



## Dortmund: Dreiklang Kohle, Stahl, Bier





**Themenroute 6**

**Dortmund: Dreiklang Kohle, Stahl, Bier**



## Inhalt

Einleitung ..... 6

## Standorte der Themenroute 6

Zeche Zollern.....	10
Kolonie Landwehr.....	14
Zeche Westhausen.....	15
Zeche Adolf von Hanseemann.....	16
Kokerei Hansa.....	17
Nahverkehrsmuseum Dortmund.....	20
Zeche Hansa.....	21
Bahnhof Huckarde Nord.....	23
Zeche Minister Stein.....	24
Alte Kolonie Eving.....	25
Zeche Gneisenau.....	26
Mülersiedlung der Zeche Gneisenau.....	27
Luftschacht Rote Fuhr.....	28
Wasserturm „Lanstroper Ei“.....	29
Bergbau-Beamstensiedlung Neuasseln.....	30
Museum für Kunst und Kulturgeschichte.....	31
Dortberghaus.....	33
Dortmunder U.....	34
Baukunstarchiv NRW.....	36

Kaserne der Paulinenhütte.....	38
Verwaltungsgebäude Union.....	39
Denkmal zum KZ-Außenlager Buchenwald.....	40
Siedlung Oberdorstfeld.....	41
DASA Arbeitswelt Ausstellung.....	44
Westfalahalle.....	46
Ehemaliger Volkspark.....	47
Fernsehturm Florian.....	48
Wasserturm Dortmund Südbahnhof.....	50
Unternehmervillen im Ostparkviertel.....	51
Landesoberbergamt.....	53
Ostfriedhof.....	54
Hauptfriedhof Dortmund.....	55
Betriebswerk Dortmund Betriebsbahnhof.....	56
Borsigplatz.....	57
Westfalahütte.....	58
Hoesch-Museum.....	60
Hoeschpark.....	61

Weichenbauhalle der ehemaligen Maschinenfabrik Deutschland.....	62
Dortmunder Actien-Brauerei.....	63
Brauerei-Museum.....	64
Naturmuseum Dortmund.....	65
Fredenbaumpark.....	66
Depot Immermannstraße.....	68
Altes Hafenamnt.....	69
Dortmunder Eisenbahnbrücken- Ensemble.....	70
Hauptbahnhof Dortmund.....	72
Mahn- und Gedenkstätte Steinwache.....	74
Hörder Burg.....	75
Phoenix-See.....	76
Hochofenwerk Phoenix West.....	78
Hohensyburg.....	80
Syburger Bergbauweg.....	81
Impressum.....	82



Brauereimuseum. Foto: RIK/Budde

## Einleitung

Der „Dreiklang“ von Kohle, Stahl und Bier steht als Leitmotiv über der Themenroute zur Dortmunder Industriegeschichte. Seitdem sich Dortmund ab Mitte des 19. Jahrhunderts zum industriellen Schwerpunkt Westfalens entwickelte, haben Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie und die Großbrauereien das Wirtschafts-, aber auch das Alltagsleben in der Stadt nachhaltig geprägt. Neben Fördertürmen und Hochöfen gehörten Eckkneipen und Trinkhallen zum Dortmunder Stadtbild.

Die Themenroute führt zu Denkmälern der Industrie- und Verkehrsgeschichte, zu Höhepunkten der Industriearchitektur und in für ihre Zeit typische Siedlungen. Sie erinnert an die Opfer der zahlreichen Bergwerksunglücke, an eine turbulente Wirtschaftsgeschichte mit Höhenflügen und Abstürzen, spekulativen und soliden Unternehmensgründungen.

Die Verwaltungsgebäude der Montankonzern und des Landesoberbergamtes stehen für den architektonischen Ausdruck von Macht

und Repräsentationswillen. Am Beispiel der Brücken und der Trassenführung der Eisenbahn wird deutlich, wie das neue Verkehrsmittel, das die industrielle Entwicklung vorantrieb, zugleich Trennlinien zwischen den Stadtvierteln zog und über lange Zeit ein Verkehrshindernis eigener Art darstellte. Mit der Westfalahalle wurde eine zentrale Adresse des Freizeit- und Veranstaltungslebens in die Route aufgenommen, mit der sich die Erinnerung an sportliche, kulturelle und politische Ereignisse verbindet.

Auf den Spuren von Kohle, Stahl und Bier begegnen wir neben der Industriegeschichte dem umfassenden Wandel, den das Ruhrgebiet seit geraumer Zeit erfährt. Die Neue Evinger Mitte auf einem ehemaligen Zechengelände, Industriebauten, die einer Neunutzung harren, oder die Erneuerung von Industriesiedlungen zeigen, dass eine Reise in die industrielle Vergangenheit auch auf die Herausforderungen der Gegenwart stößt.

## Dortmunder Industriegeschichte im Überblick

Vom einstigen Glanz der freien Reichs- und Hansestadt Dortmund war gegen Ende des 18. Jahrhunderts nicht mehr viel übrig geblieben. Gegenüber den benachbarten Territorialstaaten mit ihrer gezielten Gewerbepolitik galt sie zeitgenössischen Beobachtern als rückständig. Vorherrschender Erwerbszweig war die Landwirtschaft, wichtigstes Gewerbe, auf der Grundlage des Flachsbaus, die Leinenweberei. Daneben spielte auch der Handel noch eine Rolle. Mit der Angliederung an das Fürstentum Oranien-Nassau im Jahre 1803, an das Großherzogtum Berg im Jahre 1808 und 1813 an Preußen verlor Dortmund zwar seine politische Eigenständigkeit, wurde nun aber Bestandteil eines größeren zusammenhängenden Wirtschaftsgebietes.

Den Anstoß für die Industrialisierung des Dortmunder Raumes gaben die Steinkohlenvorkommen und die Eisenbahn. Die Eröffnung der Köln-Mindener Eisenbahn 1847 und der Bergisch-Märkischen Bahn zwei Jahre später brachte die Stadt in eine günstige Verkehrslage. Die Nachfrage, die vom Ausbau der Eisenbahnen ausging, bewirkte in den 1850er Jahren einen Industrialisierungsschub, dessen Leitsektoren der Bergbau und die Eisen- und Stahlindustrie wurden. Die Bedeutung der Eisenbahn als Auslöser der industriellen Entwicklung wird daran deutlich, dass diese schätzungsweise 15-20% aller Investitionen der Jahre 1850-80 auf sich vereinigte und ca. 40-50% der Produktion der Eisen- und Stahlwerke abnahm, wobei letztere wiederum 30% der Steinkohlenförderung verbrauchten. Die solcherart erzeugten Koppelungseffekte ließen Dortmund in kurzer Zeit zu einem Zentrum der beginnenden Industrialisierung werden.

Der Schwerpunkt des vorindustriellen Bergbaus hatte außerhalb der Reichsstadt im Raum um Hörde gelegen, wo im 18. Jahrhundert etwa 50 Kleinzechen in Betrieb waren, die vor allem die königliche Saline in Königsborn belieferten. 1816 konnte Johann Dinnendahl auf der Zeche Friedrich Wilhelm die erste Dampfmaschine im Dortmunder Raum einsetzen, und um 1830

gab es im Gebiet von Dortmund und Hörde sieben Tiefbauzechen mit Dampfmaschinen. Ab Ende der 1840er Jahre beflügelten die Entdeckung von Kohleneisenstein und die (später enttäuschte) Hoffnung auf ergiebige gemeinsame Vorkommen von Kohle und Eisenerz die Ausdehnung des Bergbaus, der 1850 erstmals die Hellweglinie nach Norden überschritt. (Der Hellweg, ein alter Verbindungsweg vom Rhein bei Ruhrort über Essen und Dortmund nach Paderborn, entspricht auf weiten Strecken der heutigen Bundesstraße 1.) Gleichzeitig trat die Eisenbahn als neue Abnehmerin in Erscheinung und half durch die verbesserten Transportmöglichkeiten bei der Erschließung entfernter Märkte.

Da die Eisenwerke immer mehr die Holzkohle durch Steinkohle bzw. Koks ersetzen, siedelten sich Unternehmen der Eisenindustrie in der Nähe der Kohlenvorkommen an. Die berühmteste Neugründung dieser Epoche sollte die Hermannshütte werden, die Hermann Diedrich Piepenstock 1841/42 als Puddel- und Walzwerk auf dem Gelände der Hörder Burg errichtete. 1871 wurde das Eisen- und Stahlwerk Hoesch gegründet, im Jahr darauf entstand aus mehreren Bergbau- und Hüttenunternehmen die Dortmunder Union. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg gab es in Dortmund fünf Hüttenwerke mit 23 Hochöfen, die ca. ein Fünftel der Stahlproduktion des Ruhrgebietes erzeugten. Allerdings hatte Dortmund seit den 1880er Jahren gegenüber dem westlichen Teil des Reviers als Stahlstandort an Bedeutung eingebüßt, denn in dem Maße wie Erz aus dem annektierten Lothringen und ab der Jahrhundertwende zunehmend auch importierte Erze verhüttet wurden, ergaben sich Kostenvorteile für die näher am Rhein gelegenen Werke. Einen gewissen Ausgleich schuf der 1899 fertig gestellte Dortmund-Ems-Kanal.

Die Eisenbahn, der Bergbau und die Eisen- und Stahlindustrie begünstigten die Entstehung von Unternehmen des Bergwerks- und Hüttenbedarfs und der Weiterverarbeitung. So stand die Brückenbauanstalt der Köln-Mindener Eisenbahn am Anfang des Dortmunder Stahlbaus. Auch das Baugewerbe und der lokale Dienstleistungsbereich gehörten als Folge von Industrialisierung und

Verstädterung zu den Wachstumsbranchen. Vorherrschender Wirtschaftssektor blieb indessen die Montanindustrie. In der Konsumgüterindustrie gewann das Dortmunder Brauwesen eine herausragende Bedeutung. Zum einen entstand mit dem hohen Flüssigkeitsbedarf und den Lebensgewohnheiten der Hütten- und Bergarbeiter ein neuer Absatzmarkt. Zum anderen ergriff die Industrialisierung auch die Bierherstellung. Mit der untergärigen Braumethode und neuen Verfahren der Lagerhaltung trugen Dortmunder Brauereien maßgeblich zur Umwälzung der Brautechnik in Richtung Massenproduktion bei. Der „Dreiklang“ von Kohle, Stahl und Bier sollte über Jahrzehnte die Wirtschaftsstruktur Dortmunds kennzeichnen.

Die wirtschaftliche Entwicklung erfolgte alles andere als gleichmäßig. Auf die Gründungswelle zu Beginn der 1850er Jahre folgte 1857-59 eine erste internationale Wirtschaftskrise. Der erneute Boom der „Gründerjahre“, der 1869 einsetzte, nahm 1873 ein jähes Ende und mündete in eine lange Phase verringerten Wachstums, auf die erst ab 1894 wieder eine Periode des Aufschwungs folgte. Während der Boomphasen wurde Dortmund zum Schauplatz großer Spekulationsgeschäfte, unter denen das Eisenbahn- und Industrieimperium von Henry Bethel Strousberg als das wohl bekannteste in die Geschichte eingegangen ist. Nicht erst bei der Bildung der Dortmunder Union aus der Strousbergschen Konkursmasse durch die Berliner Discontogesellschaft wurde die maßgebliche Rolle der Banken bei der Finanzierung schwerindustrieller Unternehmungen deutlich. Schon 1852 entstand unter der Regie von Bank- und Handelshäusern mit dem Hörder Bergwerks- und Hüttenverein die erste Aktiengesellschaft im Hüttenwesen des Ruhrgebietes. Der hohe Kapitalbedarf, der die Banken auf den Plan rief, führte schon frühzeitig zur Bildung großer Unternehmenseinheiten. Gemischte Konzerne verbanden Bergbau, Stahlerzeugung und Weiterverarbeitung, eine Entwicklung, die nach dem Ersten Weltkrieg verstärkt vorangetrieben wurde und 1926 in der Bildung der Vereinigten Stahlwerke gipfelte. Immer mehr wurden die großen Konzerne auch zum politischen Machtfaktor.

Die Industrialisierung löste eine Zuwanderung zu den neuen Arbeitsplätzen aus und wälzte in wenigen Jahrzehnten Landschaft und Siedlungsstruktur vollständig um. Dabei sind räumliche Auswirkungen verschiedener Art zu unterscheiden. Hüttenwerke und weiterverarbeitende Industrien siedelten sich bevorzugt an den Bahnlinien an. Während in Nähe der Betriebe das Hoesch-Viertel, die Union-Vorstadt und die Arbeiterviertel der Nordstadt entstanden, nahm das Stadtzentrum mit neuen Dienstleistungs- und Verwaltungsfunktionen allmählich großstädtische Züge an. Wegen der Dominanz der Schwerindustrie blieb dieser großstädtische Bereich über lange Zeit aber relativ klein und lückenhaft. Um die Zechen breiteten sich, häufig in Erweiterung und Überformung vorindustrieller Ortskerne die so genannten Industriedörfer aus, oft in isolierter Lage und unterbrochen von weiterhin landwirtschaftlich genutzten Flächen. Die hastige Entwicklung, die hier nur punktuell zu einer Verdichtung der Bebauung führte und noch lange eine ausreichende Infrastruktur vermissen ließ, ist auch heute noch an dem vielerorts uneinheitlichen Siedlungsbild ablesbar. Ab den 1870er Jahren versuchte die Stadtverwaltung mit dem Aufbau einer städtischen Infrastruktur und der Entwicklung eines planungsrechtlichen Instrumentariums, die wilde und oft spekulative Bauentwicklung zu steuern. Durch Eingemeindungen wurde zwischen 1904 und 1929 ein einheitliches Verwaltungsgebiet geschaffen.

Wohnungsnot und unzureichende Wohnverhältnisse kennzeichneten über lange Zeit das Leben im Revier. Der Raum Dortmund, wo zwischen 1871 und 1900 die Bevölkerung um das 2,9-fache zunahm, zählte zu den städtischen Gebieten mit der größten Zuwachsrate im Deutschen Reich. Zu Anfang des 20. Jahrhunderts waren fast 60% der Bevölkerung Zuwanderer der ersten Generation. Zu ihnen gehörten viele Polen aus dem Osten des damaligen Preußens. Sie stellten im Landkreis Dortmund im Jahre 1910 über 12% der Bewohner. Bis zum Ersten Weltkrieg herrschte eine ausgesprochen hohe Fluktuation. Um die Jahrhundertwende wechselte im Verlauf eines Jahres fast jede fünfte Person den Wohnsitz. Der private Wohnungsmarkt



Zeche Minister  
Stein, Eving  
Quelle: West-  
fälisches Indus-  
triemuseum

konnte dem Bedarf vor allem an kostengünstigen Unterkünften nicht genügen. Ab den 1890er Jahren trug der nun verstärkt betriebene Siedlungsbau der großen Unternehmen zur Entspannung der Wohnungslage bei, mit dem Ergebnis, dass um 1900 ca. 30% der Bergleute in Zechenwohnungen wohnten.

Vom ersten großen Bergarbeiterstreik im Jahre 1872 an war Dortmund ein Brennpunkt der sozialen Proteste, die insbesondere von den Bergleuten getragen wurden. Alle bedeutenden Streiks, 1889, 1905 und 1912 fanden hier, wo fast ein Viertel der Belegschaft der Ruhrzechen ansässig war, ihren Widerhall. In Dorstfeld wurde 1889 der Verband zur Wahrung und Förderung bergmännischer Interessen in Rheinland und Westfalen, der „Alte Verband“, gegründet, die erste dauerhafte gewerkschaftliche Organisation der Bergarbeiter im Ruhrgebiet.

Die durch alle Krisen über Jahrzehnte erhaltene Wirtschaftsstruktur Dortmunds geriet gegen Ende der 1950er-Jahre in Bewegung. Der Rückgang des Bergbaus verringerte nach und nach den Stellenwert der Kohle im Wirtschaftsleben der Stadt, bis 1987 mit der Stilllegung der Zeche Minister Stein die Steinkohlenförderung endgültig eingestellt wurde. Nachdem zwischen 1959 und 1974

die Zahl der Arbeitsplätze in Dortmund bereits um 27% gesunken war, stellten Konzentration und Rationalisierung in der Eisen- und Stahlindustrie ab der zweiten Hälfte der siebziger Jahre auch die bis dahin unangefochtene Stellung des Stahls als zweitem bedeutsamem Wirtschaftsfaktor in Frage. Als Folge dieses Prozesses wurde im April 2001 der letzte Dortmunder Hochofen endgültig stillgelegt. Schließlich untergruben veränderte Konsumgewohnheiten und nicht zuletzt die Krise der Montanindustrie mit dem Verlust eines Teils der bisherigen Kunden die Position des Dortmunder Bieres. Immerhin halten noch zwei Großbraustätten im Stadtgebiet die Tradition dieses einst bedeutenden Dortmunder Wirtschaftszweiges aufrecht.

Auch wenn die Folgen der Montankrise fortwirken, so konnten durch den Ausbau von Bildungs- und Forschungseinrichtungen, die Stärkung des tertiären Sektors, die Verbesserung der Wohn- und Umweltbedingungen sowie der Kultur- und Freizeitangebote neue Akzente der Stadtentwicklung gesetzt werden. Sie trugen ebenso wie der allgemeine gesellschaftliche Wandel dazu bei, dass der „Dreiklang“ von Kohle, Stahl und Bier einer Vielfalt urbanen Lebens und Wirtschaftens Platz gemacht hat.

## Standorte der Themenroute 6

### 1 Zeche Zollern

Mit großem architektonischem Aufwand gestaltet, galt Zollern II/IV als Musterzeche und Vorzeigebauwerk der Gelsenkirchener Bergwerks-AG (GBAG). Die Anlagen wurden zwischen 1898 und 1904 erbaut. Die Förderung begann 1902 und endete 1955. Während der Architektur Paul Knobbe aus Gelsenkirchen mit den Gebäuden im Eingangsbereich, die sich um einen Innenhof gruppieren, ein Ensemble in der Formensprache des Historismus schuf, stellt die Maschinenhalle mit ihrem kunstvollen Hauptportal ein Glanzstück des Jugendstils dar. Hier entschied sich die GBAG, angeregt durch den Ausstellungspavillon der Gutehoffnungshütte (GHH) auf der Düsseldorfer Industrie- und Gewerbeausstellung von 1902, entgegen dem ursprünglichen Entwurf für einen Stahlskelettbau. Mit der Gestaltung wurde der bekannte Berliner Architekt Bruno Möhring beauftragt. Die Konstruktion erfolgte durch die GHH.

Auch in technischer Hinsicht war die Zeche Zollern II/IV richtungweisend: Die östliche Fördermaschine, die 1903 installiert wurde, gilt als eine der ersten elektrischen Fördermaschinen der Welt.

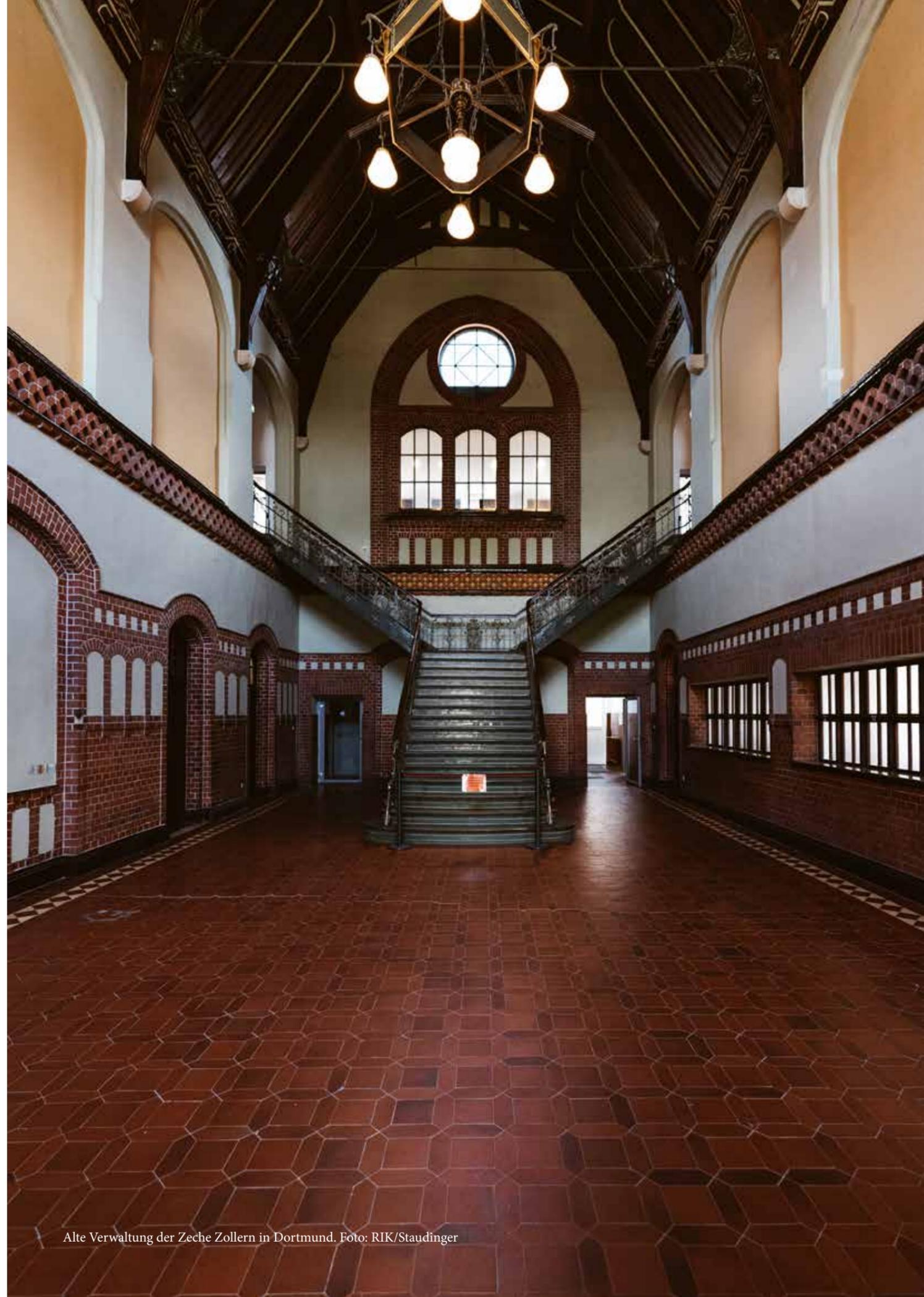
Die Bergleute betraten das Zechengelände durch das Zechentor mit den beiden Torhäusern. An der Markenkontrolle erhielt jeder Bergmann eine Marke mit Nummer, die er nach der Schicht wieder abgab. Die Leichenhalle in einem der beiden Torhäuser erinnert an die Gefahren, denen die Bergleute bei ihrer täglichen Arbeit ausge-

setzt waren. In der Kaue zogen sich die Bergleute um und holten anschließend in der Lampenstube ihre Sicherheitslampe ab. Dann begaben sie sich zur Einfahrt in die Schachthalle. Untertage war oft noch ein langer Weg vom Schacht zum Arbeitsplatz zurückzulegen. Obwohl schon in den 1880er-Jahren die Forderung aufkam, die nach der Schicht verschwitzten Bergleute durch einen überdachten Gang vor Wind und Wetter zu schützen, mussten sie auf der Musterzeche Zollern II/IV von der Schachthalle zur Kaue noch fast 100 m im Freien zurücklegen. Der Bergmann betrat und verließ den Kauentrakt mit Garderobe, Waschräumen und Lampenstube durch die repräsentative Lohnhalle, wo – der Name deutet darauf hin – auch der Lohn ausgezahlt wurde. Sinnsprüche an der kunstvollen Holzdecke riefen zu erhöhter Arbeitsleistung auf.

Es war die architektonische Qualität der Maschinenhalle, die 1969 den Protest von Fachleuten und engagierten Bürgern gegen den geplanten Abriss auslöste und damit längerfristig den Erhalt der gesamten Anlage sicherte. Die Initiative zur Erhaltung von Zollern II/IV gab den Anstoß für die Erweiterung der Denkmalpflege auf die Zeugnisse der Hochindustrialisierung und für eine systematische Bestandsaufnahme der Industriedenkmäler in Nordrhein-Westfalen. Nachdem der Landschaftsverband Westfalen-Lippe Zollern II/IV 1981 für das Westfälische Industriemuseum (WIM) übernommen hatte, wurde die Zeche restauriert und zum Museum ausgebaut. Die Dauerausstellung erstreckt sich über mehrere Gebäude des ehemaligen Bergwerks. In der Alten Verwaltung geht es um die Geschichte der Zeche Zollern, um Themen von A wie Architektur bis Z wie Zwangsarbeit im Zweiten Weltkrieg. Ausbildung und Kulturgeschichte der 1950er Jahre sind Schwerpunkt in der ehemaligen Waschkau. Und in der Schachthalle lassen sich die Wege der Kohle nachvollziehen. Nach einer mehrjährigen Sanierung ist auch die Maschinenhalle wieder für die Öffentlichkeit zugänglich. In Zollern II/IV befindet sich die Zentrale des WIM mit Verwaltung, Werkstätten und Depot.

