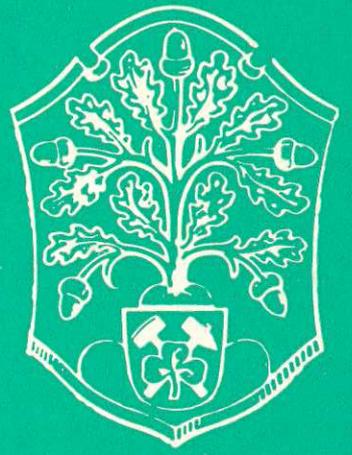


+ Ordnung



BAB

OW III

B 51

B 1

herne

HERNE - unsere Stadt

MONATSSCHRIFT DER STADT HERNE · NUMMER 1/2 · JAHRGANG 4

AUS DEM INHALT:

| | |
|---|----|
| <i>Zeche „Julia“ — Beispiel für Aufstieg und Niedergang des Steinkohlenbergbaues im Ruhrgebiet</i> | 3 |
| <i>Zwei führende Männer des Bergbaues in Herne gaben das Steuer in jüngere Hände</i> | 13 |
| <i>Herta Seher plaudert über Familien- und Stadtgeschichte</i> | 14 |
| <i>Börnig im Wandel der Zeiten</i> | 16 |
| <i>Empfang zum Geburtstag Oberbürgermeister Brauner wurde 60 Jahre</i> | 17 |
| <i>Der Gutachterausschuß bei der Stadt Herne Wichtige Hilfe für viele Bürger</i> | 18 |
| <i>100 Jahre Sparkasse Ein Auszug für alle aus der Festschrift</i> | 20 |
| <i>„Unglaublich!“ — Ein Rundfunkvortrag warnt, das Wesen der Städte dem Auto zu opfern</i> | 22 |
| <i>Werkzeitschrift „Ilseder Hütte“ schreibt über Zeche „Friedrich der Große“</i> | 24 |
| <i>Wußten Sie schon, daß</i> | 25 |
| <i>Filme der Stadtbildstelle bieten auch Erziehungshilfen</i> | 25 |
| <i>Nachtrag zur Herner Postgeschichte Karl Brandt bringt weitere Belege zur Darstellung im vorigen Heft</i> | 26 |
| <i>Bergbau und Metallverarbeitung im Ruhrgebiet kamen aus dem Märkischen Sauerland</i> | 28 |
| <i>Ein Steinbeilfund aus Herne</i> | 29 |
| <i>Sagen und Märchen des Emscherbruchs in ihrer Eigenart</i> | 31 |
| <i>Plattdütsch för Hus un Schaule</i> | 32 |
| <i>Mehr als 20 Jahre Volksbildungswerk Kleiner Rückblick auf große Leistungen</i> | 33 |
| <i>Blick auf den Spielplan 1966/67 Bemerkenswerte Ereignisse im Herner Kulturleben</i> | 33 |
| <i>Aus anderen Städten gelesen und gehört</i> | 34 |
| <i>„Fahr' lieber mit der Bundesbahn!“ Im Fahrplan für unsere Strecke steckt der Wurm!</i> | 36 |

Bildautoren dieses Heftes: Archiv Märkische Steinkohlengew. - Krüger - Lange - Archiv Stadtparkasse - Städt. Bildarchiv - Grabski - Brandt - Hotze - Kopitzko.

Herausgegeben von der Stadtverwaltung Herne

Ausführungen, die mit dem Namen oder Zeichen des Verfassers gezeichnet sind, stellen nicht unbedingt eine offizielle Meinung von Rat oder Verwaltung der Stadt dar. Gleiches gilt von Leserzuschriften.

Zeche „Julia“, ihre Geschichte und ihr Schicksal

als Beispiel für Aufstieg und Niedergang des Steinkohlenbergbaues im nördlichen Ruhrgebiet

von Robert Dreger

Vor längerer Zeit veröffentlichten wir in „Herne — unsere Stadt“ Auszüge aus der Geschichte der Zeche „Von-der-Heydt“. Heute sei über die Schwesteranlage, die Zeche „Julia“, berichtet, die zur gleichen Gewerkschaft gehört. In diesem Zusammenhang soll aber wiederum auch auf den Bergbau im allgemeinen etwas näher eingegangen werden, da bei den Bürgern und Neubürgern unserer Stadt sicher ein Interesse besteht, Wesentliches und Genaueres über den Bergbau zu erfahren. —

Am Anfang eines jeden Bergwerks steht das Schürfen. Alle hochwertigen Bodenschätze stehen in Deutschland, ebenso wie in allen anderen Kulturstaaten unter Staatsvorbehalt. Sie sind dem Eigentum des Grundstücksbesitzers entzogen und gehören der Allgemeinheit.

Schürfen und Muten

Auf einen förmlichen Antrag (Muten) verleiht der Staat das Recht, ein bestimmtes Mineral in einem beschränkten, fest umrissenen Gebiet abzubauen. Bei der Mutung jedoch muß das Vorhandensein eines verleihbaren Minerals bewiesen sein. Das heißt, es muß vorher danach geschürft werden.

In unserem Gebiet, wo die Kohle unter einem mächtigen Deckgebirge liegt, wurde im allgemeinen geschürft, indem von der Erdoberfläche her ein Bohrloch bis zum „hangendsten Flöz“, also bis zum obersten Flöz, niedergebracht wurde.

Wie bei den Feldern der Zeche „Von-der-Heydt“ schürfte und mutete auch bei den Feldern der Zeche „Julia“ der Kaufmann Wilhelm Endemann aus Bochum.

Die Verleihung der zur späteren Zeche Julia gehörenden Felder Julia, Julia I und Bibiana I erfolgte in der Zeit von Januar bis Oktober 1857. Endemann hatte, ehe er diese Felder mutete, auf dem „Hofgrund des Abendroth“ und „im Walde des Landwirths Sandforth“ geschürft und war dort auch fündig geworden.

Alle Mutungen auf Steinkohle im Herner und Recklinghäuser Raum erfolgten etwa in dieser Zeit, also in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Zwangsläufig wirft sich da die Frage auf, warum gerade in dieser Zeit gemutet wurde und nicht schon viel früher, da doch der Steinkohlenbergbau schon seit Jahrhunderten einige Kilometer weiter südlich, in den Ruhrbergen, betrieben wurde. Die Antwort gibt die Entwicklung der Industrie und die Förderung von Gewerbe und Wirtschaft durch den preußischen Staat.

Die Nachfrage nach Kohle stieg schon seit Ausgang des 18. Jahrhunderts mehr und mehr und konnte von den Kleinzechen südlich der Ruhr kaum noch befriedigt werden.

Das Wasser mußte bewältigt werden

Zwar wußte man, daß auch weiter nördlich unter dem Deckgebirge die Kohlenflöze weiterliefen, doch gab es keine Möglichkeit, das stark wasserführende Deckgebirge zu durchteufen. Schon während des Abteufens mußte der Schacht trotz Einsatz der damals gebräuchlichen „Wasserkünste“ — in der Regel Göpelwerke — ersaufen. Eine Änderung trat ein, als Dampfmaschinen das Wasser herauffördern konnten.

Die erste Dampfmaschine

Die erste Dampfmaschine im damaligen Ruhrgebiet lief auf einer Zeche. Sie wurde im Sommer 1799 auf der Zeche „Vollmond“ in Bochum-Langendreer von dem jungen Franz Dinnendahl, einem der großen Ruhrpioniere, in Betrieb gesetzt.

Franz Dinnendahl, an der Ruhr geboren, war als junger Mann eine Zeitlang auf einer Zeche tätig. Er erlernte dann das Zimmermannshandwerk. Als Zimmermeister baute er auf der Zeche „Vollmond“ das Maschinenhaus für die Dampfmaschine.

Diese erste Dampfmaschine für den Ruhrbergbau kam aus England. Sie war von Interessenten in Schlesien bestellt und mit noch einigen anderen auf dem Seewege nach Stettin und dann weiter nach Schlesien gebracht worden. — Gegen Geld und gute Worte hatten die Schlesier sich bewegen lassen, eine Maschine dem Besitzer der Zeche „Vollmond“, einem Baron von Romberg, zu überlassen.

Von Schlesien aus wurde die Maschine nun über die Straßen mit Pferd und Wagen nach Westfalen gebracht. Ein Monteur begleitete sie, um sie auf der Zeche „Vollmond“ aufzubauen. — Es gab damals in Westfalen gewiß nur wenige Menschen, die jemals eine Dampfmaschine gesehen hatten. — Die einzige „Feuermaschine“ in der weiteren Umgebung stand auf der Saline Königsborn bei Unna.

Zunächst zeigte sich jedoch auf der Zeche „Vollmond“, daß der aus Schlesien mitgekommene Monteur nicht fähig war, die Maschine richtig aufzubauen und in Betrieb zu setzen. Schon dachte man daran, aus England von der Herstellerfirma Boulton & Watt einen wirklichen Fachmann kommen zu lassen; da

gelang es dem Zimmermann Dinnendahl, der nur aus Neugierde oder aus technischem Interesse bei den mißglückten Versuchen zugeschaut hatte, die Maschine in Gang zu setzen. —

Mit der Entstehung der Zeche „Julia“ hat diese kleine Geschichte natürlich nur mittelbar zu tun, mit dem Werden des heutigen Ruhrgebiets aber umso mehr.

Wie oben schon gesagt, lief diese erste Dampfmaschine an der Ruhr im Jahre 1799. Den Grubenunternehmern eröffneten sich mit der Nutzung der Dampfkraft neue Möglichkeiten. — Nur waren vorerst keine weiteren Dampfmaschinen zu bekommen. Wegen der Wirren der Revolutionskriege und später infolge der Kontinentalsperre durch Napoleon konnten Waren aus England kaum das Festland erreichen.

Von Vorteil war dieser Umstand für Franz Dinnendahl, der, von den Bergbauunternehmern gedrängt, 1802 seine erste eigene Dampfmaschine fertigstellte, die an Güte und Leistung den englischen zumindest ebenbürtig gewesen sein soll.

Wenn nun einerseits die einfachsten technischen Voraussetzungen zum Tiefbau bei der Steinkohlengewinnung gegeben waren, so wurde andererseits durch die ständig steigende Nachfrage nach Kohle der Tiefbau einfach unumgänglich notwendig. Noch war aber ein weiteres schwerwiegendes Problem zu lösen: der Transport der Kohle.

Transportmittel Eisenbahn

Damals führten zu den Kleinzechen in den Ruhrbergen keine Straßen, und die Kohlen wurden in Säcken auf dem Rücken von Pferden transportiert. Späterhin wurden zwar einige Straßen („Aktienstraßen“) gebaut. Eine von ihnen, die von der Ruhr in Mülheim in den Bereich von E.-Borbeck führt, trägt noch heute diesen Namen. Doch auch die Beförderung mit Pferd und Wagen verteuerte die Kohle ganz erheblich. Unter Friedrich dem Großen wurde die Ruhr schiffbar gemacht, um auf diesem Wege die Kohle billiger zu ihrem Bestimmungsort bringen zu können. Das war zweifellos ein Fortschritt, der aber auch nur zum Tragen kam, wenn der Bestimmungsort auf dem Wasserwege von der Ruhr aus und der Ruhrmündung aus zu erreichen war.

Der entscheidende Wendepunkt trat mit dem Bau der Eisenbahn ein. Die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn (und auch ihre damalige Bedeutung im Kriegsfall) wurde sehr schnell erkannt. Mit nie für möglich gehaltener Geschwindigkeit wurden damals in Deutschland Eisenbahnen gebaut. Für die

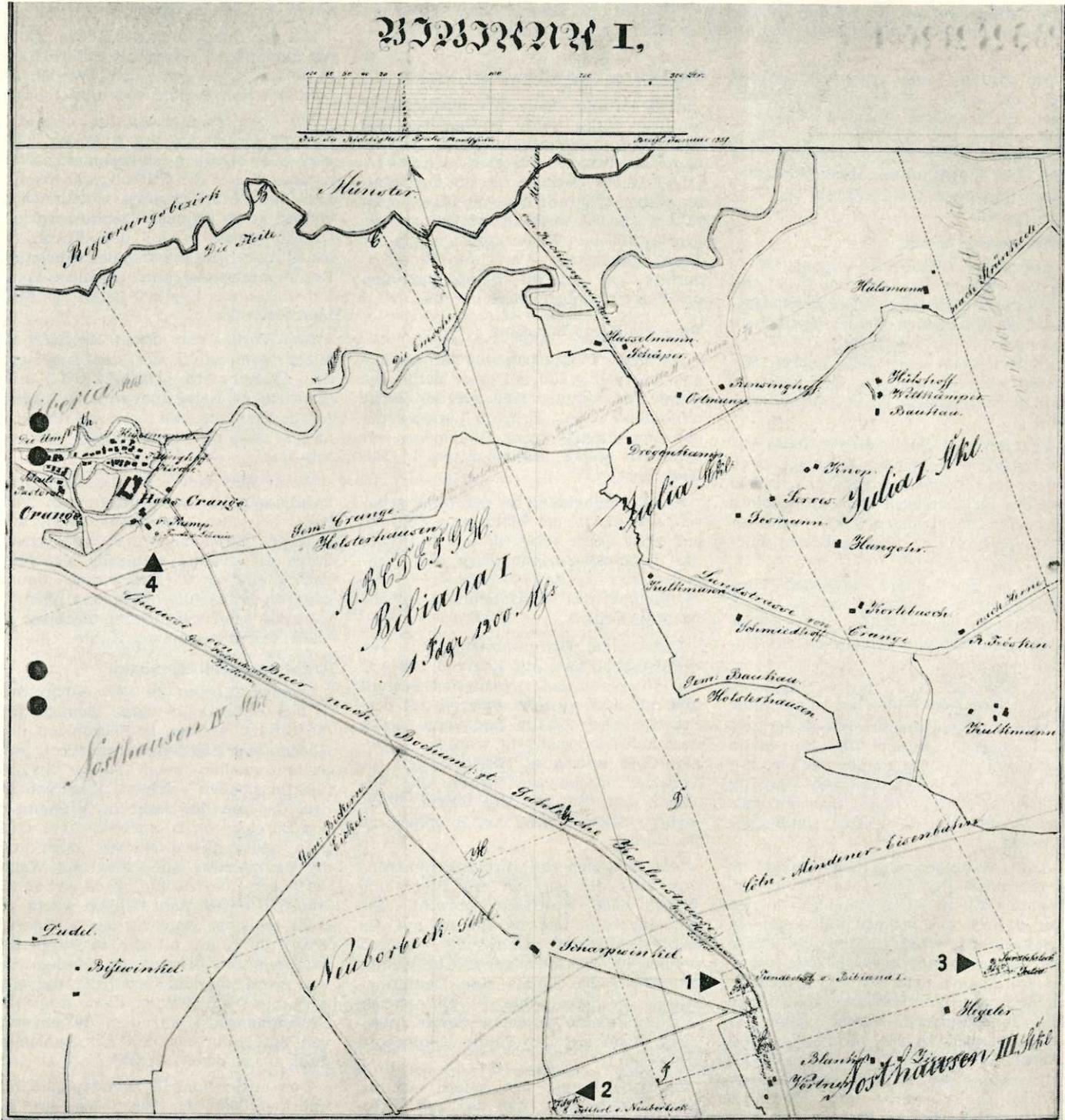
Schienen und Brückenbauwerke wurden gewaltige Mengen Stahl gebraucht. Für die Stahlerzeugung waren wiederum Unmengen von Steinkohle erforderlich. So griff eins ins andere. Auch die Lokomotiven der Eisenbahn und die in anderen Wirtschaftszweigen nun mehr und mehr aufkommenden Dampfmaschinen wurden große Kohlenverbraucher. Selbst die Haushalte in revierfernen Gegenden konnten sich nun die mit der Eisenbahn unvergleichlich billiger herangeführte Steinkohle aus dem Ruhrgebiet leisten.

So etwa war die Situation als in Herne die Grubenfelder verliehen und die ersten Schächte abgeteuft wurden.

Der erste „Julia“-Schacht

Die kleineren Zechen in der Nähe der Ruhr waren mit verhältnismäßig geringem Kapital errichtet worden. Die Anlagen im mittleren Ruhrgebiet jedoch mit ihren tiefen und teuren Schächten verschlangen große Summen harter Taler, bevor noch die erste Tonne Kohle gefördert werden konnte.

Wilhelm Endemann hatte für damalige Verhältnisse einen riesigen Grubenfelderbesitz erworben. Es ist nicht bekannt, ob Endemann sich damals mit der Absicht trug, selbst die Förderung aufzunehmen oder ob er Geldgeber suchte, die mit ihm gemeinsam Bergwerke gründen wollten, oder ob er von vornherein die Absicht hatte, die erworbenen Besitztitel mit Gewinn weiterzugeben. — Bekannt ist, daß Endemann bis 1864 jährlich das „Rezeßgeld“ entrichtete und sich damit den Besitz der verliehenen Felder sicherte.



Verleihungsriß für das Feld Bibiana I (verkleinerte Wiedergabe). Zur Zeche „Julia“ gehören die drei Grubenfelder Julia, Julia I und Bibiana I. — Um vom Staat ein Grubenfeld verliehen zu bekommen, muß das Vorhandensein des verleihbaren Minerals nachgewiesen werden. Der Verleihungsriß zeigt einige Fundpunkte, wo durch Bohrungen von der Erdoberfläche her das Vorhandensein von Steinkohle innerhalb des beanspruchten Feldes nachgewiesen wurde.

1 = Fundbohrloch des Feldes „Bibiana I“, 2 = Fundbohrloch des Feldes „Neuborbeck“ (Zeche „Shamrock“), 3 = Fundbohrloch des Feldes „Julia“, 4 = Fundbohrloch des Feldes „Liberia“ (Zeche „Unser Fritz“).

Am 1. März 1867 erwarb die „Belgische Civil-Gesellschaft der Steinkohlen-gruben von Herne-Bochum“ (Société civile belge des charbonnages d'Herne-Bochum) die Juliafelder. Vorher hatte die gleiche Gesellschaft schon die „Vonder-Heydt“-Felder von Endemann gekauft und im Jahre 1869 erwarb sie auch die Recklinghäuser Felder, die jedoch nicht im Besitz Endemanns waren.

Die belgische Gesellschaft war erst 1863 unter der Leitung des französischen Ingenieurs Demmler gegründet worden. Sitz der Gesellschaft war Namur mit einer Filiale in Paris. Ansehend war die Gesellschaft sehr kapitalkräftig. Sofort nach Erwerb der Grubenfelder ging man daran, einen Schacht abzuteufen. Wie überall in unserem Bezirk, gab es beim Teufen des Schachtes

Wasserzuflüsse. Beim Schacht „Barillon“ — diesen ersten Namen trug die Schachtanlage „Julia“ bis 1889 — waren die Zuflüsse mit 350 l/min noch vergleichsweise günstig. Von den Engländern hatte man gelernt, die Schachtwandung bei ungünstigen Gebirgsverhältnissen mit Tübbing (stählerne Ringplatten) zu bauen. Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts lebten mehrere englische Fachleute hier in Herne. Grabsteine auf dem alten Friedhof zwischen Behrens- und Kirchhofstraße können vermutlich über die entsprechenden urkundlichen Belege der Kirchengemeinde interessanter Hinweis sein.

Nachdem das wasserführende Deckgebirge durchteuft war, machte der Schacht keine Schwierigkeiten mehr. Die Förderung in diesem ersten Schacht konnte dann in der zweiten Hälfte des Jahres 1869 aufgenommen werden.

Tagesanlagen

Hand in Hand mit der Herrichtung des Bergwerks unter Tage mußten nun auch auf dem Zechengelände Tagesanlagen geschaffen werden. Die Gegenüberstellung der Lagepläne von „Julia“ aus verschiedenen Jahren zeigt anschaulich die Entwicklung der Situation über Tage. Klein und fast primitiv erscheint die Anlage auf dem ältesten Plan, wenn man ihn mit denen aus späteren Jahren vergleicht. Deutlich wird aber auch, daß diese ersten Gebäude und Anlagen den Kern für alle weiteren bildeten.

Was gehörte nun unbedingt zu den Tagesanlagen eines Zechenbetriebes, eines Bergwerks, wenn der Schacht abgeteuft und die Förderung aufgenommen war? — Zunächst ist ein Maschinenhaus für die Fördermaschine und das dazugehörige Kesselhaus mit Kamin unerlässlich. Dann auch eine einfache Aufbereitungsanlage, eine „Separation“, wo man aus den Förderkohlen die mitangefallenen Berge (Steine) herausbrachte und die Kohle nach Stückgrößen sortieren konnte.

Man brauchte natürlich einen Gleisanschluß mit einer Verladeeinrichtung, eine einfache Werkstatt mit einer Schmiede und man brauchte eine Waschkau und ein Büro.

Viele Kumpels zogen es damals vor, schwarz nach Hause zu gehen, anstatt sich in der Kau zu waschen. Mit den heute hygienisch vorbildlichen Badeeinrichtungen lassen sich die damaligen Verhältnisse natürlich nicht vergleichen. — Die ganze Schichtbelegschaft mußte sich damals zum Waschen in ein und dasselbe mehr oder weniger große Becken begeben, das mit lauwarmem Wasser gefüllt war. — Verständlich, daß viele Bergleute ihre sprichwörtliche Kameradschaftlichkeit nicht auf dieses Gebiet auszudehnen wünschten, und sich lieber zu Hause reinigten.

Menschenstrom ins Ruhrgebiet

Vor allen diesen erforderlichen Bauten, Einrichtungen und Dingen brauchte man aber Menschen, die bereit waren, die harte und gefährliche Arbeit des Bergmanns zu tun. Die alteinge-

49

Sie werden hierdurch aufgefordert, das für das Jahr 1861 von
der Steinkohlen-Zeche **Bibiana I**
zu entrichtende Rezeßgeld ad 1 Thlr. 1 Sgr. 1 Pf. spätestens
bis zum 31. December d. J. an die unterzeichnete Kasse einzuzahlen.
Bochum, den 1^{ten} Juli 1861
Königliche Berg-Amts-Kasse.

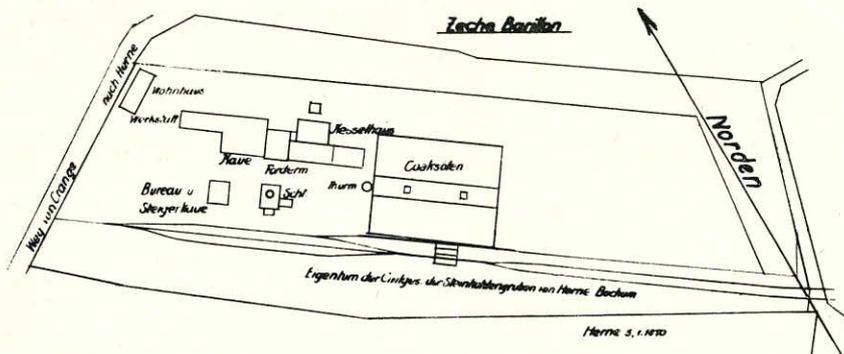
An
den Herrn *W. G. Endemann*
Bochum

Der vorstehende Rezeßgeld-Betrag ist mit
1 Thlr. 1 Sgr. 1 Pf.
heute an die unterzeichnete Kasse eingezahlt.
Bochum, den 18
Königliche Berg-Amts-Kasse.

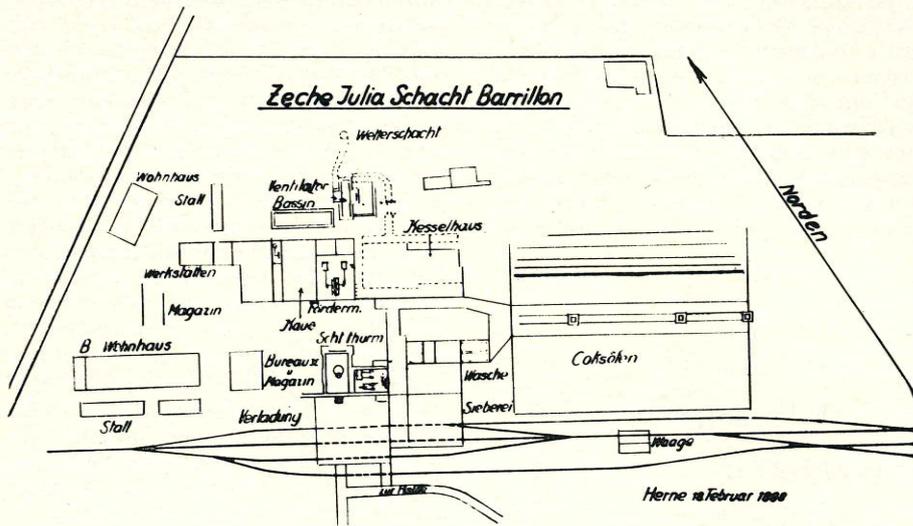
H. S. M.
Man. M.

Diese Aufforderung ist bei der Zahlung der Kasse wieder vorzulegen.

Aufforderung zur Zahlung des Rezeßgeldes. Zu den spärlichen Unterlagen aus der Zeit vor der Errichtung der Schachtanlage gehört diese Aufforderung zur Zahlung des Rezeßgeldes. Der Besitzer des Feldes „Bibiana I“, Kaufmann Wilhelm Endemann aus Bochum, mußte zur Aufrechterhaltung seines Besitzanspruches auf das verliehene Grubenfeld jährlich ein Rezeßgeld entrichten.



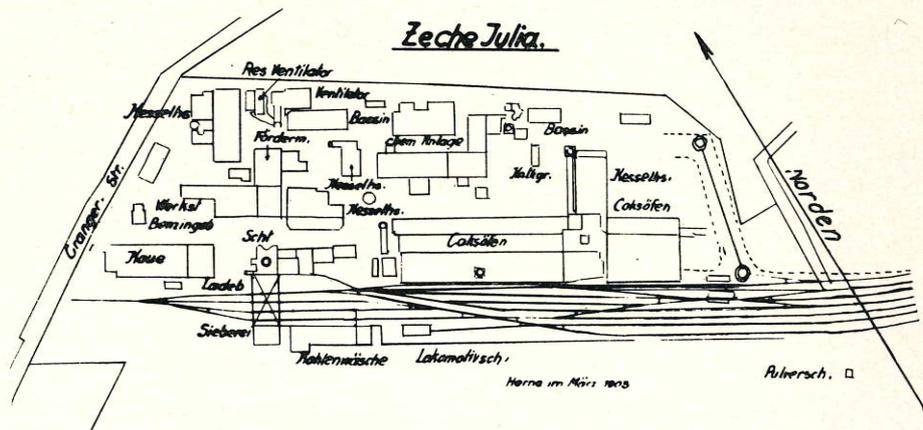
Tagesanlagen der Zeche Barillon im Jahre 1870.



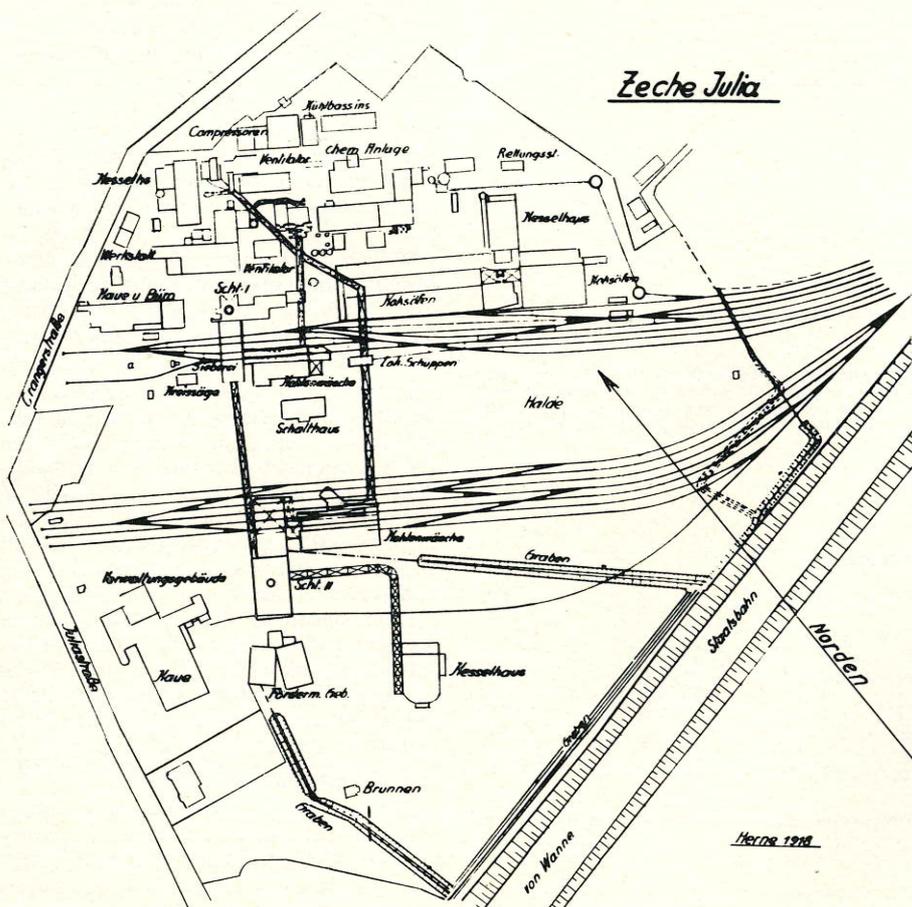
sessene Bevölkerung konnte nur einen geringen Teil der erforderlichen Arbeitskräfte stellen. So holten aus ganz Deutschland und auch von jenseits der Grenzen Werber Arbeitswillige heran. Besonders stark war der Menschenstrom aus den preußischen Ostgebieten. Dieser Zustrom von Menschen ins Ruhrgebiet dauerte in mehr oder minder starken Wellen insgesamt mehr als hundert Jahre an und hatte nach dem zweiten Weltkrieg seinen letzten Höhepunkt erreicht.

Fortentwicklung der Tagesanlagen bis zum Jahre 1888. — So war es bei der Übernahme der Zeche durch die Harpener Bergbau AG. (Die alten Zeichnungen zeigen unterschiedliche Schreibungen des Namens Barillon.)

Umfang des Zechengeländes im Jahre 1903. Die Vergrößerung zeigt sich nicht zuletzt an den Gleisanlagen.



Anlagen gegen Ende des ersten Weltkrieges.

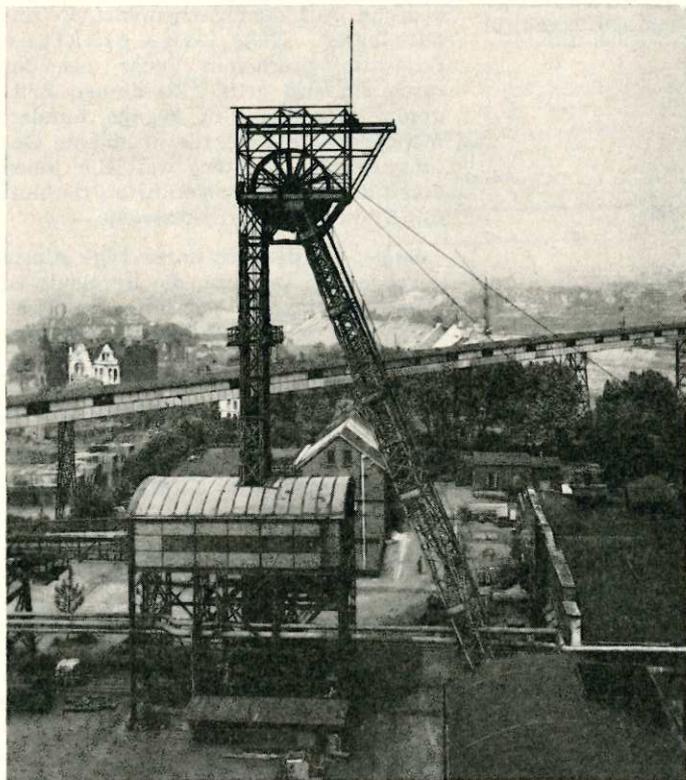


Bergmannswohnungen

Für die vielen Arbeitskräfte und ihre Angehörigen, die ins Ruhrgebiet kamen, mußte nun Wohnraum in großem Umfang bereitgestellt und ständig neu erstellt werden. In den meisten Fällen kamen die Neubergleute aus ländlichen Gebieten. Sie hatten offenbar eine Abneigung gegen „städtische“ Wohnungen und zogen es vor, dort zu leben, wo sie einen Garten bestellen und Tiere halten konnten. Die Zechengesellschaften und Industrieunternehmen kamen diesen Neigungen ihrer Arbeiter häufig entgegen, indem sie ganze Siedlungen schufen, in denen jede Familie ihren Garten und Stall hatte. Für die Zechen und Werke ergab sich dabei oft der Vorteil der geschlossenen Ansiedlung in der Nähe der Zeche oder des Werkes. Die frühen Siedlungen dieser Art erscheinen uns heute zwar städtebaulich nicht als Schmuckstücke und sind es auch wahrscheinlich für die Augen ihrer ersten Bewohner nicht gewesen. Die Zweckmäßigkeit dieser Wohnungen für die meist völlig besitzlosen Arbeiter stand jedoch außer Frage. Denn wenn auch

Wenn man die alten Akten und Schriftstücke des Unternehmens durchblättert, so fällt einem auf, daß über außergewöhnliche Ereignisse sehr ausführliche Aufzeichnungen vorhanden sind. Über den alltäglichen Betriebsablauf ist schon viel weniger berichtet. Über die Menschen

hatte. Das Maschinenhaus war auf jener Zeche in Brand geraten und samt der Fördermaschine in den Schacht gestürzt. Etwa 100 Menschen wurden dabei eingeschlossen, auch Frauen und Kinder. In England wurde daraufhin das Einschachtsystem nicht mehr zugelassen.



„Julia“-Schacht I. Er war viele Jahre der einzige Zugang zu den untertägigen Anlagen.

im Betrieb jedoch, besonders über ihr Denken und Fühlen, ist kaum etwas vermerkt. Dennoch sind es letztlich die Menschen, die alles ausmachen, die alles geschaffen haben, woran wir heute weiterschaffen. — Die Zufriedenheit und Freude sowie die Not und die Angst dieser Menschen hatten den entscheidenden Einfluß auf den Gang der Dinge.

Das verhängnisvolle Einschachtsystem

Das Unglück auf „Julia“ hatte, so groß der materielle Schaden auch war, keine Menschenleben gefordert. Allen Beteiligten und Verantwortlichen war jedoch klar, daß der Grund hierfür mehr in einem glücklichen Geschick als in den vorhandenen Sicherheitseinrichtungen zu suchen war. Die Zeit war längst reif, durchgreifende Vorkehrungen für die Sicherheit des Bergmanns zu treffen. Seit Mitte des vorigen Jahrhunderts, da man den modernen Tiefbau großen Stils auf den Steinkohlenbergwerken einführte, kamen mehr und mehr Massenunglücke vor, und die Redensart, daß der Bergmann mit seinem Grubenanzug sein Totenhemd anziehe, ist vermutlich in dieser Zeit entstanden, mindestens aber damals recht stark wieder in das Bewußtsein gekommen.

Schon 1854 war es auf einer englischen Steinkohlenzeche zu einem Unglück gekommen, mit dem der Brand auf „Julia“ eine gewisse Ähnlichkeit

Auf einer Zeche in der Nähe von Luga in Sachsen war 1867 der einzige Schacht eingestürzt und hatte 101 Menschen begraben. Nach diesem Unglück forderte August Bebel die gesetzliche Einführung des Zweischachtsystems, „bestehend aus einem Förder- und einem Sicherheitsschacht“.

Unruhe durch Unglücksnachrichten

Ein großes Unglück, das in jener Zeit die Öffentlichkeit besonders stark erschütterte und überall Bestürzung hervorrief, geschah im August 1869 auf dem Burgker Steinkohlenbergwerk bei Dresden. Durch eine Schlagwetterexplosion verloren 276 Menschen ihr Leben. Dabei wurden 141 Männer sofort bei der Explosion getötet, 135 erstickten später in den Brandgasen. Viele von ihnen lebten noch stundenlang, einige vielleicht noch tagelang. Einige der Verunglückten hinterließen, den sicheren Tod vor Augen, noch eine kurze Mitteilung für ihre Angehörigen. Diese letzten Aufzeichnungen der Todgeweihten wurden damals nach der Bergung der Toten von der Presse veröffentlicht und erweckten in allen Teilen Deutschlands die größte Anteilnahme. Viel mehr als die Meldung von der Zahl der Toten es getan hatte, ergriffen diese niedergeschriebenen Gedanken und Grüße der Eingeschlossenen, die um ihr Schicksal wußten, die Öffentlichkeit und ganz besonders die Menschen, die selbst mit dem Bergbau verbunden waren.

