Infos

Arbeitsgemeinschaft Essener Geschichtsinitiativen

im FORUM Geschichtskultur an Ruhr und Emscher e.V.



Ausgabe 55 November 2026

Infos

Arbeitsgemeinschaft Essener Geschichtsinitiativen
im FORUM Geschichtskultur an Ruhr und Emscher e.V.

Ausgabe 55 November 2026

Geschichtsbeiträge der Mitglieder

Editorial

Die Arbeitsgemeinschaft Essener Geschichtsinitiativen
ist ein lockerer Zusammenschluss von Essener Gruppen, Vereinen und Einzelpersonen, die sich mit Themen der Stadt- und Stadtteilgeschichte Essens beschäftigen.
Am 19. April 1991 trafen sich auf Einladung von Herrn Dr. Ernst Schmidt zahlreiche Essener Geschichtsinteressierte und gründeten die "Arbeitsgemeinschaft Essener Geschichtsinitiativen".
Seitdem treffen sich die Mitglieder jährlich im Frühjahr und im Herbst zu einem Erfahrungsaustausch.
So lernen die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft auch die Tätigkeitsfelder der anderen Gruppen, Vereine und Einzelpersonen kennen und können sich gegenseitig unterstützen.

Da die Arbeitsgemeinschaft kein organisierter Verein ist, wurde ein Sprechergremium gewählt um gemeinsame Treffen und Veranstaltungen besser vorbereiten zu können. Diesem gehören zurzeit an:

Arnd Hepprich, Steeler Archiv e.V. (Organisation und Internet)
Karlheinz Rabas, Stadtteilarchiv Rotthausen e.V. (Koordination)
J. Rainer Busch, Kupferdreher Geschichte (Infos-Redaktion)
Christian Breuer, Bergbau- und Heimatmuseum im Paulushof
Jürgen Raudczus, Kultur-Historischer Verein Borbeck e.V.
Ina Geissel, Geschichtswerkstatt Zeche Zollverein e.V.

Im Mitteilungsblatt INFOS, welches einmal jährlich erscheint, können die Mitglieder der AG selbst Geschichtsbeiträge veröffentlichen.

Zur Finanzierung der laufenden Kosten (INFOS, Internet usw.) zahlen die Mitglieder einen freiwilligen Beitrag von 15,00 € jährlich, den wir auf unser Konto bei der Sparkasse Gelsenkirchen erbitten:
IBAN: DE24 420 500 010 215 168 615 BIC: WELADED1GEK

Impressum

Herausgeber:
Arbeitsgemeinschaft Essener Geschichtsinitiativen
c/o Karlheinz Rabas, Schumannstraße 13,
45884 Gelsenkirchen, Telefon 0209-134904,
Fax 0209-134908
www.essener-geschichte.de
info@essener-geschichte.de



Revierbuch Verlag
Hepprich & Franken GbR
Eickelkamp 11
45276 Essen
www.revierbuchverlag.de

Redaktion und Realisierung:
Johann Rainer Busch

Die INFOS erscheinen einmal jährlich - kostenlos für die Mitglieder. Die Auflage beträgt 250 Exemplare.
Für den Inhalt der einzelnen Beiträge sind die jeweiligen Verfasser verantwortlich.Wenn nicht anders vermerkt, liegt auch das Copyright der Abbildungen bei den Autoren.

Beiträge erbitten wir an
jrbusch@t-online.de
als unformatierte Textdatein,
Abbildungen im JPG Format (300 DPI).
Redaktionsschluss ist stets der 15. September

Titelbild:
Borbeck, Kindergarten Wohlgemuth

Inhaltsverzeichnis

Beiträge der Mitglieder

1684 Einweihung der Gedenktafel für Ernst Schmidt
Stadt Essen / Karlheinz Rabas

1685 Tag der Archive am 9. März 2026
Arn Hepprich

1686 Der „Falkenknopf“, das Erkennungszeichen der Einwohnerwehren nach dem 2. Weltkrieg
Claudia Kauertz / Johannes Stoll

1692 Dellwig, ein Name der Geschichte machte
Martin Schneider

1694 Das schicksalhafte Leben des Gerhard Ocklenburg, *Carmen Lumer*

1696 Rabimmel, rabammel mit Laternen aus Runkelrüben, *Franz Josef Gründges*

1701 Vor 100 Jahren, der Terrassenfriedhof wird in Betrieb genommen
Wolfgang Sykorra

1702 Als die Boomer laufen lernten
Kulturhistorischer Verein Borbeck e.V.

1703 Die Probebahn nach Henry Robinson Palmer
Johann Rainer Busch

1708 Wie die Eisenbahn nach Kettwig kam
Günter Voss

1711 Ein wohltätiger Steeler Krieger
Iris Klaver

1713 Eine fast unbekannte Zeitung - Spurensuche
Karlheinz Rabas

1714 Heimat- und Feuerwehrfest 2026
1715 Eiberger Bachnamen
1716 Die Teilung Eibergs vor 100 Jahren
Heimatgeschichtskreis Eiberg

1718 100 Jahre Bus in Essen
1719 Firma Gebr. Ludewig
1720 Krupp Busse aus Essen
Christian Boden / Edwin Saddo

1722 Tag des offenen Denkmals am 13.9. in Kray Gastkirche St. Barbara
1723 Das Krayer Rathaus
Marlies Stadtmann / Heinz Martini

Buchvorstellungen

1724 Von der Flakkaserne zur „Dilldorfer Höhe“
Johann Rainer Busch

1725 Das Kupferdreher Mahnmal für die Opfer des Nationalsozialismus, und das Schicksal der jüdischen Bürger von Kupferdreh
Johann Rainer Busch

1726 Rellinghausen im Ersten Weltkrieg
Johannes P. Stoll / Udo Kiesendahl

1727 Der Ophoffhof in Essen Schonnebeck
Klaus Siepmann

Ehrungen

1728 Verleihung des Gelsenkirchener Ehrenamtspreises an Karlheinz Rabas.
Pressestelle der Sparkasse Gelsenkirchen

Nachruf

1729 In memoriam Klaus Höffgen
Karl-Heinz Lach

Die Mitglieder

1730 Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft
1732 Die Museen und Archive der Mitglieder

Einweihung der Gedenktafel für Stadthistoriker Dr. Ernst Schmidt

Text: Stadt Essen / Fotos: Karlheinz Rabas





17.10.2025
Am Sonntag, 12. Oktober 2025, wurde die Ehrengedenktafel für den Stadthistoriker Dr. Ernst Schmidt (1924–2009) vor dem Haus Kuhlmannsfeld, seinem Geburtshaus in Essen-Borbeck, feierlich eingeweiht. Sie ist fortan Bestandteil des Denkmalpfads "Essen erinnert", der 1985 von Ernst Schmidt selbst zur Erinnerung an Orte des NS-Terrors initiiert wurde. Zur Einweihungsfeier hatten die Bezirksvertretung IV und das Haus der Essener Geschichte / Stadtarchiv geladen.
Auch Essens Bürgermeister Rolf Fliß wohnte der Einweihung bei. "Dr. Ernst Schmidt hat viel für die Aufarbeitung unserer Stadtgeschichte getan. Sein Lebenswerk galt der Erforschung der Geschichte der Arbeiterbewegung und ganz besonders der Essener NS-Zeit", erinnerte sich der Bürgermeister an den Stadthistoriker. Mit der Gedenktafel, finanziert von der Bezirksvertretung IV, gebe man dem hochengagierten Historiker ein würdiges Andenken.

Dr. Ernst Schmidt ist der Begründer der NS-Erinnerungskultur in Essen und er prägte die hiesige Erforschung, Aufarbeitung und Vermittlung der Geschichte des Nationalsozialismus wie kein anderer. So trat er unter anderem als Autor zahlreicher Veröffentlichungen zur NS-Zeit und als Mitbegründer der Mahn- und Gedenkstätte Alte Synagoge in Erscheinung. Für seine Verdienste wurden Ernst Schmidt bereits zu Lebzeiten viele Ehrungen und Auszeichnungen zuteil.

Herausgegeben von:
Stadt Essen / Presse- und Kommunikationsamt



Tag der Archive am 8. März 2026

Arnd Hepprich



Der Tag der Archive findet in Deutschland alle zwei Jahre statt. Traditionsgemäß beteiligt sich unsere Arbeitsgemeinschaft schon seit Jahren mit daran, wie immer in Kooperation mit dem Haus der Essener Geschichte/Stadtarchiv. Die AG nimmt an dieser Stelle die Gelegenheit wahr und dankt vor allem seiner der Leiterin des HdEG, Frau Dr. Kauertz, und den vielen engagierten Mitarbeitenden für die langanhaltende Zusammenarbeit und die vielfältige Unterstützung. Beteiligt aus der Arbeitsgemeinschaft waren diesmal der Heimat- und Verkehrsverein Kettwig, der Geschichts- und Kulturverein Werden, die Bürgerschaft Rellinghausen-Stadtwald, der Kulturhistorischer Verein Borbeck, die Geschichtswerkstatt Zeche Zollverein, der Förderverein bergbauhistorischer Stätten – AK Essen, der Heimatgeschichtskreis Eiberg, das Krayer Archiv, das Steeler Archiv, das Stadtteilarchiv Rotthausen sowie die Untere Denkmalbehörde/ Stadtarchäologie Essen. Alle hatten ihre Stände im Foyer aufgebaut und bekamen viel Kontakt mit den zahlreichen Besuchern

Zusätzlich hatten wir uns dieses Jahr ein besonderes Programm ausgedacht. Die Mitglieder der AG verfügen zum Teil über einen Schatz an Filmen, von denen während der gesamten Öffnungszeiten einige im Vortragssaal gezeigt werden konnten. Dazu gehörten unter anderen:
Essen – eine Zukunft wird besichtigt
Zerstörung der Möhnetalsperre am 17. Mai 1943 – Auswirkungen in Essen-Werden. Seifenkistenrennen und Fuchsjagd des Automobilclubs (Kettwig) 1951. Tausend Jahre wie ein Tag. 1000-Jahr-Feier in Steele 1938. Kleine Filme aus Borbeck. Königreich Beisen. Geschichte eines Stadtteils im Ruhrgebiet. Flug über Rellinghausen und Stadtrundgang. 2010. Das schöne Essen.
Alle Filme wurden von den einzelnen Vereinen mit Kommentaren begleitet und standen auch für die Nachfragen der Zuschauenden bereit. Insgesamt stieß das kleine Filmprogramm auf großes Interesse. Beim ersten Film war auch unser Oberbürgermeister Thomas Kufen anwesend, der den gesamten Tag der Archive in Essen zuvor eröffnet hatte.

Dabei wies Frau Dr. Kauertz noch auf das umfangreiche Tagesprogramm hin. Für das Haus der Essener Geschichte/Stadtarchiv stand der Tag unter dem Motto "Nelli Neumann" – nach der Patronin für das HdEG als FrauenOrt NRW. Um 13 Uhr und 15 Uhr fanden Führungen durch die Dauerausstellung statt mit dem Schwerpunkt auf Nelli Neumann. Es gab Führungen hinter die Kulissen des Stadtarchivs mit der Möglichkeit, das Magazin und die Bestandserhaltung zu besichtigen. Auch die Beratung zur Familienforschung kam nicht zu kurz.

Der „Falkenknopf“ – das Erkennungszeichen der Einwohnerwehren nach dem Ersten Weltkrieg

Claudia Kauertz, Johannes P. Stoll

Am 18. November 2025 hat das Haus der Essener Geschichte/Stadtarchiv (HdEG) eine ganz besondere Schenkung aus Privatbesitz erhalten. Vermittelt durch den Ortshistoriker Johannes Stoll hat die Familie Heinz Potthoff aus Essen-Stadtwald dem HdEG einen sog. „Falkenknopf“ geschenkt, der 1919/20 von ihrem Vater Heinrich Potthoff als Mitglied der Essener Einwohnerwehr bei den Kämpfen um den Steeler Wasserturm getragen wurde.