#### Kontakt & Infos

LWL-Industriemuseum  
Zeche Zollern  
Grubenweg 5  
44388 Dortmund- Bövinghausen  
<https://zeche-zollern.lwl.org>



Alte Verwaltung der Zeche Zollern in Dortmund. Foto: RIK/Staudinger





Kolonie Landwehr.  
Foto: RIK/Walter

## 2 Kolonie Landwehr

Gleichzeitig mit der Zeche Zollern II/IV entstand die Kolonie Landwehr, die nach dem Willen der Bauherrin Gelsenkirchener Bergwerks AG wie die Zeche eine Musteranlage werden sollte. Im Vorschlag für eine Arbeitersiedlung, den der technische Direktor Randebrock vorlegte, heißt es: „Die Ausführung der Kolonie ist im Villenstil gedacht und die Häuser nach verschiedenartigen Typen“. Zuerst wurde 1898 ein Zweifamilienhaus für Steiger im Grubenweg 1, zwei Jahre später das Wohnhaus für den Betriebsführer, Rhader Weg 7 erbaut. Es folgten zwei Vierfamilienhäuser für Zechenbeamte (Grubenweg 3 und Rhader Weg 6) und 1903/04, etwa

zeitgleich mit der Aufnahme der Kohlenförderung, neben weiteren Beamtenwohnungen schließlich die schon länger geplante Arbeitersiedlung. Die 23 Häuser mit 87 Wohneinheiten verteilen sich auf fünf Bautypen mit meistens vier Wohnungen. Die Entwürfe stammten von dem Gelsenkirchener Baumeister Paul Knobbe, der auch die Tagesanlagen der Zeche außer der Maschinenhalle plante. Fenster, Eingangsbereiche, Giebelfelder und Dächer zeugen ebenso wie die Siedlungsanlage als ganze von Einfallsreichtum und Sorgfalt bei der Planung. Zu allen Wohnungen gehörten Ställe und Gärten.

Lohnenswert ist auch ein Besuch der Neuen Kolonie in Neptunstraße, Ober- und Unterdelle, die die weitere Entwicklung des Arbeiterwohnbaus der Zeche Zollern II/IV zeigt. Hier wurden gleichförmige Mehrfamilienhäuser in einfacher Reihung erstellt. Vom Beginn der Förderung bis zum Jahre 1907, als die Neue Kolonie angelegt wurde, nahm die Belegschaft der Zeche von 884 auf 1.511 Beschäftigte zu. Für die rasch anwachsende Zahl von Bergarbeiterfamilien, unter denen viele Masuren und andere Zuwanderer waren, mussten in kurzer Zeit Wohnungen geschaffen werden.

### Kontakt & Infos

Kolonie Landwehr  
Rhader Weg/ Venusstraße  
44388 Dortmund-Bövinghausen



Zeche Westhausen.  
Foto: RIK/Budde

## 3 Zeche Westhausen

Die Tagesanlagen der Zeche Westhausen zählen zu den architektonisch bedeutsamsten im Ruhrgebiet. Der Malakowturm über Schacht I stammt aus der Anfangszeit der Zeche, die 1873 die Förderung aufnahm. In den „Burgtürmchen“ befanden sich Fluchttreppen für den Fall eines Brandes. Die Brandgefahr war bei dem hölzernen Fördergerüst (innerhalb des Malakowturms) in Verbindung mit offenem Licht, Kohlenstaub und Schmiermitteln nicht zu unterschätzen. Gegenüber dem massiven Turmbau wirkt das Verwaltungs- und Kauengebäude mit der Lohnhalle im späten Jugendstil (Architekt Paul Knobbe um 1906) zwar ebenfalls monumental, aber zugleich elegant. In den niedrigen Seitenflügeln, die die Lohnhalle flankieren, waren die Büros der Zechenverwaltung untergebracht. Die Waschkäue befand sich hinter der Lohnhalle. Sie fiel einem Brand zum Opfer. Auf der Fläche haben sich Einzelhandel und Büros angesiedelt.

In den Zwanzigerjahren wurde ein stählernes Fördergerüst installiert, das über den Malakowturm herausragte, aber nicht mehr vorhanden ist. Erhalten blieben das Maschinen-

haus mit Magazin an Schacht I (1883/1906), die gegenüber gelegenen Werkstätten (1905) mit dem Ventilatorgebäude (1908) und das Maschinenhaus von Schacht III (1922/27). In letzterem befindet sich ein kleines Bergbaumuseum, das vom Geschichtsarbeitskreis Westerfilde-Bodelschwingh eingerichtet wurde. Außer der ehemals dampfbetriebenen Zwillingsfördermaschine aus dem Jahre 1926 sind Modelle und Gegenstände aus der Welt des Bergbaus zu sehen.

### Kontakt & Infos

Zeche Westhausen  
Bodelschwinger Straße 142  
44357 Dortmund-Westerfilde



Zeche Adolf von Hansemann. Foto: RIK/Budde

#### 4 Zeche Adolf von Hansemann

Das prächtige Verwaltungs- und Kauengebäude der Zeche Adolf von Hansemann lässt nichts mehr ahnen von den Rückschlägen und Pannen, die die Entstehung gerade dieser Zeche begleitet haben. Um am Gründerboom des Dortmunder Bergbaus teilzuhaben, wurde 1857 mit französischem Kapital eine Gesellschaft zur Erschließung der Mengeder Kohlevorkommen gegründet. Zur Anlage eines Bergwerks kam es jedoch nicht, da kurze Zeit später eine schwere Absatzkrise den Ruhrbergbau erschütterte.

Erst 1873 wurde das Projekt wieder aufgenommen, jetzt von der Disconto-Gesellschaft aus Berlin, die in dieser Zeit als eine der wichtigsten Kapitalgeberinnen für industrielle Unternehmungen im Ruhrgebiet wirkte. Adolph von Hansemann, Leiter und Miteigentümer der Disconto-Gesellschaft, übernahm in der neu gegründeten Bergwerksaktiengesellschaft zu Mengede den Vorsitz des Verwaltungsrats. Noch im selben Jahr wurde mit dem Abteufen des ersten Schachtes begonnen, doch zahlreiche Wassereinträge forderten Tote und Verletzte und zwangen immer wieder zur Einstellung der Arbeiten. So dauerte es noch über

zwanzig Jahre, bis 1896 die erste Kohle gefördert werden konnte. Da die ständigen Pannen die Finanzen der „Bergwerksaktiengesellschaft“ erschöpft hatten, wurde die Zeche von der Union AG für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie erworben, an der von Hansemann mit seiner Disconto-Gesellschaft ebenfalls beteiligt war. Mit der „Union“ kam sie zur Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten AG, die 1926 einen Teil der Vereinigten Stahlwerke bildete. Im Zuge der nun folgenden Rationalisierung und Modernisierung übernahmen 1938 die beiden neuen Gustav-Schächte die gesamte Förderung. Die alte Zeche diente bis zur Stilllegung im Jahre 1967 als Außenschachtanlage.

Kernstück der Tagesanlagen ist das Verwaltungs- und Kauengebäude. Es entstand 1899 durch den Umbau eines ehemaligen Kesselhauses. Der Architekt Dietrich Schulze, der nach der Jahrhundertwende mit seinem Bruder Karl ein bekanntes Dortmunder Architekturbüro unterhielt, schuf ein Gebäude im Stil der Backsteingotik, das sich an das Uenglinger Stadttor in Stendal aus dem 15. Jahrhundert anlehnt und damit zu den wenigen Bauten des Historismus mit einem konkreten Vorbild gehört. Im Erdgeschoss befanden sich die Büros und Baderäume für Angestellte, Steiger und Betriebsführer, außerdem Labor und Verbandszimmer. Im Obergeschoss waren die Waschkäue der Bergarbeiter und die Lampenausgabe untergebracht. Entsprechend der Klassenunterschiede betraten und verließen die Arbeiter den Bau nicht durch den Haupt-, sondern durch einen Seiteneingang.

Außer dem Verwaltungs- und Kauengebäude sind die Maschinenhäuser der Schächte I und II im historisierenden Stil erhalten, außerdem das Torhaus und ein Magazin Gebäude, die beide aus den Zwanzigerjahren stammen. Die ehemalige Zeche wird heute von der Handwerkskammer Dortmund mit einem Bildungszentrum für Gerüstbau genutzt. 2005 wurde hier außerdem eine moderne Zweiradwerkstatt eingerichtet. Im Torhaus hat der Bergmann-Unterstützungs-Verein (BUV) Mengede ein kleines Bergbaumuseum „BUV-Kleinzeche“ eingerichtet. In mehreren Zimmern sind Gegenstände aus dem Alltag der Bergleute, Mineralien sowie der Nachbau einer Flözstrecke zu besichtigen.

#### Kontakt & Infos

Handwerkskammer Dortmund  
Bildungszentrum Hansemann  
Barbarastraße 7  
44357 Dortmund-Mengede  
www.hwk-do.de

#### 5 Kokerei Hansa

Die Kokerei Hansa wurde 1926-28 von der Vereinigte Stahlwerke AG errichtet und war eine von insgesamt 17 Großkokereien im Ruhrgebiet, die mit den Rationalisierungsmaßnahmen in der zweiten Hälfte der Zwanzigerjahre angelegt wurden. Im Zuge der Aufrüstung wurde sie bis 1941 zur größten Kokerei im Ruhrgebiet ausgebaut. Die Anlage steht für die Gasverbundwirtschaft der Ruhrindustrie. Sie lieferte Koksgas an das Union-Hüttenwerk, das im Gegenzug Gichtgas zur Beheizung der Koksöfen abgab. Auch die Ruhrgas-AG wurde mit Koksgas beliefert. Noch heute ist die zwei Meter dicke Gichtgasleitung zu sehen. Sie



Kompressorenhalle der Kokerei Hansa von 1928. Foto: RIK/Staudinger

war Teil einer Ringleitung, die alle Hüttenwerke in Dortmund miteinander verband.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Kokerei Kaiserstuhl wurde die Kokerei Hansa 1992 stillgelegt. Heute hat hier die Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur des Landes Nordrhein-Westfalen ihren Sitz. Die Gebäude und Produktionsanlagen aus den Anfangsjahren der Kokerei stehen unter Denkmalschutz. Ein Erlebnispfad „Natur und Technik“ erschließt die technischen Zusammenhänge, die Geschichte und die seit der Stilllegung entstandene Vegetation. Pünktlich zum 75-jährigen Jubiläum der Kokerei Hansa im Jahre 2003 wurde der dritte und zugleich spektakulärste Abschnitt des Erlebnispfades vollendet, der den Besucher über eine gläserne Bandbrücke auf die Kohlentürme führt und von dort aus einen „hanseatischen“ Panoramablick auf Dortmund bietet. Einen weiteren Höhepunkt der Besichtigung bildet die Kompressorenhalle mit fünf dampfgetriebenen Kolbenkompressoren, die das Gas für die Einspeisung in das Leitungsnetz verdichteten.

#### TIPPS

Südlich der Kokerei befindet sich an der Lindberghstraße das 1926 erbaute ehemalige Pumpwerk Huckarde. Im Dachgeschoss mit seinem auffälligen Mansard-Dach wohnte früher der Pumpwärter direkt über den Pumpen.

Die 1994 in Betrieb gegangene Kläranlage Dortmund-Deusen an der Lindberghstraße war die erste Kläranlage, die im Rahmen des Emscherumbaus neu gebaut wurde.

Vom Deusener Ufer des Dortmund-Ems-Kanals fällt der Blick auf die „Industrielandschaft“ Hardenberghafen mit dem Malakowturm (von 1874) der Zeche Fürst Hardenberg, mehreren großen Krananlagen, den Deutschen Gasrußwerken und den beiden Gasometern zur Speicherung von Erdgas.

Die Gasleitungen zwischen der Kokerei und der Zeche Hansa verliefen früher durch weite Teile Dortmunds und dienten dem Gasaustausch zwischen den Kokereien und Hüttenwerken.

Die Siedlung Fürst Hardenberg aus den zwanziger Jahren im Stadtteil Lindenhurst (Herrekestraße) mit einer modernen Erweiterung in Holzbauweise (Viereggenweg).

#### Kontakt & Infos

Kokerei Hansa  
Emscherallee 11  
44369 Dortmund  
www.industriedenkmal-stiftung.de





Straßenbahn-TW 217 (Bj. 1925) und 115 (Bj. 1908) im Nahverkehrsmuseum Dortmund. Foto: RIK/Budde

## 6 Nahverkehrsmuseum Dortmund

Das Nahverkehrsmuseum Dortmund befindet sich seit 2003 in dem ehemaligen Lokbahnhof „Mooskamp“ der Ruhrkohle Bahn- und Hafenbetriebe im Aufbau. Bei diesem Projekt werden sozialpolitische Beschäftigungsmaßnahmen verknüpft mit der Schaffung einer musealen Kultureinrichtung, die auch für private und betriebliche Feiern genutzt werden kann.

Der Fahrzeugpark des Museums umfasst eine beeindruckte Viel-

falt von Fahrzeugen aus dem Bestand der Dortmunder Stadtwerke AG und ihrer Vorgängergesellschaften aus der Zeit von 1899 bis 1969.

Auf der ehemaligen Hoesch-Werksbahntrasse und Zechenbahngleisen wird zu besonderen Anlässen ein musealer Fahrbetrieb mit historischen Dortmunder Straßenbahnen, angetrieben mit Hilfe eines Generatorwagens zur Stromerzeugung, in Richtung Ellinghausen und zur benachbarten Kokerei Hansa durchgeführt.

### TIPP

In der Nähe der Haltestelle Obernette kreuzt die heutige Stadtbahn U47, eine 1923 als Schnellstraßenbahn entstandene Strecke von Dortmund nach Mengede, die zweigleisige Dortmunder Güterumgehungsbahn niveaugleich mitten auf einem Acker. Beide Strecken dieses Kuriosums sind mit verschiedenen Stromsystemen elektrifiziert. Ein Schrankenwärter ist für die Sicherung der Zugfahrten zuständig. Außerdem wird die Oberleitung über dem jeweils nicht befahrenen Gleis abgeschaltet.

### Kontakt & Infos

Nahverkehrsmuseum Dortmund  
Mooskamp 23  
44359 Dortmund-Nette  
[www.bahnhof-mooskamp.de](http://www.bahnhof-mooskamp.de)



Zeche Hansa. Fotos: RIK/Budde

## 7 Zeche Hansa

Die ein Jahr zuvor gegründete Dortmunder Bergbau- und Hütten AG kaufte 1856 mehrere Steinkohlenfelder im Huckarder Raum und vereinigte diese unter dem Namen „Hansa“. Die Gesellschaft begann sofort mit dem Teufen (Niederbringen) eines Schachts und dem Bau eines Hüttenwerks, dem Vorgänger der „Dortmunder Union“. Der gleichzeitige Aufbau von Zeche und Hütte überforderte das Unternehmen jedoch finanziell. Zudem führten starke Wasserzuflüsse im Schacht zur Einstellung der Arbeiten auf Hansa und schließlich zum Konkurs der Gesellschaft. 1866 übernahm die von dem irischen Bergbaupionier Thomas William Mulvany gegründete Preußische Bergwerks- und Hütten AG die Zeche. Mit gusseisernen Segmenten, den sogenannten Tübbing, die Mulvany im Ruhrbergbau eingeführt hat, gelang es dann, die Schächte gegen die starken Wasserzuflüsse abzudichten, so dass 1869 erstmals eine bescheidene Kohlenförderung aufgenommen werden konnte.

In den folgenden Jahrzehnten wurden insgesamt fünf Schächte abgeteuft. 1895 nahm die erste Kokerei ihren Betrieb auf. Sie wurde durch die heute noch erhaltene benachbarte Zentralkokerei von 1928 ersetzt. Die mittlerweile zur Gelsenkirchener

Bergwerks AG (GBAG) gehörende Schachtanlage und die Kokerei Hansa wurden stetig ausgebaut. Kennzeichen dieser Expansion waren unter anderem die drei Vollwandstrebengerüste, die zusammen mit den drei Schornsteinen des Kraftwerks lange auch das Wahrzeichen Huckardes waren. Auch unter Tage wurde der Betrieb immer wieder modernisiert: 1942/43 fanden hier frühe Versuche mit einem Kohlenhobel statt und die erste stempelfreie Abbaufront im Ruhrrevier kam zum Einsatz.

Nach dem Krieg kam es in den 1950er- und 1960er-Jahren zum Verbund mit den benachbarten Bergwerken Westhausen und Adolf von Hansemann. 1967 erreichte die Kohlenkrise auch Hansa. Gegen die geplante Stilllegung demonstrierten 15.000

### Kontakt & Infos

Zeche Hansa  
Hülshof / Rohwedderstraße /  
Fallgatter (Gewerbepark Hansa)  
44369 Dortmund-Huckarde

Menschen auf dem Huckarder Marktplatz. Daraufhin verschob die GBAG den Stilllegungsbeschluss „in Erwartung einer bis zum Jahresende zu beschließenden Neuordnung des Ruhrbergbaus“. Die kam dann 1968 mit der Gründung der Einheitsgesellschaft Ruhrkohle AG (RAG), in die auch das Bergwerk Hansa eingebracht wurde.

Da die deutsche Kohle auf Dauer zu teuer war, sollten neue Wege gefunden werden, die Gewinnung preiswerter zu machen. Ab 1977 erprobte die RAG daher auf Hansa im Rahmen eines Forschungsvorhabens den Abbau der Kohle durch Einsatz von Hochdruckwasserstrahlen (hydromechanische Gewinnung). Die wirtschaftlichen Erwartungen wurden aber nicht erfüllt. Zudem führte die neue Abbaumethode zu Problemen bei der Wetterführung, die 1979 eine schwere Schlagwetter- und Kohlenstaubexplosion mit sieben Toten zur Folge hatten. Daher kam 1980 das vorzeitige Aus für die Zeche.

#### TIPPS

An die Opfer der Grubenunglücke der Zeche Hansa von 1940, 1944 und 1979 erinnert ein Ehren- und Grabmal auf dem Huckarder Kommunalfriedhof.

Eine Übersicht über alle Denkmäler für Grubenunglücke findet sich auf den Seiten der ehemaligen Zeche Minister-Achenbach.

Heute ist von den Tagesanlagen der Zeche nur noch wenig zu sehen. Die so genannte „Alte Schmiede“ ist Teil eines ursprünglich dreigliedrigen Werkstattgebäudes und wurde 1903-05 nach den Entwürfen des Gelsenkirchener Bergwerksarchitekten Paul Knobbe im Stil der niederdeutschen Backsteingotik errichtet. Heute wird sie von Huckarder Vereinen als Veranstaltungs- und Tagungsraum genutzt. Das Fördergerüst über Schacht 3 von 1930 und das nach dem zweiten Weltkrieg wieder aufgebaute Fördermaschinenhaus dienten zusammen mit einem neuen Grubenlüfter über Schacht 2 der zentralen Wasserhaltung, um die noch bestehenden nördlichen Zechen gegen Wasserübertritte zu schützen. 2016 wurden beide Schächte verfüllt. Ebenfalls aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg stammen das Verwaltungsgebäude und das mittlerweile zum Bürogebäude umgebaute Schaltheus des ehemaligen Zechenkraftwerks. Auf der Zechenbrache ist mittlerweile der Gewerbepark Hansa entstanden.



Bahnhof Huckarde Nord. Foto: RIK/Walter

## 8 Bahnhof Huckarde Nord

Der Bahnhof Huckarde Nord liegt südlich der ehemaligen Zeche Hansa an dem für den Güterverkehr am 1.1.1878 eröffneten letzten Teilstück der Emschertalbahn, die von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft erbaut wurde. Hauptaufgabe der Emschertalbahn war der Kohlentransport zwischen Dortmund und Ruhrort mit Anschluss zahlreicher an dieser Strecke liegender Bergwerke. Mit Aufnahme des Personenverkehrs erhielt Huckarde auch eine eigene Haltestelle und 1892 ein Stationsgebäude, welches dem späteren Empfangsgebäude gegenüber lag.

Dieses stammt aus der Zeit um 1908. Es handelt sich um einen eingeschossigen Putzbau auf einem Sockel aus Quadermauerwerk und mit einem Krüppelwalmdach, das mit Schiefer gedeckt ist. Über eine vorgelagerte Freitreppe gelangt man in die ehemalige Schaltherhalle, die heute zum Restaurantbetrieb gehört. Der Eingang selbst ist mit einem windfangähnlichen, an den Ecken abgerundeten Vorbau versehen. Betont wird die Eingangszone im Dachbereich durch ein Zwerchhaus mit seitlich flankierenden Schleppgauben. Die runde Öffnung im Giebel dreieck markiert den ursprünglichen Platz der Bahnhofsuhr.

Dem eigentlichen Bau des Empfangsgebäudes ging ein Rechtsstreit eines Huckarder Bürgers mit der Eisenbahn voraus. Die Bahn verlor den Prozess, revanchierte sich aber auf ihre Weise, indem sie das Empfangsgebäude mitten auf die Altfriedstraße setzte. Ehemals diente die Altfriedstraße dem direkten Durchgangsverkehr zwischen der Ortsmitte von Huckarde und der Zeche Hansa. Die heute als städtebaulich reizvolle Situation empfundene Lage gilt auch als „Huckarder Unikum“. Neben dem Empfangsgebäude in Kurl stellt der Huckarder Bahnhof das letzte denkmalwerte Bahnhofsgebäude in Dortmund aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg dar.

#### Kontakt & Infos

Bahnhof Huckarde Nord  
Altfriedstraße 16  
44369 Dortmund-Huckarde



Zeche Minister Stein. Foto: RIK/Walter

### 9 Zeche Minister Stein

Um die Kohlenfelder im Dortmunder Norden abzubauen, bildete sich 1859 die „Gewerkschaft Vereinigte Borussia“, die 1871 in „Gewerkschaft Minister Stein“ umbenannt wurde.

Die Abteufarbeiten für den ersten Schacht des neuen Bergwerks begannen 1871, doch konnte die Förderung wegen starker Wasser einbrüche erst 1875 aufgenommen werden. Nach dem Zusammenschluss mit der Bergwerksgesellschaft Fürst Hardenberg wurde auf Minister Stein 1891 ein zweiter und 1901 ein dritter Schacht abgeteuft. Seit Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals im Jahre 1899 stand an der Zeche Fürst Hardenberg ein Hafen zur Verfügung. Mit der Umwandlung von Minister Stein in eine Großschachtanlage wurde ein vierter Schacht erstellt. Über Schacht IV entstand ein moderner Hammerkopfturm in Stahlbauweise, der mit seiner charakteristischen Form zum Wahrzeichen

des Stadtteils wurde. Dank der Fortschritte im Stahlbau konnten die beiden Fördermaschinen Platz sparend im Kopf des Turmes über dem Schacht aufgestellt werden.

Als letzte Dortmunder Zeche wurde Minister Stein am 31. März 1987 stillgelegt. Die meisten Tagesanlagen wurden abgebrochen. Der Hammerkopfturm mit den beiden Fördermaschinen von 1932 und 1959 und die Verwaltungs- und Kauengebäude sind der Abrissbirne entgangen. Im Rahmen des IBA-Projektes Neue Mitte Dortmund-Eving wurden die ehemaligen Betriebsflächen zu einem Dienstleistungszentrum und Gewerbegebiet umgestaltet und die noch vorhandenen Industriedenkmäler in die neuen Nutzungen eingebunden. Auf diesem Wege erhielt der Stadtteil auch einen neuen Mittelpunkt. Ein aufgeständerter Bürobau unterhalb des Hammerkopfturms nimmt die Form der früheren Hängebank auf. Der Förderturm selber ist ebenfalls zu einem Bürogebäude umgebaut worden.

#### TIPPS

Gegenüber der Zeche Minister Stein (Evinger Straße/ Winterkampweg) liegt die Grube der ehemaligen zecheneigenen Ziegelei, die später als Absetzbecken der Kohle-Flotation genutzt wurde und sich nach der Stilllegung zu einem mittlerweile geschützten Biotop entwickelt hat.

Das Märzgefallenendenkmal auf dem Nordfriedhof erinnert an die Arbeiter, die beim Widerstand gegen den Kapp-Putsch am 17.3.1920 in Dortmund ums Leben kamen. Es wurde 1929 von der KPD errichtet.

Die Kolonie Kirdorf im Stil einer Gartenstadt wurde 1912/13 von der GBAG in der Nähe des Schachtes Minister Stein III angelegt (Nachoder-, Gitschiner Straße, Eving).

Die Häuser aus Stahl der Siedlung „An den Stahlhäusern“ entstanden 1929 als ein Versuch der Stahlindustrie, neue Verwendungsmöglichkeiten für den Werkstoff Stahl zu finden.

### 10 Alte Kolonie Eving

In der Hochkonjunktur Ende der 1890er-Jahre warb die Zeche Vereinigte Stein und Hardenberg verstärkt auswärtige Arbeiter an, vor allem aus den preußischen Ostprovinzen. Für die Bergarbeiterfamilien entstand in Eving die Kolonie Exterberg (oder Externberg). In den Jahren 1898 und 1899 wurden 76 Häuser mit 270 Wohnungen erbaut. Schon 1900 folgte östlich dieser Alten Kolonie zwischen Kaubstraße und Husarenstraße die Neue Kolonie mit 200 Wohnungen in 49 Häusern.

Heute wird die gesamte Siedlung als „Alte Kolonie“ bezeichnet. Sie zeigt, wie um die Jahrhundertwende die Reihung gleichförmiger Häuser, die die früheren Werks- und Zechenkolonien geprägt hatte, durch eine anspruchsvollere Architektur abgelöst wurde. Verschiedene Grund- und Aufrisse, Backstein, Putzflächen und Fachwerk wechseln einander ab. Auffallend sind die Gebäude mit Ecktürmen. Die bürgerliche Villa diente hier als Vorbild für die Außengestaltung von Mehrfamilienhäusern. Den Mittelpunkt der Siedlung bildet das Wohlfahrtsgebäude, das 1903 errichtet wurde, bei der Planung aber schon vorgesehen war.

Zur Zeit ihrer Entstehung galt die Siedlung als vorbildlich. Die „Dortmunder Zeitung“ schrieb am 13.10.1900: „Zum erstenmale begegnet man hier einem nach Zahl und Umfang imposanten Häuserviertel, bei dem nicht jede Arbeiterwohnung eine Kopie des benachbarten bietet, sondern sozusagen einen eigenen und eigenartigen Charakter trägt.“ Die Wohnungsgröße betrug zwischen 47 Quadratmeter bei Drei- und 75 Quadratmeter bei Fünfstückwohnungen. Alle Wohnungen waren mit fließendem Wasser und Ofenheizung ausgestattet.