Einige dieser erschütternden Zeilen seien hier nach langer Zeit noch einmal wörtlich in der Originalschreibung und ohne weiteren Kommentar veröffentlicht:

„Dies ist der letzte Ort wo wir Zuflucht genommen haben ich habe meine Hoffnung aufgegeben weil die Wetterführung auf Segen Gottes und Hoffnung Schacht vernichtet sind, der liebe Gott mag die meinigen und meine lieben Freunde die mit Sterben müssen sowie die Familien in Schutz nehmen

Ernst Bähr 1. Steiger“

„Ctian Schmidt. Meine Lieben angehörigen, indehm ich vor Augen seh, das wier Sterben müssen erinnere ich mich an euch. Lebet alle wohl und ein frohes Wiedersehen, das andere muß ich euch überlassen. Zwischen 9 bis 10 Uhr.“

„Lebt alle wohl ihr Hinterlassenen. Liebe Frau der liebe Gott hat mich und Bruder Karl bis in der 11. Stunde erhalten versorge mir die Marie gut in der Kammer in einem Buch liegt ein Thaler Geld. Grüßt mir Mutter und Geschwister. Auf Wiedersehn

Ernst Schmidt“

„Leb wohl, meine liebe Frau. Lebt wohl meine lieben Kinder. Ich reich euch meine Hände, Lebt wohl meine Eltern, verlaßt meine Frau nicht, Lebt wohl alle meine Bekannten, verlaßt meine Frau und Kinder nicht lebt wohl. Lebt wohl meine beiden Geschwister seht wohl auf meine Frau und Kinder, lebt wohl, meine letzte Stunde. Leb wohl

Karl Hanisch 1 Uhr“

Auch im Ruhrgebiet, in der engeren Nachbarschaft, kam es zu Grubenkatastrophen. Auf der Zeche „Neu-Iserlohn“ nordöstlich Bochum verloren im Januar 1868 durch eine Schlagwetterexplosion 82 Menschen ihr Leben. Im Jahre 1870 kamen bei einer erneuten Schlagwetterexplosion 35 Bergleute um. Im Jahre 1871 fanden auf der Nachbaranlage von „Julia“, der Zeche Shamrock 10 Bergleute den Tod.

Gefahren mußten gebannt werden ...

Diese vielen Massenunglücke und die große Zahl der tödlichen Einzelunfälle trugen in ganz besonderem Maße dazu bei, das hohe Ansehen, das der Bergbau seit dem Mittelalter besaß, zu schwächen und den Stand des Bergmanns als wenig begehrenswert für den ansehen zu lassen, der auch andere Arbeit finden konnte.

Was war nun die Ursache für die vielen Todesopfer im Steinkohlenbergbau? Nun — zunächst war der Tiefbau, in dem der Bergmann zuerst mit den gleichen Mitteln arbeitete, die bei den alten Kleinzechen noch ausgereicht hatten, weitaus gefahrenreicher in sich. Viele Methoden und Dinge waren dazu vom Erz- und Salzbergbau übernommen. Ganz besonders aber wurde immer wieder das Einschachtsystem bemängelt.

Wie auf „Julia“ gab es auf vielen anderen Zechen nur einen einzigen Schacht. Wurde dieser einzige Zugang zu den untertägigen Betrieben aus irgendeinem Grunde unbenutzbar, so befanden sich die Männer in der Grube in einer tödlichen Falle.

Eine weitere Gefahrenquelle, die noch viel mehr Menschenleben gefordert hat, war die mangelhafte Wetterführung (Luftzirkulation) innerhalb des untertägigen Grubengebäudes. Durch den einen Schacht mußte sowohl die frische Luft ein-, als auch die verbrauchte Luft ausströmen. Man brachte das mehr schlecht als recht fertig, indem man den Schacht von oben bis unten unterteilte. Natürlich ließen sich auf diese Art „Wetterkurzschlüsse“ gar nicht vermeiden, und in den vom Schacht etwas entfernt liegenden Grubenbauen, war kaum noch eine Luftbewegung spürbar. Gerade dort, wo die Kohle hereingewonnen wird, ist aber ein starker Wetterstrom erforderlich. Nicht nur, um die dort arbeitenden Männer mit Frischluft zu versorgen, sondern insbesondere, um das aus dem Gebirge austretende Grubengas (Methangas — CH_4) hinwegzuspülen. Geschieht das nicht oder nur unvollständig, so bildet das Grubengas, wenn es einen Anteil von 4 Prozent überschreitet, ein hochexplosives Gemisch. Hier genügt nur ein Funke, um eine Explosion zu erzeugen,

welche die verheerendsten Folgen haben kann.

Aus diesen Gründen drängte auch bei uns die Bergbehörde auf baldige Beseitigung des Einschachtsystems. Auf der Zeche „Julia“ war es allerdings nicht erforderlich, sofort einen zweiten Schacht abzuteufen. Hier bot es sich an, die Schwesteranlagen „Julia“ und „Von-der-Heydt“ unterirdisch durch einen Querschlag zu verbinden. So ließ sich die Wetterführung entscheidend verbessern, und bei möglichen Katastrophen war ein Fluchtweg vorhanden. — Sofort nach dem Brand von 1872 wurde auf Betreiben der Bergbehörde der Verbindungsquerschlag sowohl von „Julia“ als auch von „Von-der-Heydt“ aus in Angriff genommen und mit allen Kräften voran getrieben.

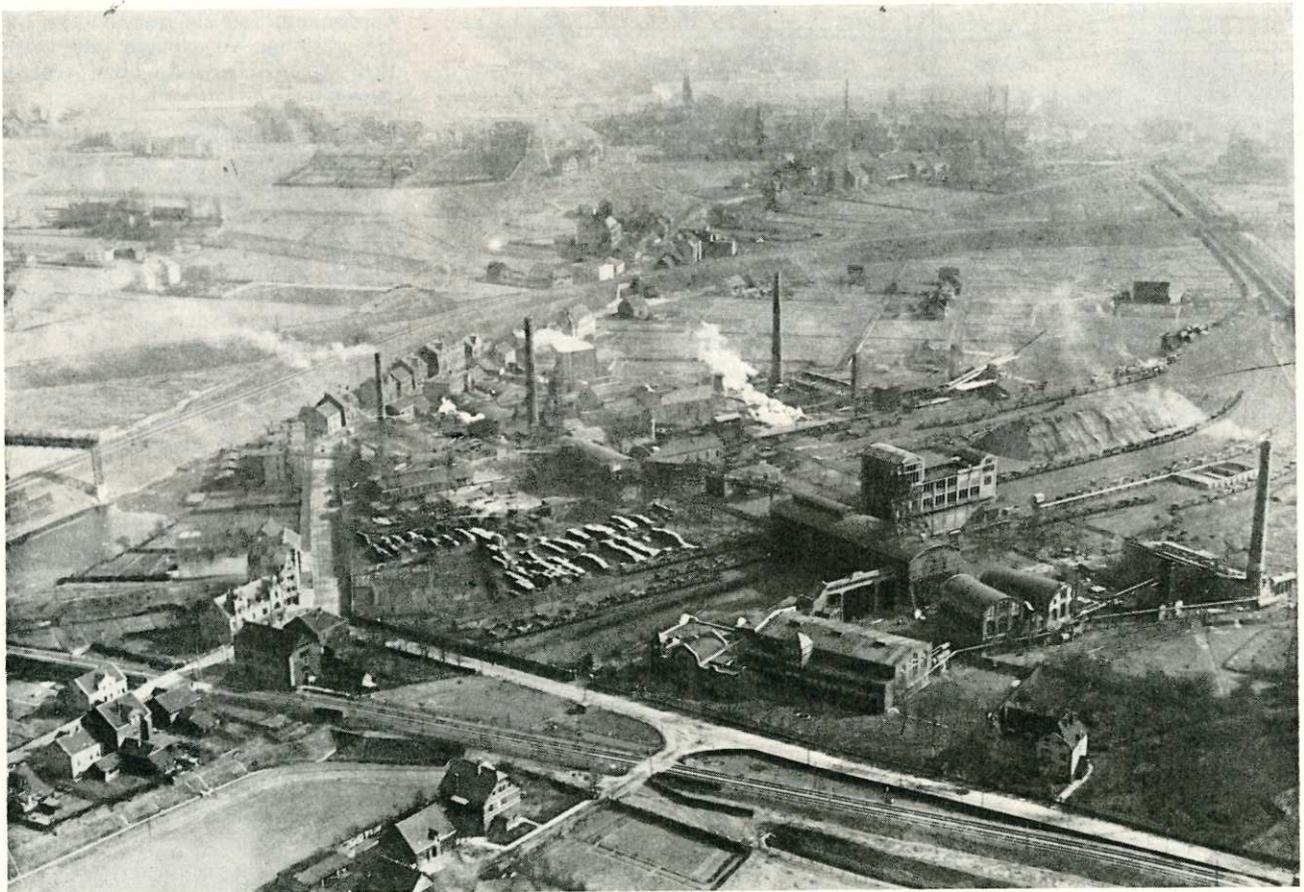
Die Sicherheitslampe

Eine weitere Ursache für die häufigen Schlagwetterexplosionen war das alte offene Geleucht des Bergmanns. Diese alten Lampen, „Frösche“ genannt, waren sehr einfach aber robust und zweckmäßig. Zweckmäßig jedoch nur im Erz- und Salzbergbau, wovon sie auch übernommen worden waren. Dort aber, wo Steinkohlen im Tiefbau gewonnen werden und große Mengen Gas aus dem Gebirge austreten, ist das Mitführen einer offenen Flamme mit großen Gefahren verbunden.

Schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatte der englische Physiker Sir Humphrey Davy eine Sicherheitslampe für den Bergmann erfunden. Diese Lampe ist heute eines der Symbole des Ruhrbergbaues. Auf der Zeche „Julia“ („Barillon“) wurde die Davysche Sicherheitslampe in den Jahren 1871 bis 1876 eingeführt. Der Sicherheitsfaktor der Lampe besteht in einem engmaschigen Drahtkorb. Durch das Maschengeflecht kann zwar der für die Verbrennung erforderliche Sauerstoff zu der Flamme gelangen und auch das Gas, — aber die Flamme kann wegen der Engmaschigkeit (144 Maschen auf 1 Quadratzentimeter) nicht durch das Metallgeflecht hindurchschlagen. Den heute überwiegend benutzten elektrischen Lampen gegenüber hat die Sicherheitslampe den Vorteil, daß man an ihrer Flamme sehen kann, ob sich gefährliche Gase in den Grubenbauen befinden. Aus diesem Grunde werden Sicherheitslampen auch heute noch von den „Wetterleuten“ benutzt.

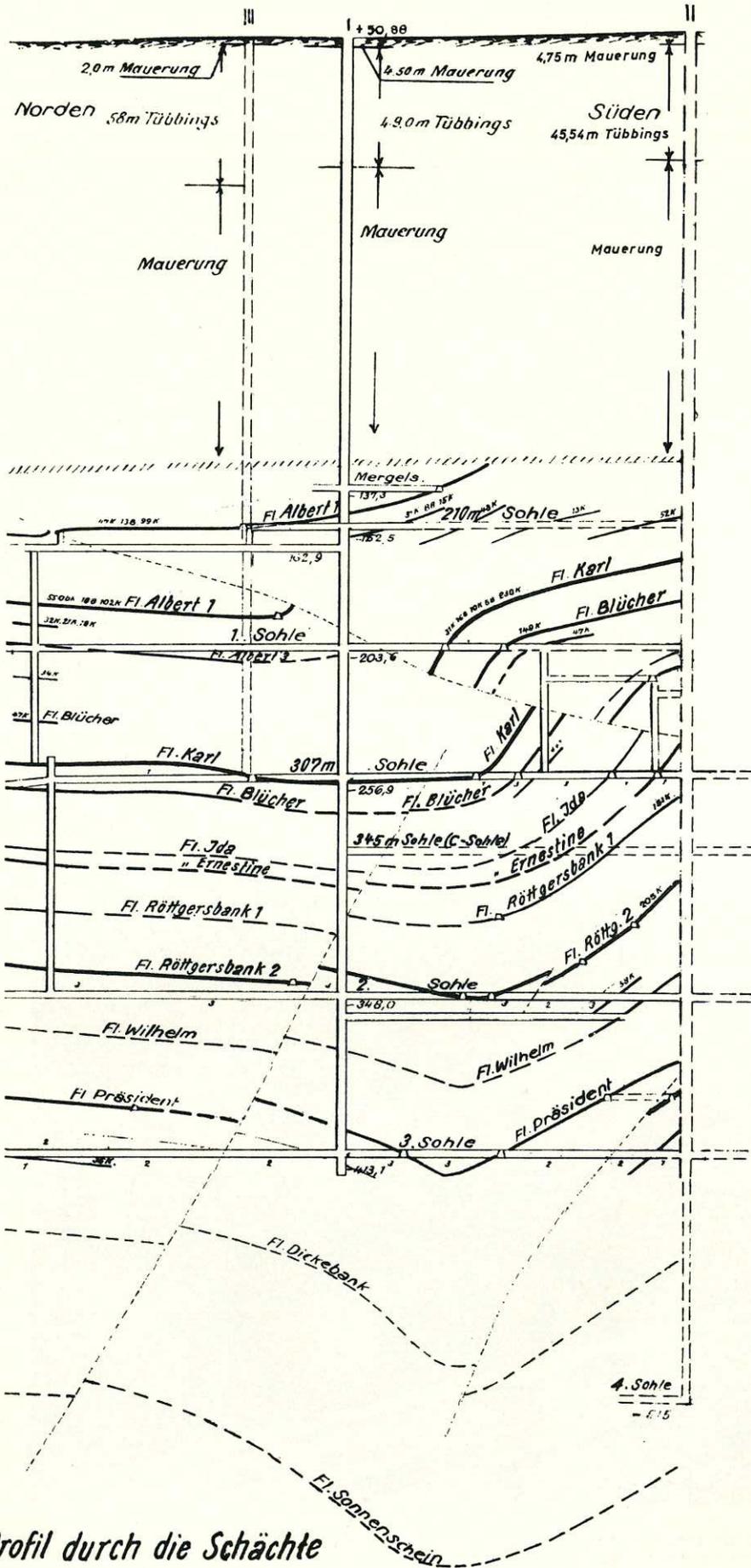
Besitzer in Paris

Die Einführung der neuen Lampen im Verein mit weiteren Sicherheitsvorkehrungen, die heute längst selbstverständlich sind, erforderte natürlich einen ziemlich großen finanziellen Aufwand. Die verantwortlichen deutschen Leiter der belgischen Gesell-



Ein heute längst Geschichte gewordener Blick auf die Tagesanlagen von „Julia“ aus den 20er Jahren. Diese Flugzeugaufnahme mit dem Blick aus westlicher Richtung hat besonderen Wert, weil sie wahrscheinlich die einzige ist, die noch die Seilbahn zeigt, die Vorgängerin der Oberkettenbahn: Am linken Bildrand in der Mitte die Schutzbrücke der Seilbahn über den Bahndamm, dicht davor zwei Hängewagen. Weiter nach rechts über der Cranger Straße ist ein weiterer Wagen erkennbar.

Julia



Profil durch die Schächte

schaft mögen es den französischen Besitzern gegenüber nicht immer leicht gehabt haben, wenn sie die materiellen Mittel für die erforderlichen Verbesserungen erhalten wollten.

Im Jahre 1874 wurde die „Société civile belge des charbonnages d'Herne-Bochum“ in rechtliche Schwierigkeiten wegen ihrer Besitztitel verwickelt, da sie nach deutschem Recht nicht als juristische Person gelten konnte. Unter dem Datum vom 20. August 1875 wurde das Unternehmen aus diesem Grunde in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, in die „Société anonyme belge des charbonnages d'Herne-Bochum“. Sitz der Gesellschaft blieb Brüssel. Die sechs Mitglieder des Verwaltungsrates wohnten sämtlich in Paris. Fünf der sechs Herren führten die schöne Berufsbezeichnung „Besitzer“ bzw. „Rentier“, nur einer nannte sich Kaufmann.

Leitender Direktor und Repräsentant der Gesellschaft in Deutschland wurde Albert Gielen aus Dortmund.

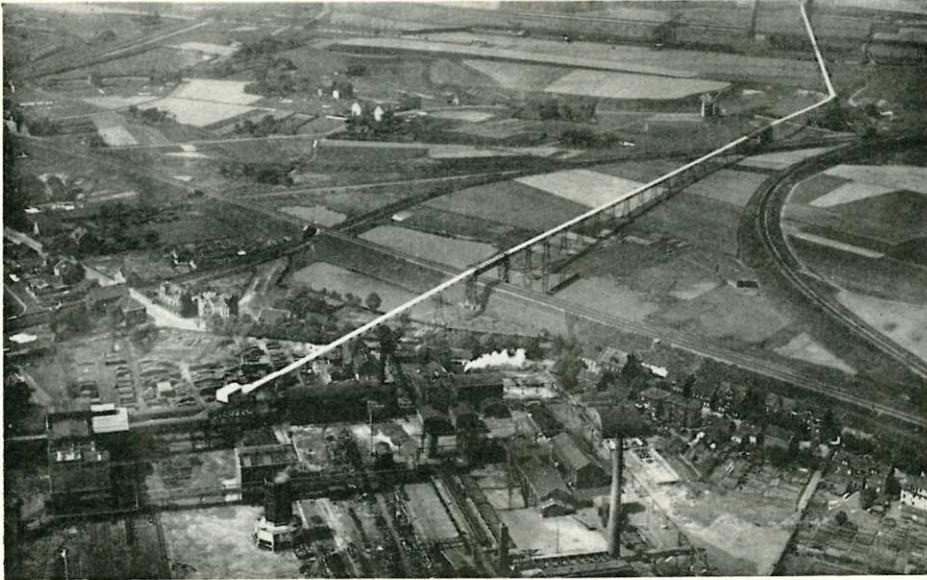
Es ist kaum anzunehmen, daß die Rentiers in Paris auch nur die geringste gefühlsmäßige Bindung zu ihrem Werk verspürten, das irgendwo im verhaßten Preußen lag.

Der Deutsch-französische Krieg von 1870/71 war von den Franzosen verloren worden und der französische Staat mußte die ungeheure Summe von 5 Milliarden Goldfranken an das neugegründete deutsche Kaiserreich zahlen. — Man kann es den französischen Gesellschaftern in dieser Situation kaum verdenken, daß sie nur mäßige Lust zu Investitionen verspürten und vornehmlich an hohen Dividenden interessiert waren.

Unglücksjahr 1877

Doch überall, wo der Mensch gegen Naturkräfte arbeiten muß, die sich nicht bis ins Letzte berechnen lassen, gibt es immer wieder Rückschläge. Natürlich kann man an dieser Stelle keinen bis ins einzelne gehenden chronologischen Ablauf der betriebswirtschaftlichen Schwierigkeiten und der Unglücksfälle geben. Aus der Fülle des Geschehens wollen wir jedoch noch einmal das Jahr 1877 herausheben, das als Unglücksjahr in die Betriebsgeschichte eingegangen ist.

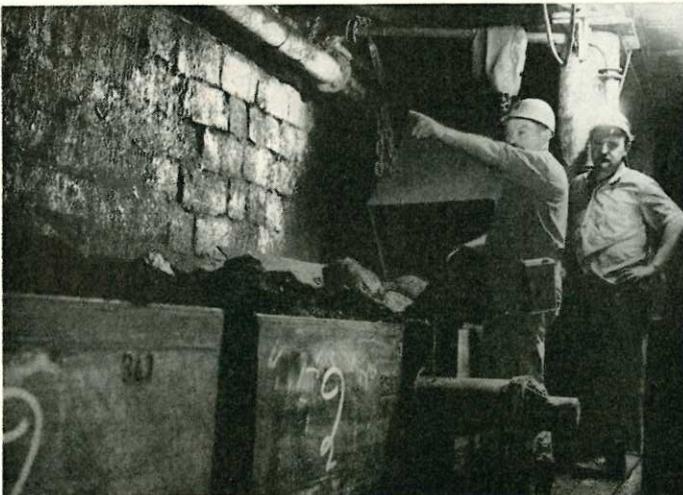
◁
Schnitt durch die „Julia“-Schächte. Schacht I, abgeteuft 1867 bis 1869, war der erste und für lange Zeit der einzige Schacht auf „Julia“. Schacht III wurde von 1886 bis 1888 unter schwierigen Bedingungen abgeteuft. Die Wasserzuflüsse erreichten während des Abteufens zeitweise die bemerkenswerte Höhe von 3000 Litern pro Minute. Das Vorhandensein des Schachtes III blieb weitgehend unbekannt, da er weder Einbauten noch ein Fördergerüst besaß und ausschließlich der Wetterführung diente. — Der Schacht II war der größte und modernste der „Julia“-Schächte. Die Abteufarbeiten wurden am 20. Mai 1903 begonnen; die Förderung am 1. August 1907 aufgenommen. — Heute sind alle drei Schächte verfüllt. In dem hier wiedergegebenen Schnitt tragen die Sohlen die Bezeichnungen, die erst nach der Verbindung mit der Zeche „Recklinghausen II“ gebräuchlich wurden. So nannte man z. B. die hier gezeigte 3. Sohle früher auf „Julia“ 5. Sohle.



„Julia“ in den 30er-Jahren. Das Bild wird beherrscht von der Oberkettenbahn, die „Julia“ mit der Zentralaufbereitungsanlage und den modernen Verladeeinrichtungen des „Julia-Hafens“ am Rhein-Herne-Kanal verband.

Am 20. Januar 1877 war die Wasserhaltungsmaschine beschädigt worden und konnte nur notdürftig wieder in Stand gesetzt werden. Am 31. Januar wurde die Maschine erneut defekt und fiel für eine zeitlang wieder aus. — Man muß bedenken, daß die Maschinen seinerzeit meistens Einzelanfertigungen waren, und Ersatzteile mußten für die betreffende Maschine besonders angefertigt werden.

Nach dem Ausfall der Wasserhaltungsmaschine versuchte man sich dadurch zu helfen, daß man nur auf einer Schicht (8 Stunden) Kohlen förderte und auf zwei Schichten (16 Stunden) mit einem unter dem Förderkorb angebrachten großen Kübel Wasser förderte. Doch die Wasserzuflüsse waren gerade in jener Zeit so stark, daß der Wasserstand auf diese Art nicht kurz gehalten werden konnte. Die zweite Sohle mußte aufgegeben werden und ersoff. Der Betrieb wurde nun auf die erste Sohle und die Mergelsohle beschränkt. Der größte Teil der Arbeitsplätze war aber nun nicht mehr zu belegen. Bis Mitte Februar mußten etwa zwei Drittel der Belegschaft entlassen werden.



Zechenplatz von „Julia“ in den 50er Jahren.



Zechenplatz von „Julia“ in den 50er Jahren.

Nun hatte man, weil bei der Wasserförderung mit dem Kübel die Fangvorrichtung des Förderkorbes eingriff, diese Fangvorrichtung außer Betrieb gesetzt. Am 21. Februar wurde durch ein Versehen des Fördermaschinenisten oder durch einen technischen Fehler der Förderkorb bis unter die Seilscheibe gezogen. Dabei riß das Förderseil (Aloe-Seil) und der Korb stürzte in den Sumpf, weil die Fangvorrichtung nicht eingreifen konnte. Der ganze Betrieb kam nun fast völlig zum Erliegen und konnte erst am 5. März wieder teilweise in Gang gesetzt werden.

Die Unglücksserie war jedoch noch nicht zu Ende. Anfang Mai 1877 brach die Seilscheibe in der Nute und durch die Bruchkante wurde das Förderseil durchgeschnitten. Der Förderkorb stürzte abermals in den Sumpf. Wieder kam der gesamte Betrieb zum Erliegen. Es ist nicht mehr genau festzustellen, wann die Förderung wieder aufgenommen werden konnte.

Am 4. Juli 1877 endlich war die Wasserhaltungsmaschine wieder repariert und konnte in Betrieb gesetzt werden. Mehr als fünf Monate hatte sie nicht ge-

laufen und der dadurch entstandene materielle Schaden sowie der Lohnausfall der Arbeiter war erheblich. Erst Mitte August 1877 war die alte Belegschaftsstärke wieder erreicht. Die ersoffene 2. Sohle wurde erst im Dezember wieder gesümpft, d. h. völlig von dem Wasser und Schlamm befreit.

Eine Schlagwetterexplosion

Auch die Unglücksfälle des Jahres 1877, so schwer sie den Betrieb auch geschädigt hatten, waren glücklicherweise nicht mit dem Verlust von Menschenleben verbunden. Das erste Massenunglück auf „Julia“ ereignete sich am 26. August 1880. Im Flöz Marie (Flöz Röttgersbank), oberhalb der 1. Sohle wurde eine Strecke aufgefahren, die zur Zeit des Unglücks 80 m lang war, ohne daß man eine Sonderbewetterung eingerichtet hatte. Es strömte also keine Frischluft durch die Strecke. So konnten sich dort CH₄-Gase ansammeln, und es kam zu einer Explosion. Wodurch das explo-

Die „Julia“-Kumpel haben durch die Stilllegung ihrer Anlage nicht ihren Arbeitsplatz verloren. Sie wurden zur Zeche „Recklinghausen II“ verlegt. — Hier zwei Männer bei der Arbeit an der Ladestelle Blindschacht 33.

sive Luft-Gas-Gemisch gezündet wurde, ist nicht ermittelt worden. Bei dem Unglück verloren sieben Menschen das Leben. Die Baue oberhalb der 1. Sohle wurden daraufhin verlassen und die Abbaubetriebe zwischen der 2. und 1. Sohle konzentriert.

Bewetterung durch Kesselfeuerung

Im Vorausgehenden ist soviel von Wetterführung und Wetterströmung geschrieben worden, daß der Bergfremde sich fragen mag, wie denn nun eigentlich die Versorgung des Untertagebetriebes mit Frischluft geschieht.

Vereinfacht dargestellt ist es so, daß durch einen Schacht (den Einziehschacht) die frische Luft in das Bergwerk hineinströmt und durch einen anderen Schacht (den Ausziehschacht), über dem ein riesiger, starker Ventilator angebracht ist, wieder herausgesogen wird. Durch ein System von Wettertüren wird der Luftstrom dabei gezwungen, unter Tage nicht den kürzesten Weg zwischen beiden Schächten zu nehmen, sondern durch alle offenen Grubenbaue zu streichen.

Ein Betriebsschadensbericht aus dem Jahre 1891 verdeutlicht, wie vor der Einführung des Ventilators der Wetterzug erzeugt wurde. Am 8. Februar war die Achse des Ventilators gebrochen und konnte erst am 9. März wieder ersetzt werden. Im Protokoll heißt es: „Der Wetterkanal wurde in der Zwischenzeit wieder an sieben Kessel angeschlossen.“ Man nutzte also den Luftzug der Kesselfeuerung aus, um die ganze Grube zu bewettern. Das „wieder“ im Protokoll läßt darauf schließen, daß in den ersten Jahren der Zeche „Julia“ der Wetterzug auf diese uns heute sonderbar anmutende Art erzeugt wurde.

Übernahme durch Harpen

Im Jahre 1889 hatte sich ein Berliner Bankenkonsortium das Verfügungsrecht über die Bergwerke der „Société anonyme belge des charbonnages d'Herne-



Harfen der Zechen Julia und Recklinghausen am Kanal. Heute ist das gesamte Gelände von einer riesigen Kohlenhalde eingenommen.

Bochum“ gesichert. Die belgische Aktiengesellschaft befand sich offenbar in finanziellen Schwierigkeiten. Zuerst boten die Berliner Banken der Gelsenkirchener Bergwerks-A.G. die Herner Zechengruppe zum Kauf an. Obwohl der große Ruhrpionier Grillo den Ankauf der Schachtanlagen dringend empfahl, lehnte die Gelsenkirchener Bergwerks-A.G. wegen der starken finanziellen Beanspruchung ab. Grillo soll das Mißlingen seines Ankaufplanes später als einen der größten Fehlschläge seines Lebens betrachtet haben.

Nun interessierte sich die Harpener Bergbau A.G. für das Objekt. Harpen hatte im gleichen Jahre schon zwei mit den Stammfeldern markscheidende Anlagen (also Nachbaranlagen der alten Harpener Stammzechen), die Zechen „Vollmond“ und „Neu Iserlohn“ erworben. Einschließlich dieser Neuerwerbungen war der Harpener Felderbesitz zu der Zeit immer noch kleiner als der zum Verkauf stehende. Trotzdem konnte die Harpener Bergbau A.G. durch eine Erhöhung ihres Aktienkapitals und eine Anleihe die erforderlichen Mittel bereit-

stellen und erwarb gegen Ende des Jahres 1889 die vier voll in Betrieb befindlichen Anlagen „Von-der-Heydt“ („Providence“), „Julia“ („Barillon“), „Recklinghausen I“ („Clerget“, alter Schacht) und „Recklinghausen II“ („Clerget“, neuer Schacht). Die französischen Namen wurden von diesem Zeitpunkt an nicht mehr benutzt.

Der Felderbesitz der vier Anlagen umfaßte 22,5 Millionen Quadratmeter. Die Förderung betrug im Jahre 1888 etwa 1 200 000 t. Die Gesamtförderung der alten Harpener Zechen lag im gleichen Zeitraum noch unter 800 000 t. Somit hatte das kleinere, aber wirtschaftlich gesunde Unternehmen das größere übernommen. In den folgenden Jahren vergrößerte die Harpener Bergbau A.G. ihren Bergwerksbesitz noch bedeutend. So wurden 1891 die Zechen „Gneisenau“, „Scharnhorst“ und „Preußen“ und 1893 die „Hugo“-Zechen erworben.

Im Jahre 1889 umfaßte der Felderbesitz der Harpener Bergbau A.G. etwa 15 Millionen Quadratmeter und war nach der Übernahme der vorgenannten Zechen auf etwa 94 Millionen Quadratmeter angewachsen. Damit verfügte Harpen nach der Gelsenkirchener Bergwerks-A.G. über den größten Bergwerksbesitz im Ruhrgebiet und war einer der ganz großen Ruhrkonzerne geworden.

Für die Zeche „Julia“ und deren Schwesteranlagen „Von-der-Heydt“ und „Recklinghausen I, II“ war die Angliederung an die Harpener Bergbau A.G. insgesamt gesehen von Vorteil. Zwar waren die untertägigen Betriebsanlagen bei der Übernahme durchweg in guter Ordnung, die Tagesanlagen jedoch mußten stark erweitert und modernisiert werden. Über den — recht günstigen — Kaufpreis hinaus mußte die Harpener Bergbau-A.G. daher in den ersten drei Jahren noch etwa 8 Millionen Mark investieren. Die Jahre von 1889 bis 1891 waren aber für den Ruhrbergbau außerordentlich gut. Die Kohlenpreise schnellten in die Höhe. Während vorher nur ein Preis von 5,64 Mark je Tonne erzielt werden konnte, bekam Harpen nun 9,90 Mark je Tonne.



„Damals“ gab es noch Pferde. — Am Haupteingang der Zeche „Julia“.

(2. Teil folgt.)



Bergwerksdirektor Berggrat a. D. Heintzmann

Was vergangen kehrt nicht wieder;
Aber ging es leuchtend nieder,
Leuchtet 's lange noch zurück!“

(Karl Förster (1784–1841)
„Erinnerungen und Hoffnung“)

In entscheidender Epoche des Herner Bergbaues an maßgeblicher Stelle

Zwei führende Männer gaben das Steuer in jüngere Hände



Bergwerksdirektor Bergassessor a. D. Heine

Zwei führende Persönlichkeiten des Bergbaues in unserer Stadt gingen zwischen dem Erscheinen des vorigen Heftes unserer Zeitschrift und dem hier vorliegenden in den Ruhestand. — Vollzieht sich die Chronistenpflicht der Tageszeitung dem Geschehnis nah und somit leicht von Tag zu Tag, so mag solche Aufgabe und Absicht für ein in größerem Zeitabstand erscheinendes Organ gelegentlich unter die Frage „Jetzt noch?“ geraten. Hier war eine solche Frage aus der heutigen Sicht auf den Ruhrbergbau, auf die voneinander verschiedene Situation der diesen beiden Persönlichkeiten anvertrauten bergbaulichen Bereiche zu bejahen. Anders bei dem einen wie dem anderen waren dazu Art und Herkunft, Start und Schaffensgrundlage, waren die Möglichkeiten und zukunftsweisenden letzten Steuerungen, die beide ihrem Lebenswerk geben konnten. — Die Reihenfolge nach dem Alphabet läßt uns hier mit Bergwerksdirektor Heine beginnen:

Mit Ablauf des Jahres 1966 ging Bergwerksdirektor Bergassessor a. D. Otto Heine in den Ruhestand. Seit dem Jahre 1957 war Assessor Heine leitender Direktor der Zechen Julia und Recklinghausen der Märkischen Steinkohlengewerkschaft. —

Wenn wir einmal zurückdenken: Im Jahre 1957 ging die günstige Wirtschaftslage für den deutschen Steinkohlenbergbau zu Ende, und seither verschärfte sich die Krisensituation der Kohle mehr und mehr, ohne daß wirklich entscheidende Maßnahmen ergriffen wurden, der Kohle als der zuverlässigen eigenen Energiequelle die ihr zukommende Stellung in der deutschen Wirtschaft zu sichern. — Wahrlich, das vergangene Jahrzehnt dürfte jeder Bergwerksdirektion ein volles Maß an Schwierigkeiten und Sorgen gebracht haben!

Bergassessor Heine ist kein „homo carbonis“ — kein Mann der Kohle — von Geburt her, er stammt nicht aus dem Ruhrgebiet. Seine Wiege stand in Hermannsburg in der Lüneburger Heide, wo er als Sohn eines Landwirtes geboren wurde. Seine Liebe und seine Verbundenheit zur Natur hat später der Bergmann Heine auch niemals verloren. Er war und ist auch heute noch ein begeisterter Waidmann, und viele Jagdtrophäen, die er in allen deutschen Gauen errungen hat, zeugen davon. —

Seine bergmännische Laufbahn begann Direktor Heine in unserer unmittelbaren Nachbarschaft, und zwar in Bochum-Langendreer auf der Zeche Mansfeld. Mehr als 45 Jahre liegt diese erste Schicht nun schon zurück. In der Folgezeit konnte er mehrere deutsche Bergreviere kennenlernen. Nach dem Studium in Clausthal und nach der

zweiten Staatsprüfung war Assessor Heine zunächst bei der „Preussag“ in Barsinghausen und Obernkirchen tätig und anschließend bis zum Zusammenbruch im Jahre 1945 als Direktor im oberschlesischen Steinkohlenrevier. Danach kam er ins Ruhrgebiet zurück, wo ihm bei der Märkischen Steinkohlengewerkschaft, Zeche Julia und Recklinghausen, die Aufgabe des Betriebsdirektors übertragen wurden. Im Dezember 1957 erhielt er die Ernennung zum leitenden Direktor dieser Anlagen.

Wie oben kurz angesprochen und wie wir alle erlebt haben, brachte das vergangene Jahrzehnt dem Steinkohlenbergbau und besonders dem Ruhrbergbau die allergrößten Schwierigkeiten. Die Entwicklung des von Assessor Heine geleiteten Betriebs weist seine Leistungen gegen den ungünstigen Trend aus, diese und die Schwierigkeiten der ungünstigen Zeitverhältnisse verdeutlichen die folgenden Zahlen:

Im Jahre 1957 hatten die Schachtanlagen Julia und Recklinghausen eine Gesamtbelegschaft von 5151 Mann, davor arbeiteten 3961 unter Tage. Ende 1966 war die Gesamtbelegschaft auf 3164 Mann zurückgegangen und die Untertage-Belegschaft auf 2283 Mann. Trotz der erheblich zurückgegangenen Belegschaftsstärke konnte aber die Förderung noch etwas gesteigert werden, nämlich von täglich 5728 Tonnen im Jahre 1957 auf 5845 im Jahre 1966.

Die Schichtleistung der Untertagebelegschaft stieg von 1,769 t pro Mann im Jahre 1957 auf 3,127 t im Jahre 1966. Damit hat die Anlage einen sehr günstigen Platz in der Leistungs-Rangordnung der Ruhrzechen erreichen können.

Leider mußte, um das Unternehmen gesund zu erhalten, die Zeche Julia stillgelegt werden. Jedoch verloren die „Julia-Kumpel“ dadurch nicht ihren Arbeitsplatz, sondern ein Teil von ihnen muß lediglich den etwas weiteren Weg bis zur Zeche Recklinghausen auf sich nehmen und dort anfahren.

In den Monaten der „Wachablösung“ kann zusammenfassend festgestellt werden, daß der von Assessor Heine geleitete Betrieb dank nüchterner Maßnahmen zur bestmöglichen Anpassung an die jeweiligen Umstände bisher vergleichsweise gut die „Kohlenkrise“ überstanden hat. Nicht zuletzt haben dazu das bergmännische Können, die kluge Voraussicht, ein großes Verhandlungsgeschick und das Verantwortungsbewußtsein des jetzt in den Ruhestand gegangenen Bergwerksdirektors beigetragen.

Zum letztenmal war Bergassessor Heine am Freitag, dem 30. Dezember 1966, an einem Tag, an dem ohnehin eine Feierschicht eingelegt werden mußte, mit seinen näheren Mitarbeitern aus Herne und Recklinghausen und Freunden zu einer schlichten Abschiedsfeier im Verwaltungsgebäude am Harpener Weg zusammen. Auch die Stadt Herne war dabei durch Oberbürgermeister Brauner, Oberstadtdirektor Ostendorf und Stadtkämmerer Kleine vertreten. In ehrenden Worten fanden das glückliche Wirken des scheidenden Direktors und seine enge vertrauensvolle Verbundenheit mit der Stadt Herne ihre Würdigung. Als Ehrengabe der Stadt wurde ihm ein wertvoller Krug aus Westerwälder Keramik mit Widmung und Motiven aus der Stadt Herne überreicht.

