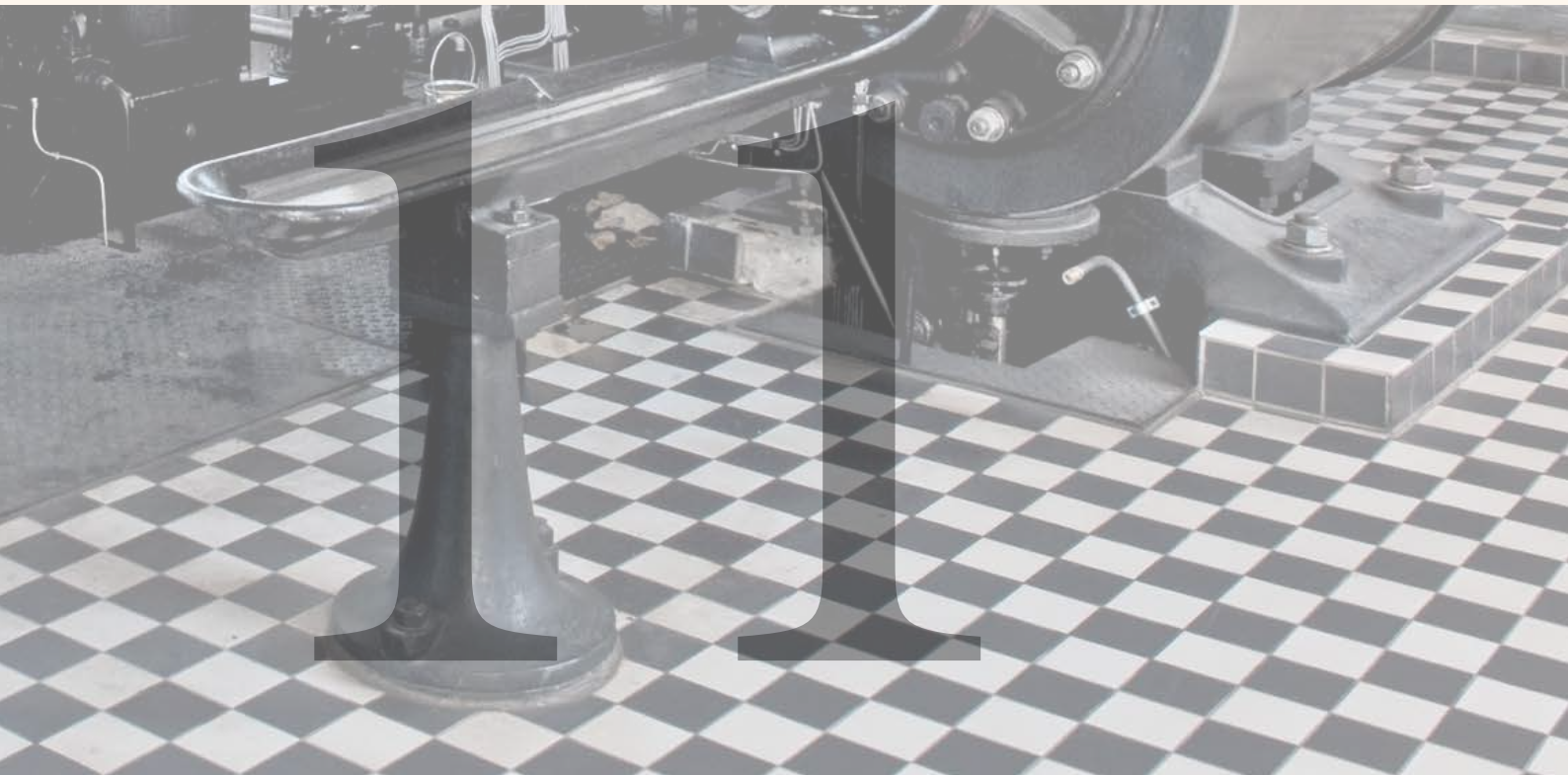




TRP

Frühe Industrialisierung

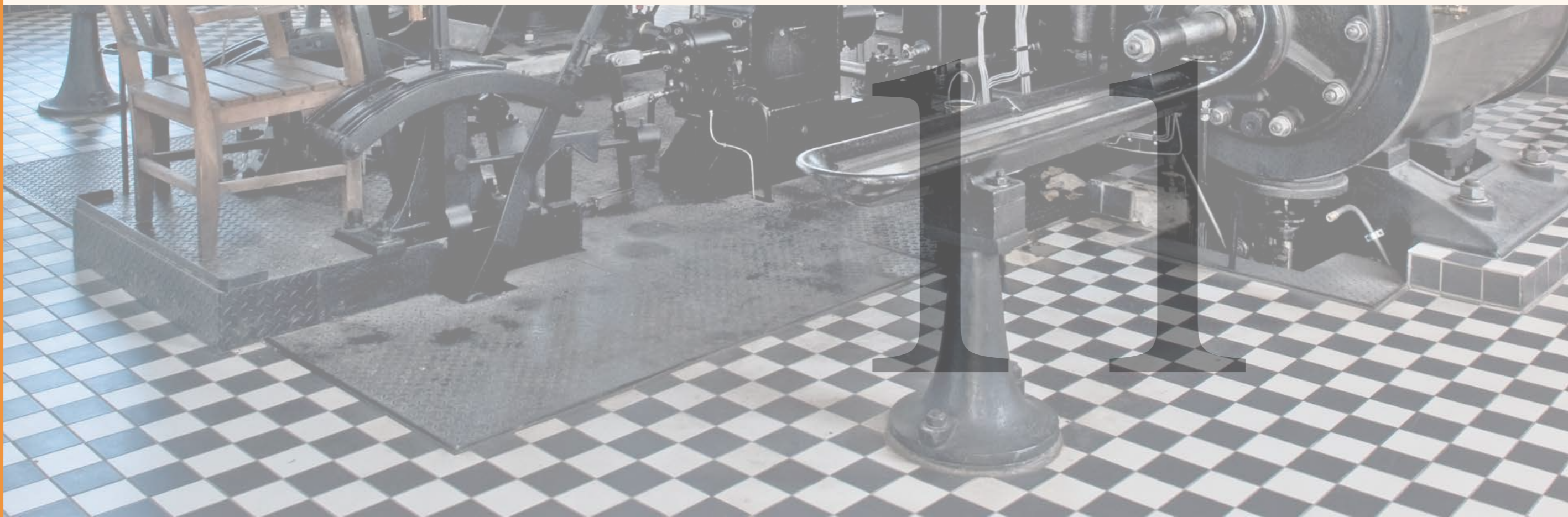


II



Themenroute 11

Frühe Industrialisierung



Inhalt

Frühe Industrialisierung. 6

Standorte der Themenroute 11 ..

Zeche Nachtigall	8
Kohlenniederlage Nachtigall und Nachtigallbrücke	9
Bethaus im Muttental	10
Haus Witten	11
Zeche Walfisch.	12
Ruhrschleuse Herbede	13
Edelstahlfabrik Lohmann.	14
Hebezeug-Museum der Firma J.D. Neuhaus.	15
Kleinzeche Egbert	16
Wetterkamin Buchholz.	17
Deutschland-Bergbauwanderweg.	18
Bergbauwanderwege Alte Haase.	19
Bergbauwanderweg Bochum-Süd.	20
Rauendahler Kohlenweg - Deutschlands erste Eisenbahn.	21
Haus Weile	22
Leinpfad unterhalb des Isenbergs	23

Bergbauwanderweg Dahlhausen.	24
Horster Mühle	25
Holteyer Hafen.	26
Dinnendahl'sche Fabrik	27
Halbachhammer	28
Kulturlandschaft Deilbachtal.	29
Kupferhammer.	30
„Hundebrücke“ und „Deilthaler Eisenbahn“	31
Neukircher Schleuse	32
Papiermühlenschleuse	33
Lederfabrik Lindgens	34
Textilfabrik J. Caspar Troost	35
Friedrich Wilhelms-Hütte	38
Haniel Museum	39
St. Antony-Hütte	40
Stammhaus Krupp	42
Fleuthe-Brücke	43
Bergbauwanderweg Wattenscheid	44

Historischer Bergbaurundweg Holzwickede.	45
Kettenschmiedemuseum	46
Deutsches Kaltwalzmuseum	47
Syburger Bergbauweg.	48
Haus Schede.	49
Burg Wetter	50
Harkorthaus.	51
Denkmal des Ministers vom Stein am Rathaus Wetter	52
Zeche Trappe	53
Harkort'sche Kohlenbahn	54
Haus Harkorten	55
Harkort'sche Fabrik.	57
Freilichtmuseum Hagen	58
Straßenindustriemuseum Ennepetal	60
Impressum	61



Arbeit im alten Eisenhammer im Deilbachtal in Essen. Foto: Stadtbildstelle Essen

Frühe Industrialisierung

Noch vor 200 Jahren bot das heutige Ruhrgebiet das Bild einer weitgehend ländlich geprägten Landschaft. Die Landwirtschaft und in geringem Rahmen Handel und Handwerk bestimmten das Wirtschaftsleben. Doch bereits um 1800 besaß die Region keine homogene Struktur mehr. Vielmehr lässt sie sich um diese Zeit in fünf Zonen gliedern, deren industrielle Entwicklung von Süden nach Norden voranschreiten sollte. Es sind dies die Ruhr-, Hellweg-, Emscher-, Vestische und Lippezone.

Die südlichste, die Ruhrzone, ist die Teilregion mit der frühesten Industrialisierung. Noch um 1800 bestimmten mittel- und kleinbäuerliche Anwesen, kleinstädtische Zentren, Ackerbürgerstädtchen und Marktorte das Landschaftsbild. In dem benachbarten bergisch-märkischen Gebiet hatt die Frühindustrialisierung bereits im 18. Jahrhundert voll eingesetzt. Hämmer und Schmiedern in den Bachtälern sowie die Textilverarbeitung im Wuppertaleer Raum bestimmten das dortiger Wirtschaftsleben. Als die Ruhr 1780 von Langschede bei Unna bis zur Mündung bei Ruhrort schiffbar wurde, entwickelte sich der Fluss zur Pulsader

der Region. Handelsgüter und gewerbliche Produkte wurden hier transportiert, ebenso wie die Kohle, die man in zunehmendem Maße in der näheren Umgebung abbaute.

Der Abbau von Steinkohle an der Ruhr reicht bis weit ins Mittelalter zurück. Hier im Süden des Reviers tritt die Steinkohle an den steilen Abhängen zum Slussufer hin direkt zutage und konnte daher zunächst im Tagebau gewonnen werden. Das Bergregal, das Verfügungsrecht über die Bodenschätze, stand dem Grundherrn zu. Der Abt von Werden beispielsweise hatte seit 1520 Einnahmen aus dem „Kohlezehnt“. Bereits früh entwickelten sich „Gewerkschaften“, die genossenschaftlich den Kohleabbau betrieben und Erträge sowie Kosten unter den Mitgliedern aufteilten. Man grub die Kohle mit einfach Geräten im „Brunnen-“ und „Stollenbau“ ab, wobei der Grundwasserspiegel der Tiefe des Abbaus die Grenze setzte.

Der Beginn des 18. Jahrhunderts markiert die erste wichtige Wendemarke in der technischen und rechtlichen Entwicklung des Kohlenbergbaus. Mit Hilfe von „Erbstollen“ war man jetzt in der Lage, die Gruben zu entwässern und zu „bewettern“ (belüften). Auch der Staat interessierte sich zunehmend

für den Bergbau als Einnahmequelle. Lange Zeit hatt die Kohlenförderung in Händen von Bauern und Kleinunternehmern gelegen.

1737 ordnete die preußische Regierung das märkische Bergrecht neu. Die Grubenfelder wurden neu vermessen und verteilt und unterstanden seither der Kontrolle des 1738 gegründeten Bergamts in Bochum. Den Abtransport der Kohle bewältigte man mit Pferdefuhrwerken. Seit 1787 fuhr im Rauendahl bei Bochum eine von Pferden gezogene Bahn auf Schienen, die die Kohle von der Zeche Mathias Erbstollen zur Verladestation an die Ruhr brachte – wohl die erste „Eisenbahn“ auf deutschem Boden. Ende des 18. Jahrhunderts begann der Einsatz der ersten Dampfmaschinen im Kohlebergbau der Region.

Die technische Entwicklung der Steinkohlenförderung begünstigte die Eisenverhüttung und den Maschinenbau, die ihrerseits die Nachfrage nach Kohle steigerten. Bereits um 1800 waren aus kleinen Anfängen einige größere Hüttenbetriebe entstanden, wenig später auch die ersten Maschinenwerk-

stätten. Finanzkräftige Unternehmer und „Tüftler“ hatten sie aufgebaut, Familiennamen wie Dinnendahl, Harkort, Haniel, Jacobi oder Krupp sind hier zu nennen.

Neben dem produzierenden Gewerbe war es vor allem der Handel, der seit dem Ausbau der Tuhr zur Wasserstraße die Städte an diesem Fluss schnell wachsen ließ. Insbesondere die Mülheimer und Ruhrorter Kaufleute bildeten eine wirtschaftlich starkt Schicht. Sie verdienten ihr Geld mit Binnen- und Fernhandel von Kohle und Metallprodukten, aber auch mit dem von Leder- und Kolonialwaren, Textilien, Getreide und Wein.

Durch den Bau von Eisenbahnen und durch den technischen Fortschritt in Bergbau und Schwerindustrie verschoben und weiteten sich diese Branchen seit Mitte des 19. Jahrhunderts nach Norden in die Hellwegzone aus. Die Region entfaltete einen ungeheuren Sog. Der rasante Zuzug von Menschen wandelte die Landschaft des Ruhrgebiets innerhalb weniger Jahrzehnte grundlegend. Die Phase der Hochindustrialisierung begann.

Standorte der Themenroute 11



Zeche Nachtigall in Witten.
Foto: LWL/
Sebastian Cinto

1 Zeche Nachtigall

Die Anfänge der Zeche Nachtigall, der größten erhaltenen Anlage im Muttental, reichen bis in das Jahr 1714 zurück. In dem Jahr wird sie erstmals urkundlich erwähnt; 1832 schlossen sich neun kleine Zechen zur „Gewerkschaft Vereinigte Nachtigall“ zusammen, die noch im gleichen Jahr den Tiefbauschacht Neptun abteufte. Friedrich Harkort, der eine mechanische Werkstatt in Wetter an der Ruhr betrieb, lieferte die Maschinen. Schwierigkeiten mit der Wasserhaltung führten zur Anlage eines zweiten Schachtes (Hercules) und nach dem Abteufen eines dritten (Catharina)

entwickelte sich die Zeche zu einer der größten Schachtanlagen zu dieser Zeit. Aber der Zeche war nur eine kurze Blütezeit von 1867 bis 1875 beschieden. Bald schon gingen die Kohlenvorräte zur Neige und so erfolgte 1883 der Zusammenschluss mit der Zeche Helene in Bommern. In den 1920er-Jahren wurde zwar der Abbau in dem Grubenfeld Nachtigall wieder aufgenommen, 1927 erfolgte dann aber die endgültige Stilllegung.

Von der Zeche Nachtigall sind das Maschinenhaus erhalten mit einer von der Zeche Franz Haniel übernommenen Zwei-Zylinder-Verbund-Dampfmaschine von 1887, ein Betriebsgebäude sowie der Kesselhausschornstein; aber auch zwei Ringöfen sind zu besichtigen. Sie stammen von der Ziegelei Dünkelberg, die 1892 auf dem Gelände errichtet wurde.

Das LWL-Industriemuseum hat diese Anlage rekonstruiert und zeigt in der ehemaligen Ringofenziegelei in seiner Dauerausstellung, die sich rund um den einsehbaren Schacht Hercules von 1839 befindet, die Technik und die schweren Arbeitsbedingungen der Bergleute im 19. Jahrhundert. Auch der Ziegler-Alltag bis in die 1960er-Jahre wird dargestellt. Im historischen Maschinenhaus der Zeche Nachtigall kann man an einer audiovisuellen Reise durch das Ruhrtal in der Zeit der Industrialisierung teilnehmen. Hier lässt sich auch die Zwei-Zylinder-Verbund-Dampfmaschine von 1887 bei Schauführungen in Funktion erleben. An Bord des rekonstruierten Ruhrnachen „Ludwig Henz“ wird die Geschichte des Schiffbaus und der Kohlen-schiffahrt auf der Ruhr wieder lebendig. Die Ausstellung „Zeche Eimerweise“ beschreibt das Leben auf Kleinzechen. Entstanden in der Not der Nachkriegsjahre, waren von 1945 bis 1976 über 1.000 Klein- und Kleinstzechen in Betrieb. Der 130 Meter lange Nachtigallstollen des Besucherbergwerks sowie ein Abbaustreb und Streckenvortrieb im Flöz Getling 3 zeigen „unter Tage“ museal inszenierte Arbeitssituationen im Kleinbergbau.

Kontakt & Infos

LWL-Industriemuseum Zeche Nachtigall
Nachtigallstraße 35
58452 Witten
www.lwl-industriemuseum.de



Kohlenniederlage und Nachtigallbrücke. Foto: RIK / Reinhold Budde

2 Kohlenniederlage Nachtigall und Nachtigallbrücke

Nachdem die Ruhr um 1780 schiffbar gemacht wurde, stellte sie einen der wichtigsten Transportwege für die Kohlezechen an beiden Ufern dar. Die Zechen unterhielten Hochwasser geschützte Lagerplätze am Fluss. Hier fand die Verladung der Kohlen auf die Ruhrschiffe statt, so genannte Aaken, die über Duisburg bis Holland und an den Oberrhein segelten und treidelten.

