein-Herne-Kanal auch eine Verbindung zur Zeche und Kokerei Alma hergestellt. 1933 wurde ausgehend vom Zechenbahnhof Rheinelbe eine weitere Verbindungsstrecke zur Zeche Holland 3/4/6 in Wattenscheid gebaut, die heute wie die ehemalige Streckenführung der Kray-Wanner Bahn ebenfalls zum Wander- und Radwegesystem ausgebaut sind. Die Anschlussbahnen der bereits 1931 stillgelegten Zeche Vereinigte

Rheinelbe & Alma zur Kokerei Alma sowie zur benachbarten Eisenbahnwerkstatt blieben bis 1963 bzw. bis 1988 in Betrieb. Erst 1993 wurde mit der Schließung der Kokerei Zollverein auch der Bahnbetrieb endgültig stillgelegt. Bis zu diesem Jahr wurde noch Kohle des Bergwerks Consolidation in Gelsenkirchen-Bismarck über Erzbahn, Kray-Wanner Bahn und Zollvereinbahn zur Kokerei transportiert.

Kontakt & Infos

Kray-Wanner-Bahn
Bochumer Straße / Ückendorfer Straße / Ostpreußenstraße
45886 Gelsenkirchen-Ückendorf



Kokerei Alma und Hochöfen des Schalker Vereins. Quelle: Institut für Stadtgeschichte, Gelsenkirchen

21 Kokerei Alma

Direkt südlich der Gleise der Köln-Mindener Eisenbahn entstand 1871 die Zeche Alma (ab 1877 Vereinigte Rheinelbe & Alma). Mitbegründer war der Industriepionier Friedrich Grillo, der mit dieser Grube die Versorgung seines nördlich angrenzenden Stahlwerks Schalker Verein sichern wollte. Die Kokerei Alma sollte als Zentralkokerei die veralteten Anlagen der Schachtanlagen Rheinelbe und Pluto ersetzen. Entscheidend für die Wahl des Standortes war unter anderem die günstige Lage an der Erzbahn, die eine Verbindung zum Hafen Grimberg und später auch zur Zeche und Kokerei Carolinenglück herstellen sollte.

Die Kokerei wurde 1928 in Betrieb genommen und produzierte über drei Jahrzehnte bis zu ihrer Stilllegung im Jahr 1963. Bis auf das Betriebsgebäude wurde die Anlage vollständig abgebrochen. Entworfen wurde Alma von den bekannten Essener Architekten Fritz Schupp (1876-1974) und Martin Kremmer (1894-1945). Bei den beiden gleichzeitig geplanten Zentralkokereien Alma und Nordstern in Gelsenkirchen-Horst gelang es ihnen erstmals, ihre Vorstellungen von der Mitarbeit von Architekten bei der Planung ingenieurtechnischer Bauaufgaben zu realisieren. Erreicht wurde dabei eine nicht nur funktionale, sondern zugleich gestaltete Ordnung der technischen Aggregate und der einheitlich entworfenen Baukörper. Damit unterschied sich die Anlage wohl-

tend von den eher unübersichtlichen und ungeordnet wirkenden früheren Kokereien.

An dem noch erhaltenen Betriebsgebäude, das 1982/83 mit Mitteln des Landschaftsverbandes Westfalen restauriert wurde, lassen sich die architektonischen Leitlinien der Gesamtanlage noch gut erkennen. Sie sind geprägt durch die aus der expressionistischen Phase der beiden Architekten stammende Ziegelmassiv-Bauweise. Die von der Straße zurückgesetzte Baugruppe, bestehend aus einem zweigeschossigen, überhöhten Mittelteil mit seitlich angrenzenden, eingeschossigen Flügelbauten, weist durch die völlig symmetrische Anordnung eine äußerst gleichmäßige Gestaltung auf. Auch die waagrechte Gliederung der Fassade durch Vor- und Rücksprünge der Ziegelsteinschichten unterstreicht das geschlossene Bild des Gebäudes. Die auf dem umliegenden Gelände entstandene Vegetation ist ein bedeutendes Beispiel für „Industrienatur“ und wird durch einen Fußweg erschlossen.

Kontakt & Infos

Kokerei Alma
Almastraße 81/87
45886 Gelsenkirchen-Ückendorf



Die Torhäuser des Schalker Vereins. Foto: RIK/Reinhold Budde

22 Torhäuser, Schalker Verein

Der Schalker Gruben- und Hüttenverein wurde 1872 unter maßgeblicher Beteiligung des Essener Industriepioniers Friedrich Grillo gegründet. Sein Name geht auf den Sitz der Aktiengesellschaft in Schalke bei Gelsenkirchen zurück. Bis 1903 wurden im Werk sechs Hochöfen in Betrieb genommen. Vor dem Ersten Weltkrieg galt der Schalker Verein als größte Eisen- und Stahlindustrie auf dem europäischen Kontinent.

1889 wurde August Thyssen Vorsitzender des Grubenvorstandes. Er setzte auf Expansion und Fusion: 1897 übernahm der Verein das Hochofenwerk Vulkan in Duisburg, 1899 die Zeche Pluto in Wanne-Eickel. 1907 kam es auf Betreiben von August Thyssen und dem Mülheimer Industriellen Emil Kirdorf zum

Zusammenschluss mit der Gelsenkirchener Bergwerks AG (GBAG). Mit der GBAG ging das Hüttenwerk nach 1926 in den Vereinigten Stahlwerken auf. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Betrieb im Rahmen der alliierten Entflechtungspolitik zunächst ausgegliedert, 1957 kam er dann zu den Rheinischen Stahlwerken. Ab 1974 hieß der letzte Eigentümer Thyssen, der schließlich 1982 den letzten Hochofen stilllegen ließ.

Der westliche Teil des über 35 Hektar großen Geländes wurde 1996 von der Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen (LEG) aufgekauft und soll wieder bebaut werden. Erhalten blieben die zwölf Meter hohen und 240 Meter langen Erz- und Kohlebunker, auf denen ein außergewöhnliches Solarprojekt realisiert wurde: Im April 2008 ging hier ein Solarkraftwerk in Betrieb, das jährlich etwa 320.000 kWh Strom erzeugt. Im Rahmen der Kulturhauptstadt RUHR.2010 war der „Solarbunker“ in das Projekt „Starke Orte“ eingebunden. Dabei präsentierten 16 Künstlerbünde ihre Kunstwerke an bisher unentdeckten Orten des Ruhrgebiets.

Erhalten sind außerdem das Schalthaus am westlichen Eingang des neu gestalteten „Zukunftstandortes Schalker Verein“ sowie die aus Backstein errichteten Torhäuser des Hüttenwerks aus dem Jahr 1923 an der Wanner Straße. Die beiden kleinen, winkelförmigen Bauten mit expressionistischen Details fassen die Einfahrt zum Gelände ein und haben je drei große Torbögen. Im rechten Torbogen ist noch eine hölzerne Flügeltür erhalten.

TIPP

Von 1878 bis 1911 war Franz Burgers technischer Leiter beim Schalker Verein. An der Bulmker Straße 117 ließ er 1902 eine repräsentative Villa im Jugendstil errichten. 1995 wurde das Gebäude in die von den Architekten Christfreund und Mihsler errichtete Wohnanlage „Villa“ einbezogen. Es beherbergt heute ein Café.

Kontakt & Infos

Ehem. Schalker Verein
Solarbunker und Schalthaus:
Hohenzollernstraße/
Ecke Wildenbruchstraße
Torhäuser:
Wanner Straße 172
45888 Gelsenkirchen-
Bulmke-Hüllen



Die Siedlung Preußenstraße.
Quelle: Institut für Stadtgeschichte, Gelsenkirchen

23 Siedlung Chatten-/Preußenstraße

An dieser ausgedehnten Siedlung für Arbeiter des Schalker Gruben- und Hüttenvereins in Bulmke-Hüllen lässt sich trotz baulicher Veränderungen infolge von Bombenschäden durch den Zweiten Weltkrieg die Entwicklung des Werkwohnungsbaus im Ruhrgebiet gut nachvollziehen.

Um 1900 wurden an der Chatten-/Ilsestraße überwiegend zweigeschossige Doppelhäuser gebaut. Unter Denkmalschutz steht das fast noch geschlossen einheitlich erhaltene Ensemble Chattenstraße 58-68 und 61-71. Bei dieser Bauweise ist der Wechsel von weißen Schamottesteinen und rotem Ziegel charakteristisch.

Der im Umfeld von Preußen-, Schlesier-, Sachsen- und Gotenstraße liegende Siedlungsteil hingegen wurde erst kurz vor dem Ersten Weltkrieg gebaut und zeigt einen völlig anderen Typus des Werkwohnungsbaus. Im Vergleich zu den am Anfang des 20. Jahrhunderts entstandenen Bergmannssiedlungen handelt es sich hier nicht mehr um kleine, auf möglichstste Trennung der Bewohner bedachte Häuser für höchstens vier Parteien, sondern um zweieinhalbgeschossige Mehrfamilienhäuser. Nach dem Ersten Weltkrieg begann sich diese Bauweise aus Kostengründen im Arbeiterwohnungsbau durchzusetzen.

Auffällig ist die sparsame Verwendung von Zierrat, welche auf den veränderten Zeitge-

schmack zurückzuführen ist. Die Siedlung besteht fast ausschließlich aus Variationen eines eher strengen und wuchtigen Haustyps mit hohem Dach. Dieser Typ wird durch unterschiedliche Dach- und Eingangsgestaltungen, Arkaden, Erker und Gauben abgewandelt. Aufgelockert wird die Siedlung durch die wechselnd giebel- und traufständige Anordnung der Häuser an den leicht geschwungenen Straßen. Hier ist noch der Einfluss der Gartenstadt-Idee erkennbar. Beispiele für diesen Häusertyp finden sich am Preußenmarkt oder an der Landgrafenstraße. In den 1930er-Jahren entstanden unter anderem die Häusergruppen Siegfriedstraße 1-9. Die Nachkriegsphase repräsentieren unter anderem die Häuserblöcke Vandalenstraße 52-80. Hinter den Häusern und von der Straße aus nicht einsehbar liegen die Stallbauten und Nutzgärten.

Kontakt & Infos

Siedlung Chatten-/Preußenstraße
Chatten-/Preußenstraße
45888 Gelsenkirchen-
Bulmke-Hüllen

24 Erzbahnbrücke 10

Die Brücke über die Elfrieden- bzw. Gelsenkirchener Straße und den Hüller-Bach unterscheidet sich von den Bauwerken im südlichen Bereich der Erzbahn durch ihre Lage unmittelbar in einem Siedlungsgebiet. Durch die auffällig aufwändige und ansprechende Verkleidung der Pfeiler und Widerlager mit Bruchsteinen wurde eine harmonische Einfügung in den städtischen Raum erreicht.

Errichtet wurde die Brücke zwischen 1912 und 1914 im Auftrag der Gelsenkirchener Bergwerks AG. Sie war Teil der Anschlussbahn an den Hafen Grimberg. Anstelle eines durchlaufenden Brückenträgers wählte man mit Rücksicht auf die zu erwartenden Bergsenkungen vier separate Träger, die auf zwei Widerlagern und drei massiven, teilweise mit Natursteinen verkleideten Pfeilern aufliegen. Die Fahrbahn verläuft oberhalb der Querträger, deshalb spricht man hier von einer Deckbrücke. Für ein



Die Erzbahnbrücke 10. Foto: RIK/Guntram Walter

Abzweiggleis ergänzte man 1960 eine westlich gelegene, parallel verlaufende Brücke.

