

AUFBRUCH IM NÖRDLICHEN RUHRGEBIET 1870 BIS 1914 – EXEMPLARISCHE QUELLEN AUS KOMMUNALEN ARCHIVEN DES KREISES RECKLINGHAUSEN

Herausgeber:
Bildungspartner NRW



Bildungspartner NRW
Archiv und Schule



Herausgeber

Bildungspartner NRW
 Bertha-von-Suttner-Platz 1
 D-40227 Düsseldorf
 www.bildungspartner.nrw

Autorinnen und Autoren

Prof. Dr. Christian Bunnenberg
 Daniela Calamini
 Dr. Antje Diener-Staeckling
 Dr. Carmen Giese
 Dr. Matthias Kordes
 Nils Körner
 Kirsten Noetzel
 Daniel Rosenbusch
 Christoph Schenk
 Jan Sonnemann
 Dr. Gunnar Teske

Redaktion

Johannes Versante, Andreas Weinhold

Verantwortlich

Stefan Drewes, Prof. Dr. Markus Köster

Gestaltung

Bosbach Kommunikation & Design GmbH, Köln

Lektorat

Jörg Schmidt, Das Verlagsbüro, Andernach

Titelbild

Postkarte mit Verwaltungsgebäude und
 Fördertürmen der Zeche Ewald, Herten,
 Anfang zwanzigstes Jahrhundert,
 Stadtarchiv Herten, Signatur ALB 38/06.066



Dieses Dokument steht
 unter CC BY ND 4.0 Lizenz.
 Düsseldorf, 2022

Inhalt

	Vorwort	
01	Das Archiv als außerschulischer Lernort. Die Archivlandschaft im Kreis Recklinghausen Antje Diener-Staeckling, Gunnar Teske	Seite 6
02	Didaktische Einführung Kommunale Archive und Geschichtsunterricht – geschichtsdidaktische Perspektiven auf lokal- und regionalgeschichtliches historisches Lernen »vor Ort« Christian Bunnenberg	Seite 10
03	Historische Einführung Aufbruch im nördlichen Ruhrgebiet 1870 – 1914: Bergbau, Eisenbahn und Migration Matthias Kordes	Seite 20
04	Historische Schulwandkarte Schulwandkarte des Kreises Recklinghausen einschließlich der kreisfreien Stadt Recklinghausen	Seite 34
05	Arbeitsmaterialien Bergbau Nils Körner, Daniel Rosenbusch	Seite 38
06	Arbeitsmaterialien Versorgung Kirsten Noetzel, Christoph Schenk	Seite 52
07	Arbeitsmaterialien Verkehr Jan Sonnemann unter Mitarbeit von Matthias Kordes und Kirsten Noetzel	Seite 64
08	Arbeitsmaterialien Sozialgeschichte – Migration im Ruhrgebiet um 1908 Daniela Calamini, Carmen Giese	Seite 84
	Glossar	Seite 114
	Literaturverzeichnis	Seite 116
	Linkverzeichnis Bildquellen	Seite 119
	Ergänzende Quellen	Seite 120

01
02
03
04
05
06
07
08



Vorwort



Sehr geehrte Lehrerinnen und Lehrer, liebe Schülerinnen und Schüler,

der Steinkohlebergbau hat die Entwicklung des Kreises Recklinghausen, den Charakter seiner Landschaft und seine Menschen entscheidend geprägt. Dem Vordringen des Kohleabbaus in die tiefen Flöze des nördlichen Ruhrgebiets hat die Region zwischen Emscher und Lippe einen rasanten wirtschaftlichen, demografischen, gesellschaftlichen und technischen Aufbruch zu verdanken. Seit den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts wandelte sich der Kreis Recklinghausen in kürzester Zeit von einem rückständigen, nur spärlich besiedelten und agrarisch geprägten Landstrich zu einer überaus dynamischen Industrieregion im damaligen Königreich Preußen.

Die Spuren dieser Entwicklung sind bis heute allgegenwärtig: An den als Landmarken weithin sichtbaren Fördertürmen oder Bergehalden lassen sie sich ebenso ablesen wie an vielen Siedlungs- oder Straßennamen.

Nicht zuletzt hat sich die Entwicklung des Steinkohlebergbaus in die Geschichten zahlloser Familien eingeschrieben. Von Anfang an hatten Migrantinnen und Migranten, zunächst

aus Polen und später auch aus vielen anderen europäischen Staaten kommend, einen maßgeblichen Anteil an der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung. Einheimische und Zugewanderte lernten nicht nur als »Kumpels auf Zeche« verlässlich miteinander zu arbeiten. Indem sie in dieselben Kirchen und Schulen gingen, in denselben Sportarten aktiv waren, in denselben Gaststätten und Imbissbuden aßen und tranken, trugen sie gemeinsam zur vielleicht größten Errungenschaft des Bergbaus im Kreis Recklinghausen bei: einer lebendigen, Menschen aus vielen Weltregionen integrierenden Einwanderungsgesellschaft. Von diesen Entwicklungen, die um 1870 ihren Anfang nahmen, erzählen die Lernangebote dieses Arbeitsheftes. Auch wenn im heutigen Kreis Recklinghausen keine Steinkohle mehr abgebaut wird, dürfen die vielen Aufbauleistungen, die wir dem Bergbau, seinen Unternehmen und ihren Beschäftigten verdanken, nicht in Vergessenheit geraten.

Ideale Lernorte für eine Auseinandersetzung mit unserem montanindustriellen Erbe sind die Kommunalarchive der Region. Sie sind öffentliche Orte, die an nahezu jedem Schulstandort des Kreises vorhanden sind. Ihre Lernangebote stehen modellhaft für eine demokratische Geschichts- und Erinnerungskultur, an der auch Kinder und Jugendliche aktiv teilhaben können.

Bildungspartner NRW, eine vertragliche Zusammenarbeit des Ministeriums für Schule und Bildung des Landes NRW und der Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe, hat einen Verbund kommunaler Archive bei der Entstehung dieses Heftes begleitet. Mein besonderer Dank gilt dem Stadtarchiv Herten, dem Stadt- und Vestischen Archiv Recklinghausen, dem Archiv der Arbeiterjugendbewegung in Oer-Erkenschwick, den an Konzeption und Erstellung beteiligten Lehrkräften, dem LWL-Archivamt für Westfalen und Prof. Dr. Christian Bunnenberg von der Ruhr-Universität Bochum.

Ich hoffe, dass dieses Arbeitsheft viele Schülerinnen und Schüler dazu einlädt, in den Archiven zu recherchieren, zu forschen und selbst zu Autorinnen und Autoren bergbaugeschichtlicher Erzählungen zu werden.

Ihr

Mathias Richter

Staatssekretär im Ministerium für Schule und Bildung
 des Landes Nordrhein-Westfalen



Das Archiv als außerschulischer Lernort Die Archivlandschaft im Kreis Recklinghausen

Antje Diener-Staeckling, Gunnar Teske

Wer für den Geschichtsunterricht oder andere geschichtsverwandte Fächer einen außerschulischen Lernort sucht, wird an seinem Ort wenigstens ein öffentliches Archiv finden. Denn das nordrhein-westfälische Archivgesetz macht es allen Kommunen zur Pflicht, ein eigenes Archiv zu unterhalten, und gibt jeder Bürgerin und jedem Bürger das Recht, ein Archiv zu nutzen. Allein diesen Rechtsanspruch den Schülerinnen und Schülern zu vermitteln, macht einen Archivbesuch zu einem lohnenden Unterrichtsgegenstand.

Alle Kommunalarchive im Kreis Recklinghausen¹, die Gemeinde- und Stadtarchive wie das Kreisarchiv, reichen mit ihrer Überlieferung mindestens bis zur Gründung der preußischen Provinz Westfalen 1815 zurück, sodass in allen von ihnen Quellen aus der Zeit der Industrialisierung zu finden sind.

¹ https://arbeitskreis-geschichte-vest.de/acms_agv/index.php?id=archive-und-geschichtsmuseen (aufgerufen am 29.10.2020).

Die Kommunalarchive verwahren Unterlagen der kommunalen Selbstverwaltung, zu der auch die früheren Ämter gehören.

In vielen dieser Archive, vor allem in den größeren unter ihnen, ist darüber hinaus eine weitere Überlieferung zu finden.

Von besonderer Bedeutung für die gesamte Region ist das Stadt- und Vestische Archiv Recklinghausen, das bereits seit 1922 hauptamtlich besetzt ist und zentrale kommunale Archivbestände, aber auch Privatarchivbestände zugänglich macht. Dazu gehören z. B. seit 1924 das Archiv der Familie von Arenberg, die u. a. Nachfolger der kurkölnischen Landesverwaltung seit 1802² und darüber hinaus von zentraler Bedeutung für die Entwicklung des Bergbaus im Kreis war,

² Matthias Kordes: Heinrich Pennings und das Vest Recklinghausen. Kommunale Historiographie zwischen Heimatschutzbewegung und Geschichtswissenschaft. In: Reinighaus, Wilfried/Freitag, Werner (Hrsg.): Westfälische Geschichtsbaumeister. Münster 2015, S. 87-105, hier S. 96.

und der Altbestand der Familie der Grafen von Westerholt-Gysenberg, deren zentrales Herrschaftsgebiet im Raum Buer und Hertent lag und die die gesamte Region nachdrücklich prägte. Das Stadtarchiv Recklinghausen ist außerdem ein zentraler Anlaufpunkt für die mittelalterliche und frühneuzeitliche Überlieferung im Kreis Recklinghausen.³

Darüber hinaus stehen die kommunalen Archive in Hertent, Gladbeck, Castrop-Rauxel, Dorsten, Marl, Haltern am See, Oer-Erkenschwick, Datteln und seit 2016 auch in Waltrop mit ihrer Überlieferung der Nutzung offen.⁴

In praktisch jedem Kommunalarchiv werden auch die alten Zeitungen verwahrt, die für Schülerinnen und Schüler eine eher leicht zu bearbeitende Quellengattung darstellen, da sie aufbereitete Informationen liefern. Daneben finden sich oft Fotos, Karten, Plakate und auch Schriftgut privater Herkunft, das die amtlichen Bestände ergänzt. So können z. B. örtliche Vereine ihr Schriftgut dort deponieren, oder private Nachlässe und Archive ehemaliger Betriebe können dort zu finden sein. Schließlich verfügen die meisten Kommunalarchive über eine Archivbibliothek mit Literatur zu den Archivbeständen und zur Ortsgeschichte.

Neben den kommunalen gibt es noch weitere Archive im Kreis Recklinghausen, die für Schulen interessant sein können. So finden sich praktisch an jedem Ort ein, meistens zwei Archive der Kirchengemeinden mit Quellen zum religiösen Leben, aber z. B. auch zur Baugeschichte der oft das Ortsbild prägenden Kirchen. Allerdings werden vor allem die älteren Unterlagen der katholischen Kirchengemeinden im Bistumsarchiv Münster verwahrt; Näheres ist vor Ort zu klären. Die zentralen Unterlagen zu den gerade für die Anfangszeit des Bergbaus so wichtigen evangelischen Gemeinden sind in den Gemeinden selbst oder im Landeskirchlichen Archiv der Evangelischen Kirche für Westfalen in Bielefeld zu finden.

Quellen zur Geschichte einzelner Firmen finden sich vor allem in der Stiftung Westfälisches Wirtschaftsarchiv bei der IHK Dortmund. Dort erfährt man ggf. auch, welche Firmen ein eigenes Archiv vor Ort unterhalten. Firmenarchive unterliegen als Privatarchive allerdings nicht dem Archivgesetz. Deshalb ist im Einzelfall zu klären, inwieweit das Archiv öffentlich zugänglich ist. Für die Öffentlichkeit zugänglich ist im Kreis Recklinghausen das Konzernarchiv Evonik in Marl.

³ Ebd.

⁴ s. Anm. 1.

Für Schulen von besonderem Interesse ist schließlich das Archiv der Arbeiterjugendbewegung in Oer-Erkenschwick.⁵ Hier lässt sich erforschen, unter welchen Bedingungen Arbeiterkinder aufwuchsen und wie sich junge Arbeiterinnen und Arbeiter organisierten und politisch engagierten.



Erste Informationen zu den einzelnen Archiven wie Adresse und Öffnungszeiten gibt das Portal:
> www.archive.nrw.de



Oder die Seite des Arbeitskreises Geschichte im Kreis Recklinghausen:
> https://arbeitskreis-geschichtevest.de/acms_agv/index.php?id=archive-und-geschichtsmuseen



Eine erste Anregung, wie Schülerinnen und Schüler im Archiv arbeiten können, kann der Film »Vergangenheit, wir kommen!« im Portal »Westfälische Geschichte« geben:
> <http://www.westfaelische-geschichte.de/web912>



Stadtarchiv Oer-Erkenschwick.
Foto: Bettina Lehnert.

⁵ <https://arbeiterjugend.de/> (aufgerufen am 03.12.2020).

Adressen der Archive

Castrop-Rauxel

Stadtarchiv

Europaplatz 1 | 44575 Castrop-Rauxel
Telefon 02305 106-2692, -2447
E-Mail stadtarchiv@castrop-rauxel.de

Datteln

Stadtarchiv

Kolpingstraße 1 | 45711 Datteln
Telefon 02363 107-357, -358
E-Mail geschichte@stadt-datteln.de

Dorsten

Stadtarchiv

Im Werth 6 | 46282 Dorsten
Telefon 02362 66-4072
E-Mail stadtarchiv@dorsten.de

Gladbeck

Stadtarchiv

Willy-Brandt-Platz 2 | 45964 Gladbeck
Telefon 02043 99-2700, -2028
E-Mail stadtarchiv@stadt-gladbeck.de

Haltern am See

Stadtarchiv

Rochfordstraße 1 | 45721 Haltern am See
Telefon 02364 933-104
E-Mail gregor.husmann@haltern.de

Herten

Stadtarchiv

Kurt-Schumacher-Straße 2 | 45699 Herten
Telefon 02366 303-233
E-Mail stadtarchiv@herten.de

Marl

Evonik Industries AG

Konzernarchiv

Paul-Baumann-Straße 1 | 45772 Marl
Telefon 02365 49-6245 oder -6249
E-Mail vladimir.marek@evonik.com

Stadtarchiv

Bergstraße 228-230 | 45768 Marl
Telefon 02365 99-2798
E-Mail stadtarchiv@marl.de

Oer-Erkenschwick

Archiv der Arbeiterjugendbewegung

Haardgrenzweg 77 | 45739 Oer-Erkenschwick
Telefon 02368 55993
E-Mail archiv@arbeiterjugend.de

Stadtarchiv

Christoph-Stöver-Straße 4 | 45739 Oer-Erkenschwick
Telefon 02368 2572
E-Mail bettina.lehnert@stadtarchiv-oe.de

Recklinghausen

Kreisarchiv

Kurt-Schumacher-Allee 1 | 45657 Recklinghausen
Telefon 02361 53-3081
E-Mail kreisarchiv@kreis-re.de | archiv@kreis-re.de

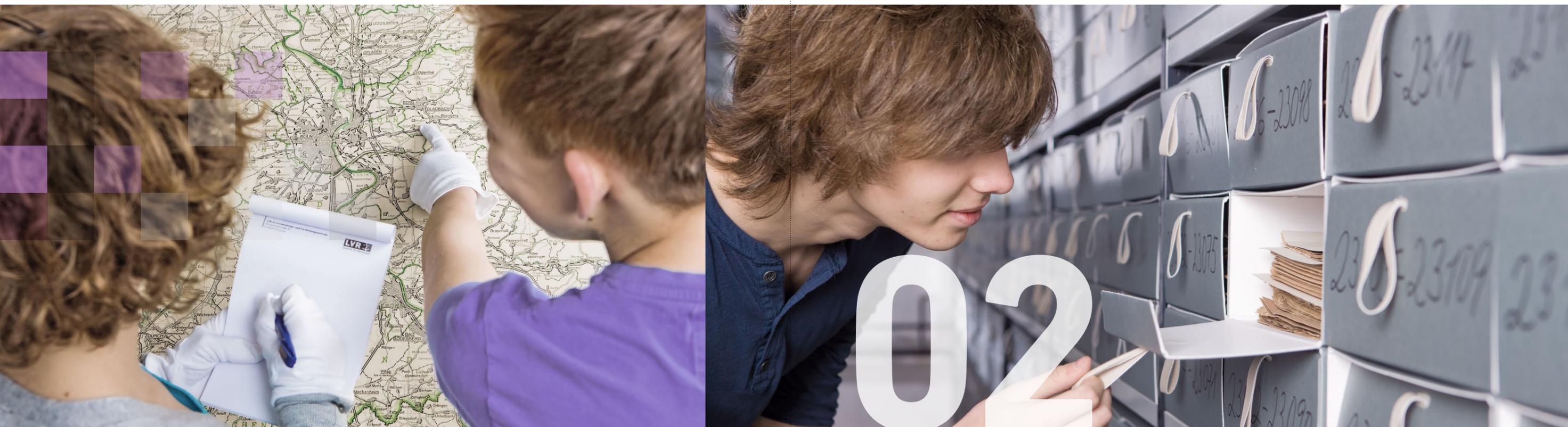
Stadt- und Vestisches Archiv Recklinghausen

Hohenzollernstraße 12 | 45659 Recklinghausen
Telefon 02361 50-1901
E-Mail stadtarchiv@recklinghausen.de

Waltrop

Stadtarchiv

Theodor-Heuss-Straße 1 | 45731 Waltrop
Telefon 02309 7829388
E-Mail reinhard.jaekel@stadtbuecherei-waltrop.de



Kommunale Archive und Geschichtsunterricht – geschichtsdidaktische Perspektiven auf lokal- und regionalgeschichtliches historisches Lernen »vor Ort«

Christian Bunnenberg

Faszination Spurensuche?

Wie wird aus Vergangenheit Geschichte? Was für akademisch gebildete Historikerinnen und Historiker in ihren jeweils eigenen Arbeitszusammenhängen – universitäre Geschichtswissenschaft, schulischer Geschichtsunterricht, historisch-politische Bildung, Geschichtsjournalismus, Archiv- und Museumswesen – alltägliche Routine ist, stellt für einen Großteil der Bevölkerung einen nur schwer nachvollziehbaren Prozess dar. Das methodische Wissen, aus der Gegenwart heraus eine Frage an die Vergangenheit stellen, Quellen recherchieren und interpretieren, Forschungsliteratur auswerten und schließlich zur Beantwortung der Frage eine historische Narration erstellen und in unterschiedliche mediale Formate überführen zu können, muss theoriegeleitet und praxis-

orientiert erlernt werden – eine Aufgabe, die der »klassische« Geschichtsunterricht nicht immer zu erfüllen vermag. Zu eng erscheinen die Spielräume, die durch dichte inhaltliche Vorgaben der Lehrpläne, eine limitierte Berücksichtigung in der Stundentafel und die Dominanz des Leitmediums Schulgeschichtsbuch verbleiben.

Dabei gehört die Fähigkeit, Fragen an die Vergangenheit zu stellen und diese durch Quellen- und Literaturstudium methodisch abgesichert für sich selbst (und andere) zu beantworten, Darstellungen als Konstrukte zu begreifen und diese dekonstruieren zu können, zu dem grundlegenden Rüstzeug, um lebenslang aktiv und gestaltend an der Geschichtskultur teilhaben zu können. Ein moderner Geschichtsunterricht vermag die Heranführung an dieses theoretische und metho-

dische Wissen in allen Schulformen und Schulstufen durchaus zu leisten – stellt aber auch hohe Anforderungen an Schülerinnen und Schüler sowie Geschichtslehrkräfte.¹ Ein wesentlicher Bestandteil eines solchen Geschichtsunterrichts ist dessen Öffnung, sowohl auf inhaltlicher als auch methodischer Ebene. Das Dekonstruieren geschichtskultureller Repräsentationen lässt sich am besten an ausgewählten Objekten aus der Geschichtskultur einüben – sei es ein aktueller Kinofilm mit geschichtsbezogenen Inhalten, ein Computerspiel, ein Comic oder eine museale Ausstellung.² Die Beschäftigung mit unterschiedlichen medialen Darstellungen von Geschichte macht den Konstruktcharakter von Geschichte transparent.

Mit der Erkenntnis, dass Geschichte immer eine zeit- und perspektivegebundene Auseinandersetzung einer Gegenwart mit der Vergangenheit darstellt und durch eine Veränderung des Sehepunktes oder neue historische Erkenntnisse immer wieder mit Rückbindung an Quellen und Forschungsliteratur neu und anders erzählt werden kann, verbindet sich der Anspruch, selbst Erzählerin oder Erzähler von Geschichten über die Vergangenheit werden zu können. Der Prozess der Konstruktion einer historischen Narration lässt sich aber weniger in einem darbietend-erzählenden als vielmehr in einem projektorientierten, forschend-entdeckenden Geschichtsunterricht erlernen – auch das verlangt nach einer Öffnung. So ist es durchaus möglich, dass Schülerinnen und Schüler lokal- und regionalgeschichtliche Erzählungen aus ihrem näheren Umfeld selbst erarbeiten – was sich problemlos mit den inhaltlichen Vorgaben der Lehrpläne verknüpfen lässt. Die benötigten Quellen lassen sich bei einem solchen Vorgehen normalerweise nicht aus vorgefertigten Unterrichtsmaterialien entnehmen, sondern müssen zu der jeweiligen Fragestellung selbstständig recherchiert werden – im Archiv.

Diese historischen Spurensuchen im Nahbereich sollen den Blick der Kinder und Jugendlichen für die kleinen Geschichten jenseits der großen nationalen Basisnarrative öffnen. Die Schülerinnen und Schüler werden zu Forscherinnen und Forschern, die ähnlich wie Geschichtswissenschaftlerinnen und Geschichtswissenschaftler eine Frage an die Vergan-

1 Veit Baer: Vergangenheit und Geschichte. Ein Erfahrungsbericht über die Vermittlung des Theoriekonzepts an Schüler/innen der Mittelschule. In: Sylvia Mebus / Waltraud Schreiber (Hrsg.): Geschichte denken statt pauken. Meißner 2005, S. 35–41. Michael Jung / Holger Thünemann: Welche Kompetenzen brauchen Geschichtslehrer? Für eine Debatte über fachspezifische Standards in der Geschichtslernerausbildung. In: ZfGD (2007) 6, S. 243–252.

2 Hans-Jürgen Pandel: Geschichtskultur als Aufgabe des Geschichtsunterrichts? Viel zu wissen ist zu wenig. In: Vadim Oswald / Hans-Jürgen Pandel (Hrsg.): Geschichtskultur. Die Anwesenheit der Vergangenheit in der Gegenwart. Schwalbach / Ts. 2009, S. 19–33.

genheit stellen. Quellen finden, Forschungsliteratur konsultieren und eine triftige und plausible Geschichte erzählen. Der Erwerb dieser Fähigkeiten ist eine wichtige demokratische Erfahrung. Die Freiheit, aus den eigenen Fragen an die Vergangenheit und den darauf gefundenen Antworten eigene historische Narrationen machen zu können, unterscheidet demokratische von direktiven, geschlossenen und undemokratischen Erinnerungskulturen.

Archive bieten für solche Unterrichtsvorhaben nicht nur die Quellen. Vielmehr sind sie als außerschulische Lernorte Partner, die entsprechende Projekte durch fachliche Expertise und Beratung bereichern können.

Geschichtsunterricht als Geschichtswerkstatt?

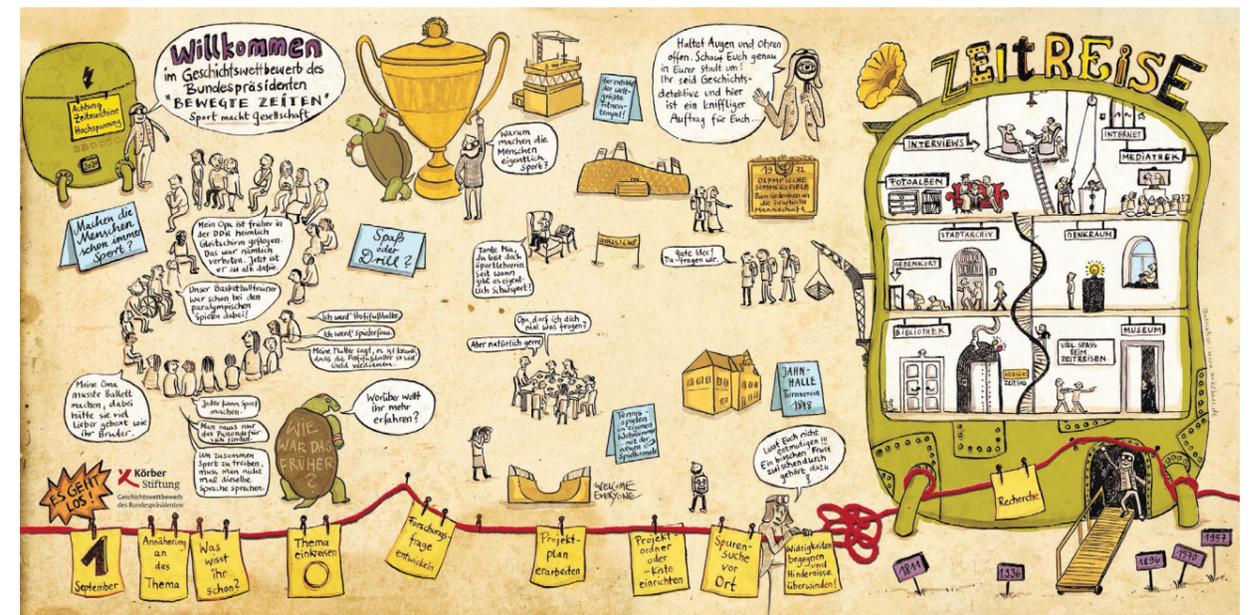
Die Veränderung der Außen- und Selbstwahrnehmung von Archiven als »Gedächtnis der Behörden« hin zu einem »Gedächtnis der Gesellschaft« ist eines der Ergebnisse des gesellschaftlichen Demokratisierungsprozesses in der Bundesrepublik Deutschland, der in den späten 1960er-Jahren einsetzte und vor allem in den folgenden zwei Dekaden bis zur deutschen Wiedervereinigung 1990 zu einer veränderten Auseinandersetzung mit Vergangenheit und Geschichte in der bundesdeutschen Öffentlichkeit führte. Dieser Demokratisierungsprozess erfasste in unterschiedlicher Intensität nicht nur die Archive, sondern auch weitere Akteure und Institutionen der historischen Forschung, Darstellung und Vermittlung. Selbst die universitäre Geschichtswissenschaft blieb von diesem Phänomen nicht unberührt. Vor allem jüngere Historiker wie Hans-Ulrich Wehler (1931–2014) standen für eine Abkehr von der bis dahin traditionell betriebenen Politik- und Geistesgeschichte und begründeten das Arbeitsfeld der Historischen Sozialwissenschaft oder Sozialgeschichte.

Die Hinwendung zu sozialgeschichtlichen Fragestellungen bezüglich gesellschaftlicher Prozesse und Strukturen in historischer Perspektive rückte auch immer mehr die Frage nach der Geschichte marginalisierter oder diskriminierter Gruppen in den Blick. Neben der akademischen Wissenschaft widmeten sich immer mehr bürgerwissenschaftlich tätige Amateure diesen Themen, die durch ihre gesellschaftliche Relevanz eine hohe Attraktivität ausübten und Interesse weckten. Als Vorreiter dieser Bewegung sind für den europäischen Raum die britischen History-Workshops und die lokalgeschichtlich forschenden Initiativen in Skandinavien

zu nennen, die u. a. durch die handbuchartige Veröffentlichung »Gräv där du står« (1978) des schwedischen Schriftstellers und Literaturhistorikers Sven Lindqvist (1932–2019) große Aufmerksamkeit erhielt.³ Einen wesentlichen Impuls für die Öffnung von Archiven für forschende Schülerinnen und Schüler leistete der Geschichtswettbewerb des Bundespräsidenten, der 1973 von dem Bundespräsidenten Gustav Heinemann (1899–1974) und dem Hamburger Unternehmer

(2018 / 19) bisher fast 150.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer nach, die über 33.500 Beiträge produziert haben.

In den 1980er-Jahren stieg in der Bundesrepublik Deutschland das Interesse an historischen Themen stark an. Als ein weiterer Ausgangspunkt dafür gilt die TV-Miniserie »Holocaust – Die Geschichte der Familie Weiss« (USA, 1978), deren Ausstrahlung eine intensive Beschäftigung der bundesdeut-



Plakat des Geschichtswettbewerb des Bundespräsidenten. (Körper-Stiftung)

und Mäzen Kurt A. Körber (1909–1992) erstmalig ausgerufen wurde. Der Wettbewerb mit dem Thema »Zum Verständnis deutscher Freiheitsbewegungen« sollte Kinder und Jugendliche zu einer kritischen Auseinandersetzung mit den demokratischen Traditionen und Werten in historischer Perspektive anregen und damit einen Beitrag zur historisch-politischen Bildung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer leisten. Dieser Aufforderung kamen seit 1973 im Zweijahresrhythmus von September bis Februar zu unterschiedlichen Themen – z. B. »Umwelt hat Geschichte« (1980 / 81), »Vom Armenhaus zur Suchtberatung. Zur Geschichte des Helfens« (1996 / 97) oder »So geht es nicht weiter! Krise, Umbruch, Aufbruch«

3 Deutsche Erstausgabe: Sven Lindqvist: Grabe, wo du stehst. Handbuch zur Erforschung der eigenen Geschichte. Bonn 1989.

schen Gesellschaft mit der NS-Zeit zur Folge hatte.⁴ Historische Themen verdingen und wurden – ein kurzer Hinweis auf den Skandal um die gefälschten Hitler-Tagebücher im STERN im Jahr 1983 – mit zunehmender Breitenwirkung medial verhandelt. Zeitgleich gründeten sich im Rahmen der aus der 68er-Bewegung entstandenen Neuen Sozialen Bewegung sogenannte Geschichtswerkstätten, in denen jenseits der traditionellen Institutionen historischen Forschens und Vermitteln bürgerwissenschaftliche Akteure lokal- und regionalgeschichtliche Forschungen zu Alltagsgeschichte betrieben und historische Sammlungen und Archive zu Themen anlegten, die in den staatlichen Archiven – vom

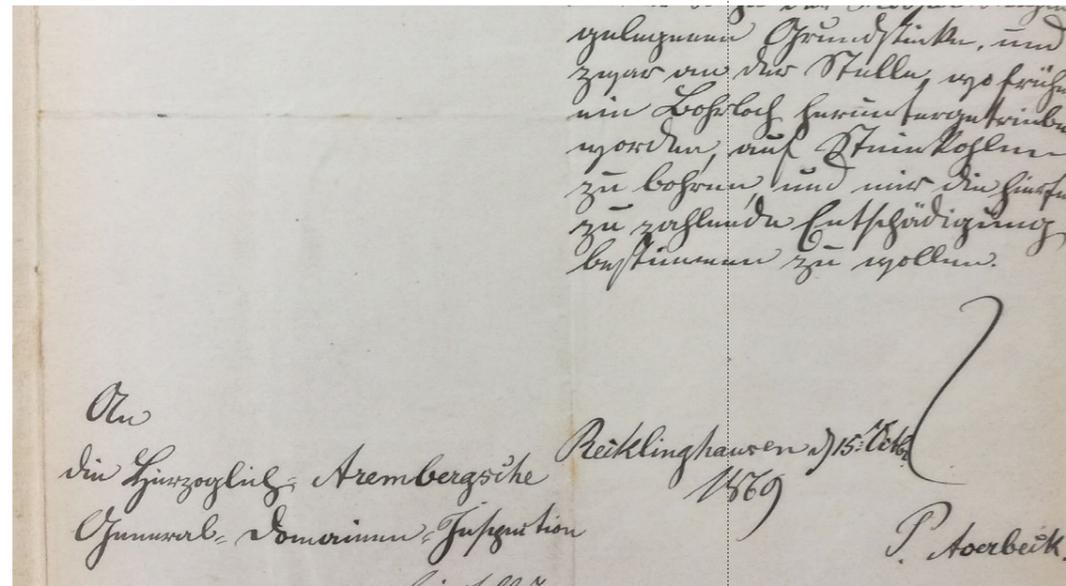
4 Theresa Hiller: »wer die vergangenheit nicht kennt, wird die zukunft nicht meistern« – Reaktionen auf die Holocaust-Serie (1978 / 1979) als Indikatoren für den Geschichtsunterricht. In: ZfGD (2020) 19, S. 15–29.

Kommunalarchiv bis zum Bundesarchiv – keinen oder kaum Niederschlag fanden. Auch die zahlreichen Teilbewegungen wie beispielsweise die neue Frauenbewegung, die Schwulen- und Lesbenbewegung, die Behindertenbewegung, die Ökologiebewegung oder die neue Friedensbewegung engagierten sich in der Aufarbeitung der Geschichte unter ihrem spezifischen thematischen Fokus. Damit entstand eine »Geschichtsschreibung von unten«, die zunächst bewusst als Gegenarrativ zur akademischen Geschichtsschreibung angelegt war und auch mit neuen Methoden wie der Oral History sowie alltags- sowie kulturgeschichtlichen Zugängen zur Vergangenheit experimentierte.

Letztlich stehen aber sowohl dieses zivilgesellschaftliche Engagement als auch der Geschichtswettbewerb des Bundespräsidenten und der moderne Geschichtsunterricht für dasselbe Ziel ein, nämlich einen reflektierten und kritischen Umgang mit Geschichte als zeit- und perspektivgebundener Darstellung von Vergangenheit. Im Idealfall sollte, und das liegt letztlich in der Verantwortung des Geschichtsunterrichts, jede Bürgerin und jeder Bürger über Kompetenzen verfügen, sich Vergangenheit und Geschichte selbstständig erschließen zu können. Wiederholt ist in der geschichtsdidaktischen Literatur darauf hingewiesen worden, dass mit einem »klassischen« oder »traditionellen« Geschichtsunterricht, der vor allem das Geschichtsschulbuch als Leitmedium nutzt, zwar methodische Kenntnisse erworben werden können, die Auseinandersetzung mit Quellen aber sehr stark durch die Darstellungstexte und Aufgabenstellungen sowie durch ihre Präsentation beschränkt bleibt. So ist beispielsweise eine äußere Quellenkritik fast unmöglich, wenn im Schulgeschichtsbuch sowohl die Inschrift aus der römischen Antike als auch der Auszug aus der mittelalterlichen Chronik, die Tagebuchnotiz aus dem Dreißigjährigen Krieg und der Aktenvermerk aus dem 20. Jahrhundert ein identisches Erscheinungsbild haben und durch starke Kürzungen zudem auch inhaltlich nur bedingt zu erschließen sind.

Um dem Anspruch gerecht werden zu können, so Klaus Bergmann und Rita Rohrbach in ihrem instruktiven Handbuch »Chance Geschichtsunterricht«, »dass Schüler*innen sich selbstständig Material besorgen und die historische Frage nach der Historischen Methode bearbeiten lernen, ist eine Einführung in die Arbeit im Archiv unumgänglich.«⁵

⁵ Klaus Bergmann/Rita Rohrbach: Chance Geschichtsunterricht. Eine Praxisanleitung für den Notfall, für Anfänger und Fortgeschrittene. Schwalbach/Ts. 2005, S. 97.



Bildausschnitt: Brief des P. Aeverbeck mit der Bitte um die Erlaubnis auf Herzoglichen Grundstücken Bohrversuche anzustellen, Recklinghausen, 1869.

Archive als außerschulische Lernorte im Geschichtsunterricht

Diesem Ansatz fühlt sich auch das vorliegende Projekt verpflichtet: Jede Schülerin und jeder Schüler sollte, unabhängig von der Schulform, mindestens einmal in ihrer/seiner Schullaufbahn ein Archiv besucht und forschend-entdeckend mit Archivalien gearbeitet haben. Aber nicht überall ist eines der größeren Archive – v. a. Landes- und Staatsarchive oder das Bundesarchiv – mit einem archivpädagogischen Angebot in erreichbarer Nähe. Das ist aber letztlich nicht notwendig, denn auch kleinere Stadt- und Kommunalarchive können für Geschichtslehrerinnen bzw. -lehrer und ihre Lerngruppen ein attraktiver außerschulischer Lernort sein. Im Gegensatz zu den großen Häusern gibt es hier zwar häufig kein archivpädagogisches Personal, trotzdem bieten auch kleine Archive alle Möglichkeiten für ein historisches Lernen vor Ort.

Eine erste Begegnung mit der Institution Archiv kann im Rahmen eines mehrstündigen Besuches erfolgen, der neben einer Einführung in die Aufgaben und Bestände der jeweiligen Einrichtung in begrenztem Rahmen forschend-entdeckendes Lernen zu einem vorher vereinbarten Thema ermöglicht. Veranstaltungen dieser Art lassen sich in Absprache mit den Archivmitarbeiterinnen und -mitarbeitern für ganze Lerngruppen planen und idealerweise langfristig



Eine Schülerin bei der Quellenrecherche in einem Archiv

institutionalisieren. Gerade mit Archiven im Nahbereich der Schule lassen sich so Bildungspartnerschaften begründen, deren besondere Wirksamkeit auf Kontinuität, Verlässlichkeit und Anschlussfähigkeit gegenüber schulischen Bedürfnissen – sei es eine inhaltliche Passung zu den Lehrplänen oder didaktischen Konzepten – beruht.⁶

Für größere Projekte – beispielsweise Recherchen für Facharbeiten, eine Teilnahme am Geschichtswettbewerb, an einer Geschichts-AG oder die Durchführung einer projektorientierten Unterrichtseinheit – sind wiederholte Archivbesuche einzelner Schülerinnen und Schüler oder kleinerer Gruppen zu erwarten, die in der Regel nur zu Beginn des Projektes begleitet werden (müssen). Der Geschichtswettbewerb des Bundespräsidenten und viele weitere Kooperationen zwischen Schulen und Archiven belegen, dass Schülerinnen und Schüler aus der Begegnung mit einem Archiv und den dort aufbewahrten Archivalien wesentliche Lernfortschritte auf inhaltlicher und methodischer Ebene machen und somit dem Ziel der Befähigung zu einem eigenständigen, reflektierten und kritischen Umgang mit Vergangenheit und Geschichte einen großen Schritt näher kommen können.⁷

⁶ Weitere Informationen zu den Bildungspartnerschaften in Nordrhein-Westfalen: <https://www.bildungspartner.schulministerium.nrw.de/Bildungspartner/index.html> (aufgerufen 22. Dezember 2020).

⁷ Thomas Lange/Thomas Lux: Historisches Lernen im Archiv. Schwalbach/Ts. 2004.

Darüber hinaus eröffnet eine Kooperation mit dem Archiv für Geschichtslehrerinnen und -lehrer vielfältige Optionen, den Geschichtsunterricht in der Schule durch lokal- und regionalgeschichtlich relevante Quellenbestände thematisch zu erweitern. Teilweise verfügen auch kleinere Archivstandorte über gedruckte Quellensammlungen, die im Unterricht als Alternative zum Schulgeschichtsbuch genutzt werden können.⁸

⁸ Das Stadtarchiv in Bergisch-Gladbach bietet z. B. stadtgeschichtliche Quellen für den Unterricht in chronologisch gegliederten Quellenheften für die Zeit vom Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 bis zur deutschen Wiedervereinigung 1990, für die Zeit des Nationalsozialismus 1933–1945, für den Zeitraum 1914–1933 und für das 19. Jahrhundert vom Wiener Kongress 1815 bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges 1914 an.



Johann Traugott Leberecht Danz (1769–1851), deutscher evangelischer Theologe – Stadtmuseum Jena; punzierte Radierung; Künstler: Fritz Ries.

Quellen im Geschichtsunterricht

Die Diskussion um die Verwendung von Quellen im Geschichtsunterricht ist keine neue. Vor etwas mehr als zweihundert Jahren, nämlich 1798, forderte der als Hauslehrer tätige Johann Traugott Leberecht Danz eine Verwendung von Quellen, um bei seinen Schülern eine kritische Haltung zu fördern: »Und es kann anfangs schon genug sein, wenn man seinen Schülern nur einen Wink gibt, daß historische Berichte untersucht und geprüft werden müssen, und daß man nicht gleich jede Erörterung glauben dürfe, oder alle Begebenheiten aus dem Gesichtspunkt betrachten müsse, aus welchem sie ein anderer, von dem wir die Erzählung haben, betrachtete.«⁹ Im 19. Jahrhundert und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts gab es immer wieder Vorstöße und Versuche, Quellen im Geschichtsunterricht zu etablieren. Allerdings muss hier immer nach der gedachten Funktion gefragt werden. Nur selten stand ein aufklärerischer Gedanke hinter den Forderungen, wie ihn Danz' Zitat formuliert hatte. Weit häufiger galten Quellen als Mittel der Wahl, um Lehrervorträge mit anschaulichen Passagen zu versehen. Eine eigenständige Interpretation der Quellen durch Schü-

⁹ Johann Traugott Leberecht Danz: Über den methodischen Unterricht in der Geschichte auf Schulen. Leipzig 1798, S. 65.



Heinz Dieter Schmid »Fragen an die Geschichte« 1975

lerinnen und Schüler war – auch wenn es entsprechende Bestrebungen gab – im Regelfall nicht vorgesehen. Auch in der Weimarer Republik galten Forderungen nach einer Arbeit mit Quellen im Geschichtsunterricht als dilettantischer Unverstand. Ihren Platz im Unterricht hatten sie trotzdem, als Ausgangspunkt für darstellende Ausführungen oder zur Verdeutlichung von Sachverhalten (quasi als Beleg für die vorangegangene Darstellung), auch wenn innovative Konzepte und geschichtsdidaktische Forschung diesen Mangel beseitigen wollten – was letztlich an der schulischen Realität des »Dritten Reiches« endgültig scheitern sollte, in der Quellen im Geschichtsunterricht vor allem die historische Legitimation des Regimes belegen und unterstützen sollten.¹⁰

Erst ab den 1970er-Jahren setzte – zumindest in der Bundesrepublik – mit der zunehmenden Kritik an der Geschichtserzählung ein Paradigmenwechsel ein, der die Quellenorientierung in den Mittelpunkt des Geschichtsunterrichts rückte. Einerseits zweifelte man die Kompetenzen der Lehrerinnen und Lehrer an, im Geschichtsunterricht wissenschaftlich trif-

¹⁰ Hans-Jürgen Pandel: Quelleninterpretation. Die schriftliche Quelle im Geschichtsunterricht. Schwalbach/Ts. 2012, S. 74–93.

tige, pädagogisch angemessene und gleichzeitig literarisch anspruchsvolle Erzählungen bieten zu können, und empfand andererseits gleichzeitig den passiv rezipierenden Lernenden als pädagogisches Problem. Unter dem Schlagwort »Wissenschaftlichkeit« sollte der Geschichtsunterricht an die Methoden der Geschichtswissenschaft heranführen, und das nicht mehr nur exklusiv in der gymnasialen Oberstufe. Quellen boten für die sich neu formierende Geschichtsdidaktik ungefilterte Zugänge zur Vergangenheit und ermöglichten den Schülerinnen und Schülern einen eigenen Blick auf historische Sachverhalte.

Der Paradigmenwechsel lässt sich auch an den Schulgeschichtsbüchern jener Zeit ablesen – ganz plakativ an der Schulbuchreihe »Fragen an die Geschichte« von Heinz Dieter Schmid. Diese Bände enthielten fast ausschließlich Quellen und stellten einen radikalen Bruch mit den darstellenden Schulgeschichtsbüchern früherer Jahrzehnte dar. Auch wenn man diskutieren kann, ob die Zusammenstellung der Quellen durch den Schulbuchautor nicht auch schon wieder eine Meisternarration darstellte, entwickelte sich in den Folgejahren das bis in die Gegenwart vorherrschende Modell des kombinierten Lern-Arbeits-Buches, das Darstellungstexte und Quellen (sowohl schriftliche als auch bildliche) sowie Aufgabenteile und in der letzten Dekade vermehrt auch sogenannte Methodenseiten als zentrale Gestaltungsmerkmale aufweist.

Trotzdem dient die Quelle weiterhin häufig nur der Illustration oder als Beleg für die Ausführungen im Darstellungstext. Tatsächliche Quellenarbeit, also eine intensive Beschäftigung mit Quellen und ihren Inhalten, die eine Interpretationsleistung erfordert und ggf. zu kontroversen Ergebnissen und Bewertungen führt, die dann wiederum zur Diskussion gestellt werden müssen, findet im Geschichtsunterricht häufig nicht statt. Dass dies angesichts eines geringen Anteils des Geschichtsunterrichts an der Studentafel, zunehmend mit Inhaltsfeldern verdichteten Curricula und zentralen Prüfungen nicht immer geleistet werden kann, ist unbestreitbar. Deshalb sollte – im Sinne des exemplarischen Lernens – zumindest in regelmäßigen Abständen ausführlich und intensiv mit Quellen gearbeitet werden. Hierzu bieten sich u. a. lokal- und regionalgeschichtliche Themen an, die eine vertiefte Bearbeitung historischer Sachverhalte im Spannungsverhältnis von Mikro- und Makrogeschichte »vor Ort« ermöglichen.

Lokal- und Regionalgeschichte im Geschichtsunterricht

Der Begriff der Regionalgeschichte entstand in den 1970er-Jahren in Abgrenzung zur politik- und ereignisgeschichtlich geprägten Nationalgeschichte und einer als traditionalistisch wahrgenommenen Heimatgeschichte. Durch die verstärkte Hinwendung zur Globalgeschichte seit den 2000er-Jahren verlor die Lokal- und Regionalgeschichte vorübergehend an Bedeutung, ist aber durch die aktuelle Betonung globalgeschichtlicher Ansätze, also einer Verflechtungsgeschichte lokaler und globaler Zusammenhänge, wieder von wissenschaftlichem Interesse. Die Ansätze der Verflechtungsgeschichte bieten auch für den Geschichtsunterricht tragfähige Perspektiven. Anhand lokal- und regionalgeschichtlicher Tiefenbohrungen kann beispielsweise erarbeitet werden, wie sich Ereignisse oder Strukturen nationaler Reichweite vor Ort niederschlugen, ausgeprägt waren oder auch von diesem ausgingen und wie sich das Verhältnis zwischen den beiden Ebenen darstellte.¹¹ Damit wird das Besondere und Typische im Allgemeinen sichtbar und der Blick für Akteure, Praktiken und Ereignisse vor Ort geschärft. Regionale Besonderheiten, die auch zur Konstruktion identitätsstiftender Erzählungen genutzt werden, können so vergleichend eingeordnet und bewertet werden.

Die Geschichtsdidaktikerin Anke John warnt davor, dass lokal- und regionalgeschichtliche Unterrichtsvorhaben einen folkloristischen Charakter einnehmen können und sich in diesem zugleich auch erschöpfen. Daher plädiert sie dafür, den Schülerinnen und Schülern bei der Beschäftigung mit lokal- und regionalgeschichtlichen Fallbeispielen stets die Relation zur Allgemeinen Geschichte aufzuzeigen und bei der Bearbeitung der ausgewählten Themen strukturiert vorzugehen. Der Zugriff auf lokal- und regionalgeschichtliche Themen kann über verschiedene Ansätze erfolgen:

- das repräsentative Fallbeispiel,
- der Ort oder die Region als Ausgangspunkt und Einflussfaktor historischer Entwicklungen,
- das Fallbeispiel als Enttypisierung gängiger historischer Deutungsmuster sowie
- globale Verflechtungsgeschichten von Orten und Regionen.¹²

¹¹ Anke John: Lokal- und Regionalgeschichte. Frankfurt/M. 2018, S. 85–90.

¹² Ebd., S. 108 ff.

Das repräsentative Fallbeispiel (a) aus dem lokalen oder regionalen Raum ist im föderal aufgebauten deutschen Bildungssystem bereits etabliert. Viele Schulgeschichtsbücher greifen in den einzelnen Bundesländern passende lokale und regionale Fallbeispiele zur Konkretisierung und Veranschaulichung historischer Sachverhalte und Prozesse auf. Die Fallbeispiele stehen dabei stellvertretend für generelle Entwicklungen. Eine intensive Auseinandersetzung mit der Frage der Übertragbarkeit der lokal- und regionalgeschichtlich greifbaren Strukturen oder Ereignisse findet allerdings häufig nicht statt. So ist beispielsweise für das Ruhrgebiet die Auswahl von Fallbeispielen zur Veranschaulichung der Industriellen Revolution im 19. Jahrhundert naheliegend, darf aber nicht ausblenden, dass es sich dabei auch nur um eine spezifische und räumlich greifbare Form der Industrialisierung handelte, die sich in anderen Regionen Deutschlands, Europas und weltweit völlig anders dargestellt hat.

Mit der *Charakterisierung eines Ortes oder einer Region* (b) als Ausgangspunkt und Einflussfaktor historischer Entwicklung wird ein Perspektivwechsel vorgenommen und die Möglichkeit der wechselseitigen Beeinflussung von Mikro- und Makroräumen betont. So schlugen und schlugen sich politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen nicht nur in lokalen und regionalen Räumen nieder, sie konnten dort auch ihren Ausgangspunkt haben und Veränderungen auf nationaler oder sogar globaler Ebene bewirken. An entsprechenden Beispielen kann die Trag- und Reichweite historischer Ereignisse und Strukturen auf ihren Ursprung zurückgeführt und der Blick für ihre Entstehung und Rahmenbedingungen geschärft werden.

Mit der *Enttypisierung gängiger historischer Deutungsmuster* (c) kann ein Beitrag zur Kennzeichnung, Offenlegung und Dekonstruktion vermeintlich allgemeingültiger historischer Aussagen geleistet werden. Das betrifft sowohl historiografische wie geschichtskulturelle Aspekte. Abweichungen von den nationalen Basisnarrativen schärfen den Blick für lokale und regionale Besonderheiten und können ein Nachdenken über die Triftigkeit und Plausibilität übergreifender Narrationen und ihrer Relevanz anregen.