Die Kohlenniederlage Nachtigall wurde im 18. und 19. Jahrhundert als Lagerplatz verschiedener Muttentaler Zechen genutzt. Die Kohlen wurden von den Zechen auf Schiebewegen mit Schubkarren, Tragtieren und Pferdewagen und ab 1835 mit der Muttental-Pferdebahn herangebracht. Je nach Güteklasse wurden die Kohlen in Gefache einsortiert. Heute sind im Gelände noch kleinere Spuren der ehemaligen Kohlenlager erkennbar, zum Beispiel die teilweise noch erhaltene Lagerummauerung. Eine rekonstruierte Kohlenniederlage und der originalgetreue Nachbau einer Ruhraak können im benachbarten Industriemuseum Zeche Nachtigall besichtigt werden.

Mit dem Bau der Nachtigallbrücke und der Weiterführung der Pferdebahn bis zum Bahnhof Witten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn im Jahr 1853 verlor die Niederlage Nachtigall ihre Bedeutung. Der Bau der Ruhrtalbahn 1874 beendete dann endgültig die Güterschiffahrt auf der Ruhr. 1889 passierte das letzte Kohlenschiff die Schleuse in Mülheim. Die ehemalige Nachtigallbrücke war eine einfache Holzkonstruktion, die aber über Jahrzehnte ihren Dienst tat. Nach Stilllegung der Zeche Nachtigall im Jahr 1892 konnten Fußgänger und Fuhrwerke die Brücke weiter nutzen, wenn sie am Wärterhäuschen ein Brückengeld entrichteten. 1938 wurde die ursprüngliche Brücke wegen Baufälligkeit abgerissen, 1988 entstand an gleicher Stelle ein Brückenneubau.

Kontakt & Infos

Kohlenniederlage Nachtigall
Nachtigallstraße 37
58452 Witten-Bommern

Die Kohlenniederlage befindet sich an der südlichen (Bommeraner) Brückenrampe der Nachtigallbrücke.



Bethaus. Foto:
Stadtmarketing
Witten

3 Bethaus im Muttental

Das Bethaus im unteren Muttental ist das letzte seiner Art im Ruhrgebiet. Im frühen Ruhrbergbau waren sie weit verbreitet und erfüllten mehrere Funktionen: als Ort des Gebets vor und nach der Schicht, damit aber auch einer Anwesenheitskontrolle, denn so wurde festgestellt, wer zu Schichtbeginn einfuhr und ob nach Schichtende alle auch wieder wohlbehalten zurückgekehrt waren.

Dieses Bethaus ist ein spätes seiner Art und wurde 1830 unter der Leitung des Bergamtes Dortmund erbaut. Die Baukosten von 564 Reichstalern und 15 Silbergroschen für das aus Bruchsteinen errichtete Gebäude teilten sich die in der Nähe liegenden Zechen Morgenstern, Louisenglück, Turteltaube Nord und Süd. Später stießen noch die beiden Zechen Österbank und Aufgottgewagt mit jeweils 62 Reichstalern

hinzu. Schon nach sieben Jahren wurde das Bethaus 1837 wieder geschlossen, weil die beteiligten Zechen ihren Betrieb in der Nähe einstellten oder ganz schlossen. Das vorhandene Inventar wurde versteigert und der Erlös von 145 Reichstalern zu gleichen Teilen an die beteiligten Zechen ausgezahlt.

In dem Bethaus befand sich mehr als ein Gebetsraum im Obergeschoss. Das am Hang gelegene Bruchsteingebäude verfügte über ein Geschoss mit darunter liegendem Sockelgeschoss und rückwärtigem Fachwerkanbau. Das Sockelgeschoss wird durch eine hohe äußere Steintreppe überwunden. Das Walmdach ist mit einem Glockentürmchen verziert, dessen Spitze von einem Posaunenengel bekrönt wird.

Im unteren Raum wird die Holzdecke durch eine Mittelsäule gestützt. Er diente früher als Schmiede und Magazin, wo der Bergmann unter anderem sein Werkzeug, das Gezähe, lagerte. Der dort tätige Schmied härtete und schärfte die stumpf gewordenen Keilhauen und Meißel, so dass sie für die nächste Schicht wieder einsatzfähig waren. Im oberen Stockwerk waren außer dem Betraum auch ein Versammlungssaal untergebracht. Dort trafen sich die Bergleute vor und nach der Untertageschicht, um die täglich anstehenden Fragen und Probleme mit dem Schichtmeister zu besprechen.

Nach der Außerdienststellung diente das Bethaus lange als Wohnhaus und erhielt dafür seinen Fachwerkanbau im hinteren Bereich. 1971 wurde das Haus unter Denkmalschutz gestellt. Von 1974 bis 1992 gehörte es dem Bergbau-Museum Bochum.

Nach der Übernahme durch die Stadt Witten richtete das Westfälische Industriemuseum im Untergeschoss, der ehemaligen Zechenschmiede, eine neue Ausstellung „Vom Bethaus zur Kohle – Bergbaugeschichte im Wittener Muttental und Ruhrtal“ ein. Besucher haben heute die Möglichkeit, unter Anleitung eines erfahrenen Schmiedes selbst ans Werk zu gehen und das älteste Handwerk der Welt zu erlernen. Ob Nägel, Hufeisen oder Bohrer – der Fantasie von Jung und Alt sind keine Grenzen gesetzt.

Kontakt & Infos

Bethaus im Muttental
Muttentalstr. 35
58452 Witten
www.stadtmarketing-witten.de

4 Haus Witten

Durch den Zusammenbruch der Feudalordnung in der Napoleonischen Zeit standen Anfang des 19. Jh. zahlreiche Herrensitze zur Verfügung, die von Industriellen auch aufgrund der mit ihnen in Verbindung stehenden Rechte aufgekauft wurden. So war es auch beim Haus Witten, einem Adelssitz aus dem 15. Jh., das 1790 von Johann Friedrich Lohmann d. Ä. zunächst gepachtet und später gekauft wurde. Seit die Industriellenfamilie Lohmann Anfang des 19. Jh. in den Kellerräumen, im Westflügel und im westlichen Vorgelände der Burg eine Stahlfabrik einrichtete, wurde Haus Witten zum Ausgangspunkt der Wittener Industriegeschichte.

Im sanierten und mit Architekturpreisen ausgezeichneten Haus Witten, das heute als Kultur- und Veranstaltungszentrum dient, können im Keller die Lohmannschen Versuche zur Herstellung von Tiegeltrostahl nachvollzogen werden. Die hier ausgestellten Gusstiegel zählen zu der älteren



Haus Witten.
Foto: RIK/Budde

Lohmannschen Betriebsausstattung und vermitteln einen Eindruck von der frühindustriellen Produktionsweise vor dem fabrikmäßigen Ausbau. Die Gusskokillen wurden im Rahmen von Ausgrabungen 1988 bis 1990 freigelegt. Diese industriearchäologischen Funde sind heute am Originalschauplatz der Experimente ausgestellt.

TIPP

Zwischen Haus Witten und dem heutigen Saalbau standen früher die Tagesanlagen der Zeche Franziska. Nachdem zuvor im Stollenbau von der Ruhr her die Kohle abgebaut worden war, teufte man 1839 den ersten Schacht ab. Mit der Eröffnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn erhielt die Zeche 1849 Bahnanschluss. Sie förderte Kohle unter der Wittener Innenstadt. 1888 kam es zur Vereinigung mit der Zeche Hamburg in Annen und wenig später zur Großschachanlage Hamburg & Franziska, die 1905 von der Gelsenkirchener Bergwerks AG übernommen wurde. Nachdem der Betrieb 1922 noch 475 190 t Kohle gefördert hatte, wurde er 1925 stillgelegt. Bis auf wenige Mauerreste sind die Zechengebäude nahezu vollständig den heutigen Grünflächen und Parkplätzen gewichen.

Kontakt & Infos

Haus Witten
Kulturforum Witten
Musikschule
Ruhrstraße 86
58452 Witten
www.kulturforum-witten.de

5 Zeche Walfisch

Die Zeche Vereinigte Walfisch entstand 1832 durch Konsolidierung (Zusammenschluss) von drei kleineren Zechen, die bereits im 18. Jahrhundert Stollenbergbau betrieben hatten. Das heute als Wohnhaus genutzte Schachtgebäude entstand um 1850 über einem tonnlägigen Förder- und Fahrschacht mit 200 Metern Teufe.

Es ist ein dreigeschossiges Gebäude mit Eckquaderung, Satteldach und früher rundbogigen Toren auf allen vier Seiten, die später mit Ruhrsandstein zugemauert wurden. An den Gebäudekanten sind noch die Schlitzlöcher für die Seilführung erkennbar.

Das Fördermaschinenhaus gehört zu den respektablen Bauleistungen, die in dieser Dimension aus der Mitte des 19. Jahrhunderts kaum erhalten sind. Die Architekturformen sind für das Wittener Gebiet typisch. Das Ge-



Zeche Ver. Walfisch. Foto: RIK/Budde

bäude dokumentiert den spätklassizistischen Baustil von Industrieanlagen der Region.

1894 wurde die Zeche Ver. Walfisch der Wittener Großzeche Franziska (ab 1895 Ver. Hamburg & Franziska) angegliedert. Die höchste Förderung wurde 1896 mit 75.000 Tonnen und einer Belegschaft von 388 Mann erbracht. Bereits 1898 erfolgte die Stilllegung, 1925 auch die von Hamburg & Franziska mit zuletzt über 3000 Beschäftigten.

Kontakt & Infos

Zeche Ver. Walfisch
Steinäckerweg 19
58454 Witten



Ehemaliges Schleusenwärterhaus.
Foto: RIK/Budde

6 Ruhrschleuse Herbede

Die Schleuse besteht aus einem etwa 100 Meter langen Schleusenkanal. Im Januar 2015 wurde das Schleusenwärterhaus aus dem Jahr 1835 durch einen Brandanschlag zerstört. Mittlerweile wurde es originalgetreu wiederaufgebaut und dient, direkt am Ruhrtalradweg gelegen, als attraktiver gastronomischer Anziehungspunkt und Kulturort für Veranstaltungen und Konzerte.

Noch in den 1950er-Jahren waren Teile der Tore sowie der hölzernen Uferbefestigung zu sehen, Reste der einst völlig aus Holz errichteten Schleusenanlage, die 1943 durch die Auswirkungen der Bombardierung der Möhnesee-Talsperre zerstört wurde. Das Schleusenwärterhaus wurde dabei allerdings nicht in Mitleidenschaft gezogen.

Seit 1780 war die Ruhr bis Langschede schiffbar. Die Herbeder Schleuse wurde zwischen 1776 und 1778 errichtet. Allerdings stellte man bereits 1801 den Schiffsverkehr oberhalb von Witten wegen zu geringer Transportleistungen ein. Hinzu kamen Zerstörungen durch Hochwasser und Eisgang. 1811 kam es zum Bau einer neuen Schleuse, die in den 1830er-Jahren renoviert wurde. Bis Mitte

des 19. Jahrhunderts war der Fluss der am meisten befahrene Strom Preußens. Der Niedergang der Schifffahrt auf der Ruhr schritt seit dem Bau der Eisenbahnen rapide voran. 1886 transportierten noch 110 Schiffe 5.000 Tonnen Steinkohle von Witten nach Ruhrort. Zwei Jahre später passierte gerade noch ein Schiff die Herbeder Schleuse. 1890 wurde der Schiffsverkehr endgültig eingestellt.

Erst die „Entdeckung“ des Ruhrtals für den Tourismus ab den 1980er-Jahren ließ die Schifffahrt-Tradition wiederaufleben. 1985 wurde die Herbeder Schleuse als Bestandteil der Personenschifffahrt zwischen Kemnader See und Witten-Bommern modernisiert.

Kontakt & Infos

Königliches Schleusenwärterhaus
Wittener Gesellschaft für Beschäftigungsförderung (WABE)
Insel 1
58456 Witten-Heven
www.wabembh.de

Edelstahlfabrik
Lohmann. Foto:
RIK/Budde



7 Edelstahlfabrik Lohmann

Die Industrialisierung Wittens ist in besonderem Maße mit dem Namen der Familie Lohmann verbunden. 1790 gründete Johann Friedrich Lohmann auf Gut Berge zu Witten eine „Stahlfabrik“. Zusammen mit seinem Sohn gelang es ihm zwischen 1809 bis 1812 erstmals in Deutschland, einen brauchbaren Tiegelgussstahl herzustellen. Bis 1806, dem Jahr der Verhängung einer Kontinental Sperre durch den französischen Kaiser Napoleon, besaß Großbritannien eine Monopolstellung in der Herstellung von Gussstahlprodukten und deren Export nach Kontinentaleuropa. Der in Witten erzeugte Tiegelgussstahl übertraf im Laufe der Zeit sogar das englische Produkt an Qualität. Nach dem Tod von Friedrich Lohmann jun. 1837 wurde dessen Witwe Helene (geb. Berger) Alleinerbin.

Die Verlagerung der Produktion nach Witten-Herbede begann 1859 mit dem Erwerb von Ländereien, einer Kornmühle und der Wassergerechthe sowie der Errichtung

und Inbetriebnahme eines neuen Walz- und Hammerwerkes. Reste der damaligen Fabrikationsgebäude sind heute noch erhalten bzw. in neu erstellte Gebäude integriert. 1939 wurde die Fabrikation am alten Standort in Witten endgültig aufgegeben. 1973 wurde ein weiteres Werk, eine Edelstahlgießerei, in Witten-Annen in Betrieb genommen. Am Standort Herbede gibt es unter anderem einen Induktions-Schmelzofen, eine Vakuumanlage (VOD-Anlage), eine Elektroschlacke-Umschmelzanlage, Schmiedepresse, Schleifanlage und Walzenstraße. Heute umfasst das Lieferprogramm Blech- und Stabstahlprodukte aus Schnellarbeits-, Werkzeug- und Spezialstahl, hitzebeständigen und verschleißfesten Edelstahlformguss sowie Schweißverbundkonstruktionen. Als Verwaltungsgebäude der Firma (Ruhrtal 2a) dient die 1882 von Ernst Lohmann erbaute Fabrikantenvilla, deren Fassade im Stil der Neorenaissance und des Spätklassizismus gestaltet wurde.

Das Wasserkraftwerk Lohmann (Ruhrtal 12) produziert heute im Bereich der ehemaligen Kornmühle des Freiherrn von Elverfeldt umweltfreundlichen Strom. Lohmann hatte das Mühlengebäude 1858 nach der Einstellung des Mahlbetriebes erworben. Ebenfalls frühzeitig von der Familie erworben und heute zu archivalischen Zwecken genutzt wird das Haus Schellenberg (Ruhrtal 14). Dazu wurde die Remise im Innenhof 2001 mit dem Mühlengebäude verbunden. Das zwischen 1660 und 1680 entstandene Gebäude gilt als eines der ältesten Fachwerkhäuser in Herbede.

Kontakt & Infos

Friedrich Lohmann GmbH
Ruhrtal 2
58456 Witten-Herbede
www.lohmann-stahl.de

8 Hebezeug-Museum der Firma J.D. Neuhaus

„Gib mir einen festen Punkt außerhalb der Erde, und ich werde die Welt aus den Angeln heben“, dieser Satz des Archimedes steht gleichsam wie ein Motto für die Firma Neuhaus in Witten-Heven. Sie stellt bereits seit 1745 Hebezeuge her, Geräte und Maschinen, die das Heben, Verstellen und Versetzen von Objekten erleichtern. Waren es zu Anfang vor allem Holzschafthwinden, wie sie bei Pferdefuhrwerken zum Radwechseln benötigt wurden, so umfasst die Produktpalette heute eine ganze Reihe unterschiedlichster Hebezeuge, in erster Linie druckluftbetrieben und mit einer Tragfähigkeit bis zu 100.000 kg. Früher war der Bergbau einer der größten Abnehmer der in Heven produzierten Produkte. Dies hat sich seit der Bergbaukrise stark gewandelt. Heute geht fast die Hälfte der Produktion in den Export.

Die bis heute als Familienunternehmen geführte Firma hat trotz ständiger Modernisierung und neuester Produktionsmethoden ihre historischen Wurzeln nicht vergessen. 1977 begann Johann Diederich Neuhaus (6. Generation) einen von ihm gefassten Plan zu verwirklichen: den Bau eines Hebezeug-Museums. Die in Firmenbesitz befindliche Sammlung historischer Hebezeuge wurde



Hebezeug-Museum der Firma
J.D. Neuhaus
Foto: RIK

durch viele Originalstücke branchenverwandter Firmen ergänzt, Modelle und Dioramen angefertigt. Es folgte der Wiederaufbau eines Windenschmiedekottens von 1745 mit einer funktionstüchtigen historischen Einrichtung aus der Zeit um 1900. Neben befindet sich der Ausstellungsraum, der die Geschichte des Hebels und der Hebezeuge mit Hilfe zahlreicher Modelle veranschaulicht. In der 1985 nach der Vorlage des einzigen noch existierenden Fotos nachgebauten „Windenschmiedekottens“ sind zwölf alte Maschinen aufgestellt, die über einen gemeinsamen Transmissionsantrieb in Gang gesetzt werden können. Zu sehen sind unter anderem verschiedene Fräsmaschinen, Hobel, eine Drehbank und eine Bandsäge. Auf dem Freigelände steht neben Treträdern und alten Holzschafthwinden ein Nachbau des Kaufhauskranes der Hansestadt Lüneburg.

