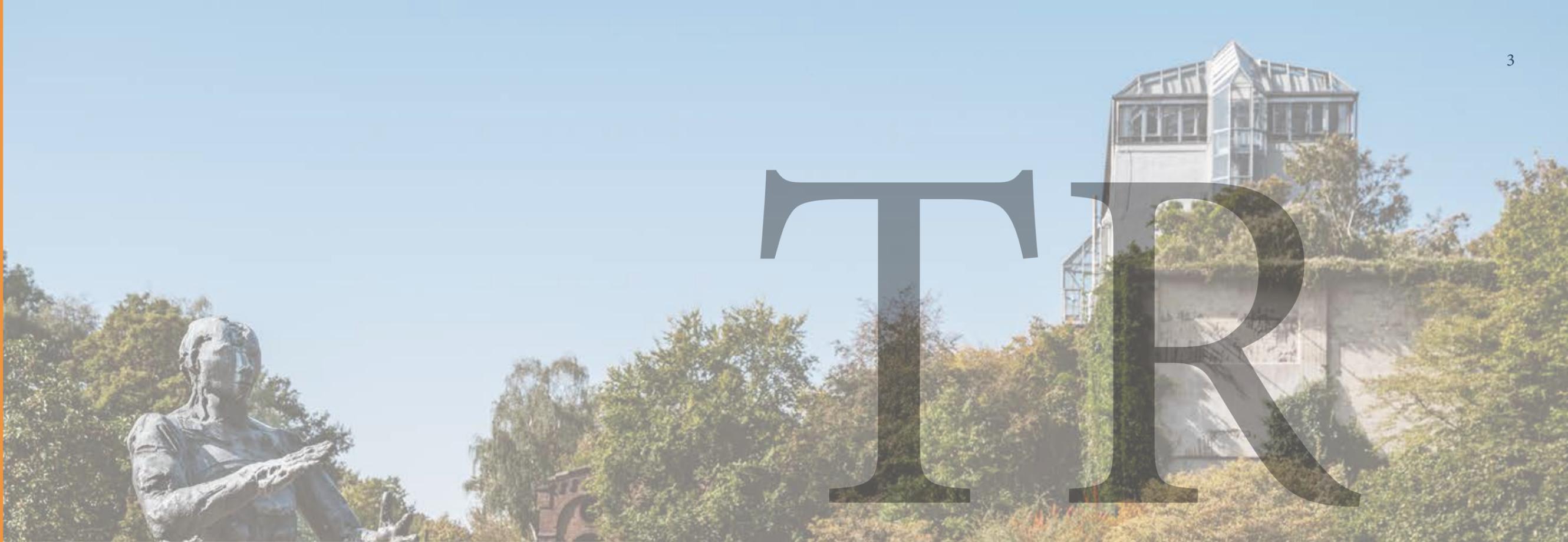


TR



Sole, Dampf und Kohle





Themenroute 10

Sole, Dampf und Kohle



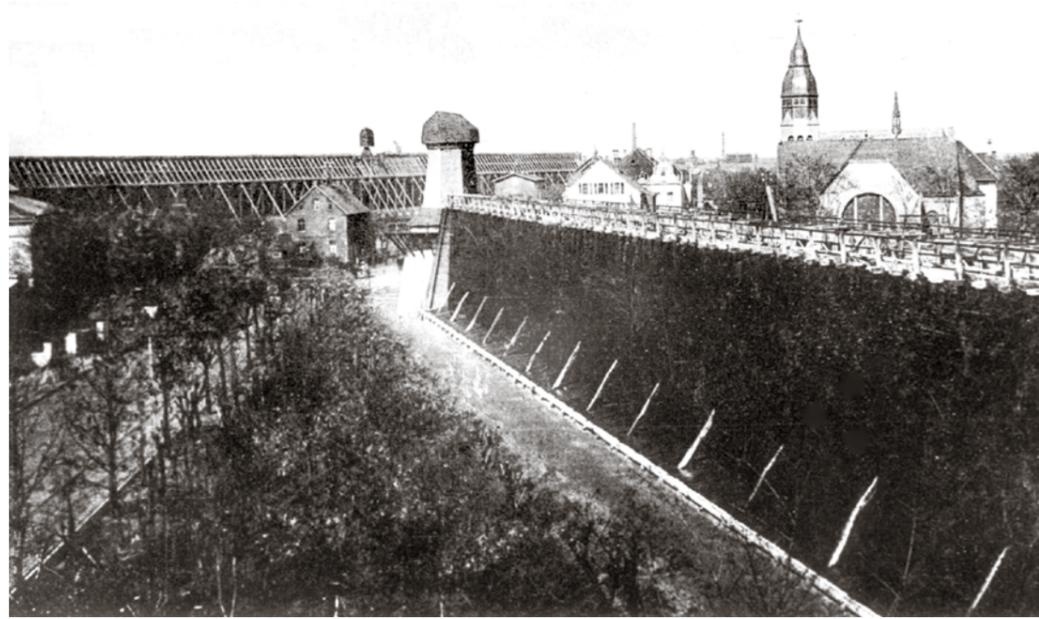
Inhalt

Einleitung	6
Salz und Kohle	7
Verkehrswege	9
Bergbau und Industrie	10
Siedlungsbau	13
Das Ostrevier im Wandel	15

Standorte der Themenroute 10

Lindenbrauerei Unna	19
Alte Reichsstraße 1	20
Historischer Bergbaurundweg	
Holzwickede	21
Emscherquelle	22
Haus Opherdicke	24
Eisenbahnausbesserungswerk Schwerte und Kreinberg-Siedlung	25
Nickelwerke	26
Rohrmeisterei Schwerte	27
Früher Bergbau in Fröndenberg	28
Westfälisches Kettenschmiedemuseum	29
Windkunst und Wärterhaus	30
Gademenreihe	31
Kurpark Königsborn	32
Barmer Ferienkolonie	33
Denkmal Friedrich Grillo und Altes Amtshaus	34
Bahnhof Königsborn	35
Pförtnerhaus	
Zeche Königsborn 2/5	36
Siedlung Reinhardstraße	37
Förderturm Bönen - Ostpol	38
Backhaus Flierich	39
Bahnhof Lenningsen	40
Bahnhof Kamen	41

Seseke-Brücke	42	„D-Zug-Siedlung“ Rünthe und „Alte Kolonie“	68
Zeche Monopol, Schacht Grillo	43	Siedlung Rünthe-Süd	69
Zeche Monopol, Schacht Grimberg 1/2	44	Kraftwerk Gersteinwerk	70
Kraftwerk Bergkamen	45	Schacht Lerche	71
Halde Großes Holz	46	Bergwerk Ost, Schächte Heinrich Robert	72
Zeche Haus Aden	48	Kissinger Höhe	73
Seepark Lünen	49	Gedenkstätte Zeche Radbod	76
Siedlung Ziethenstraße	50	Zeche Radbod	77
Preußenhafen	51	Stadthafen Hamm	78
Siedlung „Am Kanal“	52	Siedlung Vogelsang	79
Museum der Stadt Lünen	53	Zeche Sachsen - Öko-Zentrum NRW	80
Hüttenwerke Kayser	54	Bahnhof Hamm	81
Bergarbeiter-Wohnmuseum	55	Böhler Welding (ehemalige Westfälische Union)	82
Zeche Minister Achenbach, Schacht 4 - LÜNTEC-Tower	56	Westfälische Drahtindustrie	83
Kraftwerk Lünen	57	Gaswerk Hamm	84
Victoria-Siedlung	58	Wassertürme am Hellweg	85
Kantine „Westfalia“	59	Klostermühle Pohl	86
Ziegelei Siegeroth	60	Schleuse Hamm	87
Alte Kaffeerösterei Lünen	61	Wasserübergabe Hamm	88
Zeche Hermann und „Alte Kolonie“	62	Kurpark Hamm	89
Schloss Cappenberg	63	Lippeschleuse Heessen	90
Zeche Werne	64	Schleuse Werries	91
Altes Amtshaus – Karl- Pollender-Stadtmuseum Werne	65	Schulweg-Steg	92
Marina Rünthe	66	Kraftwerk Westfalen	93
Waschkaue Schacht III	67	Maximilianpark	94
		Impressum	95



Gradierwerk „Wilhelmsbau“ (links) auf Friedrichsborn um 1910. Quelle: Stadtarchiv Unna

Einleitung

Sole, Dampf und Kohle - dies waren die Grundlagen der wirtschaftlichen Entwicklung des vielfach noch landwirtschaftlich geprägten Raums am Ostrand des Ruhrgebiets.

Im Verlaufe des 18. Jahrhunderts entwickelte sich die Saline Königsborn im Raum Unna zum bedeutendsten Wirtschaftsbetrieb in der Hellwegregion. Früher als im Bergbau wurde hier die erste Dampfmaschine in den preußischen Westprovinzen eingesetzt. Dies macht deutlich, welches Interesse der preußische Staat nach der Übernahme der Saline an der Salzgewinnung und der weiteren Entwicklung von Königsborn hatte. Insbesondere Reichsfreiherr vom und zum Stein (1757-1831) spielte bei der Förderung des Standortes eine entscheidende Rolle. In seiner Eigenschaft als Direktor des neugeschaffenen Märkischen Bergamtes in Wetter an der Ruhr seit 1784 machte sich Stein auch zum Förderer des Bergbaus. Er steigerte dessen Leistungsfähigkeit, indem er die Zechen unter staatliche Aufsicht stellte und damit die Leitung der Gruben, die Kontrolle der Produktion und den Verkauf der Kohle durch die Bergbehörden durchführen ließ. Bauten und technische Anlagen der Salzgewinnung sind heute noch rings um den ehemaligen Kurpark Königsborn – mit seinen Heilquellen

auch ein „Kind“ der Saline – zu finden. Ebenso kann man den Spuren der frühen Kohleförderung in Fröndenberg oder auf dem Historischen Bergbauwanderweg in Holzwickede folgen. Auch der Lebensweg Steins, dessen Karriere ihn über Hamm zum preußischen Staatsminister und Kopf der nach ihm benannten Staatsreform führte, fand seinen Abschluss im heutigen Kreis Unna, seinem Altersruhesitz Schloss Cappenberg, das er von 1816 bis zu seinem Tode bewohnte.

Kohle und Salz mussten zu den Endabnehmern transportiert werden. Das geschah zunächst recht aufwändig und zeitraubend mit Pferd oder Maulesel. Dabei spielte der Hellweg als wichtigste Handelsstraße zwischen Duisburg und Unna eine bedeutende Rolle. Heute noch auf einem Abschnitt in Form einer beschaulichen Landstraße zwischen Dortmund und Unna zu besichtigen, wurde er mit steigendem Verkehrsaufkommen zunächst durch parallel geführte Chausseen und dann in den 1920er Jahren durch den Ruhrschnellweg (Reichsstraße, später Bundesstraße 1) ersetzt. Ergänzt wurden die Straßenverbindungen ab Mitte des 19. Jahrhunderts durch die stark aufkommende Eisenbahn und später durch die Kanalschifffahrt. Eindrucksvoll sind bis heute die Bahn-

höfe Hamm und Kamen an der ehemaligen Köln-Mindener Eisenbahn sowie die Häfen und Schleusen am Datteln-Hamm-Kanal.

Die Wanderung des Kohlebergbaus vom Ruhrtal in nördlicher Richtung kann man anhand der Geschichte der Groß-Zechen nachvollziehen. Früher in Verbund mit riesigen Eisen- und Stahlwerken bildeten sie das „Rückgrat“ der Ruhrindustrie. Heute sind fast alle Bergwerke stillgelegt. Lediglich die dazugehörigen Arbeitersiedlungen sind oft noch erhalten, teilweise aufwändig restauriert und in neuer „Schönheit“ wiederaufgerichtet. Die großflächigen Zechenbrachen sind inzwischen „Laborflächen“ für neue städtebauliche Projekte wie Technologie-, Wohn- oder Freizeitparks. Auch künstlerisch nähert man sich dem industriekulturellen Erbe an: Das zeigt der Förderturm Bönen der ehemaligen Zeche Königsborn 3/4 mit seiner „Ostpol“ genannten Lichtinszenierung oder das „Zentrum für internationale Lichtkunst“ in der ehemaligen Lindenbrauerei in Unna. Auch Architektur-Skulpturen wie der berühmte „Glaselefant“ im Maximilianpark in Hamm gehören in diesen Zusammenhang.

Die Lindenbrauerei in Unna und der Maximilianpark in Hamm bilden als Ankerpunkte der Route der Industriekultur ideale Einstiegsorte für eine spannende Themenroute durch das östliche Ruhrgebiet.

Salz und Kohle

Die wirtschaftlichen Grundlagen für den „Take off“ im 19. Jahrhundert wurden im östlichen Ruhrgebiet bereits in der vorindustriellen Zeit gelegt. Salz und Kohle spielten dabei eine entscheidende Rolle.

Insbesondere Sole, die ursprünglich in Quellen unmittelbar zutage trat, diente bereits im Mittelalter neben Meerwasser als Rohstoff zur Salzgewinnung. Später wurde sie aus erschlossenen Brunnen gefördert und anschließend in Salinen zu Salz verarbeitet. Vor allem als Konservierungsmittel war das „weiße Gold“ unentbehrlich. Außerdem wurde Salz bei der Glas- und Keramikherstellung, der Bleicherei, Färberei und Stoffdruckerei verwendet.

Allein in Westfalen lassen sich 13 Salinenorte nachweisen. Die letzten Werke stellten 1952 die Salzproduktion ein. Heute werden in Deutschland über 90 Prozent des Salzbedarfs in Salzbergwerken gewonnen. Günstige geologische Verhältnisse hatten auch entlang des Hellwegs – von Salzkotten über Westernkotten, Sassendorf, Soest, Werl bis Unna – zahlreiche Solequellen zutage treten lassen. Auch im Norden der Unnaer Gemarkung, der damaligen Bauernschaft Brockhausen, ermöglichten Solevorkommen eine frühe Salzgewinnung. Urkundlich belegt ist die Salzgewinnung in Brockhausen seit dem Jahr 1389.

In der Folgezeit wurden auf dem Gebiet der Bauernschaft weitere Solequellen erschlossen. Über die Jahrhunderte hinweg befanden sich die Salzquellen im Besitz mehrerer Familien, teils als Alleininhaber, teils als Anteilseigner. Zu Beginn des 18. Jahrhunderts begann sich der preußische Staat auf der Suche nach neuen Einnahmequellen für die lukrative Salzgewinnung zu interessieren und erließ mehrere Verordnungen, die darauf abzielten, die Salzproduktion in staatliche Regie zu überführen. Nach langjährigen Auseinandersetzungen mit der Unnaer Familie Zahn, die es gegen Ende des 17. Jahrhunderts geschafft hatte, sämtliche Brockhauser Salzwerke in ihren Besitz zu bringen, setzte der preußische Staat schließlich seinen Monopolanspruch mit der Gründung der staatlichen Salzwerke Königsborn durch. 1734 wurde der erste staatliche Brunnen „Königsborn“ niedergebracht. Der Name des Brunnens, vermutlich dem Preußenkönig Friedrich Wilhelm I. gewidmet, ging später auf die ganze Saline und schließlich auf den Unnaer Stadtteil über. Im Verlaufe des 18. Jahrhunderts entwickelte sich die Saline Königsborn zum bedeutendsten Wirtschaftsbetrieb der Region.

Von den einstigen Salzgewinnungsanlagen in Königsborn zeugen heute nur noch wenige Relikte. Am Rande des ehemaligen Kurparks befindet sich eine so genannte Windkunst – eine Anlage, die früher die Sole zur Teilverdunstung auf die mächtigen hölzernen Gradierwerke leitete – und ein dazugehöriges Wärterhäuschen. Für die Arbeiter der Saline baute man um 1780 am Zimmerplatz Wohnhäuser in Gademenbauweise. Auch

sie sind erhalten. Eindrucksvoll ist das aufwändig restaurierte Alte Amtshaus von 1817 an der Friedrich-Ebert-Straße, in der früher die Salinenverwaltung untergebracht war.

Auch die Geschichte der Kohleförderung lässt sich im östlichen Ruhrgebiet bis ins späte Mittelalter zurückverfolgen. Als ältester sicherer Beleg gilt eine Überlieferung aus Dortmund, nach der 1296 der Sohn eines „colcure“, eines Kohlengräbers aus dem benachbarten Schüren, als städtischer Bürger aufgenommen wurde. Der Sage nach entdeckte ein Schweinehirt die Brennbarkeit der „schwarzen Steine“, deren Flöze auf den Ruhrhöhen offen zutage traten, als sie sich zufällig an seinem Lagerfeuer entzündet hatten.

Beim frühen Ruhrbergbau wurden die Kohlen in flachen Gruben („Pingen“) ergraben. Lief eine Pinge voll Wasser, wurde sie aufgegeben und in der Nachbarschaft eine neue angelegt. Um die Mitte des 15. Jahrhunderts grub man die ersten senkrechten Schächte mit einer Tiefe von mehreren Metern. Seit dem 16. Jahrhundert legte man waagrechte oder leicht geneigte Stollen in den Berghängen an. In regelmäßigen Abständen waren sie durch Schächte mit der Erdoberfläche



Aquarell, Kohleverschiebung auf der Ruhr um 1850. Quelle: LWL-Industriemuseum, Dortmund

verbunden. Dadurch konnte Frischluft einströmen und eine Luftzirkulation entstehen. Das Grubenwasser floss über eigene, tiefer liegende „Erbstollen“ aus den Förderstollen. Die ummauerten Ausgänge dieser Erbstollen, die sogenannten Mundstollen, sind heute noch an den Talhängen der Ruhr zu finden. Bis ins 19. Jahrhundert bewerkstelligten Pferde und Menschen die Kohleförderung zunächst mit Hilfe von Seilwinden (Handhaspel), später dann mit Seilspindeln (Göpel).

Häufig waren es Bauern, die in Saisonarbeit den Kohleabbau als Nebenerwerb betrieben. Als das Kohlegeschäft zunehmend versprach lukrativ zu werden, engagierten sich auch Adlige beim Kohleabbau. So ließ zum Beispiel der damalige Eigentümer von Haus Opherdicke in Holzwickede, Freiherr von Lilien, ab 1845 auf seinem Gut neun Jahre lang Kohle abbauen. Verwendung fand der Rohstoff u.a. als Hausbrand und als Heizmaterial für die Schmieden im Bergischen Land. Ab Anfang des 17. Jahrhunderts wurde die Steinkohle auch bei der Beheizung der Sudpfannen in den Salinen in Königsborn eingesetzt. In Fröndenberg und Holzwickede finden sich noch Spuren des frühen Ruhrbergbaus. Mit Informationstafeln versehen, führt in Holzwickede ein bergbauhistori-

scher Wanderweg den Besucher zu Pingen, Stolleneingängen und Lichtschächten.

Verkehrswege

Jahrhunderte lang wurde die geförderte Steinkohle in Ledersäcken von Pferden oder Maultieren zu den Verbrauchern gebracht. Dabei war der Hellweg von Duisburg über Essen, Bochum, Dortmund und Unna die wichtigste Handelstraße in Ost-West-Richtung. Darüber hinaus war das Straßennetz nur wenig ausgebaut, Nord-Süd-Verbindungen kaum vorhanden. Der Anstieg der Kohleförderung sowie die zunehmende Produktion der Salzwerte in Werl und in Unna führten zu einem immensen Anwachsen des Transportes von Menschen, Material und Gütern. Die Befahrung durch schwere Pferdefuhrwerke zog den sich eher im Zustand einer „Naturstraße“ ohne Befestigung befindlichen Hellweg schwer in Mitleidenschaft. Ständige Ausbesserungsarbeiten waren die Folge, lösten das Problem aber nicht grundsätzlich. Der preußische Staat sah sich deshalb gegen Ende des 18. Jahrhunderts veranlasst, neue Verkehrswege anzulegen. Zur Aufnahme des Fernverkehrs entstanden schnurgerade Chausseeabschnitte unter Umgehung von Steigungen und Dörfern vorwiegend parallel zur alten Trassenführung des Hellwegs. Ihrem überregionalen Rang entsprechend wurde die preußische Chaussee am Hellweg 1829 zur Bezirksstraße. Ende des 19. Jahrhunderts nannte sie sich Provinzialstraße 23 (Essen-Bochum) bzw. 15 (Dortmund-Paderborn), bis sie 1934 schließlich in die Reichsstraße 1 (Aachen-Königsberg) integriert wurde.

Schiffahrt fand im geringen Maße auf der Ruhr und der Lippe statt, der Rhein war zu der Zeit bereits eine international wichtige Verkehrsverbindung. Der Anstieg der Kohleförderung Mitte des 17. Jahrhunderts führten zu einer verstärkten Nutzung der Ruhr als Verkehrsweg. Sie wurde durch den Bau von insgesamt 16 Schleusen ab 1780 von Langschede bis zum Rhein durchgehend schiffbar. Auf Treidelschiffen wurde die Kohle bis zur Ruhrmündung in Ruhrort gebracht, von dort gelangte sie weiter in die Niederlande und die Schweiz. Salz aus der Saline Königsborn wurde ebenfalls auf diese Weise zu weit ent-



Alte Reichsstraße 1 (heute: Wickeder Chaussee) am Flughafen Dortmund. Foto: RIK/Budde

fernten Zielen transportiert. Der Langscheder Hafen wurde dabei, allerdings nur kurzzeitig bis 1801, als Umschlagplatz genutzt.

Am 15. Mai 1847 wurde mit der offiziellen Einweihung der Köln-Mindener Eisenbahn das „Eisenbahnzeitalter“ im Ruhrgebiet eingeleitet. Die geringeren Kosten gaben den Ausschlag für eine Trasse nördlich der alten Hellweg-Achse von Duisburg über Oberhausen, Altenessen, Gelsenkirchen, Herne, Dortmund, Kamen bis Hamm. Die Streckenführung verlief ohne große Steigungen vorwiegend durch das flache Gelände südlich der Emscher. Im östlichen Bereich der Trasse befinden sich auch heute noch einige sehenswerte, denkmalgeschützte Bahnbauten. Zu ihnen gehören der Bahnhof Kamen mit seiner von Karl Friedrich Schinkel beeinflussten klassizistischen Architektur, die Seseke-Brücke von 1846 als dienstälteste noch in Betrieb befindliche Eisenbahnbrücke Deutschlands und der Bahnhof Hamm. Ebenfalls im östlichen Ruhrgebiet an der ehemaligen Trassenführung der „Westfälischen Eisenbahn“ befinden sich zwei weitere, heute allerdings nicht mehr für den Eisenbahnverkehr genutzte Bahnhöfe. Während der Bahnhof Königsborn heute als Restaurant für gehobene Ansprüche dient, wurde der Bahnhof Lenningsen „berühmt“, als Königin Elisabeth II. von England während ihres ersten Deutsch-

land-Besuches im Jahr 1965 mit ihrem Sonderzug dort über Nacht Station machte.

Mit dem flächendeckenden Aufkommen der Eisenbahn im Ruhrgebiet ab Mitte des 19. Jahrhunderts war der Ruhrschiffahrt ein Konkurrent erwachsen, mit dem sie es in Bezug auf Transportkapazitäten und Flexibilität letztlich nicht aufnehmen konnte. 1890 wurde die Transportschiffahrt auf der Ruhr schließlich eingestellt. Neue Impulse erhielt die Schiffahrt erst wieder, als gegen Ende des 19. Jahrhunderts mit dem Aufbau eines westdeutschen Kanalsystems begonnen wurde. Als erster wurde zwischen 1886 und 1899 der Dortmund-Ems-Kanal gebaut, 1914 folgten die Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals sowie des Datteln-Hamm-Kanals und 1930 wurden die Arbeiten am Wesel-Datteln-Kanal beendet. Parallel zum Bau der Kanäle erfolgte die Anlage von öffentlichen Häfen, wie zum Beispiel dem Stadthafen Hamm, oder privaten Zechen- bzw. Werks-häfen wie dem Preußenhafen in Lünen, beide am Datteln-Hamm-Kanal gelegen.

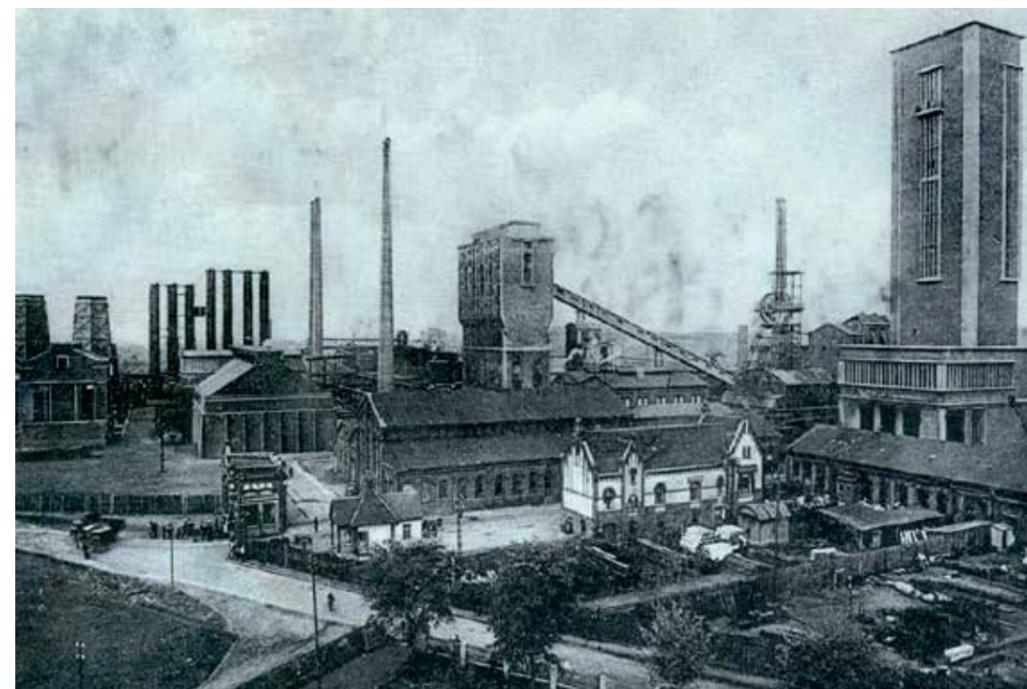
Bergbau und Industrie

Der Einsatz der Dampfmaschine seit Anfang des 19. Jahrhunderts verursachte eine technische Revolution im Bergbau. Die erste Dampfmaschine in Westfalen wurde allerdings nicht im Bergbau eingesetzt, sondern 1799 auf der Saline Königsborn. Dort wurde sie benutzt, um die Sole aus den Brunnen auf die Gradierwerke zur Verdunstung zu heben. Im Steinkohlebergbau wurde die Dampfmaschine ebenfalls zur Wasserhebung eingesetzt. Damit war es möglich, die in nördlicher Richtung immer mächtiger werdenden Mergelschichten (Ton und Kreide) zu durchstoßen und das zufließende Grundwasser abzupumpen. Nun konnten auch die tiefliegenden Kohlevorräte zwischen Unna im Osten und Duisburg im Westen abgebaut werden.

Der Grundstein für den engen Verbund, den Bergbau und Eisenindustrie in den folgenden Jahrzehnten eingingen, war gelegt. Die geförderte Fettkohle war im Gegensatz zu den höher gelagerten Kohleschichten für die Verkokung und damit für den Einsatz in den Hochöfen geeignet. Neue Zechen

entstanden, dem Flözverlauf nach Norden folgend. Waren die ersten Bergwerke an der Ruhr eher bescheidene Anlagen mit wenigen Beschäftigten, änderte sich das im Zuge der Nordwanderung des Bergbaus grundlegend. Tagesanlagen mit Kokereien, ausgedehnten Gleisanlagen, Bahnhöfen und Häfen mit mehreren Tausend Beschäftigten nahmen riesige Flächen in Anspruch. Die Entwicklung einer solchen Groß-Zeche, die beispielhaft für viele andere Bergwerke nicht nur im Osten des Ruhrgebiets steht, lässt sich gut an der Geschichte der Zeche Königsborn ablesen.

1873 erwarb ein Konsortium unter Leitung des bedeutenden Industriellen Friedrich Grillo (1825-1888) die staatliche Saline Königsborn und die Abbaurechte für das vorhandene Steinkohlefeld. An sein damaliges Wirken erinnert heute noch ein Denkmal, das ein Jahr nach seinem Tod gegenüber dem Alten Amtshaus an der Friedrich-Ebert-Straße aufgestellt wurde. 1874 wurde der erste Schacht abgeteuft. Ab 1887 entstand in Kamen die Schachtanlage Königsborn 2, die 1942 um den Wetterschacht 5 ergänzt wurde. An die großflächige Schachtanlage Königsborn 2/5 erinnert heute nur noch ein denkmalgeschütztes Pfortnerhaus an der Westfalenstraße in Kamen-Heeren. Ergänzt wurde Königsborn 2 durch die Doppelschachtanlage Königsborn 3/4 in Bönen-Altenbögge, die zwischen 1899 und 1904 angelegt wurde. Als weithin sichtbare Landmarke ist der Förderturm über Schacht 4 erhalten, der von dem renommierten Industriearchitekten Alfred Fischer in den 1920er Jahren entworfen wurde. 1904 wurden auf beiden Schachtanlagen Kokereien gebaut, die in den 1920er Jahren modernisiert und erweitert wurden. 1923 erwarb der Klöckner-Konzern die Schachtanlagen von Königsborn, um im Rahmen des Verbundsystems seine Hüttenwerke in Hagen-Haspe und Georgsmarienhütte bei Osnabrück ausreichend mit Koks versorgen zu können. Die weitverzweigte Trassenführung der ehemaligen Klöckner-Werksbahn zwischen Kamen, Bönen und Werne, die heute zum Teil in den Radweg „Route der Industriekultur per Rad“ integriert ist, verdeutlicht, wie Raum- und Städte-übergreifend solche Industrieanlagen damals waren. Wie



Schachtanlage 3/4 der Zeche Königsborn um 1930, rechts im Bild der Förderturm über Schacht 4, heute Teil der Lichtinszenierung „Ostpol“. Foto: Peter Voß

andere Bergwerke des Ruhrgebiets auch erlitt Königsborn im Zweiten Weltkrieg starke Zerstörungen. Da jedoch nur die Tagesanlagen betroffen waren, konnte die Förderung nach Kriegsende schnell wieder aufgenommen werden. Die Kohlekrise führte dann allerdings 1966 zur Aufgabe der Schachtanlage 2/5. Nach der Bildung einer Werksdirektion mit der Zeche Heinrich Robert in Hamm im Jahr 1978, wurde 1981 die Förderung auf der Zeche Königsborn 3/4 endgültig eingestellt.