Die *Verknüpfung von lokalen und globalen Räumen* (d) strebt eine globalhistorische Perspektive an. Mit diesem speziellen analytischen Zugang wird der im Geschichtsunterricht gängige räumliche Zuschnitt der Nation als Orientierungsrahmen überwunden und der Niederschlag globaler Entwicklungen im lokalen Raum sowie lokaler Besonderheiten auf der globalen Ebene in den Blick genommen. Hierzu eignen sich neben einem Fokus auf Individuen oder Personengruppen, die sowohl in lokale als auch globale Zusammenhänge, freiwillig oder unfreiwillig, eingebunden waren, vor allem wirtschaftshistorische Zugänge über die Produktion, den Vertrieb und den Verbleib von Rohstoffen und Produkten, mit denen die engen Verflechtungen zwischen den beiden Ebenen aufgezeigt werden können.¹³

Beispiele für Lokal- und Regionalgeschichte aus Kommunalarchiven des Kreises Recklinghausen

Unser Projekt möchte Perspektiven für einen forschend-entdeckenden Geschichtsunterricht in Kooperation mit kommunalen Archiven eröffnen. Zu dem Thema »Aufbruch im nördlichen Ruhrgebiet 1870–1914« wurden in den kommunalen Archiven des Kreises Recklinghausen Quellen zu den inhaltlichen Schwerpunkten Bergbau, Zulieferindustrie, Sozialgeschichte und Verkehr zusammengetragen. Für jeden Schwerpunkt sind von erfahrenen Archivarinnen und Archivaren, Fachseminarleiterinnen und -leitern sowie Geschichtslehrerinnen und Geschichtslehrern zu den ausgewählten Quellen Voraussetzungen für eine unterrichtliche Verwendung formuliert und methodisch-didaktische Anregungen für eine unterrichtliche Einbindung der Quellen erarbeitet worden. Eine historische Einordnung der Quellen sowie beispielhafte Aufgaben, Arbeitsblätter und Erwartungshorizonte mit Differenzierungsmöglichkeiten sollen einen Eindruck von den Chancen und Potenzialen vermitteln, die durch die Bearbeitung lokal- und regionalgeschichtlicher Themen für den schulischen Geschichtsunterricht gegeben sind. Neben schriftlichen Quellen sind zudem Karten und Fotografien ausgewählt worden, damit sich auch die mediale Bandbreite der Überlieferung in den Kommunalarchiven abbilden lässt.

¹³ Bernd-Stefan Grewe: *Entgrenzte Räume und die Verortung des Globalen. Probleme und Potentiale für das historische Lernen*. In: Michael Sauer u. a. (Hrsg.): *Geschichte im Interdisziplinären Diskurs. Grenzziehungen – Grenzüberschreitungen – Grenzverschiebungen*. Göttingen 2012, S. 297–320.

Alle Beispiele sollen explizit als Anregung verstanden werden, entlang der von Anke John vorgeschlagenen Ansätze eigene Forschungsfragen oder Themenschwerpunkte zu entwickeln und mit den Schülerinnen und Schülern im Archiv oder bei gemeinsamen Projekten mit den Archiven forschend-entdeckend tätig zu werden.

Weiterhin können die Materialien als Alternative zu den gängigen Schulgeschichtsbüchern genutzt werden. Um die größeren historischen Zusammenhänge und die lokalgeschichtliche Ebene miteinander verknüpfen zu können, gibt die historische Einführung einen Überblick zu den wichtigsten Entwicklungen in Recklinghausen und dem Deutschen Reich zwischen 1870 und 1914. Die genannten Themenschwerpunkte finden auch dort eine wesentliche Berücksichtigung. Die Vorschläge für die inhaltlichen Schwerpunkte betonen jeweils die lokal- und regionalgeschichtliche Perspektive, verweisen aber auch auf größere Zusammenhänge, um die durch die Quellen greifbaren historischen Informationen kontextualisieren zu können. Für andere Regionen sollen sie zur Entwicklung eigener Fragestellungen und inhaltlicher Schwerpunkte anregen.

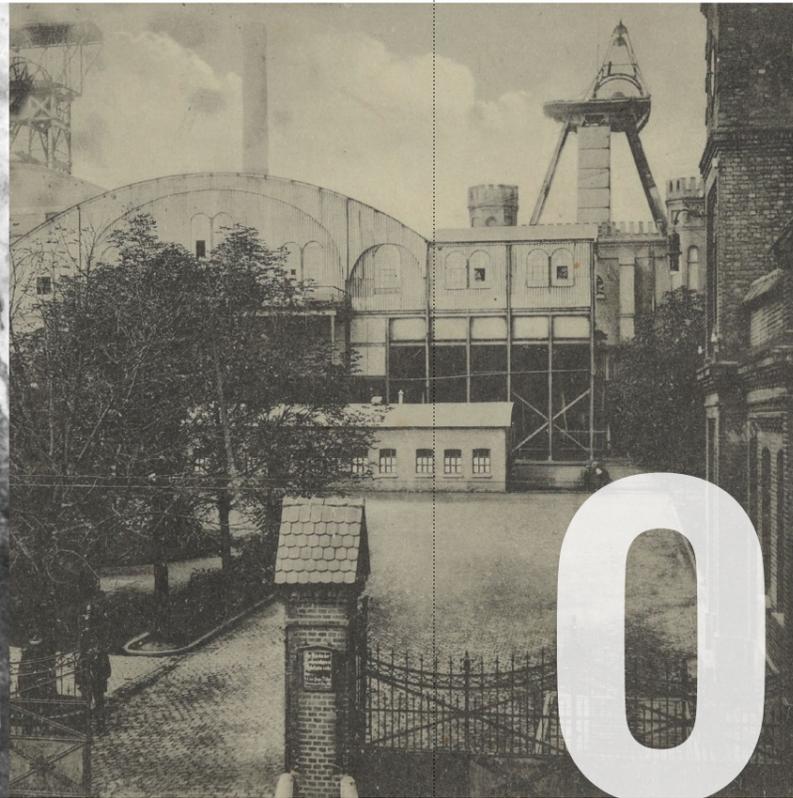
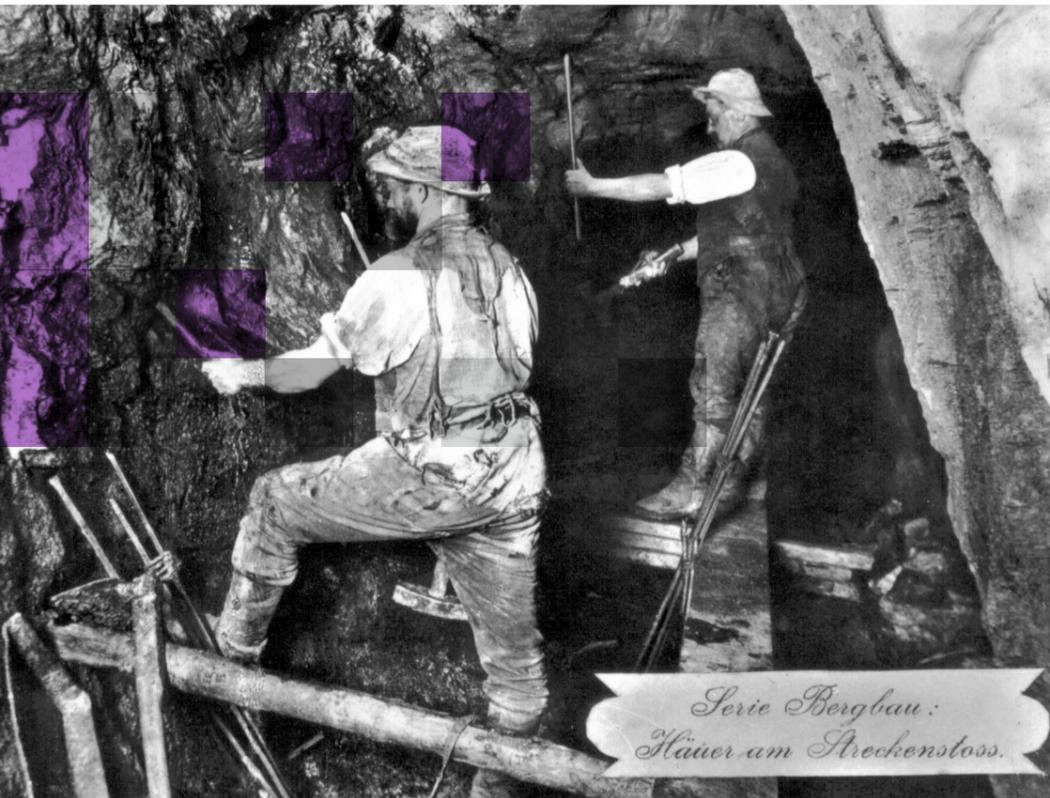
Der *Themenschwerpunkt Bergbau* nimmt die Veränderungen der Stadt Herten durch Zechengründungen und deren zeitgenössische Wahrnehmung und Deutung in den Blick, die sich über den Vergleich zweier Karten und die schriftlichen Erinnerungen eines Zeitgenossen erschließen lassen. Durch die Berücksichtigung der unterschiedlichen Quellengattungen kann aufgezeigt werden, dass sich häufig erst in der Zusammenschau von Quellen ein detailliertes historisches Bild ergibt und eine Quelle für sich in ihrer Aussage begrenzt ist. In einem engen Zusammenhang mit den Zechengründungen stehen die starken Migrationsbewegungen ins Ruhrgebiet, die am Beispiel des »Masurenaufrufs« von 1908 im *Themenschwerpunkt Sozialgeschichte* untersucht werden können. Die schriftliche Quelle wird in verschiedenen Fassungen dargeboten, was einerseits ein Angebot der Binnendifferenzierung darstellt, andererseits aber auch als Anlass zu einer Reflexion darüber dienen kann, wie sich der Erkenntniswert einer Quelle in unterschiedlichen Darbietungsformen – vom Original über das Faksimile bis zur gekürzten Druckfassung – verändert.

Der *Themenschwerpunkt Verkehr* fokussiert an zwei Beispielen die Entwicklung der lokalen und regionalen Infrastruktur im Untersuchungszeitraum. Mit der Fotografie des Recklinghäuser Bahnhofsgebäudes wird der Ausbau des Schienennetzes als typische infrastrukturelle Maßnahme des 19. Jahrhunderts auf die lokale Ebene heruntergebrochen. Einen weitaus ungewöhnlicheren Fall stellt die Errichtung des Flugplatzes Wanne-Herten dar. An diesem besonderen Einzelfall soll verdeutlicht werden, dass auch in kommunalen Archiven mitunter überraschende Funde gemacht werden können, die eine untypische Entwicklung in der Vergangenheit aufzeigen. Fragen zur generellen Offenheit der Zukunft und damit verbundener Hoffnungen und Entscheidungen sowie das Scheitern von Projekten und die damit verbundenen Auswirkungen auf den lokalen Raum lassen sich an solchen Beispielen sehr gut entwickeln.

Noch intensiver wird die Auswirkung der Industrialisierung auf die lokale Ebene im *Themenschwerpunkt Zulieferindustrie* thematisiert. Am Fallbeispiel des Metzgers Karl Ludwig Schweisfurth wird die Herausforderung der Versorgung einer durch die Zechengründungen und die damit verbundenen Migrationsbewegungen stetig wachsenden Bevölkerung thematisiert. An dem gewählten Beispiel kann das Ausgreifen der Industrialisierung in verschiedene Lebensbereiche und Erwerbsbiografien hinein fokussiert werden, die nur mittelbar mit den lokalen Zechengründungen verbunden sind.

Literaturhinweise sowie eine Auflistung weiterer Quellen in kommunalen Archiven im Kreis Recklinghausen zeigen Möglichkeiten zur weiteren Vertiefung der Angebote dieses Heftes auf.

Gehen Sie auf Spurensuche!



Aufbruch im nördlichen Ruhrgebiet 1870 – 1914: Bergbau, Eisenbahn und Migration

Matthias Kordes

Krieg und Reichsgründung

Im Spätsommer 1870 trafen in Recklinghausen eine lokalgeschichtliche Tatsache und ein historisches Großereignis aufeinander. Beide Faktoren führten zum Beginn einer neuen Epoche der Stadtgeschichte: Es begann die Ära des Steinkohlenbergbaus und der Hochindustrialisierung in einem politisch und wirtschaftlich vereinten Deutschen Reich. Der Weg dorthin war mit den Errungenschaften moderner, zukunftssträchtiger Bergbau- und Verkehrstechnik, aber auch mit dem Deutsch-Französischen Krieg verbunden.

Seit 1870 lag Recklinghausen nach mehrjährigem Bemühen endlich mit einem eigenen Bahnhof an einer Eisenbahnlinie – am neuen, von (Herne-) Wanne nach Norden ausgehenden Abzweig der von einer Aktiengesellschaft betriebenen »Cöln-Mindener Eisenbahn«, der über Sinsen, Haltern, Dülmen und Appelhülsen nach Münster führt. Am Neujahrstag 1870 wurde

die Stadt festlich beflaggt, 24 Böllerschüsse begrüßten nicht etwa nur das neue Jahr, sondern geradezu ein neues Zeitalter, das durch Einlaufen des ersten regulären Zuges sichtbar begonnen hatte. Im Umkreis dieses Ereignisses entstand mithilfe eines Fotografen aus Altena Recklinghausens mutmaßlich älteste erhaltene Fotografie, die diesen Epochenwechsel quasi ikonisch festgehalten hat. Das uniformierte Bahnpersonal präsentierte sich dabei – wie bei anderen zeitgenössischen Bahnhofseröffnungen – statuarisch in Reih und Glied; solche Gruppenbilder mit bewusst korporativem Habitus, auf denen man etwa auch Feuerwehrleute, Bergleute, Polizisten, Studenten, Schützen, Soldaten oder Reservisten in Formation betrachten kann, kamen zu dieser Zeit in Mode.

Das Bewusstsein für die buchstäblich weitreichende Bedeutung dieser Verkehrsinnovation, die endlich auch der Region um Recklinghausen zur Industrialisierung verhelfen sollte, machte sich erst ab Sommer 1870 in den Köpfen der Men-

schen breit: Acht Monate nach Einweihung des neuen Bahnhofs, seit Anfang August 1870, befanden sich die deutschen Staaten in einem großen militärischen Konflikt mit Frankreich – und auch im europäischen Kriegswesen war man in eine neue Epoche eingetreten. Der Deutsch-Französische Krieg war ein klassischer Bewegungskrieg ohne starre Fronten. Seine Dynamik folgte aber nicht mehr nur preußischen Provinzialstraßen und napoleonischen Chausseen, auf denen die Heere aufeinander zumarschierten, sondern nun auch dem Takt von Eisenbahntransporten. Die Eisenbahn, die doch als Vehikel des in Hochblüte stehenden Fortschrittsglaubens Industrie, Handel und Gewerbe befördern sowie Menschen, Rohstoffe und Waren beschleunigt und kostengünstig bewegen sollte, offenbarte sich somit als strategische Waffe.

Das preußische Kriegsministerium hatte schon 1845 begonnen, Einfluss auf die Planung neuer, möglichst zweispuriger Bahnstrecken zu nehmen. Seit 1869 gab es beim Großen Generalstab eine Eisenbahn-Abteilung, die ganz neue Begrifflichkeiten und Instrumente entwickelte: War erst ein Truppenteil »auf Kriegsfuß« gesetzt, vollzog sich das weitere Geschehen entlang von Bahnlinien und Zugverbindungen. Erstmals nahm ein Militärfahrplan Zugriff auf alles rollende Material, das die Eisenbahngesellschaften zur Verfügung stellen konnten. Garnisonen benötigten, lange bevor der erste Schuss fiel, planvoll vorherbestimmte Ein- und Ausladebahnhöfe, die Hunderte von Kilometern voneinander entfernt lagen. Hinzu kam die elektrische Telegrafie, die mittels Kupferkabel schnelle und direkte Kommunikation über lange Strecken ermöglichte.

Enorme Transportleistungen wurden schon eine Woche nach der französischen Kriegserklärung vom 19. Juli 1870 erbracht. Sie dienten buchstäblich dem Zeitgewinn für den Wettlauf um die Frage, welche Kriegspartei als erste zum Angriff übergehen kann. Den preußisch-deutschen Heeren gelang diese Offensivstrategie besser als den Franzosen, obwohl sie längere Wege zurücklegen mussten als die französischen Armeen. Das führte dazu, dass sich dieser Krieg – abgesehen von kurzen Kämpfen um Saarbrücken Anfang August 1870 – nur auf französischem Boden abspielte und bis zum Kriegsende im Januar 1871 die strategischen Vorteile auf deutscher Seite blieben.

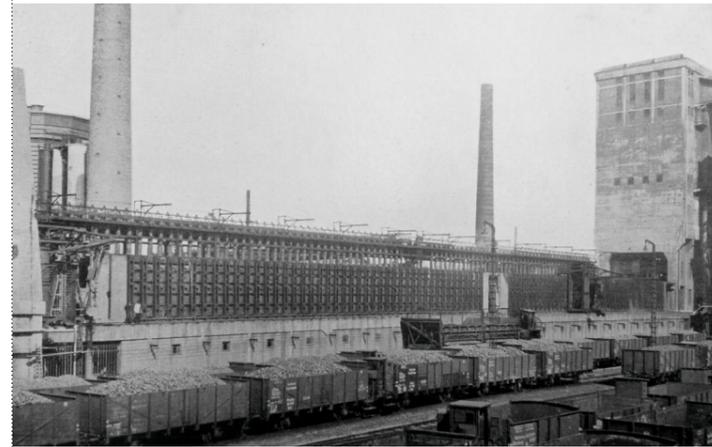
Was blieb von jenem Krieg, durch welchen ein neues deutsches Kaiserreich als politischer und militärischer Sieger – und damit als neue Großmacht – auf der europäischen Bühne erschien? In Recklinghausen wie anderswo waren es vor allem zeittypische Zeichen eines entstehenden Kriegs- und Reichsgründungsmythos. Die Stilisierung des neuen Nationalstaates bediente

sich dabei der militärischen Heldenverehrung und Formen monarchischer Repräsentation: Nicht von ungefähr fand diese Erinnerungskultur schon ab 1872/73 in den Bauwerken moderner Montanindustrie ihren Ankerpunkt. Das neue Bergwerk »General Blumenthal« wurde nach Leonhard von Blumenthal benannt, der vor dem Krieg die 14. Preußische (Infanterie-) Division kommandierte, dann Stabschef der Armee des preußischen Kronprinzen wurde sowie zu denen gehörte, die an der Belagerung von Paris und an der Kaiserproklamation im Spiegelsaal des Schlosses von Versailles am 18. Januar 1871 teilgenommen hatten. Die Zeche »König Ludwig« wiederum erhielt ihren Namen vom Bayernkönig Ludwig II. von Wittelsbach, der im Bündnis mit Bismarck sein Heer ebenfalls gegen Frankreich in Marsch gesetzt und am 30. November 1870 den Weg frei gemacht hatte für Bayerns Teilnahme an Bismarcks Verfassungsbündnis zur Gründung eines neuen deutschen Reiches: Einen fernen, im westfälischen Recklinghausen nicht präsenten bayerischen Monarchen zum Namensgeber einer neuen Kohlenzeche zu machen, ließ selbst den Bergbau zum kommunikativen Instrument nationaler Integration werden.

Kohle und Konjunktur: »Gründerjahre« und Hochindustrialisierung

Beide grundlegenden Vorgänge, die Erschließung und Anbindung der Region Recklinghausen an das schnell wachsende Eisenbahnnetz sowie die Gründung von Steinkohlenbergwerken, deren Rohstoff wiederum mittels der Eisenbahn dem deutschen Energiemarkt zur Verfügung gestellt werden konnte, sind Teil einer einzigartigen Hochkonjunktur, die bezeichnenderweise nicht einmal durch den Krieg von 1870/71 unterbrochen oder gedämpft wurde: Nicht von ungefähr nennt man den bekanntesten Wirtschaftszyklus des 19. Jahrhunderts, der von 1866 bis 1873 reicht, die »Gründerjahre«, in denen eine Hochzahl von neuen schwerindustriellen Unternehmen und börsennotierten Aktiengesellschaften die Wirtschaftsgeografie Deutschlands grundlegend veränderte. Die »Industrielle Revolution«, die in Mitteleuropa schon in ihrer »Take-off-Phase« ab ca. 1850 eine stark beschleunigte Entwicklung genommen hatte, befand sich auf dem Gebiet des entstehenden Kaiserreiches damit auf dem Zenit ihrer Entwicklung.

Die Euphorie der »Gründerzeit« – ein Begriff, den man später fälschlich den Jahren um 1900 zuschrieb – brachte es mit sich, dass allein zwischen 1871 und 1873 rund tausend neue Aktiengesellschaften mit immensem Investitionskapital das Wachstum der deutschen Industriewirtschaft bestimmten.



Kokerei der Zeche »König Ludwig« mit Zechenbahn

Ausschlaggebend für diesen Boom waren auch umfangreiche Kriegskontributionen, welche die 1871 militärisch besiegte Republik Frankreich an das junge Kaiserreich in Höhe von 5 Milliarden Franc (entsprach ab 1873 dem Wert von 4,32 Milliarden Goldmark) zu zahlen hatte und damit in Deutschland für eine nie dagewesene, gegenüber 1869/70 um 40 Prozent angewachsene Liquidität sorgte. Eine auf »Mark« und »Pfennig« lautende innerdeutsche Währungsunion, die die Gliedstaaten des Kaiserreiches von ihren überkommenen Landeswährungen befreite, wurde schrittweise erst von 1873 bis 1876 eingeführt, aber unabhängig davon wuchsen schon vorher Produktion und Nachfrage nach Industriegütern im Binnenmarkt des Deutschen Reiches sprunghaft: Die Stahlerzeugung steigerte sich von 1870 bis 1873 um etwa 50 Prozent, die Steinkohलगewinnung um knapp 40 Prozent. Diese zusätzlich konjunkturfördernde Gold- und Devisenschwemme von 1871 traf auf einen sich seit 1860 stark wandelnden Kapitalmarkt und auf bedeutende handelsrechtliche Innovationen. Diese betrafen die privatwirtschaftliche Finanzierung der Industrialisierung: Ein 1870 liberalisiertes Aktienrecht, das an keine staatlichen Konzessionsvorbehalte mehr gebunden war, führte zu weitgehender Deregulierung des Finanzsektors, zur Vermehrung anlagebereiten Kapitals und zur Gründung von Banken und neuartigen, als juristische Personen auftretenden Kapitalgesellschaften, die sogar über europäische Staatsgrenzen hinweg Investitionen in die Montanindustrie und das Verkehrswesen tätigten.

Für das nördliche Ruhrgebiet, dessen Wirtschaftsgeografie auf Kohle, nicht auf Stahl- und Hüttenwerke konzentriert war, sind zu nennen: der »Harpener Verein«, die »Arenbergische Actiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb«, »Hibernia«, der

»Bochumer Verein« und »Phönix Ruhrort«, die seit den 1860er-Jahren börsennotiert waren und den wachsenden Kapitalbedarf für das kostenträchtige Vordringen des Bergbaus in die Emscher-Lippe-Zone bereitstellten. Im Falle des ältesten Bergwerkes Recklinghausens, der 1869 gegründeten und ab 1873 kohlefördernden Zeche »Recklinghausen« war es jedoch die *Société anonyme Belge des charbonnages de Herne-Bochum*, die von Brüssel aus grenzüberschreitende Investitionen im Ruhrgebiet, dem modernsten und am schnellsten wachsenden montanindustriellen Zentrum Europas, tätigte.

Ausschlaggebend dafür war das gezielte Vordringen des modernen Steinkohlenbergbaus in die Region zwischen Emscher und Lippe, wo in der Folgezeit viele der größten und ertragreichsten Zechen des Ruhrbergbaus und eine ganz neue industrielle Agglomeration entstanden. Denn um 1870 erreichte und übersprang der Bergbau erstmals auf breiter Front die Emscher und drang damit in eine geologische Zone vor, in der Bergbau nur durch leistungsstarke Entwässerungspumpen, Belüftungsvorkehrungen und maschinelle Seilfahrten möglich war: Technisch anspruchsvolle Tiefbauschächte, mit denen man nun die wasserführende sog. Mergelschicht in rund 150 bis 250 Meter Tiefe durchstieß, erschlossen Kohlegebirge in bisher unerreichbaren Schichten.

Der technologische Fortschritt der Spreng-, Bohr-, Sicherungs- und Transporttechnik geschah vor folgendem physischen Hintergrund: Das nach Norden expandierende Ruhrgebiet, dessen Steinkohleförderung schon ab 1860 jährlich um durchschnittlich zehn Prozent wuchs und von 1870 (ca. 13 Millionen) bis 1913 (114 Millionen Tonnen) rapide anstieg, gliedert sich geologisch und technologisch in eine jüngere nördliche und eine ältere südliche Zone. In letzterer war es traditionell möglich, die Kohle entweder in Stollenbauweise in 40 bis 70 Meter Tiefe zu erreichen oder durch Schächte zu gewinnen, die man noch mittels Leitern zugänglich machte. In nördliche Richtung aber, d.h. an beiden Ufern der Emscher, fallen die kohleführenden Schichten unterhalb der sog. Mergelschicht in immer größere Tiefen ab. Hier musste das aus Ton- und Kalkablagerungen bestehende Sedimentgestein durchdrungen werden, bevor abbauwürdiges Karbonvorkommen, vornehmlich die für das nördliche Ruhrgebiet typische sog. Fett- und Koks-kohle, ab ca. 250–300 Meter Tiefe erreichbar war: Die Zeche »Prosper I« in Bottrop bildet ab 1863 ein frühes Beispiel für dieses progressive Verfahren, das seit den 1880er-Jahren schon Tiefen (bergmännisch: »Teufen«) von 600 Metern und mehr erreichte. Die Zechen »Von der Heydt« in Herne-Baukau und »Nordstern« in Gelsenkirchen-Horst, beide unmittelbar



Herten, Straßenbau am Holzbach, Anfang zwanzigstes Jahrhundert

an der Emscher gelegen, setzten ab 1868/69 diese innovative Entwicklung fort, es folgten 1870 die Bergwerke »König Wilhelm« in Essen-Borbeck und »Friedrich der Große« in Herne, 1871 das Bergwerk »Mont Cenis« in Herne, ab 1872/73 traten »Unser Fritz« in Wanne, die Zechen »Recklinghausen«, »König-Ludwig« und »General Blumenthal« in Recklinghausen sowie »Victor« in Castrop auf den Plan, Buer und Herten folgten 1875/76 mit den Zechen »Hugo«, »Schlägel und Eisen« sowie »Ewald«, Gladbeck schloss sich 1877 mit »Graf Moltke« an.

Besagte Gründerjahre schlugen mit einer Börsen-, Finanz- und Überproduktionskrise Ende 1873 abrupt in einen mehrjährigen konjunkturellen Abschwung um. Von 1879 bis Anfang der 1890er-Jahre folgten kurzlebige Zyklen und konjunkturelle Wechsellagen, die aber das langfristige Wachstum der Montanindustrie an der Ruhr nicht bremsen konnten. Um 1895 setzte im Kaiserreich eine zweite, längere, nur kurzzeitig unterbrochene Hochkonjunktur ein. In diese wilhelminischen Prosperitätsjahre fällt auch eine weitere Welle von Zechengründungen – das nördliche Ruhrgebiet blieb, auch als anderswo die Chemie- und Elektroindustrie rasch aufstiegen, eine expandierende Kohleregion, zu deren Kennzeichen auch große Kokereien gehörten.

Die Kosten- und Arbeitsintensität dieser neuartigen Tiefbauzechen ließ im nördlichen Ruhrgebiet eine Tendenz zu Großschachtanlagen, d. h. zu Bergwerken mit einem ganzen Komplex von Schächten, entstehen. In denen waren bereits

um 1900 jeweils mehrere tausend Bergarbeiter beschäftigt. Um 1880 förderten circa 3.000 Bergarbeiter der Zechen im Kreis Recklinghausen, der von Bottrop und Sterkrade im Westen bis Waltrop im Osten das nördliche Ruhrgebiet zusammenfasste, knapp eine Million Tonnen Kohle zutage, zehn Jahre später knapp zwei Millionen, um 1900 etwa sieben Millionen Tonnen.

Der Ruhrbergbau hatte bis zum Vorabend des Ersten Weltkrieges mit neuen Zechen in Dorsten (»Fürst Leopold«), Oer-Erkenschwick (»Ewald Fortsetzung«), Datteln (»Emscher-Lippe«) und Waltrop (»Waltrop«) schon die Lippe – und damit seine nördlichste Ausdehnung – erreicht. Um 1910 gab es im Kreis Recklinghausen (einschließlich der kreisfreien Stadt Recklinghausen) 24 Zechen mit 75 Schächten, auf denen etwa 65.000 Bergleute über 15 Millionen Tonnen Steinkohle förderten, das waren knapp 15 Prozent der Gesamtkohlegewinnung im Ruhrbergbau. Mechanisierung und Motorisierung waren jedoch immer noch kaum entwickelt, die Arbeit geschah hauptsächlich durch bloße Muskelkraft, die von Menschen und Pferden (bzw. Ponys) zu erbringen war: 1913 verzeichnete das Oberbergamt Dortmund für das ganze Ruhrgebiet nicht weniger als 8.000 Tiere unter Tage, die den Grubenverwaltungen von Verleih-Unternehmen zur Verfügung gestellt wurden. Erst ab Ende des 19. Jahrhunderts entstand eine hochentwickelte Bergbauzuliefererindustrie, die im Bereich Grubentechnik und Grubentransport neue Arbeitsplätze schuf.

Eisenbahn

Während Pferdestärken schon seit etwa 1840 Einzug in den Ruhrbergbau hielten, verloren sie beim konventionellen Transportwesen über Tage langsam an Bedeutung: Die Mitte des 19. Jahrhunderts eröffnet in Deutschland das Eisenbahnzeitalter. Waren um 1850 erst rund 5.900 Streckenkilometer Eisenbahngleise verlegt, sind es 1860 bereits 11.000 und 1870 19.000 Kilometer. Allein zwischen 1870 und 1873, dem konjunkturellen »Endjahr« der Gründerzeit, kamen noch einmal 5.000 Kilometer hinzu. Das deutsche Eisenbahnnetz erreichte rund zehn Jahre später nahezu seinen Endausbau, der auch im 20. Jahrhundert nur noch an vergleichsweise wenigen Abschnitten durch Ausbau zur Zweigleisigkeit, Entlastungsstrecken, Lückenschlüsse, Anbindung von Stichbahnen oder ähnlichen Kompartimenten ergänzt wurde. Die Technologie des Schienenbaus drängte dabei auch über bestehende Staatsgrenzen hinaus. Obwohl ja der teils revolutionäre, teils reformerische Ordnungs- und Verfassungswandel ab 1789 das Ancien Régime in West- und Mitteleuropa zunehmend durch ein System geschlossener Nationalstaaten ersetzte, planten die Eisenbahngesellschaften ihre Projekte schon sehr früh in internationalen Dimensionen: Kontinentaleuropäische Grundlage dafür war die ab 1822 in England entwickelte und 1846 dort gesetzlich vorgeschriebene Regelspurbreite (*Act for Regulating the Gauge of Railways*) von *4 Feet 8,5 Inches* (entspricht 1,435 Meter). Auch auf dem Kontinent wurde dieses Reglement rezipiert, wodurch Eisenbahnverbindungen vom Rheinland nach Paris bzw. nach Belgien und in die Niederlande ohne Weiteres möglich waren.

Die Eisenbahn als kohlebasierte »Netzwerktechnologie« des 19. Jahrhunderts¹ schuf nicht nur ganz neue Verkehrswege für die nationale Integration moderner Industrie, sondern wurde selbst mit einer enormen Nachfrage nach Arbeitskräften, Rohstoffen (Roheisen, Holz, Baumaterial, Kohle) und Kapital zu einem Leitsektor und Entwicklungsmotor der Industriellen Revolution. Nicht nur weil der Transport von Rohstoffen und Industriegütern bis dahin unbekannte Rentabilität und Planmäßigkeit, enorm gesteigerte Volumina und eine völlig neue Geschwindigkeit erreichte, sondern auch weil Produktionsabläufe und Warenverkehr viel genauer als zuvor miteinander verzahnt werden konnten. Im Zuge dessen wurden die deutschen Eisenbahngesellschaften zusammen gesehen zum größten Arbeitgeber der Reichsgründungszeit. Die Zahl der Beschäftigten stieg von rund 25.000 um das

¹ Jürgen Osterhammel: *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*. München 2009, S. 1018.

Jahr 1850 auf fast das Zehnfache in den 1870er- und 1880er-Jahren; die privatwirtschaftlich und aktienrechtlich verfassten Eisenbahngesellschaften bescherten als hochprofitable Verkehrsunternehmen den deutschen Ländern erhebliche Steuereinnahmen, bis durch die schrittweise Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaften die Gliedstaaten des Kaiserreiches die Sache an sich zogen.

Eine neue Verkehrsgeografie orientierte sich an der Längsausdehnung Preußens, d. h. an der Distanz zwischen Maas und Memel (ca. 1.400 Kilometer), vornehmlich in West-Ost-Ausrichtung. Vorgegeben durch die Streckenführung der 1847 vollständig in Betrieb genommenen »Cöln-Mindener Eisenbahn« und der »Bergisch-Märkischen Eisenbahn« dominierte diese Struktur auch die Verhältnisse im entstehenden Ruhrgebiet. Alte Straßenverbindungen wie der Hellweg, der ja durch das mittlere Ruhrgebiet verläuft, verloren für die Industrie an Bedeutung; die Bahnhöfe der alten Handels- und Hellwegstädte Soest und Paderborn beispielsweise lagen nur an Nebenstrecken. Zum wichtigsten Eisenbahn-Knotenpunkt in Westfalen entwickelte sich übrigens ab Mitte des 19. Jahrhunderts der – auch mit imponierender Architektur versehene – »Umsteigebahnhof« Hamm.

Der Aufstieg des Bahnhofs Wanne (heute ein Stadtteil von Herne) ab 1861, der – wenige Kilometer südlich von Recklinghausen gelegen – zunächst für einen Zweigbahnanschluss der 1857 in Betrieb genommenen Zeche »Pluto« sorgte, ist ein beredtes Beispiel für die Eigendynamik des Eisenbahnbaus. Dieser (Kohle-)Übergabebahnhof »Pluto-Wanne« – Wanne ist eigentlich kein Siedlungsname, sondern eine bewusst inhaltsneutral gewählte Flurbezeichnung, weil sich die Landgemeinden Eickel und Bickern auf keinen Namen verständigen konnten – sollte zunächst den Anschluss an die Köln-Mindener Hauptstrecke schaffen. Aber gerade diese auf den Bergbau ausgerichtete Station wurde, nachdem 1867 eine eigene große Bahnhofsanlage gebaut worden war, schließlich zum Ausgangspunkt des Vordringens der Eisenbahn in den Raum Recklinghausen, ab 1872 verkehrten von und nach Wanne auch Personenzüge. Von dort aus, nicht etwa beginnend in Bochum oder Herne, wurde 1870 die Strecke nach Recklinghausen, Sinsen, Haltern und Münster gebaut.

Mit Eröffnung der Linie Wanne – Recklinghausen – Haltern – Münster – Osnabrück – Bremen erschloss sich die Ruhrkohle neue Absatzmärkte (unter anderem in den Niederlanden), die bis dahin mit von über See verfrachteter Importkohle aus dem mittelländischen Montanrevier, dem größten in Europa, beliefert wurden. Eine weitere Verkehrserschließung der

Emscher-Lippe-Region in Süd-Nord-Richtung erfolgte 1874 mit der Eröffnung der Strecke Haltern – Wesel, die bereits 1875 eine Fortsetzung nach Venlo (Niederlande) erhielt. Weiter ging es 1879/80 mit den Bahnlinien von Osterfeld (heute ein Stadtteil Oberhausens) über Bottrop, Kirchhellen, Dorsten, Wulfen und Coesfeld Richtung Rheine sowie von Gelsenkirchen über Buer, Gladbeck, Dorsten und Borken Richtung Niederlande. Dorsten entwickelte sich dabei zu einem Eisenbahnknotenpunkt an der Schnittstelle zwischen Westfalen und Rheinland.

Noch vor der Reichsgründung 1871 stellte sich heraus, dass die ständig wachsenden Kohle- und Gütertransporte, nicht aber der Personenverkehr die Haupteinnahmequelle der Eisenbahn-Unternehmen wurden. Es entstand eine profitable Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften und einzelnen Bergwerksunternehmen, die seit den 1860er-Jahren für Zechenbahnen auf Regelspurbreite, d. h. für effiziente Nahverkehrszubringer großer Kohlemengen an die Hauptlinien sorgten. Schon 1875 soll es im Ruhrgebiet 130 Kilometer Gleisstrecke für diese Anschlussbahnen gegeben haben. Durch das Zusammenspiel von Zeche und Eisenbahn wurde die flächendeckende Binnenerschließung des Reviers überhaupt erst möglich; die Entwicklung hielt bis zum Ersten Weltkrieg ungebrochen an. 1905, mitten in einer erneuten Hochkonjunktur, wurde als Ost-West-Verbindung die Hamm-Osterfelder-Bahn über Bergkamen, Lünen, Waltrop, Recklinghausen-Suderwich, Herten, Westerholt, Buer, Gladbeck und Bottrop eröffnet (und 1912 zweigleisig ausgebaut). Konzipiert war sie als Verbindung zwischen den großen Rangierbahnhöfen Hamm und Osterfeld im äußersten Südwesten des Kreises Recklinghausen als zusätzliche Kohlen- und Güterbahn. Zahlreiche Zechenbahnanschlüsse sorgten an den sog. Übergabebahnhöfen für die Vernetzung mit der örtlichen Montanindustrie, der Personenverkehr bildete zunächst nur eine untergeordnete Rolle.

Bevölkerung und Migration: Wachstum durch Polen und Masuren

Doch das änderte sich. Der Personenverkehr des Recklinghäuser Bahnhofs, der Stadt und Region endgültig zum integralen Bestandteil des Ruhrgebietes werden ließ, schlug sich im Jahre 1878 nach amtlichen Angaben in rund 55.000 »Abfahrten« nieder (ca. 150 pro Tag), dreißig Jahre später 1908 waren es bereits 787.000 (rund 2.150 pro Tag), was ein starkes Schlaglicht auf die Verkehrsrevolution der



Belegschaft der Zeche »Schlägel & Eisen« 5/6 (Scherlebeck), 1905

Eisenbahn und das Zeitalter massenhafter Nah- und Fernmobilität wirft.

Das 19. Jahrhundert war die Epoche nationaler und internationaler Arbeitsmigration, die umfangreicher war als alles, was es bis dahin je gegeben hatte. Die Erwerbsmigration nach der Reichsgründung 1871, die Deutschland in die Phase der Hochindustrialisierung überführte, war kollektives Schicksal von Millionen Menschen und gilt als eine der größten Massenbewegungen der deutschen Geschichte. Waren es in den Kriegen von 1866/67 und 1870/71 noch hauptsächlich Abertausende Soldaten, die über Hunderte von Kilometern über die neuen Schienenwege in Bewegung gesetzt wurden, so übernahm wenig später die Mobilisierung des Arbeitsmarktes und des Wirtschaftslebens die Regie. Das neue Massenverkehrsmittel öffnete damit Wege für Migrationsbewegungen quer durch Mitteleuropa.

Erheblichen Anteil an dieser Entwicklung hatte seit den späten 1870er-Jahren die Binnenwanderung innerhalb Preußens, zu deren Folgen eine nie zuvor gekannte Freisetzung und Mobilisierung ländlicher, durch Bevölkerungswachstum überschüssig gewordener Arbeitskraft im Osten des Kaiserreiches gehörte. Nachdem im Mai 1860 für den preußischen Bergbau ein Freizügigkeitsgesetz verabschiedet worden war, auf Grundlage dessen Bergwerkseigentümer, Grubenbeamte und »einfache« Bergleute in »freiem Übereinkommen« und



Gleisanlagen der Zechenbahn des Bergwerks »König Ludwig«, Recklinghausen-Suderwich, um 1920

ohne Mitwirkung der Bergbehörde Arbeitsverträge abschließen konnten, wanderten in den 1870er-Jahren erste ober-schlesische Bergleute, also ausgebildete Fachkräfte, in den Raum Bottrop ein. Sie erschlossen damit einen völlig neuen Migrationsraum tief im Westen Preußens. Das Ruhrgebiet – der Regionalbegriff setzte sich erst in den 1920er-Jahren durch – war seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts eine hochmoderne Arbeitslandschaft, aber nie ein selbstständiges politisches oder administratives Gebilde; nichtsdestoweniger war es aber Einwanderungsland, das, von außen betrachtet, durch die Zusammensetzung seiner Bevölkerung als etwas Einzigartiges galt.

Zu erwähnen sind neben besagten Oberschlesiern auch Slowenen, die im Schatten bestimmter Bergwerke, so auch in Recklinghausen-Suderwich, kleine Kolonien bildeten; in den Verwaltungsakten wurden sie stets als »Österreicher« bezeichnet. Am stärksten war aber der Zuzug junger, männlicher Arbeitssuchender aus den Landschaften östlich der Oder: Die »überzähligen« Söhne kinderreicher Familien aus den Provinzen Posen, Westpreußen und Ostpreußen, hier vor allem aus dem Ermland und Masuren, fanden schon Mitte des 19. Jahrhunderts in Landwirtschaft, Handwerk und Heimgewerbe keine Beschäftigung mehr. Sie bildeten einen migrationsgeschichtlichen Sonderfall, der sich ab 1890 aus dem demografischen Wachstumsüberschuss ländlicher Bevölkerungsschichten rekrutierte.

Sie nannte man »Ruhrpolen« – eine Bezeichnung, die zeitgenössisch eine durchaus negative bis xenophobe Konnotation hatte. Bei ihnen ist jedenfalls nicht nur geografisch zwischen den katholischen Polen und den protestantischen Masuren zu unterscheiden: Sie blieben sich, obwohl es keine wirkliche Sprachbarriere gab, aufgrund konfessioneller und kultureller Unterschiede auch im Ruhrgebiet untereinander fremd. Die Bergwerksunternehmen selbst waren es, die an den östlichen Ausgangspunkten der Migration gezielte Anwerbungen vornehmen ließen – der Masurenaufwurf von 1908, kommuniziert durch Anwerbeplakate und einen Zeitschriftendruck, ist das bekannteste Beispiel dafür.

Auf Recklinghausen bezogen rekrutierten sich 80 Prozent der Migranten aus Geburtsorten in der mehrheitlich von Katholiken bewohnten preußischen Provinz Posen, deren Territorium erst 1815 dem preußischen Staatsverband eingegliedert worden war und auch in wilhelminischer Zeit noch mehrheitlich polnischsprachig war. Die kleinere Gruppe der Masuren wiederum vollzog geradezu einen Exodus aus ihren Herkunftsgebieten. Der schon seit 1872 bestehende (Fern-) Bahnhof Allenstein wurde am Ende des 19. Jahrhunderts Ausgangspunkt für die Westwanderung erheblicher Teile dieser Volksgruppe. Im Raum Herten, Herne, Castrop-Rauxel und Gelsenkirchen wechselten die aus den südlichen Landkreisen Ostpreußens Ausgewanderten quasi über Nacht von einer rückständigen Agrargesellschaft in eine dynamische

Industrielandschaft; tiefgreifende Akkulturationsprozesse dauerten bis in die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg.

Die Ost-West-Wanderung ins nördliche Ruhrgebiet war also eine Land-Stadt-Wanderung. Insbesondere die ostpreußischen und Posener Landkreise, die einen Bevölkerungsverlust von bis zu 30 Prozent zu verzeichnen hatten, stellten das »Menschenbassin« dar, aus dem sich die Wanderungsströme in Richtung nördliches Ruhrgebiet ergaben. Je weiter sich das Ruhrgebiet nach Norden, in die Emscherzone und sogar bis an die Lippe ausdehnte, umso größer wurde der Zustrom polnischstämmiger Arbeitsmigranten, die mehrheitlich als ungelernete Arbeitskräfte mit geringer Schulbildung eintrafen. Nicht als berufsständisch organisierte Knappen, sondern als freie Lohnarbeiter, die mit wenigen Rechten ausgestattet waren, suchten sie ihr Glück im »fernen Westen«. Erst ab 1889, nach einem ersten großen Streik, begannen sich die Bergarbeiter durch Gründung des »Verbandes zur Wahrung und Förderung der bergmännischen Interessen in Rheinland und Westfalen« (1889) sowie des »Gewerkvereins christlicher Bergarbeiter für den Oberbergamtsbezirk Dortmund« (1894) zur Geltendmachung ihrer Arbeitnehmerrechte zu organisieren; erst 1918 wurden die Bergarbeiter-Gewerkschaften umfänglich anerkannt.

Die soziale Ungleichheit der deutschen Industriegesellschaft blieb auch bei den Reisen mit der Eisenbahn bestehen: Ein in den 1880er-Jahren eingeführter Sozialtarif bei den preußischen Staatsbahnen machte jedenfalls tagelange Fahrten in der 3. Klasse (»Holzklasse«) oder in der unmöblierten, viehwaggonähnlichen 4. Klasse bald auch für Geringverdienende erschwinglich. Die Kosten für die Eisenbahnfahrkarte ins Ruhrgebiet wurden oft von den »entsendenden« Familien erbracht oder von Emissären der Bergwerksunternehmen vorgestreckt. Dieser Billigverkehr ließ für einen sogenannten Pfennigtarif (ein Pfennig pro Meile) nicht nur Industriegüter und Rohstoffe massenhaft auf Reisen gehen, sondern eben auch Menschen. Viele der großen Bahnhöfe, die auch im werdenden Ruhrgebiet oft genug wie historistische Schlösser oder Basiliken gestaltet waren (das Recklinghäuser Bahnhofsgebäude folgte indes einer bescheidenen Zweckarchitektur), wurden zu regelrechten Menschenschleusen und »Terminals« für die einströmenden Einwanderer aus dem preußisch-polnischen Osten.

Rasch fand man die erhofften neuen Lebensmöglichkeiten in den entstehenden Bergbau- und Industriequartieren am Rande der alten Ortskerne zwischen Emscher und Lippe,



»Der Streik« (Pittsburgh 1877) von Robert Koehler, 1886; Öl auf Leinwand

wobei vor 1900 ein hoher Grad an Fluktuation unter den Bergleuten zu veranschlagen ist, die anfangs von Zeche zu Zeche wanderten und als mobile Kostgänger bei Landsleuten zur Untermiete lebten. Diese Migranten, die man in den Zechenkolonien zunächst auch »Bergfremde« nannte, verrichteten meist härteste, schmutzigste und gefährlichste Arbeiten, wobei die Arbeitsleistungen im Ruhrbergbau immens waren: Das Deutsche Reich besorgte um 1910 mit dem Ruhrgebiet gut zehn Prozent der gesamten Weltkohleförderung.

Mobilität und Heimatlosigkeit großer Massen wurden zur Signatur des Zeitalters. Eine Volkszählung von 1905 ergab, dass von den ca. 60 Millionen Einwohnern des Kaiserreichs knapp die Hälfte nicht in ihrem Wohnort geboren war. Die Schubkräfte, die sich insbesondere im wilhelminischen Zeitalter daraus entfalteten, waren erheblich: Nach einer frühen Phase von »Pioniermigranten« – eine Ledigenwanderung mit sehr hohem Männeranteil – verließen von 1890 bis 1910 in einer Kettenmigration, bei der mehr und mehr auch die in den Herkunftsregionen verbliebenen Familienangehörigen von den Ausgewanderten nachgezogen wurden, Hunderttausende ihre alte Heimat. Rund 220.000 Menschen aus Ostpreußen, ca. 150.000 aus der Provinz Posen und etwa 100.000 Personen aus der Provinz Westpreußen strömten im Rahmen dieser Sekundärmigration bis 1914 in das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet.

Die Eisenbahn legte dabei buchstäblich die »Spur« für die Zuwanderung auch ins nördliche Ruhrgebiet, sie war – neben dem Geburtenüberschuss an Ort und Stelle – wegweisend für das enorme Bevölkerungswachstum in dieser Region: Hatte Recklinghausen um 1870 knapp 5.000 Einwohner,

stieg die Zahl bis 1914 auf knapp 60.000. Herten wuchs von etwa 1.000 Einwohnern im Jahr 1870 auf circa 20.000 bis 1914. Ebenso rapide war die Entwicklung Bottrops, dessen Bevölkerung von etwa 4.000 (1870) auf 68.000 (1914) anstieg, ähnlich auch Buer (heute ein Stadtteil Gelsenkirchens; 1870: 4.500, 1910: 61.000 Einwohner). Das größte der sog. Industriedörfer, nämlich Bottrop, verblieb dabei bis 1919 auf dem Status einer Landgemeinde im Kreis Recklinghausen.

Während die expandierenden Orte an der Emscher regelrecht zu einer Industriezone zusammenwuchsen, behielten jedoch die Gemeinden unweit der Lippe (Kirchhellen, Marl, Datteln und Waltrop) bis 1914 zunächst ihren ländlich-dörflichen Charakter. Aber nicht von ungefähr war der Kreis Recklinghausen um 1910 der bevölkerungsreichste des Deutschen Reiches. Wurden 1860 dort noch rd. 50.000 Einwohner gezählt, kam man eine Generation später, 1890, schon auf über 90.000, ab dann wächst die Bevölkerung bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs geradezu exponentiell. Zwanzig Jahre darauf, um 1910, waren es – zusammen mit der 1904 kreisfrei gewordenen Stadt Recklinghausen – rund 375.000 Menschen. 50.000 Polen zählten dazu, ebenso etwa 10.000 Masuren; 1914 war im Kreis Recklinghausen die 400.000-Grenze praktisch erreicht.

In den Kommunen des Kreises Recklinghausen überschritt der Bevölkerungsanteil polnischer Bergarbeiterfamilien – die meisten von ihnen hatten die preußische Staatsangehörigkeit – örtlich und je nach Ansiedlungsschwerpunkt sogar die 30-Prozent-Marke; die starke Nachfrage nach Arbeitskräften hatte dazu geführt, dass vor dem Ersten Weltkrieg etwa ein Drittel aller Masuren (180.000 Menschen) nicht mehr im südlichen Ostpreußen, sondern im Ruhrgebiet lebten. Auf dem Höhepunkt der Entwicklung stammte ein Viertel bis ein Drittel der Grubenbelegschaften aus besagten preußischen Ostprovinzen, von denen kaum die Hälfte Deutsch sprach. Stieg deren Anteil auf 60 bis 80 Prozent in einem Bergwerk – wie zum Beispiel auf den Zechen »Prosper« in Bottrop, »Ewald« in Herten, »König Ludwig« und »General Blumenthal« in Recklinghausen – sprach man auch von »Polenzechen«.

Anwerbung und Sesshaftmachung von Bergleuten zogen auch ein neuartiges städtebauliches Phänomen nach sich: Standardisierte, für damalige Verhältnisse hochmoderne Reihensiedlungen entstanden in schneller Folge außerhalb der alten Siedlungskerne. Vorherrschender Bautyp waren gleichförmig-zweistöckige Häuser mit Gartenparzellen und vier Wohnungen auf einem Kreuzgrundriss. Als Zechenkolonien, meist in

fußläufiger Nähe zu den Bergwerken angelegt, wurden diese Werksiedlungen meist von den Montanunternehmen selbst geplant. Prominentes Beispiel in der Region ist die ab 1905 errichtete, nach ihrem geometrisch anmutenden Straßenverlauf benannte sog. »Dreieckssiedlung« in Recklinghausen-Hochlarmark, wo um 1910 mehrheitlich Polnisch gesprochen wurde. »Am Ende waren Bauernsöhne und Bauerntöchter aus einem masurischen Dorf 800 Kilometer weiter westlich wieder zusammen und waren doch nicht mehr dieselben, die sie einst gewesen waren. Polnisch sprechende Katholiken aus der Provinz Posen suchten ihre Bleibe im Schatten anderer Fördertürme, sie brachten ihre Frömmigkeit mit, lebten ihren alten Aberglauben, fuhren in dieselbe Zeche ein, spielten in demselben Fußballverein und erlebten, wie ihre Kinder die alten polnischen Namen westfälisch aussprachen [...]«².