Kontakt & Infos

Hebezeug-Museum der
Firma J.D. Neuhaus
Windenstr. 2-4
58455 Witten
www.jdngroup.com/de/unternehmen/museum.html

9 Kleinzeche Egbert

Seit Mitte des 18. Jahrhunderts gab es im Raum Herbede zahlreiche Kleinzechen. Sie waren für die Herbeder Wirtschaft von wesentlicher Bedeutung. Die Kleinzeche Egbert ging erstaunlicherweise erst 1962 (!) in Betrieb, zu einer Zeit also, als das große Zechensterben im Ruhrgebiet schon begonnen hatte. In jenem Jahr förderten hier sechs Personen 2.660 t Kohle aus dem schräg nach unten führenden (tonnlägigen) Schacht. Er wurde 135 m tief im etwa 1,25 m dicken Flöz Kreftenscheer abgeteuft, das hier etwa 60° nach Norden einfällt. Abgebaut wurden auch die benachbarten Flöze Geitling und Mausegatt. Das Grubenwasser floss durch frühere Grubenbaue und den Laurentius-Erbstollen zum Hammertal ab.

Erst 1976 wurde die Zeche als letzte ihrer Art im Ruhrgebiet stillgelegt. Die Tagesanlagen sind fast vollständig erhalten und wurden in den Jahren 1979 bis 1982 gründlich restauriert. Zu sehen sind neben dem Holzfördergerüst unter anderem noch das Kompressorhaus, eine Haspelbude, Gleisan-



Kleinzeche Egbert. Foto: RIK/Walter

lagen sowie Ausstattungstücke wie Kohlenbrecher, Lüfter, Pumpen, Grubentelefon.

Derzeit wird die Zeche saniert. Sie soll für den Tourismus erschlossen werden.

Kontakt & Infos

Kleinzeche Egbert
Parkplatz: Franz-Wohlleb-Platz
58456 Witten-Herbede/Kämpen

Die Kleinzeche liegt in einem kleinen Bachtal südlich von Witten-Herbede. Anfahrt über Kämpenstraße, Parkplatz „Franz-Wohlleb-Platz“, dann nach Querung der Kämpenstraße dem ausgeschilderten Fußweg (Grüne Schilder) folgen (ca. 10 Minuten).

10 Wetterkamin Buchholz

Der Schornstein wurde 1856 von der Zeche Geschwind erbaut, die unten im Tal aus dem tonnlägigen (schräg geneigten) Schacht Henry mit Hilfe einer Dampfmaschine Steinkohle förderte. Ein gemauerter Rauchkanal, der im Boden des Berghangs verlegt war, verband das Kesselhaus der Zeche mit dem Kamin auf dem Berg. Seit 1865 gehörte die Anlage zur Zeche Blankenburg, deren seigerer (senkrechter) Hauptschacht im Hammertal lag und 1925 stillgelegt wurde.

Neben der Ableitung des Rauches, der bei der Dampferzeugung entstand, diente der Schornstein besonders der Versorgung der in der Grube arbeitenden Bergleute mit Atemluft. Vom Feuer im Kesselhaus stiegen die heißen Gase durch den Rauchkanal nach oben und entwichen durch den Wetterkamin. Die zur Verbrennung notwendige Luft wurde aus dem Schacht Henry gezogen. Gleichzeitig strömten frische Wetter (Frischluft) durch den Hauptschacht und durch mehrere Wetteröffnungen in die Grube ein.

Um 1890 reichte diese Bewetterungsanlage nicht mehr aus, weil die Zeche unter Tage größer und tiefer geworden war. Deshalb mussten Ventilatoren aufgestellt werden, die einen stärkeren Luftstrom mit Hilfe von Dampfturbinen erzeugten.

Der Wetterkamin Buchholz ist das letzte erhaltene Bauwerk dieser Art im Ruhrgebiet und steht unter Denkmalschutz.



Wetterkamin Buchholz. Foto: RIK/Walter

Kontakt & Infos

Wetterkamin Buchholz
Waldweg
58456 Witten-Buchholz

1 Deutschland-Bergbauwanderweg

Im 18. und 19. Jahrhundert erlebte die „Bauernschaft“ Sprockhövel mit den angrenzenden Orten einen wirtschaftlichen und industriellen Aufschwung. Neben der Landwirtschaft prägten Kleineisenindustrie, Steinkohlezechen und Sandsteinbrüche das wirtschaftliche Leben der Region. Die in den 1960er-Jahren einsetzende Krise der Steinkohle machte sich jedoch auch hier bemerkbar. Die letzte Sprockhöveler Zeche Alte Haase schloss 1969. Zahlreiche Spuren des alten Bergbaus blieben aber bis heute in der Landschaft erhalten.

Der Deutschlandweg leitet seinen Namen von dem 1871 gegründeten Bergwerk Deutschland ab, das zuletzt alle Zechen im Raum Haßlinghausen in Besitz hatte. Der Weg führt im Wesentlichen durch den Stadtteil Haßlinghausen, berührt aber auch die



Bergschädengebiet. Foto: RIK/Walter

Ortsteile Hiddinghausen und Obersprockhövel. Der Wanderer kommt an Pingen (Einsturztrichter), Halden, Schacht- und Hüttenanlagen sowie Wohnhäusern von Bergleuten und Bergwerksbesitzern vorbei.

Auf insgesamt 30 bergbauhistorische Objekte wird im Gelände hingewiesen, von denen elf auf Informationstafeln erklärt sind.

Kontakt & Infos

Deutschland-Bergbauwanderweg
Ausgangspunkt ist der Parkplatz Am Rennebaum an der Wittener Straße im Sprockhöveler Stadtteil Rennebaum.
www.hgv-sprockhoevel.de

2 Bergbauwanderwege Alte Haase

Bereits über 400 Jahre ist es her, als im Raum Sprockhövel zum ersten Mal Steinkohle abgebaut wurde. Die Flöze treten hier direkt zutage, so dass die Kohle leicht gefunden und zunächst mit einfachsten Mitteln abgegraben werden konnte. Der reizvollen Hügellandschaft sieht man heute ihre lange Bergbaugeschichte kaum noch an. Dennoch lassen sich an manchen Stellen, die heute durch verschiedene Bergbauwanderwege erschlossen sind, Reste dieser bedeutenden Wirtschaftstätigkeit entdecken.

Die Bergbauwanderwege, Alte Haase Weg Nord, Alte Haase Weg Süd, Herzkammer-Mulde-Weg und Pleßbachweg gehen über das Grubenfeld der größten und letzten Zeche auf Sprockhöveler Gebiet, Alte Haase. Ihr Ursprung reicht bis ins 17. Jahrhundert zurück. Bis heute sind Schachtgebäude, Stolleneingänge, Pingen und Schächte erhalten. Daneben kann der Besucher auch viele Objekte entdecken, die mittelbar mit dem Bergbau zusammenhängen: Bergmännische Versammlungslokale, Wohnhäuser von Bergarbeiterfamilien, Grubenbeamten und Gewerken und Betriebe der Bergbauzulieferindustrie. Beinahe auf Schritt



Bergbauwanderwege Alte Haase.
Foto: RIK/Walter

und Tritt erfährt der Wanderer so die enge Verbindung der Geschichte Sprockhövels mit dem Bergbau. Die beiden Wegeteile erschließen insgesamt 34 Objekte, die in den Wanderkarten oder zum Teil auf gesonderten Informationstafeln näher erläutert sind.

Alle Wege sind markiert, der nördliche mit dem Symbol eines Malakowturms (Länge 8,5 km) und der südliche mit dem eines Fördergerüsts (9,5 km).

Kontakt & Infos

Bergbauwanderwege Alte Haase
Hattinger Straße
45549 Sprockhövel-Niedersprockhövel
Ausgangspunkt der beiden Bergbauwanderwege Alte-Haase (Nord und Süd) ist das Zentrum von Niedersprockhövel. Park-Möglichkeiten bestehen am ehemaligen Bahnhof Sprockhövel oder an der ehem. Zeche Alte Haase

www.hgv-sprockhoevel.de

13 Bergbauwanderweg Bochum-Süd

Eigentlich besteht der Bergbauwanderweg Bochum-Süd aus zwei Rundtouren: Einmal gibt es die ca. 3 km lange Runde „Baak - Sundern“, die in einer Stunde gut zu erwandern ist. Sie beginnt mit dem Fußweg „Auf der Krücke“ in Sundern und führt dann über den Rauendahler Kohlenweg, der wohl ersten „Eisen“-Bahn-Trasse Deutschlands, ins Ruhrtal. Zurück geht es dann auf einem ehemaligen Kohleschiebeweg. Thematischer Schwerpunkt des Weges ist die Vielzahl unterschiedlicher, auf den Bergbau bezogener Transportarten.

Der zweite Teil des Weges erschließt in einem großen Bogen rund um Stiepel insgesamt 33 Objekte des frühen Steinkohlenbergbaus der Region. Dazu zählen unter anderem Stollen-mundlöcher, ehemalige Zechengebäude und Trassen der Kohlen-schleppbahnen. Die meisten Objekte sind



Erbstollen St. Mathias 2 Foto: Bleidick

mit Tafeln ausgeschildert, die über die Bedeutung und Geschichte informieren.

Am Weg gibt es zahlreiche Freizeitmöglichkeiten, z.B. die Kombination mit einer Schiffsfahrt (Kemnader See). Ein großer Teil der Strecke, nämlich die Tour rund um Stiepel, kann auch mit dem Rad abgefahren werden.

Kontakt & Infos

Bergbauwanderweg Bochum-Süd
Ausgangspunkt für die Tour Baak-Sundern (3 km) ist der Fußweg „Auf der Krücke“. Park-Möglichkeiten im Orts-kern Sundern.
Ausgangspunkt für die Tour um Stiepel (ca. 16 km) ist Brenschede. Am Akazienweg bzw. Eichenweg hinunter Richtung Lottenbachtal. Park-Möglichkeiten im Stadtteil Brenschede.

www.bochum.de/Baak---Sundern
www.bochum.de/Lottental---Stausee---Stiepel---Raupendahl

TIPP

Ein weiterer Bergbauwanderweg befindet sich im Bochumer Süden im Bereich der Ruhr Universität Bochum. Der Startpunkt des Wanderweges befindet sich auf dem Campus der Ruhr-Universität Bochum.

<http://www.ruhrkohlenrevier.de/wruhruni.html>

<https://www.bergbauhistorie.ruhr/bergbau-erleben/bergbaurundweg-ruhr-universitaet-bochum/>

14 Rauendahler Kohlenweg - Deutschlands erste Eisenbahn

Kaum jemand vermutet es, dass sich südlich des Bochumer Ortsteils Sundern im idyllischen Ruhrtal abseits größerer Siedlungen ein industriehistorisch bedeutender Ort befindet. Nur „Insider“ wissen es: Hier fuhr die erste Eisen-Bahn Deutschlands. „Unmöglich“, wird der erstaunte Besucher bzw. die Besucherin einwenden, „die führte doch von Nürnberg nach Fürth“. Das stimmt zwar, die erste mit einer dampfgetriebenen Bahn befahrene Strecke war die Nürnberger Linie, doch der erste Schienenweg mit Eisenschienen befand sich an der beschriebenen Stelle im Ruhrtal und ging ein kleines Seitental hinauf. Heute erinnert nur noch ein Waldweg an den ehemaligen Streckenverlauf.

Die Strecke wurde bereits 1787 benutzt, also 48 Jahre vor der Nürnberg-Fürth-Bahn. Bergrat Eversmann, der bei Studien in England ähnliche Schienenkonstruktionen gesehen hatte, bemühte sich mit Erfolg, diese technische Neuheit auch in Deutschland einzuführen. Bereits die Herstellung der Schienen war eine Besonderheit und stellte eine technische Herausforderung dar. Im speziell dafür erbauten Temperofen der Hütte „Gute Hoffnung“ in Sterkrade wurden die Schienen produziert und mit Schiffen bis Baak transportiert. Auf der Strecke fuhren



Rauendahler Kohlenweg. Foto: RIK/Budde

hölzerne Wagen, die die Kohle der Zechen Dickebücherbank, Nockerbank, Johann Friedrich und St. Matthias bergab zur Ruhr transportierten. Dabei musste ein Bremser die Fahrt überwachen, ein bei diesem Gefälle sicher nicht ungefährlicher „Job“.

Wo sich heute das Gelände einer Wassergewinnungsanlage erstreckt, befand sich Ende des 18. Jahrhunderts eine so genannte Kohlenniederlage, ein Lagerplatz für Kohle mit Anlegestelle für die Ruhrschiffe. Von hier aus verschifft man die Kohle ruhrabwärts. Die entladenen Wagen wurden zurück bergauf mit Pferden gezogen. Einen Nachbau solcher Fahrzeuge, wie sie in England gebräuchlich waren und wahrscheinlich auch hier benutzt wurden, kann man heute am Ende des Kohlenweges an der Rauendahlstraße bewundern.

Kontakt & Infos

Rauendahler Kohlenweg
Der Beginn des Rauendahler Kohlenwegs liegt südlich des Bochumer Stadtteils Sundern an der Rauendahlstraße gegenüber der Einfahrt zur Wassergewinnungsanlage. Hier steht auch der Nachbau eines Kohlenwagens. Eine Erläuterungstafel gibt dazu nähere Hinweise. Der Standort ist Bestandteil des Bergbauwanderwegs Bochum Süd.

www.bochum.de



Haus Weile.
Foto: RIK/Budde

15 Haus Weile

Der erste Hinweis auf das Gut „Wele“ findet sich in einem Besitzverzeichnis der Benediktinerabtei Deutz aus der Zeit um 1160 und im Jahre 1298 wird ein „Gerhard de Wele“ als Zeuge einer Urkunde genannt. Die frühe Geschichte des Gutshofes liegt aber weitgehend im Dunkeln.

1770 heiratet der spätere königlich preußische Bergrat und zugleich Gewerke Julius Philipp Heintzmann eine Erbin der Besitzerfamilie. Er, dessen Vater Johann Friedrich die Revidierte Bergordnung von 1766 verfasst hatte, war mit dem Direktor des Oberbergamtes zu Wetter und späteren preußischen Minister Freiherr vom und zum Stein eng vertraut. Auf seinen Inspektionsreisen war der Freiherr häufig Gast auf Haus Weile. Wichtige Bergamtsakten führen die Angabe

„Actum Weile“. Der Name Heintzmann ist im Bergbau bis in die Gegenwart ein Begriff.

1827 errichtet August Heintzmann bei Haus Weile eine Kohlenniederlage als Zwischenlager für den Landtransport und verbindet sie durch eine 1,9 km lange Pferdeschleppbahn mit dem Stollenmundloch St. Mathias Erbstollen. Sie ist baugleich mit der 1786/87 gebauten „Rauenthaler Bahn“, der ersten Bahn in Deutschland mit eisernen Schienen.

1907 brennt Haus Weile ab und wird in der heutigen Form wiederaufgebaut. 1927 wird das Gebäude an die Henrichshütte verkauft. 1959 erfolgte die Ruhrverlegung, um das Betriebsgelände der Henrichshütte zu vergrößern. Die Ruhr fließt seither nordwestlich an Haus Weile vorbei.

Seit 1998 ist das Haus in Privatbesitz und wird heute nach intensiver Renovierung mit der Bezeichnung „Landhaus Grum“ gastronomisch genutzt.

Haus Weile ist der südliche Ausgangspunkt des „Gahlenschen Kohlenweges“. Die historische Transporttrasse der Frühindustrialisierung wurde im Rahmen des Kulturhauptstadtjahres durch fünf Kunstvereine mit zeitgenössischer Kunst temporär in Szene gesetzt.

Kontakt & Infos

Landhaus Grum GmbH
Ruhrdeich 6-8
45525 Hattingen
www.landhaus-grum.de

16 Leinpfad unterhalb des Isenbergs

Noch an vielen Stellen im Ruhrtal ist an einem oder an beiden Ufern der Ruhr der Leinpfad zu erkennen. Hier zogen früher meist mehrere Kaltblutpferde die Ruhrschiffe stromaufwärts. Nach dem Ausbau der mittleren Ruhr zur Schifffahrtsstraße in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war der Fluss 1780 bis Witten befahrbar. Er wurde bis zum Beginn des Eisenbahnbaus zum wichtigsten Transportweg für die Kohle, aber auch für andere Handelsgüter.

Die aus heutiger Sicht kleinen Schiffe, die „Ruhraaken“, besaßen eine Tragkraft von etwa 150 Tonnen. Die Fahrt der Schiffe stromaufwärts gegen die Strömung war meist zeitaufwendig. Der Leinpfad wechselte gelegentlich das Ufer, so dass die Zugpferde immer wieder mit dem Schiff auf die andere Seite der Ruhr gebracht und neu angespannt werden mussten. Auf Dauer war dieses Transportmittel der flexibleren Eisenbahn nicht gewachsen. Nach ihrem Höhepunkt 1850 ging die Schifffahrt allmählich zurück und wurde 1889 schließlich ganz eingestellt.

Der größte Teil der heute noch erhaltenen Leinpfadstrecken ist inzwischen geteert und zu Spazier- und Radwanderwegen umgenutzt. Nur an wenigen Stellen hat man die ursprüngliche Pflasterung belassen. So auch beim Leinpfad direkt unterhalb der Burgruine am Isenberg zwischen Niederwenigern und Hattingen.



Der Leinpfad unterhalb des Isenbergs.
Foto: RIK/Budde

Kurz vor dem Isenberg bestand früher auch eine Furt über den Fluss. Sie wurde von den Bauern aus dem gegenüberliegenden Dorf Winz genutzt, um ihr Vieh auf die Winzermark zu bringen, eine gemeinschaftliche Weidefläche, auf der das Vieh gemästet wurde. Als die Ruhr ausgebaut wurde und ein festes Flussbett erhielt, musste das Vieh mühsam mit Kähnen hinübergebracht werden. Die Mark wurde für die Bauern zunehmend unrentabel und das Land Stück um Stück verkauft. Geblieben ist bis heute der Name Winzermark.