Der „Falkenknopf“ – das Erkennungszeichen der Einwohnerwehren nach dem Ersten Weltkrieg.

„Falkenknöpfe“ waren das Erkennungszeichen der Einwohnerwehren, die nach dem Ende des Ersten Weltkriegs in den deutschen Ländern als Einheiten des Selbstschutzes zur Unterstützung der Sicherheitspolizei eingerichtet wurden. Sie entwickelten sich aus den seit November 1918 spontan gebildeten Bürgerwehren (Volkswehren), die aufgelöst und nach den Vorgaben des Reichswehrministeriums im März 1919 zu zentral gelenkten, auf Landesebene einheitlich organisierten Einwohnerwehren umgestaltet wurden.



Abb. 2 Essener Volkswehr (November 1918)

Da sich in der Folge ein Teil der Einwohnerwehren zu republikfeindlichen Gruppen entwickelte, wurden sie ein Jahr später nach dem Kapp-Putsch ab April 1920 wieder aufgelöst. Die Einwohnerwehren, die allein in Preußen insgesamt mehr als 626.000 Mann umfassten, bestanden aus freiwilligen, ehrenamtlichen oder nebenamtlichen Mitgliedern. Sie unterstützten die ab Mai 1919 aufgestellte, kasernierte und mit militärischem Gerät ausgestattete Sicherheitspolizei (SiPo) – in Essen trafen die ersten SiPo-Einheiten im Januar 1920 ein – bei der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung.



Abb. 1 Falkenknopf der Essener Einwohnerwehr (Vorder- und Rückseite)

Als lokaler Ordnungsdienst, der mit der örtlichen Polizei zusammenarbeitete, unterstanden die Einwohnerwehren ebenfalls dem jeweiligen Polizeipräsidenten und wurden häufig zur Sicherung von öffentlichen Gebäuden eingesetzt.

Im Notfall sollten die Einwohnerwehren, die auch Reserve-Wehren genannt wurden, zudem als stille Heeresreserve dienen. Die alliierten Siegermächte verstanden die Einwohnerwehren als Wehrersatzformationen, die gemäß den Bestimmungen des Versailler Vertrags – Deutschland war nunmehr lediglich ein Heer von 100.000 Mann und eine Marine von 15.000 Mann erlaubt – nicht gestattet und daher aufzulösen waren.

Die Einwohnerwehren, deren Mitglieder vorwiegend nationalkonservativ orientiert waren, wurden v. a. von bürgerlichen Kreisen getragen, wenngleich ihnen auch Sozialdemokraten angehörten. Sie bestanden aus Bürgern, Bauern, Studenten und verfassungstreuen Arbeitern. Mitgliedern von USPD und KPD war die Teilnahme nach den Vorgaben des sozialdemokratischen Innenministers Wolfgang Heine verboten. Allerdings hatten diese auch wenig Interesse, an den von ihnen misstrauisch betrachteten Einwohnerwehren mitzuwirken.

Auch in der Stadt Essen wurde eine Einwohnerwehr gebildet. Sie bestand aus ca. 170 Mann, bei denen es sich vorwiegend um fronterfahrene Weltkriegssoldaten handelte. Bewaffnet waren die Wehrleute mit dem Karabiner K 98, einer Pistole und Munition. Die Einwohnerwehren hatten ein landesweit einheitlich gültiges Erkennungszeichen, den silbernen „Falkenknopf“.

Seinen Namen erhielt der Knopf, der im Knopfloch am Revers getragen wurde, durch den darauf abgebildeten Falken, ein Symbol für Wachsamkeit und Schutz. Zudem trug er den Schriftzug „Einwohnerwehr Deutschlands“. Zusätzlich wurden von den Mitgliedern der Einwohnerwehren noch weiße Armbinden als Erkennungszeichen getragen.

Der „Falkenknopf“ aus dem Nachlass von Heinrich Potthoff

Die kleinen „Falkenknöpfe“ sind heute recht selten überliefert. Das HdEG konnte bislang in seinen Beständen kein Exemplar nachweisen. Durch die großzügige Schenkung der Familie Potthoff hat sich dies nun geändert. Dabei ist das Geschenk eine besondere Rarität, da dieser „Falkenknopf“ anstelle der üblichen Bezeichnung „Einwohnerwehr Deutschlands“ die Inschrift „Einwohnerwehr Essen“ trägt und seine Verwendung in der Stadt Essen damit zweifelsfrei belegt werden kann. Die Rückseite des versilberten Messingknopfes trägt den Namen des Herstellers „B-H-Mayer-Pforzheim“. Mit 19 x 19 mm Durchmesser ist er etwas kleiner als die üblichen Deutschland-Knöpfe (23 x 23 mm).
B. H. Mayers Kunstprägeanstalt, die verschiedene Prägeprodukte (Medaillen, Münzen, Orden, Plaketten und Schmuck) herstellte, gehört zu den traditionsreichen Unternehmen der Pforzheimer Schmuckindustrie. Sie wurde 1871 von Benno Heinrich Mayer (1843-1911) als Prägebetrieb gegründet und blieb bis zum Verkauf 1998 in Familienbesitz. Nach dem Ersten Weltkrieg stellte die Pforzheimer Kunstprägeanstalt sowohl den allgemeinen „Deutschland-Falkenknopf“ wie auch den speziellen „Essen-Falkenknopf“ her.

Dass wir heute noch den ehemaligen Träger des „Falkenknopfes“ nachweisen können, ist ebenfalls eine Besonderheit. Es handelt sich um Heinrich (Heinz) Potthoff, der uns gemeinsam mit seinem Bruder Hermann Potthoff in der Essener Stadtgeschichte als Verteidiger des Steeler Wasserturms während des Kapp-Putsches im März 1920 begegnet. Bei dem Angriff der Roten Ruhr-Armee auf den Wasserturm am 19. März 1920 wurde Heinrich Potthoff schwer verletzt. Sein Bruder Hermann bezahlte den Einsatz als Mitglied der Einwohnerwehr mit dem Leben.

Die Brüder Hermann und Heinrich Potthoff

Die Brüder Hermann und Heinrich Potthoff gehörten zur alteingesessenen Familie Potthoff, die seit Generationen den traditionsreichen Potthoff-Hof in Essen-Altenessen bewirtschaftete. Nach dessen Verkauf zog sie nach Essen-Bergerhausen um. Hier erinnert der Straßenname „Potthoffs Börde“ noch heute an den Landbesitz der Familie.



Abb. 3 Brüder Hermann und Heinrich Potthoff in Uniform (März 1916)

Hermann Potthoff war der drittälteste der sieben Söhne der Eheleute Wilhelm Potthoff (28.05.1858-01.05.1930) und Anna Potthoff, geb. Steffen (geb. 12.06.1861). Geboren wurde er am 22. Juli 1892 in Altenessen. Nach der Volksschule besuchte er die Humboldt-Oberrealschule am Steeler Tor, die er zu Ostern 1908 mit dem Einjährigen verließ. Anschließend war er als Supernumerar bei der damals noch selbstständigen Bürgermeisterei Rellinghausen tätig. Zusammen mit seinem jüngeren Bruder Heinz meldete er sich im August 1914 freiwillig zum Kriegsdienst und war zunächst im selben Regiment wie sein Bruder an der Westfront in Frankreich stationiert. Nachdem er 1915 zum Leutnant ernannt worden war, wurde Hermann einem Infanterie-Regiment im Baltikum zugeteilt. Bei Kämpfen gegen die russische Armee wurde er durch ein Schrapnell schwer am Kopf verletzt. Er kam zunächst in ein Lazarett nach Bremen, dann ins Elisabeth-Krankenhaus nach Essen. Im März 1916 wurde Hermann Potthoff als dauernd garnisonsdienstfähig dem Ersatz-Bataillon Mülheim zugeteilt, bevor er im Oktober 1916 zum Landsturm- Infanterie-Regiment zunächst nach Russland versetzt wurde. Später zog er mit seinem Regiment an die Westfront um und wurde an der lothringischen Grenze eingesetzt.
Nach Kriegsende kehrte Hermann Potthoff nach Essen zurück und schloss sich hier der Einwohnerwehr an. Gemeinsam mit seinem Bruder Heinz und anderen Wehr-.

Wehrleuten sowie einigen Sicherheitspolizisten gehörte er zur etwa 40 Mann starken Besatzung des Steeler Wasserturms, die dort am 19. März 1920 von der Roten Ruhr Armee belagert wurde. Hier war er der Stellvertreter des Führers der Einwohnerwehr, Dr. Ing. Hermann Forstmann 1877-1951), der von den Angreifern zusammengeschlagen wurde und verletzt überlebte.

Nachdem sich die Besatzung zur Aufgabe entschlossen hatte, öffnete Hermann Potthoff das Tor und trat den Belagerern als erster mit einer weißen Fahne entgegen. Daraufhin fielen Schüsse und Handgranaten wurden geworfen. Hermann Potthoff wurde dabei tödlich getroffen. Er gehört zu den mindestens elf Männern der Besatzung des Steeler Wasserturms, die bei dem Angriff ums Leben kamen.

Hermanns jüngerer Bruder Heinz Potthoff war der viertälteste Sohn seiner Eltern. Er wurde am 14. Januar 1895 geboren. Nach dem Abitur Ostern 1914 studierte Hermann Potthoff zunächst Mathematik und Physik an der Universität Münster. Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs meldete er sich ebenfalls freiwillig und wurde 1916 als Offizier bei Verdun durch eine Handgranate schwer an den Beinen verwundet. Kurz vor Kriegsende wurde er im Oktober 1918 als Adjutant zu einer Kommandantur in Eupatoria auf der Krim beordert, wo er die Gründung des ukrainischen Staates miterlebte. Erst ein Vierteljahr nach Kriegsende konnte er im Frühjahr 1919 die Heimreise antreten.

Nach seiner Rückkehr studierte Heinz Potthoff zunächst Biologie in Münster. Ostern 1920 kehrte er nach Essen zurück, um hier seine Semesterferien zu verbringen. Gemeinsam mit seinem Bruder Hermann gehörte er zu den Einwohnerwehrleuten, die den Steeler Wasserturm gegen die Rote Ruhr Armee verteidigten. Beim Sturm des Wasserturms wurde er durch zwei Säbelhiebe schwer am Kopf verletzt und ins Elisabeth-Krankenhaus gebracht. Von dort wurde er von seiner Familie nach Hause geholt und vor den Rotgardisten versteckt.

Nach seiner Genesung setzte Heinz Potthoff sein Studium fort und schloss dieses mit einer Dissertation ab. Eine Tätigkeit als Universitätsassessor an der Universität Marburg musste er schließlich aufgeben, da die Spätfolgen seiner im Krieg sowie am Wasserturm erlittenen Verletzungen eine weitere Berufstätigkeit unmöglich machten. 1931 kehrte der erst 36jährige als Pensionär nach Essen zurück und baute 1938 in seinem Garten an der Hüskenbörde ein Labor, in dem er privaten Studien nachging.

Verheiratet war Dr. Heinz Potthoff mit Carola geb. Schwan, Tochter des Buchhändlers Karl Schwan und seit 1931 Inhaberin der Buch- und Kunsthandlung sowie des Antiquariats Günther und Schwan. Das Paar hatte drei Kinder, zwei Töchter und einen Sohn. Dr. Heinz Potthoff starb am 6. Juli 1985 im hohen Alter von 90 Jahren.