Fazit

Das nördliche Ruhrgebiet, eine vormals abseitig und verkehrsarm gelegene ländliche Region gehörte nicht zu den Gebieten, in denen sich die protoindustrielle gewerbliche Wirtschaft allmählich in moderne Industriebranchen wandelte. Die Emscher-Lippe-Region, administrativ schon seit 1816 zusammengefasst im Kreis Recklinghausen, modernisierte sich vielmehr schneller und radikaler als viele andere Landschaften Deutschlands. Die Eisenbahn schuf von 1870 bis 1905 dafür die entscheidende neue Infrastruktur. Die demografischen, auch durch massive Migration hervorgerufenen Wachstumsschübe ab ca. 1880 sind dabei ein geradezu singuläres Phänomen innerhalb der deutschen Bevölkerungsgeschichte; die großen Bergwerke und die Urbanisierung der expandierenden Gemeinden überformten den ehemals dünn besiedelten und schwach entwickelten Landstrich auf fundamentale Weise. Die technischen Fortschritte des Ruhrbergbaus, der an der Emscher um 1870 noch in Tiefen von ca. 300 Metern operierte, erreichte im Zuge seiner Nordwanderung Richtung Lippe auf den Zechen in Waltrop und Datteln um 1910 die Flöze in rund 700 Metern unter Tage. Kohle und Konjunktoren, Lokomotiven und Zuwanderer gaben Dynamik und Richtung einer Entwicklung vor, die in der Region um 1870 ruckartig begann, aber 1914 noch lange nicht beendet war.

² Michael Stürmer: Das ruhelose Reich. Deutschland 1866–1918. Berlin 1983 (Die Deutschen und ihre Nation, Bd. 3), S. 58.

Auswahlbibliografie

Deutschland 1870–1914

Becker, Frank: Bilder von Krieg und Nation.

Die Einigungskriege in der bürgerlichen Öffentlichkeit Deutschlands 1864–1913. München 2001 (Ordnungssysteme. Studien zur Ideengeschichte der Neuzeit, Bd. 7).

Berghahn, Volker: Das deutsche Kaiserreich 1871–1914.

Industriegesellschaft, bürgerliche Kultur und autoritärer Staat. Stuttgart 2003.

Epkenhans, Michael: Die Reichsgründung 1870/71.

München 2020.

Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866–1918.

Bd. 1: Arbeitswelt und Bürgergeist. München 1998.

Nonn, Christoph: 12 Tage und ein halbes Jahrhundert.

Eine Geschichte des deutschen Kaiserreiches 1871–1918. München 2020.

Osterhammel, Jürgen: Die Verwandlung der Welt.

Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts. München 2009.

Richter, Hedwig: Aufbruch in die Moderne. Reform und

Massenpolitisierung im Kaiserreich, Frankfurt/Main 2021.

Stürmer, Michael: Das ruhelose Reich.

Deutschland 1866–1918. Berlin 1983 (Die Deutschen und ihre Nation, Bd. 3).

Ullrich, Volker: Die nervöse Großmacht.

Aufstieg und Untergang des deutschen Kaiserreiches 1871–1918. Frankfurt/Main 2013.

Wehler, Hans Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte.

Bd. 3: Von der Deutschen Doppelrevolution bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges 1849–1914. München 1995.

Wirtschafts-, Industrie- und Konjunkturgeschichte 1870–1914

Abelshauer, Werner / Petzina, Dietmar (Hrsg.):

Deutsche Wirtschaftsgeschichte im Industriezeitalter. Konjunktur, Krise, Wachstum. Königstein / Ts. 1981.

Bremm, Klaus-Jürgen: Das Zeitalter der Industrialisierung.

Darmstadt 2014.

Briesen, Detlef / Brunn, Gerhard / Elkar, Rainer S. /

Reulecke, Jürgen: Gesellschafts- und Wirtschaftsgeschichte Rheinlands und Westfalens. Köln 1995.

Burhop, Karsten: Wirtschaftsgeschichte des Kaiserreiches

1871–1919. Göttingen 2011.

Butschek, Felix: Industrialisierung. Ursachen, Verlauf,

Konsequenzen. Köln u. a. 2006.

Hahn, Hans-Werner: Die industrielle Revolution in

Deutschland. 3. Aufl. München 2011 (Enzyklopädie deutscher Geschichte, Bd. 49).

Henning, Friedrich-Wilhelm: Handbuch der Wirtschafts-

und Sozialgeschichte Deutschlands. Bd. 2: Wirtschafts- und Sozialgeschichte Deutschlands im 19. Jahrhundert. Paderborn 1996.

Liedtke, Rainer (Hrsg.): Die Industrielle Revolution.

Köln u. a. 2012.

Mohr, Joachim / Schnurr, Eva Maria (Hrsg.):

Die Gründerzeit. Wie die Industrialisierung Deutschland veränderte. München 2019.

Pierenkemper, Toni: Gewerbe und Industrie im 19. und

20. Jahrhundert. München 2007 (Enzyklopädie deutscher Geschichte, Bd. 29).

Spree, Reinhard: Wachstumszyklen der deutschen Wirt-

schaft von 1840–1880, mit einem konjunkturstatistischen Anhang. 2. Aufl. Berlin 1977 (Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 29).

Spree, Reinhard: Wachstumstrends und Konjunkturzyklen

in der deutschen Wirtschaft von 1820 bis 1913. Quantitativer Rahmen für eine Konjunkturgeschichte des 19. Jahrhunderts. Göttingen 1978.

Tilly, Richard H.: Vom Zollverein zum Industriestaat.

Die wirtschaftlich-soziale Entwicklung Deutschlands 1834

bis 1914. München 1990 (Deutsche Geschichte der neuesten Zeit vom 19. Jahrhundert bis zur Gegenwart).

Ziegler, Dieter: Die Industrielle Revolution.

Darmstadt 2005.

Eisenbahn

Ellerbrock, Karl-Peter / Schuster, Martina (Hrsg.):

150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn. Katalog zur gleichnamigen Ausstellungs- und Veranstaltungsreihe. Essen 1997.

Gantenberg, Anette / Karabaic, Milena (Red.):

Vom Rhein zur Weser. Mit der Köln-Mindener Eisenbahn von Deutz nach Minden. Hrsg. vom Rheinischen Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz. Essen 1997.

Hoffmann, Bernd Franco: Die Köln-Mindener Eisenbahn.

Schienenwege durch Rheinland und Ruhrgebiet. Erfurt 2019.

Kordes, Matthias: Zur Frühgeschichte der Zechen- und

Kohlenbahnen im Ruhrgebiet (1780–1900). In: Vestischer Kalender 78 (2007), S. 198–203.

Roth, Ralf: Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft

über Raum und Zeit 1800–1914. Ostfildern 2005.

Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise.

Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. 6. Aufl. Frankfurt/Main 2015.

Ziegler, Dieter: Eisenbahn und Staat im Zeitalter der

Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich. Stuttgart 1996.

Migration

Bade, Klaus J. / Emmer, Pieter C. / Lucassen, Leo /

Oltmer, Jochen (Hrsg.): Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart. 2. Aufl. Paderborn u. a. 2008.

Dahlmann, Dittmar / Kotowski, Albert S. /

Karpus, Zbigeniew (Hrsg.): Schimanski, Kuzorra und

andere. Polnische Einwanderer im Ruhrgebiet

zwischen Reichsgründung und Zweitem Weltkrieg. Essen 2005.

Kift, Dagmar / Osses, Dietmar (Hrsg.):

Polen – Ruhr. Zuwanderungen zwischen 1871 und heute. Essen 2007.

Kleißmann, Christoph: Polnische Bergarbeiter im Ruhrgebiet

1870–1945. Soziale Integration und nationale Subkultur einer Minderheit in der deutschen Industriegesellschaft. Göttingen 1978.

Kossert, Andreas: Preußen, Deutsche oder Polen?

Die Masuren im Spannungsfeld des ethnischen Nationalismus 1870–1956. Wiesbaden 2001.

Stefanski, Valentina Maria: Zum Prozess der Emanzipation

und Integration von Außenseitern. Polnische Arbeitsmigranten im Ruhrgebiet. Dortmund 1984.

Wisotzky, Klaus / Wölk, Ingeborg (Hrsg.):

Fremd(e) im Revier!? Zuwanderung und Fremdsein im Ruhrgebiet. Essen 2010.

Ruhrgebiet und Ruhrbergbau

Brüggemeier, Franz-Josef: Grubengold.

Das Zeitalter der Kohle von 1750 bis heute. München 2018.

Brüggemeier, Franz-Josef: Leben vor Ort.

Ruhrbergleute und Ruhrbergbau 1889–1919. München 1983.

Czierpka, Juliane: Der Ruhrbergbau.

Von der Industrialisierung bis zur Kohlenkrise. In: Aus Politik und Zeitgeschichte 1–3 / 69 (2019), S. 13–19.

Fessner, Michael: Steinkohle und Salz.

Der lange Weg zum industriellen Ruhrrevier. Bochum 1998.

Gilhaus, Ulrike: Kumpel auf vier Beinen.

Grubenpferde im Ruhrbergbau. Dortmund 2010.

Grütter, Theodor Heinrich / Farrenkopf, Michael (Hrsg.):

Das Zeitalter der Kohle. Eine europäische Geschichte. Katalog zur Ausstellung des Ruhr Museums und des

Deutschen Bergbau-Museums auf der Kokerei Zollverein,
27. April bis 11. November 2018. Essen 2018.

Harenberg, Bodo (Hrsg.): Chronik des Ruhrgebietes.
Dortmund 1987.

Hermann, Wilhelm / Hermann, Gertrude:
Die alten Zechen an der Ruhr. Vergangenheit und Zukunft
einer Schlüsseltechnologie. Mit einem Katalog der
»Lebensgeschichten« von 477 Zechen. Königstein 2007.

Holtfreich, Carl-Ludwig: Quantitative Wirtschaftsgeschichte
des Ruhrkohlenbergbaus. Eine Führungssektoranalyse.
Dortmund 1973.

Huske, Joachim: Der Steinkohlenbergbau im Ruhrrevier
von seinen Anfängen bis zum Jahr 2000. 3. überarb. Aufl.
Herne 2007.

**Köllmann, Wolfgang / Korte, Herrmann / Petzina, Dieter /
Weber, Wolfhard (Hrsg.):** Das Ruhrgebiet im Industriezeitalter.
Geschichte und Entwicklung, Bd. 1. Düsseldorf 1990.

Lambers, Hanno / Schulte-Derne, Friedrich:
Das Ruhrgebiet in der Geschichte von 1815 bis 1914.
Begleittexte zur historischen Wandkarte »Das Ruhrgebiet in
der Geschichte von 1815 bis 1914. Hrsg. vom Kommunalver-
band Ruhrgebiet. Essen 1987.

Ritter, Gerhard A. / Tenfelde, Klaus: Lohnarbeit,
Arbeiterleben und sozialer Konflikt. Arbeiterleben im
Kaiserreich. Bonn 1992 (Geschichte der Arbeiter und der
Arbeiterbewegung in Deutschland seit dem Ende des
18. Jahrhunderts, Bd. 5).

Schlieper, Andreas: 150 Jahre Ruhrgebiet.
Ein Kapitel deutscher Wirtschaftsgeschichte.
Düsseldorf 1986.

Tenfelde, Klaus / Pierenkemper, Toni (Hrsg.):
Geschichte des deutschen Bergbaus. Bd. 3:
Motor der Industrialisierung. Deutsche Bergbau-
geschichte im 19. und frühen 20. Jahrhundert.
Münster 2016.

Tenfelde, Klaus / Urban, Thomas (Hrsg.):
Das Ruhrgebiet – Ein historisches Lesebuch.
Bd. 1. Essen 2010.

Vonde, Detlev: Revier der Großen Dörfer.
Industrialisierung und Stadtentwicklung im Ruhrgebiet.
Essen 1989.

Recklinghausen

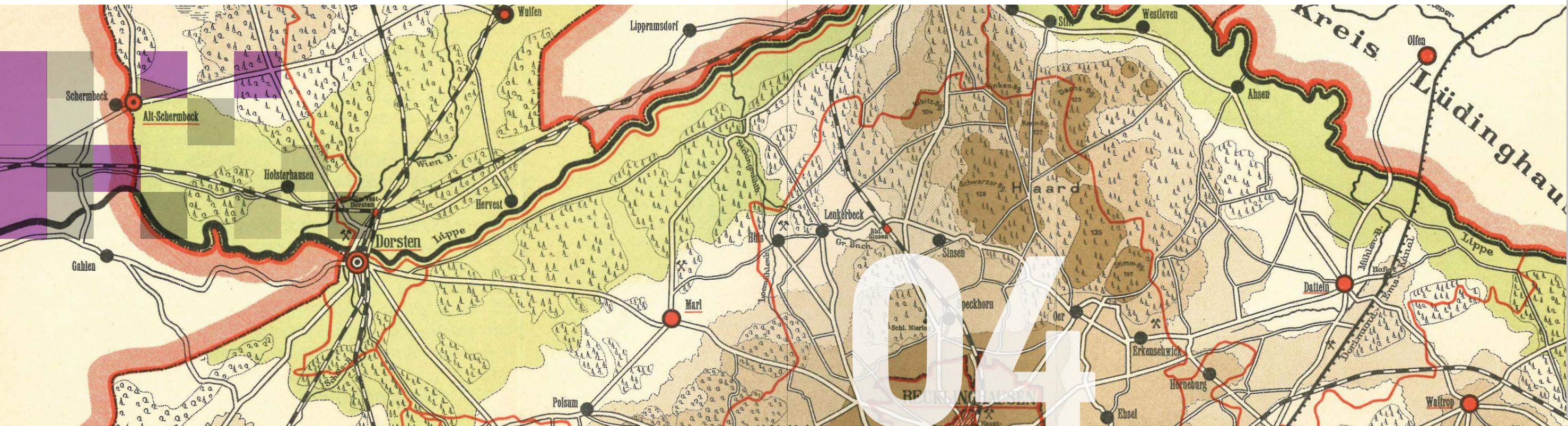
Bresser, Klaus / Thüer, Christoph (Hrsg.):
Recklinghausen im Industriezeitalter.
Recklinghausen 2000.

Kreis Recklinghausen (Hrsg.): Der Kreis Recklinghausen.
Stuttgart 1979.

Schneider, Christian / Wiedenhöfer, Joseph (Hrsg.):
Der Kreis Recklinghausen. 1850–1910. Zur Erinnerung
an den Landrat Freiherrn von Reitzenstein 1848–1893.
Münster 1911.



Zeche König Ludwig I/II, Nordansicht Kokerei, 1913



Historische Schulwandkarte des Kreises Recklinghausen einschließlich der kreisfreien Stadt Recklinghausen

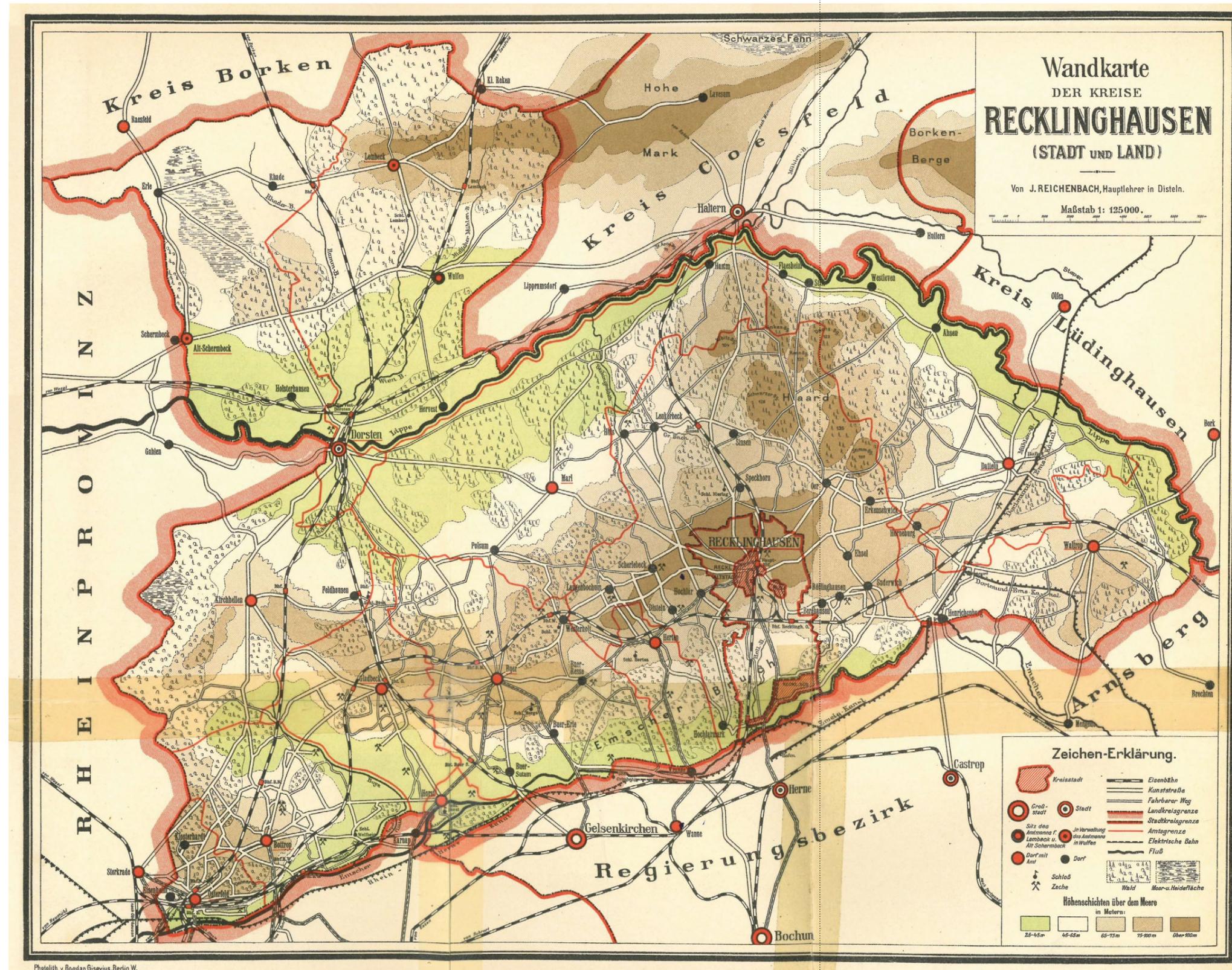
Matthias Kordes

Die Karte vereinigt allgemein-topografische Elemente mit thematischen Aspekten der Wirtschafts- und Verkehrsgeografie. Abgebildet ist der Kreis Recklinghausen in seinen rot markierten, seit 1816 bestehenden administrativen Außen- und innen seit 1904 modifiziert durch das Ausscheiden der Stadt Recklinghausen aus dem Kreisverband. Die Lokalisierung der Städte und Dörfer (darunter auch die selbstständige Stadt Buer, heute: Gelsenkirchen, und die Landgemeinde Osterfeld, heute: Oberhausen) entspricht dabei nicht dem Flächenbestand und -verbrauch der Erschließung, Besiedlung und Bebauung der schnell wachsenden Siedlungen insbesondere im Süden des Kreisgebietes (Ausnahme: rot schraffierte Flächen im Stadtgebiet Recklinghausens).

Großformatige geologische, topografische und bodenkundliche Karten und Pläne sowie sog. Heimatkarten aller Art waren, auf Leinwand oder Karton aufgezo- gen und mit Aufhängevorrichtungen versehen, im frühen 20. Jahrhundert

klassische kartografische Gattungen für fachdidaktische Zwecke. Mit ihren suggestiven, gegenüber Texten viel eindeutigeren und kompakteren Aussageformen dienten sie vor allem der schulischen Vermittlung integrativer Raumbilder und raumbezogenen Wissens. Als visuelles Medium für den Frontalunterricht sowie als Produkt methodischer Schulkartografie fanden diese farbigen Druckwerke neben klassischen Schulatlanten (z. B. dem »Diercke«, ab Ende des 19. Jahrhunderts im Westermann-Verlag erschienen) regelmäßig Verwendung im Geografie-, Geschichts- und Heimatkunde-Unterricht.

Technisch, grafisch und pädagogisch wurde dieser Kartentyp für bestimmte Städte, Kreise und Regionen vielfach von fach- und ortskundigen Lehrkräften oder Personen der Schulverwaltung entworfen, hier: von Julius Reichenbach (1877–1946), einem Grundschulrektor aus Herten. Gattungsgeschichtlich gehen solche Medien auf den preußischen



Die Wandkarte wurde als Faltblatt wieder abgedruckt in: Schneider, Christian / Wiedenhöfer, Joseph: »Der Kreis Recklinghausen 1850–1910«, 1911

Militärgeographen und Spezialisten für »Terrainkunde« Emil von Sydow (1812 – 1873) zurück. Dieser hatte für die Geländedarstellung in Schulatlanten und ähnlichen Lehrmitteln eine Art Kartensprache, d. h. ein von jedermann »lesbares« System sog. Regionalfarben für Höhenlinien und Bodenerhebungen entwickelt (grün: Tiefland; braun: Gebirge; blau: Gewässer – hier nicht ausgeführt). Ab Mitte des 19. Jahrhunderts setzte sich von Sydows Darstellungskonzeption in der deutschen Schulgeografie allgemein durch; Schulwandkarten wurden vor allem durch »Justus Perthes' Geographische Verlags-Anstalt Gotha« verbreitet (ab 1992 mit der Verlagsgruppe Ernst Klett GmbH vereinigt).

Aber auch die um 1900 aufstrebende »Steindruckerei« Bogdan Gisevius, die als Berliner Druckhaus bis 1985 nachweisbar ist, produzierte und verlegte dieses Medium seit dem späten 19. Jahrhundert. Sie entwickelte für das wilhelminische Schulwesen ein umfangreiches und standardisiertes Sortiment topografisch-thematischer Wandkarten, darunter auch den Typus der sog. Kreiskarten, deren überlieferte Beispiele von Westfalen bis Ostpreußen reichen. Der Wiederabdruck der Gisevius/Reichenbach-Karte in einem quasi offiziellen Handbuch des Kreises Recklinghausen von 1910 lässt auf die repräsentative Rolle schließen, die ihr in Klassenräumen, aber womöglich auch in preußischen Amtsstuben bei der Visualisierung des nördlichen Ruhrgebietes als Region sui generis zukam.

Schulwandkarte der Kreise Recklinghausen einschließlich der kreisfreien Stadt Recklinghausen

Urheber Julius Reichenbach, Hauptlehrer in (Herten-) Disteln

Druck / Verlag Lithografisches Institut Bogdan Gisevius, Berlin Schöneberg

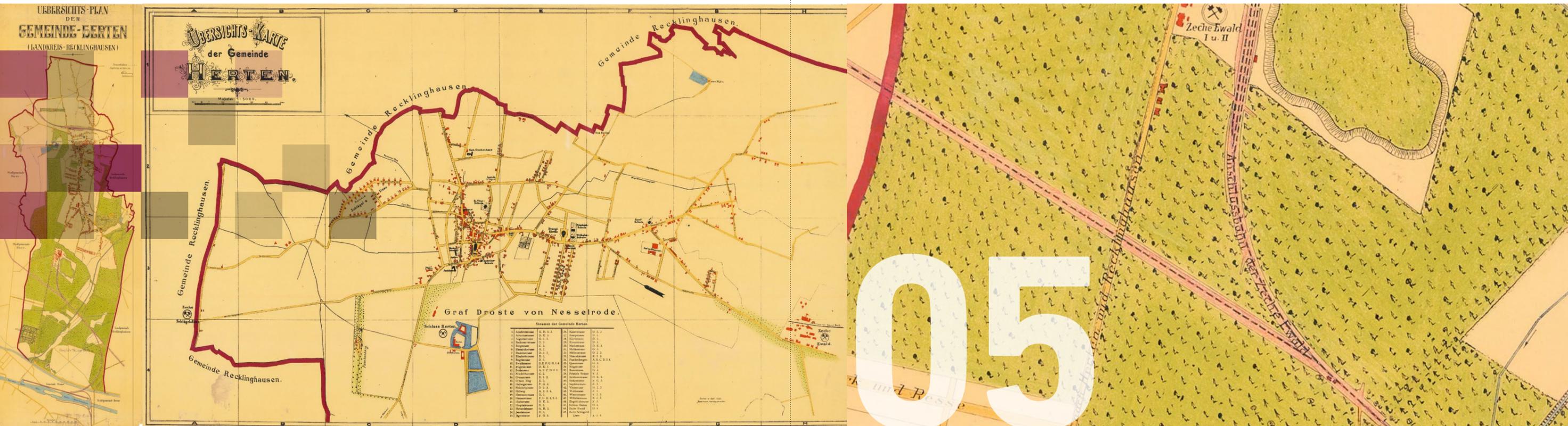
Datierung zwischen 1906 und 1910

Maßstab 1 : 125 000, genodet

Material farbiger Druck auf Papier



Alle Arbeitsblätter, Quellen und ergänzende Informationen zu den Kapiteln 4 bis 8 sind unter diesem QR-Code abrufbar
> https://url.nrw/bipa_archive



Arbeitsmaterialien Bergbau

Nils Körner, Daniel Rosenbusch

Unterrichtliche Voraussetzungen

Voraussetzung für die Auseinandersetzung mit dem Thema Zechengründung und Bergbau im nördlichen Ruhrgebiet ist,

- > dass die Schülerinnen und Schüler ein Überblickswissen über die Industrialisierungsprozesse in Europa besitzen, insbesondere über die Faktoren der deutschen Rückständigkeit im Vergleich zu England (Zersplitterung, zollpolitische Abschottungen etc.);
- > dass die Schülerinnen und Schüler den Konjunkturverlauf Deutschlands zur Industrienation erklären können, insbesondere die Trendperiode im Anschluss an die sogenannte Gründerkrise 1873;
- > dass die Schülerinnen und Schüler Auswirkungen der technischen Neuerungen auf den Alltag der Bevölkerung benennen können;

- > dass die Schülerinnen und Schüler ein grundlegendes Verständnis über die Industriegesellschaft und deren Schichten haben (Unternehmerinnen und Unternehmer, Arbeiterinnen und Arbeiter, Beamtinnen und Beamte, etc.).

Methodisch-didaktische Anregungen / Zielrichtung des Moduls

Die kooperative Unterrichtsdramaturgie des Moduls ermöglicht die Erarbeitung konkurrierender Perspektiven und Raumvorstellungen des Ruhrgebiets. Dieses Ballungsgebiet mit all seinen Facetten und Implikationen auf die Bevölkerung gründete auf den technischen und industriellen Neuerungen des ausgehenden 19. Jahrhunderts, die die Infrastruktur in Herten in jeglicher Hinsicht veränderten.

Zum Einstieg bietet sich der Kartenvergleich der beiden Übersichtspläne von Hertens aus dem Jahr 1899 und dem Jahr 1912 an. Die Schülerinnen und Schüler können ihr Vorwissen aktivieren und mit den Erkenntnissen aus dem Vergleich in Verbindung setzen, wodurch sich erste Fragen zur Auswirkung der Zechengründungen auf die Bevölkerung ergeben sollten.

Anhand des Manuskriptes des ehemaligen Bürgermeisters Adolf von Kleinsorgen lässt sich beispielhaft erarbeiten, wie Akteure die Transformation Hertens aus einem anfänglich dörflichen Gepräge zu einem massiv industrialisierten Ballungsraum erlebten. Adolf von Kleinsorgen, ehemaliger Bürgermeister der Stadt Hertens, nimmt in diesem Manuskript über die Stadtwendung Hertens eine vorwiegend unternehmerisch geprägte, politische Perspektive ein, die die Veränderungen in Hertens in überwiegend positives Licht rückt. Die Frage, ob seine Aussagen *cum grano salis* zu verstehen sind, fungiert schließlich als Brückenschlag zu der eigentlichen Archivarbeit.

Es bietet sich an, in Gruppen die Perspektive eines Priesters, eines Arbeiters oder eines Bauern auf den Wandel der Infrastruktur und die Gesellschaft näher zu betrachten und mit der des Bürgermeisters zu vergleichen.

Historische Einordnung der Materialien

Um 1920 formulierte der preußische Beamte Francis Kruse auf romantische Weise:

»Auf meinen vielen Fahrten durch das Industriegebiet beherrschte mich von Anfang bis zu Ende ein Widerspruch der Gefühle. Auf der einen Seite bewunderte ich die ungeheure Summe von Wagemut, Erfindungsgeist, Wissensstärke und Körperkraft, die hier verständnisvoll zusammenwirkten zu einem großen Ziele. Andererseits konnte ich von dem Gedanken nicht loskommen, daß durch die Industrie die Lebensbedingungen für die

in ihrem Bezirke tätigen Menschen in bedenklichem Maße verschlechtert werden. Wo früher üppige Weiden, fruchthaltende Äcker das Auge erfreuten und die Bevölkerung ernährte, wo Wasser und Luft rein waren, Wälder und Wiesen Ruhe und Erholung boten, ... da durchkreuzten sich Eisenbahnen, Kleinbahnen, Straßenbahnen, Wege jeder Art und Schmutzwasserkanäle; da dröhnt es und zischt es, da pfeift es und rasselt es, daß man sein eigenes Wort nicht verstehen kann; da wädet man in Staub oder Schlamm, da verpesten Rauch, Gase und Gerüche übelster Art die zum Atmen notwendige Luft; nirgends Ruhe, nirgends Rast.«¹

Ganz offensichtlich manifestiert sich in Kruses Aussage die Raumvorstellung und das Raumbewusstsein eines preußischen Beamten, der auf romantische Art und Weise eine Einschätzung der Lebensumstände der Menschen im Ruhrgebiet vornehmen zu können glaubte. Dass zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine Vielzahl von Raumvorstellungen und Ausprägungen von Raumbewusstsein konkurrierten, unter anderem durch Herkunft oder soziale Schicht bedingt, liegt vor allen Dingen an den tiefgreifenden Veränderungen der Landschaft, und damit der Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur, um die Jahrhundertwende. Denn trotz der anfänglichen Rückständigkeit im Vergleich zu England muss dem Deutschen Kaiserreich im ausgehenden 19. Jahrhundert der Status einer modernen Industrienation konzediert werden, worin das Ruhrgebiet paradigmatisch hervorragte.

Neben London und Paris entwickelte sich hier, angetrieben durch den Aufstieg der Montanindustrie, des Bergbaus und der Stahlindustrie, eines der größten Ballungszentren.² Die Gründerkrise in den 70er- und 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts sowie kleinere, ephemere Konjunkturschwankungen konnten nicht verhindern,

¹ Francis Kruse: *Vergangenes und Geliebtes. Lebenserinnerungen eines preußischen Beamten*. Eschwege 1967, S. 157. Zitiert in: Thomas Küster: *Das Ruhrgebiet in staatlicher Perspektive (1870–1930)*. In: Klaus Tenfelde / Thomas Urban (Hrsg.): *Das Ruhrgebiet. Ein historisches Lesebuch*. Bd. 1. Essen 2010, S. 127–162, hier S. 127.

² Klaus Tenfelde / Thomas Urban (Hrsg.): *Das Ruhrgebiet. Ein historisches Lesebuch*. Bd. 1. Essen 2010, S. 9.

dass sich ein Strom an neuen Hoffnungs- und Möglichkeitspotenzialen Bahn brach, der auf den Katarakt der zweiten Industriellen Revolution zufloss.³

Die hervorgerufenen Gefühle von Bewunderung oder Bedrohung kamen zwischen 1910 und 1920 besonders in einer zunehmenden Zahl an Publikationen belletristischer oder journalistischer Literatur zum Ausdruck, in der das Ruhrgebiet häufig, ähnlich dem Gedanken von Kruse, als »Land der Arbeit« beschrieben wurde.⁴ Die Zuschreibung »Land der Arbeit« nährte sich maßgeblich aus dem Anstieg an Arbeitsplätzen in der Montanindustrie, die für einen stetigen Zuwachs an Menschen gesorgt hatte. Waren es 1850 noch 12.000 Erwerbstätige im Bergbau, stieg die Beschäftigtenzahl bis 1910 auf etwa 400.000 an. Trotz der neuen Techniken und Erfindungen blieb der Untertagebau bis in 1930er-Jahre jedoch eine vorwiegend harte, körperliche Tätigkeit.⁵ Fördertürme, Gleisanlagen und Abwasserkanäle waren allgegenwärtig. Hans-Christoph Seidel äußert sich in einem Aufsatz zur Arbeit in der Schwerindustrie wie folgt: »Außer Arbeit schien die Region ihren Bewohnern nicht viel zu bieten zu haben.«⁶

Auch das damals noch dörflich geprägte Hertens durchlief diese Veränderung. Die Abteufung des ersten Schachts der Zeche Ewald erfolgte 1871, 1876 wurde mit der ersten Kohleförderung begonnen. Aufgrund der ungünstigen Lage der Zeche, bedingt durch Störungen in den gebirgsbildenden Schichten, erhielt sie zeitweilig den Beinamen »Elend«.⁷ Mit der Abteufung von zwei weiteren Schächten im heutigen Gelsenkirchen zwischen 1895 und 1899 stieg die Kohleför-

³ Siehe Hans-Werner Hahn: *Die industrielle Revolution in Deutschland*. 3. Aufl. München 2011 (Enzyklopädie deutscher Geschichte, Bd. 49), S. 42.

⁴ Siehe dazu: Hans-Christoph Seidel: *Arbeit in der Schwerindustrie*. In: Klaus Tenfelde / Thomas Urban (Hrsg.): *Das Ruhrgebiet. Ein historisches Lesebuch*. Bd. 1. Essen 2010, S. 227–231, hier S. 227.

⁵ Ebd.

⁶ Ebd.

⁷ Siehe Wilhelm Hermann / Gertrude Hermann: *Die alten Zechen an der Ruhr*. 3. Aufl. Königsstein i.T. 1990, S. 258.

derung schließlich stark an. Wiederum zwei weitere Schächte führten bis zum Jahr 1905 zu einer Kohleförderung von 1,14 Millionen Tonnen.⁸

Noch 1865 war die Bevölkerungssituation im Vergleich zu 1816 mit 847 Einwohnern beinahe unverändert geblieben.⁹ Den sprunghaften Anstieg der Bevölkerungszahl löste erst die Errichtung der Zeche Ewald aus, was einen Ausbau der Infrastruktur verlangte. Kommunale Einrichtungen für Versorgung und Verkehr, wie zum Beispiel die »Vestischen Kleinbahnen«, trugen maßgeblich dazu bei, den Orts- und Nahverkehr zu verbessern. Als Vorläufer der Hertener Stadtwerke GmbH wurde 1900 eine erste eigene Gasanstalt errichtet. Am 10. Mai 1901 löste eine elektrisch betriebene Eisenbahn den historischen Pferdeomnibus ab, der bis dato der Bevölkerung als einziges Nahverkehrsmittel gedient hatte. Die Beförderungszahlen zwischen Mai und Dezember 1901 von 781.000 Personen auf einer Strecke von 12,8 Kilometer lassen Rückschlüsse darüber zu, wie notwendig die Einführung dieser Neuerung war.¹⁰ Die medizinische Versorgung wurde durch die Eröffnung des St. Elisabeth-Hospitals 1895 stark verbessert.¹¹ Die Installation von vier Petroleumlaternen erhellte ab 1882 die ersten Straßenzüge in Hertens.¹²

Adolf von Kleinsorgen wurde am 17.11.1867 in Meschede geboren und zog 1901 nach Hertens. Er war verheiratet mit Charlotte (ursprünglich Maria) von Kleinsorgen und hatte zwei Söhne und eine Tochter. Von 1901 bis 1927 war von Kleinsorgen Amtmann in Hertens. Durch eine Gesetzesänderung im Jahr 1927 wurde er Hertens erster Bürgermeister. 1931 trat er je-

⁸ Ebd.

⁹ Hans-Ulrich Stanke: *Die Stadt Hertens*. In: Gerhard Stalling AG (Hrsg.): *Der Landkreis Recklinghausen*. Oldenburg 1966, S. 206–222, hier S. 206.

¹⁰ Hanno Lambers / Friedrich Schulte-Derne: *Das Ruhrgebiet in der Geschichte von 1815–1914. Begleittexte zur historischen Wandkarte »Das Ruhrgebiet in der Geschichte von 1815 bis 1914.«* Hrsg. vom Kommunalverband Ruhrgebiet. Essen 1987, S. 131.

¹¹ Gregor Spohr: *Die Stadt Hertens*. Hertens 1992, S. 20.

¹² Alexander Richter / Friederike Richter: *Ruhrgebiet. Metropolen, Industriekultur und Landschaften*. Berlin 2020, S. 187.

doch aus gesundheitlichen Gründen von seinem Amt zurück. 1953 verstarb er. Das Manuskript (Material 3) muss er zum Ende seiner Amtszeit um 1925 verfasst haben. Als Mitglied der DNVP, einer kaisertreuen, konservativen Partei, die den Versailler Vertrag ablehnte, sah sich von Kleinsorgen in der Umbruchzeit der Weimarer Republik höchstwahrscheinlich einer ungewissen Zukunft gegenüber, die ein Extrapolieren, was in den folgenden Jahren möglich oder erwartbar schien, nicht zuließ.¹³ Das Manuskript mag in diesem Zusammenhang als eine Art Kontingenzbewältigung gesehen werden, um im Angesicht einer ungewissen Zukunft niederzuschreiben, was man bereits erreicht und geleistet hat.

¹³ <https://www.herten.de/presse/p/news/enkel-des-ersten-buergermeisters-zu-besuch.html> (aufgerufen am 25.11.2020).



Alle Arbeitsblätter, Quellen und ergänzende Informationen zu den Kapiteln 4 bis 8 sind unter diesem QR-Code abrufbar
> https://url.nrw/bipa_archive

Arbeitsmaterialien, Arbeitsaufträge und Erwartungshorizonte

Differenzierungsmöglichkeiten

Bezüglich der *Textquelle* bietet es sich an, über die Aufbereitung des Materials zu differenzieren. Während das Gros der Schülerinnen und Schüler hauptsächlich mittels der vorbereiteten Arbeitsblätter und Quellen (inkl. Hilfestellungen wie Worterklärungen, Kürzungen etc. sowie in kooperativer Lernform) arbeitet, steht für leistungsstarke Schülerinnen und Schüler oder für die Hand der Lehrkräfte das unbearbeitete Manuskript zur Verfügung.

Quelle 1: Übersichtsplan von Herten, 1899



zu Quelle 1

Urheber Amtsbaumeister der Stadt Herten, Heckmann, im April 1889

Fundort Stadtarchiv Herten, Bestand Karten und Pläne, Signatur KuP 2

Datierung 1899

Format 97,9 x 54,9 cm; Maßstab 1:5000

Material farbiger Druck auf Papier

Legende



rote Flächen Gebäude



schwarze Flächen öffentliche Gebäude



grüne Flächen Wald-/Rasenfläche



blaue Flächen Gewässer



schwarz-weiße Linien Pfade

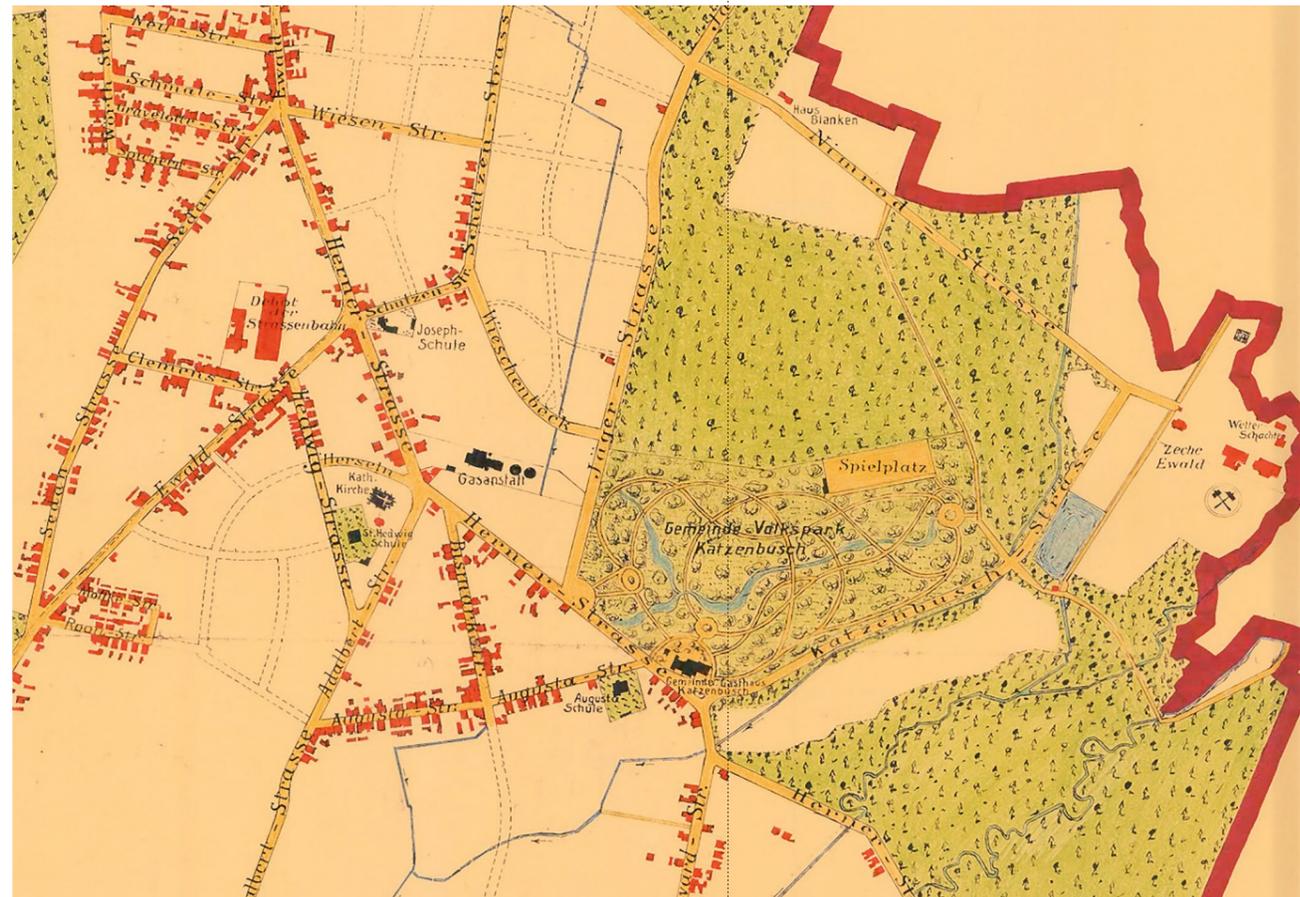
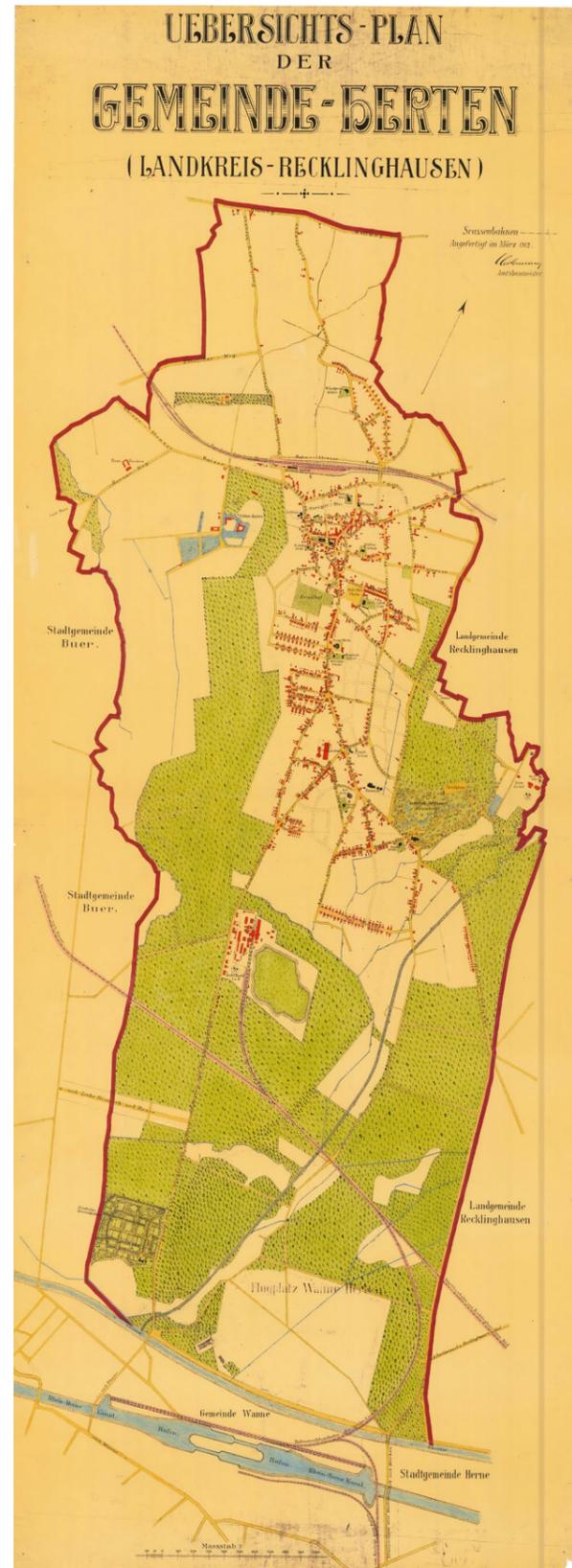


gelbe Linien befestigte Wege / Straßen



rote Linien Stadtgrenze

Quelle 2: Übersichtsplan von Herten, 1912



zu Quelle 2:

Urheber Amtsbaumeister der Stadt Herten, Heckmann, im März 1912; für die Gemeinde Herten, Landkreis Recklinghausen

Fundort Stadtarchiv Herten, Bestand: Karten und Pläne, Signatur: KuP 3

Datierung 1912

Format 45,2 x 98,9 cm; Maßstab 1 : 1000, genordet

Material farbiger Druck auf Papier

Legende

-  **rote Flächen** Gebäude
-  **schwarze Flächen** öffentliche Gebäude
-  **grüne Flächen** Wald-/Rasenfläche
-  **weiße Flächen** Bebauungsgebiet
-  **blaue Flächen** Gewässer
-  **rosa / schwarz-weiße Linien** Eisenbahntrassen
-  **orange Linien** befestigte Wege/Straßen
-  **gestrichelte / weiße Linien** projektierte Straßen/Wege
-  **rote Linien** Stadtgrenze

Quelle 3a: Herten vor der Zechengründung

Der Text wurde ca. 1925 verfasst von Adolf von Kleinsorgen, der zwischen 1901 und 1931 höhere politische Ämter in Herten innehatte. Im folgenden ersten Teil äußert er sich rückblickend zur Situation der Stadt, bevor dort im Jahr 1871 die erste Zeche gegründet wurde:

- 1 Die wirtschaftliche Grundlage des Dorfes Herten im Jahre 1857 war ausschließlich die Land- und Forstwirtschaft, und demgemäß waren die wirtschaftlichen Verhältnisse typisch agrarisch. 1 Sein besonderes Gepräge 2 erhielt aber das Gemeinwesen 3 durch den dominierenden Einfluß des Grafen Nesselrode infolge seines bedeutenden Grundbesitzes in der Gemeinde Herten. Die gräfliche Land- und Forstwirtschaft war in der Tat damals noch der wirtschaftliche Mittelpunkt der Gemeinde. Es besaßen zwar in Herten auch einige zehn Bauern selbstbewirtschafteten eigenen und gepachteten 4 Grundbesitz, 10 aber der Grundbesitz des Grafen überragte doch um über das Dreifache dem ganzen Grundbesitz der Bauern und Kötter. Die kleineren und kleinsten Kötter 5 mußten, da ihr kleiner Acker sie nicht zu ernähren vermochte, sich noch nach Nebenerwerb umsehen. Sie fanden ihn in erster Linie in der Land- und Forstwirtschaft des Grafen oder auch bei den größeren Bauern. In den späteren Jahrzehnten (in den siebziger Jahren) 6 gingen wohl auch einzelne Kötter oder manche der wenigen vorhanden Tagelöhner 7 zur Arbeit nach auswärts zu den Zechen Pluto oder Königsgrube in Wanne.

1 Agrarisch: landwirtschaftlich
2 Gepräge: Merkmale, Kennzeichen
3 Gemeinwesen: Zusammenleben (hier der Menschen in der Stadt Herten)
4 Gepachtet: gemietet
5 Kötter: Besitzer eines Kotten (= eines kleineren Wohnhauses mit Acker oder Werkstatt)
6 Hier ist die Zeit zwischen 1870 und 1879 gemeint
7 Tagelöhner: einfacher (Land-)Arbeiter ohne feste Stellung

- 30 Handel und Gewerbe waren natürlich in dieser Zeit in Herten ganz unbedeutend. Es waren nur einige Krämer 8 im Ort, die im Nebenberuf den geringen Bedarf der Dorfbewohner vermittelten, und einige Handwerker, wohl auch nur nebenher ihren Beruf ausübend.

8 Krämer: Händler

Quelle 3b: Herten nach der Zechengründung

Der Text wurde ca. 1925 verfasst von Adolf von Kleinsorgen, der zwischen 1901 und 1931 höhere politische Ämter in Herten innehatte. Im folgenden zweiten Teil äußert er sich rückblickend zur Situation der Stadt, nachdem dort im Jahr 1871 die erste Zeche gegründet wurde:

- 1 In den siebziger und achtziger Jahren 1 bahnte sich dann die Änderung des Wirtschaftslebens der Gemeinde durch die Niederbringung 2 von Kohlenschächten 5 auf Hertener Gebiet an, und entscheidend industriell wurde das Wirtschaftsbild, als sich der Bergbau in der Gemeinde Herten in den darauf folgenden Jahrzehnten überaus günstig entwickelt hatte. In diesen Jahrzehnten hat sich die grundlegende Wandlung von der landwirtschaftlichen Kleingemeinde zur industriellen Großgemeinde vollzogen.

