

TR

**Bochum:
Industriekultur im Herzen des Reviers**

29



TR

Themenroute 29

**Bochum:
Industriekultur im Herzen des Reviers**



29

Inhalt

Einleitung	6
Bochum zwischen Geschichte und Gegenwart	7
Herrschafts-, Verwaltungs- und Gebietsstrukturen	7
Bochum im Industriezeitalter	8
Wandel der Stadt – Bochum seit 1945	11
Auswahlbibliografie	13

Standorte der Themenroute 29

Jahrhunderthalle	14
Westpark	16
Colosseum	17
Mechanische Werkstätten des Bochumer Vereins	18
Bochumer Verein Verkehrstechnik	19
Siedlung Stahlhausen	21
Bochumer Verein Werk Stahlindustrie ...	22
Rombacher Hütte	23
Bochumer Verein Werk Höntrop	24
Werksbahn Bochumer Verein und Erzbahn	26
Glückauf-Siedlung	28
Zeche Vereinigte Carolinenglück 2/3	29
Epiphanius-Kirche (Autobahnkirche RUHR)	30
Siedlung Dahlhauser Heide	31
Zeche Hannover I/II/V	32
Arbeiterhäuser Am Rübenkamp	34
Kolonie Hannover	35
Zeche Holland 3/4/6	36
Bergbauwanderweg Eppendorf-Höntrop .	37
Zeche Maria Anna & Steinbank	38
Villa Baare	39
Eisenbahnmuseum Bochum	42
Dr. C. Otto	43
Bahnhof Dahlhausen	45
Schwimmbrücke Dahlhausen	46
Bergbauhistorischer Lehrpfad Bochum-Dahlhausen	47
Grab Heinrich Kämpchen	48
Zeche Friedlicher Nachbar	49
Wasserturm Bochum-Weitmar	50
Zeche und Kraftwerk Prinz-Regent	51

Heimkehrer-Dankeskirche Weitmar	52
Bergbauwanderweg Bochum-Süd	53
Kleinzeche Hainert	54
Zeche Brockhauser Tiefbau	55
Gahlenscher Kohlenweg	56
Kohlenniederlage Carl Friedrichs Erbstollen	57
Schleuse Blankenstein und Wasserwerk Stiepel	58
Zeche Vereinigte Pfingstblume	60
Zeche Vereinigte Gibraltar Erbstollen ...	61
Kemnader See	62
Zeche Klosterbusch und Bergbauwanderweg Ruhr-Universität ...	63
Zeche Julius Philipp – Medizinemuseum im Malakowturm	64
BOMIN-Haus	65
Konsumverein Wohlfahrt	66
Eickhoff	67
Melanchthonkirche	68
Bergmannsheil	69
Knappschaft	70
Schauspielhaus Bochum	71
Haus der Geschichte des Ruhrgebiets	73
BOGESTRA-Hauptverwaltung	74
Scharoun-Kirche	75
Hauptfriedhof Bochum	76
Opel	78
Brennerei Eickelberg	80
Müser-Brauerei	81
Bahnhof Langendreer	82
Kokerei Neu-Iserlohn	83
Zeche Robert Müser	84
Vinzentiuskirche	85
Stahlwerke Bochum	86
Zeche Lothringen	88
Halde Lothringen	89
Industrielehrpfad Gerthe/Grumme/Hiltrop	90
Zeche Constantin der Große	91
Tippelsberg	92
Hauptverwaltung Westfalia-Dinnendahl-Gröppel	93
Deutsches Bergbau-Museum Bochum	94
Bergschule/Technische Hochschule Georg Agricola	96
Stadtpark Bochum	97
Villa Nora und Villa Rosenstein-Markhoff	100
Bahnhof Bochum Nord und Gleisdreieck	101
Privatbrauerei Moritz Fiege	103
Kortum-Park	104
Hauptverwaltung BP/Aral	105
Stadtarchiv Bochum	106
Hauptbahnhof Bochum	107
Sparkasse Bochum	108
Westfalenbank	109
Lueg-Haus	110
Glocke des Bochumer Vereins vor dem Rathaus	111
Christuskirche Bochum-Zentrum	112
Schlegel-Brauerei	114
Am Kortländer	116
Bochumer Eisenhütte Heintzmann	117
Impressum	118
Der Autor	118



Die Zeche und das Kraftwerk Prinz Regent, 1960. Quelle: Presseamt Bochum

Einleitung

Wie das gesamte Ruhrgebiet prägten Kohle und Stahl auch die Stadt Bochum über weit mehr als ein Jahrhundert. Ab 1842 entstand hier mit dem „Bochumer Verein“ eines der größten Hüttenwerke des Ruhrgebiets. Die zeitgleich einsetzende Entwicklung des Steinkohlenbergbaus ließ Bochum bis 1929 zur wohl größten Bergbaustadt des Kontinents mit 74 Schachtanlagen aufsteigen. Umso heftiger wirkte die Ende der 1950er-Jahre einsetzende Kohlenkrise, die Bochum als erste Großstadt der Region massiv traf. Bereits 1973 musste die letzte Zeche stillgelegt werden, nachdem kurz zuvor die Roh-eisenerzeugung aufgegeben worden war.

Mit der Ansiedlung des Opel-Werks 1962 und insbesondere mit der zeitgleichen Gründung der Ruhr-Universität gelang es Bochum jedoch, den notwendigen Strukturwandel erfolgreich und in einer ruhrgebietsweit einzigartigen Weise anzugehen.

Das Spektrum industriekultureller Standorte in Bochum ist trotz des frühen Umbruchs beeindruckend. Ausgangspunkt und Glanzstück dieser Themenroute ist die Jahrhundert-halle. Die ursprüngliche Ausstellungshalle

und spätere Gaskraftzentrale des Bochumer Vereins ist seit 2003 zentrales Festspielhaus der RuhrTriennale. Von den insgesamt vier ehemaligen Werksstandorten führt die Themenroute zunächst nach Norden in Richtung Hordel zur Zeche Hannover und von dort entgegen dem Uhrzeigersinn über Wattenscheid nach Dahlhausen zum Eisenbahnmuseum, einem der bedeutendsten seiner Art in Deutschland. Über Linden, Weitmar und Stiepel geht es nach Wiemelhausen und schließlich in den Osten nach Langendreer. Nach einem Abstecher nach Laer und Altenbochum schließt sich der Kreis über die nördlichen Stadtteile Werne, Gerthe und Riemke. Über die Herner Straße geht es in Richtung Bochumer Innenstadt, wo u. a. das Deutsche Bergbau-Museum Bochum als weltweit größtes seiner Art zu besichtigen ist.

Die Themenroute erschließt neben montan-industriellen Anlagen Bauten des Verkehrs- und Transportsektors, Arbeitersiedlungen, Kirchen und Friedhöfe, aber auch Verwaltungsbauten und Kultureinrichtungen. Sie stellt eine Auswahl der in Bochum vorhandenen industriekulturell interessanten Objekte dar und berücksichtigt hier bedeutsame Beispiele, allerdings ohne den Anspruch an eine auch nur annähernde Vollzähligkeit.

Bochum zwischen Geschichte und Gegenwart

Bochum entwickelte sich im 19. Jahrhundert von einer ländlichen Kleinstadt zu einer von Kohle und Stahl geprägten Industriemetropole. Als typische Stadt des Ruhrgebiets befindet sie sich seit rund sechs Jahrzehnten in einem Strukturwandel, in dessen Verlauf sich ihr äußeres Erscheinungsbild stark veränderte. Dennoch erinnern bis heute zahlreiche Bauten an das Industriezeitalter in Bochum, die die Themenroute Bochum der Route Industriekultur in einer Auswahl vorstellt. Der folgende Beitrag gibt in drei Abschnitten einen Überblick zur Stadtgeschichte seit den Anfängen im Mittelalter. Der erste Abschnitt befasst sich mit den Grundzügen der Verwaltungs- und Gebietsentwicklung, der zweite widmet sich Bochum im Industriezeitalter, während der dritte die vergangenen fünf Jahrzehnte der Industrialisierung und des Strukturwandels betrachtet. Im Vordergrund steht in Perspektive der Themenroute die wirtschaftliche Entwicklung als ausschlaggebender Faktor für Stadtgestalt, Flächennutzung und Architektur.

Herrschafts-, Verwaltungs- und Gebietsstrukturen

Bochum gehört zu den ältesten Städten im Ruhrgebiet. Ihre siedlungsgeschichtlichen Anfänge liegen im Mittelalter und stehen wahrscheinlich in engem Zusammenhang mit der Eroberung der Region durch Karl den Großen während der Sachsenkriege (772-804). Im ausgehenden 9. Jahrhundert gab es im Bereich der heutigen Propsteikirche am Schnittpunkt zweier überregionaler Verkehrswege ein Königshof, um den sich wohl bald eine kleine Ansiedlung bzw. einige Höfe gruppierten. Er war Teil des westfälischen Hellweges, der sich von Duisburg über Essen und Dortmund bis nach Paderborn erstreckte.

Im 14. Jahrhundert wurden Bochum Stadtrechte verliehen, doch ist der genaue Zeitpunkt nicht bekannt. Die älteste überlieferte Urkunde von 1298 erwähnt einen Markt und gewährt einigen Bewohnern Besitzrechte, die in der Regel an eine Stadt ge-

bunden waren. Wissenschaftlich umstritten ist auch das in der Literatur vielfach in diesem Zusammenhang genannte Jahr 1321, als Graf Engelbert II. Bochum erweiterte Kompetenzen zugestand, darunter erneut die Abhaltung von Märkten sowie die Mitwirkung der Einwohner an der Rechtsprechung und Verwaltung. Erst mit dem Beitritt zum märkischen Städtebund 1426 wurde Bochum durchgängig als Stadt bezeichnet. Als offizielles Stadtjubiläum gilt jedoch das Jahr 1321. Das Bochumer Stadtwappen, ein mit der Öffnung nach rechts liegendes und mit zwei Spangen geschlossenes Buch, ist seit 1381 belegt. Nach der Eingemeindung von Wattenscheid 1975 wurde der rot-weiße märkische Balken ergänzt.

Größere Auswirkungen oder gar ein Entwicklungssprung waren mit der Stadtwerdung jedoch nicht verbunden. Bochum sollte über mehrere Jahrhunderte auf dem Stand eines lokalen Oberzentrums verharren, das als Markt-, Kirchen- und Verwaltungsort seinen Einfluss nicht über die Dörfer des nahen Umlands auszudehnen vermochte. Ihrem untergeordneten Charakter entsprechend, besaß Bochum keine Stadtmauer oder gar eine Burg, sondern nur eine Wall- und Grabenanlage. An die Lage der fünf Stadttore, das Beck-, Brück-, Bongard-, Hellweg- und Buddenbergtor, erinnern noch heute entsprechende Straßennamen. Gleichzeitig vermitteln sie einen Eindruck der geringen Siedlungsfläche von nur rund 2 km², die schon im 16. Jahrhundert zur Ausdehnung der Bebauung in das Umland zwang. Im 18. Jahrhundert wurde der frühneuzeitliche Rahmen schließlich endgültig verlassen, als die Wälle verfielen, die Gräben zugeschüttet wurden und der neu gewonnene Platz der Stadterweiterung diente.

Die zunächst wenigen Hundert, im 18. Jahrhundert schließlich bis zu 1.500 Einwohner lebten von Handwerk, Handel und Landwirtschaft, die häufig auch als Nebenerwerb in den Sommermonaten betrieben wurde. Insgesamt war das gesamte Gewerbe landwirtschaftlich orientiert. Außerhalb des Walls erstreckten sich Gärten und Felder sowie im Norden, im Bereich des heutigen Stadtparks, die Vöde, auf der bis ins 19. Jahrhundert das

Vieh weidete. Carl Arnold Kortum (1745-1824), Arzt, Literat, Naturwissenschaftler und wohl berühmtester Bochumer, kennzeichnete Bochum noch Ende des 18. Jahrhunderts als „klein und eher mittellos“, genoss aber das angenehme Leben inmitten von Wäldern, Wiesen und Feldern, „anmutigen Höhen und kräuterreichen Tälern mit kleinen Bächen“.

Seit dem 14. Jahrhundert bildete die Stadt das Verwaltungszentrum des Amtes Bochum, das große Teile der späteren Städte Hattingen, Witten, Castrop-Rauxel, Wanne-Eickel, Gelsenkirchen und Wattenscheid umfasste. Als die preußische Gebiets- und Verwaltungsreform Mitte des 18. Jahrhunderts die Amtsverfassung durch eine Kreisverfassung mit Landratsamt ersetzte, wurde Bochum unter Verlust seiner angestammten Funktion in den neuen Kreis Hörde eingegliedert und behielt nur die eigentliche Stadtverwaltung. Erst die mit der Besetzung der Grafschaft Mark durch Napoleon verbundene Einführung der französischen Verwaltungsordnung führte Stadt und Land wieder zusammen. Sie brachte Bochum zwischen 1808 und 1813 den Rang einer Kantonsstadt und Munizipalität im Arrondissement Dortmund des Ruhr-Departements. Dieser Zustand blieb nach dem Sieg über Frankreich erhalten. Nachdem 1815 unter Einführung der preußischen Gemeindeordnung die neue Provinz Westfalen gebildet worden war, zu der auch die Gebiete der ehemaligen Grafschaft Mark gehörten, erhielt Bochum den Rang einer Kreisstadt im Regierungsbezirk Arnsberg. Der Landkreis Bochum erstreckte sich von Hattingen und Witten bis nach Gelsenkirchen und Herne. Die Erhebung Bochums zur kreisfreien Stadt 1876 markierte dann den Anfang der allmählichen Auflösung des Landkreises, die Ende der 1920er-Jahre nach mehreren Eingemeindungswellen abgeschlossen war.

Anders als den großen Nachbarstädten Essen und Dortmund, die nach und nach ihre Kreisgebiete integrierten und damit zu den großen Flächenstädten aufstiegen, gelang es Bochum jedoch nicht, von dieser Entwicklung zu profitieren. Weder die Erhebung zur Kreisstadt noch die Gewährung der Eigenständigkeit führten zu ihrer Akzeptanz als Oberzentrum mit entspre-

chender Anziehungskraft. So mussten die Bochumer es hinnehmen, dass große Teile des Landkreises im Rahmen der Gebietsreformen aus ihrem Einflussgebiet herausfielen und Teil der neuen Mittelstädte Hattingen, Witten, Herne und Gelsenkirchen wurden. Bochum gewann 1904 durch die Angliederung der direkt an das Stadtgebiet angrenzenden Landgemeinden Grumme, Hamme, Hofstede und Wiemelhausen den Status einer Großstadt mit mehr als 100.000 Einwohnern. Zwischen 1926 und 1929 folgte mit Ausnahme der erst 1975 nachgerückten Stadt Wattenscheid die Eingemeindung aller anderen heutigen Stadtteile, sodass Bochum die Marke von 300.000 Einwohnern überschritt. 1962 wurde der Höchststand von 367.000 erreicht. 1975 lag dieser mit Wattenscheid bei 435.000. Heute sind es 371.000.

Bochum im Industriezeitalter

Der Südraum Bochums und Witten gelten als Wiege des Ruhrbergbaus. Wahrscheinlich wurde hier schon im Mittelalter Kohle abgebaut, die im Ruhrtal an die Tagesoberfläche tritt. Einen Aufschwung erhoffte sich der preußische Staat von der Gründung des Märkischen Bergamts in Bochum 1738, das den Bergbau gezielt fördern und weiter entwickeln sollte. Jedoch erst in den 1760er-Jahren sollte sich die Situation ändern. Mit dem Erlass einer neuen Bergordnung wurde das Direktionsprinzip eingeführt, das dem Staat nicht nur die Kontrolle, sondern auch die Betriebsleitung der Zechen vorbehalten. Ausschlaggebend für die nun stark ansteigende Steinkohlenförderung waren jedoch Infrastrukturmaßnahmen. Nachdem das Projekt des Gahlenschen Kohlenweges vom Bochumer Süden nach Gahlen an der Lippe gescheitert war, eröffnete die Schiffbarmachung der Ruhr in den 1770er-Jahren erstmals die Möglichkeit, größere Mengen Kohle kostengünstig flussabwärts in Richtung Rhein zu transportieren. Der Bergbau wurde nun für viele Bochumer zum willkommenen Nebenerwerb während der Wintermonate, wenn die Landwirtschaft ruhte.

Der absolute Schwerpunkt des Bochumer Bergbaus lag bis Mitte des 19. Jahrhunderts im Bereich der Stollenzechen, die



Malakowturm der Zeche Centrum, Schacht II, in Wattenscheid. Quelle: Presseamt Bochum

sich südlich der Stadt in Stiepel, Linden, Dahlhausen, Querenburg, Wiemelhausen und Weitmar ausbreiteten. Insgesamt lassen sich für diesen Bereich weit mehr als 100 Anlagen, mit zum Teil jedoch nur kurzer Betriebsdauer, nachweisen. Auf den Bochumer Bergbauwanderwegen finden sich zahlreiche Hinterlassenschaften dieses vorindustriellen Bergbaus. 1816 entstand in Bochum die Bergschule zur Ausbildung des nicht akademischen bergbaulichen Leitungspersonals, die sich seit den 1860er-Jahren zur mit Abstand größten Institution ihrer Art in Deutschland entwickeln sollte.

In den 1840er-Jahren setzte dann die Entwicklung Bochums zum montanindustriellen Zentrum ein, das die Stadt für die folgenden 120 Jahre prägen sollte. Den Wandel markierte die 1844 nach vierjährigen Vorarbeiten in Betrieb gegangene Zeche Präsident hinter der Stadtgrenze von Bochum zu Hamme, der ersten Tiefbauanlage im westfälischen Bereich des Ruhrgebiets. Rasch folgten in der nun einsetzenden ersten Industrialisierungsphase bis Ende der 1850er-Jahre weitere Bergwerke. Die Zeche Heinrich Gustav in Werne sollte zur Keimzelle der Harpener Bergbau-AG werden, der Anfang des 20. Jahrhunderts mit 14 Einzelzechen größten reinen Bergbaugesellschaft Deutschlands. Die Zeche Constantin der Große in Riemke dehnte bald ihre Aktivitäten in den Herner Raum aus und avancierte später mit 14 Schachtanlagen zahlenmäßig zum Rekordhalter im Ruhrgebiet.

Anfang der 1860er-Jahre erreichte der Steinkohlenbergbau Wattenscheid, wo der Abbau auf den Zechen Holland und Centrum begann, und in den 1870er-Jahren schließlich Gerthe mit den Lothringen-Schächten, sodass das gesamte spätere Bochumer Stadtgebiet erschlossen war. Spätestens jetzt begann der Niedergang des Bergbaus im Bereich der Ruhr, der den hochproduktiven Anlagen im Norden sowohl bei den Fördermengen als auch bei den Kohlenqualitäten zunehmend unterlegen war. Anfang des 20. Jahrhunderts kam es in der Ruhrzone zu einer ersten Stilllegungswelle, von der auch zahlreiche Bochumer Anlagen betroffen waren.

Der Steinkohlenbergbau stand von Beginn an in enger Beziehung zur Eisen- und Stahlindustrie und zum Eisenbahnbau. Alle drei Branchen fanden jeweils in den anderen die größten Absatzmärkte für Kohle, Stahlerzeugnisse und Transportdienstleistungen. Die Folge war ein mehrere Jahrzehnte währender selbsttragender Aufschwung, der durch die vor allem durch den Eisenbahnbau beflügelte Nachfrage getragen wurde. Bochumer Hauptakteur war der Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation, der zu den ältesten Montanunternehmen des Ruhrgebiets gehörte und über fast 130 Jahre mit Abstand größter Industriebetrieb der Stadt war. Bereits 1842 als Firma Mayer & Kühne an der Essener Chaussee westlich der Stadt gegründet, erlangte das junge Unternehmen aufgrund seiner hohen Produkt-

Zeche Carolinenglück, Bahngleise der Erzbahntrasse, Hamme, 1910.
Quelle: Presseamt Bochum



qualität schon bald überregionale Bedeutung. Ausschlaggebend hierfür war insbesondere das um 1850 von Jacob Mayer entwickelte Stahlformgussverfahren, mit dem weltweit erstmals hochwertige Stahlprodukte wie Maschinenteile ohne den bis dahin üblichen arbeitsintensiven Schmiedeprozess hergestellt werden konnten. Weltbekannt wurde das Unternehmen mit seinem Glockenguss, auch wenn diese Sparte regelmäßig nur einen geringen Bruchteil zum Umsatz beitrug.

Als großes Problem erwies sich für die wirtschaftliche Entwicklung Bochums der anfangs fehlende Eisenbahnanschluss. Die seit Anfang der 1840er-Jahre geplante und nach mehrjähriger Bauzeit 1848 in Betrieb gegangene Köln-Mindener Eisenbahn hatte sich im mittleren Ruhrgebiet vor allem aus Kostengründen für eine Trassenführung durch den dünn besiedelten Emscherbruch entschieden. Somit lag der nächste Bahnhof in Herne, rund 8 km vom Bochumer Zentrum entfernt. Auch wenn er den Namen „Bochum-Herne“ trug, erschien das Oberzentrum dadurch in überregionaler Perspektive als Vorort des kleinen Emscherstädtchens, das zu dieser Zeit noch nicht einmal 1.000 Einwohner besaß. Erst als die Bergisch-Märkische Eisenbahn Mitte der 1850er-Jahre Verbindungen zwischen den großen Hellwegstädten plante, rückte das Eisenbahnzeitalter auch für Bochum näher. 1860 lief der erste Zug aus

Witten am neuen Bochumer Bahnhof an der Südgrenze der Stadt zu Wiemelhausen ein. Als zwei Jahre später die Linie über Essen und Mülheim nach Oberhausen und Duisburg verlängert und gleichzeitig die Strecke nach Dortmund fertiggestellt worden war, konnten die Bochumer erstmals schnell weite Teile des Ruhrgebiets erreichen. Anfang der 1870er-Jahre begann die Rheinische Eisenbahngesellschaft mit der Weiterführung ihrer Linie von Osterath im Rheinland über Bochum nach Dortmund und errichtete 1874 den zweiten Bochumer Bahnhof – „Bochum Rheinisch“ oder „Bochum-Nord“ genannt –, sodass der Bergisch-Märkische Bahnhof die Bezeichnung „Süd“ erhielt.

Die Stadtentwicklung erfolgte im 19. Jahrhundert weitgehend planlos, nur ausgerichtet auf die Bedürfnisse der Produktion. Es entstanden punktuelle Siedlungsspitzen, die sich an den Standorten der Unternehmen orientierten, nicht aber an bestehenden Ortschaften. Im Mittelpunkt des Interesses lagen die industriellen Standortfaktoren wie Verkehrsverbindungen, die Rohstoffversorgung und im Ruhrgebiet besonders die Struktur des Steinkohlengebirges, die allein die Schachtansatzpunkte bestimmte. Um die neuen Betriebe siedelten sich Arbeiter und Angestellte an, denen bald Handwerker, Kaufleute und Dienstleister folgten, während die Kommunen sich um den Ausbau der Infrastruktur

kümmerten. Auf Initiative der Unternehmen entstanden Arbeitersiedlungen. Während das Bochumer Stadtgebiet bis zur Jahrhundertwende nahezu vollständig bebaut wurde und schließlich mehr als 10.000 Einwohner pro km² in drangvoller Enge beherbergte, erschloss sich der wohlhabendere Teil der Bevölkerung am Stadtpark ein repräsentatives Villenviertel. Der Stadtpark wurde ab 1876 auf dem Gelände der Vöde als erster kommunal finanzierter Park des Ruhrgebiets in mehreren Abschnitten angelegt.

Da der seit den 1870er-Jahren verstärkt entstehende technische Großbetrieb auf eine stetige Expansion ausgelegt war, verstärkten sich die Entwicklungseffekte gegenseitig. Zuliefernde und weiterverarbeitende Unternehmen ergänzten die Branchenstruktur, erweiterten die Gewerbeflächen und zogen weitere Arbeiter aus bevölkerungsreichen, aber beschäftigungsarmen ländlichen Regionen an. Das Ergebnis war die typische Monostruktur des Ruhrgebiets, die sich im Verlauf der Kohlenkrise der ausgehenden 1950er-Jahre schmerzhaft bemerkbar machen sollte.

Im Laufe der Zeit dehnten sich die zu Arbeits- und Siedlungszwecken benötigten Gebiete aus und es entstanden industrielle Ballungszentren bzw. Teilstädte, deren Ausdehnung die ursprünglichen Siedlungsflächen der Altgemeinden bei weitem überragte. Im Raum Bochum entwickelte sich so bereits im 19. Jahrhundert eine Art Sternstadt, deren Industriegemeinden sich als Unterezentren um das Oberzentrum gruppierten, aber weitgehend ein Eigenleben führten. Wichtige Verwaltungs- und Dienstleistungsfunktionen wie das Wasserwerk, die Sparkasse und die Straßenbahn wurden jedoch zunehmend in der Stadt Bochum konzentriert. Die Verbindungsadern zu den Unterezentren bildeten weiterhin die alten und noch heute nach ihrem Zielort benannten, radial auseinanderlaufenden Straßen nach Hattingen, Witten, Castrop, Dorsten, Herne und Essen, deren Ränder nun ebenfalls bevorzugt besiedelt wurden. Zwischen den Vorortgemeinden und Industrieansiedlungen lagen zu dieser Zeit noch größere Freiflächen, die erst im 20. Jahrhundert nach und nach geschlossen wurden. Das Ergebnis

dieser weitgehend unorganischen, aber ruhrgebietstypischen Entwicklung lässt sich bis heute in Bochum beobachten. Während der Norden und Osten durch dichte Bebauung geprägt ist, konnten die südlichen Ortsteile, auch durch den frühen Niedergang des Bergbaus bedingt, stärker ihren ländlichen Charakter bewahren. In der Gesamtschau wird das Bild jedoch von mitunter scharf voneinander abgegrenzten Räumen unterschiedlicher Strukturen geprägt. So liegen Industrieflächen, Wohngebiete und Naturlandschaft in stetem Wechsel nebeneinander.

Nachdem die Ausdehnung der alten Innenstadt auf das gesamte Bochumer Stadtgebiet seit den 1870er-Jahren eine gewisse Verlagerung des Zentrums hin zur neuen „Kortumstraße“ als Hauptverkehrsachse in Richtung Bahnhof Süd gebracht hatte, setzte in der zweiten Hälfte der 1920er-Jahre ein rasanter Wandel im Stadtbild ein. Zahlreiche repräsentative Neubauten verdrängten weite Teile der an engen Gassen liegenden Fachwerkarbeit und ließen das vorindustrielle Ambiente immer stärker verblassen. Dazu gehört etwa das neue Rathaus, die gegenüberliegende neue Hauptpost, das Kaufhaus Alsberg (später Kortum) und die Kommunalbank (Sparkasse), sodass die Bochumer Innenstadt über mehrere Jahre zur Großbaustelle wurde. Dazu trug auch die Hochlegung der die Stadt einkreisenden und den Straßenverkehr stark behindernden drei Bahnlinien auf Bahndämme bei. Bis heute ist das Bochumer Zentrum im so genannten Gleisdreieck nur nach Unterquerung einer Brücke erreichbar.

Mit fast 20.000 Mitarbeitern war der Bochumer Verein weiterhin mit Abstand der größte Arbeitgeber. Als zweites Großunternehmen etablierte sich in den 1920er-Jahren die von der Bergbau AG Lothringen gegründete Eisen- und Hüttenwerke AG mit ihren neuen Werksanlagen an der Castroper Straße, den späteren Stahlwerken Bochum. Relativ stabil blieb der Anteil der Bochumer Zechen an der Gesamtförderung des Ruhrgebiets, der seit der Jahrhundertwende bei rund 12,5 % lag. Aufgrund ihrer rund 20 Zechen und rund 50 Schachtanlagen galt Bochum neben Gelsenkirchen als zechenreichste Stadt Europas. Ihre besondere Bergbaunähe dokumentierte

auch das Anfang der 1930er Jahre auf dem Gelände des ehemaligen Schachthofs eröffnete Bergbau-Museum Bochum, das 1974 durch das Fördergerüst der ehemaligen Dortmunder Zeche Germania gekrönt wurde und bis heute weltweit das größte seiner Art ist.

Wandel der Stadt – Bochum seit 1945

Der Zweite Weltkrieg endete in Bochum am 10. April 1945, als US-amerikanische Truppen die Stadt besetzten. Durch die seit 1943 verstärkt einsetzenden Luftangriffe, deren negativen Höhepunkt der Großangriff vom 4. November 1944 bildete, waren große Teile der Innenstadt wie der Vororte zerstört worden. Der systematische Wiederaufbau setzte 1948 nach der Währungsreform ein, als die Bochumer Stadtverwaltung einen umfangreichen Neuordnungsplan für die Innenstadt vorlegte. Kernpunkt der in den folgenden Jahren umgesetzten Maßnahmen war die verkehrstechnische Optimierung, sodass ein Großteil der angestammten Fluchtlinien aufgegeben wurde, die Grundstruktur der Vorkriegszeit aber erkennbar blieb. Neben einer Verlegung und vollständigen Beseitigung sowie der bevorzugten Verbreiterung von Straßen beinhaltete das Konzept die Schaffung einer Nord-Süd-Achse über die Königsallee, die Victoriastraße und die Hans-Böckler-Straße sowie einer West-Ost-Achse über die Massenbergstraße, die Bongardstraße und die Alleestraße. Zur Entlastung dieser Hauptradialen entstand der nach den Himmelsrichtungen bezeichnete Innenring um den Stadtkern. Ein wichtiger Aspekt war auch die Verlegung des Hauptbahnhofes 1957 von dem schon länger als ungünstig angesehenen alten Standort. Damit verlagerte sich zum zweiten Mal innerhalb von 100 Jahren das städtische Zentrum, dessen Architektur bis heute in weiten Teilen den Wiederaufbau der 1950er- und 1960er-Jahre widerspiegelt. Heute erinnern nur noch wenige Beispiele wie die Gaststätte Mutter Wittig oder das Brauhaus Rietkötter auf den ersten Blick an das alte Bochum.

Schon Anfang der 1960er-Jahre wurde schnell deutlich, dass die Krise des Ruhrbergbaus keine kurzfristige konjunkturelle Schwankung darstellte, sondern vielmehr ein tiefgreifendes Strukturproblem. Besonders

betroffen waren die Bochumer Zechen, die aufgrund ihrer südlichen Lage im Ruhrgebiet schon seit den 1920er-Jahren mit dem geologisch ungünstigen Steinkohlengebirge und folglich hohen Förderkosten zu kämpfen hatten. Nachdem viele Bergleute schon 1958 zu ersten Feierschichten gezwungen worden waren, verdichtete sich 1959 die Gewissheit, dass in Bochum umfangreiche Stilllegungen bevorstanden. Die nun ankommenden Massenproteste verhinderten nicht, dass zwischen 1960 bis 1964 acht Großzechen mit rund 20.000 Arbeitsplätzen ihren Betrieb einstellten. Auch in den folgenden Jahren verging kaum ein Jahr ohne Zechenschließung, so dass Bochum 1973 nach der Betriebseinstellung von Hannover-Hannibal als erste Großstadt des Ruhrgebiets keinen Bergbau mehr besaß.

Die Krise erfasste in den 1960er-Jahren auch die Stahlindustrie. Es folgten massive Stilllegungs- und Konzentrationsbewegungen, die erst Ende der 1990er-Jahre mit der Entstehung der ThyssenKrupp AG weitgehend abgeschlossen waren. Der Bochumer Verein geriet bereits Ende der 1950er-Jahre unter den Einfluss des Krupp-Konzerns, der ihn Mitte der 1960er Jahre mit seiner Tochtergesellschaft Hütten- und Bergwerke Rheinhausen AG zur Fried. Krupp Hüttenwerke AG fusionierte. Umgehend begann die Schließung zahlreicher Produktionsstätten, darunter 1968 der Hochofenanlage, mit deren Abriss in Bochum die Roheisenerzeugung endete, und bis 1985 von drei der vier Werksstandorte. Erhalten blieben das ThyssenKrupp Edelstahlwerk in Höntrop sowie das vom Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH genutzte Schmiedewerk. In den 1990er-Jahren wurden im alten Stammwerk an der Alleestraße die Jahrhunderthalle – heute Veranstaltungsort und Ankerpunkt der Route der Industriekultur – und die meisten der angrenzenden Maschinenhallen unter Denkmalschutz gestellt. Im Rahmen des Projektes „Innenstadt West“ folgte die Umnutzung des ehemaligen Industriegeländes mit seinen attraktiven Bauten zu einem 38 ha großen Park.

Obwohl Bochum innerhalb von 15 Jahren rund 50.000 Arbeitsplätze in den beiden traditionellen Leitbranchen verlor, machte

sich dies bei den Arbeitslosenzahlen zunächst nicht bemerkbar. Die Quote erreichte 1973 gerade 2,5 %, um sich dann durch die allgemeine Wirtschaftskrise bis Mitte des Jahrzehnts mehr als zu verdoppeln. Ein Grund für die verzögerte Entwicklung war der Bevölkerungsrückgang auf 351.000, der einen Teil der Verluste kompensierte. Eine erheblich größere Bedeutung besaß jedoch der erfolgreiche Strukturwandel, der in Bochum mit zwei grundlegenden Entwicklungen verbunden war. Schon in den 1950er-Jahren bemühte sich die Stadtverwaltung trotz des Mangels an freien Flächen für Gewerbeansiedlungen erfolgreich um eine Diversifizierung der Wirtschaft. Der größte Erfolg war schließlich mit der Ansiedlung des Opel-Werkes verbunden, das 1962 nach zweijähriger Bauzeit auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Dannenbaum in Laer die Produktion des neuen Volumenmodells „Kadett“ aufnahm. Ende der 1970er-Jahre beschäftigte Opel in Bochum als mit Abstand größter Arbeitgeber rund 20.000 Mitarbeiter. 2014 wurde in den Bochumer Opelwerken die Fertigung eingestellt. Seither befindet sich das Gelände des Hauptwerkes unter dem Namen „Mark 51“⁷ in der Vermarktung als neues Forschungs- und Technologiezentrum. Neben der Ruhr-Universität und diversen Unternehmen wurde auch ein Paketzentrum der DHL angesiedelt.

Der zweite grundlegende Schritt betraf die Weiterentwicklung Bochums zum Bildungsstandort mit überregionaler Bedeutung. 1961 fiel die Entscheidung zum Aufbau der ersten großen Nachkriegsuniversität und zugleich der ersten Universität im Ruhrgebiet zugunsten von Bochum. Anfang 1965 begann der Lehrbetrieb in ersten Gebäuden, doch blieb die Ruhr-Universität bis in die 1970er-Jahre, als das Audimax fertiggestellt wurde, eine Baustelle. Nach achtjähriger Planungs- und Bauzeit erweiterte 1979 die Fachhochschule Bochum, heute Hochschule Bochum, das akademische Bildungsangebot.

Ungeachtet dieser Erfolge erfasste in den 1980er-Jahren eine weitere Entindustrialisierungswelle die Stadt Bochum. Zahlreiche bedeutende und teilweise alteingesessene Unternehmen mussten aufgeben, so die Bomin AG, die größte private Mineralölgesell-

schaft Deutschlands, und zahlreiche Vertreter des Maschinenbaus und der Bauwirtschaft. In der Folge erfasste die Entwicklung auch Handel und Konsumgüterindustrie. Diese erneuten Verluste von mehreren Tausenden Arbeitsplätzen waren nun nicht mehr kompensierbar, und die Arbeitslosenquote erreichte 1986 mit 15 % einen absoluten Maximalwert, um bis heute auf einem Niveau von rund 10 % zu verharren. Damit ist deutlich, dass sich Bochum weiterhin im Strukturwandel befindet bzw. die Entwicklungen der vergangenen Jahre die Stadt zu einem weiteren Strukturwandel herausfordern.

Auswahlbibliografie

Bähr, Manfred: Bochumer Zechen. Eine Datensammlung 1620-1974, Bochum 2012

Bleidick, Dietmar: Bochum für Klugscheißer, Essen 2020

Brinkmann, Karl: Bochum. Aus der Geschichte einer Großstadt des Reviers, 2. Aufl. Bochum 1968

Bund deutscher Architekten, Kreisgruppe Bochum (Hg.): Bauen in Bochum, Bochum 1986

Darpe, Franz: Geschichte der Stadt Bochum, Bochum 1894

Friedemann, Peter/ Seebold, Gustav (Hg.): Struktureller Wandel und kulturelles Leben. Politische Kultur in Bochum 1860-1990, Essen 1992

Mittag, Jürgen/Wölk, Ingrid (Hg.): Bochum und das Ruhrgebiet. Großstadtbildung im 20. Jahrhundert, Essen 2005

Pätzold, Stefan (Hg.): Bochum. Kleine Stadtgeschichte, Regensburg 2017

Rudzinski, Marco: Ein Unternehmen und „seine“ Stadt. Der Bochumer Verein und Bochum vor dem Ersten Weltkrieg, Essen 2012

Wagner, Johannes Volker (Hg.): Wandel einer Stadt. Bochum seit 1945, Bochum 1993

Standorte der Themenroute 29



Jahrhunderthalle
Bochum. Foto:
Bochumer Ver-
anstaltungs-GmbH

1 Jahrhunderthalle

Die Jahrhunderthalle gehört zu den wichtigsten Industriedenkmalen des Ruhrgebiets. Sie ist Ankerpunkt der Route der Industriekultur, zentraler Spielort der RuhrTriennale und zugleich Aushängeschild des Bochumer Zukunftsstandorts „Innenstadt-West“.

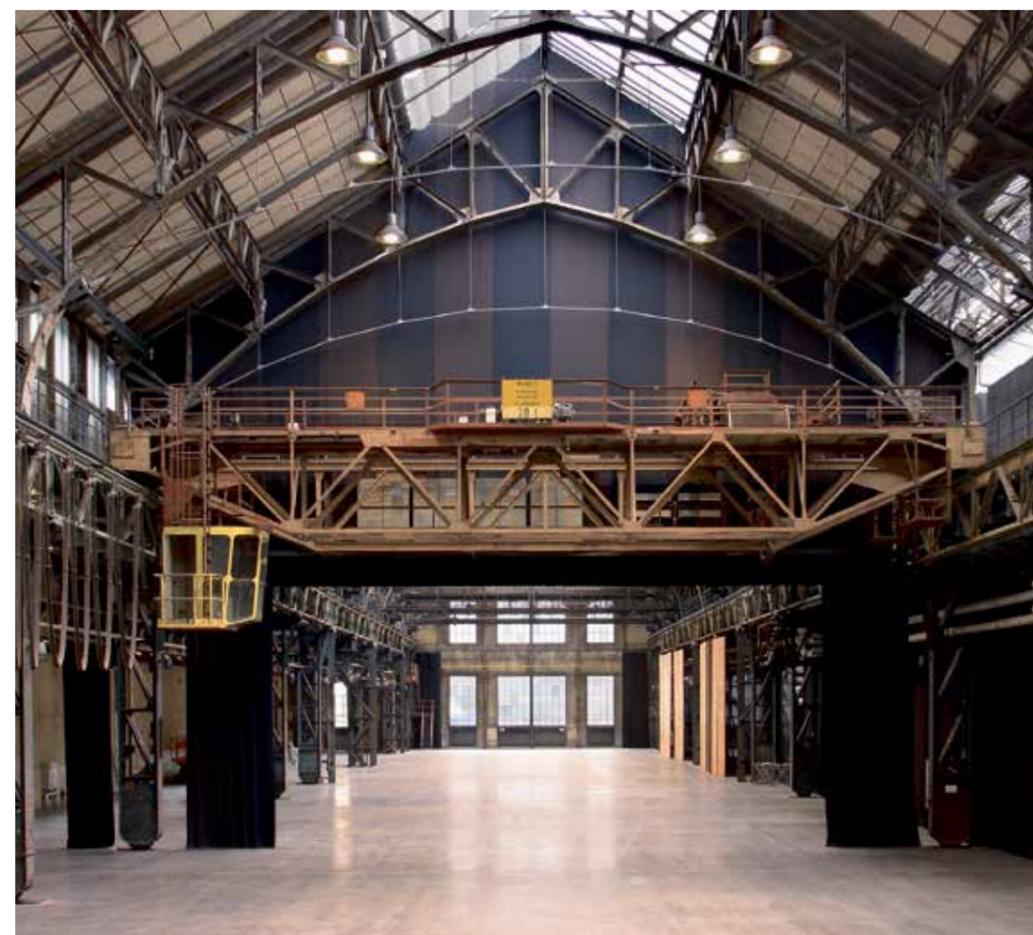
Ursprünglich 1902 für die Düsseldorfer Industrie- und Gewerbeausstellung als Pavillon des Bochumer Vereins für Bergbau und Gusstahlfabrikation errichtet, wurde

die Halle nach Ausstellungsende demontiert und 1903 in Bochum auf dem Firmengelände wieder aufgebaut. Von nun an diente sie als Gaskraftzentrale des Unternehmens und bildete das Zentrum der werkseigenen Energieversorgung. Hier verbrannten große Gasmotoren das im Hochofenprozess entstehende Gichtgas und trieben sowohl Generatoren zur Erzeugung von elektrischer Energie als auch die Gebläsemaschinen der Hochofenwindversorgung an. Damit ergänzte die Anlage die Dampfkrafterzeugung.

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. Nachdem Ende des Jahrzehnts der letzte Hochofen stillgelegt worden war, begann der Abriss großer Anlagenteile. Die Maschinen in der nun funktionslosen Gaskraftzentrale wurden demontiert und verschrottet, doch blieb die Halle zunächst als Schlosserei und später als Hauptlager

Kontakt & Infos

Jahrhunderthalle
An der Jahrhunderthalle 1
D-44793 Bochum
www.jahrhunderthalle-bochum.de



Innenraum der
Jahrhunderthalle
Bochum. Foto:
Bochumer Ver-
anstaltungs-GmbH

der Krupp Stahl AG bestehen. 1991 folgte der Denkmalschutz für die Jahrhunderthalle und die beiden Wasserhochbehälter als herausragende Beispiele der Wirtschafts-, Sozial-, und Stadtgeschichte Bochums. In dieser Zeit entstand auch der Name „Jahrhunderthalle“, da zunächst irrtümlich von ihrer Verwendung auf der Pariser Weltausstellung 1900 ausgegangen worden war.

Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Emscher Park wurde die Jahrhunderthalle vorsichtig restauriert und im April 1991 für Ausstellungen, Kultur- und Sportveranstaltungen nutzbar gemacht. 2002 begann der Umbau zum zentralen Spielort der RuhrTriennale. Der Innenraum mit seiner einzigartigen Ausstrahlung ist dabei nahezu unverändert belassen worden. Durch reversible Vorhänge kann die Gesamtfläche von fast 10.000 Quadratmetern in mehrere unterschiedlich große Hallen unterteilt werden. Die vorhandenen Kräne und Kranbahnen sind multifunktional einsetzbar und

bilden darüber hinaus während der Vorstellungen einen zentralen Aspekt des Bühnenkonzeptes. Oberhalb der Kranbahn und in den Giebelräumen wurden Zentralen für die Bühnentechnik eingerichtet. Um behagliche Temperaturen für den Zeitraum Mai bis Oktober zu garantieren, erhielt der Hallenboden eine Dämmung und eine Fußbodenheizung.

Die wichtigsten Veränderungen bilden zwei Neubauten, die die Jahrhunderthalle von außen ergänzen. An der Südseite entstand 2003 „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 sowie technischen Betriebs- und Lagerräumen. Ein zweiter Anbau entstand in Verlängerung der Jahrhunderthalle zum Wasserturm hin. In dem sechsgeschossigen Neubau mit Satteldach wurden u. a. Garderoben- und Aufenthaltsräume für Künstler eingerichtet.



Westpark. Foto:
Presseamt Bochum

2 Westpark

Mit dem Projekt „Innenstadt West“ wurde seit den 1990er-Jahren eine der letzten großen ehemals schwerindustriellen Flächen in zentraler Lage Bochums für die Öffentlichkeit wiedergewonnen. Die jahrzehntelang für Werksfremde „verbotene Stadt“ des Bochumer Vereins für Bergbau und Gusstahlfabrikation wich nach und nach einem modernen Stadtquartier, dessen Entwicklung bis heute jedoch noch nicht abgeschlossen ist. Neben Wirtschafts- und Kultureinrichtungen bildet der Westpark ein Kernelement der Planungen.

Mit dem im Rahmen der IBA Emscherpark entwickelten Gestaltungskonzept des ringförmigen Parks rund um die Jahrhunderthalle wurden mehrere Ziele verfolgt: Es berücksichtigt zunächst die Vorgaben zur Bewältigung der Bodenkontamination, wertet so das durch die Industrieentwicklung belastete Standortimage auf und macht ihn interessant für Investoren. Der öffentliche Park bietet zudem den Rahmen einer Erlebnislandschaft, während die umliegenden Wohnquartiere einen neuen Naherholungsbereich erhalten. Von den Hochpunkten des neuen Parks eröffnet sich eine herausragende Fernsicht über Teile des Bochumer Stadtgebiets.

Der zwischen 1999 und 2007 in mehreren Abschnitten entstandene Park ist die vor-

erst letzte Schichtung auf einem Terrain, das zuvor rund 130 Jahre der Produktion von Roheisen und Stahl gedient hatte. Das Gelände wurde in dieser Zeit mehrfach drastisch überformt, da die Werksanlagen durch Abriss und Neubau stetig den Anforderungen der Produktion angepasst werden mussten. Die Reststoffe, darunter große Mengen an Schlacke, verblieben am Ort und wurden in Gründungen und Überdeckungen eingebaut. Ihre Höhenunterschiede sind nicht natürlichen Ursprungs, sondern Folge einer Werksplanung, die systematisch mit den Vorteilen verschiedener Ebenen arbeitete und auf dem vergleichsweise kleinen Gelände den Bau in die Höhe auch aus Gründen der Platzeinsparung favorisierte. Die Ebenen erleichterten 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 Normal Null folgen in 10-Meter-Sprüngen zwei weitere Höhenschichten. Wie ein Krater liegt im Zentrum des Geländes die 80-Meter-Ebene, auf der die Jahrhunderthalle thront, die ehemalige Gaskraftzentrale 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. Steinerner Böschungen und weiche Geländemodellierungen verbinden die drei Niveaus.

Der Entwurf des neuen Westparks stellt die vorgefundene Geländestruktur heraus, überhöht sie an einigen wenigen Stellen und verbindet sie mit Rampen, Treppen und Brücken. Von der U-Bahnstation „Bochumer Verein/ Jahrhunderthalle Bochum“ an der Alleestraße führt eine breite Treppenanlage hinauf auf die 90-Meter-Ebene. Vom Wohngebiet und dem Parkplatz im Westen an der Gahlen-schen Straße leitet ein bequemer Anstieg zur Jahrhunderthalle auf das mittlere Niveau.

Kontakt & Infos

Westpark
Eingang Alleestraße 80 und an der
Jahrenderthalle, 44793 Bochum



Das Colosseum.
Foto: Presse-
amt Bochum

3 Colosseum

Der Werksbetrieb des Bochumer Vereins formte eine auf die Anforderungen eines integrierten Hüttenwerks ausgerichtete Industrielandschaft. Stützmauern spielten bei dem im Abschnitt „Westpark“ beschriebenen Konzept der unterschiedlichen Ebenen eine buchstäblich tragende Rolle, denn die künstlich angehäuften Massen benötigten Schutz vor Rutschungen und Abbrüchen. Dies galt insbesondere für den Bau großer Werksanlagen wie dem etwa 300 x 100 Meter großen Stahlwerksplateau. Hier entstand 1911/12 rund 16 m über dem unteren Geländeniveau in Ergänzung des älteren Werks von 1874 das neue Siemens-Martin-Stahlwerk II. Die Anlage bestand aus einer Gaserzeugerhalle mit Generatoren, der 80 Meter langen Mischerhalle, der Ofenhalle und der 120 Meter langen Gießhalle.

Das architektonische Konzept der im Ruhrgebiet einmaligen mächtigen Stützmauer am Eingang des Westparks an der Alleestraße folgte zunächst dem Ziel hoher Stabilität bei gleichzeitig möglichst geringem Materialaufwand. Mittel zum Zweck war ein Arkadenstil mit Rundbögen, der ihr in Anlehnung an das berühmte Amphitheater in Rom bald den Beinamen „Colosseum“ einbrachte. Die Belegschaft bezeichnete sie dagegen als „Klagemauer“. Zur weiteren Stabilisierung der aus etwa 2,8 Millionen Ziegelsteinen errichteten Mauer wurden die Stützpfiler durch queraussteifende, tragende Zwischendecken verbunden. Dadurch entstand zugleich ein nutzbares Gebäude, das in seinem Inneren Waschkauen, Büros und Materiallager beherbergte. Im unteren Teil existierten Kriechgänge, die im Zweiten Weltkrieg in das weiträumige, unterirdische Luftschutzsystem des Bochumer Vereins integriert wurden.

Mit dem Abriss der Siemens-Martin-Anlagen 1983 stand auch die Existenz des Colosseums auf dem Spiel. Nachdem bereits in den 1950er-Jahren die Rundbogenöffnungen durch kleine rechteckige Fenster ersetzt worden waren und so die ursprüngliche Anmutung verloren ging, leitete nun die Beseitigung des oberen Stockwerks einen systematischen Verfall ein. Fehlende Dachaufbauten führten zu einem verstärkten Witterungseinfluss auf das Mauerwerk, sodass 1997 die Baufälligkeit festgestellt und ein Abbruch empfohlen wurde. Nach der Revitalisierung der Jahrhunderthalle entschlossen sich die Stadt Bochum und die Landesentwicklungsgesellschaft NRW 2005 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 zwischen 1985 und 1990 von dem renommierten Bochumer Künstler Friedrich Gräsel geschaffen. Nachdem die Skulpturen das Colosseum bereits 1994 geschmückt hatten, gingen sie zunächst für einige Jahre auf Ausstellungsreise. Darauf erwarb sie die „Stiftung der Sparkasse Bochum zur Förderung von Kultur und Wissenschaft“ und ließ sie 2001 dauerhaft hier aufstellen.

Kontakt & Infos

Colosseum
Alleestraße
44793 Bochum

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 u. a. 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 langgestreckte Hallenfront der weitgehend unverändert erhaltenen Mechanischen Werkstätten wird am Tor 5 durch ein turmartiges, sechsgeschossiges Verwaltungsgebäude akzentuiert. Nach Westen zur Wattenscheider Straße findet die Halle ihren Abschluss ebenfalls in einem kubischen Kopfbau. Die Rückfront zur Jahrhunderthalle ist im Gegensatz zu den übrigen Fassaden gestalterisch unspektakulär. 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 Bochum zu den markantesten Beispielen für die Architektur aus 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 Bochumer Verein Verkehrstechnik

Die Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, kurz „Bochumer Verein“, gehört zu den traditionsreichsten Unternehmen des Ruhrgebiets und erinnert nicht nur namentlich, sondern auch durch seinen Produktionsschwerpunkt Eisenbahnmaterial an den Leitsektor der Industrialisierung im 19. Jahrhundert.

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 dem Mitbegründer Jacob Mayer entwickelte Stahlformgussverfahren, mit dem erstmals hochwertige Stahlprodukte wie Maschinenteile ohne den bis dahin üblichen arbeitsintensiven Schmiedeprozess hergestellt werden konnten. Vor allem die Gusstahlglocken sorgten für ein weltweites Renommee. Daneben lag der Tätigkeitsschwerpunkt von Beginn an bei Radsätzen, Rädern und Radreifen für Eisen- und Straßenbahnen.

1854 erfolgte die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft, den Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation. 1926 wurde das Unternehmen in die Vereinigten Stahlwerke integriert, aber im Zuge der Neuordnung des Konzerns 1933 als Bochumer Verein für Gusstahlfabrikation AG wieder eigenständig. 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. Während seit Ende der 1960er-Jahre nach und nach weite Teile des Stammwerks stillgelegt wurden, blieb das Schmiedewerk bestehen.

Die 1984 aus dem Krupp-Konzern ausgegliederten Produktionsbereiche waren anschließend nach mehreren Umstrukturierungen unter den Namen Schmiedewerke Krupp-Klöckner GmbH, Vereinigte Schmiedewerke GmbH und VSG Verkehrstechnik GmbH bekannt. Seit 1998 firmierte das Unternehmen

mit rund 600 Beschäftigten wieder unter dem historischen Namen und gehört zur Georgsmarienhütte Holding. Das Lieferprogramm umfasst Radsatzkomponenten und Radsätze für den schienengebundenen Nah- und Fernverkehr. Zu den Kunden zählen weltweit namhafte Schienenfahrzeug-Hersteller und Betreiber sowie Nahverkehrsunternehmen.

Neben modernsten Produktionsstätten befindet sich auf dem Werksgelände ein einzigartiges technikhistorisches Objekt. Die Halle des 1865 vom ehemaligen Bochumer Verein errichteten Hammerwerks 2 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. 2013 wurde die Fertigung in der Halle eingestellt.

Bis vor einigen Jahren arbeitete am Standort auch noch eine 6.000-t-Schmiedepresse aus dem Jahr 1937. Nach dem Zweiten Weltkrieg demontiert, wurde sie am Zielort in England jedoch niemals eingesetzt und in den 1950er-Jahren von Bochumer Verein zurückerworben. Eine produktionstechnisch erforderliche umfangreiche Modernisierung und die damit verbundene Ausweitung der Leistung auf 8.000 Tonnen ließ den ursprünglichen Charakter der Anlage nun weitgehend verschwinden.

Kontakt & Infos

Bochumer Verein
Verkehrstechnik GmbH
Alleestraße 79
44793 Bochum-Stahlhausen
www.bochumer-verein.de

Bochumer Verein
Verkehrstechnik.
Foto: RIK/Reinhold Budde



Der Bochumer Verein Verkehrstechnik verfügt über eine umfangreiche Sammlung von Eisenbahnradern und Radsätzen, die die wesentlichen Entwicklungsschritte der einzelnen Komponenten in Abhängigkeit von der jeweiligen Verwendung dokumentieren. Die Sammlung sucht in

ihrer Geschlossenheit und ihrem Umfang ihresgleichen. Sie ist daher als Leistungsschau von besonderer Bedeutung nicht nur für die Unternehmensgeschichte am historischen Standort, sondern auch für die Stadt- und Industriegeschichte Bochums und des Ruhrgebiets.

6 Siedlung Stahlhausen

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

Mitte der 1860er-Jahre entstanden südwestlich des Werksgeländes an der Alleestraße 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 war äußerst spartanisch, erlaubte aber einen damals als günstig angesehenen Kompromiss zwischen geringem Kostenaufwand und aufgelockerter Struktur, die jeder Familie zudem die Gelegenheit zur Gartenwirtschaft bot. Bauten aus dieser Zeit befinden sich noch an der Stahlhauser Straße und der Gremmestraße sowie vereinzelt im Siedlungsbereich. Der Name „Colonie Stahlhausen“, sollte die Verbundenheit zwischen dem Stahl erzeugenden Werk und dem Wohnort der hier sesshaft werdenden Stamarbeiterschaft verdeutlichen. Im Laufe der Zeit erhielt auch der umliegende Stadtteil den Namen „Stahlhausen“.

Bis Anfang des 20. Jahrhunderts wurde die Siedlung 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 u. a. an der Baarestraße errichteten und ebenfalls teilweise erhaltenen Häuser der Werksbeamten unterschieden sich grundlegend von den schmucklosen der Arbeiter. Sie besitzen uneinheitliche Grundrisse durch Vor- und Rücksprünge, verzierte schmiedeeiserne



Die Siedlung Stahlhausen um 1910.
Quelle: Historisches Archiv Krupp

Geländer und Vordächer. Eine aufwendige Gestaltung mit Gesimsen, umlaufender Zierkeramik, bogenförmigen Fensteröffnungen in Verbindung mit Ziegelläuferschichten sowie Putzfeldern machten den Statusunterschied der Bewohner auf den ersten Blick erkennbar.

Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs wurde der Zentralbereich der Siedlung Stahlhausen, die 1940/41 einen Hochbunker an der Baarestraße erhalten hatte, weitgehend zerstört. Der Wiederaufbau der 1950er Jahre erzeugte ein neues Siedlungsbild, da die nun errichteten Mehrfamilienhäuser in lockerer Bauweise mit größeren Abständen und ohne begrenzende Einfriedungen realisiert wurden. Trotz dieser starken Substanzveränderungen hat sich der Charakter einer geschlossenen Siedlung erhalten, grenzt sie sich doch aufgrund ihrer städtebaulichen wie architektonischen Merkmale deutlich von der Umgebung ab.

Kontakt & Infos

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

Bochumer Verein
Werk Stahlindus-
trie. Foto: Presse-
amt Bochum



7 Bochumer Verein Werk Stahlindustrie

Das Werk Stahlindustrie an der Bessemer Straße war das erste Zweigwerk des Bochumer Vereins. 1870 hatten hier ehemalige leitende Angestellte das Konkurrenzunternehmen „Neues Stahlwerk Commandit-Gesellschaft Daelen, Schreiber & Co.“ gegründet. Umgehend entstanden südlich der Siedlung Stahlhausen ein Bessemer- und ein Siemens-Martin-Stahlwerk, ein Hammer- und ein Walzwerk.

Nach einer kurzen Phase unter dem Dach des Schalker Gruben- und Hüttenvereins und der Umgründung zur „Aktiengesellschaft für Stahlindustrie“ kaufte der Bochumer Verein 1889 das Unternehmen. Die weiterhin rechtlich selbstständige Gesellschaft produzierte fortan als „Werk Stahlindustrie“ des Bochumer Vereins vor allem Oberbaumaterial für Bahnen, Halbzeuge und Schmiedestücke für den Maschinen- und Schiffbau.

Die Vereinigte Stahlwerke AG, zu der auch der Bochumer Verein gehörte, bündelte ab

1927 die Edelstahlaktivitäten des Konzerns in der neu gebildeten Deutsche Edelstahlwerke AG, verlegte deren Firmensitz nach Bochum und integrierte auch das Werk Stahlindustrie. Schon 1929 gelangte die Anlage im Rahmen unternehmensinterner Umstrukturierungen jedoch zurück zum Bochumer Verein, der sie um zahlreiche Neubauten auf der Fläche zwischen Bessemer Straße und Kohlenstraße erweiterte. Zum Werk gehörten u. a. die zentrale Gesenk- und Federnschmiede, mehrere Walzwerke und die Lehrwerkstatt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg behielt das Werk Stahlindustrie weitgehend seinen angestammten Zuschnitt. 1949 fand in der Halle des Weichenbaus der 73. Deutsche Katholikentag statt. Einen Teil der Flächen des Werks Stahlindustrie belegte ab 1952 die neu gegründete Deutsche Edelstahlwerke AG. Diese errichtete 1955/56 nach den Plänen des in Bochum geborenen Architekten Wilhelm Seidensticker den Hallenkomplex sowie das Verwaltungsgebäude an der Bessemer Straße, die heute durch die Bochumer Eisenhütte Heintzmann genutzt werden. Etwa gleichzeitig ließ der Bochumer Verein wenige Meter weiter auf derselben Straßenseite sein neues Gesundheitshaus errichten, das neben Betriebskrankenkasse und Gesundheitsdienst auch die Bibliothek und das Archiv beherbergte. 1963/64 entstand, ebenfalls nach Plänen Seidenstickers, im Nordwesten des Geländes an der Alleestraße das neue Verwaltungshochhaus des BV. Beide sind bis heute erhalten. Ab 1968 wurden im Zuge der Stilllegungswelle im Stammwerk nach und nach der Großteil der Produktionsanlagen des Werks Stahlindustrie geschlossen und abgerissen.

Kontakt & Infos

Bochumer Verein Werk
Stahlindustrie
Bessemer Straße 80
44793 Bochum

8 Rombacher Hütte

Heute erinnert nur noch das ehemalige Verwaltungsgebäude der Westfälischen Stahlwerke an der Kohlenstraße an die montanindustrielle Geschichte des gegenüberliegenden Gewerbegebiets Rombacher Hütte. Der Bau wurde 1896 von Heinrich Köhler (1836-1907) errichtet, der in Bochum kurz darauf auch sein privates Wohnhaus, die Villa Nora, bauen ließ. Köhler hatte die Westfälischen Stahlwerke 1889 nach leitenden Tätigkeiten beim Bochumer Verein und als Miteigentümer des „Neuen Stahlwerks Daelen, Schreiber & Co.“, dem späteren Werk „Stahlindustrie“ des Bochumer Vereins, gegründet. Die Anlage umfasste ein Siemens-Martin-Stahlwerk, mehrere Walzstraßen und Mechanische Werkstätten, jedoch keine Hochöfen. Produziert wurden vor allem Eisenbahnmaterialien wie Radsätze, Federn, Schienen und Weichen.

Der dreigeschossige und dreiflügelige Backsteinbau besitzt an der Straßenseite ein mittig gelegenes Portal mit Treppenaufgang, das durch seitliche Säulen und einen Rundbogen sowie zwei zweigeschossige Vorbauten hervorgehoben wird. Dahinter befindet sich ein zentrales Treppenhaus unter einem Glasdach, das durch seine Gestaltung mit Galerien und Relief-Plastiken einen repräsentativen Eindruck vermittelt. Die Fassade ist symmetrisch gegliedert durch Gesimse und durchlaufende Putzstreifen in der Horizontalen. Die vertikale Gliederung erfolgte über die versatzartige Bauweise, die den Baukörper in fünf etwa gleich große Bereiche teilt. Die Gesamtordnung betont der massive Mauerwerksockel, wo eine wohl in den 1920er-Jahre angebrachte Inschrift auf die Nutzung des Gebäudes als Verwaltung des Bochumer Vereins hinweist.

Nach verschiedenen Besitzerwechseln gelangten die Westfälischen Stahlwerke 1921 zu den Rombacher Hüttenwerken. 1926 übernahm die Vereinigte Stahlwerke AG die Anlagen und gliederte sie dem Bochumer Verein an, der sie als „Werk Weitmar“ führte. In der Bevölkerung hielt sich dagegen über lange Zeit der Name „Köhlers Fabrik“. Es folgte die Stilllegung zahlreicher Produktionsbereiche und die Konzentration auf die Schienen-



produktion und den Stahlformguss, die Schwerpunkte bis zur schrittweisen Schließung des mittlerweile zum Krupp-Konzern gehörenden Werkes Anfang der 1970er Jahre.

Die Stadt Bochum erwarb 1980 das brachliegende Gelände, um dort ein Gewerbegebiet unter dem Namen „Rombacher Hütte“ auszuweisen. Welche Intention mit dieser Namensgebung verbunden war, ist unklar, da die fünfjährige Pleitephase unter diesem Eigentümer kaum als Reminiszenz geeignet scheint. So ging auch das Verwaltungsgebäude der Westfälischen Stahlwerke in den Besitz der Stadt über, die zunächst einen Abriss vorsah, es 1989 jedoch unter Denkmalschutz stellte. Damit wurde auch gewürdigt, dass es zu den wenigen Beispielen original erhaltener Verwaltungsarchitektur des 19. Jahrhunderts in Bochum gehört und zugleich das letzte Überbleibsel eines der in dieser Zeit bedeutendsten Unternehmen der Stahlindustrie darstellt.

Verwaltungsgebäude der Rombacher Hütte. Foto: Presseamt Bochum

Kontakt & Infos

Verwaltungsgebäude der
Rombacher Hütte
Kohlenstraße 70
44795 Bochum



Werk Höntrop des Bochumer Vereins um 1925. Quelle: Presseamt Bochum

Luftbild des Kruppwerks Höntrop, 1978. Quelle: Presseamt Bochum

9 Bochumer Verein Werk Höntrop

1924 nahm der Bochumer Verein an der Essener Straße in Höntrop ein weiteres Siemens-Martin-Stahlwerk und erstmalig ein Röhrenwalzwerk in Betrieb. Die Anlagen entsprachen modernsten technischen Standards der Stahlindustrie und galten insbesondere durch ihre geringen Produktionskosten weltweit als vorbildlich.

In den 1950er-Jahren avancierte das Werk Höntrop nach und nach zum bedeutendsten der vier Produktionsstandorte des Bochumer Vereins. Zwei neue Walzwerke ersetzen das nach Kriegsende demontierte Röhrenwalz-

werk, sodass sich hier weiterhin die modernsten Walzanlagen des BV befanden. Dazu kam der Wiederaufbau der Rohstahlerzeugungskapazitäten durch ein neues Siemens-Martin-Stahlwerk, mit dem die Produktionskapazität der Vorkriegszeit wieder erreicht werden konnte. Der wichtigste Schritt war jedoch die Errichtung eines Oxygenstahlwerks, mit dem der Bochumer Verein 1957 als zweites Unternehmen in Deutschland die Stahlerzeugung nach dem neuen „Linz-Donawitz-Verfahren“ aufnahm. Bei dieser auch als „Sauerstoffaufblasverfahren“ bezeichneten Technik wird reiner Sauerstoff auf die Oberfläche der flüssigen Schmelze im Konverter geblasen und das Roheisen auf diesem Wege zu Stahl gefrischt. Aufgrund seiner vergleichsweise einfachen und dadurch kostensparenden Technik ersetzte es nach und nach alle älteren Verfahren und ist bis heute das wichtigste Erzeugungsverfahren.

Nach der Übernahme des Bochumer Vereins durch den Krupp-Konzern 1965 konzentrierten sich die Aktivitäten auf das Werk Höntrop, das systematisch erweitert und modernisiert wurde. Es entstanden u. a.

ein Warmbreitbandwalzwerk (1966), ein Kaltwalzwerk (1971), zwei Verzinkungsanlagen (1987) und eine Feuerbeschichtungsanlage (1992). 2015 schloss der finnische Outokumpu-Konzern, der 2012 die ThyssenKrupp-Edelstahlsparte Innoxum übernommen hatte, das Elektrostahlwerk.

An der Essener Straße erinnern heute noch zahlreiche Gebäude an die rund 100-jährige Geschichte des Stahlstandorts Höntrop. 1922/23 errichtete der renommierte Architekt Wilhelm Kreis auf der dem Werks Gelände gegenüberliegenden Straßenseite das Verwaltungsgebäude des Stahlwerks. Das seit 1990 unter Denkmalschutz stehende festungsartige Bürohaus wirkt durch seinen romantisierenden bogenförmigen Dachabschluss sehr eigenwillig. Weiter westlich schließt sich das heute ebenfalls denkmalgeschützte Torhaus 11 an, das in den 1980er Jahren kurz vor dem Abriss stand. Es diente als zentrales Verbindungsglied zwischen dem Werk auf der nördlichen Straßenseite und der am Helmholtzplatz gelegenen Arbeitersiedlung. Von hier aus gelangten die Arbeiter über einen Treppenabgang zu

dem unterirdischen Tunnel, der direkt in die Waschkaue des Stahlwerkes führte.

Mit dem Verwaltungsgebäude und dem Torhaus entstanden auch die ersten Abschnitte der neuen Werksiedlung, die zunächst 171 Mietwohnungen umfasste und in der zweiten Hälfte der 1930er-Jahre durch eine Mischung von Eigenheimen und Kleinsiedlung ergänzt wurde. Anfang der 1960er-Jahre verfügte die Siedlung nach Wiederaufbau und Erweiterungsmaßnahmen über 456 Wohneinheiten.

Im September 1953 eröffnete der Bochumer Verein gegenüber der Höntroper Werksiedlung ein neues Ledigenwohnheim, das Platz für 280 Arbeiter bot. Der vom Wuppertaler Architekten Alfred Franzen konzipierte Neubau sollte das im Krieg zerstörte alte Kosthaus des Stammwerks ersetzen. Das Wohnheimkonzept stieß jedoch bei den Arbeitern trotz der offenen, an eine Hotelanlage erinnernden Architektur auf wenig Gegenliebe. Das Haus war von Beginn an kaum zur Hälfte ausgelastet und verlor weiterhin an Attraktivität, sodass es in den 1960er-Jahren in ein Bürogebäude umfunktioniert wurde.

Kontakt & Infos

ThyssenKrupp, Werk Bochum
Essener Straße 244
44793 Bochum

10 Werksbahn Bochumer Verein und Erzbahn

Obwohl die Produktion von Eisenbahnmaterial seit den 1850er-Jahren das dominierende Geschäftsfeld des Bochumer Vereins bildete, blieb das Unternehmen nach seiner Gründung fast 25 Jahre ausschließlich auf den Straßentransport zum Bahnhof Herne angewiesen. Selbst als die Bergisch-Märkische Eisenbahn Bochum 1860 endlich die ersehnte Bahnverbindung brachte, wartete das Unternehmen noch bis 1867 mit dem Bau der 1,8 km langen ersten Hüttenanschlussbahn. 1874 folgte der Anschluss an die Rheinische Eisenbahn im Bahnhof Bochum-Präsident. Dieser Anschluss ist auch über die Zeit der Nachfolgeunternehmen des Bochumer Vereins hinweg, seit 1986 in der heutigen Form, in Betrieb.

Die Bahnanschlüsse ergänzte bald ein eigenes Werksbahnnetz für den innerbetrieblichen Transport, das innerhalb weniger Jahre eine Länge von 23 km erreichte. Bis in die 1920er-Jahre wuchsen die Strecken auf 86 km an, da systematisch die erworbenen „Hüttenzechen“ und die neuen Werksteile in Weitmar und Höntrop integriert wurden. Zwischen 1924 und 1933 wurden große Teile des Werksbahnnetzes, allerdings nicht die „Erzbahn“, auf elektrischen Betrieb umgestellt. 1941 hatte das Werksbahnnetz bei 90 km Fahrdrathlänge den höchsten Elektrifizierungsgrad aller deutschen Hüttenwerke erreicht. Heute wird der Werksbahnverkehr auf der zweigleisigen Anschlussbahn zum Werk Höntrop von der Dortmunder Eisenbahn (Captrain) durchgeführt. Der rege Bahnbetrieb kann gut von der „Erzbahn-Schwinge“ am Westpark aus beobachtet werden.

Parallel zur normalspurigen Werksbahn betrieb der Bochumer Verein seit 1873 noch ein

schmalspuriges Eisenbahnnetz, das bis zum Ende des Hochofenbetriebes Ende der 1960er-Jahre existierte. Eine weitere Besonderheit der Werksbahn war eine Zahnradbahn, die an der Verbindung zwischen der Gussstahlfabrik und dem Werk Stahlindustrie die starke Steigung hinter der Siedlung Stahlhausen überwand und von 1890 bis 1930 existierte.

Eine besondere Rolle im Werksbahnbetrieb spielte die „Erzbahn“. Diese war im Zusammenhang mit dem Rhein-Herne-Kanal konzipiert worden und verband im Norden den Schalker Verein und im Süden den Bochumer Verein mit dem Gelsenkirchener Kanalhafen Grimberg. Bei Inbetriebnahme des Kanals 1914 war jedoch nur der nördliche Abschnitt fertiggestellt. Der Erste Weltkrieg und die Inflationsjahre verzögerten zunächst den Weiterbau der Südstrecke. Da hier zudem mehrere vorhandene Staats- und Privatbahnstrecken überquert werden musste, war ein bis zu 15 m hoher Damm mit entsprechenden Durchlässen und Brücken erforderlich. So konnte der Bochumer Verein erst 1930 seinen Eisenerzbedarf schnell und kostengünstig über den Rhein-Herne-Kanal beziehen. Der Trassenverlauf über das Gelände der unternehmenseigenen Zeche Vereinigte Carolinenglück ermöglichte zudem den Kohlentransport. Mit dem Ende der Roheisenerzeugung beim Bochumer Verein 1968 verlor die Erzbahn ihre Funktion und wurde im südlichen Abschnitt stillgelegt.

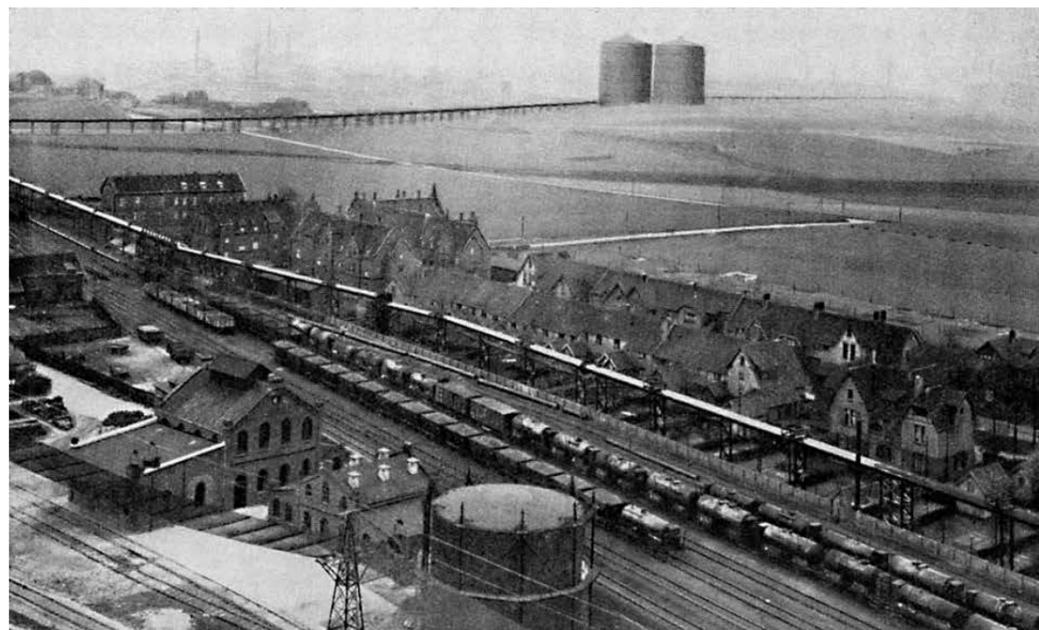
Die Trasse der Erzbahn sowie der westlich anschließenden Kray-Wanner-Bahn wurde vom Regionalverband Ruhr als Rad- und Wanderweg ausgebaut. Damit entstand eine kreuzungsfreie, attraktive Grünverbindung vom Westpark Bochum mit der Jahrhunderthalle bis zum Rhein-Herne-Kanal und zur Zeche Zollverein. Bemerkenswert sind die bis auf wenige Ausnahmen noch erhaltenen Brücken unterschiedlicher Bauart an der Erzbahn, darunter einige technisch interessante Raritäten. Zu nennen sind in diesem Kontext die Brücken im Bereich der Günnigfelder Straße und die Pfeilerbahn parallel zur Ostpreußenstraße in Gelsenkirchen. Insgesamt bieten die 15 Brücken bzw. Brückenzüge der Erzbahn und zahlreiche weitere Brücken in ihrem Umfeld an unmittelbar anschließenden oder parallel verlaufenden Bahnstrecken eine ideale Übersicht über die Brückenbautechnik seit den 1880er-Jahren.

Kontakt & Infos

Werksbahn Bochumer Verein
und Erzbahn
Gahlensche Straße / Am Marbach
44793 Bochum



Erzbahn auf dem Gelände der Zeche Carolinenglück, Hamme, 1958. Quelle: Presseamt Bochum



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

1 Glückauf-Siedlung

Wie nahezu alle Zehengesellschaften 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 Bauerhöfe 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 wurden die Doppelhäuser mit unterschiedlichen Dachvarianten, Hauseingangssituationen, Mansardenfenstern und Fassadenformen individuell gestaltet. Die Wohnungen waren über separate Eingänge erreichbar, im Erd- und im Obergeschoss befanden sich jeweils zwei Wohnräume. Unterschiedliche Abstände der Häuser zur Straße unterstrichen das Bild einer bewusst aufgelockerten Bauweise. Jedes Haus verfügte außerdem über einen Stallanbau und einen Garten für den Gemüse- und Obstanbau. Die Vorgärten und der beidseitige Baumbestand an der Straße verliehen der Siedlung einen gartenstädtischen Charakter.

Kontakt & Infos

Glückauf-Siedlung
(Carolinenglück)
Glückaufstraße
44793 Bochum-Hamme

2 Zeche Vereinigte Carolinenglück 2/3

Die ehemalige Zeche Vereinigte Carolinenglück (bis 1870 Zeche Glückauf) gehört zu den ältesten Bergwerken Bochums und zu den ersten im Ruhrgebiet, die die Mergeldecke, eine wasserundurchlässige Gesteinsschicht, durchstießen. Schacht 1 nahm nach mehrjährigen Vorarbeiten 1850 die Förderung auf, musste aber bereits 1902 nach einem Schachtbruch aufgegeben und verfüllt werden. Die Zechenanlage befand sich auf dem Mittelstreifen der heutigen Autobahn 40, nur wenige Meter nördlich der Brücke Erzbahntrasse.

Obwohl die Abteufarbeiten zu Schacht 2 bereits 1856 begonnen hatten, konnte die Anlage aufgrund von massiven Wasserhaltungsproblemen erst 1891 als neuer Hauptförderschacht in Betrieb gehen. Der heute noch erhaltene Malakowturm besitzt zwar im Vergleich zu anderen auch durch Umbauten eine äußerst einfache architektonische Gestaltung, ist aber möglicherweise der älteste erhaltene im Ruhrgebiet. Von 1912 bis zur Stilllegung der Zeche Carolinenglück 1964 übernahm schließlich der direkt benachbarte neue Schacht 3 der Zeche die Kohlenförderung. Sein Fördergerüst ist neben dem der Oberhausener Zeche Sterkrade eines von zwei noch erhaltenen der seltenen deutschen Strebengerüste der Bauart Zschetzsche.

Der Kohlenabsatz erfolgte zunächst mit Fuhrwerken über den nahe gelegenen Gahlen-schen 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 und bis zu 40 weitere wurden verletzt.



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

Zwei Jahre nach dem Unglück übernahm der Bochumer Verein die Zeche Carolinenglück, um sich eine ausreichende Kohlen-, bzw. Koksbasis zu sichern. Es folgten die Erweiterung und Modernisierung der seit 1890 bestehenden Kokerei sowie der Bau einer ersten Nebenproduktengewinnungsanlage. 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 außerdem im folgenden Jahr eine Seilbahn gebaut.

Massive Zerstörungen gegen Ende des Zweiten Weltkrieges führten zu einer relativ langen Wiederaufbau- und Instandsetzungsphase, die erst 1952 abgeschlossen werden konnte. Nach der Betriebsaufgabe 1964 wurde ein großer Teil der Tagesanlagen der Zeche abgebrochen. Eine neue Nutzung erhielten dagegen die Schächte 2 und 3 und die aus verschiedenen Epochen stammenden Sozial- und Verwaltungsgebäude: Seit 1970 dient das eindrucksvolle technikhistorische Ensemble als Standort der Grubenwasserhaltung der RAG AG. Die Stilllegung der Anlage in den nächsten Jahren ist bereits angekündigt.

Kontakt & Infos

Zeche Vereinigte
Carolinenglück 2/3
Darpestraße
44793 Bochum

Epiphaniaskirche. Foto: Presseamt Bochum



13 Epiphaniaskirche (Autobahnkirche RUHR)

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

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 finden jedoch einen Ausgleich in der halbrund vorstehenden Kanzel, der halbrund geschwungenen Empore sowie in Rund-Erkern an der Kirche und dem anschließenden Pfarrhaus. Wie viele vom Bauhaus inspirierte Kirchen orientiert sich auch die Epiphaniaskirche an ihrem industriellen Umfeld und folgt in ihrem Äußeren einer Fabrikarchitektur. Auch das Symbol des Kreuzes auf dem Turm sollte die Nähe der Kirche zu den Menschen zum Ausdruck bringen. Die drei

Glocken wurden 1929 in der Glockengießerei des nur wenige hundert Meter entfernten Bochumer Vereins aus Gusstahl gegossen und überlebten die Kriegsjahre aufgrund ihres nicht kriegswichtigen Materials.

Im Kontrast zum Äußeren wirkt das Innere der Kirche durch die bleiverglasten bunten Fenster hell und freundlich. Es wird vom großen Kruzifix des Essener Bildhauers Ernst Hackländer mit einem fast lebensgroßen Corpus von 1956 dominiert, der den in den Himmel aufgenommen Christus nach der Beschreibung des Johannesevangeliums zeigt. Das interessanteste Objekt jedoch ist das seitlich stehende, kleinere „Kreuz auf Bombenzünder“, das ein Symbol der Versöhnung darstellt. Als Sockel soll der originale Zünder der Bombe gedient haben, die am 19. Februar 1945 das Pfarrhaus der Epiphaniaskirche traf. Das Kreuz selbst besteht aus den geschmolzenen Resten der Kirchenglocke der damaligen altlutherischen Kirche St. Petri in Wuppertal-Elberfeld. Es wurde vom langjährigen Pastor der Gemeinde, Theodor Greve, gespendet, dessen Grabstein sich hinter der Kirche befindet.

In der Anfangszeit beherrschte das Kirchengebäude das Bild am damaligen Hindenburgplatz. Heute dagegen liegt die Epiphaniaskirche beengt wie auf einer Insel, umtost von den Verkehrsströmen der B 226 und der A 40. Wegen dieser Autobahnnähe ist die 2005 unter Denkmalschutz gestellte Kirche seit 2010 eine der 30 deutschen Autobahnkirchen und zugleich die einzige in einem Ballungsraum.

Kontakt & Infos

Epiphaniaskirche
Dorstener Straße 263
44809 Bochum
www.autobahnkirche.de



Die Siedlung Dahlhauser Heide, 1920er Jahre. Quelle: Presseamt Bochum

14 Siedlung Dahlhauser Heide

Die Siedlung Dahlhauser Heide, im Volksmund auch „Kapps-Kolonie“ genannt, wurde von der Firma Krupp in zwei Bauabschnitten zwischen 1907 und 1915 auf dem Gelände des ehemaligen Rittergutes Dahlhausen östlich der unternehmenseigenen 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 geschwungenen Verbindungstraßen umfasste ursprünglich 351 Gebäude mit 678 Doppelhaushälften, sechs Beamtenhäusern, vereinzelt Geschosswohnungsbau und insgesamt 777 Wohneinheiten. Damit gehört sie zu den größten im Ruhrgebiet. 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.

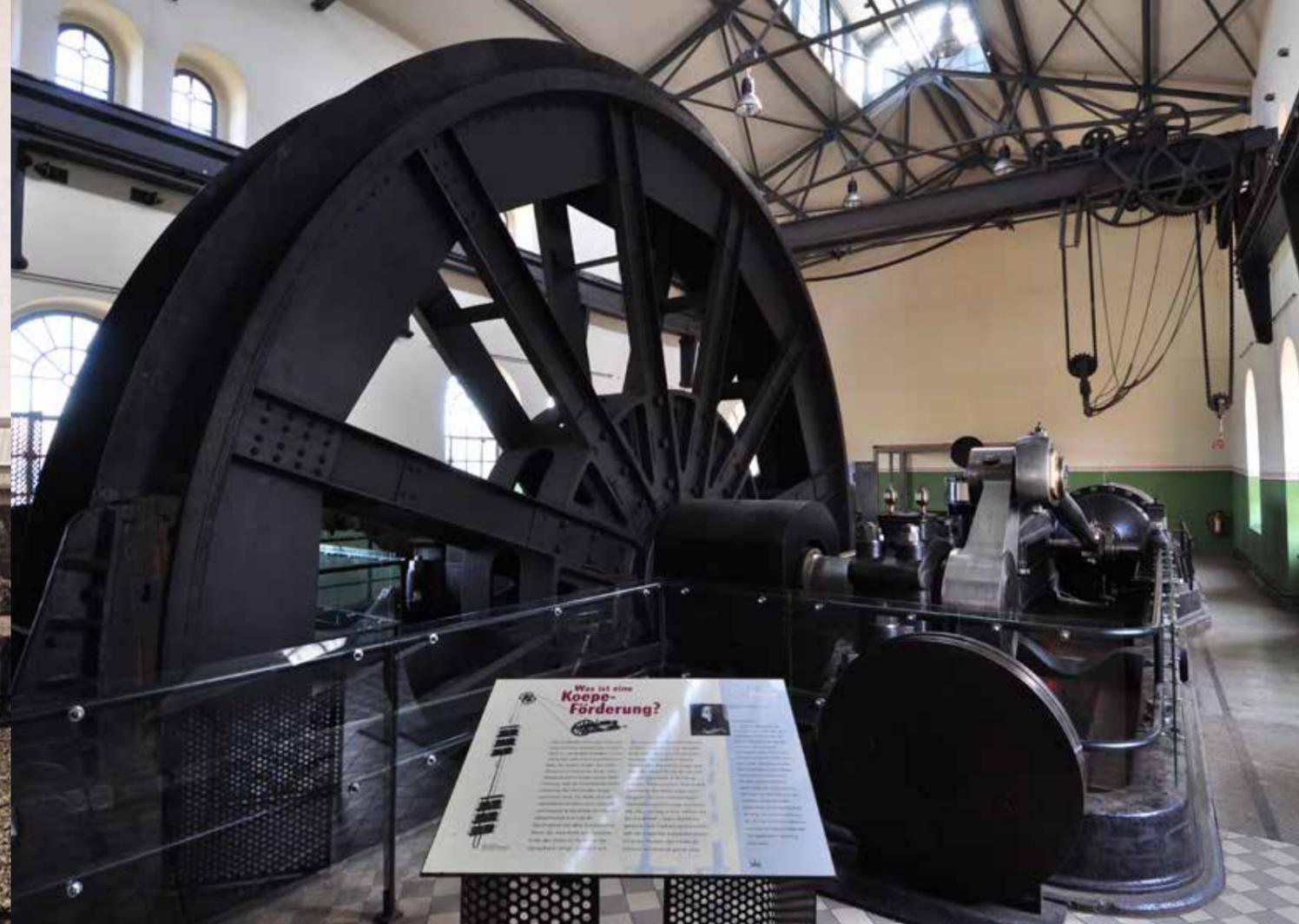
Die Planung der Siedlung für die Belegschaften der Krupp-Zechen Hannover und Hannibal lag beim leitenden Architekten des Krupp'schen Baubüros, dem aus Württemberg stammenden Robert Schmohl. Er verband die Idee der Gartenstadt mit dem Heimatstil und entwarf eine Arbeitersiedlung mit dörf-

lichem Charakter. Kindergärten, drei Schulen, Gemeindegäulen beider Konfessionen, eine Konsumanstalt und eine Bierhalle mit Saalbau kennzeichneten die eigenständige Infrastruktur der Mustersiedlung. Auch die Platzgestaltung und der 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 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
44793 Bochum



Die Zeche Hannover in den 1950er-Jahren. Quelle: Presseamt Bochum

15 Zeche Hannover I/II/V

Auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Hannover ist ein ruhrgebietsweit einmaliges Ensemble von Malakowturm und Maschinenhaus mit Dampfmaschine als Standort des LWL-Industriemuseums für Besucher zugänglich.