Neben dem klassischen Verbundsystem zwischen Kohle, Koks und Hüttenindustrie gab es auf Königsborn noch eine besondere Verbindung zwischen Kohle- und Salzgewinnung. Friedrich Grillo hatte ja neben den Steinkohlefeldern sämtliche Anlagen zur Salzgewinnung und das Betriebs-Heilbad erworben. Er erkannte die geschäftliche Chance, die ihm das Solebad bot und begann den Kurbetrieb mit neuen Gebäuden und Anlagen systematisch auszubauen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Zur Sicherung der Solebasis wurde sogar eine weitere Quelle in Hamm-Werries erworben. Eine Vereinbarung mit der Stadt Hamm erlaubte ihr die Entnahme einer bestimmten Menge Sole für ein örtliches Thermalbad, das ab 1880 zum Ausgangspunkt für die Anlage des Kurparks Hamm werden sollte.

Mit Erfolg konnten zunächst eher wohlhabende bürgerliche Kreise angesprochen werden, die sich einen Kuraufenthalt in Königsborn leisten konnten. Aber im Gefolge der Bismarckschen Sozialpolitik in den 1880er Jahren offenbarte sich ein weiteres Potenzial des Kurbades Königsborn. Eine medizinische Behandlung und Gesundheitsfürsorge wurde jetzt breiteren Bevölkerungsschichten zuteil. Bereits 1880 wurde auf Initiative eines karitativen Komitees die sogenannte Barmer Ferienkolonie gegründet. Sie stand erstmals erkrankten Arbeiterkindern aus den industriellen Ballungszentren Barmen und Elberfeld kostenlos zur Heilbehandlung zur Verfügung. 1882 wurde sogar noch ein zusätzliches Kinderkurhaus gebaut. Nachfolger dieser Einrichtung ist die 1964 eingerichtete Kinderklinik für Spastiker und mehrfach behinderte Kinder, das heutige Lebenszentrum Königsborn. Bis 1941 wurde der Kurbetrieb in Königsborn aufrechterhalten, dann wurde er, auch aus kriegsbedingten Gründen, eingestellt.

Größere Bedeutung kam der eisen- und stahlerzeugenden Industrie östlich von Dortmund zu. In Lünen erlangte die bereits 1826 gegründete „Gewerkschaft Eisenhütte Westfalen“ regionale Bedeutung. Nachdem der Hochofenbetrieb auf Holzkohlenbasis



Postkarte Bad Königsborn. Quelle: Stadtarchiv Unna

sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts nicht mehr rentierte, wurde der Betrieb auf Gusswerk und Maschinenbau umgestellt. Auf diese Weise konnte sich die Firma insbesondere als Zulieferer für den ab 1880 stark expandierenden Ruhrbergbau profilieren. Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte sie sich sogar vorübergehend eine führende Marktposition bei der Patentierung und Produktion von Anlagen für die mechanische Kohleförderung (Hobel) und Förderanlagen (Panzerförderer) sichern. An die Geschichte der Firma erinnert heute das unter dem Namen „Kantine Westfalia“ bekannte Betriebsgebäude von 1870 mit seiner imposanten Architektur. Ebenfalls in Lünen seit 1916 beheimatet sind die Hüttenwerke Kayser. Seit seinen Anfängen im 19. Jahrhundert arbeitet das Unternehmen ausschließlich auf einem Gebiet, in dem der Recyclinggedanke die längste Tradition hat: bei der Wiederverwertung von Metallen aus Schrott und Produktionsreststoffen. Heute gehört das Werk mit seinen rund 450 Mitarbeitern zum Konzern der Aurubis AG mit Hauptsitz in Hamburg. Auf dem Gebiet eines anderen NE-Metalls weltweit führend ist die Deutsche Nickel GmbH in Schwerte. Ihre Geschichte geht bis in die Anfänge des 19. Jahrhunderts zurück, als man noch auf der Iserlohner Heide verhüttete und Reit- und Fahrge-

schirre aus Nickelsilber herstellte. Dem Unternehmensgründer Theodor Fleitmann gelang es gegen Ende des 19. Jahrhunderts, Nickel durch den Zusatz von Magnesium walz- und schmiedbar zu machen sowie die Walzplattierung von Eisenblechen mit Nickel, Kupfer und deren Legierungen einzuführen. Das zu jener Zeit einzigartige Verfahren weltweit bildet bis heute die Grundlage moderner Plattierverfahren.

Eine Sparte der Metallverarbeitung war fast ein Jahrhundert eng mit der Geschichte der Stadt Fröndenberg verbunden: die Kettenindustrie. Ihr Erfolgsrezept war es, sich auf die Herstellung schwerer Schiff- und Ankerketten spezialisiert zu haben. Infolge der Krise im Schiffsbau und des Strukturwandels in der Montanindustrie ist heute die Kettenherstellung in Fröndenberg nahezu verschwunden. Vor Ort gibt es allerdings ein sehenswertes Kettenschmiedemuseum, das die Geschichte dieses Industriezweiges weiterhin lebendig hält.

Auf eine über 150jährige Tradition blickt die Drahtindustrie in Hamm mit zwei Unternehmen zurück: die 1873 aus mehreren Firmen zusammengeführte „Westphälische Union Aktiengesellschaft für Bergbau, Eisen und Drahtindustrie zu Hamm“, kurz Westfälische

Union genannt. Sie ist heute nach längerer Zugehörigkeit zum Thyssen-Konzern Standort der österreichischen Böhler Welding Group mit dem Schwerpunkt Herstellung von Schweißelektroden. Bei der zweiten Firma handelt es sich um eine 1890 unter dem Namen Westfälische Drahtindustrie GmbH zusammengefasste Unternehmensgruppe, die nach einer zwischenzeitlichen Konzernanbindung an Krupp bzw. Klöckner heute wieder selbstständig in den Geschäftsfeldern Draht, Blankstahl, Baustahl und Seile tätig ist.

Ursprünglich war das Drahtrecken und -ziehen ein altes sauerländisches Zunftgewerbe und wurde besonders in den Städten Altena, Iserlohn und Lüdenscheid bis zum Ende des 18. Jahrhunderts entwickelt. Grundlage der Produktion waren das märkische Osemundeisen und die reichlich zur Verfügung stehende Wasserkraft. Das änderte sich erst, als zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Drahtwalze erfunden wurde und das Puddelverfahren aufkam, beides Produktionsverfahren, die mehr auf Mengen-Erzeugung abgestellt waren. Die neu entstehenden Betriebe wurden jetzt nicht mehr in den engen Tälern des Sauerlandes errichtet, sondern in der produktions- und absetztechnisch günstigeren Ebene des Hellwegs, nahe der Kohle und unmittelbar an den neu entstandenen Eisenbahnlinien und geplanten Wasserstraßen.

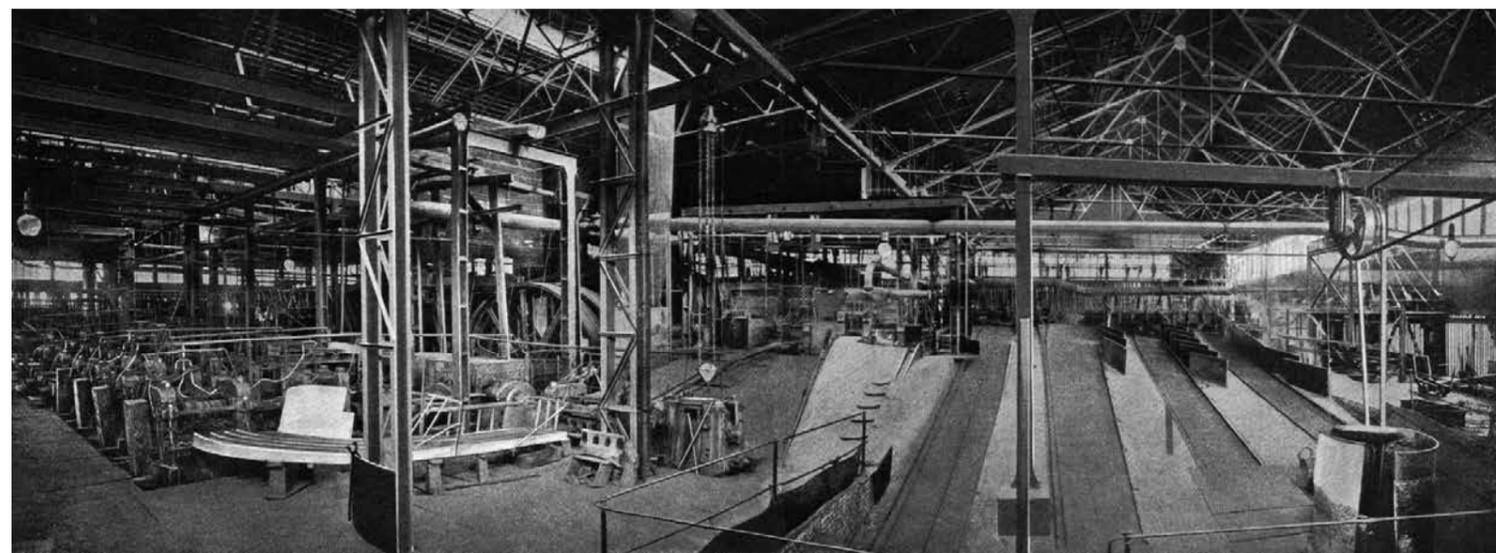
Zu den Gewerbezweigen im östlichen Ruhrgebiet, die ähnlich wie die Kohle- und Salzgewinnung über eine bis in das Mittelalter zurückreichende Tradition verfügen, gehört das Brauereiwesen. Schon früh ent-

wickelte sich in Dortmund das Bierbrauen zu einem speziellen Gewerbe. 1293 erhielt die Stadt von König Adolf von Nassau das Braurecht. Einen ersten Hinweis auf das Braugewerbe in Unna liefert eine Urkunde aus dem Jahr 1346, in der erstmals als Steuer der sogenannte Bierpfennig erwähnt wird. Bis gegen Ende des 15. Jahrhunderts dürfte, wie andernorts auch, in Unna das sogenannte Grutbier gebraut worden sein. Als Grut bezeichnet man die Würzmischung, bestehend u.a. aus Gersten- und Hafermalz, Rosmarin, Anis, Harz und anderen Beigaben, die damals dem Bier beigemischt wurden. Um 1800 gab es bereits 39 Braustellen in Unna. Industriell wurde das Bierbrauen erst mit dem Aufkommen des untergärigen Bieres betrieben, das zur Reifung mehrere Wochen mit entsprechender Kühltechnik benötigt. Die ab 1859 in mehreren Abschnitten errichtete Lindenbrauerei entwickelte sich dabei zum ersten Grossbetrieb in Unna. Bis 1979 wurden hier die bekannten Linden-Biere gebraut. Das Ensemble mit ehemaligen Sudhaus, Kesselhaus, Schalandergebäude und Schornstein steht heute unter Denkmalschutz.

Siedlungsbau

Der betriebliche Wohnungsbau setzte parallel zur später einsetzenden Industrialisierung im nordöstlichen Teil des Ruhrgebiets erst Ende des 19. Jahrhunderts ein. Zu den frühen Siedlungen mit ihren charakteristischen Reihenhäusern, die oftmals am Typ des Vierfamilienhauses mit Kreuzgrundriss orientiert waren, gehören die Siedlung der Zeche Königsborn an der Reinhardstraße in Kamen-

Große Drahtstraße der Westfälischen Union, 1897. Quelle: thyssenkrupp Konzernarchiv





Victoria-Siedlung.
Quelle: Stadtarchiv Lünen

Heeren, die Arbeiterkolonie an der Ziethenstraße in Lünen-Süd und die D-Zug-Siedlung in Bergkamen-Rünthe. Vorherrschend waren hier Häuser in schlichter Ziegelbauweise mit strengen, gleichförmig aneinander gereihten Fassadengliederungen. An der Rückseite der Häuser befanden sich in der Regel Stallgebäude und Außentoiletten.

Nach 1900 begannen sich die Siedlungs- und Architekturformen im Werkswohnungsbau zu ändern. Unter dem Einfluss der Gartensiedlungsbewegung vollzog sich ein grundlegender Umbruch im Gesamtbild der Siedlungen und in der Bauweise der einzelnen Häuser. Wurde die Siedlung bis dahin im Wesentlichen als Addition mehr oder weniger variierten Haustypen verstanden, so erschien sie jetzt als Gesamtentwurf mit eigenem gestalterischen Anspruch. Kleinstädtische oder ländliche Stilmerkmale, die Einbindung des Einzelhauses in organische Häusergruppen, abwechslungsreiche Straßenräume mit versetzter Bauflucht, mit Plätzen, geschwungenen Straßen und Wegen verliehen dem Siedlungsbau eine bewusste städtebauliche Qualität, die bis heute attraktiv wirkt. Die Bildung geschlossener Räume erzeugte den Eindruck von Geborgenheit. Anfänge und Entwicklungen des „gartenstädtischen“ Industriesiedlungsbaus im östlichen Ruhrgebiet lassen sich am Beispiel der Kreinberg-Siedlung des Eisenbahnausbesserungswerkes Schwerte, der Victoria-Siedlung in Lünen

und der Siedlung Vogelsang der Zeche Sachsen in Hamm auch heute noch gut verfolgen. Neben dem Ziel, den Bewohnern materielle Vorteile zu bieten, trat die Absicht, über den Wohnungsbau Vorstellungen von Idylle, Romantik und Heimatverbundenheit zu vermitteln. Auch so ließ sich eine wirkungsvolle Loyalität der Bewohner gegenüber den unternehmerischen Zielsetzungen begründen. Hinzu kamen häufig Einrichtungen wie Konsumanstalt, Werkskindergarten, Haushaltungsschule oder „Beamtencafé“, die weitere Bindungen an das Unternehmen schufen.

Ebenfalls kennzeichnend für die damalige Wohnungsbaupolitik war, dass sie zunehmend städtebauliche und anspruchsvolle architektonische Zielsetzungen verfolgte. War der Werksiedlungsbau bis dahin in erster Linie eine Angelegenheit der betrieblichen Bauabteilungen, so nahmen sich nun anerkannte Architekten des Themas an. So entstand die erste, die „Alte Kolonie“ der Zeche Sachsen in Hamm ab 1912 nach Plänen des renommierten Essener Architekten Alfred Fischer, der auch die Übertageanlagen des Bergwerks entworfen hatte.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden für den Wohnungsbau gemeinnütziger Bauträger öffentliche Mittel zur Verfügung gestellt. Da der herkömmliche Wohnungsbau keine Unterstützung erhielt, beteiligte sich die Industrie

nun an gemeinnützigen Wohnungsunternehmen. Die 1921/22 gebaute „Zentralsiedlung“ in Lünen war eines der ersten Projekte der gemeinnützigen Bergmannssiedlung Dortmund GmbH. Es war gleichzeitig eines der größten, allerdings nur teilweise realisierten Siedlungsprojekte im Ruhrgebiet überhaupt. Diese Form der Siedlungsgesellschaften war entstanden, um die Bindung des Wohnungswesens an ein bestimmtes Unternehmen und die direkte Abhängigkeit der Mieter von ihren Arbeitgebern durch die Kopplung von Arbeits- und Mietvertrag aufzulösen. Leitbild bei dieser Siedlung war ebenfalls die Gartensiedlungsidee, die aber im Verlaufe der 1920er Jahre angesichts zunehmender Engpässe bei den öffentlichen Mitteln und extremer Wohnungsnot zugunsten des Baus von mehrgeschossigen Wohnblocks aufgegeben wurde.

Das Ostrevier im Wandel

Eine Reise auf den Spuren der Industriekultur im östlichen Ruhrgebiet ist eine spannende Entdeckungstour. Ehrwürdige Zeugen aus der Epoche der Industrialisierung oder gar früheren Zeiten werden zum Teil noch in ihrer ursprünglichen Funktion betrieben oder in anderer Weise genutzt.

Beispiele für kontinuierliche Nutzungen unter Bewahrung der denkmalgeschützten Substanz sind das Backhaus Flierich in Kamen und die Klostermühle Pohl in Hamm. Im Ofen des Backhauses wird heute zu bestimmten Anlässen immer noch Brot oder Pizza gebacken. Die Mühleneinrichtung der Klostermühle Pohl wird nach wie vor zum Schrotten und Mahlen von Getreide genutzt.

Bis auf das Bergwerk Ost - Heinrich Robert, dessen Stilllegung für den 30.9.2010 vorgesehen ist, sind alle ehemaligen Zechenstandorte neuen Nutzungen zugeführt worden. Auf ihren großflächigen Arealen werden zukunftsfähige Projekte entwickelt, die für die Region wirtschaftliche, städtebauliche, kulturelle, künstlerische oder touristische Impulse setzen sollen.

Der konsequenten Neunutzung von ehemaligen Bergbau-Standorten und Industriebrachen bei gleichzeitiger Beibehaltung



Förderturm
Schacht Grillo
im Technologiepark Kamen. Foto:
RIK/Budde

der denkmalwerten Bausubstanz verschrieb sich erstmals in der Zeit zwischen 1989 und 1999 die Internationale Bauausstellung IBA Emscher Park. Unter ihrer Federführung wurden auch im östlichen Ruhrgebiet unterschiedlichste Modellprojekte entwickelt, die notwendige Impulse für den regionalen ökonomischen und ökologischen Strukturwandel geben sollten.

Für den ehemaligen Zechenstandort Monopol, Schacht Grillo, in Kamen entwickelte die IBA ein Konzept zur Umnutzung des Geländes und der Altbauten. Realisiert wurde ein Technologie- und Gewerbepark für zukunftsorientierte Produktions- und Dienstleistungsbereiche. Nach einer großflächigen Altlastensanierung entstand auf dem Gelände außerdem eine Wohnsiedlung, die „Gartenstadt Seseke-Aue“.

Für das nahezu vollständig freigelegten Gelände des ehemaligen Bergwerks Haus

Aden entwickelte eine Projektgesellschaft in Zusammenarbeit mit der Stadt Bergkamen und der Montan-Grundstücksgesellschaft (MGG) im Jahr 2006 das Konzept der Wasserstadt „Haus Aden“. Eingebettet in das Umfeld des Dattel-Hamm-Kanals soll ein Stadtquartier neuer Prägung entstehen mit High-Tech-Gewerbenutzungen, Dienstleistungsangeboten und touristischen Freizeitaktivitäten.

Auch als Design- oder Kunstträger in Verbindung mit einer neuen Nutzung sind ehemalige Anlagen des Bergbaus zu wenn auch bisweilen umstrittenen Ehren gekommen. Das 300 Quadratmeter große, elipsenförmige Büro aus Kunststoff („Colani-Ei“) des Star-Designers Luigi Colani auf dem ehemaligen Fördergerüst der Zeche Minister Achenbach 4 in Lünen hat viel Aufsehen erregt. Es ist Wahrzeichen des Technologiezentrums LÜNTEC, das in dem jetzt umgenutzten Verwaltungs- und Kaugengebäude der Zeche untergebracht ist.

Neben wirtschaftlichen und städtebaulichen Aspekten standen auch Freizeit, Erholung, Kunst und Kultur im Mittelpunkt des Interesses bei der Umnutzung von Zechenbrachen. So entstand auf einem ehemaligen Zechengelände anlässlich der ersten Landesgartenschau in Nordrhein-Westfalen 1984 der Maximilianpark in Hamm. Der Park bietet außer einer sehenswerten Architektur-Skulptur in der Form eines „Glas-elefanten“, denkmalwerten Zechenbauten, einem ökologischen Pflanzenrefugium auch vielfältige Freizeitangebote nicht nur für die Bewohner der Stadt Hamm. Ebenfalls im Rahmen einer Landesgartenschau wurde 1996 in einem Bergsenkungsgebiet an der Halde der ehemaligen Zeche Preußen der Seepark Lünen realisiert. Er bietet heute ein weitläufiges, familienorientiertes Naherholungsgebiet mit Badeseesee und Sandstrand.

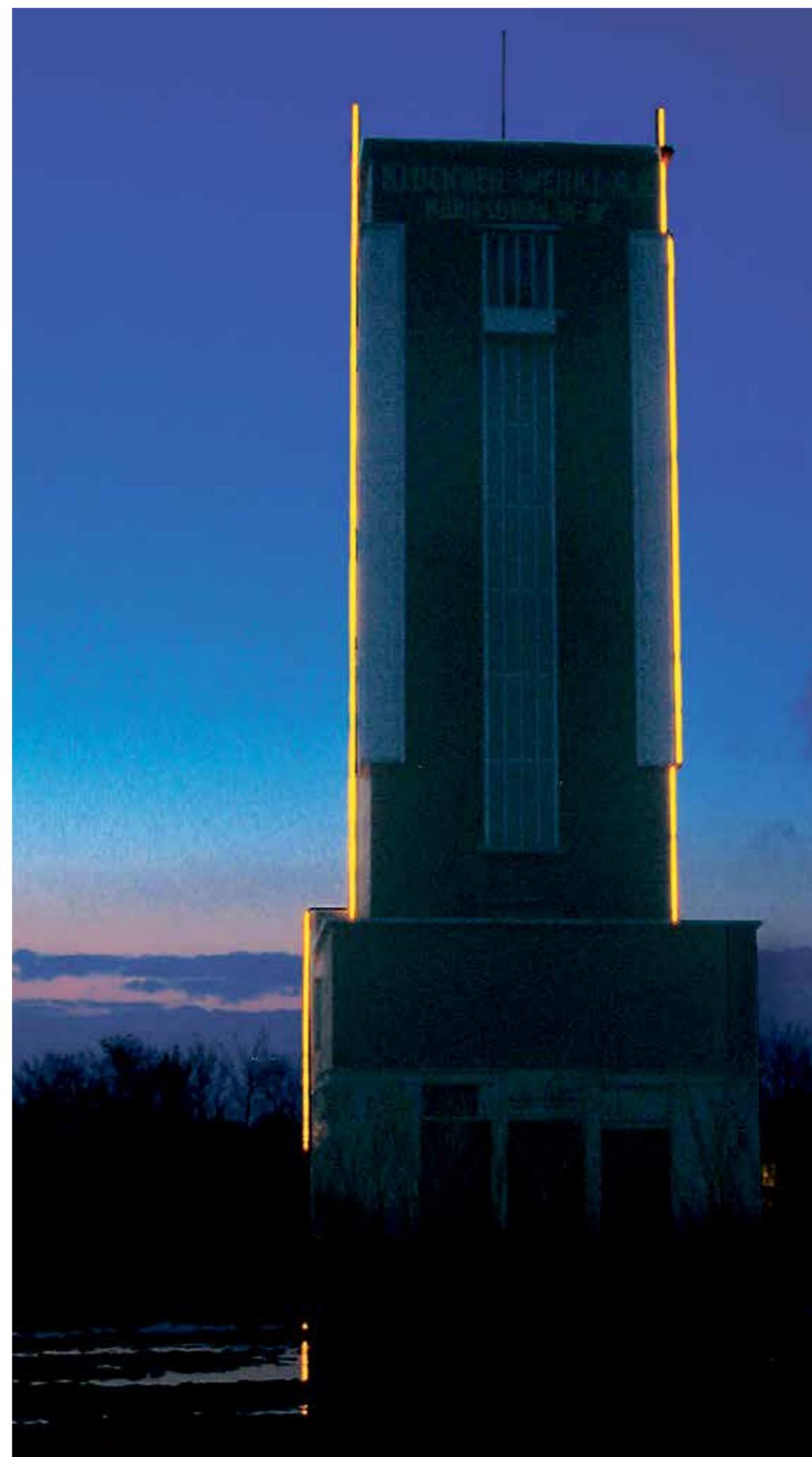
Auch andere Hinterlassenschaften des Bergbaus wie die Halde Großes Holz in Bergkamen und die Kissinger Höhe in Hamm bieten heute als architektonisch anspruchsvoll gestaltete Landmarken vielfältige Freizeitmöglichkeiten. Sie laden nicht nur zum Wandern oder Picknicken ein, sie vermitteln überdies

als herausragende Panoramastandorte Einblicke in die sie umgebende Industrielandschaft.

Eine künstlerische Annäherung an das industriekulturelle Erbe des Bergbaus versucht Mischa Kuball mit seinem Lichtkunstprojekt „Yellow Marker“ am Förderturm 4 der ehemaligen Schachanlage Königsborn 3/4 in Bönen. Der Förderturm Bönen ist dabei als „Ostpol“ definiert und bildet mit seinen weithin sichtbaren gelben Positionsleuchten das Pendant zum 80 Kilometer entfernten Förderturm Rossenray am Niederrhein, der als „Westpol“ bezeichnet wird. Das im August 1999 von Kuball präsentierte Projekt hat in der Gemeinde Bönen einen großen Widerhall gefunden. Spontan gründeten 35 engagierte ortsansässige Bürger im November des gleichen Jahres den Förderverein Königsborn III/IV, der schon vor der Umsetzung der Lichtinszenierung den Förderturm als Ausgangspunkt für weitere Aktivitäten in Augenschein nahm. Ziel des Fördervereins war es, mit Unterstützung von Land, Kreis, Gemeinde und örtlicher Wirtschaft wieder einen attraktiven lokalen und regionalen Treffpunkt zu schaffen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde 2003 mit Unterstützung der Gemeinde Bönen und des NRW Städte-Netzwerkes die „Bürgerstiftung Förderturm Bönen“ gegründet. Diese noch junge rechtliche Stiftungsorganisation, bei der die Trägerschaft nicht bei einer, sondern einer Vielzahl von Personen liegt, die Stiftungsanteile erwerben und in der Stiftung mitbestimmen können, wurde auch bei der „Rohrmeisterei“ in Schwerte gewählt.

Dort wurde bereits 2001 das intensive bürgerschaftliche Engagement für den Erhalt und die Nutzung einer 1890 errichteten Pumpstation für die Trinkwasserversorgung, später als Rohrlager genutzten Werkshalle, durch eine Bürgerstiftung institutionalisiert. Sie übernahm das Gebäude mit Umfeld in Erbpacht und wurde sowohl Bauherrin als auch Betreiberin eines Kulturzentrums mit Gastronomie. Das Kulturzentrum, das jährlich circa 300 Veranstaltungen anbietet, finanziert sich heute ohne Subventionen alleine durch die hauseigene Gastronomie.

In einem weiteren Industriedenkmal widmet man sich in anspruchsvoller Weise dem



Lichtinszenierung
Ostpol. Foto:
Martina Schilke

Thema Licht. In den ehemaligen unterirdischen Kühllhallen der Lindenbrauerei in Unna ist unter Bewahrung des Eigencharakters der Räumlichkeiten das „Zentrum für internationale Lichtkunst“ entstanden. Dieses Zentrum ist das weltweit erste und einzige Museum, das sich ausschließlich der Lichtkunst widmet. Ende Mai 2001 in der ehemaligen Brauerei eröffnet, findet die Lichtkunst hier eine Präsentationsfläche, wie sie faszinierender und wirkungsvoller nicht sein könnte: Weithin sichtbar durch einen 52 Meter hohen Schornstein, bietet sich dieser zeitgenössischen Kunstform tief unter der Erde eine Fläche von insgesamt 2.400 Quadratmetern. Die labyrinthischen Gänge, Kühlräume und Gärbecken des einstigen Braubetriebes, in dem zwischen 1852 und 1979 das traditionsreiche Linden-Adler-Pils gebraut wurde, werden nun künstlerisch inszeniert und erhalten damit eine völlig neue Bedeutung. Die in den 1960er Jahren entstandene Lichtkunst als Auseinandersetzung mit vorwiegend künstlichem Licht ist eine relativ junge Kunstgattung. Das Licht wird zum Mittelpunkt des künstlerischen Schaffens, es dient nicht mehr der Interpretation oder Illustration von etwas anderem, sondern wird selbst zum künstlerischen Medium. Indem sich das „Zentrum für Internationale Lichtkunst“ in Unna ausschließlich auf die museale Inszenierung von Licht konzentriert, verleiht es den historischen Gemäuern neue Sinnebenen und

Ausdrucksformen. Neben der Präsentation ambitionierter Dauer- und Wechselausstellungen versteht sich das neue Haus als Forum für Diskussionen, Symposien, Tagungen und Workshops zum Thema Licht.

Als Indikator für den Strukturwandel kann auch die Neueröffnung oder Modernisierung historischer Museen im östlichen Ruhrgebiet angesehen werden, die sich dem Thema Industrie- und Sozialgeschichte verschrieben haben. Auch die Integration von musealen Einrichtungen in denkmalgeschützten Anlagen gehört in diesen Zusammenhang. Stellvertretend für andere seien hier das Kettenschmiedemuseum in Fröndenberg, das Bergarbeiter-Wohnmuseum und die Ziegelei Siegeroth in Lünen sowie das Karl-Pollender-Stadtmuseum in Werne genannt. Eine gelungene museale Synthese zwischen vorindustrieller Geschichte und Bergbau-Historie lässt sich am Schloss Cappenberg in Selm ablesen. Ursprünglich als Prämonstratenser-Kloster genutzt, wurde es 1816 vom preußischen Staatsminister Heinrich Friedrich Karl Freiherr vom Stein erworben und zu seinem Altersruhesitz ausgebaut. Stein hatte wesentlichen Anteil an der Entwicklung des Bergbaus zu einer leistungsfähigen Industrie. Heute informiert eine Dauerausstellung des LWL-Landesmuseums für Kunst und Kulturgeschichte über Leben und Werk des Freiherrn vom Stein und über die Geschichte des Schlosses.

Standorte der Themenroute 10

1 Lindenbrauerei Unna

Als im Revier die Entwicklung der Kohle- und Stahlindustrie begann, schlug auch die große Zeit der Brauereiwirtschaft. In zahlreichen Braustätten wurde der Gerstensaft produziert, bevor mit zunehmender Konzentration der Branche viele kleine Betriebe schließen mussten. In Unna gehört die Bierbrauerei zu den ältesten Gewerbezeigen - seit 1346 lässt sie sich urkundlich nachweisen.

Um 1800 bestanden in der Stadt 39 Braustellen. Der industrielle Maßstab wurde nach Aufkommen des untergärigen Bieres mit der ab 1859 in mehreren Abschnitten errichteten Lindenbrauerei erreicht, die der erste Großbetrieb in Unna war. Bis 1979 wurden hier die bekannten Linden-Biere gebraut. Das fünfgeschossige ehemalige Sudhaus aus dem späten 19. Jahrhundert, das Kesselhaus und das Schalandergebäude aus der Zeit der Jahrhundertwende sowie der Schornstein von 1936 stehen unter Denkmalschutz.

Heute sind in den alten Hallen das Kultur- und Kommunikationszentrum Lindenbrauerei, das Gesundheitshaus des Kreises Unna sowie Gastronomie-, Veranstaltungs- und Freizeiteinrichtungen untergebracht. In der ehemaligen Fabrikantenvilla werden Aus- und Fortbildungen durch die „Werkstatt im Kreis Unna“ durchgeführt. Die eigentliche touristische Attraktion aber bilden die gewaltigen Kellergewölbe aus unterschiedlichen Bauepochen der Brauerei.

Man kann sich ihm nicht entziehen, dem geheimnisvollen, unterirdischen Charme dieses Ortes. Die Gewölbe der Kellerranlagen sind in ihrem „antiken“ Zustand ein großer Schatz. In diesen ehemaligen Kühlkellern ist unter Bewahrung des Eigencharakters der Räumlichkeiten ein Zentrum für internationale Lichtkunst entstanden. Heute finden hier wechselnde Ausstellungen statt. Neben der Lichtkunst sind eigens für Veranstaltungen Räume multifunktional nutzbar, die unterirdisch Musik, Theater, Tanz und andere Events zu einem einzigartigen Erlebnis werden lassen.