TIPP

Nach der Überquerung des Hüller Baches verläuft die Erzbahntrasse parallel zu dem Gewässer weiter in nördlicher Richtung. Der Hüller Bach einschließlich seiner Nebengewässer ist Teil eines von der Emschergenossenschaft zu Beginn des 20. Jahrhunderts eingerichteten Abwassersystems im Einzugsgebiet der Emscher. Wegen der Gefahr von Bergsenkungen war das Fließsystem offen gestaltet. Da es diese Gefahr heute nicht mehr in diesem Maße gibt, baut die Emschergenossenschaft das Abwassersystem jetzt unter ökologischen Gesichtspunkten grundlegend um.

Kontakt & Infos

Erzbahnbrücke 10
Elfriedenstraße/Gelsenkirchener Straße
45888 Gelsenkirchen-Bulmke-Hüllen



Erzbahnbrücke 11. Foto: RIK/Reinhold Budde

25 Erzbahnbrücke 11

Das zusammenhängende Brückenbauwerk gehört zu der zwischen 1912 und 1914 von der Gelsenkirchener Bergwerks AG errichteten Anschlussbahn, die zum Hafen Grimberg führt. Sie überquert an der Grenze zwischen Gelsenkirchen und Herne die Hüller Straße und die Emschertalbahn.

Die eingleisige, genietete Stahlbrücke besteht aus vier Teilen, die auf den Widerlagern und drei Betonpfeilern aufliegen. Die Spannweite der Brücke beträgt insgesamt 83 Meter. Die drei äußeren Träger sind vollwandig, der trapezförmige Hauptträger über die Emschertalbahn ist als Fachwerk ausgeführt. Zwischen den Ständern der beiden Hauptträger sind unterhalb Querträger

verlegt. Auf diesen liegen zwei Längsträger auf, auf denen die Bahnschwellen montiert waren. Demgegenüber sind die seitlichen Brücken als Deckbrücken ausgeführt.

Dieses Überführungsbauwerk erhebt keinen Anspruch auf besondere gestalterische Qualität. Es ist ein reiner Zweckbau – je nach zu überbrückender Länge der Überführung wurde ein passender Überbau unter kostengünstigen Aspekten gewählt. Bemerkenswert ist, dass das Brückenbauwerk im Gegensatz zu den benachbarten Brücken über die Elfrieden- und Königsberger Straße nur eingleisig ausgeführt ist. Bei diesem Gleisanschluss an das Hüttenwerk Bochumer Verein im Jahr 1929 ist vermutlich auch unter Kosten-Gesichtspunkten ein zweigleisiger Ausbau unterblieben.



Historisches Foto der Erzbahnbrücke 11. Im Vordergrund verläuft der Hüller Bach parallel zur Erzbahntrasse. Quelle: Historisches Archiv Krupp

Kontakt & Infos

Erzbahnbrücke 11
Hüller Straße
44649 Herne-Wanne

Fotos: RIK/
Reinhold Budde



26 Erzbahnbrücke 13

Die zweigleisige Brücke über die Bickernstraße gehört zum nördlichen Teilstück der 1912 bis 1914 von der Gelsenkirchener Bergwerks AG errichteten Hafensbahn. Der westliche Strang wurde 1912, der östliche um 1930 im Zusammenhang mit dem Bau der Verbindungsbahn zum Hüttenwerk Bochumer Verein fertig gestellt. Nur auf dem älteren Strang sind Gleise verlegt. Die Brücke besteht aus drei Teilen: Das Mittelfeld überspannen zwei genietete Vollwandträger mit einer Weite von 20 Metern zwischen zwei Betonpfeilern. Die beiden Seitenfelder überbrücken in gleicher Ausführung jeweils sieben Meter messende Stützweiten. Die Fahrbahn mit den direkt aufliegenden Schwellen wurde 1959 vollflächig mit Blechen erneuert.



27 Erzbahnbrücke 14

Die Brücke über die Wilhelmstraße weist zwei konstruktionsgleiche, aus einem Feld bestehende Überbauten mit einer Stützweite von etwa 20 Metern auf. Die vollwandigen, genieteten Träger dieser Stahlkonstruktion, die auf der Erzbahntrasse nur an dieser Stelle vorkommt, sind gekrümmt. Sie werden der zunehmenden Belastung entsprechend zur Mitte der Brücke hin höher. Im Scheitel beträgt die Bauhöhe der Trogbriicken 2,50 Meter. Auffällig sind die in aufwändiger Ausformung, teilweise mit Natursteinen verkleideten Widerlager. Hier wurde offensichtlich schon zur Bauzeit eine Auflockerung der Gestaltung der ansonsten „tristen“ Unterbauten vorgenommen.

Der westliche Überbau wurde bereits 1913 von der Union AG für Eisenhoch- und Brückenbau, Essen, errichtet. Der zweite Überbau mit dem Anschluss zum Hüttenwerk Bochumer Verein wurde 1929 von der renommierten Dortmunder Stahlbaufirma August Klönne gebaut. Nur auf diesem neueren Brückenteil wurde der Radweg gebaut, während der westliche Überbau als Anschauungsobjekt erhalten blieb.

28 Zeche Pluto-Wilhelm

Rund 1.400 Meter südwestlich des Standortes Pluto-Wilhelm, an der heutigen Plutostraße und in direkter Nähe zur Köln-Mindener Eisenbahn ließ die Pluto Bergbau Aktiengesellschaft 1857 den ersten Schacht (Thies) abteufen. 1873 begann das Abteufen des Schachtes 2 (Wilhelm). Der Standort Pluto-Wilhelm wurde in den Folgejahren weiter ausgebaut. Ab 1927 wurde hier die Förderung des mittlerweile sieben Schächte umfassenden Bergwerkes konzentriert.

Zwischen 1953 und 1963 wurden die inzwischen veralteten Tagesanlagen der Zeche nach Plänen des Architekten Fritz Schupp vollkommen erneuert. Ziel der Modernisierung war die Erhöhung der Förderkapazitäten. Schacht 2 (Wilhelm) erhielt ein 56 Meter hohes Doppelstrebengerüst nach dem Vorbild des um 1930 von Fritz Schupp und Martin Kremmer entworfenen Gerüsts von Schacht XII der Zeche Zollverein in Essen-Katernberg. Anknüpfend an die Architektur der 1920er- und 1930er-Jahre entstand ein Ensemble klarer, stereometrischer Baukörper, geprägt von Axialität und Symmetrie.

1971 bildete Pluto mit der Zeche Consolidation in Gelsenkirchen eine Werksdirektion; Consolidation übernahm nach der Betriebs-einstellung auf Pluto auch deren Baufelder und Schächte. Seit 1976 ist die Zeche nicht mehr in Betrieb. In den über Schacht Wilhelm verbliebenen Tagesanlagen sind heute Teile des Grubenrettungswesen und der Grubenwehr der Deutschen Steinkohle untergebracht.

TIPP

Nördlich der Gelsenkirchener Straße und östlich der Erzbahntrasse wurde die Halde der ehemaligen Schachanlage Pluto 5 in einen naturnahen Landschaftspark umgewandelt. Entlang der Trasse einer neuen Umgehungsstraße wurde ein Hügel aufgeschüttet, an dessen Südseite ein aus Regen gespeistes Feuchtbiotop entstand. Den gesamten Landschaftspark durchziehen wassergebundene Wege.



Das Doppelstrebengerüst auf Schacht Wilhelm mit Schachthalle, zwei Maschinenhallen und einer elektrischen Fördermaschine stehen seit 1999 unter Denkmalschutz.

Seit 2014 ist die benachbarte Plutohalde für die Öffentlichkeit zugänglich. Eine fünf Meter hohe Aussichtsplattform krönt die Halde. Von dort aus können Besucher die Halde Hoheward im Kreis Recklinghausen und den Malakowturm der Zeche Unser Fitz 1/4 in Herne-Wanne sehen. In der Ferne sind die Zeche Consolidation in Gelsenkirchen und der Tetraeder in Bottrop erkennbar. Die Plattform ist über eine Treppe an das vorhandene Wegenetz angeschlossen, das direkt zur Erzbahntrasse führt. Damit wird der Stadtteil Wanne direkt an das überregionale Radwegenetz angeschlossen.

Schacht Pluto-Wilhelm, 1957.
Quelle: Bildarchiv
der Stadt Herne

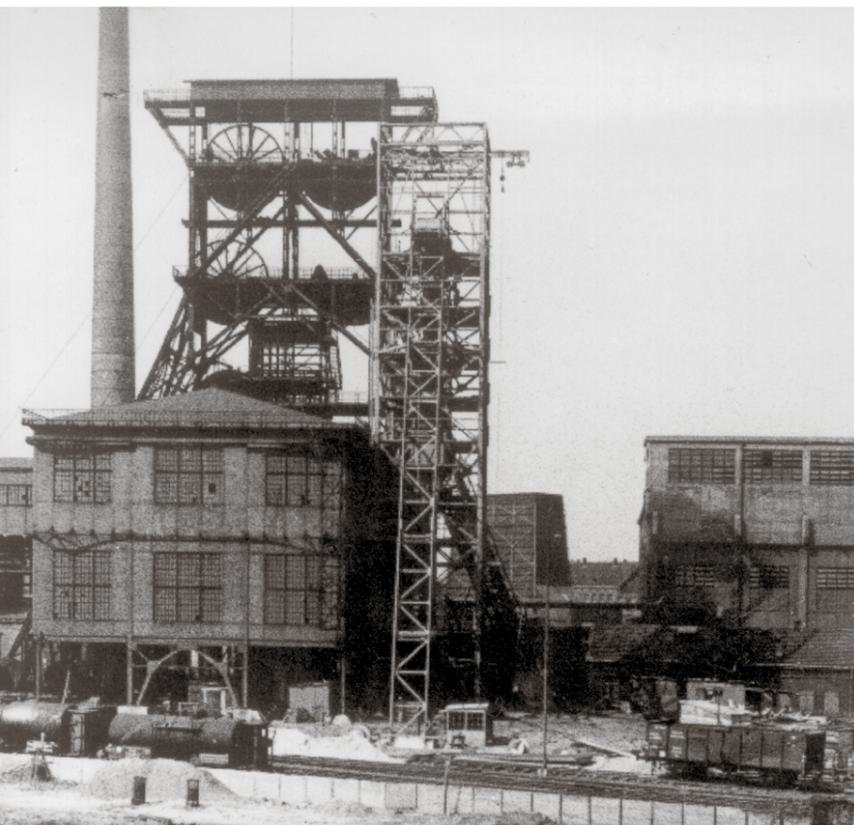
Kontakt & Infos

Erzbahnbrücke 13
Bickernstraße
44649 Herne-Wanne

Erzbahnbrücke 14
Wilhelmstraße
44649 Herne-Wanne

Kontakt & Infos

RAG Deutsche Steinkohle
Servicebereich Technik-
und Logistikdienste
Werksdirektion
Wilhelmstraße 98
44649 Herne-Wanne
www.rag-deutsche-steinkohle.de



Die Zeche Consolidation 3/4/9, 1938.
Quelle: Institut für Stadtgeschichte, Gelsenkirchen

29 Zeche Consolidation 3/4/9

Die Anfänge der Schachtanlage 3/4/9 gehen auf das Jahr 1871 zurück. Mitbegründer der Zeche war der Essener Kaufmann Friedrich Grillo (1825-1888), einer der wichtigsten Pioniere des Ruhrbergbaus. Mit der Förderaufnahme auf den Schächten 3 und 4 im Jahr 1896 blieben diese bis 1922 die Hauptförderschächte von „Consol“ – wie die Zeche noch immer im Volksmund genannt wird. Dann wurde das Doppeltreibrüst für Schacht 9 errichtet.