- Daß auch der Handel und das Kleingewerbe 3 bei solcher Entwicklung zahlreicher und leistungsfähiger in Herten werden mußte und auch geworden ist, war nur die folgerichtige Auswirkung dieser Strukturänderung. Ebenso zwangsläufig war dadurch gegeben 20 der Ausbau des Verkehrswesens in der Gemeinde, also des Straßenbahn-, Eisenbahn- und des Postverkehrs.

- Als sehr nachteilig für eine Gemeinde kann sich jedoch in Zeiten des Darniederliegens eines bestimmten Gewerbezweiges die einseitig auf nur einem Industriezweig basierende wirtschaftliche Grundlage – wie das auch in Herten der Fall ist – auswirken. Die 30 Gemeinde war deshalb bestrebt, noch andere Industrien heranzuziehen. Dies gelang nur hinsichtlich der Vestischen Kleinbahnen, mit dem Sitz der Verwaltung und den Hauptbetriebswerkstätten in Herten, und der

1 Hier ist die Zeit zwischen 1870 und 1889 gemeint
2 Niederbringung: Bohrung, Herstellung (Bergmannssprache)
3 Kleingewerbe: kleinere Unternehmen, die häufig von einem Eigentümer betrieben werden (z. B. Handwerker, Dienstleister)

- 35 »Mebag-Maschinen- und Eisenbau A.G.« Eine bedeutende Verbreiterung der industriellen Basis ist damit aber nicht erzielt worden. Die Gewerkschaft »Ewald« litt in den jüngeren ausschlaggebenden 40 Jahrzehnten der Berichtszeit im allgemeinen nicht unter erheblichem Absatzmangel, weshalb auch die nachteiligen Folgen der einseitigen Wirtschaftsgrundlage nicht allzu spürbar waren.

Quelle 3 – Manuskript, unbearbeitet: Herten vor der Zechengründung

Urheber Adolf von Kleinsorgen, Bürgermeister

Fundort Stadtarchiv Herten, Bestand NAP, Signatur: NAP 65 / 1 Bd. I und II hier: S.197–198 und 234–241

Datierung um 1925

Format DIN A4

Material Maschinschrift auf Papier mit handschriftlichen Anmerkungen



Abb.: Manuskript

Arbeitsaufträge Bergbau I

1. Vergleiche die beiden Übersichtspläne von Herten, die du von deiner Lehrerin oder deinem Lehrer erhalten hast. Fülle dazu zuerst die folgende Tabelle aus.



Achte ganz besonders auf die Erklärung von Linien und Symbolen in der Karte von 1912!

2. Beurteile unter Berücksichtigung der Formalanalyse, welche historischen Erkenntnisse du aus dem Vergleich der beiden Karten ziehen konntest. Begründe deine Einschätzung.

3. Formuliere Hypothesen oder Vermutungen, die sich ergeben, wenn du die Erkenntnisse aus dem Kartenvergleich mit deinem Vorwissen verbindest.

4. Welche Auskünfte, die zur Verifizierung dieser Hypothesen oder Vermutungen nötig wären, erfährst du aus der Karte nicht?

Erwartungshorizonte

Arbeitsauftrag 1	Quelle 1	Quelle 2
Welche Überschrift trägt die Karte?	Übersichtskarte der Gemeinde Herten	Übersichtsplan der Gemeinde Herten (Landkreis Recklinghausen)
Wer hat die Karte angefertigt?	Amtsbaumeister Heckmann	Amtsbaumeister Heckmann
Von wann ist die Karte?	1899	1912
Welcher Gegenstand wird dargestellt?	Infrastruktur in Herten	Infrastruktur in Herten
Welche Zeit wird behandelt?	1899	1912 (mit geplanten Straßenzügen als Andeutungen)
Welche Erkenntnisse kann ich aus der Karte entnehmen? > Berücksichtige besonders Beförderungsmittel (öffentlicher Nahverkehr, Straßen etc.), Wohnraum, Industrie, Bildungswesen und medizinische Versorgung.	<ul style="list-style-type: none"> - Zeche Ewald - Wohnhäuser und Siedlungen (Kolonie Schlägel und Eisen / Kolonie Ewald) - Entwässerungsgraben - 6 Schulen - Katholisches Krankenhaus 	<ul style="list-style-type: none"> - neues Zechengelände der Zeche Ewald mit Wetterschacht - Zunahme an Wohnraum - 10 Schulen - Bahnhof Herten - Gasanstalt - Gemeinde-Volkspark Katzenbruch - Straßenbahn von Wanne nach Herten und Recklinghausen - Flugplatz Wanne-Herten

Arbeitsauftrag 2

Deutlich sind Veränderungen zwischen den beiden Übersichtskarten auszumachen. Insbesondere der Bau des Flugplatzes, der Gasanlage oder die Straßenbahnlinie, die im Süden das Zechengelände Ewald mit dem Innenstadtkern verbindet und im Nordosten Richtung Recklinghausen verläuft, ist eine Neuerung. Die rosa eingefärbte Bahnanlage mit dem Hertener Bahnhof im nördlichen Teil der Stadt fällt im Vergleich zu der Karte von 1899 sofort auf. Zwischen 1899 und 1912 ist ein starker Anstieg an Wohnraum und eine Verdichtung des Straßennetzes zu beobachten.

Arbeitsauftrag 3

Bei dieser Aufgabe ist Vorwissen über die Gesellschaft im Kaiserreich vor 1870 notwendig. Grundlegende Merkmale der Gesellschaft und der Lebensformen der einzelnen Gesellschaftsschichten helfen, Hypothesen dahingehend aufzustellen, wie sich die Veränderungen von 1912 auf das Leben ausgewirkt haben könnten.

Mögliche Hypothesen könnten sein:

- > Die Bildung wird besser, da es nun mehr Schulen gibt.
- > Aufgrund des Zuwachses an Montanindustrie nimmt die Umweltverschmutzung zu.
- > Die Straßenbahn erleichtert das Leben der einfachen Menschen, die zumeist kein Auto besaßen.
- > Die Industrie bietet den Menschen Arbeitsplätze (Gasanlage, Zeche Ewald, Flugplatz, Bahnhof etc.).
- > Die Anbindung an die Bahn mit dem Bahnhof Herten beflügelt Herten kulturell und wirtschaftlich.

Arbeitsauftrag 4

Hier sei erwähnt, dass beide Karten nur eine Momentaufnahme darstellen. Die Symbole und Farben suggerieren ein aufgeräumtes, strukturiertes Bild. Wie die Beschaffenheit der Straßen oder baulichen Anlagen der Zechen und der Industrie das Landschaftsbild prägten, kann die Karte nicht vermitteln.

Arbeitsaufträge Bergbau II

- EA: Analysiere die Quellen 3a und 3b, die du von deiner Lehrerin oder deinem Lehrer bekommen hast, nach äußeren Merkmalen. Nutze hierzu die Tabelle 1.
- EA: Notiere in Stichpunkten, wie der Autor die Situation in Herten beschreibt. Nutze hierzu die Tabellen 2a und 2b.
- EA: Formuliere ein Zwischenfazit für deinen Textteil darüber, wie der Autor die Situation in Herten insgesamt beurteilt.
- PA: Vergleicht bzw. stellt euch gegenseitig eure Ergebnisse aus 1–3 vor.
- PA: Formuliert ein gemeinsames Fazit: Wie beurteilt der Autor die Veränderungen in Herten infolge der Zechengründung?

(EA = Einzelarbeit / PA = Partnerarbeit)

Erwartungshorizonte

Tab 1: Äußere Merkmale: Analysiere den Text nach äußeren Merkmalen

Autor	Adolf von Kleinsorgen	Datum	um 1925
Adressat	unbekannt	Thema	die wirtschaftliche Entwicklung Hertens in den vergangenen Jahrzehnten
Quellenart	Textquelle / Manuskript / wirtschaftlicher Bericht	Intention	(positiven) Einfluss der Zechengründung darstellen

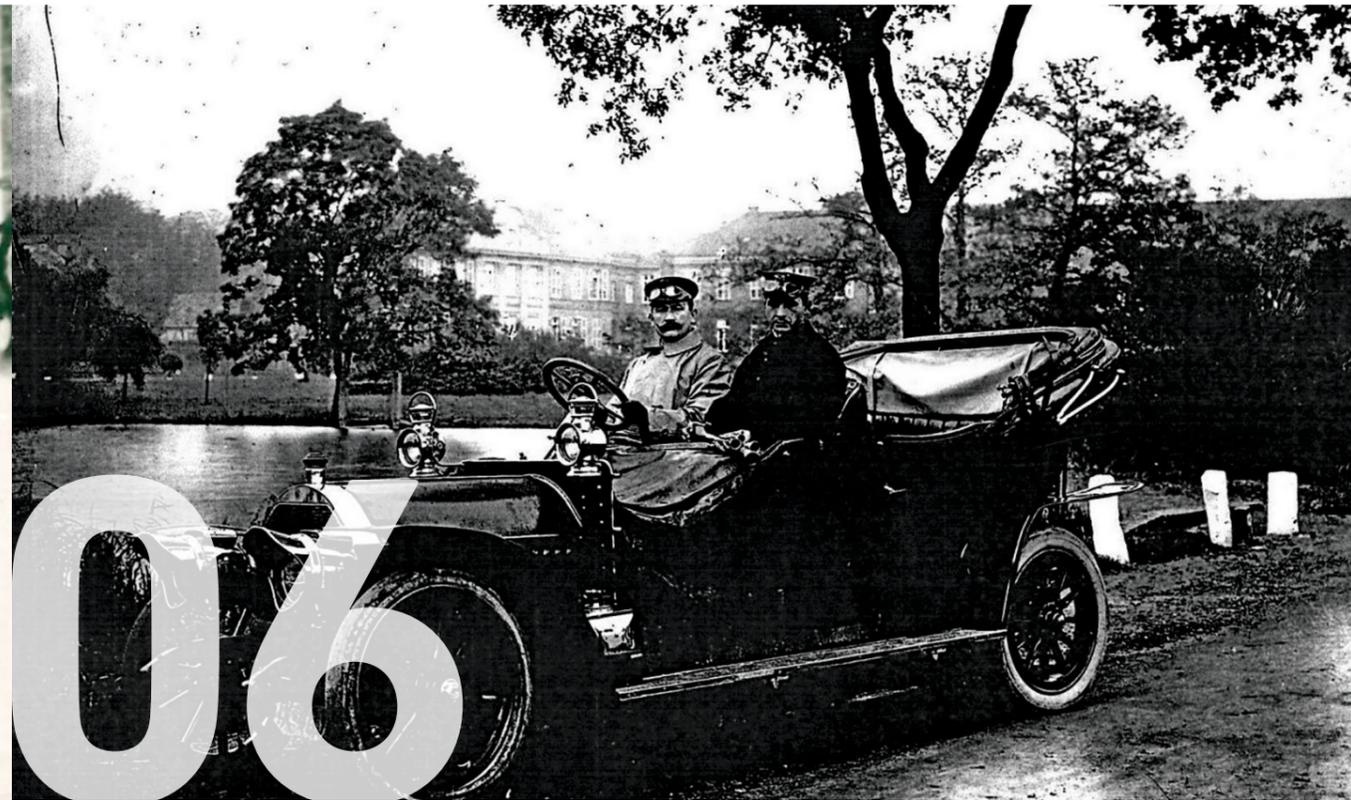
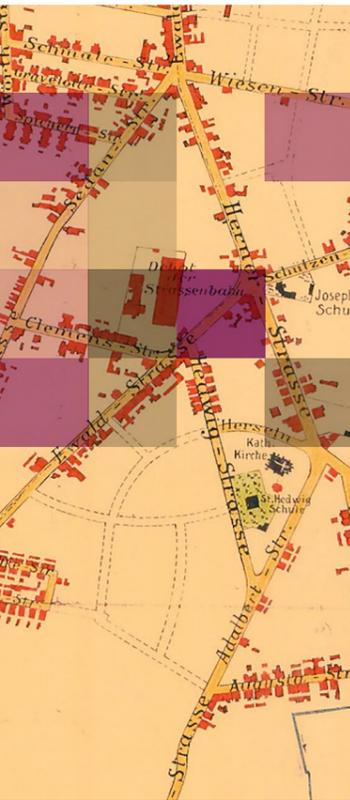
Tab 2a: Herten vor der Zechengründung (Quelle 3a)		Tab 2b: Herten nach der Zechengründung (Quelle 3b)	
Aspekt	Zeile(n)	Aspekt	Zeile(n)
Wirtschaft stark agrarisch geprägt (Land- u. Forstwirtschaft)		zunehmende Industrialisierung der Wirtschaft	
weitgehende wirtschaftl. Abhängigkeit vom Großgrundbesitzer Nesselrode		mögliche Gefahr: Abhängigkeit vom Bergbau	
v. a. Kleinbauern auf Nebenerwerb angewiesen (z. B. auswärtige Zeche)		Ausbau des Verkehrswesens	
Handel u. (Klein-)Gewerbe unbedeutend		Handel u. (Klein-)Gewerbe wachsend / vielfältiger	
Zwischenfazit (Quelle 3a)		Zwischenfazit (Quelle 3b)	
Insgesamt wird die Wirtschaft als rückständig und wenig entwickelt eingeschätzt. Zudem werden Abhängigkeiten von der Agrarwirtschaft bzw. dem Großgrundbesitzer gesehen.		Insgesamt wird die Wirtschaft als dynamisch und prosperierend eingeschätzt. Allerdings wird eine zu starke Abhängigkeit vom Bergbau gesehen, die bisher nicht behoben werden konnte.	

Abschließendes Fazit:

Der Autor schätzt die Veränderungen durch die Zechengründungen in wirtschaftlicher Hinsicht als positiv ein, die von einem allgemeinen Wachstum und positiven Auswirkungen auch auf andere Bereiche geprägt seien. Allerdings trete an die Stelle der früheren Abhängigkeit von der Agrarwirtschaft nun eine Abhängigkeit von der Bergbauindustrie.



Herten, Postkarte mit Kaiserstraße und Denkmal des Heiligen Antonius von Padua, Anfang zwanzigstes Jahrhundert



Arbeitsmaterialien Versorgung

Kirsten Noetzel, Christoph Schenk

Unterrichtliche Voraussetzungen

Für die Bearbeitung ist eine vorherige Beschäftigung mit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert unabdingbar. Zudem wäre es vorteilhaft, wenn die Schülerinnen und Schüler bereits Erfahrungen im Bereich der Archivarbeit gesammelt hätten.

Gerade, um einen möglichst handlungsorientierten Unterricht zu ermöglichen, sollten die Schülerinnen und Schüler

- > mit den ersten drei Phasen des Industrialisierungsprozesses im 19. Jahrhundert in Europa in Grundzügen vertraut sein,
- > Kenntnisse der Strukturentwicklung im nördlichen Ruhrgebiet (Zechengründungen, Zuwanderung, Städtewachstum) besitzen,

- > Auswirkungen von technischen Neuerungen auf den Alltag von Arbeiterinnen und Arbeitern (Wohn- und Arbeitsbedingungen, Lebensmittelversorgung) kennen,
- > sich in Teilen mit der sozialen Frage auseinandergesetzt haben, um Bezug auf soziale Missstände in der entstehenden Industriegesellschaft nehmen zu können.

Methodisch-didaktische Anregungen / Zielrichtung des Moduls

Die für dieses Modul getroffene Auswahl an Materialien bietet die Möglichkeit, sich exemplarisch mit der Entwicklung der Versorgung zwischen 1870 und 1914 im Emscher-Lippe-Raum zu beschäftigen.

Unterschiedliche Zugänge bieten sich an dieser Stelle an. Zwei Fotografien zeigen Ludwig Schweisfurth zu Beginn des 20. Jahrhunderts, während der Gründungsphase seines Fleischwarenunternehmens. Diese Unternehmensgründung ist ein Beispiel, welches übertragbar auf andere Städte ist.

Zudem ermöglichen verschiedene Pläne aus Bauakten, die auch in anderen lokalen Archiven zu finden sein dürften, eine Auseinandersetzung mit dem Bevölkerungswachstum und der damit einhergehenden Stadtentwicklung. Diese Pläne stammen aus den Jahren 1898 und 1911.

Historische Einordnung der Materialien

Gesellschaftlicher Wandel

Die seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert von England aus beginnende industrielle Revolution bildete eine neue technische und organisatorische Grundlage der wirtschaftlichen Ordnung, die ab Mitte des 19. Jahrhunderts auch Deutschland endgültig zu einer modernen Wachstumswirtschaft machte. Während die Beschäftigung in der Landwirtschaft und auch die Zahl der Selbstversorger immer stärker abnahm, stieg die Zahl der Lohnarbeiter. Es kam hier zu einer dynamischen Umgestaltung von Wirtschaft und Gesellschaft. »Waren 1858 in der Landwirtschaft noch doppelt so viele Menschen wie in Industrie und Handwerk, so

hatten sich die Zahlen 1895 angeglichen«¹. Danach arbeitete die Mehrheit der Erwerbstätigen in Industrie, Bergbau und Handwerk.

Zu den sichtbaren Merkmalen dieser Entwicklung im Industriezeitalter zählen Fabriken, Eisenbahnen, Arbeitsmaschinen oder Zechen. Letztere gewannen Mitte des 19. Jahrhunderts vor allem durch die Entwicklung der Tiefbauzechen stark an Bedeutung und breiteten sich von der Ruhr ausgehend immer weiter nach Norden aus.

Durch den so verstärkten Arbeiterbedarf kam es zu einer Verstädterung kleiner Orte. Auch Herten verzeichnete in diesen Jahren ein enormes Wachstum, wie in Quelle 3 erkennbar ist². Somit wird eine Selbstversorgung der Bevölkerung immer schwerer. Profitiert haben von dieser schnell wachsenden Einwohnerzahl Handwerker im Bereich der Lebensmittelherstellung wie zum Beispiel Bäcker oder Metzger.

So auch der Metzgermeister Schweisfurth in Herten, der erkannte, dass er durch den Wagenverkauf von preiswerten Wurstwaren den Bedarf der Arbeiterfamilien decken konnte. So sieht man ihn bereits 1903, vier Jahre nach Anmeldung des Gewerbes, in seinem eigenen Laden mit Angestellten (siehe Quelle 1). Auch lässt sich das Wachstum bis 1911 an den in der Bauakte enthaltenen Lageplänen nachvollziehen (Quellen 4 und 5).

Anders erging es anderen Hausindustrien wie zum Beispiel Webern. Sie konnten mit dem neuen Wachstum nur so lange mithalten, bis ihre Produkte industriell gefertigt wurden, da diese in der Regel günstiger zu erwerben waren. Viele dieser Kleinbetriebe wandelten sich dann zu Werkstätten um, die industriell gefertigte Produkte reparierten.

¹ Ulrich Wengenroth: Deutsche Wirtschafts- und Technikgeschichte seit dem 16. Jahrhundert. Teil 2: Die industrielle Zeit. In: Martin Vogt (Hrsg.): Deutsche Geschichte. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Frankfurt/Main 2002, S. 344–358, hier S. 347.

² Adolf von Kleinsorgen: Zur Geschichte der Gemeinde Herten. Bd. 1: Herten um 1925; Stadtarchiv Herten Ha 37 Bd. 1, S. 97.

Technischer Fortschritt

Im Zuge der Industriellen Revolution kamen immer wieder Neuerungen, die alte Techniken ablösten. Zu diesen Errungenschaften zählten unter anderem auch die Erzeugung und Nutzung von Elektrizität, deren Aufstieg vor allem in der Telegrafie begründet liegt.

Aber auch in der Metall verarbeitenden Industrie setzte man früh auf Elektromotoren, da diese größere Flexibilität als Dampfmaschinen boten. Die Möglichkeit, Elektrizität auch zur Beleuchtung zu nutzen, führte dazu, dass diese auch in private Haushalte Einzug hielt. Elektrisches Licht blieb jedoch zunächst ein Luxusartikel, und so wundert es nicht, dass Herr Schweisfurth das Anbringen einer elektrischen Bogenlampe 1903 über seiner Ladentür werbewirksam nutzen konnte. Erst die Erfindung der Osram-Lampe 1905 machte eine weite Verbreitung möglich.

Im Rahmen neuer Antriebsmöglichkeiten wurden auch immer neue Fortbewegungsmittel entwickelt. Neben der Eisen- und der Straßenbahn entstand so 1886 das erste moderne Automobil, das von Carl Benz zum Patent angemeldet wurde³. Im Gegensatz zur Eisen- und Straßenbahn war es nicht an Schienen gebunden und trug trotzdem die Quelle seines Antriebs in sich.

In einer weitgehend autofreien Gesellschaft, wie dies Anfang des 20. Jahrhunderts der Fall war, fiel ein Automobil stark auf. So konnte ein Automobil zum Alleinstellungsmerkmal werden (Quelle 2).



Alle Arbeitsblätter, Quellen und ergänzende Informationen zu den Kapiteln 4 bis 8 sind unter diesem QR-Code abrufbar
> https://url.nrw/bipa_archive

³ <https://www.mannheim.de/de/wirtschaft-entwickeln/wirtschaftsstandort/forschung-entwicklung/mannheimererfindungen/carl-benz> (aufgerufen am 04.12.2020).

Arbeitsmaterialien, Arbeitsaufträge und Erwartungshorizonte I

Quelle 1: Ludwig Schweisfurth in seinem Laden



zu Quelle 1

Urheber Fotograf Pollmann, Herten

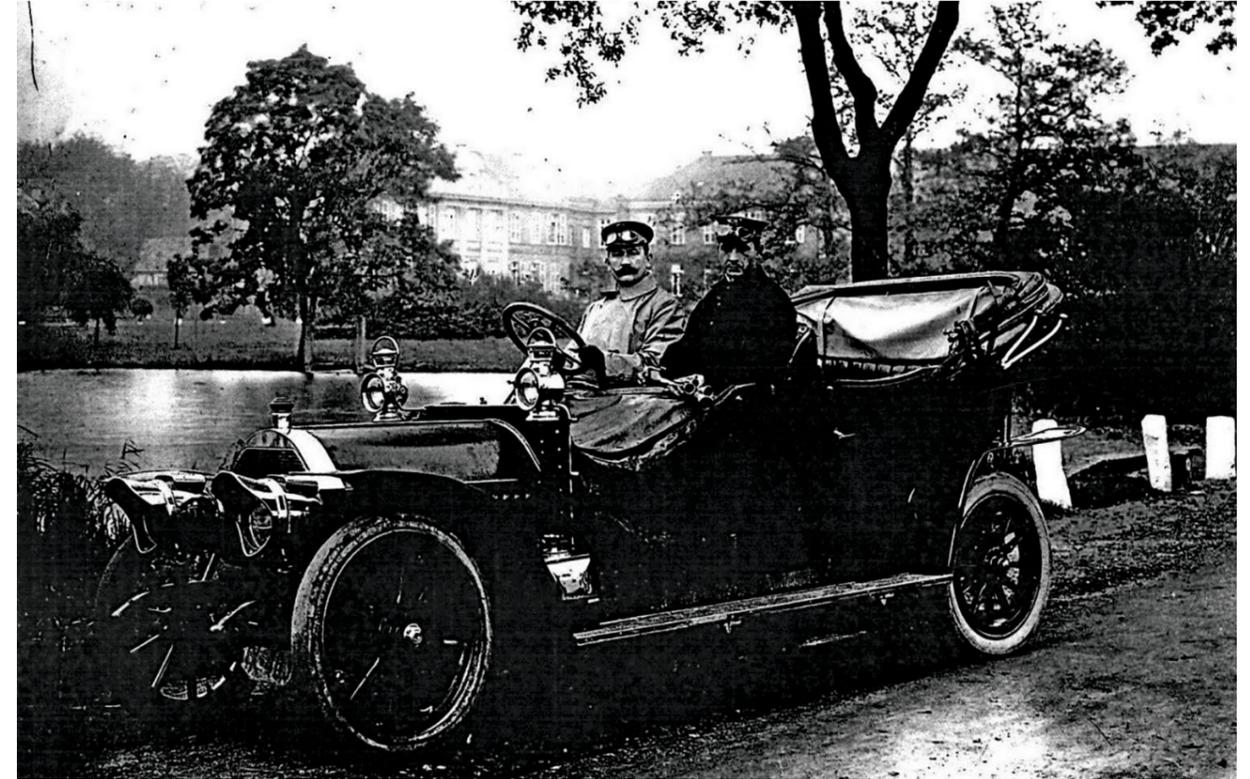
Fundort Stadtarchiv Herten,
Bestand Fotoarchiv Pollmann,
Signatur: NAP 6/61

Datierung um 1902 (die elektrischen Bogenlampen kamen kurz nach der Eröffnung, Sohn Karl ist 1897 geboren und wäre auf dem Bild dann 5–6 Jahre alt, was dem Aussehen entspricht)

Format 16,9 x 11,5 cm

Material Fotopapier, zeitgenössischer Abzug, s/w

Quelle 2: Ludwig Schweisfurth neben dem Grafen von Westerholt 1910



zu Quelle 2

Urheber Fotograf Pollmann, Herten

Fundort Stadtarchiv Herten,
Bestand Fotoarchiv Pollmann,
Signatur: NAP 6/61

Datierung um 1910

Format 17,3 x 12,5 cm

Material Reproduktion

Tabelle: Bevölkerungszahlen Herten

Jahreszahl	Einwohnerzahl
1880	1824
1885	2263
1890	3627
1895	6701
1900	12186
1905	15475
1910	17673
1914	20244

(aus: NAP 65 / 1 Bd. I und II, hier S. 97)

Arbeitsaufträge Versorgung I

- Beschreibe die Fotos. Schau dir die Bevölkerungsentwicklung Hertens genau an (Tabelle). Du benötigst zur Bearbeitung die Quellen 1 und 2 sowie die Tabelle zu den Bevölkerungszahlen, die du von deiner Lehrerin oder deinem Lehrer bekommen hast.
 - Was siehst du?
 - Welche Vermutungen hast du?
- Das erste Foto aus dem Jahr 1902 zeigt Ludwig Schweisfurth in seinem Fleischwarenladen (zentral neben seiner Frau). Das zweite Foto zeigt ihn 1910 als ersten Autobesitzer Hertens. Neben ihm sitzt der Graf von Westerholt.
- Anfangs hatte Ludwig Schweisfurth den Plan, Feinkost zu verkaufen, scheiterte damit aber kläglich.

Erkläre auf Grundlage der Materialien und deines bereits erworbenen Wissens: Warum hatte er mit seinem Laden so großen Erfolg?
- Formuliere ein eigenes Urteil bezüglich Ludwig Schweisfurths Leistungen für die Stadt Hertens.

Stelle Vermutungen an: Warum und für wen hat er diese Fotos machen lassen?

Anregungen ...

... zu Arbeitsauftrag 2

Tipp 1	Tipp 2
Fotos waren zu dieser Zeit aufwendig und teuer. Nicht jeder konnte sich diesen Luxus leisten.	Achte bei beiden Fotografien auf die Kleidung und Haltung der Personen.

... zu Arbeitsauftrag 3

Tipp 1	Tipp 2
Ein Großteil der Kunden Schweisfurths waren Bergarbeiterfamilien, die nicht viel Geld zur Verfügung hatten.	Hast du darüber nachgedacht, dass Fleisch zur damaligen Zeit etwas Besonderes war? In vielen Familien gab es Fleisch nur sonntags.

Tipp 3

Nimm den historischen Kartenausschnitt zu Hilfe.

... zu Arbeitsauftrag 4

Tipp 1

Was glaubst du? Inwiefern war es mutig, einen Fleischwarenladen in Hertens zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu eröffnen?

Erwartungshorizonte I

Arbeitsauftrag 2

Die Fotografien wurden von einem Hertener Fotografen (Pollmann) gemacht.

Mögliche Beweggründe Ludwig Schweisfurths für die Aufnahmen sind zum einen private Zwecke. Viel mehr als heute war es Anfang des 20. Jahrhunderts üblich, Fotos im privaten Raum zu zeigen oder diese in Alben zu archivieren. Hierbei zu beachten sind die Kleidung der Personen und die Positionierung.

Das Foto im Laden stellt Ludwig Schweisfurth in zentraler Position dar, seine Familie und die Angestellten sind um ihn herum platziert.

Möglich wäre aber auch eine kommerzielle Absicht. Speziell das Laden-Foto könnte zu Werbezwecken aufgenommen worden sein, um den fortschrittlichen Verkaufsbereich des Geschäftes einem breiteren Publikum zu präsentieren.

Beide Fotos zeigen zudem den Wohlstand, den Ludwig Schweisfurth zu diesem frühen Zeitpunkt seiner Karriere erlangt hatte. Das Auto im Besonderen, aber auch elektrisches Licht im Laden sind klare Hinweise darauf.

Arbeitsauftrag 3

An dieser Stelle ist das Vorwissen der Schülerinnen und Schüler von großer Bedeutung. Sie wissen zu diesem Zeitpunkt bereits, dass Hertens Anfang des 20. Jahrhunderts stark durch die Kohleindustrie geprägt war. Überall entstanden Arbeitersiedlungen, Menschen aus vielen Teilen Europas kamen nach Hertens, um Arbeit zu finden.

Es scheint offensichtlich, dass Feinkost nur einem sehr kleinen Teil der Hertener Bevölkerung zugänglich war. Umso mehr ist der Geschäftssinn Schweisfurths hervorzuheben. Er änderte seine Verkaufsstrategie, um bezahlbares Fleisch einer großen Zahl von Menschen (im Speziellen: den Zechenarbeitern und ihren Familien) zugänglich zu machen. Sein geschaffenes Angebot war damit, zumindest in Hertens, ein Alleinstellungsmerkmal und führte zu großer Nachfrage und hohen Gewinnen.

Arbeitsauftrag 4

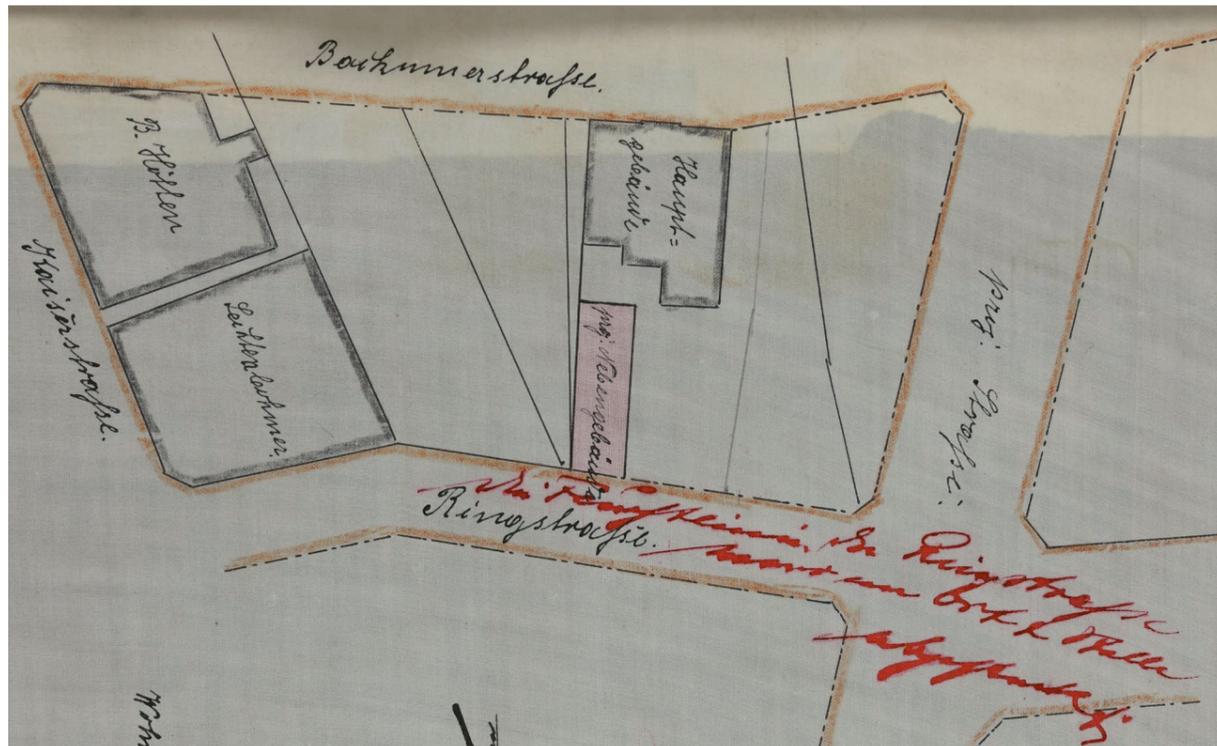
Ludwig Schweisfurth war seiner Zeit in gewisser Hinsicht voraus. Die, bedingt durch die Zechen, drastisch wachsende Bevölkerungszahl in Hertens bediente er mit vergleichsweise günstigen Fleischwaren.

Sichtbar sind seine Erfolge noch heute durch die Herta GmbH, die einer der größten Arbeitgeber Hertens ist.

Arbeitsmaterialien, Arbeitsaufträge und Erwartungshorizonte II

Quelle 1

Lageplan auf der »Zeichnung für den Neubau eines Nebengebäudes für Herrn Jos. Hötten, Herten«



Quelle 1

Urheber angefertigt durch den Architekten

Fundort Stadtarchiv Herten, Bestand: Bauakten abgerissener Gebäude, Signatur: H 366

Datierung September 1898

Format 50 x 30,7 cm; Maßstab ohne Angabe (Ausschnitt)

Material farbige Zeichnung auf Transparentpapier

Legende

 **rote Flächen** neu projektierte Gebäude

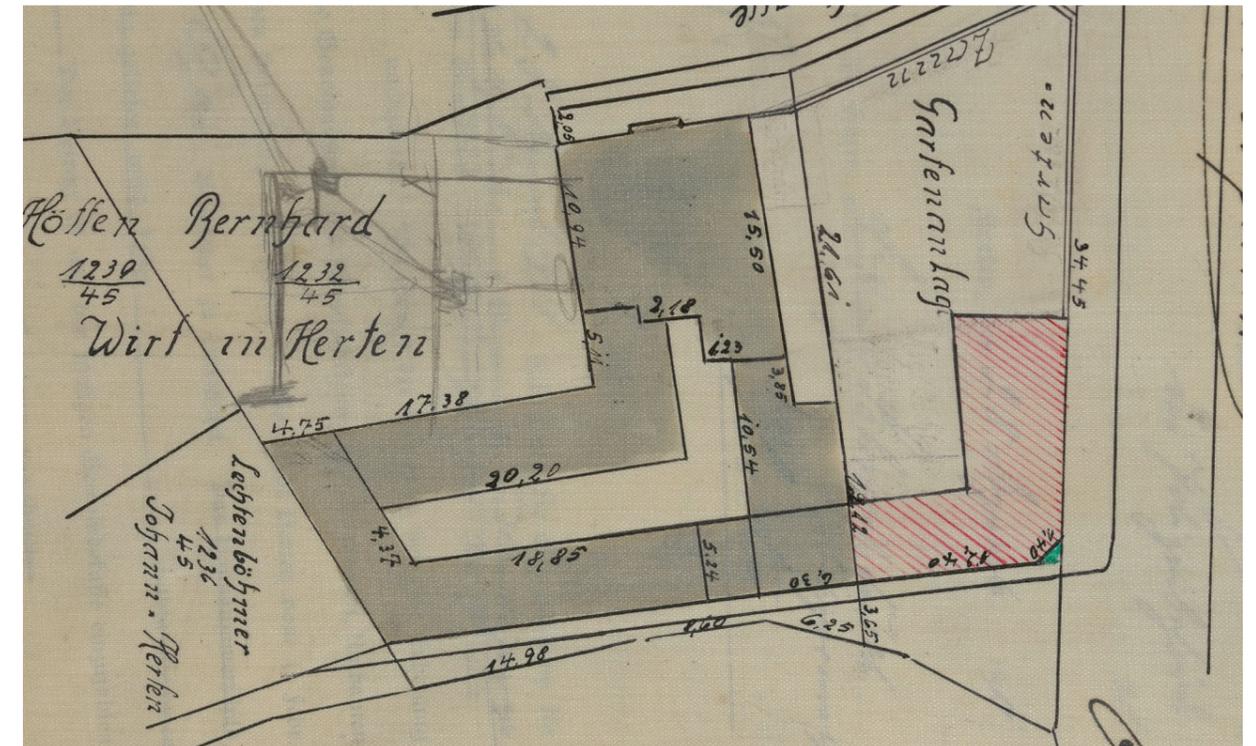
 **grau umrandete Flächen** bestehende Gebäude

 **weiße Flächen** unbebaute Flächen

 **schwarze / gelbe Linien** Straßen

Quelle 2

»Lageplan zum Baugesuch des Herrn L. Schweisfurth in Herten«



Quelle 1

Urheber Architekt Bauhage

Fundort Stadtarchiv Herten, Bestand: Bauakten abgerissener Gebäude, Signatur: H 366

Datierung November 1911

Format 21,2 x 30,2 cm; Maßstab 1: 500 (Ausschnitt)

Material farbige Zeichnung auf Transparentpapier

Legende

 **rote Flächen** neu projektierte Gebäude

 **grau umrandete Flächen** bestehende Gebäude

 **weiße Flächen** unbebaute Flächen

 **schwarze Linien** Flurgrenzen, Straßen

Arbeitsaufträge Versorgung II

- Beschreibe die beiden Pläne (Quelle 1 und 2), die du von deiner Lehrerin oder deinem Lehrer erhalten hast. Der Text in roter Handschrift in Quelle 1 wurde zu einem späteren Zeitpunkt hinzugefügt. Er hat für Deine Beschreibung keine Bedeutung.
- Erkläre ganz genau die Veränderungen, die sich zwischen den beiden Plänen ergeben haben. Zur besseren Orientierung: Kannst du auf dem zeitgenössischen Kartenausschnitt der Gemeinde Herten das Werk von Ludwig Schweisfurth verorten?
- Welche Vorteile hatte der Standort an der Backumer Straße für Ludwig Schweisfurths Werk? Erläutere diese.
- Glaubst du, der Standort Herten hätte sich ohne Ludwig Schweisfurths Firma anders entwickelt? Begründe deine Meinung.

Anregungen ...

... zu Arbeitsauftrag 2

Tipp 1	Tipp 2
Achte auf Details. Kannst du bestimmte Beschriftungen entziffern?	Bedenke: Zwischen den beiden Plänen liegen gerade einmal 13 Jahre.

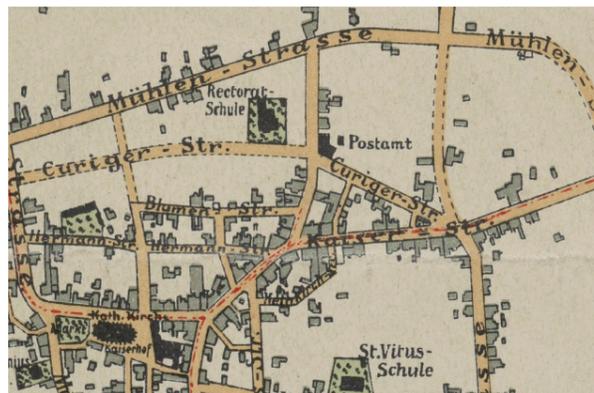
... zu Arbeitsauftrag 3

Tipp 1
Denke darüber nach, wer hauptsächlich bei Schweisfurth einkaufte.

... zu Arbeitsauftrag 4

Tipp 1
Recherchiere: Wo, außer am Herta-Werk, kannst du heute noch Spuren Schweisfurths in Herten finden? Gab es ähnliche Firmengründungen in Nachbarstädten?

Zeitgenössischer Kartenausschnitt Gemeinde Herten



Erwartungshorizonte II

Arbeitsauftrag 2

Klar zu erkennen in der Mitte ist das Hauptgebäude, welches im Plan von 1898 auch so beschriftet ist. Durch seine besondere Form hebt es sich von allen anderen Gebäuden deutlich ab. Beide Pläne zeigen zudem die Backumer Straße 4, die als Orientierungspunkt dient.

Klar ins Auge fällt, dass innerhalb weniger Jahre die Notwendigkeit bestand, das Werk drastisch auszuweiten. Der Plan von 1902 sieht eine Erweiterung um mehr als das Doppelte vor.

Arbeitsauftrag 3

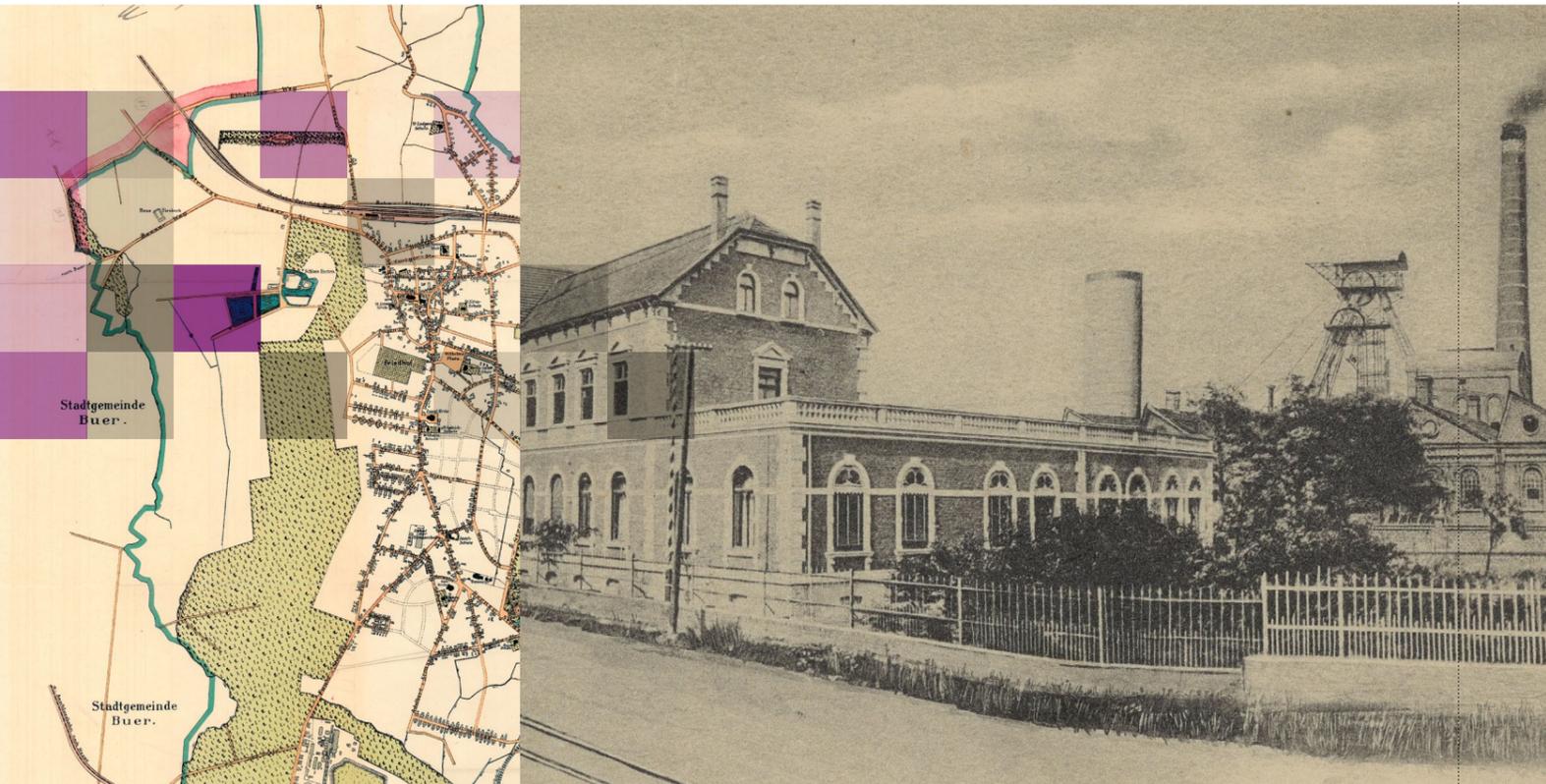
Der Standort hatte zwei wesentliche Vorteile: Er war zentral in Herten gelegen. Und entscheidend war die Nähe zu unterschiedlichen Zechensiedlungen.

Die Arbeiter hatten nicht die Zeit und den Raum, eigene Lebensmittel in genügendem Umfang zu produzieren. Sie waren darauf angewiesen, Waren zu günstigen Preisen zu erwerben. Schweisfurth bediente genau das: räumliche Nähe, günstige Preise und dazu einen fahrenden Verkaufsstand.

Arbeitsauftrag 4

Die Bedeutung für Herten war enorm. Ludwig Schweisfurth legte den Grundstein für eine Firma, die heute zu einem der größten Arbeitgeber in Herten gehört und über Generationen den Standort beeinflusst hat.

Zunächst auf dem Gelände in der Nähe des heutigen Busbahnhofs als kleiner Laden gegründet, entwickelte sich später die Firma Herta, heute an der Westerholter Straße ansässig und überregional von Bedeutung.



Arbeitsmaterialien Verkehr

Jan Sonnemann unter Mitarbeit von Matthias Kordes und Kirsten Noetzel

Unterrichtliche Voraussetzungen

Es bietet sich an, dieses Modul gegen Ende der Beschäftigung mit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert einzusetzen.

Damit die Bearbeitung selbstständig durch die Schülerinnen und Schüler erfolgen kann, sollten sie

- > die ersten drei Phasen des Industrialisierungsprozesses im 19. Jahrhundert in Europa in Grundzügen kennen;¹
- > die Bedeutung von Kohle und Stahl, Maschinenbau und Eisenbahn für die zweite Phase der Industrialisierung (ab ca. 1840) kennen;²
- > die Strukturentwicklung des Ruhrgebiets kennen (u. a. Nordwanderung im Zuge der Möglichkeit von Tiefbauze-

chen, damit einhergehend: Entstehung von großen Bergbau- und Stahlkonzernen mit entsprechenden Beschäftigtenzahlen und Produktions- bzw. Fördermengen und der zum Transport notwendigen Verkehrsinfrastruktur);³

- > die preußische Industrie- und Verkehrspolitik in der schwerindustriellen Phase und die Veränderung in der Verkehrspolitik in der Phase der »neuen« Industrien kennen (zunächst weitgehende Beschränkung auf die Genehmigung und Aufsicht mit großen Freiheiten in der Ausgestaltung für private Unternehmen, dann eine zunehmende Verstaatlichung der Verkehrsinfrastruktur).⁴

Wenn das Modul im Archiv bearbeitet werden soll, dann sollten die Schülerinnen und Schüler auch grundsätzliche

¹ Dieter Ziegler: Die Industrielle Revolution. Darmstadt 2005, S. 11 – 12.

² Vgl. Ziegler (Anm. 1), S. 51 – 55.

³ Wolfhard Weber: Entfaltung der Industriegesellschaft. In: Wolfgang Köllmann u. a. (Hrsg.): Das Ruhrgebiet im Industriezeitalter. Geschichte und Entwicklung. Bd. 1. Düsseldorf 1990, S. 199 – 319, hier S. 230, 251, 254.

⁴ Vgl. Ziegler (Anm. 1), S. 58.



Alle Arbeitsblätter, Quellen und ergänzende Informationen zu den Kapiteln 4 bis 8 sind unter diesem QR-Code abrufbar
 > https://url.nrw/bipa_archive

Die Herangehensweise an andere Quellen zu besonderen infrastrukturellen Projekten dürfte auf eine ähnliche Weise möglich sein wie hier vorgeschlagen. Diese Quellen sind allerdings in der Regel nicht didaktisch aufbereitet, d. h., es ist noch ein eigener Rechercheaufwand möglich. Die meisten benötigten Informationen können aber von den jeweiligen Archivarinnen und Archivaren gegeben werden und lassen sich durch eine kurze Internetrecherche finden. In einigen Fällen mag auch der Besuch der lokalen Stadtbücherei hilfreich sein. Je nach Klasse oder Kurs können diese Recherchen auch durch die Schülerinnen und Schüler selbst durchgeführt werden.

Kenntnisse in der Archivarbeit haben oder eine entsprechende Einführung sollte der Bearbeitung vorgeschaltet werden.

Methodisch-didaktische Anregungen / Zielrichtung des Moduls

Die für dieses Modul ausgewählten Quellen stellen eine Möglichkeit dar, sich exemplarisch mit der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zwischen 1870 und 1914 im Emscher-Lippe-Raum zu beschäftigen.

Dabei sollen zwei unterschiedliche Zugänge vorgestellt werden: Bei der Fotografie des Recklinghäuser Bahnhofsgebäudes handelt es sich um eine Quelle, die in ähnlicher Form in fast jedem Stadtarchiv zu finden sein dürfte. Der hier entwickelte Vorschlag zur Beschäftigung sollte daher ohne großen Aufwand auf die eigene Stadt übertragen werden können. Die Quellen stammen aus den frühen 1870er-Jahren. Das Beispiel des Flugplatzes Wanne-Herten soll eine Anregung sein, in den lokalen Archiven nach ungewöhnlicheren Beispielen für Verkehrsinfrastruktur zu suchen, und ist deshalb auch als übertragbarer Vorschlag zu verstehen, wie mit solchen Archivalien methodisch gearbeitet werden kann. Die Quellen stammen aus dem Jahr 1912.

Der hier vorgeschlagene Arbeitsablauf soll den Prozess historischen Arbeitens für Schülerinnen und Schüler nachvollziehbar machen. Im Zentrum beider Beispiele steht dabei eine Fotografie (jeweils Quelle 1), die als Erstes »gefunden« wird und (hoffentlich) so viel Interesse weckt, dass die Schülerinnen und Schüler mithilfe weiterer Quellen versuchen, möglichst viel über die Hintergründe ihrer Entstehung herauszufinden. Dabei lernen sie, zwischen gesicherten Erkenntnissen und begründeten Vermutungen zu unterscheiden und mit verbleibenden Leerstellen zu leben.

Historische Einordnung der Materialien

Eisenbahn

Der Aufbau der Verkehrsinfrastruktur kann sowohl als Motor wie auch als Resultat der Industrialisierung im 19. Jahrhundert verstanden werden. Erst die Eisenbahn ermöglicht es, Rohstoffe, wie z. B. Kohle und Stahl, aber auch Fertigprodukte, wie z. B. Maschinen, in großen Mengen über weite Strecken und relativ kostengünstig zu transportieren. Gleichzeitig wurden große Mengen an Kohle und Stahl für die Produktion und den Betrieb der Eisenbahn benötigt, sodass auch der Eigenbedarf an diesen Produkten immens war. Die Eisenbahn kann deshalb als Schlüsselindustrie des rheinisch-westfälischen Industrie-Reviers bezeichnet werden.⁵

Auch für die Industrialisierung im nördlichen Ruhrgebiet war die Eisenbahn ein zentraler Faktor. Teilweise entstanden Siedlungen erst dadurch, dass eine Strecke gebaut und ein Bahnhof angelegt wurde (z. B. Oberhausen oder Wanne-Eickel), und vorhandene Orte gewannen schlagartig an Bedeutung, sobald sie an das Eisenbahnnetz angeschlossen worden waren.⁶ In der Regel orientierte sich die Streckenführung in der Region aber nicht an der bereits vorhandenen Besiedlung, sondern führte eher zufällig hindurch (z. B. Köln-Minden, Paris-Hamburg) oder diente primär der Erschließung von Zechen, Stahlwerken, Häfen und anderen Industrieanlagen sowie Militärstützpunkten.⁷ Das kaum regulierte Agieren zahlreicher vornehmlich privater Eisenbahngesellschaften führte allerdings zu einem unsystematischen Aufbau des Streckennetzes mit zahlreichen

⁵ Vgl. Ziegler (Anm. 1), S. 51–63.