Kontakt & Infos

Leinpfad unterhalb des Isenbergs
Isenbergstraße
45529 Hattingen

TIPP

Der Abschnitt des Leinpfads mit der noch erhaltenen historischen Pflasterung befindet sich direkt unterhalb der Ruine Isenberg zwischen Hattingen und Niederwenigern. Park-Möglichkeiten bestehen direkt am Wanderparkplatz an der Isenbergstraße unterhalb der Burgruine.

17 Bergbauwanderweg Dahlhausen

Der rund zehn Kilometer lange Wanderweg führt durch eine abwechslungsreiche Landschaft zwischen Bochum-Dahlhausen und Bochum-Munnscheid und erschließt Spuren des einstigen frühen Bergbaus. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts war der Bereich des mittleren Ruhrtals mit seinem südlichen Einzugsgebiet eine der bedeutendsten Industrieregionen Europas. Schon Ende des 17. Jahrhunderts wurde in Oberdahlhausen Steinkohle abgebaut. Die zu Tage tretenden Flöze ließen sich leicht erschließen. Erbstollen, die vom steilen Ruhrufer leicht bergauf in den Berg getrieben wurden, entwässerten und bewetterten (belüfteten) die Gruben. Pferdefuhrwerke brachten die Kohle direkt zu den Ruhraaken, den auf der Ruhr verkehrenden Transportschiffen.

Zur Erinnerung an die Bergbaugeschichte Dahlhausens hat die Stadt Bochum zusammen mit dem „Bergmannstisch Bochum Süd“ Anfang der 1990er-Jahre die bergbauhistorisch interessanten Stätten markiert und mit Informationstafeln ausgestattet. Die 32 Standorte zeigen ehemalige Objekte des frühen Bergbaus wie



Bergbauwanderweg Dahlhausen. Foto: RIK/Budde

Stollenmundlöcher, Schächte, Bergmannssiedlungen, Halden und Kohlenwege.

LINKS

Allgemeine Infos zum bergbauhistorischen Lehrpfad in Dahlhausen: www.bergmannstisch-bo-sued.de/lehrpfad.html

Karte - Bergbaurundwanderweg durch den historischen Bergbau Dahlhausen: www.ruhrkohlenrevier.de/wwdahlhausen.html

Wanderung durch den historischen Bergbau: www.bochum.de/Dahlhausen

Kontakt & Infos

Bergbauwanderweg Dahlhausen
Ausgangspunkt ist der Bahnhofsvorplatz Bochum-Dahlhausen (Bushaltestelle). Hier befindet sich eine Informationstafel zum ca. zehn Kilometer langen Wanderweg. Parkmöglichkeiten auf dem Bahnhofsvorplatz.

18 Horster Mühle

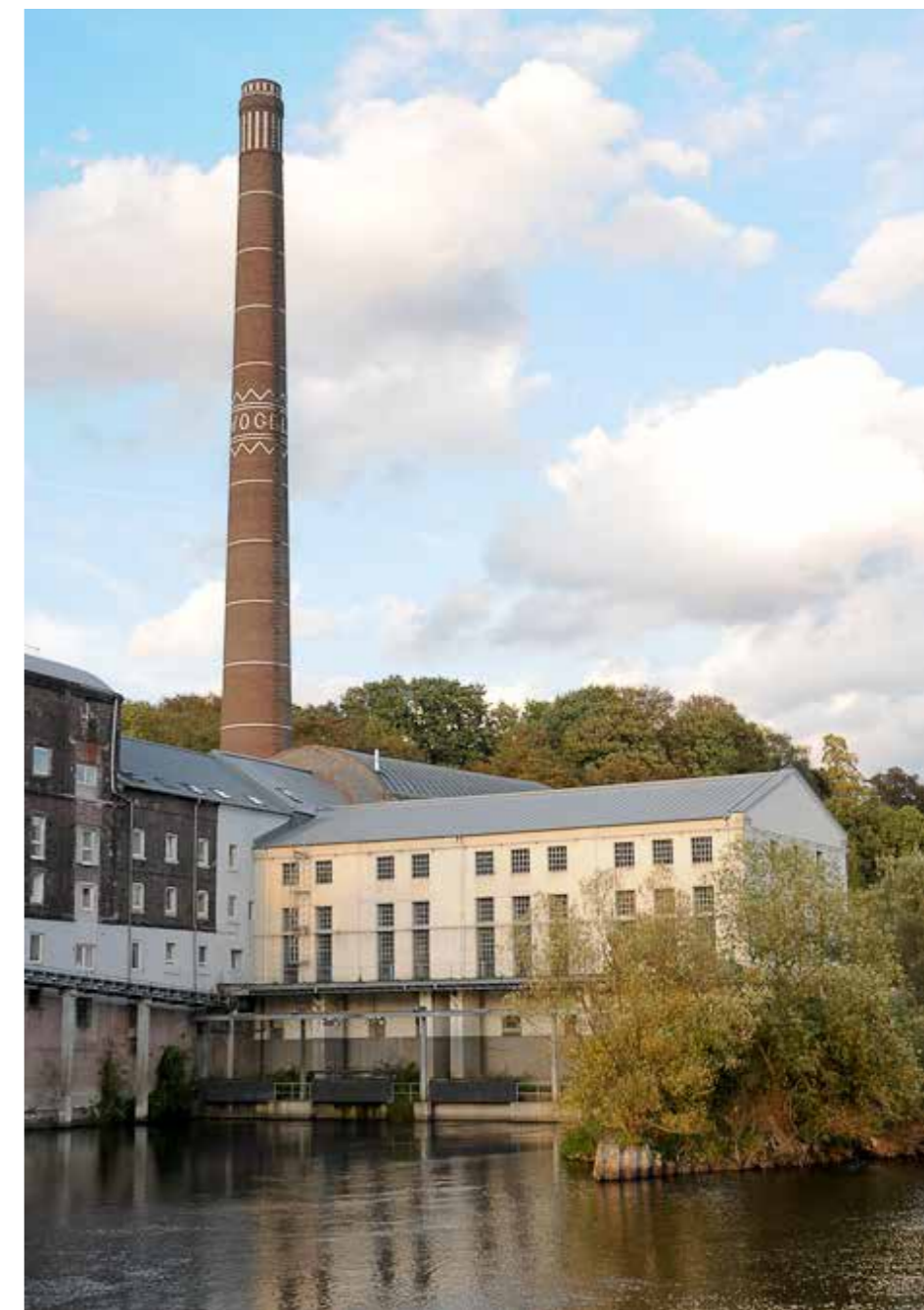
Die Horster Mühle war eine der ältesten Essener Mühlenanlagen. Erwähnung fand sie bereits im 12. Jahrhundert in Zusammenhang mit der Entstehung eines Ruhrwehres. Ihr ursprünglicher Standort lag etwa 300 Meter stromaufwärts an einer Ruhrinsel. Als ab 1774 neue Wasserbauten bei der Schiffbar-machung der Ruhr errichtet wurden, erhielt die Mühle gegenüber der neuen Schleuse ihren jetzigen Standort. Sie wurde als Öl-, Frucht-, und Blaumühle betrieben. Unter anderem wurde Kobalt, das aus Vorkommen im Hespertal am Baldeneysee stammte, in der Horster Mühle gebrochen und zum Blaufärben von Sklavenkitteln benutzt, die in die USA exportiert wurden. Die Horster Mühle ging 1846 in das Eigentum des Essener Industriellen Wilhelm Niemann über.

1910 übernahm der Fabrikbesitzer Wilhelm Vogelsang die Horster Mühle und baute die Mühle zu einem Wasserkraftwerk und einer Karbidfabrik um. Es entstanden mehrere Fabrikgebäude in der zurückhaltenden Backsteinarchitektur jener Zeit mit markanten, segmentbogigen Dachformen. Übertagt wird die Anlage durch den hohen Schornstein mit dem Namenszug von Vogelsang, dessen Ziegelmauerwerk durch helle Steinbänder gegliedert wird. In der restaurierten Kraftwerkshalle befinden sich Turbinenteile und Generatoren, die zum Teil noch aus den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts stammen.

Die Karbidproduktion endete 1932, das Kraftwerk blieb bis 1977 in Betrieb, dann wurde es wegen Unwirtschaftlichkeit stillgelegt. 1985 erwarb die Firma Rudolph und Co. die denkmalgeschützte Anlage. Die

TIPP

Ein Fußpfad direkt oberhalb der Horster Mühle führt zum Gelände der ehemaligen Zeche Wohlverwahrt. Erhalten ist nur noch das imposante Betriebsgebäude von 1910. Es wurde erst 1938 mit einer Fördermaschine ausgestattet. Die Produktion lief bis 1962.



Horster Mühle.
Foto: RIK/Budde

Wasserkraftanlage wurde durch vier neue Turbinen und Generatoren modernisiert, die ursprüngliche Maschinenausstattung in der Halle nach musealen Kriterien restauriert. Seit 1989 liefert das Kraftwerk wieder Strom.

Kontakt & Infos

Horster Mühle
In der Lake
45279 Essen-Horst

19 Holteyer Hafen

Von der Straße In der Lake führt eine Fußgängerbrücke auf das andere Ruhrufer. Einige hundert Meter flussabwärts liegt der ehemalige Holteyer Hafen. Erbaut 1838/39 auf Initiative von Kaufleuten und Industriellen, bot er den Ruhrschiffen einen wichtigen Schutz vor Unwettern, Frost, wechselnden Wasserständen und die Möglichkeit zum Überwintern. Nach dem Eisenbahnbau im Ruhrtal wurde der Hafen unrentabel und verfiel zunehmend.

Erhalten ist noch das Hafenbecken mit einer Bruchsteinbrücke aus der Zeit um 1840 an der Einfahrt. Die Brücke setzt den am Ufer gelegenen Treidelpfad fort, auf dem früher vor allem Pferde die Schiffe auf der Bergfahrt zogen. Das Hafenbecken, die Brücke und der Leinpfad stehen seit 1988 unter Denkmalschutz. Heute wird der Hafen von den Paddlern des Turnerbundes 1900 Essen-Überruhr genutzt.

2007 entwickelte die Stadt Essen das Projekt Holteyer Hafen / Stadtpark Überruhr als Teil



Holteyer Hafen. Foto: RIK/Budde

des Masterplans Westliches Ruhrtal. Geplant wurde, den Hafen vor Versandung und übermäßigem Schilfbewuchs zu schützen, den nahe gelegenen Stadtpark bis zum Hafen auszuweiten und verschiedene Sichtachsen auf die Wasserfläche zu ermöglichen. Der Leinpfad wurde zur Sicherheit des Radverkehrs und zum Erhalt des Bodendenkmals 2017 mit einer Schutzfolie bedeckt und geteert.

Kontakt & Infos

Holteyer Hafen
Wichteltal
45277 Essen-Überruhr

20 Dinnendahl'sche Fabrik

Nur die Fassade des Eingangsbereiches an der Westfalenstraße und die zu einer Loft-Anlage umgebaute Maschinenhalle an der Kunstwerkerstraße erinnern noch an die Gießerei und Maschinenfabrik von Franz Dinnendahl, die er 1820 an dieser Stelle erbauen ließ. Maschinenhalle, Einfriedung und Pfortnerhäuschen wurden um 1925 neu errichtet, nachdem ein Brand die alte Montagehalle an der Kunstwerkerstraße vernichtet hatte. Der Gebäudebestand steht seit 1992 unter Denkmalschutz.

Franz Dinnendahl (1775-1826) gehört wie Friedrich Krupp und Friedrich Harkort zu den Pionieren der Industrialisierung im Ruhrgebiet. Er war Konstrukteur der ersten Dampfmaschine, die im Ruhrbergbau auf der Zeche Wohlgemuth in Werden ab 1804 eingesetzt wurde. Sein 1800 in Essen gegründetes Unternehmen - die erste Maschinenfabrik Deutschlands - lieferte 1808 je eine Dampfmaschine zur Wasserhaltung und Förderung mit einem gemeinsamen Kessel für die Essener Zeche Sälzer und Neuack.

Auch seine Zeche Kunstwerk im Bereich des Bergamtes Werden rüstete Dinnendahl mit den zu seiner Zeit modernsten Maschinen aus. 1840 waren insgesamt fünf Dampfmaschinen für Wasserhaltung und Förderung in Betrieb. Der Standort der Zeche war mitentscheidend für den Bau seiner Fabrik in weniger als 300 Meter Entfernung, stellte sie doch eine kostengünstige Versorgung seiner Produktionsanlage mit Kohle sicher. Dinnendahl, mehr genialer Konstrukteur und Mechanikus, war allerdings wenig geschäftlicher Erfolg beschieden. Die zunehmende Konkurrenz anderer Unternehmen, die auch begannen, Dampfmaschinen zu bauen, und zermürbende Querelen mit der preußischen Bergaufsicht setzten ihm hart zu. 1826 verstarb er im frühen Alter von 51 Jahren.

Die Fabrik, auch Kunstwerkerhütte genannt, die nach dem Tode ihres Gründers von seinen Söhnen Johann und Röttger Wilhelm weitergeführt wurde, produzierte hauptsächlich für den Bergwerks- und Hüttenbedarf unter anderem Dampfmaschinen,



Dinnendahl'sche Fabrik. Foto: RIK/Budde

Bohrmaschinen, Grubenventilatoren und Luftkompressoren. 1890 erfolgte die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft unter dem Namen R.W. Dinnendahl AG. Noch in den 1950er-Jahren beschäftigte die ehemalige Kunstwerkerhütte etwa 290 Arbeiter und war damit zweitgrößter Arbeitgeber nach den Zechen im damaligen Rellinghausen.

Kontakt & Infos

Dinnendahl'sche Fabrik
Kunstwerkerstr.179-183
/ Westfalenstraße 3
45136 Essen-Bergerhausen

21 Halbachhammer

Der im Nachtigallental westlich der Siedlung Margarethenhöhe gelegene Halbachhammer ist nicht allein ein bedeutendes technikgeschichtliches Denkmal, sondern auch eine persönliche Denkmalsetzung durch den Stifter, Gustav Krupp von Bohlen und Halbach. Namentlich verweist der Hammer nicht nur auf seinen Stifter, sondern auch auf die Halbachsmühle an der Berne, eine ehemalige Walkmühle, auf der Friedrich Krupp Anfang des 19. Jahrhunderts seine ersten Versuche zur Herstellung von Gussstahl betrieb. Der bereits 1417 als „Fickynhütte“ urkundlich erwähnte Halbachhammer befand sich ursprünglich in Weidenau an der Sieg.

Um 1820 produzierte der Hammer jährlich 4.800 Zentner Stabeisen und war damit eine der leistungsfähigsten des Siegerlandes. Um die Jahrhundertwende wurde die Anlage jedoch zunehmend unrentabel. Von dem Gesamtkomplex der Hammerhütte ist nur das Hammergebäude nach Essen verlegt worden. Die zugehörigen Wohn- und Arbeiterhäuser sowie die Lagergebäude für Roh-eisen und Kohle sind nicht mehr überliefert. Gustav Krupp von Bohlen und Halbach er-



Halbachhammer. Foto: RIK/Budde

warb das Denkmal 1915 und veranlasste die Überführung nach Essen. Ab 1935 war der Hammer wieder im betriebsfähigen Zustand.

Die heutige Anlage besteht aus dem Hammerwerk, der Windanlage und der Schmiedeesse. Der Aufwerfhammer besitzt einen etwa 300 Kilogramm schweren Kopf mit einer Schlicht- und Reckbahn zum Ausschmieden der „Luppe“ und zum Formen des Stabeisens. Die Windanlage wird von einem separaten Wasserrad angetrieben und besteht aus zwei im Wechseltakt arbeitenden Blasebälgen, die das Schmiedefeuer mit einem kontinuierlichen Luftstrom versorgen. Im Siegerland verblieben die heute nicht mehr vorhandenen Puddelöfen sowie die kleine Walzstraße.

Zusammen mit der Mühle und dem Hammer im Deilbachtal in Essen-Kupferdreh ist der Halbachhammer die letzte auf Essener Stadtgebiet erhaltene Arbeitsmaschine nach Konstruktionsprinzipien des Mittelalters und der frühen Neuzeit. Das vom Ruhr Museum betreute Denkmal wurde zwischen 1994 und 1998 umfassend restauriert und ist der Öffentlichkeit im Rahmen von Schau-vorführungen wieder zugänglich. Nach weiteren Restaurationsarbeiten 2010 lief erstmals wieder seit den 1930er-Jahren der schwere Aufwerfhammer unter Wasser.

Der Halbachhammer ist Station auf der „Wasseroute“, einer der Erlebnisrouten im Projekt „Essen. Neue Wege zum Wasser“ (www.neuwegezumwasser.de).