Lindenbrauerei. Foto: RIK/Staudinger

Kontakt & Infos

Kulturzentrum Lindenbrauerei
Rio-Reiser-Weg 1
59423 Unna
www.lindenbrauerei.de

Zentrum für Internationale
Lichtkunst Unna
Lindenplatz 1
59423 Unna
www.lichtkunst-unna.de



Alte Reichsstraße 1.
Foto: RIK/Budde

2 Alte Reichsstraße 1

Die Ursprünge der heutigen Wickeder Chaussee gehen auf den bereits seit dem ersten Jahrhundert nach Christus bestehenden Hellweg zurück. Schon Fernhandel aus Flandern führte von Duisburg über diese Verkehrsverbindung nach Westfalen und das Gebiet zwischen Weser und Elbe.

Die industrielle Entwicklung im frühen 19. Jahrhundert führte zu massiven Güter- und Personenbewegungen. Der preußische Staat trieb daher ab 1815 den Straßenbau voran: befestigte oder gepflasterte

Wegstrecken, so genannte Kunststraßen, wurden angelegt. Auch die wichtige West-Ost-Verbindung durch das Ruhrgebiet wurde auf diese Weise ausgebaut.

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts war die Eisenbahn wichtigstes Transportmittel geworden, staatliche und private Gesellschaften investierten entsprechend in ihren Ausbau. Mit der Zunahme des motorisierten Verkehrs erhielten die alten Straßen wieder eine erhöhte Bedeutung. Daher wurde ab 1926 mit dem Bau des 70 Kilometer langen Ruhrschnellweges, ähnlich wie der Hellweg von Duisburg über Essen, Bochum und Dortmund ins östliche Ruhrrevier, begonnen. Die dreispurige Fahrbahn war neun Meter breit und hatte seitliche Geh- und Radwege. 1932 war der Ruhrschnellweg fertiggestellt. 1934 erklärte ein Reichsgesetz zur Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung unter anderem den Ruhrschnellweg zum Teilstück der 1392 Kilometer langen Reichsstraße 1, die von Aachen nach Königsberg führte.

Im Zuge der Umbenennung der Straßen nach dem Zweiten Weltkrieg in Bundes- und Landesstraßen erhielt der Ruhrschnellweg Anfang der 1950er-Jahre den Namen Bundesstraße 1. Zwischen 1954 und 1963 erfolgte ein weiterer Ausbau der B 1. Von Essen ausgehend wurden die insgesamt 52,7 Kilometer der zentralen Ost-West-Verbindung des Reviers auf vier Fahrspuren erweitert, 14 neue Anschlussstellen geschaffen und ein neues Teilstück durch Dortmund angelegt. Zur Entlastung der B 1 ab Dortmund in östlicher Richtung war bereits nach dem Zweiten Weltkrieg die neue Bundesautobahn A 44 (Dortmund-Kassel) in Angriff genommen worden. Die 1975 endgültig fertiggestellte Autobahn verläuft bis Geseke nahezu parallel südlich der Trassenführung der B 1.

Die früher stark befahrene Hellweg-Trasse ist zwischen Dortmund und Paderborn durch die B 1 und die A 44 vollständig entlastet worden und heute eher eine beschauliche Route für Radwanderer. Der westliche Abschnitt Duisburg-Dortmund war dagegen richtungsweisend für den Verlauf der heutigen A 40. Hier ist der Hellweg im Grunde sogar die zentrale Verkehrsachse geblieben.

Kontakt & Infos

Alte Reichsstraße 1
Nördlich des Ruhrschnellweges (B 1) befindet sich die Wickeder Chaussee, die vom Flughafen Dortmund tangiert wird.

3 Historischer Bergbaurundweg Holzwickede

Viele Jahre Steinkohlenabbau haben ihre Spuren in Holzwickede hinterlassen. Der „Historische Bergbaurundweg“ erschließt und erläutert die noch vorhandenen Relikte der Kohlenförderung. Perlschnurartig aneinander gereihte, runde trichterförmige Vertiefungen, so genannte Pingens, zeugen von der frühesten Form der Kohlengewinnung. Auch einige Reste von Tagesanlagen sind noch vorhanden. Seit dem 14. Jahrhundert wurde hier die oberflächennah lagernde Kohle ausgegraben. Nach Erschöpfung dieser Kohlevorräte wurden Anfang des 18. Jahrhunderts die ersten Stollen angelegt.

Von besonderer Bedeutung waren dabei der Stollen Schwarzer Adler und der Caroliner Erbstollen in Natorp. Der seit 1735 aufgefahrene und 1786 in Betrieb genommene Caroliner Erbstollen wurde bis 1876 betrieben und erreichte bei einer Teufe von 85 Metern eine Länge von über 4.300 Metern. Die hier abgebaute Kohle wurde zum größten Teil zur Saline nach Königsborn gebracht. Das Mundloch (hinter Wasserstraße Hausnummer 34 über eine Holzbrücke zu erreichen) wurde 1992-1994 vom Arbeitskreis Holzwickede des Fördervereins Bergbauhistorischer Stätten Ruhrrevier e.V. freigelegt und gesichert.

Der Stollenabbau wurde bis etwa 1840 betrieben. Im Zuge der Entwicklungen in der Bergbautechnik begann danach auch in Holzwickede ab 1856 mit der Zeche Caroline der Tiefbau. An der Massener Straße wurden die Schächte Caroline 1/2 niedergebracht, die eine maximale Teufe von 238 Metern erreichten. Mit Fertigstellung der ersten beiden Schächte wurde eine schmalspurige, von Pferden gezogene Zechenbahn in Betrieb genommen, die Kohlenwagen zur Eisenbahnstrecke Holzwickede - Unna transportierte. Mit der Stilllegung des letzten Caroliner-Schachtes 1951 wurde beinahe das Kapitel Bergbau in Holzwickede geschlossen. Doch die große Kohlennot 1951, verursacht durch geringe Fördermengen aufgrund der Kriegsschäden an den Tagesanlagen der großen Zechen sowie dem Mangel an erfahrenen



Bergbaurundweg Holzwickede,
Foto: RIK/Budde

Bergleuten, führte im südlichen Ruhrgebiet zu einer Renaissance der Kleinzechen. So wurde auch in Holzwickede sechs Jahre lang die Kleinzeche Joseph betrieben. Erst mit ihrer Stilllegung im Jahr 1957 endete die Bergbaugeschichte Holzwickedes endgültig.

Im Auftrag der Gemeinde Holzwickede realisierte die Landesentwicklungsgesellschaft NRW im Treuhandauftrag ein multifunktionales Wohnviertel mit Dienstleistungen, Einzelhandel und Gewerbe. Als Ergänzung wurde ein themenbezogener Kinderspielplatz mit Seilscheibe und Förderwagen gebaut.

Kontakt & Infos

Historischer Bergbaurundweg Holzwickede
Emscherpark / Parkstraße
59439 Holzwickede
Hier befindet sich der Ausgangspunkt des „Historischen Bergbaurundweges Holzwickede“, ein Rundweg von 17 Kilometern Länge.

4 Emscherquelle

Die 81,5 Kilometer lange Emscher entspringt südlich des Zentrums der Gemeinde Holzwickede. Die Quelle befindet sich noch heute auf dem so genannten Emscherquellhof. Dabei handelt es sich um eine 1801 erbaute Hofanlage in der regionaltypischen Bauweise eines „Westhellweghofes“. Sie besteht aus Hauptgebäude, angebautem Pferdestall und einem freistehenden ehemaligen Backhaus. Im Innenhof des Gehöftes liegt in einem eingefassten Teich der Quellbereich der Emscher. Der Zulauf zum Quellteich erfolgt unterirdisch aus Richtung Hauptgebäude. Bis 2003 wurde das Anwesen als privater Reiterhof betrieben. 2004 erwarb die Emschergenossenschaft die Anlage und ließ sie aufwändig unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten restaurieren. Heute werden die Gebäude als Fortbildungsstätte, Schulungszentrum und für Ausstellungszwecke zum Thema Emscher genutzt.

In früheren Jahrhunderten war die Emscher für ihren Fischreichtum bekannt, ihre Wasserkraft wurde von zahlreichen Mühlenstauwerken genutzt. Mit der aufkommenden Industrialisierung wurde die Emscher immer stärker verschmutzt, sie musste die enormen Wassermengen, die zur Frischwasserversorgung der rasch wachsenden Bevölkerung und Industrie ins Gebiet gepumpt wurden, als Abwasser aufnehmen. Erhebliche Bodensenkungen durch den Bergbau im Revier ließen ganze Stadtteile und Gewässer absinken und erschwerten den Bau unterirdischer Abwasserkanäle erheblich.



Emscherquellhof. Foto: Klaus Baumers

Um einen geregelten Abfluss wiederherzustellen, begann die Emschergenossenschaft kurz nach der Jahrhundertwende 1899/1900 damit, die Emscher und ihre Nebenläufe zu einem System offener Abwasserkanäle mit insgesamt 350 Kilometer Fließstrecke auszubauen - im Volksmund „Köttelbecken“ genannt - die das Wasser schnell und sicher ableiten.

Bis 1913 wurde der 72 Kilometer lange Emscherlauf zwischen Dortmund-Hörde und der Mündung begradigt, vertieft und eingedeicht. Obwohl bereits zu dieser Zeit einfache Kläranlagen gebaut wurden, war der Name Emscher jahrzehntelang mit dem Bild eines schmutzigen, „schwarzen“ Flusses verbunden. Der Ausbau des 9,5 Kilometer langen Oberlaufes zwischen Holzwickede und Dortmund - in diesem Abschnitt ist die Emscher noch eher ein Bach - folgte in den 1920er-Jahren.

Mit dem Auslaufen des Bergbaus im Ruhrgebiet ab Mitte des 20. Jahrhunderts und dem damit verbundenen Rückgang von Bodensenkungen eröffnete sich in der Emscherregion zunehmend die Möglichkeit unterirdische Abwasserkanäle zu bauen und die Emscher zu renaturieren. Daher fiel Ende der 1980er-Jahre die Entscheidung für einen grundlegenden Umbau des Emscher-Systems. Erste Schritte in diese Richtung unternahm die Internationale Bauausstellung IBA Emscherpark mit dem Plan für die Gestaltung eines Emscher Landschaftsparks. Erste Ansätze für einen ökologischen Umbau des Flusses wurden bereits in den 1990er-Jahren mit der Renaturierung eines Teilabschnittes der Emscher im Rahmen der Bundesgartenschau in Dortmund verwirklicht.

Das zentrale Bauwerk im Rahmen des Renaturierungs-Projektes ist der so genannte Em-

scherkanal. Er wird in einer Tiefe zwischen fünf und 35 Metern zwischen Dortmund und Dinslaken gebaut. Dabei handelt es sich um ein 73,4 Kilometer langes Röhrensystem, das das bisher dem Fluss zugeleitete Abwasser aufnehmen und einer Klärung zuführen soll. Gleichzeitig sollen der Flusslauf und die Uferbereiche der Emscher renaturiert und für Wohnen und Freizeit aufbereitet werden. Endausbauziel ist das Jahr 2027.

Im Emscherquellhof befindet sich eine ständige Ausstellung. Hier kann sich der Interessierte über die Geschichte des Quellhofes und das Leben auf dem Lande im 19. Jahrhundert informieren. Darüber hinaus erfährt er viel Wissenswertes über die Emscher und deren Historie und Wandel in heutiger Zeit. Es wird die Geschichte des Flusses erzählt, der zu einem bedeutenden „Player“ im Strukturwandel der Region geworden ist.

Kontakt & Infos

Emschergenossenschaft
Emscherquellhof
Quellenstraße 2
59439 Holzwickede
www.eglv.de/emscher/emscher-hoefe/



Haus Opherdicke.
Foto: RIK/Budde

5 Haus Opherdicke

Erste geschichtliche Erwähnung findet das Haus als Burg um 1180. Das Wasserschloss wurde zwischen 1683 und 1687 als Rittersitz errichtet und erhielt damit seine heutige Gestalt. Die für den Bau verwendeten Bruchsteine stammen aus dem nahegelegenen Steinbruch. Im 18. und 19. Jahrhundert entstanden die Wirtschafts- und Nebengebäude, die noch heute in unveränderter Form den Innenhof begrenzen. Das Bruchsteingebäude ist dreigeschossig und durch eine doppelbogige Brücke über den Wassergraben zugänglich. Zeitgleich mit der Umgestaltung des Schlosses wurde auch der Schlosspark in Form eines englischen Gartens angelegt. Er soll nach einem Entwurf des Düsseldorfer Hofgar-

tendirektors Maximilian Friedrich Weyhe gestaltet worden sein, der 1836 auch den Schlosspark von Haus Villigst konzipierte.

Ab 1845 ließ der damalige Eigentümer des Hauses Opherdicke, Freiherr von Lilien, westlich der Holzwickeder Straße Kohle abbauen, die Förderung wurde jedoch bereits nach neun Jahren wieder eingestellt.

Nach mehrfachem Besitzerwechsel im Laufe der Jahrhunderte wurde Haus Opherdicke schließlich 1980 vom Kreis Unna erworben und aufwändig restauriert. Das Anwesen gehört zu den herausragenden Baudenkmalern des Kreises Unna. Es wird heute für Ausstellungen und vielfältige kulturelle und gesellschaftliche Veranstaltungen genutzt.

Haus Opherdicke gehört seit 2020 zu den RuhrKunstMuseen.

Kontakt & Infos

Haus Opherdicke
Dorfstraße 29
59439 Holzwickede
www.kreis-unna.de/hauptnavigation/kultur-tourismus/ausflugsziele/haus-opherdicke/

6 Eisenbahnausbesserungswerk Schwerte und Kreinberg-Siedlung

Die Stadt Schwerte, die erst mit Verspätung (1867) Anschluss an das Eisenbahnnetz erhielt, wurde nach 1870 Eisenbahnknotenpunkt. Von hier gab es direkte Verbindungen nach Hagen, Unna und Arnsberg, später auch nach Dortmund und Iserlohn. Mit der Eisenbahn kam die Industrie nach Schwerte, eisen- und metallverarbeitende Betriebe siedelten sich in der Stadt an. Das gestiegene Verkehrsaufkommen vor dem Ersten Weltkrieg beanspruchte das „rollende Material“ von Waggons und Lokomotiven so stark, dass die preußische Staatseisenbahn auch das Netz ihrer Ausbesserungswerkstätten ausbauen musste. Für die dringend benötigte Lokomotivwerkstätte wurde mit Schwerte Ost ein Standort im östlichen Teil des damaligen Direktionsbezirks Elberfeld vorgesehen. Mit dem Bau wurde 1914 begonnen, wegen des ersten Weltkrieges konnten die Arbeiten jedoch erst 1922 abgeschlossen werden. Neben den Betriebsanlagen, deren Kernstück zwei große Hallen für die Lokomotiv- und Kesselausbesserung waren, wurden sanitäre und medizinische Einrichtungen für die Belegschaft gebaut.

Für einen großen Teil der Belegschaft von über 1600 Personen entstand in mehreren Bauabschnitten zwischen 1920 und 1935 die Kreinberg-Siedlung nordwestlich des Werksgebietes. Nach Plänen des Reichsbahn-Oberrates Behnes entstand eine vom Gartenstadtgedanken inspirierte Bauform, welche die Bedürfnisse der Bewohner durch große Hausgärten und verkehrsarme Straßen berücksichtigte. Mehrere dieser Straßen erhielten Namen von Männern, die mit dem Lokomotivbau in besonderer Beziehung

TIPP

Das heutige Empfangsgebäude des Bahnhofs Schwerte wurde am 1.4.1905 eingeweiht und ersetzte einen früheren Bau aus der Anfangszeit der Eisenbahn, die in Schwerte 1867 begann. Es wird durch den Mittelrisaliten und den Treppenturm auf der linken sowie das Eingangstor auf der rechten Seite gegliedert. Ein flacher Zwischenbau verbindet das Empfangsgebäude mit der ehemaligen Güterabfertigung mit Verwaltung, deren dreigeschossiger Eckbau mit Uhrenturm die Anlage begrenzt.



Eisenbahnausbesserungswerk Schwerte.
Foto: RIK/Budde

standen wie Wittfeld, von Borries und Garbe. Die Siedlung, die seit 2001 unter Denkmalschutz steht, kann heute als herausragendes Beispiel des Eisenbahnwohnungsbaus gelten.

Während des Zweiten Weltkrieges arbeiteten neben Frauen aus der einheimischen Bevölkerung auch Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene im Ausbesserungswerk. Da der Bedarf an Facharbeitern auf diesem Wege aber nicht gedeckt werden konnte, wurde 1944 ein Außenlager des KZ Buchenwald auf dem Werksgebiet errichtet, das im September 1944 über 700 Häftlinge zählte. Daran erinnert heute eine Gedenkstätte auf dem Gelände einer ehemaligen Baracke im Osten des Werkes.

Bis in die 1960er-Jahre blieb Schwerte eines der bedeutendsten Ausbesserungswerke der Deutschen Bundesbahn. Als 1967 die Dampflokotivausbesserung endete, hatte das Werk in 45 Jahren über 43.000 Lokomotiven instandgesetzt. Bis 1986 wurde der Betrieb in stark eingeschränktem Umfang, vor allem mit der Wartung von Tiefladewagen und der Anfertigung und Umarbeitung von Fahrzeugteilen, fortgeführt. Heute wird der größte Teil der weitestgehend erhaltenen Gebäude und des Geländes gewerblich sowie von städtischen Einrichtungen genutzt.

Kontakt & Infos

Eisenbahnausbesserungswerk Schwerte
Hasencleverweg
58239 Schwerte

Kreinberg-Siedlung
Osterberger Straße
56239 Schwerte

7 Nickelwerke

Die Anfänge der Nickelwerke reichen zurück bis in das Jahr 1839. Damals wurden bereits auf der Iserlohner Heide Nickel verhüttet und Reit- und Fahrgeschirre aus Nickelsilber hergestellt. In die Zeit stürmischer technischer Entwicklungen und boomender Industrialisierung ab Mitte des 19. Jahrhunderts fällt auch die Geburtsstunde der Deutschen Nickelwerke: 1861 wurde das Unternehmen zunächst als „Nickel- und Kobaltfabrik Fleitmann und Witte“ von Theodor Fleitmann und Heinrich Witte gegründet. 1867 erhielt Schwerte einen eigenen Bahnanschluss, ein entscheidender Grund die Fertigungsstätte am Ort zu halten und auszubauen.

Von Anfang an war die Entwicklung der Stadt Schwerte auf das engste mit den Deutschen Nickelwerken verbunden. Schon seit 1872 fanden Halbzeuge aus Nickellegierungen von Schwerte aus ihren Weg zu Kunden in aller Welt.

1878 gelang Theodor Fleitmann eine bahnbrechende Erfindung, die bis heute noch die technische Verfahrensgrundlage für die gesamte nickelverarbeitende Industrie bildet: Durch den Zusatz von Magnesium konnte Nickel im glühenden Zustand walz- und schmiedbar gemacht werden. Ein weiterer Durchbruch gelang ihm mit der Walzplattierung von Eisenblechen mit Nickel und Kupfer sowie deren Legierungen. Zu jener Zeit war dieses Verfahren



weltweit einzigartig und bildet bis heute die Grundlage moderner Plattierverfahren.

Seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts verfolgt das Unternehmen einen kontinuierlichen Expansionskurs durch Übernahme von branchengleichen Unternehmen beziehungsweise durch den Erwerb von Mehrheitsbeteiligungen. Ab den 1980er-Jahren wurde diese Strategie auch auf den europäischen und nordamerikanischen Markt ausgedehnt, wobei es auch zu Neugründungen und Joint Ventures kam.

Wichtige Meilensteine auf diesem Weg waren der Erwerb der Auerhammer Metallwerk GmbH in Sachsen 1991, der Einstieg in die Münzproduktion 1990 mit der Gründung der EuroCoin GmbH und deren Ausdehnung mit dem Erwerb der Saxonia Edelmetalle GmbH 1997 und dem Joint Venture mit der Spanischen Münze ein Jahr später. Die Deutsche Nickel ist mittlerweile mit Vertriebs-, Distributions- und Service-Netzen in Europa, Amerika und Asien vertreten.

Nickelwerke. Foto:
RIK/Budde

8 Rohrmeisterei Schwerte

1856 entstanden in der Trinkwasserversorgung Dortmunds Engpässe, die zum Bau einer ersten Pumpstation in Schwerte führten. Die fortschreitende Industrialisierung und das zunehmende Bevölkerungswachstum führten zu einer steigenden Nachfrage nach Trinkwasser. Das Kreiswasserwerk Hörde, zu dessen Gebiet Schwerte gehörte, sah sich deshalb veranlasst, eine zweite Pumpstation zu bauen. Sie wurde dann ab 1890 in Betrieb genommen.

Technikgeschichtlich bedeutend ist, dass diese Station in Schwerte zwei offene Bassins erhielt, die über eine horizontale Kiesfiltration die Trinkwasserversorgung sicherstellten. Bis 1908 versorgten die Pumpstationen in Schwerte und Villigst das Dortmunder Stadtgebiet. Ab 1908 nahm eine dritte Pumpstation auf dem Gemeindegebiet Hengsen ihren Betrieb auf. Um 1924 wurde die Pumpstation Schwerte wegen Unwirtschaftlichkeit stillgelegt. Die Maschinenteile wurden entfernt, der Kamin niedergelegt und die Halle durch das Unternehmen anderweitig genutzt. Unter anderem diente die Halle als Werkshalle der Dortmunder Stadtwerke, im Volksmund deshalb auch „Rohrmeisterei“ genannt.

1976 geben die Dortmunder Stadtwerke die Nutzung auf. 1990 kaufte die Stadt Schwerte die Rohrmeisterei mit dem Ziel der Errichtung eines Bürger- und Kulturzentrums. Nach jahrelangem Leerstand übernahmen schließlich zwei Schwerter Vereine, der Theaterverein und der Kunstverein, die mittlerweile denkmalgeschützte Halle Anfang 2000 von der Stadt. Mit bürgerschaftlichem Engagement sollte so die Entwicklung zum Kulturzentrum gelingen. Nach dem Umbau eröffnete im Juni 2003 in der vorderen „Halle 1“ die „Gastronomie in der Rohrmeisterei“ mit Restaurant, Bistro, Biergarten und Lounge. „Halle 2“ ist Foyer und zugleich Raum für kleinere Feiern, Ausstellungen, Empfänge. Zum Jahresende 2003 wurde mit dem Veranstaltungssaal in „Halle 3“ die Bauphase beendet: 800 Sitzplätze (inklusive Empore), moderne Veranstaltungstechnik, multifunktionale Nutzbarkeit.



Ehemalige Rohrmeisterei in den 1950er-Jahren.
Quelle: Bürgerstiftung Rohrmeisterei

Leitlinie der architektonischen Gestaltung war die Ablesbarkeit der Gebäudegeschichte: Alte Elemente wie Fenster und Kranbahn bilden einen spannenden Kontrast zu den neuen Materialien Glas, Sichtbeton, Holz und Stahl. Die Wände blieben unverputzt, schaffen damit Atmosphäre und erinnern gleichzeitig an die wechselvolle Geschichte des Projekts.

Heute versteht sich die Rohrmeisterei als „Haus für alle“. Dazu gehören neben der Gastronomie und dem großen Landschaftspark die „Künstler der Rohrmeisterei“ im eigenen Künstler-Haus, die historische Schwerter Senfmühle und einige kleine Firmen und Büros aus den Bereichen Kunst/Design/Kreativ/Events. Einen Schwerpunkt bilden Kultur- und Bildungsprojekte für Kinder und Jugendliche.

Kontakt & Infos

Deutsche Nickel GmbH
Rosenweg 15
58239 Schwerte
www.deutsche-nickel.de

Kontakt & Infos

Bürgerstiftung
Rohrmeisterei Schwerte
Ruhrstraße 20
58239 Schwerte
www.rohrmeisterei-schwerte.de

9 Früher Bergbau in Fröndenberg

Ebenso wie im Gemeindegebiet Holzwickede wurde auch im Stadtgebiet Fröndenberg schon seit dem ausgehenden Mittelalter nach Kohle gegraben, denn die Kohleflöze waren wegen ihrer Nähe zur Tagesoberfläche leicht zugänglich. Es gab eine Reihe von Stollen- und Kleinzechen, die aber zum Teil nur unbedeutenden Kohleabbau über einen kurzen Zeitraum betrieben. Im größeren Umfang begann der Stollenabbau in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. So ließ zum Beispiel das Kloster Scheda in Wickede zwischen 1770 und 1780 auf der Zeche Nepomuk in Strickherdicke und im Scheda-Stollen in Fröndenberg-Bausenhagen Schürfungen und Abbau betreiben. In Fröndenberg-Ardey gewann die Zeche Zum Wilden Mann im Tal des Voßacker-Baches über einen 42 Meter langen Stollen vermutlich bis 1857 Kohle.

Früher Bergbau
in Fröndenberg.
Foto: RIK/Budde

Die ältesten Nachweise für den Bergbau stammen von 1577. Um diese Zeit gab es bereits Abbau im Gebiet Ardey-Strickherdicke. Die ehemalige Stollenanlage nutzte später die Zeche Frohe Ansicht, die hier von 1820 bis 1848 Kohle förderte. Ihre Gewerken (Eigentümer) ließen mehrere Schächte abteufen, die mit Handhaspeln versehen waren. Mit deren Hilfe zogen Haspelknechte die schweren Kohlenkübel aus den Schächten.

Durch die Kohlennot nach dem Zweiten Weltkrieg erhielten die längst aufgegebenen, vergleichsweise geringen Kohlevorkommen wieder eine Bedeutung. Unter ande-



rem förderte die Kleinzeche Haggenberg in Strickherdicke-Landwehr von 1951 bis 1953 mit zehn Mitarbeitern 856 Tonnen Kohle. Auch die Schachanlage Frohe Ansicht begann 1951 wieder ihren Betrieb als Kleinzeche. Über einen 61 Meter langen Schrägschacht wurden für drei Jahre die Flöze unter dem alten Stollen abgebaut. Der Bergbau kam jedoch endgültig zum Erliegen, als 1953 durch einen Strebruch ein Bergmann ums Leben kam und drei weitere für 28 Stunden verschüttet waren. Sie konnten nur durch Hilfsmannschaften der Zeche Königsborn gerettet werden.

Kontakt & Infos

Früher Bergbau in Fröndenberg
www.kreis-unna.de/fileadmin/user_upload/Kreishaus/kfp/pdf/Wanderfuehrer/Wanderfuehrer_2017_15.pdf
„Frohe Ansicht“: Thabrauck,
58730 Fröndenberg
„Zum wilden Mann“: Ardeyer
Str., 58730 Fröndenberg

10 Westfälisches Kettenschmiedemuseum

Die Produktion von Ketten bestimmte über hundert Jahre die Industriegeschichte der Stadt Fröndenberg. Nachdem man seit 1820 gewalzten Draht herstellen konnte, stieg die Bedeutung geschweißter Ketten. Die eigentliche Ära der Fröndenberger Kettenfabriken begann in den 1880er-Jahren. Die frühe Spezialisierung auf die Herstellung schwerer Schiffs- und Ankerketten sollte auch in Fröndenberg zum wirtschaftlichen Erfolg der Kettenindustrie beitragen. Namhafte Fröndenberger Kettenfabriken begannen um 1900 mit der Herstellung von Ketten für die Landwirtschaft, entwickelten sich aber bald zu großen Unternehmen, die auch schwere Ketten produzierten.

In den 1920er-Jahren erlebten die Fröndenberger Kettenfabriken wegen der Besetzung des Ruhrgebiets 1923 und der Weltwirtschaftskrise 1929 einen starken wirtschaftlichen Einbruch. Ab Mitte der 1930er-Jahre konnten die Kettenfabriken allerdings durch die Aufrüstungs- und Autarkiepolitik der Nationalsozialisten einen erneuten Aufschwung verzeichnen.

Nach 1945 konzentrierten sich die Unternehmen zunächst auf die Herstellung von Handelsketten, zu Beginn der 1950er-Jahre bestimmten dann Ketten für den Schiffsbau und die Industrie wieder die Produktpalette. Neben den deutschen Werften und dem Bergbau des Ruhrgebiets entwickelten sich auch Erdölgesellschaften zu wichtigen Handelspartnern. Sie benötigten schwere



Kettenschmiedemuseum. Foto: RIK/Budde

Ketten zur Verankerung von Bohrrinseln im Meer. Auch in Übersee wurden Märkte erschlossen, gewaltige Mengen an Ketten zur Bündelung und Verladung von Zuckerrohr wurden zum Beispiel nach Kuba geliefert.

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts ist die Kettenindustrie in Fröndenberg infolge des Strukturwandels in der Montanindustrie nahezu weitgehend verschwunden. Um die Geschichte der Kettenherstellung weiterhin lebendig zu halten, hat der Förderverein „Kulturzentrum Fröndenberg e.V.“ 1999 ein Kettenschmiedemuseum eingerichtet. Zum Fundus des Museums gehört eine Vielzahl von Maschinen aus der Fröndenberger Kettenproduktion. Vorführungen am Schmiedefeuer, an elektrischen Handschweißmaschinen und Kettenschweißautomaten ergänzen die Ausstellung. Das Museum ist in einem Backsteingebäude im heutigen Himmelmannpark/Landschaftspark Ruhrufer untergebracht. Das Gebäude diente ursprünglich als Strohlager der ehemaligen Papierfabrik Himmelmann & Co. An die Papierproduktion erinnert ein Trichterstofffänger, der ehemals zum Filtern und Reinigen von Abfallstoffen aus der Papierherstellung diente.

Kontakt & Infos

Westfälisches Kettenschmiedemuseum Fröndenberg/Ruhr
Ruhrstraße 12
58730 Fröndenberg/Ruhr
<https://freu-dich-auf-froendenberg.de/>

1 Windkunst und Wärterhaus

Eine als Windkunst konstruierte Turmwindmühle und ein Wärterhaus am Rande des Kurparks Königborn stehen im Zusammenhang mit der langen Geschichte der Salzgewinnung in Unna. Als einzige bauliche Relikte aus dieser Zeit stehen sie heute unter Denkmalschutz und sind einer neuen Nutzung zugeführt.

Windkunst und Wärterhaus. Foto: RIK/Budde

Bereits 1389 wurden in der Bauernschaft Brockhausen Solequellen zur Gewinnung von Kochsalz genutzt. In Siedehütten wurde aus der Sole durch Verfeuerung zunächst von Holz, später von Steinkohle das Salz herausgesiedet. Ab dem 16. Jahrhundert gab es die ersten Gradierwerke. Das waren anfangs mit Stroh, später mit Schwarzdorn-Reisig gefüllte Holzgerüstbauten. Über sie leitete man das Solewasser, um durch Verdunstung und entsprechende Konzentration den nachfolgenden Siedeaufwand zu reduzieren.