⁶ Volker Czytik u. a.: »[...] mit 'nem Bahnhof fängt alles an; die Anderen kommen dann schon von selbst«. In: Karl-Peter Ellerbrock / Martina Schuster (Hrsg.): 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn. Essen 1997, S. 86–90, hier S. 86; Ingrid Trocka-Hülken: »Das moderne Dortmund – eine Schöpfung der Eisenbahn«. In: Karl-Peter Ellerbrock / Martina Schuster (Hrsg.): 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn. Essen 1997, S. 105–111, hier S. 105; Bernd Franco Hoffmann: Die Köln-Mindener Eisenbahn. Schienenwege durch Rheinland und Ruhrgebiet. Erfurt 2019, S. 32–35, 39.

⁷ Vgl. Hoffmann (Anm. 6), S. 36, 50–51, 59–62, 88; Rolf Swoboda: Ventoer Bahn. Haltern–Wesel–Vento. Berlin 2010, S. 19.

Parallelstrukturen. Die Verstaatlichung im späten 19. Jahrhundert reduzierte diesen Wildwuchs zumindest bei allen anschließend realisierten Projekten.⁸

Die Bedeutung, die einem Eisenbahnanschluss zur damaligen Zeit zugesprochen wird, lässt sich u. a. daran ablesen, dass z. B. die Eröffnung eines Bahnhofs immer mit einem Festakt verbunden war (vgl. Quelle 2). Häufig wurde ein solches Ereignis auch fotografisch festgehalten – zu dieser Zeit ein aufwendiges und kostspieliges Unterfangen. Die älteste existierende Fotografie von Recklinghausen ist z. B. eine Fotografie des Bahnhofsgebäudes (s. Quelle 1). Die hier zusammengetragenen Quellen zeigen beispielhaft, wie sehr die Eisenbahninfrastruktur die Entwicklung von Städten beeinflusst hat: Sie zergliederte die Landschaft und war zugleich Anziehungspunkt insbesondere für die Schwerindustrie sowie die in deren Umfeld entstehende Wohn- und Gewerbebebauung.

Die Verkehrsinfrastruktur im nördlichen Ruhrgebiet wird allerdings nicht durch eine einzige Technologie geprägt. Eine ähnliche strukturelle Bedeutung wie die Eisenbahn hatten auch die Kanäle für diese Region. Zwischen 1871 und 1914 wurden z. B. der Dortmund-Ems-Kanal (1899) und der Rhein-Herne-Kanal (1914) eröffnet und mit dem Bau des Datteln-Hamm-Kanals begonnen (Fertigstellung 1933).⁹ Die Eröffnung von Kanälen wurde ähnlich, wenn nicht sogar noch aufwendiger als die Inbetriebnahme von Eisenbahnen gefeiert, weshalb sie sich für einen vergleichbaren Zugang wie den hier vorgestellten anbieten.

Luftfahrt

Mit dem Luftschiff und dem Flugzeug entstand zwischen 1870 und 1914 eine ganz neue Form des Verkehrs. Die Hoffnung auf eine zivile und militärische Nutzung sowie das Prestigedenken lokaler Politiker und Gewerbetreibender führte früh zur Gründung von Flugplätzen im Ruhrgebiet: 1909 wurde im heutigen Oberhausen-Holten der dritte Flugplatz Deutschlands eröffnet. 1911 folgte Dortmund-Fredenbaum, im Jahr 1912 eröffneten dann drei weitere Flugplätze: Duisburg-Neuenkamp, Essen-Gelsenkirchen-Rotthausen und Wanne-Herten. Im Umfeld dieser Flugplätze entstand eine kleine Luftfahrtindustrie.¹⁰ Im Unterschied zu Eisenbahn und Kanalschifffahrt steckte die Luftfahrttechnik noch in den Kinderschuhen und die

⁸ Vgl. Weber (Anm. 3), S. 252–255; Wolfgang Klee: Eisenbahn-Landschaft Westfalen-Lippe. Paderborn 1989, S. 8.

⁹ Vgl. Weber (Anm. 3), S. 251.

¹⁰ Werner Koppe: Die »Charlotte« der Lüfte. In: Recklinghäuser Zeitung (13.10.2020), S. 5. Seite 3/15 Bildungspartner NRW | 08.12.2020

Leistungsfähigkeit von Luftschiffen und Flugzeugen war noch sehr gering. Zwar gab es bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts erste Luftschiffe, aber erst 1884 waren Antrieb und Steuerung so weit entwickelt, dass ein Luftschiff wieder an seinen Startplatz zurückkehren konnte, d. h., es konnte weitgehend unabhängig vom Wind eingesetzt werden. Erst um 1900 gelang der weltweit erste erfolgreiche motorisierte Flugversuch mit einem Flugzeug.

Die Einrichtung eines Flugplatzes in dieser Zeit muss deshalb als Wechsel auf die Zukunft und als Ausdruck lokalen Geltungsanspruchs gesehen werden. Häufig konnten die Flugplätze allerdings die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllen. Die meisten in dieser Zeit eröffneten Flugplätze im Ruhrgebiet existierten deshalb auch nur wenige Jahre: Holten bis 1927, Fredenbaum bis 1914, Essen-Gelsenkirchen-Rotthausen bis etwa 1940 und Neuenkamp immerhin bis etwa 1960. Auch den Flugplatz Wanne-Herten ereilte dieses Schicksal: Er wurde schon 1916 wieder geschlossen. Der Luftverkehr des Ruhrgebiets konzentrierte sich im Laufe des 20. Jahrhunderts auf die »erst« 1925 eröffneten Flugplätze Essen-Mühlheim und Dortmund (zunächst Brakel, ab 1960 Wickede) sowie das außerhalb des Reviers liegende Düsseldorf.

Die hier zusammengetragenen Quellen verdeutlichen zum einen die große Euphorie, die mit der Eröffnung eines solchen Flugplatzes verbunden war. Erst im Zuge der Zusammenstellung dieses Beitrags wurde die Relevanz militärstrategischer Überlegungen im Zusammenhang mit der Flugplatzgründung Wanne-Herten bekannt: Von der damaligen Öffentlichkeit und selbst bis heute von der lokalgeschichtlichen Forschung nicht beachtet, dürfte dieser Aspekt für die wirtschaftlichen Überlegungen der Betreiber nicht unerheblich gewesen sein: Auf erhebliche finanzielle Zuschüsse durch das preußische Kriegsministerium hoffend, wurden sowohl beim angeschafften Luftschiff als auch bei der Flugplatzinfrastruktur die Anforderungen für eine mögliche militärische Nutzung berücksichtigt. Das Ausbleiben dieser Gelder dürfte ein wesentlicher Grund für das frühe Ende des Flugplatzes 1916 gewesen sein.¹¹

¹¹ Stadtarchiv Herten: AH 649 - Sonderakte Flugplatz Wanne-Herten (1912-1918), insbes. S. 102-104, 199-203, 250-251, 344-350, 382-384, 392-397.

Arbeitsmaterialien, Arbeitsaufträge und Erwartungshorizonte I

Hbf Recklinghausen

Die Arbeitsaufträge sind für die Einzelarbeit formuliert. Grundsätzlich können aber alle Recherche- und Analyseaufgaben auch in Partner- oder Kleingruppenarbeit erledigt werden. Die abschließende Urteilsformulierung sollte jedoch jede Schülerin und jeder Schüler individuell anfertigen.

Differenzierungsmöglichkeiten

Die Quellen bieten eine Differenzierung über unterschiedliche Zugänge an (Fotografien, Texte), wenn die gewonnenen Informationen anschließend kooperativ zusammengetragen werden.

Die Quellenbeschreibungen auf den Arbeitsblättern »Ergänzende Informationen« können zunächst zurückgehalten werden oder nur schwächeren Schülerinnen und Schülern gegeben werden. Ebenso können sich leistungsstärkere Schülerinnen und Schüler bei der Beschäftigung mit dem Recklinghäuser Bahnhof auch zunächst ohne das Transkript an das Protokoll der Stadtverordnetenversammlung von Recklinghausen (Recklinghausen, Quelle 2) wagen, während schwächeren Schülerinnen und Schülern das Transkript sofort dazugegeben wird.

Zur weiteren Differenzierung gibt es aufeinander aufbauende Anregungen, die Schülerinnen und Schülern bei Schwierigkeiten zur Verfügung gestellt werden können.

Quelle 1



Quelle 1

Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes Recklinghausen

Urheber Fotografische Anstalt Ernst Steffen, Altena.
Der Fotograf selbst ist unbekannt.

Fundort Stadt- und Vestisches Archiv Recklinghausen,
Bestand Fotoarchiv, Signatur: 801100/13

Datierung Vorschlag 1:
1. Januar 1870 – Eröffnung des Bahnhofs

Vorschlag 2:
1875 (auf der Rückseite in einer Handschrift des 20. Jahrhunderts notiert)

Format 27,5 x 17 cm

Material Fotopapier auf Karton, am rechten oberen Rand eingerissen; im Original war das Dokument unbeschriftet und undatiert, d. h., alle Beschriftungen sind nachträglich erfolgt.

Quelle 2

Protokoll der Stadtverordnetenversammlung Recklinghausen vom 29. Dezember 1869 betr. die Feierlichkeiten zur Eröffnung des Bahnhofs (Auszug)

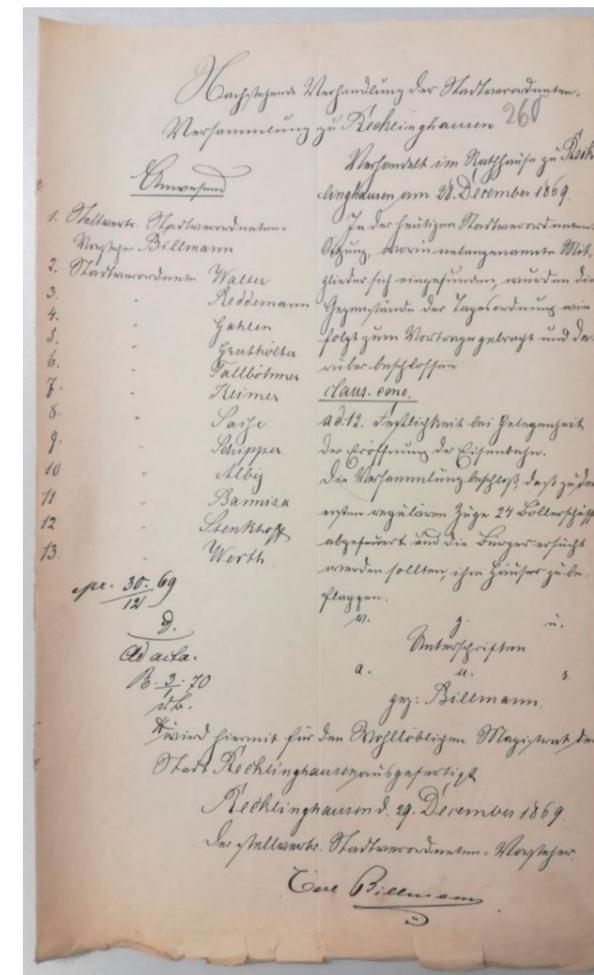
Urheber Stadtverordnetenversammlung
Recklinghausen

Fundort Stadt- und Vestisches Archiv Recklinghausen,
Bestand II, Nr. 584, Bl. 260 recto

Datierung 9. Dezember 1869

Format 20,5 x 33 cm

Material Papier



Transkript Quelle 2

Nachstehende Verhandlung der Stadtverordnetenversammlung zu Recklinghausen

Anwesend

1. Stellvertretender Stadtverordneten-Vorsteher Billmann
2. Stadtverordneter Walter
3. " Reddeman
4. " Gahlen
5. " Grutholter
6. " Fallböhrmer
7. " Heimer
8. " Sasse
9. " Schipper
10. " Alby
11. " Banniza
12. " Stenkhoff
13. " Werth

Verhandelt im Rathause zu Recklinghausen am 28. Dezember 1869.

In der heutigen Stadtverordneten-Sitzung, worin nebengenannte Mitglieder sich eingefunden, wurden die Gegenstände der Tagesordnung wie folgt zum Vortrage gebracht und darüber beschlossen

claus(ula) conc(ernens)

Ad. 12. Festlichkeit bei Gelegenheit der Eröffnung der Eisenbahn. die Versammlung beschloß, daß zu dem ersten regulären Zuge 24 Böllerschüsse abgefeuert und die Bürger ersucht werden sollten, ihre Häuser zu beflaggen.

V(orgelesen) g(enehmigt)
u(nterschieden)
Unterschriften

a(usgefertigt) u(rschriftlich) s(igniert)
gez: Billmann

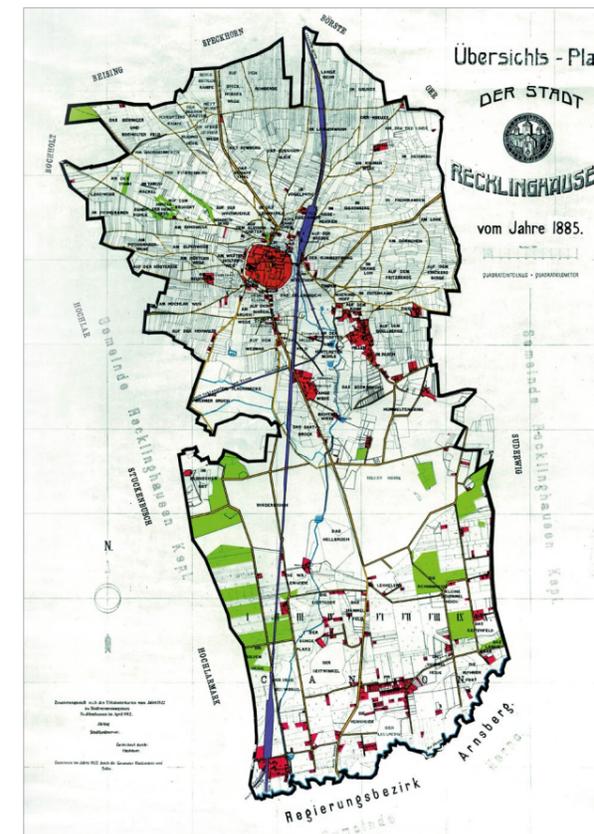
pr(raesentatum) 30./12 69
D.
Ad acta.
R(ecklinghausen) 3./1 70
d(urch) B(oten).

wird hiermit für den Wohlloblichen Magistrat der Stadt Recklinghausen gefertigt.

Recklinghausen d(en) 29. December 1869.
der stellvertr(etende) Stadtverordneten-Vorsteher.

Carl Billmann

Quelle 3



Legende

-  rote Flächen Bebauungs- und Siedlungsverdichtung
-  grüne Flächen Grünflächen
-  violette Linien Eisenbahntrassen
-  orange Linien befestigte Wege/Straßen
-  hellblaue Linien Bachläufe

Zu Quelle 3

Übersichts-Plan der Stadt Recklinghausen vom Jahre 1885

Urheber Zusammengestellt nach der Urkatasterkarte vom Jahre 1822 im Stadtvermessungsbüro Recklinghausen im April 1912 durch Jörling (Stadtlandmesser), gezeichnet durch Neubauer; grafisch und farblich nachbearbeitet durch das Amt für Vermessung und Stadterneuerung der Stadt Recklinghausen für: Stadt Recklinghausen (Hrsg.): Recklinghausen: Stiche, Karten, Pläne. Recklinghausen 1985, Blatt 23.

Fundort Stadt- und Vestisches Archiv Recklinghausen, Bestand 80: Sonderpläne Amt für Vermessung und Stadterneuerung, Nr. 41

Datierung 1885

Format 80 x 105 cm; Maßstab 1: 10.000, genordet

Material Leinenlichtpauze mit farbigen Einzeichnungen

Arbeitsaufträge Verkehr I

Sieh dir alle Quellen sorgfältig an, die du von deiner Lehrerin oder deinem Lehrer bekommen hast, bevor du dir die ergänzenden Informationen durchliest. Notiere dir Fragen oder Besonderheiten, die dir auffallen. Dann kannst du die ergänzenden Informationen besser verstehen.

- Die älteste bekannte Fotografie von Recklinghausen zeigt das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes. Das genaue Datum ist allerdings unklar. Es könnte sein, dass die Aufnahme bei der Eröffnung gemacht wurde.

Begründe mithilfe der Quellen, ob du dieser Theorie zustimmen kannst.
- Äußere dich auf der Grundlage der Quellen dazu, wie die Bedeutung des Eisenbahnanschlusses von Zeitgenossen eingeschätzt wurde.
- Erläutere auf der Grundlage des Übersichts-Plans der Stadt Recklinghausen vom Jahr 1885 (Quelle 3) den Einfluss der Eisenbahn auf die Standortwahl für die folgenden Industrieanlagen und Wohnsiedlungen:
 - > Bergwerk »Clerget«, später »Recklinghausen I« (Förderbeginn 1869)
 - > Bergwerk »General Blumenthal« (Förderbeginn 1879)
 - > Bergwerk »Ewald« in Hertent (Förderbeginn 1877)
 - > Bergwerk »Schlägel und Eisen« in Hertent (1877)
 - > Ziegelei »Hillen«
 - > Siedlung »Vennheide«
- Formuliere ein eigenes Urteil zur Bedeutung der Eisenbahn für die Entwicklung der Stadt Recklinghausen.

Anregungen ...

... zu Arbeitsauftrag 1

Tipp 1	Tipp 2
Hast du das Datum der Eröffnung herausgefunden und dir dann die Fotografie genau angesehen?	Hast du den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung gelesen und dir dann das Empfangsgebäude auf der Fotografie genau angesehen?

... zu Arbeitsauftrag 2

Tipp 1	Tipp 2
Hast du dir den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung genau durchgelesen?	Hast du darüber nachgedacht, dass die vermutlich älteste Fotografie das Bahnhofsgebäude zeigt?

Tipp 3

Hast du berücksichtigt, wer die Aufnahme gemacht hat und mit welchem Verfahren die Aufnahme durchgeführt wurde?

... zu Arbeitsauftrag 3

Tipp 1	Tipp 2
Gebäude (Wohnhäuser und Industrieanlagen) sind auf der Karte rot eingefärbt.	Die Hertener Bergwerke sind nicht auf der Karte verzeichnet. Aber an den Zechenbahnen gibt es dazu einen Hinweis.

... zu Arbeitsauftrag 4

Tipp 1	Tipp 2
Glaubst du, die Industrieanlagen und Siedlungen wären ohne Eisenbahn an denselben Stellen entstanden?	Was bedeutet es für eine Stadt, dass Waren und Personen mit der Eisenbahn z.B. zu großen Städten, zu Häfen oder zu anderen Industriebetrieben transportiert werden können?

Ergänzende Informationen zu den Quellen 1 – 3

Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft

Die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft (CME) wurde 1843 gegründet, um das Rheinland per Eisenbahn mit Minden zu verbinden. Dort sollten die Waren dann auf Schiffe verladen und auf der Weser zum Seehafen Bremen transportiert werden. Auf diese Weise wollte man die niederländischen Zölle vermeiden, die bei einem Transport vom Rheinland über den Rhein und die niederländischen Seehäfen angefallen wären.

Die Strecke führte von Köln-Deutz über Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Essen-Altenessen, Gelsenkirchen, Wanne, Herne, Castrop-Rauxel, Dortmund, Hamm und Bielefeld nach Minden. Mit dieser Streckenführung wurde eine möglichst flache und damit kostengünstige Variante gewählt, zulasten von z.B. Essen und Bochum, die nicht angeschlossen wurden. In Minden bestand Anschluss an eine Eisenbahnstrecke nach Hannover, in Köln nach Aachen und weiter zum belgischen Hafen Antwerpen.

1866 bekam die CME die Erlaubnis (Konzession), die Verbindung Venlo-Hamburg der Strecke Paris-Hamburg zu bauen. Sie sollte von Venlo über Wesel, Haltern, Münster, Osnabrück und Bremen nach Hamburg verlaufen. Die CME bekam zudem die Auflage, eine zusätzliche Verbindung von Haltern zur bereits bestehenden Strecke Köln-Minden zu bauen. Diese Verbindungsstrecke nach Wanne war wirtschaftlich interessant und wurde deshalb gemeinsam mit dem Teilstück Haltern-Münster als Erstes fertiggestellt und am 1. Januar 1870 eröffnet. Bereits im Oktober 1869 war aber schon ein erster Probezug mit einer geschmückten Lokomotive in den Recklinghäuser Bahnhof eingefahren. Die Eröffnung weiterer Teilstücke folgte im Laufe der nächsten Jahre. Am 1. Juni 1874 konnte zum ersten Mal ein Zug von Köln bis Hamburg fahren. Am 31. Dezember 1874 wurde die gesamte Strecke von Venlo nach Hamburg eröffnet.

Mehr Informationen findest du in diesen Büchern:

Bernd Franco Hoffmann: Die Köln-Mindener Eisenbahn. Schienenwege durch Rheinland und Ruhrgebiet. Erfurt 2019, S. 85–95; Karl-Peter Ellerbrock / Martina Schuster (Hrsg.): 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn. Essen 1997.

Stadtverordnetenversammlung

Eine Stadtverordnetenversammlung ist grundsätzlich vergleichbar mit einem heutigen Stadtrat. In Preußen (dazu

gehörte Recklinghausen ab 1814 / 15) wurde sie für 6 Jahre gewählt. Das Wahlrecht war beschränkt auf Männer über 25 Jahre, die zudem ein Haus oder einen Betrieb besitzen mussten oder eine bestimmte Höhe an Einkommen hatten. Außerdem gab es noch Ausschlusskriterien, z. B. wenn jemand Armenunterstützung bekam. Gewählt wurde nach dem Dreiklassenwahlrecht. Aufgrund seiner Einwohnerzahl (1871 ca. 4.900) bestand die Stadtverordnetenversammlung von Recklinghausen aus 18 ehrenamtlichen Mitgliedern. Diese Versammlung fasste Beschlüsse zu allen Angelegenheiten der Kommune, beschloss den Haushalt und legte die Höhe der Abgaben fest, die die Bürger an die Stadt zu entrichten hatten.

Mehr Informationen findest du z. B. auf dieser Internetseite, auf der auch die hier vorgenommene Zusammenfassung basiert: <http://www.verfassungen.de/preussen/gesetze/staedteordnung53-00-i.htm>

Quelle 1

Es handelt sich um eine Aufnahme der Ostansicht des Bahnhofsgebäudes des Hauptbahnhofes Recklinghausen, d. h., es ist die Gleisseite zu sehen, hinter dem Gebäude liegt die Innenstadt. Das Gebäude wurde 1869 errichtet.

Zu sehen ist ein repräsentatives Backsteingebäude mit zahlreichen Rundbogen-Sprossenfenstern, bestehend aus zwei Querbauten, die durch einen Längsbau verbunden werden. An den Außenseiten der Querbauten schließt sich jeweils ein weiterer Längsbau an. Der linke Querbau ist zweieinhalbgeschossig mit einem Spitzdach und einem Rundfenster im Giebel. Im hinteren Bereich des Daches sind drei Schornsteine zu sehen. Der rechte Querbau ist dreigeschossig mit einem Rosettenfenster im Giebel des Spitzdachs. Im Erdgeschoss dieses Gebäudeteils befindet sich in der Mitte zwischen zwei Fenstern eine geöffnete Tür. Darüber zieht sich über die gesamte Breite des Querbaus ein weißer Streifen mit der Inschrift »Von Deutz ~ K II – RECKLINGHAUSEN. Von Hambur« (der Rest ist von einem davorstehenden Mast verdeckt). Aus dem geöffneten mittleren Fenster des 1. Stocks sieht eine weiß gekleidete Frau heraus. Der mittlere Längsbau ist im Erdgeschoss teilweise mit einer Kletterpflanze (Glyzinie?) bewachsen. Aus dem rechten geöffneten Fenster des Querbaus sieht ein dunkel gekleideter Mann heraus.

Vor dem Gebäude zieht sich ein niedriger Bahnsteig entlang, auf dem im Bereich des rechten Querbaus ein handgezo- gener Gepäckwagen mit einigen Gepäckstücken steht. Der linke Teil des Bahnsteigs und das Erdgeschoss der dahinter liegenden Gebäudeteile werden von zwei davor gestaffelt geparkten Lokomotiven teilweise verdeckt. Bei den Loko- motiven handelt es sich wahrscheinlich um Modelle der Baureihe 26 der Firma Beyer-Peacock & Co., die ab 1873 für die »Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft« erbaut und 1874 ausgeliefert wurden.

Von der hinteren Lokomotive sind deshalb nur das Führerhaus und der Kessel zu sehen, von der vorderen, weiter rechts stehenden Lokomotive ist ausschließlich der Kessel zu sehen, der übrige Teil befindet sich außerhalb des fotogra- fierten Bereiches. Weitere Gleise verlaufen parallel dazu im Vordergrund des Bildes. Zwischen diesen Gleisen hat eine Gruppe zumeist dunkel uniformierter Männer in drei Reihen Aufstellung genommen. Davor steht ein einzelner Mann. Rechts zwischen der ersten und zweiten Reihe befindet sich der oben bereits erwähnte hölzerne Mast. Zwei weitere Män- ner sind im Führerhaus der hinteren Lokomotive zu sehen und auf den Umläufen der Kessel der Lokomotiven befindet sich jeweils ein Mann. Zwischen den aufgestellten Männern und dem Bahnsteig stehen zwei dunkel gekleidete Jungen und links von ihnen steht eine weiß gekleidete Frau umringt von zwei Jungen und zwei Mädchen. Sie tragen ebenfalls überwiegend helle Kleidung.

Die meisten abgebildeten Personen sind äußerster Wahr- scheinlichkeit nach das Personal des Hauptbahnhofs Reck- linghausen. Für einzelne Personen (z. B. die Frau mit den vier Kindern) lässt sich die Beziehung zum Bahnhof jedoch nicht eindeutig klären.

Quelle 2

Es handelt sich um einen Auszug aus dem Protokoll einer Stadtverordnetenversammlung vom 28. Dezember 1869. Das handschriftlich verfasste Protokoll wurde am 30. Dezember dem Gemeindevorstand (d. h. dem Bürgermeister und weite- ren Verwaltungsbeamten) vorgelegt und am 3. Januar 1870 zu den Protokollakten gelegt.

Quelle 3

Zu sehen ist eine Karte des Recklinghäuser Stadtgebiets von 1885. Sofort fällt die 1870 eröffnete Eisenbahnlinie (blau) als zentrale Nord-Süd-Achse auf. Deutlich zu sehen sind auch die beiden Zechengründungen »Clerget« im Süden und »General Blumenthal« im Norden, beide in unmittelbarer Nähe zur Eisenbahnstrecke. Neben dem alten Stadtkern ist im Süden die Entstehung eines zweiten Zentrums in der Nähe des Bahnhofs und des Bergwerks Clerget erkenn- bar. Die Hauptstrecke der Eisenbahn wird ergänzt um zwei Zechenbahnen nach Herten. Die Bezeichnung macht den primär industriellen Zweck dieser Strecken sehr deutlich. Die Nebenstrecken zweigen jeweils an den Bahnhöfen von der Hauptstrecke ab. Dies verweist auf die Doppelfunktion der Bahnhöfe als Personenhalt und Warenumschlagsort.

Erwartungshorizonte I

Arbeitsauftrag 1

Über den Zeitpunkt der Aufnahme muss spe- kuliert werden: Die Cöln-Mindener-Eisenbahn hatte die Ausschreibung gewonnen, das preu- ßische Teilstück der Strecke Paris-Hamburg inklusive einer Verbindung von Haltern nach Wanne zu bauen.

Für das Aufnahmedatum am 1. Januar 1870 spricht, dass

- > die Eröffnung des Abschnitts Wanne-Münster erfolgte am 1. Januar 1870 erfolgte. Das Bahn- hofsgebäude in Recklinghausen ist zu diesem Zeitpunkt bereits fertiggestellt worden.

Gegen das Aufnahmedatum am 1. Januar spricht, dass

- > die abgebildeten Lokomotiven erst 1873 gebaut wurden;
- > die Pflanzen am Längshaus Blätter tragen;
- > die Zivilpersonen sommerliche Kleidung tragen.;
- > am Gebäude jeglicher Schmuck (Girlanden etc.) fehlt, denn in der Recklinghäuser Stadtverordnetenversammlung vom 28. Dezember 1869 wurde beschlossen, dass anlässlich der »Festlichkeit bei Gelegenheit der Eröffnung der Eisenbahn [...] zu dem ersten regulären Zuge 24 Böllerschüsse ab- gefeuert [...] und die Bürger ersucht werden sollten, ihre Häuser zu beflaggen«. Dass das Bahnhofsgebäude für diese Feierlich- keit aber nicht geschmückt wurde, scheint unwahrscheinlich.

Arbeitsauftrag 2

Der Ratsbeschluss lässt darauf schließen, dass die Eröffnung des Bahnhofs als ein wichtiges Ereignis wahrgenommen wurde. Dafür spricht, dass

- > es dazu einen formellen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung gab;
- > Feierlichkeiten geplant waren, bei der Böllerschüsse abgefeuert werden sollten;
- > die Bürgerinnen und Bürger zur Beflagung aufgefordert wurden.

Überraschend ist der Zeitpunkt des Beschlus- ses: Er wird nur drei Tage vor der Eröffnung des Bahnhofs gefasst. Seine Formulierung lässt da- rauf schließen, dass die Feierlichkeiten bereits grundsätzlich beschlossen waren und es sich hier um eine nachträgliche Ergänzung handelt. Unabhängig vom genauen Zeitpunkt der Auf- nahme der Fotografie ist auch ihre Existenz ein Hinweis auf die Bedeutung, die dem Eisenbahn- anschluss zugeschrieben wurde. Immerhin wurde wohl zum ersten Mal überhaupt der Aufwand betrieben, einen Fotografen mit einer Aufnahme zu beauftragen. Und dieser Fotograf ist aus Altena angereist. Weitere Hinweise sind die festliche Kleidung und die absichtsvolle, fast militärische Aufstellung der fotografierten Personen.

Arbeitsauftrag 3

Die Bergwerke wurden entweder in unmittel- barer Nähe zur Eisenbahnstrecke errichtet oder es wurden Zubringerstrecken gebaut. Die Zubringerstrecken zu den Bergwerken in Herten sind jeweils an den Bahnhöfen mit der Hauptstrecke verbunden. Dadurch werden sie zu Knotenpunkten aufgewertet. In der Nähe der Bahnhöfe entstehen bzw. wachsen Siedlungen.

Arbeitsauftrag 4

Die Eisenbahn hatte massiven Einfluss auf die Entwicklung der Stadt Recklinghausen. Entlang der Strecke und damit auch auf Recklinghäuser Gebiet wurden Bergwerke und andere Indust- rien errichtet. In der Folge zogen Arbeiter in die Stadt, die Wohnungen und eine Infrastruktur für das tägliche Leben benötigten. Dadurch entwickelte sich neben dem alten Stadtkern ein zweites Zentrum im Süden der Stadt.

Arbeitsmaterialien, Arbeitsaufträge und Erwartungshorizonte II

Flugplatzzeröffnung Wanne-Herten

Die Arbeitsaufträge sind für die Einzelarbeit formuliert. Grundsätzlich können aber alle Recherche- und Analyseaufgaben auch in Partner- oder Kleingruppenarbeit erledigt werden. Die abschließende Urteilsformulierung sollte jedoch jede Schülerin und jeder Schüler individuell anfertigen.

Differenzierungsmöglichkeiten

Die Quellen bieten eine Differenzierung über unterschiedliche Zugänge an (Fotografien, Texte), wenn die gewonnenen Informationen anschließend kooperativ zusammengetragen werden.

Quelle 1

Eröffnungsveranstaltung des Luftschiff-Flughafens Wanne-Herten 1912



Fotograf unbekannt

Fundort Stadtarchiv Herten, Bestand Foto II A 1/63, Signatur: 801100/13

Datierung 1912

Format 14,7 x 8,9 cm

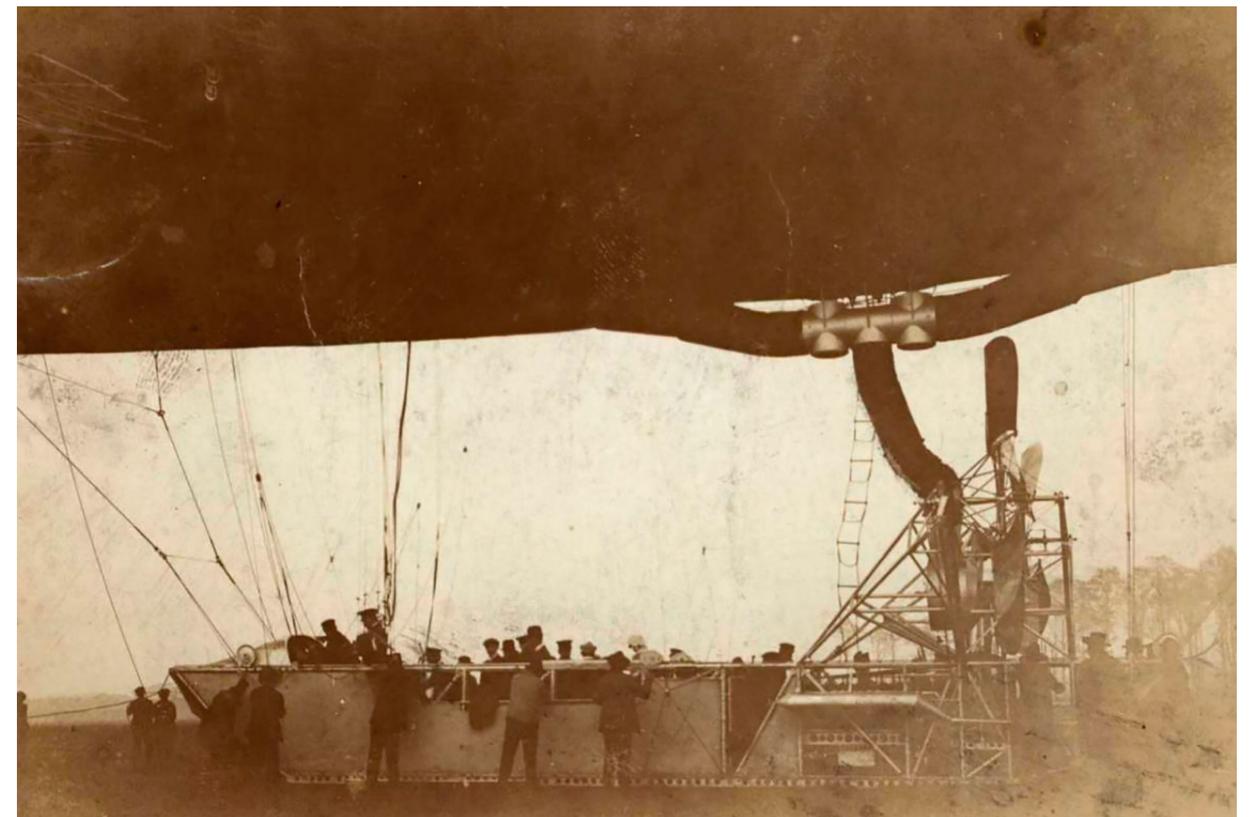
Material Fotopapier, auf Kartonage gezogen; unbeschriftet, undatiert

Die Quellenbeschreibungen auf den »Ergänzenden Informationen« können zunächst zurückgehalten oder nur schwächeren Schülerinnen und Schülern gegeben werden. Zur weiteren Differenzierung gibt es aufeinander aufbauende Anregungen, die Schülerinnen und Schülern bei Schwierigkeiten zur Verfügung gestellt werden können.

Leistungsstarke und deshalb wahrscheinlich schnellere Schülerinnen und Schüler können in der Bearbeitung der Arbeitsaufträge 4 und 5 auch einen Vergleich der 1913 nach dem Flugplatzbau angepassten Karte in diesem Beitrag (Quelle 3, S. 78) mit der unbearbeiteten Originalkarte von 1912 vornehmen (Beitrag »Bergbau«, Quelle 2, S. 44).

Quelle 2

Start- oder Landemanöver des Parsival-Luftschiffs 12, Charlotte



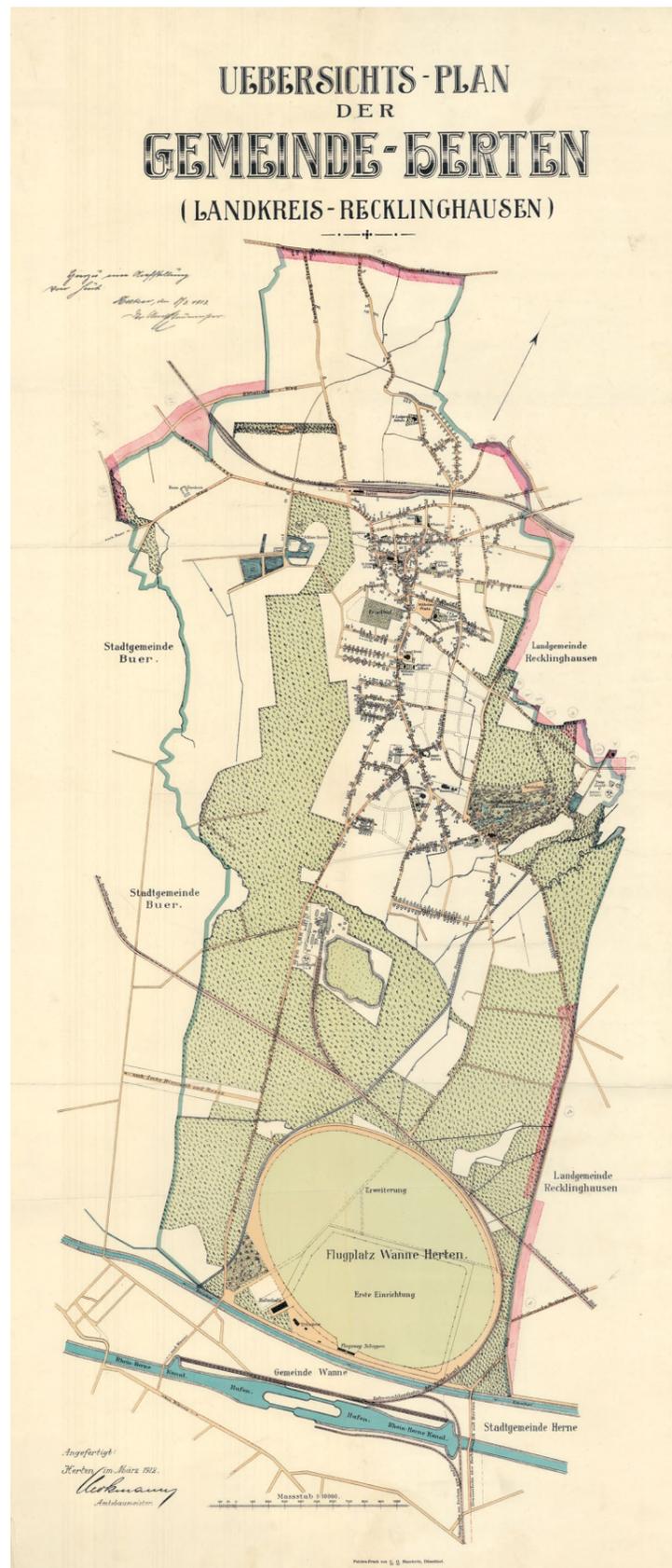
Fotograf unbekannt

Fundort Stadtarchiv Herten, Bestand Foto II A 1/64

Datierung um 1912

Format 13,5 x 8,5 cm

Material Fotopapier, auf Kartonage gezogen; unbeschriftet, undatiert



Quelle 3
Übersichtsplan der Gemeinde Herten aus dem Jahre 1912

Urheber Amtsbaumeister der Stadt Herten, Heckmann, im März 1912; nachbearbeitet Heckmann 1913 für die Gemeinde Herten, Landkreis Recklinghausen (Hrsg): Pulchra-Druck von C.G. Blanckertz, Düsseldorf.

Fundort Stadtarchiv Herten, Bestand KuP: Karten und Pläne, Nr. 1

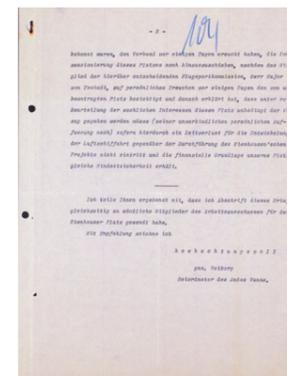
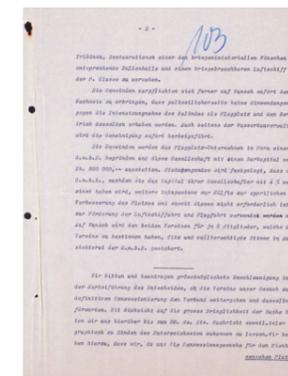
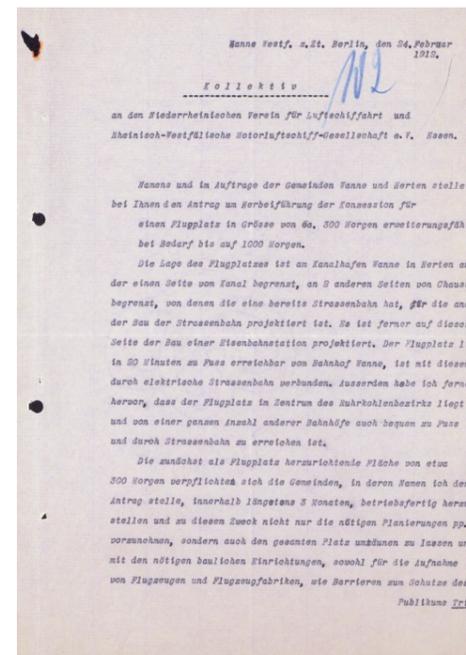
Datierung 1913

Format 45 x 98,5 cm; Maßstab 1:10.000, genodet

Material farbiger Druck auf Papier

Legende

-  **rosa Flächen** Grenzgebiete zu Nachbargemeinden
-  **grüne Flächen** Wald-/Rasenfläche
-  **weiße Flächen** nicht definiert
-  **schwarze Kästen** Gebäude
-  **blaue Flächen** Gewässer
-  **rosa / schwarz-weiße Linien** Eisenbahntrassen
-  **orange Linien** befestigte Wege/ Straßen
-  **gestrichelte / weiße Linien** projektierte Straßen/ Wege
-  **hellblaue Linien** Stadtgrenze



Quelle 4
Konzessionsantrag zum Betrieb eines Flugplatzes in Herten

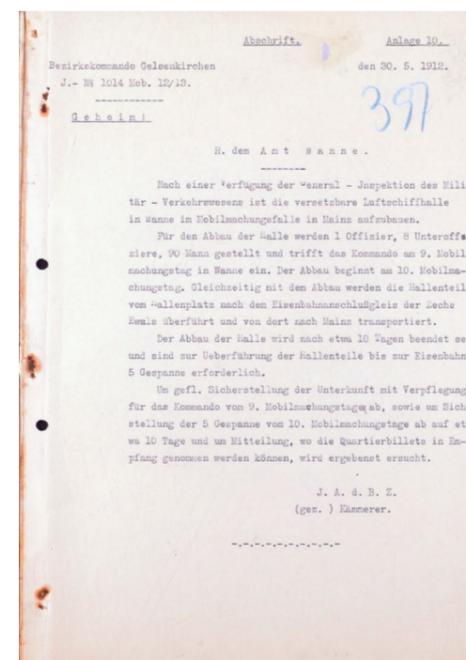
Autor Beigeordneter des Amtes Wanne (Weiberg)

Fundort Stadtarchiv Herten, Bestand AH, Nr. 649, Bl. 102-104 recto

Datierung 24. Februar 1912

Format 21,9 x 28,4 cm

Material Papier



Quelle 5
Hinweis auf eine Verfügung, die die Beschlagnehmung der Luftschiffhalle im Kriegsfall erlaubt

Provenienz Bezirkskommando Gelsenkirchen

Fundort Stadtarchiv Herten, Bestand AH, Nr. 649, Bl. 397 recto

Datierung 30. Mai 1912

Material Papier

Arbeitsaufträge Verkehr II

Sieh dir alle fünf Quellen sorgfältig an, bevor du dir die ergänzenden Informationen durchliest. Notiere dir Fragen oder Besonderheiten, die dir auffallen. Dann kannst du die ergänzenden Informationen besser verstehen.

1. Finde den Ort des Flugplatzes auf einer heutigen Karte.
2. Arbeite aus dem Konzessionsantrag zum Betrieb eines Flugplatzes in Herten (Quelle 4) die Argumente heraus, mit denen die Antragsteller um die Erlaubnis bitten, den Flugplatz einrichten und betreiben zu dürfen.
3. Erkläre die Verbindung zwischen der Dame auf der Fotografie (Quelle 1) und dem Flugplatz.
4. Äußere dich auf der Grundlage aller Quellen dazu, wie Bedeutung der Flugplatzöffnung von Zeitgenossen eingeschätzt wurde.
5. Formuliere ein eigenes Urteil zur Bedeutung des Flugplatzes für die Entwicklung der Stadt Herten.

Anregungen ...

... zu Arbeitsauftrag 1

Tipp 1

Vergleiche den Gemeindeplan von 1912 (Quelle 3) mit einer heutigen Karte.

... zu Arbeitsauftrag 2

Tipp 1

Lies dir noch einmal die ersten Seiten des Konzessionsantrags durch (Quelle 4).

Tipp 2

Ordne die Argumente, z.B. zur Standortwahl, zur Finanzierung, zur militärischen Bedeutung usw.

... zu Arbeitsauftrag 3

Tipp 1

Am Eröffnungstag wurde ein Luftschiff getauft.

Tipp 2

Finde heraus, was es mit dem Luftschiff in Quelle 2 auf sich hatte.

... zu Arbeitsauftrag 4

Tipp 1

Sieh dir noch einmal an, wer am Eröffnungstag auf dem Flugplatz anwesend war (Quelle 1).

Tipp 2

Hast du berücksichtigt, welche Behörden und Personen sich mit der Eröffnung beschäftigt haben?

Tipp 3

Hast du berücksichtigt, wer sich in Quelle 5 zum Flugplatz äußert?

... zu Arbeitsauftrag 5

Tipp 1

Hast du berücksichtigt, wie lange der Flugplatz betrieben wurde?

Tipp 2

Denkst du, die Stadt Herten hätte sich ohne den Flugplatz anders entwickelt?

Tipp 3

Wenn du dich heute in Herten umsiehst, wie viel erinnert noch an den Flugplatz?

Tipp 4

Sieh dir auf einer modernen Karte an, was sich heute am Standort des Flugplatzes befindet.

Ergänzende Informationen zu den Quellen 1 – 5

Flugplatz Wanne-Herten

Im Frühjahr 1912 wurde die »Rheinisch-Westfälische Flug- und Sport-Platz-Gesellschaft m.b.H. Wanne« gegründet. Gesellschafter waren die Ämter Wanne und Herten, die Stadt Herne, der Großgrundbesitzer Graf Droste zu Vischering von Nesselrode-Reichenstein aus Herten, Arthur Müller aus Berlin-Charlottenburg, die Eickeler Brauerei Hülsmann und Hauptmann Hermann Hans Waldemar Herwarth von Bitterfeld. Aufsichtsratsvorsitzender wurde der Wanner Amtmann Friedrich Weiberg.

Innerhalb weniger Monate wurde ein geeignetes Gelände an der Emscher auf Hertener Gebiet gerodet, entwässert und mit einer Mauer umgeben, eine Halle für ein Luftschiff, weitere Hallen für Flugzeuge und eine Tribüne für 1000 Personen errichtet sowie der Bau eines Luftschiffes in Auftrag gegeben. Am Pfingstamstag, den 25. Mai 1912, wurde der Flugplatz Wanne-Herten eröffnet und das Luftschiff getauft.

In erster Linie wurde der Flugplatz von Privatleuten genutzt und es fanden Rundflüge mit »Charlotte« statt. Eine militärische Nutzung war zwar von Anfang an angedacht worden und die Gebäude sowie das Luftschiff wurden entsprechend den Vorgaben des Kriegsministeriums gebaut, das Kriegsministerium entschied sich aber dann doch gegen die Nutzung, weil man Sorge hatte, dass Flugschüler im dicht bebauten Industriegebiet bei Übungsflügen Probleme haben könnten, und Bedenken bestanden, dass sich die Arbeiterbevölkerung des Ruhrgebiets gegenüber Militärangehörigen feindselig verhalten würden.

Die vom Kriegsministerium zugesagten Gelder wurden nicht gezahlt und der Flugplatz bekam deshalb bald wirtschaftliche Probleme. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs verstärkte die Krise. 1916 wurde der Flugplatz geschlossen, die Fläche landwirtschaftlich genutzt und »Charlotte« verkauft. Spätere Wiederbelebungsversuche Anfang der 1920er-Jahre beschränkten sich überwiegend auf das Segelfliegen und endeten im Zweiten Weltkrieg.



Mehr Informationen bekommst du z. B. in diesem Film: <https://www.msn.com/de-de/video/nachrichten/1912-der-vergessene-flugplatz-wanne-herten/vi-BB1a7oep>

Parseval-Luftschiff 12 (PL 12) »Charlotte«

Der PL 12 wurde im Auftrag der Flugplatzgesellschaft Wanne-Herten von der Luftfahrzeug-Gesellschaft in Bitterfeld gebaut. Die »Luftfahrzeug-Gesellschaft« war 1908 von August von Parseval gegründet worden. Der PL 12 war 82 m lang und hatte einen Durchmesser von 14 m. Der Ballon mit einem Volumen von etwa 8000 m³ hatte keine starre Hülle. Angetrieben wurde er von zwei NAG-Motoren mit je 81 kW (110 PS) und er erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 50 km/h. 15 Passagiere und drei bis vier Mann Besatzung fanden in der Gondel Platz.