Die Schachtanlage Consolidation 3/4/9 blieb von Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg weitgehend verschont und erreichte mit dem Ausbau der Hauptförderanlage Schacht 4 Ende der 1950er-Jahre ihre größte wirtschaftliche Bedeutung. Dem intensiven Ausbau in der Nachkriegszeit folgte nach Beendigung der Förderung im Jahr 1997 ein schneller Abriss der meisten Übertage-Anlagen.

Einige Betriebsanlagen konnten aber im Rahmen des Stadtteilprogramms Gelsenkirchen-Bismarck/Schalke-Nord erhalten und einer neuen Nutzung zugeführt werden. Darunter das stählerne Fördergerüst über Schacht 9, heute ein Standort der Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur und das – im Ruhrgebiet seltene – Betonfördergerüst über Schacht 4 aus dem Jahr 1958. Inmitten dieses einmaligen Ensembles von Industriedenkmalen sind moderne Kunstinstallationen und neue kulturelle Wirkungsstätten, insbesondere für Jugendliche entstanden: das Consol Kinder- und Jugendtheater im Lüftermaschinenhaus des Schachtes 3/4; das selbst verwaltete Musikzentrum im Maschinenhaus von Schacht 4, das nach Plänen der Bochumer „Tor 5 Architekten“ zu einem Aufführungsort mit 38 Proberäumen umgebaut wurde; die Maschinenhalle Nord mit Kunstinstallationen des 2003 verstorbenen Gelsenkirchener Künstlers Werner Thiel, die eine einzigartige Sammlung von Artefakten aus dem Bergbau darstellt; die Maschinenhalle Süd mit einer Dampfdruck-Fördermaschine, die vom „Initiativkreis Bergwerk Consolidation“ betriebsfähig instand gesetzt wurde – sie gehört zu den letzten, die im Ruhrgebiet installiert wurden und ist darüber hinaus die größte, die jemals von der ehemaligen Oberhausener „Gutehoffnungshütte“ gebaut wurde.

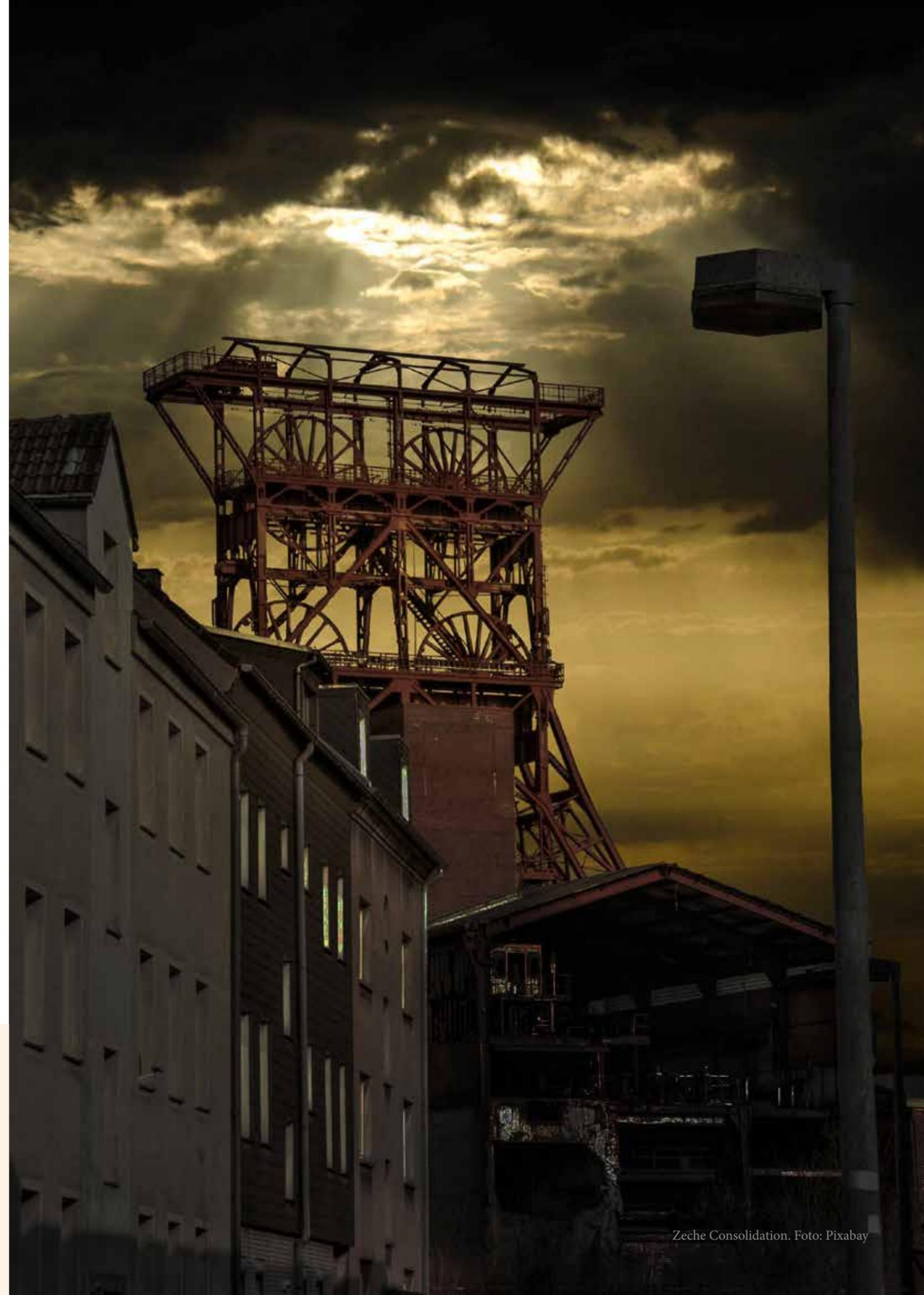
Kontakt & Infos

Zeche Consolidation 3/4/9
Bismarckstraße
45889 Gelsenkirchen-Bismarck
www.industriedenkmal-stiftung.de

Förderverein Initiativkreis
Bergwerk Consolidation e.V.
www.ib-consolidation.de

TIPP

U-Stadtbahn-Stationen in Gelsenkirchen-Bismarck: Die Station „Trinenkamp“ ist mit Bildmotiven zur Siedlungsentwicklung im Stadtteil Bismarck ausgestattet. Aus der Untertageperspektive lassen sich mit einem Stadtplan die einzelnen Stationen der Industrialisierung verfolgen. In der Station „Bergwerk Consolidation“ hat sich der Künstler Alfred Schmidt verwirklicht: Geflieste Wände zeigen Motive aus der Untertagewelt des Bergmanns.





Letzte Schicht auf Zeche Graf Bismarck, 1966. Quelle: Institut für Stadtgeschichte, Gelsenkirchen

30 Zeche Graf Bismarck 1/4

Eine Allee führt zu dem abseits der Hauptstraße liegenden Gelände der ehemaligen Zeche Graf Bismarck. Kaue und Verwaltungsgebäude sind die einzigen noch erhaltenen Gebäude der ehemaligen Großzeche. Nach der Gründung der Zeche 1868, die nach dem kurz zuvor in den Grafenstand erhobenen preußischen Ministerpräsidenten und Kanzler des Norddeutschen Bundes benannt wurde, teufte die Gewerkschaft zwischen 1869 und 1914 sieben Schächte ab, zwei weitere Schächte nach dem Krieg. 1913 baute man eine Kokerei und im folgenden Jahr einen eigenen Hafen am Rhein-Herne-Kanal. 1938 wurde nahe des Werkshafens ein Kraftwerk errichtet. Während des Zweiten Weltkriegs erreichte die Zeche mit drei Millionen Tonnen Kohle ihren höchsten Förderstand.

Graf Bismarck gehörte Mitte der 1960er-Jahre mit knapp 7.000 Beschäftigten zu den größten Arbeitgebern in Gelsenkirchen. Deshalb wirkten die im Februar 1966 bekannt gewordenen Absichten der damaligen Eigentümerin Deutsche Erdöl AG (DEA), die Zeche stillzulegen, nicht nur in Gelsenkirchen wie ein Schock. Die betroffenen Bergleute organisierten spontane Protestdemonstrationen, die zwar medienwirksam waren, aber letztlich die Stilllegung nicht verhindern konnten. Fast alle Tagesanlagen wurden bald darauf abgebrochen und die Schächte verfüllt. Die benachbarten Zechen nutzten die Grubenfelder weiter.

Lediglich das Verwaltungsgebäude und die Kaue, architektonische Glanzstücke von 1905, blieben erhalten. Große Flach- und Rundbogenfenster gliedern die Fassaden, weiße Putzflächen und rotes Ziegelmauerwerk sorgen für ein abwechslungsreiches Bild. Ein Eckturm mit geschwungener Haube und ein in gleicher Weise gestalteter Giebel setzen einen weiteren markanten architektonischen Akzent. Das Sozialwerk St. Georg, das auf Bismarck behinderte Menschen betreut, hat in der Kaue ein Bürger-Begegnungszentrum eingerichtet. Hier finden auch Theateraufführungen, Lesungen, Konzerte und Ausstellungen statt.

Kontakt & Infos

Zeche Graf Bismarck 1/4
Uechtingstraße 76
45881 Gelsenkirchen-Schalke



Eine „Jumbo“-Lokomotive der Baureihe 44 im Bahnbetriebswerk, 1976 Foto: Richard Schulz, Herford

31 Bahnbetriebswerk Gelsenkirchen-Bismarck

Für den Abtransport von Kohle und die Versorgung der Zechen mit Grubenholz wurde 1876 durch die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft eine zunächst ausschließlich dem Güterverkehr dienende Eisenbahnstrecke von Herne nach Gelsenkirchen-Schalke angelegt. Die Linie führte über das spätere Wanne-Eickel an der Zeche Unser Fritz vorbei nach Gelsenkirchen-Bismarck, wo Anschlussverbindungen zu den zahlreichen Schächten der Zeche Graf Bismarck bestanden. In Bismarck entstand ein großer Sammelbahnhof, der ab 1880 auch für den Personenverkehr genutzt wurde. Auf der südlichen Seite des Gleisfeldes war für die Dampflokunterhaltung und deren Einsatz eine kleine Lokomotivwerkstatt errichtet worden.

Allmählich entwickelte sich der Bahnhof Bismarck zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt. Deshalb beschloss die Reichsbahn Anfang der 1920er-Jahre den Bau eines neuen Verschiebebahnhofs und eines Bahnbetriebswerks mit 16-ständigem Ringlokschuppen. 1928 konnte das Bahnbetriebswerk seiner

Bestimmung übergeben werden, der Bahnhof wurde erst 1934 fertiggestellt. Er fiel später dem Bau der Autobahn A 42 zum Opfer.