Kontakt & Infos

Halbachhammer
Altenau 12
45149 Essen-Margarethenhöhe
www.ruhrmuseum.de/de/aussenstellen/halbachhammer/

Besucherdienst Ruhr Museum:
www.ruhrmuseum.de/?id=81



Eisenhammer.
Foto: RIK/Budde

22 Kulturlandschaft Deilbachtal

Aufgrund der besonderen naturräumlichen Voraussetzungen wurde das Deilbachtal bereits im 16. Jahrhundert gewerblich genutzt. Die ausstreichenden Flöze in den Hanglagen ermöglichten schon früh den Abbau von Steinkohle. Erze, Sandsteine und Schiefertone waren die Grundstoffe für weitere Gewerbezweige. Ausgedehnte Wälder lieferten Holz zur Herstellung von Holzkohle, die für die Metallschmelze und -bearbeitung benötigt wurde. Das Wasser des Deilbachtals diente dem Antrieb von Hämmern und Mühlen. Die verkehrsgünstige Lage des Tales, seine Anbindung an den Rhein durch die Schiffbarmachung der Ruhr ab 1770 und die Verbindung zu dem früh industrialisierten Wuppertaler Raum durch den Bau der Prinz-Wilhelm-Bahn 1830/31 erweiterten die Absatzmöglichkeiten der gewerblichen Betriebe.

Die hier entstandene Museumslandschaft umfasst ein Ensemble von historischen und geologischen Denkmälern, die über einen kulturgeschichtlichen Wanderweg miteinander verbunden sind. Zur Kultur- bzw. Museumslandschaft Deilbachtal gehören der 1550 gegründete Kupferhammer, ein geologischer Aufschluss an der Nierenhofer Straße, der Eisenhammer, der erstmals im 14. Jahrhundert urkundlich erwähnte Deil-

mannsche Bauernhof mit der Deiler Mühle, die „Huntebrücke“ (Hunte=Loren) der Prinz-Wilhelm-Bahn, Reste einer Ringofenziegelei am Voßnacker Weg, sowie das ehemalige Betriebsgebäude der Zeche Victoria von 1910. Die meisten Standorte des Wanderweges sind nur von außen zu besichtigen.

Der auch als Deilbachhammer bezeichnete Eisenhammer, dessen Ursprünge im 18. Jahrhundert liegen, wurde bereits seit Mitte der 1930er Jahre als Außenanlage des Ruhrlandmuseums (heute Ruhr Museum) betrieben. Heute werden dort regelmäßig Führungen und museumspädagogische Aktionen angeboten. Im ehemaligen Kutschenhaus des Kupferhammers an der Nierenhofer Straße präsentiert das Ruhr Museum eine Ausstellung zur Entwicklungsgeschichte des Deilbachtals. Erhältlich ist außerdem ein Wanderführer als Buch und in digitaler Version als Audioguide-App.

Kontakt & Infos

Deilbachtal
45257 Essen-Kupferdreh
www.ruhrmuseum.de/aussenstellen/kulturlandschaft-deilbachtal/



Kupferhammer.
Foto: RIK/Budde

23 Kupferhammer

Urkundlich nachweisbar wurde der Kupferhammer 1550 von dem Essener Bürger Hans Frolynck gegründet, der auch Mutungsrechte an den Erzvorkommen im Velberter Revier besaß. Historische Karten belegen die Anlage ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts als „Kopperhut“, d.h. Kupferhütte. Der heutige Gebäudebestand des Kupferhammers stammt aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und besteht aus Wohn- und Hammergebäude sowie aus Kutschen- und Kesselhaus.

Seine Blütezeit erlebte der Kupferhammer ab 1838 unter den „Gebr. Möller“ aus Brackwede. 1861 verarbeiteten 14 Beschäftigte 150 Tonnen Kupfer im Wert von 120.000 preu-

ßischen Talern (entspricht einem heutigen Wert von ca. 1,6 Mio. Euro). Ab den 1860er-Jahren wurde der Kupferhammer erheblich modernisiert und erweitert. Zunächst wurden die Wasserräder durch leistungsfähigere Wasserturbinen ersetzt. Zum Betrieb eines weiteren Kaliberwalzwerks musste der Stauteich erheblich vergrößert werden. Zugleich wurden zwei neue Glühöfen nebst einem etwa 30 Meter hohen Schornstein zum Abzug des Rauchgases gebaut. 1865 erfolgte der Bau eines Kesselhauses und die Aufstellung eines Dampfkessels zum Betrieb einer Dampfmaschine. Produziert wurden u.a. Lokomotiv- und Schiffsbleche, Kesselböden, Tafel-, Stangen-, Band- und Nagelkupfer. Der Kupferhammer setzte seine Produkte zunächst regional, später überregional bis nach Holland, Belgien und Luxemburg ab.

1940 erfolgte die endgültige Einstellung der Produktion. Ab den 1950er-Jahren wurden das bis dahin erhaltene Maschineninventar verschrottet und umfassende bauliche Veränderungen vorgenommen. Seit 1996 wird die gewerbliche Tradition des Kupferhammers durch die „Metallgestaltung Stratmann GmbH“ fortgesetzt. 2013 eröffnete das Ruhr Museum im Kutschenhaus des Kupferhammers eine Dauerausstellung zur Natur- und Kulturgeschichte des Deilbachtals.

Kontakt & Infos

Kupferhammer
Nierenhofer Str. 10A
45257 Essen-Kupferdreh
www.ruhrmuseum.de/aussenstellen/kulturlandschaft-deilbachtal/
www.ruhrmuseum.de/service/besucherdienst/
www.ms-wfm.de



„Hundebrücke“.
Foto: RIK/Budde

24 „Hundebrücke“ und „Deilthaler Eisenbahn“

Der Name der Brücke erinnert an Lorenz „Hunde“ oder „Hunte“. Sie wurde 1880 vom Steinbruchbetreiber Hermann Baumotte fast gänzlich aus Ruhrsandstein erbaut. Lediglich das die Eisenbahn überspannende Mittelstück besteht aus einer Stahlgitterkonstruktion. Zweck der Brücke war es, die Steine aus den Voßnacker Steinbrüchen mittels der auf Schienen laufenden „Hunde“ über den Deilbach zu bringen und von der Brückenrampe aus auf die Eisenbahn zu verladen.

Bereits 1828 wurde auf Betreiben des Industriepioniers Friedrich Harkort die erste deutsche Eisenbahnaktiengesellschaft zum Bau der „Deilthaler Eisenbahn“ gegründet. Aus Kostengründen wurde diese Bahn nicht für Lokomotivbetrieb, sondern als schmalspurige Pferdebahn von Hinsbeck (heute Kupferdreh) bis Nierenhof angelegt. In Anwesenheit des Prinzen Wilhelm, einem Bruder des damaligen preußischen Königs Friedrich Wilhelm III, wurde die Bahn am 20. September 1831 eingeweiht und durfte fortan den Namen „Prinz-Wilhelm-Eisenbahn“ führen. Zweck dieser Bahn war der Transport von Kohle von der Ruhr zu den Industriebetrieben im Bergischen Land. Nach

13 Jahren konnte die Bahn auf vollspurigen Dampflokbetrieb von Vohwinkel bis nach „Steele (gegenüber)“ - später Überrauch - umgebaut und erweitert werden. Die neue Bahn nahm am 1. Dezember 1847 ihren Betrieb auf, brachte aber nicht mehr den nötigen Gewinn, so dass sie 1854 unter staatliche Verwaltung gelangte und 1863 an die Bergisch-Märkische-Eisenbahn (BME) verkauft wurde. Mit der gleichzeitig erbauten Steeler Ruhrbrücke erhielt sie Anschluss an das Eisenbahnnetz des Ruhrgebiets. Seither fahren regelmäßig Personenzüge zwischen Essen und Wuppertal, seit Ende 2003 als S-Bahn.

Die „Hundebrücke“ wird heute nur noch als Fuß- und Radweg genutzt. Sie ist aufgrund ihrer Bauart und der ihr zugeordneten Funktion ein einmaliges Zeugnis deutscher Industrie- und Verkehrsgeschichte und Bestandteil der Kulturlandschaft Deilbachtal.

Kontakt & Infos

„Hundebrücke“ und
„Deilthaler Eisenbahn“
Nierenhofer Straße/
Voßnacker Weg
45257 Essen-Kupferdreh
www.ruhrmuseum.de/aussenstellen/kulturlandschaft-deilbachtal/



Neukircher Schleuse. Foto: RIK/Walter

25 Neukircher Schleuse

Die Ruhr, heute Dorado für Fahrradfahrer und Freizeitkapitäne, war zwischen 1780 und 1880 einer der am meisten befahrenen Flüsse Europas. Der wichtigste Grund dafür war die steigende Kohlenförderung. Sie konnte auf der Straße nicht mehr transportiert werden. Fast alle frühen Kohlengruben der Region lagen nahe der Ruhr, der Transport zum Ufer bereitete keine besonderen Schwierigkeiten. Zwischen Werden und Ruhrort war die Ruhr schon seit dem Beginn des 17. Jahrhunderts schiffbar, 1748 hatte man den ersten Kohlenlagerplatz in Ruhrort angelegt. Gegen den Widerstand der nichtpreussischen Grundherren erfolgte nun der Ausbau der mittleren Ruhr. 1774 begann der Schleusenbau, 1780 war die Ruhr bis Langschede (Sauerland) befahrbar. Allerdings wurde der Betrieb zwischen Witten und Langschede bereits 1801 wiedereingestellt. Insgesamt wurden auf der Strecke an 16 Wehren Schleusen gebaut,

die einen umladefreien Transport der Kohle und anderer Güter ermöglichten. Aufzeichnungen belegen, dass in Spitzenzeiten täglich bis zu 80 Schiffe geschleust wurden. Das bedeutet bei einem 16-Stunden-Tag etwa alle 10 bis 15 Minuten eine Schleusung. Den Höhepunkt erreichte die Ruhrschifffahrt 1860 mit über 7.000 Schiffsladungen und einem Güterumschlag von ca. 900.000 t.

Der Abt von Werden ließ 1777/78 am linken Ruhrufer die Neukircher Schleuse erbauen. Schleuse und Teile des Schleusenkanals wurden in den anstehenden Felsen gehauen. 1829 und 1844 erfolgten Sanierungen der Anlage. Bei der zweiten Sanierung errichtete man auf der Schleuseninsel die „Weiße Mühle“, die ihren Namen dem stets weißen Anstrich verdankt.

Mit dem Aufstauen des Baldeneysees 1933 war auch eine Regulierung des Unterwassers verbunden. Um mehr Fallhöhe für die Wasserkraftanlage zu gewinnen, wurde die Neukircher Schlagd, ein alter Aufstau der Ruhr, beseitigt. Durch den gesunkenen Wasserspiegel fiel die Schleuse trocken. Der Schifffahrtsweg führte fortan durch den eigentlichen Ruhrverlauf und die neue Schleuse Baldeney. Seit 1984 steht die Neukircher Ruhrschleuse unter Denkmalschutz und ist als technisches Denkmal restauriert. Zur Verdeutlichung der Schleusenfunktion wurden die alten eichenen Stemmtore der Schleuse Steelehorst in die Neukircher Schleuse eingebaut.

Kontakt & Infos

Neukircher Schleuse
Hardenbergufer 59
45239 Essen-Werden

26 Papiermühlenschleuse

Die Papiermühlenschleuse in Essen-Werden ist eine der Anlagen, die bei dem Ausbau der Ruhr zur Wasserstraße 1774 bis 1780 zwischen Ruhrort und Langschede errichtet wurden. Sie ermöglichten einen umladefreien Transport der Güter, insbesondere der Kohle bis zum Rhein. Die Schiffe, sog. Ruhraaken, mussten von der Größe auf die Schleusen abgestimmt sein. Um 1840 handelte es sich um Holzkähne, die auf den Transport von Massengütern wie Kohle und Erz ausgerichtet waren. Sie besaßen eine Länge von 34 m, eine Breite von 5 m, einen Tiefgang von 0,8 m und konnten bis zu 100 t Nutzlast transportieren. Zu Tal ließen sich die Ruhrschiffer mit der Strömung treiben, zu Berg mussten die leeren Schiffe mit zwei bis acht Pferden gezogen werden. Bei günstigem Wind kam Segelunterstützung hinzu. Für die Zugpferde war am Ufer ein gepflasterter Weg, der sog. Leinpfad angelegt worden.

In der Nähe des heutigen Standorts der Papiermühlenschleuse ließ der Abt von Werden 1777/78 am linken Ruhrufer neben der dortigen Mühle eine Schleuse errichten. Heute ist von der Anlage nichts mehr zu sehen. 1834 ersetzte man sie durch einen Neubau auf dem rechten Ufer. Wegen der tiefen Lage entstand hier die erste auf Beton gegründete Schleuse an der Ruhr.

Durch den Ausbau des Baldeneysees (1931-1933) wurde gleichzeitig die Flussstrecke im Werdener Bereich reguliert. Dadurch fiel der Wasserspiegel, so dass der Papiermühlenschleuse ausreichende Wassertiefe fehlte. Sie musste daher tiefer gelegt werden. Mit der Inbetriebnahme des Stausees Kettwig 1950 wurde der Wasserspiegel auf der gesamten Strecke um ca. 2 m angehoben. Eine Überflutung der Papiermühlenschleuse war die Folge. Da sie nun die Schifffahrt behinderte, grub man sie ab und verfüllte mit dem Abbruchmaterial Schleuse mit Ober- und Unterkanal. Erst nachdem die Anlage 1987 unter Denkmalschutz gestellt wurde, legte man sie frei und stellte den historischen Zustand wieder her. Auch ein Stück gepflasterten Leinpfads ist in Höhe der Schleuse wieder zu sehen.



Papiermühlenschleuse. Foto: Schacht 11

Kontakt & Infos

Papiermühlenschleuse
Im Löwental
45239 Essen-Werden
Die Schleuse liegt am Leinpfad rechts der Ruhr

27 Lederfabrik Lindgens

In Mülheim wird seit mehr als 350 Jahren Leder hergestellt. Vor Beginn der Industrialisierung belieferten die Gerber fast ausschließlich den lokalen Markt mit Leder für den täglichen Bedarf, also Schuhleder und Zaumleder für die Zugtiere der Bauern. Als die Gerbereien im späten 19. Jahrhundert zu Fabriken wurden und ihr Wasserbedarf enorm anstieg, siedelte sich die Lederindustrie direkt am Ruhrufer an.

Durch die Industrialisierung im Ruhrgebiet war die Nachfrage nach Leder mit den herkömmlichen handwerklichen Produktionsmethoden nicht mehr zu bewältigen. Ein „Lederboom“ entstand, nachdem riesige Mengen an Geschirrleder für die Pferde gebraucht wurden, welche die Kohlschiffe zogen. Daneben wurde die Nachfrage enorm durch den Bergbau angeheizt, der Sitzleder, Schürzen und Transportbänder brauchte. Die Eisen- und Hüttenindustrie benötigte Schutzkleidung für ihre Hochofenarbeiter. Die Dampfmaschinen übertrugen

ihre Kraft auf die Maschinen in den Fabriken durch lederne Transmissionsriemen.

Zwischen 1850 und 1924 stieg die Zahl der lederverarbeitenden Betriebe von zehn auf 54 an. Seitdem ist sie rückläufig. Mit dem Rückgang der industriellen Produktion verschwand auch die einst so bedeutende Lederbranche, nachdem sie zwischenzeitlich noch einmal enorm von der Kriegswirtschaft profitiert hatte. Einst waren es bedeutende Namen in Mülheim: Rühl, Coupienne, Möhlenbeck. Der Kassenberg bzw. die Düsseldorfer Straße war einst die Fabrikstraße der Lederindustrie im Ruhrgebiet und darüber hinaus.

Ludwig Lindgens gründete 1861 seinen Betrieb und produzierte Verdecke für Pferdekutschen. Zwölf Jahre später verlegte er den Firmensitz an den heutigen Standort. Der regional bedeutende Architekt Franz Hagen entwarf den Fabrikbau Lindgens, der heute noch das Straßenbild von einst erahnen lässt. Das für die Produktion benötigte Wasser konnte nicht aus der Ruhr genommen werden. Er war zu eisenhaltig. Daraufhin legte man acht Brunnen an. Das Unternehmen musste sich im Laufe der Jahrzehnte immer wieder neuen Marktgegebenheiten anpassen.

2011 ging die Seton Lederfabrik GmbH in der GST Automotive auf, spezialisiert auf die Herstellung von Leder für die Automobilindustrie. 2013 wurde der Standort am Kassenberg aufgegeben. Auf dem Gelände sollen neue Wohnungen und Gewerbeflächen entstehen. Ein Teil der Fabrikgebäude, das Kesselhaus und der Schornstein stehen unter Denkmalschutz, sie sollen in die neue Bebauung integriert werden.



Lederfabrik Lindgens. Foto: Stadtarchiv Mülheim

Kontakt & Infos

Kassenberg 2
45481 Mülheim an der Ruhr

28 Textilfabrik J. Caspar Troost

Johann Caspar Troost (II.) kann neben Johann Gottfried Brügelmann aus Ratingen als einer der Pioniere der Textilindustrie im deutschsprachigen Raum bezeichnet werden. Bereits 1791 gründete der aus einer Elberfelder Familie stammende Troost in Mülheim eine mechanische Baumwollspinnerei nach englischem Vorbild. Die Maschinen wurden über einen von der Ruhr abgeleiteten Kanal mit Wasserkraft betrieben. Das Unternehmen wuchs zunächst schnell, der Markt für die preiswert produzierten Baumwollstoffe war groß. 1809 werden in der Gewerbestatistik der Stadt Mülheim neben einer Baumwollweberei auch eine Kattunweberei und -druckerei unter dem Firmennamen Troost & Simons erwähnt.