Die Anfangsjahre der Weimarer Republik

Die Anfänge der Weimarer Republik waren von schweren politischen, sozialen und wirtschaftlichen Konflikten geprägt. Der verlorene Weltkrieg, die Revolution im November 1918, die Abdankung des Kaisers, die Ausrufung der Republik, der als schmachvoll empfundene Versailler Friedensvertrag, die gescheiterte Sozialisierung des Bergbaus im Frühjahr 1919 sowie schließlich der blutige Bürgerkrieg zwischen Reichswehr, Freikorps und der Roten Ruhr-Armee als Reaktion auf den Kapp-Putsch im März 1920 führte zu einer tiefen Spaltung der deutschen Gesellschaft auch im Ruhrgebiet.

Dabei verlief der revolutionäre Umsturz, der Anfang November 1918 ganz Deutschland erfasste, in Essen sehr friedlich. Zwar bildete sich auch hier ein Arbeiter- und Soldatenrat, der aber vor allem um die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung bemüht war. Bei der Lebensmittelversorgung und der Demobilisierung der Truppen arbeitete er eng mit dem im Amt verbliebenen Oberbürgermeister Hans Luther zusammen.

Der als Kapp-Putsch bekannte konterrevolutionäre Putsch rechtsradikaler Kräfte um den Reichswehrgeneral Walther von Lüttwitz und den preußischen Generallandschaftsdirektor Wolfgang Kapp gegen die sozialdemokratisch geführte Reichsregierung am 13. März 1920 in Berlin löste im Ruhrgebiet zunächst einen Generalstreik aus und führte in der Folge zu einem blutigen Bürgerkrieg. Als die Putschisten unterstützende Reichswehr-Truppen und Freikorps ins Revier einmarschierten, bildeten sich spontan bewaffnete Arbeiter-Einheiten. Diese waren die Keimzellen der Roten-Ruhr-Armee, die nach ihren Siegen zeitweise das gesamte Ruhrgebiet beherrschte und am 19. März 1920 auch die Stadt Essen eroberte.

Aufgrund des Generalstreiks, der das gesamte öffentliche Leben lahmlegte, und wegen mangelnder Unterstützung der Putschisten in der Bevölkerung scheiterte der Kapp-Putsch bereits nach wenigen Tagen am 17. März 1920. Die Anführer von Lüttwitz und Kapp flohen zunächst ins Ausland.

Während die SPD nach der Wiedereinsetzung der Reichsregierung zum Ende des Generalstreiks und zur Einstellung der Kampfhandlungen aufrief, wollten die linksradikalen Kräfte Deutschland in eine Räterepublik

Sieg des Sozialismus!

Heute ist das Kohlensyndikat und der Zechenverband durch unsere Volkskommissare besetzt worden. Damit ist der erste Schritt zur Sozialisierung getan.

Die Zentrale der kapitalistischen Ausbeutung und die Zwingburg der zechenherrlichen Gewalt sind damit in die Hände des Volkes übergegangen.

Da auch die Forderungen der gewerkschaftlichen Organisationen bewilligt sind,

ist jeder Grund zum Streik weggefallen.

Auf dieser Grundlage hat gestern die Konferenz der Streikausschüsse und Vertrauensleute sämtlicher Essener Zechen mit

großer Mehrheit die Wiederaufnahme der Arbeit beschlossen.

Bergarbeiter, der erste Schritt auf dem Wege zum Zukunftsstaat ist also getan. Wir werden den Weg entschlossen weiter gehen. Helft uns durch Disziplin und sozialistische Einsicht.

Nehmt geschlossen die Arbeit wieder auf!

Der A. u. S.-R., Essen.

Die Sozialdemokratische Partei: Limbertz, Obermeyer, Trampenau,
Die Unabhängige sozialdemokratische Partei: Steinhauer, Baade, Göttmann.
Der Spartakusbund: Hammer, Triebel, König.

Druck von Th. Reidemann-Trost, Essen.

Abb. 4 Aufruf des Arbeiter- und Soldatenrates Essen vom 11. Januar 1919



Abb. 5 Zerstörtes Haus, Nordsternstraße 3, Essen-Altenessen (März 1920)

Abb. 6 Reichswehrtruppen am Burgplatz nach ihrem Einmarsch in Essen am 7. April 1920.



umwandeln. Angesichts dieser Uneinigkeit hatten die Reichswehrtruppen und die sie verstärkenden Freikorps leichtes Spiel bei der Rückeroberung des Ruhrgebiets und der Zerschlagung der Roten Ruhr-Armee. Blutig nahmen sie Rache für die zuvor erlittenen Niederlagen. Am 7. April 1920 hatte die Reichwehr die Stadt Essen vollständig besetzt.



Abb. 7 Steeler Wasserturm

Der Kampf um den Steeler Wasserturm

In der städtischen Erinnerungskultur ist die Eroberung der Stadt Essen durch die Rote Ruhr-Armee am 19. März 1920 eng mit dem Kampf um den Wasserturm an der Steeler Straße verbunden. Bis heute kursieren verschiedene, jeweils selektive Deutungen der Ereignisse, die bereits früh erkennbar und vielfach durch politische Überzeugungen und weltanschauliche Wertungen motiviert sind.

Die eine Perspektive, die von dem von Bürgerlichen viel gelesenen Wirtschaftsgeographen Hans Spethmann in den 1920er-Jahren exemplarisch formuliert wurde, ist die des nationalkonservativen Bürgertums, das die Ereignisse um den Steeler Wasserturm als Paradebeispiel für die moralische Verkommenheit und sadistische Grausamkeit der Rotgardisten wertete und damit implizit die Gewalt der Reichwehrtruppen gegen sie rechtfertigte. Nach dieser Darstellung, die später von den Nationalsozialisten zur Legitimation ihres Kampfes gegen den Kommunismus übernommen wurde, seien fast alle Mitglieder der Turmbesatzung beim Kampf um den Wasserturm von der Roten Ruhr-Armee „in viehischer Weise“ ermordet worden.

Eine Gegenposition wurde innerhalb des politisch linken Spektrums formuliert und in den 1970er-Jahren von dem marxistischen Historiker Erhardt Lukas in seiner dreibändigen Studie zum Kampf um den Steeler Wasserturm aufgegriffen. Dieses Narrativ deutet die Ereignisse im Sinne der Klassenkampftheorie, rechtfertigt die Wut der Arbeiter als legitimen Klassenhass und schreibt der Turmbesatzung, die nach dem Hissen der weißen Fahne auf die Arbeiter gefeuert habe, eine Mitschuld an dem Massaker zu.

Nach den heute noch erhaltenen Quellen stellt sich das Geschehen am Wasserturm folgendermaßen dar: Nach schweren Kämpfen in Stoppenberg und am Schlachthof hatten Sicherheitspolizei und Einwohnerwehr am 19. März 1920 vor der Übermacht der Roten Ruhr-Armee kapituliert. Allein am Wasserturm dauerten die Kämpfe am Nachmittag noch an. Hier hatte sich eine kleine Einheit von etwa 40 Mann, bestehend aus Einwohnerwehr und Sicherheitspolizei, verschanzt. Die genaue Mitgliederzahl der Wasserturmbesatzung ist unbekannt und nicht mehr eindeutig zu ermitteln.

Erst am späten Nachmittag hisste die Besatzung im unteren Teil des Turmes die weiße Fahne. Als sich die Rotgardisten daraufhin dem Gebäude näherten, fielen plötzlich Schüsse und es explodierten Handgranaten. Ob diese von der Besatzung des Turmes oder aus den Reihen der Roten Ruhr-Armee geworfen wurden, ist heute nicht mehr aufzuklären. Voller Wut über die eigenen Verluste stürmten die Rotgardisten den Turm und töteten mindestens elf der Besatzer, darunter auch Hermann Potthoff. Andere wie Heinz Potthoff wurden zum Teil schwer verletzt. Die genaue Zahl der bei der Erstürmung Getöteten ist ebenfalls unklar.

Wilhelm Potthoff, der Vater der beiden Brüder, wandte sich sofort nach der Vertreibung der Roten Ruhr-Armee am 8. April 1920 mit einem Schreiben an Oberst von Baumbach, den Militärbefehlshaber von Essen. Dieser leitete den Brief sogleich an das Essener Landgericht weiter. Damit begann die juristische Aufarbeitung der Ereignisse am Wasserturm.



Abb. 8 Landgericht Essen

Der Mordprozess gegen die Angreifer, der großes öffentliches Interesse erregte, begann nach neunmonatigen Ermittlungen am 20. Januar 1921 vor der 7. Strafkammer des Landgerichts Essen. Nach knapp zwei Monaten wurden alle dreizehn Angeklagten am 11. März freigesprochen, da keinem von ihnen eine persönliche Schuld nachgewiesen werden konnte. Nach dem Freispruch wurden sie in einem von der KPD initiierten Triumphzug durch die Essener Innenstadt geführt.

Quellen

HdEG Slg. 996 (Münzen, Medaillen, Orden), Nr. 1: Falkenknopf der Einwohnerwehr Essen aus dem Nachlass von Dr. Heinz Potthoff.

HdEG Slg. 850 (Manuskripte), Nr. 383: Ludwig Potthoff, Chronik der Familie Potthoff, Essen 1964.

Literatur

Peter Bucher, Zur Geschichte der Einwohnerwehren in Preußen 1918-1921, in: Militärgeschichtliche Zeitschrift 9,1 (2014), S. 15-60.

Johannes P. Stoll, Die Brüder Potthoff im Ersten Weltkrieg (1914-1919), Essen 2025 [Selbstverlag].

Ders., Familie Potthoff. Chronik und andere Geschichten, Essen 2025.

Ralf Stremmel, Die Rote Ruhr-Armee in Essen. Neue Aspekte eines Bür-gerkriegs, Münster 2020.

Abbildungen

Abb. 1 Falkenknopf der Essener Einwohnerwehr aus dem Besitz von Heinz Potthoff (Vorder- und Rückseite). Foto: HdEG.

Abb. 2 Essener Volkswehr unter dem Platzkommandanten Robert Schmidt (November 1918). Foto: HdEG, Archiv Ernst Schmidt.

Abb. 3 Die Brüder Hermann (links) und Heinz (rechts) Potthoff in Uniform (ca. März 1916). Foto: Privatbesitz, Familie Heinz Potthoff.

Abb. 4 Aufruf des Arbeiter- und Soldatenrates Essen vom 11. Januar 1919. Foto: HdEG.

Abb. 5 Bei Kämpfen zwischen Reichwehrtruppen und der Roten Ruhr Armee zerstörtes Haus, Nordsternstraße 3, Essen-Altenessen (März 1920). Foto: HdEG.

Abb. 6 Reichswehrtruppen am Burgplatz nach ihrem Einmarsch in Essen am 7. April 1920. Foto: HdEG.

Abb. 7 Der Wasserturm an der Steeler Straße (ohne Datum). Foto: Fotoarchiv Ruhrmuseum.

Abb. 8 Landgericht Essen (um 1925). Foto: HdEG

Dellwig - ein Name, der Geschichte machte; oder: Was verbindet Borbeck mit Russland?

Martin Schneider

Wer einen russischen Leser fragt, ob ihm der Name „Dellwig“ etwas sagt, bekommt meist ein klares Ja. Der Grund ist allerdings nicht der Essener Stadtteil, sondern eine Adelsfamilie gleichen Namens, deren Mitglieder nach Russland auswanderten und dort Geschichte schrieben. Besonders bekannt ist bis heute der Dichter Anton Delwig (1798-1831), ein Freund und Zeitgenosse des großen russischen Schriftstellers Alexander Puschkins. Doch auch zahlreiche andere Delwigs machten als Militärs, Beamte oder Ingenieure Karriere im Russischen Reich.

Stammen diese Delwigs tatsächlich aus Essen? Hinweise darauf gibt es sowohl in unserer Stadt als auch in Dortmund. In Dortmund-Lütgendortmund wird bereits 1238 ein Ritter Heremanns de Dalewick als Herr von Haus Dellwig erwähnt. In Essen besaß die Familie die Güter Haus Horl und Haus Heck. Mit Haus Horl wurde sie 1506 belehnt, Haus Heck gehörte vor 1557 Melchior von Delwig.