Auch „Herne — unsere Stadt“ hat Bergwerksdirektor Heine für manche Förderung sehr zu danken. Unsere Leser seien an die Darstellung der für den Bergbau in Herne typischen 100jährigen Geschichte der Zeche „Von der Heydt“ im April-Heft 1965 und an weitere, den Bergbau betreffende Arbeiten, so im Aug./Sept.-Heft 1965 und an exakte Befassungen mit dem Bergbau an anderen Stellen erinnert. — In einer allgemein ungewohnten Aufgeschlossenheit standen für diese und weitere Arbeiten — so auch im vorliegenden Heft — die Archive seiner Zechen, die ein wesentliches Stück Geschichte unserer Stadt bedeuten, ohne jede Ängstlichkeit ebenso zur Verfügung wie sein guter Rat und die Hilfe seiner Mitarbeiter. FRCD

*

Mit dem 31. Dezember trat Bergwerksdirektor Bergrat a. D. Helmuth Heintzmann (65) in den Ruhestand. — Bereits am 10. Dezember 1966 hatte er sich anlässlich der Jubilarfeier der Steinkohlenbergwerke „Friedrich der Große“ im Kasino „Friedrichseck“ von der Gesamtbelegschaft verabschiedet. Aufrichtige Worte des Dankes für diesen Bergmann echter alter Prägung fanden anlässlich dieser Feier unter anderen Oberbergamtsdirektor Wienke (Castrop-Rauxel), Arbeitsdirektor Stoll (auch er trat am Jahresende in den Ruhestand), Oberbergrat Keyser, Oberbürgermeister Brauner, IGBE-Bezirksleiter Bartsch, Betriebsratsvorsitzender Dietloff, Ministerialdirigent Richter und Schlossermeister Schlug, der den Dank der Jubilare und der Belegschaft mit dem Wunsch verband, daß bald die dunklen Wolken über dem Ruhrbergbau abziehen möchten, damit die junge Generation der Bergleute wieder voller Zuversicht in die Zukunft blicken kann. —

Bergrat a. D. Heintzmann ist ein Nachkomme des Bergmeisters Johann-Friedrich Heintzmann, der als Verfasser „der Revidierten Bergordnung für das Herzogtum Cleve, für das Fürstentum Moers und für die Grafschaft Mark“ gilt. Sie hat 1766 die von Friedrich Wilhelm I. erlassene „Revidierte Bergordnung für die clevischen und angehörigen Lande, besonders die Grafschaft Mark“ ersetzt. Sie brach mit manchen alten Traditionen und wurde zum Vorbild für Bergordnungen, die in der Folgezeit für andere Gebiete Deutschlands erlassen wurden.

Bergwerksdirektor Heintzmann wurde am 23. Januar 1901 in Bochum geboren. Nach der Gymnasialzeit widmete er sich dem Studium des Bergfachs an der Universität Freiburg (Breisgau) und an der Technischen Universität Berlin. Damit folgte er einer alten Tradition, denn bereits fünf Generationen seiner Vorfahren waren in leitenden Stellungen des Ruhrbergbaus tätig gewesen. Im Dezember des Jahres 1924 legte Helmuth Heintzmann sein Diplom-Examen ab und wurde im November 1927 nach der Großen Staatsprüfung zum Bergassessor ernannt. Nach vierjähriger Tätigkeit am Bergamt Gladbeck erhielt er

die Ernennung zum Bergrat. Im Jahre 1937 wandte er sich der freien Wirtschaft zu und trat als Betriebsleiter in die Gewerkschaft des Steinkohlenbergwerks „Friedrich der Große“ in Herne ein.

Alle wesentlichen Ereignisse in der interessanten Geschichte dieser Zeche sind seitdem mit seinem Namen auf das engste verbunden. Ob es sich dabei beispielsweise um die Einführung des nachgiebigen stählernen Streckenausbaus oder die Kohlengewinnung durch Hobel oder um den Einsatz des schreitenden hydraulischen Strebausbaus handelt, um nur einiges zu nennen, stets bewies dieser Bergmann von altem Schrot und Korn sein mit Sachlichkeit und Leidenschaft zugleich gepaartes bergmännisches Können, zugleich aber echte Führungseigenschaften, die ihn jeder Situation gewachsen sein ließen.

Einen von ihm als richtig erkannten Weg ging er stets auch gegen seine Kritiker unentwegt zu Ende. In dieses Persönlichkeitsbild paßt es, daß es auch seinem persönlichen Einsatz zu verdanken ist, daß im März 1945 die Sprengung der Schachtanlagen Herne durch ein Kommando der Wehrmacht und der Waffen-SS verhindert wurde. Wegen dieser mutigen Tat verurteilte ihn ein Sondergericht zum Tode. Nur durch eine Reihe glücklicher Umstände konnte Bergrat Heintzmann kurz vor dem Einmarsch der amerikanischen Truppen gerettet werden.

Noch im Jahr 1945 wurde ihm dann durch den Vorstand der „Ilse der Hütte“ die Gesamtleitung der Zeche „Friedrich der Große“ mit Einzelvollmacht übertragen. Nach Abschluß der Entflechtungsmaßnahmen folgte im Jahre 1953 die Berufung zum Vorstandsmitglied der „Ilse der Hütte“ und gleichzeitig der neugegründeten Aktiengesellschaft „Friedrich der Große“, für die er nach der Umwandlung auf die „Ilse der Hütte“ im Jahre 1959 als Vorstandsmitglied verantwortlich blieb.

Der Höhepunkt seines Schaffens und der Weitsicht all seines Tuns war der Bau des Zentralschachtes in Herne, mit

dessen Abteufen 1962 begonnen wurde. Die letzte Fahrt als Chef der Steinkohlenbergwerke „FdG“ unternahm Helmuth Heintzmann am 20. Dezember 1966. Er befuhr das Flöz „Sonnenschein“ bereits durch den neuen Schacht 6, der als eine der modernsten Anlagen im gesamten Ruhrgebiet und darüber hinaus gilt. Nach der endgültigen Fertigstellung des Zentralschachtes, mit der in Kürze gerechnet werden kann, wird dieser Schacht die Zeche leistungsmäßig und bezüglich der Rentabilität vom Kostenfaktor her an die Spitze der Ruhrzechen einrücken lassen.

Neben der technischen Modernisierung der Steinkohlenbergwerke ergriff Bergwerksdirektor Heintzmann auch die Initiative zu vielen sozialen Maßnahmen für die Belegschaft. Hier soll nur die Gründung der Bergarbeiter-Wohnungsgesellschaft mbH „Glückauf“ hervorgehoben werden. Damit schuf der allseitig geschätzte und beliebte Bergwerksdirektor Wohnraum für fast alle Belegschaftsmitglieder seiner Zeche. Die neuen Wohnsiedlungen im Osten der Stadt Herne sind ein sichtbares Zeichen dafür, daß diesem aufrechten Mann das Wohl seiner Bergleute und sonstigen Mitarbeiter ein echtes und ehrliches Anliegen war.

Das Leben des ehemaligen Chefs von „Piepenfritz“ ist immer reich an Arbeit gewesen. Zahlreiche Gremien des Ruhrbergbaus, in denen er aktiv wirkte, brauchen und schätzen seinen Rat. Wenn der Arbeitstag und aktuelle Sorgen ihm Zeit ließen, suchte er Entspannung in seiner Familie, beim Golfspiel oder aber bei der Jagd. — Möge diesem Mann, der in all seiner herzhaften „Rauhheit“ für seinen Nächsten immer Zeit, ein recht aufmerksames Ohr, ein gutes Wort und dann die Tat übrig hatte, noch viele glückliche Jahre vergönnt sein, in denen er die Zeit und die Muße findet, in seinen Hobbys den Dank für ein fleißiges, erfülltes Arbeitsleben zu finden — so wie es unser Vorspruch andeutet. — Auch dazu: „Glückauf!“

Rolf Gerhard Lange

Persönliche Geschichten

aus vergangenen Jahrzehnten

erzählt von Herta Seher

Solche Geschichten und Zusammenhänge drängten sich mir förmlich auf, als ich die aufschlußreiche Festschrift unserer Herner Sparkasse zum Jubiläum und Jahreswechsel 1966/67 in Händen hielt.

Es sind Geschichten vom aufstrebenden Bürgersinn und der Wandlung eines Ortes vom Dorf zur Industriegemeinde, die mir auch aus dem Kreis meiner Familie geläufig geworden sind.

Zu den Herner Originalen jener Jahre und Jahrzehnte muß man sicher u. a. auch die Kaiser-Busch/Seher-Familie in verschiedenen „Typen“ rechnen.

Vater Otto Seher war zwar ein „Zugereister“, der von Köln-Mülheim aus-

gerückt war, weil er mit der Berufswahl seiner Eltern für sich nicht einverstanden war . . . , aber seine Frau Julie, geb. Kaiser, genannt Busch, kam samt den ganzen väterlichen und mütterlichen Linien aus dem Emscherbruch, und die Entfernung reichte höchstens bis Goldschmieding bei Castrop, wenn man der Vorfahrenkette folgte.

Otto Seher, im Revier bekannt als „Otto mit der Nelke“, gehörte zu den Herner Bürgern, die den Zug der Zeit und alle sich bietenden Chancen erkannt hatten. Das alte Gebäude mit dem spitzen Turm links auf Seite 34/35 der Festschrift der Sparkasse und auf Seite 4 des letzten Heftes von „Herne — un-

sere Stadt“ vor dem Bahnübergang war die Post, die Vater Seher erbaut hatte und zunächst der Post verpachtete. Er hatte zunächst Arbeit als „Nümmerchenschreiber“ bei der neu eröffneten Köln-Mindener Bahn gefunden, kam dann zur alten Dampfmühle der Familie Schlenkhoff an der Friedrichstraße, die heute als Gebäude noch steht, und ging schließlich von der Pike auf in den Bergbau. Bei „Barrilon“ - später Zeche Julia, war er mit dabei. Nach der bescheidenen Sitte der damaligen Zeit, hieß er Materialverwalter, was neben dem Einkauf der Industriegüter durch die Zeche damals auch weitgehend noch die erste Versorgung zuströmender Bergarbeiterfamilien mit Nahrungsgütern bedeutete.

Schon bald konnte er sich selbständig machen, und schon 1887 war die Firma Alfred Seher im Handelsregister eingetragen.

Für kommunale Dinge war Otto Seher voller Einfälle und aufgeschlossen, ohne irgendwelche offiziellen Ämter inne zu haben. — So verstand er z. B. nicht, daß die großen Pläne der Eisenbahn, Herne zum Hauptumschlagplatz für das nördliche Ruhrgebiet zu machen, am Widerstand der Baukau'schen Bauern und ihres Amtmanns scheiterten. Man darf nicht vergessen, daß dieser Verkehrsstrang vor der Bergisch-Märkischen Strecke gebaut wurde, also wirtschaftlich von außerordentlicher Bedeutung zu werden versprach. Von Otto Seher stammte auch ein Plan, Herne mit einer großen Kongreßhalle auszustatten, und der Platz, den er dafür als geeignet angesehen hatte, waren die Felder an der Ecke Bismarck- und Moltkestraße, auf denen heute die neue Realschule steht.

Ein solcher Bau sollte in seiner Zweckbestimmung über den Rahmen örtlicher Entwicklung hinaus Leben in die junge Stadt bringen und ihre Bedeutung im Raum unterstreichen. Man ist versucht, das als einen Vorgriff auf die später einmal zum Schlagwort gewordene „goldene Stadt“ anzusehen! —

Sie haben sich alle untereinander gekannt, die „Unternehmertypen“ jener Jahrzehnte . . ., die Beien's und Halstrick's, die Baum's und Flottmann's. Die letzte Baronin von Strünkede, Lise von Forell, war eine Tante meines Mannes. Die schöne „Busch-Lise“ stammte ebenso, wie das Original Busch-Wilm mit seinem enormen Gewicht aus der Kaiser-Busch-Familie am Ochsenkamp.

Eine alte, bereits verstorbene Bürgerin unserer Stadt, Oma Pohl, erzählte mir manches aus jenen Zeiten. Sie hatte als Kleinmagd bei der Busch-Mutter „gedient“, und das Tagewerk begann um 6 Uhr in der Frühe mit einer ordentlichen Pfanne voll „Schieven in der Pann . . .“.

Mittags habe es oft geheißt: „Wicht, mak das Frier trecht und sett dat Kaffeewater prat, — die Fru Baronin geiht ut'n Sloss . . .“. Die „Busch-Lise“, Frau Baronin von Forell, hatte früh ihren Mann und ihre Kinder verloren. Sie ließ sich von ihrer Schwiegermutter ab-

finden und bewohnte ein Haus an der unteren Bahnhofstraße, als „Zigeunerhäuschen“ noch bekannt bis in die zwanziger Jahre, an der Einmündung der Steinmetzstraße gelegen. Somit hatte die Baronin vom goldenen Segen, dem Verkauf des Schlosses an die Industrie, keinen Nutzen mehr gehabt. Aber sie ist uralt geworden, ebenso wie ihre Schwestern. Ihr Alter war nach vielen Schicksalsschlägen nicht leicht und sorgenlos.

Die Zeitgenossen von „Otto mit der Nelke“ waren zumeist — enge Freunde. — Ich besitze übrigens noch einen sauber der Länge nach gefalteten Kanzleibogen mit einer Eingabe meines damals zwölfjährigen Mannes an Hermann von Wissmann, den Afrika-Forscher und nachmaligen Kommandeur von Ostafrika, in welcher der Junge um seine Verwendung als Gewehrträger des bewunderten Mannes bittet, bis er selber im Mannesalter tüchtige Arbeit für die Kolonien leisten könne. Er war der Stammtischrunde seines Vaters aufgesessen, die seinen „Zug in die weite Welt“ kannte und ihn verulkte. — Immerhin hat Wissmann diese Eingabe damals eingehend beantwortet mit dem Hinweis auf das mörderische Klima und ihn gebeten, zuerst ein tüchtiger Mann zu werden, und dann seinen Plan zu verwirklichen.

Die Meinhardt-Familie, enge Verwandte von uns, hatten einen Missionar zum Vetter, der in Niederländisch-Indien wirkte. Seine Trophäen und seine Berichte hatten in dem Jungen solche Wünsche entwickelt.

Herne hatte zu dieser Zeit außer einer Rektoratsschule keine weiterführenden Bildungsmöglichkeiten. So kamen auch die Seher-Kinder in Internate. Für meinen Mann wurde ein solches in den sauerländischen Bergen gewählt, dem er jedoch mit knappen zehn Jahren entwich — wegen der Unterbringung unterm Dach und der schlechten Kost. Er hielt sich zunächst im Wald verborgen und kroch vor seinen Verfolgern in eine Röhre eines Straßengrabens. Förster halfen ihm weiter und gaben ihm zu essen und Geld für die Fahrt. Von Bochum aus langte er dann mit dem sogenannten Thomaswagen in Herne an. Die Sache ging für ihn gut aus. — Schnee auf dem Deckbett und Hunger in den Gedärmen — das war für die einsichtigen Eltern zuviel des Guten. Man stellte ihm auch später kein Bein, als es ihn mit Macht nach Afrika trieb. Im Familien- und Freundeskreis erwarb er sich bei seinen seltenen Urlaube den Beinamen „Jumbo“, das heißt der Elefant. Er überragte mit seiner mächtigen Gestalt eben alle Familienmitglieder. —

Herne hatte in diesen ersten Jahren unseres Jahrhunderts einen großen Aufschwung genommen. — Die alte Römer- und Heerstraße, unsere heutige Bahnhofstraße im Zuge der B 51 (alt), war inzwischen bebaut. Mein Mann erinnerte sich noch an Chausseebäume, große Gärten und einzelne Gebäude, wie notabene den Chausseegraben links und rechts. Meine eigene Übersicht über Hernes Verhältnisse setzte erst mit

dem Jahre 1921 ein, als ich nach hier heiratete. Die engen persönlichen Bindungen in der Bürgerschaft waren damals bereits ausgeweitet zu einem großen Rahmen. Aber die Straßenbahn führte damals z. B. mit Endhaltestelle an der Ecke Vinckestraße nach Herne. Eine andere Straßenbahnlinie quetschte durch die enge Friedrichstraße nach Horsthausen und weitere führten nach Wanne und Recklinghausen. — Alle von verschiedenen Gesellschaften betrieben, versteht sich.

Herne durchlebte in diesen Jahrzehnten auch manche trübe Zeit; die große Inflation, die Ruhrbesetzung, die Ausweisung vieler Mitbürger aus Herne, die MICUM als Eisenbahngesellschaft der Franzosen auf unseren Bahnkörpern, Haft und früher Tod unseres damaligen Bürgermeisters Sudkamp, die Ausschachtung unserer Gruben und rigorose frühe abendliche Sperrstunden für die widerspenstige Bevölkerung einen ganzen schönen Sommer hindurch, — den Niedergang unseres wirtschaftlichen Lebens, noch schärfer und akzentuierter als im übrigen Teil des Reiches.

Jeden Tag um 12 Uhr sprangen die Tageskurse an den Banken; astronomische Zahlen, breiter als alle Spalten von Hauptbüchern, sie waren unser Tagewerk. Jeden Vormittag war die ganze Firma auf den Beinen, um fällige Gelder noch vor 12 Uhr an den Bank-Kassen abzuliefern. Wie oft habe ich ansehnliche Summen z. B. über die bewachte Ruhrbrücke in Hattingen geschleust — flüchtig in alte Zeitungen gewickelt — bestes Mimikry gegen die suchenden Blicke der Franzosen. Dabei kamen auch sichere und gutfundierte Handelshäuser auf den Hund . . . und die Jahre nach dem Abzug der Besatzer bis zur großen Deflation und Arbeitslosigkeit waren für Herne und seine Grundstoff-Industrie zur Erholung in wirtschaftlicher Beziehung zu knapp.

Trotzdem hätte es damals wohl niemand für möglich gehalten, daß die Kohle im Revier einmal notleidend werden könnte. — Es erhielt sich die Hoffnung, daß die Bank von England und der Kohlenbergbau jeder Krise gewachsen sein würden! —

Wenn man den übersichtlichen Bericht unserer Sparkasse zu ihrer Jahrhundertfeier aufmerksam liest, sieht man daraus auch, daß nach den Zeiten einer sprunghaften örtlichen Entwicklung mit Frieden und wirtschaftlicher Stabilität schwerste Belastungen auf uns gekommen sind, und daß dieses wirtschaftliche Auf und Ab immer nur mit der Grundstoffindustrie an Kohle in unserer Erde gemeistert worden ist!

Nun steht auch dies in Frage, — und die Situation unserer Bergbaugemeinden an Ruhr und Emscher sieht bedrohlich genug aus. Die Bürger unserer Städte haben immer mit härtester Arbeitsanspannung Krisen überwinden können. Sorgen und Not der Bergleute sind unsere eigenen, denn die Umkehr in der gesamten Wirtschaft wirft Probleme auf, denen man offenbar mit Fleiß und Zähigkeit allein nicht mehr beikommt.

Es gibt Menschen, die wollen uns unsere Sorgen weglächeln . . . Sie haben Zutrauen zu einer gänzlichen Neuordnung des Reviers! Sie sprechen von neuen Energien, von anderen gut bezahlten Arbeitsplätzen in der modernen Produktion, von der Abwendung von schwerster und schmutziger Arbeit, zu hoch bezahlten Qualitäts-Arbeiten moderner Industrien. — Ich frage mich trotzdem sorgenvoll, ob man überhaupt in der Lage ist, unsere Situation und unsere Nöte richtig einzuschätzen. Es sind nicht nur Umstrukturierungen technischer Art, — es geht vielmehr um die Menschen, — um die zähen, ihrer Verantwortung durchaus bewußten Kumpels unter und über Tage, um ihre Familien und um die Zusammenhänge der allgemeinen Wirtschaft mit diesem menschlichen Problem. Das Revier ist eine Zusammenballung dieser Menschentypen. Ihr Können, ihr wirtschaftliches und soziales Wohl bestimmen z. B. auch den Verlauf der Dinge in allen mittelständischen und gewerblichen Erwerbszweigen, und damit ganz grundsätzlich die Stabilität der Existenzgrundlagen für Millionen von tüchtigen Menschen.

Auf dem Reißbrett und mit mathematischen Formeln ist diesem menschlichen Problem nicht beizukommen! Wenn Herne als Revierstadt bestehen soll, so im Dreieck der großen Einkaufszentralen Dortmund-Bochum-Essen, — wenn es nicht bedeutungslos in jeder Beziehung nur noch als Wohn- und Schlafstadt fungieren soll, — dann muß unseren verantwortlichen Zeitgenossen in Land und Bund etwas einfallen, — es muß ihnen sogar recht schnell einfallen! —

Alle diese Gedanken weckte die Jubiläumsschrift unserer Sparkasse in mir. Sie ist — richtig gelesen — ein genauer Bericht über unsere selbst durchlebten Zeiten. Sie ist, von einem besonderen Aspekt gesehen, ein kleines Geschichtsbuch einer der wichtigsten Spannen in der Geschichte unserer Stadt. Daß Herne als Stadt schöner und anziehender geworden ist, soll ganz am Rande als schönes Ergebnis kommunaler Arbeit hier gern angemerkt werden. Unsere Stadt hat auch ein Aschenbrödel-Dasein nicht verdient.

Meine Zeilen wollten etwas erzählen. Sie sollen andere, Angehörige anderer Familien anregen, gleiches zu tun.

Bruch Gemeindeeigentum. Hier konnten die Einheimischen ihr Vieh weiden lassen.

Im Dorf angekommen, wenden wir uns zunächst nach links. Zwischen der Gastwirtschaft Stodt und Herntreishof führt der Weg zur „Unnerbiäcke“ (Unterbach). Hier floß das klare Quellwasser der Börniger Quellen ab. Weiterhin an der alten Schule vorbei, übrigens das älteste Schulgebäude in Herne, gehen wir links über den „Kattenpadd“, Katzenpfad, zur Vellwigstraße. Von dieser Straße nach Osten, bis zur Siedlung Teutoburgia hieß „De Viälke“. Da, wo heute die Zechenbahn von Mont Cenis liegt, war früher „De Driewwiäg“, ein mit Eichen bestandener Weg, auf dem das Vieh von der Castroper Straße aus bis nach Bladenhorst getrieben wurde. Wo heute die Zeche Teutoburgia steht bis in die Schrebergartenanlage war der „Erenkamp“. Nach der Baarestraße und Laubenstraße zu war das „Messenholt“. Nicht alle hier angeführten Bezeichnungen sind beim Katasteramt verzeichnet. Einige Namen sind uralte Überlieferungen. Dazu zählen auch noch folgende Namen: An der Linde, wo die Pestlinde steht, hieß „Biörnksche Esche“. Rechts vom Kattenpadd ist „Huowers Dreisch“. Wo der Sportplatz des VfB Börnig ist, hieß es im Volksmund „De Ossenkamp“. Früher soll es der „Stücklenbruch“ gewesen sein.

DER ORTSTEIL BÖRNIG IM WANDEL DER ZEITEN

Von Fritz Aring

Wenn man die Straßenbaupläne, die vor einiger Zeit im städt. Bauamt ausgingen, betrachtet, kommt man zur Gewißheit, daß in nicht allzuferner Zeit eine grundlegende Strukturwandlung im Stadtteil Börnig vor sich geht. Das verhältnismäßig ruhige, etwas abgeschiedene Dorf wird, fast wie in Baukau, ein ganz anderes Bild bekommen. Wenn unsere Vorfahren aus dem vergangenen Jahrhundert heute aufstehen würden, träfen sie eine vollkommen andere Landschaft an. Damals gab es noch keine befestigten Straßen. Es ist noch keine hundert Jahre her, als die Hauptstraße, die Castroper Straße, mit Asche befestigt wurde. Alle anderen Wege waren Zufahrtwege zu den einzelnen Gehöften und nicht befestigt. Die Häuser wurden in der Reihenfolge der Errichtung mit Nummern versehen. Als nähere Bezeichnung dienten die Flurnamen.

Die Gemarkung Börnig reichte vom Nordabhang des Beimberges bis zum Rhein-Herne-Kanal. Im Westen von der heutigen Horststraße bis zur Zeche Teutoburgia. Im südlichen Zipfel, etwa von der Gerther Straße an, waren die „Biörnkschen Büsche“. Die Gegend wo heute der Bunker steht, war der „Brunst-kamp“. Hier sollen vor Jahrzehnten die Hirsche aus dem Giesenberg zur Brunstzeit geröhrt haben. Undurchdringliches Gestrüpp, Binsen und Ginster prägten das Gesicht der Landschaft.

Gehen wir nun die Kirchstraße hinauf, so liegt rechter Hand die katholische Kirche und das Josephshospital. Hier hieß die Gegend der „Wienbusch“ und anschließend den Beimberg hinauf, die „Wiengaren“ = Weingarten. Nach alten Chroniken mußte der Wein bei der Abtei Werden abgeliefert werden. Etwas weiter nannte man den Hügel bis zur Parallelstraße, heute Ringstraße, „Op dem Berge“. Die Ringstraße hieß von alters her „De fuule Foot“ also die faule Furt, ein Weg also, der durch seichtes Gelände führte und oft unbegehrbar war. Linker Hand ist der „Baueracker“. Die Straße hat den Flurnamen übernommen. Anschließend bis zum „Voßnacken“ war der „Karacker“. Der Voßnacken war früher eine Bauernschaft für sich. Abwärts nach Horsthausen zu hieß die heutige Horststraße „Im Knühm“. Von dort über die Emschertalbahn nach Friedrich der Große zu war „Langforth Hüls“.

Da, wo heute die Zeche Friedrich der Große Schacht III mit ihren Gebäuden und dem Hafen liegt, war „De Biörnksche Hagen“. Im Hagen lag auch der „Hilligenwall“ heute ebenfalls Straßennamen. Nach alten Überlieferungen wurden hier die Pesttoten um 1634 begraben. Wenden wir uns wieder dem Dorf Börnig zu, müssen wir die Weichselstraße begehen. Diese Straße führt mitten durch den „Biörnkschen Brauk“ (Börniger Bruch). Bis 1824 war der

Heute wissen die wenigsten Einwohner von diesem alten Landschaftsbild und seinen Namen. Nur die älteren Eingesessenen haben meist noch durch mündliche Überlieferungen Kenntnis davon. Die heutige Generation wird wahrscheinlich noch größere Umwälzungen erleben. In einigen Jahren werden wir unser altes Dorf nicht mehr wiedererkennen, denn außer den jetzt offenliegenden Straßenbauplänen und der dadurch zu erwartenden Bebauung, wird der Emscherschnellweg (OW III) mit seinen Zufahrtsstraßen die Landschaft beeinflussen. Das Rad der Zeit und der Entwicklung läßt sich eben nicht aufhalten. Eigentlich schade!

Weshalb erst jetzt?

Einen längeren zeitlichen Zwischenraum mußten wir aus verschiedenen Gründen zwischen das Erscheinen des letzten Heftes von „Herne — unsere Stadt“ und das Erscheinen dieses Heftes legen. Viele unserer Leser wissen, daß im Zuge der Einschränkungen und Sparmaßnahmen auf allen Gebieten auch unserer Zeitschrift vorerst nicht mehr die gleichen Etatmittel zur Verfügung stehen, die lt. Kalkulation und Planung beim Start und in der ersten Zeit zur Verfügung standen. Als einer der möglichen Wege zur Überbrückung erschienen uns der gangbar, die längere „Pause“ an den Anfang des Jahres zu legen, im Fortgang des Jahres aber das monatliche Erscheinen dadurch wieder möglich zu machen.

Oberbürgermeister Robert Brauner beging den 60. Geburtstag

Empfang der Stadt wurde zu großer Sympathiekundgebung weiter Kreise



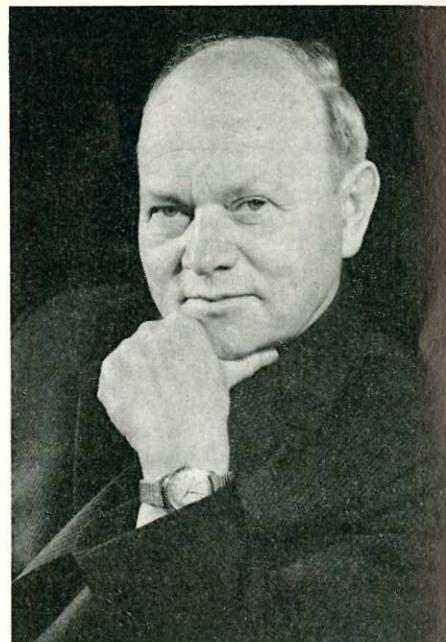
Am 12. April konnte der Oberbürgermeister zum 60. Geburtstag nicht nur die Glückwünsche des Rates und der Verwaltung entgegennehmen, sondern der Empfang der Stadt wurde zum festlichen Rahmen für eine Gratulationscour, die in ihrer Spontaneität und Ungezwungenheit als bemerkenswerte Sympathiekundgebung ebenso für die Persönlichkeit wie für das Amt gesehen werden kann.

Unser Bildbericht mag als kleine Chronik den Mitbürgern nur Andeutung von dem sein, was sich in der Vielzahl der Gratulanten, in der Überfülle der Blumengrüße sowie in der großen Zahl der Glückwunschscheiben und der Telegramme auch prominenter Persönlichkeiten aus der ganzen Bundesrepublik, in den Erinnerungsgeschenken, seien es Schallplatten mit klassischer Musik, seien es andere Dinge mit persönlicher Note, und schließlich in den herzlichen und guten Worten bei jedem Händedruck und kurzen Glückwunsch-Gespräch an Anerkennung und Achtung ausdrückte.

Unsere Bilder zeigen, wie der Chef der Verwaltung, Oberstadtdirektor Ostendorf, wie die Nachbarstadt Wanne-Eickel, vertreten durch Oberbürgermeister Weber (rechts) und Oberstadtdirektor Hufeld (Mitte), wie die Stadt Castrop-Rauxel durch ihren OB Kauermann gratulieren. Im Rahmen der Glückwünsche des Rates, so zeigt es das letzte Bild, überreichte Frau Charlotte Gräsner namens der Vertriebenen aus der Stadt und dem Kreisgebiet Strehlen dem OB der Patenstadt eine Darstellung des Wappens von Strehlen in feiner farbiger Wiedergabe.

Die geistigen Bereiche, die Vertreter beider Konfessionen, Handwerk und Bergbau, heimische Industriefirmen, die Kaufmannschaft — die Wirtschaft insgesamt, sie alle entboten ihren Glückwunsch.

Weit über die Zeit, die man für die Feierstunde angesetzt hatte, ergab sich ein schönes, harmonisches Beisammensein, in dem in guter Atmosphäre „am Rande“ so mancher Gedanke zwanglos erörtert, manche Frage geklärt wurde. Auch das ist ein Stück echter Demokratie.



Der Gutachterausschuß bei der Stadt Herne

von Wilhelm Hobel

Die Einrichtung „Gutachterausschuß“ ist, wie die Erfahrung gezeigt hat, bisher nur einem geringen Teil der Bürgerschaft bekannt. Aus diesem Grunde sollen einmal an dieser Stelle die Herneer Bürger und insbesondere die, die Grundbesitzer sind oder es noch werden wollen, mit den Aufgaben des Gutachterausschusses bekannt gemacht werden.

Unter der bisherigen Bezeichnung „Gutachterausschuß bei der Stadt Herne“ konnte sich der Bürger, soweit er sich mit dem Bundesbaugesetz noch nicht befaßt hatte, keinen bestimmten Begriff machen. Auf Grund der Verordnung zur Änderung der Ersten Verordnung zur Durchführung des Bundesbaugesetzes der Landesregierung Nordrhein-Westfalen vom 10. Januar 1967 soll die neue Bezeichnung des Gutachterausschusses nunmehr heißen:

Gutachterausschuß für Grundstückswerte bei der...

Mit dieser Bezeichnung dürfte die Funktion des Gutachterausschusses klarer herausgestellt und für den Bürger verständlicher sein.

Tätigkeitsbereich der Gutachterausschüsse

Im Rahmen der Maßnahmen, die das Bundesbaugesetz vom 23. Juni 1960 zur Ordnung des Bodenmarktes vorschreibt, sind bei den kreisfreien Städten und Landkreisen unabhängige Gutachterausschüsse eingerichtet worden. Sie haben die Aufgabe, den Verkehrswert von unbebauten und bebauten Grundstücken, soweit sie nicht einer landwirtschaftlichen oder forstwirtschaftlichen Nutzung vorbehalten sind, zu ermitteln. Alle Kreise, für die der Verkehrswert eines Grundstücks von Interesse ist, sollen damit die Möglichkeit haben, sich über einen marktgerechten Preis zu informieren.

Wer kann ein Gutachten bestellen?

Örtlich zuständig ist der Gutachterausschuß, in dessen Bereich das zu begutachtende Grundstück liegt. Es besteht aber keine allgemeine Wertermittlungspflicht. Die Gutachterausschüsse werden vielmehr nur auf Antrag tätig.

Antragsberechtigt sind einmal die Grundstückseigentümer sowie die ihnen gleichstehenden Berechtigten eines grundstücksgleichen Rechts (insbesondere die Erbbauberechtigten) und zum anderen die Nießbraucher sowie die Gläubiger einer Hypothek, Grund- oder Rentenschuld. Ferner sind in jedem Fall berechtigt die Gerichte und die für den Vollzug des Bundesbaugesetzes zuständigen Behörden. Schließlich kann auch jeder ernsthafte Kaufinteressent ein Gutachten beantragen. In diesem Fall ist hierfür jedoch unabdingbare Voraussetzung, daß der Antragsteller mit dem Grundstückseigentümer in ernsthaften Kaufverhandlungen steht.

Besondere Bedeutung haben die Gutachterausschüsse in Enteignungsfällen nach dem Bundesbaugesetz. § 108 Abs. 1 BBauG verpflichtet die Enteignungsbehörden, ein Gutachten des Gutachterausschusses über den Verkehrswert des Grundstückes einzuholen, wenn Eigentum entzogen oder ein Erbbaurecht bestellt werden soll.

Die von den Gutachterausschüssen erstellten Gutachten haben allerdings keine bindende Wirkung. Das gilt auch für Enteignungsfälle. Sie dienen lediglich zur Orientierung bezüglich eines marktgerechten Preises. Welchen Preis die Parteien letztlich fordern oder bieten, steht in ihrem Belieben. Es bleibt ihnen allerdings unbenommen, von sich aus eine Verbindlichkeit des Gutachtens zu vereinbaren.

Wertermittlungsvorschriften

Das Bundesbaugesetz bestimmt in § 141 lediglich, daß die Gutachterausschüsse den Verkehrswert ermitteln sollen. Es beschränkt sich hierbei auf eine allgemeine Definition des Verkehrswertes. Um hier einheitliche Methoden und Grundsätze zu sichern, wurde die Bundesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung entsprechende Vorschriften zu erlassen. Das ist mit der Verordnung über Grundsätze für die Ermittlung des Verkehrswertes von Grundstücken vom 7. August 1961 geschehen.

Zusammensetzung der Gutachterausschüsse

Der Gutachterausschuß besteht aus einem Vorsitzenden, 2 Stellvertretern und ehrenamtlichen weiteren Gutachtern. Der Vorsitzende und die Gutachter dürfen nicht mit der Verwaltung der gemeindeeigenen Grundstücke befaßt sein.

Die Gutachter werden von der höheren Verwaltungsbehörde auf 4 Jahre bestellt.

Die ehrenamtlichen Gutachter sind verpflichtet, die durch ihre Tätigkeit zu ihrer Kenntnis gelangenden persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Beteiligten geheim zu halten.

Als Geschäftsstelle zur Vorbereitung ihrer Arbeit bedienen sich die Gutachterausschüsse der Verwaltung der Körperschaft, bei der sie gebildet sind.

Die Geschäftsstelle des Gutachterausschusses bei der Stadt Herne befindet sich beim Vermessungs- und Katasteramt.

Richtwerte

Gemäß „Verordnung über Richtwerte von Grundstücken“ vom 23. 7. 1963 des Landes Nordrhein-Westfalen kommt dem Gutachterausschuß eine weitere Aufgabe zu, und zwar die Ermittlung von Richtwerten.

Eine wesentliche Aufgabe ist es, dem Marktteilnehmer eine ausreichende Marktübersicht zu vermitteln. Bisher

beeinflußt bekanntermaßen ein einzelner Preis, der wegen ungewöhnlicher oder persönlicher Verhältnisse aus dem Rahmen fällt, das gesamte Preisgefüge. Nunmehr sind bei den Geschäftsstellen der Gutachterausschüsse Kaufpreissammlungen eingerichtet, in denen alle Grundstückspreise erfaßt werden. Gemäß § 143 BBauG ist jeder Vertrag, durch den sich jemand verpflichtet, das Eigentum an einem Eigentum gegen Entgelt zu übertragen, von der beurkundenden Stelle (Notariat oder Gericht) in Abschrift dem Gutachterausschuß zu übersenden.