Wurden die Salzwerke bis dahin ausschließlich privat betrieben, errichtete 1734 auch der preußische Staat ein eigenes Salzwerk. Der erste Brunnen erhielt mit Bezug auf den preußischen König Wilhelm I. den Namen „Königsborn“, der heute für den gesamten umliegenden Stadtteil steht. 1747 wurde als neunter Brunnen der so genannte Frie-



drichsborn angelegt, vermutlich benannt nach dem preußischen König Friedrich II.

Auf Friedrichsborn wurde als technische Neuerung eine so genannte Windkunst eingeführt. Die Anlage diente als Antrieb zur Wasserhebung auf das Gradierwerk Friedrichsbau. 1799 übernahm dieselbe Funktion für einen Teil der Königsborner Gradierwerke die „Feuermaschine“, die erste Dampfmaschine in den preußischen Westprovinzen überhaupt. Zwischenzeitlich modernisiert war sie bis 1932 in Betrieb. 1953 wurden Teile der Dampfmaschine unter Verwendung eines Dampfzylinders, der Steuerung und eines rekonstruierten Balanciers im Deutschen Bergbau-Museum in Bochum wiederaufgebaut. Zusammen mit einem Großmodell des Maschinenhauses bilden sie dort eine sehenswerte Ausstellungseinheit.

Kontakt & Infos

Windkunst und Wärterhaus
Friedrich-Ebert-Str.
59425 Unna
www.unna.de/unna-erleben/kultur-in-unna/museen/hellweg-museum-unna/die-dauerausstellung

2 Gademenreihe

Ebenfalls eng verbunden mit der Salzgewinnung sind die heute noch erhaltenen Wohnhäuser für die Salinenarbeiter. Sie wurden um 1780 in Gademenbauweise am Zimmerplatz errichtet. In den Fachwerkhäusern lebten Arbeiter der königlichen Saline mit ihren Familien. Jede der zehn Wohnungen hat ihren eigenen Eingang, der direkt in die Küche führt. Von hier aus sind alle weiteren Räume erreichbar: der um einige Stufen höher liegende Wohnraum, der Keller sowie die Treppe zum Obergeschoss mit zwei Schlafräumen.



Gademenreihe.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Gademenreihe
Zimmerplatz
59425 Unna

13 Kurpark Königsborn

Seit Anfang des 19. Jahrhunderts wurde Sole auch für Heilzwecke eingesetzt und es kam zu einem großen Aufschwung von Solebädern in Westfalen. Als erstes Solebad in Unna war von 1818 bis 1860 das Luisenbad betrieben worden, ein gesellschaftlicher und kultureller Mittelpunkt, der auch von dem preußischen Kronprinzen Friedrich Wilhelm besucht wurde.

Kurpark Königsborn. Foto: RIK/Budde

Ein weiteres Bad bestand schon seit 1852 und gewann zunehmend an Bedeutung. Nach der Schließung des Luisenbades wurde es ausgebaut und erlebte nach der Übernahme der Saline durch die Gewerkschaft Königsborn unter Friedrich Grillo einen raschen Aufschwung. Diese ließ im Mai 1882 das alte Kurhaus durch ein wesentlich größeres ersetzen, auch der Kurpark und andere Einrichtungen wurden erweitert. Der alte Friedrichsborn wurde als Trinkquelle genutzt, die Windkunst als Trinkhalle. Eine ständige Kurkapelle und saisonal verpflichtete Theaterensembles sorgten für die Unterhaltung der Kurgäste, so dass sich Königsborn zu einem überregional beliebten Sole- und Kurbad entwickelte.

Mit dem Ersten Weltkrieg begann allerdings eine längerfristige Stagnationsphase, die im Oktober 1941 schließlich zu einer endgültigen Einstellung des Kurbetriebes führte.



Heute sind die meisten Gebäude aus der großen Ausbauzeit des Parks zwischen 1880 und 1914 verschwunden. Andere sind dafür entstanden: so in den 1950er-Jahren eine Kleintier-Versuchsanstalt der Landwirtschaftskammer, deren Hauptgebäude inzwischen von der städtischen Jugendkunstschule genutzt werden. Etwa zeitgleich wurde die Stadt Unna alleinige Eigentümerin des Parks. Im Laufe der Zeit hat sich das Gesicht des Parks weiter verändert mit neuen Spielplätzen, Wegen, Bänken und weiteren Ergänzungen zu einem multifunktionalem Stadtpark.

Ende der 1990er-Jahre wurde ein weiterer moderner Bau für den Kinder- und Jugendcircus Travados errichtet. Der multifunktional nutzbare Festbau gehört heute zu den Hauptattraktionen des Parks.

Kontakt & Infos

Kurpark Königsborn
Friedrich-Ebert-Straße
59425 Unna

14 Barmer Ferienkolonie

In den Kontext des Kurbades Königsborn gehört auch die ehemalige „Barmer Ferienkolonie“. 1880 wurden erstmals Arbeiterkinder aus Barmen und Elberfeld auf Initiative eines karitativen Komitees zur Kur nach Königsborn geschickt. Die Kinder stammten aus industriellen Ballungsgebieten, in denen Krankheiten wie Tuberkulose, Rachitis oder Rheuma weit verbreitet waren. Im nahegelegenen Königsborn konnten sie an einer kostenfreien Genesungskur teilnehmen.

Der Erfolg dieser Maßnahme führte zur Errichtung weiterer Kolonien und zum Bau eines Kinderkurhauses im Jahr 1882. Mit Einstellung des Salinenbetriebes 1940

verlor die „Barmer Ferienkolonie“ eine wichtige Grundlage für ihren Betrieb. Unter dem Namen Kinderheilstätte Königsborn wurde der Betrieb fortgeführt. Schwerpunktartig wurden hier Kinder behandelt, die an Tuberkulose erkrankt waren.

Ende der 1950er-Jahre wurde der nördliche Gebäudeteil abgerissen, um Platz für einen Neubau zu schaffen, der ab 1964 als „Lebenszentrum Königsborn“ in eine Kinderklinik für Spastiker und mehrfach behinderte Kinder umgewidmet wurde. Seitdem wurde das Zentrum immer weiter vergrößert und es sind viele weitere Zweige hinzugekommen: Heilpädagogik, ambulante Dienste, Autismus-Therapie und viele mehr.

Kontakt & Infos

Lebenszentrum Königsborn
Zimmerplatz 1
59425 Unna
www.lebenszentrum-koenigsborn.de

15 Denkmal Friedrich Grillo und Altes Amtshaus

Mit der zunehmenden Industrialisierung ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurde Unna zum Bergbau-Standort. 1873 erwarb der bedeutende Industrielle Friedrich Theodor Ernst Grillo (1825-1888) die Saline Königsborn und die Abbaurechte für das Steinkohlefeld. Ein Jahr später wurde Schacht 1 der Zeche Königsborn abgeteuft.

Schon seine Zeitgenossen schätzten die Bedeutung Grillos für die industrielle Entwicklung Unnas hoch ein: Ein Denkmal zu seinen Ehren wurde bereits 1890 am Eingang des Parks aufgestellt.

Das gegenüber dem Denkmal befindliche ehemalige, im klassizistischen Stil errichtete, Alte Amtshaus (Salzamt) von 1817, bekam nach der Übernahme der Saline durch Grillo eine neue Nutzung: Bis 1883 wurden fast alle Räume in Quartiere für Kurgäste umgewandelt.

Mit der Einstellung des Kurbetriebes 1941 war auch die Nutzung des Gebäudes als Logierhaus beendet. Zuletzt fand sich mit der Gesellschaft für Wert- und Abfallwirtschaft des Kreises Unna ein Nutzer, der das historische Gebäude umfassend sanierte. Noch heute erinnert der Dachreiter mit der sogenannten Schichtglocke, die den Arbeitern Anfang und Ende der Schicht anzeigte, an die Zeit des Salinenbetriebes.

Kontakt & Infos

Denkmal Friedrich Grillo
und Altes Amtshaus
Friedrich-Ebert-Str. 65
59425 Unna

16 Bahnhof Königsborn

Der ehemalige Bahnhof Königsborn liegt an der früheren Bahnverbindung von Dortmund-Süd nach Welper, einer Zweigstrecke der „Westfälischen Eisenbahn“. Am 15. Mai 1876 wurde die Strecke eröffnet, wahrscheinlich wurde zu diesem Zeitpunkt auch der Bahnhof in Betrieb genommen. Der Fahrbetrieb war auch auf die Anforderungen des umliegenden Bergbaus abgestimmt. So verkehrten Züge vom Bahnhof Königsborn zur Schachtanlage Königsborn 2/5, deren Fahrpläne sich nach dem Schichtwechsel der Zeche richteten.

Wohl schon bei seiner Eröffnung war ein eingeschossiger, etwas zurückversetzter Warte-

saalanbau an der Ostseite vorhanden. Später erhielt der Bahnhof an der Westseite einen Anbau, der spiegelbildlich dem Wartesaal entsprach und das „Stationsbureau“ enthielt. Um 1906 wurde der östliche Wartesaal durch das Hinzufügen eines „Damenzimmers“ sowie durch Aufstockung auf zwei Geschosse erweitert. Schon ein Jahr nach der Schließung der Schachtanlage 2/5 wurde die Strecke 1968 zwischen Unna-Königsborn und Welper stillgelegt und der Gleiskörper abgebaut.

Für das nach Aufnahme des S-Bahnverkehrs nicht mehr bahnbetrieblich genutzte historische Empfangsgebäude werden derzeit verschiedene Pläne zur zukünftigen Nutzung geprüft.

Kontakt & Infos

Bahnhof Königsborn
Hubert-Biernat-Straße
59425 Unna

TIPPS
Siedlung Hermann-, Friedrich-, Grillostraße:
Bergarbeitersiedlungen der Zeche Königsborn, errichtet zwischen 1887 und 1930.
Am heutigen Königsborner Markt befand sich Schacht 1 der Zeche Königsborn.
Auf dem Zechenplatz steht eine durch die Ruhrkohle AG aufgestellte Seilscheibe.



Pförtnerhaus Zeche
Königsborn 2/5.
Foto: RIK/Budde

17 Pförtnerhaus Zeche Königsborn 2/5

„Gottesseggen Unverhofft“ – so lautete der ursprüngliche Name für den ab 1887 abgetauften Schacht 2 in Kamen-Heeren-Werve. In der Folgezeit entstanden die umfangreichen Übertageanlagen der neuen Zeche, die später Königsborn Schacht 2 hieß. Bis 1942 wurde Königsborn 5 als Wetterschacht fertiggestellt. Beide Schächte blieben bis 1966 in Betrieb, danach wurde das Baufeld von der Anlage Königsborn 3/4 in Bönen-Altenböge übernommen. Die Tagesanlagen wurden fast restlos abgebrochen.

Einziges bauliches Relikt der Zeche Königsborn 2/5 ist das ehemalige Pförtnerhaus, das im Zuge einer Neugestaltung des Eingangsbereiches der Zeche 1910 errichtet wurde. Das Pförtnerhaus diente als Kontrollgebäude für alle Beschäftigten,

Besucher, Kohlentransporture und sonstigen Lieferanten der Zeche. Neben dem Pförtner war auch die Markenkontrolle in dem Gebäude untergebracht. Das Pförtnerhaus beherbergte auch die Telefonzentrale, einen Aufenthaltsraum für die Wachleute der Zeche sowie die Vorrichtungen der vor dem Gebäude installierten Brückenwaage für den Landabsatz (Kohlenverkauf).

1992 wurde das ehemalige Pförtnerhaus in die Denkmalliste der Stadt Kamen eingetragen und drei Jahre später saniert und umgebaut. Auf die industriegeschichtliche Bedeutung des Gebäudes verweist heute noch die nach Osten ausgerichtete Giebelfront mit den traditionellen Bergbau-Symbolen Schlägel & Eisen. Die westliche Giebelseite trägt als Aufschrift die Jahreszahl 1910, die auf die Entstehungszeit des Gebäudes verweist. Die großzügigen Räumlichkeiten des Bauwerks werden heute von der Arbeiterwohlfahrt genutzt.

Unweit des Pförtnerhauses verläuft die ehemalige Klöcknerbahntrasse in Richtung Kamen beziehungsweise Bönen (Klöcknerbahnweg). 1942 wurde die Bahnstrecke zwischen den seit 1923 zum Klöckner-Konzern gehörenden Zechen Königsborn 3/4, Königsborn 2/5 und Zeche Werne eröffnet. Mit der Stilllegung der Bergwerke wurde auch die Klöckner-Bahn nicht mehr benötigt. Heute ist die ehemalige Bahntrasse zwischen Kamen und Bönen Teil des überregionalen Radweges R 35.

Kontakt & Infos

Pförtnerhaus
Zeche Königsborn 2/5
Westfälische Straße 48
59174 Kamen



Siedlung Reinhardstraße. Foto:
RIK/Budde

18 Siedlung Reinhardstraße

Die Gewerkschaft Königsborn ließ Anfang des 20. Jahrhunderts für ihre Bergarbeiterfamilien die Siedlung an der Reinhardstraße bauen. Ab 1890 war zunächst die „Heimeiersche Kolonie“ errichtet worden, sie bestand aus circa 30 Häusern. In den folgenden Jahren wurden dann die noch heute vorhandenen eingeschossigen Gebäude erstellt, jedes in der Regel für vier Familien. Alle Wohnungen hatten einen eigenen Hauseingang und eine Treppe zum Dachgeschoss. Eine Reihe separater Stallgebäude befand sich hinter den Wohnhäusern. Da die Hauseingänge an der Stallgasse lagen, spielte sich hier das „halb-öffentliche Leben“ der Bewohnerinnen und Bewohner ab.

Karl-Heinz Stoltefuß beschreibt das Leben in der Kolonie folgendermaßen: „Jeder hatte da ja sein Schwein im Stall, daneben war dann das Plumpsklo. Wir sind morgens auf dem Weg zur Schule immer durch die Gasse hinter den Häusern gegangen, im November war das besonders spannend, denn dann wurden die Schweine geschlachtet. Da wurden dann die Schweinehälften aufgehängt. Manchmal ist auch ein Schwein abgehauen, das rannte dann da rum.“

Bei der Sanierung der Siedlung in den 1970er-Jahren wurde sowohl die Heimeiersche Kolonie, als auch die für Bergarbeitersiedlungen typische Stallreihe abgerissen. Zugleich wurden die Hauseingänge zur Straße hin verlegt.

Kontakt & Infos

Siedlung Reinhardstraße
Reinhardstraße
59174 Kamen

19 Förderturm Bönen - Ostpol

Weithin sichtbar ist der zwischen 1924 und 1929 errichtete Förderturm der ehemaligen Schachtanlage Königsborn 3/4. Der Architekt des Förderturms über Schacht 4, Alfred Fischer, zählt neben Fritz Schupp zu den wichtigsten Industriebau-Architekten im Ruhrgebiet. Er war von 1911 bis zu seiner Amtsenthebung durch die Nationalsozialisten 1933 Leiter der Kunstgewerbeschule in Essen (später Folkwangschule).

Förderturm
Bönen - Ostpol.
Foto: RIK/Walter

Der Förderturm gilt heute als bedeutendes Dokument der architekturgeschichtlichen Entwicklung im Industriebau der 1920er-Jahre. Er verkörpert den Übergang zum Funktionalismus und wurde zum Vorbild der meisten modernen Fördertürme. Der Kulturhistoriker Roland Günter beschreibt die Wirkung dieses ersten nicht als Hammerkopf, sondern als Kubus errichteten Turmes so: „In avantgardistischer Zeichen-Gebung erhält er steile Fenster-Bänder. Sie brechen seine Mitte und vor allem seine Ecken auf (...). Diese Gestaltung gibt dem Turm eine große Geste, eine gewaltige Dynamik und eine Ausstrahlung in den Luft-Raum.“

Als einzig verbliebenes Relikt der Schachtanlage, die bis 1981 Kohle förderte, ist der Förderturm heute bis zu einer Höhe von 55 Metern im Innenraum über Treppen begehbar. Er wird in der Höhe durch verschiedene Zwischenebenen gegliedert. Jede dieser Ebenen vermittelt dem Besucher eine besondere, einzigartige Atmosphäre. Neben einer einzigartigen Industriearchitektur bietet der Turm auch einen eindrucksvollen Blick aus luftiger Höhe über die Hellweg-Region und das östliche Ruhrgebiet. Betrieben



wird das Industriedenkmal seit 2003 von einer Bürgerstiftung, die von der Gemeinde Bönen, örtlichen Unternehmen und dem Städte-Netzwerk NRW unterstützt wird.

Seit dem Jahr 2000 ist der Turm als „Ostpol“ auch Teil des Kunstprojektes „Yellow Marker“ des Licht-Künstlers Mischa Kuball. Zusammen mit seinem westlichen Pendant, dem Förder-turm von Rossenray am Niederrhein („Westpol“) definierte der Künstler die 80 Kilometer voneinander entfernt liegenden Fördertürme als „Leuchttürme“ mit weithin sichtbaren Positionsleuchten (Den „Westpol“ gibt es nach Abriss im Jahr 2020 leider nicht mehr). „Yellow Marker“ setzte dabei nicht nur Akzente auf Ost- und Westpol, sondern bezog sich auch auf die von Richard Serra geschaffene „Bramme für das Ruhrgebiet“ auf der Schurenbachhalde in Gelsenkirchen. In gedachter Luftlinie einer Ost-West-Achse schneidet die Lichtgestaltung Kuballs die von Serra gewählte Nord-Süd-Achse.

TIPPS

Siedlung Zechenstraße: Arbeitersiedlung der Zeche, die gleichzeitig mit Schacht 3 errichtet wurde.

Siedlung Borgholzstraße: Größte der Bönener Zechensiedlungen, errichtet zwischen 1905 und 1912.

Kontakt & Infos

Zeche Königsborn 3/4
Alfred-Fischer-Platz 1/
Zechenstraße
59199 Bönen
www.foerderturm-boenen.de

20 Backhaus Flierich

Industrieanlagen und landwirtschaftlich genutzte Flächen lagen im Ruhrgebiet oft nebeneinander. Besonders in den Randbereichen der Region konnten sich dörfliche Strukturen erhalten, so auch in Flierich. Umgeben von Ackerland, Weiden und Wald weist der Ort ein schönes Ensemble restaurierter Fachwerkhäuser auf. Besonders sehenswert ist der Kirchplatz, um den sich halbbogenförmig engstehende Wohngebäude gruppieren.

Durch die Aktivitäten des örtlichen Heimatvereins „Kerspell Fle-ik“ gelang es, ein ehemaliges Backhaus aus dem Jahr 1900 vor dem Abriss zu retten. Das Gebäude wurde an

seinem ursprünglichen Standort, einem landwirtschaftlichen Betrieb abgetragen, und im Dorfkern wiederaufgebaut und restauriert.

Da in früheren Zeiten nicht jeder Haushalt über einen Backofen verfügte, bauten in vielen Dörfern die Bewohner ein Backhaus, das im Prinzip ein überbauter Backofen war. Ein- bis zweimal die Woche wurde der Ofen aufgeheizt und die Bewohner brachten ihre Brote zum Backen.

Auch heute noch kann das Backhaus zu diesem Zweck angemietet werden. Darüber hinaus wird es vom Heimatverein zu Ausstellungszwecken genutzt und kann auch besichtigt werden.

Kontakt & Infos

Backhaus Flierich
Kamener Straße/Dorfplatz
59199 Bönen

Verein für Heimat und Natur e.V.
„Kerspell Fle-ik“
www.kerspell.de

21 Bahnhof Lenningsen

Der ehemalige Bahnhof Lenningsen, erbaut um 1901, liegt wie der Bahnhof Königsborn an der 1876 von der Königlich-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft gebauten Strecke Welper - Dortmund Süd. Im Abschnitt Welper - Unna-Königsborn wurde diese Strecke 1968 stillgelegt und zurückgebaut. In ihrem westlichen Teil befindet sich hier heute ein Rad- und Wanderweg.

Bahnhof Lenningsen. Foto: RIK/Budde

Bei dem 1988 unter Denkmalschutz gestellten Gebäude handelt es sich um einen zweigeschossigen Backsteinbau unter einem flachgeneigten Satteldach mit eingeschossigen Anbauten an beiden Seiten. Die Eingangszone wird betont durch einen Mittelrisalit. Lisenen und Backsteingesimse gliedern das Gebäude und sind typische Gestaltungselemente des beginnenden 20. Jahrhunderts.

1994 erwarb die Gemeinde Bönen den Bahnhof und stellte ihn der Evangelischen Kirchengemeinde Flierich zur Umnutzung für einen Kindergarten zur Verfügung. Im Rahmen der Umbaumaßnahmen wurde die auf der Rückseite des Gebäudes sorgfältig gestaltete hölzerne Bahnsteighalle originalgetreu rekonstruiert. Auch die Bahnhofs-



nebengebäude wurden auf Initiative der Interessengemeinschaft Lenningsen instandgesetzt und werden heute unter anderem als Bürgerzentrum genutzt. Die aufwändige Restaurierung des Bahnhof-Ensembles hatte 2003 wesentlichen Anteil am Erfolg beim Wettbewerb „Unser Dorf soll schöner werden“, bei dem Lenningsen auf Landesebene mit Bronze ausgezeichnet wurde.

Berühmt wurde der Bahnhof Lenningsen als am 25. Mai 1965 Königin Elisabeth II von England während ihres ersten Deutschland-Besuches hier in ihrem Sonderzug übernachtete. Zur Erinnerung an diesen Besuch wurde deshalb 1995 ein Blumenbeet mit „Elisabeth-Rosen“ angelegt.

Kontakt & Infos

Evangelisches Familienzentrum
Alter Bahnhof Lenningsen
Birkenweg 16
59199 Bönen
www.familienzentrum-alterbahnhof.de

22 Bahnhof Kamen

Am 15. Mai 1847 wurde der Bahnhof in Kamen offiziell eingeweiht. Über ein festes Stationsgebäude verfügte er zu diesem Zeitpunkt allerdings noch nicht. Mit dessen Bau wurde erst nach der Streckeneröffnung der Köln-Mindener Eisenbahn bis nach Minden begonnen. 1854 wurde das Bahnhofsgebäude fertiggestellt, 1906 wurde es noch um eine Vorhalle erweitert.

Beim Bau der Köln-Mindener Eisenbahn hatten die betrieblich notwendigen Einrichtungen zunächst Priorität. Deshalb wurden viele Empfangsgebäude erst später fertiggestellt beziehungsweise durch endgültige Bauten ersetzt. Die hohen Erwartungen eines mit dem Bau der Eisenbahn verbundenen wirtschaftlichen Aufschwungs erfüllten sich

zwar nicht, aber dennoch gab die Errichtung des Bahnhofs der weiteren industriellen Entwicklung Kamens einen wichtigen Impuls. In der Nähe des Bahnhofs entstand 1865 das städtische Gaswerk, das von der Eisenbahn mit Kohlen versorgt wurde. 1868 wurde eine Gelb- und Eisengießerei in Bahnhofsnähe errichtet, es folgten metallverarbeitende Betriebe, Schuhfabriken, eine Molkerei und der Schlachthof. Die Zeche Monopol baute nach Beginn der Kohleförderung in den 1870er-Jahren für den Kohlenbeziehungsweise Materialtransport eine Verbindungsbahn zur Köln-Mindener Eisenbahn.

Bei der klassizistischen Formsprache des Baus ist der Einfluss der Schule Karl Friedrich Schinkels erkennbar. Er ist ein Musterbeispiel für die kleineren Stationsgebäude der Köln-Mindener Eisenbahn dieser Zeit. Das Bahnhofsgebäude besteht aus einem zweigeschossigen Mittelteil mit sieben Fensterachsen an der Gleisseite, wobei die Öffnungen rundbogig abschließen. An den Stirnseiten schließen kleinere Flügelbauten an. Zum Bahnhofsvorplatz hin springen die mittleren drei Fensterachsen als übergebelter Risalit hervor. Der ganze Bau ist mit einem Quaderputz versehen und besitzt das typisch flachgeneigte Satteldach. Das Empfangsgebäude in Kamen ist – außer dem in Minden – das einzige noch weitgehend erhaltene aus der Köln-Mindener Zeit.

Bahnhof Kamen.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Bahnhof Kamen
Am Bahnhof
59174 Kamen

23 Seseke-Brücke

Auf der fast 90 Kilometer langen Strecke Duisburg-Wanne-Dortmund-Hamm überquert die Köln-Mindener Eisenbahn in Kamen das Flösschen Seseke mit Hilfe der so genannten Fünf-Bogen-Brücke, die eine von 14 Brücken dieser Bahnlinie war. Die Brücke wurde 1846 eröffnet und gehört damit zu den ältesten noch in Betrieb befindlichen Eisenbahnbrücken Deutschlands.

Besonders in der Anfangszeit der Eisenbahnen, später aber auch bei Nebenbahnen, war man unter Kostengesichtspunkten gehalten, möglichst Trassierungen ohne größere Brücken oder Tunnel zu wählen. Durch diese Streckenführung ist die Köln-Mindener Eisenbahn eine Linie der kleinen Brücken geworden. Die damals gebauten Brücken knüpften an den Straßenbrückenbau an, bei dem Stein und Holz die bevorzugten Baumaterialien waren. Eiserne Brücken für Eisenbahnen waren damals noch technisches Neuland.

Als in Deutschland die ersten größeren Eisenbahnlinien gebaut wurden, zu denen auch die Köln-Mindener Eisenbahn zählte, war man der Meinung, dass nur Stein das geeignete Baumaterial sei. Holz wurde zurecht als nicht dauerhaft, steife Eisen-, Ketten- oder Drahtbrücken wurden ebenfalls für ungeeignet gehalten. Während in England bereits seit Anfang der 1830er-Jahre eiserne Brücken beim Eisenbahnbau Verwendung fanden, wurde die erste renommierte Eisenbrückenbauanstalt im Bereich der Köln-Mindener Eisenbahn erst 1846 von Caspar Harkort in Wetter an der Ruhr gegründet.



Seseke-Brücke.
Foto: RIK/Budde

Dementsprechend wurde auch die Seseke-Brücke in Kamen aus Werkstein in einfacher, klassizistischer Formensprache erstellt. Die Überquerung des sumpfigen Seseke-Tals erforderte eine umfangreiche Pfahlgründung. Das Bauwerk hat fünf auf Pfeilern sitzende Gewölbe, welche die Form eines Kreissegmentbogens haben. Es handelt sich dabei um drei Strompfeiler und zwei Vorfluter. Die Pfeiler zeigen halbrunde Vorlagen, die mit einem Wulstprofil aus anderem Steinmaterial abgeschlossen sind. Trotz einiger technisch notwendiger Änderungen in der Folgezeit sind die ursprünglichen Konstruktionsmerkmale der Brücke noch gut erkennbar.

Kontakt & Infos

Seseke-Brücke
Henri-David-Straße/
Berliner Straße
59174 Kamen

24 Zeche Monopol, Schacht Grillo

Der Anschluss an die Köln-Mindener Eisenbahn 1846 sorgte für einen wirtschaftlichen Aufschwung in Kamen. Die 1873 von Friedrich Grillo und Heinrich Grimberg gegründete Gewerkschaft Monopol begann noch im selben Jahr mit den Arbeiten für den ersten Schacht, Grillo 1. Sechs Jahre dauerte es bis die erste Kohle gefördert werden konnte. Ein zweiter Schacht entstand ab 1887. Er war mit 775 Metern 1892 im Ruhrgebiet der tiefste Schacht. Die Zeche wurde im Laufe der Zeit immer wieder modernisiert und erweitert. In den 1950er-Jahren erhielt sie eine moderne Zentralaufbereitungsanlage. Die Stilllegung der bis 1967 selbstständigen Schachanlage Grillo 1/2 erfolgte 1981.

Erhalten geblieben sind zwei Verwaltungsgebäude, eines von 1910 im Stil der Gründerzeit, das andere aus den 1950er-Jahren. Auch das Fördergerüst des Schachtes Grillo 1 von 1966/67, das in Korrespondenz zu den Türmen der beiden Stadtkirchen einen wichtigen Akzent im Stadtpanorama bildet, steht noch.

Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA Emscherpark wurde ein Konzept zur Reaktivierung des ehemaligen Zechengeländes und der Altbauten entwickelt und umgesetzt. Wohnen, Arbeiten und Freizeit umfasst das Gesamtkonzept, das auf einer Fläche von circa 34 Hektar verwirklicht wurde. Für die gewerbliche Nutzung wurden ein Technologie- und Gründerzentrum sowie ein Technologiepark zur Ansiedlung zukunftsorientierter Produktions- und Dienstleistungsbranchen realisiert. Nach einer entsprechenden Flächensanierung entstand ebenfalls die Wohnsiedlung „Gartenstadt Seseke-Aue“.

Seit 2016 gehört der Standort zum Bestand der Industriedenkmalstiftung. Die Schachanlage blickt auf eine bewegende Historie des Industriezeitalters zurück und beschäftigt die Menschen noch heute. So auch die Mitglieder des Vereins Monopol 2000. Sie tragen ihre Faszination nach außen und beleben den geschichtsträchtigen Standort mit verschiedenen Projekten wie kulturellen Veranstaltungen sowie mit Konzepten für außerschulisches Lernen.



Zeche Monopol,
Schacht Grillo.
Foto: RIK/Walter

Kontakt & Infos

Zeche Monopol Schacht Grillo 1
Herbert-Wehner-Straße 2-3
59174 Kamen
www.industriedenkmal-stiftung.de/denkmale/zeche-monopol

25 Zeche Monopol, Schacht Grimberg 1/2

Das Kind muss einen Namen haben... Als die Gewerke Heinrich Grimberg und Friedrich Grillo vor dem Oberbergamt den Kauf von Kohlefeldern in Kamen und Bergkamen eintragen lassen wollten, fehlte ihnen noch ein Name für den neuen Besitz. Kurzschnitten griffen sie auf den Namen des Champagners zurück, mit dem sie am Abend zuvor den erfolgreichen Geschäftsabschluss gefeiert hatten: Heidsieck Monopole. So wird es jedenfalls erzählt.

Seit über einem Jahrhundert prägt der Bergbau Leben und Arbeit in Bergkamen. Den Anfang machte die Zeche Monopol mit der Doppelschichtanlage Grimberg 1/2, die zwischen 1890 und 1894 entstand. Zuvor schon hatten die Gewerke in Kamen die Grillo-Schächte abgeteuft, die zusammen mit den Grimberg-Schächten das Bergwerk Monopol bildeten. In Bergkamen-Weddinghofen nahm 1936 eine weitere Schichtanlage, Grimberg 3/4, die Förderung auf. Ende der 1970er-, Anfang der 1980er-Jahre wurde Monopol gründlich modernisiert, um für einen rentablen Kohleabbau der Zukunft gerüstet zu sein. Unter Tage konnte man modernste Abbautechnik einsetzen, da die Kohlenflöze fast horizontal liegen. Im Rahmen der Neugestaltung entstand auch das 73 Meter hohe Fördergerüst über Schacht Grimberg 2, das heute zu den markantesten des Ruhrgebiets gehört. Ebenso imposant



Bergwerk Monopol, Schacht Grimberg 1/2.
Foto: RIK/Walter

wirkt die große, gelb-braune Aufbereitungshalle, die aus Umweltschutzgründen gebaut wurde. Architektur und Farbgestaltung der neuen Tagesanlagen wurden auf das benachbarte Zentrum von Bergkamen abgestimmt.