Im Wohlfahrtsgebäude am Nollendorfplatz befanden sich zahlreiche betriebliche Sozialeinrichtungen: unter anderem Kindergarten, Hauswirtschafts- und Kochschule, Wäscherei und Bibliothek, zeitweise auch ein Ledigenheim, ein Beamtenkasino und der Zechenkonsum. In der Badeanstalt konnten die Siedlungsbewohner/innen



Alte Kolonie Eving. Foto: RIK/Staudinger

bis in die Sechzigerjahre für ein geringes Entgelt ein warmes Bad nehmen.

Wie viele andere Werkssiedlungen war auch die Alte Kolonie in den siebziger Jahren von Abrissplänen bedroht. Eine Bürgerinitiative konnte erreichen, dass der größte Teil der Siedlung erhalten blieb. Durch die Modernisierung der Häuser und Ausstattung mit Badezimmern wurde die Badeanstalt im Wohlfahrtsgebäude überflüssig. Zunächst fand hier eine Sonderschule Platz, ab 1989 für viele Jahre das Deutsche Institut für publizistische Bildungsarbeit mit dem Rundfunkbildungszentrum. Im Rahmen der IBA Emscher Park wurde das Gebäude 1992 als erstes Projekt denkmalgerecht erneuert. Neben den genannten Bildungseinrichtungen nutzten es auch die Chorakademie und die Stadt Dortmund für Seminare. Heute ist es unter anderem Sitz des Evinger Geschichtsvereins.

#### Kontakt & Infos

Zeche Minister Stein /  
Neue Evinger Mitte  
Evinger Platz  
44339 Dortmund-Eving

#### Kontakt & Infos

Alte Kolonie Eving  
Friesenstraße/ Körnerstraße/  
Nollendorfplatz  
44339 Dortmund-Eving

[www.geschichtsundkulturverein-ewing.de](http://www.geschichtsundkulturverein-ewing.de)



Zeche Gneisenau.  
Foto: RIK/Walter

## 1 Zeche Gneisenau

Über 100 Jahre lang lebten die Menschen in Derne im Schatten des Bergwerks, des Kraftwerks und der Kokerei Gneisenau - und fanden hier Arbeit. Nach der schrittweisen Stilllegung von 1985 bis 1990 verfolgte man längere Zeit den Plan einer Umgestaltung zum Besucherbergwerk, musste diese Idee aber schließlich doch wieder fallen lassen. Die Tagesanlagen wurden weitestgehend abgebrochen; aber die beiden denkmalgeschützten Fördergerüste erinnern noch an Dernes Verbindung mit dem Bergbau.

Die Gewerkschaft Gneisenau nahm 1886 mit Schacht 1 die Förderung auf und begann gleichzeitig mit dem Abteufen von Schacht 2. Er erhielt einen so genannten Tomson-Bock, eine abgewandelte Form des englischen Bockgerüsts. Der Englische Bock ist eine Konstruktion aus Stützen zur vertikalen Lastabtragung und Streben in Richtung Fördermaschine zur Aufnahme der Horizontalkräfte. Kennzeichnendes Element des Tomson-Bocks sind die in den hochge-

zogenen Stützpfählern gelagerten Seilscheiben. Der Tomson-Bock wurde geradezu ein Markenzeichen der Zechen der Harpener Bergbau-AG, die allein 26 Schächte damit ausstattete. Benannt war er nach Eugen Tomson, Werksdirektor auf Gneisenau von 1882 bis 1900. Der Tomson-Bock der Zeche Gneisenau ist der einzige, der im Ruhrgebiet erhalten ist und zugleich das vermutlich älteste Fördergerüst in dieser Region.

Das 58 m hohe, weithin sichtbare und in seiner Konstruktion einmalige Doppelstrebenengerüst über dem Schacht 4 wurde 1933/34 von der Firma Dortmunder Union Brückenbau in Stahlfachwerk errichtet. Wegen der beengten Platzverhältnisse auf dem Zechengelände mussten die beiden Maschinenhäuser sehr dicht an das Gerüst herangerückt werden, woraus sich die extrem steile, fast senkrechte Stellung der Streben ergibt. Über diesen Zentralförderschacht gelangte sowohl die Kohle von Gneisenau wie auch der Zeche Scharnhorst zu Tage, die 1930 zusammengelegt wurden. In den beiden Maschinenhäusern sind noch die 4200-PS-Dampffördermaschinen erhalten. Gneisenau übernahm 1938 das Grubenfeld der stillgelegten Zeche Kurl; 1963 wurde die Zeche Victoria in Lünen angeschlossen. Vor der Stilllegung 1985 waren elf Schächte in Betrieb. Das Denkmalensemble mit den beiden erhaltenen Fördergerüsten befindet sich in der Obhut der Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur. Heute belebt der Förderkreis Zechenkultur Gneisenau e.V. die Anlage mit Projekten, das Maschinenhaus ist ein Veranstaltungsort für Kultur und Freizeit.

### Kontakt & Infos

Zeche Gneisenau  
Altenderner Straße/ Derner Straße  
44329 Dortmund-Derne  
www.industriedenkmal-stiftung.de



Müsersiedlung der  
Zeche Gneisenau.  
Foto: RIK/Walter

## 2 Müsersiedlung der Zeche Gneisenau

Als erste Wohnungsbaumaßnahme für die Beschäftigten der Zeche Gneisenau wurde 1903 - 08 eine Gruppe von Beamtenhäusern an der Altenderner Straße errichtet. Ein hoher Zaun grenzte die Hofanlage von der Straße ab. Wegen ihrer Abgeschlossenheit wurde sie als „Kloster“ bezeichnet.

Die eigentliche Kolonie, die ihren Namen nach Geheimrat Robert Müser von der Harpener Bergbau AG erhielt, entstand im Laufe von fast 30 Jahren. Beispielhaft lassen sich hier die unterschiedlichen Konzepte und die Zeitumstände des Arbeiterwohnbaus von der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg bis in die dreißiger Jahre verfolgen. Während der erste Bauabschnitt in Müser- und Glückstraße (1910 fertiggestellt)

gartenstädtische Vorbilder zeigt, herrscht in der Bogenstraße, die unter den erschwerten Bedingungen des Ersten Weltkriegs bebaut wurde, eine höhere Bebauungsdichte vor; Wohnungen und Gärten sind kleiner, die Häuser schlichter ausgeführt.

Die Zwanzigerjahre sind durch vier Sechsfamilienhäuser im Goesebrink vertreten. Sie verbinden Geschosswohnungsbau (in den äußeren Wohnungen) und Reihenhaus (im Mittelteil). 1930 folgten Häuser mit Kleinstwohnungen im Goesebrink und In der Kumke.

Wie vielen Kolonien drohte auch der Müsersiedlung in den Achtzigerjahren der Verkauf an Einzeleigentümer. Eine Bewohnerinitiative, die Interessengemeinschaft Müsersiedlung e.V., setzte sich dafür ein, die preiswerten Mietwohnungen zu erhalten und unter dem Motto „Erhalten und Erneuern“ zu modernisieren.

### Kontakt & Infos

Müsersiedlung der  
Zeche Gneisenau  
Müserstraße/ Goesebrink gegen-  
über der Zeche Gneisenau, jen-  
seits der Altenderner Straße  
44329 Dortmund-Derne



Luftschacht  
Rote Fuhr. Foto:  
RIK/Walter

### 13 Luftschacht Rote Fuhr

Der zunächst für die Zeche Preußen II (Lünen-Horstmar) bestimmte Wetterschacht wurde in den Jahren 1925-1927 abgeteuft. Nach der Stilllegung von Preußen II kam der ausziehende Wetterschacht 1931 zum Derner Bergwerk Gneisenau. Bis zur Betriebsaufgabe 1986 wurde von hier aus der sogenannte Südflügel des Bergwerks belüftet.

Die in der zweiten Hälfte der 1920er-Jahre errichtete Luftschachtanlage zeigte den Willen der Bergwerksgesellschaft, der Harpener Bergbau AG, die Tagesanlagen repräsentativ und ästhetisch zu gestalten. Da die Bewetterung und Befahrung des Schachtes keine großen dynamischen Belastungen am Schachtturm bewirkten und zudem keine topografischen Zwänge vorlagen, konnte die gesamte Anlage einheitlich in zurückhaltenden expressionistischen Formen gestaltet werden. So wurde der in modernem Stahlbeton ausgeführte Schachtturm wegen des gewünschten architektonischen Gesamtbildes mit der expressionistischen Ziegelhaut überzogen und mit einem prismatischen Attikaaufsatz gekrönt. Das Maschinenhaus mit der elektrischen Fördermaschine und dem eigentlichen Lüfter wurde dem Turm auf der Ostseite asymmetrisch angegliedert. Ein benachbartes Büro- und Wohngebäude war mit dem Maschinenhaus über einen Übergang im 1. Obergeschoss verbunden.

Obwohl die gesamte Anlage 1989 unter Denkmalschutz gestellt wurde, verfiel sie wegen fehlender Nachfolgenutzung zusehends und wurde 1998 größtenteils abgerissen. Erhalten blieb nur der Turm, der in Absprache mit der Denkmalbehörde restauriert und 1998 zu einem Schulungs- und Bildungszentrum mit dem Schwerpunkt „ökologischer Garten- und Landschaftsbau“ umgebaut wurde. Er ist Sitz der Stadtteilinitiative „Neuer Lernort“ und des freien Bildungswerks in Dortmund-Scharnhorst.

#### Kontakt & Infos

Luftschacht Rote Fuhr  
Rote Fuhr 70  
44329 Dortmund-Grevel

### 14 Wasserturm „Lanstroper Ei“

Der weithin sichtbare Wasserturm wurde 1904/05 von der Firma August Klönne in Dortmund für die Städtischen Gas- und Wasserwerke zu Unna entworfen und bis 1980 für die Wasserversorgung von Lanstrop, Derne, Mengede, Brambauer und Teilen der Stadt Lünen genutzt.

Gebaut wurde der Turm erst, nachdem sich der Dortmunder Bergwerksdirektor Robert Müser mehrfach beim Wasserwerk beschwert und sogar eine Kündigung des Wasserlieferungsvertrags angedroht hatte. Zweck des Hochbehälters war vor allem die Versorgung der umliegenden Zechen der Harpener Bergbau AG mit gleichmäßigem Wasserdruck. Wasser wurde auf den Zechen unter anderem für die Dampfkessel und die Waschkaue gebraucht.

Ein Stahlgerüst trägt den eiförmigen Hochbehälter aus Stahlblech. Die Funktion wird nicht mehr durch Mauerwerk verkleidet, sondern ist erkennbar, was ein Kennzeichen der modernen, funktionalistischen Industriearchitektur darstellt. Der Behälter gehört zur Konstruktionsart Barkhausen, die sich durch eine halbkugelförmige Ober- und Unterseite und verstärkte Seitenwandungen auszeichnet. Der erste Wasserhochbehälter dieses Typs wurde 1899 auf der Zeche Minister Stein aufgestellt. Das Lanstroper Ei ist der letzte erhaltene Barkhausen-Behälter im Ruhrgebiet. Bei einer Höhe von 18,30 m und einem Durchmesser von 14 m fasste der Behälter 2.000 Kubikmeter Wasser. Der ganze Turm ist 60 Meter hoch. Abrisspläne riefen den Widerstand der Bewohner/innen der umliegenden Stadtteile hervor, die den Wasserturm als Landmarke und Kennzeichen der Gegend lieb gewonnen hatten.



Wasserturm  
„Lanstroper Ei“.  
Foto: RIK/Walter

#### Kontakt & Infos

Wasserturm „Lanstroper Ei“  
Rote Fuhr  
44329 Dortmund-Grevel

#### TIPP

Der Bahnhof Dortmund-Kurl besitzt das letzte erhaltene Empfangsgebäude mit Jugendstileinflüssen in Dortmund (1904).

Bergbau-Beamten-  
siedlung Neuasseln.  
Foto: RIK/Budde



### 15 Bergbau-Beamten-siedlung Neuasseln

Die Beamten-siedlung Am Knie wurde 1922 von der Phoenix Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb nach Entwürfen des Essener Architekten Fritz Schupp errichtet. Eine leicht geschwungene Straße führt auf einen rechteckigen Platz, der den Mittelpunkt der Siedlung bildet. Gartenmauern und Wirtschaftsgebäude fassen die Häuser zu einer baulichen Einheit zusammen. Ziegelverblendungen in der Sockelzone und an den Tür- und Fensterumrahmungen sowie Putzkanten oder schmale Ziegelbänder gliedern die ansonsten einfachen Fassaden. Wesentliche Gliederungselemente stellen außerdem die Sprossenfenster dar, die bei der jüngsten Sanierung wiederhergestellt wurden.

Die benachbarte Zeche Schleswig stellte 1925, drei Jahre nach Fertigstellung der Siedlung, die Förderung ein. Sie war ab 1855 vom Hörder Bergwerks- und Hüttenverein angelegt worden. Während des Bergarbeiterstreiks 1889 setzten auswärtige Bergleute die Lampenbude in Brand und misshandelten zwei Steiger. Am Tag darauf schoss in angespannter Stimmung Militär in eine Gruppe von Bergarbeitern und Schaulustigen und tötete drei Personen. Sechs weitere wurden schwer verletzt.

Auch ein Solebad gab es in Neuasseln. In der kleinen Badeanlage wurden die salzhaltigen Grubenwasser für therapeutische Anwendungen genutzt. An Zeche und Solebad erinnern die ehemalige Markenkontrolle und die später zum Wohnhaus umgebaute Badeanstalt am Neuhammer Weg.

#### Kontakt & Infos

Bergbau-Beamten-siedlung  
Neuasseln  
Am Knie  
44309 Dortmund-Neuasseln

#### TIPP

Die Kolonie Holstein in Asseln (Auf dem Bleck/ Briefsweg/ An den Rühlen) besteht aus Vierfamilienhäusern mit Kreuzgrundriss (1894-1898) und einer Erweiterung im Stil einer kleinen Gartenstadt (Zwanzigerjahre).

### 16 Museum für Kunst und Kulturgeschichte

Das Museum für Kunst und Kulturgeschichte ist das älteste Museum des Ruhrgebiets. Die Entdeckung eines Schatzes Dortmunder Münzen aus dem 15. Jahrhundert gab den ersten Anstoß, die „Alterthümer unserer Stadt zu sammeln, wie sich das für eine große, alte Stadt wohl ziemte“ (aus einem Schreiben des Oberbürgermeisters Karl Zahn an den Magistrat der Stadt Dortmund vom 24. Februar 1866). 1883 kam es dann zur Gründung einer Sammelstelle, „in welcher die in der Stadt noch vorfindlichen Gegenstände von historischem, künstlerischem oder kunsthistorischem Interesse vereinigt dem Publikum zur wissenschaftlichen Benutzung zugänglich gemacht werden sollen“. Aus dieser Sammelstelle heraus entwickelte sich im Laufe der Jahrzehnte ein ausgewachsenes Museum, das der Sammlung entsprechend den Namen „Museum für Kunst und Kulturgeschichte der Stadt Dortmund“ erhielt. Heimat des Museums war von 1911 bis zur Zerstörung im Zweiten Weltkrieg das Gebäude des ehemaligen Oberbergamts am Ostwall 7. Die Sammlung konnte durch vorzeitige Auslagerung gerettet werden und befand sich von 1946 bis 1983 im Schloss Cappenberg.

Pünktlich zum 100jährigen Bestehen des Museums konnte es endlich wieder in die Dortmunder Innenstadt heimkehren. Neue Heimat wurde nach einem fünf Jahre dauern Umbau das Gebäude der alten Sparkasse.



Museum für Kunst und Kulturgeschichte. Foto: RIK/Budde

1921-1924 ließ das Geldinstitut nach den Plänen des Architekten Hugo Steinbach den monumental-sachlich wirkenden Neubau an der Hansastrasse im Stil des Art Deco errichten. Im Grundriss asymmetrisch, sind die Hauptansichten, die heute durch ein direkt benachbartes Gebäude erheblich beeinflusst sind, auf die zwei konkav eingezogenen Ecken hin konzipiert worden. Ein Portalvorbau mit drei schmiedeeisernen Eisentoren bildete den Haupteingang. Die Eingangssachse endete in der als Zentralraum gestalteten monumentalen Kassenhalle, die

#### TIPP

Der benachbarte Löwenhof (Hansastrasse 2) wurde in den Jahren 1912/13 nach den Plänen der Architekten Paul Lutter und Hugo Steinbach errichtet. Lange Zeit war das Gebäude als Stahlhaus bekannt, da es von 1921-1991 auch Firmensitz der Heinr. August Schulte Eisenhandlung, später Thyssen-Schulte, war. Viele Jahre war es Sitz der Volkshochschule.

#### Kontakt & Infos

Museum für Kunst und  
Kulturgeschichte  
Hansastrasse 3  
44137 Dortmund  
<http://mkk.dortmund.de>

zeitweise der „größte Kassensaal des Westens“ gewesen sein soll. Vom Ursprungsbau blieben nach dem Umbau zum Museum die Fassade und die Rotunde erhalten.

Im Museum für Kunst und Kulturgeschichte kann man mit wenigen Schritten die Jahrhunderte von der Ur- und Frühgeschichte bis ins 20. Jahrhundert durchschreiten. Besonders sehenswert sind unter anderem der Dortmunder Goldschatz, das romanische Triumphkreuz, die Madonnen des Conrad von Soest sowie das Raritätenkabinett der Renaissance. Daneben lockt die Kunstsammlung mit Werken bedeutender Maler des 18. und 19. Jahrhunderts wie C. D. Friedrich, Spitzweg, Feuerbach, Liebermann, Slevogt und Corinth.

Eine Attraktion des Museums sind mehrere inszenierte Zimmer, welche gehobene Wohn-

kultur repräsentieren: vom französischen Empire über Biedermeier und Neugotik bis hin zu einem Damensalon des Jugendstilarchitekten Josef Maria Olbrich. In der Abteilung für Stadtgeschichte des 20. Jahrhunderts wird der Aufstieg Dortmunds zur industriellen Großstadt mit all ihren Facetten gezeigt. Die Rolle der Frau in den zwanziger Jahren ist nur ein Beispiel der dargestellten Themen. Bezeichnende Dortmunder Biographien aus den dreißiger Jahren und der Film von Elisabeth Wilms „Alltag nach dem Krieg“ lassen Geschichte anschaulich werden.

Dem Förderkreis Vermessungstechnisches Museum e.V. ist die außerordentlich gute Sammlung an Vermessungsgeräten zu verdanken, die heute neben dem Deutschen Museum die bedeutendste Sammlung dieser Art darstellt.

## 17 Dortberghaus

Das Dortberghaus entstand 1937/38 als Verwaltungsgebäude der Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft (GBAG). Hinter der Gründung der GBAG im Jahre 1873 stand der Unternehmer Friedrich Grillo. Die Finanzierung besorgte Adolph von Hansemann, Miteigentümer und Leiter der Disconto-Gesellschaft in Berlin. Bis zum Ende des Jahrhunderts entwickelte sich die GBAG zur größten Bergwerksgesellschaft des Ruhrgebietes. Nach dem Ersten Weltkrieg bildete sie mit der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-AG eine Interessengemeinschaft unter der Dachgesellschaft Rheinelbe Union, die sich 1926 mit dem „Phoenix“, den Rheinischen Stahlwerken und Thyssen zur Vereinigte Stahlwerke AG (VSt) zusammenschloss. Die VSt war der größte Montankonzern Europas und der zweitgrößte der Welt.

Das Verwaltungsgebäude entstand nach einem Wettbewerb, den der Kölner Architekt Emil Ludwig Mewes für sich entschied. Er schuf einen modernen Zweckbau, funktional, doch weit entfernt von den avantgardistischen Entwürfen der Zwanzigerjahre. Mewes



Dortberghaus.  
Foto: RIK/Budde

verzichtete aber auch auf das Imponiergehabe der NS-Architektur. Mit dem Bau des Dortberghauses entstand eine repräsentative Anbindung des Bahnhofsvorplatzes an die Innenstadt, womit eine langjährige Forderung der Bürgerschaft ihre Erfüllung fand. Der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg folgte bei Veränderungen an Grundriss und Fassade in den Grundzügen dem Entwurf von Mewes. Auch der Erweiterungsbau am Königswall aus dem Jahre 1953-55 orientierte sich an seinen Plänen.

### Kontakt & Infos

Dortberghaus  
Katharinenstraße 9  
44137 Dortmund (Mitte)

## 18 Dortmunder U

Durch die Industrialisierung des Brauwesens entstanden auch in Dortmund Großbrauereien, die die eingesessenen Hausbrauereien verdrängten. Während es 1850 in Dortmund noch 94 Braustätten gab, beherrschten 1910 16 größere und große Hersteller den Markt. Bis 1945 sank ihre Zahl auf acht. Mit der Einführung des Flaschenbieres fanden um die Jahrhundertwende vor allem Frauen eine schlecht bezahlte Beschäftigung in der Flaschenreinigung, -abfüllung und -lagerung. Bis 1992 konnte die Stadtwerbung Dortmund als „Europas Bierstadt Nr. 1“ herausstellen. Der Rückgang der Montanindustrie, das „Kneipensterben“ und die Bevorzugung von Pils gegenüber Export führten zu einem drastischen Einbruch der Braukapazitäten. Heute gibt es nur noch eine Groß-Braustätte in Dortmund.

Neben der Märkischen Straße entwickelte sich die heutige Rheinische Straße in den 1860er-Jahren zum bevorzugten Brauereigebiet. Hier wurde durch die Umwandlung der Brauerei Struck & Co. in eine Aktiengesellschaft 1873 die Union-Brauerei gegründet. Sie galt in den Zwanzigerjahren als die größte Brauerei Westdeutschlands, deckte 43 % der Dortmunder Braukapazität ab und zählte 600 Beschäftigte.

1926/27 ließ sie ein neues Gär- und Lagerhaus errichten. Es war die letzte große Schöpfung des durch seine Brauerei-Gebäude bekannten Dortmunder Architekten Emil Moog und das erste Hochhaus in Dortmund. Das mehrteilige Gebäude ist zum größten Teil verklinkert. Der Hauptturm wird von einem gitterförmigen Aufbau bekrönt. Auf

dem Dach prangt seit 1968 das Vierfache, neun Meter hohe „Dortmunder U“, entworfen vom Architekten Ernst Neufert, als Firmenzeichen der Union-Brauerei. Um das Hochhaus entstand im Laufe der Zeit ein ausgedehnter Gebäudekomplex. Nachdem die Union-Brauerei 1994 ihre Produktion nach Lütgendortmund verlegt hatte, stand eine Neunutzung des Ensembles an. 2003/04 wurden sämtliche Gebäude mit Ausnahme des Hochhauses abgerissen und es entstand an der Südseite ein neuer Bürokomplex.

Nach Plänen des Dortmunder Architekten Professor Eckhard Gerber erfolgte seit Anfang 2008 der Umbau des Gebäudes zu einem Zentrum für Kunst und Kreativität. Als Dortmunder Leuchtturm-Projekt im Rahmen des Kulturhauptstadtjahres RUHR.2010 wurde es zu dessen Finale am 18. Dezember 2010 eröffnet. Inhalt des Zentrums ist u.a. das bisherige Museum Ostwall mit seinen Beständen moderner Kunst und der Hartware Medienkunstverein sowie Etagen für Hochschulprojekte und kulturelle Bildung im digitalen Zeitalter. Das siebte Obergeschoss bietet mit dem Restaurant/Eventlocation „View“ einen spektakulären Raum für Veranstaltungen und einen Rundumblick auf Dortmund und die Ruhrregion.

Der Filmemacher Adolf Winkelmann hat mit den großen Film-Installationen, den „Fliegenden Bildern“ in den Stein-Kassetten unter dem goldenen U eine atemberaubende Landmarke geschaffen. Die Bilderuhr läuft täglich von 6.00 Uhr bis Mitternacht. Auch im Eingangsfoyer sowie in der Vertikalen des Treppenhauses sind Winkelmann-Panoramen aus dem Ruhrgebiet zu bestaunen.

### Kontakt & Infos

Dortmunder U  
Zentrum für Kunst und Kreativität  
Leonie-Reygers-Terrasse  
44137 Dortmund  
[www.dortmunder-u.de](http://www.dortmunder-u.de)



Dortmunder U. Foto: RIK/Budde

## 19 Baukunstarchiv NRW

Ab 2018 dokumentiert, erforscht und diskutiert das Baukunstarchiv NRW in Dortmund das Architekturschaffen des Landes. Dass Architektur immer auch gebaute Geschichte ist, dafür ist das Gebäude am Dortmunder Ostwall, das die noch neue Institution beherbergt, selbst das beste Beispiel. In ihm verbinden sich Industrie und Kultur auf eine für das Ruhrgebiet symptomatische Art und Weise.

Als „Museum am Ostwall“ entstand das kleine Haus, wie es heute überliefert ist, in den Jahren unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Gründungsdirektorin Leonie Reygers baute buchstäblich aus Trümmern ein weit über die Grenzen Deutschlands hinaus renommiertes Museum auf. Es war das erste neue Museum für Gegenwartskunst, das in Deutschland nach dem Krieg 1949 seine Pforten öffnete.

Die Mauern der Kriegsrue, die Reygers zum Museum umarbeitete, verweisen auf die Zeit, in der das Ruhrgebiet seinen großen Aufschwung erlebte. Sie stammen von einem monumentalen Verwaltungsbau, dem Königlichen Oberbergamt, das 1872 bis 75



Königliches Oberbergamt Dortmund, Ansichtspostkarte von 1901. Quelle: Sammlung Wolfgang Kienast.

### Kontakt & Infos

Baukunstarchiv NRW  
Ostwall 7  
44135 Dortmund  
www.baukunstarchiv.nrw

nach einem Entwurf des Berliner Architekten Gustav Knoblauch errichtet wurde. Diese Behörde hatte für die Region herausragende Bedeutung. Das Landesoberbergamt nahm die Berghoheit wahr, sie regelte und überwachte alles, was unter Tage stattfand: also wer was wo und wie abbauen durfte.