Schon im 15. Jahrhundert zog es Angehörige der Familie nach Osten. Johann von Delwig erscheint 1423 im Baltikum, Melchior von Delwig folgt 1454 nach Livland. Dort gehörten die Delwigs zur Ritterschaft, die sich in der Tradition des Schwertbrüderordens und des Deutschen Ordens sah. Einige Familienmitglieder traten zudem in schwedische Dienste, denn Schweden war damals die führende Macht im Ostseeraum.

Das Baltikum bot hervorragende Chancen: fruchtbare Böden, große Wälder, reiche Fischgründe und bedeutende Handelsstädte wie Reval (Tallinn), Dorpat (Tartu) und Riga. Über die Hanse waren sie eng mit Europa verbunden. Für jüngere Söhne deutscher Adelsfamilien, die kaum Aussicht auf ein Erbe hatten, eröffneten sich dort attraktive Perspektiven.

Essen dagegen blieb bis ins 19. Jahrhundert eine kleine Stadt mit wenigen tausend Einwohnern. Zünfte begrenzten den wirtschaftlichen Aufstieg, und der langjährige Konflikt zwischen Fürstäbtissin und Bürgerschaft hemmte die Entwicklung. Während das Ruhrgebiet später Menschen aus aller Welt anzog, war die Region zuvor eher von Abwanderung geprägt.

Mit den deutschen Einwanderern gewann das Baltikum eine starke deutsche kulturelle Prägung. Die Delwigs behielten zugleich ihre Verbindungen zur alten Heimat. Das zeigt sich sogar im Familienwappen, dessen markanter Querbalken über die Jahrhunderte erhalten blieb.

Als Kurt Schweder in den 1980er Jahren ein Wappen für den Essener Stadtteil Dellwig entwarf, griff er dieses Motiv auf und deutete es als den gewundenen Lauf der Emscher.

Eine neue Epoche begann, als Peter der Große dem Russischen Reich den Zugang zur Ostsee sicherte. Livland, Estland und weitere Gebiete wurden russisch. Zwar wurde Russisch Staatssprache, doch der deutsch geprägte Adel behielt zunächst weitreichende Rechte.

Ein Teil der Familie zog nach Moskau. Dort war der Vater des späteren Dichters Anton Delwig stellvertretender Kommandant des Kremls.



Abb. 1 Der Dichter Anton Delwig



Abb. 2 Wappen der Familie Delwig

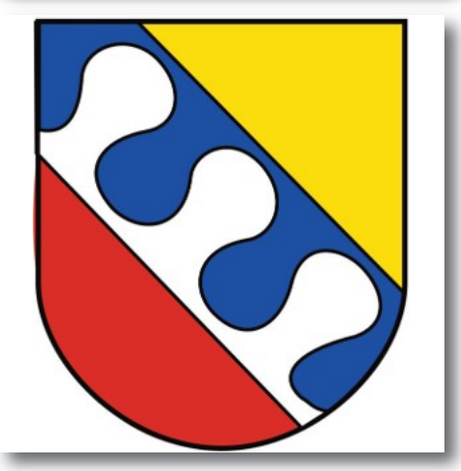


Abb 3 Wappen des Stadtteils Dellwig (Kurt Schweder)

Anton selbst besuchte das Kaiserliche Lyzeum in Zarskoje Selo, eine Eliteschule für den künftigen Staatsdienst. Zu seinen Mitschülern gehörten der Dichter Alexander Puschkin und der spätere Außenminister Alexander Gortschakow.
Anton von Delwig ist bis heute als Lyriker bekannt, dessen Texte von bedeutenden Komponisten vertont wurden. Besonders beliebt blieb die Romanze „Die Nachtigall“ mit Musik von Aljabew. Gemeinsam mit seiner Frau führte er in St. Petersburg einen literarischen Salon, der zu den wichtigsten Treffpunkten der kulturellen Elite zählte. Über seinen frühen Tod 1831 kursieren bis heute Spekulationen; möglicherweise belastete ihn eine Drohung der Geheimpolizei mit Verbannung nach Sibirien.
Auch andere Familienmitglieder machten später Karriere. Zu ihnen gehörte Andrej Iwanowitsch Delwig (1813–1887), Ingenieur-General, Senator und Experte für Wasserbau, Straßen- und Eisenbahnbau. Im Verkehrsministerium übernahm er führende Aufgaben. Besonders eng ist sein Name mit Nischnij Nowgorod verbunden. Die Einwohner von Essens Partnerstadt erinnern bis heute an ihn: Seit 2009 trägt ein Zug zwischen Moskau und Nischnij Nowgorod seinen Namen, und ein Brunnen im Zentrum der Stadt erinnert an sein Wirken. Delwig plante die städtische Wasserversorgung, wirkte am Ausbau wichtiger Verkehrswege mit und spielte eine entscheidende Rolle beim Bau der Eisenbahnlinie zwischen Moskau und Nischnij Nowgorod.
Heute leben die Nachfahren der Familie überall auf der Welt - in Deutschland, Russland, England, Belgien und den USA.



Abb. 4 Dellwig-Brunnen in Nishnij Nowgorod

Abb. 5 Delwig-Zug Moskau-Nishnij Nowgorod

Abb 6 Haus Dellwig in Dortmund





Lesetipp:
Martin Schneider: Verbunden durch Stahl und Bernstein. Die Stadt Essen im Kontext der deutsch-russischen Geschichte. Münster: Aschendorff, 2021.

Das schicksalhafte Leben des Gerhard Ocklenburg

Carmen Lumer

Der Borbecker kam vor 100 Jahren beim Grubenunglück auf der Zeche Oberhausen ums Leben

Unser menschliches Leben ist von zahlreichen Einflüssen geprägt. So spielt der jeweilige Zeitenablauf und die vorherrschenden Umstände für jeden von uns während unserer Lebenszeit eine entscheidende Rolle.
An das Schicksal ihres Großvaters Gerhard Ocklenburg erinnert Carmen Lumer anlässlich seines tragischen Todes bei einem Grubenunfall vor 100 Jahren.
Gerhard Ocklenburg entstammt einer alten Borbecker Familie. Er wurde am 18. April 1880 in Bedingrade als jüngstes von acht Kindern der Eheleute Wilhelm Ocklenburg und der Gertrud geborene Scheiermann geboren. Schicksalhaft begann das Leben des neuen Erdenbürgers. Der Vater war als Berginvalide drei Monate vor Gerhards Geburt am 08. Januar 1880 in Bedingrade im Alter von 47 Jahren verstorben. So wuchs Gerhard im Kreise seiner Geschwister und unter der Obhut der Mutter in der Mühlenstraße (heute Möllhoven) auf.



Abb. 1 Gerhard Ocklenburg

Abb. 2 Grab auf dem kath. Friedhof in Dellwig

Abb 3 Im Ersten Weltkrieg wurde Gerhard Ocklenburg in der Kavallerie eingesetzt. Er kämpfte bei Verdun.

Schon Gerhards Vater war Berginvalide
Am 11. Juli 1905 heiratete Gerhard Ocklenburg die Elisabeth geb. Münstermann (geb. am 25.01.1881) aus Dellwig. Vor seiner Verheiratung war Gerhard für einige Jahre als Fördermaschinist auf der Zeche Vondern tätig. Nach der Heirat mit Elisabeth Münstermann haben beide ein Obst- und Gemüse- sowie ein Milchgeschäft im elterlichen Hause der Ehefrau in der Grünstraße 33 (heute Kraienbruch 33) in Essen-Dellwig eingerichtet. Verkauftes Obst und Gemüse kamen aus dem eigenen Anbau. Daneben wurde selbst Buttermilch und Butter erzeugt. Die Milch brachte Gerhard mit einem Pferdefuhrwerk zu seinen Kunden im gesamten Borbecker Bereich, einschließlich der Ebelkolonie (heute zu Bottrop gehörend). Überliefert ist Gerhards lebensfroher und immer zu Scherzen aufgelegter Humor sowie sein großer Arbeitseifer. Er war aktives Mitglied im heimischen Männergesangverein „Deutsche Eiche“. Das Ehepaar besaß zwei Pferde, ein Reitpferd und ein Ackerpferd. außerdem Schweine und Hühner.



Das Ehepaar besaß zwei Pferde, bis der Krieg begann
Aus der Ehe gingen vier Kinder hervor, von denen zwei (es waren Zwillinge) bereits kurz nach der Geburt verstorben sind, eine weitere tragische Fügung.
Das Fuhr- und Verkaufsgeschäft verlief sehr zufriedenstellend bis zum Beginn des 1. Weltkrieges. Gleich zu Kriegsbeginn wurden die Pferde vom damaligen Kaiserreich für Kriegszwecke eingezogen. Den Verkauf ihrer Waren konnten die Eheleute weitestgehend nur noch als Straßenverkauf betreiben. Darüber hinaus wurde Gerhard Ocklenburg selbst als Wehrpflichtiger zum Militärdienst einberufen. Aufgrund seiner guten reiterlichen Vorkenntnisse wurde er in der Kavallerie eingesetzt und hat an den erbitterten Kämpfen um Verdun/Frankreich an der Front teilgenommen. Hier ereilte ihn auch die nächste schicksalhafte Nachricht.



Seiner Ehefrau Elisabeth war beim Transport eine große Milchkanne auf die Füße gefallen, wodurch sie bettlägerig wurde. Sie verstarb einige Wochen später - am 02. Dezember 1916 im Alter von nur 35 Jahren – an einer Lungenentzündung. Als Witwer mit zwei Kindern (Gertrud 10 und Paul 7 Jahre alt) erhielt Gerhard Ocklenburg nunmehr die Freistellung vom Militärdienst, jedoch mit der Auflage, dass er im heimischen Bergbau tätig werden musste. Gerhard fand Anstellung bei der nahe gelegenen Zeche Oberhausen.


Jesus! Maria! Joseph!

„Wie es dem Herrn gefallen hat, so ist es geschehen, der Name des Herrn sei gebenedeit."

✝

Zum frommen Andenken

an den in Gott ruhenden Herrn

Gerhard Ocklenburg

welcher am Donnerstag, den 25. März 1926, morgens gegen 6 Uhr bei Einfahrt in die Grube auf der Zeche Oberhausen tödlich verunglückte. Er verstarb nach voraufgegangenem christl. Lebenswandel.

Der Verstorbene war geboren am 18. April 1880 zu Borbeck. In zweiter Ehe vermählte er sich mit Berta Etzel, aus welcher Ehe ein Kind hervorging, welches dem Vater im Tode voranging. Aus erster Ehe überleben ihn ein Sohn und eine Tochter, denen er immer ein treusorgender Vater war.

Eingedenk menschlicher Schwächen hoffen wir, daß er vor Gott einen gnädigen Richter gefunden.

An seinem Grabe trauern die tiefbetrübte Gattin, 2 Kinder, 3 Brüder, 2 Schwestern und die übrigen Anverwandten, welche seine liebe Seele dem hl. Opfer der Priester am Altare und dem Gebete der Gläubigen empfehlen, damit sie

ruhe in Gottes hl. Frieden.

Buchdruckerei Joh. Hagedorn, E.-Dellwig

Ehefrau starb 35-jährig

Am 21. Juni 1921 heiratete Gerhard Ocklenburg in zweiter Ehe die Schneiderin Berta geb. Etzel in ihrem Geburtsort Schulen/Ostpreußen. Aus dieser zweiten Ehe gingen zwei Kinder hervor, die beide im Kleinkindalter verstarben. Tragisch auch hier, dass der jüngste Sohn aus dieser zweiten Ehe sieben Monate nach dem Unfalltod von Gerhard Ocklenburg geboren wurde.