Nach dem Verbund mit Haus Aden und später mit Heinrich Robert in Hamm wurde die Förderung an diesem Standort aufgegeben. Die hochmodernen Übertageanlagen, kaum fertig gestellt und in Betrieb, sind bereits Denkmal und Zeichen für die einschneidenden Umbrüche im Energiesektor.

TIPPS

Beim schwersten Grubenunglück des deutschen Steinkohlenbergbaus am 20. Februar 1946 kamen 404 Bergleute ums Leben. Das Denkmal für das Grubenunglück befindet sich auf dem Friedhof „Am Südhang“, Bergkamen.

Stadtmuseum Bergkamen
Jahnstraße 31/ Museumsplatz
59192 Bergkamen
www.stadtmuseum-bergkamen.de

Das Museum bietet Dauerausstellungen zu folgenden Themen: Römerlager Oberaden, kleinbäuerliches Wohnen, bergmännisches Wohnen und Arbeiten, Wohnen in den 1950er-Jahren, Industrie- und Siedlungsgeschichte, Stadtgeschichte, Geschichte der Vereine.

Kontakt & Infos

Zeche Monopol,
Schacht Grimberg 1/2
Ernst-Schering-Str./ Rathenastr.
59192 Bergkamen
www.bergkamen.de

26 Kraftwerk Bergkamen

Der Bau des Kraftwerks in Bergkamen-Heil Ende der 1970er-Jahre stand in engem Zusammenhang mit dem Ausbau des Bergwerks „Neu-Monopol“ am Standort der Zeche Grimberg 1/2. Äußeres Zeichen war ein inzwischen abgebautes Kohletransportband, welches das „Schwarze Gold“ direkt von der Schichtanlage quer durch das Gebiet der Halde Großes Holz zur Verstromung jenseits des Kanals brachte.

1978 wurde zum Bau und Betrieb des Kraftwerks die Projektgesellschaft STEAG und VEW gegründet, heute ist der STEAG-Konzern alleiniger Eigentümer.

1981 wurde das unmittelbar nördlich des Datteln-Hamm-Kanals gelegene Kraftwerk in Betrieb genommen. Es hat eine Leistung von 780 Megawatt. Das Kraftwerk produziert jährlich circa 3,5 Milliarden Kilowattstunden Grundlaststrom und darüber hinaus Fernwärme für die Wärme-Versorgung der Stadt Bergkamen.

Der Schornstein des Kraftwerks ist 284 Meter hoch. 1985 wurden eine Rauchgasentschwefelungsanlage und 1989 zusätz-

lich eine Anlage zur Stickstoff-Minderung in Betrieb genommen. Ende 2008 erfolgte eine Großrevision, um den Wirkungsgrad zu erhöhen und die Umweltbelastungen an die verschärften Grenzwerte anzupassen.

Blick von der Halde Großes Holz auf das Kraftwerk Bergkamen. Foto: RIK/Walter

Kontakt & Infos

STEAG Kraftwerk Bergkamen
Westenhellweg 111
59192 Bergkamen
www.steag.com/de/modalcontent/02-leistung/kraftwerke-deutschland/kraftwerk-bergkamen



Halde Großes
Holz. Foto: RIK/
Staudinger

27 Halde Großes Holz

Bis Anfang der 1970er-Jahre prägten vorwiegend graue Spitzkegelhalden und nur wenig begrünte Tafelhalden viele ehemalige Bergbaustandorte des Ruhrgebiets. Zunehmend erkannte man aber, dass Halden auch neue Nutzungschancen boten: Man konnte sie in Naherholungsgebiete verwandeln und zahlreichen Tier- und Pflanzenarten neuen Lebensraum bieten, ebenso eigneten sie sich für verschiedenste Freizeitaktivitäten aber auch als Standort für künstlerische Inszenierungen. Heute präsentieren sich viele Halden im Ruhrgebiet als attraktive Landschaftsmarken. Einem Konzept der Ruhrkohle AG folgend wurden bei der Aufschüttung von Halden grundsätzlich Umweltbelange und Landschaftsgestaltung in die Planung einbezogen. Die Halde Großes Holz ist dafür ein Beispiel.

Sie diente seit 1962 der Entsorgung des Bergematerials der Zechen Monopol und Haus Aden. Der Name leitet sich von dem hier bis Mitte der 1970er-Jahre existierenden Buchenwald ab, eben dem „Großen Holz“. Zunächst wurde nur der südliche Teil der Halde, die „Adener Höhe“ rekultiviert und für die Erholungsfunktion er-

schlossen. Mit einer Höhe von 92 Metern über Geländeneiveau und 148 Metern über Normalnull stellt sie einen der besten Aussichtspunkte des östlichen Ruhrgebiets dar und ermöglicht Ausblicke nach Dortmund, in die Lippeniederung und ins Sauerland.

Aufgrund der Stilllegung der beiden Zechen wurde das ursprünglich vorgesehene Haldenvolumen nicht mehr erreicht und es erfolgte eine neue Endgestaltung für den nördlichen Haldenbereich. Nach Plänen des Landschaftsarchitekten Peter Drecker wurde die Halde durch den so genannten „Korridorpark“ gegliedert und für Spaziergänger und Radfahrer erschlossen. Markantes Gestaltungselement dieses Parks sind neun blaue Türme aus Stahl und Plexiglas, die in ihrer Form die Gestalt des benachbarten Förderturms der Zeche Monopol aufnehmen.

Seit Dezember 2010 krönt eine Lichtskulptur die Haldenlandschaft Großes Holz in Bergkamen. Das rund 30 Meter hohe Objekt „Impuls“ auf der Adener Höhe der Kölner Künstler Maik und Dirk Löbbert besteht aus Stahlsäulen, die mit tausenden LED-Lichtern besetzt sind.

Kontakt & Infos

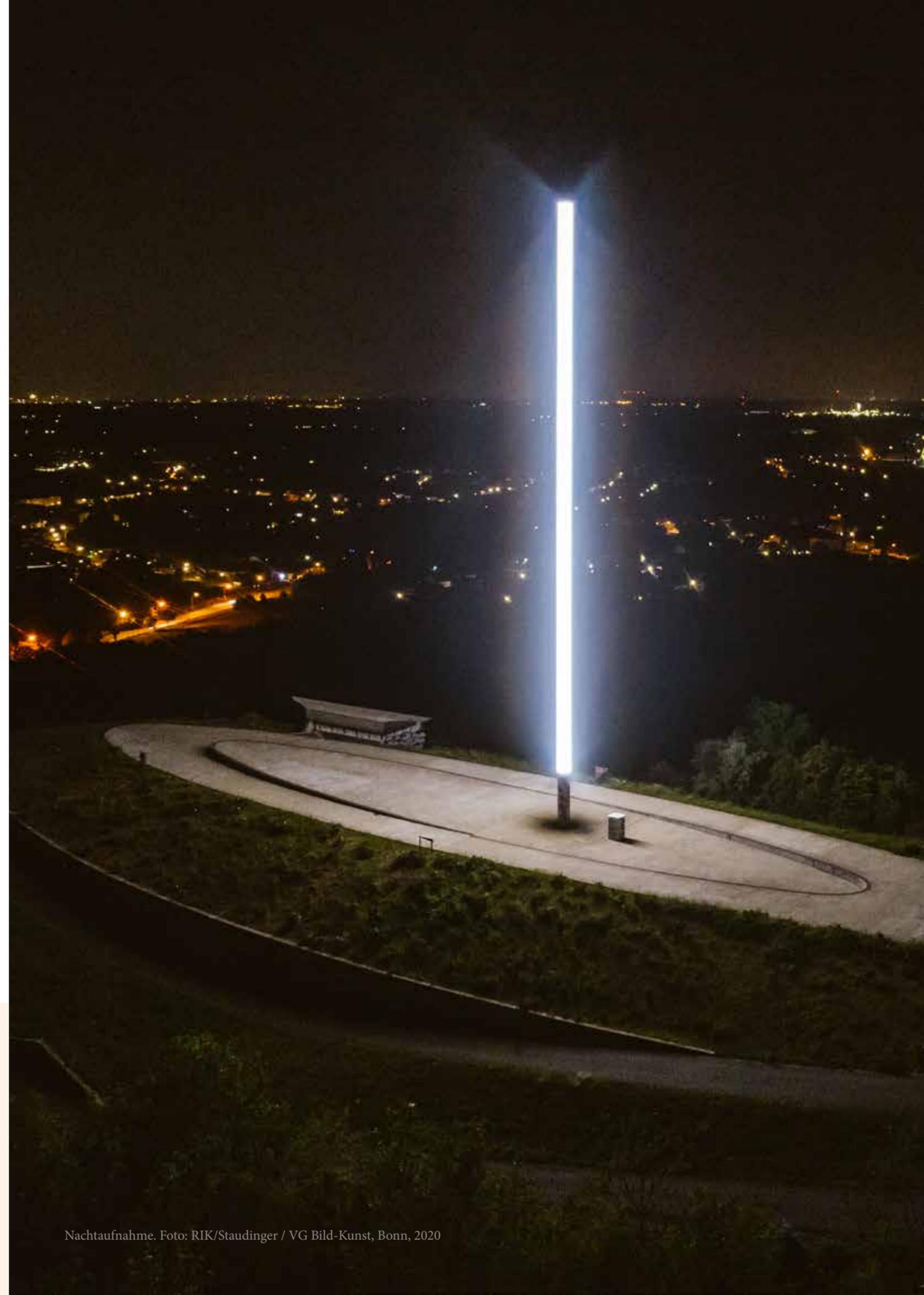
Halde Großes Holz
Erich-Ollenhauer-Straße
59192 Bergkamen
www.halde-grosses-holz.de

TIPPS

Denkmal für die 1946 beim Grubenunglück auf Grimberg 3/4 gestorbenen 405 Bergleute (Friedhof Bergkamen, Am Südhang).

Siedlung Schönhausen (Lentstraße): 1909 errichtet für die Bergarbeiterfamilien der Schachtanlage Grimberg 1/2.

Hof Koepe, Nordfeldstraße 22: Geburtshaus von Carl Friedrich Koepe (1835 -1922). Die von ihm entwickelte Treibscheiben-Fördermaschine revolutionierte die Bergbaufördertechnik.



Nachtaufnahme. Foto: RIK/Staudinger / VG Bild-Kunst, Bonn, 2020

28 Zeche Haus Aden

Dort, wo die Römer einst eines der größten Militärlager Deutschlands bauten, lag Bergkamens zweites großes Bergwerk, Haus Aden. Mit seinen Tagesbauten und einer großzügig angelegten Gleisanlage breitete es sich direkt am Datteln-Hamm-Kanal aus. Und wen wundert's, dass es bei diesem Standort über einen eigenen Hafen verfügt. Von der Brücke der Jahnstraße, die etwas unterhalb über den Kanal führt, hat man einen guten Blick auf die ehemalige Zecheanlage und die neue „Wasserstadt Aden“.

Haus Aden, dessen Name auf die Gemarkungen Unter- und Oberaden Bezug nimmt, gehörte zu den jüngeren Bergwerken. Wohl hatten die Gewerken Emil Ebbinghaus aus Asseln und Heinrich Grimberg aus Bochum bereits 1875 die Grubenfelder angekauft, aber erst ab 1938 wurde die Doppelschachtanlage errichtet. Mitten im Zweiten Weltkrieg, 1943, nahm Haus Aden mit 1.080 Beschäftigten die Förderung auf. Zu einem Erfolg wurde das Unternehmen aber erst, als Krieg und Nachkriegszeit überstanden waren und die Anlage nach den Plänen des Industriearchitekten Fritz Schupp fertig gestellt war. Als in den 1970er-Jahren die Kohlenvorräte zur Neige gingen, errichtete man im Nordfeld ein Anschlussbergwerk, den Schacht Romberg in Werne-Langern.

Von April 1998 bis zur Stilllegung von Heinrich Robert im September 2010 bilden Haus Aden/Monopol und das Bergwerk Heinrich Robert, Hamm, das Verbund-Bergwerk Ost. Haus Aden verlor



damit seine Förderstandort-Funktion und ist seit 2000 Standort zur Wasserhaltung.

Die Umwandlung der rund 54 Hektar großen Brachfläche der ehemaligen Zeche Haus Aden zur „Wasserstadt Aden“, ein Wohn-, Gewerbe- und Erholungsgebiet, gehört zu den großen stadtplanerischen Projekten in der Metropole Ruhr. Herzstück der Planungen ist ein neuer See, der parallel zum Datteln-Hamm-Kanal entstehen soll. Er ist vom Kanal aus mit dem Schiff befahrbar. Im Westen ist eine Fortsetzung durch eine 800 Meter lange Gracht geplant. Insgesamt entstehen so 76.000 Quadratmeter Wasserfläche. An deren Ufern sollen rund 300 Wohneinheiten gebaut werden.

Zeche Haus Aden.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Ehemalige Zeche Haus Aden
Rotherbachstraße 123,
59192 Bergkamen



Seepark Lünen.
Foto: RIK/Walter

29 Seepark Lünen

Der circa 63 Hektar große Seepark Lünen entstand als Landschaftspark für die Landesgartenschau 1996 und bietet Naturfreunden ein Freizeit- und Naturerlebnis der besonderen Art. Als ökologische Flächensanierungs- und Entwicklungsmaßnahme in einem vom Bergbau der ehemaligen Zeche Preußen (1875-1929) gekennzeichneten Gebiet im Lünen Süden ist das Gelände heute ein beliebtes Ziel für Naherholungssuchende.

Dabei ist die frühere Bergbaunutzung des Geländes spürbar geblieben. Die Preußenhalde bietet einen schönen Blick auf den Seepark und die umliegende Stadtlandschaft bis hin zum „Colani-Ei“ in Brambauer. Daneben kann auf einem Rundweg der natürliche Prozess der Besiedelung eines Lebensraumes unter extremen Bedingungen, wie ihn eine Halde darstellt, nachvollzogen werden: Pionierpflanzen wie Nacht- und Königskerze sind die ersten Pflanzen, die auf einem so saurehaltigen Untergrund überleben können. Mit wachsender Humusaufgabe verdrängen Hochstaudenflure und erste Gehölze diese Schuttpflanzen. Nachdem die zunehmende Verschattung der Haldenoberfläche auch diesen Gewächsen die Lebensmöglichkeiten nimmt, entsteht als Endstadium der Haldevegetation ein Birken-Stieleichenwald.

Mitten im Seepark befindet sich das „Horstmarer Loch“, eine Bergsenkung, die an ihrer

tiefsten Stelle acht Meter unter dem sonstigen Geländeniveau liegt und im Rahmen der Landesgartenschau künstlerisch akzentuiert wurde. Heute gibt es hier ein natürliches Amphitheater mit Grasstufen, in dem regelmäßig Veranstaltungen stattfinden. Interessant ist der Ausblick auf den höher gelegenen Kanal und die Schiffe, die über dem Kopf des Beobachters vorbeiziehen.

Mittelpunkt des Seeparks ist der Horstmarer See als beliebtes Badegewässer von neun Hektar Fläche und einem der schönsten Naturbäder im Ruhrgebiet. Vor allem Familien mit Kindern schätzen im Sommer diesen kostenlosen Badestrand mit Sand, Wiesen und einer Holzveranda, an der man unter Sonnenschirmen sitzen kann. Durch Überbrückung des Datteln-Hamm-Kanals und Einbindung des angrenzenden Parks rund um das Schloss Schwansbell besteht eine Anbindung an die Lünen Innenstadt. Der Seepark ist darüber hinaus eingebunden in den „Seseke Landschaftspark“.

Kontakt & Infos

Seepark Lünen
Scharnhorststraße
44532 Lünen
www.gaerten-in-westfalen.de



Siedlung Ziethenstraße. Foto: RIK/Walter

30 Siedlung Ziethenstraße

Zur Unterbringung ihrer auf der Zeche Preußen beschäftigten Bergleute (bereits 1897 gab es dort 1.000 Arbeiter, 1908 rund 3400) und ihrer Angehörigen errichtete die Harpener Bergbau-AG Ende des 19. Jahrhunderts die Kolonie. An der sehr breiten Ziethenstraße ist nur ein Haustyp vertreten.

Die Gebäude haben jeweils vier Wohnungen, erschlossen durch einen zentralen Hausflur. Auf der Rückseite der Wohnhäuser befinden sich die Stallgebäude, an denen ursprünglich seitlich Toilettenhäuschen angebaut waren. Parallel zum Bau der Siedlung wurde auch in die Infrastruktur im Süden Lünens investiert. Die Kommune hatte die Harpener Bergbau-AG verpflichtet, die Folgekosten des Siedlungsbaus zu tragen. So musste sie zum Beispiel für den Bau von Schulen und sogar für die Unterhaltung einer Polizeistation inklusive des Gehaltes für den dazugehörigen Polizeisergeanten Zahlungen leisten.

Da die Wohnungen kaum modernisiert worden waren, zeichneten sich Siedlung und Wohnumfeld an der Ziethenstraße lange durch einen geringen Standard aus. Studenten der Fachhochschule Münster konnten jedoch 1984 in einem Entwurfsseminar nachweisen, dass die Bausubstanz mit relativ geringen Veränderungen den heutigen Wohnbedürfnissen angepasst werden könnte. Der geringe Modernisierungsaufwand und das öffentliche Interesse am Erhalt der Siedlung führten schließlich zu einer umfassenden Sanierung der Häuser durch die Landesentwicklungsgesellschaft (LEG).

Kontakt & Infos

Siedlung Ziethenstraße
Ziethenstraße / Sedanstraße
44135 Lünen-Süd

31 Preußenhafen

Der im Jahr 1913 gegründete Hafen Preußen diente früher als logistische Drehscheibe für die Zechen Preußen 1/2 und Gneisenau (in Dortmund Derne) am Datteln-Hamm-Kanal. Mit der Nordwanderung des Steinkohlebergbaus verlor er zunehmend seine wirtschaftliche Funktion.

Ein Zeugnis früherer Industriegeschichte steht auf der Uferpromenade -Wassermarke und Wahrzeichen zugleich- und signalisiert von weitem die Anlegestelle für Freizeit-Kapitäne und Hobby-Schiffer in Lünen, der „Mohr-Kran“. Der von der Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhoff AG im Jahr 1962 gebaute Vollportal-Wippdrehkran mit einem Gesamtgewicht von 176,5 Tonnen konnte 16 Tonnen heben. Die Hubhöhe beträgt 14 Meter. Die Ausladung reicht von 5,7 Metern bis 22 Metern. Bei einer Spannweite von sechs Metern war der Kran ausgerüstet für den Kübel- und Stückgutbetrieb. Ein Kübel und ein Haken sind erhalten geblieben und liegen in seiner Nähe. Er steht auf insgesamt 16 Rädern auf Schienen, die heute als seitliche Begrenzung der gepflasterten Kanalpromenade dienen. Der „Mohr-Kran“ war von 1964 bis 1996 im Preußenhafen im Einsatz. Er lud Kohle und Baustoffe für den Grubenausbau und konnte zwei parallel an der Hafensemole festgemachte Frachtschiffe gleichzeitig bedienen. Hinsichtlich seiner Größe und Leistungsfähigkeit war er ein Symbol für die Prosperität des Hafens und ein wesentlicher Faktor zur Steigerung der Umschlagkapazität.

Als er 1996 stillgelegt und an den heutigen Standort verfahren wurde, blieb seine imposante Gestalt als sichtbare, einprägsame Ablaufmarke am langen Band des Datteln-Hamm-Kanals. Noch heute signalisiert er der Frachtschiffahrt und den Sportbootfahrern den Kanalkilometer 14,2 „Preußenhafen“. Er kennzeichnet den Anleger der „Santa Monika“, den Yacht-Charter-Point und ist die visuelle Adresse für den Wasserwander-Rastplatz im Preußenhafen.

Als Erlebnisraum am Datteln-Hamm-Kanal hat der Hafen einen hohen Stellenwert



Preußenhafen. Foto: RIK/Budde

für vielfältige Nutzungen im Freizeit- und Erholungsbereich. Auf dem ehemaligen Hafensareal sollen attraktive Wohnungen mit Hafenbezug entstehen. Wohnen und Sportboottourismus sollen auf diese Weise harmonisch miteinander verbunden werden.

Kontakt & Infos

Preußenhafen
Hafenstraße
44532 Lünen-Süd



Siedlung „Am Kanal“. Foto: RIK/Walter

32 Siedlung „Am Kanal“

Die 1921/22 gebaute „Zentralsiedlung“ in Lünen war eines der ersten Projekte der gemeinnützigen „Bergmannssiedlung Dortmund GmbH“. Diese Form der Siedlungsgesellschaften war entstanden, um die Verbindung von Arbeits- und Mietvertrag zu lösen und so die Abhängigkeit der Arbeiterfamilien von den Bergwerksgesellschaften zu verringern. Die am Datteln-Hamm-Kanal in Lünen geplante Siedlung orientierte sich am Leitbild der Gartenstadt und war eines der größten Bebauungsprojekte im Ruhrgebiet: Eine Stadt in der Stadt mit allen notwendigen Infrastruktureinrichtungen sollte an beiden Seiten des Kanals entstehen. Realisiert

werden konnte jedoch nur die Bebauung auf der Nordseite des Kanals. Haupteingang der Siedlung ist eine markante Toreinfahrt, an deren Obergeschoß ein Relief die Schwerarbeit der Bergleute unter Tage darstellt.

Der weitgehende Erhalt der Siedlung in ihrer ursprünglichen Form ist ihren BewohnerInnen zu verdanken. Diese konnten 1975 eine geplante höhere Bebauung durch ein gemeinsames Engagement abwenden. Nicht verhindern konnten sich jedoch die Privatisierung ihrer Häuser. Dennoch bilden sie auch als EigentümerInnen weiterhin eine Solidargemeinschaft und bemühen sich den baulichen Charakter der Siedlung weitestgehend zu erhalten.

Kontakt & Infos

Siedlung „Am Kanal“
Kösterstr./ Huestr./ Liebknechtstr./ Schröderstr.
44532 Lünen

TIPP

Aurubis - ehem. Norddeutsche Affinerie - Hüttenwerke Kayser (Kupferstraße 23): 1916 als Zweigwerk der Berliner C. W. Kayser & Co. AG gegründet, wird in dem Werk aus Sekundärrohstoffen Kupfer zurückgewonnen.



Schloss Schwansbell. Foto: Stadt Lünen

33 Museum der Stadt Lünen

Das Museum der Stadt Lünen befindet sich im ehemaligen Wirtschaftsgebäude des Schlosses Schwansbell in Lünen (Kreis Unna, Nordrhein-Westfalen). Es besitzt eine einzigartige Sammlung zur Stadt- und Kulturgeschichte Lünens des 19. und 20. Jahrhunderts und beschäftigt sich mit stadt- und kulturhistorischen Themen in Bezug auf Lünen und die Region. Mit neuem Konzept setzt es seit 2019 auf ständig wechselnde Ausstellungen.

1937 als Heimatmuseum gegründet, befand sich das Museum der Stadt Lünen in den Anfangsjahren in der Alten Stadtschule im Zentrum der Stadt. 1966 wurde das Museum aus Anlass der 625-Jahrfeier der Verleihung märkischer Stadtrechte als stadtgeschichtliches Museum in einer Villa an der Cappenberger Straße neu gegründet. Seit 1983 wird die in rund 50 Jahren aufgebaute Sammlung im Wirtschaftsgebäude des Schlosses Schwansbell präsentiert.

Der Grundstock der musealen Sammlung stammt aus Privatbesitz. Die Objekte der Sammlungen von Eduard Lollo (Alltagsgegenstände und Waffen) und Bernhard Falk (Geologie) bilden bis heute einen wertvollen Teil der Sammlung. Schwerpunkte bilden Exponaten aus dem bäuerlichen, handwerklichen und industriellen Arbeitsalltag, aus den Bereichen Spielzeug und Puppen sowie Kindheit und Schule wie auch aus den Bereichen Möbel, Keramik, Kleidung und Grafik.

In den letzten 25 Jahren (1983 bis 2018) wurde im Museum der Stadt Lünen eine Dauerausstellung zu Puppen und Spielzeug, Gusseisen und Öfen sowie bäuerlichem und handwerklichem Gerät gezeigt. Die durch die Architektur des Gebäudes vorgegebenen kleineren Räume, in denen bisher die Wohnkultur des 19. und 20. Jahrhunderts als inszenierte Wohnräume ausgestellt waren, wurden umgestaltet und größtenteils zugänglich gemacht.

Eine Besonderheit ist das Waldschmidt-Zimmer. Dieser Raum gibt einen Eindruck davon, wie die Familien des gehobenen Bürgertums in Lünen um 1900 gelebt haben. Alle Möbel, Bilder und Einrichtungsgegenstände in diesem Raum stammen aus dem Besitz der Familie Waldschmidt. 1800 eröffnete der Arzt Dr. August Waldschmidt eine Praxis in Lünen und begründete damit die hiesige Linie der Familie.

Kontakt & Infos

Museum der Stadt Lünen
Schwansbeller Weg 32
44532 Lünen
museum@luenen.de

34 Hüttenwerke Kayser

Im Jahr 1861 gründete der Unternehmer C. Wilhelm Kayser die gleichnamige Firma in Berlin, die sich zunächst vor allem mit der Rückgewinnung von Edelmetallen befasste. Schon sehr bald baute das Unternehmen aber seine Kupferaktivitäten aus und spezialisierte sich ganz auf die Erzeugung von Kupfer aus kupferhaltigen Sekundärstoffen. Dabei nutzte Kayser als erste „Altkupferhütte“ der Welt eine neue bahnbrechende Technologie. Im Jahr 1881 waren die ersten Siemens-Generatoren reif für den industriellen Einsatz und konnten zur Produktion von hochwertigem Elektrolytkupfer herangezogen werden.

Für die Gewinnung von Kupfer aus kupferhaltigen Sekundärstoffen nahm 1916 eine weitere Produktionsstätte in Lünen ihre Arbeit auf. Für die Entscheidung zugunsten des Standortes Lünen sprachen mehrere Faktoren, vor allem aber die naheliegenden Bezugsmöglichkeiten für den Rohstoff Kohle. Ferner bot Lünen durch die Nähe zur Eisenbahn und zum Lippe-Seitenkanal günstige Verkehrsverbindungen. Im Ersten Weltkrieg deckten die Hüttenwerke teilweise den Bedarf an Kupferprodukten für Heereszwecke. In den 1920er-Jahren stieg das Unternehmen zu einem der führenden deutschen Kupferproduzenten auf, eine Entwicklung, die sich auch im Ausbau der Produktionsanlagen widerspiegelte.

Das im Zweiten Weltkrieg teilzerstörte Werk nahm 1946 wieder die Produktion auf. Das Produktionsprogramm wurde um die Herstellung von Legierungen erweitert.



Aurubis Lünen.
Foto: RIK/Budde

Bereits 1951 konnte eine Walzkupferhütte zur Weiterverarbeitung von Elektrolytkupferkathoden die Produktion aufnehmen. In den folgenden Jahrzehnten erfolgte ein ständiger Ausbau der Werksanlagen. Investiert wurde aber nicht nur in Kapazitätserweiterungen, sondern auch in technische Verbesserungen. Anfang der 1980er-Jahre war das Unternehmen zu einer der führenden Kupferrecyclinghütten Europas aufgestiegen.

Zum 1. Januar 2000 übernahm der größte Kupferproduzent Europas und weltgrößte Kupferrecycler - die Norddeutsche Affinerie mit Sitz in Hamburg - die bereits Anfang der 1940er-Jahre von dem Lübecker Handelsunternehmen L. Possehl & Co erworbene Aktienmehrheit der Hüttenwerke Kayser. 2004 erfolgte die vollständige Integration in die Muttergesellschaft, die 2009 in „Aurubis“ umbenannt wurde. Heutiges Kerngeschäft des Unternehmens ist die Gewinnung von Kupferkathoden, die zu Gießwalzdraht, Stranggussformaten, Walzprodukten und Kupferlegierungen weiterverarbeitet werden. Zu den Kunden zählen Unternehmen der Elektro-, Telekommunikations- und Chemieindustrie, aber auch Münzhersteller und Zulieferer der Bau- und Automobilindustrie.

Kontakt & Infos

Aurubis AG
Recyclingzentrum Lünen
(ehem. Hüttenwerke Kayser)
Kupferstraße 23
44532 Lünen
www.aurubis.com

35 Bergarbeiter-Wohnmuseum

Wie lebten die Bergarbeiterfamilien? Wer die alten Zechenkolonien besichtigt, wird sich dies oft fragen. In Lünen, in der „Alten Kolonie“ der ehemaligen Zeche Achenbach, bekommt man Antwort. Man darf eintreten in ein Siedlungshaus und sich in zwei Wohnungen umschaun. Eingerichtet sind sie so, wie es den Lebensumständen der Bergleute und ihrer Familien in der Zeit 1930 - 1935 entsprach. Die Bewohner der Siedlung und Besucher haben sie zusammengetragen. Aber nicht nur die Einrichtung, die Wohnungen selbst spiegeln den Vorkriegszustand wider. Während die Eigentümerin, die Wohnungsgesellschaft Glückauf (heutige Vivawest), die Siedlung den heutigen Wohnstandards anpasste, wurden in dem Wohnmuseum die Leitungen auf Putz gelegt, alte Fenster und Türen eingebaut, die Wände geweißt und mit einem Fries bemalt, ein Plumpsklo angelegt und im Garten wieder ein Kaninchenstall aufgestellt.

Die Idee zu diesem Museum entstand während der Sanierung, als Handwerker unter den Dachsparren des Hauses Mietvertrag und Familienbücher des ersten Mieters, Jakob Mühlmann, fanden. Im Jahr 1906 war er mit seiner Familie eingezogen, bewohnte drei Räume, nutzte Garten, Stall und Wasserpumpe. 12,25 Mark Miete nahm ihm dafür die Zechenleitung monatlich ab. Ab 1900 hatte sie für ihre Belegschaft in unmittelbarer Nähe der Zeche die „Alte Kolonie“ anlegen lassen. Auffallend im Straßenbild ist die Fassadengestaltung: Während die Architekten, die Brüder Schulze, für das Erdgeschoss aller Häuser gleiche Formen verwendeten, probierten sie im oberen Hausteil verschiedenste Gestaltungsmöglichkeiten aus. Kein Haus gleicht dem anderen.