Nicht nur die repräsentative Lage am neu angelegten Wallring, auch die Tatsache, dass man für den Entwurf einen Architekten aus der Hauptstadt beauftragte, zeugte von der Bedeutung der aufstrebenden Behörde. Knoblauch entwarf einen stattlichen Solitär mit repräsentativer Klinkerfassade. In der Mittelachse zierte ein Medaillon mit dem bergmännischen Symbol „Hammer und Schlegel“ das Attikageschoss. Der Verwaltungsbau war mit vier Stockwerken deutlich höher als das heutige Gebäude und enthielt Amtsräume für 80 Mitarbeiter. Außerdem wohnte der Direktor, Berghauptmann August Bernhard Heinrich Prinz von Schönau-Carolath, mit seiner Familie in seinem Amtssitz. Lange nutzte die Behörde das Haus allerdings nicht, da der Bergbau (und damit die Behörde) mit unverminderter Geschwindigkeit weiterwuchs. Schon 1910 bezog man ein neues, noch größeres Gebäude an der Goebenstraße.

Das stattliche Haus ging in städtischen Besitz über, und bald kam man auf die Idee, hier das Städtische Kunst- und Gewerbemuseum einzuziehen zu lassen. Zu diesem Zweck baute der Stadtbaurat Friedrich Kullrich 1911 anstelle des Innenhofs einen zweigeschossigen Lichthof ein. Dieser architektonische Kunstgriff verwandelte den Verwaltungsbau in ein repräsentatives Museumsgebäude. Von außen blieb das Haus jedoch unverändert, man zollte der industriellen Vergangenheit Respekt. Kullrichs Umbau ist vermutlich das erste Beispiel für die Umnutzung eines Industriedenkmals für kulturelle Zwecke im Ruhrgebiet.

Das Museum wurde im Krieg schwer beschädigt. Wie durch ein Wunder blieb der zentrale Lichthof dabei fast unversehrt. Hier richtete Leonie Reygers unter tatkräftiger Mithilfe von Dortmunder Bürgern einen provisorischen Veranstaltungsraum ein, um in der zerstörten Stadt erste Kulturveranstaltungen zu ermöglichen, bevor sie begann, das Museum



Ausstellung „Impulse“ auf der Galerie im historischen Lichthof. Foto: Baukunstarchiv NRW/Podehl

rundherum Schritt für Schritt neu aufzubauen. Ihr Haus war kleiner und niedriger als sein Vorgänger und gab sich betont bescheiden, um sich von der Kunstauffassung der Nationalsozialisten zu distanzieren. Große Glasflächen öffneten sich zur Stadt und zum Garten, um eine demokratische Teilhabe aller Stadtbürger an der Kunst zu ermöglichen.

Seit dem Umzug des Museums in neue Räumlichkeiten im „Dortmunder U“ im Jahr 2010 stand das inzwischen etwas unmodern gewordene Haus leer. Beinahe wäre es abgerissen worden. Eine Bürgerinitiative sammelte über 8.500 Unterschriften für den Erhalt des Hauses, der Dortmunder „Tatort“-Kommissar Jörg Hartman hielt im Fernsehen eine flammende Rede, überregionale Zeitungen berichteten. So wurde nach langem Ringen mit dem Baukunstarchiv NRW eine adäquate neue Nutzung gefunden. Dadurch konnte der Erhalt des geschichtsträchtigen Baus gesichert werden.

Unter dem Motto „Impulse.Baukunst der Industriekultur“ spürt eine Dauerausstellung anhand von 24 zentralen Bauaufgaben den wechselseitigen Beeinflussungen von Architektur und Industrie seit Mitte des 19. Jahrhunderts nach. Die Ausstellung entstand 2020/2021 als Kooperationsprojekt mit dem Referat Industriekultur des Regionalverband Ruhr (RVR).

Im Zuge der Kämpfe um den Erhalt des identitätsstiftenden Hauses wurde auch dessen verwickelte Geschichte näher beforstet. Und so lässt sich heute folgendes feststellen: Die Teile des aufgehenden Mauerwerks, die noch vom Oberbergamt von 1875 stammen, machen das Haus zum ältesten Profanbau der Dortmunder Innenstadt. Der zentrale Saal mit Lichtdecke und Galerie stammt aus dem Museumsumbau von 1911 und ist der einzige erhaltene öffentliche Saal aus der Kaiserzeit in der Innenstadt. Und das Museum am Ostwall, das alle älteren Teile zu einem neuen Ganzen formte, wurde von Hannelore Schubert in ihrem Buch „Moderner Museumsbau. Deutschland, Österreich, Schweiz“ 1986 treffend als „Denkmal der Baugesinnung unmittelbar nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs“ gewürdigt und als „Zeugnis einer ersten Bürgerinitiative für moderne Kunst“.



Museum am Ostwall in der Kriegsrue, Foto 1954. Foto: Erich Angenendt, Museum für Kunst und Kulturgeschichte Dortmund

## 20 Kaserne der Paulinenhütte

Ein besonderes Wohnmodell hatte sich die Leitung der Paulinenhütte AG ausgedacht: Familien und ledige Arbeiter sollten unter einem Dach wohnen und dabei die Frauen und Töchter der verheirateten Arbeiter die anfallende Hausarbeit auch für die Ledigen übernehmen. Da Unverheiratete wegen der langen Arbeitszeiten kaum in der Lage waren, einen eigenen Haushalt zu führen, und selbst qualifizierte Arbeiter ohne einen Nebenverdienst ihrer Angehörigen selten eine Familie unterhalten konnten, war diese Wohnweise auf privater Ebene in Form des Kost- und Schlafgängerwesens weit verbreitet.

In der Anfangszeit der Industrialisierung überwog im Ruhrgebiet die Zahl der ledigen Arbeiter. Sie konnten, da sie ungebunden waren, leicht den Arbeitsplatz wechseln, sobald anderswo höhere Löhne lockten. Die Unternehmen waren jedoch auf eine dem Werk verbundene Stammarbeiterschaft angewiesen. Indem das Modell der Paulinenhütte sowohl den ledigen als auch den verheirateten Arbeitern, bzw. denen, die eine Familie gründen wollten, eine günstige Wohnmöglichkeit bot, wuchs die Wahrscheinlichkeit, dass diese Arbeiter blieben. Außerdem konnte das Unternehmen auf ein eigenes



Kost- und Logierhaus (Menage) für seine alleinstehenden Belegschaftsangehörigen verzichten. Ob das Konzept verwirklicht wurde, ob es sich bewährte und wie gegebenenfalls die Frauen und Töchter die anfallende Arbeit bewältigten, ist nicht überliefert. Der Bauantrag von 1857 sah Wohnungen für 16 Familien und Schlafsäle für 100 Ledige vor.

Kaserne der Paulinenhütte.  
Foto: RIK/Budde

### Kontakt & Infos

Kaserne der Paulinenhütte  
Paulinenstraße 1a - 13  
44137 Dortmund

## 21 Verwaltungsgebäude Union

Der „Eisenbahnkönig“ Henry Bethel Strousberg erwarb 1868 die Dortmunder Hütte, um das Vormaterial für seine Eisenbahnaufträge selbst herstellen zu können. Hochfliegende Erweiterungsvorhaben wurden jedoch schon drei Jahre später zunichte gemacht, als sich der geplante Aufbau eines Eisenbahnnetzes in Rumänien als Pleite herausstellte. Unter Führung der Disconto-Gesellschaft wurde aus der Konkursmasse Strousbergs 1872 die Union Aktiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund gegründet. Sie umfasste außer der Dortmunder Hütte Zechen und weitere Hüttenwerke und war die größte Aktiengesellschaft im Ruhrgebiet sowie das größte gemischte Unternehmen im Deutschen Reich. Ähnlich wie Strousberg übernahm sich auch die Union mit Neuerwerbungen und gigantischen Ausbauplänen. Da die Anlagen außerdem überbewertet waren, wurde das Unternehmen von der so genannten Gründerkrise voll erfasst. Wegen der Größe und Bedeutung des Konzerns brachten seine Probleme, die während der ganzen 1870er- und Achtzigerjahre andauerten, auch andere Firmen in Bedrängnis und beeinträchtigten das Wirtschaftsleben im Raum Dortmund.

Die Union ging 1910 an die Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-AG von Hugo Stinnes über. Er weihte 1922 das neue Verwaltungsgebäude ein. Dank der Gewinne aus der Rüstungsproduktion war es möglich, während des Krieges und in der krisengeschüttelten Nachkriegszeit den neuen aufwendigen Firmensitz zu errichten. Innerhalb der Vereinigten Stahlwerke, zu denen die Union seit 1926 gehörte, bildete sie mit dem Phoenix-Werk in Hörde die Dortmund-Hörder Hüttenverein AG. Bei der Entflechtung nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst getrennt, wurde diese Unternehmenskonstruktion Anfang der fünfziger Jahre als Dortmund-Hörder Hüttenunion wiederhergestellt. 1966 übernahm Hoesch die Hüttenunion. Als Ergebnis von Stahlkrise und Rationalisierung sind die meisten Produktionsbereiche heute stillgelegt.

Nur der Verwaltungsbau zeugt noch von einstiger Größe. Er wurde auf der Grundlage von Vorentwürfen aus der Bauabteilung der Union

von den Dortmunder Architekten Dietrich und Karl Schulze geplant und weist Ähnlichkeiten mit dem Mannesmann-Verwaltungsgebäude in Düsseldorf von Peter Behrens aus dem Jahre 1911/12 auf, das als einer der ersten modernen Bürobauten auf dem Kontinent gilt und zum Vorbild für zahlreiche Verwaltungsgebäude wurde. Das Union-Gebäude, das im Inneren drei Lichthöfe umschließt, stellt sich nach außen als einheitlicher Block dar

und erinnert an einen Renaissancepalast. Motive aus Bergbau und Stahlindustrie, ergänzt durch Maschinengewehr, Füllhorn und Lorbeerkranz, begleiten die Besucher/innen von der Außenseite durch die Eingangshalle bis zum mittleren Lichthof und künden von Wirkungsfeld und Selbstverständnis des Bauherrn. Hinter Monumentalität und Symbolik verbergen sich bauliche und technische Lösungen auf dem neuesten Stand der Zeit. Der „Palast“ ist in seinem Kern ein Stahlskelettbau mit leichten bzw. variablen Innenwänden und verfügte – das war damals etwas Besonderes – u.a. über ein internes Selbstwahl-Telefonnetz, zentral gesteuerte elektrische Uhren, ein Staubsaugerrohrsystem und eine Warmwasserheizung, welche die Abhitze des Blockwalzwerks der Hüttenanlagen verwendete.

Da das Gebäude den Bombenkrieg nahezu unbeschadet überstanden hatte, fand hier im großen Sitzungssaal, der auch heute noch unverändert erhalten ist, die erste Ratsversammlung in Dortmund nach dem Krieg statt. Zuletzt wurde das Gebäude von 1995 bis 2011 vom Versorgungsamt der Stadt Dortmund genutzt.



Verwaltungsgebäude Union.  
Foto: RIK/Walter

### Kontakt & Infos

Ehem. Verwaltungsgebäude der Union  
Rheinische Straße 173  
44147 Dortmund  
(Innenstadt West)

## 22 Denkmal zum KZ-Außenlager Buchenwald

Nur ein paar hundert Meter vom Verwaltungsgebäude der Union entfernt, befand sich von Anfang Oktober 1944 bis Mitte März 1945 das KZ-Außenlager Buchenwald der Dortmunder-Hörder Hüttenverein AG für weibliche Häftlinge. Das KZ Buchenwald wurde 1937 von den Nationalsozialisten als Lager für männliche Häftlinge eröffnet. Weibliche Häftlinge wurden erstmals im Sommer 1944 erwähnt. Dem KZ Buchenwald unterstanden weitere 129 Außenkommandos, von denen eines das Außenlager für weibliche Häftlinge bei der Dortmund-Hörder Hüttenverein AG an der Huckarder Straße war.

In dem Lager lebten zwischen 400 und 650 Mädchen und junge Frauen, vorwiegend Russinnen und Polinnen, aber auch Deutsche und Angehörige anderer Nationalitäten, unter ihnen viele Jüdinnen. Sie gehörten zur „letzten Reserve“ an Arbeitsklaven, die das NS-Regime für die Rüstungsindustrie mobilisierte. Die Gefangenen im Alter von 13 Jahren bis Anfang 20 mussten in der Munitionsproduktion täglich zwölf

Stunden Schwerarbeit leisten. Dazu wurden sie frühmorgens durch einen zum Teil noch heute vorhandenen unterirdischen Gang vom Lager in die Geschossfabrik und abends auf dem gleichen Weg wieder zurückgebracht, sodass sie die Außenwelt nur durch die vergitterten Fenster wahrnehmen konnten. Mangelhafter Arbeitsschutz, Überforderung der Kräfte, unzureichende Verpflegung, fehlende Hygiene und Misshandlungen durch das SS-Wachpersonal ruinierten ihre Gesundheit. Viele erkrankten oder verunglückten, einige starben wegen der menschenunwürdigen Arbeits- und Lebensbedingungen. Als die Bombenangriffe im März 1945 zur Einstellung der Produktion führten, wurden die verbliebenen Frauen nach Bergen-Belsen gebracht. Nur etwa die Hälfte von ihnen erlebte die Befreiung am 15. April 1945.

In dem Gebäude befindet sich heute eine Außerbetriebliche Ausbildungsstätte der Handwerkskammer Dortmund. In einem Schulungsraum erinnern ein Denkmal der Künstlerin Anette Seiler und eine kleine Dokumentation der Geschichtswerkstatt Dortmund an das Schicksal der ehemaligen Lagerinsassinnen.

### Kontakt & Infos

Denkmal zum KZ-Außenlager  
Buchenwald  
Huckarder Straße 111  
44147 Dortmund  
(Innenstadt-West)

## 23 Siedlung Oberdorstfeld

Die Siedlung Oberdorstfeld wurde zwischen 1913 und 1919 von der Zeche Dorstfeld angelegt. Der Architekt Oskar Schwer aus Essen schuf eine Siedlung im Stil einer Gartenstadt. Die 16 Baugruppen umfassen zwischen zwei und sieben Häuser, die sich in Wohnungsgröße und Gestaltungsaufwand unterscheiden. So verfügen die Eckbauten, die vorwiegend für Steiger und Zechenbeamte gedacht waren, häufig über Ständerker („Ausluchten“). In Schwerts Konzept sind die Vorstellungen des Aachener Städtebauteoretikers Karl Henrici zu erkennen, der die Übertragung ortsfremder Motive und historischer Bauformen ebenso wie jeden Schematismus ablehnte und stattdessen eine vielfältige und „überraschende“ Bauweise forderte. In Oberdorstfeld tragen Straßenerweiterungen und Platzbildung, Sichtbezüge, gestaffelte Hausgruppen und wechselnde Firstrichtungen zu einem „malerischen“ Siedlungsbild bei. Zum Teil werden auch Bodenform (Gefälle), Bauflucht und Straßenfluchtlinie in eine spannungsreiche Beziehung zueinander gesetzt, wie in der Zechenstraße, wo die Straßenführung und die Stellung der Hausgruppen sich nicht entsprechen.

Die Erweiterung der Siedlung nach Norden und Westen, die von der Treuhandstelle für Bergmannswohnstätten im rheinisch-west-

fälischen Steinkohlebezirk GmbH errichtet wurde, verdeutlicht, wie sich Architektur und städtebauliche Vorstellungen im Verlauf der zwanziger Jahre wandelten.

Die Bauten des Berliner Architekten Otto Rudolf Salvisberg aus den beiden ersten Phasen 1920/21 und 1922-26 in Wittener Straße, Lange Fuhr und Beckstedtweg weisen noch die Merkmale der Gartenstadt auf. Es handelt sich überwiegend um ein- bis zweigeschossige Reihenhäuser, die zum Teil versetzt angeordnet sind. Die lange Bauzeit des zweiten Abschnitts erklärt sich aus den widrigen Zeitumständen (Inflation, Ruhrbesetzung), welche die Bautätigkeit zeitweise zum Erliegen brachten. Ein neuer Stil kennzeichnet die Bebauung aus dem Jahre 1927 in den Straßen Am Höhweg und Fine Frau. Hier schufen die Dortmunder Architekturbüros Hugo Heinemann und Feldmann & Müller zweigeschossige Mehrfamilienhäuser als große Häuserblöcke bzw. Reihen. Hausformen und Fassaden sind nun einfacher gestaltet. Als schmückende Elemente wirken vor allem die Sockel und Türeinfassungen aus Ziegelstein, die Anklänge an die expressionistische Architektur der Zeit zeigen. Während dieser Teil der Siedlung stilgetreu restauriert worden ist, sind die Einfamilienhäuser aus den beiden ersten Bauphasen häufig so stark verändert, dass sich der ursprüngliche Entwurf kaum noch erkennen lässt.

### TIPPS

Von der Zeche Dorstfeld 2/3 (Wittener Straße 120/ Oberbank 1) zeugen heute noch verschiedene bauliche Relikte. Ein Teil der Gebäude wird seit 1998 vom Kreativzentrum der Volkshochschule Dortmund genutzt.

Die Doppel-Hochbehälter (Kohleneindicker) der Zeche Dorstfeld 1/4 (Heyden-Rhynsch-Straße 32/34) aus der Zeit um 1920 waren einst Bestandteil der Kohle-Flotation.

Die vor 1921 mittels Seilschwebbahn in Spitzkegelform aufgeschütteten „Sieben Berge“ der Zeche Dorstfeld 1/4 (Höfkerstraße/ Hallerey) gehören noch zur ersten Haldengeneration.

Das Westfälische Schulmuseum in Marten verfügt über eine der größten schulhistorischen Sammlungen in Deutschland. Hier kann man in 500 Jahren Schulgeschichte schnüffeln. (An der Wasserburg 1, Dortmund-Martens, [www.schulmuseum.dortmund.de](http://www.schulmuseum.dortmund.de))

### Kontakt & Infos

Siedlung Oberdorstfeld  
Wittener Straße / Zechenstraße /  
Zollvereinstraße / Knappenstraße  
44149 Dortmund-Dorstfeld Süd  
Erweiterung:  
Lange Fuhr / Beckstedtweg /  
Am Höhweg / Fine Frau  
44149 Dortmund-Dorstfeld Süd





## 24 DASA Arbeitswelt Ausstellung

„Mensch, Arbeit, Technik“ lautet das Motto der Deutschen Arbeitsschutzausstellung (DASA). Auf über 13.000 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche können die Besucher einen spannenden Ausflug in die Arbeitswelt von gestern, heute und morgen unternehmen. Anschaulich vermittelt die Ausstellung, welchen Belastungen der Mensch bei seiner täglichen Arbeit ausgesetzt ist und stellt Lösungen für besseres Arbeiten vor. Durch ihre spezifische Verbindung von klassischer Museumsgestaltung und moderner Ausstellungsdidaktik hat die DASA einen in der Museumslandschaft unverwechselbaren Stil entwickelt.

Die Ausstellung veranschaulicht Themen und Inhalte des Arbeitsschutzes und der Arbeitsmedizin in szenischen Situationen, eingebettet in die Darstellung von Tätigkeitsfeldern aus unterschiedlichen Branchen.

Zu den technikgeschichtlichen Attraktionen der DASA gehört dabei die Ausstellungseinheit „Im Takt der Maschine“. Unsere Industriegesellschaft ist mit den Fabriken entstanden. Industrielle Arbeit findet überwiegend in Fabriken statt. Was Fabrikarbeit eigentlich bedeutet und welche Belastungen damit typischerweise verbunden sind - diesen Fragen geht die Ausstellung anhand eines klassischen Beispiels nach: einer Textilfabrik um 1900, die alle Elemente einer typischen Fabrik umfasst. Ausgangspunkt ist die Fabrikstraße. Sie vergegenwärtigt die Rolle von Zeit und Disziplin. Fabrikdisziplin und Zeitökonomie setzten sich mit der Industrialisierung durch; es begann ein Leben nach der Uhr und nach den Vorschriften der Fabrikordnungen, ein Leben „im Takt der Maschine“.

Von der Fabrikstraße gelangt man in die einzelnen Räume der Fabrik. In der Kraftzentrale steht eine Dampfmaschine, die über Transmissionen Textilmaschinen im benach-

barten Websaal antreibt. Der schöne Schein der Maschinenwelt, den die beeindruckende Technik vermittelt, lenkt auf den ersten Blick von Arbeitsschutzfragen ab. Ohne die extrem belastende Arbeit der Kesselheizer würde die Dampfmaschine jedoch nicht funktionieren. Ein Film am Ende des Raums schildert deren Arbeitsbedingungen. Im Websaal nebenan treibt die Energie der Dampfmaschine, über einen Generator in elektrischen Strom umgewandelt, drei mechanische Webstühle und einen Selfaktor (Feinspinnmaschine) an. Regelmäßige Vorführungen, ergänzt durch audiovisuelle Medien, machen Unfallgefahren, Staub, Lärm, Monotonie, Taktbindung und andere Belastungen erlebbar. Neben dem Websaal befindet sich das Kontor und die Meisterbude, die Vorläufer des Büros von heute. Ihre höhere Raumposition verweist auf die betriebliche Hierarchie. Über- und Unterordnung sind ebenso wie Arbeitsteilung ein Kennzeichen des Fabriksystems. Die Trennung der Produktion von der technischen und kaufmännischen Verwaltung schuf eine neue gesellschaftliche Schicht, die Angestellten. Ihre Arbeitsbedingungen, ihre soziale Lage und ihr gesellschaftlicher Status unterschied sie deutlich von den Arbeitern. Dennoch – aus heutiger Sicht erscheint die Büro-

arbeit von gestern keineswegs befriedigend. Fabriken haben in der Regel – heute durch die Arbeitsstättenverordnung bestimmt – Sozialräume. Im Sozialraum der Ausstellungsfabrik sind Spuren vom Alltagsleben der Arbeiterinnen und Arbeiter zu entdecken. In einem der Spinde, die viel Privates bergen, erzählt ein Weber in einzelnen Videogeschichten von seinem Leben und seiner Arbeit.

Die Straße der alten Fabrik führt weiter zum Roboter, dem Symbol der automatisierten Fabrik der Zukunft.

Weitere Dauerausstellungsthemen sind u. a. die Arbeit mit Informations- und Kommunikationstechniken, die Arbeit der Medienproduktion vom Handsatz bis zum Desktop-Publishing, der Arbeitsalltag in der Eisen- und Stahlindustrie, die Elektrizitätswirtschaft und die Welt der Gefahrenstoffe.

Die DASA ist kein Museum im üblichen Sinne. Sie ist ein interaktiver Erlebnisort mit einer enormen Fülle an Exponaten, Experimentierstationen, Inszenierungen und multimedialen Portalen. Die Ausstellung lädt ein zum Ansehen, Anfassen, Ausprobieren und Staunen.

### Kontakt & Infos

DASA  
Arbeitswelt Ausstellung  
Friedrich-Henkel-Weg 1 - 25  
44149 Dortmund  
www.dasa-dortmund.de



„Holiday on ice“  
in der Westfalenhalle. Foto:  
Westfalenhallen  
Dortmund GmbH

## 25 Westfalenhalle

Die Westfalenhalle ist Teil eines Erholungsgebietes und Veranstaltungszentrums, das in den Zwanzigerjahren auf Anregung des damaligen Stadtbaurates Hans Strobel angelegt und später erweitert wurde. Bei der Einweihung der ersten Westfalenhalle im November 1925 sagte Oberbürgermeister Ernst Eichhoff: „Dies Haus soll im Land der schwersten Arbeit dem geisterfrischen Sport ein würdiges Heim bieten.“ Weil der Wagen mit den Biergläsern in einen Straßengraben gerutscht war, hatte sich die Einweihungsfeier verzögert.

Die Halle, die für 15.000 Besucher/innen geplant war, umfasste neben mehreren Festsälen eine Reitbahn und Stallungen für

400 Pferde. Sie war Schauplatz von Messen und Bühnenfestspielen, Sechs-Tage-Rennen, Leichtathletikwettkämpfen, Reit- und Eissportturnieren. Am 19.6.1927 ging die Westfalenhalle in die Geschichte des Boxsports ein, als Max Schmeling den Belgier Delarge besiegte und Europameister wurde. Vor 23.000 Zuhörern sprach später der KPD-Vorsitzende Ernst Thälmann. Weitere 15.000 fanden keinen Einlass mehr. NS-Propagandaredner Goebbels zog demgegenüber nur 5.000 Besucher/innen an. Während des Zweiten Weltkrieges wurde die Halle als Kriegsgefangenenlager missbraucht. 1944 fiel sie einem Bombenangriff zum Opfer.

Schon im Juli 1945 beschloss der Rat der Stadt, die Westfalenhalle neu zu errichten, und am 2.2.1952 eröffnete Bundespräsident Theodor Heuss die neue Halle, die der Architekt Walter Höltje schuf. Sie besteht aus einer Betonkonstruktion, welche die Zuschauerränge bildet und von einer Glaswand umgeben wird. Die Hallenkuppel, die größte in Europa, ruht auf Stahltragbindern, deren Zuganker von außen sichtbar sind. Dank der freitragenden Dachkonstruktion konnte auf störende Stützpfeiler im Innenraum verzichtet werden. Der 100 m lange, 80 m breite und 32 m hohe Innenraum bietet Platz für 14.000 Besucher. Heute als Westfalenhalle 1 oder Große Westfalenhalle bezeichnet, bildet sie das Kernstück und Wahrzeichen eines Veranstaltungs-, Messe- und Kongresszentrums aus acht Hallen.