Der Bergbau besiegelte ein letztes Schicksal für Gerhard. Er wurde Opfer eines schweren Schachtunglückes auf der Zeche Oberhausen am 25. März 1926, wo er zu Tode kam. Auslöser des Grubenunfalles war vermutlich ein Maschinenfehler an der Dampffördermaschine. Als Ursache wurde ein zu hohes Aufziehen des Förderkorbes ermittelt. Bei diesem Seilfahrtunglück ist durch Übertreiben der abwärtsgehende Förderkorb in den Schachtsumpf gesetzt und der aufwärtsgehende, unbesetzte Förderkorb gegen die Seilscheibe gezogen worden. Der zur Frühschicht morgens um 06.00 Uhr noch mit „Glückauf" einfahrende Förderkorb war mit 43 Bergleuten besetzt, von denen sofort 12 verstarben und weitere 31 Knappen teils schwer verletzt wurden. Die Trauerfeier sowie die Beisetzungen der Verstorbenen fanden unter großer Anteilnahme der Bevölkerung sowie der politischen, christlichen und bergbaulichen Prominenz am 29. März 1926 in Oberhausen, Mülheim/Ruhr, Essen-Dellwig und Essen-Frintrop statt. Ein großer Trauerzug mit den Leichenwagen für die beiden in Essen-Dellwig beigesetzten Bergleute (Gerhard Ocklenburg und Ludwig Müller) zog sich vom Zechengelände in Oberhausen zum Friedhof an der Haus-Horl-Straße in Essen-Dellwig hin.


OBERHAUS

Beim Grubenunglück vor 100 Jahren

1926 starben insgesamt 13 Bergleute bei einem Grubenunglück in der Zeche Oberhausen. Was geschah? Der Zeitzeugenbericht eines Überlebenden.

Die Arbeit in der Zechen war gefährlich. Am 25. März 1926 starben bei einem Grubenunglück auf [illegible] historische Aufnahme) 13 Bergleute.

Die tödlich Verunglückten aus dem Essener Raum waren: Oswald Pfützner, Essen-Frintrop, Ludwig Müller, Essen-Dellwig, Paul Seydel, Essen-Frintrop und Gerhard Ocklenburg, Essen-Dellwig.

Menschliche Zeitabläufe verlaufen manchmal wie selbstverständlich in geordneten Bahnen. Dass dies nicht für alle Menschen zutrifft, beweisen die schicksalhaften Ereignisse im Leben des Gerhard Ocklenburg.



Abb. 4 Totenzettel sind wichtige Quellen in der Ahnenforschung, sie enthalten oft Informationen die in amtlichen Verzeichnissen schwierig herauszufiltern sind.

Abb. 5 Die WAZ in Oberhausen widmete dem Grubenunglück fast eine ganze Seite.

Abb 6 Am 11. Juli 1905 heiratete Gerhard Ocklenburg die Elisabeth geb. Münstermann.

Rabimmel rabammel mit Laternen aus Runkelrüben

Franz Josef Gründges erinnert an den ersten Frintroper Martinszug 1926

In diesem Jahr findet am 6. November 2026 der 59. Frintroper Martinszug statt. Er wird seit 1966 vom Frintroper Bürger- und Verkehrsverein organisiert. Doch die Geschichte des Martinszugs beginnt schon 1926.

Ergiebige Quellen sind die Jahresberichte der katholischen Schule Frintrop III der Schuljahre 1926/27 bis 1930. Sie gehören zum Bestand des Essener Stadtarchivs. Verfasser der Jahresberichte war Rektor Johannes Pesch, Schulleiter 1915 bis 1951 und treibende Kraft der Martinsfeier in Frintrop.

Johannes Pesch wurde am 25. September 1886 als Sohn des Lehrers Franz Josef Pesch in Bergeborbeck geboren. Nach dem Besuch der Volksschule, der Rektoratsschule in Borbeck, der katholischen Präparandenschule in Essen und dem Königlichen Lehrerseminar zu Kempen legte er dort 1906 die 1. Lehrerprüfung ab. Im gleichen Jahr trat er in den Schuldienst ein unterrichtete an verschiedenen Schulen im Raum Borbeck. 1910 wurde er planmäßig eingestellt; Von 1910 bis 1914 am Seminar in Kempen als Präparandenlehrer tätig. Nach der Rektorenprüfung 1913 bewarb er sich auf eine in Borbeck ausgeschriebene Rektorenstelle und wurde am 1. Juli 1914 offiziell als Rektor der katholischen Volksschule Frintrop III in sein Amt eingeführt. Johannes Pesch leitete die Schule bis zu seiner Pensionierung am 1. Oktober 1951. Am 12. März 1954 ist er gestorben.

Die erste Martinsfeier in Frintrop mit Umzug fand also 1926 statt. Über ihn schrieb der Essener Anzeiger im Bericht über den Frintroper Martinszug 1927 (Untertitel: „So wecken wir den Heimatsinn“) gleich zu Beginn des Artikels:

„Der in weiten Kreisen schon bekannte Heimatforscher und Schriftsteller Rektor Johannes Pesch bemüht sich, in seinem Wirkungskreise längst vergessene alte Bräuche und Sitten wieder neu entstehen zu lassen. So ist es seinen unermüdlichen Bemühungen gelungen, den ehemals so beliebten Martinszug in neuer Aufmachung unter reger Anteilnahme der Bevölkerung in Essen-Frintrop wieder aufleben zu lassen.“ [Essener Anzeiger v. 12.11.1927].

Pesch hatte während seiner vierjährigen Tätigkeit als Lehrer am Lehrerseminar Kempen am Niederrhein von März 1910 bis Juni 1914 die dortige Martinsfeier mit Martinszug kennen- und schätzen gelernt. Der erste Martinszug in Kempen fand im Jahre 1884 statt. Vieles deutet darauf hin, dass sich Rektor Pesch von der Kempener Martinstradition inspirieren ließ und einiges davon nach Frintrop mitgenommen hat.

Sint Mäten is al wihr do,
de Riekdom der is noh.
Die armen Lüe de hebbt keen Brott,
o liewe Gott, help ut de Not.“

[Übersetzung: Sankt Martin ist schon wieder da, der Reichtum, der ist nah. Die armen Leute die haben kein Brot, o lieber Gott, hilf aus der Not.]

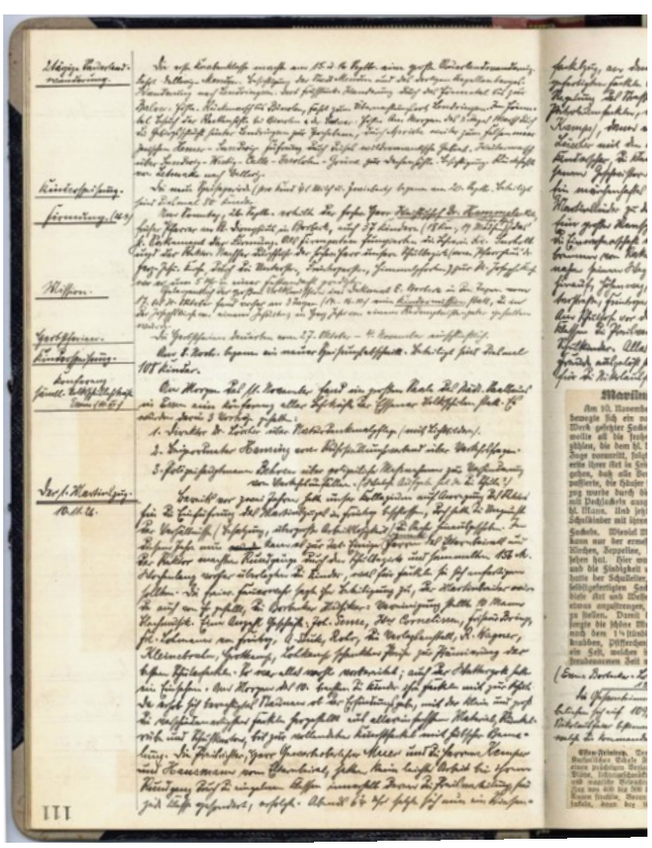


Abb. 1 Neerfeldschule_Martinszug 1926

Frintrop zählte um die Mitte der 1920er-Jahre ca. 8.000 Einwohner. Der Anteil der Arbeiterfamilien war wegen der Nähe zur Gutehoffnungshütte in Oberhausen, zu Zechen und zum Sammelbahnhof Frintrop sehr hoch. Allerdings wurde der Bahnhof 1926 geschlossen und 1930 endgültig stillgelegt.
Daneben gab es eine zahlenmäßig kleine, aber wirtschaftlich und politisch einflussreiche bürgerliche Schicht aus Landwirten, Geschäftsleuten und Gastwirten. Das kulturelle Leben erlebte in den 1920er-Jahren trotz politischer Unruhen (Ruhrkampf 1920, Ruhrbesetzung 1923) und Inflation einen regelrechten Boom. Der kulturelle Aufschwung war ein reichsweiter Prozess. Er wurde befeuert durch neue Kontextbedingungen wie das Aufkommen von Kino und Rundfunk. Zudem hatte die Förderung der Volksbildung Verfassungsrang.
So entwickelte sich im katholischen wie im sozialistischen Raum eine milieuspezifische Vereinskultur. Bürger- und Kulturvereine (Laientheater, Chöre, Orchester, Sportvereine, kirchliche Vereinigungen, politische Parteien) boten ein vielfältiges Freizeitangebot. Nicht alle Frintroperinnen und Frintroper konnten das Angebot aus finanziellen und anderen Gründen in Anspruch nehmen und ihre ohnehin knapp bemessene arbeitsfreie Zeit durch den Besuch kultureller Veranstaltungen oder das Mitwirken in Vereinen zu nutzen. So hatte es sich aus diesem Grund der Verein für Volksbühnenspiele „Armenwohl“ zum Ziel gesetzt, Arbeiterinnen und Arbeitern den Zugang zu Bildung, Kultur und Theateraufführungen zu ermöglichen. Insgesamt breitete sich im Deutschland der 1920er-Jahre eine lebendige Arbeiterkulturbewegung aus, die aus der Vielzahl von Turn- und Sportvereinen, Gesangvereinen und Theatervereinen ablesbar ist.

Arbeitslosigkeit, Kurzarbeit, Armut

Die wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen, unter denen Rektor Pesch die Idee, in Frintrop eine „Martinsfeier“, so die damals gängige Bezeichnung, zu veranstalten, waren geprägt durch hohe Arbeitslosigkeit, Kurzarbeit und Armut in vielen Familien des Schulbezirks.
Die Zahlen der Kinder, die an der täglichen Milchspeisung in der Schule teilnahmen und von der Zahlung der Lernmittelbetrags befreit waren, zeigen, dass die Not in vielen Familien des Schulbezirks tatsächlich groß gewesen ist. Trotz oder gerade wegen der wirtschaftlichen Not sollte die Martinsfeier als Bindeglied zwischen den von Armut betroffenen und den bessergestellten Menschen in Frintrop dienen. Die Biografie des hl. Martin mit der Geschichte von der Mantelteilung steht dabei exemplarisch für Empathie, Solidarität, Hilfe für Bedürftige, soziale Gerechtigkeit und selbstloses Handeln.



Abb. 2 Gebastelte Laternen Neerfeld 1929

Der Vorgang der Mantelteilung zeigt auf anschauliche und vorbildliche Weise, wie konkrete Nächstenliebe im Alltag aussehen kann.