Vor allem die großen Dampflokomotiven der Baureihen 44 und 50 prägten das Bild des Betriebswerks. Trotz zunehmender Elektrifizierung und dem Einsatz von Diesellokomotiven ab Mitte der 1960er-Jahre konnten sich die schweren Dreizylinderlokomotiven der Baureihe 44 („Jumbo“) noch bis 1977 in Bismarck halten. Als der Dampfbetrieb endgültig aufgegeben wurde, verlor das Betriebswerk zunehmend an Bedeutung. 1982 wurde es als selbstständige Dienststelle aufgelöst und bis zur endgültigen Stilllegung im Jahr 1988 dem Betriebswerk Oberhausen-Osterfeld angegliedert.

Als eine der letzten fast vollständig erhaltenen Einrichtungen dieser Art im Ruhrgebiet konnte das Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen, Drehscheibe und den verbliebenen Gleisanlagen vor dem Abriss bewahrt werden. Es steht heute unter Denkmalschutz. Der 1992 gegründete Förderverein „Freunde des Bahnbetriebswerks Bismarck“ bemüht sich um eine Nutzung der Anlagen als „Aktiv- und Erlebnis-Bahnpark“.

Kontakt & Infos

Bahnbetriebswerk
Gelsenkirchen-Bismarck
Bleckstraße 2a
Einfahrt Grimbergstraße 2
45889 Gelsenkirchen
www.bahnwerk-bismarck.de

TIPP

Auf dem Gelände des ehemaligen Ruhr-Zoo Gelsenkirchen entstand auf einer Fläche von rund 25 Hektar eine neuartige Kombination aus hochmodernem Zoo und Freizeitpark: die ZOOM Erlebniswelt. www.zoom-erlebniswelt.de

32 Hafen Grimberg

Der Hafen Grimberg ist einer der zahlreichen Werkhäfen, die im Zusammenhang mit dem Rhein-Herne-Kanal gebaut wurden. Er entstand kurz nach der Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals im Jahr 1914 und wurde nach dem etwa 100 Meter östlich gelegenen Schloss Grimberg benannt. Der Hafen wurde von der Gelsenkirchener Bergwerks AG (GBAG) angelegt, einem Unternehmen, das zu dieser Zeit über 14 Zechen und Kokereien sowie eine Reihe von Hütten- und Stahlwerken im und außerhalb des Ruhrgebiets vereinigte.

Das Motiv für die Anlegung des unternehmenseigenen Privathafens war der kostengünstige Abtransport von Kohle und Koks von den GBAG-Zechen Rheinelbe, Alma und Pluto über den Kanal und – in umgekehrter Richtung – die Anlieferung überseeischer Erze für die Verhüttung beim ebenfalls zur GBAG gehörenden Schalker Verein. Dafür wurde etwa gleichzeitig mit dem Hafen das nördliche Teilstück der Erzbahn gebaut, das ihn mit dem Gelände des Hüttenwerks verband.

Nachdem 1929 durch den Bau des dritten Teilstücks der Erzbahn auch der Bochumer Verein und die Zeche Carolinenglück an den Hafen angeschlossen worden waren, wurde seine Inanspruchnahme so stark, dass das 600 Meter lange und 70 Meter breite Hafenbecken den gesamten Schiffsverkehr nicht mehr aufnehmen konnte. Etliche Schiffe mussten daher am Kanalufer ankeren, und neben den zwölf vorhandenen Hafenkränen mussten noch zusätzliche kleinere Kräne



Der Erzhafen Grimberg, 1956. Quelle: Institut für Stadtgeschichte, Gelsenkirchen

zum Be- und Entladen eingesetzt werden. Mit durchschnittlich zwei Millionen Tonnen Umschlag pro Jahr im Zeitraum 1937 bis 1964 nahm Grimberg eine führende Stellung unter den Häfen des Kanals ein. Danach begann er zunehmend seine Bedeutung als Umschlagplatz für industrielle Rohstoffe zu verlieren. Mit der Stilllegung des Hochofenwerks auf dem Gelände des Schalker Vereins 1982 war schließlich die Zeit des Umschlages für Eisenerze endgültig vorbei.

Das Gelände lag zunächst brach, konnte aber nach und nach neuen gewerblichen Nutzungen vor allem im Bereich der Recyclingwirtschaft zugeführt werden. Am Westufer wurde ein Betonwerk errichtet, außerdem entstanden hier moderne Lager- und Umschlaganlagen. Das Ostufer wurde für eine Rostasche-Aufbereitung hergerichtet.



33 Grimberger Sichel

An der Jahrhunderthalle in Bochum aufs Rad steigen, auf der Erzbahntrasse bis zur „Zoom Erlebniswelt“ in Gelsenkirchen fahren und anschließend die Tour durch den Emscherbruch bis zur Halde Hoheward im Kreis Recklinghausen fortsetzen: Die neue Fuß- und Radfahrerbrücke über den Rhein-Herne-Kanal am Hafen Grimberg macht das möglich. Sie verbindet die Erholungsgebiete nördlich und südlich des Kanals auf direktem Weg ohne lange Umwege.

Die asymmetrische Stahlkonstruktion, deren Namen Grimberger Sichel bei einem Bürgerwettbewerb ausgewählt wurde, über-

quert am Westrand des Hafens den Kanal in einem halb-kreisförmigen Bogen. Nur an einem 48 Meter hohen Stahlpylon auf der Nordseite des Kanals hängend, hat die geschwungene Brücke eine Spannweite von etwa 150 Metern. Die nördliche Rampe wird durch Betonstützmauern gebildet, die südliche ist als Erddamm gebaut. Verbaut wurden über 600 Kubikmeter Beton und 235 Meter Großbohrpfähle für die Widerlager sowie 400 Tonnen Stahl und 465 Meter Seil für die Hängekonstruktion.

Die Brücke wurde von der Europäischen Konvention für Stahlbau mit dem European Steel Bridges Award 2010 ausgezeichnet. Dieser würdigt herausragende Stahl-Brückenkonstruktionen in Europa.

Die Grimberger Sichel. Foto: RIK/Thomas Berns

Kontakt & Infos

Hafen Grimberg
Grimbergstraße
45889 Gelsenkirchen-Bismarck

TIPP

Auf dem Cranger Kirmesgelände direkt am Rhein-Herne-Kanal findet jedes Jahr die Cranger Kirmes statt, das zweitgrößte Volksfest Deutschlands. Vom Anleger am Hafen Grimberg legen Schiffe ab zu einer Fahrt zum Eröffnungsfeuerwerk und zum Abschlussfeuerwerk der Cranger Kirmes. Weitere Informationen finden sich hier: <http://www.kulturkanal.ruhr/fahrt-zum-abschlussfeuerwerk-der-cranger-kirmes-mit-dem-fahrgastschiff-pirat>

Kontakt & Infos

Grimberger Sichel
Willy-Brandt-Allee
45889 Gelsenkirchen-Bismarck

34 Zeche Unser Fritz 1/4

Von den 14 Malakowtürmen, die im Ruhrgebiet erhalten werden konnten und heute als wichtige Dokumente der Bergbaugeschichte gelten, erinnert einer an die ehemalige Zeche Unser Fritz in Herne-Wanne. Er ist auf dem ehemaligen Betriebsgelände der einzige verbliebene bauliche Zeuge der Anlage. Bei der Namensgebung der Anlage stand der dem Adelsgeschlecht der Hohenzollern entstammende Friedrich III. (1831-1888) Pate, der nur 99 Tage als deutscher Kaiser und König von Preußen regiert hat. Schon als Kronprinz war er wegen seiner liberalen Einstellung allgemein beliebt gewesen und wurde deshalb „Unser Fritz“ genannt.

Der 1871 über dem Schacht 1 errichtete Malakowturm mit seinen Strebepfeilern und den vieleckigen Treppentürmen, die als Fluchtwege dienten, gleicht er dem des Bergwerks Ewald in Herten. Wie zu dieser Zeit üblich, war er im Innern mit einer Stahlkonstruktion für die Seilscheibengerüste und Verstrebungen ausgestattet. 1890 wurde über dem alten Malakowturm am Schacht 1 ein

eisernes Fördergerüst errichtet und zugleich eine leistungsstarke Fördermaschine aufgestellt. Diese auffällige Konstruktion wurde erst 1970 abgerissen und der Turm mit einem neuen Dach versehen. Zwischen 1908 und 1910 wurde der Doppelschacht 4 abgeteuft. Schacht 1 diente nun als Wetterschacht.

Nach Rationalisierungsmaßnahmen in den 1920er-Jahren erfolgte 1928 schließlich die Stilllegung des gesamten Grubenbetriebes. Das Grubenfeld kam an die Schachtanlage Consolidation in Gelsenkirchen. Die Schächte der Zeche Unser Fritz dienten nur noch zur Seilfahrt, zum Bergeversatz und zur Wetterführung. Nach Gründung der Ruhrkohle AG 1968 wurden die Schachtanlagen Consolidation/Unser Fritz und Pluto 1970 zu einer Werksdirektion zusammengefasst. Die letzte Seilfahrt fand am 2. Oktober 1993 statt. 1995 wurden die Schächte verfüllt.

Einziges noch erhaltene Anlage auf dem Gelände ist der unter Denkmalschutz stehende Malakowturm. Das ihn umgebende brachliegende Gelände soll künftig gewerblich genutzt werden.