### Kontakt & Infos

Westfalenhallen  
Rheinlanddamm 200  
44139 Dortmund-Südstadt  
www.westfalenhallen.de



Der Volkspark  
Dortmund um  
1952. Foto: RVR

## 26 Ehemaliger Volkspark

Die Stadt Dortmund wollte in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg nicht nur das sportliche Freizeitangebot für die rasant gewachsene Bevölkerung verbessern und entschloss sich wie viele Großstädte zum Bau einer großen öffentlichen Grünanlage in der Art eines Volksgartens. Sie sollte breiten Bevölkerungsschichten mit ihren unterschiedlichen Interessen und Bedürfnissen einen stadtnahen Erholungsraum bieten. Nach Plänen des Stadtbaurats Hans Strobel (1881–1953), der seit 1914 in Diensten der Stadt Dortmund stand, wurde in den 1920er-Jahren unter dem Namen „Volkspark“ nicht nur die Westfalenhalle als große Veranstaltungshalle errichtet. Es entstanden in unmittelbarer Nachbarschaft auch die „Kampfbahn Rote Erde“, das Freibad Volkspark sowie Übungs- und Tennisplätze. Darüber hinaus umfasste die Anlage die Rosenterrassen, die Volkswiesen, das Licht- und Luftbad, die Kleingartenanlage „Ardeyblick“ und sogar das Theodor Fliedner Altenheim.

Auch wenn vom ursprünglichen Volkspark nicht mehr allzu viel erhalten ist, können die Grundzüge der Anlage noch gut nachvollzogen

### TIPPS

Auf fast 1.000 Quadratmetern führt das 2008 eröffnete BORUSSEUM den Besucher an Orte, Plätze und Ereignisse, die den BVB geprägt haben. Sechs Ausstellungsinselformen zeichnen den Weg des Traditionsvereins nach, von der Gründung über die erste Meisterschaft bis zu den aktuellen Erfolgen. [www.borusseum.de](http://www.borusseum.de)

werden. So ist die heutige Westfalenhalle zwar ein Neubau von 1952, sie befindet sich aber exakt am Standort der ersten Westfalenhalle. Erhalten blieben u.a. die Rosenterrassen, das heutige Stadion Rote Erde, Spielstätte der Ersten Mannschaft des BVB von 1937 bis 1974, das Freibad Volkspark, die Kleingartenanlage und das Theodor Fliedner-Heim. Während einige der o.g. Bauten des Volksparks andere Architekten entwarfen, plante Strobel das Stadion Rote Erde und das Volksbad selbst. Stilistisch bevorzugte er dabei regionale Baumaterialien wie den Ruhrsandstein und traditionelle Handwerksfertigkeiten. Er war damit dem Heimatstil verpflichtet, einer konservativen Architekturrichtung zu Beginn des 20. Jahrhunderts.

Weite Teile des ehemaligen Volksparks mussten in den letzten Jahrzehnten dem Ausbau des Westfalenhallen-Komplexes sowie dem 1974 zur Fußballweltmeisterschaft erbauten und mittlerweile mehrfach aus- und umgebauten Westfalenstadion (seit 2005 „Signal Iduna Park“) weichen.

### Kontakt & Infos

Ehemaliger Volkspark  
Wanheimer Straße  
47055 Duisburg  
Strobelallee/Wittekindstraße/Im  
Rabenloh/Turnweg/Schwimmweg  
44139 Dortmund  
Stadion Rote Erde  
Strobelallee 46  
Freibad Volkspark  
Schwimmweg 2  
[www.sportwelt-dortmund.de](http://www.sportwelt-dortmund.de)  
Kleingartenverein Ardeyblick e.V.  
Im Rabenloh 15  
[www.gv-ardeyblick.de](http://www.gv-ardeyblick.de)



Florian in Dortmund. Fotos: RIK/Staudinger

## 27 Fernsehturm Florian

Die Geschichte des Fernsehturms Florian ist eng mit der des Westfalenparks und Dortmunds erster Bundesgartenschau verbunden.

Im Jahr 1885 schenkte ein Dortmunder Verein, der es sich zur Aufgabe gemacht hatte, das Ansehen des Kaisers zu mehren, der Stadt den Kaiser-Wilhelm-Hain, selbstverständlich mit dem Standbild des verehrten Kaisers. Der Park sollte auf „ewige Zeiten“ den Dortmundern, vor allem denen ohne eigenen Garten, zur Erholung dienen. Als Dortmund die Zusage für die Bundesgartenschau 1959 erhielt, war damit auch die Entscheidung getroffen, einen ausgedehnten, bleibenden Park zu schaffen. Ausgesucht wurde das Gelände des Kaiser-Wilhelm-Hains, des Buschmühlenparks, einer Müllkippe und eines wilden Kleingartengebietes.

Nach dem Wettbewerbsbeitrag des Dortmunder Architekten Will Schwarz entstand ein Aussichtsturm mit rotierender Café-Plattform. Das Bauvorhaben konnte realisiert werden, weil die Deutsche Bundespost ein Interesse an einem Sendeturm im Dortmunder Süden hatte und sich an den Baukosten beteiligte. Als auch noch die Firma Hoesch Stahl und Zement zur Verfügung stellte, waren die letzten Hindernisse ausgeräumt.

Über einem Fundament von acht Metern Tiefe wurde der Turm mit einer Gesamthöhe von 220 m errichtet. Das rotierende Café war das erste seiner Art, der Turm damals der höchste in Deutschland. Über dem Café wurde in 141 m Höhe eine offene Aussichtsplattform gebaut. Zwei Aufzüge brachten die Besucher in weniger als einer Minute in luftige Höhen. Wer nicht schwindelfrei war, konnte sich im Terrassencafé im Erdgeschoss eine Pause gönnen. Schon während der Bauzeit wurde der Turm zum Werbeträger und zum Identifikationsobjekt der Stadt und galt als „Symbol der in Dortmund konzentrierten Errungenschaften des technischen Fortschritts“ („Westfälische Rundschau“ 1959).

In der Nähe laden weitere Cafés zur Rast ein. Sie stammen zum Teil aus der Zeit der Bundesgartenschau und vermitteln einen guten Eindruck von den unterschiedlichen Strömungen der Fünfzigerjahre-Architektur.

### Kontakt & Infos

Fernsehturm Dortmund  
Betriebsgesellschaft mbH  
Florianstraße 2  
44139 Dortmund  
[www.westfalenpark.dortmund.de](http://www.westfalenpark.dortmund.de)



## 28 Wasserturm Dortmund Südbahnhof

Der Wasserhochbehälter am ehemaligen Bahnbetriebswerk Dortmund-Süd wurde 1923-27 von der Reichsbahn errichtet. Bis Ende der Fünfzigerjahre versorgte er die Dampflokomotiven mit Kesselspeisewasser, das dem öffentlichen Netz entnommen wurde. Der Speicher besteht aus zwei Betonbecken mit einem Gesamtfassungsvermögen von 800 m<sup>3</sup> und nimmt das obere Drittel des 43 m hohen Gebäudes ein. Im Erdgeschoss waren ursprünglich Ladenlokale untergebracht, während die sieben Obergeschosse Sozialräume für Eisenbahner enthielten. Neben Umkleide-, Wasch- und Aufenthaltsräumen befanden sich hier auch eine Badeanstalt und Übernachtungsmöglichkeiten für Zugpersonal, Bahnbetriebs- und Werkstättenarbeiter.



Wasserturm Dortmund Südbahnhof.  
Foto: RIK/Budde

Hinter der Ziegelsteinfassade verbirgt sich ein Stahlbeton-Skelettbau. Die umlaufenden Gesimse dienen lediglich zur Zierde. Sie gliedern das massive Gebäude und bewirken im Zusammenspiel mit den breiten Sprossenfenstern eine horizontale Ausrichtung, die der vertikalen Dynamik des Turmbaus entgegenwirkt. Der Anbau war früher ein Geschoss höher und trug ein Satteldach.

Mit dem Wasserturm schufen die Architekten H. Lehmann und M. Venner von der Bauabteilung der Reichsbahndirektion Essen ein Bauwerk im expressionistischen Stil. Gegenüber befand sich der Dortmun-

der Südbahnhof. An der Seite zur Kronprinzenstraße erinnert eine Gedenktafel an die jüdischen Bürger Dortmunds, die vom Südbahnhof aus in die Vernichtungslager des NS-Regimes deportiert wurden.

Nachdem der Wasserturm längere Zeit leer gestanden hatte, wurde das Gebäude von einem privaten Investor behutsam saniert und mit einer neuen Nutzung aus Einzelhandel und Büros versehen. Der ehemalige Wasserbehälter im oberen Drittel bietet Platz für Kunstausstellungen, Präsentationen und Konzerte.

### Kontakt & Infos

Wasserturm Dortmund  
Südbahnhof  
Heiliger Weg 60  
44135 Dortmund (Innenstadt-Ost)

## 29 Unternehmervillen im Ostparkviertel

Auf dem ersten Stadtbauplan für Dortmund und Umgebung aus dem Jahre 1857-58 findet man östlich des Innenstadtkerns nur drei Gebäude, die entlang des Hellwegs (heute Kaiserstraße) stehen. Steigender Bedarf nach Wohn-, Büro- und Industrieflächen führte zur Entwicklung des ersten Stadterweiterungsplans, der damals die Grundlage für die Bebauung dieses Gebiets bildete. Das Viertel zwischen der Dortmunder Innenstadt und dem Ostfriedhof entstand ab etwa 1900. Zwischen der Kronprinzenstraße und der Arndtstraße mit der östlichen Begrenzung Bismarckstraße sollte das Konzept der Landhausstraßen verwirklicht werden. Vorgesehen war die offene Bebauung mit Einzelgebäuden oder Gebäudekomplexen mit einer Gesamtlängende von maximal 40 Metern mit einem seitlichen Abstand zum Nachbarn. So entwickelte sich ein vom Großbürgertum bevorzugtes Viertel, in dem sich zahlreiche Industrielle, Ärzte und hohe Beamte mit Villen niederließen. Einschränkungen gab es aber durch die begrenzten Grundstücksflächen, die nur relativ kleine Ziergärten zuließen. Noch heute finden sich hier zahlreiche Häuser, die vom Repräsentationsbedürfnis ihrer Erbauer zeugen. Hier nur zwei Beispiele:

Nach einem Entwurf vom Juli 1900 des Dortmunder Architekten Ernst Marx wurde in der Prinz-Friedrich-Karl-Straße 3 für den Agenten für Bergbautechnik und Zubehör, Hugo Friemann (Verkauf von Gesteins- und Bohrmaschinen, Gruben- und Sicherheitslampen; Zweigniederlassung der Firma Friemann & Wolf, Zwickau), ein Wohnhaus mit Nebengebäuden errichtet. Die Wirtschaftsgebäude (Stall, Remise und Kutscherwohnung) standen auf dem hinteren Teil des Grundstücks und wurden nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg völlig anders wiederaufgebaut.

Die imposante Architektur des Wohnhauses beeindruckt vor allem durch vier mächtige Säulen mit ionischen Kapitellen, die sich über beide Vollgeschosse erstrecken und die Hauptfassade an der Prinz-Friedrich-Karl-



Unternehmervillen im Ostparkviertel.  
Foto: RIK/Budde

Straße bestimmen. Ein Tympanon (Giebfeld) mit figürlichen Allegorien des Bergbaus und der Stahlindustrie schließt den risalitartigen Vorbau ab. Das in Massivbauweise erstellte Gebäude mit einer Fassadengliederung und Dekoration in klassizistischer Manier wurde im Krieg ebenfalls beschädigt. Während das Mansardwalmdach in vereinfachter Form wiederaufgebaut wurde, ist der Hauptbaukörper nahezu unverändert geblieben. Die Aufteilung des Hauses im Innern war typisch für die Villenarchitektur der Jahrhundertwende. Im Sockelgeschoss, das einen eigenen Eingang auf der Rückseite besaß, befanden sich die Büro- und Lagerräume sowie die Küche und die Waschküche. Darüber lag

### Kontakt & Infos

Unternehmervillen im  
Ostparkviertel  
Prinz-Friedrich-Karl-Straße  
und Umgebung  
44135 Dortmund (Innenstadt-Ost)

die so genannte „belle etage“ mit Salon, Speise- und Wohnzimmer. Das Dachgeschoss war für die Räume der Bediensteten vorgesehen. Heute befinden sich in dem Gebäude Büros.

1922 entstand nach den Plänen des Architekten Emil Pohle die Villa Klönne in der Prinz-Friedrich-Karl-Straße 36. Das Stahlbauunternehmen Aug. Klönne wurde 1879 von dem „Civilingenieur“ August Klönne gegründet. Klönne begann auf dem Gebiet des Industrieofenbaus, aber schon bald nach der Gründung wurde das Fertigungsprogramm erheblich erweitert. In den folgenden Jahrzehnten baute das Unternehmen Gasbehälter, Brücken, Krananlagen, Hallen, Fördererüste und Stahlwasserbauten wie z.B. Schiffshebewerke, Schwimmdocks oder Seeschleusen in vielen Länder der Erde. 1958 waren bei Klönne ca. 1700 Arbeiter und Angestellte beschäftigt. In den 90er-Jahren - Klönne gehörte mittlerweile zur Thyssen

Engine-ering GmbH - kam das Aus für den Dortmunder Standort. Das Werksgelände befand sich an der Körnebachstraße (Werk 1) und an der Hannöverschen Straße (Werk 2).

Die Villa sollte neben den eigenen Wohnbedürfnissen auch größeren gesellschaftlichen Ansprüchen genügen. Im Erdgeschoss befanden sich die Repräsentationsräume wie der Salon oder das Esszimmer. Die Küche lag im Kellergeschoss und war mit dem Esszimmer über einen Aufzug für die Speisen verbunden. Das Dienstpersonal wohnte im Dachgeschoss. Im Krieg wurde das Gebäude, das ursprünglich mit einem steilen Walmdach versehen war, stark in Mitleidenschaft gezogen und anschließend verändert wiederaufgebaut. In den 1960er-Jahren wurde das Garagen- und Gärtnerhaus, das mit der Villa baulich und stilistisch eine Einheit bildete, abgerissen und durch einen neuen Anbau ersetzt.



Landesoberbergamt. Fotos: RIK/Budde

### 30 Landesoberbergamt

Im Jahre 1792 richtete die preußische Regierung in Wetter an der Ruhr ein Oberbergamt als Aufsichts- und Verwaltungsbehörde für die westfälischen Zechen ein. Es wurde später nach Essen, dann nach Bochum verlegt und musste nach dem Tilsiter Frieden 1807 seine Tätigkeit einstellen. Nach Konsolidierung der preußischen Herrschaft wurde das Oberbergamt 1815 in Dortmund neu eingerichtet und bezog ein Dienstgebäude am Markt.

Zum Aufschwung des Bergbaus ab Mitte des 19. Jahrhunderts trug auch die Liberalisierung des Bergrechts bei. Im Zuge der Ablösung des Direktions- durch das Inspektionsprinzip verzichtete der Staat auf die Leitung der Bergbauunternehmen und zog sich auf die Bergaufsicht zurück. Ihren Abschluss fand die Neuordnung mit dem Allgemeinen Bergrecht für die Preußischen Staaten 1865.

Mit der stürmischen Entwicklung des Bergbaus nahmen die Aufgaben der Behörde und die Zahl der Beamten zu, so dass 1875 ein neues Oberbergamt am Ostwall gebaut werden musste. 30 Jahre später genügte auch dieses Gebäude nicht mehr den Anforderungen. Regierungsbaumeister Behrendt und Baurat Claren entwarfen als dritten Sitz des

Oberbergamtes das Behördenhaus in der Goebenstraße, das 1910 fertig gestellt wurde. Der mehrteilige Gebäudekomplex, welcher der Bedeutung des Bergbaus und der mit seiner Regelung befassten Behörde baulichen Ausdruck verleiht, wird von dem schlossähnlichen dreigeschossigen Hauptbau mit Mittelrisalit und Uhrturm beherrscht. Das Oberbergamt erlitt im Zweiten Weltkrieg schwere Schäden, wurde aber bis auf das Dach weitgehend unverändert wiederhergestellt. Bei der Restaurierung im Jahr 1990 erhielt auch das hohe Dach wieder seine ursprüngliche Form.

1970 fasste man die Oberbergämter in Bonn und Dortmund zum Landesoberbergamt Nordrhein-Westfalen zusammen, dem zehn Bergämter unterstanden. Zum 1.1.2001 wurde das Landesoberbergamt aufgelöst und an gleicher Stelle von der neuen Abteilung „Bergbau und Energie in Nordrhein-Westfalen“ der Bezirksregierung Arnsberg übernommen.

#### Kontakt & Infos

Bezirksregierung Arnsberg  
- Abt. Bergbau und Energie  
in Nordrhein-Westfalen  
Goebenstraße 25  
44135 Dortmund (Innenstadt Ost)

## 31 Ostfriedhof

Ostfriedhof. Foto:  
RIK/Budde

Der Ostfriedhof, der für seine zahlreichen historischen Grabstätten bekannt ist, gilt als einer der schönsten Friedhöfe Deutschlands. Die Gründung des Friedhofs fällt in die Zeit der Industrialisierung Dortmunds, mit der ein starker Bevölkerungszuwachs einhergeht. Als 1811 der erste städtische Friedhof, der Westentotenhof (heute Westpark) vor den Toren der Stadt gegründet wurde, lebten in Dortmund nur 4.000 Menschen. Aber bereits 1870 sind es über 50.000. Daher wird 1876 der Ostfriedhof als zweiter kommunaler Friedhof gegründet. Da er in einem Wohngebiet liegt, das bevorzugt von Dortmunder Industriellenfamilien bewohnt wurde, verwundert es nicht, dass hier zahlreiche Grabstätten von Persönlichkeiten zu finden sind, die die Stadt- und Wirtschaftsgeschichte Dortmunds wesentlich mitgeprägt haben.

Die Trauerhalle und die Verwaltung mit Wohnhaus am Haupteingang stammen aus der Gründungsphase des Friedhofs und stehen ebenso wie fast 100 Gräber unter Denkmalschutz. Zahlreiche zum Teil recht monumentale und aufwändige Grabanlagen finden sich entlang der Hauptachse, die vom Haupteingang Richtung Süden verläuft. Gleich zu Anfang liegt auf der rechten Seite eines der ältesten Gräber des Friedhofs. Hier wurde 1876 Deutschlands wohl berühmteste Köchin, Henriette Davidis, begraben, die den Satz prägte: „Man nehme...“. Ihre Bücher stehen heute im Mittelpunkt des Deutschen Kochbuchmuseums im Westfalenpark.

Etwas weiter auf der rechten Seite (Feld 3) fällt das Grab der Familie Bäumer durch seine imposanten Schmiedearbeiten auf. Es ist eines der letzten großen, mit Gusseisen gestalteten Grabmale in Westfalen. Bei vielen anderen Gräbern

jedoch wurde das Metall im Krieg abmontiert und für die Waffenproduktion eingeschmolzen. Gleich nebenan ist in dem Familiengrab Hoesch die „Gründergeneration“ des Hüttenunternehmens beigesetzt.

Auf der linken Seite, bereits im Feld 10, befinden



sich das Grab Taeglichsbeck, das einen trauernden Knappen in Festtracht vor dunklem, an Kohle erinnernden Stein zeigt. Hier ruht Otto Taeglichsbeck (1838-1903); Berghauptmann und Direktor des Oberbergamts Dortmund. Er engagierte sich unter anderem für die Verbesserung der Unfallverhütungsvorschriften und für den Wohnungsbau für Bergleute. Fast am Ende des Hauptweges liegt die Grabstätte Jucho (Feld 13) mit zwei lebensgroßen Bronzefiguren. Das Grabmal erwarb Caspar Heinrich Jucho, Gründer eines bedeutenden Dortmunder Brückenbauunternehmens, auf der Pariser Weltausstellung von 1898 und ließ es nach seinen Vorstellungen umgestalten.

Zwei Gedenkstätten erinnern auf dem Ostfriedhof an zwei Grubenunglücke, die sich auf den Zechen Kaiserstuhl I und Kaiserstuhl II ereignet haben. Bei einer Schlagwetterexplosion auf Schacht I der Zeche Kaiserstuhl am 19. August 1893 starben 61 Bergleute. 48 Unglückssopfer wurden auf dem Ostfriedhof bestattet (Feld 10). Das Denkmal aus rotem Sandstein ist antiker Tempelarchitektur nachempfunden. Dahinter stehen Gusstafeln, die auf kleinen Rundsäulen angebracht sind und Namen und Geburtsdatum der verunglückten Bergleute tragen.

Nicht weit entfernt erinnert eine weitere Gedenkstätte an die 19 Bergleute, die am 22. Dezember 1897, nur vier Jahre später, auf Schacht II ebenfalls durch eine Schlagwetterexplosion ums Leben kamen. Das Denkmal besteht aus einer aufrechtstehenden Steinplatte (Stele), hinter der die Gräber für die Toten angelegt wurden (Feld 11).

Ganz in der Nähe im Feld 10 steht ein Gedenkstein für C.W. Tölcke (1817-1893), eine führende Persönlichkeit des Allgemeinen Deutschen Arbeitervereins (ADAV). Der ADAV wurde 1863 von Ferdinand Lassalle gegründet. Er setzte sich für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Industriearbeiter ein und forderte die Ablösung des Dreiklassenwahlrechts durch das freie, gleiche und direkte Wahlrecht. Die ersten Ortsgruppen in Duisburg, Mülheim und Ruhrort bildeten sich 1864.

### Kontakt & Infos

Ostfriedhof  
Robert-Koch-Straße 35 (Haupteingang)  
44143 Dortmund (Innenstadt-Ost)

## 32 Hauptfriedhof Dortmund

Das mit der Industrialisierung Dortmunds im 19. Jahrhundert einhergehende enorme Anwachsen der Bevölkerung führte auch dazu, dass neue Friedhöfe außerhalb der Stadt angelegt wurden. Zwischen 1811 und 1897 entstanden so der Westentotenhof (heute Westpark), Osten-, Südwest- und Nordfriedhof. Doch auch deren Kapazitäten reichten schon bald nicht mehr aus, sodass 1912 der Plan gefasst wurde, einen großen Zentralfriedhof anzulegen, der die bisherigen Friedhöfe ersetzen sollte. Durch den ersten Weltkrieg verzögerten sich die Vorarbeiten.

Erst 1919 wurde durch Stadtbaurat Strobel ein „Wettbewerb für einen Hauptfriedhof in Dortmund“ ausgelobt. Auf der Grundlage des besten Wettbewerbsentwurfs erarbeitete Strobel zusammen mit zwei Siegern des Wettbewerbs, dem Gartenarchitekten Allinger und dem Hochbauarchitekten Wentzler den Ausführungsplan. 1920 begann die Herrichtung des Geländes und 1921 fand hier bereits die erste Beisetzung (das Grab der Wilhelmine Baecker befindet sich heute noch im Feld 4) statt. Das heutige Bild entspricht vom Konzept her noch dem Ausführungsentwurf, wobei das bewegte Relief des Geländes gekonnt in die gärtnerische Gestaltung einbezogen wurde. Drei große Achsen bilden das Grundgerüst der im historistischen Stil entstandenen Friedhofsanlage, die sich mit ihren großen, freien Rasenflächen, dem alten Baumbestand und dem Teich mit den schwarzen Schwänen zu einem garten- und friedhofshistorischen Gesamtkunstwerk entwickelt hat.

1924 werden die beeindruckenden im Stil der neuen Sachlichkeit entstandenen Hauptgebäude eingeweiht. Um einen zur Grünanlage hin offenen Hof gruppieren sich die Trauerhalle, das Verwaltungsgebäude und ein Arkadengang. Das alte Krematorium mit den beiden historischen Öfen war bis 1999 in

Betrieb. Nördlich davon befindet sich mittlerweile das neue Krematorium, das sich in seiner zeitgenössischen Architektur deutlich vom alten Baubestand unterscheidet.

Bereits 1921 wurde der separate jüdische Friedhof am Rennweg angelegt, da nach dem jüdischen Glauben eine Zweitbelegung oder Einebnung von Grabstellen nicht möglich ist. Während des Zweiten Weltkriegs wurde der größte Teil dieses Friedhofs jedoch mit ausländischen Soldaten, Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern belegt. Auch nach den Umbettungen in den 1950er-Jahren verblieben hier noch die Gräber von über 5.000 polnischen, jugoslawischen und vor allem sowjetischen Toten. Allen drei Nationalitäten wurde je ein Gedenkstein errichtet.

Auch im südöstlichen Teil des Hauptfriedhofs wird man an die Schrecken des Krieges erinnert. Hier reihen sich vor einem 12 m hohen Ehrenmal 3.032 einfache Steinkreuze so aneinander, als trügen die toten Soldaten noch heute eine Uniform.

Bei einem Spaziergang durch die mit 135 ha größte Grünanlage Dortmunds kann man auch die Grabstätten zahlreicher bekannter Dortmunder Persönlichkeiten entdecken. Hier nur einige Hinweise: Stadtbaurat Strobel, gest. 1953, bei Feld 9; Dietrich Keuning, Dortmunder Oberbürgermeister von 1954-1969, Feld 20; Willi Daume, gest. 1996, Dortmunder Fabrikant und Präsident des Nationalen Olympischen Komitees, Feld 58; Luise von Winterfeld, gest. 1997, Stadtarchivarin und Verfasserin von Büchern zur Stadtgeschichte, Feld 187.

Hauptfriedhof  
Dortmund. Foto:  
RIK/Budde

### Kontakt & Infos

Hauptfriedhof Dortmund  
Am Gottesacker 25 (Haupteingang)  
44143 Dortmund - Brackel

### 33 Betriebswerk Dortmund Betriebsbahnhof

Die einstige freie Reichs- und Hansestadt Dortmund war zu Beginn des 19. Jahrhunderts nur noch ein verarmtes landwirtschaftlich geprägtes Städtchen mit rd. 4.000 Einwohnern. Auf Frachtscheinen stand bis zum Bau der Eisenbahn häufig „Dortmund bei Lünen“, da größere Transporte zum Teil über die Lippe per Schiff nach Lünen befördert und von dort nach Dortmund

gebracht wurden. Als dann die Köln-Mindener-Eisenbahngesellschaft eine Eisenbahnstrecke durch das Emschertal plante, sollte die Strecke ursprünglich von Rauxel über Lünen nach Hamm geführt werden, da dies die preiswerteste Variante war. Die Dortmunder Stadtväter boten der Bahngesellschaft aber im Gegensatz zu den kurzsichtigen Lünenern 3.000 Taler in bar und den Grund und Boden für die Bahnhofsanlagen, sodass die neue Bahnlinie über Dortmund verlief und Lünen damit seinen bisherigen Verkehrsvorrang verlor.