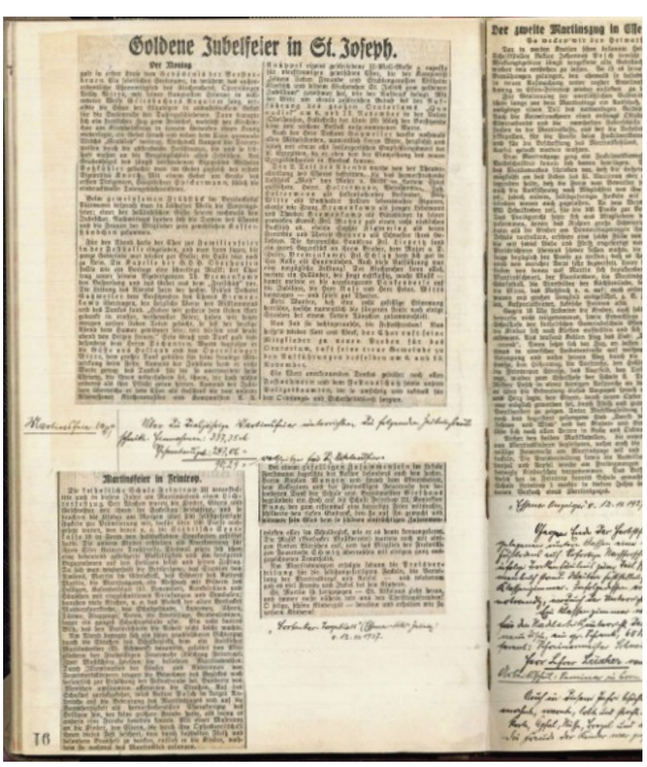
In Frintrop gab es in den 1920er-Jahren ein lebendiges Vereinswesen. Allein im Jahre 1922 wurden drei Vereine gegründet, die bis heute Bestand haben: Der Spielmannszug „Gut Freund“, die DJK Adler Frintrop und der Bürger- und Verkehrsverein Frintrop. Dazu gab es unter anderem seit 1864 den Bürger-Schützenverein, der 1921 sein erstes Schützenfest feierte, den Turnerbund Essen-Frintrop 1903 e.V. mit seinen über 200 Mitgliedern und seit 1910 den Kriegerverein, dem ebenfalls etwa 200 Mitglieder angehörten.
In das Frintroper Vereinsleben war Rektor Pesch durch seine ehrenamtlichen Aktivitäten fest eingebunden. So war er beispielsweise Vorsitzender des katholischen Beamtenvereins, Vorsitzender der „Begräbnishilfe St. Josef“ (eine Nachbarschaftshilfe in Sterbefällen, Vorläufer der Sterbekasse Frintrop) und Protektor des Männergesangvereins „Sängerkreis 1887“.
Mit Hilfe seines dichten Netzwerks gelang es Rektor Pesch rasch, das Kollegium, die Elternschaft und die Frintroper Vereins- und Geschäftswelt von der Idee einer „Martinsfeier“ zu überzeugen. Er griff damit auf den Beschluss zur Einführung der Martinsfeier In Frintrop zurück, den das Lehrerkollegium seiner Schule schon vor der Ruhrbesatzung 1923 gefasst hatte, dessen Realisierung aber wegen der damaligen ungünstigen Verhältnisse verhindert worden war. [Borbecker Tageblatt vom 09.11.1928]. Die Organisation der Veranstaltung lag in den Händen eines Martinsausschusses, dem Mitglieder aus Frintroper Vereinen, der kirchlichen Verbände und der Elternschaft angehörten. Die Frintroper Martinsfeier entwickelte sich rasch zu einer Erfolgsveranstaltung, wie der Chronist (d.i. Johannes Pesch) in seinem Resümee zur Martinsfeier am 9. November 1930 sichtlich stolz vermerkte:

„Ist die Zeit auch noch so ernst, die wirtschaftliche Lage noch so schlecht – die Martinsfeier hat sich bei uns eingebürgert; gut sind die Spenden geflossen, um ja den Kindern eine schöne Freude wieder bereiten zu können.“

Über die erste Martinsfeier in Frintrop steht in der Chronik der katholischen Schule Frintrop III für das Schuljahr 1926/27 zu lesen:

„Bereits vor zwei Jahren hatte unser Kollegium auf Anregung des Rektors Pesch die Einführung des Martinzuges in Frintrop beschlossen. Doch hatte die Ungunst der Verhältnisse (Besatzung, übergroße Arbeitslosigkeit) die Sache hinausgeschoben.

In diesem Jahr nun kam es zur Tat. Einige Herren des Elternbeirats und der Rektor machten Rundgänge durch den Schulbezirk und sammelten 156 M. Wochenlang vorher überlegten die Kinder, was für Fackeln sie sich anfertigen sollten. Die freiwillige Feuerwehr sagte ihre Beteiligung zu, der Martinsreiter wurde auch von ihr gestellt. Die Borbecker Musik-Vereinigung stellte zehn Mann Blasmusik. Eine Anzahl Geschäfte: Joh. Sense, Herr Cornelissen, Friseur Brings, Frl. Lohmann, A. Stute, Rohr, die Verlagsanstalt, R. Wagner, Kleinebrahm, Grotkamp, Lohkamp schenkten Preise zur Prämierung der besten Schülerfackeln. So war alles wohl vorbereitet; auch der Wettergott hatte ein Einsehen. Am Morgen des 10. November brachten die Kinder ihre Fackeln mit zur Schule. Da erhob sich berechtigtes Staunen ob der Erfindungsgabe, mit der Klein und Groß die verschiedenartigsten Fackeln hergestellt aus allereinfachstem Material, Runkelrüben und Schuhkarton, bis zur Kunstfackel mit hübscher Bemalung. Die Preisrichter, Herr Gewerbeoberlehrer Muer und die Herren Kemper und Hausmann vom Elternbeirat, hatten keine leichte Arbeit bei ihrem Rundgang durch die einzelnen Klassen, innerhalb derer die Preisbeurteilung, für jede Klasse gesondert, erfolgte. Abends um Viertel nach sechs setzte sich nun ein Fackelzug, an dem sich mindestens 400 Kinder, zum größten Teil mit selbstgebastelten Fackeln beteiligten, in Bewegung. Voran zwei Polizeibeamte zur Regelung des Straßenverkehrs, dann die Feuerwehr mit


Goldene Jubelfeier in St. Joseph.

Der zweite Martinszug in Ue

Martinsfeier in Frintrop.

Abb. 3 Neerfeldschule-Martinszug 1927

lodernden Pech- und Petroleumfackeln, dann der schmucke Martinsreiter auf dem Schimmel (Herr Kamps), dann ein großes Transparent, ein Modell der Schule, das Herr Lehrer Lüscher mit den Kindern der I. Klasse angefertigt hatte, und dann - die endlose Kinderschar, die Kleinsten, noch nicht schulpflichtig, an Mutters Hand oder von erwachsenen Geschwistern geführt, auch viele Kinder aus mittleren und höheren Schulen – ein märchenhaftes Bild im Abenddunkel! Alle froh, alle heiter, alle die hübschen Martinslieder zu den Klängen der Musik immer und immer wieder singend. Eine große Menschenschar von fern und nah umsäumte Straßen und Plätze, und die Einwohnerschaft erhöhte die Freude der Kinder Illumination der Häuser, Abbrennen von Raketen und anderem Feuerwerk, auch bengalisches Feuer. Der Zug nahm seinen Weg durch den ganzen Schulbezirk: von der Schule aus die Frintroper Straße hinauf, Schildberg, Richtstraße, Seestraße, Markt, Höhenweg, Glockenstraße, Unterstraße, Frintroper Straße, Teisselstraße, Teisselberg, Im Neerfeld zur Schule zurück. Am Schultor vor dem Portal noch einmal das Martinslied und dann in den Klassen die Preisverteilung und die Verteilung von Martinsbrezeln an alle Schulkinder. Alles in allem ein wohlgelungenes Kinderfest, das allgemein Freude ausgelöst hat. Die Gesamtkosten waren rund 100 M., der Überschuss ist für die Nikolausfeier der Schule bestimmt."
(leicht gekürzt)
1927 übernahm auch die katholische Schule Frintrop I (die heutige Altfriedschule) den ersten bescheidenen Versuch eines Martinszuges. 1928 führte sie einen Tag vor der Schule Frintrop III ihren zweiten Martinszug mit dem Tambourkorps der Marianischen Jünglingskongregation von St. Josef durch. Zugstrecke: Frintroper Straße, Heilstraße, Oberhauser Straße, Querstraße, Bedingraderstraße, Pflanzstraße, Oberhauser Straße, Schloßstraße, Frintroper Straße [Essen-Borbecker Lokal-Anzeiger vom 13.11.1928)
1929 berichtete das Borbecker Tageblatt, dass eine Dellwiger Schule jenseits der Bahn zwischen Frintrop und Dellwig ihren ersten Martinszug mit St. Martin als Bischof, Martinsfeuer auf dem Schulhof und einem gemütlichem Beisammensein in der Ripshorster Straße im Lokal vorm Walde (vormals Stöckmann) durchführt habe. Dabei dürfte es sich um die katholische Schule Frintrop II gehandelt haben (die spätere Stifterschule unter Rektor Hermann Hagedorn). Der Anschubimpuls durch die Schule Frintrop III ist offensichtlich sehr stark gewesen.
Es fällt auf, wie penibel Rektor Pesch in den Jahresberichten die Ausgaben und Einnahmen der Martinsfeier offenlegt. In allen Jahren war in der „Martinskasse" ein Überschuss zu verzeichnen, dank privater Geld- und Sachspenden, Zuwendungen der Sparkasse in Form von Sparmarken sowie durch Losverkauf, Sachspenden von Landwirten und Kaufleuten für die Verlosung (z.B. Kartoffeln, Gänse) und durch finanzielle Zuwendungen einzelner Unternehmen (z.B. Persil-Werke Düsseldorf, Leo-Werke). Mit dem überschüssigen Geld wurden Nikolaus- und Entlassungsfeier finanziert.

„Mäten es en goden Mann, der us woll wat gewen kann. De Äppel un de Bieren, de Nöte gönnt noch mät."

[Übersetzung: Martin ist ein guter Mann, der uns wohl was geben kann. Die Äpfel und die Birnen, die Nüsse gehören noch mit dazu.]

Auch dieses Lied wurde im Frintroper Martinszug angestimmt. Dafür hat Rektor Pesch, der dem Plattdeutschen sehr zugewandt war, schon Sorge getragen. Er hat auch darauf geachtet, dass der Ablauf, wie er dem ersten Martinszug zugrunde lag, im Wesentlichen gewahrt blieb. Dazu gehörte zunächst das Basteln der Fackeln zu Hause und in der Schule. Meistens einen Tag vor der Martinsfeier brachten die Kinder ihre Fackeln zur Schule, um sie dort von einer Jury betrachten, bewerten und prämieren zu lassen. Vor dem Umzug versammelten sich die Schülerinnen und Schüler mit ihren Fackeln auf dem Schulhof. Dort hielten Rektor Pesch oder Kapläne von St. Josef oder Herz Jesu kurze Ansprachen zur Bedeutung des Martinsfestes.
1928 und 1933 war es Dechant Gatzweiler, der die Kinder auf das Martinsfest einstimmte. Er stellte St. Martin als leuchtendes Vorbild dar und beendete seine Ansprache 1933 mit einem dreifachen Heil auf den heiligen Martin. 1934 war es Rektor Pesch, der in seiner Rede hervorhob, dass das Beispiel des hl. Martin *„gerade jetzt in der Notzeit zur Liebe den Armen gegenüber bewegen sollte, zur Barmherzigkeit".*

Nach den Reden und dem Singen von Martinsliedern formierte sich bei Anbruch der Dunkelheit der Zug, an dem bis zu 500 Kinder mit ihren selbstgebastelten Fackeln teilnahmen. Dem Einfallsreichtum waren keine Grenzen gesetzt: Martinsgans, Märchenmotive, Alltagsgegenstände, Burgen, Kirchen, Klöster, Zeppeline, Flugzeuge, Schiffe lokale Motive wie Schachtanlagen, der Wasserturm und Langenberger Sender, aber auch politische Motive wie zum Beispiel das Tannenbergdenkmal und das Schlageterdenkmal waren zu sehen. Begleitet von Polizisten, Sanitätern und Feuerwehrmännern mit Pechfackeln setzte sich der Zug in Bewegung und zog mit St. Martin in römischer Ritterrüstung durch die Straßen des Schulbezirks.