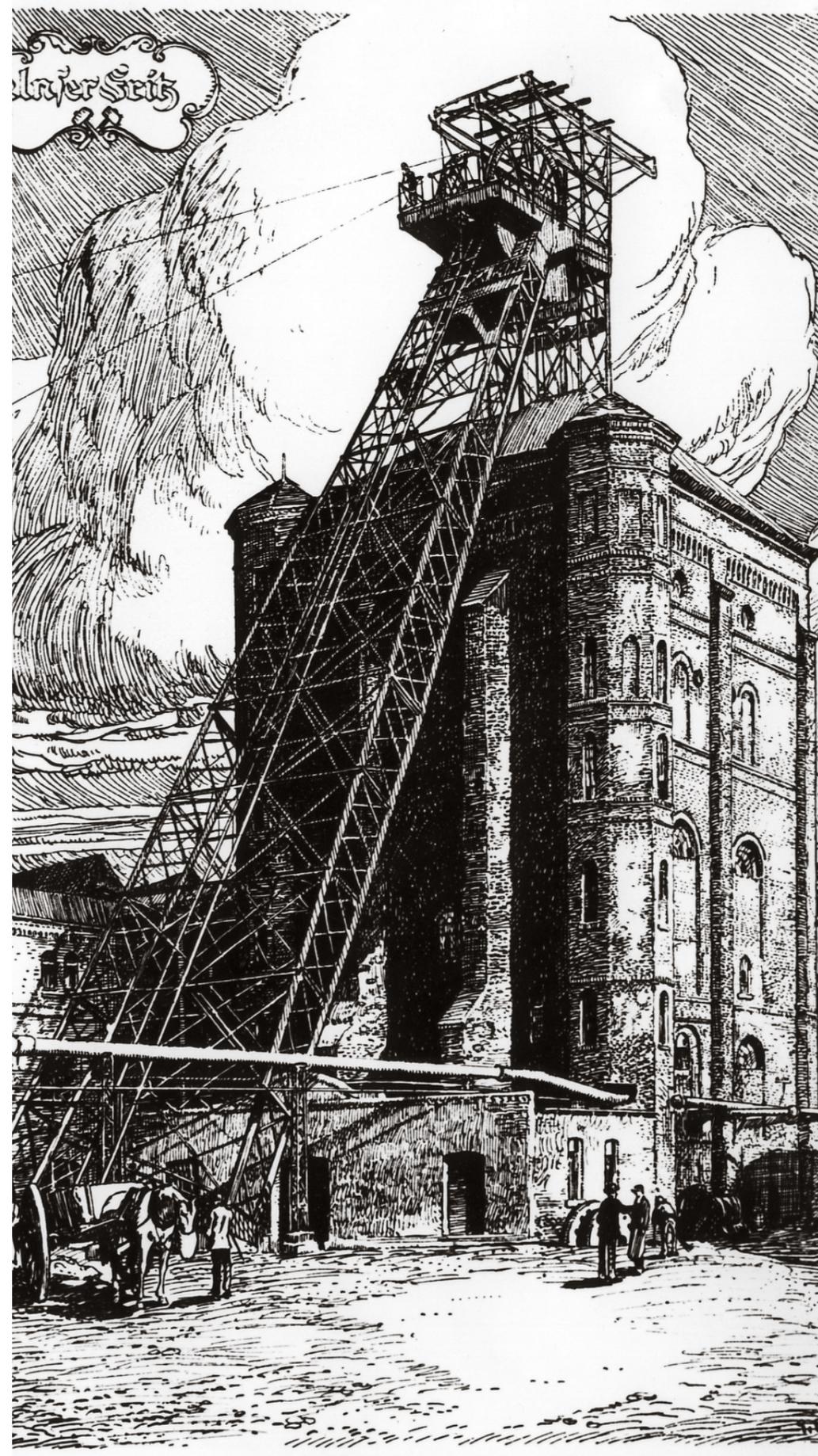
TIPPS

Direkt gegenüber dem Gelände an der Unser-Fritz-Straße 176 befindet sich die ehemalige Jänkner'sche Villa des damaligen Kokerei-Direktors von Unser Fritz. Das mit Gründung der Zeche um 1871 gebaute Gebäude steht seit 2000 unter Denkmalschutz.

In unmittelbarer Nachbarschaft der Villa befindet sich das ebenfalls denkmalgeschützte ehemalige Verwaltungsgebäude der Zeche Unser Fritz (Unser Fritz Straße 182/Alleestraße 2). Das vermutlich ebenfalls um 1871 entstandene Gebäude wurde 1907 erheblich erweitert und mit Jugendstilelementen versehen.

Kontakt & Infos

Zeche Unser Fritz 1/4
Unser-Fritz-Straße
44653 Herne-Unser Fritz



Malakowturm
Schacht 1 von 1890.
Foto: Bildarchiv
der Stadt Herne



Die alte Drogerie. Foto: Thomas Schmidt / Stadt Herne

35 Heimatmuseum Unser Fritz

Jahrelang führte das Heimatmuseum Wanne-Eickel ein beschauliches Dasein im Schatten des Rhein-Herne-Kanals und wurde sogar als „Museum eines Museums“ verspottet. Mit der im April 2017 neu eröffneten Dauer Ausstellung „Herzkammer“ hat sich das Haus als Standort des Emschertal-Museums neu erfunden. Und das in jeder Hinsicht.

Begrüßt werden die Besucher gleich zu Beginn von „Gisela“, der Betonskulptur des Bochumer Künstlers Olaf Kuhoff, die mit Lockenwicklern und Kissens aus einem

Fenster lehnt. Unweigerlich befindet man sich im tiefsten Ruhrgebiet und damit in der illustren Geschichte der Emscherstädte Herne und Wanne-Eickel, deren Geschichte hier von 1890 bis 1980 erzählt wird.

Herausragende Exponate der Ausstellung sind ein „Klassenzimmer“ aus der Zeit um 1910, eine pittoreske Jugendstil-Drogerie, ein rekonstruierter Bergbaustollen sowie eine Kneipen-Szenerie. Die 1970er-Jahre überraschen mit einem „Bonanza-Fahrrad“ nebst obligatorischem Fuchsschwanz, präsentieren den Herner Schlagersänger Jürgen Marcus und lassen auch nicht den größten Steuerkandal in der Geschichte der Bundesrepublik unerwähnt: das Wanne-Eickeler Unternehmen von Erhard Goldbach mit seiner Ankündigung das billigste Benzin aller Zeiten anbieten zu wollen.

Auf dem Hof erwartet die Besucher eine klassische Trinkhalle mit der winkenden Glücksgöttin „Fortuna“ auf dem Dach. Und wer möchte, kann das Museum zum Ausgangspunkt eines Stadtteilspazierganges machen: Mit dem Rhein-Herne-Kanal, dem noch erhaltenen Malakowturm der Zeche Unser Fritz 1/4 und seinem Umfeld mit Zechen-Kasino und Arbeiterhäusern sowie der Künstlerzeche Unser Fritz bietet sich der Stadtteil geradezu als Lern- und Erlebnisraum zum Thema Ruhrgebiets-Geschichte an.

Kontakt & Infos

Heimatmuseum Unser Fritz
Unser-Fritz-Straße 108
44853 Herne
www.herne.de



Künstlerzeche Unser Fritz 2/3. Foto: RIK/Reinhold Budde

36 Künstlerzeche Unser Fritz 2/3

Unter dem Namen Künstlerzeche firmiert heute das noch erhaltenen Gebäudeensemble der ehemaligen Zeche Unser Fritz 2/3. In der Weißkaue präsentieren renommierte Künstler heute im Rahmen von Ausstellungen ihre Werke, in der Schwarzkaue mit Empore finden Veranstaltungen und Feste statt. Das sanierte Fördermaschinenhaus von Schacht 3 wurde 2009 als zusätzliche Veranstaltungshalle eröffnet.

Die Vorgeschichte von Schacht 2 beginnt mit einem tragischen Vorfall: Am 25. Juli 1875 ereignete sich auf Schacht 1 eine Schlagwetterexplosion, bei der sieben Bergleute den Tod fanden. Die Bergbehörde forderte daraufhin die Anlage eines zweiten Schachtes, um die Wetterverhältnisse zu verbessern. Er wurde schließlich 1885 in Betrieb

genommen. Eine Kettenbahn verband die Anlage mit Schacht 1, wo die Kohlen verladen wurden. 1903 ging direkt neben Schacht 2 ein dritter Schacht in Betrieb. Ab 1907 übernahm er die gesamte Förderung der Anlage 2/3. Schacht 2 diente nur noch als Wetterschacht. Die Kohleförderung auf Unser Fritz 2/3 wurde allerdings bereits im Dezember 1925 im Zuge des großen Rationalisierungsprogramms im gesamten Ruhrbergbau wiedereingestellt.

Die Künstlerzeche hat sich mittlerweile zu einem kulturellen Zentrum von überregionaler Ausstrahlung entwickelt. Weitere Bedeutung hat sie auch als Standort am Gahlen-schen Kohlenweg. An diesen vor 250 Jahren erschlossenen Transportweg für Kohle, der über etwa 30 Kilometer von Hattingen bis Dorsten führte, erinnern heute entlang der Strecke Werke zeitgenössischer Kunst.

Kontakt & Infos

Künstlerzeche Unser Fritz 2/3
Zur Künstlerzeche 10
44653 Herne-Wanne
www.kuenstlerzeche.de



Der Rhein-Herne-Kanal. Foto: RIK/Thomas Berns

37 Rhein-Herne-Kanal

Direkt an das Gelände der Künstlerzeche Unser Fritz 2/3 anschließend überquert die Alleestraße als Fußgängerbrücke den Rhein-Herne-Kanal. Für Schachtanlagen wie Unser Fritz war der Bau des Rhein-Herne-Kanals vor dem Ersten Weltkrieg von großer Bedeutung. Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts war die deutsche Binnenschifffahrt noch ausschließlich an die in Nord-Süd verlaufenden natürlichen Stromgebiete von Rhein, Ems, Weser, Oder und Elbe gebunden. Bei der Industrialisierung des Ruhrgebiets ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurde es zunehmend notwendig, zwischen den industriellen Kerngebieten der Hellweg- bzw. Emscherzone ein Kanalsystem in Ost-West-Richtung anzulegen, um Massengüter wie Kohle, Erz, Eisen und Stahl transportieren zu können.

Kontakt & Infos

Fußgängerbrücke Alleestraße
Alleestraße
44653 Herne-Wanne

Für die Verbindung vom Rhein bei Duisburg bis zum Schiffshebewerk Henrichenburg wurde der Name Rhein-Herne-Kanal gewählt. Er wurde 1914 fertiggestellt. Die Trasse beginnt an der Ruhr in Duisburg, verläuft dann über Mülheim und in Richtung Nordosten nach Herne. Der 38 Kilometer lange Kanal mit sieben Schleusen ermöglicht Schiffen auf der gesamten Strecke einen Höhenunterschied von 36 Metern zu überwinden. Jahrzehntlang profitierte die Binnenschifffahrt auf dem Rhein-Herne-Kanal von der Montanindustrie, allerdings immer in scharfer Auseinandersetzung mit ihrem größten Konkurrenten, der Eisenbahn. Seit den 1960er-Jahren hat die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals durch den Niedergang der Kohle stark abgenommen.

Von Anfang an war der Rhein-Herne-Kanal aber nicht nur Güterschiffahrtsweg, sondern auch Freizeit- und Erholungsraum. Der Emscher Landschaftspark knüpft an diese traditionelle Nutzung des Kanals an. Uferwege werden als öffentliche Freizeitwege für Wanderer und Radfahrer ausgebaut. Auch Ruder- und Kanuvereine nutzen den Rhein-Herne-Kanal als Trainingsmöglichkeit. Die nicht mehr für den Güterumschlag genutzten Häfen werden als Marina für die zunehmende Freizeitschifffahrt ausgebaut.

TIPPS

Informationen zum Rhein-Herne-Kanal als Bundeswasserstraße: www.wsa-duisburg-meiderich.wsv.de/Wasserstrassen/Westdeutsche-Kanaele/Rhein-Herne-Kanal/index.html

Informationen zur Kanalschifffahrt auf dem Rhein-Herne-Kanal: www.kanalschiff.de/startseite/

Informationen zur Freizeitschifffahrt auf dem Rhein-Herne-Kanal. www.skipperguide.de/wiki/Rhein-Herne-Kanal



Die Fleuthe-Brücke. Foto: RIK/Reinhold Budde

38 Fleuthe-Brücke

Die Fleuthe-Brücke an der Stadtgrenze Gelsenkirchen-Herne wurde 1853 als Teil des seit den 1760er-Jahren existierenden Gahlenschen Kohlenweges errichtet. Über diesen frühen Verkehrsweg transportierte man Steinkohle von den frühen Zechen des südlichen Ruhrgebiets mit Esels- und Pferdefuhrwerken bis in die Nähe von Dorsten. Dort wurde die Kohle eingeschifft und in das Herzogtum Kleve oder nach Holland befördert.

Der Weg verlief über die heutige Kohlen- und Gahlensche Straße in Bochum nach Norden, folgte dann entlang der Dorstener Straße weiter nach Herne, bog dort nach Westen ab und führte über Crange zum Haus Grimberg und von dort in nordwestlicher Richtung über Erle (Cranger Straße) und Buer bis westlich von Dorsten zum Lippehafen bei Gahlen. Um möglichst wenige Zollabgaben in dem von vielen Kleinstaaten beherrschten Gebiet entrichten zu müssen, hatte man die etwa 30 Kilometer lange Straße so angelegt, dass die Kohle der Grafschaft Mark ohne Überschreitung weiterer Grenzen direkt in das Gebiet des Herzogtums Kleve geschafft werden konnte. Der Transport der Kohle – pro Jahr rund 150.000 Zentner zur Versorgung von Kleve, Moers und Geldern – dauerte mit Pferdewagen damals etwa acht Stunden.