Bergarbeiter-
Wohnmuseum.
Foto: RIK/Walter

Kontakt & Infos

Bergarbeiter-Wohnmuseum
Rudolfstr. 10
44536 Lünen
www.luenen.de



LÜNTEC-Tower.
Foto: RIK/Walter

36 Zeche Minister Achenbach, Schacht 4 - LÜNTEC-Tower

Es hat viel Aufsehen erregt - das „Colani-Ei“ auf dem Fördergerüst der ehemaligen Zeche Minister Achenbach. Und wie immer man dazu steht, ob man es für Kunst oder für ein zufällig auf dem Fördergerüst gelandetes Ufo hält, das 300 Quadratmeter große, ellipsenförmige Büro aus Kunststoff ist heute Wahrzeichen des Technologiezentrums LÜNTEC. Damit hat der Star-Designer Luigi Colani einen Anziehungspunkt geschaffen, denn ob man es mag oder nicht, gesehen haben muss man es. Und ohne Zweifel weist es auf die veränderte Nutzung der Zechenbauten hin.

In dem ehemaligen Kauen- und Verwaltungsgebäude der Schachanlage 4 von Minister Achenbach ist heute das Technologiezentrum untergebracht. Hauptthema hier ist Umwelt und Verpackung. Gleich nebenan im alten Torhaus lädt ein Café die Besucher zur Ruhepause ein. Und wo einst die Kumpel ihre Autos parkten, entsteht schrittweise eine Wohnanlage mit Mietwohnungen und Eigenheimen. Das Gesamtkonzept der Anlage verwirklicht die Integration von Technologiezentrum, Wohnungsbau und Landschaftsentwicklung, denn auch die Umgebung mit der Bergehalde Achenbach ist in die Planung einbezogen.

Der erste Schacht der Zeche, die ihren Namen von dem preußischen Handelsminister Heinrich von Achenbach erhielt, wurde ab 1897 abgeteuft und ging drei Jahre später in Betrieb. Schacht 4, der heute Träger des Colani-Eis ist, entstand nach dem Ersten Weltkrieg und brachte 1924 die erste Kohle ans Licht. In den 1960er-Jahren verlor die Anlage 3/4 ihre Funktion als Förderstandort, da die Kohlekrise zu Rationalisierungen zwang. Minister Achenbach wurde anschließend bis 1990 Ausbildungsstätte für Lehrlinge.

Kontakt & Infos

LÜNTEC
Technologiezentrum Lünen GmbH
Am Brambusch 24
44536 Lünen
www.luentec.de
www.minister-achenbach.de

37 Kraftwerk Lünen

Das erste Kraftwerk der 1937 in Lünen gegründeten STEAG wurde 1938 gebaut, um das benachbarte Aluminiumwerk - eine im Rahmen der Autarkiepolitik kriegswichtige Anlage - und das öffentliche Netz mit Strom zu versorgen. Die damalige Leistung betrug 180 MW. Heute in Betrieb sind der 150 MW Block von 1962 und der 350 MW Block von 1970. In nur 18-monatiger Bauzeit entstand für den ersten Block 1995/96 eine neue Kesselanlage. Bahnstrom wird mit einer 110 MW Turbine seit 1984 erzeugt, die ebenso wie eine 150 MW Turbine an den 150 MW Block angeschlossen ist. Abnehmer für den Strom aus Lünen sind die Deutsche Bahn und die RWE. Der im Oktober 1994 ausgefallene Kessel des Kraftwerkes wurde in einer Zeit von nur zehn Monaten demontiert und durch einen neuen Dampferzeuger ersetzt. Erste Inbetriebsetzungsarbeiten starteten im März 1996, im Mai wurden erstmals die Brenner gezündet.

Das Kohlenlager fasst 60.000 t, genug um das Kraftwerk vier Wochen lang betreiben zu können. Die Kohle wird über Förderbänder vom Lager zu den Vorratsbunkern der 8 Kohlemühlen transportiert, welche einen jeweiligen Durchsatz von 20, bzw. 40 t/h (350 MW Block) haben.

In den kohlenstaubbefeuerten Bensonkessel im Dampferzeuger wird die zunächst mit Heißluft getrocknete Kohle verbrannt. Die entstehende Wärme wird über ein Turbinensystem in elektrische Energie umgewandelt. Auf die Spannung des öffentlichen Netzes transformieren Maschinentransformatoren den Strom herauf. Die 110 kV und 220 kV Netze der RWE leiten den Strom zu den Verbrauchern. Der Bahnstromgenerator gibt seinen Strom über einen eigenen Transformator an das 110kV Netz der Deutschen Bahn ab. Das Kühlwasser für den 150 MW Block wird oberhalb des Stauwehres Buddenberg entnommen, gereinigt und nach Durchfluss durch Kondensatoren und Kühler unterhalb des Wehres der Lippe zugeführt. Der Schornstein der Anlage hat eine Höhe von 250m.



Kraftwerk Lünen.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Kraftwerk Lünen
Moltkestraße 215
44536 Lünen
www.steag.com



Victoria-Siedlung,
Foto: RIK/Walter

38 Victoria-Siedlung

Wer an der Lippe auf Lünens erster Zeche „anlegte“, wie der Bergmann sagt, wohnte gut. So jedenfalls urteilte die Zeitschrift „Baumeister“ im Jahr 1914 und schrieb: in der Siedlung „finden die Arbeiter ein vorbildliches Heim in den hier vorgeführten künstlerisch hochstehenden Häusern ..., die für die Gewerkschaft Victoria Lünen geschaffen wurden“. Nachdem zuerst das Grubenfeld durch zwei Schächte erschlossen worden war und die Zeche 1910 die Kohlenförderung aufnahm, begann die Gewerkschaft mit dem Bau

der Arbeiter- und Beamtsiedlung. Zwei Jahre dauerten die Bauarbeiten, dann war die Siedlung an der Münsterstraße fertiggestellt.

Der Einfluss der Gartenstadtbewegung auf die Struktur der Siedlung ist unverkennbar, keine schnurgeraden Straßen, sondern aufgelockerte Bebauung, Erweiterung der Straßen zu kleinen Plätzen. Neben Etagenwohnungen in mehrgeschossigen Wohnblocks und Einfamilien-Reihenhäusern prägt das Einfamilien-Doppelhaus das Straßenbild. Entsprechend der patriarchalischen Firmenideologie hatte die Gewerkschaft die Siedlung mit zahlreichen fürsorglichen Einrichtungen ausgestattet. Das Leben der Arbeiter und Beamten mit ihren Familien konnte sich weitestgehend in der Siedlung abspielen. Geschäfte und ein Markt, „Beamtencasino“ und „Arbeiterwirtschaft“, ein Wohlfahrtshaus mit Kleinkinder-, Handfertigungs- und Haushaltungsschule und einer Badeabteilung vorwiegend für Frauen und Invaliden rundeten das Bild ab. Die Badeanstalt bestand sogar bis in die 1970er-Jahre und noch heute ist ein Kindergarten in dem Wohlfahrtshaus untergebracht.

Kontakt & Infos

Victoria-Siedlung
Barbarastraße
44534 Lünen

39 Kantine „Westfalia“

Das um 1870 errichtete Betriebsgebäude der „Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia“ - heute als Kantine „Westfalia“ bezeichnet - ist das letzte verbliebene Gebäude des traditionsreichen Unternehmens auf dem ehemaligen Firmenareal. Es wurde 1826 als erstes Eisenwerk im Lünen Raum gegründet und war auch das einzige, das regionale Bedeutung erlangte.

Das Betriebsgebäude wurde bis 1998 in unterschiedlicher Weise genutzt. Die Namensbezeichnung geht auf die langjährige Nutzung des Obergeschosses als Speiseraum für die Belegschaftsmitglieder zurück. Die übrigen Räumlichkeiten auf der Etage wurden für unterschiedliche Belange der Werksangehörigen genutzt. Unter anderem dienten sie als Besprechungs-, Veranstaltungs- und Freizeiträume. Das Erdgeschoss diente lange Zeit als Lagerschuppen und beherbergte zeitweise auch das Büro der Belegschaftsvertretung.

Bei der Errichtung des Gebäudes wurden dem Zeitgeist entsprechend historische Bauformen verwendet. Stilformen der Romanik, aber auch Anklänge an die Burg- und Schlossarchitektur sind erkennbar. Treppen- und viereckiger Eckturm mit Zeltdach, der sich zum Obergeschoss verjüngt, vermitteln den Eindruck von Monumentalität. Im Innern erschließt eine reich ornamentierte Eisentreppe das Obergeschoss. Gusseiserne Säulen sind ebenfalls Bestandteil der Baukonstruktion.

TIPP

Ardagh Glass, Werk Lünen, Döttelbeckstraße 62, ist ein Hersteller von Glasverpackungen für die Lebensmittel- und Getränkeindustrie. Im Werk Lünen werden insbesondere Nahrungsmittelgläser aus Weißglas gefertigt. 220 Mitarbeiter produzieren an fünf Produktionslinien aus zwei Schmelzwannen täglich bis zu 450 Tonnen Glas. Bereits 1907 wurde an dieser Stelle die Lünen Glashütte gegründet. „Ruhm“ erlangte sie in den 1920er-Jahren mit den beliebten Einweckgläsern der Marken „Westfalia“ und „Küchenglück“, damals mit dem Slogan: „Gesichert ist das Einkochgut, wenn Küchenglück-Glas das seine tut“. Das Werk wurde 2007 von der irischen Ardagh-Gruppe übernommen.



Kantine „Westfalia“,
Foto: RIK/Budde

Alle diese noch erhaltenen baulichen Elemente geben Auskunft über das Selbstverständnis der damaligen Eigner und dokumentieren auch die Arbeits- und Produktionsverhältnisse in der Eisenindustrie im Lünen Raum. Anfang 2011 wurde das Gebäude vom US-amerikanischen Bergbaumaschinenhersteller Bucyrus erworben, der bereits seit 2007 auf dem benachbarten Gelände eine Niederlassung betrieb. Mitte 2011 wurde Bucyrus vom ebenfalls amerikanischen Konzern Caterpillar, dem weltgrößten Hersteller von Baumaschinen, übernommen.

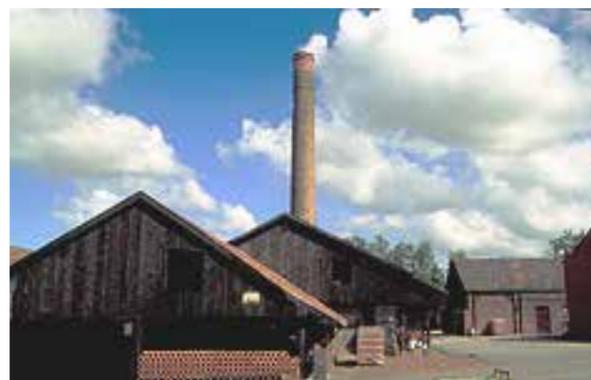
Damit kehrte die seit 1990 denkmalgeschützte Kantine „Westfalia“ nach wechselnden Nutzungen zu ihren industriegeschichtlichen Wurzeln zurück.

Kontakt & Infos

Caterpillar Global Mining
Europe GmbH
Industriestraße 1
44534 Lünen
www.latenightconcepts.com

40 Ziegelei Siegeroth

Die Ziegelei Siegeroth wird 1811 am östlichen Siedlungsrand von Wethmar an der Straße nach Werne gegründet und befindet sich seit fünf Generationen im Besitz der Familie Siegeroth. In dem handwerklichen Betrieb betreibt man ursprünglich einen Kasseler Ofen, 1870 kommen zwei weitere hinzu. 1930 werden die einzelnen Öfen durch einen Zick-Zack-Ofen mit acht Kammern ersetzt. Trotz weiterer Neuerungen (1956 künstliche Trocknung, 1959 automatische Abschneidevorrichtung) lässt die gesamte Anlage heute noch erkennen, dass die Ziegelei Siegeroth in erster Linie auf Handarbeit ausgerichtet war. Bis zur Einstellung der Arbeit am 31.1.1995 wurden in dem Zick-Zack-Ofen Drainröhren, Gitterziegel, Abdeckhauben für Kabel und „Nischen-



produkte“ wie achteckige Röhren für Weinflaschen gebrannt (Weinlagerziegel).

Nach dem letzten Brand (Brennvorgang) wurde die gesamte Anlage (Ofen, Werkstatt, Trockenschuppen) in funktionstüchtigem Zustand museal erhalten.

Ziegelei Siegeroth.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Ziegelei Siegeroth
Münsterstr. 225
44534 Lünen

41 Alte Kaffeerösterei Lünen

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts gewann der Kaffeeconsum in Deutschland zunehmend an Bedeutung. Breite Bevölkerungsschichten konnten sich nun das „Schwarze Gold“ leisten. So entstanden in den Städten zunehmend Betriebe, die den Kaffee verarbeiteten oder Geräte herstellten, die für die Zubereitung des Kaffees notwendig waren.

In Lünen gab es im 20. Jahrhundert insgesamt drei Kaffeegrößröstereien. Wobei das Adjektiv „groß“ nur bedeutet, dass Kaffee nicht nur für den eigenen Gebrauch gebrannt wurde, sondern auch für den Verkauf bestimmt war. Außerdem produzierte die heimische Industrie Gerätschaften zum Konsum des Kaffees. Die größte Kaffeerösterei Lünens wurde 1924 von dem Kaufmann Ignaz Woestmann an der Cappenberger Straße 51 gegründet. Hinter dem 1906 errichteten Wohnhaus wurden die noch heute prägenden Gebäude errichtet. Die VELUNA Werke (Vereinte LÜener Nahrungsmittelwerke) erarbeiteten sich in den folgenden Jahren einen guten Ruf und belieferten Cafés in Lünen, der näheren Umgebung und darüber hinaus auch Cafés in Köln und Düsseldorf. Neben Bohnenkaffee, den es in unterschiedlichen Mischungen gab, wurden von den VELUNA Werken auch Malz- und Kornkaffee hergestellt und vertrieben. In der Weltwirtschaftskrise bekam das Unternehmen wirtschaftliche Probleme, sodass der Betrieb an der Cappenberger Straße im Jahre 1932 aufgegeben wurde.

Seitdem wurden die Gebäude der Kaffeerösterei unterschiedlich genutzt. 1958 erfolgte der Anbau eines Wohnhauses. In den 1970er- und 1980er-Jahren waren eine Kleiderfabrik und eine Schuhfabrik Mieter in der Kaffeerösterei. In den 1990er-Jahren wurde die Alte Rösterei in einen Gewerbehof umgewandelt. Nach einem Eigentümerwechsel im Jahre 2010 wurde der gesamte Gebäudekomplex umfassend und sensibel saniert. Nach der Sanierung zog 2011 ein Café ein. Das Café führt in Anlehnung an die Geschichte die Bezeichnung „Alte Kaffeerösterei“. Rund um das Café haben sich verschiedene kreative, handwerkliche und künstlerische Berufszweige angesiedelt.

Seit den 1990er-Jahren vollzog sich somit ein Wandel des ehemals gewerblich-industriell

genutzten Gebäudes hin zu einer gewerblich-kulturell genutzten Immobilie mit unverwechselbarer Identität und spannungsvollem Ambiente. Dabei stellt die wechselvolle Geschichte des Ensembles ein Alleinstellungsmerkmal für Industriekultur in der Metropole Ruhr dar.

Das Café als zentraler Treffpunkt und die Betriebe tragen einen Hauch von Szene, Trend und Kultur in den Lünen Norden. Das Gebäude mit seinem besonderen industriellen Charme und der Innenstadt-nähe trägt dazu maßgeblich bei. Regelmäßige Kunstausstellungen, Lesungen und Konzerte sind wichtige Kommunikationsformen und dienen der Identitätsstiftung. So werden vorhandene Potentiale verankert und weitere Kooperationen geschaffen. Die „Alte Kaffeerösterei“ ist ein neues Forum für Kreative in Lünen und bietet Projektionsflächen im öffentlichen Raum.

Um die Zusammenarbeit weiter zu verbessern, haben Eigentümer und Mieter im April 2013 den gemeinsamen „Kulturverein Alte Kaffeerösterei“ gegründet. Die gemeinsame Darstellung und Nähe der verwandten Berufszweige soll Synergieeffekte in Präsenz, Marketing und Kundengewinnung erzeugen.

Der Kreative Gewerbehof zeigt, dass die Schaffung eines innenstadtnahen Quartiers als zentraler Anlaufpunkt artverwandter Dienstleistungen auch in gewachsenen Strukturen funktionieren kann. Dem direkten Umfeld des Standorts ermöglicht der Kreative Gewerbehof eine Anlaufstelle für Kunst, Gewerbe, Kultur und Gastronomie. Damit stellt die Alte Kaffeerösterei ein gelungenes Beispiel neuer Nutzung dar.



Alte Kaffeerösterei Lünen. Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Alte Kaffeerösterei Lünen
Cappenberger Str. 51
44534 Lünen
<https://alte-kaffee-roesterei.de/>

42 Zeche Hermann und „Alte Kolonie“

Die 1906 gegründete Bergwerksgesellschaft Hermann begann ein Jahr später mit dem Abteufen von Schacht 1, Schacht 2 erreichte seine Endteufe 1910. Bis 1914 wurden außerdem eine Ziegelei und eine Kokerei gebaut.

1920 wuchs die Belegschaft bis auf fast 3.000 Beschäftigte an, die jährliche Kohleproduktion stieg auf über 426.000 Tonnen. Die Zeche war damit Arbeitgeber für fast 90 Prozent der Beschäftigten im Raum Selm/Bork. Starke

Wasserzuflüsse und Rentabilitätsprobleme brachten das Bergwerk jedoch zunehmend in Schwierigkeiten, so dass die Schachanlage am 15. Juli 1926 endgültig stillgelegt wurde. 4.000 Menschen verloren dabei ihren Arbeitsplatz. Für die Gemeinde Selm bedeutete die Schlie-

ßung des Bergwerks eine Katastrophe, sie war deshalb bis 1956 „Notstandsgemeinde“.

Der Großteil der Übertageanlagen wurde 1928 abgebrochen, die verbliebenen Gebäude wurden als Ensemble 1988 unter Denkmalschutz gestellt. Zum Ensemble gehören das von den namhaften Dortmunder Architekten Karl & Dietrich Schulze erbaute Verwaltungsgebäude aus dem Jahre 1909, die im

Neobarock-Stil errichtete Waschkaue und Lohnhalle sowie der Treppenhaus-Turm und die Fenster als Beispiel für die neue Sachlichkeit der 1920er-/1930er-Jahre.

1998 gelang es der Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) NRW einen Investor und Nutzer für die historischen Gebäude zu finden. Das Verwaltungsgebäude wurde im Auftrag der Stadt Selm von der LEG aufwändig restauriert und für eine gewerbliche Nutzung hergerichtet. Heute bildet das ehemalige Verwaltungsgebäude zusammen mit zwei neu errichteten Fertigungshallen eine gelungene Synthese zwischen traditioneller Industriearchitektur und modernem Gewerbebau.

Für die zahlreichen Zuwanderer, vor allem aus Ost- und Südeuropa, die als Arbeitskräfte für die Zeche angeworben wurden, wurde ab 1909 bis 1923 die Werksiedlung „Alte Kolonie“, später Hermann-Siedlung, mit 514 Häusern angelegt. Planung und Durchführung erfolgte ebenfalls über die Architekten Karl & Dietrich Schulze. Im Unterschied zu den früheren Werksiedlungen im Ruhrgebiet, die zumeist in direkter Nachbarschaft zur Zeche gebaut wurden, wurde die Hermann-Siedlung in konzentrischen Ringen um die nahe mittelalterliche Burg Botzlar angeordnet. Vorbild für die Architekten war die aus England stammende Idee der Gartenstadt, deren Erscheinungsbild durch phantasievolle, qualitativ hochwertige Einzelhausbebauung mit viel Grün- und Gartenflächen unter Einbeziehung der Geländeformation geprägt war.

Der Charakter, der in sich geschlossen wirkenden Gesamtanlage wird bestimmt durch 1½ geschossige Einfamilien- und Doppelhäuser mit ausgebauten Mansarden- und Walmdächern. Die streng symmetrische Form des Doppelhauses wechselt mit langgestreckten Reiheneinfamilienhäusern. Wechselnde Trauf- und Giebelständigkeit, die Varianten der Dachformen sowie die Wahl der Bautypen tragen in einem hohen Maß zur Vielfältigkeit der Gestaltung bei. Aus 14 Grundtypen abgeleitet, entwickelten die Architekten 47 Haustypen mit bis zu 70 Quadratmetern Wohnfläche pro Wohneinheit. Jedes Haus verfügte im rückwärtigen Bereich über ein Gartengrundstück mit Stallungen.



Zeche Hermann und „Alte Kolonie“. Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Gesellschaft für Hydraulik-Komponenten mbH
Am Buddenberg 18
59349 Selm
www.interhydraulik.de



Schloss Cappenberg. Foto: RIK/Budde

43 Schloss Cappenberg

In seiner jetzigen Form wurde Schloss Cappenberg in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts errichtet. Bis 1802 war die Anlage als Kloster genutzt worden, bis das Stift 1803 im Zuge der Säkularisation aufgelöst wurde. 1816 erwarb der ehemalige preußische Staatsminister Heinrich Friedrich Karl Freiherr vom Stein (1757-1831) Schloss Cappenberg, ließ es umbauen und nutzte es von 1824 bis 1831 als Altersruhesitz. Besonders die Gestaltung des Westflügels und der Außenanlagen sind auf die Umbaumaßnahmen des Freiherrn zurückzuführen. Freiherr vom Stein war 1784 Direktor des Märkischen Bergamtes geworden und hatte in dieser Funktion das

Direktionsprinzip im Bergbau durchgesetzt. Damit wurden die Bergwerke unter staatliche Aufsicht gestellt, indem die Betriebsleitung auf die Bergbehörden überging. Ziel dieser Maßnahmen war es, den Bergbau zu einer leistungsfähigen Industrie zu entwickeln.

Die Ausstellung „Der Freiherr vom Stein & Cappenberg“ des LWL-Museums für Kunst und Kultur wurde zum 31. August 2015 nach 15 Jahren geschlossen. Für die bessere Zugänglichkeit wird ein Personenaufzug eingebaut und die Stein-Ausstellung neu konzipiert. Verantwortlich für den Umbau zeichnen neben dem LWL auch der Kreis Unna und Sebastian Graf von Kanitz. Die Wiedereröffnung ist für April 2022 geplant.

Kontakt & Infos

Schloss Cappenberg
Schlossberg/Freiherr-vom-Stein-Str.
59379 Selm
www.lwl.org



Zeche Werne.
Foto: RIK/Walter

44 Zeche Werne

Als ältestes Bergwerk nördlich der Lippe gilt die Zeche Werne. Die Aktiengesellschaft Georgsmarienbergwerks- und Hüttenverein zu Osnabrück entschied sich für Werne als Standort nachdem ein Wassereinbruch 1898 die Stilllegung ihrer Zeche Piesberg bei Osnabrück erzwingen hatte. Um nicht über einen längeren Zeitraum bei dem Rheinisch-Westfälischen Kohlesyndikat verkockbare Kohle für ihre Stahl- und Walzwerke kaufen zu müssen, plante die Aktiengesellschaft eine Neuanlage am Rande des Ruhrgebiets.

Damit zog auch in das stille Ackerbürgerstädtchen Werne der Bergbau ein. Obwohl dieses Gewerbe viele Jahrzehnte das Leben in der Stadt prägte und vielen den Lebensunterhalt sicherte, veränderte

der Bergbau das Stadtbild nicht grundlegend. Relikte aus der mittelalterlichen Umbauung der Stadt und zahlreiche Bauten aus vorindustrieller Zeit bestimmen heute noch das Bild der Innenstadt.

Die Anfangsjahre der Zeche waren durch zahlreiche Betriebsstörungen beeinträchtigt. Die 1899 und 1903 auf 750 Meter Tiefe niedergebrachten Schächte mussten wegen Abbauer-schwernissen „nachgeteuft“ werden. 1905 zerstörte eine Grubengas-Explosion einige der gerade erst fertiggestellten Tagesanlagen. Viele Bergleute verloren dadurch zunächst ihren Arbeitsplatz. Erst 1907 konnte die Förderung wieder aufgenommen werden. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg kam mit Schacht III südlich der Lippe eine eigenständige Anlage hinzu, bis 2014 bekannt unter dem Namen Kulturzentrum Schacht III in Bergkamen. Ein vierter Schacht folgte ab 1954 im Ostteil des Grubenfeldes.

Nach der Stilllegung der Zeche im Jahr 1975 sind Teile der Tagesanlagen, darunter auch die beiden Fördergerüste über Schacht 1 und 2 abgerissen worden. Die noch vorhandenen Gebäude haben verschiedene gewerbliche Nutzungen erhalten. Das Verwaltungsgebäude hält die Erinnerung an den Bergbau in Werne wach, seine architektonisch interessante Fassade ist erhaltungswürdig.

Kontakt & Infos

Zeche Werne
Flöz-Zollverein-Straße 5
59368 Werne

45 Altes Amtshaus – Karl-Pollender-Stadtmuseum Werne

1962 wurde das ehemalige Heimatmuseum Werne vom damaligen Vorsitzenden des Heimatvereins Karl Pollender, dessen Name das Museum seit seiner Neukonzipierung trägt, in zunächst zwei Räumen des „Alten Amtshauses“ am Kirchhof gegründet. 1968 kam die „Westfälische Stube“, heute Präsentationsraum für die Sim-Jü (Kirmes/Volksfest), hinzu. 1977-1981 wurde das gesamte Gebäude, das um 1690 vom bischöflichen Amtsrentmeister von Bruchhausen zu seinem Amts- und Wohnsitz umgebaut worden war, in Museum und Archiv der Stadt Werne umgewandelt.

Im Jahr 2003 wurde der neue Museumsanbau mit dem neu gestalteten Eingangsbereich, dem Ausstellungsraum für das Priestergewand aus dem 14. Jahrhundert und dem neuen Museumsgarten eröffnet, wodurch das Museum auf vier Etagen nun fast 1000 Quadratmeter Ausstellungsfläche besitzt. Im neuen Eingangsbereich befindet sich auch die Kirchenkanzel von 1890 aus der Christophorus-Kirche. Nach umfangreichen Restaurierungsarbeiten durch den Landschaftsverband Westfalen-Lippe erstrahlt sie nun wieder mit den vier Tafelgemälden im alten Glanze. Zur selben Zeit wurden auch die sogenannten Wärmehäuschen (Spieker) dem Museum angegliedert. Sie entstanden 1400 als kleine Fachwerkhäuschen rund um den Kirchplatz. Sie wurden von den Bauern der Umgebung als Speicher und zum Aufwärmen vor und nach dem Kirchgang benutzt.

Der Hauptgrund für den Erweiterungsbau war die 1995 von Archäologen des Landschaftsverbandes ausgegrabene Kasel (Priestergewand), die in einem Grab nahe dem Altar in der Christophorus-Kirche gefunden wurde. Nach mehrjähriger Restaurierung konnte der Textilfund soweit wiederhergestellt werden, dass für Besucher die Einzigartigkeit dieses Gewandes erkennbar wird. Die seidene Kasel stammt wahrscheinlich aus dem 13. bzw. 14. Jahrhundert, einer Zeit, in der Seide als rares Gut gegen Gold aufgewogen wurde. Sie verweist mit



Altes Amtshaus.
Foto: Karl-Pollender-Stadtmuseum Werne

ihren Motiven, wie Lotuspalmetten, Pinienzapfen, Löwen- und Greifenpaare auf asiatische und byzantinische Vorbilder.

Das Museum zeigt im Keller eine Dauerausstellung zur Vor- und Frühgeschichte, die mit ihrem Dinosaurier-Diorama auch für Kinder interessant ist. Im Erd- und erstem Obergeschoss wird die Stadtgeschichte Wernes seit dem Mittelalter präsentiert. Das zweite Obergeschoss steht insbesondere Sonderausstellungen, Film- und Diavorführungen, aber auch museumspädagogischen Aktivitäten zur Verfügung.

Das Karl-Pollender-Stadtmuseum gehört heute zu den meistbesuchten Museen im Kreis Unna und ist gleichzeitig Ausgangspunkt für alle Stadtführungen durch Werne.

Kontakt & Infos

Altes Amtshaus
Karl-Pollender-Stadtmuseum
Werne
Kirchhof 13
59368 Werne
www.museum-werne.de



Marina Rünthe.
Foto: RIK/Walter

46 Marina Rünthe

Der ehemalige Industriehafen Rünthe wurde 1939 als Kohleverladehafen der Zeche Werne fertiggestellt. Später diente er als Werkshafen der Klöckner Bergbau Königsborn-Werne AG. Umgeschlagen wurden Steinkohle, Baustoffe, Getreide und Mineralöle. Wegen des nicht mehr zeitgemäßen Ausbaustandards des Kanals wurden die Transporte zunehmend auf andere Verkehrsträger verlagert; die Umschlagplätze am Hafen Rünthe entwickelten sich nach und nach zu Brachflächen.

Die Hafenanlage wurde seit 1995 von der Stadt Bergkamen in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Unna und mit einem privaten Betreiber zu einer Marina umgebaut. Sie gilt heute als größter Sportboothafen Nordrhein-Westfalens. Dort wo früher riesige Kohlehalden lagen, befindet sich heute eine Promenade mit Grünanlagen und Sitzbänken. Die Marina Rünthe verfügt über etwa 300 Liegeplätze für Boote aller Größen. Zu den heutigen Hafeneinrichtungen gehören zwei moderne Sanitärgebäude, eine Bootsslipanlage, eine 16 Tonnen-Krananlage und mehrere Gastronomiebetriebe sowie ein großer Gästeparkplatz.

Im Dezember 2007 ging die Lichtkunstinstallation „PulsLicht“ von Mischa Kuball „ans Netz“. Acht Meter hohe Leuchten setzen dabei den Hafen ins rechte Licht. Das Kunstwerk erzeugt gepulstes Licht, das über eine Steuerungsanlage unterschiedliche Muster entstehen lässt. Nebenbei übernimmt „PulsLicht“ auch die Wegbeleuchtung.

Kontakt & Infos

Marina Rünthe
Besucherparkplatz (in
Höhe Marina Rünthe)
Werner Straße
59192 Bergkamen
www.marina-ruenthe.de

47 Waschkaue Schacht III

Schacht III der Zeche Werne nahm im November 1915 die Kohlenförderung auf. Er war als selbstständige Nebenanlage mit eigener Förderung konzipiert und erhielt auch Kohlenwäsche, Kesselhaus, Waschkaue, Kraftwerk und Werkstätten. Da mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges viele der Bergleute eingezogen wurden, mussten Frauen und Kriegsgefangene sie ersetzen, die Tagesanlagen konnten daher nur mit Verzögerung vervollständigt werden. Im Gegensatz zu den meist russischen Zwangsarbeitern im Zweiten Weltkrieg waren die im Ersten Weltkrieg eingesetzten französischen Gefangenen oft gelernte Bergleute und wurden für ihre Arbeit bezahlt. Die Frauen leisteten ebenso Schwerstarbeit wie die Männer, erhielten jedoch nur die Hälfte des Lohns. Aufgrund der Weltwirtschaftskrise wurde Schacht III 1930 stillgelegt, neues Leben kehrte jedoch 1946 ein: Der Schacht wurde für die Seilfahrt genutzt, bis er 1960 endgültig stillgelegt wurde. Das Fördergerüst wurde entfernt, die ehemalige Waschkaue der Zeche hatte dagegen bis 2014 eine neue Nutzung als Kulturzentrum gefunden.