Wegen der Napoleonischen Kontinental-sperre gegen Großbritannien gelangte ab 1807 nur wenig Baumwolle aus den amerikanischen Kolonien nach Deutschland. Diese Rohstoffknappheit bedrohte auch die Existenz der Troostschen Fabrik, die aber die nachfolgenden Krisenjahre überstehen konnte. Ab den 1830er-Jahren konnte man sogar expandieren, das Unternehmen wurde in vier verschiedene Firmen aufgliedert,

die von Troosts Söhnen geführt wurden. Die Webereiarbeiten wurden überwiegend von Heimarbeitern verrichtet. In der Spinnerei waren in erster Linie Frauen und Kinder beschäftigt, die täglich zehn bis zwölf Stunden unter zum Teil unerträglichen Bedingungen arbeiteten. 1846 war die Troost'sche Textilfabrik mit über 1.200 Beschäftigten der größte Arbeitgeber in Mülheim.

Danach setzte jedoch der wirtschaftliche Niedergang ein. Weberei und Spinnerei wurden nach 1894 verkauft, die Arbeit in der Woll- und Baumwollspinnerei wegen mangelnder Nachfrage komplett eingestellt. Nach der Stilllegung wurde der Fabrikbau von der benachbarten Villa Josef Thyssen als Wirtschaftsgebäude genutzt.

Geblieben sind von den Troostschen Fabriken drei Bauwerke: Die seit Jahrzehnten leerstehende Weberei; ein Gebäude im Tudorstil, das zwischenzeitlich bewohnt war, und als kleinstes Objekt ein ehemaliges Kutscherhaus.

2016 hat die August Thyssen-Stiftung die Gebäude veräußert; der Umbau zu Luxus-Eigentumswohnungen ist beschlossen.

TIPPS

Direkt neben dem Firmengelände schließt sich der Park der Villa Josef Thyssen an, der in die öffentliche Grünanlage an der Ruhr eingebunden ist.

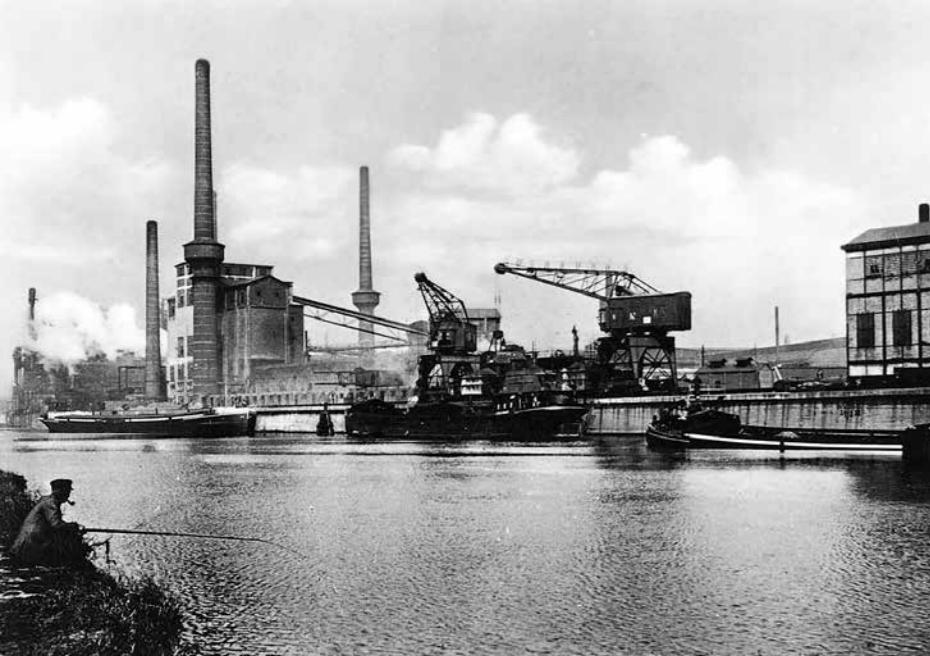
Nur wenige hundert Meter entfernt liegt an der Ruhr der „Wasserbahnhof“ mit interessanter Architektur und Möglichkeit einer erholsamen und interessanten Schiffsreise auf der Ruhr bis zum Baldeneysee.

Kontakt & Infos

Textilfabrik J. Caspar Troost
Dohne 48 und 48a
45468 Mülheim an der Ruhr
Die Fabrikanlage liegt südlich des Stadtzentrums Mülheim in der Nähe der Ruhr und kann zu Fuß über eine Zufahrt von der Straße Dohne (Nr. 48) erreicht werden.



Textilfabrik Caspar
Troost mit Spin-
nerie, um 1800.
Quelle: Stadt-
archiv Mülheim



Friedrich Wilhelms-Hütte.

Quelle: Stadtarchiv Mülheim (li.)
Foto: RIK/
Budde (re.)

29 Friedrich Wilhelms-Hütte

Die heutige Gießerei ist seit 2001 als eigenständiges Unternehmen in die „Georgsmarienhütte Holding GmbH“ einbezogen. Die Geschichte dieses bedeutenden Mülheimer Unternehmens begann 1811 mit der Gründung einer mechanischen Werkstatt und Schmiede zur Produktion von Dampfmaschinen durch den Industriepionier Johann Dinnendahl. Zur Errichtung einer Eisenhütte fehlte es Dinnendahl jedoch am nötigen Kapital. Deshalb nahm er den Ruhrorter Kaufmann Friedrich Wilhelm Liebrecht als finanzkräftigen Partner in seinem Unternehmen auf. 1832 beantragten beide die Konzession für zwei Hochöfen – einer davon sollte in Mülheim stehen, der andere in Ruhrort gebaut werden. In Anlehnung an Liebrechts Vornamen wurde das Mülheimer Hochofenwerk Friedrich Wilhelms-Hütte genannt. 1849/50 erfolgte auf der Friedrich Wilhelms-Hütte erstmals im Ruhrgebiet die Roheisenherstellung in einem Kokshochofen – ein großer qualitati-

ver Fortschritt gegenüber der zuvor üblichen Roheisenherstellung auf Holzkohlenbasis.

Die Einbringung der Friedrich Wilhelms-Hütte in den Mammutkonzern „Vereinigte Stahlwerke“ 1926 brachte den Verlust der traditionsreichen und unternehmenswichtigen Maschinenbauanstalt, die in die neu gegründete Demag AG einging. Erst im Rahmen der erneuten Konzern-Umorganisation in den 1950er-Jahren wurde der 1926 ausgegliederte Maschinenbau wieder aufgenommen. In den 1960er-Jahren erfolgten Umgruppierungen im Rheinstahl-Konzern, die sich auch auf die Friedrichs Wilhelm-Hütte als mittlerweile dem Konzern angehörender Betrieb auswirkten: der Hochofenbetrieb mit Nebenanlagen und der Zementbetrieb wurden komplett stillgelegt, der Handformguss der Stahlgießerei neu organisiert. 1976 wurde der Rheinstahl-Konzern durch die Thyssen AG übernommen. In den 1990er-Jahren wurde die Maschinenbauwerkstatt ausgelagert und der Getriebebau für Schienenfahrzeuge aufgegeben.

2020 geriet das Unternehmen erneut in finanzielle Schieflage: Die Eisengießerei, die bisher Windkraftanlagen, Turbinengehäuse, Zylinderblöcke, Kokillen sowie Platten und Pumpengehäuse für den Maschinenbau hergestellt hatte, wurde geschlossen, gut 200 Mitarbeiter wurden in eine Transfergesellschaft übernommen. Im Stahlguss werden noch Komponenten für den Fahrzeug- und Maschinenbau sowie für die Bauwirtschaft hergestellt. Heute arbeiten am Standort noch etwa 300 Beschäftigte.

Kontakt & Infos

Friedrich Wilhelms-Hütte GmbH
Friedrich-Ebert-Straße 125
45473 Mülheim an der Ruhr
www.fwh.de

Von der „Blauen Brücke“ über die Ruhr hat man als Fußgänger einen guten Blick auf den Standort.

30 Haniel Museum

Es ist heute das älteste Gebäude Ruhrorts und das erste Haus, das außerhalb der Duisburger Stadtmauern errichtet wurde: das ehemalige Pack- und Wohnhaus und Gründerhaus des traditionsreichen Unternehmens Haniel. Es wurde 1756 von Johann Wilhelm Noot, dem Großvater von Franz Haniel (1779-1868) errichtet, der vor allem Speditionshandel mit Kolonialwaren betrieb.

Der Enkel Franz Haniel begann als Speditionskaufmann um 1800 eine Kohlenhandlung aufzubauen. Um für Handel und Industrie die notwendige Infrastruktur zu schaffen, setzte er sich ab 1820 für einen starken Ausbau der Ruhrorter Häfen ein und schuf durch den Bau der ersten Eisenbrücke über die Ruhr eine engere Verbindung zwischen dem damals selbständigen Ruhrort und Duisburg.

Zur gleichen Zeit führte Haniel den Maschinenbau nach englischem Vorbild ein und begann mit dem Bau von kompletten Dampfmaschinen. 1829 ließ er in Ruhrort eine Dampfschiffswerft bauen, auf der 1838 das erste volleiserne Schiff, die „Graf von Paris“, vom Stapel lief. Ab 1844 wurden die ersten Dampfschlepper für die eigene Reederei gebaut.

Die Anfänge des Unternehmensmuseum der Franz Haniel & Cie. GmbH gehen in das Jahr 1968 zurück. Auf Impuls der Eigentümerfamilie Haniel wurden einige Räume des Gründerhauses (Packhaus) von 1756



Haniel Museum, historisches Packhaus. Foto: RIK

restauriert und zu einem Museum der Firmen- und Familiengeschichte umgestaltet. In Vorbereitung auf das Jubiläum zum 250-jährigen Firmenbestehens 2006 wurde das Haniel Museum deutlich erweitert, sodass heute das gesamte Packhaus mit mehr als 20 Räumen für die Ausstellung genutzt wird.

Ausstellungsschwerpunkte sind die Geschichte des westlichen Ruhrgebiets im Kontext der Industrialisierung und der Familiengeschichte der Haniels. Dabei steht vor allem das Leben Franz Haniels als Industriepionier des Bergbaus und des Hüttenwesens im Mittelpunkt, aber auch der Mut seiner Mutter Aletta, die als Witwe das Unternehmen jahrzehntelang alleine führte und den Grundstein für den Erfolg der nachfolgenden Generationen legte. Die Ausstellung zeigt die Entwicklung des Familienunternehmens von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis heute.

Kontakt & Infos

Haniel Museum
Franz-Haniel-Platz 3
47119 Duisburg-Ruhrort
www.haniel.de

Eine Besichtigung ist nur für angemeldete Gruppen möglich:

31 St. Antony-Hütte

Am 18. Oktober 1758 floss erstmals Roheisen aus dem Hochofen der St. Antony-Hütte. Aus zaghafte Anfängen entwickelte sich von hier aus der Weltkonzern Gutehoffnungshütte. Da-mit ist die St. Antony-Hütte die Keimzelle der Stahlindustrie im Ruhrgebiet. Auf der Suche nach neuen Einkommensquellen stieß Freiherr Franz von der Wenge, Domkapitular zu Müns-ter, um 1740 auf die Vorkommen an Raseneisenstein in der Gegend um Osterfeld. 1753 er-hielt er vom Kölner Erzbischof als Landesherrn die Erlaubnis, ein Hüttenwerk zu errichten.

Von Beginn an erzeugte die St. Antony-Hütte nicht nur Roheisen, sondern auch Fertigpro- dukte aus Eisenguss. Neben Maschinenteilen und Haushaltswaren wurden Kanonenkugeln und andere Kriegsgüter gegossen. Inzwischen waren in der Umgebung noch zwei weitere Hütten entstanden, die mit der St. Antony-Hütte um Erz, Holzkohle und Absatzmärkte konkurrierten. Daraus ergaben sich Nachteile für alle Beteiligten. Nach einigen Wechseln in den Besitz- und Pachtverhältnissen kam es 1810 zum Zusammenschluss in der „Hütten- gewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel und Huysen“. Damit war die Grundlage für die späte-re Gutehoffnungshütte gelegt. Die Firmenleitung übernahm Gottlob Jaco- bi, seit 1797 Hütten-meister. 1843 erlosch der Hochofen für immer. Im Jahre 1877 stellte auch die Gießerei den Betrieb ein.

Die „Wiege der Ruhrindustrie“ gehört heute zum Schauplatz Oberhausen des LVR-Industriemuseums. In dem ehemaligen Kontor- gebäude und Wohnhaus des Hüttenleiters am Rande des Hüttenteichs wurde im Jahre 2008



St. Antony-Hütte. Foto: LVR

das Museum neu eingerichtet. Es erzählt mit einer außergewöhnlichen Ausstellung von den Anfängen der Eisen- und Stahl- industrie, von bedeutenden Innovationen und vom harten Alltag der Menschen.

Im Oktober 2010 wurde der „LVR-Industrie- archäologische Park“ eröffnet. Vier Jahre lang wurden Mauerreste, Fundamente und An- lagenteile der St. Antony-Hütte ausgegraben. Auf dem von einem stählernen Hallendach überspannten Grabungsgelände wird der Be- sucher jetzt durch die Ursprünge der Eisen- und Stahlindustrie geführt. Eine in verschie- denen Spra-chen verfügbare Audioführung erklärt, wann hier welche Gebäude standen und wie aus der kleinen Eisenhütte ein In- dustriebetrieb wurde, in dem rund 100 Men- schen arbeiteten. 3-D-Animationen lassen die alten Hüttengebäude virtuell entstehen.

Seit 2019 ist die St. Antony-Hütte ein Anker- punkt auf der Route Industriekultur.

Kontakt & Infos

LVR-Industriemuseum
St. Antony-Hütte
Antoniestraße 32-34
46119 Oberhausen-Osterfeld
www.industriemuseum.lvr.de



St. Antony-Hütte,
Gemälde von Jakob
Weeser-Krell aus
dem Jahr 1902.
Quelle: LVR-Ind-
ustriemuseum



Industriearchäolo-
gischer Park. Foto:
LVR/Hoffmann



Dauerausstellung
im LVR-Indus-
triemuseum.
Foto: LVR



Stammhaus Krupp.
Foto: RIKBudde

32 Stammhaus Krupp

Hinter dem Tiegelgussdenkmal befindet sich an der ThyssenKrupp Allee ein geschiefertes, einstöckiges Fachwerkhaus, das mit der Geschichte des Unternehmens und der Familie Krupp symbolisch eng verbunden ist.

Bei dem Gebäude handelt es sich um einen originalgetreuen Nachbau von 1961. Das Original wurde 1818/19 für den Betriebsleiter der Firma Krupp gebaut, als der Firmengründer Friedrich Krupp seine Schmelzhütte von der Walkmühle im heutigen Stadtteil Essen-Vogelheim an die Altendorfer Chaussee verlegte. 1824 wurde das Haus Zufluchtsort für Friedrich Krupp, nachdem er sein Geburtshaus am Flachsmarkt in der Essener Innenstadt verkaufen musste und mit seiner Frau Therese und seinen Kindern in das später Stammhaus genannte Gebäude umziehen musste. Nach Friedrichs Tod 1826 erweiterte sein Sohn und Nachfolger Alfred 1844 das

Gebäude um einen zweistöckigen Wohnbau zwischen Schmelzbau und Stammhaus.

Der neue Anbau, in dem die Familie bis 1861 lebte, enthielt außer Wohnräumen das Kontor und einen Festsaal. Das Stammhaus mit Anbau wurde nach dem Auszug der Krupps 1861 zeitweilig vom Unternehmen genutzt. 1873 ließ Alfred Krupp das Gebäude als Wohnhaus wiederherrichten. Aber nicht nur symbolisch hatte das Gebäude eine hohe Bedeutung für Alfred Krupp, praktisch diente es ihm als Vorbild für seine späteren Arbeiterwohnungsbaupläne. Auch sein Sohn Friedrich Alfred fühlte sich mit dem Stammhaus der Familie eng verbunden. Er ließ sich hier sein Büro einrichten. Und ebenso wie sein Großvater und sein Vater wurde er 1902 von hier aus zu Grabe getragen.

Bis zu seiner völligen Zerstörung bei einem Bombenangriff im Oktober 1944 blieb das Stammhaus inmitten der Gussstahlfabrik zugleich Denkmal und Erinnerungsort der Familien- und Unternehmensgeschichte. Aber erst anlässlich der 150-Jahrfeier der Firma im Jahr 1961 ließ man es nach den ursprünglichen Plänen originalgetreu wiedererrichten.

Nach der Eröffnung des benachbarten ThyssenKrupp Quartiers im Jahr 2010, wurde das Stammhaus mitsamt Mobiliar umfassend restauriert und ist jetzt Bestandteil von Gästeführungen im Thyssen-Krupp Quartier. Jetzige Eigentümerin des Hauses ist die Alfred Krupp von Bohlen und Halbach-Stiftung.

Kontakt & Infos

Stammhaus Krupp
Altendorfer Str. 100
45143 Essen (Westviertel)



Fleuthe-Brücke.
Foto: RVR

33 Fleuthe-Brücke

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

Der Weg verlief über die heutige Kohlen- und Gahlensche Straße in Bochum nach Norden, folgte dann entlang der Dorstener Straße weiter nach Herne, bog dort nach Westen ab und führte über Crange zum Haus Grimberg und von dort in nordwestlicher Richtung über Erle (Cranger Straße) und Buer bis westlich von Dorsten zum Lippehafen bei Gahlen.

Um möglichst wenige Zollabgaben in dem von vielen Kleinstaaten beherrschten Gebiet entrichten zu müssen, hatte man die etwa 30 Kilometer lange Straße so angelegt, dass die Kohle der Grafschaft Mark ohne Überschreitung weiterer Grenzen direkt in das Gebiet des Herzogtums Kleve geschafft werden konnte. Der Transport der Kohle – pro Jahr rund 150.000 Zentner zur Versorgung von Kleve, Moers und Geldern – dauerte mit Pferdewagen damals etwa acht Stunden.