Auf ihrer Grundlage ist es jetzt möglich, das Marktgeschehen wirklich zu erfassen und allgemein zu überblicken. Die übersandten Verträge bilden die Grundlage der Richtwertermittlung.

Den Richtwerten kommt jedoch noch eine weitere Aufgabe zu. Neben ihrer marktaufklärenden Wirkung können sie auch als Grundlage zur Ermittlung von Bodenwerten im Rahmen der Gutachtertätigkeit des Ausschusses Verwendung finden. Mit diesem Verfahren wird die Erstattung von Bodenwertgutachten erleichtert und vereinfacht.

Definition des Richtwertes

Die zu ermittelnden Richtwerte stellen durchschnittliche Lagewerte dar, die für einzelne Teile des Gemeindegebietes erarbeitet sind. Sie beziehen sich auf den Wert des Grund und Bodens und sind für eine Mehrzahl von Grundstücken zu ermitteln, für die im wesentlichen gleichartige Nutzungs- und Wertverhältnisse vorliegen.

Die Ermittlung von aussagefähigen durchschnittlichen Lagewerten stößt jedoch deshalb auf gewisse Schwierigkeiten, weil auch für Grundstücke in Gebieten gleicher baurechtlicher Ausweisung zum gleichen Zeitpunkt unterschiedliche Preise gezahlt werden, die fast ausschließlich auf ihren verschiedenen Zuschnitt zurückzuführen sind. Diese Schwierigkeiten können jedoch dadurch überwunden werden, daß der Begriff der sogenannten „Richtwertgrundstücke“ eingeführt wird. Bei dem Richtwertgrundstück handelt es sich um ein fiktives Vergleichsgrundstück mit genormten Eigenschaften.

Abweichungen des einzelnen Grundstücks in den wertbestimmenden Eigenschaften von denen des Richtwertgrundstücks, wie z. B. Art und Maß der baulichen Nutzung, Bodenbeschaffenheit, Erschließungszustand und Grundstücksgestaltung (insbesondere Grundstückstiefe) bewirken Abweichungen seines Verkehrswertes vom Richtwert.

Richtwerte sind für baureifes Land, Rohbauland und Bauerwartungsland zu ermitteln. Dieses kann jedoch nur dann geschehen, wenn für jede Grundstücksart genügend Vergleichskaufpreise zur Verfügung stehen.

Baureifes Land sind bebaubare Flächen, die in ortsüblicher Weise erschlossen sind, d. h. u. a. auch, daß die für öffentliche Verkehrsflächen benötigten Flächen bereits abgetreten sind.

Rohbauland sind nicht in ortsüblicher Weise ausreichend erschlossene Flächen, die

1. in einem Bebauungsplan als Bauland festgesetzt sind oder
2. innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile liegen oder
3. in einem Gebiet liegen, für das die Gemeinde beschlossen hat, einen Bebauungsplan im Sinne des § 30 BBauG aufzustellen, wenn nach dem Stand der Planungsarbeiten anzunehmen ist, daß die künftigen Festsetzungen des Bebauungsplanes einer Bebauung nicht entgegenstehen werden.

Bauerwartungsland sind Flächen, die in einem Flächennutzungsplan als Bauflächen dargestellt sind oder deren Bebauung nach der Verkehrsauffassung unter Berücksichtigung einer geordneten baulichen Entwicklung des Gemeindegebietes in absehbarer Zeit zu erwarten ist.

Zeitpunkt für die Ermittlung der Richtwerte

Die Richtwerte sind jeweils zum Jahresende aus den Vergleichskaufpreisen des betr. Jahres zu ermitteln.

Bekanntmachung der Richtwerte

Die Richtwerte sind in Richtwertkarten eingetragen. Die Richtwertkarten werden nach Fertigstellung für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt. Auch außer dieser Zeit hat jeder das Recht, Auskunft über Richtwerte von der Geschäftsstelle des Gutachterausschusses zu verlangen.

Diese Richtwertauskünfte werden von der Geschäftsstelle schriftlich erteilt, und zwar auf schriftlichen oder mündlichen Antrag.

Es können selbstverständlich nur Richtwertauskünfte erteilt werden für bestimmte Gebiete, für die der Gutachterausschuß Richtwerte festgesetzt hat. Die Situation im Stadtgebiet Herne ist die, daß in den Altbaugebieten fast keine Kaufpreise von unbebauten Grundstücken vorliegen. Der Gutachterausschuß kann in solchen Fällen von einer Ermittlung der Richtwerte absehen.

Im Bedarfsfalle kann der Gutachterausschuß jedoch auch in diesen Gebieten auf Antrag ein Wertgutachten über den Grund und Boden eines Grundstücks erstellen.

Gebührenordnung

Eine schriftliche Richtwertauskunft ist grundsätzlich gebührenfrei.

Die Gebühren für Wertgutachten betragen nach der Verordnung zur Änderung der Ersten Verordnung zur Durchführung des Bundesbaugesetzes vom 10. Januar 1967, die ab 1. Februar 1967 in Kraft getreten ist, wie folgt:

1. für unbebaute Grundstücke

- a) bei einem Wert bis 100 000 DM
1,5 vom Tausend des Wertes,
mindestens jedoch 50,— DM
- b) bei einem Wert von über
100 000,— bis 1 000 000,— DM
1,0 vom Tausend zuzüglich
50,— DM
- c) bei einem Wert über
1 000 000,— DM
0,5 vom Tausend zuzüglich
550,— DM

2. für bebaute Grundstücke

- a) bei einem Wert bis 200 000 DM
2,0 vom Tausend zuzüglich
50,— DM, mindestens jedoch
100,— DM
- b) bei einem Wert über 200 000,—
bis 1 500 000,— DM
1,0 vom Tausend zuzüglich
250,— DM
- c) bei einem Wert über
1 500 000,— DM
0,5 vom Tausend zuzüglich
1 000,— DM

Neben den Gebühren sind noch die baren Auslagen zu erstatten.

Bisherige Tätigkeit des Gutachterausschusses bei der Stadt Herne und gesammelte Erfahrungen bei der Kaufpreisauswertung

Seit Bestehen des Gutachterausschusses (März 1961) hat dieser vielfach Wertgutachten auf Antrag der Gerichte für Zwangsversteigerungen und Erbauseinandersetzungen erstellt. Die Bürger der Stadt sind bisher nur zu einem geringeren Teil an den Gutachterausschuß zur Wertbeurteilung von Grundbesitz für Erbauseinandersetzungen beziehungsweise Verkauf oder Ankauf herangetreten. Die Stadt Herne hat sich jedoch in vielen Fällen des Gutachterausschusses bei Wertbeurteilungen von Liegenschaften, sei es zum Ankauf oder Verkauf, bedient. Richtwertauskünfte sind jedoch nicht in dem Maße erteilt worden, wie es sich der Gesetzgeber bei Bildung der Gutachterausschüsse erhofft hatte, um den Kaufinteressenten die Möglichkeit zu schaffen, sich über den marktgerechten Preis zu informieren.

Aus welchem Grunde die Bürgerschaft von dieser Möglichkeit bisher noch weniger Gebrauch gemacht hat, ist nicht eindeutig festzustellen; vielleicht deshalb, weil weiten Kreisen der Bürgerschaft die Existenz und Tätigkeit des Gutachterausschusses nicht bekannt war.

Leider zeigt auch die Praxis im Grundstücksgeschäft, daß vielfach der höchste bekannt gewordene Kaufpreis als Maßstab für weitere Grundstücksverkäufe gezogen wird und nicht der Durchschnittswert aus mehreren Kaufpreisen, der eher dem Verkehrswert entspricht als der höchste Kaufpreis, der vermutlich noch durch ungewöhnliche oder persönliche Verhältnisse beeinflusst wurde!

Auch über die Grundstücksqualität unbebauter Grundstücke haben sich die Käufer vielfach

noch nicht genügend orientiert. Bei vielen Grundstückskäufen wird zum Beispiel das an die Stadt noch abzutretende Straßenland miterworben. Für solche Grundstücke wird dann der gleiche Preis gezahlt wie für reines Nettobauland. Der Käufer hat in diesen Fällen einen höheren Preis gezahlt, weil er die Straßenfläche oft praktisch unentgeltlich an die Stadt abzutreten hat. Wenn er auch diese Fläche von der Stadt erst entschädigt bekommt, so wird dieser Betrag bei Erhebung der Erschließungsbeiträge nach Abzug des von der Stadt zu übernehmenden Anteils von 10 v. H. wieder eingezogen.

Diese Auswirkung wird bei der Auswertung der Kaufpreise entsprechend der Richtwertverordnung berücksichtigt. Die vom Gutachterausschuß ermittelten Richtwerte beziehen sich darum nur auf das reine Nettobauland.

Die einzelnen Zustandsstufen des Baulandes wurden aus diesem Grunde im vorhergegangenen Abschnitt genauer definiert, damit sich jeder Kaufinteressent selbst ein Bild über den Zustand eines Grundstücks machen kann. Der Wertabfall von Nettobauland über Rohbauland zu Bauerwartungsland kann sehr beträchtlich sein und sollte bei der Preisbildung genügend berücksichtigt werden.

Bei Ankauf von Altmietwohngrundstücken wurden in den letzten Jahren z. T. verhältnismäßig hohe Kaufpreise gezahlt. Die hier jeweils einkommenden Mieten garantieren dann keinesfalls eine angemessene Verzinsung des Kaufpreises, es sei denn, der Käufer würde bisher schon angemessene Mieten in dem Maße erhöhen, daß sie in einem starken Mißverhältnis zu heutigen Neubaumieten stehen.

Diese Über-Kaufpreise, die keineswegs dem gemeinen Wert eines Grundstücks entsprechen, sind sicherlich nicht allein durch die sogenannte „Flucht in die Sachwerte“ begründet, vielfach trägt auch die nicht genügende Sachkenntnis zur Beurteilung eines bestimmten Objektes dazu bei.

Aufgaben des Gutachterausschusses in der Zukunft

Bei der derzeitigen Wirtschaftslage dürften sich die Kaufpreise für bebaute und unbebaute Grundstücke langsam einpendeln, d. h. wenn die Nachfrage nach Grundstücken das Angebot nicht übersteigt, werden nach allgemeinen wirtschaftlichen Gesetzen die Kaufpreise nicht mehr steigen, sondern eher eine fallende Tendenz verzeichnen. Andererseits werden Kaufinteressenten bei Bemessung des Kaufpreises mehr denn je die Wirtschaftlichkeit des Grundstücks in den Vordergrund stellen und nicht bereit sein, einen über den gemeinen Wert hinausgehenden Preis zu zahlen. Käufer, die nicht über die notwendige Fachkenntnis zur Wertbeurteilung eines Grundstücks verfügen, sollten sich darum mehr als bisher an den Gutachterausschuß wenden.

100 Jahre Sparkasse der Stadt Herne

von Rolf Gerhard Lange

Jubiläum als lebendiger Ausschnitt der Stadtgeschichte – Festschrift als wertvolles Dokument

Dieser Bericht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Er soll der großen Zahl der Mitbürger, die keine Gelegenheit hatten, die schöne Festschrift der Sparkasse zu lesen, einen gedrängten Überblick geben, aus dem letzten Endes auch ein Stück allgemeiner und zum großen Teil selbst miterlebter Zeitgeschichte spricht. In diese hineingestellt möge der Leser dann die bewegte Geschichte unserer Herner Sparkasse während der 100 Jahre ihres Bestehens sehen.

Am 1. Januar 1967 bestand die Sparkasse der Stadt Herne 100 Jahre. In einer Bekanntmachung vom 4. Dezember 1866, von Ehren-Amtmann v. Forell unterzeichnet, hieß es vor hundert Jahren:

„Die Sparkasse der Gemeinden des hiesigen Amtes wird am 1. Januar f. J. den Geschäftsbetrieb beginnen. Als Administratoren derselben fungieren die Herren D. Overkamp, G. Veuhoff und Carl Cremer hier, und als deren Stellvertreter die Herren Schulte Hiltrop zu Hiltrop und Friedr. Middeldorf in Eickel. Zum Rentanten der Sparkasse ist der Herr Communal-Empfänger Sprick hieselbst gewählt und von mir bestätigt. Nach Vorschrift des § 4 des Sparkassen-Statuts vom 24. August c. wird dies hiermit veröffentlicht. Herne, den 4. December 1866.“

Nach den Worten des Vorsitzenden des Vorstandes der Sparkasse der Stadt Herne, Direktor Karl Endlich, hat das Geldinstitut in den 100 Jahren seit der Aufnahme der Tätigkeit mit mancherlei und zum Teil erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten fertig werden müssen. Wenn diese jedoch überwunden worden seien, so sei das in erster Linie ein Verdienst der Bediensteten gewesen.

Anlässlich ihres Jubiläums gab die Stadtsparkasse eine umfangreiche Festschrift heraus. Reich und interessant illustriert, mit einer umfassenden Darstellung der Geschichte der Sparkasse stellt dieses in blaues Leinen gebundene Dokument eine Fundgrube voll von auch allgemein interessierenden Geschehnissen für den Leser dar. Fakten, Daten und teilweise historische Fotos aus vergangenen Jahrzehnten werden hier aneinandergereiht. Selbst ein kurzer, aber doch umfassender Abriss über die Entstehung der Stadt fehlt in dem Werk nicht.

Blättern wir etwas in dieser Chronik. Sicherlich gibt es da für den stadtschichtlich Interessierten auch manche Einzelheiten, von denen er bislang nichts wußte. Interessant vielleicht, wenn man weiß, daß die Idee sozialdenkender Menschen, wie es hieß, hauptsächlich den „ärmeren Klassen der Bevölkerung“ durch Errichtung von Sparkassen Gelegenheit zur Ansparung eines Notgroschens zu geben, in der ersten Hälfte

des vorigen Jahrhunderts Gemeint wurde. Sind es jedoch damals zunächst menschenfreundliche Vereinigungen gewesen, die diese Idee hier und dort verwirklichten, so übernahmen alsbald die Kommunen diese Aufgabe. Das Recht der Selbstverwaltung, mit dem 1808 Reichsfreiherr von Stein die Stadtgemeinden bedachte, befugte, ja verpflichtete sie geradezu, Sparkassen zu gründen, zu verwalten und für sie zu haften. So entstanden in jener Zeit viele Sparkassen. Um das Sparkassenwesen jedoch zu vereinheitlichen, erließ die preussische Regierung am 12. Dezember 1838 eine Verordnung. Diese bildete jahrzehntelang die Grundlage des Rechts der öffentlichen Sparkassen:

Reglement die Einrichtung des Sparkassenwesens betreffend

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen usw. usw. thun kund und fügen hiermit zu wissen. Da die Bildung von Sparkassen sich als eine nützliche Einrichtung bewährt und eine immer weitere Ausdehnung gewonnen hat, dabei aber Bedenken zur Sprache gekommen sind, welche einer gesetzlichen Erledigung bedürfen, so haben Wir zur Beseitigung derselben, um auf der einen Seite die an manchen Orten deshalb eingetretenen Schwierigkeiten wegzuräumen, auf der anderen Seite aber zur Sicherstellung sowohl derer, welche den Anstalten ihre Ersparnisse anvertrauen, als auch der Gemeinden, welche dieselben unter ihrer Vertretung errichten und zur Vermeidung von Mißbräuchen, die Aufstellung eines allgemeinen Reglements nötig befunden, und verordnen zu diesem Ende folgendes . . .

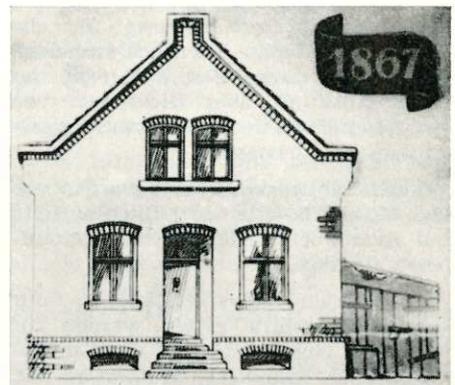
Aber erst dreißig Jahre später war eine Sparkasse für Herne notwendig geworden. Ehrenamtmann von Forell berichtete im Februar des Jahres 1866 dem zuständigen königlichen Landrat zu Bochum, daß „die Amtsverwaltung be-

schlossen habe, für den Amtsbezirk Herne eine Sparkasse einzurichten“. Am 1. Januar 1867 sollte es dann endlich soweit sein. Die Regierung fand die Sache in Ordnung und am 15. Oktober 1866 genehmigte der Oberpräsident von Westfalen das Statut für die Sparkasse der Gemeinden des Amtes Herne. Am 5. November 1866 wurde es im „Märkischen Sprecher“ (amtl. Kreisblatt, Erscheinungsort Bochum) veröffentlicht.

Am 4. Dezember 1866 bestellte die Amtsversammlung die Administratoren: D. Overkamp, G. Veuhoff, C. Cremer, und zu Substituten wurden bestellt: Schulte am Esch, Schulte Hiltrop und Friedr. Middeldorf. Ihre Wahl ging glatt vonstatten. Weitaus schwieriger war die Rentantenwahl. Von den Bewerbern wählte man schließlich Wilhelm Sprick. Der Gewählte hatte eine Kautions von 1000 Talern zu stellen, ferner eine Bürgschaft in Höhe von weiteren 2000 Talern.

Nüchtern-sachlicher Beginn

Die Eröffnung der Sparkasse erfolgte ohne Feier und ohne Festrede. Die Arbeit wurde in aller Stille begonnen. In



dem Hause Schulstraße 3 war sie zusammen mit der Gemeindehebestelle untergebracht. Rentant Sprick verwaltete beide Kassen, außerdem die evangelische Kirchenkasse und die Sparkasse. Alles war bereit. Doch: „die ärmere Klasse“, der die neue Einrichtung in erster Linie ja dienen sollte, blieb vorerst aus, denn die „kleinen Leute“ im Dorfe waren arm und wer wirklich etwas aufzubewahren hatte, blieb lieber bei seinem altgewohnten Sparstrumpf. Das erste Sparbuch (Nr. 1) wurde auf den Namen Engelbert Scharpwinkel ausgeschrieben, der „Lade des Gesellenvereins zu Herne“ wurde das zweite Buch ausgestellt. Von vornherein jedoch erwies sich die satzungsgemäße Beschränkung der Einlage von 25 Talern als zu eng. Nur ein ganz geringer Prozentsatz der Sparkonten be-



Ehrenamtmann von Forell

wegte sich innerhalb dieser Grenze. Einige überschritten sie sogar ganz erheblich. Am Ende des ersten Geschäftsjahres betreute die Sparkasse mit den zugeschriebenen Zinsen einen Spareinlagenbestand von 82 283 Talern, 10 Silbergroschen und 5 Pfennigen auf 172 Konten.

Es war eine regsame, aber auch unruhige Zeit, in der die Sparkasse mit ihrer Arbeit begann. König Wilhelm I. und Reichskanzler Bismarck strebten „Deutschlands Einheit und Größe“ an. Diese Absicht jedoch brachte kriegerische Auseinandersetzungen. Die Kriege in den Jahren 1864 und 1866 hatten die deutsche Wirtschaft nicht zu erschüttern vermocht. Eine kurze Zeit der Unruhe war schnell überwunden worden. Nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 ging es wirtschaftlich sprunghaft aufwärts. Bergbau und Schwerindustrie entwickelten sich in ungeahntem Maße. Die Belegschaft der Zechen stieg ständig. Inzwischen war, zum Teil, ausgelöst durch den Milliardenstrom französischer Kriegsschädigung, das deutsche Münzwesen neu gestaltet worden. Das Gesetz vom 4. Dezember 1871 leitete schließlich die Goldmünzenprägung ein. Das Gesetz vom 9. Juli 1873 brachte die Goldwährung. Der Taler blieb allerdings weiterhin gesetzliches Zahlungsmittel, bis ihn die Verordnung vom 27. Juni 1907 außer Kurs setzte und so die deutsche Währung zu einer reinen Gold- und Markwährung machte. —

Auf die Spareinlagen bezogen, hatte die Herner Sparkasse in den ersten sieben Jahren einen erfreulichen Erfolg gehabt. Ende 1869 wurden 201 691 Taler Einlagen auf 511 Konten ausgewiesen. In den nun folgenden Jahren kehrten ungehemmte Spekulationen und eine maßlose Übererzeugung von Gütern aller Art die an sich begründete Aufwärtsbewegung der deutschen Wirtschaft in eine schwere Wirtschaftskrise um. Sie nahm im Jahre 1873 mit dem sogenannten „Gründerkrach“ ihren Anfang und ging von 1875 ab in einen allgemeinen wirtschaftlichen Niedergang über. Das rheinisch-westfälische Industriegebiet wurde hiervon besonders stark betroffen. — Trotz dieser Notzeit wurden jedoch verhältnismäßig wenige Spareinlagen abgehoben.

Ein böser Schlag

Die Sparkasse erwies sich somit durchaus als krisenfest. Jedoch erlitt sie in anderer Beziehung einen schweren Schlag: Sparkassenrendant Sprick verschwand am 22. November 1876 und wurde nicht wieder gesehen. — Spekulationssüchtig, der „Kuxerei“ verfallen, hatte er Gelder der ihm anvertrauten Kassen in erheblichem Umfang unterschlagen.

Schuld daran war nicht zuletzt die heute kaum noch verständliche wilde Spekulationslust jener Jahre nach dem

Kriege 1870/71, die in den Kohlenfeldern des Ruhrgebietes das geeignete Tätigkeitsobjekt witterte und fand. Der Handel mit Kohlenkuxen zeitigte gefährliche Auswüchse und hatte auch den damaligen Rendanten in seinen Bann gezogen. Es versteht sich von selbst, daß diese Unterschlagungen auf die Entwicklung der Sparkasse einen recht ungünstigen Einfluß ausgeübt haben. Bis zum Jahre 1900 haben die Garantiegemeinden an der Abdeckung der Schuld zu tragen gehabt. Bis zu diesem Jahre mußten alle Überschüsse für diesen Zweck verwendet werden und erst im Jahre 1914 konnte die Hälfte der Überschüsse an die Gemeinden ausgezahlt werden.

In der Zeit von 1901 bis 1913 flossen die Überschüsse in den Reservefonds.

Den Werdegang der Sparkasse in den Jahren vor dem Weltkrieg charakterisieren folgende Zahlen:

Sparkassenbestand:

| | |
|--------|-----------------|
| 1880 = | 2 Millionen |
| 1900 = | 6,75 Millionen |
| 1910 = | 11,25 Millionen |
| 1914 = | 17,25 Millionen |

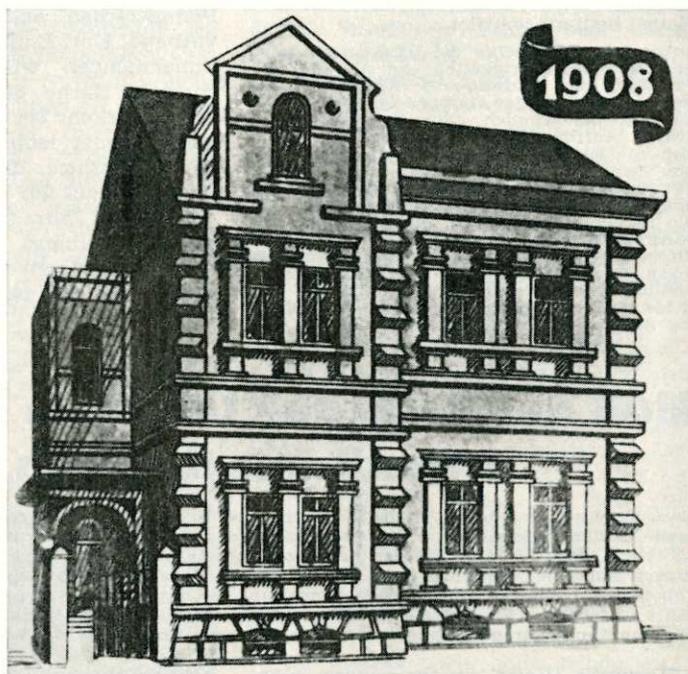
Entwicklung zur Stadtparkasse

Im Jahre 1901 schieden die inzwischen selbständig gewordenen Ämter

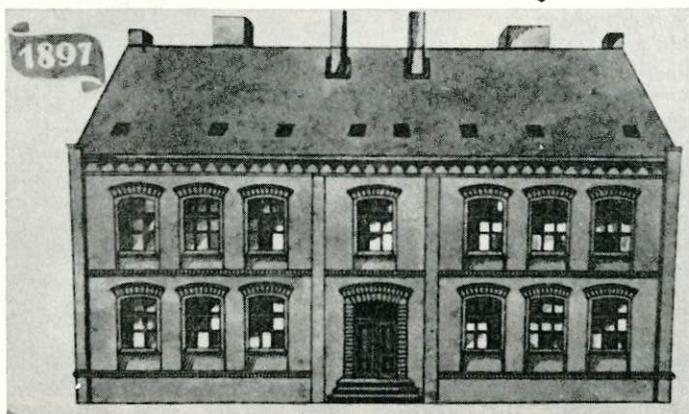
Wanne und Eickel aus dem Sparkassenverband aus, denen im Jahre 1908 auch Hiltrop folgte. Als Restverband verblieben das inzwischen zur Stadt gewordene Herne und das Amt Baukau. Nach der Eingemeindung von Baukau und Horsthausen nach Herne hafteten für die Sparkasse die Stadt Herne und das Amt Bladenhorst, nach denen die Kasse bis 1926 auch benannt wurde. Diese beiden Kommunen bildeten einen Sparkassenverband, für den im Jahre 1912 auf Grund des Zweckverbandgesetzes eine neue Satzung erlassen wurde. Die letzte Änderung innerhalb des Garantieverbandes fand im Jahre 1926 statt.

Gleichzeitig mit der Eingemeindung des Amtes Bladenhorst nach Castrop-Rauxel erfolgt dann die Aufhebung des Zweckverbandes und automatisch die Auflösung der Zweigstelle Bladenhorst, die als Ganzes an die Sparkasse Castrop abgetreten wurde. Selbstverständlich wurden durch diese Handhabung auch Namens- und Statutenänderungen erforderlich. Der Name der Sparkasse lautet danach mit dem 1. Januar 1927 „Sparkasse der Stadt Herne“.

Die Kriegs- und Inflationsjahre verliefen bei der Herner Sparkasse nicht anders als bei den anderen deutschen



Das Haus
Mont-Cenis-Straße 1
als Sparkasse

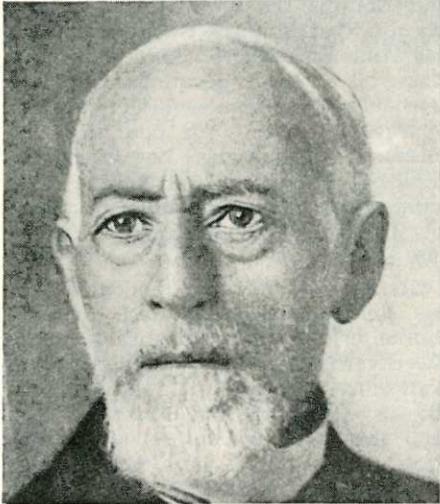


Sparkasse
im alten
Amtshaus in der
Mont-Cenis-Straße

Sparkassen auch. Das Ende war die völlige Entwertung des Gesamtvermögens. RM 52 000,— Spareinlagen standen als kümmerlicher Rest in der Bilanz von 1923 am Ende der Inflationszeit und am Anfang einer für die Sparkasse völlig neuen Entwicklung. In harter Arbeit galt es zunächst, das verlorene Vertrauen der Sparer zurückzugewinnen und durch eifrige Tätigkeit den Spareinlagenbestand wieder auf eine Höhe zu bringen, die die Lebensfähigkeit der Sparkasse sicherstellte. Der Bestand am 31. 12. 1926 mit RM 2,8 Millionen Spareinlagen auf 5143 Büchern beweist, daß nach dieser Richtung mit gutem Erfolg gearbeitet worden ist.

Das eigene Haus im Behördenviertel

Es kam der 10. April 1929. An diesem bedeutsamen Tage wurde der Grundstein für das eigene Haus gelegt. Der Entwurf des markanten Gebäudes, in



Amtmann Schaefer

dem die Sparkasse noch heute ihre Hauptstelle hat, stammt von dem Architekten Dierks aus dem Städtischen Hochbauamt. Am 17. März 1930 konnten die ersten Kunden in diesem eigenen Hause bedient werden.

Das Jahr 1931 stellte die Banken vor ganz besondere Schwierigkeiten. Am 13. Juli 1931 versetzte die sensationelle Nachricht vom Zusammenbruch der Darmstädter und Nationalbank die Kunden aller Geldinstitute in größte Aufregung. Die Reichsregierung sah sich zu Notverordnungen und zur Einlegung von Bankfeiertagen am 14. und 15. Juli 1931 gezwungen. Diese Beunruhigungen bekam auch die Herner Sparkasse zu spüren, auf die in den ersten Tagen ein gewaltiger Ansturm derjenigen einsetzte, die ihr Geld in dieser Krise lieber schnell in Sachwerten anlegen oder wenigstens in der Hand haben wollten. Doch hielt die Bestimmung, daß nur 30 Mark pro Konto ausgezahlt werden durften, die Abhebungen in tragbaren Grenzen.

Bis zum Jahre 1945 geschah noch mancherlei Aufregendes in unserem Lande wovon selbstverständlich auch die Sparkasse der Stadt Herne nicht verschont blieb und die Auswirkungen verspürte. Als im Mai 1945 die Bombardierungen endlich aufhörten, präsentierte sich das Sparkassengebäude zwar nahezu unbeschädigt, doch die Besatzungsmacht belegte es schließlich vom 10. April, dem Tag des Einrückens in Herne, bis zum 25. April 1945.

Ein neuer Anfang 1948—1966

Innerhalb von 25 Jahren erlitt das deutsche Geldwesen zum zweiten Male einen sehr schweren Schock, der sich später doch als positive Maßnahme erwies. Die Militärregierung bestimmte eine Neuordnung des Geldwesens. Am 21. Juni 1948 erhielt jedermann gegen Abgabe von 60 RM ein Kopfgeld von 60 DM. Schon wenig später begann sich auch Hernes Wirtschaftsleben wieder aufwärts zu bewegen. Die Schaufenster füllten sich und für harte Mark waren die täglichen Bedarfsgüter bald wieder zu haben.

1951 schied Sparkassendirektor Oeljeklaus nach Erreichen der Altersgrenze aus dem Sparkassendienst aus. Zu seinem Nachfolger wurde der frühere stellvertretende Revisionsdirektor beim Pommerschen Sparkassen- und Giroverband, Karl Endlich, gewählt. Mit der zunehmenden wirtschaftlichen Besserung in Herne begann auch der Geschäftsverkehr bei der Städtischen Sparkasse wieder lebhaft zu pulsieren. Die Gesamtumsätze, die sich beispielsweise Ende 1950 auf 285 Millionen bezifferten, gingen acht Jahre später schon über eine Milliarde hinaus. Wahrscheinlich werden sie, so glaubt man fest, im 100. Geschäftsjahr die zweite Milliarde erreichen.

Stunden eingestellt werden. Da laufen dann viele Herren, die es gar nicht mehr gewöhnt sind, durchs Stadtgebiet zu Fuß oder fahren mit der Straßenbahn! Und in solchen Stunden sind die städtischen Straßenbahnen wieder rentabel! Und wäre nicht der Smog, dann könnten sich die Städter an der Ruhr bei Smogalarm so behaglich in ihren Straßen fühlen wie von jeher das Volk von Venedig.

Das Auto zerstört unsere Städte! Daß die Maschine Macht über den Menschen gewinnt, diese Behauptung ist vorerst an keinem Beispiel so sinnfällig zu demonstrieren wie am Auto. — Könnte man von den Haushaltsmaschinen etwa sagen, sie schmeichelten den gefährlichen Eigenschaften des menschlichen Charakters? Vom Staubsauger, dem Kühlschrank, der Waschmaschine? — Es gibt Kritiker der Gegenwart, die reden von „Kühlschränkkultur“. Aber Begriffe wie dieser veraten wohl nur eine Sehnsucht nach dem „einfachen Leben“, eine Sehnsucht, die ebenso begreiflich wie unerfüllbar ist. Meine Anmerkungen zum Thema „Das Auto und die Städte“ entspringen nicht dieser Sehnsucht.

Das Auto hat über viele Menschen Macht gewonnen. Es verleiht dem natürlichen Geltungsbedürfnis seines Besitzers einen gemeingefährlichen Spielraum und Wirkungsgrad. Schneller zu sein als andere, das ist aber nicht einmal eine verwerfliche Verlockung. Das Auto erfüllt sie. Wir wollen dieses technische Hilfsmittel weder verdächtigen noch dämonisieren. Schließlich liegt doch am Wege dieser Erfindung zunächst nichts weiter als der Wunsch, schneller voran zu kommen als mit Hilfe der eigenen Beine. Hätten wir prinzipiell einen Verdacht gegen die Technik, dann müßten wir auch den Spaten verwerfen, dessen die Hände sich bedienen, um den Boden zu bearbeiten. Nein, Maschinenstürmerei wird hier nicht propagiert, und vor sektiererhaften Eigensinnigkeiten wollen wir uns bewahren.

Worum geht es also? Das Auto, und zwar der sogenannte „Wagen“, hat einen so bevorzugten Platz unter den technischen Hilfsinstrumenten erhalten, daß eine allgemeine Belästigung daraus geworden ist. Stadtplanung besteht heute nicht selten nur noch darin, dem Siegeszug des Autos jedes Hindernis aus dem Wege zu räumen! Trotz aller Vorsicht ist die „Autokultur“, von der man mit Recht sprechen könnte, der Gesellschaft aus der Kontrolle geraten, Unglücke sind nicht mehr allein den Beteiligten anzulasten. Die besten Straßenverkehrsregeln, Schutzbeamten und Fahrlehrer werden allmählich illusorisch. Wir sind an einem Punkte angelangt, wo Kollektivhaftung nicht mehr von der Hand zu weisen ist.

Das Auto wird zur allgemeinen Gefahr. Das Auto, das seine Dienste leichter und leichter dem einzelnen

Muß das Auto das Leben in der Stadt unerträglich machen?

Nach Fertigstellung der B 51 neu, im Zeichen des Baues der innerstädtischen Umgehungsstraße sowie in der Diskussion um die Neuordnung des Verkehrs im Kernstück der Bahnhofstraße ist es gut, dazu für die Interessengruppen mindestens auch „lehrreich“, egozentrische Vorstellungen über die Rangfolge der einen oder anderen Fortbewegungsart und ihre Wirkung auf Leben und Wohnen in einer Stadt einmal auf die nüchternen Grundgedanken zurückgeführt zu sehen. — Ein unter dem allgemein herrschenden Trend geradezu ketzerisch anmutender Rundfunkvortrag sei daher mit Zustimmung des Rundfunks hier wiedergegeben:

Verehrte Hörer! — So begann Gerhard Fauth am Sonntag, dem 11. Dezember, im Deutschlandfunk seinen Kommentar-Vortrag: —

„Das Auto zerstört unsere Städte. Der Prozeß muß aufgehalten werden, und das fängt, wie jede Therapie, mit einigen Überlegungen an. Bitte folgen Sie mir, ohne von vornherein zu vermuten, ich sei ein Feind der Technik. Ich bin nur der Ansicht, daß das Auto als Massenerscheinung aus dem Kerngebiet unserer Städte verbannt werden muß, wenn wir nicht endgültig darauf verzichten wollen, wie moderne Menschen zu leben. Menschen, die nicht auf vereinsamten Gehöften, nicht in indiskreten Dörfern, nicht in faden Su-

burbias, sondern in Städten leben wollen. Es sind schon verschiedene Lösungen überlegt worden. Aber es fehlt an der allgemeinen Einsicht und daher am öffentlichen Druck auf die Kommunen, daß sie etwas tun, zum Beispiel Parkhäuser in genügender Zahl in einen Ring um die Innenstadt legen, und diese dann (außer für Taxis, für Fahrten der Krankenversorgung sowie — zu bestimmten Tageszeiten — auch der Geschäftsbelieferung) den privaten Motorfahrzeugen unzugänglich machen. — Eine einschneidende Maßnahme! — Warum auch nicht?

Wenn in den Städten des Ruhrgebiets „Smogwarnung“ verkündet wird, muß der gesamte Autoverkehr für

leicht, das immer leichter erschwänglich, immer komfortabler, vom Recht immer mehr begünstigt wird, immer stärkere Gruppen, immer größere Mächte hinter sich bringt. Der vom Auto faszinierte, ans Auto gefesselte Mensch hat heute die absolute Majorität. Und in 10 Jahren wird die Zahl der Autos auf allen Straßen dreimal so groß sein wie heute. Freilich, was „dem einen sin Ul, das ist dem anderen sin Nachtigall“. Die Auto-Industrie wird an diesem Ausblick nichts Erschreckendes finden.