Am 15. Mai 1847 wurde der erste Dortmunder Bahnhof in Betrieb genommen und nur zwei Jahre später erreichte die Bahnlinie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn die Stadt. Neue Strecken wurden

auch von der Rheinischen, der Westfälischen und der Dortmund-Gronau-Enscheder-Eisenbahngesellschaft gebaut, sodass Dortmund bis zur Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaften in den 1880er-Jahren bereits an 15 Strecken angebunden war. Damit entwickelte sich Dortmund zum ersten Eisenbahnknotenpunkt Westfalens und des späteren Ruhrgebiets.

Neben den Bahnhöfen errichteten die Bahngesellschaften daher auch mehrere Werkstätten für die Wartung der Fahrzeuge. So beschäftigte

allein schon die „Köln-Mindener“ um 1855 in ihren Dortmunder Werkstätten mehr als 1.000 Mitarbeiter und war damit das bedeutendste weiterverarbeitende Unternehmen der Stadt. Die Werkstätten waren in der Regel den Bahnhöfen angegliedert. Mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen konnten die Werkstätten der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zusammengelegt werden und in einem Neubau als Bahnbetriebswerk Hauptbahnhof eingerichtet werden.

Zunehmender Verkehr und die beengten Verhältnisse am Hauptbahnhof führten Ende der 1930er Jahre zu Planungen für ein neues Betriebswerk im Ortsteil Körne. Neben Anlagen zur Wartung, einer Lokhalle mit Verwaltungstrakt und einem Kesselhaus entstand auch das heute noch weithin sichtbare „Hochhaus“. Mitten im Zweiten Weltkrieg nahm das Betriebswerk Dortmund Betriebsbahnhof (Bw Dortmund Bbf) 1943 seine Arbeit auf. In direkter Nachbarschaft gab es bereits das Bahnbetriebswagenwerk Dortmund (Bww), das um 1940 zur Behandlung der Dieselloks an Bedeutung. Von 1982 an erfolgten hier Einsatz und Wartung aller Lokomotiven im Dortmunder Raum und der Schnellzuglokomotiven des Zugbildungsbahnhofs Dortmund.

Mittlerweile sind das ehemalige Bw und das Bww Standorte der DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH sowie der DB Fernverkehr AG und somit die letzten in Betrieb befindlichen Betriebswerkstätten aller ehemaligen Dortmunder Bahnbetriebswerke. Spezialisiert ist das Werk Dortmund auf die Behandlung von Elektrolokomotiven und Dieselloks. Dafür stehen insgesamt 15 Werkstattgleise mit bis zu 100 Metern nutzbarer Länge zur Verfügung. Neben den Dieselloks des Regionalverkehrs und den Reisezugwagen des Fernverkehrs werden auch ICE-3- und ICE-T-Züge gewartet.



Betriebswerk Dortmund Betriebsbahnhof, Wasserturm. Foto: RIK/Budde

#### Kontakt & Infos

DB Regio NRW, Werkstatt Dortmund Bbf.  
DB Fernverkehr AG, Werk Dortmund-Spähenfelde.  
Wasserturm  
Werkmeisterstraße 65  
44145 Dortmund (Innenstadt-Ost)



Borsigplatz. Foto: RIK/Budde

### 34 Borsigplatz

Der Borsigplatz, eine alte Wegkreuzung, bildet den Mittelpunkt des Hoesch-Viertels, das nach Gründung des Hüttenwerks entstand. Seinen Namen erhielt der Platz nach Albert Borsig (1829-1878), dem Sohn des bekannten Berliner Lokomotivfabrikanten. Er war Mitbegründer der nahe gelegenen Maschinenfabrik Deutschland, die 1911 mit Hoesch fusionierte. Zwischen der Jahrhundertwende und dem Ersten Weltkrieg siedelten sich viele Zuwanderer im Hoesch-Viertel an, so dass 1920 etwa jeder Fünfte der 25.000 Einwohner aus Polen stammte.

Die planmäßige Bebauung der Dortmunder Nordstadt erfolgte nach einem Bebauungsplan von 1898. Ursprünglich sollte das projektierte Straßennetz durch zwölf Plätze mit besonderer städtebaulicher Qualität unterbrochen werden. Neben dem Borsigplatz wurde aber nur noch der Nordmarkt verwirklicht. Der Borsigplatz war nach Pariser und Berliner Vorbildern als runder Platz konzipiert. Fünf der sechs einmündenden Straßen zielen radial auf den Mittelpunkt. Die Kreisabschnitte zwischen den Einmündungen wurden zwischen 1898 und 1929 bebaut. Von den ehemals 15 Gebäuden spiegeln zwölf noch den Zustand ihrer Erbauungszeit wider.

Aus einer Fußballmannschaft des Junglingsvereins der Dreifaltigkeitskirchengemeinde entstand 1909 der BVB (Ballspielverein Borussia 09 Dortmund). Die katholische Gemeinde wurde zu einem großen Teil von polnischen Einwanderern gebildet, die sich ein vielfältiges Vereinswesen schufen. Dazu gehörte auch der Fußball, der bald Immigranten und Einheimische zusammenführte. An der Stelle des heutigen Hoeschparks befand sich das erste Stadion des Vereins, die „Weiße Wiese“. In den 1930er-Jahren enteigneten die Nationalsozialisten den Verein ohne Entschädigung. Die Fußballspiele mussten fortan im Stadion Rote Erde ausgetragen werden. Trotz dieser Verlagerung der sportlichen Aktivitäten ist der Borsigplatz bis heute Schauplatz von Fan-Feierlichkeiten nach größeren Fußball-Erfolgen der Borussia.

#### Kontakt & Infos

Borsigplatz  
44145 Dortmund (Nordstadt)

## 35 Westfalenhütte

1871 gründete die Eifeler Unternehmerfamilie Hoesch ein Hüttenwerk nördlich der Stadt. Die Produktion begann mit einer Bessemeranlage zur Stahlerzeugung. Das Werk beschäftigte anfangs 320 Arbeiter und stellte vorwiegend Eisenbahnschienen her. 1880 erwarb Hoesch das Patent auf die Herstellung von Thomasstahl. Zur Erzeugung anspruchsvollerer Stahlsorten wurde 1895 ein Siemens-Martin-Stahlwerk errichtet. Die Beheizung der Siemens-Martin-Öfen mit Koksgas statt mit Generatorgas galt als technische Sensation. Das Koksgas gelangte über eine Rohrleitung von der Kokerei Kaiserstuhl zum Martinwerk. Im Hinblick auf den geplanten Kanalanschluss Dortmunds, der den preisgünstigen Bezug von Eisenerz erwarten ließ, und um sich vom Preisdiktat des Roheisensyndikates zu befreien, stellten die Hoeschwerke ab 1896 auch Roheisen her. Mit dem Erwerb der „Gewerkschaft Westphalia“, die Zeche und Kokerei Kaiserstuhl betrieb, schuf sich Hoesch eine eigene Energiegrundlage. Über die Beteiligung an Erzvorkommen, die Gründung einer Handelsgesellschaft und den Kauf von Betrieben der Weiterverarbeitung entstand bis zum Ersten Weltkrieg ein Konzern, der von den Rohstoffen bis zum Vertrieb alle Sparten und Stufen der Eisen- und Stahlproduktion vereinte.

1912-14 ließ die Firma Hoesch ein Bürogebäude durch die Architekten Hugo Steinbach und Paul Lutter errichten. Dieses Architekturbüro befasste sich vor dem Ersten Weltkrieg mit einer Reihe bedeutender Bauvorhaben in Dortmund. Gestaltungselemente bei der ehemaligen Hauptverwaltung sind das hohe Sockelgeschoss und die wie Säulen einer Tempel-



Westfalenhütte.  
Foto: RIK/Budde

front wirkenden Pilaster. Das Gebäude war allein aufgrund seiner Dimensionen ein Symbol für das zu imposanter Größe aufgestiegene Unternehmen. Im Vergleich zum benachbarten Bürohaus von 1882/1895 zeigt es den wirtschaftlichen Aufschwung, den die Firma genommen hatte. Bereits in den 1930er-Jahren war auch dieses Gebäude zu klein. 1938 wurde durch Ersatz des Mansarddaches durch ein Lichtband aus Fenstern neuer Büroraum geschaffen. Nach dem Zweiten Weltkrieg veränderte man die Fassade erneut. Sie wurde nach Kriegsbeschädigung im puristischen Stil der 50er-Jahre wiederaufgebaut.

In den letzten Jahrzehnten hat der Stahlstandort Dortmund einen tiefgreifenden Wandel erfahren, der geprägt war von Unternehmenskonzentrationen, Produktivitätssteigerungen, Stilllegungen und dem damit verbundenen Abbau von Arbeitsplätzen. Mit dem Anschluss der Dortmund-Hörder-Hüttenunion, die 1951 aus den Hüttenwerken Union und Hörde entstanden war, wurde Hoesch 1966 einer der größten Stahlproduzenten Deutschlands und in Dortmund gab es nur noch einen Stahlkonzern. 1992 kam es durch Erwerb der Aktienmehrheit zur Übernahme durch Krupp. Im März 1999 wurde

### Kontakt & Infos

ThyssenKrupp Steel  
Werk Westfalenhütte  
DOC Dortmunder OberflächenCentrum  
Eberhardstraße 12, Tor W 1  
44145 Dortmund



Kokerei Kaiserstuhl/Westfalenhütte. Foto: RIK/Walter

dann die letzte Phase der Fusion von Krupp-Hoesch und Thyssen abgeschlossen. Mit dem Zusammengehen der beiden ehemaligen Konkurrenten wurde auch eine Konzentration der Eisen- und Stahlproduktion entlang der Rheinschiene in Duisburg beschlossen. Der Name Hoesch verschwand aus dem Handelsregister und nach und nach wurden zahlreiche Anlagen und ganze Werksteile in Dortmund stillgelegt. Das große Auskam am 28.04.2001 mit der Stilllegung des Hochofens 7 auf der Westfalenhütte und dem Stahlwerk in Hörde (Phoenix-Ost).

Heute gibt es auf der Westfalenhütte nur noch eine Weiterverarbeitung, bestehend aus einem Kaltwalzwerk mit Contigluhe und Anlagen zur Oberflächenveredelung

von Blechen vorwiegend für die Automobilindustrie. Direkt neben der ehemaligen Hauptverwaltung hat das von der Thyssen-Krupp Steel gemeinsam mit der Fraunhofer-Gesellschaft im Jahre 2000 in Betrieb genommene Dortmunder OberflächenCentrum (DOC), das größte Forschungszentrum für die Oberflächenveredelung von Flachstahl in Europa, mit dazu beitragen, einen kleinen Teil der bei der Stilllegung weggefallenen Arbeitsplätze zu ersetzen.

An die alte Firma Hoesch im „Hoeschviertel“ rund um den Borsigplatz erinnern das alte und das neue Verwaltungsgebäude, das ehemalige Gästehaus in der Springorumsstraße, das Hoesch-Museum im ehemaligen Portierhaus 1 sowie der Hoeschpark.



Hoesch-Museum.  
Fotos: RIK/Budde

### 36 Hoesch-Museum

Das 2005 eröffnete Hoesch-Museum ist aus der vertrauensvollen Zusammenarbeit von ehemaligen „Hoeschianern“, dem Museum für Kunst und Kulturgeschichte, der Stiftung Westfälisches Wirtschaftsarchiv und großzügigen Sponsoren entstanden. Alle Beteiligten einte das Bewusstsein für die enorme Bedeutung, die die Stahlindustrie für das Ruhrgebiet im Allgemeinen und Hoesch und seine assoziierten Unternehmen für den Ballungsraum Dortmund im Besonderen spielten. Das Hoesch-Museum möchte die Erinnerung an eineinhalb Jahrhunderte Stahlindustrie in Dortmund erhalten, den Strukturwandel im lebendigen Dialog begleiten und nicht zuletzt dokumentieren, wie hoch der Stellenwert dieser High-Tech-Branche nach wie vor ist.

Museumsgebäude ist das ehemalige Portierhaus I, wie die benachbarte „neue“ Hauptverwaltung 1912-14 errichtet nach Plänen des renommierten Dortmunder Architekturbüros Steinbach & Lutter. Hier waren früher Markenkontrolle, Lohnbüro, Werkspolizei mit Arrestzelle sowie ein Speisesaal für die Arbeiter untergebracht.

1937 wurde das Gebäude um eine Etage für technische Büros aufgestockt und um einen Anbau im Erdgeschoss erweitert. Der heutige Bauzustand wurde in den 1950er-Jahren hergestellt. Das Gebäude steht seit 1988 unter Denkmalschutz. Die acht Ausstellungsbereiche der Dauerausstellung „Stahlzeit in Dortmund“ tragen die Titel:

- Gebäude erzählen. Repräsentative Bauten der Firma Hoesch
- Frühe Gründungen. Eisen- und Stahlindustrie im Dortmunder Raum
- Ein Konzern entsteht
- Vom Erz zum Stahl
- Arbeit auf der Hütte
- „Hoeschianer“
- Stahl - Produkte - Handel
- Phoenix aus der Asche. Visionen und Konzepte für das „neue Dortmund“.

Die Dauerausstellung wird durch Sonderausstellungen sowie durch Sonntagstreffs, Museumsgespräche und Forumsveranstaltungen ergänzt. Im multimedialen Ausstellungsbereich „3D Stahlwerk“ werden Besucher/innen in die Situation eines realen Stahlwerks versetzt.

### 37 Hoeschpark

Die Planungen für den Hoeschpark reichen bis in die 1920er-Jahre zurück, als den im Hoeschviertel lebenden Menschen neben dem Fredenbaumpark eine zusätzliche Parkanlage geboten werden sollte. Vergleichbar dem Dortmunder Volkspark forderte man eine ähnliche, jedoch mehr an den neuen Erfordernissen des Sports orientierte Anlage. Anfang der 1930er-Jahre war zudem durch den damaligen Hoesch-Vorstandsvorsitzenden Fritz Springorum der Werksverein gegründet worden, der schon bald über unzureichende Trainingsmöglichkeiten klagte. Realisiert wurde der werkseigene Park ab 1938. Trotz Krieg konnte der Park 1941 fertiggestellt werden. In einem ersten Bauabschnitt entstand eine axial ausgerichtete gärtnerische Gesamtanlage mit zwei Kampfbahnen - eine mit Laufbahn und eine mit Radrennbahn -, vier Aschen- und Rasenplätzen sowie mehreren Tennisplätzen und einem Schießstand. Die Parkbauten wie z.B. die Eingangsgebäude wurden dem Architekturgeschmack der Nationalsozialisten entsprechend im damaligen Heimatstil errichtet.

Aber erst nach dem Krieg erlebte der Park seine Blütezeit. Im Zuge des Wiederaufbaus durch die Hoesch AG wurde versucht, den braunen, militärischen Charakter des Parks durch die Umwandlung in eine Freizeitanlage zu beseitigen. Dazu wurde 1951 das Freibad „Stockheide“, ein Kindergarten, Spielplätze, Planschbecken und ein Tennisheim errichtet. Gastronomie und eine Tierschau mit Vogelvolieren sorgten dafür, dass der Park zunehmend zu einem Ausflugsziel wurde. In den 1950er Jahren fanden hier Radrennen, Boxkämpfe, die Weltmeisterschaften der Rollschuhläufer, Gesangsveranstaltungen und Auftritte des Dortmunder Stadttheaters z.B. anlässlich der Veranstaltung „Hoeschpark in Flammen“ statt und sorgten für immer neue Besucherrekorde. Aber schon bald sanken die Besucherzahlen durch das sich verändernde Freizeitverhalten in den 1960er-Jahren.

Nachdem Hoesch den Park lange Jahre unterhalten hatte - bis 1993 wurde noch ein am Ende eher symbolisches Eintrittsentgelt von 10 Pfennig erhoben - wurde



Hoeschpark. Foto:  
RIK/Walter

vom neuen Unternehmen Krupp-Hoesch Mitte der 1990er-Jahre aus Kostengründen die Pflege der Anlage aufgegeben. Der Erhalt konnte dann aber durch einen Pachtvertrag mit einem gemeinnützigen Sportstättenbetreiber gesichert werden.

Seit Mitte 2004 gehört der Hoeschpark der Stadt Dortmund. Damit wurde ein wichtiger Schritt getan, den Park wiederzubeleben. So erfolgte im Februar 2005 die offizielle Gründung des gemeinnützigen Vereins „Freundeskreis HOESCHPARK e.V.“, der neben anderen Veranstaltungen jährlich ein großes Parkfest feiert. 2006 wurde die Multifunktionsanlage (ehem. Radrennbahn) durch den Baseball-Verein „Dortmund Wanderers“ eingeweiht. In Teilen wurde der Hoeschpark außerdem unter Denkmalschutz gestellt.

#### Kontakt & Infos

Hoesch-Museum  
Eberhardstraße 12  
44145 Dortmund  
www.hoeschmuseum.dortmund.de

#### Kontakt & Infos

Hoeschpark  
Kirchderner Straße 35-43  
44145 Dortmund (Nordstadt)  
Freundeskreis Hoeschpark.e.V.  
www.freundeskreishoeschpark.de



Schwierigkeiten ging es in der zweiten Hälfte der 1870er-Jahre aufwärts. 1889 errichtete man eine Gießerei, um den Bedarf an Gussstücken decken zu können. Das benachbarte Eisen- und Stahlwerk Hoesch war mit Roh-eisen und Blechen mittlerweile der Hauptlieferant der Maschinenfabrik geworden. Im Gegenzug belieferte MFD die Westfalenhütte mit Werkzeugmaschinen und Krananlagen, später auch mit Kokillen. Trotzdem führten die beiden Firmen einen Prozess wegen eines Bergschadens (die zu Hoesch gehörende Zeche Kaiserstuhl befand sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite auf dem Gelände des heutigen Einkaufszentrums), der dazu führte, dass Hoesch die Maschinenfabrik 1911 übernahm. MFD behielt dabei aber die Selbstständigkeit. Im Jubiläumsjahr 1972 arbeiteten hier noch 1.000 Menschen. Nach der Stilllegung Mitte der 1990er-Jahre wurden fast alle Gebäude abgerissen.

Bei der in den Baumarkt integrierten Halle handelt es sich um einen Erweiterungsbau der ehemaligen Weichenbauhalle der Maschinenfabrik. Aufgrund der ausgeweiteten Schienenproduktion vor dem Ersten Weltkrieg wurde 1913 eine eigenständige Weichenbauhalle errichtet. Diese Halle hatte eine Länge von 128 m und eine Breite von 30 m und wurde 1923 um weitere 60 m Richtung Bornstraße verlängert. Dort bildete, wie auch heute noch, ein roter Backsteingiebel den Abschluss. Nach der Aufgabe des Standorts blieb lediglich diese Hallenerweiterung erhalten, da sie im Gegensatz zu den anderen Gebäude- und Hallenteilen die Zeit nahezu unverändert überstanden hat. Ursprünglich handelte es sich um eine Eisenfachwerkkonstruktion mit einer Ziegelausfachung, auf die im Zuge der Umnutzung verzichtet wurde. Die konstruktive Besonderheit der Halle besteht in der vom mittleren Dachbinder abgehängten Kranbahn, durch die es möglich war, eine stützenfreie Halle mit einer Breite von 30 m zu erhalten.

### 38 Weichenbauhalle der ehemaligen Maschinenfabrik Deutschland

Wer heute den großen Bau- und Gartenmarkt der Firma Hornbach betritt, dem wird möglicherweise eine etwas eigenwillige Hallenkonstruktion auffallen. Hierbei handelt es sich um das letzte erhaltene Gebäude der früher hier ansässigen Maschinenfabrik Deutschland (MFD) die sich über das gesamte Gelände entlang der Bornstraße zwischen Mindener Straße und Borsigstraße erstreckte.

Der Obermaschinenmeister Julius Weidtmann von der Maschinenbauwerkstatt der Köln-Mindener Eisenbahn gründete 1872 gemeinsam mit dem Berliner Lokomotivbauer Albert Borsig und Louis Baare vom Bochumer Verein die Maschinenfabrik, die sich auf die Herstellung von Werkzeugmaschinen und Zubehör für den Eisenbahnbedarf spezialisierte. Nach anfänglichen

Weichenbauhalle der Maschinenfabrik Deutschland (MFD), Dortmund um 1950. Quelle: aus 80 Jahre MFD, Darmstadt 1952

#### Kontakt & Infos

Hornbach Gartenmarkt  
Borsigstraße 20-22  
44145 Dortmund (Nordstadt)

### 39 Dortmunder Actien-Brauerei

Die Dortmunder Actien-Brauerei (DAB) ist eines der größten Brauereunternehmen in Deutschland. Sie entstand im Jahre 1872 aus dem Zusammenschluss mehrerer Dortmunder Brauereien zu einer Aktiengesellschaft und gehört heute zur Radeberger-Gruppe, die die Brauereien des Oetker-Konzerns bündelt. Die heutige Braustätte befindet sich auf dem Gelände der ehemaligen Hansa-Brauerei, die 1971 von der DAB übernommen wurde. Mit Schließung der traditionsreichen Union-Ritter-Brauerei in Lütgendortmund, die zuletzt als Brauerei Brinkhoff firmierte, wurden die Dortmunder Brauaktivitäten auf einen Standort konzentriert. Auf dem Gelände der DAB an der Steigerstraße werden seit Ende des Jahres 2005 die ehemals eigenständigen Dortmunder Traditionsmarken unter einem Dach gebraut. Dabei sank die Bierproduktion in den letzten Jahren kontinuierlich ab und liegt heute deutlich unter drei Mio. hl pro Jahr.

Das 1911 errichtete Sudhaus der Hansa-Brauerei zählt zu den wichtigsten industriellen Baudenkmalern Dortmunds. Es wurde von dem Dortmunder Architekturbüro Dietrich und Karl Schulze entworfen. Wie damals bei Brauereien üblich, war es kein reiner Zweckbau, sondern auch „Aushängeschild“ des Unternehmens. Das Erdgeschoss mit den vier kupfernen Braupfannen wurde besonders reich ausgestattet. Hier finden sich gewölbte Stuckdecken und Wandmosaiken. Die Treppen- und Brüstungsgeländer, Lampen und Armaturen sind kunstvoll gestaltet. Das Äußere des Gebäudes ist von einer sachlichen, aber dennoch repräsentativen Architektur im Stil des Neoklassizismus geprägt. Das inzwischen stillgelegte Sudhaus wurde denkmalgerecht restauriert und ist im Rahmen von Betriebsbesichtigungen und bei Veranstaltungen zugänglich.

Das Brauereimuseum, die DAB und Dortmundtourismus haben neue attraktive Angebote für Besucher entwickelt. Unter dem Stichwort „Brauerei-Erlebnis Dortmund“ können Pakete gebucht werden: von der eineinhalbstündigen Einsteigertour bis zur dreistündigen Profirunde. Zum Beispiel Pa-



Dortmunder Actien-Brauerei.  
Foto: RIK/Budde

ket 1: Die Gruppe startet mit einer Führung im Brauerei-Museum. Im Anschluss daran geht es mit einer Tour durch die Dortmunder Actien-Brauerei. Von der Rohstoffannahme über den Brauprozess, die Abfüllung der Fässer, Flaschen und Dosen der täglichen Produktion von 16.000 Hektolitern bis zur Verladung erleben die Besucher, wie sich das Bierbrauen im Zeitalter der komplexen und hochtechnologisierten Produktion darstellt. Zum Abschluss gibt es eine Bierverskostung sowie ein kleines Präsent der Brauerei.

#### Kontakt & Infos

Dortmunder Actien-Brauerei  
Besucherzentrum  
Historisches Sudhaus  
Steigerstr. 20  
44145 Dortmund  
www.dab.de  
www.brauereierlebnis-dortmund.de



Brauerei-Museum.  
Foto: RIK/Budde

### 40 Brauerei-Museum

Am Tage des Bieres, am Sonntag, 23. April 2006, eröffnete die Stadt Dortmund nach umfangreichen Baumaßnahmen das neue Brauereimuseum neben der Actien-Brauerei an der Steigerstraße. Neuer Standort ist das ehemalige Maschinenhaus der Hansa-Brauerei von 1912 mit angrenzender Produktionshalle von 1968.

Auf insgesamt 1.100m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche zeichnet das Museum die Tradition der Gerstensaft-Herstellung nach und verknüpft sie mit industrie- und stadtgeschichtlichen Themen. Ein Schwerpunkt liegt auf der Darstellung der Produktionstechniken. Vom Gruttbier im mittelalterlichen Holzbottich über Braunbier im 18. Jahrhundert, untergärigem Lagerbier „bairischer“ Brauart im 19. Jahrhundert bis zum „Dortmunder Bier“, dessen Herkunft seit 1904 geschützt ist, erleben die Besucher die wechselvolle Dortmunder Biertradition vom 13. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Kaum eine andere Stadt in Europa wurde über Jahrzehnte so

eng mit Bier in Verbindung gebracht. In den 1950er- und 60er-Jahren, als der Dortmunder Biertyp zum weltweiten Exportschlager geworden war, galt Dortmund als Europas Bierstadt No. 1. Begründet hatte sich dieser Ruf durch die hohen Absatzzahlen und die Vielzahl heimischer Brauereien. Mitte der sechziger Jahre wurden 7,5 Millionen Hektoliter Bier pro Jahr in Dortmund produziert. Jedes zehnte in Deutschland getrunkene Bier war, statistisch gesehen, ein Dortmunder.