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

Kontakt & Infos

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

Schilder und Tafel
weisen auf den
Bergbauwander-
weg Höntrop hin.
Fotos: Stadt Bo-
chum, Presseamt



34 Bergbauwanderweg Wattenscheid

Im Oktober 1992 übergab der Bürger- und Heimatverein Wattenscheid den von ihm konzipierten Bergbauwanderweg durch Höntrop und Eppendorf der Öffentlichkeit. Da der Bergbau die Region über mehr als 200 Jahre zwischen 1738 und 1961 prägte, erschließt der Weg insgesamt 14 Standorte vom frühesten Stollenbetrieb bis hin zur Großschachanlage. Nicht alle Standorte sind auf den ersten Blick erkennbar, doch weisen Tafeln den Weg zur Entdeckung der Spuren früherer bergbaulicher Aktivitäten.

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

Kontakt & Infos

Bergbauwanderweg Wattenscheid
Der Ausgangspunkt liegt an der Höntroper Straße Ecke Talstraße. Von dort aus ist der Weg zweigeteilt in einen Eppendorfer und einen Höntroper Teil.
44869 Bochum-Wattenscheid
www.wattenscheider-hbv.de



35 Historischer Bergbaurundweg Holzwickede

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

Von besonderer Bedeutung waren dabei der Stollen Schwarzer Adler und der Caroliner Erbstollen in Natorp. Der seit 1735 aufgefahrene und 1786 in Betrieb genommenen Caroliner Erbstollen wurde bis 1876 betrieben und erreichte bei einer Teufe von 85 Meter eine Länge von über 4.300 Metern. Die hier abgebaute Kohle wurde zum größten Teil zur Saline nach Königsborn gebracht. Das Mundloch (hinter Wasserstr. Nr. 34 über eine Holzbrücke zu erreichen) wurde 1992-94 vom Arbeitskreis Holzwickede des Fördervereins Bergbauhistorischer Stätten Ruhrrevier e.V. freigelegt und gesichert.

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



Caroliner Erb-
stollen. Foto:
RIK Budde

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

Heute befinden sich auf dem Gelände eine Wohnsiedlung, ein Jugendheim im ehemaligen Verwaltungsgebäude und ein Themenspielplatz mit Fördergerüst, Seilscheibe und Zechenbahn.

Kontakt & Infos

**Historischer Bergbaurundweg
Holzwickede**
Emscherpark
59439 Holzwickede
Hier befindet sich der Ausgangspunkt des „Historischen Bergbauwanderweges Holzwickede“, ein Rundweg von 17 km Länge



Kettenschmiedemuseum. Foto: RIK/Budde

36 Kettenschmiedemuseum

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

Ketten für die Landwirtschaft, entwickelten sich aber bald zu großen Unternehmen, die auch schwere Ketten produzierten.

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

Nach 1945 konzentrierten sich die Unternehmen zunächst auf die Herstellung von Handelsketten, zu Beginn der 1950er-Jahre bestimmten dann Ketten für den Schiffsbau und die Industrie wieder die Produktpalette. Neben den deutschen Werften und dem Bergbau des Ruhrgebiets entwickelten sich auch Erdölgesellschaften zu wichtigen Handelspartnern. Sie benötigten schwere Ketten zur Verankerung von Bohrinnseln im Meer. Auch in Übersee wurden Märkte erschlossen, gewaltige Mengen an Ketten zur Bündelung und Verladung von Zuckerrohr wurden zum Beispiel nach Kuba geliefert.

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts ist die Kettenindustrie in Fröndenberg infolge des Strukturwandels in der Montanindustrie nahezu weitgehend verschwunden. Um die Geschichte der Kettenherstellung weiterhin lebendig zu halten, hat der Förderverein Kulturzentrum Fröndenberg e.V. 1999 ein Kettenschmiedemuseum eingerichtet. 2018 wurde das Museum umbenannt in „Westfälisches Kettenschmiedemuseum“. Zum Fundus des Museums gehört eine Vielzahl von Maschinen aus der Fröndenberger Kettenproduktion. Vorführungen am Schmeldefeuer, an elektrischen Handschweißmaschinen und Kettenschweißautomaten ergänzen die Ausstellung. Das Museum ist in einem Backsteingebäude im heutigen Landschaftspark Ruhrufer untergebracht. Das Gebäude diente ursprünglich als Strohlager der ehemaligen Papierfabrik Himmelmann & Co. An die Papierproduktion erinnert ein Trichterstofffänger, der ehemals zum Filtern und Reinigen von Abfallstoffen aus der Papierherstellung diente.

Kontakt & Infos

Kettenschmiedemuseum
Fröndenberg/Ruhr
im Landschaftspark Ruhrufer
Ruhrstraße 12
58730 Fröndenberg/Ruhr
www.freu-dich-auf-froendenberg.de/museum/



Deutsches Kaltwalzmuseum.
Fotos: RIK/Budde

37 Deutsches Kaltwalzmuseum

In eindrucksvoller Weise dokumentiert das Deutsche Kaltwalzmuseum die Geschichte und Technik des Kaltwalzens. Durch seine umfassende Sammlung bietet das Museum dem Besucher einen interessanten Überblick über die Vielzahl an Produkten, die aus Eisen- und Stahlband bis heute gefertigt werden. Die Kaltwalzindustrie in und um Hohenlimburg weist bereits eine lange Tradition auf. Ursprünglich hatte alles mit Hammerwerken und Drahtziehereien angefangen. Um 1830 wurde die Kaltwalztechnik entwickelt,

die den Grundstoff für eine große Vielfalt an Produkten lieferte. Noch heute werden ca. 70 Prozent der deutschen Kaltwalzzeugnisse im Raum Hohenlimburg hergestellt.

Von 1988 bis 2017 war das Museum im Schloss Hohenlimburg beheimatet, jetzt übernimmt der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) die Sammlung und zeigt sie künftig im Haus Letmathe des LWL-Freilichtmuseums Hagen. Dort ergänzt es den Museums-Schwerpunkt Metallverarbeitung. Voraussichtlich im Frühjahr 2022 soll die neue Dauerausstellung eröffnet werden.

Kontakt & Infos

Deutsches Kaltwalzmuseum
Freilichtmuseum Hagen
www.lwl-freilichtmuseum-hagen.de



Syburger Bergbauwanderweg.
Foto: RIK/Walter

38 Syburger Bergbauweg

Am Syberg gibt es nicht nur Wallanlagen, Burgenreste und modernes Freizeitvergnügen. Die Industriegeschichte ist ebenfalls präsent. Am steilen Westhang des Sybergs, zwischen den Serpentinafen der Hengsteystraße und der Hohensyburger Burgruine, ist das Flöz Sengsbank, das geologisch älteste, abbaubare Steinkohlenflöz des Ruhrreviers, aufgeschlossen.

Der Kohlenbergbau an dieser Stelle wurde 1582 erstmals urkundlich erwähnt, als Matthias Becker, Richter zu Schwerte und Westhofen, von seinem Landesherrn die Erlaubnis erhielt, Kohle im Tagebau zu gewinnen. Im

Laufe der Jahrhunderte bauten drei Zechen nacheinander die Kohlevorkommen ab.

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

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

TIPPS

Der Förderverein Bergbauhistorische Stätten e.V. bietet Führungen durch das Besucherbergwerk Graf Wittekind an:
www.bergbauhistorie.ruhr/bergbau-erleben/graf-wittekind/

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

Zeche Johannes Erbstollen, Darbovenstraße, Dortmund-Kruckel.

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

Kontakt & Infos

Syburger Bergbauweg
Hohensyburgstraße
44265 Dortmund-Syburg
www.syburg.de/sy-bergbauweg.htm



Haus Schede.
Foto: RIK/Budde

39 Haus Schede

Zahlreich sind die Spuren der Industriellenfamilie Harkort im Raum Herdecke, Wetter und Hagen. Einer der bedeutendsten Persönlichkeiten war Friedrich Harkort (1793-1880), Industriepionier, Politiker und Sozialreformer. Seine Grabstätte befindet sich über der Ruhr auf dem Gelände von Gut Schede in der zwischen 1860 und 1870 entstandenen Erbgruft.

Das oberhalb der Gruft gelegene Gut Schede ist seit dem neunten Jahrhundert nachweisbar. Es wurde im späten 17. Jahrhundert erneuert, aus dieser Zeit stammt vermutlich wohl das ehemalige Gutshaus. Nur wenig später entstanden die Scheune und weitere Anbauten. 1748 gelangte eine Hälfte des Gutes durch Heirat der Tochter

des Eigentümers mit Johann Caspar Harkort aus Haspe in den Besitz der Familie Harkort. 1753 kaufte die Familie auch die zweite Hälfte. Zwischen 1804 und 1810 ließ der Sohn des eingeheirateten Harkort, Peter Nicolaus, weitere Gebäude errichten. Es entstand ein Herrenhaus, umgeben von einem Landschaftsgarten. Nach der Einheirat von Elisabeth Funcke wurden nach 1904 einige Innenräume des Hauses von Henry van de Velde und Peter Behrens neugestaltet.

Bis heute befindet sich das Gut im Besitz der Familie Harkort. Zum Anwesen gehören 200 Hektar landwirtschaftlicher Nutzfläche. Der Wald, von Peter Harkort ursprünglich für die Gewinnung von Grubenholz bewirtschaftet, wird weiter gepflegt - er soll weiterhin einer der wenigen anerkannten Saatgutwälder bleiben.

Kontakt & Infos

Gut Schede
58313 Herdecke-Voßkuhle

„Mechanische
Werkstätte“ von
Friedrich Har-
kort, Ölbild von
Alfred Rethel, 1834.
Quelle: Mannes-
mann Archiv



40 Burg Wetter

Über die frühe Geschichte der Burg Wetter mit dem 1274 erbauten Turm ist wenig bekannt. Sie entstand wohl als märkischer Vorposten gegen das kurkölnische Volmarstein zur Sicherung der Gebiete südlich und nördlich der Ruhr. Zwischen 1784 und 1790 lebte hier der Leiter des Märkischen Bergamtes Freiherr vom und zum Stein. Ein Denkmal am Rathaus Wetter ist ihm gewidmet.

Berühmt wurde die Burganlage jedoch durch Friedrich Harkort (1793-1880), einem der wichtigsten Industriepioniere des Ruhrgebiets. Harkort stammte aus einer bedeutenden Reidemeisterfamilien der Grafschaft Mark. Er gründete in der ungenutzten Burg Wetter 1819 mit Johann Heinrich Kamp und mit Hilfe des englischen Technikers Thomas

die Mechanische Werkstätte Harkort & Co., eine der ersten Maschinenbauunternehmen im Ruhrgebiet. Die Fabrik produzierte neben Dampfmaschinen auch Gasbeleuchtungsapparate. Da die angeworbenen englischen Arbeiter recht unzuverlässig waren, gründete Harkort eine eigene Ausbildungsstätte in der Firma. Dank staatlicher Förderung gehörte die „Mechanische Werkstätte“ bereits 1825 mit 94 Arbeitern zu den größten Industriebetrieben Westfalens.

Als Harkort begann, in seine weit reichenden Eisenbahnpläne zu investieren, die Leitung des Werkes zu vernachlässigen und gleichzeitig die staatliche Förderung auslief, trennte sich Kamp von ihm. Kamps Söhne konsolidierten den Betrieb wieder. Unter anderem ging aus dem Harkort'schen Betrieb später die Deutsche Maschinenfabrik AG (DEMAG) am Bahnhof Wetter hervor. Heute ist es das Stammwerk der 2001 gegründeten Demag Cranes & Components mit Sitz in Wetter.

Von dem ehemaligen Fabrikstandort sind keine Spuren mehr vorhanden. Lediglich die Burgruine mit dem über 26 Meter hohen Burgturm und Reste der Ringmauer sind noch erhalten. Eine Treppe führt zu einem mit Zinnen versehenen Aussichtspunkt mit reizvollem Blick auf den Harkortsee.

Kontakt & Infos

Burg Wetter
Im Kirchspiel 6 und 16
58300 Wetter

41 Harkorthaus

Als Harkort 1819 nach Wetter kam, um zusammen mit Johann Heinrich Kamp und dem Ingenieur Thomas die „Mechanische Werkstatt Harkort & Co.“ zu gründen, erwarb er neben der Burg, die als Fabrik diente, auch den Boeler Burgmannenhof, Burgstraße 26, und verbrachte dort den längsten Teil seines Aufenthalts. 1832 schied Harkort auf Druck Kamps weitgehend aus dem Unternehmen aus und widmete sich umfangreichen politischen und historischen, aber auch ökonomischen und technischen Studien. Er hielt sich dabei andernorts auf, während seine Familie weiter in Wetter ansässig blieb.

1840 erwarb Carl Gravemann, ein Geschäftspartner des schwer verschuldeten Harkort, das heutige Harkorthaus in dessen Namen. Bei dem um 1700 errichteten großen, aber schlichten Fachwerkhäuser - gelegen an der zur Ruhr (dem heutigen Harkortsee) hin abfallenden Seite der Burgfreiheit Wetter - handelt es sich um das ehemalige reformierte Schulhaus von Wetter.

Als die Schule 1839 einen Neubau erhielt, stand es als baufällig zum Verkauf. 1845 ging es an Kinder Harkorts über. Friedrich Harkort selbst lebte in den 1850er-Jahren zeitweise hier. Bis zum Jahr 1922 blieb das Haus im Besitz der Erben. Über einen Zwischenbesitzer erwarb es 1926 die Stadt Wetter und richtete mit großer privater Unterstützung eine kleine Gedenkstätte ein. Nach der vorübergehenden Nutzung als Jugendherberge war dort zunächst das Stadtarchiv untergebracht.

Heute werden die oberen Etagen privat und gewerblich genutzt. Das Erdgeschoss steht für Ausstellungen zur Verfügung.



Harkorthaus.
Foto: RVR

Kontakt & Infos

Stadtarchiv
Burgstraße 17
58300 Wetter

42 Denkmal des Ministers vom Stein am Rathaus Wetter

Das Bronzedenkmal am Rathaus in Wetter erinnert an Heinrich Friedrich Karl Reichsfreiherr vom und zum Stein (1757 - 1831), der hier 1784 bis 1792 lebte und als Oberbergat das märkische Bergamt leitete. Sitz dieser Behörde war damals Wetter an der Ruhr, das Amtsgebäude befand sich auf dem Gelände der Burg Wetter. Auf vom Steins Veranlassung mussten die Zechen regelmäßig Rechnungsbücher und Fahrberichte beim Bergamt vorlegen. Von der Behörde eingesetzte Oberschichtmeister und Obersteiger übernahmen die Verwaltung der Gruben. Die Einführung neuer Techniken war vom Stein besonders wichtig. So reiste er 1786/1787 nach England, um sich über den Einsatz von Dampfmaschinen im Bergbau zu informieren. 1790 veranlasste vom Stein die Bestellung einer Dampfmaschine beim schlesischen Bergamt. Sie wurde 1801 auf der Zeche Vollmond in Bochum-Langendreer als erste Dampfmaschine im Ruhrbergbau aufgestellt.

1804 wurde vom Stein preußischer Wirtschafts- und Finanzminister, drei Jahre später leitender Minister in der preußischen Regierung. In dieser Funktion, die er nur



Denkmal des Ministers vom Stein. Foto: RIK /Budde

ein Jahr ausübte, schuf er die Basis für sein Reformwerk, die Aufhebung der Erbuntertänigkeit der Bauern, die Städteordnung, die Befreiung des Gewerbes von Zunftzwängen, die Reorganisation der Staatsbehörden und Vorstufen einer Heeresreform.

Kontakt & Infos

Denkmal des Ministers
Stein am Rathaus Wetter
Kaiserstr. 170
58300 Wetter



Zeche Trappe:
Foto: RIK/Budde

43 Zeche Trappe

Die Zeche Trappe im „Schlebuscher Revier“ gehörte zu den ältesten und bedeutendsten Zechen südlich der Ruhr. Bereits 1662 findet sich die erste Erwähnung des örtlichen Steinkohlenbergbaus im Bereich Schlebusch und Silschede. 1754 waren auf der Zeche Trappe bereits drei Schächte in Betrieb. Der 1755 installierte Pferdegöpel war vermutlich der erste im Ruhrbergbau. 1779 waren drei Göpelschächte mit einer Teufe von 95 Metern in Betrieb. Im Juni des Jahres 1784 wurde das Bergwerk durch den damaligen Leiter des märkischen Bergreviers, den Freiherrn vom Stein, befahren. Er war von der hohen Qualität der Lagerstätte und der Leistungsfähigkeit der Zeche beeindruckt.