Aber dieser Kommentar soll die Menschheit nicht in Autofahrer und Nicht-Autofahrer teilen. Ich möchte nicht in den Geruch eines Auto-Gegners aus Leidenschaft oder Weltanschauung geraten. Ich fahre gern Auto, ich habe mein „Glück auf der Landstraße“ hinter dem Lenkrad eines Lastwagens begonnen, habe einen Omnibus durch den Stadtverkehr gelenkt und nacheinander mehrere Personenwagen besessen. Ich hatte in 25 Jahren fast lückenloser Autopraxis zum Glück keinen einzigen Unfall. — Es liegt also auch kein Trauma vor! Ich bin so jung, daß bis zum „gesegneten Tag der Altersrente“ noch beinahe 15 Arbeitsjahre vor mir liegen. Keine körperliche Behinderung stünde der Fortsetzung des Vergnügens am Lenkrad im Wege, auch keine finanzielle. — Und ich habe als Pressemann einen Beruf, in dem ich ein Auto wohl rechtfertigen könnte. — Das alles ist es nicht.

Ich denke, daß sich kein Autofahrer einem Argument verschließen kann, das kürzlich als kühle Nachricht durch die gesamte Presse ging. „Während des Jahres 1965“, so stand es in der Zeitungsmeldung, „wurden in der Bundesrepublik durch Unfälle im Straßenverkehr 1500 Kinder getötet und 19 000 Kinder schwer verletzt. Die meisten von diesen Kindern befanden sich auf dem Schulweg.“

Eintausendfünfhundert getötete Kinder und neunzehntausend körperlich geschädigte in einem einzigen Jahr! In zehn Jahren werden die Bundesbürger, die im Kindesalter unter die Räder des Verkehrs geraten sind, eine Großstadt wie Augsburg bevölkern können. — Und wollten sie einen Gedenkfriedhof für die auf der Straße getöteten ehemaligen Altersgenossen errichten, so brauchten sie dafür 15 000 Kreuze! — Aber es kommt wahrscheinlich noch ganz anders. Denn in zehn Jahren wird sich die Zahl der Autos auf unseren Straßen verdreifacht haben. — Das stand kürzlich auch in der Zeitung. Das Amt für Verkehrsstatistik hatte dieser Meldung lakonisch hinzugefügt: „Wenn sich nicht einiges ändert“.

Was soll sich eigentlich ändern? Rechnet der nüchterne Statistiker mit Wirtschaftskrisen, kalkuliert er Kriege ein? Oder gehört er zu denen, die von der Erhöhung der Strafen für Verkehrsdelikte das Heil erwarten? Drakonische Strafen helfen natürlich. Ebenso wichtig ist die Verbesserung der Ausbildung, die strengere Überwachung der Fahrschulen. Und doch wird das alles zu wenig bewirken.

Wir müssen entscheiden, was uns kostbarer ist, die Städte oder die freie Fahrt für das Auto! Das klingt wie eine absurde Zuspitzung des Problems. Denn selbstverständlich sind unsere Städte ohne die Autos gar nicht mehr denkbar. Sie können als moderne Großstädte nicht mehr funktionieren. Das Auto ist nicht mehr aus der Welt zu schaffen. Aber Städte sind doch in erster Linie immer noch Wohnsiedlungen, und der Wohncharakter unserer Städte droht völlig unter das Gesetz des Autos zu geraten, d. h., er ist schon fast zerstört! Hier liegt unser Problem!

Niemand kann leugnen, daß zum Beispiel die öffentlichen Verkehrsmittel, auf die sich die mo-

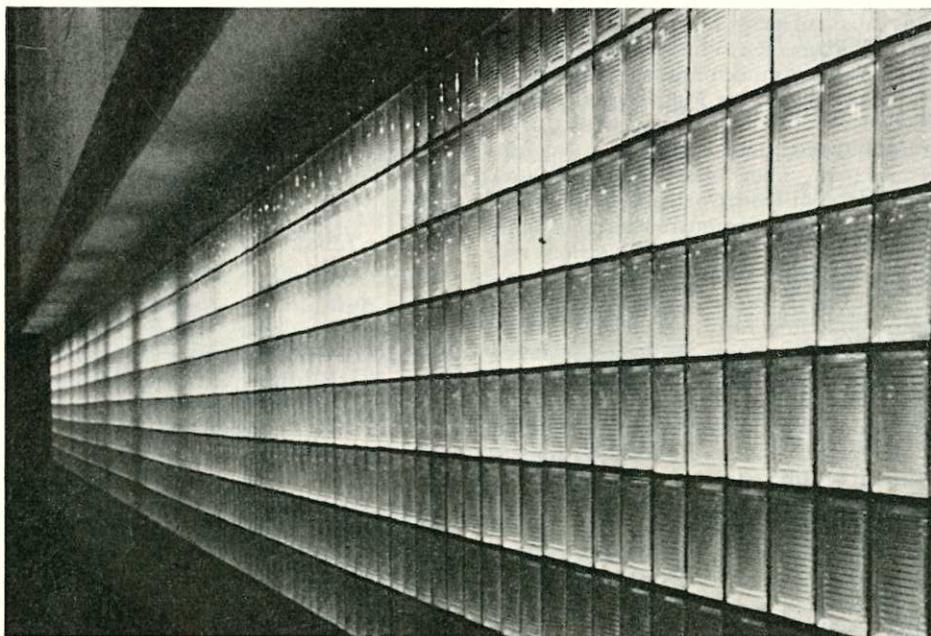
derne Stadtentwicklung gestützt hat, immer unzureichender werden für alle, die auf ihren Dienst angewiesen sind! Auch Städte wie Frankfurt, also riesige Wirtschaftsunternehmen sozialen Charakters, können sich in unserer konjunkturbegünstigten Zeit den Bau einer Untergrundbahn nicht leisten. Omnibus- und Straßenbahntarife werden überall drastisch erhöht. Andererseits verkehren Straßenbahnzüge viele Stunden am Tage unrentabel, weil ihre Wagen halbleer sind. Die einzelnen Bahnen und Busse kommen in allzu großen Abständen. Wer auf sie angewiesen ist, muß unerträglich lange warten. Und diese täglichen Geduldsproben an der Haltestelle versalzen ihm obendrein die tausend und abertausend pfeilschnellen Luxuskutschen, die — zumeist mit einem einzelnen Herrn bestückt — vorüberflitzen und alle Straßen für sich beanspruchen.

Da kommt der wartende Fahrgast an der Haltestelle auf allerlei Gedanken. Zum Beispiel: Ein Auto, das im 50-km-Tempo fährt, blockiert pro Sekunde eine Straßenlänge von rund 15 Metern und macht diese Strecke (zuzüglich eines mehrfach so langen Abschnittes vor und hinter sich) zur gleichen Zeit für andere Straßenbenutzer unverwendbar. Jeder Autofahrer beansprucht dieses Zugeständnis der Stadt ganz selbstverständlich für sich, und er tut es täglich, viele, viele Sekunden. Er akzeptiert damit eine Leistung, die er mit seiner Kfz-Steuer gar nicht amortisieren kann! — Vielleicht reicht sie für die Erhaltung der Straßendecken und der Verkehrsampeln. Aber damit ist die Rentabilitätsfrage für die Allgemeinheit eben nicht erledigt.

Zur Unwirtschaftlichkeit des privaten Autoverkehrs, der den Städten aufgebürdet wird, kommt die Belästigung aller Bürger durch Lärm, Gestank und Lebensgefahr. Immer lausiger wird das Abenteuer, in einer Stadt zu hausen. — Und kein Wunder: Alles flieht — die Stadt! — Die Freunde sind irgendwo weit draußen im Grünen versteckt. Jedes spontane Zusammenkommen ist ausgeschlossen.

Wer möchte noch, ohne seinen eigenen Verstand in Zweifel zu ziehen, in einer unserer Städte auf der Straße flanieren, Leute treffen, stehenbleiben, sich unterhalten, mit einem Wort: Als Mensch und Städter leben? Wer möchte das, während von allen Seiten die fahrbaren Preßluftschlämmer der Verbrennungsmotore schlechterdings unerträgliche Bedingungen auf seine kleine städterische Freiheit häufen? —

Ob Wirtschaftlichkeit, ob Gesundheit, ob Lebensfreude — solche Maßstäbe überzeugen vielleicht nicht! — Wie war es denn mit den 1500 Kindern, die getötet wurden, und den 19 000 schwerverletzten Kindern in einem Jahr? Nirgendwo wird an einem Volkstrauertag dieser Opfer gedacht.



Reizvolle Glas- und Licht-Architektur eines Firmengebäudes an der Bahnhofstraße. (Grabski)

Aber noch eine Zahl zum Vergleich, die auch erst kürzlich in der Zeitung gestanden hat: In fünf Jahren Vietnamkrieg wurden 3000 Amerikaner getötet und 19 000 verletzt. —

Also sind unsere Autos lebensgefährlicher als Mordwaffen im Krieg! Und das ist gar nicht absurd gesagt. Autos, wie Geschosse, bewegen sich mit großer Wucht auf einer bestimmten Bahn. Geschosse sind freilich weitaus schneller als Autos und von weitem weniger gut erkennbar. Dennoch scheint es weitaus schwieriger zu sein, dem Zusammenprall mit einem Auto auszuweichen als mit einem gezielten Geschoss. Natürlich, weil alle Verkehrsteilnehmer auf die gleichen Bahnen angewiesen sind und weil sich im Kerngebiet unserer Städte des Trommelfeuer der „Verkehrsgeschosse“ viel stärker verdichtet als das der Geschütze auf einem Kriegsschauplatz. Volle 24 Stunden am Tag, alle 365 Tage im Jahr leben wir in den Städten in sinnloser, akuter Lebensgefahr. Die Zahl der Unglücke und Opfer ist buchstäblich unübersehbar, jedenfalls viel größer als die genannten Zahlen, denn es kommen natürlich nicht nur Kinder zu Schaden. Die große Zahl der Unglücke läßt den Schluß zu, daß die menschliche Natur durch den Autoverkehr in den Ballungszentren überfordert wird. Immer fragwürdiger wird die Strafverfolgung einzelner, denen man Verantwortung zuschieben kann. Genau genommen ist bereits der Fall der Kollektivschuld gegeben! — Etwas Grundlegendes muß geschehen!“

Soweit der Rundfunkvortrag des Kölner Redakteurs Gerhard Fauth. —

Eine maßgebliche Äußerung:

Auf der II. Europäischen Straßenbautagung in München erklärte der Hamburger Oberbaudirektor Professor Sill:

„Wenn der Verkehr in den Großstädten nicht zusammenbrechen soll, dann müssen viele Berufstätige gezwungen werden, ihren Wagen morgens in der Garage zu lassen!“

Oberbaudirektor Still schlug u. a. vor, die Parkgebühren in den Innenstädten kräftig zu erhöhen und die Parkzeit zu begrenzen. Auf diese Weise müssen jene Autofahrer, die für den „unnötigen und schädlichen Individualverkehr“ sorgen, zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel gezwungen werden.

Den heutigen Großstadtverkehr, soweit er Kraftfahrzeugverkehr ist, teilt Sill nach dem Nützlichkeitsprinzip ein. Er stellt dabei folgende Gruppen heraus:

Notwendiger individueller Verkehr (Lieferanten, beruflich unvermeidlicher Personenwagenverkehr)

Nützlicher individueller Verkehr (Beförderung von Arbeitskräften und Einkaufsverkehr)

Unschädlicher individueller Verkehr (im Grenzbereich zwischen nötigem und unnötigem Verkehr)

Unnötiger und schädlicher individueller Verkehr, der den notwendigen und nützlichen Verkehr beeinträchtigt und die Funktion der öffentlichen Verkehrsmittel entscheidend behindert.

Als Beispiel für diese **schädliche** Gruppe nannte Sill den reinen individuellen Berufsverkehr mit Pkw zwischen den im Einzugsbereich öffentlicher Verkehrsmittel liegenden Wohnungen und den im zentralen Hauptgeschäftsgebiet liegenden Arbeitsstätten.

Im Ruhrgebiet ist diese Art des unnötigen und schädlichen individuellen Verkehrs, zu einem auffallenden Teil dazu mit Pkws, die nur mit einer Person besetzt sind, besonders in Essen zu beobachten. Hier flutet trotz z. T. sehr guter Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus den Außenstadtteilen eine solche lückenlose Kette blechgewordenen rücksichtslosen Egoismus in die Innenstadt, daß zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr auf den Einfallstraßen Fußgänger an den Haltestellen vielfach einmal oder zweimal eine Straßenbahn nicht erreichen können, weil sie die wenigen Schritte vom Bürgersteig über den Fahrdamm zum Einsteigen nicht „ungescheucht“ schaffen. — Diese individualistische Flut hat dort bald nach 8 Uhr die größten Parkplätze in der City völlig zugestellt und parkt dann ohne jede Hemmung die Wagen auf die Bürgersteige, wobei auch die Ausgänge des Hauptbahnhofs zugestellt werden. Ein riesiges Parkhaus südlich des Hauptbahnhofs, für das kostbares Gelände geopfert wurde, wird dagegen weitgehend „ignoriert“. — Die Polizei aber hat dort in diesem Punkte völlig kapituliert und bleibt untätig gegen eindeutige Rechtswidrigkeiten — weil sie in der Massierung auftreten.

Und wie ist und wird es in Herne?

Zunächst haben in Herne Auswüchse und Verwilderungen im Verkehr, auch im ruhenden Verkehr, bei weitem nicht das Ausmaß erreicht, vor dem in anderen Städten die Verantwortlichen oft nicht mehr ein noch aus wissen oder bereits zu Lasten des Fußgängers und des Lebens in der Stadt, der echten „Urbanität“, kapituliert haben. — Das alte Problem, aber auch die Aufgabe, die mit dem Stichwort „Bahnhofstraße“ für jeden Bürger ausreichend gekennzeichnet sind, haben wohl schon sehr früh den hier richtigen Weg gewiesen: Beiden „Arten der Fortbewegung“ muß eine Stadt so gerecht werden, daß keiner der Bereiche mehr als absolut unvermeidbar den anderen behelligt und schmälert. Nicht gering waren die Opfer für alle für die Anpassung der alten und die Schaffung der neuen Bundesstraße 51 und für den künftigen Emsherschnellweg. Nicht unterschätzt werden darf die Leistung der Stadt, die sie mit dem Bau der innerstädtischen Umgehungsstraße auf sich nimmt. All dieses Bemühen und die Absicht, den für das geschäftliche Leben attraktivsten Teil der Bahnhofstraße wieder zu einem

echten Einkaufszentrum zu gestalten, lassen erkennen, daß in Herne eine echte Synthese in Planung und Gestaltung angestrebt wird und teilweise schon verwirklicht ist. Nach dem Willen unserer Verantwortlichen lautet die Frage nicht: „Wie frei ist der einzelne?“, sondern: „Wie leben alle miteinander so gut wie möglich?“.

Wie in Herne die Verkehrsplanung als einer der wesentlichen Bereiche in die gesamte Stadtplanung eingebaut ist, hat u. a. der Stadtplaner selbst im Februarheft 1965 dargestellt. Bemerkenswert ist auch, daß in unserer Stadt ein eigener Arbeitsbereich „Generalverkehrsplan“ im Tiefbauamt und in enger Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt besteht. Schließlich seien unsere Mitbürger auf die Reportage im Oktober/Novemberheft 1965 hingewiesen, die damals in seinem Werden zeigte, was heute in der neuen Bundesstraße 51 bereits Wirklichkeit geworden ist.

Pkw-Einstellplätze an Schulen keine öffentlichen Parkflächen!

Das Rechtsamt weist darauf hin, daß die mißbräuchliche Benutzung der schuleigenen Abstellplätze und Vorräume an einigen Schulen, insbesondere bei der neuen Realschule und bei den Gymnasien, seit längerer Zeit einen Umfang angenommen hat, der unachtsichtige Wahrung der Eigentums- und Nutzungsrechte fordert.

Da trotz der Verbots- und Hinweisschilder Teile der Schulgrundstücke und die für den eigenen Bedarf der Schulen als Abstellplätze eingerichteten Flächen immer wieder von Nachbarn oder in der Nachbarschaft tätigen Kraftfahrern unberechtigt zugeparkt werden, die dazu den Hinweisen und Abweisungen der Schulleiter und ihrer Beauftragten vielfach mit Frechheiten begegnen, mußte in einer Reihe von Fällen durch das städtische Rechtsamt Strafanzeige wegen Hausfriedensbruchs erstattet werden.

Künftig wird nicht nur in jedem Fall der widerrechtlichen Inanspruchnahme dieser Flächen durch Befahren oder Parken Strafanzeige erstattet, sondern es wird auch das Abschleppen widerrechtlich parkender Kraftfahrzeuge auf Kosten der „Park-sünder“ veranlaßt.

Wertvoller Beitrag zur Geschichte des Herner Bergbaues

Die Werkzeitschrift für Betriebsangehörige der Ilseder Hütte, die auch diesen Titel trägt, widmete ihr Heft 47 vom März 1967 der Herner Schachtanlage „Friedrich der Große“. Anlaß war die Inbetriebnahme des neuen Zentralschachtes am 2. Februar.

Das Heft bietet in für jedermann sehr gut verständlicher Weise mit ausgezeichneten Bildbeigaben eine Darstellung der heutigen Situation dieser für Herne so wichtigen Zeche. Eine kurze tabellarische Zusammenfassung der wichtigsten Ereignisse der Geschichte von „Friedrich der Große“ rundet die Darstellung ab. — Wir halten es für sinnvoll, im Hinblick auf unsere in diesem Heft begonnene Darstellung der Geschichte der Zeche „Julia“ unsere interessierten Leser auf diese Veröffentlichung der Werkzeitschrift hinzuweisen.

Wußten Sie schon, daß...

| Im Jahre | die Zahl der Kinobesuche | | die Zahl der Fernsehteilnehmer (am 31. 12. des Jahres) | |
|----------|--------------------------|----------------|--|----------------|
| | absolut | auf 1000 Einw. | absolut | auf 1000 Einw. |
| 1953 | 1 746 561 | 15 137,6 | 55 | 0,5 |
| 1954 | 1 883 921 | 16 236,9 | 505 | 4,4 |
| 1955 | 1 890 109 | 16 264,9 | 1 576 | 13,5 |
| 1956 | 2 035 545 | 17 446,6 | 3 580 | 30,6 |
| 1957 | 1 903 122 | 16 231,2 | 6 374 | 54,2 |
| 1958 | 1 660 193 | 14 113,9 | 10 206 | 86,6 |
| 1959 | 1 267 014 | 10 784,9 | 13 877 | 119,1 |
| 1960 | 1 038 728 | 8 981,0 | 17 346 | 150,4 |
| 1961 | 809 484 | 7 091,8 | 19 792 | 175,2 |
| 1962 | 676 176 | 5 995,6 | 22 036 | 196,1 |
| 1963 | 550 366 | 4 920,3 | 23 335 | 209,8 |
| 1964 | 480 055 | 4 334,5 | 24 628 | 223,7 |
| 1965 | 441 645 | 4 029,8 | 26 583 | 243,6 |
| 1966 | 282 209 | 2 593,8 | 28 410 | 262,3 |

(bis 30. 9.)

... betragen hat?

Wußten Sie schon, daß...

... im Fremdenverkehrsjahr 1965/66 — v. 1. 10. bis 30. 9. — von 8.963 (8.829) angekommenen Fremden 20.873 (19.826) Übernachtungen in Herne Hotels und Gasthöfen erfolgten?

... sich darunter 493 (578) Auslandsgäste mit 1.296 (2.469) Übernachtungen befanden?

Wußten Sie ferner, daß...

... von der Stadt in der Zeit vom 1. 1. bis 30. 6. 1966 insgesamt 1.355.313 DM an Sozialhilfe durch das Sozialamt ausgezahlt wurden.

... in diesem Betrag allein 1.045.101 DM für „Hilfe zum Lebensunterhalt“ und 258.175 DM für „Hilfe in besonderen Lebenslagen“ (z. B. Krankenhilfe, Hilfe zur Pflege, Ausbildungsbeihilfen) enthalten sind?

... in der gleichen Zeit „nur“ 311.662 DM an Einnahmen durch Kostenersatz und durch Ersatzleistungen von Unterhaltungspflichtigen bzw. Sozialleistungsträgern zu verzeichnen waren?

... damit die Stadt in dieser Zeit einen Betrag von 1.043.651 DM (77,0 %) aus eigenen Mitteln für die Sozialhilfe aufbringen mußte?

Wußten Sie weiter auch, daß...

... Herne am 30. November 1966 noch 107.991 Einwohner hatte, und daß von ihnen

50.554 (46,8 %) männliche Personen,
57.437 (53,2 %) weibliche Personen,
52.352 (48,5 %) evangelische Christen,
48.656 (45,0 %) katholische Christen und
6.983 (6,5 %) andersgläubig oder im christlichen Sinne nichtgläubig waren?

... damit die Einwohnerzahl seit dem Stichtag der Volkszählung (6. 6. 1961) um 5.216 (= 4,6 %) zurückgegangen ist?

... sich die statistische Bevölkerungsdichte bei einer Größe des Stadtgebietes von 30,04 Quadratkilometern auf 3.595 (3.769) Einwohner je Quadratkilometer beläuft? DC.

DIE STADTBILDSTELLE bietet

Erziehungshilfen im Film

Wenig Altes, mehr Neues und noch mehr Künftiges aus den Beständen der Stadtbildstelle

Erfahrungen, die in Schulen und Erziehungsberatungsstellen gesammelt wurden, haben gezeigt, daß es für die Kinder und ihre Zukunft manchmal nützlich wäre und noch öfter den Eltern angenehm und erwünscht ist, wenn Anregungen und Hinweise gegeben werden könnten zur Erziehung und zur Überwindung mancher Klippen in der Entwicklung. Das hat das Münchener Institut für Film und Bild veranlaßt, eine Reihe von Filmen herauszubringen, die Erziehungsfragen und -situationen zur Diskussion stellen. Auch das Fernsehen hat eine 7teilige Fernsehlehre geschickt, die ebenfalls vom Münchener Institut übernommen werden konnte. Ein Teil des Materials — es ist ja nur eine der vielen Gruppen an Filmmaterial! — konnte von der Stadtbildstelle bereits erworben werden und wird nach und nach von den Schulen bei Elternabenden eingesetzt. Es sei deshalb hier für die Schulpflichtigen ein Überblick gegeben.

I. Vorschulalter und Schulanfänger

1. Hand in Hand FT 747 (13 min)

Der Film schildert, wie ein Vater in einem Vergnügungspark das Vertrauen seines Töchterchens enttäuscht, weil er, als er dieses zum Einkauf von Streichhölzern wegschickte, nicht an der vereinbarten Stelle geblieben ist. Nur schwer ist das Vertrauen wiederzugewinnen.

2. Kinder im Fragealter FT 803 (24 min)

In Kurzepisoden wird gezeigt, was Kinder alles fragen können im Vertrauen darauf, von den Erwachsenen eine ihrem Verständnis angepaßte Antwort zu erhalten. Wie oft aber wird das Kind abgewiesen und damit frageunlustig gemacht!

3. Schulreife durch den Schulkindergarten EFT 31 (40 m.) oder „Das gewonnene Jahr“

Hilfe für ängstliche, kontaktarme und Störkinder wird aufgezeigt. Ein Film, der eine Leistung der Stadt Herne zeigt. (FT 1652 ist eine gekürzte Fassung von 20 min)

II. Kinder in der Familie

4. Schüchternheit FT 1549 (22 min)

Dieser amerikanische Film zeigt, wie durch allzugroße Fürsorge und Verhättselung wie auch durch Zurschaustellung von Einzelkindern lebensuntüchtige Menschen geschaffen werden, die sich nicht behaupten können.

5. Ängstliche Kinder

6. Kinder ohne Liebe

7. Jamie und die Geschwister FT 840 (28 min)

In einer an sich gesunden Familie lebt Jamie, das mittlere unter drei Geschwistern. Er wird zurechtgewiesen und muß immer nachsichtig sein, auch wenn sein kleiner Bruder Unfug treibt. Und seine größere Schwester wird ihm als leuchtendes Vorbild hingestellt. Er braucht aber auch Anerkennung, sonst wird er verstockt und mutlos.

8. Ich seh' etwas, was du nicht siehst FT 908 (27 min)

Prof. T. Brocher weist in Beispielen darauf hin, in welcher verschiedenen Weise Erwachsene und Kinder ihre Umweltserfahrungen aufnehmen. Eine Hilfe zum Verständnis der Kinder. (Fernseh-Elternschule 1)

9. Was braucht ein Kind? FT 904 (30 min)

Professor T. Brocher erläutert in Filmbeispielen, welcher Wohnraum notwendig, welches Spielzeug empfehlenswert, welche Kleidung anzuraten ist und was über Partnerschaft und Tagebuch gesagt werden muß. (Fernseh-Elternschule 2)

10. Wenn Kinder sich verlassen fühlen FT 906 (25 min)

Mit Ausschnitten aus dem Film „Monique“ erläutert Prof. Brocher die seelischen Schäden, die durch den plötzlichen Verlust der mütterlichen Liebe entstehen. (Fernseh-Elternschule 3)

11. Vom Geltungsstreben des Kindes FT 903 (25 min)

Filmbeispiele erläutern, wie Kinder bestimmte Rollen spielen, um Anerkennung zu gewinnen. (Fernseh-Elternschule 4)

12. Vom Geben und Behalten FT 905 (18 min)

Filmbeispiele zeigen die vielfältigen seelischen Vorgänge in Kindern vom Säuglingsalter bis zum Schulpflichtigen bei Forderungen, die an sie gestellt werden. (Fernseh-Elternschule 5)

13. Trotz und Ungehorsam FT 909 (27 min)

Filmszenen weisen auf Motive hin für typische Erscheinungsformen des Trotzalters. (Fernseh-Elternschule 6)

14. Wenn Kinder malen FT 907 (25 min)

Zeichnungen und Malereien von Kleinkindern bis zur Pubertät werden entwicklungspsychologisch gedeutet. Förderung und Verstehen dieses Werkens werden befürwortet. (Fernseh-Elternschule 7)

15. Ihre Welt — unsere Welt

(Erziehung körpergeschädigter Kinder)

III. Der heranwachsende Jugendliche

16. Jungen in den Flegeljahren FT 1605 (28 min)

Verschiedenes häusliches Milieu, Eingehen auf ihre Wünsche und Nöte oder Gleichgültigkeit oder Verständnislosigkeit fördern oder hemmen diese Jugendlichen und können auch Katastrophen herbeiführen.

17. Weil ich kein Kind mehr bin FT 806 (23 min)

Im freundschaftlichen Verhältnis zwischen Jungen und Mädchen können Anteilnahme und Zutrauen lenken und führen, striktes Verbot und bequeme Gleichgültigkeit alles zerstören und die Kinder verstockt werden lassen. Verschiedene Möglichkeiten werden durchgespielt.

18. Erste Begegnung FT 1606 (27 min)

Szenen vom Sandkastenspiel bis zur Verlobung sollen Verständnis wecken für den entwicklungsbedingten Wechsel im Verhältnis der Geschlechter zueinander.

Ein Nachtrag

zur Herner Postgeschichte

von Karl Brandt, Frankenhain

Die nach den augenblicklich erreichbaren Unterlagen und einer Reihe sicherer mündlicher Bekundungen im vorigen Heft dargestellte Geschichte des Postwesens in Herne hat reges Interesse gefunden. — Wenn uns bei der Vorbereitung Museumsdirektor i. R. Karl Brandt noch hier in Herne zur Verfügung gestanden hätte, wäre in einem Informationsgespräch festgestellt worden, daß auch er zum Thema etwas hätte beitragen können. — Nun schickt er, zugleich mit einer Beurteilung und mit Vorschlägen, die eigentlich ein „Leserbrief“ sind, also Karl Brandts persönliche Meinung darlegen, eine Ergänzung mit Anschauungsmaterial aus seinen Sammlungen. Wir bringen hier unseren Lesern diese Ergänzung. Die Redaktion

Im letzten Heft von „Herne — unsere Stadt“ hat Stadtarchivar Dietrich Hildebrand eine Übersicht über die Herner Postgeschichte gegeben. Eine solche Darstellung war in Herne schon längst erwünscht und sie ist, wie auch die Jubiläumsschrift der Sparkasse, ein wichtiger Beitrag zur jüngsten Geschichte Hernes. — Was wäre alles oder nicht ohne die Post!!

Besonders wertvoll ist dieser Beitrag, weil der Verfasser als Archivar nüchtern lediglich aus den Quellen schöpft und der Redaktion immer daran gelegen ist, originale Quellen zu erschließen — und danach erst Bericht, Erzählung sowie Rückschlüsse in der Darstellung zu Wort kommen zu lassen. Solche Arbeiten sind dann auch wohlfundiert, bringen das Wissen um die Dinge weiter, und darauf kommt es an.

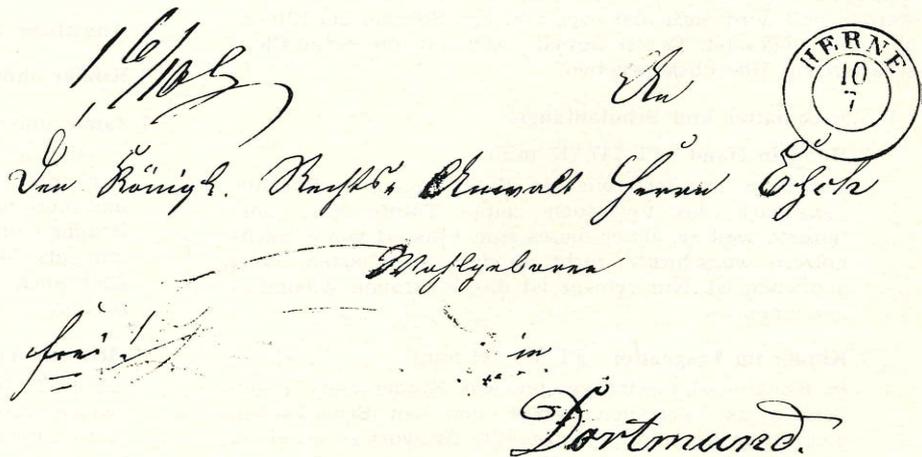
Ich selbst meine, schon solange seine ersten Arbeiten hier veröffentlicht wurden, der Stadtarchivar sollte zu allen Gebieten, die er aus Archivalien und sonstigen Drucken sicher erschließen kann, in Einzeldarstellungen wenigstens „Bausteine“ zu einer späteren Gesamtdarstellung der Geschichte Hernes zusammentragen. Andere, die auf irgendeinem Spezial- oder Teilgebiet besonders sachkundig sind, sollten Gleiches tun. „Herne — unsere Stadt“ bietet vorerst die beste Möglichkeit der Veröffentlichung und Sicherung.

Doch nun zum eingangs angesprochenen Anliegen:

Einige postalische Belege von ziemlicher Seltenheit kann ich nachträglich zur Arbeit von Stadtarchivar Hildebrand beisteuern — selten, wertvoll und vor allem wichtig deshalb, weil sie mit der Herner Postgeschichte zu tun haben.

Zunächst sei ein Briefumschlag aus der Zeit gezeigt, in der es noch keine Briefmarken gab, also um 1850. Dieser Briefumschlag ist aus einem Bogen Papier vom Schreiber selbst zusammengefaltet worden. Erst später kamen die käuflichen fertigen Briefumschläge auf. Manchmal wurde auch der Brief selbst zu einem Umschlag gefaltet, wobei natürlich der Schrift-Inhalt nach innen kam. Unser Umschlag stammt aus dem Jahre 1852. Aus den fünfziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts besitze ich noch weitere Briefe, die ich zur Zeit kurz nach meinem Umzug, nicht finden kann. Darunter sind auch solche von Hernern, die nach Amerika auswanderten.

Weiter zeige ich eine Postkarte, eine Correspondenz-Karte, aus dem Jahre 1871, die eigens die große Bezeichnung „Norddeutsches Postgebiet“ trägt.





Norddeutsches Postgebiet. Correspondenz-Karte.

An
Frau Landrath von Forell Hochwohl-
geboren auf Strünkede.

Bestimmungsort: bei Herne

Wohnung des Empfängers, wenn sie mit Sicherheit angegeben werden kann.

Zur gefälligen Beachtung beim Gebrauch der Correspondenz-Karte.

- 1) Formulare, welche mit der Postmarke bereits besetzt sind, können bei allen Postaufgabestellen, Briefträgern und Landbriefträgern bezogen werden; für das Formular selbst wird nichts berechnet.
- 2) Der obige Vordruck für die Adresse ist deutlich und vollständig auszufüllen.
- 3) Die Rückseite des Formulars kann in ihrer ganzen Ausdehnung zu dreifachen Mittheilungen jeder Art benutzt werden, welche, sowie die Adressen, mit Tinte, Bleistift oder farbigem Stifte geschrieben sein können.
- 4) Die Entnahme von Postvorschuß ist bei Correspondenz-Karten nicht zulässig; dagegen ist das Verfahren der Recommendation, sowie der Expressbestellung gestattet.
- 5) Die Correspondenz-Karte kann zu schriftlichen Mittheilungen sowohl innerhalb des Norddeutschen Postgebietes, als auch für den Verkehr nach den Süddeutschen Staaten, nach Oesterreich und Luxemburg benutzt werden.
- 6) Der Absender ist nicht verpflichtet, sich namhaft zu machen.

Auf der Karte steht als Anschrift „An Frau Landrath von Forell Hochwohlgeboren auf Strünkede bei Herne“. Der Poststempel lautet: „Meinberg 1 7 1871“ (bedeutet: 1. Juli 1871). Leider ist die Briefmarke nicht mehr auf der Postkarte vorhanden. Absender war der Landrat Friedrich von Forell, und jeder- mann darf wissen, was er damals an seine Frau schrieb:

Buchstabengetreue Wiedergabe:

„Meinberg, Fürstentum Lippe-Detmold 1. 7. 71 nm (= nachmittags) 4 U. (= 4 Uhr) Hotel zur Rose

Liebe Frau!

Heute Morgen 11 Uhr in bestem Wohlsein hier eingetroffen. Bin in allen Beziehungen zufrieden und beginne morgen Früh 6 Uhr meine Trink und um 9 Uhr meine Bädokur. Montag brieflich ein Näheres.

Herzliche Grüße
Dein Dich liebender Mann
Fr. von Forell Kgl. Landrath.“

Aus dem Jahre 1875 kann ich sodann einen regelrechten gekauften, industriell hergestellten, kleineren Briefumschlag zeigen, auf dem noch die alte Zehn-Pfennig-Briefmarke mit Poststempel Herne erhalten ist. Irgendein Her- ner Bürger hat sich damals auf ein Chiffre-Inserat (L. O. 26) in der Kölni- schen Zeitung, Köln, gemeldet. Bezeich- nend ist, daß auf allen damaligen Brief- umschlägen unten links noch „Frei“ oder „Fr.“ geschrieben steht.

Oben: Die Vorderseite der alten Postkarte, damals Correspondenz-Karte genannt.

Rechts:
In blassem Rosa-Ton des Papiers und in etwa doppelter Größe die Quittung für die Geldüberweisung.

Übrigens sind Briefe, Postkarten und Umschläge noch mit dem Federkiel geschrieben worden. — Wissen Sie, liebe Leser, daß der Magistrat von Berlin noch 1900 in seinem Etat 300 Reichstaler für den Ankauf von Federkielen bereit- stellte? Bei dem Amt und der späteren Stadt Herne (ab 1897) wird man wohl auch noch bis um 1900 mit Federkielen geschrieben haben, obwohl schon die Stahlfeder bekannt war.

Wenn man früher Geld mit der Post übersenden wollte, so diente dazu ein Formular, wie es unsere Abbil- dung zeigt. Danach hat am 20. Okto- ber 1868 ein Herner 45 Reichstaler an Herrn Heinrich Muckenheim in Bären- dorf bei Bochum geschickt. — Bären- dorf ist heute ein Stadtteil von Bochum, er grenzt an Bochum-Weitmar. Das Geld wurde auf der Post in Herne einge- zahlt. Das Porto betrug, bar gezahlt, 2 Silbergroschen.

Zum Schluß möchte ich noch eine Postkarte von 1907 zeigen, die an- läßlich des 11. Stiftungsfestes der Post- unterbeamten im O.P.D. Dortmund und des 10. Stiftungsfestes des Postunterbe- amten-Vereins Herne am 8. Juli 1906 ausgegeben wurde. — Man beachte, Post-

Post-Einlieferungsschein.

Der Anspruch auf Entschädigung an die Postverwaltung erlischt nach sechs Monaten, vom Tage der Einlieferung der Sendung an.

Die Sendung für Beträge über 500 bis 3000 Thlr. einschl. werden auf gelbem, die Sendung für Beträge über 3000 Thlr. auf grünem Papier ausgehelt.

Das am heutigen Tage

Gegenstand: 1000

Declarirter Werth: 1000

Zeichen und Gewicht: 1000

Adressat: Herrn Muckenheim

Bestimmungs-Ort und baar bezahltes Franco: Bären- dorf 16) Sgr. 2 Bochum

baar bezahltes Franco.

zur Beförderung mit der Post richtig eingeliefert worden, wird hierdurch von Amts wegen bescheinigt.

HERNE den 11. Juli 1868



Königliche Post-Aufnahme-Expedition.