1856 erwarb die Hannoversche Bergwerksgesellschaft Horstmann & Co. mehrere Grubenfelder in der Bürgermeisterei Hordel und

errichtete in den folgenden Jahren eine Doppelschachanlage mit zwei Malakowtürmen. Bereits zwei Jahre nach Förderbeginn, 1872, kaufte Alfred Krupp (1812-1887) die Anlage.

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. An jedem Seilende hing ein Förderkorb, die abwechselnd die Tagesoberfläche und die tiefste Sohle im Schacht anfuhr. Zum Ausgleich des Seilgewichts verband ein Unterseil die Körbe, sodass die Fördermaschine nur noch das Drehmoment der unterschiedlichen Korblasten bewältigen musste. Die erste Turmförderung nach dem System Koepe entstand 1888, als die neue Fördermaschine vom Maschinenhaus in die Spitze des Malakowturms über Schacht II verlegt

wurde. Eine weitere Innovation betraf die Streckenförderung unter Tage, bei der 1892 erstmals im Oberbergamtsbezirk Dortmund Seilbahnen die Pferdebahnen ersetzten.

Im Juli 1899 erwarb Krupp auch die Nachbarzeche Hannibal und richtete in Bochum-Hordel eine gemeinsame Zechenverwaltung ein. 1905 wurde auf dem Gelände Schacht 5 in Betrieb genommen. Eine neue Kohlenwäsche, eine große Kokerei und ein Kraftwerk zur Elektrizitätserzeugung vollendeten den Ausbau der Schachanlage Hannover I/II/V zur modernen Großzeche. Ab 1907 entstand die benachbarte Kolonie Dahlhauser Heide. Zur Leistungssteigerung ließ Krupp 1939 den Malakowturm über Schacht II abreißen und durch einen modernen Förderturm ersetzen, der jedoch erst nach dem Zweiten Weltkrieg in Betrieb ging.

1954 wurde die Steinkohlenbergwerk Hannover-Hannibal AG gegründet, die im selben Jahr die angrenzende Zeche Königgrube erwarb. Die Konzentration der

Förderung auf Schacht II und der Verbund mit den Zechen Mont Cenis und Vereinigte Constantin der Große unter dem Namen Bergwerk Bochum konnten jedoch nicht verhindern, dass die Zeche Hannover 1973 infolge der Kohlenkrise als letzte Bochumer Schachanlage stillgelegt werden musste.

Anfang der 1980er-Jahre erfolgte der Abbruch der meisten Tagesanlagen mit Ausnahme des Grubenlüftergebäudes von 1929, des Malakowturms über Schacht I und der Maschinenhalle, deren Dampfördermaschine von 1893 vermutlich die älteste am Originalstandort erhaltene des Ruhrgebiets darstellt. Das Ensemble wurde als Industriedenkmal erhalten und 1981 in das LWL-Industriemuseum eingegliedert. Mit seiner einzigartigen Lage zwischen vorindustriellem Gutshof, ehemaliger Konsumanstalt, Umspannwerk, Halden, Bahntrassen und Siedlungen bietet das Denkmal Zeche Hannover die Möglichkeit, Industrialisierung und Strukturwandel, Landschaftsveränderung und Verstädterung auf einen Blick zu erfassen.

Die historische Dampfördermaschine in der Maschinenhalle der Zeche Hannover. Foto: Presseamt Bochum.

Kontakt & Infos

LWL-Industriemuseum
Zeche Hannover
Günnigfelder Straße 251
44793 Bochum
<https://zeche-hannover.lwl.org/de/>



Die Arbeiterhäuser
Am Rübenkamp.
Foto: RIK/Reinhold Budde

16 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 Haushalte die einzelnen Häuser bewohnten. Noch vor dem Ersten

Weltkrieg erwarb die Zeche, wohl zur Vermeidung von Ausgleichszahlungen 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 Straße 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, der die Häuser als Ausstellungsobjekte des Industriemuseums Zeche Hannover innerhalb des LWL-Industriemuseums nutzt.

Kontakt & Infos

Arbeiterhäuser Am Rübenkamp
Am Rübenkamp
44793 Bochum



Kolonie Hannover.
Foto: Presseamt Bochum

17 Kolonie Hannover

1875 begann die Firma Krupp in Günnigfeld mit der Errichtung einer Werksiedlung für ihre noch im Aufbau befindliche Zeche Hannover III/IV. 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 einer baulichen Nachverdichtung kam. Insgesamt bietet sie dennoch ein herausragendes Beispiel für das Lebensumfeld von Bergarbeitern im 19. und 20. Jahrhundert.

Kontakt & Infos

Kolonie Hannover
Günnigfelder Straße/Alfredstraße
44866 Bochum



Zeche Holland in den 1960er-Jahren.
Quelle: Presseamt Bochum

18 Zeche Holland 3/4/6

Die ehemalige Schachanlage Holland 3/4/6 in Wattenscheid hat eine architektonische Besonderheit zu bieten: Das Kau- und Verwaltungsgebäude von 1921 ist das älteste noch erhaltene Werk der stilprägenden Industriearchitekten Fritz Schupp und Martin Kremmer, die auch die Schachanlage Zollverein 12 in Essen entwarfen. Sie gruppierten die Backsteinbauten als dreiflügelige Anlage um einen Hof und gestalteten die Gebäude in der Tradition des Neoklassizismus.

Die Gesamtanlage Holland 3/4/6 stammt aus der zweiten großen Gründungsphase des Bergbaus nach dem Deutsch-Französischen Krieg. 1872 wurde hier zunächst als Ergänzung zur Ende der 1850er-Jahre

direkt hinter der Stadtgrenze zu Gelsenkirchen-Ückendorf entstandenen Schachanlage 1/2 Schacht 3 niedergebracht, der 1880 in Förderung ging. Zwei Jahre später erhielt die neue Zeche eine Kokerei mit der ersten Nebenproduktengewinnungsanlage zur Separation von Ammoniak und Teer in Deutschland. Im Jahr 1900 folgte Schacht 4, kurz darauf der Wetterschacht 5 und in den 1920er-Jahren Schacht 6 als neuer Hauptförderschacht. Seit den 1950er-Jahren bis zur endgültigen Stilllegung 1983 kam der Schachanlage eine besondere Bedeutung als zentraler Förderstandort eines Verbundes verschiedener Zechen und Grubenfelder auf Gelsenkirchener und Essener Gebiet zu. Der zwischenzeitliche Name „Holland/Rheinbe-Alma“ verweist auf diese Situation.

Auch das Maschinenhaus von Schacht 6 ist erhalten und wie das Fördergerüst von Schacht 4 restauriert. Das deutsche Strebengerüst mit dem Namenszug „Holland“ stammt ebenfalls aus der Feder von Schupp und Kremmer, stand aber zunächst in Essen auf Schacht Zollverein 4 und gelangte erst Ende der 1950er-Jahre nach Wattenscheid. Die anderen Tagesanlagen wurden nach der Betriebsaufgabe Ende der 1980er-Jahre abgerissen. Im Verwaltungs- und Kauengebäude befindet sich heute das TGW – Technologie- und Gründerzentrum Wattenscheid.

Kontakt & Infos

Zeche Holland 3/4/6
Emil-Weitz-Straße 2
44866 Bochum



Tafelstandort des Bergbauwanderwegs. Foto: Markus Lutter

19 Bergbauwanderweg Eppendorf-Höntrop

Auch im Gebiet von Eppendorf und Höntrop reichen die steinkohleführenden Schichten des Ruhrkohlenbeckens bis zur Erdoberfläche. Ähnlich wie im Ruhrtal bei Witten und Bochum wurde der Bergbau hier bereits sehr früh aufgenommen. Wahrscheinlich bereits im 16. Jahrhundert gewannen Bauern auf ihren Feldern Steinkohle im Tagebau zum Eigenbedarf. Im 18. Jahrhundert begann die Phase des Stollenbaus in drei Zechen.

Anfang des 19. Jahrhunderts waren die Kohlenvorräte dieser Anlagen weitgehend erschöpft. 1829 wurden mehrere Grubenfelder zur neuen Zeche Engelsburg zusammengelegt, die zum Tiefbau mit Schächten überging. 1843 folgte mit Maria Anna & Steinbank eine zweite Tiefbauzeche. Beide wurden später vom Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation erworben und bestimmten den Bergbau in Eppendorf und Höntrop bis zur Stilllegung 1904 bzw. 1961. Damit endete die Ära des Steinkohlenbergbaus im Süden Wattenscheids.

Der Bergbauwanderweg wurde 1992 vom Bürger- und Heimatverein Wattenscheid konzipiert und zwischen 2018 und 2020 grundlegend neugestaltet. Er erschließt insgesamt 20 Standorte vom frühesten Stollenbetrieb bis

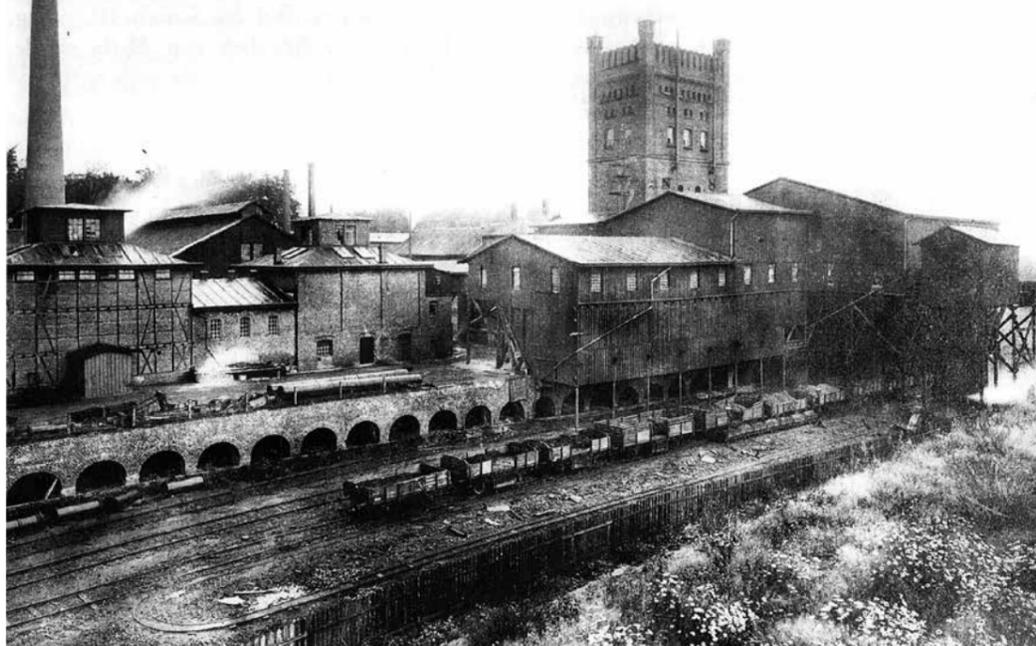
hin zur Großschachanlage. Nicht alle Standorte sind auf den ersten Blick erkennbar, doch weisen die Tafeln den Weg zur Entdeckung der Spuren früherer bergbaulicher Aktivitäten.

Ausgangspunkt des Wanderwegs ist die Kreuzung von Höntroper Straße und Talstraße, wo eine Übersichtstafel den Wegverlauf zeigt. Die rund 4,8 km lange Strecke führt durch die heute landschaftlich reizvolle Umgebung der beiden Stadtteile und erschließt mehrere Stollen, Schachtgebäude, eine Pferdebahn, Bergehalden und Zechenbahnreste sowie die Villa Baare, das Wohnhaus von Louis Baare, Generaldirektor des Bochumer Vereins. Da das Unternehmen mit den Zechen Maria Anna Steinbank und Engelsburg einen bedeutenden Teil seines Kohlenbedarfs in Eppendorf und Höntrop deckte, bietet der Wanderweg auch einen Blick in die Geschichte des großen Bochumer Stahlproduzenten.

Kontakt & Infos

Bergbauwanderweg
Eppendorf-Höntrop
Höntroper Straße/Talstraße
(Startpunkt)
44869 Bochum

Die Zeche Maria Anna & Steinbank Schacht 3 Ende des 19. Jahrhunderts. Quelle: Presseamt Bochum



20 Zeche Maria Anna & Steinbank

Die Zeche Maria Anna & Steinbank entstand 1841 als Stollenzeche durch die Zusammenlegung mehrerer Grubenfelder im Höntroper Raum. Nach der Inbetriebnahme 1844 erfolgten der Kohlentransport und die Abführung des Grubenwassers zunächst über den Horster Erbstollen zur Ruhr.

Anfang der 1850er-Jahre wurden am Elchweg und am Spelbergs Busch die beiden ersten Schächte der Zeche Maria Anna & Steinbank abgeteuft. 1854 übernahm ein Konsortium englischer Investoren die Zeche, die damit zu einem der vielen Beispiele für ausländisches Kapital im Ruhrbergbau wurde. 1857 folgte die Umgründung in eine Aktiengesellschaft.

Zwischen 1858 und 1860 baute die Zeche auf dem Gelände des heutigen Höntroper Reiterhofes einen dritten Schacht und wurde bald zum Opfer der ersten Wirtschaftskrise des Industriezeitalters. Die

Betriebsanlagen waren gerade fertiggestellt, als die Zeche wegen der schlechten Absatzlage und fehlender finanzieller Reserven geschlossen werden musste und absoff.

1868 kaufte der Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation die Zeche, um die Kohlegrundlage seines Stahlwerks zu sichern, und nahm sie wieder in Betrieb. Aufgrund massiver technischer Schwierigkeiten am Schacht 3 entschloss sich das Unternehmen zum Bau eines vierten Schachtes an der Emilstraße in der Nähe der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, der ab 1878 zum Hauptförderschacht wurde. In dieser Zeit umfasste die Belegschaft rund 1.000 Mann.

Schacht 3 blieb wegen hoher Wasserzuflüsse und des instabilen Steinkohleengebirges auch weiterhin ein Sorgenkind. Eine gewisse Bedeutung gewann die Anlage erst 1890 als Verladebahnhof. Von der ebenfalls dem Bochumer Verein gehörenden Dahlhauser Zeche Hasenwinkel wurde die Kohle bis hierhin per Seilbahn transportiert und dann über die Werksbahn in Richtung Stammwerk an der Alleestraße.

1904 wurde die Zeche Maria Anna & Steinbank wegen Erschöpfung der Kohlenvorräte stillgelegt. Teile der Betriebsanlage von Schacht 3, ein Zechenhaus und die Villa Baare in der Nachbarschaft sind bis heute gut erhalten. Alle anderen Schachtanlagen wurden dagegen schon früh vollständig beseitigt. Die Tafeln des Bergbauwanderwegs Eppendorf-Höntrop verweisen auf die Standorte.

Kontakt & Infos

Zeche Maria Anna & Steinbank
Reiterweg 22 (Schacht 3)
44896 Wattenscheid



Villa Baare. Foto: RIK/Budde

21 Villa Baare

Die Villa Baare in Höntrop wurde 1888 vom Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation für Louis Baare (1821-1897) in direkter Nähe zum Schacht 3 der unternehmenseigenen Zeche Maria Anna & Steinbank errichtet. Der Bochumer Verein war zu dieser Zeit das mit Abstand größte Bochumer Unternehmen und sein Generaldirektor Baare die wohl bedeutendste Bochumer Persönlichkeit. Zwischen 1854 und 1895 stand er an der Spitze des Montankonzerns und gehörte damit zu den wichtigsten Vertretern der Eisen- und Stahlindustrie im Ruhrgebiet. Daneben war er 35 Jahre lang Stadtverordneter in Bochum, ein Vierteljahrhundert Präsident der Handelskammer und als Mitglied des preußischen Abgeordnetenhauses Berater von Reichskanzler Otto von Bismarck

in sozialpolitischen Fragen. Er gehört zu den wenigen Ehrenbürgern der Stadt Bochum.

Sein Sohn und Nachfolger als Generaldirektor, Fritz Baare (1855-1917), übernahm die Villa nach dem Tod des Vaters. 1903 wurde das bis dahin vergleichsweise schlichte spätklassizistische Gebäude durch mehrere Anbauten und den Turm ergänzt. Ein vollständiger Umbau im Inneren sorgte für die Atmosphäre eines englischen Landhauses.

Nach Fritz Baares Tod bewohnte dessen Witwe die Villa bis zur Beschlagnahmung durch alliierte Besatzungstruppen 1945. Dann diente sie zwischenzeitlich als Kurheim für Kinder. 1974 verkaufte der Krupp-Konzern als Eigentümer die Villa an die Stadt Wattenscheid. Heute betreibt ein Verein hier einen Waldorf-Kindergarten.

Kontakt & Infos

Waldorf-Kindergarten
Reiterweg 13
44869 Bochum





1870er-Jahren machte Dahlhausen zum bedeutenden Bahnknotenpunkt. Für den Einsatz von Güterzuglokomotiven errichtete die Preußische Staatsbahn während des Ersten Weltkriegs die bis heute weitgehend erhaltenen Anlagen des Bahnbetriebswerks. Die Dahlhauser Lokomotiven wurden im schweren Güterzugverkehr, besonders im Verkehr von und zu den Zechen eingesetzt. Der Maximalbestand betrug 35 Dampflokomotiven.

Nach der Beseitigung von Kriegsschäden erlebte das Betriebswerk Dahlhausen in den 1950er-Jahren mit rund 500 Mitarbeitern eine letzte Hochkonjunktur. Noch Mitte der 1960er-Jahre wurden im Güterbahnhof Bochum-Dahlhausen täglich mehr als 2.000 Güterwagen abgefertigt. Mit der Schließung der letzten Zechen an der Ruhr entfiel dann das Haupteinsatzgebiet der Lokomotiven des Betriebswerks Bochum-Dahlhausen, das am 1. August 1969 seinen Status als selbstständige Dienststelle verlor. Ein Teil der Anlagen wurde danach zurückgebaut und schließlich auch die Güterwagenausbesserung 1982 aufgegeben.

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. (DGEG) konnte das Gelände des Betriebswerks ab 1968 schrittweise für die Unterbringung ihrer Sammlung historischer Eisenbahnfahrzeuge von der Bundesbahn übernehmen und eröffnete 1977 das Eisenbahnmuseum, das seitdem kontinuierlich weiterentwickelt wurde. 2011 entstand die Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, die das Museum seither betreibt.

In unmittelbarer Nähe des Eisenbahnmuseums und erreichbar durch eine Unterführung unter dem Museumsgelände, stellt eine Fußgängerbrücke die Verbindung zwischen den beiden Flussufern her. Parallel hierzu verläuft die lange Ruhrbrücke der 1874 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn im Zuge der Ruhrtalbahn erbauten Strecke Übrühr-Altendorf/Ruhr-Dahlhausen. Sie diente vornehmlich dem Güterverkehr, insbesondere der Zechen im Raum Altendorf (heute Essen-Burgaltendorf) südlich der Ruhr. 1990 fuhr der letzte Güterzug über die Brücke, nachdem bereits 1959 der Personenverkehr aufgegeben worden war.



Firma Dr. C. Otto in Bochum. Foto: Presseamt Bochum

Blick in den Ringlokschuppen. Foto: RIK/Staudinger

22 Eisenbahnmuseum Bochum

Das größte private Eisenbahnmuseum Deutschlands zeigt mit über 120 Fahrzeugen aus der Zeit von 1853 bis 1964 eine einzigartige Sammlung zur Verkehrs- und Technikgeschichte. Im 14-ständigen Ringlokschuppen des ehemaligen Bahnbetriebswerks Dahlhausen der Königlich-Preußischen Eisenbahn fanden die liebevoll und sachkundig gepflegten Lokomotiven, Triebwagen und Wagons eine standesgemäße Heimat. Wie die Drehscheibe, die Bekohlungsanlage und der Wasserturm steht er unter Denkmalschutz.

Im mittleren Ruhrthal begann die Geschichte der Eisenbahn 1863 mit der Eröffnung der Zweigbahn Steele-Dahlhausen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Der weitere Ausbau des Streckennetzes zur Ruhrtalbahn in den

Kontakt & Infos

Eisenbahnmuseum Bochum
Dr.-C.-Otto-Straße 191
44879 Bochum
www.eisenbahnmuseum-bochum.de

23 Fa. Dr. C. Otto

1872 gründeten der Chemiker und Hütten-techniker Carlos Otto (1838-1897) und andere Gesellschafter die Firma Dr. C. Otto & Comp. Bereits ein Jahr später begann in den Werksanlagen in Dahlhausen die Produktion feuerfester Steine für Kokereien, Kessel- und Ofenanlagen. 1876 folgte die Konstruktion der ersten Koksofenanlagen, die von Otto als Generalunternehmer u. a. auf der Zeche Dannenbaum bei Bochum errichtet wurden. Hier wurden nicht nur erstmals in Deutschland Kokereien „schlüsselfertig“ übergeben und dann im Rahmen eines Nutzungsvertrages betrieben, sondern auch die aufgrund ihrer innovativen Heiztechnik bald weitverbreiteten Otto-Coppée-Öfen eingesetzt. Damit war bereits früh das spätere Kerngeschäft gefunden, in dem das Unternehmen zu einem der weltweit führenden Anlagenbauer aufsteigen sollte.

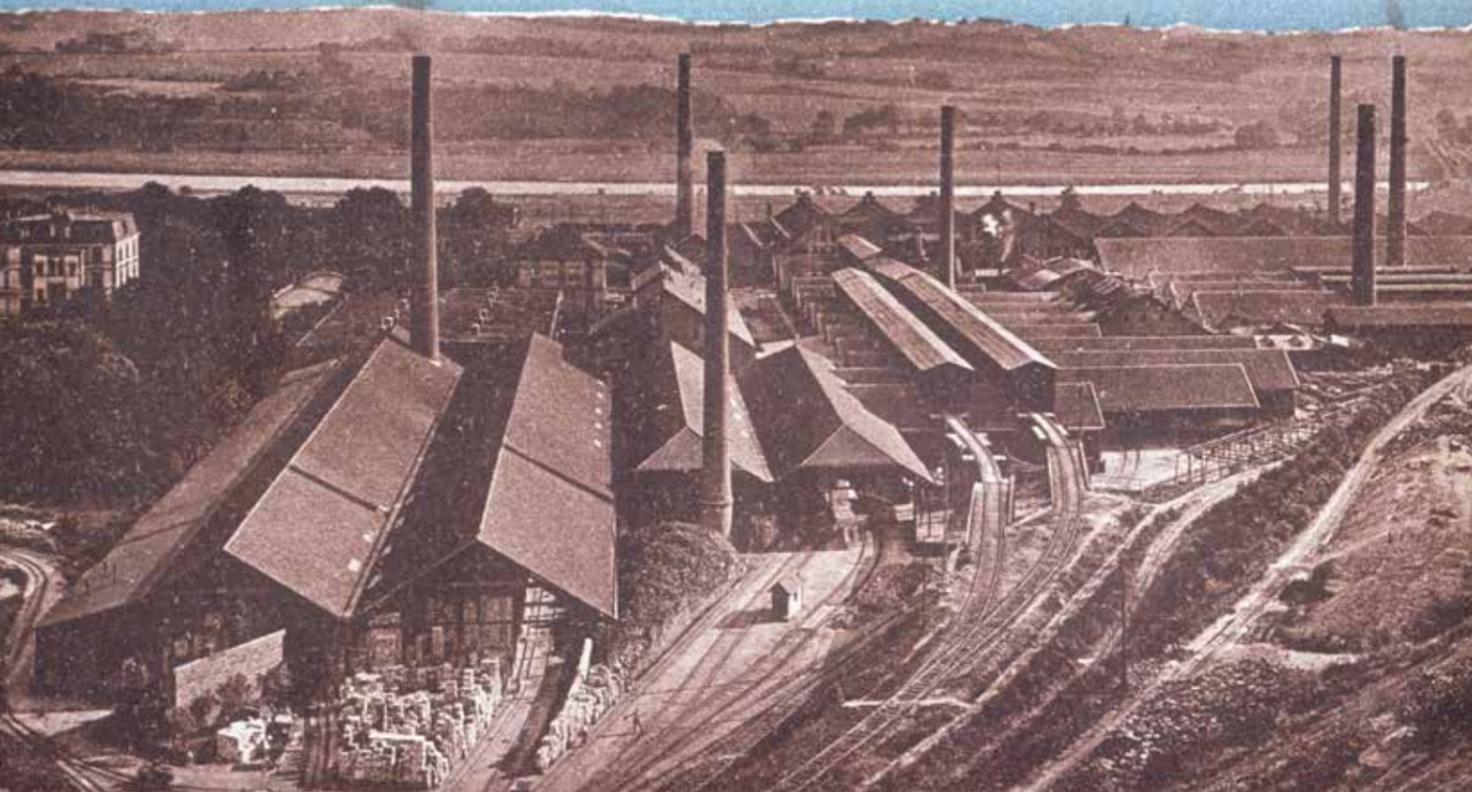
1881 begründete Dr. C. Otto etwa zeitgleich und im Wettbewerb mit dem Kokereifachmann Albert Hüssener die moderne Nebenproduktengewinnung. Auf der Zeche Holland in Wattenscheid entstand die erste Anlage mit einer Teer- und Ammoniakabscheidung, die 1885 um eine Benzolabwaschung erweitert und zum Grundstein eines neuen Geschäftszweiges des Steinkohlenbergbaus

wurde. Aus den in den 1890er Jahren auf Initiative von Dr. C. Otto gebildeten Nebenproduktverkaufsvereinigungen entstanden u. a. die Aral AG und die Ruhrstickstoff AG. Auch in den Folgejahren zog das Unternehmen die Aufmerksamkeit durch bahnbrechende technische Innovationen auf sich.

Nach der Jahrhundertwende stieg Dr. C. Otto verstärkt in den Kokereianlagenbau ein, der bislang an externe Baufirmen vergeben worden war. Dazu wurde eine zentrale Technische Abteilung gegründet, die 1912 ein eigenes Bürohaus in der Christstraße in Bochum-Ehrenfeld bezog. Neben Kokereien produzierte Dr. C. Otto auch Gaswerksanlagen und Gaserzeuger. 1913 stammten allein im Ruhrgebiet insgesamt rund 22.000 oder 70 % aller Koksöfen von Dr. C. Otto. In den 1920er- und 1930er-

Kontakt & Infos

P-D Refractories GmbH,
Standort Dr. C. Otto
Dr.-C.-Otto-Straße 222
44879 Bochum
www.pd-refractories.com



Fabrik Dr. C. Otto
im Jahre 1910.
Quelle: Presse-
amt Bochum

Jahren forcierte Dr. C. Otto das Auslandsgeschäft durch die Gründung mehrerer Tochtergesellschaften und den weltweiten Vertrieb von Kokereianlagen. 1926 wurden auch die Hauptverwaltung und der Unternehmenssitz von Dahlhausen nach Bochum an die Christstraße verlegt. Das erhaltene Gebäude ist heute Sitz der GLS Bank.

Nach dem Zweiten Weltkrieg liefen die Geschäfte nur langsam wieder an. Im Verlauf der Hochkonjunktur der 1950er Jahre erlebte Dr. C. Otto eine letzte Blütezeit in Deutschland. 1954 konnte die Errichtung des 50.000. Otto-Ofens gefeiert werden, und wenige Jahre später erreichte die Belegschaft mit 3.600 Mitarbeitern ihren absoluten Höchststand. Als im Rahmen der Kohlenkrise die inländische Auftragslage für Kokereien und Stadtgasanlagen nach und nach bedeutungslos wurde, konzentrierte sich das Geschäft auf den Anlagenbau im Ausland.

Nachdem Dr. C. Otto bereits mehrere Projekte gemeinsam mit der Recklinghäuser Carl Still GmbH durchgeführt hatte, übernahm diese 1987 den Bochumer Konkurrenten, und es entstand die Still Otto GmbH mit Sitz in Bochum. Dr. C. Otto hatte zu dieser Zeit weltweit rund 72.000, beide Unternehmen gemeinsam mehr als 100.000 Koksöfen errichtet. Noch im selben Jahr ging die Mehrheit des neuen Unternehmens an den Thyssen-Konzern über, worauf der Firmenname in Thyssen Still Otto GmbH geändert wurde. Es folgten mehrere Umfirmierungen und nach der Fusion der Thyssen AG mit der Krupp AG zur ThyssenKrupp AG 1999 die Zusammenlegung aller Kokereibauaktivitäten in der TK EnCoke GmbH, heute unter dem Firmendach von ThyssenKrupp Uhde, einem der bedeutendsten deutschen Anlagenbauunternehmen. Der Feuerfestbereich in Dahlhausen ist weiterhin als Werksteil Dr. C. Otto der Firmengruppe P-D Refractories (Preiss-Daimler) in Bochum aktiv.



Bahnhof Dahlhausen um 1910.
Repro: Presse-
amt Bochum

24 Bahnhof Dahlhausen

Die heute nicht mehr durchgehend betriebene Strecke der Ruhrthalbahn diente ab der Inbetriebnahme der Steele-Dahlhauser Eisenbahn 1863 vor allem dem Güterverkehr zwischen dem Raum Dahlhausen/Hattingen und dem Verkehrsknotenpunkt Hagen. Sie markiert einen verkehrstechnischen Wendepunkt, denn bis dahin waren die Kohlen aus den zahlreichen Zechen längs der Ruhr auf Frachtschiffen (Ruhr-aaken) in die flussabwärts gelegenen Absatzgebiete transportiert worden. Nun übernahm die Eisenbahn diese Aufgabe.

Erwartungsgemäß profitierten die Zechen von der neuen Linie, an die kurze Zeit später auch die Zechen in Altendorf südlich der Ruhr angebunden wurden. Mit der bald darauf fertiggestellten „Kohlenstation Dahlhausen“ begann jedoch nicht nur das Zeitalter des Güterverkehrs auf der Schiene, denn zugleich eröffnete sich der Bevölkerung erstmals die Möglichkeit, in an die Kohlenzüge angekoppelten Personenwaggons nach Steele oder Dahlhausen zu fahren.

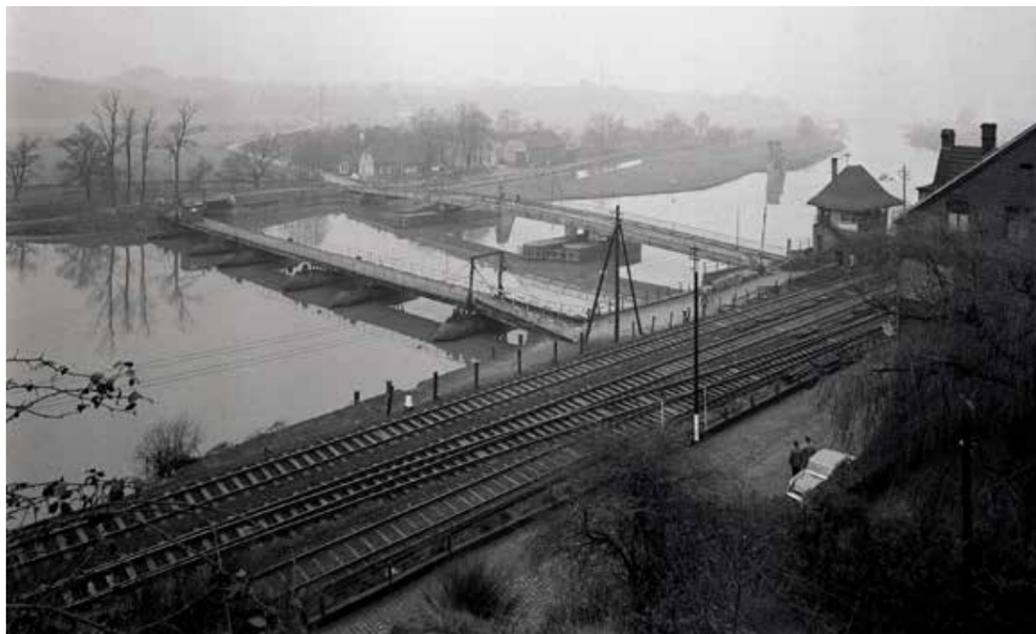
Nach der Verlängerung der Strecke der Steele-Dahlhauser Eisenbahn nach Hattingen 1870 und weiter nach Herdecke (heute Hagen-Vorhalle) im Jahre 1874 gewann der Personenverkehr an Bedeutung. Daher erhielt Dahlhausen 1870 ein erstes Stationsgebäude und eine Güterabfertigung. Beide Bauten erwiesen sich jedoch ebenso wie die Gleisanlagen schon bald als zu klein. Da inzwischen die Ruhrthalbahn durchgehend befahrbar war,

opferten die Gemeinden Dahlhausen und Linden einen nicht unbeträchtlichen Teil ihres Haushalts für einen Bahnhofsneubau, der schließlich 1875 fertiggestellt werden konnte. Auch dieser Bahnhof entsprach nach einiger Zeit nicht mehr den Anforderungen, so dass die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung im April 1913 ein neues Bahnhofsgebäude für Dahlhausen planen ließ. Dieses Gebäude im Bergischen Heimatstil wurde während des Ersten Weltkriegs fertiggestellt und war als Dienststelle bis 1979 in Betrieb.

1994/95 wurde das Empfangsgebäude aufwändig und denkmalgerecht restauriert. Dabei wurde die Empfangs- und Schalterhalle in ihren ursprünglichen Zustand im Stil der 1920er-Jahre zurückversetzt. Leider waren alle anschließenden Nutzungen und weitergehenden ambitionierten Planungen zu einer Aufwertung des Gebäudes als Außenstelle des Eisenbahnmuseums und gastronomischer, kultureller und sozialer Mittelpunkt des Stadtteils Dahlhausen bislang nur von begrenztem Erfolg. Seit 2020 befindet sich das Gebäude im Besitz der Stadt Bochum.

Kontakt & Infos

Bahnhof Dahlhausen
Otto-Wels-Platz
44879 Bochum



Die alte und die neue Schwimmbrücke, November 1958. Quelle: Presseamt Bochum

25 Schwimmbrücke Dahlhausen

Die Schwimmbrücke Dahlhausen ist ein wichtiger Verkehrsweg im Bochumer Süden und zugleich ein Nadelöhr. Sie verbindet Bochum-Dahlhausen mit dem südlich der Ruhr gelegenen Essener Stadtteil Burgaltendorf.

Bis ins 20. Jahrhundert hinein stellte die Ruhr eines der größten Verkehrshindernisse des Ruhrgebiets dar. Mit der bereits in der Frühen Neuzeit nachweisbaren und zuletzt 1870 an die Bedürfnisse des Verkehrs angepassten Brücke der Bochumer Straße (B 51) in Hattingen existierte im Bochumer Südwesten nur eine Straßenverbindung. Dazu kamen drei Eisenbahnbrücken an der Henrichshütte, unterhalb der Straßenbrücke sowie im Bereich des heutigen Eisenbahnmuseums. Fußgänger waren auf Fähren angewiesen oder mussten weite Umwege in Kauf nehmen.

Die Situation entspannte sich erst Ende des 19. Jahrhunderts, als in Dahlhausen auf private Initiative eine erste Pontonbrücke entstand. Diese benötigen weder Brückene Pfeiler noch besondere Widerlager, sondern bestehen aus einer Reihe von Schwimmkörpern, auf denen die Brückenfahrbahn aufliegt. Für die Schiffsdurchfahrt konnte ein Brückenabschnitt angehoben werden. Der Betrieb wurde durch die Erhebung eines Brückengeldes finanziert. Die Brücke wurde im Mai 1943 durch die Bombardierung der Möhnetalsperre stark beschädigt und nur provisorisch wieder aufgebaut.

1959 ersetzte die heutige Schwimmbrücke die im Zeitalter der Massenmotorisierung unzureichende Konstruktion. Die 89,4 Meter lange und 146,8 Tonnen schwere Brücke verfügt über drei Felder und sechs Pontons. Ihr südlicher Teil ließ sich ursprünglich mit Hilfe von Seilwinden ausschwenken, damit Schiffe die Brücke passieren konnten. Der Straßenverkehr über die einspurige Brücke wird durch eine Ampel geregelt und ist seit 2011 aufgrund von Gewichtsbeschränkungen stark eingeschränkt. Ob und wann die dringend notwendige Grundsanierung oder ein Neubau erfolgen, ist derzeit ungewiss. Seit 2014 steht die Brücke unter Denkmalschutz, ist sie doch die einzige Ihrer Art im Ruhrgebiet.

Kontakt & Infos

Schwimmbrücke Dahlhausen
Lewackerstraße/Auf
dem Stade (Essen)
44879 Bochum



Stollenmundloch Glücksonne an der Lewackerstraße.
Foto: Presseamt Bochum

26 Bergbauhistorischer Lehrpfad Bochum-Dahlhausen

Wie im gesamten Bochumer Süden entlang der Ruhr wurde auch in Dahlhausen bereits im 17. Jahrhundert Steinkohle abgebaut. Im Vergleich zu Stiepel gab es jedoch gewisse Unterschiede. So ähneln sich zwar die Topografie und die geologischen Strukturen, aber der Bergbau erschloss hier nicht nur die Täler im Bereich des Flusses, sondern auch höhergelegene Bereiche von Oberdahlhausen und im angrenzenden Munscheid.

Zur Erinnerung an die Bergbaugeschichte Dahlhausens hat die Stadt Bochum zusammen mit dem „Bergmannstisch Bochum Süd“ Anfang der 1990er-Jahre die bergbauhistorisch interessanten Stätten markiert und mit Informationstafeln ausgestattet. Die 32 Standorte liegen auf einer Strecke von rund 10 km und zeigen sowohl Objekte des frühen als auch des industriellen Bergbaus wie Stollenmundlöcher, Schächte, Bergmannssiedlungen, Halden und Kohlenwege. Daneben existieren weitere sieben Standorte außerhalb des Rundweges. Ursprünglich als „Bergbauwanderweg“ bezeichnet, firmiert die Rundstrecke seit einiger Zeit als „Bergbauhistorischer Lehrpfad“. Und dies ist nicht zu viel versprochen. Wie auch der Stiepeler Bergbauwanderweg bietet der Lehrpfad einen umfassenden Überblick über die die

Geologie der Steinkohlenformationen und die Betriebsstrukturen im Zeitverlauf.

Hervorzuheben sind einige für Bochum einzigartigen Standorte. Dazu gehört etwa der „Primussprung“, der wie an keiner anderen Stelle des Ruhrgebiets die Brüche des Steinkohlengebirges deutlich macht. Zu erwähnen sind auch der leider nicht erhaltene Stall für Grubenpferde mit angrenzender Weide sowie das Maschinenhaus der Zeche Hasenwinkel, das Brikettwerk Dahlhausen und der Tunnel Baaker Mulde unterhalb der Hattinger Straße.

Kontakt & Infos

Bergbauwanderweg Dahlhausen
Am Alten General (Startpunkt)
44879 Bochum
www.bergmannstisch-bo-sued.de/lehrpfad.html
www.bochum.de/Dahlhausen

Beerdigung von Heinrich Kämpchen, 1912, Leichenzug vor seinem Wohnhaus. Quelle: Presseamt Bochum



27 Grab Heinrich Kämpchen

Heinrich Wilhelm Kämpchen (1847-1912) war Bergmann und Arbeiterdichter. Er entstammte einer alten Bergmannsfamilie aus Altendorf (Essen-Burgaltendorf). Sein Berufsleben als Bergmann begann er 1864 in Dahlhausen auf der Zeche Hasenwinkel, die sich zu dieser Zeit im Umbruch vom Stollenbetrieb zur Tiefbauzeche befand. Der junge Heinrich Kämpchen erlebte dort den durch die Industrialisierung bedingten sozialen Absturz des zuvor wohl angesehenen privilegierten Bergmannes zum weitgehend rechtlosen Bergarbeiter.

Kämpchen setzte sich schon früh mit dieser Situation auseinander und stellte sie in den Mittelpunkt seiner Gedichte. Dies brachte ihm hohes Ansehen bei der Arbeiterschaft, die ihn 1889 beim ersten großen Bergarbeiterstreik zu einem ihrer Streikführer ernannte. Die Bergbauunternehmen bestraften diese unerwünschten politischen Aktivitäten umgehend, setzten ihn auf eine schwarze Liste und verwehrten ihm von nun an einen Arbeitsplatz. So musste Kämpchen von einer äußerst kärglichen Rente als Frühinvalid leben – als Kostgänger im Haus Dr.-C.-Otto-Straße 46, wo heute eine Gedenktafel an ihn erinnert.