Im Jahr 1790 wurde der Schacht Friederica tonnläufig mit einer Teufe von 95 Metern geteuft; 1822 wurde dieser Schacht mit einer Dampffördermaschine ausgestattet. Die von der Firma Harkort gelieferte Maschine hatte einen stehenden Zylinder und brachte eine Leistung von sieben PS. Die Investition machte sich bereits 1826 bezahlt. In diesem Jahr war die Zeche Trappe die größte Zeche im Ruhrbergbau. 1829 erhielt sie Anschluss

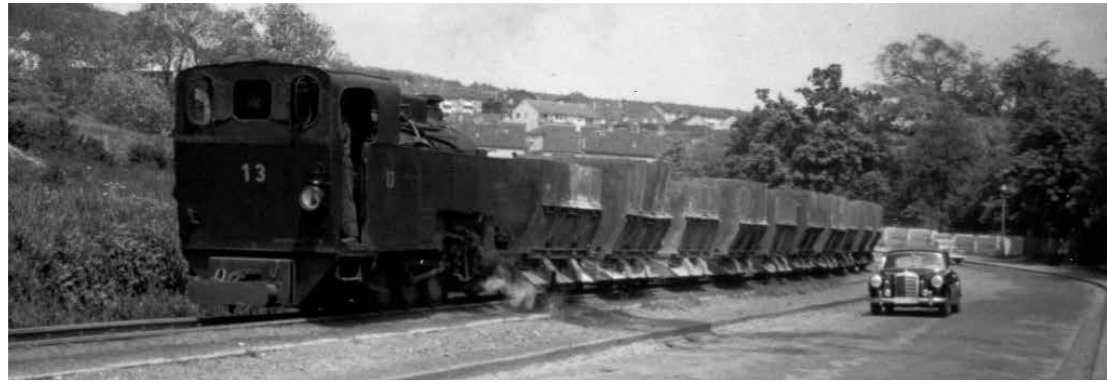
an die Harkort'sche Kohlenbahn. Im Jahr 1848 wurde ein neues Fördermaschinengebäude errichtet. 1853 konsolidierte die Zeche Trappe mit der Zeche Vereinigte Wülflingsburg zur Zeche Vereinigte Trappe. In den letzten Jahren belief sich die Förderung auf ca. 16.000 Tonnen jährlich bei einer Belegschaftsstärke von 65 bis 80.

Vorhanden ist bis heute das Maschinenhaus des Schachtes Friederika, das zu einem Wohnhaus umgebaut wurde.

Kontakt & Infos

Zeche Trappe – Schacht Friederika
Am Hülsey 15a
58300 Wetter
Erreichbar über Schlebuscher
Straße (Gevelsberg – Am Büffel)

Schlackenzug
der Hasper Hütte
bei Harkorten.
1960er-Jahre. Foto:
Peter Hauswald



44 Harkort'sche Kohlenbahn

Name und Entstehung dieser Bahnlinie, die auch als „Schlebusch-Harkorter Eisenbahn“ bezeichnet wird, ist eng verbunden mit Friedrich Harkort. Er war es, der unermüdlich den Transport von Gütern, insbesondere von Kohle, auf dem Schienenweg propagierte und bereits 1826 die erste deutsche Eisenbahngesellschaft gründete, ein Konsortium zum Bau und Betrieb einer Kohlenbahn mit Pferdebetrieb unweit seines väterlichen Gutes Harkorten. Nach mehrjähriger Bauzeit konnte die acht Kilometer lange Strecke 1829 in Betrieb genommen werden.

Die Bahn verband verschiedene Zechen im Raum Silschede mit Harkorts Eisenwerk in Haspe und der Straße im Ennepetal. Mehrere Dämme und Einschnitte waren erforderlich, streckenweise waren auch erhebliche Steigungen zu überwinden. Die Spurweite der ursprünglich mit Eisen beschlagenen Holzschienen betrug 655 mm. Mit der Umstellung auf Stahlschienen 1856 änderte man die Spurweite auf 889 mm und um 1898 schließlich auf 900 mm. Bis 1856 benutzte die Pferdebahn 8-Scheffel-Wagen, danach solche mit einem Fassungsvermögen von 16 Scheffeln. In der Regel zogen zwei Pferde einen aus

neun Wagen bestehenden Zug. 1876 lösten zwei Dampflokomotiven die Pferde ab.

1882 wurde die Bahn bis zur Hasper Hütte verlängert. Neben dem Absatz der Kohlenzechen sollte die Bahn anfangs vor allem die Versorgung der Harkort'schen Fabrik mit Kohlen sicherstellen. Während die Erbauer vergeblich auf Gewinn hofften, profitierte einzig die „Gewerkschaft Schlebusch“ als Eigentümerin des Bergwerks von der Kohlenbahn. So erwarb denn auch die „Gewerkschaft Vereinigte Trappe“ 1846 mit der Zeche gleich auch die Bahnlinie.

Als die Zeche „Vereinigte Trappe“ einen Anschluss an die 1889 eröffnete staatliche Eisenbahnstrecke Schee – Silschede erhielt, verlor sie das Interesse an der Kohlenbahn. Lediglich während des Ersten Weltkrieges und zur Zeit der Ruhrbesetzung 1923 fand noch sporadischer Betrieb mit Kohlenzügen statt. 1908 übernahm die Hasper Hütte den südlichen Abschnitt bis zur Halde Enerke, um bis zur Stilllegung des Hüttenbetriebes im Jahre 1965 Schlacken und andere Abfälle dorthin zu befördern. Den oberen Abschnitt zum Bahnhof Silschede nutzte von 1921 bis 1960 die Firma Peyinghaus (ab 1938: Knorr-Bremse) in Volmarstein-Schmandbruch als Anschlussbahn.

Aufgrund der Steigung, welche die Bahn im südlichen Abschnitt bewältigen musste, kamen für den Betrieb nur Dampflokomotiven in Frage. Es waren Spezialanfertigungen, die große seitliche Wasserkästen besaßen, da auf der nur vier Kilometer langen Strecke ca. 2 m³ (!) Wasser verbraucht wurden. Heute befindet sich auf dem Bahndamm im nördlichen Streckenteil ein Wanderweg.

Kontakt & Infos

Harkort'sche Kohlenbahn
Schlebuscher Straße
58285 Gevelsberg-Silschede
Das Nordende der Kohlenbahn
überquert nördlich der Siedlung
„Am Büffel“ in einer Talsenke die
Schlebuscher Straße in Gevelsberg-
Silschede (Informationsschild).



1 Stammbaum der Familie Harkort auf Harkorten, Titelblatt, 1911

Haus Harkorten - Stammhaus.
Foto: RIK/Budde

45 Haus Harkorten

Die Gegend um Hagen-Haspe ist geschichtsträchtig und eng mit dem Namen Harkort verbunden. Hier am Rande von Haspe stand eine Wiege der Frühindustrialisierung des Ruhrgebiets. Haus Harkorten ist der Stammsitz der Industriellenfamilie Harkort. Wegweisend für die deutsche Wirtschafts- und Sozialgeschichte wurde der 1793 hier geborene Friedrich Harkort, der 1819 auf der Burg Wetter seine „Mechanischen Werkstätte“ gründete und damit zum Pionier des Industriezeitalters an der Ruhr wurde. Nur wenige hundert Meter entfernt, in der Nähe der Ennepe, befand sich die Harkort'sche Fabrik, von der heute allerdings nur noch wenige Gebäudeteile übriggeblieben sind. Direkt daneben führte noch bis in die 1960er-Jahre hinein die Harkort'sche Kohlenbahn vorbei.

Auf dem bereits 1486 urkundlich erwähnten landwirtschaftlichen Gut ließ Johann Caspar Harkort III. in den Jahren 1756/57 ein neues Herrenhaus errichten. Als Urheber des Bauwerks im „Bergischen Barock“ wird die Schwelmer Meisterschule genannt. Mit seiner achsial ausgerichteten Allee nimmt die Anlage, deren parkartige Gestaltung heute weitgehend verloren ist, ein Motiv des Schlossbaus auf. Der zweigeschossige verschieferte Fachwerkbau auf hohem Bruch-

steinsockel besitzt ein gebrochenes, teilweise geschweiftes Walmdach, dem an Eingangs- und Gartenseite jeweils ein großes Zwerchhaus mit geschweiftem Giebel vorgesetzt ist. In sechs Achsen sind große barocke Fenster über die Fassade verteilt. Zwischen den mittleren Fenstern befindet sich der Eingang mit Freitreppe. Er besitzt ein reichgeschnitztes Portal mit verziertem Oberlicht (an der Gartenseite schlichter wiederholt). Der quadratische Grundriss des Baus ist in drei Zonen geteilt: eine Diele und seitliche Zimmer, im Parterre repräsentative Wohnräume, darüber einfachere Wohn- und Schlafräume.

Neben dem „Neuen Haus“ sind weitere ältere Gebäude des Anwesens erhalten, insbesondere das „Haupthaus“ (Ökonomiegebäude) von 1681-87 und das so genannte Jungfernhaus von 1705. Obwohl es sich um ein reiches und vielhäusiges Anwesen handelte, blieb es doch charakteristisch für die nicht-adelige ländliche Oberschicht. Erst der Bau des neuen Haupthauses machte schlagartig die gesellschaftliche Führungsstellung der Familie Harkort deutlich.

Die Anregung zum Bau des Herrenhauses ging aus von Louisa Catharina Harkort geb. Märcker (1718-1795). Sie hatte 1748 Johann Caspar Harkort III. (1716-1760) geheiratet. Louisa Harkort, geboren in Hattingen,



Haus Harkorten -
Herrenhaus und
Stammhaus (rechts)
Foto: RIK/Budde

stammte aus einem großbürgerlichen Elternhaus. Ihr Vater war ein angesehener Arzt und ihre Mutter die Tochter des Richters Reinermann auf Haus Schede bei Wetter. Louisa wurde am Hof der Fürstäbtissin des Stiftes Essen erzogen. Sie eignete sich eine hervorragende Bildung und ein sicheres und stolzes Auftreten an. Ihren Ehemann versuchte sie dahingehend zu beeinflussen, dass er sich standesgemäß kleidete, auftrat und wohnte. So setzte sie mit ihrem energischen Charakter - trotz des Siebenjährigen Krieges - den Bau des „Neuen Hauses“ durch, das ihrem Repräsentationsbedürfnis entsprach. Als der Besitz von den französischen Truppen bedroht wurde, erreichte sie durch Vermittlung der Fürstäbtissin einen Schutzbrief des Marschalls Prinz Soubise, der das Gut unter seinen Schutz stellte. Nach dem Tod ihres Mannes im Jahre 1761 führte Louise die Geschäfte der Familie fort und

vertrat als „Wittib Harkort“, auch respektvoll „die Märckerin“ genannt, mit großem unternehmerischem Erfolg die geschäftlichen Interessen der Familie. Sie bewirtschaftete das Gut, baute den Handel mit Sensen und Eisenwaren weiter aus und erwarb eine Ruhraak, die ruhraufwärts Roheisen und ruhraabwärts Eisenwaren transportierte.

Die Familie Harkort fungierte über Generationen als Vermittler zwischen der märkischen Eisenindustrie und deren Abnehmern und war durch vielfältige familiäre Verflechtungen mit den führenden bürgerlichen Familien der Region verbunden. Als Familiensitz hatte Harkorten immer eine besondere symbolische Funktion und enthielt unter anderem ein umfangreiches Firmen- und Familienarchiv (heute im Westfälischen Wirtschaftsarchiv Dortmund). Ein Förderverein setzt sich heute für den Erhalt des Haus Harkorten ein.

46 Harkort'sche Fabrik

Eher unscheinbar wirkt heute die Grundschötteler Straße nördlich der S-Bahnlinie im Hagener Stadtteil Westerbauer. Doch die Gegend ist geschichtsträchtig und eng mit dem Namen Harkort verbunden. Hier am Rande von Haspe stand eine Wiege der Industrialisierung des Ruhrgebiets. Haus Harkorten ist der Stammsitz der Industriellenfamilie Harkort. Nur wenige hundert Meter entfernt in der Nähe der Ennepe befand sich die Harkort'sche Fabrik, von der heute allerdings nur noch wenige Gebäudeteile übriggeblieben sind. Direkt daneben führte noch bis in die 1960er-Jahre hinein die Harkort'sche Kohlenbahn vorbei.

Die Harkort'sche Fabrik wurde von Johann Caspar Harkort (1817 - 1897), einem Neffen des Industriepioniers und Sozialreformers Friedrich Harkort, betrieben und war bereits von dessen Vater kurz nach 1800 gegründet

worden. Um 1830 stellte man dort unter anderem Hieb-, Stich- und Schusswaffen, Brustpanzer, Werkzeuge, Schlösser, Küchengeräte und Wagen her, seit 1840 sogar Achsen und Räder für Eisenbahnen. Die Fabrik war in erster Linie darauf ausgerichtet, kleinere Eisenkonstruktionen aus Schmiedeeisen mit Gusseisenteilen zu produzieren. J. C. Harkort übernahm das Geschäft ab 1850 und weitete es aus. Er war vor allem an Brücken- und Stahlhochbau interessiert. Da das Werk für solch große Projekte bald zu klein wurde, erwarb Harkort 1860 am Rheinufer in Duisburg-Hochfeld ein Grundstück und errichtete dort eine entsprechende Fabrik.

Heute ist von dem ehemaligen Werk in Haspe außer einer Maschinenhalle nicht mehr viel übrig. Zumindest diese ist restauriert worden und dient einem Schreinereiuunternehmen als Firmensitz. Die ebenfalls von Harkort hier errichtete Brauerei ist im Freilichtmuseum in Hagen wiederaufgebaut worden.

Kontakt & Infos

Haus Harkorten
Harkortstr. 1 - 3
58135 Hagen-Westerbauer
www.haus-harkorten.de

Kontakt & Infos

Harkort'sche Fabrik
Grundschötteler Straße 6
58135 Hagen-Westerbauer

Setzer in der
Druckerei.
Fotos: LWL



47 Freilichtmuseum Hagen

Zu einem Ausflug in die Arbeitswelt und Technik, vornehmlich des 18. und 19. Jahrhunderts, lädt das Westfälische Freilichtmuseum Hagen ein. Einen Tag braucht man schon, um die ca. 70 historischen Handwerks- und Gewerbebetriebe zu erwandern, gelegen in einem der schönsten Wiesentäler des vorderen Sauerlandes, dem Mäckingerbachtal. Lebendig geht's zu im „Museum für alle Sinne“. In den Vorführbetrieben wird geschmiedet, gebacken, gebraut, gedruckt und vieles mehr. Auch die Besucher sind herzlich eingeladen, ihr handwerkliches Geschick auszuprobieren: etwa in der Seilerei oder beim Papierschöpfen. Sonderveranstaltungen und ein wechselndes Angebot von thematischen Ausstellungen ergänzen die Vielseitigkeit der Museumsaktivitäten.

Seit 1960 wurden auf etwa 42 ha Fläche historische Werkstätten und Fabrikbetriebe

wiederaufgebaut, die an ihrem ursprünglichen Standort keine „Überlebenschancen“ hatten. Gezeigt werden nicht nur ländliche und städtische Handwerke des ausgehenden 18. Jahrhunderts, sondern auch frühindustrielle Produktionsstätten bis hin zum Beginn der Hochindustrialisierung. Nicht nur Techniken, sondern auch die wirtschaftlichen, sozialen und regionalgeschichtlichen Zusammenhänge werden dargestellt. In vielen mit Originalgeräten ausgestatteten Werkstätten kann der Besucher im Schaubetrieb die Produktion anschaulich miterleben.

Das Museum widmet sich in seinen Abteilungen den Themen: Nichteisenmetalle, Eisen und Stahl, Druck und Papier, Holzverarbeitung, Nahrung und Genussmittel, Fasern, Leder, Felle, Öffentliche Einrichtungen und Stein, Keramik, Glas. Eine eigenständige Abteilung bildet das Deutsche Schmiedemuseum.

Als kleine Besonderheit am Rande ist zu erwähnen, dass der Name Harkort auch im Freilichtmuseum vertreten ist. Die Brauerei stammt ursprünglich aus Hagen-Haspe und wurde 1800/1801 von Johann Caspar Harkort IV. am Rande seiner Maschinenfabrik errichtet. 1970 kam das Gebäude dann ins Museum.

Das LWL-Freilichtmuseum Hagen ist ein Ankerpunkt auf der Route der Industriekultur.

Kontakt & Infos

LWL-Freilichtmuseum Hagen
Mäckingerbach
58091 Hagen-Selbecke
www.freilichtmuseum-hagen.de

geöffnet: April bis Oktober



48 Straßenindustriemuseum Ennepetal

Schmieden, Hammerwerke und Schleifkotten haben die industrielle Entwicklung Ennepetals entscheidend geprägt. Ausreichend Wasserkraft und Holzkohle führten bereits im 17. und 18. Jahrhundert zur Gründung metallverarbeitender Betriebe.

Eine Schmiede besonderer Art hat dieser Wirtschafts- und Industriegeschichte ein Denkmal gesetzt: der Verein Kulturschmiede Ennepetal, der sich unter anderem um die Aufarbeitung der Regionalgeschichte bemüht. Daraus entstand die ungewöhnliche Idee zu einem Straßenindustriemuseum, kein Museum in festen Gemäuern, aber dafür 24 Stunden täglich geöffnet.

Bei einem Spaziergang durch die Stadtteile Milspe, Altenvoerde und Voerde kann man im Straßenraum aufgestellte Hämmer, Pressen, Pflüge und andere Maschinen anschauen und im wahrsten Sinne „begreifen“. Bronzene Tafeln informieren über die Objekte und führen in die Industriegeschichte ein. Seit 1987 prägt dieses „Museum“ das Straßenbild Ennepetals und hat es für Besucher und Einheimische interessanter gemacht.



Straßenindustriemuseum Ennepetal. Foto: RIK/Budde

Die einzelnen Objekte befinden sich an verschiedenen Standorten in den Ortsteilen Milspe an der Voerder Straße, in Altenvoerde an der Mittelstraße und im Hülsenbecker Tal sowie in Voerde im Ortszentrum.

Kontakt & Infos

Straßenindustriemuseum
Ennepetal
Voerder Straße
58256 Ennepetal-Milspe
www.ennepetal.de

Impressum

Herausgeber:

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

Projektleitung:

Referat Industriekultur
www.route-industriekultur.ruhr

Redaktion und Gestaltung:

Schacht 11, Essen
www.schacht11.ruhr

Änderungen vorbehalten