Gänsejungen und Gänseliesel zogen mit

Mit dabei ein festlich geschmückter Gänsewagen, eskortiert von Schülerinnen und Schülern, gekleidet als Gänsejungen und Gänseliesel. Für die Musik sorgten die Borbecker Musikvereinigung (1926), zwei Musikapellen (1927), die Tambour- oder Trommlerkorps des Jungmännervereins Herz Jesu und des Turnerbunds Frintrop 03, die Musikfreunde Dellwig-Frintrop, der Mandolinenverein „Freundschaft“ und erstmals 1930 das Tambourkorps „Gut Freund“ (gegründet 1908, 1929 als Spielmannszug in den Turnerbund Frintrop 03 eingegliedert).

Alle Musikgruppen spielten kostenlos oder für eine geringe Gage (1 Mark Fahrtkostenzuschuss pro Musiker). Beim Zug des Jahres 1933 wurde aus dem römischen Ritter bzw. dem Bischof der „Kriegsmann“ St. Martin, begleitet von zwei „Vasallen“. SA-Leute übernahmen zusätzlich die Sicherung des Zuges, erste Indizien für die Vereinnahmung des Martinsfestes durch die neuen Machthaber.

L*Quellen:*
Chroniken der kath. Schule Frintrop III 1930/31 bis 1945/46, später Richthofenschule, Schule im Neerfeld, Walter-Pleitgen-Schule. Chronist: Rektor Johannes Pesch.
Chronik der Neerfeldschule (analoge Fassung). Archiv im HdGE (Stadtarchiv Essen). Laufzeit 1922-1934, Signatur: Bestand 200 Nr. 37
Artikel in den Borbecker Nachrichten
Homepage des Frintroper Bürger- und Verkehrsvereins.

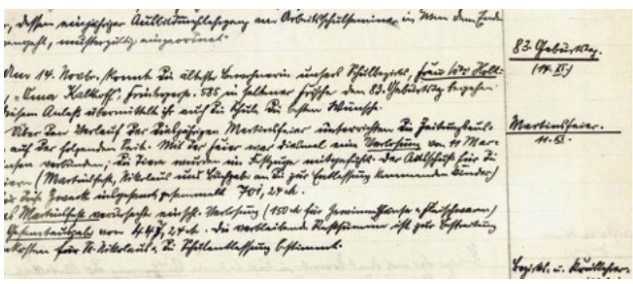


Abb. 4 Neerfeldschule-Martinszug 1928

Vor 100 Jahren: Terrassenfriedhof wurde in Betrieb genommen

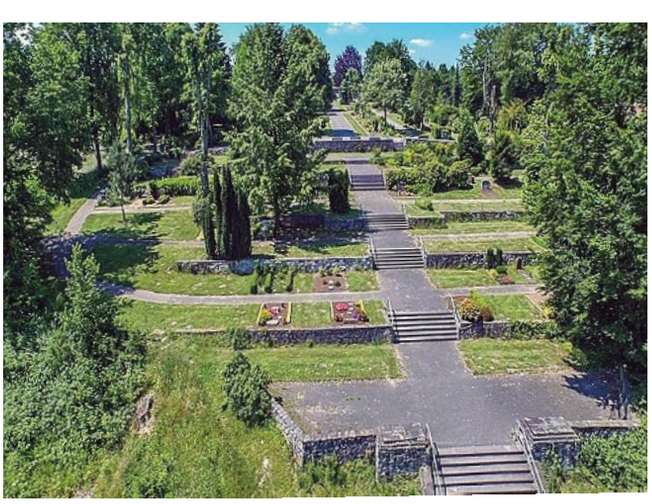
Wolfgang Sykorra

Der Terrassenfriedhof in Schönebeck feiert seinen 100. Geburtstag. Er wurde 1926 in Betrieb genommen.
Im Jahr 1923 hatte sich die Essener Stadtverwaltung unter der Leitung ihres Gartenbaudirektors Rudolf Korte (1878 – 1950) dazu entschlossen, das Essener Friedhofswesen umzugestalten. Denn die bisherigen Friedhöfe waren zu klein und lagen in den eingemeindeten Stadtteilen verstreut. Deshalb plante man die Anlage von drei sogenannten Zentralfriedhöfen. Der erste Zentralfriedhof war der Südwestfriedhof in Fulerum, danach entstand der Parkfriedhof in Huttrop. Ein weiterer großer Friedhof sollte den Stadtteil Borbeck und den gesamten Essener Nordwesten bedienen.
Die Suche nach einem Grundstück führte nach Schönebeck. Die Wahl fiel auf eine knapp 30 Hektar große Fläche unmittelbar an der Grenze zu Frohnhausen.
Bei der Planung nutzte Rudolf Korte die Topographie des Grundstücks bewusst aus. Denn der Standort des neuen Friedhofs war in die Borbecker Siepen eingebettet. Seinen Entwurf passte er deshalb an die natürliche Hügellandschaft der umliegenden Täler an. Da das Gelände teilweise stark abfiel, legte er Gräberfelder und Wege stufenartig an. Damit war die Bezeichnung für den neuen Zentralfriedhofs gefunden, der seinen Namen also seiner terrassenförmigen Gestaltung verdankt: Terrassenfriedhof.
Der Terrassenfriedhof ist eine kommunale Begräbnisstätte, die sich optisch stark von den gewöhnlichen flach angelegten Begräbnisstätten unterscheidet. Nach dem Parkfriedhof und dem Südwestfriedhof ist er der drittgrößte Friedhof der Stadt Essen. Der Haupteingang des Friedhofs befindet sich an der Heißener Straße, weitere Zugänge gibt es an der Herbrüggenstraße, der Böhmerstraße sowie am Kaldenhoverbaum, der zur Friedhofsverwaltung führt. Heute bietet der Terrassenfriedhof Platz für rund 15.000 Gräber.
Zu den belegten Gräbern gehören auch Gräberfelder, auf denen etwa 2000 Opfer (s. Gedenktafel) von Krieg und Zwangsherrschaft begraben sind. Der Friedhof gehört zu den Stellen, die das Buch Essen erinnert. Orte der Stadtgeschichte im 20. Jahrhundert als Gedenkstätte für die von der NS-Diktatur verursachte Unterdrückung aufführt. Vor diesem Hintergrund ist der Terrassenfriedhof inzwischen Ziel von historischen Stadtteilbegehungen geworden, nicht zuletzt für Schulklassen.
Bei einer dieser Begehungen gedachten auch (auf dem Bild von li. nach re.) der inzwischen verstorbene Peter Bülter als Landesgeschäftsführer des Volksbunds Deutsche Kriegsgräberfürsorge, Oberbürgermeister Thomas Kufen sowie der Landesvorsitzende des Volksbunds Thomas Kutschaty der Opfer von Krieg und Gewaltherrschaft.
Bevölkerungsrückgang und eine veränderte Bestattungskultur haben dazu geführt, dass an die Stelle von Gräbern immer mehr Freiflächen getreten sind. Um auf artenarmen Rasenflächen die Biodiversität zu steigern, legt der Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND) in Zusammenarbeit mit „Grün und Gruga“ beispielsweise Wildblumenwiesen und „Insektenhotels“ als Bruthabitate für Wildbienen an.
Inzwischen ist der Terrassenfriedhof nicht nur ein Ort der Besinnung für Trauernde, sondern auch ein parkähnlicher Bereich für alle Menschen, die Erholung suchen.

Quellen:
Hölter, Susanne / Koerner, Andreas: Schönebeck, Bedingrade, Frintrop: Grüne Schokoladenseiten, in: Weier, Michael et al. (Hrsg.), Essen entdecken. 18 Rundgänge, Essen 1996, S. 128-134
Schmidt, Ernst: Essen erinnert. Orte der Stadtgeschichte im 20. Jahrhundert, Essen 1991
Scholz, Klaus (Hrsg.): Man war nie fremd. Die Essener Bergbaukolonie Schönebeck und ihr Stadtteil, Essen 2009
Bilder: borbeck.de, Stadt Essen, privat



Der Terrassenfriedhof früher und heute



Als die Boomer laufen lernten, Kindheit und Jugend in den Sechzigerjahren in Borbeck

Kultur-Historischen Vereins Borbeck e.V.

Es waren viele. Immer viele, sehr viele. Auch heute noch sind die „Boomer“ – nach Meinung der Rentenversicherungen – sehr häufig.

In den Sechzigern, als jährlich über eine Million Kinder in der BRD das Licht der Welt erblickten, war es schwierig für Eltern einen Kindergartenplatz zu ergattern. In den Schulen drängten sich Mädchen und Jungen in kleinen Klassen, später waren Lehrstellen rar, und wer studieren wollte, musste meist in sehr gutes Abi vorlegen (Stichwort Numerus clausus) – und nachher mit einem Job als Taxi-Fahrer vorlieb nehmen.

„Als die Boomer laufen lernten – Kindheit und Jugend in den Sechzigerjahren in Borbeck“ ist eine Ausstellung des Kultur-Historischen Vereins Borbeck e.V. überschrieben, die im Juni 2027 auf dem Steenkamp Hof, Reuenberg 47 a, eröffnet wird.

Gezeigt werden Fotos, die den Wandel des wüsten Jahrzehnts dokumentieren. Zu sehen gibt es außerdem Typische Alltagsgegenstände – wie Laufstall und Teppichklopfer. Gummitwist, Hinkelkästchen und der legendäre Plumpsack – als Kinderspiele sollen die Ausstellung abrunden und zu einem Erlebnis auch für die Kinder machen.

Genaue Öffnungszeiten werden ab Ostern 2027 auf borbeck.de und khv-borbeck.de veröffentlicht.

Das Foto machte Kurt Wohlgemuth an einem schönen Sommertag in Borbeck-Mitte. Es trägt den Titel: Kindergarten,



Die Probebahn nach Henry Robinson Palmer - Friedrich Harkorts Vision von 1826 -

Johann Rainer Busch

1821 ließ sich der englische Ingenieur Heinrich Robinson Palmer ein Patent auf eine hängende Einschienenbahn ausstellen.

„Herrn Palmer's Eisenbahn besteht bloß aus einem einzigen Geleise, und nicht aus zwei, wie gewöhnlich, weil sein Fuhrwerk nur zwei Räder statt vier hat, und diese so gestellt sind, dass eines hinter dem andern läuft. Die Last befindet sich in zwei Behältern, wovon zu jeder Seite des Geleises einer angebracht ist, und so tief unter seinem Befestigungspunkt herabhängt, dass wenn die Schwere auch sehr ungleich vertheilt wäre, doch keine Störung des Gleichgewichts so leicht erfolgen kann.