Mein

L. O. 26
Expedition der Colonia-
Zeitung
Fr. Köln



Erinnerungs-
postkarte
aus dem Jahre 1906
mit Ansicht
des alten Postamtes

unterbeamten! (Heute gibt es ja allenthalben nur noch Ober- und möglichst Superbeamte...).

Rechts auf der Karte sieht man vom Bahnübergang aus das damalige Kaiserliche Postamt Ecke Bahnhof- und Fabrikstraße (siehe Heft 5/1966, Seite 5).

Es ist dabei interessant, mit welcher Unbekümmertheit die Post-„Behörde“ auf der vom Postkunden für seine eigenen Mitteilungen gekauften Karte damals den größten Raum für ihre „Werbung“ in Anspruch nahm und dem

„Untertanen“ nur einen geringen Raum für seinen Text ließ. — Immerhin ist heute auch deshalb eine solche Karte ein Zeitdokument.

Und noch ein Nachtrag

Auf Seite 5 des vorigen Heftes muß es in der 2. Spalte in der 5. Zeile richtig heißen: 19. Jahrhundert. — Der Autor legt mit Recht Wert darauf, daß dieser Schreibfehler des Manuskriptes um der Zuverlässigkeit der Arbeit willen richtiggestellt wird.

Wiege der Ruhrindustrie

Vom Bergbau und der Metallverarbeitung im alten Märkischen Sauerland

Eine Übersicht und Quellensammlung von Dr. Klaus Rockenbach

Das Sauerland spielt in der deutschen Wirtschaft seit Jahrhunderten eine wesentliche Rolle. Seine bedeutende Metallindustrie ruht auf dieser Tradition. Denn: Die Wiege der frühen westfälischen Industrie stand nicht an Ruhr, Emscher und Lippe, sondern im Siegerland, wo Erzlager schon in vorgeschichtlicher Zeit ausgebeutet wurden. So hat man besonders im Siegerland an Hunderten von Stellen Schmelzöfen und Schlackenhalde aus den Jahrhunderten um Christi Geburt gefunden. Sie lagen zumeist hoch oben in den Quellmulden und Berghängen, weil die Waldschmiede jener Frühzeit die Wasserkraft noch nicht recht zu nutzen verstanden. Auch im Hochmittelalter, als man diese primitive Eisengewinnung im Siegerland und westlichen Sauerland wieder aufnahm, war das zunächst nicht anders, bis man endlich im 13. oder spätestens Anfang des 14. Jahrhunderts die Wasserkraft industriell zu nutzen lernte und die ersten größeren Eisenhütten und -hämmer in den Tälern entstanden.

Solche Feststellungen traf der Kenner sauerländischer Geschichte, der 1963 verstorbene Professor für Landesgeschichte an der Universität Münster Albert K. Hömberg. Sie stehen ungefähr in diesem Wortlaut in der Einleitung, die Hömberg zum „Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 3: Nordrhein-Westfalen“ (1963, S.XCVIII) ver-

öffentlichte. Im Gegensatz zu heute war nämlich die Metallverarbeitung früherer Jahrhunderte, wenn sie den Rahmen einzelner Werkstätten überschritt und industrielle Formen annahm, stets auf benachbarte Erzlager angewiesen. Schon die begrenzten Transportmöglichkeiten im Zeitalter der Pferdefuhrwerke und schlechter Wege zwangen Erzverhüttung und Metallbearbeitung zu dieser Nachbarschaft.

Bodenschätze, Rohstoffe und Energiequellen des alten Sauerlandes

Bergbau war seit undenklichen Zeiten zunächst nur und ausschließlich Erzbergbau. — Man muß sich heute besonders bewußt werden, daß die gewaltigen Kohlenschätze Europas noch keine 150 Jahre lang großzügig ausgenutzt werden. — Wo jedoch Erzbergbau und mit ihm Metallgewerbe sich entfalten, in Deutschland vor allem seit dem Mittelalter, mußten drei Vorbedingungen erfüllt sein: Erz, Holz und kräftige Bäche. Diese drei Bedingungen bietet auch das Sauerland.

Die sauerländischen Erze sind gut. „Sie haben durchweg recht hohe Eisengehalte (über 50 und 60 % Fe), geringe Mangangehalte (0,20 bis 1 %, vereinzelt 2,5 % und bei Olpe 4 % Mn) und niedrige Phosphorgehalte von 0,028 bis 0,33 ‰“ (so die Zeitschrift „Stahl und Eisen“, 81. Jg. 1961, S. 1139).

Diese Erze sind aber inzwischen längst der Konkurrenz preiswerter oder gehaltvollerer importierter Erze erlegen. Man muß diese Tatsache hinnehmen, so wenig erfreulich sie sein mag, wenn man an Krisenzeiten für die Versorgung aus dem Ausland mit der damit gegebenen Abhängigkeit denkt.

Zur Erzverhüttung, also zur Reduktion der Erze im Schmelzofen, zum Ausschmieden und zur Weiterverarbeitung, benötigte man als Brennstoff die Holzkohle und daher Wald. Steinkohle war ja in den frühen Zeiten des „Hüttenwesens“ zu wenig bekannt und bei der Tiefe der Flöze nur vereinzelt in günstiger Lage durch eine Art Tagebau zu gewinnen. — Viermal soviel Holzkohle wie Erz wurde allein beim Schmelzvorgang gebraucht, vier- bis achtmal soviel Holz wiederum für die im Meiler gewonnene Holzkohle. — Im vorigen Heft von „Herne — unsere Stadt“ ist auf den Seiten 16 und 17 auf die energischen Bemühungen des preußischen Königs hingewiesen, den Holzverbrauch einzuschränken und den Gebrauch der Steinkohle zu fördern.

Doch waren Erz und Wald damals noch lange nicht die einzigen Voraussetzungen für Bergbau und Metallindustrie. Denn seit dem 14. und 15. Jahrhundert nutzten Bergbau, Erzverhüttung und Metallverarbeitung die Wasserkraft. — Wasserräder bewegten die Blasebälge der Schmelzöfen; Wasserräder drehten die Nockenwellen aus härtesten Eichenstämmen, die die zentnerschweren Schmiedehämmer der Hütten hoben.

In der Nähe von Erzlagerstätten war also das Tal im Waldgebirge, das ein kräftiges Gewässer durchfließt, der günstigste Standort früher „Industrieansiedlung“.

Alle diese Voraussetzungen bot das Sauerland. Anschaulich und zuverlässig hat das im Laufe der letzten Jahre der Professor für Geographie an der Universität Münster Wilhelm Müller-Wille in seinem Werk „Westfalen. Landschaftliche Ordnung und Bindung eines Landes“ (1952) dargelegt. Auch zur Geschichte des sauerländischen Erzbergbaus und der Metallindustrie finden sich dort viele wertvolle Hinweise.

Die historisch-politische Spaltung des Sauerlandes

Doch war das alte Sauerland ehemals politisch keine Einheit. Geschichtlich gehörte sein Nordwesten zur Grafschaft Mark, der Nordosten als sogenanntes „Herzogtum Westfalen“ zu Kurköln, d. h. zum geistlichen rheinischen Kurfürstentum Köln, der Süden gehörte zum Fürstentum Nassau und zur Grafschaft Wittgenstein. Die Namen „Märkisches“ und „Kölnisches Sauerland“ erinnern noch heute daran. Gerade das märkische Sauerland aber entfaltete einen zeitweise erfolgreichen Erzbergbau und eine bis heute mit besonderem wirtschaftlichen Erfolg ausgezeichnete Metallverarbeitung.

Diese Grafschaft Mark umfaßte seit dem 17. Jahrhundert etwa den Bereich der jetzigen Landkreise Altena, Iserlohn, Unna, Soest und Lüdenscheid (einschließlich des Stadtkreises), den Ennepe-Ruhr-Kreis und u. a. auch den Raum der heutigen Großstädte Bochum, Castrop-Rauxel, Hamm, Hagen, Herne. Sie reichte im Norden bis zur Lippe. Die Orte Sassendorf und Gelsenkirchen bildeten die äußersten östlichen und westlichen Bereiche. Die Freie Reichsstadt Dortmund, damals politisch selbständig, wurde an drei Seiten (und zwar von Westen, Süden und Osten) von der Grafschaft umschlossen, so daß sie sich den Schicksalen märkischer Wirtschaftsgeschichte selten entziehen konnte. Diese Grafschaft Mark, die ihren Namen durch die Burg Mark bei Hamm erhalten hatte, war im Jahre 1398 an die Herzöge von Kleve gefallen, unter deren Schutz sich seit dem 15. Jahrhundert auch die Stadt Soest gestellt hatte. Mit dem Aussterben des klevischen Herrscherhauses im Jahre 1609 hatte das Kurfürstentum Brandenburg, das spätere Preußen also, die Grafschaft in Besitz genommen.

Die mittelalterlichen Anfänge der Erzgewinnung und Metallverarbeitung im Spiegel der Wissenschaft

Drei Wirtschaftshistoriker kennzeichnen eindrucksvoll die Entstehung des sauerländischen Industrieviers: Ernst Vöge, Georg von Detten und Hans-Joachim Seeger.

Der bedeutendste ist wohl Ernst Vöge († 1937). Er führte von 1923 bis 1930 die Geschäfte der Hagener Industrie- und Handelskammer als ihr erster Sekretär. Nach der Zusammenlegung der Kammern Hagen, Lüdenscheid, Altena und Iserlohn zur Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer in Hagen war er von 1930—1933 Hauptgeschäftsführer dieser Kammer.

Vöge ist der Autor des Werkes „Geschichte der Industrie im märkischen Sauerlande“ (4 Bände, 1908—1913). Je ein Band dieses Werkes widmet sich dem Kreis Hagen, Altena, Iserlohn und dem Kreis Schwelm (also dem Vorläufer des heutigen Ennepe-Ruhr-Kreises). Es bildet z. B. noch heute eine Fundgrube westfälischer Firmengeschichte.

Nicht ohne das Bewußtsein, daß nur wenige Urkunden und Quellen über die Anfänge des märkischen Bergbaus und Metallgewerbes unterrichten, führt er hier aus: „Hier im märkischen Sauerlande dehnte sich die Kunst der Eisengewinnung von Rade an der Volme“ — und zwar sollen angeblich im Jahre 1003 Zisterziensermönche aus Deutz am Rhein einen Hof namens Rade von Erzbischof Heribert von Köln erhalten und hier begonnen haben, Eisen zu schmelzen — „über Lüdenscheid bis Altena und Neuenrade, ferner den Ihmerter und den Westiger Bach hinab bis Hemer und Iserlohn hin aus, weiter nach Süden durch den Kreis Olpe bis ins Siegerland.“

„Herne — unsere Stadt“ beschließt diese Übersicht mit einer umfangreichen Quellenangabe im nächsten Heft.

Ein Steinbeilfund aus Herne

Über 5000 Jahre alt

Im Jahre 1965 wurde in der damals neuengerichteten Baumschule, einige hundert Meter südlich (ein wenig östlich) des Sodinger Volksparkes, noch auf dem Beimberg, von dem Gartenarbeiter Julius Halama in etwa 1 m Tiefe zufällig ein Steinbeil gefunden. Erst im Jahre 1966, im Mai hörte man davon. Sofort bin ich damals zur Fundstelle gefahren, um mich nach den Fundumständen zu erkundigen, sowie den Fund anzusehen, der einige Tage darauf in das Emschertalmuseum kam. Zunächst einmal bezeichnet man ganz allgemein derartige Funde als „Steinbeile“. Ist aber so ein Steinbeil durchlocht und zwar zur Aufnahme eines Holzstieles, so wird von einer Steinaxt gesprochen. Somit haben wir aus der Städtischen Baumschule eine Steinaxt — was wiederum nicht ganz zutrifft, wie wir noch sehen werden.

Es ist das aus Herne ein einmaliger und ein sehr alter Fund. Er stammt aus der Rössener Kultur, die zusammen mit der Bandkeramischen Kultur den ältesten Abschnitt der Jungsteinzeit ausmacht (von 4000 — 1600 v. Chr. währte die Jungsteinzeit). Nach einer Radio-Carbon-Analyse, die wir mit Holzkohlen aus einer bandkeramischen Siedlung in Bochum im Urgeschichtlichen Institut der Universität Köln durchführen ließen, befanden sich unsere vielen heimischen Siedlungen (Bochum) der Bandkeramik bei uns um 4000 v. Chr. — wie anderswo ebenfalls.

Im Ruhrgebiet haben wir nur die jüngere Linearbandkeramik festgestellt, die etwa gleich alt mit der Älteren Rössener Kultur ist, die weniger in Herne, aber häufiger in Bochum festgestellt wurde. Obwohl es nicht die „offizielle Lehrmeinung“ ist, nehme ich an, und einige Sachkenner stimmen dem zu, daß die zuletzt genannten beiden Unterstufen der großen Kulturen ungefähr gleich alt sind, spätestens der ersten Hälfte des 4. Jahrtausends v. Chr. zeitlich angehören. Hier sei eingeschaltet: Die bandkeramische Kultur ist nach den

In der nächsten Nummer

kann mit einer Reihe von Darstellungen von Karl Brandt und vielleicht noch von dem einen oder anderen Autor begonnen werden, die sich mit den Frauen von Strümkede befassen.

ingeritzten, um die Tongefäßwandungen außen herumlaufenden bänderartigen Verzierungen benannt worden, weil man das Volk, die Träger dieser hochentwickelten bäuerlichen Kultur, nicht kennt.

Die Rössener Kultur wurde nach dem ersten Fundort, einem Gräberfeld bei dem Dorfe Rössen im Kreise Merseburg benannt. Schon durch die verschiedenartigen Verzierungstechniken und Arten sind beide Kulturen gut zu unterscheiden.

Wo Karl Brandt heute lebt



Das noch im Winter aufgenommene Bild zeigt das Haus, das sich Karl Brandt in seiner Wahlheimat Frankenhain gebaut hat. Das kleine Dorf mit 224 Einwohnern liegt nicht weit von dem mittelalterlichen Städtchen Treysa im Kreis Ziegenhain.

Ausreichender Raum für die Familie, für ein recht gemütliches Zuhause, wie es Frau Anne zu gestalten versteht, Raum vor allem für ungestörte Arbeit und seine Sammlungen bietet das am Ende des langgezogenen Straßendorfes liegende Haus. Es liegt dicht an einem großen Waldbezirk, der stundenlange Wanderungen in völliger Ruhe und Einsamkeit gestattet. Von der hier gezeigten Rückfront bietet sich eine viele Kilometer weite, unverbauete Aussicht in die reizvolle Landschaft. — Inzwischen ist Karl Brandt dabei, dem Garten die erste Form zu geben.

Bild: E. H., Bochum

Im Heimatgebiet haben wir Anzeichen, daß die Jüngere Linearbandkeramik und die Ältere Rössner Kultur, wie erwähnt, ungefähr gleich alt sind, denn in der bandkeramischen Siedlung in Bochum-Hiltrop fand sich der Rest eines verzierten Tongefäßes, das ausschließlich typisch für die Altrössener Kultur ist.

An dieser Stelle ist es nicht möglich, ausführlicher zu werden. Die Interessenten seien darauf hingewiesen, daß in meinem neuesten im Druck befindlichen Buch mit allein 60 Tafeln Fundabbildungen alles Nähere zu erfahren ist, namentlich das, was unseren Heimatraum betrifft. Das Buch erscheint in Kürze im Spezialverlag Dr. Rud. Habelt, Bonn, Am Buchenhang. Es ist der Band 8 der Quellenschriften zur Westdeutschen Vor- und Frühgeschichte, herausgegeben von Oberverwaltungsrat Prof. Dr. Dr. Rud. Stampfuß.

Nun zu dem neuesten Herner Fund. Er kam keineswegs unerwartet, denn wir wissen schon lange, daß sich die zahlreichen Siedlungsstellen der genannten beiden Kulturen von Bochum

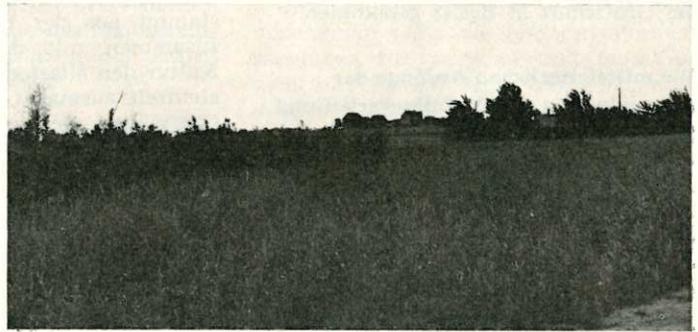
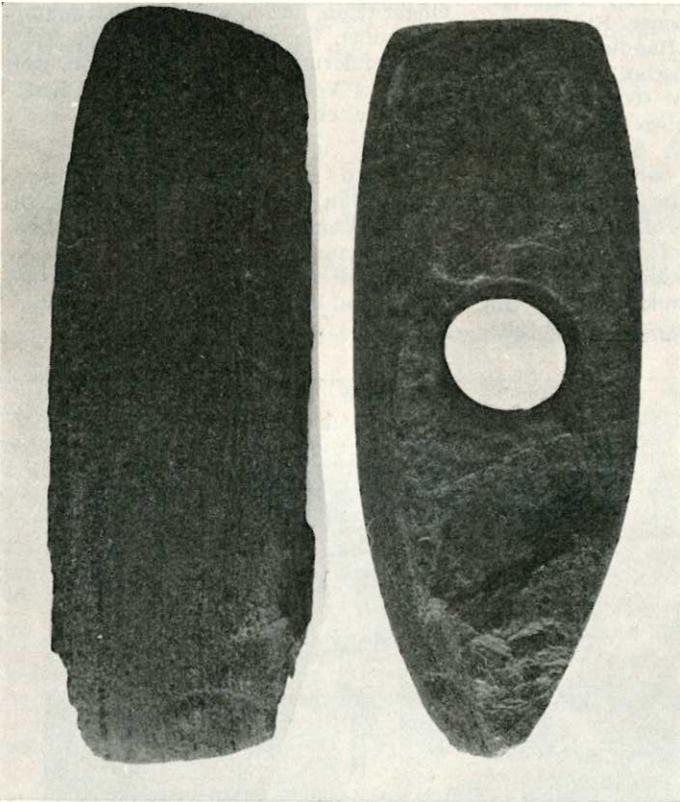
in das Lößgelände von Herne-Süd, Herne-Holthausen und Castrop-Rauxel hinüberziehen, bis zum Nordfuß des Hochplateaus, worauf die beiden zuletzt genannten Orte liegen. Diese jungsteinzeitlichen Siedlungen sollten nach meinem Fortgang von Herne doch bald wenigstens angegraben werden. Ihre Lage ist bekannt.

Die Fundstelle unserer Steinaxt ist eine ideale Siedlungsstelle nahe einer ehemaligen Quelle gewesen. Beim Absuchen der Geländeoberfläche fanden sich sichere Hinweise auf eine ehemalige Jungsteinzeitsiedlung, unter anderem eine 1,5 cm dicke Platte aus Karbonsandstein, deren obere Fläche glattgeschliffen ist, wahrscheinlich der Rest eines Untersteins von einer Getreidequetsche (19 x 13 cm groß), sowie angeglühte Gerölle.

Die Steinaxt ist 16 cm lang, hat vorn eine beilartige Schneide und ist hinten stumpf. Als Werkmaterial ist ein in Westfalen nicht vorkommendes graugrünes Felsgestein (wie meistens), das Amphibolith (= Hornblendeschiefer)

genannt wird, verwendet worden. Das verwendete Werkstück war nicht sehr fest, und so sind von der Ober- und Unterfläche ziemlich mürbe Schieferlagen abgeplatzt. Das Stielloch ist säuberlich mit einem hohlen Stab (Röhrenknochen), mit Wasser und scharfen Sand „eingescheuert“ worden. Man spricht in solchen Fällen oft fälschlicherweise von „Bohrungen“, aber Bohren ist eine spanlösende Schneidetätigkeit.

Was stellt denn nun unser Fund vor? Wie erwähnt, spricht man gemeinhin von einer Steinaxt, aber ob Geräte dieser Art wirklich Äxte waren, ist noch nicht entschieden. Wahrscheinlich waren es „Pflugschare“, die an einem hölzernen Obergestell befestigt waren. Damit wurde nicht regelrecht gepflügt in unserem Begriff, sondern es dürften nur Rillen zum Einsäen der Getreidekörner gezogen worden sein. In der Aufsicht sieht der neue Herner Fund asymmetrisch aus, an der rechten Schmalseite hat sich wahrscheinlich infolge des langen Gebrauchs im Erdreich einiges vom Stein abgeschliffen. Dadurch liegt

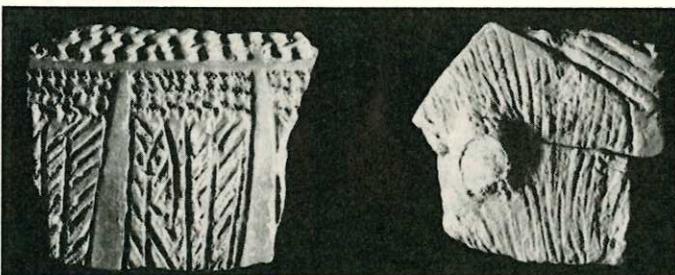


Übersicht über die Fundstelle auf dem Hochplateau Castrop-Rauxel, Herne, Bochum, das mit Lösslehm, dem bevorzugten Siedlungsboden der Altjungsteinzeit-Menschen bedeckt ist. Links eine Ecke der Baumschule, im Hintergrund Ortsteil Kray, Blick nach Nordosten vom Weg zur Baumschule aus.

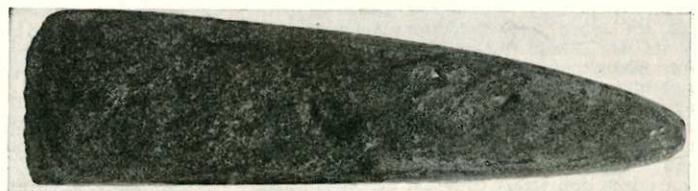
◁ Die durchlochte Steinaxt aus der Städt. Baumschule in Herne-Holthausen. Links Ansicht von der Seite mit verwitterter Ober- und Unterfläche. Länge 16 cm. Entweder der Älteren oder Jüngeren Rössener Kultur angehörig.



Ein typisches mit bandartigen eingeritzten Verzierungen versehenes Tongefäß der Jüngeren Linearbandkeramik aus einer dorftartigen Siedlung in Bochum-Hiltrop, ausgegraben 1949. 22 cm hoch.



Ganz anders sind die etwa gleichzeitigen Tongefäße der Rössener Kultur verziert. An ihnen wurden eingeritzte und eingestochene Verzierungen felderweise und nicht bandartig angebracht. Scherben aus der großen Altrössener Siedlung auf dem Hillerberg in Bochum-Hiltrop, nahe an Hernes Gysenberg. Etwa 3/4 natürlicher Größe.



Die Flachhacke vom Grundstück Böhmer, Vellwigstraße. In der Seitenansicht etwas gebogen, also kein Beil. Gefunden 1905. Etwa 20 cm lang und aus Diabas angefertigt. Rössener Kultur. Im Emschertalmuseum.

das Loch auch nicht mehr in der Mitte, was sonst die Regel ist.

Fast allgemein wird angenommen, daß diese durchlochten „Pflugschare“ schon in der Bandkeramik auftauchten. Soweit ich ein immerhin beträchtliches Fundmaterial überschaue, ist in einer einschichtigen bandkeramischen Siedlung in eindeutiger Fundlage noch kein durchlochtes Steingerät gefunden worden. Diese beschränken sich offensichtlich auf die beiden Stufen der Rössener Kultur und späterer Kulturen.

Aus Herne kennen wir noch einen Steinbeilfund, und zwar jene Flachhacke aus Amphibolit oder streifigem grünlichen Diabas, die zufällig 1905 in der ehemaligen Sandgrube auf dem Grundstück Böhrer an der Vellwigstraße gefunden wurde und die Herr W. Rasche dem Emschertalmuseum schenkte. Wenig südlich des genannten Grundstückes beginnt der Lößlehm, der bevorzugte

Siedlungsuntergrund der älteren jungsteinzeitlichen Kulturen. Auch diesen Fund aus Herne-Börnig kann man der Rössener Kultur zuschreiben.

Zu diesen zwei Fundplätzen der zuletzt genannten Kultur kommt noch ein dritter in Herne. Bei einer Versuchsgrabung zwischen Glückauf-Straße und Landwehrweg in Herne-Constantin fanden wir außer anderen spärlichen Siedlungsresten auch das Randstück von einem eiförmigen Tongefäß. In Herne sind also bisher drei Fundplätze der Rössener Kultur bekannt. Die Bandkeramik ist vorhanden, aber es steht noch aus, sie in größeren Zeugnissen zu finden, was für mich kein Problem gewesen wäre. Nun aber sollte man Nachwuchskräften nicht nur Aufgaben hinterlassen, sondern auch solche an die noch anstehenden Aufgaben heranzuführen.

Karl Brandt

Grundstimmung der Sagen und Märchen des Emscherbruchs

von Friedrich Hausemann

Solange noch die Einheimischen in der überwiegenden Mehrheit waren, ist immer bei den Bewohnern des Emscherlandes das Gefühl für die unheimliche Weite des Bruchs und der Glaube an geheimnisvolle Wirkkräfte der Urlandschaft haften geblieben. Heißt es doch im Volksmunde hierzulande noch vielfach von einem verkommenen Menschen: „Hä hiert äin Gewiertten sau graut as dä Irmscher Brauk“. — Das in der Eiszeit geformte Emscherland wird von einem „unruhigen Gesellen“ durchflossen, der nun leider seit Jahrzehnten in einem künstlichen Flußbett die schwarzen teerigen Abwässer der Industrie zum Rhein trägt. Der ehemals quellklare Forellenfluß, unsere Emscher, führt seitdem eine gefährliche, trübe „Brühe“, die kein Pflanzen- und Tierleben mehr kennt, und in die niemand mehr freiwillig auch nur einen Finger steckt. Ihr Lauf wurde durch die verschiedenen Verlegungen und Begradigungen von 108 auf 78 km verkürzt, um die schwarzen Fluten mit dem richtigen Gefälle über diesen sicher eingedämmten Weg wegführen zu können.

Einst aber war es ganz anders, und das ist nicht einmal so lange her. Wenn wir in vergilbten Geschichtsbüchern vergangener Jahrhunderte zurückblättern, erzählt uns z. B. Friedrich von Steinen in seiner „Westfälischen Geschichte“ viel anmutigere Geschichten von der einst so unruhigen „Emscher“. Da heißt es u. a.: „Die Emscher nimmt ihren Anfang im Kirchspiel Aplerbeck. Sie fließt an Hörde vorbei, längs der Grafschaft Dortmund, dem Vest Recklinghausen und Stift Essen durch das

Klevische und fällt endlich nicht weit von Ruhrort in den Rhein. Dieser Fluß ist zwar nicht groß, aber sehr nützlich, denn er nährt schöne Fische und Krebse, treibt Mühlen und hat an seinen Ufern schöne Weiden und Wiesen“. — Die noch heute deutlich erkennbaren und das Landschaftsbild bestimmenden Flußterrassen lassen das Bild des ursprünglichen Flußlaufes mit seinen ehemals sattgrünen Uferzonen erkennen.

Noch um 1830 war dieses Emscherland dicht an der alten Flußbaue so gut wie menschenleer. Nur in sicherem Abstand vom Fluß standen die Hütten schwergeplagter Siedler, in geräumigen Abständen die Meiler der Köhler und die Waldhütten der Hirten, deren Dächer mit Reisern und Rasenplaggen bedeckt waren. Regelmäßig überschwemmte im Frühjahr und Herbst die Emscher das Land. In den Niederungen sah man Dornengestrüpp, Erlen, Kopfweiden und unübersehbare Wasserlachen. Auf den nie ganz austrocknenden Grasflächen weideten verwildertes Rindvieh, Schafe und Schweine. Wildpferde führten zwischen Gestrüpp und Buschwerk ein geradezu paradiesisches Leben. Auf dem höhergelegenen Kleiboden und auf den Heideflächen wuchsen Ginster, Stechpalme, kärgliches Knieholz und in eindrucksvoller Fülle der Wacholder (Juniperus), der in seiner Schönheit der Landschaft das Gepräge gab. Im Boden lagen dicht unter der Oberfläche Rottmoor und Raseneisenstein, der die kleinen Bäche und Rinnsale rostig rot färbte.

In dieser geheimnisvoll anmutenden Landschaft zwischen den Büschen des Juniperus trieben die Schäfer ihre Her-

den aus und rasteten bei kaltem Wetter an offenen Feuern. Ihren schottischen Artgenossen z. B. standen sie in dem Erzählen von Spukgeschichten nicht nach. Jeder richtige „Schöper was aunken Spöikenkieker“; ja, selbst der schwarzbraune Schäferspitz, der immer dann auf einem Eckstein neben der Scheune des Gehöftes lag und jaulte und heulte, wenn am nächsten Tage eine Leiche aus dem Kirchspiel vorübergefahren werden sollte. Fast gleichrangig als Erzähler wertete man neben dem Schäfer auch den Köhler, der stundenlang vor seinem Meiler „dahindösen“ konnte, aber mit Augen, die in endlose Weiten zu schauen und durch den Gesprächspartner hindurch zu blicken schienen, Dinge zu sagen wußte, die mehr „in sich hatten“ als alltägliches Gerede. — In den Spinnstuben und am Herdfeuer führte die „griese Greit“ das große Wort.

In der düsteren Landschaft des Emscherbruchs und seiner Randzone erlebte der seßhafte Bruchbewohner mehrfach im Jahr den Bruchnebel als seinen größten Feind. Wenn es im Frühjahr und Herbst an den gefährlichen Nebeltagen wie in einem Hexenkessel brodelte, der Nebel unbeschreiblich schaurig sich weit ins Land ausbreitete, wirkten die hüpfenden Irrlichter in den gelblichen Nebelschwaden recht gruselig — darinnen dann in regelmäßig wiederkehrenden Abständen das helle Schreien der Kiebitze. Wie Künder drohenden Unheils schwebten ihre spukhaften schwarzen Schatten im Nebel der Sümpfe dahin. — So manchen Pferdestrick (Wildpferd-Fänger), der in jenen Nächten vom Bruchweg abirrte, hat das gespenstische Bruch für immer behalten.

Der Nebel ist und bleibt eben in der Einbildungskraft der Menschen ihr schlimmer Feind. Es kann uns daher nicht wundern, wenn mit ihm überall die bösen übelwollenden Geister ins Land ziehen. So wandelt er in der dünnen Heide als ein graues Gespenst. — Als Klageweib, riesengroß mit todblichem Gesicht in flatternden Leichtenüchern erschreckt es die Bruch- und Heidebewohner. Lehnt es sich über ein Haus, muß dort ein Mensch sterben. — Wer den Kuß des „Heidemannes“ empfängt, ist dem Tode geweiht, ein Opfer des Nebels. — Im Nebelgewande schritt vor Zeiten auch die Pest über die scheinbar endlosen Weiten dahin.

So sind auch hier im Emscherbruch vor den Toren unserer Stadt jene Sagen und Märchen mit den Verderben bringenden Geistern entstanden. Wenn über den immer bleibenden Sumpfwässern und -tümpeln die Irrlichter flackerten und bis in die Bauerndörfer tanzten, rief wohl ein „Feuermaul“ stöhnend: „Wo sack'en looten, wo sack'en loooten?“ (sack'en = soll ich ihn) — nämlich den Grenzstein, den ein hab-süchtiger Bauer zu Lebzeiten versetzte, um so seinem Anrainer Grund und Boden zu stehlen. Der Sage nach kann er im Grabe keine Ruhe finden.

Im Nebelschwaden schwebt auch die „Jungfer Pinkernell“ über die Hiller Heide mit der Waage in der Hand und jault. Sie kann keine Ruhe finden, weil sie zu Lebzeiten die Menschen in ihrem Kramladen betrog.

Neben der Gräfin Irmgard spielt auch der dulle Jobst eine tragische Rolle. Als Bewacher seines im Schloß gefangen gehaltenen Vaters Reinold, der einem kaiserlichen Boten das Pferd beim Betreten des Schloßbereichs erschöß, war er zu früh nachfolgender „Regent“ geworden. Im jugendlichen Überschwange vollführte er viele unbesonnene Taten. Sein „ewiger“ Streit mit dem Vest Recklinghausen brachte ihm den gefährlichen Ruf eines Raubritters ein, der nun nach dem Tode nicht Ruhe im Grabe finden konnte. — Ebenso belasteten die Untaten des herrischen Grafen Pallandt von der Schadeburg, der bei dem geringsten Vergehen die eigenhörigen Bauern auf seinem Hofe „karrn“ ließ, das Land. Als Spuk, in der Gestalt eines schwarzen Hundes, wollen ihn die Anlieger in den zwölf Nächten zwischen der Wintersonnenwende und Neujahr in den Hecken und Büschen um Haus Schadeburg gesehen haben.

Über dem alten Bruchweg nach Recklinghausen geistert das Blitzkuhlenmärchen, das von einem ungeheuren Drachen erzählt, von dessen Blut die Wasser der Marpe gespeist wurden. — Das Männlein in der Haard folgt dem Wanderer und wird im Mondschein riesengroß. Nur vor dem befreienden Bannspruch flieht es auf die Höhe des Stimbirges. — Als Schloßgeist lebt die Ahnfrau von Brabeck in dem Raunen der

Plattdütsch för Hus un Schaule

Heute will ich mal ein kleines Geschichtchen in norddeutschem Platt erzählen. Hoffentlich wird es ohne Übersetzung verstanden.

De Bur un de Ratsherr

Dar is mal'n Meckelbörger Bur west, de is mal nah de Stadt Lübeck west mit Eier. Un do kömmt he ook bi'n Ratsherrn. Do seggt he för den Ratsherrn: „Se sünd je 'n Ratsherr, seggt he, denn raden Se dochmal, woveel Eier as eck in mien Kiepe hew. Wenn se dat raden



Sein
goldenes
Dienst-
jubiläum
als
Lehrer

konnte im April unser getreuer Mitarbeiter, Sonderschulrektor Friedrich Hausmann begehen. — Auch nach der offiziellen Pensionierung wirkt er in erfreulicher Rüstigkeit freiwillig weiter als Erzieher, Lehrer und Helfer der Jugend unserer Stadt.

Wir stellen ihn hier unseren Lesern einmal im Bild vor.

Emscherbewohner fort. Sie erscheint in weißen Gewändern bei von selbst aufspringenden Türen, erlöschenden Kerzen, und der gebratene Truthahn fliegt bei ihrem Anblick mit lautem Geschrei zum Fenster hinaus. Sessel werden den tafelnden Rittern unter dem Körper weggezogen und sie selbst werden am nächsten Tage mit zerschmetterten Gliedern in der Halle des Schlosses gefunden. —

Die „Teufelsmühle“ bei Hertzen, die auf Geheiß des Teufels in einer Nacht entstand und der Wallmeister von Henrichenburg, der die Bauern und Pfächtiger mit Peitschen beim Bau der Hen-

richenburg angetrieben hatte, — alle diese Verderben bringenden Geister sind im schaurigen Emscherbruch zuhause.

Nirgendwo begegnen wir hier in den heimischen Sagen und Märchen Elfen oder Nixen oder den quecksilbrigen Heinzelmännchen wie bei der „schönen Lau“ im Neckarland oder Stuttgarter Hutzelmännchen oder den Glück bringenden Feen in den Rhein- und Weimärchen. Nein, im Emscherbruch und aus seiner Naturstimmung geistern die unheilvollen Gestalten, wie sie Annette von Droste-Hülshoff im „Knaben im Moor“ und Heibel im „Heideknaben“ schildert, nicht zu vergessen Sudermann, der in „Frau Sorge“ dieselben Nebelgeister in den ostpreußischen Sümpfen vor uns erstehen läßt.

Vorbei sind nun die Zeiten im Emscherbruch, da sie alle die Bruchbewohner erschrecken konnten. — Im Zuge der sprunghaften Entwicklung des Emscherbruchs vom menschenleeren Land von einst zum dichtestbesiedelten Industrieland der Erde, sind alle jenen Geister vor dem nächtlichen Schein der Hochöfen und den immer flammenden Kokereien in ihre Gräber zurückgekehrt.

Dann und wann lesen wir in unserer so „klugen“ Zeit in den vergilbten Blättern von all diesen Geistern als Erinnerung und als Nachweis der naturverbundenen Sagen- und Märchenwelt unserer engeren Heimat. — Auch sie muß man kennen, wenn man Landschaft und Menschen, schließlich auch die Geschichte unserer Heimat recht verstehen will.

könnt, dann schüllt sese all hundert hewwen“. „O, seggt de Ratsherr, dar hest je wull-n fief Stieg in. (Stiege = 20 Stück).

Dövel hal, seggt de Bur, dat hebbt se rat, dat hadde ick nich dacht. Un do kriggt de Ratsherr je de hundert Eier. Een paar Dag darnah, do kömmt de Bur wedder. Do hett he'n Sack, de is op'n Enn'n beten twei. Un ut dat Lock, da kiek't'n Been un'n Stert ut von'n Katt. Na, Herr Ratsherr, wüllt wi mal wedder raden? Aver ditmal drapt se dat nich. Dar will ick teihn = Zehn Daler op wetten. Un darmit leggt de Bur teihn Daler op'n Disch.