Waschkaue
Schacht III. Foto:
RIK/Walter

Kontakt & Infos

Waschkaue Schacht III
Zum Schacht III
59192 Bergkamen

TIPP
Werksanlagen der Schering AG (Ernst-Schering-Straße 14): In Bergkamen erfolgt die Herstellung von pharmazeutischen Produkten, Kunstharzen und Härtern.

48 „D-Zug-Siedlung“ Rünthe und „Alte Kolonie“

„Bad Werne“ hoffte die Stadt 1899 aufgrund der vorhandenen Sole zu werden - und um den Ruf nicht zu beeinträchtigen, wollte sie auf ihrem Stadtgebiet zunächst keine Bergarbeitersiedlungen zulassen. Die Eigentümerin der ehemaligen Zeche Werne, die im gleichen Jahr nördlich der Lippe mit dem Abteufen zweier Schächte begonnen hatte, musste mit ihrem Werkswohnungsbau ins benachbarte Rünthe ausweichen. Auf den Ländereien des alten Gutes „Haus Rünthe“ entstand die erste Kolonie. Schon im Sommer 1900 konnten die ersten Familien in die elf Häuser in der Schachtstraße einziehen. Dieser Haustyp mit den strengen, gleichförmig aneinandergereihten Fassadengliederungen erhielt im Volksmund schnell den Namen „D-Zug“. Jedes Haus hat vier Wohnungen, jeweils über Erd- und Dachgeschoss verteilt, und einen eigenen Eingang. Diese Aufteilung sollte dem Schichtarbeiter auch am Tage einen ruhigen Schlafplatz abseits vom Familienleben ermöglichen.



Zwischen 1903 und 1905 wurde an die „D-Zug-Siedlung“ westlich anschließend die „Alte Kolonie“ errichtet. Sie besteht überwiegend aus Vier-Familien-Doppelhäusern. Zusätzlich wurde an der Rückseite jeder Doppelhaushälfte ein Anbau mit Stall und Trockenabort angefügt. Neben diesen für „einfache“ Bergarbeiterfamilien errichteten Häuser gibt es am Hellweg noch einige wesentlich aufwendiger gestaltete Wohngebäude, die für die leitenden Angestellten des Bergwerks, die Zechenbeamten, und deren Familien errichtet wurden.

49 Siedlung Rünthe-Süd

Über die Schachtstraße in Richtung Ortsmitte gelangt man in die zwischen 1910 und 1912 gebaute Zechensiedlung Rünthe-Süd. An der Schlägelstraße entsprechen die Häuser noch denen der „Alten Kolonie“, dann ändert sich jedoch die Bebauung: Zwei-Familien-Reihenhäuser wurden errichtet. Anders als in der „D-Zug-Siedlung“ und der „Alten Kolonie“ sind diese Häuser nicht unterkellert, verfügen dafür jedoch über einen ins Gebäude einbezogenen Wirtschaftsteil mit Stall, Waschküche und Abort.

Die Bergarbeiter, die damals mit ihren Frauen und Kindern einzogen, waren Kupferberg-

leute aus dem Mansfelder Revier. Ihnen war dort nach einem großen Streik im Jahr 1909 gekündigt worden. Auf der Suche nach neuer Arbeit kamen viele von ihnen in das Ruhrgebiet und legten auch bei der Zeche Werne an.

In der Zeit, als die Siedlung den Klöckner-Werken gehörte, waren kaum bauliche Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt worden. Das galt auch für die Straßen, die ebenfalls nur in begrenztem Umfang vom Werk instandgehalten wurden. Erst Ende der 1970er-Jahre wurden die Häuser saniert und modernisiert und danach den bisherigen Mietern zum Kauf angeboten.

Siedlung Rünthe-Süd. Fotos: RIK/Budde

Kontakt & Infos

„D-Zug-Siedlung“ Rünthe und „Alte Kolonie“
Schachtstraße / Schlägelstraße
59192 Bergkamen

TIPP
Werksanlagen der Schering AG (Ernst-Schering-Straße 14): In Bergkamen erfolgt die Herstellung von pharmazeutischen Produkten, Kunstharzen und Härtern.

Kontakt & Infos

Siedlung Rünthe-Süd
Taubenstraße / Zeppelinstraße
59192 Bergkamen



Gersteinwerk, 2003.
Foto: RIK/Walter

Kontakt & Infos

RWE AG
Kraftwerk Gersteinwerk
Hammer Str. 2
59368 Werne
www.group.rwe

50 Kraftwerk Gersteinwerk

Das Gersteinwerk wurde zwischen 1913 und 1917 gebaut. Den Brennstoff lieferten umliegende Zechen. Die letzten der ursprünglichen, kohlegefeuerten Kraftwerksblöcke wurden 1991/92 abgerissen.

Da dem Hafenausbau ökologisch wertvolle Gebiete weichen mussten, legte die VEW ein Feuchtbiotop der gleichen Größe an, welches heute bereits zum Teil unter Naturschutz steht.



Schacht Lerche.
Foto: RIK/Walter

51 Schacht Lerche

Mit der Eröffnung des Schachtes Lerche fand die Zusammenlegung der Bergwerke Heinrich-Robert und Haus Aden/Monopol ihren Abschluss. 280 Millionen Euro investierte die DSK in dieses Projekt mit seinen Verbundmaßnahmen. Damit wurde die Zukunft für circa 3500 Bergleute für die nächsten Jahre gesichert.

Rund 800 Beschäftigte wurden hier täglich in einem Großkorb und einem kleineren Korb angefahren. Darüber hinaus wurden durch den Schacht mit einem Durchmesser von acht Metern etwa 120 Transporteinheiten täglich bewegt. Damit übernahm der Schacht Lerche eine zentrale Rolle als Infrastrukturschacht für das Bergwerk Ost, das sich so den Abbau von rund 30 Millionen Tonnen hochwertiger Kokskohlen erschloss.

Der Schacht, der ursprünglich als Abwetter-schacht diente, wurde komplett umgebaut und innerhalb von drei Jahren um rund 370 Meter auf eine Endteufe von 1400 Metern tiefer geteuft. Lerche diente der Versorgung des Baufeldes Monopol mit elektrischer Energie, Frischwetter und Kühlwasser zur Wetterkühlung. Das Kühlwasser erzeugte eine über Tage errichtete 20-Megawatt-Kälteanlage, deren Leistung der von 26.000 Kühlschränken entspricht.

Aufsehen erregte auch das Fördergerüst des Schachtes. Es wurde am Schacht Romberg (Werne-Langern) abgebaut und in der Nacht vom 28. auf den 29. März 2001 mit seinen 136 Tonnen über 35 Kilometer nach Lerche transportiert. Am Ende seiner Reise stellt er nun ein neues Wahrzeichen der Stadt Hamm dar.

Die letzte offizielle Seilfahrt am Schacht Lerche wurde von der Nachtschicht des 14. Juli 2011 verfahren. Wenig später wurde der Schacht verfüllt.

Kontakt & Infos

Schacht Lerche
An der Barbecke 44
59077 Hamm



Bergwerk Ost,
Foto: RIK/Walter

52 Bergwerk Ost, Schächte Heinrich Robert

Viele Stahlwerke sicherten sich durch eine eigene Zeche eine preisgünstige Versorgung mit Kohle beziehungsweise Koks. Um ebenfalls ihre Werke selbst zu versorgen, kaufte die lothringische Eisengesellschaft Les Petit Fils de Francois de Wendel & Cie 1899 bei Hamm mehrere zusammenhängende Kohlefelder und begann zwei Jahre später mit den Abteufarbeiten für Schacht 1, Heinrich, und für den Wetterschacht 2, Robert. 1904 konnten die ersten Kohlewaggons Richtung Eisenwerke rollen. Im Laufe ihrer langen

Geschichte ist die Zeche immer wieder ausgebaut worden und benachbarte Bergwerke wurden angeschlossen beziehungsweise übernommen. In den 1960er-Jahren übernahm der ehemalige Wetterschacht Robert die Funktion des Hauptförderschachts. Sein hoher Förderturm, ein Hammerkopfturm in regelmäßig gegliedertem Stahlfachwerk, überragt die Tagesbauten, von denen einige noch aus den Gründungsjahren stammen.

1998 entstand durch Zusammenlegung der vormals eigenständigen Bergwerke Heinrich Robert und Haus Aden/Monopol, Bergkamen das Verbundbergwerk Ost. Von den ehemals 17 Tageschächten, die diese Zechen vor dem Verbund zusammenzählen konnten, wurden zuletzt nur noch fünf gebraucht; dazu gehörten auch die Schächte Heinrich und Robert als Hauptbetriebsstandort des Bergwerks. Die Kohle wurde auf modernste Weise abgebaut und gefördert. Am 30. September 2010, neun Monate später als ursprünglich geplant, wurde im Bergwerk Ost die letzte Schicht gefahren und die Kohleförderung eingestellt. Damit endete auch in Hamm die 109-jährige Geschichte des Kohlenbergbaus.

Kontakt & Infos

Bergwerk Heinrich Robert
Zum Bergwerk 1
59077 Hamm
www.cr-hamm.de



Kissinger Höhe.
Foto: RIK/
Staudinger

53 Kissinger Höhe

Bergehalden gehören längst zum festen Bestandteil der Wochenendfreizeit vieler Familien. Auf diesen Naturbergen aus „zweiter Hand“ kann man sich erholen, da erlebt man Natur pur, da können Kinder spielen. Neuerdings kann die Halde auf einem Parcours auch zum Nordic-Walking genutzt werden. Aber bis solche Freizeitaktivitäten möglich sind, vergeht eine lange Zeit.

Zusammen mit der Kohle wird unvermeidlich taubes Gestein in der Tiefe gebrochen und nach über Tage gefördert. Zwar suchte der deutsche Steinkohlenbergbau ständig nach Möglichkeiten, die Berge nutzbar zu machen, doch es blieb ein großer Rest Gestein aus Schiefer und Sandstein, der irgendwo seinen Platz brauchte. Und wie so oft setzte der Bergbau auch hier ungewöhnliche Akzente, um ökologische Beeinträchtigungen zu vermeiden oder diese mit innovativen Konzepten zu reduzieren. Dazu zählt unter anderem die Gestaltung von Bergehalden, wie die Kissinger Höhe mit einer Grundfläche von 39 Hektar und einer Höhe von 55 Metern. Nach der Schüttung in den

Jahren 1974 bis 1998 wurden 17 Kilometer Wanderwege angelegt und 500.000 Bäume und Sträucher gepflanzt. Danach wurde die Halde der Öffentlichkeit übergeben.

Von der Halde hat man heute einen eindrucksvollen Blick auf das ehemalige Bergwerk Ost, das die Halde abgelegt hat. Das Bergwerk ist seit 1969 durch die Zusammenführung mehrerer ehemals selbstständiger Bergwerke entstanden. Dazu zählen: Heinrich Robert, Königsborn, Werne, Monopol, Grimberg 3/4, Victoria 1/2 und Haus Aden. Seinen Namen verdankt das Bergwerk der Lage im östlichen Ruhrgebiet. Am 30. September 2010 endete die Förderung.

Kontakt & Infos

Kissinger Höhe
Zum Bergwerk
59077 Hamm





Gedenkstätte
Zeche Radbod.
Foto: RIK/Walter

54 Gedenkstätte Zeche Radbod

Der frühe Morgen des 12. November 1908 brachte den Angehörigen der Radbod-Belegschaft eine furchtbare Nachricht: 350 Bergleute waren bei einer Schlagwetterexplosion ums Leben gekommen. Bis auf zwölf Kumpel die gesamte Belegschaft der Nachtschicht! Nur 36 Tote konnten geborgen und auf dem alten Friedhof in Hövel in zwei Massengräbern bestattet werden.

Die anderen Männer behielt zunächst die Erde. Den Toten dieses bis dahin schwersten Grubenunglücks setzte man auf dem Ehrenfriedhof in Bockum-Hövel ein Denkmal. Das Unglück löste nicht nur in Hamm größte Betroffenheit aus. Von weit her kamen Beileidstelegramme und auch Geldspenden. Wie war es zu dem Unglück gekommen? Die Frage nach Ursache und Schuld löste nicht nur heftigste Debatten aus, sondern auch Massendemonstrationen in vielen Ruhrgebietsstädten. Allein in Bochum gingen 7.000 Menschen auf die Straße. Nicht ganz ohne Folgen: Zum ersten Mal im Revier wurden nach Wiederaufnahme der Förderung 1909 elektrische Grubenlampen vorgeschrieben.

Für die Angehörigen der getöteten Bergleute war das Unglück ein schwerer Schicksalsschlag. Zur Trauer kam die Sorge um die Existenz, denn von den kleinen Renten, die die Knappschaft zahlte, konnten die Familien kaum leben. Der Westfälische Anzeiger rief zu einer Spendenaktion auf und sie wurde ein voller Erfolg. Ein „Zentral-Hilfskomitee“ in Münster verwaltete die Spenden und legte die Höhe der zusätzlichen Renten fest. Einige Witwen klagten vor dem Landgericht Dortmund, da sie eine höhere Rente als die für Kinder forderten und verlangten eine direkte Auszahlung an die Hinterbliebenen. Um ihrer Forderung Nachdruck zu verleihen demonstrierten sie in schwarzer Trauerkleidung mit einer roten Schleife auf der linken Brustseite und einem roten Tuch um die Taille. Aber ihre Klage wurde nicht nur abgewiesen, wegen „groben Unfugs“ erhielten sie auch noch eine fünfjährige Haftstrafe.

TIPP

Eine Übersicht über alle Denkmäler für Grubenunglücke findet sich auf den Seiten der ehemaligen Zeche Minister-Achenbach: www.minister-achenbach.de



Zeche Radbod.
Foto: RIK/Walter

55 Zeche Radbod

Ein eindrucksvolles Bild erwartet die Besucher der ehemaligen Zeche Radbod: Auf fast leerer Fläche stehen drei Förderergerüste nebeneinander, ihnen gegenüber die dazugehörigen Maschinenhäuser. Zwei der Förderergerüste stammen aus den Anfangsjahren der Zeche 1907/08, ebenso die beiden noch erhaltenen Zwillingstandendampf-fördermaschinen. Sie sind inzwischen wahre Raritäten im Ruhrgebiet. Die Friedrich-Wilhelms-Hütte, Mülheim hat die Dampfmaschine für Schacht 1, die Eisenhütte Prinz Rudolf, Dülmen die für Schacht 2 geliefert. Mit ihnen konnte 1907 die Förderung der Kohle beginnen, aber schon ein Jahr später wurde die Arbeit jäh unterbrochen: Eine Schlagwetterexplosion mit nachfolgendem Grubenbrand forderte 350 Tote. Eines der schwersten Grubenunglücke im deutschen Bergbau! Erst 1909 konnte die Förderung wieder aufgenommen werden, allerdings mit neuen Vorschriften. Die Bergaufsicht schränkte die Benutzung von Sprengstoffen erheblich ein und die Bergleute mussten von nun an elektrische Grubenlampen mit nach unten nehmen. Aber trotz aller Sicherheitsvorschriften ereigneten sich auf Radbod immer wieder Brände und Explosionen.

Die Zeche wurde im Laufe ihrer Geschichte ausgebaut und erhielt weitere Schächte. Nach 1986 wurden jeweils ein Schacht in Drensteinfurt und in Ascheberg-Herbern abgeteuft. Anfang 1990 musste Radbod die Förderung einstellen. Die Tagesanlagen wurden größtenteils abgerissen. Die Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur hat 1997 einen Teil des Geländes und die Förderergerüste und Maschinenhäuser von Schacht 1 und 2 übernommen.

Woher hat die Zeche ihren Namen? Radbod (679 - 719) war Herzog der Friesen. Vielleicht aus Verbundenheit mit seiner Heimat hat Generaldirektor und Bergassessor Heinrich Janssen diesen Namenspatron ausgewählt. Oder es geht um einen Nachfahren: Radbod war zwischen 883 und 915 Erzbischof von Trier und die Bergwerkgewerkschaft Trier Gründerin der Zeche.

Kontakt & Infos

Gedenkstätte Zeche Radbod
Ermlinghofstraße/Am Wemhof
59075 Hamm

Kontakt & Infos

Zeche Radbod Schacht 1/2
An den Fördertürmen
59075 Hamm
www.industriedenkmal-stiftung.de

56 Stadthafen Hamm

Die Anlage des Lippe-Seitenkanals gegen Ende des 19. Jahrhunderts war gleichzeitig die Geburtsstunde des Stadthafen Hamm. Die Stadt hatte bereits zuvor ein zu beiden Seiten der Lippe gelegenes 172 Morgen großes Grundstück erworben. Damit war der Grundstein zum Bau einer großzügigen Hafenanlage gelegt, die 1914 zusammen mit einer 36 Kilometer langen schleusenfreien Kanalstrecke zwischen Hamm und Datteln dem Verkehr übergeben werden konnte.

Hamm war damit durch die Kanal- und Flussschifffahrt über den Rhein-Herne-Kanal, den Dortmund-Ems-Kanal und später auch über den Wesel-Datteln-Kanal an internationale Häfen angeschlossen. Mit der Freigabe des Kanals für die Schifffahrt erhielt auch der Hafen die Betriebsgenehmigung durch die Königliche Kanaldirektion in Essen. 1922 wurde die Hafeneisenbahn in Betrieb genommen.

Der stetig anwachsende Güterumschlag seit der Inbetriebnahme des Hafens wurde erst durch massive Schäden während des Zweiten Weltkrieges unterbrochen. Die Kanalschleusen waren zerstört, das Kanalbett war ohne Wasser, die Umschlagsufermauern erheblich beschädigt und das Hafenterrain durch Bombentreffer stark in Mitleidenschaft gezogen. Erst Ende 1946 konnten nach Beseitigung der ärgsten Schäden wieder Schiffe auf dem Datteln-Hamm-Kanal verkehren und den Stadthafen Hamm anlaufen. Danach begann der Güterumschlag wieder rasant anzusteigen. 1951 konnten die Umschlagsmengen von 1938 wieder erreicht werden, der Hafen wurde in der Folgezeit ständig ausgebaut. 1960



wurde der Nordhafen, 1971 der Ölhafen in Betrieb genommen. 1993/94 erfolgte die erste Erweiterung des Westhafens, danach die Errichtung eines neuen Güterverteilzentrums.

Der Stadthafen Hamm ist heute einer der größten Kanalhäfen Deutschlands mit einem jährlichem Güterumschlag von 1,5 Millionen Tonnen, darunter Mineralöle, Benzin, Baustoffe, Getreide, Ölsaaten, Minerallerze und Leim.

Der Hafen vermittelt nicht nur einen Eindruck vom modernen Hafenwesen, sondern hat auch sehenswertes aus seiner Vergangenheit bewahrt. Neben der Hafenverwaltung im historischen Gebäude ist es vor allem der „Rhenus-Kran“, ein 1939 von der Firma MAN gebauter Portaldrehkran, der heute als Landmarke das Merkzeichen des ehemaligen Osthafenbereichs bildet. Mit den ersten Überlegungen zur Entwicklung des Osthafens zu einem modernen Gewerbe- und Dienstleistungsstandort sowie zum Ausbau des Sportbootanlegers Innenstadt im Jahr 1999 konnte der Kran vor dem Abriss bewahrt werden. Als Geschenk der Rhenus AG wurde der Kran in den Jahren 2001/02 restauriert. Steinskulpturen, die als „Schüttkegel“ Synonyme für die früher hier umgeschlagenen Schüttgüter sind, knüpfen an die früheren Nutzungen an.

Kontakt & Infos

Stadtwerke Hamm GmbH/
Hafenverwaltung
Hafenstraße 26
59067 Hamm
www.stadtwerke-hamm.de/hafen



Siedlung Vogelsang.
Foto: RIK/Walter

57 Siedlung Vogelsang

Als die Gewerkschaft der ehemaligen Zeche Sachsen in Heessen 1912 die erste Doppelschachanlage abteufen ließ, war der Bau von Werkswohnungen vorprogrammiert. Auf den Zuzug neuer Arbeitskräfte war der damalige Wohnungsmarkt nicht eingestellt. Innerhalb von zehn Jahren ließ die Gewerkschaft drei nebeneinander liegende Siedlungen bauen.

Die erste, die „Alte Kolonie“ zwischen 1912 und 1914 gebaut, grenzt an das nördliche Betriebsgelände im Bereich Bockelweg und Am Hämmschen. Die Planung hatte der renommierte Essener Architekt Alfred Fischer übernommen, der auch die Übertagebauten des Bergwerks entworfen hatte. Konzipiert ist die Siedlung als gartenstadtähnliche Anlage mit ein-einhalbgeschossigen Häusern und großen Gärten für jeweils eine bis zwei Familien.

Noch während des Ersten Weltkrieges wurde mit dem Bau einer zweiten, der „Neuen Kolonie“ begonnen, die in der Zeit von 1916 bis 1920 als Gartenstadt-Siedlung im westlichen Bereich von Heessen zwischen

Mansfelder Straße und August-Schüttken-Weg entstand. Während nach der Privatisierung beider Siedlungen die Gestaltung von Häusern und Umfeld von den heutigen Bewohnern stark geprägt ist, hat die dritte Kolonie „Vogelsang“ ihren ursprünglichen Charakter am ehesten bewahrt.

Eine sorgfältige Restaurierung hat erheblich dazu beigetragen, dass „Vogelsang“ heute ein eher seltenes Beispiel einer geschlossenen Arbeitersiedlung aus den frühen 1920er-Jahren darstellt. Zwischen „Alter“ und „Neuer Kolonie“ gelegen, entstand sie in den Jahren 1920 und 1921.

Kontakt & Infos

Siedlung(en) Vogelsang
Mansfelder Str. / Vogelsang /
Am Hämmschen
59073 Hamm



Zeche Sachsen.
Foto: RIK/Walter

58 Zeche Sachsen - Öko-Zentrum NRW

Eine der östlichsten Zechen des Ruhrgebiets war das Bergwerk Sachsen, das die „Mansfeld-sche Kupferschiefer bauende Gewerkschaft“ ab 1912 anlegte. Die Zeche wurde als Doppelschachanlage gegründet, im Laufe ihrer Geschichte kamen noch weitere Schachanlagen hinzu. Für die Errichtung der Übertageanlagen zeichnete der bekannte Essener Architekt Alfred Fischer (1881-1950) verantwortlich. Fischers Bauten zeigten eine deutliche Abkehr vom Historismus und kündigten den Beginn einer an Funktionalität orientierten Industriearchitektur an.

Besondere Beachtung verdient vor allem die Maschinenhalle, die als einziger historischer

Bau erhalten geblieben ist: ein schlichter fast kubischer Baukörper mit schlanken, hohen Rechteckfenstern. Ihm vorgelagert ist ein Portalbau mit einer repräsentativen Treppeanlage. Mit dieser Anordnung wird die Bedeutung der Maschinenhalle als Herzstück der gesamten Anlage zum Ausdruck gebracht. Bis 1976 war die Zeche in Betrieb.

Nach der Stilllegung wurden die Schächte verfüllt. Heute ist ökologisches und nachhaltiges Bauen der Themenschwerpunkt auf dem ehemaligen Zechengelände. Neben Fachmessen, Bauberatung und Weiterbildungsangeboten ist ein Gewerbepark mit hohem Grünanteil entstanden.

Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA Emscher Park wurde die Maschinenhalle, die keine technischen Anlagen mehr aufzuweisen hatte, saniert und zu einer Messe- und Veranstaltungshalle mit 3000 Quadratmetern Veranstaltungsfläche umgebaut. Seit Abschluss einer im Jahre 2003 durchgeführten technischen Modernisierung finden auch herausragende Musik-, Theater- und Konzerteignisse in dem nun offiziell als „Alfred-Fischer-Halle“ bezeichneten Gebäude statt, zum Beispiel im Rahmen der Ruhrtriennale.

Kontakt & Infos

Öko-Zentrum NRW
Sachsenweg
59063 Hamm
www.oekozentrum-nrw.de

Alfred-Fischer-Halle
Sachsenweg 10
59073 Hamm
www.alfred-fischer-halle.de

59 Bahnhof Hamm

In Hamm treffen die Bahnen von Münster und von Kassel auf die Köln-Mindener Bahn, die im Mai 1847 mit einem großen Fest die Fertigstellung ihrer Linie bis Hamm feierte. Ein Jahr später, 1848, eröffnete die sieben Jahre später verstaatlichte Münster-Hammer Eisenbahngesellschaft ihre Strecke. Damit wurde aus Hamm der erste Eisenbahnknotenpunkt Westfalens. 1850 folgte dann die Strecke nach Soest und Paderborn durch die - ebenfalls staatliche - Königlich Westfälische Eisenbahn. Der Personenverkehr konzentrierte sich am Köln-Mindener Bahnhof, während die Güterbahnhöfe erst 1883 vereint wurden.

Bereits im ersten Betriebsjahr 1847 musste das erste provisorische Stationsgebäude der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft durch einen zweistöckigen Anbau ergänzt werden. 1851 erfolgte die zweite Erweiterung und zehn Jahre später wurde von der Köln-Mindener und der Westfälischen Eisenbahngesellschaft ein gemeinsamer Bahnhof in Betrieb genommen, der in seinem burgartigen Baustil dem Dortmunder und dem (heute noch existierenden) Mindener Bahnhof ähnelte. Der Personenverkehr nutzte Hamm weniger als Zielbahnhof, sondern zum Umsteigen. Dafür bot das neue Stationsgebäude als Inselbahnhof zwischen den Gleisen der Köln-Mindener und der Westfälischen Eisenbahn gute Voraussetzungen. Von 1911 bis 1923 wurden die Hammer Bahnanlagen in großem Umfang aus- und umgebaut. Dabei entstand auch das heutige Bahnhofsgebäude, das am 15. Oktober 1920 aufgrund kriegsbedingter Verzögerungen in nun nicht mehr zeitgemäßer neobarocker Architektur dem Verkehr übergeben wurde.

Wie bei einem Schloss durchbrechen hohe Fenster und Okuli die Fassade. Über dem mächtigen Gesims erhebt sich ein umkränzttes Uhrzifferblatt, an das sich die überlebensgroßen Figuren eines Bergmanns und eines Drahtziehers lehnen, als Verweis auf die industrielle Prägung der Stadt.

Große Bedeutung für das Ruhrgebiet hatte der ab 1883 angelegte Rangierbahnhof.



Bahnhof Hamm.
Foto: RIK/Walter

Nach den Umbaumaßnahmen zu Beginn der 1920er-Jahre zählte die Anlage mit 9,3 Kilometern Länge und bis zu 430 Metern Breite bei einer Gesamt-Gleislänge von 325 Kilometern und einer Kapazität von 10 500 Wagen pro Tag zu den größten ihrer Art in Europa. Noch 1974 wurden in Hamm insgesamt rund 1,9 Millionen Güterwagen zu neuen Zügen formiert. Heute werden große Teile der Gleisanlagen nicht mehr genutzt.

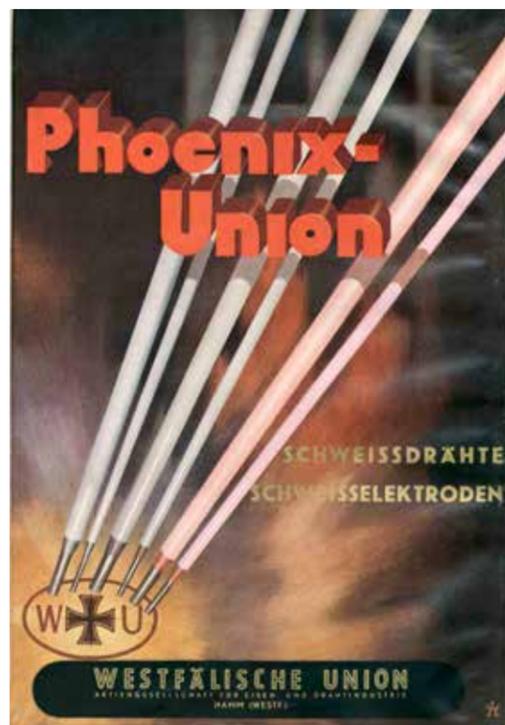
Kontakt & Infos

Bahnhof Hamm
Willy-Brandt-Platz
59065 Hamm

60 Böhler Welding (ehemalige Westfälische Union)

Der heutige Standort der voestalpine Böhler Welding (Schweißen englisch= Welding) geht auf eines der beiden traditionsreichen Unternehmen der Hammer Drahtindustrie zurück. 1853 wurde die Firma Cosack & Comp. als Puddel- und Walzwerk mit Eisendrahtzieherei und Eisengießerei gegründet. Aus dem Zusammenschluss mit anderen bedeutenden mon-tanindustriellen Werken entstand daraus 1873 die „Westphälische Union Aktiengesellschaft für Bergbau, Eisen und Drahtindustrie zu Hamm“. Fast 2.100 Mitarbeiter fertigten jetzt Stabeisen, Werkdraht, gezogenen Draht, Drahtstifte, Nieten und Wagenachsen. Insgesamt 83 Puddelöfen, 44 Drahtglühöfen und 114 Drahtstiftmaschinen arbeiteten in den Betrieben der Westfälischen Union (WU). 1897 wurde erstmals in Europa eine nach amerikanischem Muster gebaute Drahtstraße in Betrieb genommen. Eine Alternative zur mittlerweile veralteten Puddelstahl-Erzeugung bot sich zur gleichen Zeit mit der Angliederung an die Phoenix AG für Bergbau und Hüttenbetrieb in Ruhrort. Dort konnte man den im Thomas-Verfahren erzeugten qualitätsintensiven Flussstahl für die immer mehr ansteigende Drahtproduktion nutzen.

In den wirtschaftlich schwierigen Jahren nach dem Ersten Weltkrieg schlossen sich mehrere deutsche Montanunternehmen, darunter die Phoenix, 1926 zum Mega-Konzern „Vereinigte Stahlwerke AG“ (VST) zusammen. 1951 wurde die WU auf Beschluss des Alliierten Kontrollrates aus der VST ausgegliedert. 1952 erfolgte eine Neugründung des



Unternehmens, das eine Tochter der Niederrheinischen Hütte wurde, die 1956 in der August Thyssen-Hütte AG aufging. Sie lieferte Walzdraht als Vormaterial für die Drahtwerke der WU. Bis 1960 wurde die Eisendrahtherstellung weitgehend auf die WU konzentriert. Im Lieferprogramm wurde der Umfang der Erzeugnisgruppen gewaltig ausgedehnt: Unter anderem gehörten dazu Drahtseile für den Bergbau-, Industrie-, Schiffs-, und Baubereich, Eisen-, Stahl- und Stacheldraht, Drahtstifte, Drahtgeflechte sowie Spann- und Blankstahl. Außerdem wurden für das Baustahlgewerbe bedeutende Mengen von Baustahlmatten hergestellt. Auch die Herstellung von Schweißdrähten und -elektroden gewann zunehmend an Bedeutung. In den 1970er-Jahren wurde die Anbindung der WU an den Thyssen-Konzern weiter intensiviert, was sich auch in der Verabschiedung vom Traditionsnamen „Westfälische Union“ und in der Umbenennung in Thyssen Draht AG im Jahr 1978 widerspiegelt. 1990 wurden die schweißtechnischen Sparten von Thyssen Draht und Thyssen Edelstahl in dem Gemeinschaftsunternehmen Böhler Thyssen Schweißtechnik zusammengefasst und 2003 auch der Thyssen-Anteil von der österreichischen Böhler Uddeholm AG übernommen, die heute zum voestalpine Konzern gehört.