Der PL 12 hatte seine Jungfernfahrt am 11. Mai 1912. Getauft wurde er am 25. Mai 1912 auf den Namen »Charlotte«. Trotz seines Frauennamens wird ein Parseval (wie ein Zeppelin) grammatisch als »männlich« definiert.

Mehr Informationen bekommst du z. B. in diesem Buch: Jahrbuch der Motorluftschiff-Studiengesellschaft. Bd. 5 (1911 – 1912). Berlin / Heidelberg 1912, S. 10, 13–14, 210, 218.

Quelle 1

Im Zentrum des Bildes ist eine Personengruppe zu sehen. Vier Männer und eine Frau laufen in Richtung der Betrachter. Die Aufnahme ist allerdings von schräg vorne gemacht worden, sodass sie knapp am Fotografen vorbei zu laufen scheinen. Die Frau trägt einen hellen, vermutlich einfarbigen langen Rock und darüber eine gleichfarbige, zugeknöpfte Jacke. Die Nähte sind hervorgehoben, auf dem Aufschlag sind Applikationen angebracht. Ihre Hände sind von Lederhandschuhen bedeckt. In der rechten Hand hält sie einen langen, dünnen, geschlossenen Schirm, mit der linken Hand umfasst sie das untere Ende eines weißen Schals, den sie um den Hals trägt. Der Kopf ist mit einem aufwendigen Hut bedeckt. Jeweils zwei Männer laufen links und rechts von ihr. Alle tragen einen schwarzen Anzug mit weißem Hemd, schwarze Schuhe und schwarze Handschuhe. Drei Männer haben einen Zylinder auf dem Kopf, der Mann links der Frau trägt eine Uniform-Schirmmütze. Die Männer mit Zylinder haben einen Schnurr- und Spitzbart, der Mann mit der Schirmmütze nur einen Schnurrbart. Die beiden Männer rechts und links der Frau tragen einen schwarzen Schlips, der Mann ganz links trägt eine schwarze Fliege, der Mann ganz rechts einen hellen Schlips. Der Mann rechts der Frau hält einen Gehstock in der linken Hand, der Mann ganz rechts lüftet gerade seinen

Zylinder zum Gruß und hat den Kopf etwas gesenkt. Die Gruppe begegnet einem weiteren Mann im schwarzen Anzug und mit weißem Kragen. Er steht rechts neben der Gruppe und wendet sich ihr zu, weshalb der Betrachter ihn nur im linken Profil sieht. Er hält seinen Zylinder – weitgehend verdeckt durch seinen Körper – in der rechten Hand. Am linken Bildrand ist eine Hand zu sehen, die dazugehörige Person ist jedoch abgeschnitten. Hinter der Fünfergruppe sind zwei weitere Männer zu erkennen.

Der Boden ist hell gefliest. Die Gruppe läuft unterhalb einer Tribüne entlang. Die erste Reihe befindet sich über Kopfhöhe der Personen. Sie ist von einem hellen Gelände umgeben. Auf der Tribüne sind Palmen oder Farne zu erahnen. Im Hintergrund ist eine Glaswand als Ende der Tribüne zu erkennen. Pfosten auf der Tribüne lassen vermuten, dass sie überdacht ist. Ganz im Hintergrund sind Bäume zu sehen. Von links nach rechts handelt es sich bei den fünf Personen, die frontal zu sehen sind, um Baurat Heckmann aus Herten, Flugplatzdirektor Arthur Müller, Prinzessin Charlotte von Sachsen Meiningen (Schwester des Kaisers), Karl Prinz von Ratibor und Corvey (Oberpräsident der Provinz Westfalen) und Beigeordneter Friedrich Weiberg (Stadt Wanne).

Quelle 2

Zu sehen ist der PL 12 »Charlotte« beim Start- oder Landevorgang. Im Luftschiff und in unmittelbarer Nähe befinden sich zahlreiche Personen, bei denen es sich um Personal und Passagiere handeln dürfte. Der Ballon ist nicht vollständig zu sehen.

Quelle 3

Zu sehen ist eine Karte des Hertener Stadtgebiets von 1912. Sofort fällt das riesige Flugplatzgelände im Süden des Stadtgebiets auf. Weitere markante Punkte sind die Emscher (südliche Stadtgrenze) sowie der bereits auf Wanner Gebiet liegende Rhein-Herne-Kanal. Auf dem Stadtgebiet ist im Nordwesten das Schloss Herten, im Norden der Bahnhof, im Osten der Gemeinde- und Volkspark Katzenbusch sowie das direkt angrenzende Gelände von Zeche Ewald VI und im Zentrum die Zeche Ewald I + II mit einer angrenzenden Halde zu erkennen. Von einem echten Ortskern kann kaum gesprochen werden, im nördlichen Stadtgebiet ist die Wohnbebauung zwar dichter, aber umfasst nur wenige Straßen-

züge. Zusätzlich zur Hamm-Osterfelder Eisenbahnstrecke im Norden wird das Stadtgebiet im Süden von einigen Zechenanschlussbahnen durchzogen.

Der Flugplatz liegt mitten in einem Waldgebiet, direkt an der Stadtgrenze zu Wanne. In unmittelbarer Nähe verlaufen der Rhein-Herne-Kanal, einige Zechenanschlussbahnen sowie die Straßenbahntrasse von Herten nach Wanne.

Quelle 4

Es handelt sich um den Antrag auf Erteilung einer Konzession (Erlaubnis), einen Flugplatz in Herten betreiben zu dürfen. Der Antrag enthält Begründungen, Selbstverpflichtungen und Verfahrensfragen. Er ist gerichtet an den Niederrheinischen Verein für Luftschiffahrt (sic) und die Rheinisch-Westfälische Motorluftschiff-Gesellschaft. Er wurde verfasst vom Beigeordneten des Amtes Wanne, Friedrich Weiberg.

Quelle 5

Es handelt sich um die Abschrift einer Information des Bezirkskommandos Gelsenkirchen der preußischen Armee. Mit der Abschrift wird das Amt Wanne über den Inhalt einer geheimen Verfügung der preußischen General-Inspektion des Militär-Verkehrswesens informiert.

Erwartungshorizonte II

Arbeitsauftrag 1

Am Ort des damaligen Flugplatzes befinden sich heute das Industriegebiet »Im Emscherbruch« und die Halle Hoppenbruch. Die Ewaldstraße und einige der Zechenanschlussbahnen existieren bis heute.

Arbeitsauftrag 2

Die Antragsteller argumentierten mit

- > der Verkehrsinfrastruktur: Nähe zu Kanal, Eisenbahn und Straßenbahn, angedachter Bau eines Bahnhofs;
- > der kurzen Einrichtungszeit: drei Monate, während derer das gesamte Gelände gerodet, planiert und umzäunt, Tribüne, Hallen etc. errichtet werden sollten;
- > der militärstrategischen Bedeutung: Halle entsprechend kriegsministeriellen Wünschen, kriegsbrauchbares Luftschiff;
- > rechtlichen Sicherheiten: keine polizeilichen Einwände, keine wasserbaulichen Einwände;
- > finanzieller Sicherheit: Kapital in Höhe von 800.000 Mark, Festlegung in den Statuten, dass 50 Prozent der Gewinne in die Verbesserung des Platzes oder die Förderung der Luftschiffahrt und der »Flugfahrt« investiert werden müssen;
- > der Mitbestimmung durch die konzessionsvergebenden Vereine: Zusicherung von je zwei stimmberechtigten Sitzen im Aufsichtsrat der Betreiber-GmbH;
- > der besseren Qualität ihres Flugplatzes im Vergleich zu der des konkurrierenden Projektes in Gelsenkirchen-Nienhausen.

Arbeitsauftrag 3

Bei der abgebildeten Dame handelt es sich um Charlotte von Preußen (1860–1919), eine Schwester Kaiser Wilhelms II. und nach ihrer Heirat Herzogin von Sachsen-Meiningen. Sie war zur Eröffnung des Flughafens angereist und ihr zu Ehren wurde das von der Flughafen-gesellschaft gekaufte neue Luftschiff PL 12 auf den Namen »Charlotte« getauft.

Arbeitsauftrag 4

Die Quellen lassen darauf schließen, dass die Eröffnung des Flugplatzes als ein wichtiges Ereignis wahrgenommen wurde. Dafür spricht

- > die Beteiligung von gleich drei Kommunen an der Finanzierung;
- > der große bauliche Aufwand, der für den Flugplatz betrieben wurde;
- > die Anwesenheit der Schwester des Kaisers bei der Eröffnung;
- > die Verfügung des Bezirkskommandos Gelsenkirchen wenige Tage nach der Eröffnung, dass die Luftschiffhalle im Kriegsfall beschlagnahmt und in die Nähe der französischen Grenze versetzt werden soll.

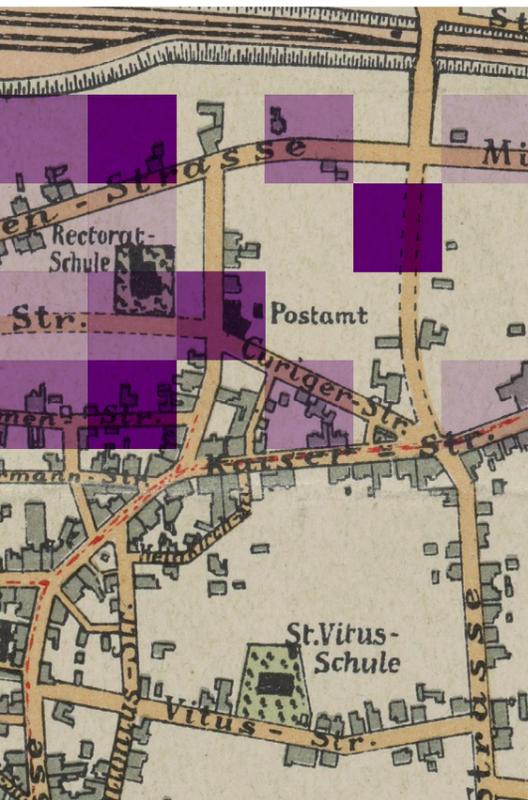
Arbeitsauftrag 5

Die langfristige Bedeutung des Flugplatzes für die Entwicklung der Stadt Herten (und der Stadt Wanne) dürfte gering gewesen sein. Die von seiner Gründung angestoßene Entwicklung (u. a. Anfänge einer Luftfahrtindustrie, Luftverkehr, Freizeitnutzen) endete weitgehend mit der Schließung. In der Nähe des Platzes gab es später für einige Jahre zunächst einen Segelflugplatz und anschließend einen Modellflugverein. Für eine langfristige Wirkung war die Nutzungsdauer als tatsächlicher Flugplatz aber zu kurz und die Art der Nutzung (in erster Linie Freizeit-rundflüge) nicht wirtschaftlich relevant genug. Auch die interkommunale Zusammenarbeit zwischen Herten, Wanne und Herne dürfte dadurch nicht nachhaltig beeinflusst worden sein.

Archive im Kreis Recklinghausen mit ähnlichen Quellen

Flugplatzöffnungen/Kanaleröffnungen, z. B.:

- > Fotografien des Bahnhofsgebäudes
- > Fotografien von Kanalschleuseneröffnungen
- > Protokolle der Kommunalverordnetenversammlung
- > Zeitungsberichte



»... Jeder kann denken,
daß er in seiner masu-
rischen Heimat wäre ...«

Die Anwerbung von Fremdarbeitern am
Beispiel des sogenannten »Masurenaufrufs«



Arbeitsmaterialien Sozialgeschichte

Daniela Calamini, Carmen Giese

Unterrichtliche Voraussetzungen

Es bietet sich an, dieses Modul gegen Ende der Beschäftigung mit dem historischen Gegenstand »Erfahrungen mit Fremdsein in weltgeschichtlicher Perspektive« einzusetzen. Die historische Untersuchungsform des Unterrichtsvorhabens ist als Längsschnitt angelegt und erstreckt sich von der römischen Antike bis zur gegenwärtigen Lebenswirklichkeit der Schülerinnen und Schüler.

Die »Masurenquelle« wird im letzten Schwerpunkt des Inhaltsfeldes des Kernlehrplans behandelt (s.o.). Voraussetzungen für die Arbeit der Schülerinnen und Schüler am Schwerpunkt »Fremdsein, Vielfalt und Integration – Migration am Beispiel des Ruhrgebiets im 19. und 20. Jahrhundert«¹ sind,

- > dass sie eine grundsätzliche Vorstellung vom »Fremdsein« entwickelt haben;
- > dass sie die Bedeutung von Selbst- und Fremdbildern für das Leben von Menschen verstehen;
- > dass sie den Konstruktcharakter von Bezeichnungen (»der Germane«, »der Römer«, »der Barbar«, »der Wilde«, »der Pole«, »der Gastarbeiter« etc.) nachvollziehen können;
- > dass sie anhand von mittelalterlichen Weltkarten die unterschiedliche Weltansicht der Menschen in ihren jeweiligen Kulturkreisen verstehen;

¹ Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes NRW (Hrsg.): KLP für die Sekundarstufe II, Gymnasium/Gesamtschule in NRW für das Fach Geschichte. Düsseldorf 2014, S. 23.

- > dass sie im Zeitalter der Entdeckungen die Selbst- und Fremdwahrnehmung aufseiten der Europäer, der Afrikaner und indigenen Bevölkerung Nord- und Südamerikas nachvollziehen können;
- > dass sie verstehen, dass auch das 19. und 20. Jahrhundert auf deutschem Boden von Arbeitsmigration geprägt war;
- > dass sie die Arbeitsmigration der sogenannten Ruhrpolen im Zuge der sich beschleunigenden Industrialisierung am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts kennen;
- > dass sie Gründe kennengelernt haben, die Menschen dazu bewegen, ihre Heimat zu verlassen;

Methodisch-didaktische Anregungen / Zielrichtung des Moduls

Der »Masurenaufruf« stellt die Möglichkeit dar, den Schülerinnen und Schülern exemplarisch zu vermitteln, wie Arbeitsmigrantinnen und -migranten im Zuge der sich beschleunigenden Industrialisierung und des damit verbundenen Arbeitskräftemangels im Ruhrgebiet und insbesondere im Bergbau gezielt angeworben wurden und ihnen verlockende Angebote in Bezug auf Löhne, Wohnverhältnisse und Arbeitssituation gemacht wurden, die in der Realität häufig nur bedingt eingehalten wurden. Konkret gewinnen die Schülerinnen und Schüler durch die Auseinandersetzung mit dem »Masurenaufruf« einen Einblick in die Situation der Zeche Victor in Rauxel² zu Beginn des 20. Jahrhunderts, die für die Arbeitsplätze auf der Zeche Victor und für die neue Kolonie in *Ickern-Mitte* warb.

2 Die ersten Steinkohlevorkommen wurden im Gebiet um die Dörfer Rauxel und Ickern gefunden. Hier wurde auch die Zeche Victor errichtet. Im Jahre 1902 wurden Castrop, Behringhausen und Obercastrop zur Stadt Castrop zusammengelegt. Erst im Jahre 1926 wurde die Stadt Castrop mit zehn Landgemeinden zur Stadt Castrop-Rauxel vereint. Zu diesen Landgemeinden gehörten auch Rauxel und Ickern. Weitere Informationen finden sich unter: www.castrop-rauxel.de/ Stadtgeschichte (aufgerufen am 04.12.2020).

Sie erfahren die Gründe für das Anwerben der Arbeitsmigranten und können die Strategie der Anwerbung nachvollziehen. Zudem können sie die Motive der Masuren, die für die in Aussicht gestellte neue Arbeits- und Lebenssituation ihre Heimat verlassen, aus der Quelle ableiten.

Durch den in der Bergarbeiter-Zeitung³ erschienenen »Masurenaufruf« wird eine weitere Perspektive für Schülerinnen und Schüler eröffnet, nämlich die Sicht der ansässigen Bergleute aus dem Ruhrgebiet auf die Anwerbepaxis durch Agenten der Zechen. Diese kritische Perspektive ergab sich, neben der Skepsis vor allem Fremden, hauptsächlich aus einem Konjunkturbruch des Bergbaus ab ca. 1907 mit einhergehender steigender Arbeitslosigkeit und Erstellung von sogenannten »schwarzen Listen«.⁴ Den diese Perspektive eröffnenden Artikel aus der Bergarbeiter-Zeitung ziehen die Schülerinnen und Schüler als zusätzliche Quelle zur Interpretation des »Masurenaufrufs« heran und können dadurch die Argumentation der ansässigen Bergleute zum Anwerbeverfahren nachvollziehen. Durch die Informationen des Darstellungstextes zur »Zeche Victor in Rauxel« erhalten die Schülerinnen und Schüler die notwendigen historischen Informationen, die Gewissheit über die historische Situation der Zeche Victor und der bereits im Ruhrgebiet lebenden und arbeitenden Bergarbeiter geben. Mit diesen unterschiedlichen Materialien lässt sich eine differenzierte Beurteilung der Anwerbepaxis der masurischen Arbeitskräfte vornehmen.

Insofern leistet die unterrichtliche Behandlung des »Masurenaufrufs« eine multiperspektivisch exemplarische Auseinandersetzung zur Arbeitsmigration im Ruhrgebiet Anfang des 20. Jahrhunderts am Beispiel von Fremdarbeitern aus Masuren.

3 »Organ zur Förderung der Bergarbeiter und verwandten Berufe« (Zitat vom Titelblatt der Bergarbeiter-Zeitung).

4 Dort wurden fristlos gekündigte Bergleute erfasst, die bis zu einem halben Jahr nicht bei anderen Zechen eingestellt wurden.

Historische Einordnung der Materialien

Während des Zweiten Deutschen Kaiserreichs ab seiner Gründung im Jahre 1871 bis zum Ende der Gründerkrise in den Jahren um 1890 beschleunigte sich die industrielle Entwicklung in Deutschland enorm. Damit stieg auch die Nachfrage nach Arbeitskräften in den neuen Industriestandorten, vor allem in Berlin und dem Ruhrgebiet, und es kam zu einer Ost-West-Wanderung großen Ausmaßes. Dabei wanderten Menschen aus den ländlichen Regionen östlicher preußischer Provinzen in die aufstrebenden Wirtschaftszentren im Westen. Diese Menschen waren meist preußische Staatsbürger polnischer Sprache und Kultur aus Posen, Ost- und Westpreußen.⁵ So stammten auch die Masuren, an die sich der »Masurenaufruf« von 1908 richtete, aus der gleichnamigen Region in Ostpreußen.

Bei den geschilderten Migrationsprozessen wurde das Ruhrgebiet mit seinem Bedarf vor allem an Bergarbeitern zum wichtigsten Ziel der sogenannten »Ruhrpolen«. Die Migration der Ruhrpolen begann Anfang der 1870er-Jahre. Neu erschlossene Bergwerke im ländlich strukturierten nördlichen Ruhrgebiet benötigten zunächst Fachkräfte, später häufig ungelernete polnische Arbeiter. Diese Pioniermigranten lösten eine Kettenwanderung aus, die sich in einer dynamischen Entwicklung verdeutlicht: Viele der meist männlichen Migranten holten bald ihre Familien nach, obwohl zunächst nur ein befristeter Aufenthalt geplant war. Aus den einigen Hundert der 1870er-Jahre wurde 1910 fast eine halbe Million polnisch sprechender Migranten.⁶

Bei den Masuren handelte es sich um eine überwiegend evangelische Bevölkerungsgruppe. Sie sprachen einen altpolnischen Dialekt, waren

5 Hans-Jürgen Lenzian (Hrsg.): *Zeiten und Menschen – Geschichte. Einführungsphase Oberstufe Nordrhein-Westfalen*. Paderborn 2014, S. 71.

6 Ebd.

monarchisch und preußisch orientiert und standen seit dem 16. Jahrhundert unter preußischer Herrschaft. Die Masuren grenzten sich deutlich von den katholischen Polen ab. Die meisten polnischen und masurischen Arbeitsmigranten waren bergfremd und waren als besitzlose Landarbeiter und Kleinbauern mit der Arbeit im Bergbau nicht vertraut.⁷ Die Eingewöhnung der Zuwanderer vollzog sich zudem nicht konfliktfrei oder kurzfristig. Ihnen begegneten zahlreiche Vorbehalte und Diskriminierungen.⁸ Seit 1914 vererbte die Zuwanderung aus dem Osten schlagartig und nach dem Ersten Weltkrieg zogen viele zugewanderte Ruhrpolen nach Belgien.⁹

Der »Masurenaufruf« erschien dementsprechend in einer Phase des Migrationsprozesses der »Ruhrpolen«, in der dieser Prozess schon ins Stocken geriet und bereits eine deutliche Skepsis bei der mittlerweile politisch organisierten Bergarbeiterschaft bezüglich der polnischstämmigen fremden Arbeiter, der Möglichkeit ihrer Integration und der vorhandenen Verständigungsprobleme bestand.



Alle Arbeitsblätter, Quellen und ergänzende Informationen zu den Kapiteln 4 bis 8 sind unter diesem QR-Code abrufbar
> https://url.nrw/bipa_archive

7 Klaus Tenfelde: *Migration und Identität im Ruhrgebiet*. In: Klaus Wisotzky/Ingrid Wölk (Hrsg.): *Fremd(e) im Revier!? Zuwanderung und Fremdsein im Ruhrgebiet*. Essen 2010, S. 232.

8 Ebd.

9 Ebd., S. 233.

Arbeitsmaterialien, Arbeitsaufträge und Erwartungshorizonte

Differenzierungsmöglichkeiten

Die Materialien dieses Moduls bieten eine Differenzierung über den unterschiedlichen Textumfang der zwei zu bearbeitenden Quellen an. Sowohl der »Masurenaufwurf« als auch der Artikel aus der Bergarbeiter-Zeitung werden in zwei Fassungen dargeboten und können je nach Lerntempo der Schülerinnen und Schüler parallel bearbeitet werden. Die unterschiedlichen Ergebnisse können problemlos ergänzt werden (s. entsprechende Erwartungshorizonte).

Beide Quellen stehen in vollständiger Form für sehr leistungsstarke Schülerinnen und Schüler oder für die Hand der Lehrkraft zur Verfügung.

Zudem steht der »Masurenaufwurf« in Frakturschrift in der Fassung aus der Bergarbeiter-Zeitung von 1908 in diesem Modul zur Verfügung und bietet besonders leistungsstarken Schülerinnen und Schülern eine Lese- und Lernherausforderung.

Darstellungstext 1

Autorinnen Daniela Calamini und Carmen Giese

Zusammengestellt auf Grundlage des »Hochlarmarker Lesebuchs«, der »Heimatblätter für Castrop-Rauxel und Umgebung« und des Artikels in »Bergbau ist nicht eines Mannes Sache« (für konkrete Angaben siehe Fußnoten).

Quelle 1

Die Zeche Victor in Rauxel¹

- 1 Die Zeche Victor wurde 1871 gegründet und in den folgenden Jahrzehnten immer wieder erweitert, indem neue Schächte angelegt wurden. Es handelte sich um ein florierendes und expandierendes Unternehmen.

Bei allen Zechen im Ruhrgebiet war der Arbeitskräftebedarf sehr hoch, auch auf der Zeche Victor. Dieser Arbeitskräftemangel führte zu einer »Wanderung« der Bergleute von Zeche zu Zeche. Man heuerte auf der Zeche mit den höchsten Löhnen und den besten Arbeitsbedingungen an.

- 10 der Zeche Victor. Dieser Arbeitskräftemangel führte zu einer »Wanderung« der Bergleute von Zeche zu Zeche. Man heuerte auf der Zeche mit den höchsten Löhnen und den besten Arbeitsbedingungen an.
- 15 Im Jahre 1906 wechselten bezogen auf alle Zechen im Revier ca. 50 % der Bergleute ihren Arbeitsplatz.² Die 3000 Bergleute umfassende Belegschaft auf der Zeche Victor in Rauxel wurde auf diese
- 20 Weise zwischen 1906 und 1908 zu fast 100 % ausgetauscht.³

Zwischen 1907 und 1910 gab es eine wirtschaftliche Krise und Konjunkturreinbrüche im Bergbau, in dessen Folge viele Bergarbeiter ihren Arbeitsplatz verloren. Die Lebenshaltungskosten für die Bergleute stiegen, die Löhne sanken, Bergleute wurden entlassen und mithilfe sogenann-

1 Im Jahre 1908 existierte die Stadt Castrop-Rauxel noch nicht. Es gab lediglich die eigenständige Landgemeinde Rauxel. Die ersten Steinkohlevorkommen wurden im Gebiet um die Dörfer Rauxel und Ickern gefunden. Hier wurde auch die Zeche Victor errichtet. Im Jahre 1902 wurden Castrop, Behringhausen und Obercastrop zur Stadt Castrop zusammengelegt. Erst im Jahre 1926 wurde die Stadt Castrop mit zehn Landgemeinden zur Stadt Castrop-Rauxel vereint. Zu diesen Landgemeinden gehörten auch Rauxel und Ickern. Weitere Informationen finden sich unter: www.castrop-rauxel.de/Stadtgeschichte (aufgerufen am 04.12.2020).

2 Stadt Recklinghausen (Hrsg.): Hochlarmarker Lesebuch. Kohle war nicht alles. 100 Jahre Ruhrgebietsgeschichte. Oberhausen 1981, S. 19f.

3 Horst Siebel / Alexander Brandenburg: Die Masuren und die Zeche Victor. In: Ortsverband Castrop-Rauxel des westfälischen Heimatbundes (Hrsg.): Heimatblätter für Castrop-Rauxel und Umgebung 31, Nr. 3/4 (1980), S. 120.

- 30 ter »schwarzer Listen«⁴ ausgesperrt. Die Krise traf auch die Zeche Victor in Rauxel. Im Jahre 1908 wurden vermehrt »Feierschichten«⁵ eingelegt und die Belegschaft durch Kündigungen um 10 % reduziert. Im
- 35 Oktober 1908 sind 90 ansässige Bergleute entlassen und gleichzeitig 80 masurische Arbeitskräfte eingestellt worden.⁶

Im Vergleich mit anderen Zechen des Ruhrgebiets waren die Arbeitsbedingungen auf der Zeche Victor ungünstiger. Die Sicherheitsvorkehrungen am Arbeitsplatz wurden nicht immer eingehalten. Die Löhne waren meist niedriger als auf anderen Zechen.

- 40 Die Bergarbeiter wurden wegen Fehlverhaltens (z. B. für verspätetes Anfahren in den Schacht) oft mit hohen Geldstrafen belegt. Die Anzahl der Bergarbeiter, die auf »schwarzen Listen« geführt worden sind,
- 45 war auf Victor überproportional hoch im Vergleich mit anderen Zechen.⁷

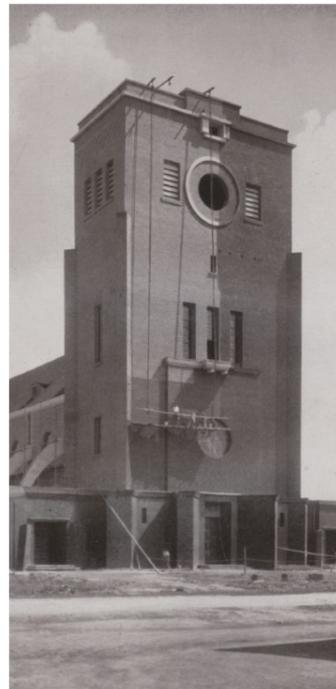
Es war im Ruhrgebiet üblich, Wohnsiedlungen, sogenannte Kolonien, für die Bergarbeiter und deren Familien zur Verfügung zu stellen. Dies erhöhte die Attraktivität der Zeche bei der Anwerbung von Arbeitskräften und führte zu einer Bindung an den Betrieb,

da Wohnung und Arbeitsplatz miteinander verbunden waren. Die Zeche Victor besaß bereits zwei Wohnsiedlungen für ihre Bergleute in den Ortsteilen Rauxel und Habinghorst. 1908 wurde eine weitere Kolonie in der Gemeinde Ickern, einem ländlichen

60 Stadtteil, gebaut. Diese neue Kolonie war für die Masuren geplant.

Der Bebauungsplan sah mehrere Haustypen, breite Straßen, Freiflächen und auflockernde Plätze vor. Im Jahr 1908 wurden insgesamt 43 Häuser errichtet mit 7 verschiedenen Grundrisstypen. Zu jeder Wohnung gehörte ein 250 qm großer Garten.

- 70 In der Siedlung wurde ein zentraler Platz angelegt. Bis 1910 wurden 26 von ihnen bezogen. Insgesamt entstanden bis 1914 in Ickern 95 Häuser mit 230 Wohnungen. In den Jahren 1907/08 wurden außerdem eine evangelische und eine katholische
- 75 Schule errichtet, sowie der Bau von zwei
- 80 Kirchen bezuschusst.⁸



St. Antoniuskirche in Ickern, erbaut 1922–1925

4 In den Listen erfasste man fristlos gekündigte Bergarbeiter, die bis zu 6 Monaten nicht bei anderen Zechen eingestellt wurden.

5 Feierschichten sind ausgefallene Schichten/Arbeitstage als Folge eines wirtschaftlichen Engpasses. Die Bergleute erhielten für diese Tage keinen Lohn.

6 Vgl. Horst Siebel / Alexander Brandenburg (Anm. 12), S. 120, 122.

7 Ebd., S. 120ff.

8 Tilo Cramm: Bergbau ist nicht eines Mannes Sache. Das Bergwerk Victor-Ickern in Castrop-Rauxel. 2. Aufl. Essen 2001, S. 118f.

Quelle 2a

Quellentext »Masurenaufruf« – Fassung 1

1 »Masuren¹!
 In rein ländlicher Gegend, umgeben von
 Feldern, Wiesen und Wäldern, den Vorbe-
 dingungen guter Luft, liegt ganz wie ein
 5 masurisches Dorf, abseits vom großen Ge-
 triebe des westfälischen Industriegebietes,
 eine reizende, ganz neu erbaute Kolonie
 der Zeche Victor bei Rauxel.
 Diese Kolonie besteht vorläufig aus
 10 40 Häusern und soll später auf etwa 65
 Häuser erweitert werden. In jedem Hause
 sind nur 4 Wohnungen, 2 oben, 2 unten.
 Zu jeder Wohnung gehören etwa 3 oder 4
 Zimmer. Die Decken sind 3 Meter hoch, die
 15 Länge bzw. Breite des Fußbodens beträgt
 über 3 Meter. Jedes Zimmer, sowohl oben
 als auch unten, ist also schön groß, hoch
 und luftig, wie man sie in den Städten des
 Industriegebietes kaum findet.
 20 Zu jeder Wohnung gehört ein sehr gu-
 ter, hoher und trockener Keller, sodaß² sich
 die eingelagerten Früchte, Kartoffeln usw.
 dort sehr gut erhalten werden.
 Ferner gehört dazu ein geräumiger
 25 Stall, wo sich jeder sein Schwein, seine
 Ziege oder seine Hühner halten kann. So
 braucht der Arbeiter nicht jedes Pfund
 Fleisch oder sein Liter Milch zu kaufen.
 Endlich gehört zu jeder Wohnung auch
 30 ein Garten von etwa 23 bis 24 Quadrat-
 ruten³. So kann sich jeder sein Gemüse,
 sein Kumpst⁴ und seine Kartoffeln, die er
 für den Sommer braucht, selbst ziehen.
 Wer noch mehr Land braucht, kann es
 35 in der Nähe von Bauern billig pachten.
 Außerdem liefert die Zeche für den Winter
 Kartoffeln zu billigen Preisen.
 Dabei beträgt die Miete für ein Zimmer
 (mit Stall und Garten) nur 4 Mark monat-
 40 lich, für die westfälischen Verhält-

1 Bewohner der gleichnamigen Region im ehemaligen Ostpreußen

2 Rechtschreibung wie im Original

3 Ca. 326–340 m²

4 Kohlköpfe zum Einlegen

nisse jedenfalls ein sehr niedriger Preis.
 [...] Die ganze Kolonie ist von schönen brei-
 ten Straßen durchzogen, Wasserleitung und
 45 Kanalisation sind vorhanden. Abends
 werden die Straßen elektrisch erleuchtet.
 Vor jedem zweiten Haus liegt noch ein Vor-
 gärtchen, in dem man Blumen oder noch
 Gemüse ziehen kann. Wer es am schönsten
 50 hält, bekommt eine Prämie.
 In der Kolonie wird sich in nächster
 Zeit auch ein Konsum⁵ befinden, wo allerlei
 Kaufmannswaren wie Salz, Kaffee, Heringe
 usw. zu einem sehr billigen Preise von der
 55 Zeche geliefert werden, auch wird dort ein
 Fleischkonsum eingerichtet werden. Für
 größere Einkäufe liegen Castrop, Herne und
 Dortmund ganz in der Nähe. [...] Den An-
 kommenden wird in der ersten
 60 Zeit je nach Bedarf, ein Barvorschuß bis zu
 50 Mk. gegeben.
 Für die Kinder sind dort zwei Schulen
 erbaut worden, sodaß sie nicht zu weit
 laufen brauchen, auch die Arbeiter haben
 65 bis zur Arbeitsstelle höchstens zehn
 Minuten zu gehen. [...] [...] Überhaupt zahlt diese Zeche wohl
 die höchsten Löhne. (?) Feierschichten
 70 kommen dort nicht vor, vielmehr Über-
 schichten, sodaß die Arbeiter immer
 Verdienst haben werden. (!!!) Entlassungen
 masurischer Arbeiter werden, außer dem
 Falle grober Selbstverschuldung, nicht
 75 vorkommen.
 Masuren! Es kommt der Zeche haupt-
 sächlich darauf an, brave, ordentliche
 Familien in diese ganz neuen Kolonien hin-
 ein zu bekommen. Ja, wenn es möglich ist,
 80 soll diese Kolonie nur mit masurischen

5 Kleiner Einkaufsladen (»Tante-Emma-Laden«), in dem vor-
 allem die alltäglichen Gebrauchsgüter angeboten wurden.

Familien besetzt werden. So bleiben die
 Masuren ganz unter sich und haben mit
 Polen, Östreichern usw. nichts zu tun. Jeder
 kann denken, daß er in seiner masurischen
 85 Heimat wäre. [...] Jede Familie erhält vollkommen freien
 Umzug: ebenso jeder Ledige freie Fahrt.
 Sobald eine genügende Anzahl vorhan-
 den ist, wird ein Beamter der Zeche sie
 90 abholen. Die Zeche verlangt für den freien
 Umzug keine Bindung, eine bestimmte Zeit
 dort zu bleiben, wie andere Zechen.
 Sie vertraut ganz und gar der Ehrlichkeit
 der Masuren. Wem es nicht gefällt, kann
 95 von dort ruhig weiter ziehen: die Verwal-
 tung der Zeche hofft aber, daß es den ma-
 surischen Familien dort so gefallen wird,
 daß sie an's Weiterziehen garnicht denken
 werden. [...] Überlege sich also jeder die ernste
 100 Sache reiflich! Die Zeche will keinen aus
 der Heimat weglocken. Auch keinen seinem
 jetzigen Arbeitsverhältnisse entreißen;
 sie will nur solchen ordentlichen Men-
 105 schen, die in der Heimat keine Arbeit oder
 nur mit ganz geringen Verdienst haben,
 helfen, mehr zu verdienen und noch etwas
 zu ersparen, damit sie im Alter nicht zu
 hungern brauchen. Vorgetäuscht wird
 110 durch dieses Plakat nichts, es beruht alles
 auf Wahrheit. (!!!) Wie er sich die Angelegenheit reiflich
 überlegt hat, sage dies seinem Gastwirt,
 bei dem dieses Plakat aushängt. Dieser
 115 schreibt dann an Herrn Wilhelm Royek
 in Harpen bei Bochum. Es werden dann
 nach kurzer Zeit zwei Herren erscheinen,
 die das Nähere bekannt geben werden.
 Jeder besorge sich gleich seine Papiere:
 120 Arbeitsbuch und Geburtsschein (Militärpaß

genügt nicht). Diese Papiere werden von
 den beiden Herren gleich mitgenommen.
 Später kommt dann ein Beamter der
 Zeche, um die sich Meldenden abzuholen,
 125 da die Wohnungen erst Ende September
 bezogen werden können.«

zu Quelle 2a

Das Originalplakat ist verschollen.
 Der Quellentext des Plakats findet sich aber im
 Stadtarchiv in Castrop-Rauxel in der Zeitschrift
 »Kultur und Heimat«, 31. Jahrgang, Nr. 1/2
 (1980), S. 4 ff. (Opac Signatur: DZ KULT)

Quelle 2b

Quellentext »Masurenaufruf« – Fassung 2

1 »Masuren¹!

In rein ländlicher Gegend, umgeben von Feldern, Wiesen und Wäldern, den Vorbedingungen guter Luft, liegt ganz wie ein masurisches Dorf, abseits vom großen Getriebe des westfälischen Industriegebietes, eine reizende, ganz neu erbaute Kolonie der Zeche Victor bei Rauxel.

Diese Kolonie besteht vorläufig aus 10 40 Häusern und soll später auf etwa 65 Häuser erweitert werden. In jedem Hause sind nur 4 Wohnungen, 2 oben, 2 unten. Zu jeder Wohnung gehören etwa 3 oder 4 Zimmer. Die Decken sind 3 Meter hoch, die 15 Länge bzw. Breite des Fußbodens beträgt über 3 Meter. Jedes Zimmer, sowohl oben als auch unten, ist also schön groß, hoch und luftig, wie man sie in den Städten des Industriegebietes kaum findet.

20 Zu jeder Wohnung gehört ein sehr guter, hoher und trockener Keller, sodaß² sich die eingelagerten Früchte, Kartoffeln usw. dort sehr gut erhalten werden.

Ferner gehört dazu ein geräumiger 25 Stall, wo sich jeder sein Schwein, seine Ziege oder seine Hühner halten kann. So braucht der Arbeiter nicht jedes Pfund Fleisch oder sein Liter Milch zu kaufen.

Endlich gehört zu jeder Wohnung auch 30 ein Garten von etwa 23 bis 24 Quadratrueten³. So kann sich jeder sein Gemüse, sein Kumpst⁴ und seine Kartoffeln, die er für den Sommer braucht, selbst ziehen. Wer noch mehr Land braucht, kann es 35 in der Nähe von Bauern billig pachten. Außerdem liefert die Zeche für den Winter Kartoffeln zu billigen Preisen.

Dabei beträgt die Miete für ein Zimmer (mit Stall und Garten) nur 4 Mark monatlich, für die westfälischen Verhält-

nisse jedenfalls ein sehr niedriger Preis. [...]

Die ganze Kolonie ist von schönen breiten Straßen durchzogen, Wasserleitung und 45 Kanalisation sind vorhanden. Abends werden die Straßen elektrisch erleuchtet. Vor jedem zweiten Haus liegt noch ein Vorgärtchen, in dem man Blumen oder noch Gemüse ziehen kann. Wer es am schönsten 50 hält, bekommt eine Prämie.

In der Kolonie wird sich in nächster Zeit auch ein Konsum⁵ befinden, wo allerlei Kaufmannswaren wie Salz, Kaffee, Heringe usw. zu einem sehr billigen Preise von der 55 Zeche geliefert werden, auch wird dort ein Fleischkonsum eingerichtet werden. Für größere Einkäufe liegen Castrop, Herne und Dortmund ganz in der Nähe. [...]

Den Ankommenden wird in der ersten 60 Zeit je nach Bedarf, ein Barvorschuß bis zu 50 Mk. gegeben.

Für die Kinder sind dort zwei Schulen 65 erbaut worden, sodaß sie nicht zu weit laufen brauchen, auch die Arbeiter haben bis zur Arbeitsstelle höchstens zehn Minuten zu gehen. [...]

[...] Es haben sich in Westfalen viele Ostpreußen mehrere tausend Mark gespart. 70 Das Geld ist dann wieder in die Heimat gekommen, und so hat die Heimat auch etwas davon gehabt. [...] ⁶

Überhaupt zahlt diese Zeche wohl die höchsten Löhne. (?) Feierschichten kommen dort nicht vor, vielmehr Überschichten, sodaß die Arbeiter immer Verdienst haben werden. (!!!) Entlassungen masurischer Arbeiter werden, außer dem Falle grober Selbstverschuldung, nicht vor- 80 kommen.

Masuren! Es kommt der Zeche hauptsächlich darauf an, brave, ordentliche Familien in diese ganz neuen Kolonien hinein zu bekommen. Ja, wenn es möglich ist, 85 soll diese Kolonie nur mit masurischen Familien besetzt werden. So bleiben die Masuren ganz unter sich und haben mit Polen, Östreichern usw. nichts zu tun. Jeder kann denken, daß er in seiner masurischen Heimat wäre. Es gibt Masuren, 90 die bei der Zeche schon lange tätig sind und sich bei der anständigen Behandlung wohl fühlen. Als Beweis wird in Masuren bald ein solcher Arbeiter als Zeuge erscheinen. (!!)

Jede Familie erhält vollkommen freien 95 Umzug; ebenso jeder Ledige freie Fahrt. Sobald eine genügende Anzahl vorhanden ist, wird ein Beamter der Zeche sie abholen. Die Zeche verlangt für den freien 100 Umzug keine Bindung, eine bestimmte Zeit dort zu bleiben, wie andere Zechen. Sie vertraut ganz und gar der Ehrlichkeit der Masuren. Wem es nicht gefällt, kann von dort ruhig weiter ziehen: die Verwaltung der Zeche hofft aber, daß es den 105 masurischen Familien dort so gefallen wird, daß sie an's Weiterziehen garnicht denken werden. Auch weiß sie, daß sehr viele Familien später freiwillig nachziehen 110 werden, wenn erst die Briefe der Zugzogenen angekommen sind.

Überlege sich also jeder die ernste Sache reiflich! Die Zeche will keinen aus der Heimat weglocken. Auch keinen seinem 115 jetzigen Arbeitsverhältnisse entreißen; sie will nur solchen ordentlichen Menschen, die in der Heimat keine Arbeit oder nur ganz geringen Verdienst haben, helfen, mehr zu verdienen und noch etwas zu ersparen, damit sie im Alter nicht zu hungern brauchen. Vorgetäuscht wird durch dieses Plakat nichts, es beruht alles auf Wahrheit. 120 (!!!)

Wie er sich die Angelegenheit reiflich 125 überlegt hat, sage dies seinem Gastwirt, bei dem dieses Plakat aushängt. Dieser schreibt dann an Herrn Wilhelm Royek in Harpen bei Bochum. Es werden dann nach kurzer Zeit zwei Herren erscheinen, 130 die das Nähere bekannt geben werden. Jeder besorge sich gleich seine Papiere: Arbeitsbuch und Geburtsschein (Militärpaß genügt nicht). Diese Papiere werden von den beiden Herren gleich mitgenommen. 135 Später kommt dann ein Beamter der Zeche, um die sich Meldenden abzuholen, da die Wohnungen erst Ende September bezogen werden können.«

zu Quelle 2b

Das Originalplakat ist verschollen. Der Quellentext des Plakats findet sich aber im Stadtarchiv in Castrop-Rauxel in der Zeitschrift »Kultur und Heimat«, 31. Jahrgang, Nr. 1/2 (1980), S. 4 ff. (Opac Signatur: DZ KULT)

1 Bewohner der gleichnamigen Region im ehemaligen Ostpreußen

2 Rechtschreibung wie im Original

3 Ca. 326–340 m²

4 Kohlköpfe zum Einlegen

5 Kleiner Einkaufsladen (»Tante-Emma-Laden«), in dem vor allem die alltäglichen Gebrauchsgüter angeboten wurden.

6 Farbig markierte Textteile fehlen in der Fassung 1 der Quelle.

Quelle 3a

Quellentext »Masurenaufruf« – vollständige Fassung

1 »Masuren¹!

In rein ländlicher Gegend, umgeben von Feldern, Wiesen und Wäldern, den Vorbedingungen guter Luft, liegt ganz wie ein masurisches Dorf, abseits vom großen Getriebe des westfälischen Industriegebietes, eine reizende, ganz neu erbaute Kolonie der Zeche Victor bei Rauxel.

Diese Kolonie besteht vorläufig aus 40 Häusern und soll später auf etwa 65 Häuser erweitert werden. In jedem Hause sind nur 4 Wohnungen, 2 oben, 2 unten. Zu jeder Wohnung gehören etwa 3 oder 4 Zimmer. Die Decken sind 3 Meter hoch, die Länge bzw. Breite des Fußbodens beträgt über 3 Meter. Jedes Zimmer, sowohl oben als auch unten, ist also schön groß, hoch und luftig, wie man sie in den Städten des Industriegebietes kaum findet.

Zu jeder Wohnung gehört ein sehr guter, hoher und trockener Keller, sodaß² sich die eingelagerten Früchte, Kartoffeln usw. dort sehr gut erhalten werden.

Ferner gehört dazu ein geräumiger Stall, wo sich jeder sein Schwein, seine Ziege oder seine Hühner halten kann. So braucht der Arbeiter nicht jedes Pfund Fleisch oder sein Liter Milch zu kaufen.

Endlich gehört zu jeder Wohnung auch ein Garten von etwa 23 bis 24 Quadratrußen³. So kann sich jeder sein Gemüse, sein Kumpst⁴ und seine Kartoffeln, die er für den Sommer braucht, selbst ziehen. Wer noch mehr Land braucht, kann es in der Nähe von Bauern billig pachten. Außerdem liefert die Zeche für den Winter Kartoffeln zu billigen Preisen.

Dabei beträgt die Miete für ein Zimmer (mit Stall und Garten) nur 4 Mark monatlich, für die westfälischen Verhältnisse jedenfalls ein sehr niedriger Preis. Außerdem vergütet die Zeche für jeden Kostgänger⁵ monatlich 1 Mark. Da in einem Zimmer 4 Kostgänger gehalten werden können, wird die Miete also in jedem Monat um 4 Mark geringer; ganz abgesehen davon, was die Familie an den Kostgängern selbst verdient. Wenn also eine Familie 4 Zimmer hat, würde sie monatlich 4 mal 4

40 gleich 16 Mark zu bezahlen haben. Hält sie nun 4 Kostgänger, so würde die Miete nur 12 Mark betragen.

Die ganze Kolonie ist von schönen breiten Straßen durchzogen, Wasserleitung und Kanalisation sind vorhanden. Abends werden die Straßen elektrisch erleuchtet. Vor jedem zweiten Haus liegt noch ein Vorgärtchen, in dem man Blumen oder noch Gemüse ziehen kann. Wer es am schönsten hält, bekommt eine Prämie.

In der Kolonie wird sich in nächster Zeit auch ein Konsum⁶ befinden, wo allerlei Kaufmannswaren wie Salz, Kaffee, Heringe usw. zu einem sehr billigen Preise von der Zeche geliefert werden, auch wird dort ein Fleischkonsum eingerichtet werden. Für größere Einkäufe liegen Castrop, Herne und Dortmund ganz in der Nähe. Ledige Leute, die nicht in Privatkost gehen wollen, können in einer Menage⁷ zu sehr billigen Preisen wohnen und essen.

Den Ankommenden wird in der ersten Zeit je nach Bedarf, ein Barvorschuß bis zu 50 Mk. gegeben.

Für die Kinder sind dort zwei Schulen erbaut worden, sodaß sie nicht zu weit laufen brauchen, auch die Arbeiter haben bis zur Arbeitsstelle höchstens zehn Minuten zu gehen. Bis zur nächsten Bahnstation braucht man etwa eine ½ Stunde.

65 Die Löhne stellten sich durchschnittlich im Juni 1908 so:

	Tagesarbeiter, 8 Stunden Schicht	3,80 bis 4, -- Mk.
	Platzarbeiter, 12 " "	3,60 " 4,50 Mk.
	Kokslader	4,72 Mk.
	Koksfüller	4,46 "
70	Ziegeleiarbeiter	4, -- bis 4,50 Mk.
	Schlepper bei Kokerei	3,80 Mk.
	Schlepper in der Grube	3, -- bis 4,10 Mk.
	Lehrhauer im 1. Jahr	5,50 Mk.
75	Hauer im Gedinge ⁸ etwa	6,35 Mk.
	Gesteinshauer etwa	6,40 Mk.
	Zimmerhauer etwa	5,35 Mk.

⁶ Kleiner Einkaufsladen (»Tante-Emma-Laden«), in dem vor allem die alltäglichen Gebrauchsgüter angeboten wurden.

⁷ Gebäude zur Unterkunft und Verpflegung lediger Arbeiter (»Ledigenheim«)

⁸ Eine typische Leistungsentlohnung im Bergbau; eine Art ausgehandelte Lohnarbeit

Man sieht also, daß jeder Arbeiter gut auskommen kann. Wer sparsam ist, kann noch Geld auf die Sparkasse bringen. Es haben sich in Westfalen viele Ostpreußen mehrere tausend Mark gespart. Das Geld ist dann wieder in die Heimat gekommen, und so hat die Heimat auch etwas davon gehabt. Überhaupt zahlt diese Zeche wohl die höchsten Löhne. (?) Feierschichten kommen dort nicht vor, vielmehr Überschichten, sodaß die Arbeiter immer Verdienst haben werden. (!!!) Entlassungen masurischer Arbeiter werden, außer dem Falle grober Selbstverschuldung, nicht vorkommen.

90 Masuren! Es kommt der Zeche hauptsächlich darauf an, brave, ordentliche Familien in diese ganz neuen Kolonien hinein zu bekommen. Ja, wenn es möglich ist, soll diese Kolonie nur mit masurischen Familien besetzt werden. So bleiben die Masuren ganz unter sich und haben mit Polen, Östreichern usw. nichts zu tun. Jeder kann denken, daß er in seiner masurischen Heimat wäre. Es gibt Masuren, die bei der Zeche schon lange tätig sind und sich bei der anständigen Behandlung wohl fühlen. Als Beweis wird in Masuren bald ein solcher Arbeiter als Zeuge erscheinen. (!)

Jede Familie erhält vollkommen freien Umzug; ebenso jeder Ledige freie Fahrt. Sobald eine genügende Anzahl vorhanden ist, wird ein Beamter der Zeche sie abholen. Die Zeche verlangt für den freien Umzug keine Bindung, eine bestimmte Zeit dort zu bleiben, wie andere Zechen. Sie vertraut ganz und gar der Ehrlichkeit der Masuren. Wem es nicht gefällt, kann von dort ruhig weiter ziehen; die Verwaltung der Zeche hofft aber, daß es den masurischen Familien dort so gefallen wird, daß sie an's Weiterziehen garnicht denken werden. Auch weiß sie, daß sehr viele Familien später freiwillig nachziehen werden, wenn erst die Briefe der Zugezogenen angekommen sind.

Überlege sich also jeder die ernste Sache reiflich! Die Zeche will keinen aus der Heimat weglocken. Auch keinen seinem jetzigen Arbeitsverhältnisse entreißen: sie will nur solchen ordentlichen Menschen, die in

der Heimat keine Arbeit oder nur mit ganz geringen Verdienst haben, helfen, mehr zu verdienen und noch etwas zu ersparen, damit sie im Alter nicht zu hungern brauchen. Vorgetäuscht wird durch dieses Plakat nichts, es beruht alles auf Wahrheit. (!!!)