Neben den Exponaten des alten Brauereimuseums Dortmund, von 1982 bis 2000 auf dem ehemaligen Gelände der Kronen-Brauerei angesiedelt, sind hier Dauerleihgaben des Brauerei-Archivs der Stiftung Westfälisches Wirtschaftsarchiv Dortmund und des Stadtarchivs Dortmund zu sehen. Zahlreiche Originalobjekte aus der Produktion wie eine Dampfmaschine, ein Abfüll- und Flaschenreinigungsautomat sowie eine Laboreinrichtung machen die Prozesse des industriellen Brauens sichtbar. Darüber hinaus dokumentieren ein historischer Lastkraftwagen der Union-Brauerei von 1922 und eine vollständig erhaltene Thekenanlage aus den 1920er-Jahren aus dem Stamm- und Repräsentationsgasthaus der damaligen „Westfalia-Brauerei“ in Lütgendortmund die Geschichte der Bierstadt.

Auch Rohstoffe, Sudhaus, Kühlung, Gärung und Hefen sind Themen in der Ausstellung. Und längst verschwundene Biermarken erinnern auf Gläsern, Bierdeckeln, Postkarten und Werbung an vergangene Zeiten.

#### Kontakt & Infos

Brauerei-Museum Dortmund  
Steigerstr. 16  
44145 Dortmund  
<http://brauereimuseum.dortmund.de>

### 41 Naturmuseum Dortmund

Nach sechs Jahren umfassender Renovierung und Umgestaltung ist das ehemalige Museum für Naturkunde seit September 2020 unter seinem neuen Namen als Naturmuseum Dortmund wieder geöffnet. Direkt am Fredenbaumpark im Dortmunder Norden gelegen, beherbergt es eine Sammlung von biologischen und geologischen Präparaten, Fossilien und Mineralien, schwerpunktmäßig aus der Region Ruhr und Westfalen. Die vollständig überarbeitete Dauerausstellung umfasst Sammlungen zur Geologie, Paläontologie, Mineralogie, Zoologie und Botanik und stellt unter dem Motto „Stadt, Land, Fluss“ auf 1.500 Quadratmetern die Lebensräume im heutigen und historischen Dortmund in den Mittelpunkt. Mit allen Sinnen und interaktiv sollen Natur und Erdgeschichte erlebbar werden. Ein Höhepunkt der neuen Ausstellung ist das Skelett einer 2,45 Meter hohen Mammutkuh. Die Hör-Texte zur Schau hat der Dortmunder Kabarettist Fritz Eckenga eingesprochen.

Hinter dem Museum steht das Fördergerüst der 1979 stillgelegten Blei-Zink-Grube „Lüderich“ aus dem Bergischen Land. Seit 1907 beförderte das nur 10,60m hohe Fördergerüst zwei Förderkörbe für Personen- und Materialförderung in bis zu 314 m Tiefe.

Vor dem Museum steht eine Seilscheibe zur Erinnerung an den Dortmunder Steinkohlenbergbau, der nach fast 700-jähriger Aktivität 1987 mit der Schließung der Zeche Minister Stein endete. Sie stammt aus Bergkamen vom Schacht Grimberg 3,



der 1989 eine Tiefe von 1635 m erreichte und damit der tiefste Schacht in Europa war. Mit ihrem 6,50 m Durchmesser ist die Seilscheibe eine der Größten, die jemals im Ruhrrevier im Einsatz war.

Fördergerüst der 1979 stillgelegten Blei-Zink-Grube „Lüderich“.  
Foto: RIK/Budde

#### Kontakt & Infos

Naturmuseum Dortmund  
Münsterstraße 271  
44145 Dortmund  
<http://naturmuseum.dortmund.de>

## 42 Fredenbaumpark

Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts legten die aufstrebenden, industriell geprägten Stadtgemeinden im Ruhrgebiet – vielfach unterstützt von der honorigen Bürgerschaft – Bürgergärten und Stadtparks an. In und mit diesen Parks repräsentierten Stadt und Bürgerschaft gesellschaftliches Ansehen und bürgerschaftliche Lebensformen. Seit den 1890er-Jahren wurden sie vielerorts Schauplatz zum Ausdruck von patriotischer Gesinnung und Kaiserstreue. Es wurde jedoch schon bald deutlich, dass mit diesen auf Repräsentation ausgerichteten Stadtgärten allein kein Ausgleich für die schwierigen und belastenden Arbeits- und Lebensbedingungen der rasant wachsenden Arbeiterschaft zu schaffen war. Mit der Umwandlung und Ausgestaltung von stadtnahen Wäldern zu Stadtwäldern bot sich die Möglichkeit, kostengünstiger und großflächiger Erholungsgebiete bereitzustellen. Dies wurde zum einen begünstigt durch den Zeitgeist von Natur- und Heimatschutz, in dem der Wald als „Kraftquell“ des deutschen Volkes fest verankert war, zum anderen durch die Waldverluste infolge der Industrialisierung (Rodung, Bergsenkungen, Rauchschäden). Walderhaltung und Waldentwicklung wurden seit den 1890er-Jahren Themenfeld der städtischen Planung und Verwaltung.

Dies gilt so auch für Dortmund. Aus der Allmendeteilung war die Stadt Dortmund im Besitz von 75 Hektar Wald im Westerholz im Norden der Stadt. Bereits um 1860 war das Waldgebiet mit Spazierwegen erschlossen und diente der Bevölkerung als Naherholungsgebiet. Schon wenige Jahre später feier-

ten die Dortmunder Schützenvereine auf der Festwiese ihre Schützenfeste. Ab Mitte der 1880er-Jahre wurde eine Promenaden-Kommission bei der Ausgestaltung des Westerholzes mit Spazierwegen sowie Spiel- und Festwiesen einbezogen. Die Gaststätte „Zum Fredenbaum“ bot schon bald neben dem Ausschank Tanz und Kurzweil. 1881 wurde eine Pferde-Straßenbahn von der Innenstadt zum Westerholz, Endhaltestelle „Zum Fredenbaum“, eingerichtet. Dies begünstigte die weitere Entwicklung des Westerholzes zum Ausflugsziel im Dortmunder Norden.

Die Gaststätte „Zum Fredenbaum“ ging 1888 in den Besitz der Dortmunder Klosterbrauerei über. Es folgte der Ausbau zu einem über die Stadtgrenzen bekannten Ausflugs- und Vergnügungsort. Eingebettet in eine parkartige Gestaltung gab es einen Saalbau mit Restauration und großem Festsaal, Musikpavillon sowie die Schützenwiese mit Schießstand. Von nun an fanden die Dortmunder Gewerbeausstellungen und Messen hier statt. Auch „Kaisers Geburtstag“ (27. Januar, Geburtstag Kaiser Wilhelm II.) wurde weihe- und würdevoll – und auch bierselig – traditionell im großen Festsaal gehuldigt.

Zur Vorbereitung der „Gartenbau-Ausstellung für Westfalen und die Fürstentümer Lippe“ lobte die Stadt Dortmund 1899 einen gärtnerischen Entwurfswettbewerb aus. Der Stadtwald Westerholz ausgebaut werden. In dem renommierten Fachjournal „Die Gartenkunst“ wurden noch 1899 vier mit Preisen ausgezeichnete Entwürfe ausführlich vorgestellt. Ernst Finken aus Köln, dem später auch die Erweiterung des Bochumer Stadtgartens übertragen wurde, bekam für seinen Entwurf den 1. Preis. Finken gliederte das Waldgebiet mit Schneisen und Lichtungen, von einem Sternplatz verteilten sich Rad- und Reitwege sowie ein Rundweg für „Luxusfuhrwerke“. Ein hippodromförmiger Platz sollte dem Radsport und als Mehrzweckplatz dienen. Am großen Teich wurden ein Kaffeehaus und ein Milchausschank vorgesehen. Spiel- und Tummelplätze sowie ein kleiner Teich, im Winter als Schlittschuhbahn nutzbar, rundeten das Angebot ab. Finkens Entwurf entsprach den gängigen Gestaltungslehren und dem Ausstattungsprogramm der Zeit



Fredenbaumpark. Foto: Helmut Grothe

für derartige Stadtparks. Ob der Entwurf von Finken oder ein anderer der prämierten Entwürfe Leitplan zum Ausbau des Stadtparks Westerholz wurde, ist nicht bekannt. Alle vier prämierten Entwürfe berücksichtigten mit ihren Gestaltungsvorschlägen nicht ausreichend die Örtlichkeit und das Gelände des Westerholzes. In den Jahren von 1904 bis 1906 wurde der Stadtpark Westerholz dann realisiert. Die heute im Fredenbaumpark sichtbaren, raumbildenden Strukturen wie Wiesen, Schneisen, Alleen und Baumreihen gehen sicher auf diese Zeit zurück.

Im Jahre 1912 wandelte sich der Charakter des Stadtparks Westerholz. Aus dem Ausflugslokal „Zum Fredenbaum“ wurde der „Lunapark“: ein Vergnügungspark mit Tanzzelt und Oberbayrischer Bierhalle, Mühle, verschiedenen Schießständen und Fahrgeschäften wie Berg- und Talbahn und Wasserrutschbahn. 1923 kamen als weitere Attraktionen eine künstliche Felsenlandschaft mit einer Burg und eine Gebirgsbahn hinzu. Der Park hatte seinen Höhepunkt an Popularität und Besucherzuspruch erreicht und war weit über die Grenzen Dortmunds bekannt. Nach wirtschaftlichem Auf und Ab kam 1940

das Ende des Vergnügungsparks, die Anlagen wurden abgerissen, der Waldpark blieb.

Geprägt durch die Erschließungs- und Gestaltungsmaßnahmen zu Beginn des 20. Jahrhunderts ist der Fredenbaumpark heute ein zeittypischer Waldpark für vielerlei sportliche Aktivitäten und geruhames Verweilen. Attraktion der letzten Jahre ist für Kinder das „Big Tipi“: ein Indianerzelt von 35 Metern Höhe verbunden mit einem Klettergarten. Mit seiner hohen Naherholungsfunktion für die umliegenden Stadtquartiere im Norden Dortmund steht der Fredenbaumpark in der Tradition seiner Entstehung vor circa 150 Jahren.

### TIPP

Das Pumpwerk Evinger Bach der Em-schergenossenschaft am Rande des Fredenbaumparks (Münsterstraße 270) wurde ab 1951 gebaut. Da es an einer wichtigen Ausfallstraße platziert ist, wurde es besonders repräsentativ gestaltet.

### Kontakt & Infos

Fredenbaumpark  
Beethovenstraße/ Schützenstraße (Parkplatz)  
44147 Dortmund  
www.dortmund.de



Kulturort Depot:  
Foto: RIK/Walter

### 43 Depot Immerringstraße

Am 1.6.1881 fuhr die erste Dortmunder „Straßenbahn“ vom Steinplatz am Rande der Innenstadt zum Fredenbaum. Betreiber der Pferdebahn war ein Berliner Bauunternehmer. Das neue Verkehrsmittel fand starken Zuspruch, so dass noch im gleichen Jahr drei weitere Strecken in Betrieb gingen. Bald wurden außer Pferden auch Dampftröser eingesetzt und schließlich 1894 bis 1896 das gesamte Netz auf elektrischen Betrieb umgestellt. 1906 übernahm die Stadt das Unternehmen, das bis dahin schon wiederholt den Besitzer gewechselt hatte. Neben den städtischen Straßenbahnen gab es im Raum Dortmund zu dieser Zeit noch die Hörder Kreisbahn sowie die Straßenbahn des Landkreises Dortmund. Im Jahr darauf entstand als Ersatz für den ersten Betriebshof am Fredenbaum eine neue Wagenhalle mit Bürogebäude an der Immerringstraße, die später um eine weitere Wagenhalle vergrößert wurde. Neben den Hallen errichtete der Dortmunder Architekt Karl Pinno 1914-16 die neue Hauptwerkstatt der Straßenbahngesellschaft.

Im Zusammenhang mit den ersten Eingemeindungen hatten 1914 die städtischen Straßenbahnen die Landkreisbahn übernommen. Für den Wagenpark des vergrößerten Unternehmens, der damals 194 Triebwagen und 171 Beiwagen umfasste, stand nun eine zentrale Werkstatt zur Verfügung. Es handelt sich um ein Gebäude im neoklassizistischen Stil. Während der Betriebshof 1973 geschlossen wurde, blieb die Hauptwerkstatt bis 1996 in Betrieb. Seitdem sind alle Aufgaben im Betriebshof Dorstfeld zusammengefasst.

In der Immerringstraße hat die Kulturinitiative „Depot“ ein „Zentrum für Handwerk, Kunst, Medien und Nachbarschaft“ eingerichtet, das Theatergruppen, Ateliers und Handwerksbetriebe, Film-, Foto- und Tonstudios, ein Architekturbüro, ein Bildungszentrum und seit Oktober 2009 das „sweetSixteen-Kino“ vereint. Letzteres hat sich mit seinem qualitativ anspruchsvollen Filmprogramm überregional einen Namen gemacht - was jährlich wiederkehrende Programmpreise, unter anderem der Film- und Medienstiftung NRW und der Kulturstaatsministerin, belegen.

Glanzstück der verbliebenen Inneneinrichtung ist die Schiebephöhne in der 87 Meter langen Montagehalle, mit der die Wagen in die Montagekabinen gefahren wurden. Für die neuen großen Straßenbahnzüge reichte die Schiebephöhne allerdings nicht mehr aus. Sie wurden in einem Anbau am Ende der Halle repariert. Heute dient die Schiebephöhne als zentrale Erschließungsachse des Kulturzentrums.

#### Kontakt & Infos

Depot e.V.  
Immermannstraße 29  
44147 Dortmund (Nordstadt)  
www.depotdortmund.de

### 44 Altes Hafenamnt

Das alte Hafenamnt im Stil der Neorenaissance sollte nach dem Willen seines Architekten, des Stadtbauinspektors Friedrich Kullrich, „dem einfahrenden Schiffer schon von weither als Merkmal des Dortmunder Hafens“ dienen.

Ein Kanalkomitee, das 1856 gegründet wurde und sich für eine Schifffahrtsverbindung vom Rhein zu Weser und Elbe mit Hafen in Dortmund einsetzte, stand am Anfang der langjährigen Bemühungen von Stadt, Unternehmen und Handelskammer, die verkehrsbedingten Wettbewerbsnachteile Dortmunds gegenüber den näher am Rhein gelegenen Industriestädten auszugleichen. Als es 1886 schließlich zum Gesetz über den Bau des Dortmund-Ems-Kanals kam, spielten nicht zuletzt militärstrategische Überlegungen eine Rolle: Die direkte Anbindung des Industriegebiets an die Nordsee sollte es im Kriegsfall ermöglichen, die Rheinstraße durch die Niederlande zu umgehen. Nach einer Bauzeit von nur sieben Jahren, in denen zeitweise über 4.500 Arbeiter auf der Großbaustelle schufteten, weihte Kaiser Wilhelm II. am 11.8.1899 Kanal und Hafen ein. Ein Abzweig führte vom Schiffshebewerk Henrichenburg nach Herne und schloss die dortigen Bergwerke an den Wasserweg an. Mit dem Rhein-Herne-Kanal, der 1907-1914 angelegt wurde, erhielt das östliche Ruhrgebiet dann auch die ersehnte Schifffahrtsverbindung zum Rhein.

Hatten die Kanalbefürworter anfangs vor allem den Kohlenabsatz im Auge, so kamen Kanal und Hafen letztlich am meisten der Eisen- und Stahlindustrie zugute, die ihr Eisenerz nun auf dem Wasserweg beziehen konnte. Während das Hüttenwerk der Dortmunder Union am Hafen lag, erhielten der „Phoenix“ in Hörde und die Westfalenhütte durch die städtische Kleinbahn 1907 ebenfalls eine Anbindung an die Wasserstraße. Obwohl der Kanal die Transportkostennachteile gegenüber den Werken am Rhein nicht vollständig ausgleichen konnte, trug er doch zur Wettbewerbsfähigkeit Dortmunds bei, zumal die hochwertigen Kohlevorkommen und eine qualifizierte Arbeiterschaft den Hüttenwerken zugutekamen.

Heute werden im größten Kanalhafen Europas neben Stahlprodukten vor allem Baustoffe, Mineralöle, Kohlen, Schrott und andere Massengüter umgeschlagen. An der Kanalstraße wurde 1989 das Container Terminal Dortmund (CTD) in Betrieb genommen, das über zwei große Verladebrücken verfügt, die neben Containern auch Schwergut von bis zu 60 t auf Binnenschiffe verladen können.

Der Dortmund-Ems-Kanal ist rd. 225 km lang, beginnt in Dortmund und überwindet auf seiner Gesamtstrecke mit Hilfe von 15 (ursprünglich 17) Kanalstufen einen Höhenunterschied von rd. 70 m. Für den Erztransport hat er keine Bedeutung mehr.

Der ausgedehnte Hafenbereich vermittelt nicht nur einen Eindruck vom modernen Hafenwesen, sondern hat auch Sehenswertes aus seiner Vergangenheit bewahrt. Ein Beispiel dafür sind die beiden Portalkräne von 1906 und 1908, die ältesten noch erhaltenen Exemplare dieses Bautyps in Westfalen, die vom Schmiedinghafen zum Petroleumhafen (an der Brücke Franziusstraße) umgesetzt wurden. Die Umsetzung war nötig geworden, da die Kräne Anfang der 90er-Jahre der wirtschaftlichen Wertenutzung der östlichen Kaianlagen des Schmiedinghafens entgegenstanden.

Im denkmalgeschützten Alten Hafenamnt von 1898 befinden sich heute Räume der Wasserschutzpolizei. Im ursprünglich ausgestatteten Kaiserzimmer können Trauungen durchgeführt werden



Altes Hafenamnt.  
Foto: RIK /Walter

#### Kontakt & Infos

Altes Hafenamnt  
Sunderweg 130  
44147 Dortmund  
www.dortmunder-hafen.de



Brücke Ostermärsh. Foto: RIK/Budde

#### 45 Dortmund Eisenbahnbrücken-Ensemble

Nach der Eröffnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn im Jahre 1849, die in Dortmund auf die zwei Jahre zuvor fertig gestellte Köln-Mindener Eisenbahn traf, entwickelte sich die Stadt zum ersten Eisenbahnknotenpunkt des aufstrebenden Industriereviers und trug zu ihrem raschen wirtschaftlichen Aufschwung bei. An den Bahnlinien ließen sich zahlreiche Industrieunternehmen nieder. Dortmund besaß in den 1880er-Jahren das dichteste Eisenbahnnetz im Ruhrgebiet. Zu den Strecken des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs kamen die Anschlussbahnen der Zechen und großen

Industriebetriebe. Doch mit der räumlichen Ausdehnung der Stadt, dem hohen Bevölkerungswachstum und dem steigenden Verkehrsaufkommen erwies sich die Eisenbahn auch immer mehr als innerstädtisches Verkehrshindernis. Besonders betroffen war der Verkehr zwischen der Innenstadt und den schnell wachsenden nördlichen Stadtvierteln. Dazwischen lagen die Gleisanlagen der Köln-Mindener- und Bergisch-Märkischen Eisenbahn. An den Übergängen kam es immer wieder zu langen Wartezeiten.

1895 ergab eine Verkehrszählung, dass an drei Tagen die Bahnschranken in 16 Stunden etwa 11 Stunden geschlossen waren. Viele Arbeiter kamen auf Grund der Wartezeiten zu spät zur Arbeit und mussten dafür Lohnabzüge in Kauf nehmen. Es dauerte noch acht Jahre, bis sich Stadt und Bahndirektion auf die Einzelheiten einigen konnten. Am 12.12.1910 war es dann so weit: Mit der Einweihung des neuen Hauptbahnhofs und der gleichzeitigen Verlegung der Zulaufstrecken in Dammlage hatte auch das „Eisenbahnelend“ ein Ende.

Die Unionstraße wird südlich von der ehemaligen Bergisch-Märkischen Eisenbahn und nördlich von der früheren Köln-Min-



Brückensembles Unionstraße. Foto: RIK/Budde

der Eisenbahn überquert. Die beiden Brückenkomplexe wurden 1910/1911 erbaut und bestehen aus sieben bzw. fünf Einzelbrücken, die jeweils zu einer Brücke zusammengefasst sind. Da die Bahndämme in der Stadt möglichst niedrig gehalten werden sollten, musste beim Brückenbau eine Konstruktion gewählt werden, die dennoch die erforderliche Durchfahrthöhe gewährleistete. Das Bogenfachwerk mit Zugband erfüllte diese Anforderung, da der Brückenträger in der Straßenmitte entsprechend schmal ausgeführt werden konnte. Am Bau der Brücken über die Unionstraße waren alle drei großen Dortmunder Stahlbauunternehmen beteiligt: August Klönne, C.H. Jucho und Dortmunder Union Brückenbau. Eine eingleisige Metallbrücke im nördlichen und eine ältere sowie eine moderne Betonbrücke im südlichen Bereich vervollständigen das Ensemble, das Brückenbauwerke unterschiedlicher Konstruktion und Entstehungszeit vereinigt.

Nördlich der Dortmunder Innenstadt gibt es weitere Brückensembles: Ein besonders beeindruckendes befindet sich an der Gronaust./Oestermärsh, zwischen Innenstadt und Borsigplatz. Auf Straßenniveau verkehrt hier die Stadtbahn-Linie U44 zur Westfalenhütte.

Darüber befindet sich ein doppelstöckiges Brückenbauwerk. Die untere Brücken-Ebene wird von Zügen der Strecke Dortmund HBF - Lünen - Münster bzw. Gronau befahren. Die Fachwerk-Brücke wurde 1895 von der Fa. August Klönne erbaut. Es ist eine komplett vernietete schiefe Brücke mit einem mittig angeordneten Längsträger und zwei biegesteifen Rahmen als Verstärkung in den Obergurten. Die darüber liegende Stahlträger-Brücke trug früher die Gleise der Strecke Dortmund Ost - Dortmund-Eving. Diese Strecke ist inzwischen stillgelegt; sie war Ausgangspunkt der bis 1905 privaten Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Eine weitere interessante Brückenkonstruktion bilden die Brücken der Köln-Mindener Strecke östlich des Hauptbahnhofs über die Weißenburger Straße/Oesterholzstraße. Die südliche Vollwandrahmenbrücke ohne Zugband wurde 1937 von der Fa. Klönne gebaut, die unmittelbar nördlich anschließende Fachwerkbrücke von 1908 stammt von C.H. Jucho. In unmittelbarer Nähe befanden sich auch ihre Produktionsstätten: Die Areale der ehem. Stahlbau-Weltfirmen „August Klönne“ (Weißenburger Str. 75) und „C.H. Jucho“ (Weißenburger Str. 73).

#### Kontakt & Infos

Brückensembles Unionstraße  
44135 Dortmund  
Brückensembles Oestermärsh  
Oestermärsh / Gronauststraße  
44137 Dortmund  
Doppelbrücke Weißenburger Str.  
Weißenburger Straße /  
Oesterholzstraße  
44145 Dortmund

Hauptbahnhof  
Dortmund. Foto:  
RIK/Budde



#### 46 Hauptbahnhof Dortmund

Das Eisenbahnzeitalter begann in Dortmund am 15. Mai 1847, als die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft ihren Bahnhof ganz in der Nähe des heutigen Hauptbahnhofs eröffnete. Durch Zahlung von 9000 Talern und der kostenfreien Zurverfügungstellung von 68 Morgen Land war es Dortmund gelungen, die Köln-Mindener Strecke zu einem Umweg gegenüber der ursprünglich geplanten geraden Linienführung über Lünen zu bewegen. Zwei Jahre später schloss die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft (BME) ihre von Elberfeld über Hagen und Witten kommende Stammstrecke in Dortmund an die Köln-Mindener Bahn an. 1855 wurde von der BME die Strecke nach Soest und 1860/62 die heutige Ruhrgebietsmagistrale Richtung Bochum, Essen und Duisburg/Oberhausen eröffnet. In den Gründerjahren legten weitere Bahngesellschaften wie die Rheinische und die Westfälische Eisenbahn sowie die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn ihre Gleise in Richtung Dortmund, erhielten aber keinen Anschluss an den bestehenden Bahnhof. Nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen ab 1880 wurden daher mehrere Verbindungsstrecken im Raum Dortmund gebaut, welche die Dominanz des Hauptbahnhofs weiter stärkten. Das starke Bevölkerungswachstum mit entspre-

chendem Verkehrszuwachs im Personenverkehr ließen Dortmund zum bedeutendsten Bahnknotenpunkt des Ruhrgebiets werden.

Nicht nur die nach Dortmund führenden Eisenbahnstrecken, sondern auch der Hauptbahnhof selbst entsprachen Anfang des 20. Jahrhunderts nicht mehr den Anforderungen.

Das ursprüngliche Empfangsgebäude in Insellage zwischen den Gleisen der Köln-Mindener und der Bergisch Märkischen Strecke, mit Zufahrt vom Burgtor, wurde 1910 durch einen repräsentativen Neubau ersetzt. Der von Regierungs- und Baurat Hüter entworfene Bau war mit seinen 136 Meter Länge und dem hohen Mansarddach prachtvoll und wirkte trotz seiner gewaltigen Größe harmonisch. Parallel dazu war seit 1904 ein Umbau der Dortmunder Bahnanlagen erfolgt, der insbesondere auch die Höherlegung der Gleise zur Beseitigung der Bahnübergänge beinhaltete.