Heinrich Kämpchen war einer der talentiertesten sozialistischen Dichter seiner Zeit, der vor dem Hintergrund der herben Schönheit des Ruhrtales („Was die Ruhr mir sang“) mit großer Emotionalität die Nöte der Bergarbeiter thematisierte. Seit 1889 erschienen seine mit deutlichen Bezügen zu tagespolitischen Geschehnissen gekennzeichneten Gedichte in dem Wochenblatt „Deutsche Bergarbeiter Zeitung“.

Kämpchens Grab auf dem katholischen Friedhof Linden wurde 1989 als Ehrenggrab gestaltet und mit einer von Tisa von der Schulenburg entworfenen Grabplatte versehen.

Kontakt & Infos

Katholischer Friedhof Linden
Nöckerstraße
44879 Bochum



Zeche Friedlicher Nachbar. Foto: Dietmar Bleidick

28 Zeche Friedlicher Nachbar

Wie viele Zechen im Bochumer Süden ist auch die Zeche Friedlicher Nachbar aus älteren Stollenzechen hervorgegangen. 1868 begann das Unternehmen mit dem Tiefbau und legte an der heutigen Wuppertaler Straße (Autohaus) den ersten eigenen Schacht an, nachdem zuvor bereits über den angepachteten Röderschacht der Nachbarzeche Hasenwinkel gefördert worden war. Der Kohlentransport erfolgte über einen zum Tunnel ausgebauten Stollen durch den Höhenrücken der Hattinger Straße zur Bahnlinie Weitmar-Dahlhausen.

Um die Wende zum 20. Jahrhundert folgten ein zweiter Schacht 500 m südöstlich von Schacht 1 und ein Wetterschacht am höchsten Punkt des Weitmarer Holzes an der Blankensteiner Straße. 1899 übernahm die Zeche Friedlicher Nachbar die angrenzende Zeche Baaker Mulde, die ebenfalls aus Stollenzechen hervorgegangen war. Friedlicher Nachbar wurde mehrmals weiter ausgebaut und machte mehrere Besitzerwechsel durch. 1950 erhielt Schacht 2 ein neues Fördergerüst nach Entwürfen des bedeutenden Industriearchitekten Fritz Schupp. Dieses Gerüst ist heute nicht mehr an seinem ursprünglichen Ort, sondern in Essen-Katernberg auf die Zeche Zollverein 1/2 zu sehen, wohin es versetzt wurde. Friedlicher Nachbar wurde

als eine der ersten Bochumer Zechen 1961, gleich zu Beginn der Kohlenkrise, stillgelegt.

Von der Zeche erhalten ist unter anderem die Maschinenhalle von Schacht 2, die heute einem Keramik-Künstler als Werkstatt dient. Mehrmals im Jahr hält er inzwischen über Bochum hinaus bekannte Design-Messen ab, die eine gute Gelegenheit bieten, die Maschinenhalle auch von innen zu besichtigen. Daneben sind das eindrucksvolle Gebäude des Wetterschachtes sowie das südliche Eingangsbauwerk des Tunnels erhalten.

Kontakt & Infos

Zeche Friedlicher Nachbar
Friedlicher Nachbar-Straße
44879 Bochum



Wasserturm
Weitmar. Foto:
Dietmar Bleidick

29 Wasserturm Bochum-Weitmar

Der 1902/03 in Weitmar am höchsten Punkt der Hattinger Straße errichtete Wasserhochbehälter stand im Zusammenhang mit dem geplanten Bau eines kleinen Wasserwerks für die Betriebszwecke der Steinkohlezehle Friedlicher Nachbar in Linden. Da zur gleichen Zeit die neu gegründeten Verbands-Wasserwerke Bochum ebenfalls ein Wasserwerk im Ruhrtal zur Aufrechterhaltung ihrer Wasserlieferungen planten, verzichtete die Zeche auf die weitere Durchführung ihres Vorhabens und wurde stattdessen Kunde des Verbandes. Dieser baute dann an der Hattinger Straße und in Bochum-Harpen zwei baugleiche Wasserspeicher, die zum Mengen- und Druckausgleich des Leitungsnetzes dienen.

Der Weitmarer Wasserhochbehälter wurde als Kombination aus Wasserturm und Wohn- bzw. Betriebsräumen gebaut. Seine von der Bochumer Firma Heinrich Scheven entwickelte Bauweise ist eine Sonderform, von der in Deutschland nur wenige Exemplare entstanden, und daher von besonderem baugeschichtlichem Wert. Die Fassadengestaltung wirkt architektonisch sehr reizvoll, da sie an eine herrschaftliche Gründerzeitvilla erinnert. Das im äußeren Eindruck viergeschossige Gebäude verfügt im unteren Bereich über zwei Wohn- bzw. Bürogeschosse, während sich darüber zwei Wasserbehälter mit einem Volumen von insgesamt 2000 Kubikmetern befinden.

Bis Ende der 1950er-Jahre wurde der Weitmarer Wasserturm noch als Speicher genutzt. Mitte der 1970er-Jahre übernahm die Stadt Bochum den Hochbehälter von den Stadtwerken, ließ ihn ab 1983 komplett sanieren und stellte ihn 1989 unter Denkmalschutz. Sein Pendant in Bochum-Harpen wurde dagegen 1976 abgerissen. Eine neue Nutzung erhielt der Wasserturm durch die Unterbringung des seit 1958 in Bochum heimischen „Deutschen Instituts für Puppenspiel“, das seit 1992 den Namen „Deutsches Forum für Figurentheater und Puppenspielkunst“ trägt.

Kontakt & Infos

Wasserturm Weitmar
Hattinger Str. 467
44795 Bochum

30 Zeche und Kraftwerk Prinz-Regent

In Weimar entstanden bereits im 17. Jahrhundert mehrere Zechen, die die Kohle oberflächennah über Stollen abbauten. Der Betrieb dieser Anlagen war unregelmäßig, die Förderung gering. 1869 wurden mehrere ältere Stollenbetriebe und das 1862 verliehene Grubenfeld „Prinz Regent“ zusammengefasst, um eine Tiefbauzeche zu errichten. Das konsolidierte Bergwerk trug zu Ehren des Königs von Preußen und späteren Kaisers Wilhelm I. weiterhin den Namen „Prinz Regent“.

1873 mit zwei Schächten in Betrieb gegangen, wuchs Prinz Regent nach der Jahrhundertwende rasch zu einer der leistungsstärksten Bochumer Zechen. Hatten die Fördermengen seit den 1880er Jahren bei weniger als 200.000 Tonnen pro Jahr zunächst stagniert, verdreifachten sie sich bis zum Ersten Weltkrieg auf 650.000 Tonnen.

Ausschlaggebend für diese Entwicklung war die Übernahme durch Hugo Stinnes' Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-AG. Prinz Regent wurde zur Hauptförderanlage mehrerer Konzernzechen im Bochumer Süden, die wie Friederika und Julius Philipp in Wiemelhausen jedoch bereits kurz nach der Jahrhundertwende stillgelegt wurden. Mit der endgültigen Schließung von Carl Friedrichs Erbstolln in Weitmar war Prinz Regent Ende der 1920er-Jahre die mit Abstand wichtigste Zeche im Bochumer Süden und erreichte mit 3.400 Bergleuten eine Rekordförderung von knapp 1 Mio. Tonnen.

Ende der 1950er-Jahre gehörten die Zechen im Bochumer Süden u. a. aufgrund schlechter Lagerstättenverhältnisse und Kohlenqualitäten zu den ersten Opfern der Kohlenkrise. Prinz Regent und Dannenbaum (Opel-Werk) wurden 1958 zusammengelegt, um dann Ende Februar 1960 für immer zu schließen.

In der ehemaligen Schlosserei, einem der wenigen vom Abriss verschonten Gebäude, entstand 1981 die „Zeche Bochum“ als eines der ersten Veranstaltungszentren seiner Art in Deutschland. Direkt nebenan und in Magazinräumen bzw. der Wasch-



Die Zeche Bochum
heute. Foto:
Dietmar Bleidick

kau der Zeche untergebracht residiert seit 1991 das Prinz Regent Theater, eine der wichtigsten freien Bühnen Bochums.

1905 errichtete die Zeche auf ihrem Gelände ein Kraftwerk zur Versorgung mit Strom, Druckluft und Dampf. An die seinerzeit größte Anlage ihrer Art in Bochum waren schließlich vor dem Ersten Weltkrieg zehn Schachtanlagen im Raum Bochum und Dortmund angeschlossen. Das durch die Stilllegung dieser Zechen Anfang der 1960er-Jahre in seinem Bestand bedrohte Kraftwerk wurde dann zunächst von der Stadt Bochum als Energiezentrale des neuen Opel-Werkes und schließlich von der Vereinigte Elektrizitätswerke Westfalen übernommen. Mit dem Bau der Ruhr-Universität und der Hustadt gewann es weitere Bedeutung als Lieferant von Fernwärme.

Nach der Schließung des Opel-Werkes 2014 und dem Auslaufen der Lieferverträge mit der Ruhr-Universität 2017 wurde das Kraftwerk im Oktober 2018 stillgelegt. Die Kohleblöcke waren bereits in den 1990er-Jahren abgerissen worden. Heute erinnern nur noch einige wenige verbliebene Gebäude an diese Großanlage im Bochumer Süden, zu der auch das 1961 an der Wasserstraße errichtete und 1986 geschlossene Kraftwerk Springorum gehörte.

Kontakt & Infos

Zeche und Kraftwerk Prinz Regent
Prinz-Regent-Straße 50-60
44795 Bochum



Heimkehrer-Dankeskirche. Foto: Dietmar Bleidick

31 Heimkehrer-Dankeskirche Weitmar

Diese katholische Kirche ist etwas Außergewöhnliches. Schon ihr Name ist einzigartig in Deutschland, denn sie erinnert nicht nur an die Heimkehr der Heiligen Familie nach der Flucht aus Ägypten, sondern zugleich an die der Spätheimkehrer aus sowjetischer Gefangenschaft nach dem Zweiten Weltkrieg. Der Bau an der Karl-Friedrich-Straße geht auf die Anregung von Pfarrvikar August Halbe an St. Franziskus in Weitmar zurück, der selbst von diesem Schicksal betroffen war. Beharrlich verfolgte er die Idee, eine Kirche nicht nur als Dank für die Heimkehr, sondern gleichzeitig als Zeichen der Versöhnung zu schaffen. Nachdem 20 Spätheimkehrer 1958 den symbolischen ersten Spatenstich vorgenommen hatten, weihte der Essener Bischof Franz Hengsbach die Kirche im Dezember 1959 ein.

Der Herner Architekt Kurt Hubert Vieth schuf eine Hallenkirche mit flachem Satteldach als Stahlbetonskelettbau. Die Architektur soll an eine Lagerbaracke erinnern. Das Äußere wird durch rippenartige Stützen zwischen hellen Klinkerflächen geprägt. Die Portale an der Westfassade werden durch eine mittige Rippenfolge mit drei darüber

liegenden Fensterbahnen betont. Auf einen Sakralbau weist nur ein kleiner kupferner Dachreiter hin, der spitz wie eine Nadel auf der linken Rippe der Portalfront sitzt.

Der helle Innenraum ist schlicht und wird durch den hoch liegenden Fries farbiger Fenster an beiden Längsseiten und ein großes Fenster in Chorhöhe beleuchtet. Der Fries stellt eine abstrakt gestaltete „Kriegsstraße“ dar und stammt ebenso vom Essener Maler Wilhelm de Graaf wie das 95 Quadratmeter große Chorfenster mit dem Motiv des „Lobgesangs der drei Jünglinge im Feuerofen“. Selbst Spätheimkehrer, setzte de Graaf dabei die Schrecken des Krieges und der Gefangenschaft mit kräftigen Farben ins Bild. Im Magdalenenfenster am Nebenaltar werden in blauen Farbtönen die Abkehr vom Bösen und die Hinwendung zu Gott als Weg des Heils thematisiert. Als letztes wurde das Rosenkranzfenster des de Graaf-Schülers Nikolaus Bette erst 1974 fertiggestellt. Obwohl es nicht mehr stilistisch an die übrigen Fenster anschließt, hat Gründerpfarrer Halbe es sich in dieser Form gewünscht. Die Schutzmantelmadonna stammt aus dem Jahr 1985 und nahm das Anliegen Halbes auf, die Kirche unter den Schutz Marias zu stellen.

In der Krypta links vom Chor befinden sich seit 1967 an der Altarwand neben dem Tabernakel zahlreiche Namen von Kriegsgefangenen. 1986 wurde die Krypta durch einen Anbau zu einem Museum erweitert, das von Kriegsgefangenen in den Lagern unter primitivsten Bedingungen hergestellte Alltags- und Kunstgegenstände zeigt. Zu den Exponaten zählt auch eine Kopie der Stalingradmadonna als gestickter Wandbehang. Das Original wurde Weihnachten 1943 vom evangelischen Pastor und Lagerarzt Kurt Reuber im Kessel von Stalingrad gezeichnet und an seine Frau geschickt. Seit 1983 befindet es sich in der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche in Berlin.

Die Heimkehrer-Dankeskirche zählt zu den Erinnerungsorten von nationalem Rang und steht seit 2005 unter Denkmalschutz. Seit 2009 ist sie Filialkirche der St.-Franziskus-Pfarrei und war im Kulturhauptstadtjahr 2010 eine der Kulturtankstellen des Bistums Essen.

32 Bergbauwanderweg Bochum-Süd

Im Ruhrtal liegt die Wiege des Ruhrbergbaus. Hier treten an zahlreichen Stellen die Kohleflöze an der Erdoberfläche aus. Bereits im Mittelalter wurde im Bereich des Flusses zwischen Essen und Dortmund Kohle gewonnen. In Stiepeler gehen die Anfänge bis ins 16. Jahrhundert zurück. Ein regelmäßiger Bergbau begann jedoch erst im 18. Jahrhundert. Bevor die Ruhr in den 1770er-Jahren schiffbar gemacht wurde, war Stiepeler der Ausgangspunkt des Gahlenschen Kohlenweges, der bis in den Raum Dorsten führte. Noch heute erinnern in Bochum die Straßennamen Kohlenstraße, Dorstener Straße und Gahlensche Straße an diese erste Blütephase des Ruhrbergbaus, während der zahlreiche Stollenzechen entstanden. Die Kohle wurde flussabwärts in Richtung Rhein verschifft und bis nach Süddeutschland und in die Niederlande verkauft. Den Landtransport im Umfeld der Zechen übernahmen bald Pferdebahnen, die zu den ältesten in Deutschland gehören.

Mitte des 19. Jahrhunderts boten der Kohlenreichtum Stiepels und die günstigen Abbaubedingungen zusammen mit der Lage an der Ruhr den Ausgangspunkt für die Ansiedlung der Hattinger Henrichshütte. In dieser ersten Industrialisierungsphase des Ruhrgebiets entstand an der Kemnader Straße an der Grenze zu Weitmar mit Carl Friedrichs Erbstollen auch die einzige Großzeche Stiepels. Der Ort wurde so zur Bergbaugemeinde, denn neben der Landwirtschaft bot die Kohlegewinnung Arbeit für einen großen Teil der Bevölkerung.

Mit der gleichzeitig einsetzenden Nordwanderung des Bergbaus in Richtung Emscher und Lippe verloren die Stiepeler Zechen nach und nach an Bedeutung. Sie verfügten nur über vergleichsweise geringe und qualitativ minderwertige Kohlevorräte, die bald abgebaut waren. Noch im 19. Jahrhundert musste daher ein Großteil der Zechen geschlossen werden. Dennoch blieb der Bergbau der alles bestimmende Wirtschaftszweig in Stiepeler, denn die Bergleute verdingten sich jetzt bei Zechen in den Nachbargemeinden.

Zu einem erneuten Aufschwung des Stiepeler Bergbaus kam es nach dem Zweiten Weltkrieg, als der allgegenwärtige Kohlenmangel die Gewinnung der noch vorhandenen Vorräte wieder zu einem guten Geschäft machte. Die zahlreichen neuen Kleinzechen wurden dann im Zuge der Kohlenkrise Anfang der 1960er-Jahre stillgelegt. Carl Friedrichs Erbstollen war bereits in den 1920er-Jahren geschlossen worden.

Der Bergbau im Stiepeler Raum erfolgte lange Zeit größtenteils oberflächennah über Stollen, die in der Regel in der Talsohle angelegt wurden. Dies ermöglichte nicht nur den einfachen Abtransport der Kohle, sondern sorgte auch für einen natürlichen Abfluss des zulaufenden Wassers. Daneben existierten nur kleine Schächte, die vor allem zur Bewetterung (Belüftung) der Zechen dienten. Die Standorte des Bergbauwanderwegs zeigen dies eindrucksvoll, liegen sie doch entweder direkt im Ruhrtal, oder aber in einem der Seitentäler. Da im eigentlichen Ortsbereich kein Bergbau stattfand, zieht sich der Weg in einem großen Bogen über eine Strecke von etwa 22 km um Stiepeler herum.

Der Wanderweg wurde zwischen 2017 und 2021 vom Knappenverein Schlägel & Eisen Bochum Stiepeler-Dorf 1884 in Kooperation mit dem Stiepeler Verein für Heimatforschung neugestaltet. Er ersetzt den in den 1980er Jahren entstandenen ersten Wanderweg, dessen Standorttafeln nach rund 30 Jahren das Ende ihrer Lebensdauer erreicht hatten. Unverändert ist jedoch das Ziel des Bergbauwanderwegs Bochum-Süd. Er soll in seiner Gesamtheit einen Überblick über die Entstehung und Entwicklung sowie die wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen des Stiepeler Bergbaus geben und damit das Zeitalter der Kohle ein wenig näherbringen.

Kontakt & Infos

Heimkehrer-Dankeskirche
Karl-Friedrich-Straße 111
44795 Bochum
www.st-franziskus-bochum.de

Kontakt & Infos

Bergbauwanderweg Bochum Süd
Eichenweg (Startpunkt)
44799 Bochum
www.bochum.de
www.bochum.de



Kleinzeche
Hاونert. Foto:
Dietmar Bleidick

33 Kleinzeche Hاونert

Nach dem Zweiten Weltkrieg war Steinkohle der wichtigste Energieträger des Wiederaufbaus. Durch die hohe Nachfrage herrschte ein immenser Kohlenmangel, den die Großzechen des Ruhrgebiets nicht decken konnten. Aus diesem Grund entstanden im Bereich des Ruhrtales zahlreiche Kleinzechen. Hier lagen die Anfänge des Ruhrbergbaus im 18. Jahrhundert und nun kehrte er an seinen Ursprungsort zurück. Ausgangspunkt waren die oberflächennahen Kohlevorkommen in dieser Gegend. Diese waren zwar durch den alten Bergbau schon weitgehend erschöpft, boten aber noch ausreichend abbaufähige Flöze.

Ab 1945 wurde das Weimarer Holz zum Zentrum des neuen Kleinbergbaus. In den ersten Jahren erfolgte der Abbau unkontrolliert und

ohne Genehmigung der Bergbehörden. Auf den zahlreichen, im Wald gelegenen Zechen arbeiteten meist nur wenige Bergleute. Die Förderung war gering, und so erhielten diese Zechen im Volksmund den Namen „Pütt Eimerweise“. In den 1950er-Jahren existierten im Bochumer Süden zwischenzeitlich bis zu 100 Kleinzechen. Diese verschwanden dann mit der Kohlenkrise ab 1958 relativ schnell. 1967 schloss die letzte Stiepeler Kleinzeche „Küper-Kaeseberg“.

Die Zeche Hاونert ist ein typisches Beispiel einer Kleinzeche. Sie wurde 1946 am Bliestollen direkt neben dem Malakowturm Brockhauser Tiefbau gegründet, erreichte 1952 ihre höchste Jahresförderung von 17.000 Tonnen und beschäftigte maximal 85 Kumpel. Der Durchschnitt lag jedoch erblich geringer. Zum Vergleich: Eine Großzeche im nördlichen Ruhrgebiet förderte zu dieser Zeit mit mehreren Tausend Bergleuten jährlich über eine Million Tonnen. 1959 wurde Hاونert stillgelegt und in den folgenden Jahren abgerissen.

Der Knappenverein Schlägel & Eisen Bochum-Stiepeler/Dorf 1884 entschloss sich 2015 zur Rekonstruktion der Zeche Hاونert als Erinnerung an den Bochumer Kleinbergbau. Im Juni 2017 wurde der einzige Nachbau einer Kleinzeche im Bochumer Raum fertiggestellt.

Kontakt & Infos

Kleinzeche Hاونert
Am Bliestollen
44797 Bochum

34 Zeche Brockhauser Tiefbau

Die Zeche Brockhauser Tiefbau geht zurück auf mehrere Stollenzechen, die zum Teil bereits im 17. Jahrhundert in Betrieb waren und 1873 konsolidiert (zusammengefasst) wurden. Sie symbolisiert auf einzigartige Art und Weise die Entwicklung des Ruhrbergbaus vom Stollenbau zum Tiefbau über Schächte. Darüber hinaus steht die Zeche sowohl für den vor- und frühindustriellen Bergbau im Ruhrgebiet als auch für den Übergang zur industrialisierten Steinkohlegewinnung seit Mitte des 19. Jahrhunderts.

Der in Ruhrsandstein gemauerte Schachturm – der Malakowturm – gehört zu den wenigen noch vorhandenen der ehemals wohl über 130 Bauwerke dieser Art im Ruhrgebiet und ist der einzige erhaltene in Ruhrsandstein-Mauerung. Malakowtürme haben ihren Namen nach der gleichnamigen, als uneinnehmbar geltenden Festung auf der Krim-Halbinsel, die im Krimkrieg (1853-1856) zwischen Russland sowie dem Osmanischen Reich, England und Frankreich Berühmtheit erlangte. In Westeuropa erhielten die eher an Burgtürme erinnernden Anlagen diese Bezeichnung im Volksmund aufgrund ihrer mächtigen Mauern. Eine solche Bauart bildete zunächst die einzige Möglichkeit, die für den Tiefbau erforderliche Anlagentechnik aufzunehmen. Mit der Inbetriebnahme 1876 ist der Malakowturm der Zeche Brockhauser Tiefbau heute der jüngste noch vorhandene. Zugleich war er bereits zur Zeit seiner Entstehung ein Auslaufmodell, das aus technischen Gründen zunehmend durch Eisen- und Stahlgerüste verdrängt wurde.



Der Malakowturm der Zeche Brockhauser Tiefbau. Foto: Dietmar Bleidick

Die Zeche erreichte bereits 1880 ihre höchste Förderung, als 185 Bergleute 43.000 t Kohle an die Erdoberfläche brachten. Hauptabnehmer war die Henrichshütte in Hattingen. 1887 wurde die Anlage stillgelegt und von der Zeche Carl Friedrichs Erbstollen (Stiepeler/Weitmar Mark) übernommen. Diese baute nun die verbliebenen Kohlen im Grubenfeld ab und nutzte den Schacht ab 1898 bis zur endgültigen Stilllegung 1912 als Wetterschacht zur Belüftung.

Der einzigartige Schachturm wurde erhalten und steht seit 1979 unter Denkmalschutz. 2015 wurde auf Initiative des Knappenvereins Schlägel & Eisen Bochum Stiepeler-Dorf 1884 in Kooperation mit dem Stiepeler Verein für Heimatforschung das Dach erneuert.

Kontakt & Infos

Malakowturm Brockhauser Tiefbau
Am Bliestollen
44797 Bochum

35 Gahlenscher Kohlenweg

Der Gahlensche Kohlenweg war eine der ersten befestigten Straßen im mittleren Ruhrgebiet. Er führte auf einer Länge von 29 km von den Stiepeler und Weitmarer Zechen im Bochumer Süden zunächst über Haus Dahlhausen bei Hamme nach Eickel, überquerte die Emscher bei Crange und verlief weiter in Richtung Buer und Polsum, um hinter Dorsten am Lippehafen bei Gahlen zu enden. Auch wenn die Strecke nur kurze Zeit im Verlauf der 1770er-Jahre ihre vorgesehene Funktion als Kohlentransportweg erfüllte und die beförderten Mengen zu keiner Zeit den erwarteten Umfang erreichten, bildete das ambitionierte Verkehrsprojekt einen wichtigen Grundstein für die spätere Verkehrserschließung der Region. Der Verlauf der Bundesstraßen 224 und 226 entspricht in weiten Teilen der ursprünglichen Streckenführung, während ihre Namensgebung in Bochum als Dorstener Straße und in Dorsten als Bochumer Straße wie auch die der Bochumer Kohlenstraße an das Ursprungskonzept erinnern.

Ausschlaggebend für den Bau und die Streckenführung des Gahlenschen Kohlenweges waren Aspekte der Rohstoffversorgung, aber auch die territoriale Situation Preußens. Die westlichen Landesteile Grafschaft Mark und Herzogtum Kleve bildeten kein einheitliches Gebiet, sondern wurden durch das kurkölnische Vest Recklinghausen und das Fürstentum Essen voneinander getrennt. Angesichts des Mitte des 18. Jahrhunderts aufstrebenden Steinkohlenbergbaus im Bochumer Raum und des zunehmenden Brennstoffbedarfs im holzarmen Herzogtum Kleve lag es nun nahe,

diesen durch eigene Ressourcen und nicht mehr durch Lieferungen aus den Nachbarterritorien wie dem Herzogtum Berg zu decken. Den Landtransport zwischen Mark und Kleve behinderten jedoch nicht nur die „ausländischen“ Zölle und Wegegelder, sondern auch das unzureichende und weitmaschige Straßennetz im nördlichen Ruhrgebiet.

Vor diesem Hintergrund fand das 1765 von dem Blankensteiner Lehrer und späteren Bergeschworenen Johann Wilhelm Müser vorgestellte Projekt des privat finanzierten Gahlenschen Kohlenweges bei den preußischen Behörden eine positive Resonanz. Der Staat errichtete in Gahlen, dem ersten klevischen Ort hinter dem kurkölnischen Dorsten, eine Kohlenniederlage und ein Lagergebäude, das „Kohlhaus“. Außerdem stellte er über die märkische Bergkasse Kredite bereit und übertrug Müser den Transport als Generalunternehmer.

Von Beginn an zeigte sich jedoch, dass der um 1770 fertiggestellte Kohlenweg die Hoffnungen nicht erfüllen konnte. Ab 1780 erlitt das chronisch defizitäre Unternehmen mit der Einführung der Ruhrschifffahrt nach Witten einen dramatischen Bedeutungsverlust, und die Verbindung verfiel zusehends. Erst nach der Aufhebung der alten territorialen Grenzen 1815 wurden im Rahmen des preußischen Kunststraßenbaus weitere Befestigungsarbeiten eingeleitet. Zwischen 1849 und 1854 folgte schließlich der Ausbau zur Dorstener Chaussee. 2010 machte das Kulturhauptstadtprojekt „Kunststraße wird Straße der Kunst“ den ehemaligen Kohlenweg anhand mehrerer Kunstwerke lokal erlebbar.

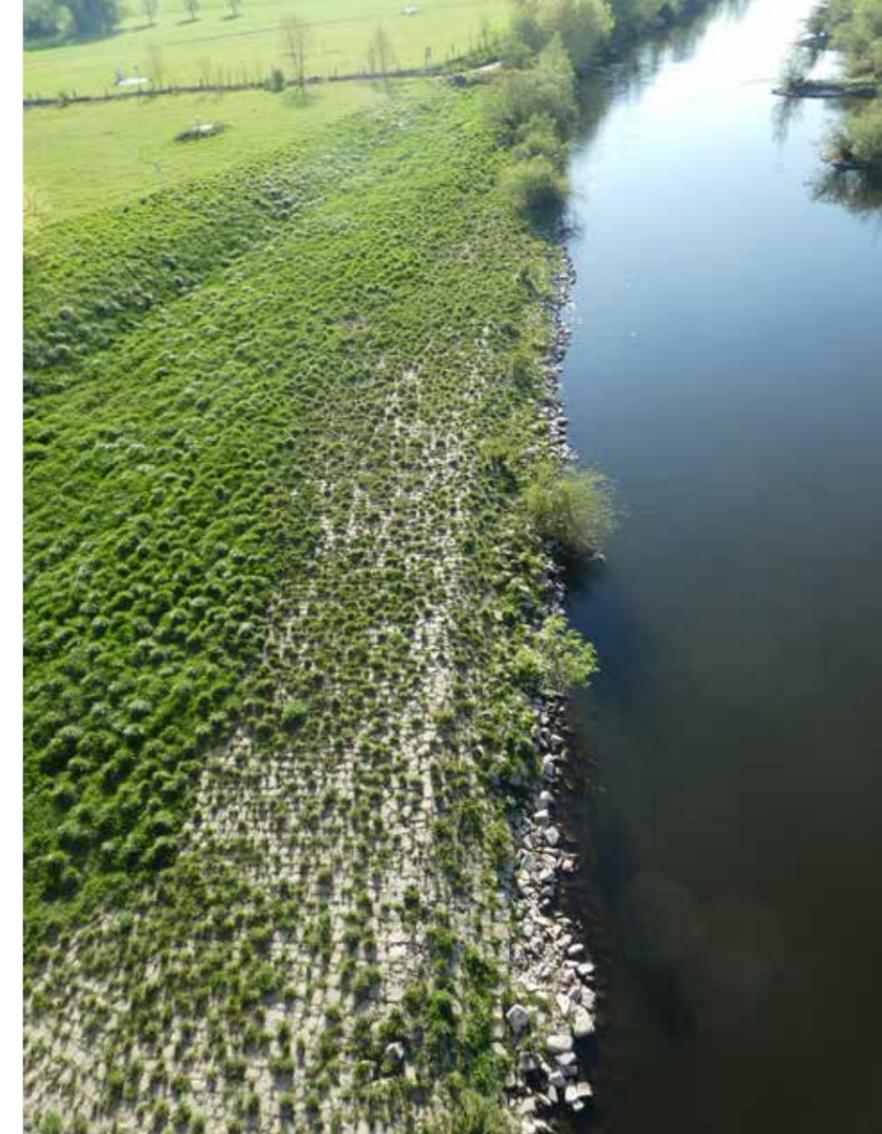
36 Kohlenniederlage Carl Friedrichs Erbstollen

Die Ruhr wurde in der zweiten Hälfte der 1770er-Jahre schiffbar gemacht. Damit begann die Blütezeit der Stiepeler Zechen. Anstatt des mühsamen, langwierigen und leistungsschwachen Landtransports mit Fuhrwerken bestand nun die Möglichkeit des Transports größerer Mengen über weite Strecken. Stiepeler Kohle wurde über Ruhr und Rhein bis nach Süddeutschland und Holland vertrieben.

Umgehend errichteten alle frühen Zechen zur Verschiffung der Kohle sogenannte „Niederlagen“ direkt am Fluss. Hier lagerten die zum Abtransport vorbereiteten Mengen und warteten auf ihren Abtransport durch die „Ruhraaken“, so die Bezeichnung der typischen Ruhrschiffe. Insgesamt existierten 1840 an der Ruhr 85 Kohlenniederlagen.

Die Niederlage der Zeche Carl Friedrichs Erbstollen ist die wohl größte und am besten erhaltene im Ruhrgebiet. Sie wurde in dieser Form wahrscheinlich 1825 angelegt, als die Zeche durch Zusammenfassung älterer Stollenbetriebe gegründet wurde. Die Zechen Haarmannsbank und Treue hatten hier jedoch schon seit 1781 einen Lagerplatz betrieben. Zur Anlieferung der Kohlen existierte bereits zu dieser Zeit an der Raue Dahlstraße eine Pferdebahn. Nun legte die Zeche außerdem eine neue Pferdebahn an.

Mit dem Aufkommen der Eisenbahn verlor die Ruhrschifffahrt ab 1860 schnell an Bedeutung und wurde 1890 schließlich eingestellt. Die Kohlenniederlage wurde wohl



Kohlenniederlage
Carl Friedrichs
Erbstollen. Foto:
Dietmar Bleidick

bereits in den 1850er-Jahren aufgegeben, da mit dem Bau der ersten Kosterbrücke 1857 die Förderung der Zeche weitgehend für den neuen Großkunden Henrichshütte auf der anderen Ruhrseite bestimmt war.

Den besten Blick auf die noch klar erkennbare Pflasterung der Kohlenniederlage hat man von der stadtauswärts linken Seite der Kosterbrücke.

Kontakt & Infos

Gahlenscher Kohlenweg
Am Bliessollen
44797 Bochum
Gahlensche Straße
44909 Bochum

Kontakt & Infos

Kohlenniederlage Carl
Friedrichs Erbstollen
Leinpfad unterhalb Kosterbrücke
44797 Bochum



Wasserwerk
Bochum und Ruhr-
schleuse Blanken-
stein, 1940. Quelle:
Presseamt Bochum

37 Schleuse Blankenstein und Wasserwerk Stiepel

Am Leinpfad der Ruhr liegen mit der historischen Schleuse Blankenstein, dem ehemaligen Wasserwerk Stiepel sowie dem dazugehörigen Turbinenpump- und Wasserkraftwerk drei wichtige Bauwerke der Wasser- und Energiewirtschaft an der südlichen Grenze Bochums.

Die Schleuse wurde im Rahmen der Schiffbarmachung der Ruhr 1777/78 vom Preußischen Staat als eine von 16 Anlagen zunächst in Holzkonstruktion errichtet und mehrfach umgebaut. Bereits im 19. Jahrhundert verlor sie durch die aufkommende Eisenbahn im Ruhrgebiet an Bedeutung. Seit 1988 steht die heute nicht mehr betriebsbereite Schleuse unter Denkmalschutz.

Schon Mitte des 19. Jahrhunderts führten der mit der Bevölkerungsentwicklung anwachsende Wasserbedarf und der zunehmende Tiefbau der Zechen, der Brunnen versiegen ließ, zu Schwierigkeiten bei der Bochumer Wasserversorgung. 1871 begann daher die Wassergewinnung an der Ruhr, wo das Grundwasser aus dem Kiesbett durch Tonröhren in Sammelbrunnen gezogen und über ein Pumpwerk in einen Hochbehälter am Rande des Weitmarer Holzes gepumpt wurde. Von dort gelangte es ins Verteilernetz. Die Verwaltung der Anlage übernahmen ab 1874 die „Städtischen Gas- und Wasserwerke“, die heutigen Stadtwerke.

Anfang des 20. Jahrhunderts ergänzte das Verbands-Wasserwerk Bochum – siehe Standort 29 „Wasserturm Weitmar“ – die Versorgungsstrukturen. Die städtischen Wassergewinnungsanlagen wurden nun kontinuierlich ausgebaut, darunter durch ein neues Pumpwerk neben der Ruhrschleuse Blankenstein, das von Beginn an auch zur Elektrizitätserzeugung aus Wasserkraft genutzt wurde. Das Turbinenpump- und Wasserkraftwerk Stiepel entstand 1910 und ist nach umfassenden Modernisierungen 1996 und 2018 bis heute in Betrieb. Es produziert jährlich rund 5,4 Mio. kWh Strom.

Die Trinkwassergewinnung wurde dagegen Ende 2015 aufgegeben, da neue gesetzliche Anforderungen an die Wasserqualität einen enormen Investitionsbedarf bedeutet hätten. Die Wasserversorgung Bochums erfolgt seither aus den Wasserwerken in Witten-Heven und Essen-Horst. Bis dahin wurde das Trinkwasser über mehrere Brunnenreihen als Grundwas-

ser und Uferfiltrat gewonnen. Mit 46.000 Kubikmetern pro Tag deckte die Anlage mehr als die Hälfte des Bochumer Bedarfs.

Der 1894/95 in Stiepel an der Kreuzung von Kemnader Straße und Kosterstraße errichtete Wasserbehälter ist bis heute am ursprünglichen Standort erhalten. Der Eingangsbereich besteht aus einem in den Hang gebauten, leicht rechteckigen, zweigeschossigen Gebäude mit einem flach geneigten Zeltdach. Mit seiner zeittypischen Architektur und sehr aufwendigen Ausführung besitzt es Seltenheitswert. Hinter dem Eingang befanden sich im Erdreich zwei nebeneinander angeordnete Wasserbehälter mit jeweils 3.600 Kubikmetern Fassungsvermögen. Zwischen 2008 und 2010 wurden die alten Behälter durch neue Trinkwasserbehälter mit insgesamt 12.000 Kubikmetern Fassungsvermögen ersetzt. Dabei blieb neben dem Eingangsbauwerk auch ein Teil des alten Wassersaals erhalten, der zu einem Versammlungsraum für bis zu 130 Personen umgestaltet wurde.

Wasserwerk
Bochum und Ruhr-
schleuse Blanken-
stein, 2021. Foto:
Dietmar Bleidick

Kontakt & Infos

Schleuse Blankenstein und
Wasserwerk Stiepel
Brockhauser Straße 149a
44797 Bochum

Betriebsgebäude
der Zeche Pfgingst-
blume. Foto:
Dietmar Bleidick



38 Zeche Vereinigte Pfgingstblume

An der Brockhauser Straße befindet sich mit dem Stollenmundloch und dem Betriebsgebäude der Zeche Vereinigte Pfgingstblume ein herausragendes Beispiel für den Kleinbergbau des 19. Jahrhunderts im Ruhrtal. Entstanden vielleicht schon zusammen mit dem 1856 aufgefahrenen Stollen, ist es nicht nur in Bochum, sondern wohl auch im Ruhrgebiet einzigartig.

Der Bergbau in diesem Bereich begann möglicherweise bereits im 18. Jahrhundert. 1834 sorgte der Fund des zutage tretenden Flözes rund 1 km nordöstlich des Stollenmundloches für die erste Mutung (Beantragung der Abbaurechte bei den Bergbehörden). Der Name Pfgingstblume stammt von den in der Gegend wachsenden Ginsterbüschen, die im Volksmund auch als „Pfgingstlumen“ bezeichnet wurden. Auch im Umfeld wurden weitere Bergbauinteressen aktiv, sodass das Grubenfeld mit vier

weiteren 1850 zur neuen Zeche Vereinigte Pfgingstblume zusammengefasst wurde.

Der Betrieb blieb zunächst äußerst gering. Weniger als 20 Bergleute förderten in den 1860er-Jahren zwischen 600 und 3.000 Tonnen Kohle pro Jahr. Im Zuge des Gründerbooms der frühen 1870er Jahre wurde die Zeche dann stark erweitert, sodass die Belegschaft auf bis zu 150 Mann und die Produktion auf 17.000 Tonnen in 1874 anstieg. Damit waren die insgesamt nur geringen Kohlevorräte aber auch abgebaut, sodass die Anlage bereits zwei Jahre später vorübergehend stillgelegt werden musste. Auch die Wiederinbetriebnahme 1889 brachte keinen Erfolg. 1893 wurde die Zeche Vereinigte Pfgingstblume endgültig aufgegeben. Es folgte der Umbau zu einem Wohnhaus.

Nachdem das Betriebsgebäude bereits 1989 in die Denkmalliste der Stadt Bochum aufgenommen worden war, folgte Anfang 1999 die Unterschutzstellung. 2002 pachtete es der Stiepeler Verein für Heimatforschung von der Stadt, restaurierte es und nutzt es seither als Vereinshaus. 2018 wurde die Anlage durch ein Vortrags- und Ausstellungsgebäude erweitert, das „Pfgingstblümchen“. Zwischen Mai und September lädt der Verein sonntags ins „Pfgingstblume Café“ ein, dessen Einnahmen in die Pflege des Ensembles fließen.

Der im Zweiten Weltkrieg auch als Luftschutzbunker genutzte Stollen wurde 2011 nach Bergschäden auf einer Länge von 52 m gesichert. Er ist nicht öffentlich zugänglich.

Kontakt & Infos

Zeche Vereinigte Pfgingstblume
Brockhauser Straße 126
44797 Bochum
www.hvb-stiepel.de



Betriebsgebäude
der Zeche Ver.
Gibraltar/Freizeit-
zentrum. Foto:
Dietmar Bleidick

39 Zeche Vereinigte Gibraltar Erbstollen

Das Freizeitzentrum am Kemnader Stausee lässt kaum erahnen, dass es sich bei dem ehemaligen Gebäude der Zeche Gibraltar Erbstollen um einen der bedeutendsten Erinnerungsorte des nationalsozialistischen Terrors nach der „Machtergreifung“ in Bochum handelt. Anfang der 1930er-Jahre war die 1925 stillgelegte Zeche vom rechtsextremen „Stahlhelm – Bund der Frontsoldaten“ zum zentralen Heim im Gau Bochum ausgebaut worden. Im Frühjahr 1933 übernahm eine Bochumer SA-Gruppe den Komplex, um dort im Juni eine „SA-Führerschule“ zur „weltanschaulichen Schulung und der Sicherung der nationalsozialistischen Revolution“ einzurichten. In dieser Zeit diente die Zeche Gibraltar zudem als Konzentrationslager für Regimegegner. Vor allem Kommunisten, Sozialdemokraten und Gewerkschafter wurden zur Erzwingung von Geständnissen und zur Abschreckung oft grausam gefoltert. Wahrscheinlich endete die Funktion der Zeche als „wildes KZ“ erst Anfang 1934, als die ersten neu eingerichteten Konzentrationslager in Norddeutschland fertiggestellt wurden.

Die Geschichte der Zeche zeugt von den Unwägbarkeiten des Ruhrbergbaus, dessen Versuche, an dieser Stelle eine florierende Förderung zu entwickeln, über fast 150 Jahre erfolglos blieben. Nach einer kurzen Betriebsphase in den 1780er-Jahren wurde der Gibraltar Erbstollen ab 1830 auf einer Länge

von rund 2.000 m aufgefahren. Da keine ergebigen Kohlevorkommen erschlossen werden konnten, arbeitete die Anlage im Verlauf des 19. Jahrhunderts jedoch nur zeitweise. Schon 1883 folgte die Stilllegung. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde zunächst der Stollen erneut in Betrieb gesetzt und bis 1922 ein Förderschacht sowie die zwei heute noch vorhandenen Gebäude angelegt. Erneut erwies sich der Standort jedoch als unrentabel, und schon 1925 endete der Abbau auf der Zeche Vereinigte Gibraltar Erbstollen endgültig.

Nach der Fertigstellung des Kemnader Stausees 1979 wurde das Zechengebäude saniert und seither von der Ruhr-Universität Bochum sowie als Gastronomie- und Freizeitzentrum genutzt.