Wie er sich die Angelegenheit reiflich überlegt hat, sage dies seinem Gastwirt, bei dem dieses Plakat aushängt. Dieser schreibt dann an Herrn Wilhelm Royek in Harpen bei Bochum. Es werden dann nach kurzer Zeit zwei Herren erscheinen, die das Nähere bekannt geben werden. Jeder besorge sich gleich seine Papiere: Arbeitsbuch und Geburtsschein (Militärpaß genügt nicht). Diese Papiere werden von den beiden Herren gleich mitgenommen. Später kommt dann ein Beamter der Zeche, um die sich Meldenden abzuholen, da die Wohnungen erst Ende September bezogen werden können.«

zu Quelle 3

Das Originalplakat ist verschollen. Der Quellentext des Plakats findet sich aber im Stadtarchiv in Castrop-Rauxel in der Zeitschrift »Kultur und Heimat«, 31. Jahrgang, Nr. 1/2 (1980), S. 4 ff. (Opac Signatur: DZ KULT)

¹ Bewohner der gleichnamigen Region im ehemaligen Ostpreußen

² Rechtschreibung wie im Original

³ Ca. 326–340 m²

⁴ Kohlköpfe zum Einlegen

⁵ Untermieter, der über die Miete eines Zimmers oder einer Schlafstätte hinaus von dem ihn aufnehmenden Hauptmieter auch verpflegt wird.

Quelle 3b
»Masurenaufruf«
(Faksimile)

Ein günstiger Wind wehte uns folgendes Plakat auf den Redaktionstisch:

„Masuren!“

In rein ländlicher Gegend, umgeben von Feldern, Wiesen und Wäldern, den Vorbedingungen guter Luft, liegt, ganz wie ein **masurisches Dorf**, abseits vom großen Getriebe des westfälischen Industriegebietes, eine reizende, ganz neu erbaute Kolonie der Zeche Victor bei Rauxel.

Diese Kolonie besteht vorläufig aus über 40 Häusern und soll später auf etwa 65 Häuser erweitert werden. In jedem Hause sind nur 4 Wohnungen, 2 oben, 2 unten. Zu jeder Wohnung gehören etwa 3 oder 4 Zimmer. Die Decken sind 3 Meter hoch, die Länge bzw. Breite des Fußbodens beträgt über 3 Meter. Jedes Zimmer, sowohl oben, als auch unten, ist also schön groß, hoch und luftig, wie man sie in den Städten des Industriegebietes kaum findet.

Zu jeder Wohnung gehört ein sehr guter, hoher und trockener Keller, sodaß sich die eingelagerten Früchte, Kartoffeln usw. dort sehr gut erhalten werden.

Ferner gehört dazu ein geräumiger Stall, wo sich jeder sein Schwein, seine Flegel oder seine Hühner halten kann. So braucht der Arbeiter nicht jedes Pfund Fleisch oder sein Liter Milch zu kaufen.¹

Endlich gehört zu jeder Wohnung auch ein Garten von etwa 23 bis 24 Quadratrußen. So kann sich jeder sein Gemüse, sein Kumpst und seine Kartoffeln, die er für den Sommer braucht, selbst ziehen. Wer noch mehr Land braucht, kann es in der Nähe von Bauern billig pachten. Außerdem liefert die Zeche für den Winter Kartoffeln zu billigen Preisen.

Dabei beträgt die Miete für ein Zimmer (mit Stall und Garten) nur 4 Mark monatlich, für die westfälischen Verhältnisse jedenfalls ein sehr niedriger Preis. Außerdem vergütet die Zeche für jeden Kostgänger monatlich 1 Mark. Da in einem Zimmer vier Kostgänger gehalten werden können, wird die Miete also in jedem Monat um 4 Mark geringer; ganz abgesehen davon, was die Familie an den Kostgängern selbst verdient. Wenn also eine Familie vier Zimmer hat, würde sie monatlich 4 mal 4 gleich 16 Mark zu bezahlen haben. Hält sie nun vier Kostgänger, so würde die Miete nur 12 Mark betragen.

Die ganze Kolonie ist von schönen breiten Straßen durchzogen, Wasserleitung und Kanalisation sind vorhanden. Abends werden die Straßen elektrisch erleuchtet. Vor jedem zweiten Hause liegt noch ein Vorgärtchen, in dem man Blumen oder noch Gemüse ziehen kann. Wer es am schönsten hält, bekommt eine Prämie.

In der Kolonie wird sich in nächster Zeit auch ein Konsum befinden, wo allerlei Kaufmannswaren, wie Salz, Kaffee, Seringe usw. zu einem sehr billigen Preise von der Zeche geliefert werden, auch wird dort ein Fleischkonsum eingerichtet werden. Für größere Einkäufe liegen Castrop, Herne und Dortmund ganz in der Nähe. Ledige Leute, die nicht in Privatloft gehen wollen, können in einer Menage zu sehr billigen Preisen wohnen und essen.

Den Ankommenden wird in der ersten Zeit je nach Bedarf ein Barvorschuß bis zu 50 Mk. gegeben.

Für die Kinder sind dort zwei Schulen erbaut worden, sodaß sie nicht zu weit zu laufen brauchen, auch die Arbeiter haben bis zur Arbeitsstelle höchstens zehn Minuten zu gehen. Bis zur nächsten Bahnstation braucht man etwa eine 1/2 Stunde.

Die Löhne stellten sich durchschnittlich im Juni 1908 so:

Tagesarbeiter, 8 Stunden Schicht	3,80 bis 4,— Mk.
Blasarbeiter, 12 " " "	3,60 " 4,50 "
Kohlschader	4,72 Mk.
Kohlschüler	4,46 "
Ziegeleiarbeiter	4,— bis 4,50 Mk.
Schlepper bei Kohlerei	3,80 Mk.
Schlepper in der Grube	3,— bis 4,10 Mk.
Lehrhauer im 1. Jahre	5,50 Mk.
Hauer im Gedünge etwa	6,35 "
Gesteinskauer etwa	6,40 "
Zimmerhauer etwa	5,35 "

Man sieht also, daß jeder Arbeiter gut auskommen kann. Wer **sparfam ist, kann noch Geld auf die Sparkasse bringen. Es haben sich in Westfalen viele Ostpreußen mehrere Tausend Mark gespart. Das Geld ist dann wieder in die Heimat gekommen, und so hat die Heimat auch etwas davon gehabt. Ueberhaupt zahlt diese Zeche wohl die höchsten Löhne. (?) Arbeitsschichten kommen dort nicht vor, vielmehr Ueberschichten, sodaß die Arbeiter immer Verdienst haben werden. (!!) Entlassungen masurischer Arbeiter werden, außer dem Falle grober Selbstverschuldung, nicht vorkommen.**

Masuren! Es kommt der Zeche hauptsächlich darauf an, brave, ordentliche Familien in diese ganz neue Kolonie hinein zu bekommen. Ja, wenn es möglich ist, soll diese Kolonie nur mit masurischen Familien besetzt werden. So bleiben die Masuren ganz unter sich und haben mit Polen, Oestreichern usw. nichts zu tun. Jeder kann denken, daß er in seiner masurischen Heimat wäre. Es gibt Masuren, die bei der Zeche schon lange tätig sind und sich bei der anständigen Behandlung wohl fühlen. **Als Beweis wird in Masuren bald ein solcher Arbeiter als Zeuge erscheinen. (?)**

Jede Familie erhält vollständig freien Umzug; ebenso jeder Ledige freie Fahrt. Sobald eine genügende Anzahl vorhanden ist, wird ein Beamter der Zeche sie abholen. Die Zeche verlangt für den freien Umzug keine Bindung, eine bestimmte Zeit dort zu bleiben, wie andere Zechen. Sie vertraut ganz und gar der Ehrlichkeit der Masuren. Wenn es nicht gefällt, kann von dort ruhig weiter ziehen: die Verwaltung der Zeche hofft aber, daß es den masurischen Familien dort so gefallen wird, daß sie an's Weiterziehen garnicht denken werden. Auch weiß sie, daß sehr viele Familien später freiwillig nachziehen werden, wenn erst die Briefe der Zugezogenen angekommen sind.

Ueberlege sich also ein jeder die **ernste Sache** reiflich! Die Zeche will keinen aus der Heimat weglocken, auch keinen seinem jetzigen Arbeitsverhältnisse entreißen; sie will nur solchen ordentlichen Menschen, die in der Heimat keine Arbeit oder nur ganz geringen Verdienst haben, helfen, mehr zu verdienen und noch etwas zu ersparen, damit sie im Alter nicht zu hungern brauchen. Vorgetäuscht wird durch dieses Plakat nichts, es beruht alles auf Wahrheit. (!!)

Wie er sich die Angelegenheit reiflich überlegt hat, sage dies seinem Gastwirt, bei dem dieses Plakat aushängt. Dieser schreibt dann an Herrn **Wilhelm Ronck in Garpen bei Bochum. Es werden dann in kurzer Zeit zwei Herren erscheinen, die das Nähere bekannt geben werden. Jeder besorge sich gleich**

Seine Papiere: Arbeitsbuch und Geburtschein (Militärpaß genügt nicht). Diese Papiere werden von den beiden Herren gleich mitgenommen. Später kommt dann ein Beamter der Zeche, um die sich Meldenden abzuholen, da die Wohnungen erst Ende September bezogen werden können."

Quelle 3b

Der »Masurenaufruf« –
vollständige Quelle
in Frakturschrift
Fundort Stadtarchiv
Castrop-Rauxel.
Aus: Bergarbeiter-
Zeitung¹, Nr. 32,
Bochum, den
8. August 1908

¹ »Organ zur Förderung der Bergarbeiter und verwandten Berufe«
(Zitat vom Titelblatt der Bergarbeiter-Zeitung).

Quelle 4a

Zeitungsartikel Bergarbeiter-Zeitung – Fassung 1

1 Was geht vor?¹

Diese Frage haben wir in der letzten Nummer der »Bergarbeiter-Zeitung« stellen müssen, heute wollen wir sie an dieser Stelle wiederholen!

Die **Schwarze Liste** im Ruhrbecken wird immer umfangreicher, **Hunderte und Tausende Arbeiter werden ausgesperrt**. Die Krisis setzt mit erschreckender Härte ein, die Arbeitslosigkeit in allen Berufen steigt höher und höher und heute steht fest, daß² es in den kommenden Monaten nicht besser, sondern noch schlimmer werden wird. Auch auf den Ruhrgruben setzen reguläre Arbeiterentlassungen ein.

Trotz alledem reisen Werbeagenten aus dem Ruhrbecken³ im Auslande umher, um ganze Kolonnen Arbeiter in das Ruhrgebiet zu werben. Wir sind jetzt in der Lage, mitzuteilen, daß in der Tat auf den Gruben in Nordböhmen, [...], die Bergarbeiter massenhaft kündigen, um nach dem hiesigen Kohlenrevier auszuwandern. [...]

Wir sind nicht mit Haß gegen die fremden Arbeiter erfüllt. Wir huldigen nicht dem Grundsatz, daß jeder Arbeiter an der Heimatscholle zu leben hat, am wenigsten, wenn es ihm in seiner Heimat elend und schlecht ergeht. Wir haben aber dennoch immer den Wunsch in uns getragen, daß es allen Arbeitern gelingen möge, durch die Kraft der Organisationen in ihrer Heimat es selbst so weit zu bringen, daß menschenwürdige Zustände und ein gutes Auskommen jedem die Heimat lieb und wert macht. Nein, wir haben auch niemanden gewehrt, sich sein Vaterland dort zu suchen, wo es ihm gut geht. Wenn in einem Lande oder in einem Bezirk die Industrie aufschnellte, wie es in den letzten Jahren

1 Hervorhebungen wie im Original

2 Rechtschreibung wie im Original

3 Ruhrgebiet

im Ruhrbecken war, dann haben wir sogar die Notwendigkeit eingesehen, wenn die aufstrebende Industrie sich stütze auf die Einwanderung fremder Arbeiter.

Wir waren froh, wenn den fremden Arbeitern der Drang nach wirtschaftlicher Besserung trieb und wir freuten uns noch mehr, wenn die eingewanderten Arbeiter in die Reihen der kämpfenden einheimischen Kameraden eintraten, um gemeinsam mit ihnen für eine höhere Lebensstellung der Arbeiterklasse zu wirken. Alles das enthebt gegen uns den Vorwurf des Fremdenhasses.

Und dennoch erheben wir unseren Ruf gegen die Einwanderung in jetziger Zeit!

Arbeitermangel existiert im Ruhrbecken nicht mehr, die Ruhrgruben sind z. Z. nicht mehr von einer weiteren Einwanderung abhängig. Im Gegenteil, **die Werksbesitzer im Ruhrbecken sperren tausende Arbeiter erbarmungslos auf Monate hinaus. Für viele hundert brave Familienväter gibt es jetzt keine Arbeit auf den Werken mehr.** Viele Zuschriften, die wir erhalten, zeigen uns, wie Kameraden nebst Familien unschuldig leiden müssen, weil sie zu Unrecht den schwarzen Listen zum Opfer fielen. Kameraden, die regelmäßig kündigten oder gekündigt wurden, laufen heute massenhaft umher, ohne Arbeit zu erhalten. Und denen, die arbeiten, werden

unter Hinweis auf die Krise die Löhne gekürzt! Wie kann man es wagen, in einer solchen Zeit Werbeagenten nach dem Auslande zu schicken, um Arbeiter nach dem Ruhrbecken zu locken? Wir sind gewiß, keinem der angeworbenen Arbeiter wird gesagt, wie es im Ruhrbecken steht! Betrog und belog man die Arbeiter schon in der Zeit des Aufschwungs, so wird jetzt im höheren Maße geschwindelt und gelogen werden.

Sind die Betrogenen hier, dann winkt ihnen der Polizeisäbel, wenn sie sich mucken. [...]

Sind die Betrogenen hier, dann winkt ihnen der Polizeisäbel, wenn sie sich mucken. [...]

Arbeitermangel existiert nicht und wird in der abflauenden Konjunktur erst recht nicht vorhanden sein. Was bezweckt man also mit der Einwanderung, mit der Herbeischleppung fremder, betrogenen Arbeiter? [...]

Billiges und williges Menschenmaterial wird gebraucht, Leute, die, [...] mit einer Mark auskommen, wohnen, und ernähren und bleiben!

Die Krisis soll benutzt werden, einheimischen Arbeitern zu zeigen, daß sie ihre Wünsche möglichst einzuschränken haben, daß die Zeit angebrochen ist, wo das Herrenrecht ganz und voll zur Geltung sich bringen will. Nicht nur vom Auslande schleppt man Arbeiter in Massen heran, nein der Beutezug wird nach dem Osten unseres Vaterlandes verlegt. Ein günstiger Wind wehte uns folgendes Plakat auf den Redaktionstisch:

»Masuren! [...]«⁴

Also Agenten im Ausland, Agenten für den Osten, ein Skandal sondergleichen! Freilich wird das Plakat Erfolge haben. Das ist ja alles so süß, so herrlich geschil-

dert, daß die Masuren vermeinen müssen, es handele sich bei ihnen nur um einen Verdienstwechsel, der ihnen ein Paradies auf Erden verspricht, um sonst nichts anderes. Wer möchte nicht bis 0,40 Mk.

Und mehr verdienen, wo in der Heimat der Masure kaum den dritten Teil als Tagelohn verdienen kann. Wer möchte nicht in den »Villenkolonien« untergebracht sein, wo man »Blumen zieht« und sich des »Lebens freut« und obendrein noch Prämien erhält!

Die Masuren werden von den Polen und Oesterreichern abgesondert bleiben und

4 An dieser Stelle des Zeitungsartikels wurde der komplette »Masurenaufruf« abgedruckt.

den Polen und Oesterreichern wird man erzählen, daß sie zu »ihrem Glück« mit den Masuren nicht in Berührung kommen werden – jedem das Teil Giftmischung, wie sie ihm zugedacht ist. Sie alle, die den Sirengesängen der Werksagenten Folge leisten, werden sich Luftschlösser aufbauen – die dann wie eine fata morgana in sich selbst zerfließen, sobald die Gelockten es mit der rauhen Wirklichkeit zu tun bekommen. Massenhaft kommen sie, massenhaft reisen die Betrogenen ab, jetzt in der Krise erst recht. [...]

Wir bedauern nur die Betrogenen, die man um das bißchen Geld und Gut bringt, das sie besitzen und die sich als Lohnbrüder gebrauchen lassen, zu einer Zeit, wo schon so der Uebermut der Werksherren keine Grenzen kennt. Brave Familienväter fliegen aufs Straßenpflaster, sei es infolge der Krise, sei es aus anderen Gründen. Hinzu kommen die Hunderte und Tausende Ausgesperrte. Fremde Arbeiter, durch die trügerischen Lockungen herausgelotst, nehmen die Plätze der Brot- und Arbeitslosen ein! Der Skandal wächst riesengroß!

zu Quelle 4a

Quellentext Zeitungsartikel Bergarbeiter-Zeitung – Fassung 1 aus: Bergarbeiter-Zeitung, Nr. 32, Bochum, den 8. August 1908, S. 1

Quelle 4b

Zeitungsartikel Bergarbeiter-Zeitung – Fassung 2

1 Was geht vor?¹

Diese Frage haben wir in der letzten Nummer der »Bergarbeiter-Zeitung« stellen müssen, heute wollen wir sie an dieser Stelle wiederholen!

Die **Schwarze Liste** im Ruhrbecken wird immer umfangreicher, **Hunderte und Tausende Arbeiter werden ausgesperrt**. Die Krisis setzt mit erschreckender Härte ein, die Arbeitslosigkeit in allen Berufen steigt höher und höher und heute steht fest, daß² es in den kommenden Monaten nicht besser, sondern noch schlimmer werden wird. Auch auf den Ruhrgruben setzen reguläre Arbeiterentlassungen ein.

Trotz alledem reisen Werbeagenten aus dem Ruhrbecken³ im Auslande umher, um ganze Kolonnen Arbeiter in das Ruhrgebiet zu werben. Wir sind jetzt in der Lage, mitzuteilen, daß in der Tat auf den Gruben in Nordböhmen, [...], die Bergarbeiter massenhaft kündigen, um nach dem hiesigen Kohlenrevier auszuwandern. [...]

Wir sind nicht mit Haß gegen die fremden Arbeiter erfüllt. Wir huldigen nicht dem Grundsatz, daß jeder Arbeiter an der Heimatscholle zu leben hat, am wenigsten, wenn es ihm in seiner Heimat elend und schlecht ergeht. Wir haben aber dennoch immer den Wunsch in uns getragen, daß es allen Arbeitern gelingen möge, durch die Kraft der Organisationen in ihrer Heimat es selbst so weit zu bringen, daß

menschenwürdige Zustände und ein gutes Auskommen jedem die Heimat lieb und wert macht. Nein, wir haben auch niemanden gewehrt, sich sein Vaterland dort zu suchen, wo es ihm gut geht. Wenn in einem Lande oder in einem Bezirk die Industrie aufschnellte, wie es in den letzten Jahren

1 Hervorhebungen wie im Original

2 Rechtschreibung wie im Original

3 Ruhrgebiet

im Ruhrbecken war, dann haben wir sogar die Notwendigkeit eingesehen, wenn die aufstrebende Industrie sich stütze auf die Einwanderung fremder Arbeiter.

Wir waren froh, wenn den fremden Arbeitern der Drang nach wirtschaftlicher Besserung trieb und wir freuten uns noch mehr, wenn die eingewanderten Arbeiter in die Reihen der kämpfenden einheimischen Kameraden eintraten, um gemeinsam mit ihnen für eine höhere Lebensstellung der Arbeiterklasse zu wirken. Alles das enthebt gegen uns den Vorwurf des Fremdenhasses.

Und dennoch erheben wir unseren Ruf gegen die Einwanderung in jetziger Zeit!

Arbeitermangel existiert im Ruhrbecken nicht mehr, die Ruhrgruben sind z. Z. nicht mehr von einer weiteren Einwanderung abhängig. Im Gegenteil, **die Werksbesitzer im Ruhrbecken sperren tausende Arbeiter erbarmungslos auf Monate hinaus. Für viele hundert brave Familienväter gibt es jetzt keine Arbeit auf den Werken mehr.** Viele Zuschriften, die wir erhalten, zeigen uns, wie Kameraden nebst Familien unschuldig leiden müssen, weil sie zu Unrecht den schwarzen Listen zum Opfer fielen. Kameraden, die regelmäßig kündigten oder gekündigt wurden, laufen heute massenhaft umher, ohne Arbeit zu erhalten. Und denen, die arbeiten, werden

unter Hinweis auf die Krise die Löhne gekürzt! Wie kann man es wagen, in einer solchen Zeit Werbeagenten nach dem Auslande zu schicken, um Arbeiter nach dem Ruhrbecken zu locken? Wir sind gewiß, keinem der angeworbenen Arbeiter wird gesagt, wie es im Ruhrbecken steht! Betrog und belog man die Arbeiter schon in der Zeit des Aufschwungs, so wird jetzt im höheren Maße geschwindelt und gelogen werden.

Sind die Betrogenen hier, dann winkt ihnen der Polizeisäbel, wenn sie sich mucken. [...]

Sind die Betrogenen hier, dann winkt ihnen der Polizeisäbel, wenn sie sich mucken. [...]

Arbeitermangel existiert nicht und wird in der abflauenden Konjunktur erst recht nicht vorhanden sein. Was bezweckt man also mit der Einwanderung, mit der Herbeischleppung fremder, betrogenen Arbeiter? [...]

Billiges und williges Menschenmaterial wird gebraucht, Leute, die, [...] mit einer Mark auskommen, wohnen, und ernähren und bleiben!

Die Krisis soll benutzt werden, einheimischen Arbeitern zu zeigen, daß sie ihre Wünsche möglichst einzuschränken haben, daß die Zeit angebrochen ist, wo das Herrenrecht ganz und voll zur Geltung sich bringen will. Nicht nur vom Auslande schleppt man Arbeiter in Massen heran, nein der Beutezug wird nach dem Osten unseres Vaterlandes verlegt. Ein günstiger Wind wehte uns folgendes Plakat auf den Redaktionstisch:

»Masuren! [...]«⁴

Also Agenten im Ausland, Agenten für den Osten, ein Skandal sondergleichen! Freilich wird das Plakat Erfolge haben. Das ist ja alles so süß, so herrlich geschildert, daß die Masuren vermeinen müssen,

es handele sich bei ihnen nur um einen Verdienstwechsel, der ihnen ein Paradies auf Erden verspricht, um sonst nichts anderes. Wer möchte nicht bis 0,40 Mk.

Und mehr verdienen, wo in der Heimat der Masure kaum den dritten Teil als Tagelohn verdienen kann. Wer möchte nicht in den »Villenkolonien« untergebracht sein, wo man »Blumen zieht« und sich des »Lebens freut« und obendrein noch Prämien erhält!

Die Masuren werden von den Polen und Oesterreichern abgesondert bleiben und

4 An dieser Stelle des Zeitungsartikels wurde der komplette »Masurenaufruf« abgedruckt.

den Polen und Oesterreichern wird man erzählen, daß sie zu »ihrem Glück« mit den Masuren nicht in Berührung kommen werden – jedem das Teil Giftmischung, wie sie ihm zugedacht ist. Sie alle, die den Sirengesängen der Werksagenten Folge leisten, werden sich Luftschlösser aufbauen – die dann wie eine fata morgana in sich selbst zerfließen, sobald die Gelockten es mit der rauhen Wirklichkeit zu tun bekommen. Massenhaft kommen sie, massenhaft reisen die Betrogenen ab, jetzt in der Krise erst recht.

Wir versagen es uns, den Teufel bei Beetzebub zu verklagen. Einfältige Tröpfe und genasführte⁵ Arbeiter können den Rufern und Komödianten Heil und Segen zurufen, wir sind längst kuriert und kennen diejenigen zu gut, die sich fortgesetzt als die »Wahrer der heimischen Arbeit« hinzustellen belieben. Wir bedauern nur die

Betrogenen, die man um das bißchen Geld und Gut bringt, das sie besitzen und die sich als Lohnbrüder gebrauchen lassen, zu einer Zeit, wo schon so der Uebermut der Werksherren keine Grenzen kennt.

Brave Familienväter fliegen aufs Straßenpflaster, sei es infolge der Krise, sei es aus anderen Gründen. Hinzu kommen die Hunderte und Tausende Ausgesperrte. Fremde Arbeiter, durch die trügerischen Lockungen herausgelotst, nehmen die Plätze der Brot- und Arbeitslosen ein! Der Skandal wächst riesengroß!

5 An der Nase herumgeführte Arbeiter

zu Quelle 4b

Quellentext Zeitungsartikel Bergarbeiter-Zeitung – Fassung 2 aus: Bergarbeiter-Zeitung, Nr. 32, Bochum, den 8. August 1908, S. 1

Quelle 4c

Zeitungsartikel Bergarbeiter-Zeitung – vollständige Fassung

1 Was geht vor?¹

Diese Frage haben wir in der letzten Nummer der »Bergarbeiter-Zeitung« stellen müssen, heute wollen wir sie an dieser Stelle wiederholen!

5

Die **Schwarze Liste** im Ruhrbecken wird immer umfangreicher, **Hunderte und Tausende Arbeiter werden ausgesperrt**. Die Krisis setzt mit erschreckender Härte ein, die Arbeitslosigkeit in allen Berufen steigt höher und höher und heute steht fest, daß² es in den kommenden Monaten nicht besser, sondern noch schlimmer werden wird. Auch auf den Ruhrgruben setzen reguläre Arbeiterentlassungen ein.

15 Trotz alledem reisen Werbeagenten aus dem Ruhrbecken³ im Auslande umher, um ganze Kolonnen Arbeiter in das Ruhrgebiet zu werben. Wir sind jetzt in der Lage, mitzuteilen, daß in der Tat auf den Gruben in Nordböhmen, [...], die Bergarbeiter massenhaft

20 kündigen, um nach dem hiesigen Kohlenrevier auszuwandern.

Die Zeitung der österreichischen Union der Bergarbeiter teilt uns mit, daß ihrerseits alles getan wird, um die

25 Auswanderung zu verhüten, leider glaubt man nicht an einen großen Erfolg. Man hat seitens unserer Bruderorganisation zugestimmt, daß sich ein Beamter des Bergarbeiterverbandes nach dem Auswanderungsgebiet begeben soll, um die Bergarbeiter über die Lage in den

30 deutschen Kohlenrevieren, vornehmlich über die Lage im Ruhrbecken aufzuklären.

Wir sind nicht mit Haß gegen die fremden Arbeiter erfüllt. Wir huldigen nicht dem Grundsatz, daß jeder Arbeiter an der Heimatscholle zu leben hat, am wenigsten,

35 wenn es ihm in seiner Heimat elend und schlecht ergeht. Wir haben aber dennoch immer den Wunsch in uns getragen, daß es allen Arbeitern gelingen möge, durch die Kraft der Organisationen in ihrer Heimat es selbst

40 so weit zu bringen, daß menschenwürdige Zustände und ein gutes Auskommen jedem die Heimat lieb und

wert macht. Nein, wir haben auch niemanden gewehrt, sich sein Vaterland dort zu suchen, wo es ihm gut geht. Wenn in einem Lande oder in einem Bezirk die Industrie

45 aufschnellte, wie es in den letzten Jahren im Ruhrbecken war, dann haben wir sogar die Notwendigkeit eingesehen, wenn die aufstrebende Industrie sich stütze auf die Einwanderung fremder Arbeiter. Wir waren froh, wenn den fremden Arbeitern der Drang nach wirtschaftlicher

50 Besserung trieb und wir freuten uns noch mehr, wenn die eingewanderten Arbeiter in die Reihen der kämpfenden einheimischen Kameraden eintraten, um gemeinsam mit ihnen für eine höhere Lebensstellung der Arbeiterklasse zu wirken. Alles das enthebt gegen

55 uns den Vorwurf des Fremdenhasses.

Und dennoch erheben wir unseren Ruf gegen die Einwanderung in jetziger Zeit! Arbeitermangel existiert im Ruhrbecken nicht mehr, die Ruhrgruben sind z. Z. nicht mehr von einer weiteren Einwanderung abhängig. Im Gegenteil, **die Werksbesitzer im Ruhrbecken sperren tausende Arbeiter erbarmungslos auf Monate hin aus. Für viele hundert brave Familienväter gibt es jetzt keine Arbeit auf den Werken mehr.** Viele Zuschriften, die wir erhalten, zeigen uns, wie Kameraden nebst Familien unschuldig leiden müssen, weil sie zu Unrecht den schwarzen Listen zum Opfer fielen.

Kameraden, die regelmäßig kündigten oder gekündigt wurden, laufen heute massenhaft umher, ohne Arbeit zu erhalten. Und denen, die arbeiten, werden **unter Hinweis auf die Krise die Löhne gekürzt!** Wie kann man es wagen, in einer solchen Zeit Werbeagenten nach dem

70 Auslande zu schicken, um Arbeiter nach dem Ruhrbecken zu locken? Wir sind gewiß, keinem der angeworbenen Arbeiter wird gesagt, wie es im Ruhrbecken steht! Betrug und belog man die Arbeiter schon in der Zeit des Aufschwungs, so wird jetzt im höheren Maße geschwindelt und gelogen werden. Sind die Betrogenen hier, dann

80 winkt ihnen der Polizeisäbel, wenn sie sich mucken. Die Vorgänge in Neumühl sind nicht vergessen.

Arbeitermangel existiert nicht und wird in der abflauenden Konjunktur erst recht nicht vorhanden sein.

85 Was bezweckt man also mit der Einwanderung, mit der Herbeischleppung fremder, betrogener Arbeiter?

Wir verlangen Antwort! Herr Regierungsassessor Dr. Bodenstein, geben Sie Antwort, wie ein solches Vorgehen, in ihren Darlegungen in der jüngsten Versammlung der Hauptstelle deutscher Arbeitgeberverbände verträgt? Ach was reden wir? Billiges und williges Menschenmaterial wird gebraucht, Leute, die, wie Bodenstein sagt, mit einer Mark auskommen, wohnen, und ernähren und bleiben!

95 Die Krisis soll benutzt werden, einheimischen Arbeitern zu zeigen, daß sie ihre Wünsche möglichst einzuschränken haben, daß die Zeit angebrochen ist, wo das Herrenrecht ganz und voll zur Geltung sich bringen will. Nicht nur vom Auslande schleppt man Arbeiter in Massen heran, nein der Beutezug wird nach dem Osten unseres Vaterlandes verlegt. Ein günstiger Wind wehte uns folgendes Plakat auf den Redaktionstisch:

105 »Masuren! [...]«⁴

Also Agenten im Ausland, Agenten für den Osten, ein Skandal sondergleichen! Freilich wird das Plakat Erfolge haben. Das ist ja alles so süß, so herrlich geschildert, daß die Masuren vermeinen müssen, es handele sich bei ihnen nur um einen Verdienstwechsel, der ihnen ein Paradies auf Erden verspricht, um sonst nichts anderes. Wer möchte nicht bis 0,40 Mk. Und mehr verdienen, wo in der Heimat der Masure kaum

115 den dritten Teil als Tagelohn verdienen kann. Wer möchte nicht in den »Villenkolonien« untergebracht sein, wo man »Blumen zieht« und sich des »Lebens freut« und obendrein noch Prämien erhält! Die Masuren werden von den Polen und Oesterreichern

120 abgesondert bleiben und den Polen und Oesterreichern wird man erzählen, daß sie zu »ihrem Glück« mit den Masuren nicht in Berührung kommen werden – jedem das Teil Giftmischung, wie sie ihm zugedacht ist. Sie alle, die den Sirenengesängen der Werksagenten

125 Folge leisten, werden sich Luftschlösser aufbauen – die dann wie eine fata morgana in sich selbst zerfließen, sobald die Gelockten es mit der rauhen Wirklichkeit zu tun bekommen.

4 An dieser Stelle des Zeitungsartikels wurde der komplette »Masurenaufruf« abgedruckt.

130 Massenhaft kommen sie, massenhaft reisen die Betrogenen ab, jetzt in der Krise erst recht. Daß einem solchen Unfug nicht gesteuert werden kann! Von wem? Die Regierungen treiben es nicht anders, wie ihre Stellungnahme zur Frage der Fremdenarbeit in Deutschland in letzter Zeit drastisch zeigt. Mit dem

135 »Schutz der nationalen Arbeit«, mit den Arbeitern selbst wird das frivolste Spiel getrieben.

Wir versagen es uns, den Teufel bei Beelzebub zu verklagen. Einfältige Tröpfe und genasführte⁵ Arbeiter können den Rufern und Komödianten Heil und Segen zurufen, wir sind längst kuriert und kennen diejenigen zu gut, die sich fortgesetzt als die »Wahrer der heimischen Arbeit« hinstellen belieben. Wir bedauern nur die Betrogenen, die man um das bißchen Geld und Gut

145 bringt, das sie besitzen und die sich als Lohnbrüder gebrauchen lassen, zu einer Zeit, wo schon so der Uebermut der Werksherren keine Grenzen kennt. Brave Familienväter fliegen aufs Straßenpflaster, sei es infolge der Krise, sei es aus anderen Gründen. Hinzu

150 kommen die Hunderte und Tausende Ausgesperrte. Fremde Arbeiter, durch die trügerischen Lockungen herausgelotst, nehmen die Plätze der Brot- und Arbeitslosen ein! Der Skandal wächst riesengroß!

5 An der Nase herumgeführte Arbeiter

zu Quelle 4c

Quellentext Zeitungsartikel Bergarbeiter-Zeitung – vollständige Fassung aus: Bergarbeiter-Zeitung, Nr. 32, Bochum, den 8. August 1908, S. 1

1 Hervorhebungen wie im Original

2 Rechtschreibung wie im Original

3 Ruhrgebiet

Ergänzende Informationen

Das Originalplakat des »Masurenaufrufs« ist verschollen. Der Quellentext des Plakats findet sich aber im Stadtarchiv in Castrop-Rauxel in der Zeitschrift »Kultur und Heimat« 1980, 31. Jahrgang, Nr. 1/2, S. 4 ff., (Opac Signatur: DZ KULT)«. In dem darin enthaltenen Aufsatz »Der Aufruf der Zeche Victor an die Masuren« von H. Siebel und A. Brandenburg wird der »Masurenaufruf« vollständig in Frakturschrift abgedruckt. Als Quelle wird dort die Bergarbeiter-Zeitung angegeben (»Bergarbeiter-Zeitung, Nr. 32, 1908, S.1«). Alle Ausgaben der Bergarbeiter-Zeitung lassen sich unter folgendem Link im Internet finden: <http://library.fes.de/gewerkschaftszeitung/bergarbeiter-zeitung.php>.

Durch die Quellenlage des Masurenaufrufs wird Schülerinnen und Schülern deutlich, dass ein Archivbesuch auch dann lohnenswert ist, wenn die Originalquellen im Archiv nicht vorhanden sind. Zudem wird die mitunter verstrickte Quellenlage bei historischem Material und die damit verbundene detektivische Arbeit von Historikerinnen und Historikern transparent.

Weiterführende Materialien

Im Castroper Stadtarchiv sind zudem Fotografien vorhanden, die den Schülerinnen und Schülern zu Illustrationszwecken ergänzend gezeigt werden können. Es konnte nicht geklärt werden, ob auf den zur Verfügung stehenden Fotografien auch Teile der Siedlung in Ickern abgebildet sind, die für die Masuren gebaut wurde. Trotz dieser Unklarheit zeigen die Fotografien typische Bergarbeitersiedlungen in Ickern und Habinghorst in den Jahren 1910 und 1912.

Quelle 5: Fotografien 1 – 3

Fundort: Stadtarchiv Castrop-Rauxel

Foto 1



Kolonie Ickern, Straße Am Busch um 1912

Foto 2



Kolonie Habinghorst um 1910

Foto 3



Kolonie Ickern, neue Arbeiterkolonie (heute Riedelstraße) um 1912

Arbeitsaufträge Sozialgeschichte I

Quellentext »Masurenaufruf«, Darstellungstext »Zeche Victor«

1. Analysiere die vorliegenden Quellen 2a/2b, die du von deiner Lehrerin bzw. deinem Lehrer bekommen hast, nach äußeren Merkmalen, indem du die erste Spalte der Tabelle 1 ausfüllst. Notiere deine Ergebnisse in Stichworten.
2. Liste in der Tabelle 2 auf, was die masurischen Bergarbeiter und ihre Familien in Rauxel-Ickern gemäß der Quelle 2a / 2b erwartet.
- 2.1. Informiere dich über die »Zeche Victor« in Rauxel (Darstellungstext 1). Welche Besonderheiten sind um das Jahr 1908 zu verzeichnen?
3. Vergleiche die Aspekte deiner Auflistung (Nr. 2) mit den Informationen, die du dem Darstellungstext zur »Zeche Victor« entnommen hast. Formuliere Gemeinsamkeiten und Unterschiede. Beziehe in deine Überlegungen auch den Aussagewert beider Quellen mit ein.
4. Erläutere das Vorgehen, mit der die »Zeche Victor« die masurischen Arbeiter nach Rauxel-Ickern holen wollte. Verfasse dazu einen kurzen Text.

Notiere deine Ergebnisse in Stichworten.

Tab. 1	»Masurenaufruf« (1908)	Bergarbeiter-Zeitung (1908)
Autor		
Adressat		
Quellentext		
Thema		
Intention		

Tab. 2	»Masurenaufruf« (1908)
Arbeiten	
Wohnen	
Leben	
Umstände der Umsiedlung	

Erwartungshorizonte I

Arbeitsauftrag 1

Tab. 1	»Masurenaufruf« (1908)	Bergarbeiter-Zeitung (1908)
Autor	unbekannt, vermutlich Mitarbeiter der Zeche Victor, die mit der Anwerbung von neuen Arbeitskräften aus entfernten Gebieten beauftragt waren	
Adressat	Masuren in Ostpreußen	
Quellentext	Werbeplakat (wurde in Gastwirtschaften aufgehängt) Das Originalplakat ist verschollen, sein Text wurde aber in der Zeitschrift »Kultur und Heimat« im Jahr 1980, 31. Jg., Nr. 1/2, S. 4 ff. veröffentlicht; die Zeitschrift befindet sich im Stadtarchiv Castrop-Rauxel.	
Thema	Anwerbung neuer Arbeitskräfte in Masuren	
Intention	Überzeugung der Masuren davon, nach Rauxel zu kommen und dort in der Zeche Victor zu arbeiten	

Arbeitsauftrag 2 Darstellungstext 1

- > Die »Zeche Victor« wurde 1871 gegründet.
- > Es handelt sich um ein expandierendes Bergwerk.
- > Es gab eine hohe Fluktuation von Arbeitskräften auf allen Zechen; auf »Victor« war sie im Vergleich sogar doppelt so hoch (fast 100 %).
- > Die Arbeitsbedingungen auf der »Zeche Victor« waren vergleichsweise ungünstig: fehlende Sicherheitsvorkehrungen, niedrigere Löhne, Geldstrafen für Fehlverhalten, überproportional viele Arbeiter auf »schwarzen Listen«.
- > Ab 1907 gab es eine Wirtschaftskrise, wovon die »Zeche Victor« auch betroffen war (Arbeitslosigkeit, Feierschichten, schwarze Listen, Lohnsenkungen).
- > In der Wirtschaftskrise wurden fremde Arbeiter angeworben und eingestellt bei gleichzeitiger Entlassung ansässiger Arbeiter.
- > Die Zeche besaß zwei Kolonien für ihre Bergleute.
- > 1908 wurde eine neue Kolonie in Ickern für masurische Arbeiter gebaut; insgesamt entstanden 95 Häuser mit 230 Wohnungen.

Arbeitsauftrag 2 – Quelle 2a/2b

Tabelle 2 »Masurenaufruf« (1908)		2a Zeilen	2b Zeilen
Arbeiten	> Möglichkeit, Geld zu sparen ¹		68–70
	> die Zeche Victor zahlt die höchsten Löhne	68 / 69	73 / 74
	> keine Feierschichten; dafür Überschichten	69 / 70	74 / 75
	> keine Entlassungen	72 ff.	77–80
Wohnen	> geplante neue Kolonie entsteht in ausschließlich ländlicher Gegend zwischen Wiesen und Wäldern		2 ff.
	> Kolonie besteht aus 40 Häusern (später Erweiterung auf ca. 65 Häuser)		9 ff.
	> in jedem Haus sind nur 4 Wohnungen		11 / 12
	> jede Wohnung hat 3 oder 4 Zimmer; die Zimmer sind groß, hoch und luftig		13 ff.
	> zu jeder Wohnung gehören Keller (Einlagerung von Lebensmitteln), Stall (Haltung von Nutztieren) und Garten (Anbau von eigenem Obst und Gemüse; Vorgarten vor jedem zweiten Haus zur Bepflanzung mit Blumen; Prämie für den schönsten Vorgarten)		20 ff.
> geringe Miete (4 Mark)		47–50	
Leben	> gute Infrastruktur der Siedlung (schöne breite Straßen, Wasserversorgung, Kanalisation, elektrische Straßenbeleuchtung, (Fleisch-)Konsum, Nähe zu größeren Städten, Schulen, gute Verkehrsanbindung, kurzer Arbeitsweg)		43–46 51–58
	> Kolonie wird nur mit masurischen Arbeitern belegt; Masuren können unter sich bleiben; Gefühl wie in der Heimat	79–85	84–90
	> späterer Zuzug der Familie(n) möglich		108–111
Umstände der Umsiedlung	> freier Umzug für jede Familie; jeder Ledige erhält eine freie Fahrt	86 / 87	95 / 96
	> Interessenten melden sich beim jeweiligen Gastwirt, bei dem das Plakat hängt; Gastwirt meldet die Bewerber beim Werksagenten Royek	112–116	124–128
	> zwei Männer erscheinen, die die erforderlichen Papiere (Arbeitsbuch und Geburtsschein) mitnehmen	116–120	128–132
	> später erscheint dann ein Beamter der Zeche und holt die Bewerber ab	123–126	135 / 136
	> ein Arbeiter, der bereits auf der Zeche Victor arbeitet, wird nach Masuren kommen und die guten Umstände auf der Zeche Viktor bezeugen		93–94

Arbeitsauftrag 3

Bei dem Vergleich der aufgelisteten Aspekte mit den Informationen des Darstellungstextes fällt sofort auf, dass so gut wie keine Gemeinsamkeiten zwischen den Versprechungen des Werbeplakates und den Ergebnissen des Darstellungstextes zu verzeichnen sind. Lediglich die Absichtserklärung, dass eine neue Kolonie in Ickern für masurische Arbeitskräfte erbaut werden soll, findet sich in beiden Materialien wieder.

Ansonsten zeigen sich erhebliche Unterschiede, insbesondere in Bezug auf die Arbeitsbedingungen. Das Werbeplakat stellt eine Arbeitssituation dar, die einen hohen Verdienst mit Aussicht auf Sonderzahlungen und einen sicheren Arbeitsplatz verspricht. Der Darstellungstext hingegen verweist auf genau das Gegenteil: niedrigere Löhne, Geldstrafen für Fehlverhalten, fehlende Sicherheitsvorkehrungen, »schwarze Listen« etc.

Bei dem Darstellungstext sind die Autorinnen Historikerinnen, die die historische Situation durch ein breites Materialstudium gut geprüft haben. Demnach lässt sich davon ausgehen, dass die Informationen des Darstellungstextes valide sind. Das Werbeplakat ist deutlich von der Perspektive seiner Autoren und der Intention derselben geprägt. Dadurch ist der Wahrheitsgehalt der Quelle nur bedingt gegeben, das Vorgehen und die Anwerbestrategie der masurischen Arbeitskräfte durch Mitarbeiter der »Zeche Victor« werden aber umso deutlicher.

Arbeitsauftrag 4

Das Werbeplakat stammt vermutlich aus der Feder von Mitarbeitern der »Zeche Victor«, die mit der Anwerbung masurischer Arbeitskräfte betraut worden sind. Ihre Intention ist es, möglichst viele Arbeitskräfte in die Region von Rauxel zu holen. Dafür machen sie den potenziellen neuen Arbeitskräften aus Masuren die Lebens-, Arbeits- und Wohnsituation in Ickern »schmackhaft«. Das Leben in Ickern wird in den höchsten Tönen gelobt und paradiesgleich beschrieben. Den Masuren werde es, dem Plakat gemäß, in der Fremde an nichts fehlen.

Diese Intention verfolgend informieren die Autoren des Plakats die eventuellen neuen Arbeitskräfte weder über die realen Umstände auf der Zeche Victor im Speziellen (niedrigere Löhne, unsicherer Arbeitsplatz, Geldstrafen etc.) noch über die Umstände im Ruhrgebiet im Allgemeinen (z. B. Wirtschaftskrise und Konjunkturlaute ab 1907).

¹ Farbig markierte Textteile beziehen sich nur auf die Fassung 2 der Quelle.

Arbeitsaufträge Sozialgeschichte II

Quellentext Zeitungsartikel Bergarbeiter-Zeitung

1. Analysiere die vorliegende Quelle, die du von deiner Lehrerin bzw. deinem Lehrer bekommen hast, nach äußeren Merkmalen, indem du die zweite Spalte der Tabelle 1 ausfüllst. Notiere deine Ergebnisse in Stichworten.
2. Markiere und notiere in Stichworten die Textstellen, die eine direkte Reaktion auf das »Anwerbeplakat« darstellen. Inwiefern wird der Inhalt des Anwerbeplakats kritisiert?
3. In dem Artikel der Bergarbeiter-Zeitung wird Stellung zur Anwerbung masurischer Arbeitskräfte genommen. Erläutere den Argumentationsgang in einem Text.
4. Beurteile abschließend, ob es sich bei der Anwerbung der Masuren tatsächlich um einen »Skandal« (Zitat aus dem Artikel der Bergarbeiter-Zeitung, Z. 112 – Fassung 1) handelt. Beziehe dich dabei vor allem auf moralische und ökonomische Gesichtspunkte.

Erwartungshorizonte II

Arbeitsauftrag 1

Tabelle 1	»Masurenaufruf« (1908)	Bergarbeiter-Zeitung (1908)
Autor		Redakteure der Bergarbeiter-Zeitung
Adressat		ansässige Bergarbeiter des Ruhrgebiets; Unternehmer der Zechen im Ruhrgebiet; evtl. auch an die Fremdarbeiter und an die verantwortlichen Politiker
Quellentext		Zeitungsartikel in einer Gewerkschaftszeitung der Bergarbeiter (sozialdemokratisches bzw. sozialistisch orientiertes Presseorgan)
Thema		die Situation der Bergleute um 1908 im Ruhrgebiet und die Anwerbung neuer Arbeitskräfte aus dem Osten Preußens
Intention		Aufklärung der ansässigen Bergarbeiter über die Anwerbepraxis der Zeche Victor von neuen Arbeitskräften und Enttarnung der Strategie der Zechenmitarbeiter, die für die Anwerbung verantwortlich waren

Arbeitsauftrag 2

Im Hauptteil des Artikels allgemeine Äußerungen zur Anwerbung von Arbeitern in Krisenzeiten allgemein:

- > konkrete Bezugnahme auf das Plakat im letzten Drittel des Artikels
- > bezeichnet Anwerbung der Masuren als »Skandal« (Z. 112 u. 155)
- > Angebote und Darstellung auf Plakat ansprechend für Masuren (Z. 114–119)
- > angebotener Verdienst attraktiv; Masuren verdienen in ihrer Heimat nur ein Drittel (Z. 119–122)
- > nennt die angebotene Wohnsiedlung ironisch »Villenkolonie«; bezeichnet die skizzierten Wohnverhältnisse als »Luftschlösser«, »Fata Morgana« (Z. 123, 135–137)
- > »Absonderung« von Masuren in eigener Kolonie wird abgelehnt; soll Keil zwischen die Gruppen der Bergarbeiter treiben (Z. 127–133)
- > massenhaft reisen »betrogene« Fremdarbeiter ab, die als Lohndrücker benutzt worden sind (Zeile 139–141)

Arbeitsauftrag 3

Der Artikel beginnt mit der Frage (»Was geht vor?«), die der Autor am Ende damit beantwortet, dass es einen »riesengroßen Skandal« gibt. Im gesamten Artikel spricht der Autor immer von »wir« und meint damit die Bergarbeiter, deren Interessen in dieser Zeitung vertreten werden sollen.

Zunächst beschreibt der Autor die wirtschaftliche Krise im Ruhrgebiet, die eine hohe Arbeitslosigkeit in allen Berufen zur Folge habe, auch im Bergbau. Er prognostiziert, dass sich die Krise in nächster Zeit verschärfen wird (Z. 6–15).

Als Nächstes stellt er fest, dass trotzdem im Ausland durch Werbeagenten Arbeiter für das Ruhrgebiet angeworben werden. Als Beweis führt er Vorgänge in Nordböhmen an (Z. 16–23). Er stellt diesen Widerspruch als Problem dar.

Darauf folgt eine Darstellung der Haltung (der Bergarbeiter) gegenüber »fremden Arbeitern« und deren Einwanderung ins Ruhrgebiet. Es wird betont, dass kein »Hass« gegenüber diesen Arbeitern bestehe. Man sei grundsätzlich der Meinung, dass jeder das Recht habe, dorthin zu ziehen, wo er einen guten Verdienst erlangen könne. Man habe im Ruhrgebiet die Einwanderung begrüßt, als Arbeitskräfte gebraucht worden seien. Insbesondere habe man begrüßt, dass die fremden gemeinsam mit den ansässigen Arbeitern ihre Interessen gegenüber den Unternehmern vertreten hätten. Der Autor weist den allgemeinen »Vorwurf des Fremdenhasses« grundsätzlich zurück (Z. 25–55).

Vor diesem Hintergrund begründet der Autor die aktuelle Ablehnung der Einwanderung damit, dass in der Krisenzeit kein Mangel an Arbeitskräften mehr existiere, sondern eine hohe Arbeitslosigkeit aufgrund von Aussperrungen und Kündigungen. Zudem werde die Wirtschaftskrise als Argument für Lohnkürzungen benutzt (Z. 56–55).

Der Autor wirft nun die Frage auf, wie man es unter diesen Umständen »wagen« könne, Arbeiter für das Ruhrgebiet anzuwerben. Er fragt, welche Ziele damit verbundenen seien (Z. 76–92). Dabei wiederholt er in Kürze seine vorgebrachten Argumente.

Diese rhetorische Frage beantwortet der Autor selbst, indem er als Ziel die Anwerbung billiger und gefügiger Arbeitskräfte nennt. Diese sollen als Konkurrenten für die ansässigen Arbeiter instrumentalisiert werden (Z. 46–50).