Im Zweiten Weltkrieg war Dortmund seit 1943 mehrfach das Ziel alliierter Luftangriffe wobei am 6. Oktober 1944 der Hauptbahnhof nahezu vollständig zerstört wurde. Bereits im Frühjahr 1946 konnte man mit werktäglich 106 Zügen ansatzweise wieder von einem regulierten Zugverkehr sprechen, der allerdings durch zerstörte Stellwerke und Brücken in



Hauptbahnhof Dortmund,  
historische Ansicht  
um 1930. Foto:  
DGEG-Archiv

erheblichem Maße behindert war. Erst nach Behebung der Schäden an der betriebsnotwendigen Infrastruktur konnte an die Wiedererrichtung des Empfangsgebäudes gedacht werden. Die Deutsche Bundesbahn erstellte 1951 einen schlichten Neubau, der eher als Provisorium gedacht war, aber in seinen wesentlichen Elementen trotz mehrfacher Umbauten und Modernisierungen bis heute überdauert hat. Anfang der Sechzigerjahre erhielt die Schalterhalle Glas-Motivfenster der ehemaligen Dortmunder Arbeitswelt. 2011 wurde die Halle nach grundlegender Sanierung wiedereröffnet, 2017 wurde mit dem Umbau der restlichen Verkehrsstation begonnen. Ziele sind vor allem die Erweiterung des Fußgängertunnels und die Barrierefreiheit. Zwei Projekte einer Bahnhofsüberbauung in gigantischen Dimensionen („UFO“ 1998 und „3do“ 2001) waren zuvor gescheitert.

Meilensteine der Nachkriegsgeschichte des Hauptbahnhofs waren die Aufnahme des elektrischen Betriebes 1957 zunächst im Ruhrschnellverkehr, ab 1959 auch im Fernverkehr, die Einführung der Intercityzüge ab 1971 und der ICE-Züge ab 1991 mit Dortmund als Knotenbahnhof und die Verlängerung der S-Bahn nach Dortmund 1983.

Der Dortmunder Hauptbahnhof zählt heute zu den bedeutendsten Knoten-

punkten im Netz der Deutschen Bahn und weist mit rund 125 Tausend Reisenden täglich innerhalb des Ruhrgebiets neben den Hauptbahnhöfen Duisburg und Essen das höchste Fahrgastaufkommen auf. Auf 16 Gleisen bedienen täglich rund 120 Fernverkehrszüge, 350 Regionalzüge und 160 S-Bahnzüge den Bahnhof.

#### Kontakt & Infos

Hauptbahnhof Dortmund  
Königswall 15  
44137 Dortmund

## 47 Mahn- und Gedenkstätte Steinwache

Der nahegelegene Steinplatz mit seinen umliegenden Gaststätten entwickelte sich um die Jahrhundertwende zum Treffpunkt und Versammlungsort für die aufstrebende Arbeiterbewegung, später etablierte sich hier ein Zentrum des kommerziellen Unterhaltungs- und Vergnügungsgewerbes. Zur Überwachung der Nordstadt als potentieller politischer und sozialer Unruheherd wurde 1906 der Gebäudekomplex an der Steinstraße errichtet und diente als Dienstgebäude des 5. Polizeireviere, im Volksmund auch Steinwache genannt. Um 1926/27 wurde die Polizeiwache um einen Gefängnistrakt mit verbindendem Zwischentrakt erweitert. Gegen Ende der Weimarer Republik zählte das Gefängnis, in dem ein sozial-integrativer Strafvollzug praktiziert wurde, zu den modernsten in Deutschland.

Mahn- und  
Gedenkstätte  
Steinwache. Foto:  
RIK/Budde



Nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten wurde die Steinwache ab 1933 zu einem Gestapo-Gefängnis umfunktioniert. Die Gestapo (Geheime Staatspolizei) konnte als politische Polizei gegen tatsächliche oder angebliche Gegner des NS-Regimes Schutzhaft in Gefängnissen verhängen und Gefangene foltern und hinrichten. Mitglieder der politischen Parteien, der Gewerkschaften und von Religionsgemeinschaften sowie Sinti, Roma und ausländische Zwangsarbeiter wurden hier von 1933 bis 1945 verhört, festgehalten und brutal misshandelt. Als eine der berüchtigten Folterstätten im Deutschen Reich wurde das Gefängnis in Widerstandskreisen auch als „Hölle von Westdeutschland“ bezeichnet. Bis 1945 waren in den rund 50 Haft-

zellen über 66.000 Menschen aus politischen Gründen inhaftiert, einige nur für wenige Wochen, andere für Monate und Jahre.

Nach dem Krieg diente der von den alliierten Luftangriffen weitgehend verschont gebliebene Gebäudekomplex als Polizeiwache und Obdachlosenasyll. 1992 wurde der Gefängnistrakt zur Mahn- und Gedenkstätte „Steinwache“ umgewidmet. In den ehemaligen Gefängniszellen befindet sich seither die ständige Ausstellung „Widerstand und Verfolgung in Dortmund 1933-1945“ des Stadtarchivs Dortmund. Neben der Darstellung der geschichtlichen Ereignisse anhand von zahlreichen Dokumenten, ausdrucksstarken Fotografien und persönlichen Erinnerungen von Zeitzeugen in Form von Video- und Tonpräsentationen wurden auch einige der Zellen entsprechend dem Zustand von 1933 rekonstruiert. Die dabei gefundenen Inschriften von Häftlingen wurden dokumentiert und zum Teil erhalten.

In dem durch einen modernen Anbau erweiterten Gebäudeteil Steinstraße 48, dem ehemaligen Verwaltungskomplex der Steinwache, hat heute die Auslandsgesellschaft NRW e.V. ihren Sitz.

### Kontakt & Infos

Mahn- und Gedenkstätte  
Steinwache  
Steinstraße 50  
44147 Dortmund  
[www.ns-gedenkstaetten.de/](http://www.ns-gedenkstaetten.de/)  
[www.steinwache.dortmund.de](http://www.steinwache.dortmund.de)

## 48 Hörder Burg

Im Jahre 1840 erwarb der Iserlohner Fabrikant Hermann Diedrich Piepenstock die Hörder Burg. Er hatte 1821 den väterlichen Betrieb übernommen, der neben „Panzerwaren“ aus Draht, wie Nadeln, Haken, Ösen und Fischangeln auch verschiedene Drahtsorten und Bleche herstellte. Als erster Fabrikant in Deutschland produzierte Piepenstock verzinktes Weißblech. Auf dem Gelände der Hörder Burg richtete er ein Puddel- und Walzwerk ein. Die nach ihm benannte Hermannshütte wurde 1852 unter dem Namen Hörder Bergwerks- und Hüttenverein zur ersten Aktiengesellschaft im Hüttenwesen des Ruhrgebietes. An der Straße nach Brüninghausen nahm der Hörder Verein zwei Jahre später den ersten Hochofen im heutigen Stadtgebiet in Betrieb. In dieser Zeit beschäftigte die Hütte 2.650 Arbeiter, mit den unternehmenseigenen Zechen sogar 3.788. Als der Hörder Verein 1879 mit den Rheinischen Stahlwerken als erstes deutsches Hüttenwerk das Thomasverfahren übernahm, war der Weg zur großindustriellen Stahlproduktion beschritten. Neben anderen technischen Neuerungen wurde in Hörde der Roheisenmischer entwickelt, der es erlaubte, „in einer Hitze“ Eisen zu Stahl zu verarbeiten, das heißt, ohne das Roheisen erneut einzuschmelzen.

Auch in der betrieblichen Sozialpolitik spielte das Unternehmen eine Pionierrolle. Schon Hermann Piepenstocks Vater Caspar Diedrich hatte in Iserlohn eine Begräbnis- und Sterbekasse eingerichtet. In Hörde bestand ab 1842 zusätzlich eine „Kranken- und Hilfskasse“ sowie eine Pensionskasse.

Obwohl die Hörder Burg Ende der 1880er-Jahre zu klein für die Verwaltung des Unternehmens geworden war, scheiterten Abriss- und Neubaupläne an der schwierigen finanziellen Lage, in der sich der Hörder Verein damals befand. So wurde das Gebäude 1894, 1907 und 1911 umgebaut und erweitert und dabei mit Erkern, Zinnen, Friesen und anderen Elementen aus unterschiedlichen Stilepochen verziert. Von der Fusion des Hörder Vereins mit dem Bergbau- und Hüttenunternehmen Phoenix in (Duisburg-)Laar 1906 bis zum Umzug der Hauptverwaltung des Phoenix nach Düssel-



Hörder Burg.  
Foto: RIK/Walter

dorf 1922 befand sich der Verwaltungssitz des fünfgrößten deutschen Unternehmens mit über 30.000 Beschäftigten in der Hörder Burg. Die „Vorburg“, wurde 1917-22 nach Plänen des Architekten Pohl errichtet. Stilelemente früherer Epochen wurden, wie zu dieser Zeit üblich, in die Gestaltung aufgenommen. Der Phoenix schloss sich 1926 der Vereinigte Stahlwerke Aktiengesellschaft an. 1966 übernahm Hoesch das Hörder Hüttenwerk. Die Hörder Burg wurde nach teilweiser Zerstörung im Zweiten Weltkrieg wiederaufgebaut und steht heute unter Denkmalschutz. Nach der Demontage des Stahlwerks ab 2001 wurden umfangreiche archäologische Untersuchungen und denkmalpflegerische Sanierungen des Gebäudes vorgenommen. Das Freilichtmuseum „Hörder Burghof“ zwischen Burg und Seeufer zeigt Teile des Bodendenkmals, die von der Dortmunder Denkmalbehörde ergraben worden sind.

In unmittelbarer Nähe der Hörder Burg entstand auf dem ehemaligen Stahlwerk-Areal der Phoenix-See, der am 1. Oktober 2010 geflutet wurde. Seit 2017 ist die Hörder Burg Sitz der Sparkassenakademie NRW. In der Hörder Burg hat der Verein zur Förderung der Heimatpflege e.V. Hörde ein kleines Museum eingerichtet, in dem die Hörder Geschichte dokumentiert wird.

### Kontakt & Infos

Hörder Burg  
Hörder Burgstraße  
44263 Dortmund-Hörde



Phönix-See.  
Foto: Pixabay

## 49 Phönix-See

Als am 28. April 2001 die letzte Stahlschmelze in Hörde abgegossen wurde, ging in Dortmund eine Ära zu Ende, in der einige hundert Millionen Tonnen Rohstahl erzeugt wurden. Stahl und Stahlprodukte aus Dortmund gingen in die Welt. Den Grundstein für diese, die wirtschaftliche Entwicklung Dortmunds über Jahrzehnte prägende Eisen- und Stahlindustrie hatte Hermann Dietrich Piepenstock mit dem Erwerb der Hörder Burg gelegt. 1843 nahm hier die Hermannshütte ihren Betrieb auf.

1957 zählte die Dortmund-Hörder Hüttenunion 22.500 Beschäftigte und Mitte der 1960er-Jahre wurden drei Millionen Jahrestonnen Rohstahl erzeugt. Herausragend waren in Hörde immer die

technologischen Glanzleistungen und Innovationen, von der Entwicklung des Thomasverfahrens 1879 über die Wärmerückgewinnung der Hochofengase zur Elektrizitätsversorgung der Hütte bis zur Inbetriebnahme des Oxygenstahlwerks 1963.

An die „Stahlzeit in Hörde“ erinnert der Thomaskonverter auf der „Kulturinsel“ im Phönix-See. Er konnte auf Initiative des Vereins zur Förderung der Heimatpflege e.V. Hörde vor der Verschrottung bewahrt werden. Der Konverter ist der letzte, der 1954 in der Hörder Kesselschmiede gebaut wurde. Er war bis zur Schließung des Thomasstahlwerks 1964 in Betrieb. Die Thomasbirne diente dazu, aus Roheisen Stahl zu erzeugen. Dazu wurde durch den Boden des mit Roheisen gefüllten Konverters Luft geblasen, wodurch die unerwünschten Bestandteile im Eisen verbrannt wurden. Ab 1963 ersetzte das neue Oxygenstahlwerk, das nach dem Sauerstoffaufblasverfahren arbeitete, das alte Thomasverfahren. Das Oxygenstahlwerk arbeitete mit drei Konvertern mit je 200 Tonnen Schmelzgewicht. Nachgeschaltet waren zwei Stranggießanlagen.

2001 wurde auch das Oxygenstahlwerk stillgelegt. Anschließend wurden zahlreiche Anlagen demontiert und nach China

verschifft. Die meisten übrig gebliebenen Gebäude wurden 2003 abgerissen. Von den Alt-Gebäuden der Hütte zeugen heute neben der Hörder Burg noch die Tull-Villa und das 1912-14 erbaute Hauptmagazin von dem bedeutenden Industriestandort „Phönix Ost“. Im ehemaligen Hauptmagazin sind exklusive Wohnungen entstanden. Zwei Brammen aus einer der letzten Hörder Schmelzen sind am Seeufer als Denkmal aufgestellt.

Mit dem Projekt „Phönix-See“ wird eines der ambitioniertesten Strukturwandelprojekte der letzten Jahre verwirklicht. Dabei wurde der industrielle Charakter bewusst negiert und mit dem positiven Image „Wasser in der Stadt“ neu definiert. Der See mit dem umliegenden Areal ist ein Wohn- und Naherholungsgebiet mit Wohn- und Gewerbebebauung geworden. Er ist gleichzeitig ein Baustein zur Renaturierung der Emscher. Der künstliche Flachwassersee hat eine Länge von 1,2 km, eine maximale Breite von 320 Metern und eine Tiefe von z.T. über vier Metern. Die Fläche beträgt ca. 24 Hektar und das Fassungsvermögen ca. 600.000 m<sup>3</sup>. Die Flutung des Sees begann im Oktober 2010. Bereits im Mai 2011 wurde der Seeuferbereich für die Öffentlichkeit freigegeben und im April 2012 begann die wassersportliche Nutzung des Sees.

Geplant wurde eine überwiegend eigenheimorientierte Wohnbebauung auf den meist terrassierten Uferzonen. Insgesamt über 2000 Wohneinheiten wurden bislang gebaut. Im Hafenviertel an der Hörder Burg entstehen seit 2010 Bauten für Büros sowie Praxis-, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe.



Thomas-Konverter am Phönix-See.  
Foto: RIK/Budde

### Kontakt & Infos

Phönix-See  
Hörder Burgstraße  
44263 Dortmund-Hörde  
[www.phoenixseedortmund.de](http://www.phoenixseedortmund.de)  
[www.phoenixsee.dortmund.de](http://www.phoenixsee.dortmund.de)



PHOENIX West.  
Foto: RIK/Walter

## 50 Hochofenwerk Phoenix West

Die 1841 von Hermann Diedrich Piepenstock gegründete Hermannshütte wurde 1852 in die „Hoerder Bergwerks- und Hüttenverein Aktiengesellschaft“ umgewandelt und erhielt ein Jahr später die Konzession zur Errichtung einer Hochofenanlage. Sie bestand zunächst aus vier Hochöfen. 1854 fand hier der erste Hochofenabstich im Dortmunder Raum statt. Entscheidend für die Standortwahl war, dass die umliegenden Zechen neben der Kohle auch den Rohstoff Kobleneisenstein förderten, der für eine Verhüttung geeignet war. Die Hoffnung, auf Jahrzehnte hinaus die Hörder Hochöfen mit den hier gefundenen Eisensteinen zu betreiben, erfüllte sich zwar

nicht, aber der damalige Standortvorteil gab den entscheidenden Anstoß für die Entwicklung der Dortmunder Stahlindustrie.

Die ersten Hörder Hochöfen erzeugten 1855/56 23.000 t Roheisen, was einer Tagesleistung von 17,9 t pro Ofen entsprach. Obwohl kurze Zeit später auf sechs Öfen erweitert, konnte schon bald der gestiegene Roheisenbedarf nicht mehr gedeckt werden. Im Laufe der Jahrzehnte wurden die Hochöfen daher immer wieder umgebaut, modernisiert oder durch leistungsfähigere Neubauten ersetzt. Zuletzt standen hier drei Hochöfen, von denen der Letzte bis 1998 im Schnitt täglich rd. 4.200 t Roheisen erzeugte, das im benachbarten Stahlwerk nahe der Hörder Burg zu Stahl umgewandelt wurde.

Nach der Stilllegung der zuletzt zur Thyssen-Krupp Stahl AG gehörenden Hochofenanlage wurde ein Hochofen mit Nebenaggregaten demontiert und nach China verschifft. Das 110 ha große Werksgelände wurde im Mai 2001 von der LEG / Grundstücksfonds des Landes Nordrhein-Westfalen erworben. Die Flächen werden als Technologie- und Dienstleistungsstandort PHOENIX West für Zukunftstechnologien und für kultur- und

### Kontakt & Infos

PHOENIX West  
Hochofenstraße  
44263 Dortmund-Hörde  
www.phoenixdortmund.de



PHOENIX West.  
Foto: RIK/Budde

freizeitwirtschaftliche Nutzungen entwickelt. Unter der Federführung der NRW.URBAN GmbH & Co. KG wird das innovative Nutzungskonzept Schritt für Schritt umgesetzt.

Die wesentlichen Teile des Hochofenwerks wurden 2002 unter Denkmalschutz gestellt. Dominiert wird der Standort durch die beiden Hochöfen V (1962) und VI (1969) sowie den Gasometer für Gichtgas (1959). Während Hochofen V saniert und im Rahmen eines Erlebnispfades im Rahmen von Führungen begehbar gemacht wurde, ist der Hochofen VI komplett entkernt worden. Ebenfalls erhalten sind unter anderem die Gießhalle, die Gasgebläsehalle I (später Reserveteillager) von 1905, die Gasgebläsehalle II von 1923 und das Schalthaus 101 von 1898. Die 1958 entstandenen Zwillingengebäude von Labor und Waschkau an der heutigen Konrad-Adenauer-Allee bildeten das Eingangsportal zum Hochofenwerk. Die Gebäude weisen die für die 1950er-Jahre typische Formensprache auf. Sie wurden unter Erhaltung vieler historischer Details für eine private Büronutzung umgebaut.

Seit der Schließung des Werks wurde zunehmend versucht, diese einst „verbotene

Stadt“ der Bevölkerung näher zu bringen. Veranstaltungen wie der Tag des offenen Denkmals, beim damaligen Theaterfestival Ruhr, das DEW-Open-Air-Kino oder die ExtraSchicht vor der illuminierten Hochofenkulisse haben Tausende von Besuchern angezogen und begeistert. Die Phoenix-Halle (früher Gasgebläsehalle I) hatte sich als Informationszentrum, Veranstaltungsort, Tagungsstätte und Kunstraum etabliert. Heute betreibt das Unternehmen „Four Artists“ die Phoenixhalle als Musik- und Eventhalle unter dem neuen Namen „Warsteiner Music Hall“.

### TIPP

Das Freibad Schallacker (Heinrich-Stephan-Straße) wurde 1935 vom Hörder Verein neben dem werkseigenen Sportplatz eröffnet. Mit dem bei der Roheisenerzeugung anfallenden Schwefel wurde Wasser angereichert und in Wannenbädern als medizinisches Heilmittel genutzt. Heute befindet sich im ehemaligen Schwimmbecken ein Gemeinschaftsgarten. Die alten Umkleidekabinen direkt neben der mächtigen Gasleitung sind noch vorhanden.



## 51 Hohensyburg

Nördlich des Hengsteysees ragt die Ruine der Hohensyburg fast 100 Meter über dem Tal der Ruhr empor. Vermutlich schon in vorrömischer Zeit entstand auf dem Berg-Plateau eine sächsische Wallburg. Im Jahr 775 wurde die „Sigiburg“ von Karl dem Großen erobert und zum Bollwerk gegen die Sachsen umfunktioniert. Von dieser Anlage finden sich noch Spuren im Gelände. Um 1100 wurde die Wallburg durch eine neue Burg aus Ruhrsandstein, angeblich von Kaiser Heinrich IV. errichtet. Deren Überreste sind auch heute noch vorhanden. In-mitten dieser Ruine ließ die Gemeinde Syburg 1925 ein Kriegerdenkmal zur Erinnerung an die Gefallenen des Ersten Weltkrieges errichten. Westlich der Burgruine wurde bereits 1857 ein Turm zu Ehren des ersten westfälischen Oberpräsidenten Freiherr Ludwig von Vincke aufgemauert, der von 1810 bis 1844 Eigentümer der Burganlage war. Das Bauwerk ist heute ein Aussichtsturm.

Dominiert wird die Bergkuppe von einem monumentalen Nationaldenkmal zur Erinnerung an die Deutsche Reichsgründung

von 1871. Das Denkmal wurde maßgeblich von märkischen Großindustriellen finanziert, um bei der Arbeiterschaft „vaterländische Gefühle“ zu wecken und ihre Loyalität gegenüber Staat und Unternehmern zu fördern. Die Reiterskulptur Wilhelms I., ursprünglich in neugotischem Stil, wurde 1902 eingeweiht. Der Kaiser sitzt zu Pferd vor einem 34 Meter hohen Turm, der von den Standbildern Bismarcks und Moltkes flankiert wird. Ursprünglich waren auch Skulpturen der Prinzen Friedrich Wilhelm und Friedrich Karl vorhanden. Sie wurden jedoch 1935/36 im Rahmen einer Umgestaltung und stilistischen Reduktion des Denkmals entfernt. Schrifttafeln mit Hakenkreuz und dem Datum der NS-Machtergreifung wurden hinzugefügt. Nach 1945 wurde die NS-Symbolik zwar entfernt, der Umbau des Denkmals von 1935/36 aber nicht rückgängig gemacht. Seit 1945 befindet sich das Kaiserdenkmal wie auch die Burgruine und der Vincketurm im Besitz des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe.

Das Kaiser-Wilhelm-Denkmal und im Gefolge die Eröffnung zahlreicher Ausflugslokale begründeten die Beliebtheit Hohensyburgs als Ausflugsziel für Touristen aus nah und fern. 1985 wurde das „Casino Hohensyburg“ eröffnet, das neben dem umsatzstärksten Spielcasino Deutschlands auch vielfältige Kultur-, Gastronomie und Veranstaltungsmöglichkeiten bietet.

Das Panorama Hohensyburg bietet einen weiten Blick auf das Ruhrtal, auf die Mündung der Lenne in die Ruhr und auf den Hengsteysee am Fuße des Berges. Im Westen fällt der Blick auf das „Koepchenwerk“.

### Kontakt & Infos

Hohensyburg  
Hohensyburgstraße  
44265 Dortmund-Syburg

## 52 Syburger Bergbauweg

Am Syberg gibt es nicht nur Wallanlagen, Burgenreste und modernes Freizeitvergnügen. Die Industriegeschichte ist ebenfalls präsent. Am steilen Westhang des Sybergs, zwischen den Serpentinaen der Hengsteystraße und der Hohensyburger Burgruine, ist das Flöz Sengsbank, das geologisch älteste, abbaubare Steinkohlenflöz des Ruhrreviers, aufgeschlossen. Der Kohlenbergbau an dieser Stelle wurde 1582 erstmals urkundlich erwähnt, als Mathias Becker, Richter zu Schwerte und Westhofen, von seinem Landesherrn die Erlaubnis erhielt, Kohle im Tagebau zu gewinnen. Im Laufe der Jahrhunderte bauten drei Zechen nacheinander die Kohlenvorkommen ab.

Der Syburger Bergbauweg verbindet Stollen und Schachtpingen (Einsturztrichter) der drei Stollenzechen „Beckersches Feld“ (16. Jahrhundert), „Schleifmühle“ (18. Jahrhundert) und „Graf Wittekind“ (19. Jahrhundert). Zu sehen sind vier renovierte Stollenmundlöcher, ein Flözaufschluss, die Standorte ehemaliger Zechenhäuser und einer Handwinde, ein Bremsberg sowie frühe Kohlenziehwege. Darüber hinaus eröffnet der beschriebene Wanderweg, der zwar nur 2,5 km lang ist, aber durch steiles Gelände führt, auf kleinem Raum einen Einblick in die Bergbaugeschichte des Ruhrgebietes.

### TIPP

Das Kohlenfeld der späteren Zeche Glückaufsegen wurde schon in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts abgebaut. Um 1830 begann der Stollenbau, und noch in den 1830er-Jahren wurde der erste Schacht abgeteuft. Das erhaltene Maschinenhaus für den Schacht III stammt von 1922. Die Zeche wurde 1926 stillgelegt. Am Rombergpark 31, Brüninghausen

Die massiven Bruchsteinbauten, die schon mehrere Umnutzungen erfahren haben, erinnern an die Zeche Johannes Erbstollen, deren Geschichte bis in die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts zurückreicht. Ab 1855 kam der Kohlenabbau an dieser Stelle zum Erliegen. Darbovenstraße, Dortmund-Kruckel



Syburger Bergbauwanderweg.  
Foto: RIK/Walter

Die von der Zeche Schleifmühle geförderten Kohlen wurden vornehmlich in Schmieden und Kalköfen südlich der Ruhr verwendet. Im Jahre 1755 war die Zeche Schleifmühle die einzige im Amt Schwerte. Sechs Mann förderten 164 Tonnen Kohle im Wert von 244 Reichstalern. Die Zeche wechselte häufig ihren Besitzer, ein deutliches Indiz für unbefriedigende Betriebsergebnisse. Auch der Kaufmann und marxistische Theoretiker Friedrich Engels erbt Anteile an Schleifmühle, allerdings zu einem Zeitpunkt, als die Zeche schon lange stilllag und die Anteile wohl nur noch Papierwert besaßen.

### Kontakt & Infos

Syburger Bergbauweg  
Hohensyburgstraße  
44265 Dortmund-Syburg  
[www.syburg.de/sy-bergbauweg.htm](http://www.syburg.de/sy-bergbauweg.htm)  
Förderverein Bergbauhistorische Stätten e.V.,  
<http://www.bergbauhistorie.ruhr/bergbau-erleben/graf-wittekind/>

## Impressum

**Herausgeber:**

Regionalverband Ruhr  
Die Regionaldirektorin  
Kronprinzenstraße 35  
45128 Essen  
[www.rvr.ruhr](http://www.rvr.ruhr)

**Projektleitung:**

Referat Industriekultur  
[www.route-industriekultur.ruhr](http://www.route-industriekultur.ruhr)

**Redaktion und Gestaltung:**

Schacht 11, Essen  
[www.schacht11.ruhr](http://www.schacht11.ruhr)

Änderungen vorbehalten