Kontakt & Infos

Zeche Gibraltar
Oveneystraße 71
44797 Bochum



Kemnader See.
Foto: Presseamt Bochum

40 Kemnader See

Der 1979 fertiggestellte Kemnader Stausee hat sich als jüngster der sechs Ruhrstauseen des Ruhrverbands rasch zum Surf- und Segelparadies des mittleren Ruhrgebiets entwickelt. Oberhalb des flach in die Landschaft eingepassten Stauwehrs mit einer Stauhöhe von 2,60 Metern erstreckt sich der drei Kilometer lange und etwa 430 Meter breite See mit einem Inhalt von 3 Mio. Kubikmetern Wasser und einer Oberfläche von 1,25 Quadratkilometern. Wegen der geringen Höhendifferenz wurde zunächst auf Anlagen zur Elektrizitätsgewinnung verzichtet und das Wehr erst 2010/11 durch ein Wasserkraft-

werk ergänzt. Fische können den Höhenunterschied in einer Fischtreppe in beiden Richtungen überwinden. Kanus und Ruderboote passieren die Staustufe in einer Bootsgasse. Da die Schifffahrt im mittleren Bereich der Ruhr längst keine Bedeutung mehr besitzt, ist keine Schiffsschleuse vorhanden.

Der Kemnader See gewann schnell eine große Beliebtheit als Naherholungsgebiet. Der Besucher findet Bootshallen für Kanuten, Ruderer und Surfer sowie eine Segelschule. In den Monaten April bis Oktober verkehrt das Fahrgastschiff MS Kemnade mit regelmäßigem Fahrplan. Die Rundfahrt über den See dauert etwa eine Stunde.

Um den See führt ein rund 9 km langer Rundweg, der vor einigen Jahren weiter ausgebaut wurde, sodass Fußgänger, Radfahrer und Inline-Skater nun größtenteils auf eigenen Trassen unterwegs sind. Spiel- und Sportanlagen, ein Fahrradverleih sowie das Freizeitbad Heveney bieten Erholung und Spaß. Industriegeschichte bietet die ehemalige Stollen- und Schachanlage Gibraltar am Nordufer, die durch den Bergbauwanderweg Bochum-Süd erschlossen ist.

Kontakt & Infos

Kemnader See
Oveneystraße (Zufahrt West)
Hevener Straße (Zufahrt Ost)
www.kemnadersee.de

41 Zeche Klosterbusch und Bergbauwanderweg Ruhr-Universität

Auch im Bereich des Lottentals war Bergbau bereits im 18. Jahrhundert verbreitet. Seit den 1820er-Jahren existierte zunächst ein Schiebeweg, dann eine Kohlenbahn der Zeche Glücksburg zu den Kohlenniederlagen an der Ruhr. Insgesamt arbeiteten zahlreiche Zechen jedoch nur kurze Zeit und erreichten nur geringe Fördermengen. Im Verlauf der Industrialisierung endete der Bergbau im Lottental angesichts der ungünstigen Lage und mangelnder Kohlenqualitäten vorübergehend. Es blieb jedoch der neue Name des früheren Blennbachtals, der sich von den hölzernen „Lutten“ (Rohren), mit denen der Bach eingefasst worden war, ableitete.

Im Frühjahr 1918 erwarb die Gewerkschaft Ver. Klosterbusch die Mehrheit der Anteile an mehreren Grubenfeldern im Raum Querenburg und begann zwei Jahre später mit der Förderung. Der Kohlentransport erfolgte über eine 2 km lange Seilbahn zur Aufbereitungsanlage bei der Zeche Holland in Witten-Herbede auf der Südseite der Ruhr, wo die Ruhrtalbahn verlief. Die Fundamente der Seilbahn sind in Stiepel bis heute auf den Feldern in Richtung Ruhr gut erkennbar. Bis 1924 wurde im Lottental ein Tiefbauschacht abgeteuft, der in den 1950er-Jahren eine Tiefe von knapp 600 m erreichte. Mit dem Schacht entstanden die heute noch vorhandene Maschinenhalle sowie das Verwaltungsgebäude. Ende der 1930er-Jahre erreichte die Zeche Klosterbusch eine Maximalförderung von 450.000 t bei einer Belegschaft von 1.200 Mitarbeitern. Damit gehörte sie zu den kleineren Anlagen des Ruhrgebiets. Während des Zweiten Weltkriegs diente Klosterbusch als Zwangsarbeiterlager. Ende Juli 1961 wurde die Zeche im Verlauf der Kohlenkrise stillgelegt.

Aufgrund der abseitigen Lage hatte die Zeche Klosterbusch von Beginn an Probleme, ausreichend Arbeitskräfte für die Arbeit im Lottental zu interessieren. Daher wurde umgehend nördlich beim Dorf Querenburg die Lennerhofsiedlung errichtet, die lange Zeit die einzige zusammenhängende Bebauung in der weiteren Umgebung war. Für technische Grubenbeamte entstanden die erhaltenen Wohnhäuser zechennah auf der gegenüberliegenden Straßenseite des Lottentals.



Zeche Klosterbusch. Foto: Dietmar Bleidick

Nach der Stilllegung wurden Teile der Anlage zwischenzeitlich von der Ruhr-Universität genutzt. Da eine dauerhafte Verwendung der vorhandenen Bauten auch angesichts der zunehmend verfallenen Bausubstanz nicht zu erwarten ist, steht die Zeche Klosterbusch möglicherweise vor dem Abriss. Der hinter der Zeche liegende Steinbruch wurde als größter geologischer Aufschluss Bochums als Naturdenkmal unter Schutz gestellt. Zudem ist er Teil des Geoparks Ruhrgebiet, da hier die Schichtung des geologisch bedeutsamen Stockumer Sattels erkennbar wird.

Die Zeche Klosterbusch ist Teil des rund 15 km langen Bergbauwanderwegs Ruhr-Universität, der Querenburg und das östliche Stiepel umfasst. Im Lottental und am Stausee überschneidet er sich mit dem Bergbauwanderweg Bochum-Süd in Stiepel, sodass der Weg eigentlich nur über die halbe Strecke führt. Der Schwerpunkt des Wanderweges liegt bei diversen geologischen Aufschlüssen und den zahlreichen auffälligen, aber nicht eindeutig auf den frühen Steinkohlenbergbau zurückführbaren Veränderungen der Erdoberfläche. Dazu gehören etwa Bodensenkungen, Tagesbrüche und Pingen, trichterförmige Vertiefungen, die beim Graben nach Kohle vom Erdboden aus entstanden. Die Vielzahl dieser Fundstellen vermittelt eindrucksvoll die Intensität dieses vorindustriellen Bergbaus im Bochumer Süden und verdeutlicht zudem die Notwendigkeit der auf zahlreichen Schildern lesbaren Warnungen vor dem Verlassen befestigter Weg. Erhaltene Zechengebäude finden sich neben denen der Zeche Klosterbusch nicht.

Kontakt & Infos

Zeche Klosterbusch und Bergbauwanderweg Ruhr-Universität
Im Lottental
44797 Bochum
www.bergbauhistorie.ruhr



ist das letzte bauliche Relikt der Zeche Julius Philipp, die 1863 aus der Konsolidation der beiden Stollenzechen Glücksburger Erbstollen und Julius Philipp Erbstollen im Lottental hervorgegangen war. Die Förderung auf der neuen Tiefbauanlage an der Markstraße begann nach dreijähriger Bauzeit 1878. In den folgenden Jahren wurde die Zeche weiter ausgebaut, erhielt einen zweiten Schacht und eine Kokerei. Außerdem wurde die aus der Stollenzechenzeit stammende Pferdebahn zum Bahnhof Langendreer zu einem Eisenbahnanschluss ausgebaut. Aber die Flözbeschaffenheit im Bochumer Süden und die starken Wasserzuflüsse erschwerten einen gewinnträchtigen Abbau, sodass Julius Philipp keine großen Entwicklungschancen beschieden waren.

Als die Arenberg'sche Actiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb in Essen 1904 den Gewerken ein Kaufangebot unterbreitete, nahmen diese gerne an. Ein Jahr später legte die neue Eigentümerin die Zeche still, war sie doch nicht an der Kohlenförderung, sondern an ihrer Verkaufsbeteiligung im Kohlensyndikat interessiert, die nun auf andere Zechen des Unternehmens übertragen werden konnte. Zahlreiche Wiemelhauser Bergleute mussten sich während dieser ersten großen Stilllegungsphase des Ruhrbergbaus nach der Jahrhundertwende einen neuen Arbeitsplatz suchen, denn auch die anderen Zechen im Stadtteil schlossen. In den 1920er-Jahren wurden die Tagesanlagen der Zeche Julius Philipp abgerissen. Nur der Malakowturm blieb erhalten und diente bis zur endgültigen Stilllegung 1962 als Wetterschacht der Nachbarzeche Prinz-Regent.

Nach einer umfangreichen und behutsamen Sanierung zogen im Jahr 1990 das Institut für Geschichte der Medizin und die Medizinhistorische Sammlung der Ruhr-Universität in den denkmalgeschützten Turm. 2005 wurde der Aufgabenbereich des Instituts erweitert, das seither Institut für Medizinische Ethik und Geschichte der Medizin heißt. Die Medizinhistorische Sammlung umfasst über 10.000 Einzelstücke. Der Öffentlichkeit sind eine ständige Ausstellung zur Geschichte und Ethik der Medizin sowie wechselnde Sonderausstellungen zugänglich.

42 Zeche Julius Philipp – Medizinemuseum im Malakowturm

Von den insgesamt 14 erhaltenen Malakowtürmen im Ruhrrevier stehen allein vier auf Bochumer Stadtgebiet. Einer dieser Türme

Malakowturm
Julius Philipp. Foto:
Dietmar Bleidick

Kontakt & Infos

Malakowturm Julius Phillip
Markstraße 258a
44799 Bochum
www.mhs-rub.de

43 BOMIN-Haus

Dass in Bochum die größte private Ölhandels-gesellschaft Deutschlands außerhalb der großen Konzerne ansässig war, mag erstaunen, ist aber wenig verwunderlich. Immerhin stieg das Ruhrgebiet nach dem Zweiten Weltkrieg zwischenzeitlich zu einem der wichtigsten Standorte der Mineralölindustrie mit mehreren Raffinerien auf. Gleichzeitig stiegen Kohlen- und Chemikalienhändler in das Ölgeschäft ein.

Den Ausgangspunkt in Bochum bildete der Osthandel mit der Sowjetunion. Dieser wurde aufgrund des schwierigen Zahlungsgeschäfts mit dem Ostblock seit Ende der 1950er-Jahre bevorzugt im Tauschverfahren abgewickelt. Der Westen lieferte Industriegüter und bot Kredite, der Osten bezahlte mit Rohstoffen. Da solche Warenkompensationsgeschäfte 1962 nach der Kuba-Krise verboten wurden, waren neue Wege erforderlich. Die neu gegründete Bochumer Mineralölgesellschaft GmbH & Co. stieß in diese Lücke, bezahlte das Öl fortan mit Devisen und drängte so große Konkurrenten aus dem Markt.

Bis in die 1970er-Jahre ritt das Unternehmen mit dem Ölboom auf einer Woge des Erfolges und expandierte unaufhörlich. Der staatliche Veba-Konzern garantierte die Abnahme von jährlich bis zu 4 Mio. Tonnen Rohöl, das teilweise über eine eigene Tankerflotte in Wilhelmshaven geliefert wurde. Über einen Heizölvertrieb und eine Tankstellenkette wurden auch Privatkunden versorgt. 1.500 Mitarbeiter erwirtschafteten einen Umsatz von maximal 2,3 Mrd. DM. Sichtbarer Ausdruck dieser Entwicklung war der Bau des BOMIN-Hauses an der Königsallee 1973/75 durch den Bochumer Architekten Roman Reiser, der jedoch zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt kam.

Die Ölkrise von 1973, die dadurch verursachten weltpolitischen Veränderungen sowie eine verfehlte Geschäftspolitik leiteten nun rasch den Niedergang der BOMIN ein. So arbeitete die 1978 gekaufte Raffinerie der Erdölwerke Frisia in Emden mit hohen Verlusten. Ab 1980 brach dann der Handel mit der Sowjetunion zusammen, denn die



BOMIN-Haus.
Foto: Dietmar
Bleidick

USA hatten nach der Invasion in Afghanistan im Vorjahr ein Embargo gegen den Klassenfeind verhängt. Außerdem änderte der Hauptkunde Veba seine Bezugspolitik und arbeitete fortan ohne Zwischenhändler. Im Mai 1983 musste die BOMIN Konkurs anmelden. Danach übernahm die heutige Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See das Gebäude als Erweiterung ihrer alten Hauptverwaltung im Ehrenfeld.

Kontakt & Infos

BOMIN-Haus
Knappschaftstraße 1
44799 Bochum



Konsumverein
Wohlfahrt. Foto:
Dietmar Bleidick

44 Konsumverein Wohlfahrt

Die zwischen 1914 und 1916 errichteten Gebäude des „Rote Konsums“ an der Königsallee sind eines der letzten steinernen Zeugnisse der Bochumer Arbeiterbewegung. Jahrzehntlang diente der Komplex als Ausgangspunkt für ein umfangreiches Vertriebsstellennetz, das die Arbeiter und Bergleute in Bochum und Umgebung mit billigen Lebensmitteln und Haushaltswaren versorgte. Den Gründern der Ende des 19. Jahrhunderts aufkommenden demokratisch organisierten Konsumgenossenschaften ging es im Wesentlichen um zwei zentrale Punkte: Erstens wollte man durch den Großeinkauf beim Produzenten den verteuerten Zwischenhandel ausschalten und die Einkaufspreise für die Arbeiter senken. Und zweitens sollte durch die Selbstorganisation des Ein- und Verkaufs sowie die Eigenproduktion von Waren die Abhängigkeit der Arbeiterschaft von unternehmenseigenen Konsumanstalten abgebaut werden.

Der „Konsumverein Wohlfahrt GmbH Bochum“ entstand 1912 durch die Fusion der beiden Konsumgenossenschaften „Konsumverein Wohlfahrt für Weitmar, Stiepel und Umgegend“ (gegründet 1902) und „Konsumverein für Bochum und Umgegend“ (gegründet 1903). Nach Plänen des Bochumer Architekten Heinrich Schmiedeknecht wurden zunächst das fast 100 Meter

breite Lager- und Betriebsgebäude sowie das Verwaltungsgebäude an der Königsallee errichtet. Die Anlage erhielt einen Anschluss an die Gleise der Bahnstrecke Bochum Nord-Weitmar, die mittlerweile zum „Springorum-Radweg“ ausgebaut wurde und bis zum Bahnhof Dahlhausen führt. Nach dem Ersten Weltkrieg entstand neben dem Verwaltungsgebäude ein Wohnblock mit Dienstwohnungen, dem als letzter Bauteil 1927 noch das Ladengebäude an der Wohlfahrtstraße folgte. Die ursprüngliche Bauform und das Dekor sind weitgehend erhalten.

Der Bochumer Konsumverein erlebte während der Weimarer Republik einen enormen Aufschwung. Durch die Angliederung vieler kleiner Vereine wuchs die Zahl der Mitglieder bis 1925 auf fast 38.000, die in 113 Vertriebsstellen Waren einkaufen konnten. Ende der 1920er-Jahre war die Konzentration der Konsumvereine abgeschlossen. Neben dem „Konsumverein Wohlfahrt“ existierten im Ruhrgebiet nur noch zwei andere Genossenschaften.

Während des Nationalsozialismus wurden die Konsumvereine „gleichgeschaltet“ und in das „Gemeinschaftswerk der Deutschen Arbeitsfront“ überführt. Nach dem Zweiten Weltkrieg folgten die Neugründung des Konsumvereins Wohlfahrt und eine weitere Blütezeit mit nun bis zu 44.000 Mitgliedern. 1962 nach wirtschaftlichen Schwierigkeiten mit anschließendem Konkurs von der „Konsumgenossenschaft Dortmund-Hamm“ übernommen, gelangten beide 1969 in die COOP-Dortmund-Konsumgenossenschaft, die in den folgenden Jahren zahlreiche Verkaufsstellen und auch die alte Bochumer Zentrale aufgab.

Seit der Renovierung in den 1980er-Jahren steht der Gebäudekomplex unter Denkmalschutz. 2014 wurde er von der G Data CyberDefense AG erworben. Der bedeutendste deutsche Anbieter von IT-Sicherheitssoftware nutzt ihn seither als Firmenzentrale (G Data Campus). Im Untergeschoss des Direktionsgebäude wurde 2015 das G Data Museum eröffnet, das neben der Geschichte des Standorts auch die der Computersicherheit präsentiert.

Kontakt & Infos

Konsumverein Wohlfahrt
Königsallee 178
44799 Bochum

45 Eickhoff

1864 gegründet, gehört die Gebr. Eickhoff Maschinenfabrik und Eisengießerei GmbH zu den ältesten Unternehmen des Ruhrgebiets. Der Name Eickhoff ist seit Ende des 19. Jahrhunderts untrennbar verbunden mit zahlreichen Innovationen im Rahmen der Mechanisierung des Steinkohlenbergbaus durch Gewinnungs- und Fördermaschinen, die bis ins 21. Jahrhundert einen bedeutenden Teil des Produktionsprogramms ausmachten. Weitere Schwerpunkte liegen heute im Getriebebau, etwa für Windkraftanlagen, bei Kokereimaschinen und Gießereiprodukten.

Firmengründer Johann Henrich Carl Eickhoff errichtete 1860 in Bochum an der Herner Straße einen metallverarbeitenden Betrieb, der vor allem Geräte für die Landwirtschaft herstellte. Es folgte der Aufbau einer Gießerei und über die Produktion von Förderwagenrädern der Einstieg in das Bergbauzuliefergeschäft. 1864 verlegte Eickhoff seinen Betrieb an die Alleestraße, Ecke Bessemer Straße, da das alte Firmengelände keine Expansionsmöglichkeiten bot.

Nach erheblichen Schwierigkeiten während der Gründerkrise der 1870er-Jahre verringerte Eickhoff seine Abhängigkeit vom konjunkturanfälligen Bergbau und wandte sich mit der Konstruktion von Kränen, Hebezeugen und Pressen verstärkt dem allgemeinen Maschinenbau zu. Mit dem Bergbauboom des ausgehenden 19. Jahrhunderts und der folgenden Technisierung der untertägigen Grubengebäude änderte sich dies wieder. Eickhoff nutzte seine Kompetenzen im Bereich der Fördertechnik und produzierte zunehmend Förderhäpkel, Seilscheiben und schließlich auch Förderbänder und Schüttelrutschen, einschließlich der dazugehörigen Antriebe. Zahlreiche Patente untermauerten die besondere Stellung Eickhoffs in diesem Marktsegment. 1913 war das Unternehmen als Spezialfabrik für Bergwerksmaschinen in den wichtigsten europäischen Bergbaugebieten durch Filialen vertreten.

Die neuen Werksanlagen im Ehrenfeld entstanden in den 1920er- und 1930er-Jahren und wurden 1939 durch das nach Plänen von Paul Bonatz und Karl Eberle errichtete neue Verwaltungsgebäude abgeschlossen. Den



Eickhoff-Hauptverwaltung. Foto:
Dietmar Bleidick

Haupteingang ziert die Skulptur „Schaffender Mensch“ des Kölner Bildhauers Willy Meller, der in Bochum zehn Jahre zuvor auch den „Löwen“ an der Königsallee gestaltet hatte.

Neben den Schüttelrutschen wurden in den 1920er-Jahren Schrämmaschinen zum Produktionsschwerpunkt bei Eickhoff. In den 1930er-Jahren folgten zudem Förderbänder. Seit dieser Zeit war Eickhoff maßgeblich an der Vollmechanisierung des Untertagebergbaus durch die Kombination von Kohlegewinnung, Ladung und Förderung in einer Maschine beteiligt. Dazu gehört die Einführung der schneidenden Kohlegewinnung mithilfe von Walzenschrämladern, die Eickhoff 1954 erstmals vorstellte. Dabei wird die Kohle von rotierenden Walzen aus dem Flöz geschnitten und direkt über ein Fördermittel abtransportiert. Seit 1969 produziert Eickhoff auch Teilschnittmaschinen.

Das Produktionsprogramm wurde seither ständig modernisiert und vor allem den wachsenden Größenanforderungen angepasst. 2010 baute Eickhoff den mit einer maximalen Schneidhöhe von 7,1 m weltweit größten Walzenlader für den Einsatz in China. Tochtergesellschaften und Niederlassungen in China, Australien, Russland und Südafrika sorgen für den Vertrieb in wichtigen Bergbauzentren.

Das Eickhoff als einer der wenigen Bergbauzulieferer des Ruhrgebiets nicht nur die Kohlenkrise überlebt hat, sondern auch weiterhin im traditionellen Arbeitsgebiet tätig ist, hängt auch mit der Diversifizierung des Geschäftsfeldes zusammen. Seit den 1990er-Jahren realisiert Eickhoff Getriebeleistungen für eine Vielzahl industrieller Anwendungen.

Kontakt & Infos

Eickhoff Maschinenfabrik GmbH
Am Eickhoffpark 1
44789 Bochum
www.eickhoff-bochum.de



tetes Bethaus an der Ecke Wasserstraße/ Wiemelhauser Straße. 1903 wurde dann in Wiemelhausen die Petrikerche eingeweiht.

Als ab 1904 südlich des ehemaligen Bochumer Hauptbahnhofs die Entwicklung des Ehrenfelds zu einem neuen Stadtteil begann, wuchs auch hier rasch der Bedarf nach einer eigenen Kirche. Obwohl schon 1906 ein Kirchbauverein gegründet wurde, verzögerten sich die Planungen bis 1911, da in der Gemeinde für einen zweiten Kirchenbau innerhalb derart kurzer Zeit keine Mittel vorhanden waren.

Das nach Vorbild der Velberter Christuskirche von Carl Krieger (Düsseldorf) und Jakob Hudlet (Essen) entworfene Gotteshaus wurde in Ergänzung zur 1911 am Stadtpark entstandenen Lutherkirche Melanchthonkirche genannt. Anfang November 1913 erfolgte die Einweihung des Komplexes mit Konfirmandensaal und Pfarrhaus. Seit 1930 ergänzt das Ernst-Moritz-Arndt-Haus als Gemeindehaus das Ensemble.

Die Melanchthonkirche wurde bereits beim ersten großen Luftangriff auf Bochum im Mai 1943 so schwer getroffen, dass sie nicht mehr benutzbar war. Als Notkirche diente der Gemeinde ab Sommer 1943 zunächst das Ernst-Moritz-Arndt-Haus, bis auch dieses im November 1944 weitgehend zerstört wurde. Der Wiederaufbau der außen weitgehend unveränderten, innen jedoch neu gestalteten Melanchthonkirche konnte 1950 abgeschlossen werden.

Da die Melanchthonkirche auf dem Gelände des ehemaligen Privatfriedhofs der Familie von Schell im alten Rechener Wald errichtet wurde, mussten die bis ins 16. Jahrhundert datierenden Grabsteine verlegt werden. Bis heute befinden sich diese wichtigen, denkmalgeschützten Zeugnisse der Bochumer Adelsgeschichte an der Südseite der Kirche.

Seit den 1990er-Jahren dient die Kirche als Zentrum lebendiger Kulturarbeit. Der Kulturraum Melanchthon macht den Kirchenraum als spirituellen und zugleich öffentlichen Raum erfahrbar, in dem Musik, Literatur und Bildende Kunst in einen Dialog mit kirchlichen Situationen treten.



Das Bergmannsheil um 1910.
Quelle: Sammlung Dietmar Bleidick

47 Bergmannsheil

In der zweiten Hälfte der 1880er-Jahre plante die im Zuge der Entstehung des deutschen Sozialversicherungssystems neu gegründete Bergbau-Berufsgenossenschaft zusammen mit der Berggewerkschaftskasse und dem Unternehmerverband „Bergbauverein“ die Gründung eines Krankenhauses in Bochum. Als erstes reines Unfallkrankenhaus der Welt wurde das Bergmannsheil 1890 eröffnet. Ziel war die ärztliche Versorgung der zahlreichen Verletzten des Bergbaus und darüber hinaus auch ihre Rehabilitation, wofür bereits 1892 ein „medico-mechanisches“ Institut eingerichtet wurde.

Aus den Anfängen heraus entwickelte sich das Krankenhaus nach und nach zu einer der größten Unfallkliniken Deutschlands. Bald ging es aber nicht mehr allein um die Versorgung der Unfallverletzten, sondern ebenso um die medizinische Betreuung des an den typischen Berufskrankheiten erkrankten Bergmanns. Auch blieb es nicht allein bei der praktischen Arbeit. Das Bergmannsheil wurde zu einem Ort der Forschung bergbautypischer Krankheiten und gleichzeitig eine bedeutende Lehr- und Ausbildungsstätte. Bahnbrechende Arbeit leisteten die Ärzte z. B. bei der Erforschung und Erkennung der Staublungenerkrankung, an der viele Bergleute litten und die 1929 entschädi-

gungspflichtig wurde. Das gleiche gilt auf dem chirurgischen Gebiet. Hier standen die Erkrankungen durch Erschütterungen bei der Arbeit mit Pressluftwerkzeugen und die Meniskusschäden der Bergleute im Vordergrund. Bis auf den heutigen Tag sind dem Bergmannsheil immer wieder neue medizinische Abteilungen angegliedert worden. Seit 1977 ist es Universitätsklinik der Bochumer Ruhr-Universität, 1994 eröffnete das Bildungszentrum Bergmannsheil.

Während des Zweiten Weltkriegs erlitt das Bergmannsheil schwere Bombenschäden, sodass die klinische Tätigkeit in andere Bochumer Krankenhäuser verlegt werden musste. Bereits 1946 begannen die Wiederaufbauarbeiten, die sich über mehr als zehn Jahre hinstreckten. Seitdem ist das Bergmannsheil baulich immer wieder erweitert und umgestaltet worden. Von der ursprünglichen Bausubstanz ist fast nichts mehr erhalten.

Die Melanchthonkirche in den 1920er-Jahren.
Foto: Stadtarchiv – Zentrum für Stadtgeschichte Bochum

46 Melanchthonkirche

Die Gemeinde Wiemelhausen und das Ehrenfeld besaßen traditionell eine besondere Bedeutung für die evangelische Kirche in Bochum. Die Familie von Schell auf Haus Rechen (heute Kammerspiele des Schauspielhauses) hatte bereits im 16. Jahrhundert Kirchenräte gestellt. Jürgen von Schell soll während seines Studiums in Wittenberg Kontakte zu Martin Luther und seinem Freund Philipp Melanchthon gehabt haben. Vom Ostermannschen Hof stammten die ersten lutherischen Pfarrer Bochums, Johann Ostermann, der Erbauer der Pauluskirche, und sein Sohn Johann Konrad.

Nachdem 1874 aus der größeren lutherischen und der kleineren reformierten Gemeinde die evangelische Kirchengemeinde Bochum entstanden war, dauerte es noch bis 1892, bis Wiemelhausen eine eigene Pfarrstelle erhielt. Die von der Bochumer Stadtgrenze bis zum Lottental reichende Landgemeinde zeichnete sich durch eine kleinteilige Siedlungsstruktur ohne eigentliches Zentrum aus und besaß zu diesem Zeitpunkt nur den 1883 an der Wasserstraße angelegten Friedhof sowie ein kurz darauf eingerich-

Kontakt & Infos

Melanchthonkirche
Königsallee 46
44789 Bochum
www.kirchengemeinde-bochum-wiemelhausen.de

Kontakt & Infos

Bergmannsheil
Bürkle de la Camp-Platz 1
44789 Bochum
www.bg-kliniken.de



Knappschaftsgebäude in den 1930er-Jahren.

Quelle: Sammlung Dietmar Bleidick

48 Knappschaft

2010 feierte die Knappschaft ein seltenes Jubiläum. 750 Jahre zuvor war in Goslar eine Bergbruderschaft gegründet worden, die erstmals den Grundgedanken einer gegenseitigen Fürsorge der Bergleute vertrat und damit als Ursprung des Sozialversicherungswesens in Deutschland aufgefasst werden kann. Der Begriff „Knappschaft“ entstand rund 200 Jahre später im sächsischen Silberbergbau, bevor er im ausgehenden 15. Jahrhundert allgemein für die Belegschaft eines Bergbaureviere gebräuchlich wurde. Mit der Entwicklung des Steinkohlenbergbaus an der Ruhr entstanden auch hier seit dem 18. Jahrhundert erste Knappschaftsvereine.

1854 wurde im Rahmen der wirtschaftlichen Liberalisierung des Bergbaus in Preußen die Mitgliedschaft in einer Knappschaft gesetzlich verpflichtend. Ende des 19. Jahrhunderts bestanden im Deutschen Reich rund 160 Knappschaftsvereine. Die Gründung des Allgemeinen Deutschen Knappschaftsverbandes trug 1882 dazu bei, dass die Knappschaftsvereine bei der Einrichtung der

Sozialversicherung des Deutschen Reiches in den 1880er-Jahren ihre Selbständigkeit und Eigenarten behalten konnten. Dennoch brachte erst das Reichsknappschaftsgesetz in den 1920er-Jahren den endgültigen Zusammenschluss aller Vereine zur Reichsknappschaft als Trägerin der bergbaulichen Kranken- und Rentenversicherung.

In der Bundesrepublik ging die Einheit der knappschaftlichen Versicherung zunächst verloren, und es entstand 1949 auf bezirklicher Ebene u. a. die Ruhrknappschaft. 1969 wurden die deutschen Bezirksknappschaften zur Bundesknappschaft mit Sitz in Bochum zusammengefasst. Mit der Organisationsreform der Rentenversicherung sind Bundesknappschaft, Bahnversicherungsanstalt und Seekasse seit Oktober 2005 zur Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS) verschmolzen. Die knappschaftliche Krankenversicherung wird im Verbundsystem unter dem Namen Knappschaft fortgeführt.

Zwischen 1908 und 1910 errichtete der Allgemeine Knappschafts-Verein in Bochum an der Pieperstraße ein monumentales neues Verwaltungsgebäude in barocker Opulenz. Die Hauptfront wurde um 18 m in das Gelände zurückgesetzt, um die Monumentalität des zu dieser Zeit mit Abstand größten Bochumer Gebäudes zur Geltung kommen und Raum für einen repräsentativen Vorplatz mit Brunnen und Auffahrt zu lassen. Besuchern, die von der Königsallee über die direkt auf den Haupteingang zuführende Christstraße kamen, eröffnete sich so nach und nach ein eindrucksvoller Blick.

Nach Kriegszerstörungen wurde das Knappschaftsgebäude stark vereinfacht wieder aufgebaut und 1952 in der heutigen Form eröffnet. Der Eingang wird von zwei Figuren des Bochumer Bildhauers Erich Schmidt-bochum (1913-1999) eingerahmt, die Bergleute vor und nach der Schicht darstellen. Bereits 1926 entstanden der Erweiterungsbau an der Pieperstraße, der mit dem Hauptbau durch eine Brücke, „Beamtenlaufbahn“ genannt, verbunden ist, und direkt daneben eine Wohnhausgruppe mit Dienstwohnungen für leitende Angestellte und Läden.

Kontakt & Infos

Knappschaft
Pieperstraße 14-28
44789 Bochum



Schauspielhaus Bochum. Foto: Presseamt Bochum.

49 Schauspielhaus Bochum

1904 begann der Bauunternehmer Clemens Erlemann mit der Erschließung des Ehrenfelds, eines neuen Stadtteils südlich des ehemaligen Bochumer Hauptbahnhofs als Wohngebiet für die bürgerliche Mittel- und Oberschicht. Um den besonderen Charakter des Ehrenfelds herauszustellen, ließ Erlemann mit Unterstützung der Stadt nach Plänen des Architekten Paul Engler ab 1907 ein Variété-Theater in opulenten Jugendstilformen errichten. Schon bald nach der Eröffnung einer der größten Bühnen des Ruhrgebiets zeigte es sich, dass das Konzept mit unterhaltsam-volkstümlichen Stücken am Publikumsgeschmack vorbeilief. Ausschlaggebend für die fehlende Resonanz in der Bevölkerung waren aber auch die extrem schlechte Akustik des Gebäudes, die in keiner Weise den Anforderungen eines Theaters entsprach, sowie die mangelhafte Sicht auf die Bühne. Um das Theater auch als Veranstaltungssaal nutzen zu können, stiegen die Sitzreihen nach hinten nicht wie üblich an, sondern waren ebenerdig aufgestellt.

1909 ging Erlemann mit seinen Bauunternehmungen in Konkurs und musste auch die Bühne schließen, da schon nach kurzer Zeit eine zunehmende Anzahl der 1.400 Plätze regelmäßig freigeblichen war. Seine Frau erwarb das Theater aus der Konkursmasse und führte den Theaterbetrieb mit Hilfe der Stadt und eines Theatervereins weiter.

1912 pachtete die Stadt Bochum das mittlerweile als „Neues Stadttheater“ bezeichnete Haus, übernahm es schließlich Anfang 1914 und ließ es bis Ende 1915 durch den Kölner Architekten Carl Moritz vollständig umbauen. Dadurch wurde der ehemals reichhaltige Jugendstilkomplex mit seiner Stahlrippenbetonkuppel von 29 Metern Durchmesser in einen neoklassizistischen Bau verwandelt.

Unter dem zwischen 1919 und 1949 amtierenden Intendanten Saladin Schmitt machte sich das Bochumer Stadttheater einen Namen als Shakespeare-Bühne. Schmitt prägte zudem mit der weitgehend werkgetreuen Inszenierung deutscher Klassiker den „Bochumer Stil“. Zwischen 1921 und 1935 bestand eine enge Kooperation mit der Duisburger Oper, die ebenfalls von Schmitt geleitet wurde. Bei dem großen Luftangriff auf Bochum am 4. November 1944 wurde das alte Theatergebäude weitgehend zerstört.

Kontakt & Infos

Schauspielhaus Bochum
Königsallee 15
44789 Bochum
www.schauspielhausbochum.de



Stadttheater Bochum, 1909. Quelle: Presseamt Bochum

Der Wiederaufbau begann im Juni 1951 am alten Standort auf den vorhandenen Fundamenten, sodass Architekt Gerhard Graubner seine Pläne und insbesondere den Grundriss des neuen Hauses daran auszurichten hatte. Im September 1953 hob sich der Vorhang im neuen Schauspielhaus Bochum zum ersten Mal. Als äußeres Hauptgestaltungselement wählte Architekt Gerhard Graubner die Verklammerung der Fassaden als Reminiszenz an den Ziegelstein – den Baustoff des Ruhrgebiets seit dem 19. Jahrhundert. Der damit zugleich beschworene demokratisierende Stil, die symbolische Öffnung des Theaters für alle Bevölkerungsschichten, blieb jedoch lange Zeit reine Rhetorik. Ähnliches gilt auch für die Gestaltung des Innenraums, der auf die klassischen Ränge verzichtet und als trennendes Element allein über einen Balkon verfügt. Halbrunde, stark ansteigende Zuschauerreihen erinnern hier an ein römisches Amphitheater.

Als bahnbrechend erwies sich das erstmals in einem deutschen Theater realisierte Konzept eines halbrund vor der Vorbühne angelegten „Eisernen Vorhangs“. Diese aus Gründen des Brandschutzes zur Trennung von Zuschauer- und Bühne notwendige Einrichtung befand sich bis dahin grundsätzlich hinter der Vorbühne. Durch das neue Arrangement rückten die Bühnenbilder und Schauspieler erheblich näher an den Zuschauer heran. Bei der weiteren Innengestaltung des Hauses wurde die geschwungene Form zum tragenden Gestaltungsmerkmal von hoher

Strahlkraft. Der Bereich zwischen Zuschauerraum und Außenmauer ist in zahlreiche „nierenförmige“ Räume unterteilt. Dazu gehören die Wand- und Deckenleuchten, deren florale Form („Tulpenlampen“) am wirkungsvollsten in zwei Kronleuchtern im Foyer in Erscheinung tritt. Das Schauspielhaus ist ein sehr frühes Beispiel für diesen typischen Architekturstil der 1950er Jahre.

Graubner errichtete zwischen 1954 und 1957 auch das hinter dem Schauspielhaus liegende Verwaltungsgebäude der Ruhrstickstoff AG (heute Finanzamt Bochum-Süd) sowie 1966 auf dem dazwischenliegenden Gelände des ehemaligen Hauses Rechen die Kammerspiele mit 400 Plätzen.

Hans Schalla, Intendant von 1949 bis 1972, etablierte in den 1950er- und 1960er-Jahren Stücke moderner Autoren wie Jean-Paul Sartre und Samuel Beckett. Ihm folgte zwischen 1972 und 1979 Peter Zadek, in dessen Zeit Rainer Werner Fassbinder regelmäßiger Gast in Bochum war. Eine weitere Blütezeit erreichte das Schauspielhaus zwischen 1979 und 1986 unter der Intendanz von Claus Peymann. Sein Bochumer Ensemble mit Stars wie Gerd Voss, Kirsten Dene und Traugott Buhre galt als innovativstes Theater der Bundesrepublik. Peymanns Nachfolger Frank Patrick Steckel prägte ein eher nachdenkliches Theater. Ihm folgten ab 1995 Leander Hausmann, Matthias Hartmann, Elmar Goerden und Anselm Weber. Seit Beginn der Spielzeit 2018/19 ist Johan Simons Intendant des Schauspielhauses Bochum.

50 Haus der Geschichte des Ruhrgebiets

Das Haus der Geschichte des Ruhrgebiets ist Sitz der Stiftung Bibliothek des Ruhrgebiets und des Instituts für soziale Bewegungen, einer fächerübergreifenden und interdisziplinären Einrichtung der Ruhr-Universität Bochum. Es wurde 1998 auf Initiative des Sozialhistorikers Klaus Tenfelde gegründet und vereint als Public-Private-Partnership vielfältige Angebote im Bereich der Erforschung der Geschichte und Gegenwart des Ruhrgebiets. Als Stifter fungierten der Gesamtverband des deutschen Steinkohlenbergbaus, die IG Bergbau, Chemie, Energie, die RAG Aktiengesellschaft, die DMT Gesellschaft für Lehre und Bildung, die Ruhr-Universität und die Stadt Bochum. Neben der regionalen Geschichtspflege und Identitätsbildung bilden industrielle Ballungsräume in internationaler Perspektive sowie „soziale Bewegungen“ weitere Forschungsschwerpunkte.

Zur Erfüllung ihres Zwecks bietet die Stiftung Wissenschaftlern, Studierenden und der breiten Öffentlichkeit eine Vielfalt an Möglichkeiten. Grundstein ist die Bibliothek des Ruhrgebiets mit annähernd 500.000 Bänden. Zusammengeführt aus den ehemaligen Bibliotheken des Bergbauvereins, der Industriegewerkschaft Bergbau und Energie sowie des Instituts zur Erforschung der Geschichte der europäischen Arbeiterbewegung, verfügt sie über ein breites Spektrum an Literatur und Fachzeitschriften aus mehreren Jahrhunderten.

Dazu kommt das Archiv für soziale Bewegungen, das Aktenbestände der Industriegewerkschaft sowie zahlreicher weiterer Institutionen und Organisationen der betrieblichen wie überbetrieblichen Mitbestimmung vereint. Die Bestände von Archiv und Bibliothek können im Lesesaal des Hauses eingesehen und letztere auch entliehen werden.

Die Kernaufgaben des Instituts für soziale Bewegungen als Forschungseinrichtung liegen im Bereich der universitären Lehre sowie bei der Durchführung längerfristiger Forschungsprojekte und wissenschaftlicher Veranstaltungen. Das Haus der Geschichte



beherbergt zudem die Dokumentationsstelle Ruhrgebietsforschung, die den Zugang zur wissenschaftlichen Literatur mit Ruhrgebietsbezug durch eine systematische Auswertung von Neuerscheinungen verbessert.

Das Haus der Geschichte des Ruhrgebiets ist im ehemaligen Gebäude des gewerkschaftseigenen Berg-Verlags an der Clemensstraße untergebracht, der hier seit 1954 die Publikationen der Industriegewerkschaft Bergbau in unmittelbarer Nähe zum Verwaltungsgebäude an der Alten Hattinger Straße produzierte.

Haus der Geschichte des Ruhrgebiets. Foto: Dietmar Bleidick

Kontakt & Infos

Haus der Geschichte des Ruhrgebiets
Clemensstraße 17
44789 Bochum
www.isb.ruhr-uni-bochum.de

Die alte Hauptverwaltung der BOGESTRA. Foto: Dietmar Bleidick



1 BOGESTRA-Hauptverwaltung

Im November 1894 begann in Bochum das Straßenbahnzeitalter mit der Eröffnung der ersten Linie nach Herne. Anfang 1896 gründeten die Städte Bochum und Gelsenkirchen und die Siemens & Halske AG die Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahn-Aktiengesellschaft (BOGESTRA). Das Unternehmen fasste neben der Bochumer zwei weitere von Siemens gebaute Linien in Wattenscheid und Gelsenkirchen zusammen und entsprach der zeittypischen Kooperation von Kommunen und privaten Anlagenbauern im Bereich des Verkehrs- und Energiesektors. Umgehend folgte der rasche Ausbau des Netzes in Bochum und Gelsenkirchen, doch auch Konkurrenzunternehmen wurden aktiv.

1908 erwarb der Industrielle Hugo Stinnes nach dem Ausscheiden von Siemens bedeutende Anteile an der BOGESTRA und verlegte den Firmensitz nach Essen. Mitte der 1920er-Jahre entschloss sich die Gesellschaft nach Jahren der Stagnation zum Bau einer zentralen Verwaltung in Bochum. Zwischen

1926 und 1928 entstanden an der heutigen Universitätsstraße/Oskar-Hoffmann-Straße nach Plänen des renommierten Bochumer Architekten Heinrich Schmiedeknecht (1880-1962) neben dem Verwaltungsgebäude ein Straßenbahndepot und eine Direktorenvilla.

Bis heute wird der Gesamteindruck des Ensembles von dem zentralen Verwaltungsbau beherrscht, dessen in der Front versetzte Baukörper unterschiedlicher Höhe symmetrisch angeordnet sind. Flachdächer und stark profilierte Abschlussgesimse bilden dabei eine bauübergreifende gestalterische Einheit. Die Wagenhalle nahm mit fast 10.000 Quadratmetern Fläche und zehn Gleisen für damals 200 Wagen zwar fast zwei Drittel des gesamten Grundstücks ein, doch blieb sie hinter dem Hauptgebäude versteckt und von der Straße aus nur über die Zufahrt sichtbar. Bis heute gilt das Verwaltungsgebäude als eines der qualitativsten expressionistischen Architekturbeispiele in Nordrhein-Westfalen.