Werbeanzeige
der Westfälischen
Union von 1951.
Plakat: RIK-Archiv

Kontakt & Infos

voestalpine Böhler Welding
Germany GmbH
Hafenstraße 21
59067 Hamm
[www.voestalpine.com/
welding/germany](http://www.voestalpine.com/welding/germany)

61 Westfälische Drahtindustrie

Die Westfälische Drahtindustrie GmbH hat ihren Ursprung in einem bereits 1856 gegründeten Werk zur Drahtfabrikation, das 1872 als Aktiengesellschaft und ab 1890 unter dem jetzigen Namen Westfälische Drahtindustrie (WDI) betrieben wurde.

1856 gründete der aus einer Fabrikantenfamilie stammende Carl Hobrecker zusammen mit drei anderen Unternehmern, den beiden Brüdern Hermann und Julius Witte und Hermann Herbers aus Iserlohn das nach ihnen benannte Drahtwerk. Der Vater von Carl Hobrecker, Wilhelm, hatte bereits 1820 ein erstes Drahtwerk in Hamm gegründet, dieses gilt als Stammwerk. Das von seinem Sohn mitbegründete neue Werk lag sowohl an der Köln-Mindener Eisenbahn als auch an der wichtigen Straßenverbindung nach Unna und Dortmund. Es war das erste Drahtwerk in Europa, in dem man Dampfkraft zur Herstellung von Walzdraht einsetzte. Nach Umwandlung in eine Aktiengesellschaft im Jahr 1872 expandierte das Unternehmen. Zur Belieferung des russischen Marktes wurde 1874 ein Werk zur Drahtverfeinerung im lettischen Riga gegründet, zur Sicherung der Rohmaterialversorgung 1882 ein Hütten- und Walzwerk im finnischen Dalsbruck aufgekauft.

Um eine gesicherte Vormaterialbasis zu erreichen, erfolgte 1911 unter Wahrung der Selbstständigkeit die vertragliche Einbindung der WDI in den Essener Krupp-Konzern. Bereits ein Jahr zuvor war das von Wilhelm Hobrecker gegründete Stammwerk von der WDI gekauft worden. Im Stammwerk wurde zunächst auch noch fabriziert, 1921 wurde die komplette Fabrikation am Standort der WDI eingegliedert. Während des Zweiten Weltkrieges lieferte das Werk kriegswichtige Produkte und war damit auch vorrangiges Ziel alliierter Bombenangriffe. Sie zerstörten 80 Prozent des Gebäudebestandes und mehr als 50 Prozent der technischen Anlagen. 1951 konnte die Wiederaufbauphase des Werkes abgeschlossen werden. Im gleichen Jahr lief der mit dem Krupp-Konzern vertraglich vereinbarte Interessensgemeinschaftsvertrag aus, die WDI erlangte wieder ihre volle Unabhängigkeit. Sie währte allerdings



Westfälische
Drahtindustrie.
Foto: RIK/Budde

nur bis zum Erwerb der Aktienmehrheit durch die Fried. Krupp Hüttenwerke AG im Jahr 1964 und führte damit zur endgültigen Eingliederung in den Konzern.

Nach Aufgabe des Walzdrahtbereiches im Krupp-Konzern erfolgte 1978 eine erneute Konzernanbindung der WDI, diesmal an das Klöckner-Unternehmen. 1987 wurde auch diese Phase mit dem Teilverkauf der Klöckner-Draht zu je einem Drittel an die Unternehmer Grosse, Dr. Weiland und Pampus beendet. Seitdem ist das konzernfreie Unternehmen wieder unter der ehemaligen Firmenbezeichnung Westfälische Drahtindustrie GmbH mit mittelständisch orientierten Grundsätzen am Markt positioniert. In den letzten zwei Jahrzehnten entwickelte sich die WDI mit Firmensitz in Hamm und vielen anderen Standorten in Deutschland sowie Unternehmensbeteiligungen im Ausland zum größten unabhängigen Drahtproduzenten in Europa. Die Geschäftsfelder umfassen die Bereiche Draht, Blankstahl, Baustahl und Seile.

Kontakt & Infos

Westfälische Drahtindustrie
Wilhelmstraße 7
59067 Hamm
www.wdi.de

62 Gaswerk Hamm

Der 3. Februar 1858 steht für ein besonderes Datum in der Hammer Stadtgeschichte. An diesem Tag wurde die Aktiengesellschaft für Gasbeleuchtung gegründet. Weil die Errichtung einer städtischen Gasanstalt die finanziellen Möglichkeiten der Stadt Hamm überstiegen, ging die Initiative zur Gründung der Aktiengesellschaft von Privatpersonen aus. Allerdings war auch die Stadt Hamm als Kapitaleigner an der Aktiengesellschaft beteiligt und hatte sich das Recht gesichert, spätestens nach 25-jähriger Laufzeit alle Aktien übernehmen zu können. Als Standort diente zunächst das Grundstück, auf dem später das Stadtbad errichtet wurde.

Nachdem 1883 die Gasanstalt in städtische Eigenregie übergegangen war, erfolgte in den Jahren 1904 bis 1909 die Umsiedlung der Betriebsanlagen zum Langewanneweg. Das Gelände bot bessere Möglichkeiten für die notwendigen Kapazitätserweiterungen. 1904 wurde ein Gasbehälter mit einem Fassungsvermögen von 18.000 Kubikmetern gebaut. Die neue Gasanstalt war für eine Tagesproduktion von 20.000 Kubikmetern und eine Jahresleistung von vier Millionen Kubikmetern ausgelegt.

Bis 1918 blieb das Gaswerk in Betrieb, dann wurde die Eigenerzeugung aufgegeben. Eine Gussrohrleitung von 150 Millimetern Durchmesser, die zwischen 1916 und 1918 angelegt wurde, versorgte nunmehr das Gaswerk am Langewanneweg mit Kokereigas der Zeche Radbod und ersetzte die städtische Eigengasproduktion. Der Gasometer wurde nur noch als Zwischenspeicher genutzt, bevor das Gas



an die Verbraucher abgegeben wurde. Die Gaserzeugungsanlagen wurden abgerissen.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde der Gasbehälter stark beschädigt. Er wurde zwar nach Kriegsende wiederaufgebaut, aber bereits 1952/53 wegen ständig steigender Nachfrage durch einen neuen Gasometer mit 50.000 Kubikmetern Fassungsvermögen ersetzt. Bis Ende der 1960er-Jahre waren neue Gasversorgungs-Gebiete im Hammer Osten, die Gemeinde Werries-West und eine Mischgut-Anlage für Bitumen-Splitt im Hammer Stadthafen hinzugekommen, die eine Erweiterung des Rohrnetzes notwendig machten. 1969 erstreckte sich das Gasrohrnetz auf eine Gesamtlänge von circa 254 Kilometern. Die Gesamtjahresabgabe an Gas betrug im gleichen Jahr fast 300 Millionen Kilowattstunden.

Die 1970er-Jahre standen ganz im Zeichen der Umstellung auf Erdgas. Dafür waren kostspielige technische Umrüstungs- und Erweiterungsmaßnahmen notwendig. Auch das Versorgungsgebiet wurde durch die Übernahme des Gasrohrnetzes der VEW im Bereich der ehemaligen Stadt Bockum-Hövel zum 1. Januar 1979 nochmals ausgedehnt. Bis 1986 kamen noch die Stadtteile Pelkum und Hamm-Heessen dazu.

Die Stadtwerke Hamm versorgen heute weite Teile der Stadt mit Erdgas. An die circa 680 Kilometer langen Erdgasleitungen sind rund 26.800 Haushaltsanschlüsse angebunden. Jährlich werden etwa 1.067 Gigawattstunden Erdgas zu den Kunden in Haushalt, Gewerbe und Industrie transportiert.

Gaswerk Hamm.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Stadtwerke Hamm GmbH
Betriebshof (ehemaliges Gaswerk)
Langewanneweg 89-93
59063 Hamm
www.stadtwerke-hamm.de

63 Wassertürme am Hellweg

Die Wassertürme der Stadtwerke Hamm in Hamm-Berge haben eine lange Geschichte und bewegte Vergangenheit. Der östliche Wasserturm (WT 2000) fasst 2.000 Kubikmeter Wasser. Der Turm wurde 1907 errichtet und 1934/35 um 18,76 Meter durch Hydraulikpumpen erhöht. Durch einen Bombentreffer im Herbst 1944 wurde der Wasserturm beschädigt, unmittelbar nach Kriegsende provisorisch repariert und 1948 wiederhergestellt.

Der Vorgängerbau des zweiten Wasserturms fasste 3.000 Kubikmeter und wurde 1915 errichtet. Sein höchster Wasserstand liegt bei 132 Metern über Normalnull. Zum Ende des Zweiten Weltkrieges wurde der Wasserturm gesprengt, 1953 der neu errichtete Bau (WT 3000) wieder in Betrieb genommen. Beide Wassertürme sind auch heute noch in Betrieb. Sie dienen dem Druckausgleich, bevor das Wasser in Hamm verteilt wird. Das Trinkwasser für Hamm kommt aus dem Wasserwerk Warmen an der Ruhr. Obwohl die Lippe mitten durch Hamm fließt, muss das Trinkwasser für Hamm aus der etwa 30 Kilometer entfernten Ruhr geholt werden, da das Lippewasser wegen seines Salzgehaltes eine aufwändige Aufbereitung erfordern würde. Von der Ruhr wird das Wasser zu den Wasserbehältern am Haarstrang auf eine Höhe von 220 Metern über Normalnull gepumpt. Von der Haarstranghöhe fließt das Wasser



Wassertürme am
Hellweg. Foto:
RIK/Budde

dann im natürlichen Gefälle den beiden Wassertürmen in Hamm-Berge zu. An einem durchschnittlichen Tag sind es rund 40.000 Kubikmeter Trinkwasser, die unterirdisch auf die Reise nach Hamm geschickt werden.

Im Wasserturm WT 3000 haben die Stadtwerke Hamm eine umfangreiche Sammlung historischer Haushaltsgeräte, aber auch technischer Messeinrichtungen und Anlagen sowie Teile einer historischen Wasserleitung zusammengetragen. Außerdem ist dort die Entwicklung der Stadtwerke Hamm sichtbar. Seit 1998 dient der Wasserturm WT 3000 zudem einmal im Jahr als Veranstaltungsort des KlassikSommer Hamm. Vom „Konzertsaal“ in der oberen Plattform des WT 3000 haben die Besucher einen imposanten Überblick über ganz Hamm und in die Region.

Kontakt & Infos

Wassertürme am Hellweg
Am Hellweg
59069 Hamm

64 Klostermühle Pohl

In der Futtermittelhandlung Pohl in der Klostermühle herrscht reger Betrieb: Säcke mit Walzhafer werden aus dem Lager geholt, Körner für den Kanarienvogel auf der alten Waage aufs Gramm genau abgewogen, Tüten mit Hunde- und Katzenfutter wandern über die Theke. Von der Straße aus sieht man durch das halb geöffnete Mühlen- tor Teile der noch erhaltenen Schrot- und Mahlgänge, Sackaufzüge der Mischanlagen.

Die Gebäudegruppe an der Ecke Brüder- straße/Nordenwall besteht aus Mühle, Wohn- und Geschäftshaus und Speicher. Das Mühlengebäude mit seiner Fassade aus Feldbrandziegeln wurde um 1880 errich- tet, das Wohnhaus stammt aus der Zeit um 1913. 1927 wurde noch ein Lagerhaus mit expressionistischer Ziegelgliederung ange- baut. Nach wie vor wird die alte Mühlenein- richtung aus dem Jahr 1930 zum Schrotten und Mahlen von Getreide zu Futtermittel- zwecken genutzt. Der Gebäudekomplex ist 1989 unter Denkmalschutz gestellt worden.

Kontakt & Infos

Firma Pohl
Brüderstraße 43
59065 Hamm

65 Schleuse Hamm

Die Schleuse Hamm entstand in der Zeit von 1912 bis 1914 mit einer Nutzlänge von 82,50 Metern, die Kammerbreite betrug 9,80 Meter. Mit der Eröffnung des Dat- teln-Hamm-Kanals am 17. Juli 1914 wurde sie in Betrieb genommen. Die Baukosten betragen seinerzeit 350.000 Reichsmark.

30 Jahre später wurde die Schleuse im Zwei- ten Weltkrieg von einer Bombe getroffen und zerstört. Schnell begann man mit dem Wie- deraufbau, so dass die Schleuse 1948 wieder für den Verkehr freigegeben werden konnte.

1994 nahm man eine Grundinstandset- zung des Massivbaus vor. 2004 wurden



Schleuse Hamm.
Foto: RIK/Budde

die Tore, Antriebe und die komplette Steuerung ersetzt. Außerdem wurde eine Fernsteuerung installiert, um von hier aus die Schleuse Werries zu bedienen.

Kontakt & Infos

Schleuse Hamm
DHK km 36,98
An der Schleuse
59065 Hamm
www.wsa-rheine

66 Wasserübergabe Hamm

Ein wichtiger Aspekt beim Bau des Datteln-Hamm-Kanals war, dass er nicht nur den Schiffs-Massengutverkehr des östlichen Ruhrgebiets aufnehmen, sondern das bereits vorhandene Kanalnetz im natürlichen Gefälle mit Speisungswasser aus der Lippe versorgen sollte. Das Wasser sollte hauptsächlich den Wasserverlust der Schleusen ausgleichen, der mit jeder Schleusung verbunden ist. Die Idee, Kanäle gezielt zum Transport von Wasser zu nutzen, sollte Grundlage für die Wasserwirtschaft im Bereich des westdeutschen Kanalnetzes werden.

Die Wasserverteilungsanlage liegt auf einem schmalen Landstreifen zwischen Lippe und Kanal direkt nördlich der Schleuse Hamm. Das historische Betriebsgebäude ragt mit seiner halben Breite über die Lippe und überspannt sie mit zwei Bögen. Die andere Hälfte des Flussquerschnitts wird durch ein Walzenwehr abgesperrt, so dass bei normaler Wasserführung die Lippe durch die beiden Bogenöffnungen strömt. Der Höhenunterschied zwischen Ober- und Unterwasser des aufgestauten Flusses wird

heute wieder von dem kleinen Wasserkraftwerk zur Stromerzeugung genutzt.

Der Wasserspiegel der aufgestauten Lippe liegt wenige Zentimeter über dem Wasserstand des Datteln-Hamm-Kanals. Innerhalb des etwa 1,5 Kilometer östlich der Wasserverteilungsanlage an den Fährstraßenbrücken liegenden Speisungsbauwerks kann so das Lippewasser in freiem Gefälle dem Kanalsystem zufließen.

Der Zufluss aus der Lippe reicht insbesondere in Trockenzeiten nicht immer aus, den Wasserbedarf zu decken. An den Kanalstufen sind Pumpwerke vorhanden, die das Schleusenbetriebswasser zurück pumpen sowie Wasserentnahmen und Wasserverluste ausgleichen können. Am Wesel-Datteln-Kanal und am Rhein-Herne-Kanal gibt es Pumpwerksketten, die einen durchgehenden Wassertransport von der Ruhr und vom Rhein in die Scheitelhaltung ermöglichen. Bei Niedrigwasser der Lippe kann auf diesem Wege auch der Lippe durch ein Überleitungsbauwerk unterhalb der Schleuse Hamm Wasser aus dem Kanal zugeführt werden.

Kontakt & Infos

Wasserübergabe Hamm
An der Schleuse 3
59063 Hamm
www.wsa-rheine.de



Kurpark Hamm.
Foto: RIK/Budde

67 Kurpark Hamm

In Werries bei Hamm stieß man gegen Ende des 19. Jahrhunderts bei Kohlebohrungen auf eine Solequelle, die aufgrund ihrer mineralischen Zusammensetzung große Heilkraft besaß. Die Sole wurde auch über Hammer Stadtgebiet geleitet, so dass daraufhin im Osten der Stadt ein Thermalbad eröffnet wurde. Gleichzeitig war damit der Grundstein für die Gestaltung einer auch heute noch attraktiven Parkanlage gelegt.

Die historischen Beschreibungen des um 1882 entstandenen Kurparks Hamm zeigen deutlich, dass er von Ausstattung und Gestaltung ein typischer Stadtgarten damaliger Zeit war. Zugleich werden Tendenzen zum Botanischen Garten oder Arboretum erkennbar, da die Anlagen über eine Anzahl exotischer Pflanzen verfügte.

Bis in die 1940er-Jahre entwickelte sich der Kurpark Hamm zu einem Treffpunkt der Hammer Bürger und Gäste. Sie genossen hier ihre Freizeit, betätigten sich sportlich oder nahmen an kulturellen Veranstaltungen, Konzerten und Theateraufführungen teil.

Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich ein Park, der eindeutige Züge einer innerstädtischen Grünanlage annahm, die sich geänderten Nutzungsansprüchen anpasste: keine üppig bepflanzten Blumenbeete, sondern eine ruhige Parkstruktur mit weiten Wiesenflächen, geschlossenen Gehölzgruppen und vereinzelt Solitärgehölzen – sie stammen zum Teil noch aus den Anfängen des Kurparks – bestimmen heute das Erscheinungsbild. Eine dezente Wegführung erschließt den Park. Zusammen mit den sich westlich anschließenden Spiel- und Sporteinrichtungen auf dem ehemaligen Exerzierplatz ist der Hammer Kurpark eine wichtige städtische Grünfläche.

Kontakt & Infos

Kurpark Hamm
Ostenallee
59071 Hamm

Lippeschleuse
Heessen. Foto:
RIK/Budde



68 Lippeschleuse Heessen

Die Lippeschleuse am Schloss Heessen ist eine von den insgesamt zwölf Lippeschleusen, die zwischen 1823 und 1827 zwischen Wesel und Lippstadt eröffnet wurden. Sie dienten der Überwindung von Sandbänken und Steinklippen. Die Schleuse ist zum großen Teil noch in ihrer ursprünglichen Form und Bauausführung erhalten. Das Ziegelmauerwerk der Schleusenkammer wurde bislang noch nicht durch Torkretierung oder Mauerwerksverfestigungen in Beton unkenntlich gemacht. Die Ein- und Ausfahrt ist in Werksandstein ausgebildet. Im Unterwasser



ist die Schleuse mit einem Stemmtor, im Oberwasser mit einem Hubtor ausgestattet. Nur das Schleusenobertor erhielt wegen der starken Belastung bei Hochwasser Stahlstützen und einen elektrischen Antrieb.

Die heutige Nutzung der Schleuse erfolgt nur noch zur Bauunterhaltung und für die Sportschifffahrt.

Der ursprüngliche Lippestau liegt zwischen der historischen Schleusenanlage und dem Schloss Heessen. Die heutige Staustufe ist neueren Datums und nicht Bestandteil der ansonsten denkmalgeschützten Anlage.

Kontakt & Infos

Landschulheim Schloss Heessen
Schlossstraße 1
59073 Hamm-Heessen
www.landschulheim-schloss-heessen.de

69 Schleuse Werries

Die Schleuse befindet sich in unmittelbarer Nähe der Straßenbrücke Lippestraße und kann von dort aus gut eingesehen werden.

Unter anderem für den Abtransport der auf dem Ahlener Bergwerk „Westfalen“ abgebauten Steinkohle wurden die im Ersten Weltkrieg unterbrochenen Arbeiten für die Verlängerung des Datteln-Hamm-Kanals 1926 wieder aufgenommen. Nach Fertigstellung der Schleuse in Hamm-Werries mit ihrer Nutzlänge von 93 Metern und einer Kammerbreite von 11,50 Metern konnte 1933 der Schiffsverkehr bis Schmehausen aufgenommen werden. Damit erschloss der Datteln-Hamm-Kanal als verlängerter „Lippe-Seitenkanal“ das Industriegebiet um Lünen und Hamm bis Uentrop.

Die etwa neun Meter hohen Wände der Schleusenkammer aus Stahlspundbohlen nehmen den dahinter anstehenden Erd- und Wasserdruck auf und sind mit Haupt- und Hilfsankern gesichert. Verschluss werden die Kammern durch stählerne Stemmtore. Der Schleusenboden hingegen, die Kammersohle, ist wasserdurchlässig und zwischen den aussteifenden Stahlbetonbalken mit Natursteinen gepflastert.

Im Jahr 2004 wurden an den beiden Schleusen Hamm und Werries des Datteln-Hamm-Kanals die Tore, Antriebe und die komplette Steuerung ersetzt. Außerdem wurde eine Fernsteuerung installiert, um die Schleuse Werries vom Steuerstand der ca. 3,5 Kilometer westlich gelegenen Schleuse Hamm zu bedienen.

Über eine Ampelsteuerung an den Brücken regelt der Schleusenmeister der Schleuse Hamm den Verkehr zwischen Eisenbahn- und der Straßenbrücke bei Kilometer 36,44. Der nächste Streckenabschnitt zwischen den beiden Schleusen wird nach Absprache zwischen Schleusenpersonal und Schiffsführern befahren.

Ebenso erfolgt die Verkehrsregelung für die etwa sieben Kilometer lange Strecke zwischen der Schleuse Werries und dem Hafen



Schleuse Hamm.
Foto: RIK/Budde

Schmehausen durch das Schleusenpersonal. Für die Strecke benötigen die Schiffe etwas weniger als eine Stunde Fahrzeit.

Über den unmittelbaren Zugang zum Rhein hat der Schiffsverkehr auf dem Datteln-Hamm-Kanal eine direkte Anbindung an die weltgrößten Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (ARA-Häfen). Im Unterschied zu den anderen Kanälen im Ruhrgebiet ist der Datteln-Hamm-Kanal ein Stichkanal und endet nach 47 Kilometern am Kohlekraftwerk Uentrop. Der zunächst vorgesehene Bau bis nach Lippstadt wird seit Anfang der 1970er-Jahre nicht weiter verfolgt.

Heute können den Datteln-Hamm-Kanal bis zum Hafen Hamm Einzelschiffe mit einer Länge von 135 Metern, einer Breite von 11,45 Metern und einem Tiefgang von 2,70 Metern befahren. Östlich davon ist das so genannte Europaschiff mit 86 Metern Länge, 9,65 Metern Breite und 2,50 Metern Tiefgang zugelassen.

Kontakt & Infos

Schleuse Werries
DHK km 40,41
Lippestraße 60
59071 Hamm



Schulweg-Steg.
Foto: RIK/Walter

70 Schulweg-Steg

Unmittelbar oberhalb der Schleuse Werries befindet sich bei Kanal-Kilometer 40,6 der Schulweg-Steg, eine bemerkenswerte Fußgänger-Hängebrücke, die über den Datteln-Hamm-Kanal führt. Die Brücke wurde in den Jahren 1915 bis 1917 geplant und fertiggestellt.

Das stählerne Hängetragwerk besteht aus vernieteten Bandgurten, die an beiden Enden am Versteifungsträger befestigt sind und damit eine in sich verankerte Hängebrücke bilden. Vorbild dieser Konstruktion waren zu der Zeit die damals jüngsten und weitesten Hängebrücken in Deutschland, die Kaiserbrücke in Breslau und die Kettenbrücke über den Rhein bei Köln.

Die Entstehung der Brücke ist auch im Zusammenhang mit der künstlerischen Reformbewegung des „Neuen Bauens“ um 1910 zu sehen. Gestalterisch und konstruktiv orientierte man sich für die eher bescheidene Aufgabe in Hamm dennoch am neuesten technischen Entwicklungsstand der damaligen Ingenieurskunst. Sie ist damit ein Zeugnis für das produktive Zusammenwirken von Baukunst und Ingenieurbau des frühen 20. Jahrhundert und steht deshalb auch seit 1990 unter Denkmalschutz.

2007 haben die Lichtkünstler Kirsten und Peter Kaiser im Rahmen des Kunstprojektes „Hellweg - ein Lichtweg“ am Schulweg-Steg die Installation „Hammer Fenster / ante portas“ realisiert. Das Bauwerk wird nicht dauerhaft angestrahlt, sondern per Bewegungsmelder dann erleuchtet, wenn sich Menschen darüber bewegen. Dabei bestimmen zwei Elemente den künstlerischen Eingriff: LED-Leuchten sollen den Eindruck von Fenstern in den Stützpfählern erwecken und blaue Lichtlinien zeichnen die darunter liegenden Torbögen nach. www.hellweg-ein-lichtweg.de

Kontakt & Infos

Schulweg-Steg
DHK km 40,6
Biberweg/Im Fuchswinkel
59071 Hamm

71 Kraftwerk Westfalen

Am östlichen Ende des Datteln-Hamm-Kanals liegt das Kraftwerk Westfalen. Das von der RWE Power AG (bis 2000: VEW) betriebene Kohlekraftwerk nahm 1962/63 mit den Blöcken A und B (je 152 Megawatt Leistung) seinen Betrieb auf. 1969 erfolgte die Erweiterung durch den Block C mit einer Leistung von 284 Megawatt. Größtes Bauwerk der Anlage ist der Nasskühlturm des Blocks C mit einer Höhe von 122 und einem Durchmesser von 92 Metern. Ende der 1980er-Jahre wurde das Kraftwerk mit einer Rauchgasentschwefelungs- und Entstickungsanlage ausgerüstet. In diesem Zusammenhang wurden zwei 150 Meter hohe Schornsteine durch einen neuen, 200 Meter hohen, Kamin ersetzt.

Später baute die RWE Power AG neben der bestehenden Anlage ein neues hocheffizientes Doppelblock-Steinkohlekraftwerk. Die Blöcke D und E mit je 800 Megawatt Leistung sollten bis Mitte 2011 / Anfang 2012 in Betrieb gehen. Soweit der Plan. Die Blöcke A und B wurden 2011 vom Netz genommen, Block C 2015. Block D ging nie ans Netz, Block E erst 2014. Die Abgase werden über zwei Kühltürme mit jeweils 165 Metern Höhe geleitet, so dass kein Schornstein erforderlich ist. Das Kraftwerk, das ursprünglich für eine Mischfeuerung mit Öl ausgelegt war (Blöcke A und B), wird heute grundsätzlich mit Steinkohle betrieben. Allerdings werden seit einigen Jahren auch Anteile von Petrolkoks, einem Produkt der Erdölraffinerie eingesetzt.

Block D und E wurden auf dem Areal des seit Mitte der 1970er-Jahre geplanten Kernkraftwerks Hamm errichtet, das als 1300 Megawatt-Kraftwerk mit Druckwasser-Reaktor konzipiert war. Dieser Plan wurde 1995 endgültig aufgegeben. Auf dem gleichen Gelände lag auch der THTR-300 (Thorium-Hoch-Temperatur-Reaktor mit 300 Megawatt Leistung). Der von 1971 bis 1983 errichtete Prototyp für Hochtemperatur-Reaktoren ging 1985 ans Netz und wurde aus wirtschaftlichen Gründen 1989 stillgelegt, der konstruktiv bemerkenswerte Trockenkühlturm (Entwurf Prof. Schlaich) 1991 gesprengt.



Kraftwerk Westfalen. Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

RWE Generation SE-
Kraftwerk Westfalen
Siegenbeckstr. 10
59071 Hamm
www.group.rwe/unsere-portfolio-leistungen/betriebsstandorte-finden/kraftwerk-westfalen



Glaselefant im
Maximilianpark
Hamm. Foto:
RIK/Staudinger

Maximilianpark

Der Zeche Maximilian war keine glückliche Geschichte beschieden, nur kurze Zeit erfüllte sie ihren Zweck und förderte Kohle. Die Oberpfälzische Eisenwerkgesellschaft Maximilianhütte AG (Rosenberg) erwarb 1899/1900 ein Grubenfeld in Hamm, aber schon das Abteufen der beiden Schächte ab 1902 bereitete große Schwierigkeiten. Immer wieder kam es zum Einbruch von Solquellen, so dass Schacht 1 erst 1907 auf das Karbon stieß, Schacht 2 sogar erst 1911. Außerdem kam es 1909 zu einer Gasexplosion, bei der vier Menschen den Tod fanden. Die Kohlenförderung war gerade drei Jahre in Gang, als sich 1914 ein großer Wassereinbruch ereignete. Das bedeutete das Ende von Maximilian.

Zwar gab es immer wieder Versuche neue Schächte anzulegen, aber auch sie endeten erfolglos. 1921 scheiterten sie an den finanziellen Möglichkeiten. Die Zeche Sachsen, die 1939 Maximilian übernommen hatte, unter-

nahm ebenfalls einen vergeblichen Versuch zwei neue Schächte abzuteufen. Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es zum letzten Mal den Plan, die Maximilian-Schächte zu sumpfen, aber er wurde nicht realisiert. 1978/80 dann wurden die beiden Schächte verfüllt.

Aber weder die kurze Betriebszeit noch die zahlreichen Misserfolge haben Maximilian von der Bildfläche verschwinden lassen. 1984 beendete die erste Landesgartenschau Nordrhein-Westfalens den Dornröschenschlaf auf dem Zechengelände. Die denkmalgeschützten Tagesanlagen wurden in die Parkgestaltung einbezogen: das Kauen- und Verwaltungsgebäude, ein Stahlbetonskelettbau von 1913/14 sowie eine Maschinenhalle und Elektrozentrale, beide von 1908 in historisierender Backsteinarchitektur.

Der Maximilianpark erhielt eine besondere Attraktion: einen „Gläsernen Elefanten“ als begehbare Plastik. Von seiner Aussichtsplattform bietet sich ein schöner Blick über das Gelände.

TIPPS

Im Maximilianpark können Besucher an bestimmten Terminen zwischen Mai und November auf der Gartenbahn der Hammer Modell- und Gartenbahn Freunde e.V. einen Rundkurs mit zwei Spurweiten (5 und 7 1/4 Zoll) und insgesamt etwa 870 Metern Strecke befahren. Information: www.hmgf.de.

An mehreren Terminen fährt der Museumszug unter Dampf von Hamm nach Lippborg mit Zwischenhalt am Museumsbahnsteig des Maximilianparks. Information: www.museumseisenbahn-hamm.de

Kontakt & Infos

Maximilianpark Hamm
Alter Grenzweg 2
59071 Hamm
www.maximilianpark.de

Impressum

Herausgeber:

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

Projektleitung:

Referat Industriekultur
www.route-industriekultur.ruhr

Redaktion und Gestaltung:

Schacht 11, Essen
www.schacht11.ruhr

Änderungen vorbehalten