Ja, wat scholl ick denn raden? seggt de Ratsherr! Ja, wat ick in mienen Sack heff, wenn se dat raden künnt.

Ja, seggt de Ratsherr, dar sett eck teihn Daler gegen. Und darmit leggt he ook teihn Daler op'n Disch. In dienen Sack, dar hest du'n Katt in. Ne, seggt de Bur, dat hebbt se nich drapen. Dat heff ick je gliiek seggt. Dat's'n Kater. Un darmit rackt he sick dat Geld op'n Dutt un geiht met sinen Kater ut de Dör.

Do hett he sien Eier je got betahlt kregen.

Fr. Aring

Kennen Sie den Mittwochkreis?

Begegnung im Suchen auf Antwort und Weg zu Fragen und Problemen der Gegenwart

Also — — — gibt es dort „heiße Eisen“? —

Ja, gerade die scheut man nicht. Gesprächspartner sind sachkundige Persönlichkeiten aus den angesprochenen Sach- und Wissensgebieten. Das Gespräch ist ein Miteinander, das auch den anderen Partner hört und seine Überzeugung achtet. — Veranstalter ist das Volksbildungswerk. Unsere Tageszeitungen kündigen jeden Diskussionsabend an.

Das Volksbildungswerk arbeitet bereits 20 Jahre

Ein erfreulicher Rückblick

In einer in solcher Interessenbreite unerwarteten Aufgeschlossenheit hatten die Herner Bürger den Arbeitsplan des Volksbildungswerkes für das jetzt zu Ende gehende 1. Semester 1967 aufgenommen und ihre Anmeldungen getätigt. — Was sich damals gleich am frühen Vormittag des ersten Anmeldetages zeigte, war geradezu ein Sturm auf die Höreerkarten! — Mögen die Gründe und Antriebe, die bei den einzelnen Interessenten und Interessentengruppen zu nächst einmal zur Anmeldung geführt haben, noch so vielfältig, mögen beispielsweise bei den Sprachkursen und Maschinenschreib-Lehrgängen zum Teil reine Nützlichkeitsbetrachtungen vorherrschend sein, — entscheidend und sehr erfreulich ist, daß überhaupt ein solches Bildungsangebot der Stadt so gut aufgenommen wird. —

Eine flüchtige Rückschau auf die Geschichte des Herner Volksbildungswerkes nach dem zweiten Weltkrieg stößt auf das Datum des 8. November 1946. Am Abend dieses Tages wurde das Volksbildungswerk der Stadt Herne mit einem Vortrag von Universitätsprofessor Dr. Stier in der Aula des Mädchengymnasiums (wieder) eröffnet. — Wenn man nicht um ganz genaue Daten und um einige Wochen feilschen will, so darf man feststellen, daß inzwischen 20 Jahre vielseitiger, ständig sich mit den Forderungen der wechselvollen geistigen und auch materiellen Situation auseinandersetzen der städtischer Volksbildungsarbeit sich gerundet haben.

Zweifelloos müßte sich ein interessantes Spiegelbild auf das von Jahr zu Jahr, ja oft von Monat zu Monat wechselnde Geschehen in unserer Stadt und auf die Reaktion ihrer Bürger ergeben, wenn man allein aus den gewiß vorhandenen Akten diese zwei Jahrzehnte VBW genauer analysieren würde. —

Statt dessen seien aus der Zusammenfassung von Gesprächen mit denen, die „von Anbeginn dabei“ waren, hier einige Rückblenden gestattet:

Die Wiederaufnahme der Arbeit der Volksbildungswerke, deren genaue Bezeichnung nach Wollen und Inhalt damals noch mit dem Begriff der Volkshochschule in mancherlei Verschwommenheit durcheinanderging, beruhte auf einem Erlaß des Oberpräsidenten der Provinz Westfalen vom 21. 6. 1946. Danach waren Elementarkurse, Arbeitsgemeinschaften, Vorträge und Diskussionen vorgesehen. Der Lehrplan mußte der Militärregierung zur Genehmigung vorgelegt werden. Damals wurde der erste Lehrplan mit allen Kursen und Arbeitsgemeinschaften am 31. Oktober 1946 der Militärregierung eingereicht. — Schon am 8. November 1946 hatte das Volksbildungswerk rund 1400 Anmeldungen für etwa 50 Kurse und Arbeitsgemeinschaften.

Eine der seit jenen Jahren des neuen Beginns des VBW beim Kulturrat tätigen Dienstkräfte weiß zu berichten, daß spätestens gegen Ende des Jahres 1948 das VBW sich in seinen Zielsetzungen innerhalb der Herner Möglichkeiten und auch in allen Fragen des Organisatorischen zu einer eigenwüchsigen Form entwickelt hatte. Damals war die zeitliche Einteilung im Jahresablauf das Tertial. In der Bürgerschaft unserer damals „goldenen Stadt“ sah man stets mit keineswegs bescheidenen Erwartungen jedem Tertial-Beginn und mit Ungeduld der Ausgabe des Arbeitsplanes entgegen. Entsprechend stark war die Beteiligung.

Seine besondere Herner Ausformung erhielt das VBW zweifellos durch den früh verstorbenen Kulturrat Dr. Reiners und dessen hohe Ansprüche an alles, das nur dem Bereich des Geistigen

zugehörig war. Er hatte spätestens Ende des Jahres 1948 die Schwierigkeiten und das Suchen und Versuchen des Anfangs bewältigt. — Zwei Räume im Rathaus, es waren 311 und 311a, beherbergten damals das Kulturrat und die Geschäftsstelle des Volksbildungswerkes. Nur zwei Dienstkräfte standen zunächst Dr. Leo Reiners zur Seite.

Besondere Aufmerksamkeit wurde damals dem 7. Arbeitsabschnitt des VBW entgegengebracht, der mit dem 18. Januar 1949 begann. Viele berufsfördernde und „praktische Kurse“ wurden, entsprechend den sorgsam getesteten Wünschen der Interessenten angeboten. Es ist heute interessant, die damaligen Pressestimmen nachzulesen: „Universität der Werktätigen“ nannte man da u. a. das Volksbildungswerk der Stadt. Eine Vielzahl von interessanten Einzelvorträgen wurde geboten, z. B. „Handschrift und Charakter“, „Die Kunst des 19. Jahrhunderts“ und vieles mehr aus den verschiedensten Sach- und Interessengebieten. Damals, lange vor dem „Wirtschaftswunder“ und der faulen Sättigkeit der Massen hieß es für breite Schichten: Lernen, lernen und wiederum lernen! Der Hunger nach Wissen und nach dem geistigen Besitz des Schönen, etwa auf allen Gebieten der bildenden Kunst, war in diesen ersten Jahren nach dem Kriege ungeheuer groß. — Im ersten Tertial 1949 betrug die Zahl der Hörer, die „durchhielten“, 262 Personen.

Nach jedem Tertial mußte dem britischen Education-Departement Nordrhein-Westfalen, das in Wuppertal saß, ein Bericht über die durchgeführten Kurse und Arbeitsgemeinschaften vorgelegt werden. — Herne brauchte sich seiner Leistung, sowohl bezüglich wohl-durchdachten Angebotes als auch bezüglich der Beteiligung der Mitbürger nicht zu schämen.

eindrucksvolle Bekanntschaft mit der berühmten Sopranistin Maria Stader vermittelte. Dr. Romansky fand im dritten Jugend-Sinfoniekonzert Beifall mit einem schillernden Konzept, für dessen Höhepunkte der junge, in Paris lebende kanadische Geiger Hyman Bress sorgte.

★

Das war ein umfangreiches Angebot für die ersten 31 Tage des Jahres 1967. Was folgte, war nicht minder interessant. Im Februar gab es zunächst eine Begegnung mit dem jungen Amerikaner James Saunders. „Ein Duft von Blumen“ heißt sein jüngstes Opus, das die Burghofbühne Dinslaken im Kammertheater vorstellen konnte. Das Stück, in den letzten Monaten von namhaften Bühnen herausgebracht, trägt

Blick auf den Spielplan 1966/67

Aktuelles Theater im vielseitigen Spielplan

Bemerkenswerte Ereignisse im Herner Kulturleben

von HEINRICH KÖSTER

Die „zweite Halbzeit“ der Herner Kultursaison ist nun verklungen. Eingeleitet wurde sie recht humorvoll mit der Mozart-Oper von der Hochzeit des Figaro. Das Mozarteum Salzburg wiederholte den Erfolg, den das eifrige Ensemble schon im vergangenen Jahr mit „Cosi fan tutte“ verzeichnen konnte. Wenig später erlebten wir Maria Becker als Serafina delle Rose in Tennessee Williams heißblütigem Schauspiel „Die

tätowierte Rose“. Im Jugendtheater schließlich gab es eine in der Inszenierung zwar bemerkenswerte, vom Thema jedoch umstrittene Aufführung von Arthur Millers Tragödie „Der Tod des Handlungsreisenden“.

★

Musikalisch wurde das neue Jahr vom Kölner Kammerorchester begrüßt. Barock und frühe Klassik standen auf dem Programm, das vielen die

in seiner makabren Thematik alle Züge des absurden Theaters. Die Kritiker sind sich durchaus nicht einig in der Beurteilung dieses, sich mit den Erlebnissen eines jungen Mädchens nach dessen Tode beschäftigenden Werkes.

Die Dinslakener brachten eine ansprechende Leistung zustande, die allgemeinen Beifall fand.

★

Der Lichtburg-Vorhang hob sich Ende Februar über einem Werk des Spaniers Federico Garcia Lorca. Die Schaubühne München, deren Qualität bestens bekannt ist, brachte seine Tragödie „Bernarda Albas Haus“ mit Olga von Togni, Nicole Heesters, Lina Carstens u. a. Lorca, 1936 im spanischen Bürgerkrieg erschossen, gilt allgemein als der Erneuerer des poetisch-lyrischen Volkstheaters, dessen Elemente in der Ballade zu suchen sind. In Deutschland bekannt wurde er vor allem durch die volkstümliche Romanze „Mariana Pineda“, die vier Bilder eines erotischen Bilderbogens mit dem romantischen Titel „In seinem Garten liebt Don Perlimplin Belisa“ und die lyrische Tragödie „Bluthochzeit“. — In „Bernarda Albas Haus“ schildert er die Tyrannei einer puritanisch sittenstrengen Mutter über ihre fünf Töchter. Die Jüngste versucht auszubringen. Sie liebt den Bräutigam der buckligen Ältesten, der auch einer weiteren Schwester nicht gleichgültig ist. Unaufhörlich schwelt der Haß zwischen den Frauen. In der entscheidenden Nacht schießt die Mutter auf den jungen Mann. Die Bucklige lügt der Jüngsten vor, die Mutter habe getroffen. Das Mädchen erhängt sich, und unbelehrbar gebietet Bernarda Alba: „Nehmt sie ab! Meine Tochter ist als Jungfrau gestorben.“

★

Dem spanischen Familiendrama folgte melodiose schwäbische Heiterkeit. Am 23. Februar hieß es „Vorhang auf“ für Leon Jessels „Schwarzwaldmädel“. Diese Operette kam aus Oberhausen nach Herne.

Sie ließ — vor allem was die recht hausbackene Inszenierung betraf, viele Wünsche offen, wengleich das Publikum mit Beifall nicht sparte. Im März kamen die Oberhausener noch einmal. Diesmal mit dem Strauß'schen „Zigeunerbaron“. Sie hatten ihn auf „Schau“ getrimmt und schenken damit vor allem den älteren Theaterfreunden, die den schweinemästenden Szupan anders kennen, ein recht zweifelhaftes Vergnügen.

★

Ulla Jacobson und Leopold Biberti brachten einer Inszenierung der Bühne 64 Zürich Romain Rollands „Spiel von Tod und Liebe“, ein Drama der Seelengröße in den wüstesten Tagen der französischen Revolution. Rolland erweist sich hier als Vertreter des symbolisch-idealistischen Dramas, das er als „Theater des Volkes“ verstanden wissen will. Er war bis zu seinem Tode 1944 erbitterter Gegner des Boulevardstils auf der Bühne.

Wer aktuelles Theater liebt, konnte dem April seine besondere Aufmerksamkeit schenken. John Osborne, Englands „zorniger junger Mann“, war mit seinem Stück „Der Entertainer“ vertreten. Die Hauptrolle des Spaßmachers übernahm Hannes Messemer. Ihm zur Seite stand Gisela Uhlen. Das Spiel dreht sich um einen drittklassigen Music-Hall-Star, der ein gescheitertes Leben zwischen Theater und Familie mit gespielter Jovialität und Alkohol zu vernebeln sucht. Osborne selbst sagt dazu: „Als ich dieses Stück schrieb, habe ich die Technik der Music-Hall nicht nur deshalb benutzt, um mich einiger wirkungsvoller Tricks zu bedienen, sondern weil ich glaube, daß sie einige der ewigen Probleme von Raum und Zeit, die den Dramatiker beschäftigen, lösen kann; sie macht den Beschränkungen des naturalistischen Theaters ein Ende.“

★

Weiter ging es mit Strindberg. Das Euro-Studio kam mit dem Trauerspiel „Der Vater“ und brachte eine blendende Besetzung mit: Evelyn und Ewald Balser, Käthe Gold. — Die Neubearbeitung dieses naturalistischen Haßdramas übernahm Fritz Kortner. — Der Jugend brachte die Schaubühne München schließlich „Les Freres Jacques“, Komödianten, Pantomimen, Tänzer und Chansonniers. Im Mai war zudem für sie endlich auch eine Komödie vorgesehen: Albert Hussons „System Fabrizzi“. Infolge Erkrankung kam leider dieser Abend nicht zustande. Dafür wurde von Kurt Goetz „Dr. Hiob Praetorius“ geboten.

★

Schmäler als der Theaterzettel war das Musikprogramm des Restes der Saison. Am 15. Februar erklang im Mädchengymnasium wieder Kammermusik. Walter Bentrup (Bariton), Ingo H. Goritzki (Oboe) und Werner Genuit (Klavier) spielten Werke von Schumann, Brahms, Ravel, Hindemith und Mussorgski. „Clou“ des Abends war Schubert. Von ihm waren sieben Lieder nach Gedichten aus dem „Schwänzenang“ von Heinrich Heine zu hören. — Am 13. März gab Dr. Romanisky sein 4. Sinfoniekonzert für die Jugend. Mit Heinz Holliger (Oboe) verpflichtete er wiederum einen bedeutenden Solisten.

Das Programm war umfangreich und sorgfältig ausgewählt. Holliger bestach mit Werken von Donizetti und Mozart durch blendende Virtuosität. Höhepunkte waren Strawinskys Tanzszenen „Jeu de Cartes“ und Beethovens „Vierte“.

★

Viel vorgenommen hat sich die Städtische Chorgemeinschaft für den 21. Mai. An diesem Sonntag soll das Oratorium „Elias“ von Felix Mendelssohn-Bartholdy im Kolpinghaus erklingen. Dirigieren wird Ljubomir Romanisky, die Solisten sind Maria Dunst, Helen Raab, Georg Jelden und Bruce Abel. Der „Elias“, zehn Jahre nach dem Paulus-Oratorium entstanden, ist das klassische

Beispiel kraftvoller Elementarmusik. Der wahre Held ist die mit Elementarkräften gesättigte Landschaft Palästinas, mit Dürre, Durst, Hungern und Verschmachten, mit Blitz, Donner, schwarzblauen Regenschauern, Feuer, Sturm, harten Palmlättern, weichen Büschen und säuselndem Wind „darinnen der Herr ist“ . . . Man darf dieser Aufführung, die aufwendige Probenarbeit erfordert, soll sie an die Erfolge der Vergangenheit anknüpfen, mit Spannung entgegensehen.

★

Das wär's bis zur Sommerpause. Was uns bisher geboten wurde und was uns noch erwartet, ist interessant und vielschichtig genug. Es ist — das kann gesagt werden — aktuelles Theater im echten Sinn. Das moderne Drama triumphiert, die „zweite Halbzeit“ war dabei zeitbezogener als die ersten Monate der Saison. Das mag dem Konservativen vielleicht ein wenig zu avantgardistisch erscheinen, doch sollten Kritiker nicht vergessen, daß es nicht Aufgabe des Gegenwartstheaters sein kann, allein Erbauung und Unterhaltung zu schenken. Das Engagement mit der Problematik unserer Tage ist wichtiger und notwendig deshalb, weil Kultur kein Museumsgut ist, das hinter Glasvitrinen in makelloser Schönheit dahindämmert, sondern aktives Pendant unseres Alltags, der in ihr einen Spiegel findet, in den hineinzuschauen sich keiner scheuen sollte. So gesehen kann Kultur kaum interessanter sein, als sie es augenblicklich in Herne ist, auch wenn einige glauben möchten, die „großen Nachbarn“ böten mehr. — Aber bieten sie auch Wesentlicheres?

Der Gedanke an die kommende Spielzeit stimmt in mehrfacher Hinsicht hoffnungsvoll: der Umbau der guten alten Lichtburg soll diesem Kino endlich ein zeitgemäßes „Theatergesicht“ geben. Zum anderen verschwinden die Sinfoniekonzerte und Veranstaltungen der Städtischen Chorgemeinschaft aus dem Kolpinghaus. Die neue Lichtburg wird zukünftig auch für sie da sein. Hier wird es dann endlich möglich, jene Atmosphäre zu schaffen, die in kargen Räumlichkeiten bisher zu vermissen war, aber nicht zuletzt bestimmend ist für den äußeren Eindruck eines kulturellen Ereignisses.

★

Ich bedauere es, den Beginn einer neuen „Ära“ im Herner Kulturleben nicht mehr in enger Fühlung miterleben zu können. Ich bedauere auch, nicht mehr in glücklicher Zusammenarbeit mit der Redaktion an dieser Zeitschrift mitarbeiten zu können. Meine Uhr in Herne ist abgelaufen. — Im Norden Deutschlands warten neue Aufgaben auf mich. Der Autor

Redakteur Heinrich Köster verlor in Herne seinen Wirkensbereich durch die „Konzentration im Zeitungswesen“. So bedauerlich es ist, daß sein Verantwortungsbewußter Dienst an der kulturellen Arbeit nicht Herne erhalten blieb, so erfreulich ist es, daß er in Bremen als Leiter einer namhaften Kulturredaktion ein neues Schaffensfeld gefunden hat. „Herne — unsere Stadt“ hat ihm viel an verständnisvoller Hilfe zu danken.

Aus anderen Städten...

Zeitungen und Zeitschriften melden:

In Düsseldorf hat kürzlich die Rheinische Bahngesellschaft ihre Personal-Spätwagen auch für Fahrgäste des spätabendlichen und nächtlichen Verkehrs freigegeben. Diese Personalwagen können mit normalen Fahrausweisen ohne Zuschlag benutzt werden. Entgegen der bisherigen Regelung, nach der diese Personalwagen nur bei Bedarf anhielten, halten sie jetzt grundsätzlich an jeder Haltestelle, bei der Ein- oder Aussteigewunsch erkennbar ist. In den meisten Ruhrgebietsstädten, so in Essen, gilt diese Regelung seit Jahren.

Ähnlich wie unsere heimische Verkehrsgesellschaft, die ja bekanntlich auch heute noch mit einem bescheidenen Gewinn aufwarten kann, konnte in Siegen die Siegerner Kreisbahn GmbH. ihr Geschäftsjahr 1965 mit einem kleinen Jahresgewinn von etwa 3000 DM abschließen. — Die Siegerner Kreisbahn steht mit ähnlichen Bahngesellschaften ihres Bereichs in einem Tarifverbund. Sie betreibt in ihrem Bereich ein Omnibusnetz von 317,54 km und ein O-Busnetz von 11,60 km. Ferner betreibt sie ein Güterverkehrsnetz von 18,64 km.

Der Stadt Kiel kommt eine geologische Besonderheit jetzt gut zustatten. Sie benötigt, um eine Gasspeicherung für den Spitzenbedarf sicherzustellen, keinen normalen Gasometer. Vielmehr kann sie in einem Salzhohlraum am südlichen Stadtrand einen Untertagespeicher für Stadtgas einrichten. Die dazu in Anspruch genommene Höhle in den unterirdischen Salzlagern hat eine Höhe von rund 100 m und einen breitesten Durchmesser von 30 m. In diesem Behälter sollen 35 000 cbm Gas gespeichert werden. Die Stadtwerke Kiel hoffen, schon im Herbst 1967 Gas für den Winterspitzenbedarf in diesem Speicher unterbringen zu können.

In Koblenz wurde Anfang 1967 die vielen Rheinreisenden bekannte Straßenbahn mit ihrer Röllchenstange gänzlich außer Betrieb gesetzt. Die beiden letzten Linien, deren Wagen vielfach als köstliche Museumsstücke der Verkehrstechnik angesehen wurden, sollen durch Omnibusse ersetzt werden.

In Essen zeigt sich seit einiger Zeit, welche bedrohlichen und zum Teil nicht mehr wiedergutzumachenden Folgen der leichtfertige Umgang mit Heizöl haben kann. Der dabei auch dort oft nur auf Profit bedachte und ohne Rücksicht auf die höheren Interessen der Allgemeinheit vorgenommene Einbau von großen Heizöltanks z. B. im Bereich des höher gelegenen westlichen Teils der City hat wegen schadhafter Öltanks zu bedrohlichen Heizölversickerungen geführt. In dem von Wasseradern und Quellen durchzogenen Untergrund dieses Innenstadtbereichs, dessen Gefälle auf das „Bernetal“, die Senke zwischen Hauptbahnhof und Verkehrsknoten „Porsche-

platz“ zuläuft, ist eine böse Ölverseuchung festgestellt worden, deren Ursprung man noch nicht genau kennt. Durch Testbohrungen und Kontrollbrunnen im Zuge der sich langsam vorschubenden Untergrund- und Wasserverseuchung versucht man wenigstens, den Zug und Stand der Verseuchung festzustellen. Wie es heißt, soll gegebenenfalls versucht werden, verseuchte Wasserschichten im Untergrund abzupumpen. Darüber hinaus scheint man der Sache ziemlich hilflos gegenüberzustehen. — Wenn das so weiter geht!

Im Zusammenhang mit der Zweiten Internationalen Schulausstellung veranstaltet der Deutsche Städtetag am 5. und 6. Juni in Dortmund den „ersten Schulkongress deutscher Städte“. Auf einer Veranstaltung im Dortmunder Theater sprechen der Vorsitzende des Schulausschusses des Deutschen Städtetages, OB Dr. h. c. Pfizer (Ulm), und der Direktor des Max-Planck-Institutes für Bildungsforschung, Prof. Hellmut Becker (Berlin). In Arbeitsgruppen und in einem Podiumsgespräch werden Vertreter der Kulturpolitik in Bund, Ländern und Städten aktuelle Schulprobleme diskutieren.

In Essen wurde eine Funksprechanlage für den Verkehrsübungsplatz der Schulen eingerichtet. Bisher hatte Lautsprecherlärm die Anlieger des stark benutzten Verkehrsartens geplagt. Jetzt wird über die Funksprechanlage jedes übende Kind einzeln angesprochen und auf Fehler aufmerksam gemacht, ohne daß die Nachbarschaft mithören muß. Im letzten Jahr wurde dieser Verkehrslehrgarten von 410 Schulklassen mit fast 13 000 Kindern in Anspruch genommen.

Die Ruhr-Universität in Bochum hat im Zuge ihres Ausbaues auch eine eigene journalistische und organisatorisch gut ausgestattete Pressestelle eingerichtet. Zum Leiter wurde ein mit allen Bereichen des Ruhrgebietes vertrauter Journalist, Heinz-Arthur Lensky, berufen. Lensky, der viele Jahre von Bochum aus als Ruhrgebiets-Korrespondent namhafter Nachrichtenbüros gearbeitet hat, war so von den ersten Anfängen der Bestrebungen, eine Ruhr-Universität zu gründen, mit der Materie vertraut. Wie man hört, wird er nunmehr die Universitätspressestelle als Beamter im Range eines Oberregierungsrates führen.

Wanne-Eickel, unsere Nachbarstadt (106 665 Einwohner, Herne: 107 558 Einwohner) hat mit Beginn dieses Jahres ein eigenes Presseamt eingerichtet. Die Stadt Wanne-Eickel will sich gerade in einer Zeit, in der die Städte von erheblichen finanziellen und anderen Sorgen bedrückt werden, wie ein guter weitschauender Kaufmann verhalten: So wie er und wie jedes Industrieunternehmen die Werbung und die Darstellung ihrer Leistungen in Krisenzeiten verstärken, will auch Wanne-Eickel die ständige und vielfältige Selbstdarstellung der Stadt vor ihren Bürgern und

in allen überörtlichen Bereichen durch alle modernen Mittel einer zeitgemäßen Öffentlichkeitsarbeit intensivieren.

Das Presseamt ist daher dort entsprechend den neueren Empfehlungen der Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsvereinfachung (KGST) als von jeder hinderlichen und unfachlichen Einflußnahme aus der Verwaltung freies, selbständiges Amt dem Oberstadtdirektor direkt unterstellt. Als eine sehr wesentliche Grundlage des Durchsetzens und des Ansehens sowohl innerhalb der Verwaltung als auch nach außen wurde die gehaltliche Einstufung des neuen Presseamtsleiters entsprechend attraktiv festgelegt. Als „gelernter Journalist“, der die unerläßliche Berufs- und Lebenserfahrung (58 Jahre) in die Verwaltung mitbringt, wurde ihm ein Sondervertrag geboten, der ihm ein Gehalt im Bereich der höchsten Angestelltengruppierung des Bundesangestelltentarifs zubilligt. — Zwischen dem Wanne-Eickeler Presseamt und dem entsprechenden weit umfangreicheren Arbeitsbereich in Herne hat sich inzwischen eine recht lebendige, gutnachbarliche Zusammenarbeit entwickelt. Auch „Herne — unsere Stadt“ geht in vielen Exemplaren an Interessenten in der Nachbarstadt.

★

Dem Stadtarchiv Herne ist die Nr. 2 der „Beiträge zur Heimatgeschichte“ des Heimatvereins Gelsenkirchen-Buer zugegangen. Das Heft enthält u. a. einen für Herne interessanten Beitrag von Dr. Burghardt über das Adelsarchiv Berge, das im Vestischen Archiv Recklinghausen untergebracht ist, sowie Archivalien über die Güter Gysenberg und Strünkede. — Interessenten seien auf dieses Heft hingewiesen.

Ausstellung Fritz Viegner

Die Ausstellung des Volksbildungswerkes über das Schaffen des Bildhauers Fritz Viegner, die mit Bildwerken in Bronze, Eisen und Stein, dazu eine Übersicht über Zeichnungen aus der Zeit zwischen 1953 bis 1965, im Heimathaus beim Schloß Strünkede am 28. April eröffnet wurde, bleibt bis zum 28. Mai geöffnet.

Auch in Herne finden sich Werke des nun im achten Lebensjahrzehnt stehenden Künstlers. Es ist das zunächst die große Holzplastik (Kriegerehrung) im Rathaus. Die Berufsschule besitzt im Treppenhaus vier große Steinreliefs in Dolomit. In Herne-Horsthausen trägt die Tür der Zionskirche Bronzereliefs von Fritz Viegner. Die Volksschule Börsinghauser Straße ist mit einem Kunststeinrelief des Künstlers geschmückt.

Die Ausstellung ist zu den üblichen Öffnungszeiten des Emschertalmuseums und des Heimathauses, dienstags bis sonntags von 10 bis 13 Uhr und von 15 bis 18 Uhr zugänglich. Montags sind die Museen geschlossen.

„Fahr' lieber mit der Bundesbahn!“

— — — oder ?

Im Bezirks- und Nahverkehrsplan steckt der Wurm

Zuerst wird totgeschrupft, dann gezählt, danach „lohnt sich's nicht mehr“. Fahrplan der Köln-Mindener Strecke als Beispiel für ein verfahrenes System

Als am 10. November 1966 mit jenem (Theater-) Donnerschlag des damaligen Landesverkehrsministers voreilig oder als „gezielte Indiskretion“ als Folgerung aus dem Gutachten von Prof. Dr. Ing. B. Wehner („Vorstudie für die allgemeine Netzplanung des Schnellverkehrs im Ballungsgebiet Rhein-Ruhr“) bekannt wurde, daß der Minister es ablehne, Landesmittel für die vollständige Einbeziehung unserer Köln-Mindener Strecke in den Ausbau des S-Bahn-Netzes im Ruhrgebiet einzusetzen, waren vier Tatsachen vor der breiten Öffentlichkeit erkennbar:

1) Weithin hörbar waren die schillernden Luftballons der Bundesbahndirektion Essen und ihres Präsidenten geplatzt, die mit dem ständig wiederholten Hinweis auf das mit dem 4gleisigen S-Bahn-Bau dicht bevorstehende „goldene Zeitalter“ des Bundesbahnverkehrs im Ruhrgebiet alle Klagen über das unter den derzeitigen Verantwortlichen ständig schlechter werdende Verkehrsangebot und die Verkehrsdurchführung im Ruhrgebiets-Nah- und Bezirksverkehr abgetan hatten. —

An das gleiche Verhalten der alten Reichsbahn aus der Zeit vor der Gründung der Planungsgesellschaft für eine Städteschnellbahn für das Rhein-Ruhr-Gebiet sahen und sehen sich die „alten Hasen“ im Ruhrgebiet dabei wieder erinnert!

2) Durch die dem Wehner-Gutachten zugrunde liegenden, aber vom Aufbau und der Durchführung in der Praxis her in vielen Punkten nur bedingt als aussagefähig anzusehenden Zählungen und ihre Auswertung wurden weitere Kreise als nur die sachlich befaßten Gruppen des Landesparlaments und Persönlichkeiten der Landesregierung sowie die seit vielen Jahren mit den Dingen befaßten „Verkehrsexperten“ des Ruhrgebietes deutlich darauf gestoßen, daß die Bundesbahn selbst zunächst durch ein von Fahrplanperiode zur Fahrplanperiode fortgesetztes „Verbasteln“ des Bezirksfahrplans ein früher attraktives Verkehrsangebot „totgeschrupft“ hatte und dann bescheiden vom „Gesundschrupfen“ redete, während die vergrauten Fahrgäste und ehemaligen Dauerfahrgäste zum Individualverkehr endgültig auf die überlastete Straße abwanderten.

3) Erstmals seit langer Zeit, nur durch wenige Informationen der ständig befaßten Sachbearbeiter angeregt, reagierte spontan die seit Jahren von der Bundesbahn benachteiligten Städte an der Köln-Mindener Strecke, die der weiteren Emscherzone und die des Ruhrgebietes überhaupt. Ihre Verwaltungschefs, die Oberstadtdirektoren und die Ober-

bürgermeister als Sprecher der Ratsversammlungen, mit ihnen die Landtags- und Bundestagsabgeordneten traten gemeinsam mit den großen überörtlichen Gremien des Ruhrgebietes in einer durchaus als Protestkundgebung zu bezeichnenden Zusammenkunft am 22. November 1966 in Gelsenkirchen den unausgereiften und kurzsichtigen Folgerungen des damaligen Verkehrsministers und damit nicht zuletzt dem törichten Verhalten der Bundesbahn energisch entgegen, das in seinen Folgen und seiner Tendenz den Fehlschlüssen des Ministers die Scheingrundlagen geliefert hatte.

Die Bundesbahndirektion Essen gab sich bei dieser Gelegenheit geflissentlich den Anschein, ganz und gar auf der Seite der Städte zu stehen, als ob nicht gerade sie (!) durch ihr Versagen vor den Forderungen des Augenblicks, ihre weiche, haltungs- und energie- und widerstandslose Einstellung zu den pseudo-kaufmännischen Praktiken der Hauptverwaltung und deren Totschrumpftendenzen sowie ihre eigene katastrophale Fahrplangestaltung im Nah- und Bezirksverkehrs die „Normalverbraucher“ des Ruhrgebietsverkehrs schädige, sondern . . . der „böse Minister“. Die BD Essen „vergaß“ völlig, daß der Minister ihr und ihrem Präsidenten und seinen Mitschwimmern in der „weichen Welle“ Richtung Hauptverwaltung das Versagen vor den Gegenwartsforderungen des Ruhrgebiets, insbesondere der nördlichen Revierzone, in den Monaten vorher so oft öffentlich bescheinigt hatte!

Hier nicht richtig „eingestiegen“ zu sein, konnte und kann man den z. B. bei der damaligen Pressekonferenz der BD Essen anwesend gewesenen Redakteuren der Ruhrgebietszeitungen nicht anlasten, denn sie hatten weder aus genügend langer und intensiver Befassung mit der Materie Einsicht in die Hintergründe des Geschehens, noch war ihnen eine ausreichende Information zu klarer Meinungsbildung möglich. Hintergründe und tiefere Ursachen kamen daher in der Tagespresse so gut wie gar nicht zur Darstellung.

4) Das erstmalige aktive Aufgreifen der Forderungen ihrer Bürger auf eine pflichtgemäße und den heutigen Bedürfnissen entsprechende Verkehrsbedienung auf der weitgehend vom Land finanzierten bzw. modernisierten Schiene durch die Bundesbahn seitens der Städte der nördlichen Revierzone, und zwar ausdrücklich durch deren Verwaltungschefs wie durch die Ratsvorsitzenden, läßt künftig durch die Bundesbahn selbst provozierte neue Formen des Vortrages unabweisbarer Forderungen gegenüber dem Monopolunternehmen erkennen und erwarten. —

Wenn die Bundesbahn seitens ihrer Hauptverwaltung das frühere gute, sachliche Fachgespräch der ihr in organisch gewachsenen und vielfach legitimierten Fachgremien in sachkundiger und maßvoller Partnerschaft im Dienst an der Allgemeinheit gegenüberstehenden Fahrplanexperten seit einigen Jahren steigend und bis zur Unerträglichkeit durch eine sture „Njet“-Politik ihres obersten Fahrplangewaltigen Weckmann zur Sinnlosigkeit treibt, — — — wenn Präsident und Fahrplandezernent in Essen offensichtlich aus ihrer persönlichen Artung nicht die erforderliche Härte, Überzeugungskraft und das Durchsetzungsvermögen aufzubringen wissen oder wagen, — — — dann werden, so scheint die Entwicklung sich abzuzeichnen, die Städte und mit ihnen und für sie vor allem die aus ihnen hervorgegangenen Parlamentarier auf dem Wege über das Landesparlament, aber auch über den Bundestag aktiv werden müssen. Unsere Parlamentarier werden zusehen müssen, daß entweder das Monopolunternehmen und seine an gewissen „Drucktasten“ sitzenden Verantwortlichen die Weichen wieder so stellen, daß nicht aus Uneinsichtigkeit, vielleicht sogar aus Ressentiments (!) ganze Strecken- und Wirtschaftsbereiche totgeschrupft und ihre „Bürger Normalverbraucher“ verkehrlich zu Staatsbürgern zweiter Klasse degradiert werden.

Nicht zuletzt von unserem Landesparlament und seinem wirklich in der Materie mitten drin stehenden Verkehrsausschuß sollte dem sich gegenüber den Belangen des Ruhrgebietes allmächtig dünkenden Ministerialrat Weckmann in der Hauptverwaltung unüberhörbar deutlich gemacht werden, daß die Bundesbahn vom Lande Nordrhein-Westfalen mit Millionenbeträgen einzigartig gefördert worden ist und noch immer gefördert werden will. — Vielleicht veranlaßt man diesen Fahrplangewaltigen einmal, jeweils die Ausführungen aller nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten und Verkehrsminister, die im Zusammenhang mit solchen Finanzhilfen und anlässlich der Fertigstellung der einzelnen Elektrizierungsabschnitte gemacht wurden, zu studieren. Er dürfte getrost daraus entnehmen, daß am wenigsten darin von einem sog. „Edelverkehr“ seiner Luxuszug-Fahrpläne, sondern vor allem und immer wieder von zeitgemäßer und technisch bester Bedienung des dem schaffenden Menschen im Ruhrgebiet zu Beruf und Freizeit dienenden Verkehrs die Rede ist!

Der einfache Bundesbahnfahrgast im Ruhrgebiet weiß sehr wohl, daß die Paradezüge der Bundesbahn, die angeblich und nach den üblichen Milchmädchenrechnungen der DB die nahezu einzigen sind, die kein rechnerisches Defizit verursachen, mittelbar auch noch von den Normalverbraucher-Fahrgästen über die Steuerabzüge der Firmen, deren Beauftragte die Mehrzahl der F-Zug-Fahrgäste ausmachen, bezahlt werden. — Als „Ausgleich“ darf dann der normale Fahrgast sehen, daß

das Verkehrsangebot auf seine Interessen keine Rücksicht nimmt.

Es ist in aller Welt guter und berechtigter Brauch, daß denjenigen, die Geld geben oder auch als Kredit zur Verfügung stellen, Einfluß auf die Zweckbestimmung gewährt wird. Gleiches gilt allgemein von einer Kontrolle über die sinnvolle Verwendung. — Das bisher aus offensichtlich zu großem Vertrauen seitens des Landesparlaments Versäumte, müßte sich bei Entscheidungen über weitere Finanzierungsforderungen der Bundesbahn durch den Einbau einer „Verwendungskontrolle“ in Gestalt einer ständigen Kontrolle des Fahrplans und des sich in seiner tadelfreien Konstruktion ausdrückenden Verkehrsangebotes nachholen lassen.