Mit Eröffnung des zwischen 2003 und 2005 an der Essener Straße errichteten Betriebshofes Engelsburg verlor die Wagenhalle an der Universitätsstraße ihre Funktion und wurde 2007 abgerissen. Ähnliches galt für weitere Standorte der BOGESTRA im Stadtgebiet, die auf dem Areal der ehemaligen Zeche Engelsburg zusammengefasst wurden, darunter die frühere Straßenbahnhauptwerkstatt Gerthe, die technische Abteilung aus den Gebäuden der früheren Fahrzeugwerke von Lienen an der Wittener Straße 100, die Ausbildungswerkstatt und der Bauhof Hamme.

Kontakt & Infos

BOGESTRA Hauptverwaltung
Universitätsstraße 58
44789 Bochum
www.bogestra.de

2 Scharoun-Kirche

Die 1966 geweihte und seit 1997 denkmalgeschützte Johanneskirche in Altenbochum ist der einzige realisierte Kirchenentwurf des Architekten Hans Scharoun (1893-1972). Ebenso einzigartig ist ihre Gestaltung, trägt sie doch viele Elemente von Scharouns wohl wichtigster Arbeit, der nach ihrer Eröffnung 1963 zu Weltruhm gelangten Berliner Philharmonie. Dazu gehören das Zeltdach, die Wandgestaltung, die dreieckige Fensterform, der markante dunkle Alta-Quarzitboden und das Konzept der Raumplastik. Aus diesem Grund ist sie kaum unter ihrem eigentlichen Namen, sondern nur als „Scharounkirche“ bekannt. Im Ruhrgebiet existieren nur zwei weitere, ebenfalls denkmalgeschützte Bauten Scharouns, das Geschwister-Scholl-Gymnasium (heute Gesamtschule) in Lünen (1956-1962) und die Haupt- und Grundschule in Marl (1960-1971).

1962 gründete die Bochumer Gemeinde der Christengemeinschaft einen Verein mit dem Ziel, eine Kirche zu bauen, und erwarb zwei Jahre später Teile des ehemaligen Hofes Schulte-Vels. Dass mit Scharoun einer der bedeutendsten Vertreter der Moderne in Deutschland als Architekt gewonnen werden konnte, lag an einem Zufall, denn die Familie eines Gemeindeglieds war ihm seit langem freundschaftlich verbunden.

Die Architektur integriert die einzelnen Funktionen eines Gotteshauses zu einer Raumplastik, die zugleich als sichtbar abgesetzte Raumteile und doch als Einheit erkennbar sind: als Altar-, Predigt-, Innen-, Musik- und Eingangsraum. Dazu kommen rechts vom Altar die fünfeckige Sakristei und die zum Eingangsbereich führende schlichte Eingangshalle. Die Funktionalität wird jedoch nicht nur durch die Raumformen, sondern auch durch den geschickten Materialeinsatz verdeutlicht. Klinker, Ziegel, Stahl, Glas und ungehobelte Holzbretter schaffen als typische Baustoffe des Ruhrgebiets einen regionalen Bezug und zugleich durch das Zusammenspiel von Licht und Farbe ein besonderes Ambiente. Beispiele dafür sind die Eingangshalle sowie im Innenraum die Lichtsprache in der Dachkonstruktion und



Scharoun-Kirche. Foto: Dietmar Bleidick

die diagonale, schräge Fenstersüdwand. Dazu kommt der von Scharoun entworfene Altar, ein als leeres Steingrab verstandener hellgrauer Granitblock mit einer ausgeklügelten Vierkantrrohrkonstruktion. Die zum Altar gehörenden mannshohen Kerzenleuchter aus verchromtem Stahlrohr wurden 1970 vom Bauhausschüler Wilhelm Wagenfeld auf Bitten Scharouns gestaltet.

1986/87 folgte der Anbau der (Aufbauungs-) Lazaruskapelle nach Entwürfen des Architekten Claude Decressionniere und des Bildhauers Roland Stalling. Sie nimmt die formalen Elemente der Kirche im Kleinen auf, ordnet sich damit der großen Schwester unter, beeinträchtigt aber deren Erscheinungsbild durch den Anschluss an der Gartenseite nicht.

Kontakt & Infos

Scharoun-Kirche
Glockengarten 70
44803 Bochum
www.scharoun-kirche.de



Der Hauptfriedhof
Freigrafendamm
um 1940. Quelle:
Presseamt Bochum

53 Hauptfriedhof Bochum

Der Bochumer Hauptfriedhof am Freigrafendamm wurde zwischen 1929 und 1932 angelegt. Wahrscheinlich aufgrund der Weltwirtschaftskrise mussten die Errichtung der Betriebsgebäude und des Eingangsbereichs zunächst zurückgestellt werden. Dies wurde dann zwischen 1935 bis 1941 nachgeholt, als die Bauten des Hauptfriedhofs im Sinne repräsentativer nationalsozialistischer Bauauffassung in mehreren Abschnitten entstanden. Im Wesentlichen war die Anlage jedoch bereits Ende 1939 fertiggestellt, danach folgten nur noch einzelne Ergänzungen. Sie ist heute

mit Ausnahme der von Paul Perks als Totentanz gestalteten Buntglasfenster der großen Trauerhalle nahezu unverändert erhalten und wurde nach ihrer Eintragung in die Denkmalliste der Stadt Bochum 1989 in den Jahren 1994 bis 1996 in Teilen restauriert und renoviert. Die Traueranlage am Freigrafendamm ist das einzige vollendete und erhaltene Beispiel nationalsozialistischer Staatsarchitektur in Bochum und besitzt auch für das Ruhrgebiet einen einzigartigen Charakter.

Architekten waren der Bochumer Stadtbaurat Heinrich Timmermann und sein damaliger Mitarbeiter Wilhelm Seidensticker, der nach dem Zweiten Weltkrieg in Bochum als eigenständiger Architekt auch die Hauptverwaltung der BV-Aral AG und das neue Verwaltungsgebäude des Bochumer Vereins planen sollte. Die ausgedehnte Anlage besteht aus zwei Trauerhallen. Die größere, an einen Tempel erinnernde, dient als Aufbahrungshalle des dahinterliegenden Krematoriums, während die kleinere, gegenüberliegende, für Andachten im Rahmen von Erdbestattungen ausgestattet wurde. Beide Hallen verbindet ein niedriger,

Kontakt & Infos

Hauptfriedhof
Freigrafendamm/Immanuel-Kant-Straße
44803 Bochum



Große Halle
des Hauptfriedhofs,
2021. Foto:
Dietmar Bleidick

L-förmiger Verbindungsflügel, der zugleich die Leichenzellen aufnimmt. Entlang der Straße erstreckt sich ein rund 160 m langer Baukomplex, der ein Ensemble unterschiedlicher, ebenfalls niedriger Bauten umfasst, darunter den Haupteingang, ein Verwaltungs- und Wohngebäude, zwei Wandelgänge, zwei größere und drei kleinere Wartehallen, ein Blumenladen und Toiletten.

Zur Anlage gehören weiterhin eine Terrasse neben der großen Trauerhalle, die an einen Urnenhof grenzt, sowie eine mit Plattenwegen durchzogene Rasenfläche vor dem zur Straße zurückgesetzten Haupteingang. Auf der Rückseite der Anlage liegen die Friedhofsgärtnerei mit Betriebsgebäude, ein Betriebshof sowie das Krematorium. Die Architekten legten Wert auf die Verwendung „heimischer Materialien“. Das tragende Mauerwerk der gesamten Anlage wurde in Beton oder Ziegel ausgeführt und dann mit grau-grünem Ruhrsandstein in flacher Schichtung verblendet. Ursprünglich stand die Farbe des Mauerwerks im Kontrast zum roten Sollingstein der Treppen, Terrassen und Wege, die heute vergraut sind.

Nach dem 2. Weltkrieg wurden die Gebäude weitergenutzt und nur die diversen Hakenkreuze verbrämt oder entfernt. 1954 folgte die symbolische Christianisierung der Anlage. Gegenüber der großen Trauerhalle wurden als zentrales Mahnmahl der Stadt Bochum ein Hochkreuz und eine Mosaikwand mit einem Klage-Motiv „Niobe“ des Bochumer Künstlers Ignatius Geitel errichtet, die sich durch seine Farbigkeit und zeitgenössische Modernität deutlich von der Sandsteinarchitektur abhebt.

Zu den bekanntesten Persönlichkeiten, die hier neben weiteren umgebrachten Widerstandskämpfern beigesetzt sind, gehört der Bergarbeiterführer und SPD-Reichstagsabgeordnete Fritz Husemann (1873-1935), der im KZ Esterwegen von den Nationalsozialisten ermordet wurde. Seine Beerdigung, an der 2.000 Personen teilnahmen, war ein beeindruckendes Dokument der Popularität Husemanns und für den Zusammenhalt der Bergarbeiterbewegung. Weitere Gräberfelder bergen u. a. sowjetische Kriegsgefangene, Zwangsarbeiter und Bochumer Bürger, die beim Bombenangriff am 4. November 1944 ihr Leben ließen.



Opel-Hauptverwaltung, 2013. Quelle: Presseamt Bochum.

54 Opel

Ende der 1950er-Jahre wurde Bochum als erste Großstadt des Ruhrgebiets massiv von den Auswirkungen der Kohlenkrise getroffen. Allein die Gelsenkirchener Bergwerks-AG (GBAG) schloss innerhalb kurzer Zeit drei Großschachtanlagen. Bis 1962 verlor die Stadt rund 17.500 Arbeitsplätze im Bergbau, bis 1967 sollten es 40.000 werden. Da bundesweit vielfach Vollbeschäftigung herrschte und zur Sicherung des Standortes Deutschland die ersten „Gastarbeiter“ angeworben wurden, werteten zahlreiche außerhalb des Ruhrgebiets ansässige Unternehmen die Situation auch als Chance. In umgeschulten Bergarbeitern sahen sie die zur Erweiterung ihrer Produktionskapazitäten notwendige Personal.

Die Rüsselsheimer Adam Opel AG befasste sich seit Ende der 1950er-Jahre mit dem Projekt eines völlig neu entwickelten Opel Kadett als neuem Volumenmodell in Konkurrenz zum VW-Käfer und dachte ähnlich. Die Suche nach einem geeigneten Standort für eine Werksansiedlung konzentrierte sich bald auf Bochum, das als Stadt des Zechensterbens in den Medien mittlerweile eine traurige Berühmtheit erlangt hatte. Im Zentrum des Interesses stand bald die kurz zuvor abschließend stillgelegte Zeche Dannebaum 1 in Laer. Dazu kam 1962 das Gelände der Zeche Bruchstraße in Langendreer.

Da die Stadt Bochum nur über einen kleinen Teil der gewünschten Flächen verfügte, die Adam Opel AG jedoch als Geschäftspartner nur die Stadt selbst akzeptierte, erwarb diese das Restgrundstück von der GBAG, um es baureif zu machen und dann weiterzuverkaufen. Hintergrund dieser Forderung war das Ziel des Unternehmens, der Stadt Bochum nicht nur die Abbruchkosten zu überlassen, sondern darüber hinaus auch die ausschließliche Haftung für alle Bergschäden aufzubürden. Neben diesem in seiner Tragweite wohl einzigartigen Vorgang soll die Stadt bedeutende Zugeständnisse beim späteren Verkaufspreis für das Grundstück gemacht haben. Dazu kam die Übernahme aller Kosten für den Infrastrukturausbau

Kontakt & Infos

„Mark 51°7“
Opelring 1
44803 Bochum
www.mark51-7.de

rund um das Werk wie dessen Anschluss an den Opelring und die Erweiterung der Wittener Straße. Mit der Übernahme des Kraftwerks der Zeche Prinz Regent durch die Stadtwerke Bochum wurde zudem die Energieversorgung des Opelwerks gesichert.

Nach rund zweijähriger Bauzeit wurde das Opel-Werk Bochum im Oktober 1962 mit 9.000 der vorgesehenen 14.000 Mitarbeiter eröffnet. Schon nach wenigen Wochen liefen bis zu 1.000 Kadetten täglich vom Band. Bis 1991, als die Produktion des Modells eingestellt wurde, waren es 7,5 Mio. Daneben entstanden in Bochum die beiden Opelkultautomobile. Zwischen 1968 und 1973 fertigten die Mitarbeiter die Gesamtproduktion von rund 100.000 Stück des zweisitzigen Coupés Opel GT, dessen Bodengruppe, Fahrwerk und kleinere Motorisierung aus dem Kadett B stammten. Die aus Frankreich kommenden Karosserien wurden in Bochum endmontiert. Dazu kamen Anfang der 1970er-Jahre der Manta A als Coupé des zeitgleich eingeführten Ascona A, die ebenfalls in Bochum gebaut wurden. An-

fang der 1990er-Jahre ersetzte der Astra den Kadett und seit 1999 wurde zudem der Zafira im Bochumer Werk hergestellt.

Nachdem bereits seit der Jahrtausendwende die Zukunft des Opelwerks in Bochum immer wieder Thema der Strukturdiskussionen des Mutterkonzerns General Motors gewesen war und die 2011 noch rund 5.100 Mitarbeiter zur Standortsicherung zahlreiche Zugeständnisse gemacht hatten, folgte Ende 2012 die Nachricht von der Einstellung der Fahrzeugproduktion. Mit der Werksschließung Ende 2014 endet in Bochum ein über die Jahrzehnte betrachtet durchaus erfolgreiches Projekt des Strukturwandels mit rund 20.000 Arbeitsplätzen in den 1970er-Jahren und letztlich auch eine über 50-jährige Tradition des Automobilbaus im Ruhrgebiet.

Seither befindet sich das Gelände des Hauptwerkes unter dem Namen „Mark 51°7“ in der Vermarktung als neues Forschungs- und Technologiezentrum. Neben der Ruhr-Universität und diversen Unternehmen wurde auch ein Paketzentrum der DHL angesiedelt.



Mit dem ganzen Stolz – und mit dem Kadett – vor dem Werk, 1960er-Jahre. Quelle: Presseamt Bochum



Brennerei Eickelberg. Quelle: Wikipedia

Rechts unten: Flaschenetikett der Brennerei Eickelberg. Quelle: Presseamt Bochum

55 Brennerei Eickelberg

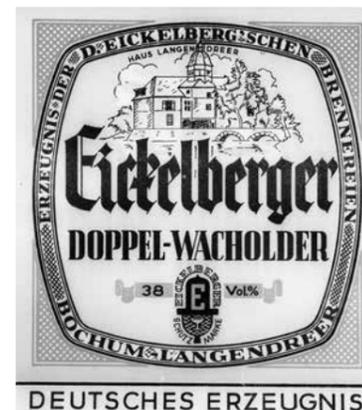
Etwa gleichzeitig mit der Eröffnung der nahegelegenen Müser-Brauerei an der Hauptstraße gründete Dietrich Eickelberg 1866 eine Kornbrennerei in der Oberstraße. Sein Angebot umfasste hochwertigen Korn und Wacholderschnaps, nicht aber den sonst weit verbreiteten, billigen Kartoffelschnaps.

Hochprozentige Getränke waren im 19. Jahrhundert gerade unter der Arbeiter-

schaft äußerst beliebt. Auf der einen Seite förderte das gemeinschaftliche Trinken in Kneipen und Gaststätten die Geselligkeit, sodass dem Alkoholgenuss durchaus eine starke gesellschaftliche Komponente zukam. Nicht selten ergänzte kalorienreicher Schnaps aber auch die einseitige Ernährung mit der Folge, dass die Industriegesellschaft des Ruhrgebiets mit einer nicht unerheblichen Suchtproblematik konfrontiert wurde.

Die Brennerei wurde mehrere Generationen lang bis zu ihrer Schließung 1970 von Familienmitgliedern geführt. Den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens spiegelt der repräsentative Neubau von 1933/34.

Die Sanierung und Restaurierung des unter Denkmalschutz stehenden Gebäudes wurde in den 1990er-Jahren detailgetreu und liebevoll umgesetzt. Gebäudeteile wie der stattliche Turm wurden abgetragen und wieder aufgebaut. Als sehr aufwendig erwies sich die Sanierung der großen Fensterfront zur Straße hin, für die eigens 930 Thermo-panescheiben nach Maß angefertigt werden mussten. Die Inneneinrichtung wurde teilweise restauriert, zum Teil aber auch aus anderen Betrieben übernommen und nachträglich eingebaut. Sie dokumentiert die Brennereiausstattung aus dem ersten Drittel des 20. Jahrhunderts. In Anerkennung der hervorragenden Restaurierung des Gebäudes wurde die Brennerei 1996 mit dem Westfälischen Denkmalpreis ausgezeichnet. Eine dauerhafte Reaktivierung des in Bochum einzigartigen Objekts gelangt jedoch nicht, wie mehrfache Eigentümer- und Nutzungswechsel in den vergangenen Jahren zeigen.



Kontakt & Infos

Brennerei Eickelberg
Oberstraße 43
44892 Bochum
www.brennerei-eickelberg.de



Müser-Brauerei, 1950er-Jahre. Quelle: Presseamt Bochum

56 Müser-Brauerei

Der Sudhausturm der ehemaligen Müser-Brauerei ist eines der Wahrzeichen von Bochum-Langendreer. Gemeinsam mit dem benachbarten Malzhaus bildet er den letzten baulichen Rest einer der bedeutendsten Brauereien des Ruhrgebiets und steht seit 1994 unter Denkmalschutz.

Die Geschichte der Brauerei reicht zurück bis ins Jahr 1806, als Johann Wilhelm Müser eine Schankwirtschaft mit Brauerei und Brennerei eröffnete. Erst 50 Jahre später legten seine Söhne Wilhelm und Heinrich 1866 mit der „Dampfbrauerei Gebr. Müser“ den Grundstein für eine Braustätte im industriellen Maßstab, bei der bereits Dampfmaschinen zum Einsatz kamen. Müsers Bier „bayerischer Brauart“ wurde 1885 auf der Weltausstellung in Antwerpen mit einer Silbermedaille ausgezeichnet.

Mit der Gründung der „Bierbrauerei Gebr. Müser Aktiengesellschaft“ wuchs der Betrieb 1891 zur Großbrauerei, die 1908 mit mehr als 100 Mitarbeitern knapp 140.000 Hektoliter Bier braute und ein Absatzgebiet weit über das Ruhrgebiet hinaus besaß. Aus dieser Zeit stammt das Malzhaus, ein viergeschossiger Backsteinbau in städtebaulich wirksamer Ecklage.

Die letzte umfassende Erweiterung der Brauerei erfolgte zwischen 1925 und 1928, als ein neues Kesselhaus und der große ge-

stufte Sudhausturm errichtet wurden, der ein wenig an sein großes Pendant, das etwa zeitgleich entstandene „Dortmunder U“ der Union-Brauerei erinnert. Als Architekt und Ingenieur fungierte in beiden Fällen Emil Moog, ein anerkannter Spezialist auf dem Gebiet des Brauereibaus. Der Turm ist durch waagerechte schlichte Backsteinbänder, glatte Betonstürze in den oberen Geschossen und ein umlaufendes geometrisch gestaltetes Abschlussgesims gegliedert. Die weit zurückspringenden, gestaffelten Geschosse sorgen für eine laternenartige Krönung.

Seit 1938 als „Müser-Brauerei AG“ firmierend, wurde das Unternehmen 1960 von der Berliner Schultheiss-Brauerei übernommen und der Braubetrieb 1975 endgültig eingestellt. Mit der Neunutzung des Geländes durch einen Supermarkt war der Abriss des größten Teils der Anlage verbunden. Der denkmalgeschützte Sudhausturm dient bereits seit 1978 als Diskothek – seit dem Jahr 2000 die „Matrix Bochum“, eine der größten und bekanntesten im Ruhrgebiet.

Kontakt & Infos

Müser-Brauerei
Oberstraße 43
44892 Bochum



Bahnhof Langendreer, um 1920.
Quelle: Presseamt Bochum

57 Bahnhof Langendreer

Das Eisenbahnzeitalter begann in Langendreer 1860 mit Eröffnung des ersten Bahnhofs durch die Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft an ihrer Strecke von Witten nach Bochum (später Bahnhof Langendreer-Süd genannt, in der Nähe des heutigen S-Bahnhofs Langendreer-West). Zwei Jahre später gingen die Verbindungen nach Dortmund und Duisburg in Betrieb. 1874 erhielt Langendreer durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft einen zweiten Bahnhof (Rheinischer Bahnhof, später Langendreer-Nord) für ihre Strecke von Bochum-Nord nach Dortmund Süd.

Der wirtschaftliche Aufschwung der folgenden Jahrzehnte machte Anfang des 20. Jahrhunderts den Ausbau der Güterbahnhöfe zu einem Verkehrsknotenpunkt unumgänglich. Im Zuge dieser Ausbaumaßnahmen wurde auch die beiden alten Personenbahnhöfe zugunsten des Neubaus eines Stationsgebäudes im Bereich Langendreer-Nord aufgeben, der 1907/08 am Wallbaumweg im modifizierten Jugendstil entstand. Als

Schnittpunkt der wichtigen Nord-Süd-Verbindung Recklinghausen-Hagen und der Ost-West-Magistrale Dortmund-Duisburg wurde der Bahnhof zum Verkehrsknotenpunkt, der den Bochumer Hauptbahnhof auch nach der Eingemeindung Langendreers (1929) lange Zeit an Bedeutung übertraf.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verlor der Bahnhof Langendreer sukzessive an Bedeutung. Im Bereich des Güterverkehrs konnte das infolge des Zechensterbens zurückgehende Verkehrsaufkommen teilweise durch den Bedarf der beiden Opelwerke kompensiert werden. 1967 wurde der erste Container-Umschlagbahnhof des Ruhrgebiets in Langendreer eröffnet, der an dieser Stelle bis zum Jahr 2000 existierte. 1983 endete der Personenverkehr am alten Bahnhof. Als Ersatz erhielt Langendreer zwei neue Haltepunkte an der S-Bahn-Linie S 1 Düsseldorf-Essen-Bochum-Dortmund.

Weil der prachtvolle Jugendstilbahnhof nun ohne Funktion war, sollte er im Jahr seines 75-jährigen Bestehens abgerissen werden. Nach heftigen Protesten einer „Bahnhofsinitiative“ wurde er im Mai 1985 unter Denkmalschutz gestellt und nach aufwendigen Renovierungsarbeiten 1986 als „Kulturbahnhof“ neu eröffnet. Dessen vielfarbiges, multikulturell geprägtes Programm umfasst Musik, Theateraufführungen und Kabarett, ergänzt durch Partys und regelmäßigen Discobetrieb. Die angeschlossene Gastronomie in den einstigen Gepäckräumen sorgt für das leibliche Wohl. Außerdem bietet das Kino „Endstation“ in den ehemaligen Wartesälen Filmliebhabern ungewöhnliche Lichtspiel-Erlebnisse.

Kontakt & Infos

Bahnhof Langendreer
Wallbaumweg 108
44894 Bochum
www.bahnhof-langendreer.de



Kokereifundamente der Zeche Neu-Iserlohn. Foto: Presseamt Bochum

58 Kokerei Neu-Iserlohn

Hinter einer kleinen Schranke an der Beverstraße, zwischen einem Gehölz und einem Sportplatz, befindet sich das Gelände der ehemaligen Zeche Neu-Iserlohn 1. Von hier aus sind am westlichen Geländerand gemauerte Gewölbebögen sichtbar, die als ältestes erhaltenes Zeugnis des Kokereiwesens im Ruhrgebiet gelten.

Die Zeche Neu-Iserlohn geht auf die 1849 gegründete Gewerkschaft Münsterland zurück, deren Name darauf hindeutet, dass ihre Kohlenfelder zu den nördlichsten bis dahin erschlossenen zählten. Finanzielle Schwierigkeiten führten zur Einbringung zusätzlichen Kapitals durch Iserlohner Geschäftsleute, die der Zeche schließlich ihren endgültigen Namen gaben. Die nördlich angrenzenden Grubenfelder wurden ab 1876 als Zeche Neu-Iserlohn 2 selbständig (erhaltene Gebäude Reste am Lütgendortmunder Hellweg). Der 1889 erfolgte Ankauf durch die Harpener Bergbau-AG, deren Bergwerke an Neu-Iserlohn angrenzten, sicherte den Ausbau zu einer mittelgroßen Schachtanlage. 1955 verlor die Zeche ihre Selbständigkeit und wurde an die Zentralschachtanlage Robert Müser angeschlossen. Kurz darauf erfolgte der Abriss der Tagesanlagen, und das Gelände verfiel in einen Dornröschenschlaf – das heutige Gehölz konnte sich ausbreiten. 1989 wurden die Fundamente der Kokereibatterie gefunden.

Nachdem auf der Zeche Neu-Iserlohn bereits seit Ende der 1860er-Jahre Fettkohle in Flammöfen verkocht worden war, ermöglichte die 1895 auf diesen Fundamenten errichtete

Batterie mit 60 Otto-Hoffmann-Öfen die Gewinnung der im Koksofengas enthaltenen Kohlenwertstoffe Teer, Benzol und Ammoniak. Die Aufbereitung dieser Nebenprodukte erfolgte in dem niedriger gelegenen Teil des Geländes, am Fuß der Fundamente. Schon 1907 wurde diese Batterie durch neue, daneben gebaute Koksofen der Bauart Otto-Hilgenstock ersetzt, die durch eine optimierte Beheizung einen besseren Koks produzierten. Die ehemals die Luft- und Gaszuführung beherbergenden Gewölbe wurden fortan als Werkstatt und Lagerräume genutzt. Der technische und finanzielle Aufwand für die Modernisierung der Kokereikapazitäten weist auf die hohe wirtschaftliche Bedeutung der Koksproduktion und Nebenproduktgewinnung für die Bergwerksgesellschaften hin, die insbesondere im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts einen guten Teil ihrer Gewinne in dieser Sparte machten.

Kontakt & Infos

Kokerei Neu-Iserlohn
Beverstraße (Geländezugang)
44894 Bochum

59 Zeche Robert Müser

Die 1856 gegründete Harpener Bergbau AG erhielt ihren Namen durch die Lage der Grubenfelder im Bereich des heutigen Bochumer Stadtteils Harpen. Am Anfang stand die Zeche Heinrich Gustav in Werne. Sie teufte zunächst nördlich der Werner Straße den Schacht Jakob ab, 1859 folgte südlich der Schacht Arnold.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten entwickelte sich die Zeche aufgrund ihrer ergiebigen Fettkohlevorkommen gewinnbringend und wurde zur Keimzelle der ausgreifenden Aktivitäten der Harpener Bergbau-AG. Die reine Bergbaugesellschaft erwarb unter der Führung ihres Generaldirektors Robert Müser (1849-1927) zahlreiche weitere Zechen u. a. in Bochum, Gelsenkirchen, Herne und Dortmund, wo die Zeche Gneisenau sich zum größten Bergwerk des Unternehmens entwickelte. Gleichzeitig stieg die Harpener Bergbau-AG zu einem der wichtigsten Kohleproduzenten des Ruhrgebiets auf.

In den 1920er-Jahren stellte sich die Aufgabe einer Rationalisierung der Werner Zechen, und es folgte der Ausbau von Schacht Arnold zum zentralen Förderschacht. Er wurde 1927 tiefer geteuft, auf den ungewöhnlich großen Durchmesser von 7,60 m erweitert und erhielt 1928 das heute noch vorhandene Fördergerüst, das dritte in der Betriebsgeschichte. Vorangegangen waren ein Malakowturm sowie ein für die Harpener Bergbau-AG kennzeichnendes Stahlgerüst



Arnoldschacht der Zeche Robert Müser.
Quelle: Wikipedia

vom Typ Tomson-Bock. Dieses machte nun einem Vollwandstrebengerüst mit Doppelförderung Platz, einem der ersten seiner Art im Ruhrgebiet. Die Firma Dörnen baute das 57,2 m hohe Gerüst als Modifizierung der Bauart Klönne, die ingenieurtechnisch und ästhetisch als eine der gelungensten Lösungen im Ruhrbergbau angesehen wurde. Die Konstruktion diente über 30 Jahre lang noch als Vorbild für weitere Gerüste.

Die zu Ehren des verstorbenen Generaldirektors umbenannte Großschachanlage übernahm 1929 die Förderung der meisten Bochumer Zechen bzw. Grubenfelder der Harpener Bergbau-AG, darunter Vollmond, Amalia, Caroline und Prinz von Preußen. 1955 wurde auch Neu-Iserlohn angegliedert. Im Zuge der Bergbaukrise musste die Zeche Robert Müser 1968 trotz weitreichender Vorräte die Förderung einstellen. Danach verschwand die den Bochumer Osten beherrschende Industriekulisse fast vollständig, lediglich das Gerüst über Schacht Arnold blieb erhalten. Es steht seit 1990 unter Denkmalschutz und dient aktuell noch der zentralen Wasserhaltung der RAG, jedoch steht der Standort durch die vorgesehene Neuordnung des Bereichs zur Disposition.

Kontakt & Infos

Zeche Robert Müser
Brandwacht
44894 Bochum

60 Vinzentiuskirche

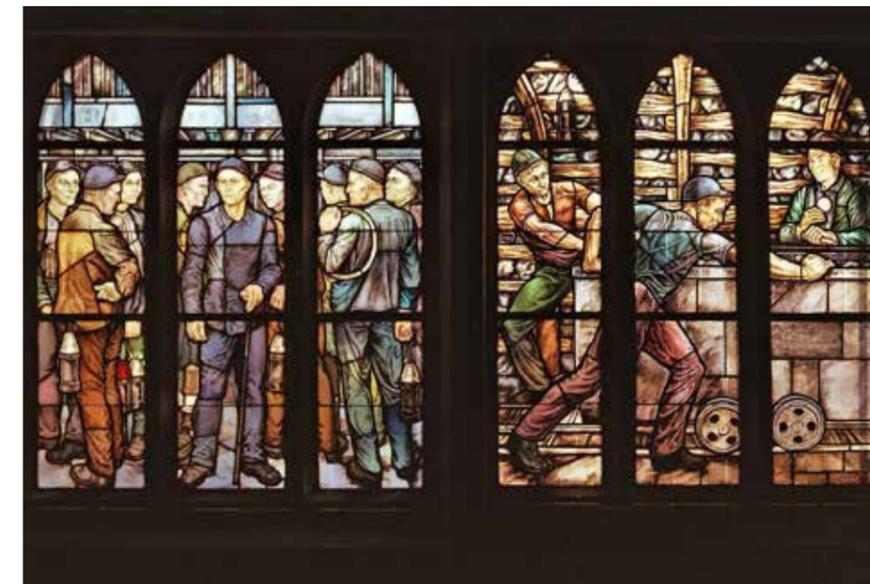
Die Vinzentiuskirche in Harpen vereint Aspekte mittelalterlichen Lebens im ländlichen Bochum mit der Entwicklung der Bergarbeitergemeinde im 19. Jahrhundert. Dazu spiegelt sie die Konfessionsgeschichte im Ruhrgebiet, denn die ursprünglich katholische Kirche wurde in der Reformation lutherisch, behielt aber weitgehend ihre ursprüngliche Ausstattung bei.

Die kleine Kirche aus dem 12. Jahrhundert, die 1475 um einen Altarraum und ca. 1575 um eine Sakristei erweitert worden war, erfuhr 1905/06 eine massive Vergrößerung und ihre heutige Gestalt. Fast wäre sie abgerissen worden, doch der damalige oberste Denkmalpfleger Westfalens erkannte den hohen Wert der romanisch-gotischen Anlage. Er überzeugte die Gemeinde und den planenden Architekten Gerhard August Fischer, ihre Neubaupläne beiseitezulegen und die alte zweijochige Pfeilerbasilika zu erweitern. So ergänzte Fischer sie um ein neugotisches Querhaus mit Orgelempore und nahm dabei die gotischen Formen von 1475 auf. Das kreuzgewölbte Mittel- und das nördliche Seitenschiff sowie der gotische Chor blieben unverändert. Das neue Querhaus ist vierachsig gegliedert und in Anlehnung an die alten Bruchsteinwände in Sandstein ausgeführt.

Der mittelalterliche Turm der Vinzentiuskirche war bereits 1876 wegen Baufälligkeit komplett erneuert worden. Er erhielt einen oktogonalen Spitzhelm, der 1940 einem Sturm zum Opfer fiel. 1951 entstand die jetzige Spitze des Dortmunder Architekten Tankred Pelgarus unter Einfluss der Harpener Bergbau AG als Stifterin.

Im Inneren der Vinzentiuskirche finden sich Reste romanischer Ausmalungen, zwei Sakramentenhäuser (um 1300 und 1474), ein Dreikönigsaltar (um 1430), ein Standbild des Kirchenpatrons Vinzentius (um 1400) sowie ein lutherischer Barockaltar von 1699.

Für das Thema Industriekultur qualifizieren diese Kirche in besonderer Weise die Bergmannsfenster der Berliner Künstlerin Helene Starck unterhalb der Südempore.



re. 1939 auf der Zeche Robert Müser „vor Ort“ entworfen, wurden sie 1942 in Berlin von der Firma August Wagner produziert und danach unter Tage eingelagert. In den Kriegswirren in Vergessenheit geraten, wurden sie nach Kriegsende zufällig auf der Zeche Amalia in Bochum-Werne wiedergefunden und 1949 ihrer ursprünglichen Bestimmung gemäß eingebaut. Die Fenster zeigen: Seilfahrt von Bergleuten mit Steiger, Kumpel in der Strecke, Kumpel vor Ort sowie einen Koksofenabstich. Fenster mit bergbaulichen Arbeitsszenen dieser Art sind einmalig in einer europäischen Kirche.

Fenster der Vinzentiuskirche mit Bergbaumotiven. Foto: Presseamt Bochum

Kontakt & Infos

St. Vinzentius-Kirche
Vinzentiusweg 13
44805 Bochum
www.harpen.ekvw.de



Stahlwerke Bochum, 1952. Quelle: Stahlwerke Bochum (Hg.): Arbeit am Stahl, Bochum 1952

1 Stahlwerke Bochum

2020 konnten die Stahlwerke Bochum auf eine 200-jährige Geschichte zurückblicken. Neben dem Bochumer Verein waren sie seit den 1920er-Jahren der bedeutendste Stahlerzeuger Bochums.

Die Ursprünge der Stahlwerke Bochums liegen in mehreren mittelständischen Betrieben, darunter die um 1820 entstandene Seilerei von Johann Hermann Vennemann (1798-1845). Die engen geschäftlichen Kontakte zum Bergbau führten bald zu familiären Verbindungen. Vennemanns Tochter Wilhelmine heiratete mit Heinrich Grimberg 1857 einen der später bedeutendsten Montanindustriellen der Region, der kurz zuvor die Dortmunder Zeche Minister Stein mitgegründet hatte und ab 1872 an der Entstehung der Bochumer Zeche Lothringen sowie weiterer Anlagen beteiligt war. 1880 wurde die Firma Vennemann & Comp. in „Heinrich Grimberg & Christian Hilgerd“ umbenannt. Ab 1895 produzierte auf dem Betriebsgelände an der Alleestraße zudem die Firma „Grüner & Grimberg“ Grubenlampen und Zünder für den Bergbau.

1907 zogen die Betriebe an die Karl-Lange-Straße in den Bereich des heutigen Werksgeländes. Neben der Intensivierung

des Auslandsgeschäfts wurde das Produktionsprogramm auf Eisenkonstruktionen und Maschinen wie Streckenförderungen für den Bergbau ausgedehnt. Dazu kam der Betrieb von Lampenstuben auf den Zechen.

Die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg brachte umfangreiche Veränderungen mit sich. 1924 beschloss die Bergbau AG Lothringen, mittlerweile Mehrheits-eigentümerin der Firma, den Bau eines eigenen Stahl- und Walzwerks in Bochum an der Castroper Straße, wohin nun auch der Werkseingang verlegt wurde. Die Eisen- und Hüttenwerke AG (EHW) nahm 1927 den Betrieb mit Siemens-Martin-Öfen, einem Warmwalzwerk und schließlich einem Kaltwalzwerk auf.

Im Verlauf der Weltwirtschaftskrise geriet der Lothringen-Konzern in massive Schwierigkeiten, und verkaufte die Aktienmehrheit der EHW 1936 an den Otto-Wolff-Konzern. Angesichts vergleichsweise geringer Kriegsschäden produzierte das Unternehmen in Bochum bis Kriegsende und erhielt bis Anfang 1946 wieder Betriebsgenehmigungen für alle Bereiche.

Im Zuge der Neuordnung der Eisen- und Stahlindustrie wurde im Februar 1947 die Stahlwerke Bochum AG (SWB) gegründet und im August 1951 in eine Einheitsgesell-

schaft umgewandelt. Größte Aktionäre waren nun die Allianz-Lebensversicherungs-AG und ein Bankenkonsortium. Das Unternehmen beschränkte sich beim Bau neuer Anlagen zunächst auf ein Breitbandkaltwalzwerk, das Ende 1954 in Betrieb ging, führte aber kurz darauf ein in Deutschland neues Verfahren zur Erzeugung von Elektroblechen ein. 1961 übernahm die Firma Otto Wolff erneut die Aktienmehrheit an der SWB.

Die Stahlkrise der 1960er-Jahre hinterließ deutliche Spuren bei der SWB. 1966 endete die erst kurz zuvor aufgenommene Elektroblechproduktion, und bald darauf wurden die Blockstraße und das Warmbandwalzwerk stillgelegt. Die Belegschaft sank von knapp 6.000 auf 3.300 Mitarbeiter. Es folgte die Gründung der Elektroblech Gesellschaft mbH (EBG) und der Einstieg der August Thyssen-Hütte AG. Mit dem 1973 eröffneten neuen Kaltwalzwerk, einem der weltweit leistungsstärksten, avancierte die SWB zum größten Elektroblechhersteller Europas.

1989 fasste der Thyssen-Konzern seine Elektroblechaktivitäten in der EBG Gesellschaft für Elektromagnetische Werkstoffe GmbH zusammen. 2002 wurden sie in die Thyssen-Krupp Electrical Steel GmbH überführt. Den traditionsreichen Namen „Stahlwerke Bochum“ führt der 2004 als eigenständige Gesellschaft ausgegliederte Gießereibetrieb.

Kontakt & Infos

Stahlwerke Bochum
Castroper Str. 228
44791 Bochum
www.stahlwerke-bochum.com



Zeche Lothringen
um 1910. Quelle:
Sammlung
Dietmar Bleidick

62 Zeche Lothringen

Name und Gründungszeit der Zeche Lothringen verweisen auf den gewonnenen Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 und die darauf folgende Angliederung Elsass-Lothringens an das Deutsche Reich. Die Gewerkschaft ließ 1872 den ersten Schacht abteufen, weitere vier folgten bis 1914. Parallel zum Ausbau des Bergwerks wurden Kokereien errichtet und vor allem die Gewinnung von Nebenprodukten wie z. B. Teer und Ammoniak zu einem wichtigen Geschäftsfeld ausgebaut.

Die Entwicklung des Bochumer Stadtteils Gerthe ist untrennbar mit der ehemaligen Zeche Lothringen verknüpft. Bis heute prägen die zahlreichen Siedlungen für die Belegschaften das Ortsbild. Dazu sind auf der Gründungsanlage Lothringen 1/2 im Gerther Zentrum einige Gebäude erhalten. Ihre Nutzung, zum Teil kultureller Art, sorgt für Leben auf dem Gelände und macht es über den Stadtteil hinaus zu einem Anziehungspunkt. Besonderes architektonisches Schmuckstück

ist das Maschinenhaus des Schachtes 1 mit verzierten Rundbögen und tonnenförmiger Dachgestaltung. Es stammt wie auch die anderen älteren Bauten aus der großen Umbauphase um 1900, als die Gebäude ihre charakteristische Gestaltung erhielten, die auf dem Kontrast von gelben und roten Ziegeln sowie Jugendstilornamenten beruht.

Auf dem Gelände der ehemaligen Schachtanlage 3 im Gerther Osten sind neben einigen Gebäuden mehrere Baracken des dortigen Zwangsarbeiterlagers erhalten. Sie dienten nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst als Unterkunft für neu angeworbene Bergarbeiter, dann als Ledigenheim, nach Schließung der Zeche 1966/67 als Wohnraum für „Gastarbeiter“. 1983 entstand in ihnen ein studentisches Wohnprojekt, das die Gebäude in den heutigen Zustand umbaute. Trotz dieser Umbauten ist die Grundstruktur des Lagers weitgehend unverändert erhalten, das damit als eines der wenigen noch vorhandenen architektonischen Beispiele seiner Art in Deutschland gelten kann. Im August 2005 wurde es in die Denkmalliste eingetragen.

Reichsweite traurige Berühmtheit erlangte die Zeche Lothringen durch ein schweres Grubenunglück, bei dem 1912 infolge einer Schlagwetterexplosion 144 Bergleute ums Leben kamen. Kaiser Wilhelm, der zu dieser Zeit an den Feierlichkeiten zum 100-jährigen Firmenjubiläum der Firma Krupp in Essen teilnahm, sah sich daraufhin zu einem medienwirksamen Kondolenzbesuch in Gerthe gezwungen.

Kontakt & Infos

Zeche Lothringen
Lothringer Straße 36
44805 Bochum



Halde Lothringen.
Foto: Presse-
amt Bochum

63 Halde Lothringen

Die Halde der Zeche Lothringen 1/2 ist die größte in Bochum. Sie bildet eine rund sechs Hektar große, in mehreren Stufen abfallende Plateaulandschaft, die einen weiten Blick in die Umgebung zulässt. Auf die Halde führt ein zweihundert Meter langer Weg. Von der Promenade auf dem Haldenkopf sind im Süden landwirtschaftlich genutzte Flächen, in Richtung Nordosten ein Gewerbegebiet zu sehen. Nur an der Südkante ist die Halde als künstliche Schüttung erkennbar.

Genau hier, an der steilen Böschungskante, befindet sich die Lichtinstallation „Über(n) Ort“ von Kirsten Kaiser. In einer gelbfarbenen Stahlkonstruktion erstreckt sie sich über 220 Meter als massives horizontales Stahlrohr, das von mächtigen vertikalen Trägersäulen gestützt und auf einem einheitlichen Höhenniveau gehalten wird.

Zur südlichen Panoramaseite hin ist in das Rohr ein Lichtprofil aus LEDs eingelassen. Aus der Ferne des südlichen Landschaftsraumes erscheint die Lichtinstallation nachts als eine schmale gelbe Leuchtlinie, die auf der Halde zu schweben scheint.

Tag- und Nachtgestalt der Installation könnten unterschiedlicher nicht sein. Denn tagsüber ist „Über(n) Ort“ ein massives Bauwerk, das an eine überdimensionierte Rohrleitung erinnert, die aus unerfindlichen Gründen über und nicht unter der Erde verläuft. Die Farbgebung unterstreicht jedoch, dass es sich hier um kein funktionales Bauelement handelt. Wie im Straßenverkehr verlangt die Signalfarbe Gelb auch hier Aufmerksamkeit und lockt auf die Halde hinauf, um dort den Landschaftsraum zu erleben und räumliche Bezüge herzustellen, die ohne erhöhten Standort unmöglich wären.