Mitte des 19. Jahrhunderts wurde der Gahlensche Kohlenweg infolge des immer noch hohen Transportaufkommens zur Dorstener Chaussee ausgebaut. Nördlich von Haus Grimberg musste der Fleuthe-Bach, ein heute ausgetrockneter Seitenarm der Emscher, überquert werden. Deshalb errichtete man eine sieben Meter lange Bogenbrücke aus Sandstein, die noch heute erhalten ist.

Kontakt & Infos

Fleuthe-Brücke
Willy-Brandt-Allee
45892 Gelsenkirchen-Reeser Mark

39 Hafen Wanne-West

Ein Hafen für die Kohle – vor über 100 Jahren profitierten davon vor allem die umliegenden Bergwerke; heute immer noch wichtiger Kohleumschlagplatz, aber auch Containerterminal und Frachtzentrum. Der Wanner Westhafen wird ebenso wie der am gegenüberliegenden Ufer gelegene Osthafen von der „Wanner-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH“ betrieben. Diese Gesellschaft der Stadt Herne unterhält hier einen der größten Kohleumschlaghäfen des Ruhrgebiets.

Kurz nach dem Beschluss zum Bau des Rhein-Herne-Kanals riefen die Gemeinde Wanne und der Landkreis Gelsenkirchen am 14. Juli 1905 die Gesellschaft „Kanalhafen Wanne-Gelsenkirchen-Land“ ins Leben, deren Ziel der Bau eines großen Kohlehafens im heutigen Herner Stadtteil Crange war. Von dem Kanalanschluss sollten vor allem die umliegenden Bergwerke profitieren. Noch bevor die Baugenehmigung vorlag, wurde am 15. Juli 1911 der erste Spatenstich vollzogen. Ab 1913 beteiligte sich auch die damalige Nachbarstadt Herne an dem Projekt, daraus erfolgte die Gründung der „Hafenbetriebsgesellschaft Herne-Wanne mbH“.

Kurz nach Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals wurde der Hafen am 11. November 1914 eröffnet. Aber erst im folgenden Jahr konnte der Hafen durch die Kleinbahn „Wanne-Gelsenkirchen-Land“ mit der Schachtanlage Shamrock 3/4 verbunden werden. Nur wenige Monate später gelang es, den Anschluss zu den Bergwerken Carolinenglück in Bochum und Teutoburgia in Herne herzustellen. Die Folge war ein drastischer Aufschwung für den Kleinbahnbetrieb.



Der Hafen Wanne-West. Foto: RIK/Reinhold Budde

Betrug die Transportleistung im ersten Betriebsjahr noch bescheidene 324.450 Tonnen, erreichte der Umschlag 1916 erstmals die Millionentonnengrenze. In den 1920er-Jahren wurden auch die Streckennetze der Bochumer Krupp-Zechen und der Hibernia AG an die Hafenterrasse angeschlossen.

Ursprünglich bestand der Hafen aus einem Stichhafenbecken, das inzwischen ganz erfüllt ist, um für das Güterverkehrszentrum (GVZ) Emscher Platz zu schaffen. Das GVZ stellt so-wohl einen Container-Umschlagbahnhof als auch ein Frachtzentrum und einen Hafenterminal als Serviceeinrichtungen für einen modernen Hafenbetrieb zur Verfügung. Der Hafenbetrieb findet daher nur noch am Kai entlang des Kanals statt. Wie auch in anderen Hafenanlagen üblich, haben große Wasserflächen ausgedient, weil die Umschlagzeiten von Schiff auf Land aufgrund des Einsatzes moderner Verlade- und Löschtechniken immer kürzer werden und sich daher die Liegezeiten der Schiffe erheblich reduziert haben. Dagegen gibt es einen erhöhten Bedarf an Lagerflächen.

TIPP

Mit jährlich über vier Millionen Besuchern ist die Cranger Kirmes das größte Volksfest in Nordrhein-Westfalen. Jedes Jahr im August präsentieren über 500 Schausteller auf dem Gelände am Rhein-Herne-Kanal ihre Attraktionen vom nostalgischen Karussell bis zur attraktiven Achterbahn. www.cranger-kirmes.de

Kontakt & Infos

Wanne-Herner Eisenbahn
und Hafen GmbH
Am Westhafen 27
44653 Herne-Wanne
www.whe.de

40 Schleuse Wanne-Eickel

Nur wenige Meter in östlicher Richtung vom Hafen Wanne-West entfernt liegt die Schleusengruppe Wanne-Eickel. Zu Fuß ist sie entweder über den Betriebsweg oder über einen Fußweg vom Cranger Kirmesplatz aus zu erreichen.

Um die Höhenunterschiede beim Bau des zwischen 1906 und 1914 angelegten Rhein-Herne-Kanals zu überwinden, wurden insgesamt sieben Schleusen gebaut. Mit Ausnahme der Schleuse in Duisburg-Meiderich wurden alle anderen Schleusen (Oberhausen, Essen-Dellwig, Gelsenkirchen, Wanne-Eickel, Herne-West und Herne-Ost) als Schleusenpaare angelegt, um die Funktionssicherheit des Kanals, insbesondere in einem durch Bergschäden bedrohtem Gebiet, jederzeit zu gewährleisten. Auch der Einbau von verwindungssicheren Schleusentoren war als Maßnahme gegen die Gefahr von Bergsenkungen gedacht.

Die Schleusenabmessungen waren auf die damals vorherrschenden Schiffstypen zugeschnitten, die eine Länge von 80 Meter, eine Breite von 9,50 Meter und einen Tiefgang von 2,50 Meter hatten. Die Schiffe bzw. Lastkähne verfügten damals noch über keinen eigenen Antrieb und mussten den seit 1905 staatlich monopolisierten Schleppdienst benutzen. Das staatliche Schlepp-Monopol sollte dazu beitragen, die Kosten des Kanals zu amortisieren.

Geschleppt wurde nur auf den Strecken zwischen den Schleusen. Da die Schleusenammern in der Regel 165 Meter lang waren, konnten gleichzeitig zwei Kähne geschleust werden. Dazu wurden die Kähne vom Schlepper abgekoppelt und mit einer elektrisch betriebenen Treidelok in die Schleusenammern gezogen. Nach dem Verlassen der Schleusenammern wurde der Lastkahn von einem anderen Monopol-Schlepper bis zur nächsten Schleuse gezogen. 1967 wurde der staatliche Schleppbetrieb eingestellt, weil inzwischen motorisierte Schiffe als Selbstfahrer die Lastkähne ersetzt hatten. Mit den neuen Schiffen wuchsen auch die Ausmaße der Schubver-



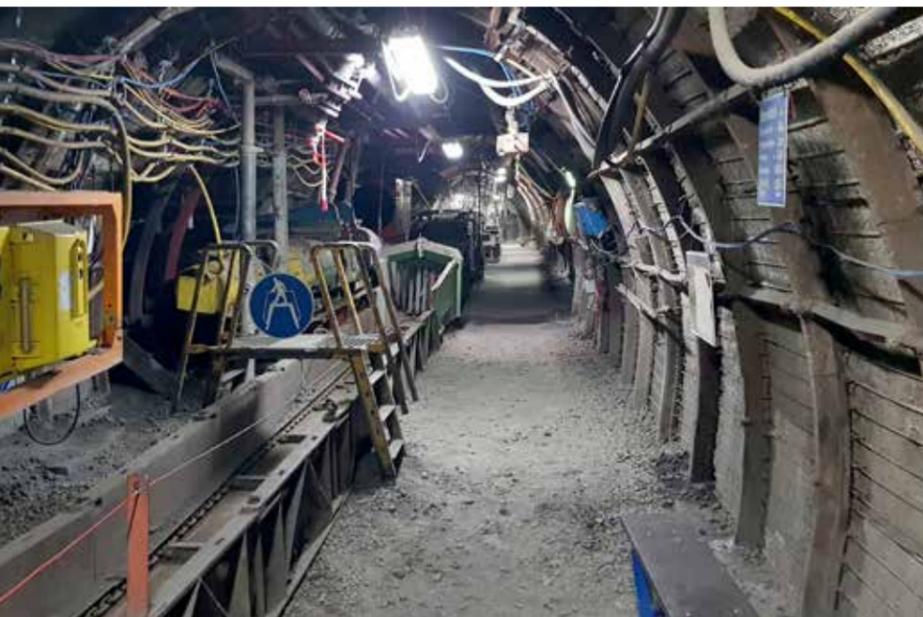
Die Schleuse Wanne-Eickel, 1936.
Foto: Bildarchiv der Stadt Herne

bände bis auf 185 Meter an, so dass auch die Schleusen erweitert werden mussten.

In Wanne-Eickel wurde bis 1994 allerdings nur die Südschleuse erneuert, die Nordschleuse ist dagegen noch in ihren ursprünglichen Ausmaßen von 163 mal 10 Metern erhalten. Sie kann deshalb nicht von den großen Schiffen der so genannten Europaschiffsklasse II benutzt werden. Ein weiterer Ausbau der Schleusengruppe nach dem Vorbild der Südschleuse ist allerdings bis 2020 geplant. Nordöstlich der Schleuse kann man nach Überquerung des Kanals über die Betriebsbrücke den Kohlemischbetrieb, der über Förderbandanlagen das nahe gelegene Kraftwerk Herne versorgt, hautnah erleben.

Kontakt & Infos

Schleuse Wanne-Eickel
Alt-Crange 32
44653 Herne-Wanne



Trainingsbergwerk
Recklinghausen.
Foto: Trainings-
bergwerk Reck-
linghausen e.V.

41 Trainingsbergwerk Recklinghausen

In der ehemaligen Bergehalde der Zeche Recklinghausen ist heute ein Trainingsbergwerk (TBW) eingerichtet. Das Nebengestein, das beim Abteufen der Schächte bei den Streckenvortrieben und der Förderung anfiel, wurde direkt neben der Zeche aufgeschüttet. Im Laufe der Jahre hat sich das Gestein verdichtet, und die Halde ist jetzt mit einem beachtlichen Baumbestand begrünt. Während des Zweiten Weltkrieges legte man in der Halde Schutzräume für die Bergleute und benachbarte Anlieger an.

1975 wurden diese Stollen weiter aufgefahren, und so entwickelte sich hieraus ein Lehrbergwerk für die Belegschaft der heutigen RAG. Ein Streckennetz von über 1.200 Meter Länge

Kontakt & Infos

Trainingsbergwerk Recklinghausen
Wanner Straße 30
45661 Recklinghausen
www.trainingsbergwerk.de

mit unterschiedlichen Gewinnungseinrichtungen, Streckenvortrieben und einem Schacht stellt die Untertagewelt wirklichkeitsnahe dar. Was ein Bergwerk ausmacht, befindet sich oft 1.000 Meter tief unter der Erde im Gebirge und ist je nach Ausprägung der Lagerstätte über viele Quadratkilometer verstreut.