Als Beweis wird das Anwerbeplakat für die Masuren in diesem Artikel vollständig abgedruckt. Im Anschluss widerlegt der Autor aus seiner Sicht einige Versprechungen im Anwerbeplakat (siehe Aufgabe 2) (Z. 111 – 141).

Es wird betont, dass man die angeworbenen Arbeiter nicht verantwortlich macht, wenn sie auf die falschen Versprechungen der Anwerbung hereinfielen. Die Bergarbeiter vor Ort wüssten aber, dass es hierbei nicht tatsächlich um den Erhalt der Wirtschaft ginge (Z. 142 – 149 / Fassung 2: Z. 149 – 162).

Am Ende kommt der Autor in einer Zusammenfassung seiner entwickelten Argumente zu dem Schluss, dass die fremden Arbeiter bezüglich der zu erwartenden Arbeits- und Lebensbedingungen betrogen werden und sie außerdem als Konkurrenten für die ansässigen Arbeiter dienen sollen, denen dadurch der Lebensunterhalt entzogen wird. Beides zusammen beurteilt der Autor abschließend als einen riesigen Skandal (Z. 143 – 156).

Arbeitsauftrag 4

Bei der Beantwortung der Frage, ob es sich bei der Anwerbung der Masuren um einen »Skandal« handelt, kommt es darauf an, aus welcher Perspektive argumentiert wird und welche Kriterien bei der Beurteilung angelegt werden.

Die Betreiber der »Zeche Victor« hatten das Problem, dass es eine besonders hohe Fluktuation von Arbeitskräften auf ihrer Zeche gab. Die Bergarbeiter reagierten mit einem häufigen Wechsel des Arbeitsplatzes auf schlechte Arbeitsbedingungen und niedrige Löhne. Diese Praxis übte vor der Krise 1908 in der Konkurrenz um Arbeitskräfte Druck auf die Unternehmer aus. Die Betreiber der »Zeche Victor« hätten die Bedingungen verbessern können, wären dann aber weiterhin den Forderungen der Bergarbeiter ausgesetzt gewesen und hätten eine Fluktuation nicht gänzlich verhindern können.

Aus ökonomischer Unternehmersicht wäre dies eine unbefriedigende Lösung des Problems gewesen. Deshalb nutzten sie die Wirtschaftskrise, in der offensichtlich ein Überschuss an Arbeitskräften vorhanden war, um solche Arbeitskräfte anzuwerben, die ihre Arbeitsbedingungen akzeptieren, da für diese Menschen die angebotenen Konditionen immer noch besser als die wirtschaftlichen Verhältnisse in ihrer Heimat waren.

Der Bau der Kolonie diente dazu, die Arbeitskräfte an die Zeche zu binden, da ein Arbeitsplatzwechsel auch den Verlust der Wohnung bedeutet hätte. Insofern ist die im Werbeplakat angepriesene Freiheit der Arbeitsplatzwahl relativ, nachdem auch die Familien nachgezogen sind.

Die Separierung der Masuren in einer eigenen Kolonie diente dazu, zu verhindern, dass sie sich den gewerkschaftlich organisierten Bergarbeitern anschlossen. Das Führen sogenannter »schwarzer Listen« zeigt, dass man sich unliebsamer Arbeiter entledigen wollte. Der Bau einer neuen Kolonie war eine Investition, die sich nicht ausgezahlt hätte, wenn die angeworbenen Fremdarbeiter sich mit den Forderungen der ansässigen Arbeiter solidarisiert hätten.

Das ökonomische Ziel der Unternehmer, die Fluktuation der Arbeitskräfte auf der »Zeche Victor« zu verringern und gleichzeitig die Gewinnverluste durch die Zahlung höherer Löhne zu verhindern, konnte mit der Anwerbung der Masuren gelingen.

Aus moralischer Sicht ist in Bezug auf die Masuren zu kritisieren, dass sie unter falschen Voraussetzungen angelockt wurden. Es wurde gezeigt, dass viele Versprechungen auf dem Plakat in Bezug auf die vorzufindenden Umstände auf der »Zeche Victor« und in Ickern nicht der Realität entsprachen. Außerdem diente ihre Anwerbung dem politischen Zweck der Disziplinierung der ansässigen Bergarbeiter. Eine solche Instrumentalisierung von Menschen ist ebenfalls moralisch verwerflich.

Aus Sicht der Bergarbeiter im Ruhrgebiet bestand genau darin der Skandal.

Zum einen ermöglichte die Anwerbung von fremden Arbeitern tatsächlich die Entlassung unliebsamer ansässiger Arbeiter, wie dies in Ickern 1908 mithilfe der 80 Masuren geschehen ist. Aus ökonomischer Sicht war dies eine Katastrophe für die Bergarbeiter und ihre Familien, da sie ohne soziale Abfederung mittellos waren. Sie kritisierten deshalb zu Recht, dass die Anwerbung von Fremdarbeitern während der Wirtschaftskrise das Problem der Arbeitslosigkeit unter den ansässigen Bergarbeitern verschärfte.

Zum anderen beurteilten die Autoren der Bergarbeiter-Zeitung die Anwerbung mit falschen Versprechungen und Lügen als moralisch unlauter gegenüber den Masuren. Außerdem verurteilten sie die politische und ökonomische Instrumentalisierung der Masuren als »Lohndrücker«. Sie wurden unwissentlich dazu benutzt, ansässige Bergarbeiter um ihre Existenz zu bringen und zusätzlich die Arbeitsbedingungen aller Bergarbeiter zu verschlechtern, indem sie die schlechten Lohn- und Arbeitsbedingungen akzeptierten.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sowohl aus ökonomischer wie aus moralischer Sicht die Anwerbung von Fremdarbeitern in Krisenzeiten zu kritisieren ist. Es wurde gezeigt, welche moralischen Verwerfungen damit einhergehen. In ökonomischer Hinsicht konnte dieses Vorgehen ein Vorteil für die Unternehmer sein, es brachte aber gleichzeitig viele Bergarbeiter und ihre Familien um ihre Existenz, sodass der ökonomische Nachteil für diese Gruppe schwerer wiegt. Es ist abzulehnen, dass die Unternehmer ihre ökonomischen Interessen auf dem Rücken der Arbeiter verwirklichen.

Glossar

Albumin-Papier: Albumin-Papier war das beliebteste Fotografie-Kopierpapier in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, da es vergleichsweise kostengünstig hergestellt werden konnte und trotzdem sehr detailreiche Fotografien ermöglichte.

Aktiengesellschaft: besondere Rechtsform einer Handelsgesellschaft, in der nicht die persönliche Beteiligung und Haftung eines Gesellschafters, sondern seine finanzielle, geldwerte Beteiligung (Kapitaleinlage) im Vordergrund steht. Aktiengesellschaften sind rechtsfähige juristische Personen; im 19. Jahrhundert dienten sie u. a. der Gründung und Finanzierung von Montan- und Eisenbahn-Unternehmen.

Bauakte: Dokument, in dem alles verzeichnet wird, was mit einem Baugrundstück zusammenhängt, beispielsweise der Grundriss und die Maße eines Hauses und des zugehörigen Grundstücks.

Feierschichten: Feierschichten waren ausgefallene Schichten/Arbeitstage als Folge eines wirtschaftlichen Engpasses. Die Bergleute erhielten für diese Tage keinen Lohn.

Feinkost: besondere oder besonders sorgsam ausgewählte Lebensmittel, die nicht zum alltäglichen Bedarf zählen.

Hochkonjunktur: Als Hochkonjunktur wird die u. U. mehrjährige Phase innerhalb eines Konjunkturzyklus (siehe dort) bezeichnet, in der die Wirtschaft und die Güterproduktion die größten Wachstumsraten aufweist. Ein solcher ökonomischer Boom (wörtliche Bedeutung: Gebrumm, Dröhnen) geht in der Regel mit hohen unternehmerischen Renditen, sinkender Arbeitslosigkeit und einem Anstieg von Löhnen, Gehältern, Kaufkraft und allgemeinem Wohlstand einher.

Karte/Plan: Eine Karte oder ein Plan sind eine verkleinerte und vereinfachte Darstellung der Erdoberfläche, die einem z. B. dabei helfen, sich in einer Stadt zurechtzufinden. Bei einem großen Maßstab wie 1 : 1000 spricht man von einem Plan. Ab einem Maßstab von 1 : 10000 nennt man diese Darstellung Karte.

Kollodium-Nassplatte: Eine Kollodium-Nassplatte ist eine Glasplatte, die mit einer Lösung überzogen ist, die u. a. Kollodium enthält. Bei einer Kollodium-Nassplatte muss die Platte in einer Lösung aus Silbernitrat transportiert und

kurz vor der Fotografie im Dunkeln in die Kamera eingelegt werden. Anschließend musste die Platte innerhalb einer Viertelstunde bearbeitet werden, sodass die Fotografen eine transportable Dunkelkammer benötigten. Von dem so entstandenen Negativ lassen sich quasi unzählige Positivkopien machen.

Konjunktur: strukturelles Zusammenwirken wesentlicher, nicht-saisonaler ökonomischer Vorgänge und Bewegungen in Richtung einer bestimmten gesamtwirtschaftlichen Lage.

Konjunkturzyklus: wiederkehrende, d. h. intervall- und wellenförmige Auf- und Abwärtsbewegung einer gesamtwirtschaftlichen Lage, die sich über mehrere Jahre erstreckt. Das seit den 1860er-Jahren empirisch, wissenschaftlich und politisch relevanteste Schwankungsmodell ist der sog. Juglar-Zyklus, der einen Zeitraum von sieben bis elf Jahren umfasst und mit dem auch die Phasen wirtschaftlicher Entwicklung im deutschen Kaiserreich beschrieben werden können (benannt nach dem französischen Wirtschaftswissenschaftler Clément Juglar [1819–1905]).

Konzession: die durch eine staatliche Behörde erteilte Erlaubnis, ein Geschäft oder ein Unternehmen zu betreiben. Konzessionen werden z. B. für den Abbau von Rohstoffen in einem bestimmten Gebiet, den Bau und Betrieb einer bestimmten Eisenbahn oder den Verkauf von Alkohol an einem bestimmten Ort erteilt.

Liquidität: ausreichende bzw. optimale, den Erfordernissen der jeweiligen Konjunktur entsprechende Ausstattung einer Volkswirtschaft mit wertstabilen Zahlungsmitteln bzw. Geld, vornehmlich gewährleistet durch die Notenbank eines Staates.

Lohnarbeiterin/Lohnarbeiter: jemand, der für seine Arbeit einen zuvor festgelegten Geldbetrag erhält, dem sein Arbeitsplatz und die dort hergestellten Produkte jedoch nicht gehören. Er hat jedoch die Freiheit, die Arbeit zu kündigen oder für bessere Arbeitsbedingungen zu kämpfen.

Montanindustrie: Gesamtheit der auf dem Bergbau aufbauenden Kohle-, Eisen-, Stahl- und Zuliefererindustrie. In Deutschland bildeten insbesondere in den Regionen, in denen Steinkohle gefördert wurde, Zechen, Eisenhütten und Stahlwerke eine eng verbundene wirtschaftliche Einheit.

Quelle: Als Quelle bezeichnet man Dinge, z. B. Schriftstücke, Fotos, aber auch Gegenstände aus der Vergangenheit, die uns heute Erkenntnisse über historische Ereignisse oder Lebensweisen liefern.

Schwarze Listen: In diesen Listen erfasste man fristlos gekündigte Bergarbeiter, die daraufhin bis zu einer Dauer von sechs Monaten nicht bei anderen Zechen eingestellt wurden.

Selbstversorgerinnen und -versorger: Personen, die zum größten Teil die Grundlagen ihres täglichen Bedarfs selbst decken können, indem sie beispielsweise Lebensmittel selbst erzeugen oder Kleidung selbst produzieren. Sie sind damit weitgehend unabhängig vom freien Markt.

Literaturverzeichnis

- Abelshäuser, Werner / Petzina, Dietmar (Hrsg.): *Deutsche Wirtschaftsgeschichte im Industriezeitalter. Konjunktur, Krise, Wachstum*. Königstein / Ts. 1981.
- Bade, Klaus J. / Emmer, Pieter C. / Lucassen, Leo / Oltmer, Jochen (Hrsg.): *Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart*. 2. Aufl. Paderborn u. a. 2008.
- Becker, Frank: *Bilder von Krieg und Nation. Die Einigungskriege in der bürgerlichen Öffentlichkeit Deutschlands 1864–1913*. München 2001 (Ordnungssysteme. Studien zur Ideengeschichte der Neuzeit, Bd. 7).
- Berghahn, Volker: *Das deutsche Kaiserreich 1871–1914. Industriegesellschaft, bürgerliche Kultur und autoritärer Staat*. Stuttgart 2003.
- Bergmann, Klaus / Rohrbach, Rita: *Chance Geschichtsunterricht. Eine Praxisanleitung für den Notfall, für Anfänger und Fortgeschrittene*. Schwalbach / Ts. 2005.
- Bremm, Klaus-Jürgen: *Das Zeitalter der Industrialisierung*. Darmstadt 2014.
- Bresser, Klaus / Thüer, Christoph (Hrsg.): *Recklinghausen im Industriezeitalter*. Recklinghausen 2000.
- Briesen, Detlef / Brunn, Gerhard / Elkar, Rainer S. / Reulecke, Jürgen: *Gesellschafts- und Wirtschaftsgeschichte Rheinlands und Westfalens*. Köln 1995.
- Brüggemeier, Franz-Josef: *Grubengold. Das Zeitalter der Kohle von 1750 bis heute*. München 2018.
- Brüggemeier, Franz-Josef: *Leben vor Ort. Ruhrbergleute und Ruhrbergbau 1889–1919*. München 1983.
- Burhop, Karsten: *Wirtschaftsgeschichte des Kaiserreiches 1871–1919*. Göttingen 2011.
- Butschek, Felix: *Industrialisierung. Ursachen, Verlauf, Konsequenzen*. Köln u. a. 2006.
- Cramm, Tilo: *Bergbau ist nicht eines Mannes Sache. Das Bergwerk Victor-Ickern in Castrop-Rauxel*. 2. Aufl. Essen 2001.
- Czierpka, Juliane: *Der Ruhrbergbau. Von der Industrialisierung bis zur Kohlenkrise*. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte* 1–3 / 69 (2019), S. 13–19.
- Czylwik, Volker u. a.: »[...] mit 'nem Bahnhof fängt alles an; die Anderen kommen dann schon von selbst.« In: Ellerbrock, Karl-Peter / Schuster, Martina (Hrsg.): *150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn*. Essen 1997, S. 86–90.
- Dahlmann, Dittmar / Kotowski, Albert S. / Karpus, Zbigeniew (Hrsg.): *Schimanski, Kuzorra und andere. Polnische Einwanderer im Ruhrgebiet zwischen Reichsgründung und Zweitem Weltkrieg*. Essen 2005.
- Danz, Johann Traugott Leberecht: *Über den methodischen Unterricht in der Geschichte auf Schulen*. Leipzig 1798.
- Ellerbrock, Karl-Peter (Hrsg.): *150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn*. Katalog zur gleichnamigen Ausstellungs- und Veranstaltungsreihe. Essen 1997.
- Epkenhans, Michael: *Die Reichsgründung 1870/71*. München 2020.
- Fessner, Michael: *Steinkohle und Salz. Der lange Weg zum industriellen Ruhrrevier*. Bochum 1998.
- Gantenberg, Anette / Karabaic, Milena (Red.): *Vom Rhein zur Weser. Mit der Köln-Mindener Eisenbahn von Deutz nach Minden*. Hrsg. vom Rheinischen Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz. Essen 1997.
- Grewe, Bernd-Stefan: *Entgrenzte Räume und die Verortung des Globalen. Probleme und Potentiale für das historische Lernen*. In: Sauer, Michael u. a. (Hrsg.): *Geschichte im Interdisziplinären Diskurs. Grenzziehungen – Grenzüberschreitungen – Grenzverschiebungen*. Göttingen 2012, S. 297–320.
- Gilhaus, Ulrike: *Kumpel auf vier Beinen. Grubenpferde im Ruhrbergbau*. Dortmund 2010.
- Grütter, Theodor Heinrich / Farrenkopf, Michael (Hrsg.): *Das Zeitalter der Kohle. Eine europäische Geschichte*. Katalog zur Ausstellung des Ruhr Museums und des Deutschen Bergbau-Museums auf der Kokerei Zollverein, 27. April bis 11. November 2018. Essen 2018.
- Hahn, Hans-Werner: *Die industrielle Revolution in Deutschland*. 3. Aufl. München 2011 (Enzyklopädie deutscher Geschichte, Bd. 49).
- Harenberg, Bodo (Hrsg.): *Chronik des Ruhrgebietes*. Dortmund 1987.
- Heinemann, Gustav: *Der Frieden ist der Ernstfall*. In: Kleßmann, Christoph (Hrsg.): *Zwei Staaten, eine Nation. Deutsche Geschichte 1955–1970*. Göttingen 1980.
- Henning, Friedrich-Wilhelm: *Handbuch der Wirtschafts- und Sozialgeschichte Deutschlands*. Bd. 2: *Wirtschafts und Sozialgeschichte Deutschlands im 19. Jahrhundert*. Paderborn 1996.
- Hermann, Wilhelm / Hermann, Gertrude: *Die alten Zechen an der Ruhr*. 3. Aufl. Königsstein i.T. 1990.
- Hermann, Wilhelm / Hermann, Gertrude: *Die alten Zechen an der Ruhr. Vergangenheit und Zukunft einer Schlüsseltechnologie*. Mit einem Katalog der »Lebensgeschichten« von 477 Zechen. Königstein 2007.
- Hoffmann, Bernd Franco: *Die Köln-Mindener Eisenbahn. Schienenwege durch Rheinland und Ruhrgebiet*. Erfurt 2019.
- Holtfrerich, Carl-Ludwig: *Quantitative Wirtschaftsgeschichte des Ruhrkohlenbergbaus. Eine Führungssektoranalyse*. Dortmund 1973.
- Huske, Joachim: *Der Steinkohlenbergbau im Ruhrrevier von seinen Anfängen bis zum Jahr 2000*. 3. überarb. Aufl. Herne 2007.
- Jahrbuch der Motorluftschiff-Studien-gesellschaft*. Bd. 5 (1911–1912). Berlin / Heidelberg 1912.
- John, Anke: *Lokal- und Regionalgeschichte*. Frankfurt/M. 2018.
- Kift, Dagmar / Osses, Dietmar (Hrsg.): *Polen – Ruhr. Zuwanderungen zwischen 1871 und heute*. Essen 2007.
- Klee, Wolfgang: *Eisenbahn-Landschaft Westfalen-Lippe*. Paderborn 1989.
- Kleßmann, Christoph: *Polnische Bergarbeiter im Ruhrgebiet 1870–1945*. Soziale Integration und nationale Subkultur einer Minderheit in der deutschen Industriegesellschaft. Göttingen 1978.
- Köllmann, Wolfgang / Korte, Herrmann / Petzina, Dieter / Weber, Wolfhard (Hrsg.): *Das Ruhrgebiet im Industriezeitalter. Geschichte und Entwicklung*. Bd. 1. Düsseldorf 1990.
- Koppe, Werner: *Die »Charlotte« der Lüfte*. In: *Recklinghäuser Zeitung* (13.10.2020), S. 5.
- Kordes, Matthias: *Heinrich Pennings und das Vest Recklinghausen. Kommunale Historiographie zwischen Heimatschutzbewegung und Geschichtswissenschaft*. In: Reinigheis, Wilfried / Freitag, Werner (Hrsg.): *Westfälische Geschichtsbaumeister*. Münster 2015, S. 87–105.
- Kordes, Matthias: *Zur Frühgeschichte der Zechen- und Kohlenbahnen im Ruhrgebiet (1780–1900)*. In: *Vestischer Kalender* 78 (2007), S. 198–203.
- Kossert, Andreas: *Preußen, Deutsche oder Polen? Die Masuren im Spannungsfeld des ethnischen Nationalismus 1870–1956*. Wiesbaden 2001.
- Kreis Recklinghausen (Hrsg.): *Der Kreis Recklinghausen*. Stuttgart 1979.
- Kruse, Francis: *Vergangenes und Gebliebenes. Lebenserinnerungen eines preußischen Beamten*. Eschwege 1967.
- Küster, Thomas: *Das Ruhrgebiet in staatlicher Perspektive (1870–1930)*. In: Tenfelde, Klaus / Urban, Thomas (Hrsg.): *Das Ruhrgebiet. Ein historisches Lesebuch*. Bd. 1. Essen 2010, S. 127–162.
- Lambers, Hanno / Schulte-Derne, Friedrich: *Das Ruhrgebiet in der Geschichte von 1815 bis 1914*. Begleittexte zur historischen Wandkarte »Das Ruhrgebiet in der Geschichte von 1815 bis 1914«. Hrsg. vom Kommunalverband Ruhrgebiet. Essen 1987.
- Lange, Thomas / Lux, Thomas: *Historisches Lernen im Archiv*. Schwalbach / Ts. 2004.
- Lenzian, Hans-Jürgen (Hrsg.): *Zeiten und Menschen – Geschichte. Einführungsphase Oberstufe Nordrhein-Westfalen*. Paderborn 2014.
- Liedtke, Rainer (Hrsg.): *Die Industrielle Revolution*. Köln u. a. 2012.
- Lindqvist, Sven: *Grabe, wo du stehst. Handbuch zur Erforschung der eigenen Geschichte*. Bonn 1989.
- Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes NRW (Hrsg.): *KLP für die Sekundarstufe II, Gymnasium / Gesamtschule in NRW für das Fach Geschichte*. Düsseldorf 2014, S. 23.
- Mohr, Joachim / Schnurr, Eva Maria (Hrsg.): *Die Gründerzeit. Wie die Industrialisierung Deutschland veränderte*. München 2019.
- Nipperdey, Thomas: *Deutsche Geschichte 1866–1918*. Bd. 1: *Arbeitswelt und Bürgergeist*. München 1998.
- Nonn, Christoph: *12 Tage und ein halbes Jahrhundert. Eine Geschichte des deutschen Kaiserreiches 1871–1918*. München 2020.
- Osterhammel, Jürgen: *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*. München 2009.
- Pandel, Hans-Jürgen: *Quelleninterpretation. Die schriftliche Quelle im Geschichtsunterricht*. Schwalbach / Ts. 2012.
- Pierenkemper, Toni: *Gewerbe und Industrie im 19. und 20. Jahrhundert*. München 2007 (Enzyklopädie deutscher Geschichte, Bd. 29).
- Richter, Alexander / Richter, Friederike: *Ruhrgebiet. Metropolen, Industriekultur und Landschaften*. Berlin 2020.
- Richter, Hedwig: *Aufbruch in die Moderne – Reform und Massenpolitisierung im Kaiserreich*. Berlin 2021.
- Ritter, Gerhard A. / Tenfelde, Klaus: *Lohnarbeit, Arbeiterleben und sozialer Konflikt. Arbeiterleben im Kaiserreich*. Bonn 1992 (Geschichte der Arbeiter und der Arbeiterbewegung in Deutschland seit dem Ende des 18. Jahrhunderts, Bd. 5).
- Roth, Ralf: *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914*. Ostfildern 2005.
- Schivelbusch, Wolfgang: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. 6. Aufl. Frankfurt / Main 2015.

- Schlieper, Andreas: *150 Jahre Ruhrgebiet. Ein Kapitel deutscher Wirtschaftsgeschichte*. Düsseldorf 1986.
- Schneider, Christian / Wiedenhöfer, Joseph (Hrsg.): *Der Kreis Recklinghausen. 1850 – 1910. Zur Erinnerung an den Landrat Freiherrn von Reitzenstein 1848–1893*. Münster 1911.
- Seidel, Hans-Christoph: *Arbeit in der Schwerindustrie*. In: Tenfelde, Klaus / Urban, Thomas (Hrsg.): *Das Ruhrgebiet. Ein historisches Lesebuch*. Bd. 1. Essen 2010, S. 227–231.
- Siebel, Horst / Brandenburg, Alexander: *Die Masuren und die Zeche Victor*. In: Ortsverband Castrop-Rauxel des westfälischen Heimatbundes (Hrsg.): *Heimatblätter für Castrop-Rauxel und Umgebung* 31, Nr. 3/4 (1980), S. 120.
- Spohr, Gregor: *Die Stadt Herten*. Herten 1992.
- Spree, Reinhard: *Wachstumstrends und Konjunkturzyklen in der deutschen Wirtschaft von 1820 bis 1913*. Quantitativer Rahmen für eine Konjunkturgeschichte des 19. Jahrhunderts. Göttingen 1978.
- Spree, Reinhard: *Wachstumszyklen der deutschen Wirtschaft von 1840 bis 1880, mit einem konjunkturstatistischen Anhang*. 2. Aufl. Berlin 1977
- Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 29.
- Stadt Recklinghausen (Hrsg.): *Hochlarmarker Lesebuch. Kohle war nicht alles. 100 Jahre Ruhrgebietsgeschichte*. Oberhausen 1981.
- Stadt Recklinghausen (Hrsg.): *Recklinghausen. Stiche, Karten, Pläne*. Recklinghausen 1985.
- Stadtarchiv Herten: *AH 649 – Sonderakte Flugplatz Wanne-Herten (1912–1918)*.
- Stanke, Hans-Ulrich: *Die Stadt Herten*. In: Gerhard Stalling AG (Hrsg.): *Der Landkreis Recklinghausen*. Oldenburg 1966, S. 206–222.
- Stefanski, Valentina Maria: *Zum Prozess der Emanzipation und Integration von Außenseitern. Polnische Arbeitsmigranten im Ruhrgebiet*. Dortmund 1984.
- Stürmer, Michael: *Das ruhelose Reich. Deutschland 1866–1918*. Berlin 1983
- Die Deutschen und ihre Nation, Bd. 3.
- Swoboda, Rolf: *Venloer Bahn. Haltern – Wesel – Venlo*. Berlin 2010.
- Tenfelde, Klaus / Pierenkemper, Toni (Hrsg.): *Geschichte des deutschen Bergbaus*. Bd. 3: Motor der Industrialisierung. Deutsche Bergbaugeschichte im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Münster 2016.
- Tenfelde, Klaus / Urban, Thomas (Hrsg.): *Das Ruhrgebiet – Ein historisches Lesebuch*. Bd. 1. Essen 2010.
- Tenfelde, Klaus: *Migration und Identität im Ruhrgebiet*. In: Wisotzky, Klaus / Wölk, Ingrid (Hrsg.): *Fremd(e) im Revier!? Zuwanderung und Fremdsein im Ruhrgebiet*. Essen 2010, S. 12–20.
- Tilly, Richard H: *Vom Zollverein zum Industriestaat. Die wirtschaftlich-soziale Entwicklung Deutschlands 1834 bis 1914*. München 1990.
- Deutsche Geschichte der neuesten Zeit vom 19. Jahrhundert bis zur Gegenwart.
- Trocka-Hülsken, Ingrid: *»Das moderne Dortmund – eine Schöpfung der Eisenbahn«*. In: Ellerbrock, Karl-Peter / Schuster, Martina (Hrsg.): *150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn*. Essen 1997, S. 105–111.
- Ullrich, Volker: *Die nervöse Großmacht. Aufstieg und Untergang des deutschen Kaiserreiches 1871–1918*. Frankfurt / Main 2013.

- Vonde, Detlev: *Revier der Großen Dörfer. Industrialisierung und Stadtentwicklung im Ruhrgebiet*. Essen 1989.
- Weber, Wolfgang: *Entfaltung der Industriegesellschaft*. In: Köllmann, Wolfgang u. a. (Hrsg.): *Das Ruhrgebiet im Industriezeitalter. Geschichte und Entwicklung*. Bd. 1. Düsseldorf 1990, S. 199–319.
- Wehler, Hans Ulrich: *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*. Bd. 3: *Von der »Deutschen Doppelrevolution« bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges 1849–1914*. München 1995.
- Wengenroth, Ulrich: *Deutsche Wirtschafts- und Technikgeschichte seit dem 16. Jahrhundert*. Teil 2: *Die industrielle Zeit*. In: Vogt, Martin (Hrsg.): *Deutsche Geschichte. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*. Frankfurt / Main 2002, S. 344–358.
- Wisotzky, Klaus / Wölk, Ingeborg (Hrsg.): *Fremd(e) im Revier!? Zuwanderung und Fremdsein im Ruhrgebiet*. Essen 2010. www.castrop-rauxel.de/Stadtgeschichte (aufgerufen am 26.04.2021).
- Ziegler, Dieter: *Die Industrielle Revolution*. Darmstadt 2005.
- Ziegler, Dieter: *Eisenbahn und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich*. Stuttgart 1996.

Linkverzeichnis

- Arbeitskreis vestischer Geschichts- und Heimatvereine e.V., Archive und Geschichtsmuseen, https://arbeitskreis-geschichte-vest.de/acms_agv/index.php?id=archive-und-geschichtsmuseen (aufgerufen am 10.09.2021)
- Archiv der Arbeiterjugendbewegung, <https://arbeiterjugend.de/> (aufgerufen am 10.09.2021)
- Bergarbeiter-Zeitung, 20. Jahrgang, 1908, Ausgabe 32, 8. August 1908, <http://library.fes.de/gwp/id/40943> (aufgerufen am 10.09.2021)
- Bergarbeiter-Zeitung, Organ des Verbandes der Bergarbeiter Deutschlands – Bochum, 12.1900 – 36.1924, <https://library.fes.de/gewerkschaftszeitschrift/bergarbeiter-zeitung.php> (aufgerufen am 10.09.2021)
- Berke, Wolfgang, Flugplatz Wanne-Herten: der erste in NRW, http://wanne-eickel.de/Rekorde/Flugplatz_Wanne/flugplatz_wanne.html (aufgerufen am 10.09.2021)
- Die Geschichte der Luftfahrt im Ruhrgebiet, o. A., http://www.bz-duisburg.de/Reisen/geschichte_der_luftfahrt_im%20ruhrgebiet.htm (aufgerufen am 10.09.2021)
- Historischer Verein Herne / Wanne-Eickel e. V., Flugplatz Wanne-Herten, https://wiki.hv-her-wan.de/index.php/Flugplatz_Wanne-Herten (aufgerufen am 10.09.2021)
- Stadt Herten, Enkel des ersten Bürgermeisters zu Besuch, Pressemitteilung vom 03.12.2013, <https://www.herten.de/presse/p/news/enkel-des-ersten-buergermeisters-zu-besuch.html> (aufgerufen am 10.09.2021)
- Stadt Mannheim, Carl Benz – unbeirrbarer Visionär und genialer Erfinder, <https://www.mannheim.de/de/wirtschaft-entwickeln/wirtschaftsstandort/forschung-entwicklung/mannheimer-erfindungen/carl-benz> (aufgerufen am 10.09.2021)

Bildquellen

- Titelseite, Postkarte mit Verwaltungsgebäude und Fördertürmen der Zeche Ewald, Herten, Anfang zwanzigstes Jahrhundert, Stadtarchiv Herten, Signatur ALB 38/06.066
- Seite 2, Magistrat der Stadt Recklinghausen, (Hrsg.), Deutschlands Städtebau, Berlin 1928
- Seite 4, Ministerium für Schule und Bildung des Landes Nordrhein-Westfalen Belegschaft der Zeche Graf Moltke, 1884, Gladbeck, Stadtarchiv Gladbeck
- Seite 6, rechts, kolorierte Postkarte Herten Ewaldstraße mit Straßenbahnschienen, 1910, Stadtarchiv Herten, Signatur ALB 38/06.018
- Seite 7, kolorierte Postkarte Königliche Bergwerksdirektion Recklinghausen, um 1910, Stadt- und Vestisches Archiv Recklinghausen, Bestand Foto-Archiv, Signatur 6253/2
- Seite 10, Bildungspartner NRW, Düsseldorf
- Seite 11, Bildungspartner NRW, Düsseldorf
- Seite 13, rechts, Körber-Stiftung, Hamburg
- Seite 14, Stadt- und Vestisches Archiv Recklinghausen, Bestand Herzoglich Arenbergisches Archiv IX, Nr. 1095
- Seite 15, Bildungspartner NRW, Düsseldorf
- Seite 16, links und rechts, gemeinfrei
- Seite 20, links, Postkarte Häuer am Streckenstoß, Freiberg (Sachsen), um 1900, gemeinfrei
- Seite 20 und 21, Postkarte Zeche Schlägel & Eisen I und II, Herten-Disteln, 1913, Stadtarchiv Herten, Signatur ALB37/02.004
- Seite 21, Postkarte Herten-Disteln, 1899, Stadtarchiv Herten, Signatur ALB 37/02.010
- Seite 23, Magistrat der Stadt Recklinghausen (Hrsg.), Deutschlands Städtebau, Berlin 1928
- Seite 24, Fotograf Pollmann, Stadtarchiv Herten, Signatur II A 5/50
- Seite 26, Stadtarchiv Herten, Signatur II G 1/15
- Seite 27, Magistrat der Stadt Recklinghausen (Hrsg.), Deutschlands Städtebau, Berlin 1928
- Seite 28, Gemeinfrei
- Seite 33, Magistrat der Stadt Recklinghausen (Hrsg.), Deutschlands Städtebau, Berlin 1928
- Seite 51, Kolorierte Postkarte, Stadtarchiv Herten, Signatur ALB 37/04.70
- Seite 62, Kartenausschnitt, Stadtarchiv Herten
- Seite 89, Stadtarchiv Castrop-Rauxel

Ergänzende Quellen

Bergbau

Zeche Graf Moltke, Lageplan der Schachanlage III und IV

Urheber	Diekmann für die Aktiengesellschaft Steinkohlenbergwerk Nordstern – Zeche Graf Moltke
Fundort	Stadtarchiv Gladbeck, Bestand Bauakten, Signatur: Helmutstraße 78, Wiegehäuschen
Datierung	17. März 1904
Format	Maßstab: 1 : 1000
Material	Tinte auf Papier

»Kuxschein No. 1« der Gewerkschaft »Ewald Fortsetzung«

Provenienz	Zeche Ewald Fortsetzung
Fundort	Stadtarchiv Oer-Erkenschwick, Bestand Sonder-sammlung Bergbau, Signatur: SO 1.9.13
Datierung	29. September 1903
Format	DIN A4
Material	Papier

Übersichtskarte zum Bebauungsplan der Gemeinde Waltrop mit projektierte Zechanlage

Urheber	Civil-Ingenieur A. Scholten, Aachen
Fundort	Stadtarchiv Waltrop, Bestand 103 Karten und Pläne, Signatur: P 1
Datierung	1906
Format	120 x 98 cm; Maßstab: 1 : 5000
Material	Tinte auf Papier

Info Die Besonderheit der Zeche Waltrop besteht darin, dass es sich um eine staatliche Zeche handelt.

Niederschrift über die Beschwerde von zwei Bergleuten gegenüber Bürgermeister Friedrich Hagemann, Recklinghausen ...

gegen fristlose Entlassung aus dem Bergwerk »General Blumenthal« wegen angeblicher »Faulheit«, mit urschriftlicher Stellungnahme der Bergwerksverwaltung der Zeche »General Blumenthal« in: Acta specialia Berggesetz und Berg-Polizei, 1869–1886, Bl. 55 r–v

Verfasser	Bürgermeister Friedrich Hagemann
Fundort	Stadt und Vestisches Archiv Recklinghausen, Bestand II, Signatur: 976
Datierung	5. Februar 1886
Format	Folio
Material	Tinte auf Papier, handschriftlich
Info	Transkription vorhanden

Die Lehren des Bergwerksstreikes vom Mai 1889

Urheber	A. Eschenbach, Berlin
Fundort	Archiv der Arbeiterjugendbewegung, Signatur: BRO A 4093
Datierung	1889
Format	13,5 x 19,5 cm
Material	Druck auf Papier

Auszug aus der Berg-Polizeiverordnung vom 1. Januar 1911

Urheber	Zeche Neumühl (Duisburg)
Fundort	Archiv der Arbeiterjugendbewegung, Signatur: MA 423
Datierung	1911
Format	10,5 x 16 cm
Material	Druck auf Papier

»Fabrikfortbildungsschulen«, Artikel aus der Zeitschrift »Arbeiterjugend«

Urheber	o. A., Zeitschrift »Arbeiterjugend«
Fundort	Archiv der Arbeiterjugendbewegung, Signatur: ZB 14
Datierung	1911
Format	25 x 33 cm
Material	Druck auf Papier

Mitteilung an den Landrat des Kreises Recklinghausen betreffend Pferdeseuchenbekämpfung und ortspolizeiliche Überwachung tierärztlicher Untersuchung von Grubenpferden in den Recklinghäuser Bergwerken ... hier: Bl 34 r. (Abschrift)

in: Acta betreffend Verzeichnis der auf diesseitigen Zechen eingestellten Pferde, 1889–1896, hier: Bl 34 r.

Verfasser Der königliche Commissar zur Leitung des Verfahrens für die Tilgung der Rotzseuche im rheinischwestfälischen Kohlenrevier, Dr. [jur. Constanz] Baltz [Landrat des Kreises Gelsenkirchen].

Fundort Stadt- und Vestisches Archiv Recklinghausen, Bestand II, Signatur: Nr. 978

Datierung 7. Januar 1890

Format Folio

Material Tinte auf Papier, handschriftlich

Info Transkription vorhanden

Bericht über die Verwaltung und den Stand der Angelegenheiten des Amtes Datteln und der Gemeinden Datteln, Ahsen und Flaesheim für die Jahre 1900 bis 1910 ...

mit statistischen Angaben über Bevölkerung, Gewerbe und Industrie (Druck)

Fundort Stadtarchiv Datteln, Verwaltungsberichte des Amtes und der Stadt Datteln

Datierung 1910

Betriebs- und Geschäftsberichte der Zeche Graf Moltke**Fundort** Stadtarchiv Gladbeck, B188**Datierung** 1892, 1898**Foto der Belegschaft der Zeche Graf Moltke****Fundort** Stadtarchiv Gladbeck**Datierung** 1884**Übersichtskarte für den Gemeindebezirk Gladbeck****Fundort** Stadtarchiv Gladbeck**Datierung** 1898**Format** Maßstab 1 : 15 000**Übersichtskarte Galdbeck****Fundort** Stadtarchiv Gladbeck**Datierung** 1913**Format** Maßstab 1 : 15 000**Versorgung / Zulieferindustrie****Genehmigungsschreiben des Regierungspräsidenten an den Ehrenamtmann zu Haltern ...**

betreffend die Einlagerung von zusätzlichen Sprengstoffmengen durch die Sprengstofffirma in Sythen in Notsituation

Urheber Junge i[n] V[ertretung]
des Regierungspräsidenten**Fundort** Stadtarchiv Haltern, Bestand Amt Haltern,
Signatur: 1384**Datierung** 22. Dezember 1909**Format** Folio**Material** Maschinenschrift auf Papier**Bericht über die Geschichte der Holzhandlung und des Sägewerks Küster**

Anton Küster führte zunächst einen landwirtschaftlichen Betrieb, bevor er 1871 seine Holzhandlung zur Lieferung von Grubenholz zunächst in Feldhausen aufgrund des dort vorhandenen großen Waldbesitzes gründete. Später errichtete er das Sägewerk in Gladbeck auf einem Grundstück neben der Eisenbahnlinie am Bahnhof Ost. Infolge der Zechengründungen und des Anstiegs der Kohleförderung kann Anton Küster seinen Holzhandel ausbauen. 1893 beschäftigte er bereits 120 Arbeiter. Nicht nur die umliegenden Zechen wurden mit Grubenholz beliefert, auch Eisenbahnschwellen für die niederländische Eisenbahn wurden hergestellt.

Autor Karl Borth**Fundort** Stadtarchiv Gladbeck, SB 79, 75-jähriges
und 80-jähriges Jubiläum gemeinsam im
Holzgewerbe Küster, Typoskript, Blätter 1–3**Datierung** Vermutlich 1951**Format** DIN A4**Material** Papier**Verkehr****Postkarte mit Gedicht und Fotografie anlässlich der letzten Postkutschenfahrt, ...**

diese wurde am 1. Mai 1901 von der elektrischen Straßenbahn abgelöst.

**Fotograf/
Autor** Pollmann, Herten**Fundort** Stadtarchiv Herten, Bestand Printmedien,
Signatur: Alb 037**Datierung** 1901**Material** Druck auf Papier**Urkataster der Gemeinde Gladbeck mit Einzeichnung der Bahnlinien**

Die am 1. Juli 1879 fertiggestellte Bahnlinie von Duisburg über Osterfeld, Bottrop, Kirchhellen, Dorsten bis Coesfeld führte ganz im Westen der Bauernschaft Rentfort über Gladbecker Gebiet. Aufgrund der weit vom Gemeindezentrum und den Zechen entfernten Trassenführung war die Linie für Gladbeck jedoch von geringer Bedeutung, auch wenn sich der Bahnhof Kirchhellen bis 1888 auf Gladbecker Gebiet befand.

Fundort Stadtarchiv Gladbeck, Kartensammlung**Datierung** 1867**Format** 1 : 20 000

Postkarte des Bahnhofs Gladbeck Ost

Der Bahnverkehr auf der für die Zechen wichtigsten Verbindung wurde am 21. Juni 1880 aufgenommen. Sie führte von Gelsenkirchen-Bismarck über Gladbeck nach Winterswijk in die Niederlande. Die Zeche Graf Moltke wurde im September 1880 und das Sägewerk Küster 1892 an die Bahnstrecke angeschlossen.

Fundort Stadtarchiv Gladbeck, VI-349

Datierung nach 1880

Bauakte des Bahnhofsgebäudes

Aufgrund des rasanten Anstiegs der Bevölkerung wurde 1905 ein dritter Bahnhof errichtet, der Bahnhof Gladbeck-West.

Fundort Stadtarchiv Gladbeck, Bauakte
Hansemannstraße 10

Datierung August 1903

Format Maßstab 1 : 100

Postkarte des Bahnhofs West

Fundort Stadtarchiv Gladbeck, Postkarte Bahnhof West

Datierung nach 1905

Sozialgeschichte**Bergarbeiterstreik 1912: »Instruktion zur Vorgehensweise betreffend Straftaten im Zusammenhang mit dem Streik, Schutz der Arbeitswilligen«**

Provenienz Erste Staatsanwaltschaft Essen

Fundort Stadtarchiv Dorsten, Bestand B,
Signatur: B 424

Datierung 12. März 1912

Format Folio

Material Tinte auf Papier; handschriftlich

Info Transkription vorhanden

»Statut des katholischen Bergmanns-Unterstützungs-Vereins zu Oer, Kreis Recklinghausen« (Druck)

Genehmigung durch den Oberpräsident von Westfalen,
Stutt; Druck: J. Bauer

Fundort Stadtarchiv Oer-Erkenschwick, SO Bergbau,
Signatur: SO1.9.14-2

Datierung 1890

Format 20 x 16 cm

Material Druck auf Papier, geheftet

»Bericht über Bestand und Einrichtungen des kath[olischen] [...] Knappenvereins zu Oer« (ausgefüllter Vordruck)

Herausgeber Arbeitersekretariat im Auftrag des
bischöflichen Ordinariats Münster

Fundort Stadtarchiv Oer-Erkenschwick, Bestand SO
Bergbau, Signatur: SO1.9.14-42

Datierung Schreiben vom 21. Juli 1909

Format DIN A4

Material Druck auf Papier

»Fest-Programm zum 25-jähr[igen] Jubelfeste« des katholischen Knappenvereins »St.Barbara«, Oer, mit Liedtexten (Druck)

Urheber Katholischer Knappenverein Oer

Fundort Stadtarchiv Oer-Erkenschwick, Bestand SO
Bergbau, Signatur: SO1.9.14-44

Datierung August 1909

Format 15 x 22 cm

Material Druck auf Papier

Sammlung von Verfügungen betreffend Ansiedlungen und Kolonien

Provenienz Bezirksregierung, Kreisverwaltung

Fundort Stadtarchiv Waltrop, Bestand 0, Signatur: 26

Datierung 1839-1922

Format Folio

Material Papier, fadengeheftet

»Aus dem Münsterland«**Artikel aus der Zeitschrift »Arbeiterjugend«**

Der Artikel beschreibt die Hausdurchsuchungen bei jungen Arbeiterinnen und Arbeitern, die als Teil der organisierten Arbeiterjugendbewegung aufgrund des Reichsvereinsgesetzes verfolgt wurden. Aufgrund des Reichsvereinsgesetzes war es jungen Menschen unter 18 Jahren verboten, an einer Versammlung eines politischen Vereins teilzunehmen oder Mitglied eines solchen zu werden.

Urheber o.A., Zeitschrift »Arbeiterjugend«

Fundort Archiv der Arbeiterjugendbewegung,
Signatur: ZB 14

Datierung 1912

Format 25 x 33 cm

Material Druck auf Papier

»Vom heiligen Elternrecht«,**Artikel aus der Zeitschrift »Arbeiterjugend«**

Der Artikel beschreibt den Prozess in Gladbeck gegen einen Jugendleiter, der aufgrund des Reichsvereinsgesetzes verurteilt wurde.

Urheber o.A., Zeitschrift »Arbeiterjugend«

Fundort Archiv der Arbeiterjugendbewegung,
Signatur: ZB 14

Datierung 1913

Format 25 x 33 cm

Material Druck auf Papier

»Wieder eine Niederlage der Polizei«,**Artikel aus der Zeitschrift »Arbeiterjugend«**

Der Artikel beschreibt den Prozess gegen junge Arbeiterinnen und Arbeiter aus Recklinghausen, die wegen des Verstoßes gegen das Vereinsgesetz angeklagt waren.

Urheber o.A., Zeitschrift »Arbeiterjugend«

Fundort Archiv der Arbeiterjugendbewegung,
Signatur: ZB 14

Datierung 1914

Format 25 x 33 cm

Material Druck auf Papier

Bericht des Amtmanns Wiesemann über die Nachfrage an Arbeitern für die Industrie

Fundort Stadtarchiv Datteln, Akte Nr. 1023

Datierung 12.06.1894

Übersichtskarte für den Gemeindebezirk Gladbeck

Fundort Stadtarchiv Gladbeck

Datierung 1898

Format Maßstab 1 : 15000

Baupläne von Zechenhäusern ...

für verschiedene Zielgruppen (Beisenkampsiedlung und Siedlung am Meisterweg)

Fundort Stadtarchiv Datteln, Akten Nr. 31/3336

Datierung 1907–1911

Kolonieanlage der Zeche Emscher-Lippe (Beisenkamp)

Fundort Stadtarchiv Datteln, Nr. 31/3230

Datierung 1903–1911

Übersichtskarte einer Beamten- und Arbeiterkolonie der Gewerkschaft Emscher-Lippe ...

mit farblicher Kennzeichnung verschiedener Arten von Zechenhäusern (Beisenkampsiedlung und Siedlung am Meisterweg)

Fundort Stadtarchiv Datteln, Akte Nr. 31/3336

Datierung 1907–1911

Format 1 : 1000

»Verzeichnis der im Amtsbezirk wohnenden Ausländer (ausschließlich der Niederländer), Bd. 1« ...

mit Angaben u. a. über Geburtstag, Staatsangehörigkeit, Wegzug und Abstammung

Fundort Stadtarchiv Datteln, Nr. 27/156

Datierung [1904], 1907–1908

Schreiben des Regierungspräsidenten an den Amtmann in Datteln ...

betr. Berichterstattungspflicht über den Verlauf der Streikbewegung.

Fundort Stadtarchiv Datteln, Akte Nr. 161

Datierung 1912

Polizeiberichte über das Streikgeschehen 1912

Fundort Stadtarchiv Datteln, Akte Nr. 161

Datierung 1912

Flugblatt mit Aufruf zu einer öffentlichen Bergarbeiterversammlung (ca. 1912) Nr. 161

Fundort Stadtarchiv Datteln, Akte Nr. 161

Datierung ca. 1912

Beschwerde von zwei polnischen Bergleuten beim Amtmann ...

über zu geringe Entlohnung, schlechtes Quartier und verweigerte Aushändigung der Papiere durch die Zeche Graf Moltke (Abschrift)

Fundort Stadtarchiv Gladbeck, B187

Datierung 10.09.1883

Info Transkription vorhanden

Ansichtsplan der Zechenkolonie an der jetzigen Umlandstraße

Wie in den anderen Revierstädten der Emscher-Lippe-Zone hatten die Bergbaugesellschaften auch in Gladbeck die brachliegenden Gebiete besetzt und ihre industriellen Interessen durchgesetzt. Allerdings fehlte es an Wohnungen für die angeworbenen Bergarbeiter. Die Gemeinde konnte der schnellen Entwicklung nur bedingt entgegenwirken. Zunächst wurden bestehende Gebäude ausgebaut und umgenutzt. Die Zechengesellschaften selbst bauten erst ab 1888 Häuser für ihre Belegschaft. Die erste kolonieartige Ansiedlung entstand in der heutigen Umlandstraße im Umfang von 20 Wohnhäusern mit je sechs Wohnungen.

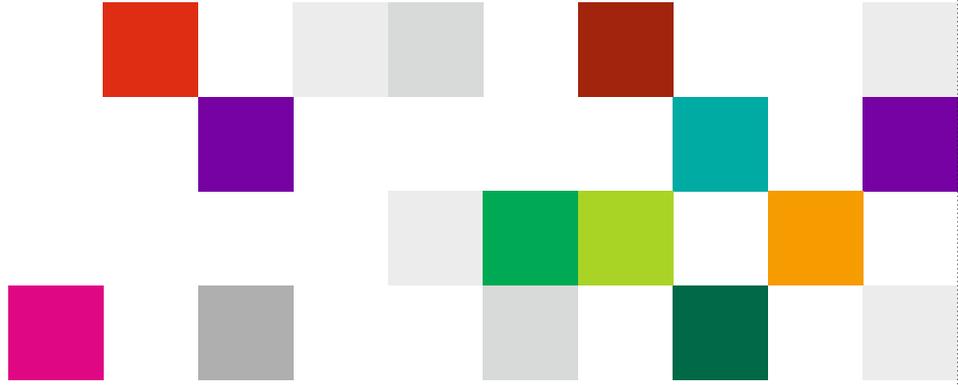
Fundort Stadtarchiv Gladbeck, Bauakte Umlandstraße
3–17

Datierung ca. 1892

Foto der Siedlung an der jetzigen Umlandstraße

Fundort Stadtarchiv Gladbeck, FA 27–28

Datierung um 1900



Bildungspartner NRW

LVR-Zentrum für Medien und Bildung
Bertha-von-Suttner-Platz 1
40227 Düsseldorf
T 0211.27404-0
info@bildungspartner.nrw
www.bildungspartner.nrw

🐦 Folgen Sie uns auf Twitter: @bipa_nrw