Kontakt & Infos

Halde Lothringen
An der Halde
44805 Bochum



Ehemaliges
Zwangsarbeiter-
lager Bergener
Straße 116a. Foto:
Presseamt Bochum

64 Industriehrfad Gerthe/Grumme/Hiltrop

Der 1995 von der Stadt Bochum eingerichtete Industriehrfad folgt den Spuren der Industrialisierung, die seit den 1870er-Jahren die drei kleinen Landgemeinden verstärkt erfasste und innerhalb von drei Jahrzehnten in montanindustriell geprägte Unterzentren verwandelte. Damit macht er für diesen Zeitraum typische Entwicklungslinien des Ruhrgebiets erlebbar. Im Mittelpunkt steht vor allem die Erfahrung der geografischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Strukturen in Bochumer Norden. Daher ist der knapp 20 Kilometer lange Weg als Fahrradrouten konzipiert, die – je nach Verweildauer an den Einzelstandorten – etwa drei bis vier Stunden in Anspruch nimmt.

Die Strecke führt von den Stahlwerken Bochum (Castroper Straße) mit seinen Sied-

lungen zum ehemaligen Betriebshof Gerthe der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn (Castroper Hellweg), dessen Ursprünge als „Kleinbahn Bochum-Gerthe-Harpen“ bis ins Jahr 1908 zurückreichen und der dem Unternehmen von 1971 bis 2005 als Hauptwerkstatt diente. Heute befindet sich auf dem Gelände das EnergieEffizienzZentrum Bochum (EEZ). Auch die frühere Direktorenvilla der Kleinbahn ist erhalten geblieben und dient als Bürogebäude. Weiter geht es durch Siedlungen der Zeche Lothringen in Gerthe. Ein Abstecher führt zum Gerther Friedhof mit dem Ehrenmal für die bei der Schlagwetterexplosion auf der Schachanlage Lothringen im August 1912 getötete 117 Bergleute.

An verschiedenen erhaltenen Anlagen der Zeche Lothringen und durch das Zentrum Gerthes hindurch führt der Weg nach Hiltrop, das durch verschiedene Schachanlagen der Zeche Constantin geprägt wurde. Vor allem auf dem Gelände der bereits 1961 stillgelegten Zeche Constantin 10 sind noch zahlreiche Gebäude durch Umnutzung erhalten geblieben. Das Barackenlager der Zeche Constantin (Bergener Str. 116a-h) erinnert an den Zwangsarbeitereinsatz der Ruhrindustrie im Zweiten Weltkrieg. Den Abschluss des Rundweges bilden der Tippelsberg mit seinem beeindruckenden Panoramablick und die seit 1989 unter Denkmalschutz stehende Eisenbahnbrücke der Zechenbahn Constantin an der Tenthoffstraße von 1905 mit ihren bemerkenswerten gusseisernen Stützen.

Kontakt & Infos

Industriehrfad Gerthe
www.bochum.de

65 Zeche Constantin der Große

Die Zeche Constantin der Große war mit einer Förderung von 2,9 Mio. Tonnen und mehr als 10.000 Beschäftigten Ende der 1920er-Jahre nicht nur die mit Abstand bedeutendste Zeche Bochums, sondern auch eine der größten des Ruhrgebiets. Ihr Grubenfeld erstreckte sich über weite Teile des Bochumer Nordens und von Herne.

Ab 1851 entstand östlich der Herner Straße in Hofstede Schacht 1, der drei Jahre später die Förderung aufnahm. 1858 wurden die Arbeiten an Schacht 2 auf der anderen Straßenseite aufgenommen, der allerdings wegen der ersten Weltwirtschaftskrise erst 1866 in Betrieb genommen werden konnte. Durch den Ankauf der Zeche Herminenglück-Liborius an der Castroper Straße erhielt Constantin 1892 einen dritten Schacht. Bis 1900 wurde zudem die neue Schachanlage 4/5 in Herne, direkt hinter der Grenze zu Bergen an der heutigen Constantinstraße errichtet, die den nördlichen Teil des Felderbesitzes erschließen sollte. Kurz darauf folgten Constantin 6 und 7 an der Hiltropstraße in Grumme, die bis 1907 in Betrieb gingen. Von besonderer Bedeutung für Riemke war die Errichtung der Schachanlage 8/9 an der Stadtgrenze zu Herne knapp zwei Kilometer nördlich von Schacht 1 zwischen Flottmannstraße und Oberscheidstraße ab 1910. Nach Aufnahme der Förderung 1912 besaß die Gemeinde endlich ihre eigene Zeche. Während des Ersten Weltkriegs endete der Ausbau mit den Schächten 10 und 11 nördlich der Wiescherstraße am Heiksfeld in Hiltrop und in Herne an der Gysenbergstraße. Zusammen mit weiteren Wetterschächten besaß Constantin Anfang der 1920er-Jahre 14 Schächte und damit die meisten einer Zeche im Ruhrgebiet.

Ende des Jahrzehnts übernahm der Krupp-Konzern die Mehrheit, der schon die Nachbaranlagen Hannibal und Hannover besaß und nun seine Kohlenbasis elementar erweitern konnte. Nach über 70-jähriger Eigenständigkeit wurde Constantin als letzte der großen Zechengesellschaften zu einer sogenannten Hüttenzeche.

Das Ende für den Riemker und Hofsteder Bergbau kam im Februar 1967 mit Aufgabe

der letzten fördernden Anlage 6/7 und der dortigen Kokerei. Einen Monat später ging Constantin zusammen mit der Zeche Hannibal und der Zeche Hannover in die neue „Bergwerke Bochum“ über, einer Betriebsabteilung der Fried Krupp Bergwerke AG. Nur im Feld von Constantin 1 wurde der Abbau weiterbetrieben und die Kohle über die Zeche Hannover zu Tage gebracht. 1973 endete auch diese Ära mit der Gesamtschließung des Zechenverbundes. Bis 1975 wurden alle noch offenen Schächte verfüllt und der größte Teil der Tagesanlagen in der Folgezeit abgerissen.

An die 130-jährige Tradition des Bergbaus in Riemke und Hofstede verweist heute auf den ersten Blick nur noch wenig. An der Herner Straße ist neben der WEDAG-Verwaltung ein Gebäude von Constantin 2 erhalten. Am Eingang der Vierhausstraße erinnert das 1937 aufgestellte Denkmal „Knochen-Karl“ an die Toten des Ersten Weltkriegs. Hier befinden sich auch Reste der Halde von Constantin 1. Eines von zwei größeren Ensembles bilden die Werkstätten und Maschinenhallen von Constantin 8/9 an der Flottmannstraße. Das zweite befindet sich in Hiltrop am Wiekskamp und am Heiksfeld, wo neben solchen Bauten auch die Benzolfabrik und das Eingangsgebäude vorhanden sind.

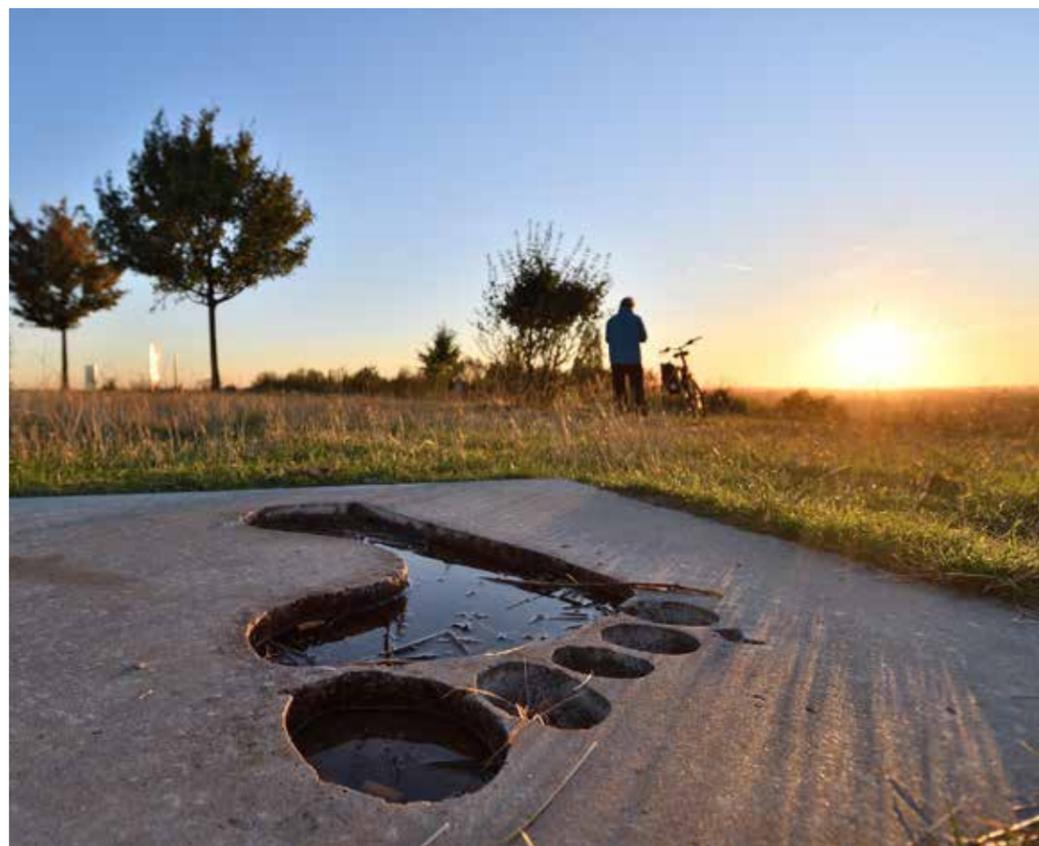
Bei genauerem Hinsehen finden sich allerdings zahlreiche weitere Spuren. Die Zeche Constantin besaß Ende der 1950er-Jahre 1.300 Wohnhäuser mit 5.000 Wohnungen und konnte so rechnerisch fast die gesamte Belegschaft mit Wohnraum versorgen. Zu erwähnen sind vor allem die erhaltenen Siedlungen im Mühlental, an der Flottmannstraße und der Bergener Straße. Einige der ältesten Gebäude liegen an der Ecke Herner Straße und Poststraße.



Knochen-Karl.
Foto: Dietmar
Bleidick

Kontakt & Infos

Zeche Constantin der Große
Vierhausstraße/Herner Straße
(Schacht 1)
44807 Bochum



Gipfel des Tippelsberges. Foto: Presseamt Bochum

66 Tippelsberg

Der Tippelsberg ist eine natürliche Erhebung im Norden der Stadt Bochum, die eine Landmarke im Bereich der Stadtteile Riemke, Bergen und Grumme unweit der Stadtgrenze zu Herne bildet. Über die Entstehung gibt es verschiedene Sagen, darunter die einer langen Reise des Riesen „Tippulus“. Während einer Wanderpause befreite er seine Schuhe von Lehmklumpen, die fortan den Tippelsberg bildeten. Tatsächlich wurde der Tippelsberg in den 1980er- und 1990er-Jahren über einen Zeitraum von 14 Jahren als Bauschutt-

deponie genutzt und dadurch noch weiter aufgehöhht. Unter anderem wurde hier der Aushub der Stadtbahnlinie U 35 abgelagert.

Der Tippelsberg erreicht heute eine Höhe von 150 Metern über dem Meeresspiegel und 40 Meter über Niveau. Die Ausdehnung beträgt 18,5 Hektar. Von dem 2007 endgestalteten und für die Öffentlichkeit freigegebenen Gipfelplateau bietet sich ein weitreichender Blick auf Bochum, Herne und große Teile des mittleren Ruhrgebiets. Nicht nur besondere Ereignisse wie Sylvester, das Feuerwerk zur Cranger Kirmes oder die Aktion „Schachtzeichen“ im Rahmen der RUHR.2010 machen den Tippelsberg zum Publikumsmagneten.

Zu den Besonderheiten des Tippelsbergs zählt der gepflasterte Gipfelplatz mit einem liegenden Gipfelkreuz. Das aus Gabionen (Mauersteinkörben) mit Holzaufgabe zum Sitzen gestaltete Kreuz weist mit seinen Armen in die vier Himmelsrichtungen. Acht Stelen aus Stahl richten den Blick auf wichtige Sehenswürdigkeiten der Umgebung. Dazu verfügen die Stelen über Gucklöcher für große und kleine Besucher.

Kontakt & Infos

Tippelsberg
Hiltroper Str. 148
44807 Bochum
www.tippelsberg.de

67 Hauptverwaltung Westfalia-Dinnendahl-Gröppel

Die wirtschaftliche Entwicklung und damit das Anwachsen von Riemke und Hofstede von kleinen Bauernschaften hin zu Industriegemeinden wurde ausschließlich durch den Bergbau geprägt. Die Schicht am Schacht bestimmte das Leben der Bevölkerung, die bald aus allen Teilen Deutschlands stammte. Wer nicht auf den Zechen arbeitete, war meist bei den Bergbauzulieferunternehmen oder Ziegeleien beschäftigt, die sich bald im Dunstkreis der Zechen ansiedelten. In Herne entstanden direkt hinter der Grenze zu Riemke 1902 die neuen Werksanlagen der 1875 in Bochum gegründeten Flottmannwerke, die bald darauf zu einem der bedeutendsten Produzenten von Abbauhämmern aufstiegen.

Von besonderer Bedeutung für die beiden Gemeinden war allerdings ein anderes Unternehmen. Neben Schacht 2 der Zeche Constantin der Große an der Verkehrsstraße errichtete der Ingenieur Franz Gröppel ab 1897 zunächst mit wenigen Arbeitern eine Produktionsstätte für Kohlenaufbereitungsanlagen. Gröppel war bis dahin Mitarbeiter des Ingenieurbüros Carl Lührig in Niederschlesien, das ab 1877 in Bochum eine Zweigstelle betrieb. Lührig gilt als Erfinder der Feinkohlensetzmaschine. Nach dessen Tod 1893 übernahm Gröppel das Unternehmen, das nun „C. Lührig's Nachfahren Franz Gröppel“ hieß, und verlegte den Sitz nach Hofstede. Nicht zuletzt durch die zahlreichen Aufträge der Zeche Constantin wuchs die Firma rasch an und beschäftigte 1924 bereits 900 Arbeiter und Angestellte. Nach dem Tod Gröppels 1923 lautete der Name „Maschinenfabrik Fr. Gröppel C. Lührig's Nachfolger“.

In der Weltwirtschaftskrise geriet das Unternehmen in finanzielle Schwierigkeiten und wurde 1930 von der Westfalia Dinnendahl AG übernommen. Es entstand die „Westfalia Dinnendahl-Gröppel AG Maschinenfabriken für Aufbereitung und Bergbau“ (WEDAG) als Verbund dreier bedeutender Firmen, deren Geschichte bis ins Jahr 1800 zurückreicht, als Franz Dinnendahl sich nach dem erfolgreichen Aufbau der ersten Dampfmaschine des Ruhrgebiets auf der Zeche Vollmond in Langendreer selbständig gemacht hatte.



WEDAG-Verwaltung, 1950er Jahre.
Quelle: Stadtarchiv – Zentrum für Stadtgeschichte Bochum

Auch die Eisenhütte Westfalia AG konnte bereits auf eine längere Geschichte zurückblicken. Sie wurde 1872 als Maschinenfabrik Brandenburg & Lämmerhirt in Bochum gegründet, 1881 umbenannt und verfügte über Betriebsanlagen an der Hermannshöhe. Die Fusion mit Dinnendahl erfolgte 1922.

1960 war die WEDAG einer der größten Bergbauzulieferer Deutschlands mit ca. 3.200 Beschäftigten. Im Verlauf der Kohlenkrise schaffte es die WEDAG wie die meisten anderen Zulieferer nicht, sich von den angestammten Produktpalette zu lösen und ausreichend neue Märkte und Aufgabenfelder zu erschließen. Nach dem schleichenden Niedergang auf Raten kam es 1972 zur Übernahme durch die in Köln ansässige Klöckner-Humboldt-Deutz AG und anschließend zur systematischen Reduzierung der Aktivitäten in Bochum.

In Hofstede entstand 1954 die neue Firmenzentrale an der Herner Straße. Das Gebäude ist nach umfangreichen Umbauarbeiten 2007 verändert erhalten. Es bildet heute zusammen mit den Resten der dahinterliegenden Hallen den Gewerbepark Riemke.

Kontakt & Infos

WEDAG-Verwaltung
Herner Str. 299
44809 Bochum



Deutsches Bergbau-Museum
Bochum. Fotos:
RIK/Staudinger

68 Deutsches Bergbau-Museum Bochum

Ende der 1860er-Jahre begann die Westfälische Berggewerkschaftskasse in der Bergschule Bochum zu Unterrichtszwecken mit dem Aufbau einer Sammlung „bergbaulicher Utensilien“. Diese sollte zum Grundstein des Bergbaumuseums werden, das auf Initiative der Schulträgerin und der Stadt Bochum 1930 gegründet wurde. Nachdem zunächst die Großvieh Schlachthalle des ehemaligen Bochumer Schlachthofes zum Ausstellungsraum umfunktioniert worden war, folgte ab 1935 der Bau des heutigen Museumsgebäudes nach Entwürfen von Fritz Schupp und Heinrich Holzapfel. Die Architekten übernahmen bei der Gestaltung typische Formen des zeitgenössischen Industriebaus wie kubische Baukörper mit hochrechteckigen Fenstern und betonte Ecken. Gleichzeitig zeigt der Eingangsbereich Elemente nationalsozialistischer Monumentalarchitektur. Das von Beginn zum Konzept gehörende Anschauungsbergwerk entstand zwischen 1937 und 1940 und diente während des Zweiten Weltkriegs als Luftschutzbunker.

Nach starken Kriegszerstörungen wurde das Museum 1943 geschlossen und ab 1946 bis zum Abschluss der Wiederaufbau- und Erweiterungsarbeiten Mitte der 1950er-Jahre abschnittsweise wiedereröffnet. In den

1960er-Jahren entwickelte sich das ursprünglich rein historisch orientierte Museum zu einem von Bund und Ländern mitfinanzierten Forschungsinstitut. Damit verbunden war die Gründung des Bergbau-Archivs, das seither als Branchenarchiv historisch relevante Überlieferungen des gesamten deutschen Bergbaus sichert. Heute sind die Sammlungen zusammen mit der umfangreichen Bibliothek und der Fotosammlung im Montanhistorischen Dokumentationszentrum (montan.dok) zusammengefasst.

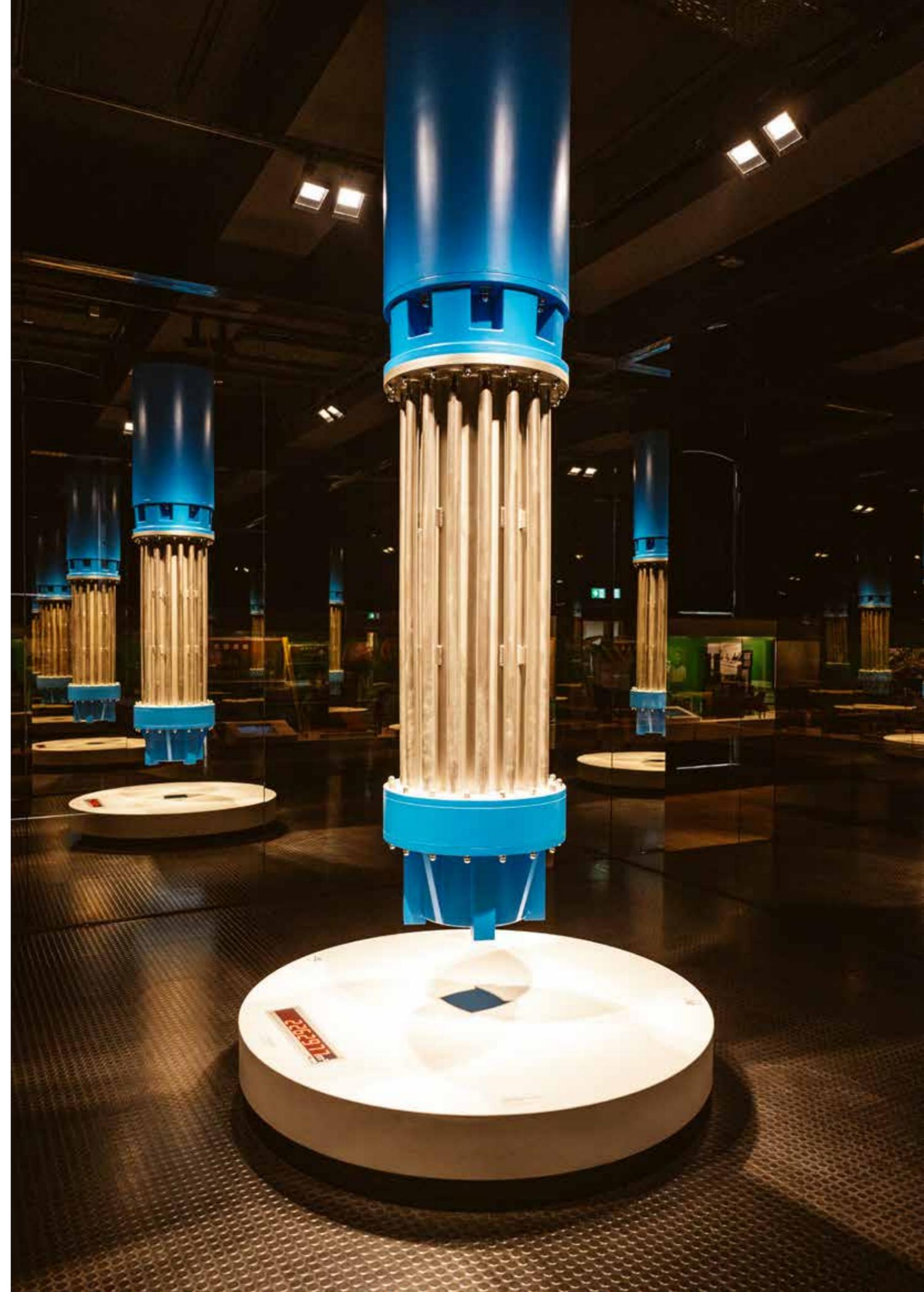
1973 wurde das weithin sichtbare Wahrzeichen des Museums errichtet. Der Förderer der stillgelegten Dortmunder Zeche Germania aus dem Jahr 1944 geht ebenfalls auf Entwürfe von Fritz Schupp zurück und gehörte mit einer Höhe von fast 72 Metern zu den größten im Ruhrgebiet. Seither verbindet ein Fahrstuhl Museum, Besucherbergwerk und Aussichtsplattform, die einen Blick über die früher vielleicht größte Kohlenstadt des Reviers und weite Teile des Ruhrgebiets ermöglicht. Weitere Schwerpunkte des 1976 in „Deutsches Bergbau-Museum“ umbenannten Instituts wurden in dieser Zeit die Montanarchäologie und die Pflege technischer Denkmäler.

Mit der Eröffnung des südlichen Erweiterungsbaus erhielt das Museum 1986 nicht nur neue Ausstellungsräume, sondern auch einen Hörsaal und ein Restaurant. Dazu kam 2009 als zweiter moderner Anbau der „Schwarze Diamant“. Ausstellungsflächen von rund 12.000 Quadratmeter und mehr als eine Viertelmillion Objekte machen das Deutsche Bergbau-Museum Bochum heute zum weltweit größten seiner Art. 2019 wurde das Haus nach umfangreichen Renovierungsarbeiten mit einer vollständig neugestalteten Dauerausstellung wiedereröffnet. Neben der Dauerausstellung, die die Entwicklung des Bergbaus von den Ursprüngen bis heute u. a. in technischer, wirtschaftlicher, sozialer und künstlerischer Perspektive zeigt, finden regelmäßig Sonderausstellungen statt.

Das Deutsche Bergbau-Museum Bochum ist neben dem Eisenbahnmuseum und der Jahrhunderthalle der dritte Bochumer Ankerpunkt der Route Industriekultur.

Kontakt & Infos

Deutsches Bergbau-Museum
Bochum
Am Bergbaumuseum 28
44791 Bochum
www.bergbaumuseum.de



Technische Hochschule Georg Agricola. Foto: Dietmar Bleidick



69 Bergschule/Technische Hochschule Georg Agricola

Die ehemalige Bergschule, seit 1995 Technische Fachhochschule Georg Agricola für Rohstoff, Energie und Umwelt zu Bochum, seit 2016 Technische Hochschule Georg Agricola, geht in ihren Anfängen auf das Jahr 1816 zurück. Der Aufschwung der Schule begann in den 1860er-Jahren, als der expandierende industrialisierte Bergbau zunehmend qualifiziertes Personal im Bereich der mittleren Leitungsebenen nachfragte. Er ist untrennbar mit Hugo Schultz (1838-1904) verbunden, der 1869 zum Direktor und Geschäftsführer der Westfälischen Berggewerkschaftskasse berufen wurde, einer Gemeinschaftsorganisation des Ruhrbergbaus, die als Trägerin der Bildungseinrichtung fungierte. Schultz schuf neue Bildungsgänge, eröffnete im Ruhrgebiet zahlreiche Zweigstellen und entwickelte das „Bochumer Modell“, nach dessen Vorbild in den folgenden Jahrzehnten das deutsche Bergschulwesen reorganisiert wurde.

Die Bochumer Bergschule entwickelte sich bald zur größten und mit Abstand bedeutendsten im Deutschen Reich. Vor dem Ersten Weltkrieg absolvierten hier bis zu zwei Drittel aller Schüler ihre Ausbildung; der Anteil in der Fachrichtung Steinkohlenbergbau war noch höher. Neben der klassischen Steigerlaufbahn bot die Schule als Reaktion auf die zunehmende Mechanisierung der Zechen nun zahlreiche Sonderlehrgänge im maschinentechnischen und bald auch im elektrotechnischen Bereich. Erst in den 1930er-Jahren folgte der langsame Übergang zur Bergberufsschule, die mit der Erhebung des Bergmannsberufs zu einem offiziellen Ausbildungsberuf ab 1940 obligatorisch wurde.

Angesichts des starken Aufschwungs der Bochumer Bergschule reichten die ursprünglichen Räumlichkeiten an der Alleestraße schon bald nicht mehr aus. Zwischen 1897 und 1899 ließ die Berggewerkschaftskasse daher durch die Kölner Architekten Franz Brantzkzy und Martin Remges an der Herner Straße das heute noch bestehende neue Schulgebäude errichten. Nach Kriegszerstörungen folgten 1960 bis 1962 der Umbau und die Aufstockung um eine Etage. 1970 erhielt die Bergschule den Status einer Fachhochschule.

An Hugo Schutz, auf dessen weitreichende Initiativen auch die Förderung der Markscheiderei, die geologische Erforschung des Ruhrgebiets sowie die Anfänge des Bergbaumuseums Bochum zurückgehen, erinnert seit 1908 ein von dem Bildhauer Gustav Pillig gestaltetes Denkmal vor dem Gebäude.

Kontakt & Infos

Bergschule/Technische Hochschule Georg Agricola
Herner Str. 45
44787 Bochum
www.thga.de

70 Stadtpark Bochum

Die Stadt Bochum besitzt den ersten, im Ruhrgebiet durch die öffentliche Hand in Auftrag gegebenen und finanzierten Stadtgarten. Er wurde in vier Abschnitten zwischen 1876 und 1903 nach den Entwürfen des Kölner Gartenbaudirektors Anton Strauss angelegt und 1878 im ersten Teil um das Parkhaus herum eröffnet.

Dem Zeitgeist entsprechend, folgte der Stadtpark dem Gestaltungskonzept des einflussreichen Landschaftsarchitekten Peter Joseph Lenné und seines Schülers Gustav Meyer, die Mitte des Jahrhunderts historisierende Stilformen vergangener Epochen wiederbelebt hatten. So entstanden Mischformen von natürlichen Landschaftsparks nach englischem Vorbild und schmückenden Gartenpartien, die geometrische Formen italienischer Renaissance- oder französischer Barockgärten aufnahmen.

Der Bochumer Stadtpark besticht durch sein abwechslungsreiches Geländere relief, das teilweise natürlichen Ursprungs ist, teilweise aber auch durch Bodenbewegungen modelliert wurde und die Anlage in Kuppen und Tallagen mit Teichen gliedert. Dazu wurden die einzelnen Gartenräume durch geometrische Gestaltungselemente wie Eingangs- und Erschließungsachsen in Verbindung mit dem Parkhaus und anderen Schmuckbauten ergänzt. 760 verschiedene, zum Teil fremdländische Gehölzarten sollten den besonderen Charakter des Gartens hervorheben. Diese Vielfalt unterstreicht noch heute den besonderen Reiz des Stadtparks.

Erst die letzte große Erweiterung in den Jahren 1903-1905 vollendete die Gesamtanlage. Mit dem Entwurf wurde Ernst Fincken beauftragt, der zuvor einige Jahre lang Direktor des Kölner Botanischen Gartens Flora gewesen war. Er folgte den Prinzipien von Strauss und schuf bis 1908 aus den zuvor zwei Parkteilen eine Einheit. Auf dem Hochpunkt des Parkgeländes wurde 1910 der Bismarckturm errichtet, und 1913 entstand das neue Parkhaus nach einem Entwurf des Bochumer Stadtbaumeisters Karl Elkart.



Der Stadtpark mit dem Bismarckturm um 1910. Quelle: Presseamt Bochum

In den 1930er-Jahren folgte am Bismarckturm der Aufbau des Bochumer Tierparks. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden einzelne Parkbereiche neugestaltet. Heute präsentiert sich der Bochumer Stadtpark auf einer Fläche von 31 Hektar als lebendiger Park im Stile des Englischen Landschaftsgartens. Verschiedene Parkräume wie Rosen-, Dahlien-, Rhododendren- oder Staudengärten, der alte Baumbestand und der Teich mit den großen Wasserfontänen machen den Park zu einem aktuellen Erlebnis von großer Gartengeschichte. Der Stadtpark selbst sowie einige Gebäude des angrenzenden großbürgerlichen Villenviertels aus der Zeit um 1900 stehen heute wegen ihrer besonderen historischen und künstlerischen Bedeutung unter Denkmalschutz.

Kontakt & Infos

Stadtpark
Bergstraße
44791 Bochum

Bochum

Kaiser Wilhelmstrasse.





Villa Markhoff-Rosenstein. Foto: Dietmar Bleidick

71 Villa Nora und Villa Rosenstein-Markhoff

Während der Hochkonjunktur des ausgehenden 19. Jahrhunderts herrschte im Bochumer Stadtparkviertel eine rege Bautätigkeit. Zahlreiche Manager und Unternehmer investierten ihre wachsenden Einkünfte in eine repräsentative Villenarchitektur.

So auch Heinrich Koehler (1836-1907), Generaldirektor der westfälischen Stahlwerke (Rombacher Hütte), der zwischen 1897 und 1899 am Ende der heutigen Kortumstraße ein standesgemäßes Wohnhaus errichten ließ. Das nach dem Kosenamen seiner Frau Amélie bald als Villa Nora bezeichnete Gebäude verfügte über mehr als 40 Zimmer, einen Herrschaftseingang mit entsprechendem Treppenhaus sowie einen separaten Dienstboten- und Lieferanteneingang. Die Villa Nora wurde noch vor dem Ersten Weltkrieg von Hans Balcke, Inhaber der gleichnamigen Bochumer Maschinenbau-AG, erworben. Das Unternehmen gehörte zu den renommierten Anlagenbauern des Ruhrgebiets und war auf Großkühl- und Kondensationsanlagen spezialisiert.

Mitte der 1920er-Jahre mietete die Stadt Bochum die Villa und brachte in ihr fortan die Städtische Gemäldegalerie unter. Mit

dem Ankauf durch die Stadt nach Kriegsende begann eine Phase stetig wechselnder Nutzungen, darunter als Verwaltung der Stadtwerke Bochum sowie als Schulräume für die benachbarte Goetheschule und die Fachhochschule Bochum. 2006 erwarb die Stiftung der Sparkasse Bochum die 1989 unter Denkmalschutz gestellte Villa Nora, renovierte sie umfassend und nutzt sie seither gemeinsam mit dem Museum Bochum.

Zur gleichen Zeit wie Köhler, zwischen 1898 und 1900, realisierten auf der gegenüberliegenden Straßenseite Rechtsanwalt und Justizrat Ernst Marckhoff (1864-1912) und der Bauunternehmer und Stadtrat Ludwig Rosenstein (1852-1913) ein ebenso repräsentatives wie eigentümliches Bauvorhaben, das architektonisch an die Pariser Oper angelehnt ist: eine Doppelhaus-Villa. Der Eingang Rosensteins lag an der Goethestraße, der Marckhoffs gegenüber an der Kortumstraße. 1905 weihte die Stadt Bochum vor der Schaufassade in einer kleinen Grünanlage das Kaiser-Wilhelm-Denkmal als ihr bedeutendstes Denkmal ein, wodurch der Standort nochmals aufgewertet wurde.

Beide Bauherren besaßen enge Beziehungen zur Bochumer Wirtschaft und waren später stark im Bereich der deutschen Zementindustrie engagiert. Nach dem Ersten Weltkrieg betrieb die Bochumer „Kasino-Gesellschaft“ bis Mitte der 1930er-Jahre in der Villa eine gehobene Gastronomie; dann übernahm die Nordwestliche Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller das Gebäude.

Während des Zweiten Weltkriegs erlitt die Villa insbesondere auf der Rosenstein'schen Seite erhebliche Schäden. 1957 kaufte die Stadt die Ruine, begann mit dem Wiederaufbau in reduzierter Form und eröffnete 1960 in den Räumen die „Städtische Kunstsammlung“, die sich zum heutigen „Museum Bochum“ entwickelte. Mit dem Einzug des Kunstmuseums in den zwischen 1981 und 1983 durch die dänischen Architekten Jorgen Bo und Vilhelm Wohlert errichteten benachbarten Neubau wurde die Villa zum Sitz der Museumsverwaltung. Es folgte ab 2008 eine zweijährige, aufwändige Sanierung der Sandsteinfassade und des Daches.



Bahnhof Nord. Foto: Dietmar Bleidick

72 Bahnhof Bochum Nord und Gleisdreieck

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft erhielt im November 1871 die Konzession für die Weiterführung ihrer Strecke Osterath-Wattenscheid bis nach Dortmund. Umgehend begann in Bochum am heutigen Nordring der Bau eines großen Stationsgebäudes, in dem auch ein Teil der Regionalverwaltung sowie die Bauleitung der projektierten Verlängerung Platz finden sollte. Da sich die Fertigstellung der Trasse durch Rohstoff- und Arbeitskräftemangel infolge des Gründerbooms verzögerte, war das Bahnhofsgebäude eher betriebsbereit als der Gleisanschluss. Erst mit der Eröffnung des Streckenabschnitts zwischen Wattenscheid und Bochum für den Personen- und Güterverkehr wurde der auch „Bochum Rheinisch“ genannte Bahnhof im Oktober 1874 seiner eigentlichen Bestimmung übergeben. Die Weiterführung der Bahnlinie nach Dortmund erfolgte kurze Zeit später.

Durch den Rheinischen Bahnhof hatte Bochum nicht nur einen weiteren Anschluss an eine bedeutende Eisenbahnstrecke erhalten, sondern verfügte damit auch über zwei

wichtige Bahnhöfe in zentraler Lage. Beide Stationen waren beim Publikum nahezu gleich beliebt, doch konnte der Rheinische Bahnhof aufgrund niedrigerer Fahrpreise schon bald einen Vorteil im Fahrgastaufkommen verzeichnen. Anders sah es hingegen im Güterverkehr aus, wo die Bergisch-Märkische Eisenbahn eindeutig dominierte. Dies änderte sich grundlegend, als die Rheinische Eisenbahngesellschaft nach dem Anschluss mehrerer Zechen den Bereich östlich des Stationsgebäudes zu einem Güterbahnhof ausbaute, dem ein Bahnbetriebswerk mit einem elfständigen Lokschuppen angegliedert war.

Nach der Verstaatlichung erweiterte die Preußische Eisenbahn-Verwaltung das Streckenangebot um die Zweigbahn Bo-

Kontakt & Infos

Villa Nora und
Villa Rosenstein-Markhoff
Kortumstraße 147/156
44787 Bochum
www.kunstmuseumbochum.de

Kontakt & Infos

Bahnhof Bochum-Nord/
Gleisdreieck
Ostring 15
44787 Bochum

chum-Weimar, sodass der nun „Bochum Nord“ genannte Bahnhof 1883 Anschluss an die Ruhrtalbahn in Dahlhausen erhielt.

Schon 1959 führte der durch Zechenschließungen verursachte Rückgang der Frachtmengen zur Aufgabe des Bahnbetriebswerks. Der Personenverkehr nach Herne bzw. Wanne-Eickel konnte nach Bau einer Verbindungskurve zum neuen Hauptbahnhof verlagert werden, sodass der Nordbahnhof 1979 auch den Personenverkehr verlor. Das Gebäude wurde längere Zeit von Bahndienststellen genutzt und stand dann zunächst leer. Nachdem zwischenzeitlich der Abriss des in Teilen im Originalzustand erhaltenen Bahnhofs drohte, sorgte die kürzliche Umwandlung zu einem Medizinzentrum für den Erhalt.

Während des Zweiten Weltkriegs war der Nordbahnhof Ausgangspunkt für die Deportation der jüdischen Bevölkerung Bochums. Seit 2019 erinnert eine vom Verein „Initiative Nordbahnhof“ errichtete Stele an diesen wichtigen Bochumer Gedenkort.

Nördlich des Bahnhofs Bochum Nord folgen im Zuge der ehemaligen Rheinischen Eisen-

bahnstrecke sieben denkmalwerte Brückenbauwerke in kurzem Abstand aufeinander. Es handelt sich um die Brücken über die Castroper Straße, Bergstraße, Kortumstraße, Uhlandstraße, Wielandstraße, Herner Straße und Dorstener Straße. Die ersten sechs Brücken wurden 1912/1913 nach Plänen der Königlichen Eisenbahndirektion Essen im Zuge der Verlagerung der Gleisanlagen auf Wälle errichtet. Ziel war die Beseitigung der den Straßenverkehr behindernden Bahnübergänge. Die Eisenbahnbrücke mit der besonderen Nietoptik über die Dorstener Straße wurde erst 1925 mit Tieferlegung der Straße und der Verlegung des Bahnhofs Präsident fertig. Alle sieben Brücken sind eindrucksvolle Zeugnisse der Bochumer Verkehrs- und Stadtentwicklungsgeschichte mit bemerkenswerter und seltener Konstruktionsvielfalt.

Im gleichen Zeitraum wurden auch die Gleise der anderen Bahnstrecken im Bereich des Bochumer Zentrums auf erhöhte Trassen verlagert. Seither führt der Weg in die Innenstadt unter einer der insgesamt 16 Brücken hindurch. Das dazwischenliegende Gebiet wird als „Gleisdreieck“ bezeichnet. Inzwischen sind alle Eisenbahnbrücken Teil der Lichtinstallation „KunstLichtTore Bochum“.



Der Bahnhof Nord um 1910. Foto: Stadtarchiv – Zentrum für Stadtgeschichte Bochum



Brauerei Moritz Fiege. Foto: Dietmar Bleidick

73 Privatbrauerei Moritz Fiege

In Bochum und seiner näheren Umgebung sind sie an zahlreichen Gaststätten und Kneipen allgegenwärtig und unübersehbar: die grünweißen Farben der Privatbrauerei Moritz Fiege. Fiege-Pils ist hier ein Synonym für Bier, sozusagen Bochums Hausmarke.

Die Anfänge der Brauerei reichen bis in das 18. Jahrhundert zurück. Mindestens seit 1736 betrieb die Familie Fiege im Zentrum Bochums an der damaligen Beckstraße eine Schankwirtschaft mit angegliederter Branntweinbrennerei und später eigener Hausbrauerei. 1878 verlegte Moritz Fiege den Braubetrieb an den heutigen Standort an der Moritz-Fiege-Straße in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs. Nachdem das Bier zwischenzeitlich unter dem Namen „Löwenbrauerei Moritz Fiege“ vertrieben worden war, begann 1926 die Produktion des bis heute klassischen „Moritz Fiege Pils“.

Die Privatbrauerei Moritz Fiege, neben Stauder in Essen die letzte ihrer Art im mittleren Ruhrgebiet, verbindet klassisches Brauhandwerk mit modernster Technologie. Mit ihrem mittlerweile als besondere Spezialität auch überregional anerkannten Pils überlebte die regelmäßig ausgezeichnete Ruhrgebietsbraue-

rei auch die Krisen und Marktumbrüche der 1920er- und 1970er-Jahre. Rund 65 Mitarbeiter erzeugen heute etwa 150.000 Hektoliter pro Jahr. Zum Angebot zählt neben zwölf Biersorten auch der Moritz Fiege Bierbrand.

Die Brauerei ist sich ihrer Tradition bewusst. Neben den Betriebsanlagen wurde ein kleines Museum, das Brauerei-Kontor, eingerichtet. Es bietet Informationen zur Geschichte der Bierherstellung und zahlreiche Exponate aus der Firmengeschichte. Die Brauerei und das Museum sind im Rahmen regelmäßig angebotener Führungen („BrauKultTour“), erlebbar. Seit Jahren ist der Standort zudem Teil der Extraschicht und während des Sommers mit dem Fiege Open Air Kino beliebter Treffpunkt an lauen Abenden.

Kontakt & Infos

Brauerei Fiege
Moritz-Fiege-Straße 1
44787 Bochum
www.moritz-fiege.de



Grabstätte von Carl Arnold Kortum am Parkeingang. Foto: Dietmar Bleidick

74 Kortum-Park

Hinter dem 1957 an dieser Stelle neu eröffneten Bochum Hauptbahnhof liegt an der Wittener Straße der „Alte Friedhof“. Damals noch vor den Toren der Stadt angesiedelt,

Kontakt & Infos

Kortum-Park
Wittener Str. 2a
44789 Bochum

wurde der kommunale Begräbnisplatz 1819 eingeweiht, nachdem der bisherige Friedhof an der Kirche St. Peter und Paul den Anforderungen der wachsenden Gemeinde nicht mehr entsprochen hatte. Als die Stadt Bochum die Anlage nach mehreren Erweiterungen im Jahre 1884 für Reihengrabstätten schloss, nur noch Gruftbegräbnisse erlaubte und eine neue Friedhofsfläche an der Blumenstraße auswies, wurde er im Volksmund zum „Alten Friedhof“. Noch vor dem Ersten Weltkrieg erfolgte die Umwandlung in eine Parkanlage. Seit den 1960er Jahren setzte sich in Erinnerung an den hier bestatteten Arzt und Aufklärer Carl Arnold Kortum (1745-1824), den wohl berühmtesten Bochumer Bürger, zunehmend die Bezeichnung „Kortum-Park“ durch.