Im Trainingsbergwerk sind die wichtigsten Maschinen und Einrichtungen von der Kohlegewinnung über Anfahrt und Transport bis hin zu den Kommunikations- und Steuerungseinrichtungen auf überschaubarem Raum konzentriert. Dazu gehören die verschiedenen Bergbaumaschinen, drei Streckenvortriebe sowie Streben mit einem Walzenschrämlader und einem

Hobel. Außerdem ist ein Tagesschacht vorhanden und das Stollensystem wird wie ein aktives Bergwerk bewettert. Im TBW können die Lehrgangsteilnehmer neben der Theorie in unmittelbarer Nähe die praktische Anwendung trainieren. Darüber hinaus bietet das Trainingsbergwerk für Schulklassen und Bergbau-Interessierte einen Einblick in den modernen deutschen Steinkohlebergbau.

Nach der Einstellung des Steinkohlebergbaus im 2018 hatte die RAG allerdings nicht mehr die Mittel und Möglichkeiten, das Trainingsbergwerk weiter zu betreiben. Dennoch soll es erhalten bleiben – etwa um weiterhin Maschinen zu testen und Schulungen durchzuführen. Zudem soll es in das deutschlandweit größte Steinkohle-Erlebnisbergwerk verwandelt werden. RAG, Regionalverband Ruhr (RVR) und Stadt Recklinghausen haben eine entsprechende Kooperationsvereinbarung ausgehandelt. Der RVR hat das Trainingsbergwerk übernommen und an den bereits gegründeten Trägerverein zu verpachtet, der dort bereits seit 2018 regelmäßig Führungen anbietet. Ab Mitte 2021 ist sogar eine barrierefreie Lokrundfahrt unter Tage geplant.

Die RAG wird bis mindestens Ende 2021 das Trainingsbergwerk für Fortbildungsmaßnahmen, etwa für die Grubenwehr, nutzen und dafür auch bezahlen. Ende 2021 wird dann geprüft, ob das TBW dauerhaft als Besucherbergwerk betrieben werden kann.



Die Kauen und
das Verwaltungs-
gebäude der Zeche
Recklinghausen.
Quelle: Zeitschrift
Glückauf, 1905

42 Zeche Recklinghausen I

1869 begann die belgische Gesellschaft Société Civile Belge des Charbonnages d'Herne-Bochum mit der Niederbringung des Schachtes Clerget I in Recklinghausen-Süd.

Ihren Namen, von den Bergleuten bald in „Klärchen“ umgewandelt, erhielt die Zeche nach einem Ort in der Nähe von Brüssel. 1889 erwarb die Harpener Bergbau AG den Grubenbesitz der belgischen Gesellschaft. Die Schachtanlagen Clerget I wurde nun in Recklinghausen I umbenannt.

Am 12. Dezember 1900 verbot das Oberbergamt Dortmund endgültig die gleichzeitige Nutzung ein und desselben Schachtes zum Ein- und Ausziehen frischer bzw. verbrauchter Luft und Gase (Wetter). Deshalb musste, wie auf vielen anderen Zechen zu der Zeit, ein zweiter Schacht auf Recklinghausen niedergebracht werden. Für die Anlage des neuen Schachtes mussten mehrere Tagesanlagen der Zeche abgerissen werden, darunter das Verwaltungs- und Kauengebäude. Sie wurden um 1900 durch die heute noch existierenden Gebäude ersetzt. Der neue Schacht förderte von 1905 bis 1931, dann gingen Grubenfeld und Schächte auf die Anlage Recklinghausen II über.

Von den Tagesanlagen der Zeche ist nur noch das dreiteilige Kauen- und Verwaltungsbau erhalten. Mit seinen wechselnd aus Putzflächen und Backstein gestalteten Schauffassaden ähnelt es sehr der zur gleichen Zeit gebauten Kauen von Zeche Bismarck 1/4. Der größere, näher an der Straße liegende, längliche Bau ist mit vier Shed-Dächern überdacht. Er enthielt im hoch liegenden Untergeschoss die Magazinräume, im Erdgeschoss waren, streng getrennt für ältere und jugendliche Arbeiter, Ankleide-, Duschräume und Toiletten untergebracht. Vor-ne an der Giebelseite des Mittelbaus befanden sich im Untergeschoss ein Aufenthaltsraum für die Tagesarbeiter und darüber die Markenkontrolle. Der hintere Bereich war für die Lampenstube vorgesehen.

Kontakt & Infos

Zeche Recklinghausen I
Hochlarmarkstraße
45661 Recklinghausen-Süd



mauer wurden saniert, ein großzügiger Platz um das noch erhaltene Fördergerüst und die Maschinenhalle angelegt und ein neues Wegenetz mit Baumreihen hergerichtet. Zum Areal gehören auch ein Bike- und Skatepark.

Das im Mittelpunkt des Parks befindliche Fördergerüst gehört zur Kategorie „Deutsches Strebengerüst“, die dazugehörige Maschinenhalle stammt aus den Jahren 1963/64. Mit seiner Vollwandverkleidung ist es konstruktionsgeschichtlich ein Einzelstück. Abweichend von der üblichen Bauweise sind vier Seilscheiben nebeneinander angeordnet, da es sich um einen Doppelschacht mit zwei parallel nebeneinander liegenden Schächten handelt. Der Antrieb erfolgte über zwei Tandemdampfmaschinen. Sie wurden Anfang der 1960er-Jahre als die vermutlich letzten Dampffördermaschinen in Deutschland gebaut. Das Fördergerüst und die Dampffördermaschinen waren für den Anfang der 1960er-Jahre abgeteuften Zentralförderschacht 4 bestimmt, der nach einem Direktor der Salzgitter AG „Konrad Ende“ benannt wurde.

Die noch erhaltenen Anlagen wurden durch eine Initiative ehemaliger Bergleute und Bewohner der benachbarten Dreieck-Siedlung vor dem Abriss bewahrt und restauriert. Im östlichen Maschinenhaus befindet sich ein Stadtteilzentrum mit Schießsportanlage und Tanzsporthalle. Das westliche Maschinenhaus mit seiner Dampffördermaschine dient dem „Verein für Bergbau- und Industriegeschichte Recklinghausen e.V.“ als Museum, das Exponate und Fotos aus der lokalen Bergbaugeschichte präsentiert.



Dreieck-Siedlung
Hochlarmark,
Einweihung
Robertstraße.
Quelle: Stadtarchiv
Recklinghausen

Die Zeche Recklinghausen II und die Dreieck-Siedlung Hochlarmark.
Quelle: RVR

43 Zeche Recklinghausen II

Die Zeche Recklinghausen 2 ist ebenso wie die ältere Anlage Recklinghausen 1 eine Gründung der belgischen „Société Civile Belge des Charbonages d’Herne-Bochum“. Von 1901 bis 1974 wurde auf der Schachtanlage Kohle gefördert, danach diente die Zeche bis 1988 nur noch der Material- und Seilfahrt. Nach dem Abriss der meisten Tagesanlagen wurde die Zechenbrache 1999 vom damaligen Kommunalverband Ruhrgebiet (heute Regionalverband Ruhr), erworben und zu einem Stadtteilpark im Rahmen des Emscher Landschaftsparks um-gestaltet. Der Zecheneingangsbereich und die Zechen-

Kontakt & Infos

Zeche Recklinghausen II
Museum für Bergbau- und
Industriegeschichte
Karlstraße 75
45661 Recklinghausen-
Hochlarmark

44 Dreieck-Siedlung Hochlarmark

Mit der Inbetriebnahme der Zeche Recklinghausen II im Jahre 1884 wurde der Grundstein für die Entwicklung des heutigen Recklinghauser Stadtteils Hochlarmark gelegt. 1885/86 entstand als erste Bergarbeiter-siedlung die „Alte Kolonie“. Mit der Planung eines zweiten Schachtes beschloss die Harpener Bergbau AG den Bau einer weiteren Siedlung, die in unmittelbarer Nähe der Zeche errichtet wurde. Sie gruppiert sich in Form eines Dreiecks um einen ursprünglich freien Platz, daher der Name. Die Siedlung, die in ihrer wesentlichen Struktur bis heute erhalten ist, wurde in den 1970er-Jahren privatisiert.

Zwischen 1901 und 1903 entstanden in einer ersten Bauphase 62 zweieinhalb-geschossige Vierfamilienhäuser im Kreuzgrundriss. In den seitlich angebauten Stallbauten befanden sich zu ebener Erde Ställe für Kleinvieh und im Obergeschoss neben einem Heuboden eine Stallstube für Kostgänger. Einschließlich der Stallstuben verfügten die Wohnungen über eine Grundfläche von etwa 75 Quadratmeter.

Ein großzügig angelegtes Haus an der Karlstraße war für Zechen-Angestellte bestimmt. An der Nord- und Ostseite der Kolonie

folgten 1907 zwei weitere Häuserzeilen mit 33 Doppelhäusern für Arbeiter. Die Häuser umfassten ebenfalls je vier Wohnungen, allerdings mit einer etwas kleinere Grundfläche von 60 Quadratmetern. Die Stallgebäude wurden nun getrennt angeordnet. Außerdem entstanden drei Zweifamilienhäuser für Zechen-Angestellte. Die Hierarchie am Arbeitsplatz spiegelte sich auch in der Siedlung wider. Während die Bergarbeiterfamilien mit den Kostgängern auf engstem Raum zusammenlebten, verfügten die Familien der Zechenbeamten über fast die doppelte Wohnfläche.

Kontakt & Infos

Dreieck-Siedlung Hochlarmark
Karlstraße/Westfalenstraße
45661 Recklinghausen-
Hochlarmark

Die Sonnenuhr
mit Horizont-
observatorium im
Landschaftspark
Hoheward. Foto:
RIK/Thomas Berns



45 Landschaftspark Hoheward

Die Halden Hoheward und Hoppenbruch entstanden als Aufschüttungen des Bergematerials der benachbarten Zechen Ewald/Schlägel & Eisen und General Blumenthal/Haard. Sie bilden heute zusammen mit dem Waldgebiet Emscherbruch zentrale Teilprojekte des Emscher Landschaftsparks und sind mit ihren ca. 220 Hektar gleichzeitig die größte Haldenlandschaft Europas.