Wie notwendig eine Kontrolle des Fahrplans und notfalls unter Änderung der entgegenstehenden bisherigen gesetzlichen Regelung ein Veto- und Weisungsrecht etwa des Verkehrsausschusses gegenüber einem Direktionspräsidenten und seinem Fahrplandezernenten sein könnte, zeigt der laufende, aber auch wieder der kommende Fahrplan auf dem Sektor des Bezirks- und Nahverkehrs für die Köln-Mindener Strecke.

So sieht es mit der „Attraktivität“ der Bundesbahn aus

Die Übersicht über das Verkehrsangebot des Vormittags etwa von Herne aus in Richtung Essen Hbf kann als ein typisches Beispiel für die eigentlichen Ursachen der mit jedem Fahrplanwechsel mehr schwindenden Attraktivität der Bundesbahnenutzung auf wichtigen Strecken des Ruhrgebietes angesehen werden. — Nicht Werbetafeln der DB und die oft damit versuchten Tarnungen des Versagens im Alltags-Leistungsangebot sind zu werten, sondern einfach die Leistungen oder Minderleistungen gegenüber den Ansprüchen der Reisenden. Hier soll daher einmal die exakte Kursbuch-Überprüfung über den ganzen Tag oder über größere Tagesabschnitte hinweg die Grundlage einer Beurteilung der Ursachen für das ständige Fortschreiten der Vergraulung bester Kundengruppen und ihrer Familien von der Bahn zum Pkw sein.

Beginnen wir also in der Morgenfrühe und gehen planmäßig bis zur Mittagszeit von Herne aus die Köln-

Aus dem Wehner-Gutachten

„Welches Verkehrsmittel im öffentlichen Personenverkehr für den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte benutzt wird, hängt weitgehend von dem vorhandenen Verkehrsangebot ab.“

Mindener-Linie für den „Normalverbraucher“-Fahrgast in der Verbindung durch, die man nach dem Wehner-Gutachten selbst seitens des Ex-Verkehrsministers noch für „betriebs-“, ja „förderungswürdig“ ansah, in der Anschluß-Verbindung von der Köln-Mindener Strecke nach Essen Hbf.

Aussage des Fahrplans unwiderleglich

Der Zug N 2908 fährt werktags um 5.46 Uhr in Wanne-Eickel ein. Dort bietet sich Anschluß erst nach 16 Minuten mit N 1516, der um 6.02 Uhr aus Wanne-Eickel fährt und um 6.20 Uhr in Essen Hbf ist.

Eine Wartezeit von 16 Minuten dürfte zwar allgemein im Berufsverkehr zuviel sein, aber bei den Verhältnissen, wie sie die Fahrplanpolitik der BD Essen in den letzten Jahren im Ruhrgebiet geschaffen hat, durch Gewöhnung fast noch als erträglich gelten. — Ein Pkw-Fahrer würde allerdings einen ihm sinnlos erscheinenden Aufenthalt von nur 5 Minuten als völlig unzumutbar ansehen! Er würde für sich und die ganze Gruppe der Gleichgearteten „seiner Organisationen“ auf die Barrikaden bringen, um eine derartige Unzumutbarkeit aus der Welt zu schaffen! Wer aber fragt nach den willkürlich schikanierten „Normalverbrauchern“ auf der „Köln-Mindener“?! — Sie tragen ja selbst die Schuld, wenn sie noch nicht motorisiert sind!

Auch im kommenden Sommerfahrplan, der am 28. Mai in Kraft tritt, hat der N 2908 keinen direkten Anschluß nach Essen Hbf. Die Bundesbahndirektion Essen teilte dazu mit: „Reisende von Herne nach Essen werden gebeten, den 14 Minuten früher verkehrenden N 2906 zu benutzen, der in Gelsenkirchen unmittelbaren Anschluß nach Essen Hbf vermittelt. Es ist wirtschaftlich nicht zu vertreten, die Zugfolge zwischen Gelsenkirchen und Essen so zu verdichten, daß von jedem Zug der Köln-Mindener Strecke ein sofortiger Übergang in Richtung Essen gegeben ist...“ — Es wird von den Reisenden also einfach gefordert, noch früher aufzustehen und noch schlechtere Verkehrsmöglichkeiten mit den Ortsverkehrsmitteln zu haben. Genauso gut könnte die Bundesbahn sagen: „Fahrt doch am Tage zuvor!“

Ein typisches Beispiel des unnötigen Fahrplanversagens und der Rücksichtslosigkeit gegenüber den Reisenden ist die nächste zeitlich folgende Fahrplansituation: Auf der Emschertalstrecke trifft der Triebwagen 1452 um 7.43 Uhr in Herne ein. Er fährt um 7.48 Uhr aus Herne nach Wanne-Eickel weiter. — Nur eine Minute vor seiner Ankunft, um 7.42 Uhr, fährt (aus Bahnsteig 1 West) der aus Richtung Dortmund kommende und nach Köln laufende E 546 in Herne ab. Dieser E 546 trifft um 7.46 Uhr in Wanne-Eickel ein. Der vorher erwähnte Triebwagen 1452 kommt jedoch erst um 7.52 Uhr in Wanne-Eickel an.

Bei einer Umsteigemöglichkeit vom Triebwagen 1452 auf den E 546 in Herne würden die aus der oberen Emschertalstrecke anfahren Reisenden hier mit diesem Eilzug die schnelle Weiterfahrt über die Köln-Mindener-Strecke und eine günstige Köln-Verbindung zur Verfügung haben. Sie würden auch in Wanne-Eickel um 7.52 Uhr den P 3382

Aus dem Wehner-Gutachten

Im Berufsverkehr ist eine Gesamt-reisezeit zwischen Wohnung und Arbeitsstätte von mehr als einer Stunde als erhebliche Belastung für den Fahrgast anzusehen.

als Anschluß nach Essen Hbf erreichen, der dort um 8.11 Uhr eintrifft. — Sie „würden“! — Als Folge dieses Fahrplanmangels besteht erst nach einer unzumutbaren Wartezeit von 24 Minuten die nächste Verbindung nach Essen Hbf, und zwar um 8.16 Uhr mit P 1512 ab Wanne-Eickel (Ankunft 8.38 Uhr in Essen Hbf).

Alle reden vom schlechten Fahrplan
Totschrumpfen bei der DB

von den Plakat-Mätzchen der Benachteiligung des Berufsverkehrs

von der Bergisch-Märkischen-Strecke der Unsicherheit auf Bahnhöfen

von der Köln-Mindener-Strecke der Bevorzugung von der Benachteiligung der Zuganschlüssen

von der „un-schen Welle“ im Ruhrgebiet

in der Hauptverwaltung Weckmann

Fahr lieber mit der Bundesbahn ? Fahr wenn sie dich läßt

Lieber ? wenn sie dich läßt

Dieser Mangel wird im kommenden Sommerfahrplan wenigstens teilweise behoben. Künftig wird der Werktagszug P 3382 von 7.43 Uhr bis 7.55 Uhr in Wanne-Eickel Aufenthalt haben, so daß er, wie die BD Essen mitteilt, für die mit dem Triebwagen P 1452 ankommenden Reisenden bei 2 Minuten Übergangszeit am gleichen Bahnsteig erreichbar sein wird. Der Abbringerzug P 3382 trifft dann um 8.14 Uhr in Essen Hbf ein.

So wirken sich „Elektrifizierungsgewinne“ für die Köln-Mindener-Strecke aus — Fahrplan eines Monopolbetriebes kann sich alles erlauben

Eines der krassesten Beispiele, das der derzeitige Fahrplan mit einem törichtesten Abschneiden einer früheren guten Verbindung von der Köln-Mindener-Strecke aus nach Essen bietet, ist die folgende „Verbindung“.

Der N 2924 von Dortmund fährt um 8.38 Uhr ab Herne, entsprechend früher von den Halten zwischen Dortmund und Herne, von denen aus der Zug stets gut beschickt war. Dieser Zug trifft um 8.42 Uhr in Wanne-Eickel bzw. 8.47 Uhr in Gelsenkirchen Hbf ein. Der mögliche sehr gute Anschluß, der noch im Sommerfahrplan 1965 erreicht wurde, wäre der aus Richtung Münster kommende E 524, dessen Belegung durch die Anschlußreisenden stets erheblich verstärkt wurde. Dieser Eilzug fährt jetzt nach der Erledigung der Restelektrifizierung im westfälischen Raum um 8.34 Uhr ab Wanne-Eickel bzw. 8.41 Uhr ab Gelsenkirchen und trifft 8.51 Uhr in Essen Hbf ein. Der günstige und bewährte „Anschlußzug“ fährt also 6 Minuten vor Ankunft des bisherigen Zubringers in Gelsenkirchen ab! Der nächste „Anschluß“ ist nunmehr an Werktagen, mit Ausnahme des Samstags, erst mit dem ohnehin von Dortmund über die Köln-Mindener Strecke kommenden und nach Essen Hbf durchfahrenden N 2928 um 9.26 Uhr ab Wanne-Eickel bzw. um 9.31 Uhr ab Gelsenkirchen Hbf gegeben (Ankunft 9.45 Uhr in Essen Hbf). — An Sonntagen herrscht um diese Zeit völlige Ruhe!

Diese „Leistung“ der Fahrplanstrategen in Essen bedeutet bisher eine sinnlose Wartezeit von 44 Minuten für eine ursprünglich recht große Zahl von Reisenden. Naturgemäß ist für alle, die im Glauben an das Fortbestehen der früheren guten Verbindung ein- bis zweimal auf diese „Leistungswilligkeit“ der DB hineingefallen waren und ihren Tagesplan durcheinander gebracht sahen, die Bundesbahn für ähnliche Reiseabsichten nicht mehr interessant. — Da helfen anmaßende Werbeplakate nur mehr, den Unmut zu verstärken.

An Samstagen und Sonntagen ist in diesem Falle die rücksichtslose Behandlung der Reisenden und die Abschreckung von der Bundesbahn noch schlimmer: Es fällt dann der N 2928 im Zuge des Totschrumpfens aus. Der nächste Zug ist erst der P 3384 um 10.04 (!) Uhr ab Wanne-Eickel bzw. 10.12 Uhr ab Gelsenkirchen

mit Ankunft 10.24 Uhr in Essen Hbf. — Dem Bundesbahnkunden, der am Samstag und Sonntag zur beliebtesten Vormittagszeit aus der oberen Köln-Mindener-Strecke (insbesondere von den Nicht-D-Zug-Halten aus) zur Ruhrmetropole, ins Ruhrtal oder mit attraktiven Zügen weiter ins Rheinland fahren will, wird durch die Essener Fahrplangestalter, des Monopolbetriebes Deutsche Bundesbahn, eine Wartezeit von 82 bzw. 85 Minuten zugemutet. —

Die BD Essen hat nun den P 1454 von Dortmund über Castrop-Rauxel-Süd über Herne hinaus bis Wanne-Eickel verlängert, um wenigstens Herne an den E 524 in Wanne-Eickel anzuschließen. Die Abfahrt ist 8.24 Uhr in Herne und die Ankunft 8.27 Uhr in Wanne-Eickel. Es ist also eine von den Mängeln des Fahrplans, aber auch von gutem Willen zeugende Behelfsverbindung vorhanden, bei der in Wanne-Eickel ausreichende Übergangszeit besteht.

Der Anschluß von der Köln-Mindener Strecke an den E 524 ist aber nicht allein ein Herner Wunsch, sondern das gute Recht z. B. von dem sehr schlecht gestellten Dortmund-Mengede und von Castrop-Rauxel Hbf. Es ist daher keine echte Lösung, lediglich Herne durch die Verlängerung des P 1454 bis Wanne-Eickel anzuschließen.

Bei gutem Willen und einer geschickten und nur geringen Planänderung in Dortmund Hbf, die keine anderen Interessen schädigen würde und allenfalls noch in Hamm könnten vielmehr die dem N 2924 „fehlenden“ 6 bis 7 Minuten zeitlicher Vorverlegung sehr wohl aufgebracht werden, ohne die in Dortmund Hbf auf diesen Zug gehenden Anschlüsse zu schädigen. In Wanne-Eickel würde bei elastischer Betriebsabwicklung dann der Übergang auf den E 524 am gleichen Bahnsteig wiederherzustellen sein. Es würde dabei auch kein unlösbares Problem sein, diesen E 524 zugunsten des Überganges in Wanne-Eickel in Essen Hbf erst um 8.52 Uhr oder 8.53 Uhr einlaufen zu lassen, anstatt 8.51 Uhr. Es steckt durchaus noch etwas an Zeitgewinn „drin“!

Wenn das Fahrplandezernat in Essen zu diesen Wünschen mitteilt, bei einer Früherlegung des des N 2924 um wenige Minuten würden der (nur werktags!) vorauflaufende N 2922 und N 2924 in nur 10 Minuten Abstand einander folgen, so dürfte das nichts als billige Ausrede sein. Beispielsweise findet das Fahrplandezernat es durchaus nicht störend, auch in anderen Fällen dichte Zugfolgen und anschließend lange Pausen zu haben. Es hält für tragbar, morgens auf der Bergisch-Märkischen Strecke über Bochum eine ganze Serie Schnellzüge nach Süden im gleichen oder geringeren Abstand einander folgen zu lassen! — Diese Einrede der zu dichten Folge trifft vor allem aber auf den Sonntagsverkehr nicht zu, da N 2922 nur werktags verkehrt, die Anlieger der „oberen“ Köln-Mindener Strecke, die ohne D- und Eilzughalt sind, aber durchaus for-

dern dürften, auch eine günstige Morgenverbindung nach Essen oder weiter ins Rheinland zu haben.

Wenn hier „der Fahrplan“ zugibt, daß angeblich zwei Züge zu dicht beieinander liegen, anschließend aber eine Fahrplanlücke von einer Stunde bestünde, so bestätigt er nur unsere Behauptungen und Klagen über die Tatsache, daß der Fahrplan der „Köln-Mindener“ kein Meisterstück ist! Man darf dann wohl empfehlen, ihn endlich mit guter zeitlicher Verteilung des (selbst) krank-geschumpften geringen Verkehrsangebotes unter Sicherstellung aller Anschlußmöglichkeiten wieder in Ordnung zu bringen! Derlei ist nämlich pflichtgemäß Aufgabe der Zuständigen!

Auch der nächste Zug über die Köln-Mindener-Strecke, der N 2930, der um 10.10 Uhr ab Herne fährt und um 10.14 Uhr Wanne-Eickel bzw. um 10.20 Uhr Gelsenkirchen erreicht, zwingt für den Weg nach Essen zu einer Wartezeit von 32 Minuten, da der vorherlaufende „Anschlußzug“ nach Essen (siehe oben), der P 3384, „dank sorgfältiger Planung“ 8 Minuten vorher, d. h. um 10.12 Uhr, von Gelsenkirchen nach Essen abgefahren ist! Die dann nächsterreichbare Verbindung nach Essen geht mit N 1522 um 10.46 Uhr ab Wanne-Eickel bzw. um 11.00 Uhr ab Gelsenkirchen. — Dem Reisenden werden somit 32 bzw. 40 Minuten seiner Zeit durch liederliche Fahrplanarbeit einfach gestohlen. Um diese Tageszeit benötigt man also eine Stunde für eine damit wohl nicht mehr als attraktiv zu bezeichnende Bundesbahnreise von Herne nach Essen Hbf (20 Tarifikilometer).

Das Narrenspiel, das seitens der Fahrplanverantwortlichen mit den Plakat-Mätzchen „umworbene“ Bundesbahnkunden getrieben wird, setzt sich am Vormittag in gleicher Weise fort mit dem nächsten Zug:

Der ohnehin wieder einmal nur werktags fahrende N 2932 gestattet im derzeit gültigen Winterfahrplan die Abfahrt 10.56 Uhr ab Herne mit Ankunft 11.00 Uhr in Wanne-Eickel und 11.06 Uhr in Gelsenkirchen. Der aus dem vorgenannten Fahrplanbeispiel bekannte N 1522 fährt im derzeitigen Winterfahrplan „natürlich“ um 11.00 Uhr, also 6 Minuten vor Ankunft des Zubringers, ab Gelsenkirchen nach Essen Hbf. Der Reisende aus N 2932 wird also gezwungen, die Schönheiten der Bahnhöfe Wanne-Eickel oder Gelsenkirchen, insbesondere die Bundesbahn-Werbesprüche, 48 Minuten lang als Ersatz für Leistungen auf sich wirken zu lassen. Er „darf“ erst mit N 1536 um 11.49 Uhr ab Wanne-Eickel bzw. 11.54 Uhr ab Gelsenkirchen nach Essen (Ankunft 12.06 Uhr) weiterfahren. Somit hat er rund 1 ¼ Stunde Reisezeit von Herne nach Essen benötigt! — Ob er diese Verhöhnung nach einem Versuch noch einmal mit sich spielen lassen wird, ist eigentlich nicht mehr fraglich. — Die Beobachtung der sinnlos zerstörten, durch die

Gesundschumpfung ohnehin seit Jahren auf wenige Züge „komprimierten“ und daher werktags und sonntags noch recht stark besetzten und „aus Not“ beliebtesten Vormittagsverbindung hat ergeben, daß die Inanspruchnahme inzwischen stark zurückgegangen ist. — Die „Schrumpfer“ haben ihr Werk getan, jetzt braucht nur noch die Zählung und danach die Unrentabilitätsklärung zu folgen! — Da sage man nicht, es sei Bosheit, wenn Reise-willige spontan meinen (wie es ja auch in Pressekarikaturen ähnlich angesprochen wurde), die BD Essen solle doch die Köln-Mindener-Strecke und die entsprechenden Anschlußstrecken samstags und sonntags dem Sauerländischen Gebirgsverein als autofreie Wanderstrecke für bestimmte Stunden zur Verfügung stellen!

Inzwischen hat das Fahrplandezernat der BD Essen nach entsprechenden Vorstellungen dem N 1522 für den kommenden Sommerfahrplan in Gelsenkirchen Hbf durch geringe Veränderungen der Abfahrt auf 11.03 Uhr die Möglichkeit der Übernahme der Reisenden nach Essen Hbf aus dem N 2932 geschaffen. Durch eine um 3 Minuten frühere Fahrplananlage erreicht dieser N 2932 künftig Gelsenkirchen um 11.01 Uhr, so daß am gleichen Bahnsteig bei 2 Minuten Übergangszeit ausreichender und leichter Übergang nach Essen geboten ist. — Dieses Beispiel zeigt, daß fast alle beanstandeten „Fälle“ ähnlich zufriedenstellend gelöst werden können. Es bleibt jetzt zum vorliegenden Fall nur zu wünschen, daß sowohl das Fahrpersonal als auch die Lautsprecherdurchsage am „traditionellen“ Umsteigebahnhof Wanne-Eickel „richtig schalten“ und nicht die Fahrgäste nach Essen Hbf (wie in ähnlichen Fällen oft genug!) zum Aussteigen in Wanne-Eickel veranlassen, sondern deutlich auf den Anschluß in Gelsenkirchen hinweisen.

Berufsverkehr — ständig vor den Kopf gestoßen

Ein typisches Beispiel für das Vertrauen der Berufsverkehrsfahrgäste durch rücksichtslose Fahrplangestaltung

Bis zum Ende des Winterfahrplans 1965 hatte von Essen Hbf. aus zu einem zu günstiger Zeit vor Dienstbeginn, das heißt nach 7 Uhr, über die Köln-Mindener-Strecke laufenden Zug durch einen guten Anschluß in Gelsenkirchen oder Wanne-Eickel eine der besten und schnellsten Verbindungen des Berufsverkehrs am Morgen bestanden. Sie benötigte z. B. von Essen Hbf. bis Herne bei flotter Betriebsabwicklung nur 19 Minuten, nachdem durch Verhandlungen und die Praxis mehrerer Jahre die Verbindung in die beste Lage gebracht war.

Der dazu von Essen Hbf. aus laufende N 1511, der allerdings nur werktags verkehrte, ging 7.02 Uhr ab Essen Hbf. und erreichte den N 1509 auf der Köln-Mindener-Strecke durch Ankunft 7.12 Uhr in Wanne-Eickel.

Wußten Sie, was ein „Geisterzug“ ist?

Ein „Geisterzug“ ist ein Schnellzug, der früher aus Gründen einer echten Verkehrsbedienungs z. B. von Dortmund aus mit Halt an allen Großstadt-Bahnhöfen über unsere Köln-Mindener Strecke fuhr, heute aber lediglich aus betriebstechnischen Gründen unter Verbot der Mitnahme von Fahrgästen, jedoch mit voller Personalbesetzung, „leer“ von Dortmund bis Duisburg über die Strecke fährt. — Er verliert erst in Duisburg sein Geisterdasein und wird im Fahrplan und für die Fahrgäste Wirklichkeit. — Man kann solche „Geisterzüge“ trotz ihres unwirklichen Daseins aber fotografieren.

„Geisterzüge“ haben für Fahrplandezernenten und vor allem für den obersten Fahrplanchef der Bundesbahn, Ministerialrat Weckmann, den Vorteil, daß ihre Kilometer-Leistung nicht gezählt, also nicht „gerechnet“ wird! Sie und ihre Fahrt kosten natürlich genausoviel, wie sie mit Reisenden „vollgestopft“ kosten würden. Nach den Praktiken der Bundesbahn, die der normale Bundesbürger und Verkehrs- und Normalverbraucher „Milchmädchenrechnungen“ nennt, heißt derlei „Rationalisierung“ oder Einsparung zur Verringerung des astronomischen Defizites des Monopolunternehmens. Man sagt wohl deshalb „Rationalisierung“, weil das Wort ratio im Lateinischen „so etwas wie Verstand“ bedeutet, aber Verstand bei solcher Handhabung nicht zum Zuge kommt! — Nun, zum Zuge kommen natürlich in Dortmund Fahrgäste, die nach Süden fahren möchten. Das dürfen sie mit einem „Geisterzug“ aber nicht von dort aus, sondern erst, wenn sie mit einem richtigen Zug, das heißt mit einem aus dem Nah- und Bezirksverkehr, in dem laut Plakat bekanntlich „die Erholung mitfährt“, dem „Geisterzug“ nach Duisburg vorausfahren. — Wenn dann so der leere „Geisterzug“ in Duisburg in den Bahnhof fährt, ist das direkt ein Erlebnis, ein ganz neues und anderes „Bundesbahngefühl“ als nur so einfach in Dortmund in einen so alltäglich langsam am Bahnsteig bereitgestellten Zug einzusteigen. — Außerdem ist es ja eigentlich ein erhebendes Gefühl (auch so ein „DB-Gefühl“), so mit der Bundesbahn Kilometer gespart zu haben. Die Reisenden sollten sich den Namen des Erfinders merken: Weckmann heißt er, und man sollte doch Züge oder Strecken nach ihm benennen, vor allem im nördlichen Ruhrgebiet. Man könnte hier auch Straßen nach ihm benennen, weil er kräftig mit dafür sorgt, daß der Zug zur weiteren Motorisierung immer „grüne Welle“ behält.

Übrigens, es gibt auch „Geistertriebwagen“ hier im Ruhrgebiet, hier auf unserer Strecke, z. B. morgens im Berufsverkehr! — Wer entdeckt und fotografiert einen solchen zwischen Wanne-Eickel und Essen Hbf? — Es gibt solche auch zwischen Mülheim (Ruhr)-Styrum und Mülheim (Ruhr)-Stadt.

Die bei diesem Zug immer wieder zu beklagende und daher immer wieder beim stationären und fahrenden Personal sowie beim Fahrplan angemahnte unpünktliche Bereitstellung und Abfahrt in Essen Hbf. und die unelastische Führung des Zuges (Oberleitungs-Triebwagen, der trotz der „Nachbarschaft“ mit Saisonzügen sowohl rechtzeitig in Essen bereitstehen konnte als auch technisch in der Lage war, eine geringe Verspätung aufzuholen) führte bei immer wieder vorkommender sturer Anschlußhandhabung durch die Aufsichtsbeamten in Wanne-Eickel vielfach zu erregten Auseinandersetzungen der über den Bummelbetrieb empörten Berufsreisenden mit den Aufsichtsbeamten in Essen wegen verzögerter Abfahrt und in Wanne-Eickel wegen des Verpassens des kurz vor der Ankunft abgelassenen Anschlußzuges der Köln-Mindener-Strecke N 1509 (7.18 Uhr ab Wanne-Eickel).

Diese Verbindung wurde aus solchen Gründen offensichtlich „beim Fahrplan“ so „unbeliebt“, daß er als besondere „Sparleistung“ trotz bester Besetzung kurzerhand gestrichen wurde. Man glaubte wohl, so am einfachsten in Essen am Bahnsteig 3 Kollisionen mit verspäteten Saisonzügen aus dem Wege gehen zu können. Der für diese Fahrt eingesetzt gewesene Triebwagen hat seitdem um die entsprechende Zeit ein unsinniges Stillager (mit Personal) in Essen im Bahnsteig 3, Gleis 2 bzw. im westlichen Vorbahnhof.

... Sollen doch früher aufstehen!

Das Streichen dieser Verbindung zwingt seitdem die verbliebenen Reisenden zu einer um mehr als 20

Minuten vorverlegten Abfahrt (6.40 Uhr) ab Essen mit entsprechend noch weiter vorverlegter Anfahrt mit den um solche frühe Zeit noch dünner verkehrenden Ortsverkehrs-Anbringern. Ferner wird den Reisenden nunmehr in Gelsenkirchen oder Wanne-Eickel zum Anschluß an den gleichen N 1509 eine Anschluß-Wartezeit von weiteren 21 bzw. 23 Minuten aufgezwungen, insgesamt also ein willkürlicher, also böswilliger Ruhe- und Freizeit- und Nachtruhe-Diebstahl von mehr als 40 Minuten!

Selbst in kleinen Gruppen Ansteigen der Abwanderungstendenz festzustellen

Die hier einmal durch planmäßige Beobachtungen überschaubare Folge dieser einen Fahrplantorheit ist bis zum 3. Monat nach der Zerstörung der guten Verbindung das endgültige Abwandern von 8 „Dauerfahrgästen“ einer bestimmten Gruppe der 1. Klasse gewesen. Von ihnen ist eine in leitender Stellung tätig gewesene nicht unbemittelte ältere Dame wegen der Erschwernisse durch die seit einer Reihe von Jahren betriebene Verschlechterung des Fahrplans auf der Köln-Mindener Linie vorzeitig in den Ruhestand gegangen, während 7 Herren zum Pkw überwechselten.

Ein Fahrplanbeispiel — aber kein beispielhafter Fahrplan

Auf eine typische „Fahrplanleistung“ im Sinne des derzeitigen Kurses im Essener Fahrplandezernat weisen ständige Klagen von Bürgern der Anliegerstädte der oberen Köln-Mindener-Strecke hin, die es für nicht ganz außergewöhnlich halten, abends etwa in der Ruhr- und Bundesbahnmétropole Essen eine Kulturveranstaltung o. ä. zu besuchen.

Bei einem Veranstaltungsschluß gegen 22 Uhr könnten diese Bundesbahnkunden aus der bekanntlich auch bei

den Kulturdarbietungen benachteiligten nördlichen Revierzone erwarten, mit dem N 1581 um 22.53 Uhr von Essen Hbf. einen vernünftigen Übergang auf die Köln-Mindener-Strecke zu erreichen. Diese Erwartung ist selbstverständlich ein Trugschluß, denn bei der Ankunft in Gelsenkirchen um 23.03 Uhr ist der an sich gut erreichbare Anschlußzug 1127 eben 9 Minuten zuvor, d. h. um 22.54 Uhr abgefahren. Bei der Ankunft in Wanne-Eickel um 23.09 Uhr ist dieser Anschlußzug 4 Minuten vorher, d. h. um 23.05 Uhr abgefahren. Er würde eine günstige Gesamtreisezeit von Essen nach Herne von rund 22 Minuten bieten, und es wäre somit für den Reisenden eine Heimkehr vor Mitternacht möglich. Dank der Fahrplanleistung der BD Essen darf jedoch jeder, der sich an der Köln-Mindener-Strecke verleben läßt, „lieber mit der Bundesbahn . . .“ zu fahren, in Wanne-Eickel verärgert bis 0.14 Uhr (!!!) warten, um im Falle Herne um 0.17 Uhr den „Heimatabnhof“ zu erreichen, von dem aus dann (dank „Koordination“) selbstverständlich kein Ortsverkehrsmittel mehr zur Verfügung steht. Noch schlechter ist dementsprechend die Situation für die folgenden Stationen des Streckenabschnitts zwischen Herne und Dortmund.

Der kommende Sommerfahrplan bietet allenfalls s o n n t a g s auf dem um 23.13 Uhr ab Gelsenkirchen und um 23.21 Uhr ab Wanne-Eickel fahrenden Sonntags-Eilzug E 739 noch eine Weiterfahrt zu den Eilzughalten bis Dortmund. Diesen Spätzug sollte die BD Essen dann auch in Dortmund-Mengede, dem immer stärker besiedelten Dortmunder Stadtteil, halten und somit den Zug ab Gelsenkirchen im Range eines Nahschnellverkehrszuges laufen lassen.

Autoreisezug von der B1 aus —

Hauptverwaltung sagt: „Nein!“

Seit Jahren war der Verkehrsverband Industriebezirk darum bemüht, auch das östliche Ruhrgebiet in den Autoreisezugverkehr einzubeziehen. Durch eine erneute Initiative im Juli 1966 konnte erreicht werden, daß das Deutsche Reisebüro (DER) sich entschloß, sein Autoreisezug-Netz um einen weiteren Autoreisezug Wattenscheid - Hagen-Kabel - Weidenau (Sieg) - München und Karlsruhe zu erweitern. Der Zug sollte erstmalig zur Wintersportsaison 1967 verkehren. Er wurde bereits in den Kursbüchern veröffentlicht, Presse und Rundfunk berichteten über diese für das Revier wesentliche Verkehrsverbesserung. Der Zug konnte und sollte an einer Stelle eingesetzt werden, die wohl so günstig war wie keiner sonst: Wenige 10 m seitlich der Bundesstraße 1 am Bahnhof Wattenscheid. Die Kosten für die Verladerrampe konnten hier nur minimal sein.

Auf Drängen der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn gab dann das Deutsche Reisebüro, für die Öffentlichkeit völlig überraschend, seinen Plan auf und kündigte stattdessen an, die Tagesautoreisezüge ab Düsseldorf künftig häufiger zu fahren. Seinen energien-

reichen Protest gegen diese Entscheidung brachte der Verkehrsverband Industriebezirk in einem besonderen Schreiben an den Ersten Präsidenten der Deutschen Bundesbahn, Prof. Oeftering, zum Ausdruck und vertrat seinen Standpunkt später noch einmal vor der Presse. Es wurde besonders hervorgehoben, daß

- 1) die weitere Steigerung des Angebots an DER-Tagesautoreisezügen eine zusätzliche Nachfrage wecken soll, die über den engeren Einzugsbereich Düsseldorf hinausgeht,
- 2) diese zusätzliche Nachfrage in den Räumen östliches Ruhrgebiet, südliches Münsterland und bergisch-märkisches Gebiet besteht, die entfernungsmäßig oder wegen ungünsti-

Was ist das Gegenstück eines „Geisterzuges“?

Das ist ein Schnellzug oder F-Zug, der irgendwo hält, wo er laut Fahrplan und Entscheidung des obersten Fahrplangewaltigen der Bundesbahn gar nicht halten soll. Aber dennoch wird sein Halt eigens auf dem Bahnsteig angekündigt —?

Natürlich passiert derlei nicht in Herne. Hier gilt eisern die „kategorische“ Ablehnung von D-Zug-Halten seitens des Fahrplanchefs Weckmann in der DB-Hauptverwaltung (außerdem sind zu solchen Scherzen die maßgeblichen Leute der Bundesbahndirektion Essen viel zu weich). Nein, ein solches Kuriosum kann man vielmehr im Raum der offensichtlich etwas „härteren“ Bundesbahndirektion München beobachten. Dort wird im Bahnhof Rosenheim mittags etwas stotternd und stockend zunächst als Durchfahrt, dann verlegen als „Anfahrt“ am Mittelbahnsteig der TEE 74, der Triebwagenzug „Mediolanum“ von Mailand nach München angekündigt. Man staunt zunächst ob der „Rangerhöhung“ der kleinen, aber wirtschaftskräftigen Stadt Rosenheim, traut dem Kursbuch nicht mehr und — der Zug hält tatsächlich trotz des „grüne Welle“ zeigenden Ausfahrtssignals am Bahnsteig. Der Aufsichtsbeamte steht in wissender Gelassenheit da und begrüßt die aussteigenden Zollbeamten in Uniform und Zivil, weitere männliche und weibliche zivile Bedienstete oder auch Angehörige der „Kundigen“ (oder nichtzahlenden Kunden). Dann der Abfahrtpfiff und der Befehlsstab — auf geht's nach München!

„Der Zoll“, der laut Fahrplan von Kufstein aus ohne Halt bis München durchfahren und von dort wohl mit dem nächsten grenzüberschreitenden Schnellzug wieder nach Kufstein hochfahren müßte, nimmt den Weg zur wirklich hervorragenden Rosenheimer Bahnhofsgaststätte oder in die Stadt. — „Gewonnene Zeit“, geschenkte Zeit! — An der Köln-Mindener Strecke aber spürt man, was es mit der gestohlenen Freizeit und Nachtruhe auf sich hat. — Doch was versteht schon der Bundesbahn-Normalverbraucher von Betriebsaufhalten oder von rationellem Zöllner-Einsatz!

In München aber, so konnte man es z. B. in der zweiten Septemberhälfte 1966 an jedem Tag, an dem man erneut die Probe machte, feststellen, lief der „Mediolanum“ dennoch pünktlich ein! Elastisch ist sie nun mal die Bundesbahn — trotz ihres Fahrplanchefs Weckmann, vor allem, wenn es sich nicht um die Köln-Mindener Strecke handelt!

ger Straßenverhältnisse bisher kaum zur Autoverladung in Düsseldorf tendieren.

- 3) Wattenscheid einen Einzugsbereich von 1,66 Mill. Einwohnern mit einem Pkw-Bestand von 223 000, Hagen sogar einen solchen von 2,97 Mill. Einwohnern mit 431 000 Pkw hat, woraus zu folgern ist, daß eine wirklich attraktive Nachfragesteigerung nur dann bewirkt wird, wenn man diese Gebiete eng an den Autoreisezugverkehr anschließt und in Wattenscheid sowie Hagen-Kabel entsprechende Verladungsmöglichkeiten anbietet.

Ogleich sich auch die Bundesbahndirektionen Essen und Wuppertal sehr für den Autoreisezug einsetzten und die Präsidenten der Industrie- und Handelskammern Dortmund und Hagen als DB-Verwaltungsratsmitglieder intervenierten, fruchteten alle Bemühungen nicht, weil, wie eingangs schon festgestellt wurde, der DB offensichtlich die Einsicht fehlte, daß hier ein sehr geringes kaufmännisches Risiko eines neuen, aber ganz sicher zukunftsrichtigen Angebots nicht gescheut werden dürfte. — Nachweislich betrug die Kosten eines um die gleiche Zeit laufenden unsinnigen Plakat- und Fernseh-„Werbe“-Feldzuges mit dem Plakat: „Alle reden vom Wetter“ (was niemand außer der DB tat) mehr als der materielle Einsatz für die neuen Verladeanlagen. — Ein Beweis mehr, ein kräftiger sogar, für die Unfähigkeit bei der Hauptverwaltung der DB, wirklich kaufmännisch zu denken und das unerläßliche Wagen in Entscheidungen mit einzubeziehen. — Ein Nachweis auch der sturen „Njet“-Politik gegenüber dem Ruhrgebiet.

HES.

Den Telefondienst

aus dem fahrenden F-Zug, der jedem Reisenden die Möglichkeit gibt, Fernsprechteilnehmer vom fahrenden Zug aus anzurufen oder selbst angerufen zu werden, soll die Bundesbahn nach Aussage von F-Zug-Reisenden an den Wochenenden „in aller Stille“ aus Ersparnisgründen eingestellt haben.

Die Funkeinrichtungen für diesen Verkehr sind doch wohl auch an den Wochenenden in Betrieb. Die großartige Ersparnis der Bundesbahn dürfte sich also wohl auf die Einsparung der Zugsekretärin erstrecken. — Auf 100 Jahre oder mehr (lt. bekannter Milchmädchenrechnungsmethode) macht das zweifellos etwas aus!

Eine neue Buslinie

im Gemeinschaftsverkehr von Bundesbahn und Essener Verkehrsgesellschaft zwischen Essen und dem Flughafen Düsseldorf-Lohausen wurde kürzlich in Betrieb genommen. Sie soll als direkter Zubringerdienst zum Flughafen die wichtigsten Abflüge und Ankünfte mit der Essener Innenstadt verbinden. Die Fahrzeiten, die sich nach dem jeweiligen Flugplan richten, sind durchweg im Abstand von 2 Stunden.