Der Kortum-Park ist ein typisches Beispiel städtischer Grabkultur des 19. Jahrhunderts im Ruhrgebiet. Dazu markiert er den eng mit der Aufklärung verbundenen Sinneswandel im Bestattungswesen, der sowohl aus veränderten ethisch-religiösen Anschauungen, aber auch aus wissenschaftlicher Erkenntnis und nicht zuletzt politischen Reformen resultierte. So besagte bereits 1794 das „Allgemeine Landrecht“ in Preußen, daß keine Bestattungen mehr innerhalb der engen Städte zugelassen werden sollten. Ausschlaggebend für die Durchbrechung des kirchlichen Bestattungsmonopols war schließlich die Verweltlichung der Bestattungsordnung in den von Napoleon verwalteten deutschen Gebieten ab 1805.

Heute sind nicht nur die Parkanlage mit dem wunderschönen alten Baumbestand, sondern gerade die reich geschmückten Grabstätten aus dem 19. Jahrhundert sehenswert. Ein Spaziergang durch den Kortum-Park zeigt die kulturhistorische Entwicklung der Sepulkralkunst vom Klassizismus bis zum Jugendstil und erlaubt zugleich einen tiefen Einblick in die lokale Wirtschaftsgeschichte. So finden sich auf dem gesamten Gelände zahlreiche Grabstätten bedeutender Bochumer Persönlichkeiten aus Bergbau und Industrie, darunter Jacob Mayer, Begründer des Bochumer Vereins, dessen erster Generaldirektor Louis Baare, Brauereigründer Johann Joachim Schlegel sowie die Maschinenbauunternehmer Carl und Robert Eickhoff.

75 Hauptverwaltung BP/Aral

Ende 1898 gründeten mehrere Bergbau- und Chemie-Unternehmen in Bochum die Westdeutsche Benzol-Verkaufs-Vereinigung zur Vermarktung des bei der Verkokung von Steinkohle gewonnenen Benzols. Das in dieser Zeit an der Wittener Straße 45 errichtete erste kleine Verwaltungsgebäude beherbergte auch die von einem gemeinsamen Vorstand geführte Deutsche Ammoniak-Verkaufs-Vereinigung und weitere Gesellschaften zum Vertrieb von Kokeinebenprodukten, die bald unter der Bezeichnung „Bochumer Verbände“ bekannt wurden.

1924 entschloss sich das seit 1918 als Benzol-Verband (BV) firmierende Unternehmen zum Aufbau eines eigenen Tankstellennetzes. Grundlage des Geschäfts war der von dem BV-Techniker Walter Ostwald entwickelte erste Super-Kraftstoff, ein Gemisch von 60 % Benzin und 40 % Benzol, für das er das Akronym „Aral“ aus den Anfangsbuchstaben der beiden Komponenten Aromaten (Benzole) und Aliphaten (Benzine) bildete. Bis 1930 errichtete der BV im Verlauf der ersten Motorisierungswelle deutschlandweit etwa 5.000 Tank- und Zapfstellen und avancierte bald zum Marktführer im Kraftstoffvertrieb.

Äußeres Zeichen dieses rasanten Wachstums war das 1926 nach Plänen des Bochumer Architekten Heinrich Schmiedeknecht errichtete neue Verwaltungsgebäude. Die Einführung schwarz-gelber Verkehrszeichen veranlasste den BV im folgenden Jahr wegen der Verwechselbarkeit mit der traditionellen Farbgebung zur Umstellung seiner Marke auf die Bochumer Stadtfarben Blau und Weiß.

Die Jahre zwischen 1939 und 1951 standen unter dem Zeichen der Kraftstoffzwangsbewirtschaftung. 1941/42 wurde der BV 1941/42 in den neuen Benzin-Benzol-Verband integriert und die Geschäftsführung aller Verbände in der AG der Kohlenwertstoffverbände mit Sitz in Bochum gebündelt. Im Herbst 1946 folgte deren Umwandlung in die Kohlenwertstoff AG, und 1952 entstanden im Rahmen der Entflechtung der Ruhrindustrie die BV-Aral AG und die Ruhrstickstoff AG. Erstmals rückte damit der Markenname in den Firmennamen. Das Unternehmen forcierte

nun den Wiederaufbau des Tankstellennetzes, das bis Ende der 1960er-Jahre auf mehr als 11.000 Anlagen ausgedehnt wurde.

Die Kohlenkrise brachte die neue Aral AG mit den Hauptanteilseignern Gelsenberg AG, Veba Chemie AG, Mobil Oil AG und Wintershall AG. Das Jahr 1970 bildete schließlich in vielfacher Hinsicht eine Zäsur. Erstmals wurde eine Bestandsreduktion im Tankstellenbereich eingeleitet, die mit der Einführung des Selbsttankens und dem langsamen Abschied vom Tankwart verbunden war. Gleichzeitig begann mit dem Aufbau des Shopgeschäftes und dem Verkauf von Lebensmitteln und Artikeln des täglichen Bedarfs der Weg zur modernen Tankstelle.

Nachdem im Jahr 2000 die Veba Oel AG zur Alleineigentümerin der Aral AG aufgestiegen war, wurde diese 2002 von der Deutschen BP AG übernommen und damit in den BP-Konzern integriert. Die Zentrale der Deutschen BP AG zog daraufhin von Hamburg nach Bochum. Mit rund 2.500 Tankstellen blieb Aral weiterhin die führende Tankstellenmarke in Deutschland.

Zwischen 2004 und 2006 entstand an der Wittener Straße nach Plänen der Architekten Jens Bothe, Kai Richter und Hadi Teherani ein repräsentativer Neubau, der vom BDA Bochum mit der „Auszeichnung guter Bauten“ prämiert wurde. Während der Altbau von 1926 in die Baumaßnahme einbezogen werden konnte, wurde das straßenseitige Hauptgebäude von 1952 abgebrochen. Es machte Platz für einen siebengeschossigen Gebäuderiegel mit dem neuen Eingangsbereich, der den Altbau mit den vier parkseitigen Türmen verbindet. Durch die Aufgliederung in mehrere Baukörper entstand eine offene, lichtdurchflutete Gebäudestruktur.



Hauptverwaltung BP/Aral. Foto: Dietmar Bleidick

Kontakt & Infos

Hauptverwaltung BP/Aral
Wittener Straße 45
44789 Bochum
www.aral.de
www.bp.com



Aspekte berücksichtigen sollte. Aber erst Ende der 1990er-Jahre kam es zu konkreten Planungen. Nachdem zunächst die Erweiterung des Gebäudes an der Kronenstraße im Rahmen einer umfassenden Modernisierung vorgesehen worden war, beschloss die Stadt 2002 einen Neubau an der Baarestraße auf dem Gelände der heutigen Feuerwache.

Schon im folgenden Jahr wurde die Entscheidung revidiert, da die Stadt aus Gründen der Wirtschaftsförderung ein Gebäude der BP/Aral-Hauptverwaltung an der Wittener Straße in unmittelbarer Nähe zum Bochumer Hauptbahnhof anmietete. Dessen Grundriss eignet sich für Archiv-Magazine und Ausstellungszwecke, garantierten doch großräumige, frei unterteilbare Geschossflächen ein hohes Maß an Variabilität.

Anfang der 1970er-Jahre geplant, fielen Bau und Eröffnung der Erweiterung der Aral-Hauptverwaltung an der Akademiestraße 1974/75 bereits in die Zeit der ersten Ölkrise. Das von den Architekten Meinhard von Gerkan und Volkwin Marg entworfene Gebäude verfügt über eine bronzefarbene Aluminium-Glasfassade mit reflektierenden Fensterflächen über einem teilweise eingerückten Erdgeschoss.

Ende 2006 war der Umbau im Wesentlichen abgeschlossen, und Anfang 2007 erfolgte der Umzug des mittlerweile zum „Stadtarchiv Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte“ erweiterten Instituts. Das neue Konzept bündelt unterschiedliche Angebote zur Erforschung und Vermittlung von Stadt- und Regionalgeschichte unter einem Dach und umfasst seither die Aufgabenbereiche Stadtarchiv, Historisches Museum/Ausstellungen, Erinnerungskultur und Veranstaltungen. Neben den typischen Aufgaben eines Archivs im Bereich der Sicherung und Nutzbarmachung historischer bedeutsamer Überlieferungen liegen Schwerpunkte bei der Erforschung der Geschichte des Nationalsozialismus und der musealen Aufarbeitung der stadthistorischen Sammlungen. Für Tagungen, museumspädagogische Projekte, Lesungen und Filmvorführungen, etwa im Rahmen der etablierten Reihe „Archivkino“, stehen entsprechende Räume zur Verfügung.

7 Hauptbahnhof Bochum

Die 1847 fertiggestellte Köln-Mindener Eisenbahn hatte Bochum wie Mülheim und Essen bei der Linienführung u. a. aus Kostengründen unberücksichtigt gelassen. Als Trostpflaster erhielt der nächste Bahnhof nördlich des Dorfes Herne den Namen „Herne-Bochum“. In den folgenden Jahren versuchten die Bochumer vergeblich, die Eisenbahngesellschaft dazu zu bewegen, das aufstrebende Industriezentrum durch den Bau einer Zweigbahn zur nicht weit entfernten Strecke Elberfeld-Witten-Dortmund mit dem Eisenbahnnetz zu verknüpfen.

So dauerte es noch über zehn Jahre, bis in Bochum erstmals eine Eisenbahn hielt. Die im Oktober 1860 eröffnete und rund 15 km lange Strecke Witten-Bochum wurde bereits 1862 über Höntrop, Steele, Essen und Mülheim nach Oberhausen und Duisburg verlängert. Gleichzeitig konnte auch die Strecke nach Dortmund in Betrieb genommen werden, so dass endlich große Teile des Ruhrgebiets ohne Umweg erreichbar waren.

Noch fehlte aber ein den Anforderungen entsprechender Bahnhof. Erst Mitte der 1870er-Jahre konnten die Holzgebäude der Gründungsphase durch einen repräsentativen Neubau an der heutigen Victoriastraße ersetzt werden. Mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preußen Ende der 1870er Jahre wurde der Bergisch-Märkische Bahnhof in „Bochum Süd“ umbenannt, während der seit 1874 existierende Rheinische Bahnhof (heute Ostring) den Zusatz „Nord“ erhielt.

Nach den starken Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs wurde der Bochumer Hauptbahnhof nicht wieder aufgebaut, sondern zur Verbesserung seiner verkehrstechnischen Lage im Stadtgebiet zwischen 1955 und 1957 durch den um ca. 650 Meter nach Osten verlegten Neubau des Architekten Heinz Ruhl ersetzt.

Der viergeschossige Haupttrakt des Empfangsgebäudes besitzt eine Länge von knapp 150 Metern und eine Tiefe von 15 Metern. Die stadtseitige Fassade erfährt eine rhythmische Gliederung durch das in Kalkstein



verblendete Raster des Betonskelettes sowie die 58 Fensterachsen der drei Obergeschosse. Das bestimmende Element der Fassade ist jedoch die weit in den Bahnhofsvorplatz hineinragende, verglaste Empfangshalle, die von einer markanten, schmetterlingsförmig gekrümmten Stahlbetonplatte mit einer vorderen Breite von 46,5 Metern überdacht wird.

Noch heute zählt der Hauptbahnhof zu den markantesten Gebäuden Bochums und gilt als einer der bedeutendsten Bahnhof-Neubauten in den 1950er-Jahren. Im Rahmen einer in den 2010er-Jahren durchgeführten grundlegenden Sanierung wurde der ursprüngliche Zustand weitgehend wiederhergestellt.

Am alten Standort blieb es nach Beseitigung von Kriegsschäden zunächst bei einem Provisorium. Der Wiederaufbau beschränkte sich auf ein kleines Dienstgebäude, das rechtzeitig zum 1949 in Bochum stattfindenden Deutschen Katholikentag fertig gestellt wurde und seither im Volksmund den Namen „Katholikentagsbahnhof“ trägt. Später diente die Anlage als Bundesbahnschule. 1994 endete die Nutzung durch die Bahn und das Gebäude verfiel zunächst. Seit 2010 fungiert es unter dem seiner Form entlehnten Namen „Rotunde“ als Kunst- und Kulturzentrum.

Der Hauptbahnhof Bochum. Foto: Dietmar Bleidick

Das Stadtarchiv
– Zentrum für
Stadtgeschichte Bochum, 2020. Foto:
Dietmar Bleidick

76 Stadtarchiv Bochum

Das Stadtarchiv Bochum entstand als eigene Einrichtung in den 1920er-Jahren mit der Bestellung des Schulrektors Bernhardt Kleff zum Archivar. Kleff war zudem Leiter des zwischen 1919 und 1944 auf Haus Rechen im Ehrenfeld bestehenden städtischen Heimatsmuseums sowie 1921 Gründer und erster Vorsitzender der Vereinigung für Heimatkunde, der heutigen Kortum-Gesellschaft. Damit waren private wie kommunale stadthistorische Aktivitäten in einer Hand vereinigt.

Nach verschiedenen Standortwechseln fand das Stadtarchiv Mitte der 1980er-Jahre ein festes Domizil in der Innenstadt an der Kronenstraße, wo ein ehemaliges Lagerhaus bezogen werden konnte. Da sich der Zuschnitt der dortigen Räumlichkeiten für Ausstellungen nicht besonders gut eignete, begannen bereits in dieser Zeit Überlegungen zur Entwicklung eines stadthistorischen Zentrums, das verstärkt auch museale

Kontakt & Infos

Stadtarchiv – Zentrum für
Stadtgeschichte Bochum
Wittener Str. 47
44789 Bochum
www.bochum.de/Stadtarchiv

Kontakt & Infos

Hauptbahnhof Bochum
Kurt-Schumacher-Platz 13-15
44787 Bochum



Sparkasse Bochum. Foto: Dietmar Bleidick

78 Sparkasse Bochum

Sparkassen entstanden in Deutschland seit Ende des 18. Jahrhunderts. Sie sollten den ärmeren Bevölkerungsschichten, die ansonsten keinen Zugang zu Banken hatten, die Gelegenheit eröffnen, ihr Ersparnis anzulegen und durch Zinszahlungen zu vermehren.

Die „Sparkasse für die Bürgermeistereien Bochum, Wattenscheid, Witten und Herne in Bochum“ wurde 1837 am Vorabend des Industrialisierungszeitalters als eine der ersten im Ruhrgebiet und noch vor Verabschiedung des preußischen Sparkassengesetzes gegründet. In den folgenden Jahrzehnten erlangten die Sparkassen der zum Landkreis Bochum gehörenden Gemeinden mit dem Anwachsen der Bevölkerung Eigenständigkeit. Gleichzeitig entstanden weitere Einrichtungen wie die Amtssparkasse für den Landkreis Bochum, sodass Anfang des 20. Jahrhunderts auch in einigen späteren Stadtteilen Bankgeschäfte

möglich waren. Zu dieser Zeit existierten bei einer Bevölkerung von 65.000 in Bochum bereits 12.000 Sparbücher, sodass fast jeder Haushalt Kunde der kommunalen Bank war.

Nachdem die Bochumer Sparkasse zunächst im alten Renteihaus an der Propsteikirche und dann in den Privathäusern der Rendanten (Kassenleiter) untergebracht worden war, zog sie 1886 in das Bochumer Rathaus, während die Amtssparkasse 1904 ein eigenes, heute nicht mehr erhaltenes Gebäude an der Marienkirche errichtete.

1925 gründeten die beiden Bochumer Sparkassen die Kommunalbank AG und beauftragten gemeinsam mit dem Deutschen Zementsyndikat ein neues Verwaltungsgebäude in der Bochumer Innenstadt, das 1929 bezogen werden konnte. Die Pläne stammten von dem bekannten Architekten Wilhelm Kreis (1873-1955), der im Ruhrgebiet bereits zahlreiche Großprojekte umgesetzt hatte. Kreis errichtete auf dem spitzwinkligen Grundstück einen Gebäudekomplex, der zu dieser Zeit wie kaum ein anderer den Übergang Bochums zur Moderne markierte. Die strenge, sachliche Form und die ornamentfreie flächige Muschelkalksteinfassade standen in starkem Kontrast zur Nachbarschaft, die neben den barocken Geschäftsbauten des Kaiserreichs auch noch ältere Fachwerkhäuser aufwies.

Seit der Verschmelzung von Kommunalbank und Sparkasse 1940 dient das Gebäude als Hauptsitz der Sparkasse Bochum. Anders als die gesamte Bochumer Innenstadt überstand es den Zweiten Weltkrieg trotz diverser Beschädigungen als halbwegs intakter Baukörper. So konnte schon 1948 der weitgehend unveränderte Wiederaufbau unter Leitung des Bochumer Architekten Bernhard Wielers abgeschlossen werden. Wielers hatte bereits in den 1920er Jahren die örtliche Bauleitung übernommen.

Nach diversen Ergänzungen und Umbauten in den folgenden Jahrzehnten wurde das denkmalgeschützte Gebäude der Sparkasse Bochum zwischen 1997 und 1999 durch den Anbau der Sparkassen-Galeria abschließend erweitert.

Kontakt & Infos

Sparkasse Bochum
Dr.-Ruer-Platz
44787 Bochum



Gebäude der Westfalenbank. Foto: Dietmar Bleidick

79 Westfalenbank

Die Bergbau AG Lothringen in Gerthe gründete 1921 zusammen mit der Essener Steinkohlenbergwerke AG die Westfalenbank AG mit Sitz in Bochum. Ziel war die Unabhängigkeit von den Berliner Großbanken und die Erschließung neuer Finanzierungsmöglichkeiten. Das einmalige Konzept hatte Erfolg und bald unterhielt die Westfalenbank Geschäftsbeziehungen nicht nur zu zahlreichen Großunternehmen der Montanwirtschaft des Ruhrgebiets, sondern auch der deutschen Industrie. Nach einem Höhepunkt in den 1950er Jahren begann der Stern der Bank im Verlauf der Kohlenkrise rasch zu sinken.

In den 1970er-Jahren wurde der Chemiekonzern BASF kurzzeitig Mehrheitsaktionär, verkaufte die Westfalenbank dann aber bald an die Bayerische Hypotheken- und Wechselbank AG, die spätere Hypo-Vereinsbank. Diese stellte den Geschäftsbetrieb 2010 ein.

Zwischen 1923 und 1925 errichtete die Westfalenbank an der Huestraße ihr Verwaltungsgebäude, in das auch die Zechenleitung einzog. Während des Zweiten Weltkriegs beherbergte das Haus die Gau-Leitung

Westfalen-Süd. Nach erheblichen Kriegszerstörungen wurde das Gebäude mit nur leichten Veränderungen wieder aufgebaut. Ende der 1950er-Jahre folgten Erweiterungen auf beiden Seiten an der Huestraße und der Kortumstraße durch Neubauten sowie die Aufstockung des Altbaus um eine Etage.

Das Verwaltungsgebäude wurde 2008 an das Bochumer Immobilienunternehmen Häuser-Bau veräußert, der es einige Jahre später zu einem Medien- und Geschäftszentrum unter dem Namen „Kortumkarree“ umbaute. Dieses ist heute u. a. Sitz der Bochumer WAZ-Redaktion und des Lokalsenders „radio bochum“.

Kontakt & Infos

Westfalenbank
Huestraße 25
44787 Bochum



Das Lueg-Haus mit dem Union-Filmtheater. Foto: Dietmar Bleidick

80 Lueg-Haus

Die Fahrzeug-Werke Lueg AG sind heute nicht nur Deutschlands größter Mercedes-Benz-Händler, sondern auch eines der ältesten Bochumer Unternehmen. Gegründet 1868 durch den Wagenbauer Friedrich Lueg, baute und reparierte das Unternehmen zunächst Kutschen und Wagen aller Art. 1904 entstand das erste eigene Automobil auf Basis eines Mercedes Simplex. Individuelle Aufbauten auf eingekauften Chassis und Motoren bildeten fortan die Grundlage des Geschäftes. Damit war Lueg ein eigenständiger Fahrzeugproduzent, was sich bis heute im Firmennamen ausdrückt.

Mit der frühen Konzentration auf das Automobil expandierte Lueg nach der Jahr-

hundertwende rasch. Als zweiter Standort neben Bochum etablierte sich nun Essen. 1914 wurde der erste Kooperationsvertrag mit Benz & Cie. abgeschlossen. Im Angebot waren aber auch Fahrzeuge anderer Hersteller wie BMW und Adler.

In den 1950er-Jahren stellte die Automobilindustrie ihre Produktion auf die „Pontonbauweise“ um, bei der Rahmen, Boden und Karosserie fest miteinander verbunden wurden. Dies erschwerte den Bau eigener Modelle und machte ihn schließlich unrentabel. Lueg gab daher 1954 die Herstellung eigener Kleinserien auf und konzentrierte sich fortan auf Handel, Reparaturen und Wartung. Bereits 1950 hatte sich das Unternehmen nach einem Exklusivvertrag mit Mercedes-Benz vom Vertrieb anderer Marken getrennt.

Ende der 1890er-Jahre gab Lueg seinen beengten ersten Firmenstandort an der Friedrichstraße (heute Kortumstraße zwischen Engelbertbrunnen und Südring) auf und zog auf ein Gelände zwischen Kreuzstraße und Bahnhofstraße (Kortumstraße). Hier entstanden direkt neben dem heutigen Union-Kino nicht nur ein Geschäftshaus, sondern auch neue Produktionsanlagen. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden das Werk im Bereich der Hermannshöhe erheblich erweitert.

Zwischen 1923 und 1925 ließ das Unternehmen dann vom Dortmunder Architekten Emil Pohle das Lueg-Haus als Verwaltungs- und Ausstellungsgebäude errichten. Mit einer Höhe von 32 Metern war es das erste Hochhaus Bochums. Auch die Fahrzeugausstellung suchte ihresgleichen. Sie war die größte im gesamten Deutschen Reich.

Nach umfangreichen Kriegszerstörungen wurde das Lueg-Haus bis Ende der 1940er-Jahre wieder aufgebaut und vom Deutschen Gewerkschaftsbund übernommen. Lueg zog an den heutigen Firmensitz an der Universitätsstraße. Der DGB gestaltete die Fahrzeugausstellung zur „Union-Bühne“ um. Ursprünglich als Veranstaltungs- und Theatersaal vorgesehen, sorgte der Filmboom der 1950er-Jahre bald für eine Umgestaltung zum Kino. Dieses existiert als „Union Filmtheater“ bis heute.

Kontakt & Infos

Lueg-Haus
Kortumstraße 16
44787 Bochum



Die Glocke des Bochumer Vereins vor dem Rathaus. Foto: Dietmar Bleidick

81 Glocke des Bochumer Vereins vor dem Rathaus

Die Erfindung des Stahlformgusses durch Jacob Mayer um 1850 bedeutete für die Stahlindustrie eine wichtige technische Neuerung. Sie ermöglichte die Herstellung komplexer Formen und Strukturen, die mit den bis dahin üblichen Verfahren Schmieden, Drehen oder Fräsen unerreicht geblieben waren. Dazu gehörte auch der Guss von stählernen Glocken.

Nachdem die Gussstahlfabrik Mayer & Kühne, die Vorläuferin des Bochumer Vereins, 1852 zum ersten Mal seine neuen Glocken auf der Düsseldorfer Gewerbeausstellung präsentiert hatte, wurde dieser Produktionszweig schnell zum Aushängeschild des Unternehmens. Auch wenn Glocken nur einen verschwindend geringen Anteil am Umsatz ausmachten, symbolisierten sie doch wie kein anderes Produkt den Mythos des Unternehmens als Innovationsträger der Stahlindustrie. Ein in den 1950er-Jahren auf Messen präsentiertes transportables Glockenspiel fand noch 1964 vor dem neuen Verwaltungshochhaus an der Essener Straße einen festen Standort. Es erinnerte an den alten Glockenturm auf dem Werksgelände, der den Schichtwechsel einläutete, und wurde kürzlich wieder dorthin versetzt.

Bis zur Einstellung der Produktion 1970 verließen das Bochumer Werk rund 38.000 Glocken aus Gussstahl, darunter etwa 18.000 Kirchenglocken und 20.000 Signalglocken. Als kostengünstige Alternative zu den teuren Bronzeglocken fanden sie eine weltweite Verbreitung. Sie schmü-

cken die Frankfurter Paulskirche und die Weltfriedenskirche in Hiroshima.

Auf dem Bochumer Rathausvorplatz erinnert die auf der Pariser Weltausstellung 1867 ausgestellte Glocke – eine der ältesten erhaltenen und mit einem Gewicht von 15 Tonnen zugleich größten jemals produzierten – an die große Tradition des Bochumer Vereins. Lange stand sie an der Essener Straße vor dem Walzwerk Höntrop, bis sie in den 1970er-Jahren der Straßenerweiterung weichen musste. Die Firma Krupp schenkte die Glocke daraufhin der Stadt Bochum, die sie im August 1979 vor dem Rathaus aufstellte.

Auch der über 40 Meter hohe Turm im Innenhof des von 1927 bis 1931 errichteten Bochumer Rathauses besaß von Beginn an ein Glockenspiel des Bochumer Vereins. Nach Kriegszerstörungen 1951 neu installiert, besteht es heute aus 28 Gussstahlglocken mit Einzelgewichten zwischen 4 und 375 Kilogramm und einem Gesamtgewicht von 2.300 Kilogramm. Das ursprünglich erste aus Gussstahl hergestellte Glockenspiel der Welt spielt täglich zwischen 8 Uhr und 20 Uhr alle vier Stunden.

Kontakt & Infos

Glocke des Bochumer Vereins
vor dem Rathaus
Willy-Brandt-Platz
44787 Bochum

82 Christuskirche Bochum-Zentrum

Im Bereich der evangelischen Kirche bestanden seit dem 17. Jahrhundert in Bochum zwei Zweige, die Lutheraner mit der Pauluskirche (neben dem Kortumhaus) und die Reformierten mit der im Zweiten Weltkrieg zerstörten und nicht wieder aufgebauten Johanniskirche („Pfefferdose“) am Weilenbrink. 1874 schlossen sie sich zur „Vereinigten evangelischen Kirchengemeinde zu Bochum“, der „Altstadtgemeinde“, zusammen und errichteten als drittes Gotteshaus die 1879 eingeweihte Christuskirche. Der von den Architekten August Hartel und Theodor Quester gestaltete neugotische Bau verfügte über 1.250 Plätze, Backsteinmauerwerk mit Sandsteinverblendung und einen Glockenturm, der die Schornsteine des benachbarten Bochumer Vereins überragte.

1931 wurde die Eingangshalle des Turms nach den Plänen des Bochumer Architekten Heinrich Schmiedeknecht zu einer Gedenkhalle für die während des Krieges 1870/71 und des Ersten Weltkriegs gefallenen Gemeindemitglieder umgebaut. Die Namen wurden an beiden Seitenwänden in Goldmosaik, der Ewigkeit symbolisierenden Kunstform, gelegt und mit jeweils einem kleinen Kreuz zwischen den Namen verbunden. Oberhalb der Namensreihen zeigt ein Mosaik eine Christusfigur, der sich Männer, „aufstehende Helden“, aus einer Wolkendecke in der Erwartung der Erlösung entgegenstrecken. Neben der Namensliste werden die „Feindstaaten“ des Weltkrieges genannt.

Während des Nationalsozialismus predigte Pfarrer Hans Ehrenberg in der Christuskir-

che für die bekennende Kirche und gegen die Anfeindungen der Deutschen Christen, die das evangelische Bochum zu dieser Zeit beherrschten. Schon im Juni 1933 hatte Ehrenberg das „Bochumer Bekenntnis“ formuliert, das sich als erstes Bekenntnis einer evangelischen Kirche im Dritten Reich von der völkischen Ideologie absetzte und ein Vorläufer der Barmer Erklärung war. Heute wird in der Kirche der Hans-Ehrenberg-Preis an Personen verliehen, die protestantische Positionen in aktuellen politischen, kirchlichen und wissenschaftlichen Kontroversen vertreten. Im Mai 1943 wurde die Kirche bis auf den weitgehend unbeschädigten Turm bei einem Bombenangriff völlig zerstört.

Exakt 80 Jahre nach der Grundsteinlegung wurde am 15. Mai 1957 der Grundstein zur neuen Christuskirche gelegt. Architekt Dieter Oesterlen setzte das modern gestaltete Kirchenschiff mit nun 1.100 Plätzen deutlich vom alten Turm ab und verdeutlichte damit den Bruch mit der und zugleich die Verbindung zur Vergangenheit. Als Ausdruck des Gegensatzes zum Alten ist die neue Christuskirche bilderlos, nur mit schlichtem Kreuz, Altartisch und Ambo ausgestattet, und beschränkt sich mit einfachen Formen und Materialien auf das Wesentliche. Der Grundriss ist trapezförmig und verjüngt sich zum Altarraum hin. Die scheibenartig gegliederten Seitenwände sind mit Betonglasfenstern versehen, und die Faltdache erinnert an Dornenkronen bzw. an ein „Zelt Gottes“. Die Christuskirche zählt in künstlerischer Hinsicht zu den bedeutenden Sakralbauten und neben der Berliner Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche und der englischen Kathedrale von Coventry zu den eindrucksvollsten Antikriegs-Mahnmalen in Europa.

Diese Aussage verstärkt der „Platz des europäischen Versprechens“, ein Kunstprojekt von Jochen Gerz, bei dem sich jeder namentlich zum europäischen Frieden bekennen konnte. Der Platz nimmt seinen Ausgangspunkt an dem alten Heldengedenk-Mosaik im Turm und fließt mit 24 Steinplatten mit jeweils 600 Namen hinaus in den öffentlichen Raum vor der Kirche. Ursprünglich als Projekt für die Ruhr 2010 geplant, verzögert sich Fertigstellung der Anlage bis 2016.

Kontakt & Infos

Christuskirche
Platz des europäischen Versprechens
44787 Bochum
christuskirche-bochum.de



Die Christuskirche am Platz des europäischen Versprechens. Foto: Dietmar Bleidick



Schlegel-Brauerei
in den 1950er-
Jahren. Quelle:
Presseamt Bochum

83 Schlegel-Brauerei

1850 richtete der bayerische Braumeister Johann Joachim Schlegel (1821-1890) in Bochum die erste Brauerei der Stadt für untergäriges bayerisches Bier ein und eröffnete vier Jahre später im Wirtshaus Hasselkuss an der Alleestraße die „Bayerische Bierbrauerei J. Schlegel“. 1859 begann der Bau einer modernen Brauerei im Bereich des heutigen Schlegelturms auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Etwa gleichzeitig mit Schlegel hatte auch Moritz Scharpenseel eine „Bayerische Bierbrauerei“ gegründet. Zusammen

stiegen sie in den folgenden Jahrzehnten zu den größten Bochumer Braustätten auf.

1903 wurde als Firmenzeichen ein den bayerischen Landesfarben folgendes Emblem mit drei weißen Küferhämmerchen auf blauem Grund eingeführt. Die Bevölkerung interpretierte es jedoch als von den Bochumer Stadtfarben und dem bergmännischen Zeichen Schlägel und Eisen inspiriert. Aus dieser Zeit stammt auch der langjährig verwendete Werbeslogan: „Bochums Dreiklang, merk ihn Dir: Kohle, Eisen, Schlegel-Bier“.

Ende des Ersten Weltkriegs fusionierten die Schlegel-Brauerei und die Scharpenseel-Brauerei zur Schlegel-Scharpenseel-Brauerei AG. Das neue Unternehmen wuchs in den folgenden Jahren durch die Übernahme mehrerer Brauereien. Bis Ende des Jahrzehnts entstand ein Brauereikonzerne mit einem Jahresausstoß von 325.000 Hektolitern. Im Angebot waren nun zahlreiche Biersorten für jeden Geschmack sowie Erfrischungsgetränke. Als nächstgrößte Bochumer Brauereien überlebten die Kon-

Kontakt & Infos

Schlegel-Brauerei
Willy-Brandt-Platz 5-7
44787 Bochum



Schlegel-Brauerei heute. Foto:
Dietmar Bleidick

zentrationen nur die Müser-Brauerei in Langendreer und die Brauerei Fiege.

Diese Entwicklung begleitete ein großzügiger Ausbau der Bochumer Brauanlagen, wo große Teile der Produktion zusammengefasst wurden. Das neue, weithin sichtbare Wahrzeichen bildete der 1926/27 durch den Bochumer Architekten Heinrich Schmiedeknecht errichtete 58 m hohe Silo-Turm, dem bis 1930 das neue fünfgeschossige Hauptverwaltungsgebäude an der Straßenseite vorgelagert wurde. Gleichzeitig entstanden das Bochumer Rathaus sowie auf dem Nachbargrundstück das Gebäude der Hauptpost, sodass das Zentrum Bochums für mehrere Jahre zur Großbaustelle wurde.

In den ersten Nachkriegsjahren beschränkte sich der Betrieb wegen des alliierten Brauverbots auf Erfrischungsgetränke. Erst 1949 waren wieder Schlegelbiere erhältlich. Während das Verwaltungsgebäude für den in diesem Jahr in Bochum stattfindenden Katholischen Kirchentag als dreigeschossiges Hotel wiederaufgebaut wurde, dauerte

die Instandsetzung der Werksanlagen bis 1954. Im Jahr des 100. Firmenjubiläums gehörte die Schlegel-Scharpenseel-Brauerei zu den zehn größten Brauereien Deutschlands mit weltweiten Geschäftsbeziehungen.

Im Verlauf der zweiten großen Konzentrationswelle im Brauereisektor wurde die Schlegel-Brauerei 1971 mit der Dortmunder Union-Brauerei verschmolzen. Als neues Logo diente von nun an ein stilisiertes Familienwappen der Familie Schlegel, da viele das alte infolge der fortschreitenden Bergbaukrise mit negativen Assoziationen verbanden. 1980 folgte die Einstellung der Erzeugung im Bochumer Stammhaus. Als einzige Bochumer Brauerei überlebte Moritz Fiege. Zwischen 1983 und 1985 wurde ein Großteil der Schlegel-Gebäude abgerissen und das Gelände mit Wohn- und Bürogebäuden bebaut. Erhalten blieben der Schlegelturm und das Verwaltungsgebäude mit der Gaststätte. Seit 2003 wird durch neue Markeninhaber wieder Schlegel-Bier der klassischen Sorte „Urtyp“ vertrieben.



Am Kortländer
um 1900. Quelle:
Presseamt Bochum

84 Am Kortländer

„Leben wir mit den Deutschen in Eintracht, aber verweilen wir unter uns!“, lautete 1899 die Mahnung des „Wiarus Polski“. Die bedeutendste polnischsprachige Zeitung in Deutschland traf damit die Haltung vieler polnischstämmiger Menschen, die seit den 1870er-Jahren in zunehmender Anzahl aus den östlichen Provinzen des Deutschen Reiches als Arbeitsmigranten ins Ruhrgebiet gekommen waren. Sie besaßen zwar die deutsche Staatsbürgerschaft, fühlten sich jedoch als Polen, pflegten ihre Sprache und Kultur. 1910 lebten rund 500.000 Polen im Ruhrgebiet. In Städten wie Recklinghausen und Herne erreichten sie einen Anteil von über 20 % der Bevölkerung.

Die mangelnde Integrationsbereitschaft war vor allem die Folge der verbreiteten Fremdenfeindlichkeit von Bevölkerung, Behörden und Arbeitgebern. Obwohl die Polen auf den Ruhrzechen einen unverzichtbaren Teil der Belegschaften ausmachten, der auf den so genannten „Polenzechen“ auf über 50 % ansteigen konnte, wurden sie abschätzig behandelt und politisch unterdrückt. Sie mussten minderwertige Arbeiten verrichten und galten als Lohndrücker. Verschiedene Gesetze und Verordnungen

untersagten die Verwendung der polnischen Sprache. Nationalpolnische Bestrebungen zur Wiedererrichtung des 1795 unter Preußen und Russland aufgeteilten Staates Polen wurden von den deutschen Polizeibehörden als staatsfeindliche Aktivität eingestuft.

Angesichts dieser Situation entstanden im Ruhrgebiet seit den 1890er-Jahren zahlreiche polnische Vereinigungen und Organisationen. Neben lokalen Sport-, Gesangs- und Gebetsvereinen wurden mehrere Institutionen mit überregionaler Bedeutung gegründet. Ihr Sitz war in Bochum, das damit zum ruhrpolnischen Zentrum wurde.

Im Umfeld des ehemaligen Bochumer Redemptoristenklosters siedelten sich an der heutigen Straße Am Kortländer folgende Institutionen an:

- Nr. 2:** Arbeiterbank – Bank Robotników eGmbH
- Nr. 4:** Polnische Gewerkschaftsvereinigung – Zjednoczenie Zawodowe Polskie (ZZP)
- Nr. 6:** Filiale der Handelsbank – Kasa depozytowa Bank Handlowy eGmbH
- Ausführendes Komitee – Komitet Wykonawczy
- Bund der Polen in Deutschland – Związek Polaków w Niemczech
- Nationale Arbeiterpartei – Narodowa Partia Robotnicza
- Zentrale der Volksbüchereien – Centrala bibliotek ludowych
- Sekretariat der Schulvereine – Sekretariat Towarzystw Szkolnych
- Nr. 8 und 10:** Redaktion und Druckerei des Wiarus Polski sowie das Soziale Büro der Reichstagsfraktion
- Nr. 12:** Abteilung Bergbau der polnischen Gewerkschaft ZZP
- Nr. 14:** Wohnhaus

Heute erinnert an die lange polnische Tradition der im Volksmund „Polenquerschlag“ oder „Klein Warschau“ genannten Straße nur noch die verblasste Inschrift der Bank Robotników auf der Seitenwand des Hauses Nr. 2.

Kontakt & Infos

Am Kortländer
Am Kortländer
44787 Bochum

85 Bochumer Eisenhütte Heintzmann

Die Entwicklung des Ruhrbergbaus im 18. und 19. Jahrhundert ist untrennbar mit dem Namen Heintzmann verbunden. Mehrere Familienmitglieder waren in leitender Funktion sowohl in der staatlichen Bergbauverwaltung als auch über ihren bedeutenden Bergwerksbesitz beim Bergbauverein als wichtigstem Verband des Privatbergbaus tätig. Nach Bergerrat Julius Philipp Heintzmann wurde die Wiemelhauser Zeche Julius Philipp benannt.

1851 folgte zu Beginn der ersten Industrialisierungsphase der Schritt in die Zulieferindustrie. Mit der Firma „Korte & Co“ gründeten Egmont Heintzmann, der Bochumer Bankier Karl Korte sowie Gerichtsrat Moritz Bölling ein Unternehmen, das für den aufstrebenden Bergbau hochwertige Gusswaren und Gegenstände aus Schmiedeeisen herstellte. An der Stühmeyerstraße, wo 1899 das bis heute erhaltene alte Verwaltungsgebäude errichtet wurde, entwickelte sich in den dahinter liegenden Produktionsanlagen rasch ein florierender Betrieb. Nachdem die Gesellschafter Korte und Bölling während der Gründerkrise der 1870er-Jahre ausgestiegen waren, übernahm der bereits länger im Unternehmen tätige Ingenieur Albert Dreyer Anteile des Unternehmens, das nun als „Bochumer Eisenhütte Heintzmann & Dreyer“ firmierte. Bis zur Jahrhundertwende wurde die Produktpalette systematisch auf den Maschinenbau erweitert. Auf dem Programm standen nun Pumpen, Wasserhaltungs- und Kokereimaschinen, die auch ins Ausland exportiert wurden.

Anfang der 1930er-Jahre wurde der nachgiebige Toussaint-Heintzmann-Ausbau entwickelt, der die Offenhaltung von Bergbau-Strecken unter Tage revolutionierte. Der mittlerweile für Heintzmann tätige ehemalige Werftdirektor Heinrich Toussaint hatte dazu Erfahrungen aus dem Bau von U-Booten adaptiert und die dort verwendeten U-förmige Profile für den Einsatz im Steinkohlenbergbau überarbeitet. Diese Innovation markiert bis heute eines der bedeutendsten Ereignisse in der Geschichte des Unternehmens, da sich der TH-Streckenausbau aufgrund seiner überlegenen Konstruktion rasch etablierte und als Produktionsschwerpunkt für entsprechende Umsätze sorgte.



Verwaltungsgebäude der Bochumer Eisenhütte. Foto: Dietmar Bleidick

Nach der Totalzerstörung der Bochumer Anlagen im November 1944 wurde die Produktion bei der Hoesch AG in Dortmund und im Saarland weitergeführt, bis 1954 an der Klosterstraße das neue Bochumer Werk in Betrieb ging. Neben dem Streckenausbau lieferte die Bochumer Eisenhütte Heintzmann seit Anfang der 1960er-Jahre auch modernen Schildausbau. Weitere Meilensteine der Unternehmensgeschichte markieren der Aufbau der ersten ausländischen Tochterfirma in Südafrika und die Übernahme des Bochumer Werkes der Deutschen Edelstahlwerke an der Bessemerstraße, mit denen 1974 die Produktionskapazität bedeutend ausgeweitet werden konnte.

In den vergangenen drei Jahrzehnten wandelte sich Bochumer Eisenhütte Heintzmann unter Verstärkung der Auslandsaktivitäten zu einer diversifizierten mittelständischen Unternehmensgruppe mit neuen Geschäftsfeldern. Neben dem traditionellen Zuliefergeschäft im Bergbau gehören dazu die Bereiche Tunnelbau, Sicherheitstechnik, Automatisierungstechnik und Stahlbau, in denen vielfach Sonderlösungen angeboten werden. Fertigungsstandorte und Vertriebsgesellschaften im europäischen Ausland, den USA, Australien und Afrika vertreiben die Produkte weltweit.

Kontakt & Infos

Bochumer Eisenhütte Heintzmann
Stühmeyerstraße 33
44787 Bochum

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

Dietmar Bleidick:

Freiberuflicher Historiker und Archivar, Autor zahlreicher Publikationen im Bereich der Wirtschafts-, Technik- und Unternehmensgeschichte sowie der Regionalgeschichte des Ruhrgebiets.