Die nördlich gelegene Großhalde Hoheward entstand seit den 1980er-Jahren durch die Zusammenlegung der Halden Ewald im Westen und Emscherbruch im Osten. 150 Millionen Tonnen Material wurden aufgeschüttet, verdichtet und zu einer 152 Meter hohen Berglandschaft modelliert. Hoheward ist damit die größte Halde des Ruhrgebiets. Der Aufstieg zur Halde beginnt von der Recklinghauser Seite (Zugang Süd) an der spektakulären Drachenbrücke, die mit Stahlelementen einem chinesischen Drachen gleicht. Sie verbindet den Stadtteilpark Hochlarmark mit der Halde Hoheward. Über ein Wegenetz ge-

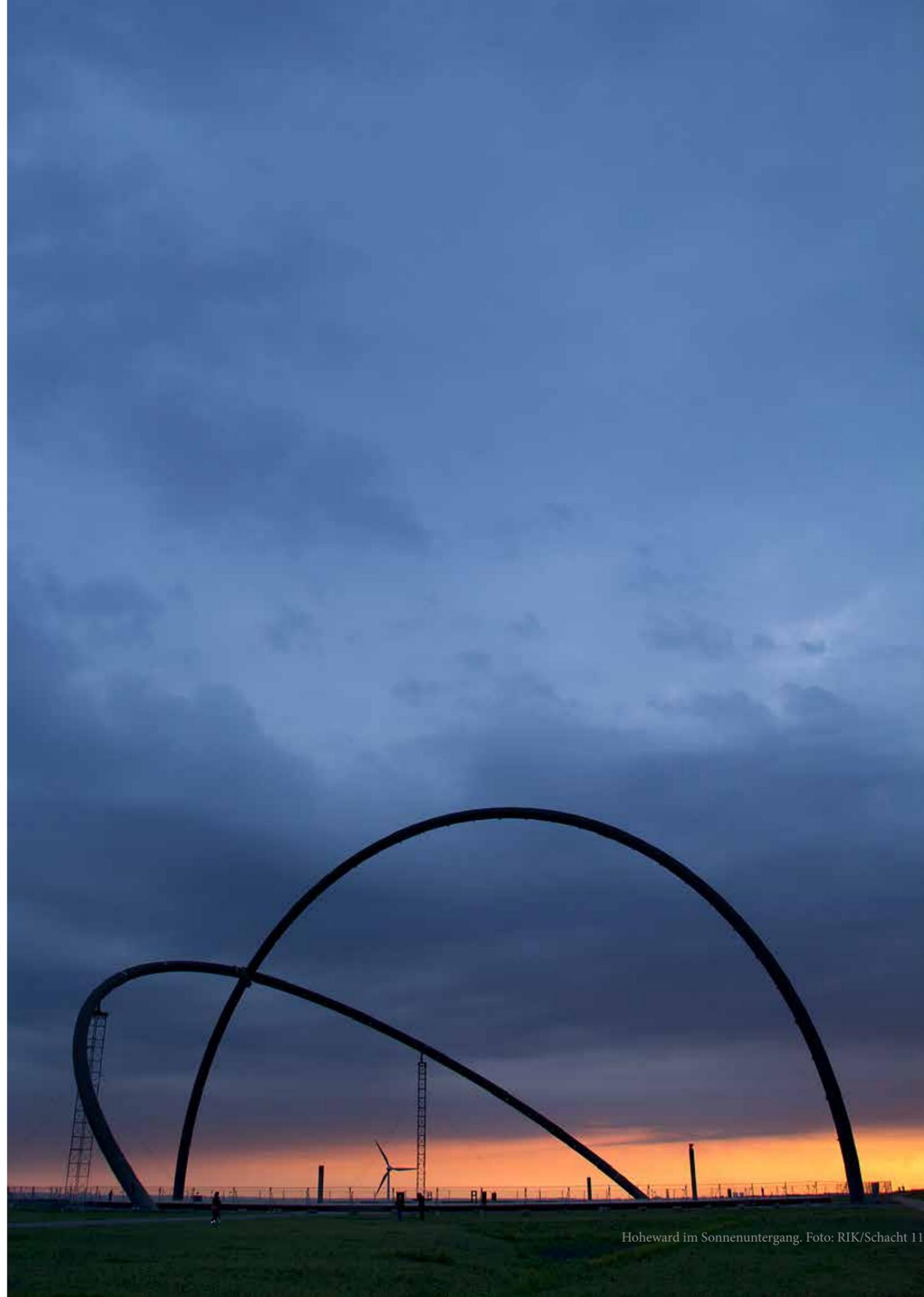
langt der Besucher zur Haldenspitze, auf der es eine große Sonnenuhr und ein Horizontobservatorium zu sehen gibt. Das Observatorium besteht aus zwei Stahlröhren-Bögen mit dem Durchmesser von etwa 90 Metern und einem in der Mitte befindlichen, tiefgelegten Platz, dem Zentrum der Himmelsbeobachtung. Vorausgesetzt die Sonne scheint, lassen sich hier bestimmte astronomische und geographische Konstellationen ablesen.

Im Besucherzentrum Hoheward (Lohn- & Lichthalle, Zeche Ewald), das auch Führungen über die Halde anbietet, befindet sich seit Ende 2014 ist die Dauerausstellung „NEUE HORIZONTE - Auf den Spuren der Zeit“. Hier wartet eine interaktive Erlebnisausstellung mit 25 Mit-mach-Stationen auf die Besucher. Horizontastronomie zum Anfassen, Modelle der astronomischen Halden-Plateaus, der Zusammenhang zwischen Kohle und Halden, Elementar-Astronomie für Jung und Alt.

Die zwischen 1978 und 1992 entstandene Halde Hoppenbruch hat nur ein Volumen von 34 Millionen Tonnen und eine Höhe von etwa 70 Metern. Das frei begehbare Landschaftsbauwerk Hoppenbruch bietet heute eine Reihe von Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten. Durch die mit Schwarzkiefern begrünzte Halde winden sich breite Serpentinien hinauf, ideal zum Radfahren, Joggen und für Spaziergänge. Der Skulpturengarten Windkraft mit benachbartem Windrad vermittelt Wissenswertes zur regenerativen Energie. Vom Gipfelpunkt der Halde hat man einen weit reichenden Rundblick über das zentrale Ruhrgebiet.

Kontakt & Infos

Besucherzentrum Hoheward
Werner-Heisenberg-Straße 14
45699 Herten
www.landschaftspark-hoheward.de





Der Emscherbruch. Foto: RIK/
Thomas Berns

45 Emscherbruch

Bis in das 19. Jahrhundert war der Emscherbruch eine kaum besiedelte, sumpfige Wald- und Wiesenlandschaft, geprägt durch die in zahlreichen Windungen fließende Emscher. Mit den Zechen Bismarck, Ewald und Unser Fritz drang ab den 1870er-Jahren der Bergbau in diese Region vor.

Der Steinkohleabbau ließ das Gelände kontinuierlich absinken und behinderte den natürlichen Abfluss der Emscher. Weitere Sumpfgelände entstanden, und sowohl die Industrie als auch die schnell wachsenden

Gemeinden und Städte leiteten ihre Abwässer in die Emscher. Der Fluss verwandelte sich zunehmend in eine Kloake mit auch für die Menschen bedrohlichen Folgen wie Cholera und Typhus. Die um die Wende zum 20. Jahrhundert gegründete Emschergenossenschaft sorgte deshalb für die Kanalisierung des Flusses und seiner Zuläufe. Der natürlich gewachsene Emscherbruch verschwand.

Mit Ausnahme des im Zuge des Autobahnbbaus entstandenen Ewaldsees, der der nahe gelegenen gleichnamigen Zeche als Kühlreservoir diente, sind die heute sichtbaren Sumpf- und Wasserflächen eine Folge von Bergsenkungen. Hier hat sich überwiegend eine Art Auenwald mit Lichtungen und kleinen Gewässern entwickelt. Sie bieten heute Wasservögeln, Fledermäusen, Wasserpflanzen und vielen anderen Tier- und Pflanzenarten eine Heimat. Auch streng geschützte Vogelarten wie Eisvogel, Waldschnepfe und Rohrdrommel haben im Emscherbruch ihren Lebensraum. Das abwechslungsreiche Waldgebiet rund um den Ewaldsee wird durch zwei Rundwege mit einem Waldlehrpfad erschlossen.

Kontakt & Infos

Emscherbruch
Ewaldstraße
45699 Herten-Süd

Wiedehopfstraße
45892 Gelsenkirchen-Resser Mark
Regionalverband Ruhr
RVR Ruhr Grün
Forststützpunkt Emscherbruch

46 Zeche Ewald

125 Jahre förderte das Bergwerk Ewald bis zur Stilllegung im Jahr 2000. Wie vielen anderen Zechen im Ruhrgebiet zu dieser Zeit machte auch der Zeche Ewald der Mangel an Arbeitskräften zu schaffen. Sie führte deshalb in Schlesien, Nordböhmen und im Erzgebirge mehrere Anwerbungskampagnen durch. Für die Zuwanderer wurden in der Nähe der Schachtanlage Siedlungen gebaut, von denen die erste 1874 an der heutigen Elisabeth- und Sophienstraße entstand. 1892 nahm ein zweiter Schacht die Förderung auf. 1954 erhielt die Zeche den neuen Zentralförderschacht 7, in dem bis zur Stilllegung die gesamte Förderung gehoben wurde.

Zahlreiche historische Bauwerke sind heute noch erhalten, unter anderem ein Malakowturm von 1875, das um 1900 entstandene Verwaltungsgebäude neben der Einfahrt sowie das gegenüberliegende, in neoklassizistischer Form gehaltene Büro- und Kauengebäude aus den 1920er-Jahren. Nach der Stilllegung der Zeche entwickelte die Stadt Herten gemeinsam mit der RAG Montan Immobilien GmbH ein anspruchsvolles Nutzungskonzept. Der städtebauliche Entwurf der Architekten Cino Zucci, Martin Halfmann und Peter Köster gliedert das „Projekt Ewald“ in sieben „Landschichten“: Ein Regenwasserkanal, ein Valley aus Bäumen sowie eine großzügige Promenade strukturieren die Anlage, die dem historischen Gebäudebestand neue Gewerbe- und Bürokomplexe gegenüberstellt. Das Element Wasser verleiht dem Standort ein weiteres prägendes Profil.

TIPP

Im Besucherzentrum Hoheward (Lohn- & Lichthalle, Zeche Ewald) wartet die interaktive Erlebnisausstellung „Neue Horizonte - Auf den Spuren der Zeit“ mit 25 Mitmach-Stationen auf die Besucher. Horizontastronomie zum Anfassen, Modelle der astronomischen Halden-Plateaus, der Zusammenhang zwischen Kohle und Halden, Elementar-Astronomie für Jung und Alt. Auch Führungen werden im Rahmen der Ausstellung durchgeführt



Zeche Ewald
1/2/7. Foto: RIK/
Thomas Berns

Auf dem nördlichen Teil des Geländes befindet sich das Wasserstoff-Kompetenz-Zentrum Herten (H2H). Hier werden von der Wasserstoffherzeugung über die Logistik bis hin zur Anwendung alle Stufen einer möglichen Wasserstoffwirtschaft entwickelt und erprobt. Den Schwerpunkt der Erzeugung bildet die Gewinnung von Gas aus dem erneuerbaren Energieträger „Biomasse“ im „Blauen Turm“.

Inzwischen haben sich mit dem „Revue-Palast“ von Christian Stratmann in der ehemaligen Heizzentrale, einer Eventlocation in der Maschinenhalle-Süd sowie dem Tourismusbüro Herten in der ehemaligen Lohn- und Lichthalle bereits mehrere touristische Nutzungen auf dem Areal etabliert. In der Schachthalle entsteht zudem ein „Oldtimerzentrum“.

Kontakt & Infos

Zeche Ewald / Besucherzentrum
Hoheward
Werner-Heisenberg-Str. 14
45699 Herten
www.landschaftspark-hoheward.de

Besucherzentrum Hoheward -
Infopunkt
Cranger Straße 11
45661 Recklinghausen



Impressum

Herausgeber:

Regionalverband Ruhr
Die Regionaldirektorin
Kronprinzenstraße 35
45128 Essen
www.rvr.ruhr

Projektleitung:

Referat Industriekultur
www.route-industriekultur.ruhr

Redaktion und Gestaltung:

Schacht 11, Essen
www.schacht11.ruhr

Änderungen vorbehalten

Der Autor

Michael Clarke:

Historiker und Publizist, freier wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Regionalverband Ruhr und am Ruhr Museum in Essen. Gästeführer an verschiedenen Standorten der Route der Industriekultur im Ruhrgebiet.