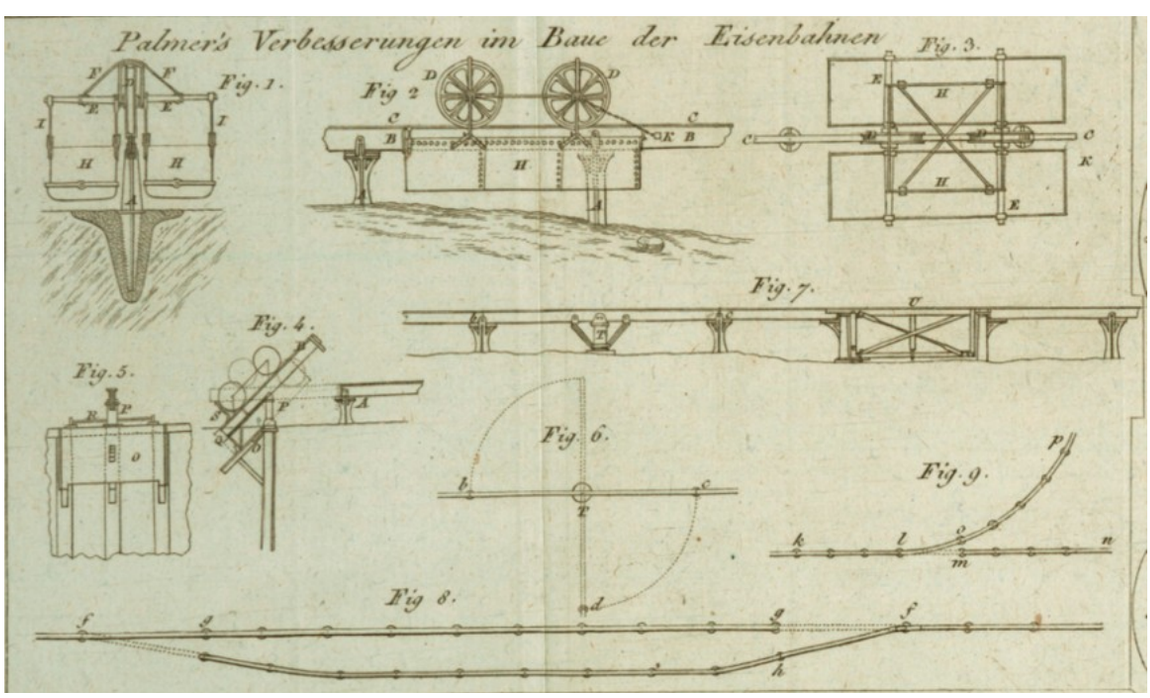
Herr Palmer verspricht sich von seiner Erfindung vorzüglich dadurch großen Vortheil, daß diese Eisenbahnen so zu sagen wie eine Brücke über Thäler gespannt werden können, indem das Pferd an seinen Fuhrwerken an der Seite, wie an den Bothen auf Kanälen, angespannt werden kann. Dass die Anlage einer Eisenbahn mit einem Geleise viel wohlfeiler ist, als die einer gewöhlichen mit zwei Geleisen, und dass die Unterhaltungskosten in eben dem Verhältnisse geringer sein müssen, ist eben so offenbar, als die Kühnheit dieses Gedankens groß ist, und dadurch allein schon herzliche Wünsche des besten Erfolges verdient.“(Z10.,Band 8)

1823 stellte Palmer weitere Entwicklungen an seiner Bahn vor, unter anderem:

„Die erste Verbesserungen ist ein einzelnes Geleise statt des bisherigen doppelten, das auf mehreren in gewissen Entfernungen von einander angebrachten Pfeilern, statt der gewöhnlichen auf der Erde eingelegten doppelten, aufgelegt wird. Die Höhe dieser Pfeiler ist nach Verschiedenheit der Erhöhungen und Vertiefungen des Bodens, über welchen die Eisenbahn zu laufen hat, verschieden: denn die oberen Enden derselben müssen eine vollkommen horizontale Linie bilden, und auf ihnen wird sodann das Geleise aufgelegt und gehörig befestigt, wodurch, ohne daß man erst den Boden ebenen dürfte, ein vollkommen ebenes Geleise erhalten wird.

Die zweite Verbesserung besteht in dem Baue eines für diese Art von Eisenbahnen brauchbaren Wagens. Dieser besteht aus zwei Kisten, welche an den Seiten dieser Bahnen aufgehängt und durch zwekmäßige Stangen unter einander verbunden werden, nebst zwei Central-Rädern, die auf dem Geleise laufen, und das Fuhrwerk auf ihren Achsen tragen.“ (Z10, Band11)

Z10 = Briefe einer Reise durch England, Schottland und Irland, 1820, von Heinrich Meidimger



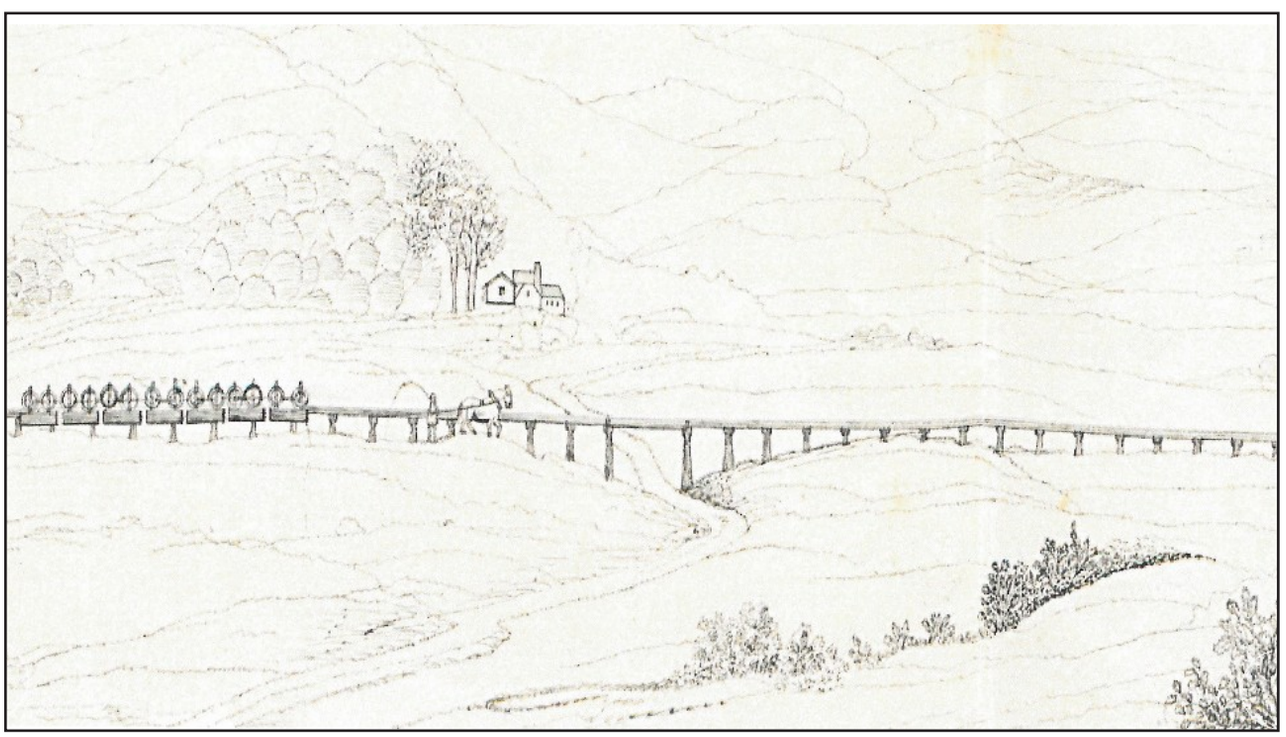
Friedrich Harkort schien von dieser Bahn begeistert gewesen zu sein. Er wollte damit seine Idee, eine Eisenbahn zum Transport der Kohlen von der Ruhr nach Elberfeld, verwirklichen.

In seiner Fabrik in Wetter an der Ruhr ließ er im Jahre 1826 eine solche Bahn in Originalgröße in einer Länge von 80 Fuß = ca. 25m) bauen.

Im August 1826 stellte Harkort diese Probebahn im Garten der Elberfelder Museumsgesellschaft auf und suchte gemeinschaftlich mit dem Bergrat Heintzmann dafür öffentliches Interesse zu erregen.

Gleichzeitig verfaßte er eine „Abhandlung über Schienenwege“, in welcher er für seine Sache warb, und die er dem Subdirektor der Rheinisch Westindischen Kompanie, Becker, und dem Freiherrn vom Stein einreichte.

„Indem wir die öffentliche Meinung auf die Eisenbahn lenken, fühlen wir uns nicht berufen, den alten Streit über die Frage zu erneuern, ob die Mechanik durch die große Vervollkommnung der Maschine der Gesellschaft Schaden oder Nutzen gebracht hat.
Uns genügt die Warnung: wer nicht fortschreitet geht zurück, und halten deshalb einen jeden für verpflichtet, eine erfindliche Verbesserung gemeinnützig zu machen. Der Gewerbefleiß bewegt sich nicht mehr in den stiefmütterlichen Schranken der Zunft. Eine jede neue Erfindung,, jede neue Entdeckung, eignet es sich an und ein fortschrittliches Leben entfaltet sich in allen bürgerlichen Geschäften, wovon die Vorzeit nie geträumt.
Vor einer wohldurchdachten Untersuchung schrecke niemand der Größe wegen zurück, denn Gemeingeist heißt der Gewaltige, und der die Wunder der Welt zustande gebracht. Ohne ihn grub Schweden keinen Trolhütta-Kanal und Brunel keine unterirdische Straße unter der Themse.
Der Grundsatz steht fest: „dass ein leichter Verkehr im Innern und nach aussen, den Wohlstand eines Landes erheblich vermehrt.“
Zu den Hauptmitteln eines raschen und wohlfeilen Transportes sind gegenwärtig die Eisenbahnen „Rail Roads“ zu nennen.
Im Jahr 1680 wurde die erste Eisenbahn bei Newcastle upon Tyne angelegt. Bis 1797 bestand kaum ein Schienenweg in Süd Wallis, und 1811 zählte man bereits 150 Meilen über Tage und 30 Meilen unterirdisch, so einleuchtend waren die Vortheile der neuen Erfindung.
Die Carron Compagnie verringerte vermittels der Anlage einer Eisenbahn die monatlichen Frachtauslagen von 1200 Pfund Sterling auf 300 Pfund.
Der größere und geringere Nutzen hängt hauptsächlich von der zweckmäßigen Konstruktion ab. Bisher hatten die Eisenbahnen nur eine beschränkte Anwendung für Bergwerke gefunden.
1824 und 25 fasste man in England den Entschluß, allgemeine Verbindungen auf größere Entfernungen damit herzustellen. Über eine Millionen Pfund Sterling wurden von verschiedenen Compagnien zu diesem Zwecke unterzeichnet und von diesem Augenblicke an war die Aufmerksamkeit der ausgezeichneten Mechaniker stärker auf diesen Gegenstand gerichtet.

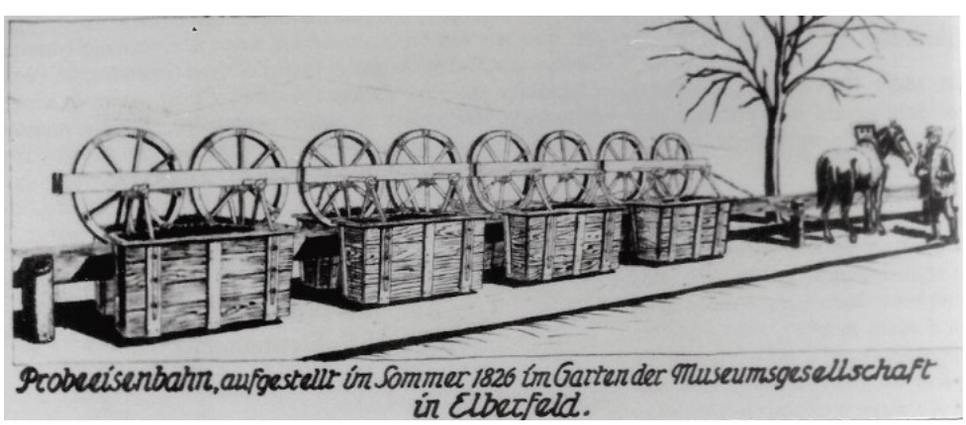


Eine deutsche Meile kostet in England ungefähr Pr. Courts. Thaler 150.000, deshalb fand man in dem ärmeren Deutschland keine Mittel zu ähnlichen Ausführungen, die Schienenwege unserer Kohlengruben sind nur schwache Nachahmungen.
Im Jahre 1821 erfand Palmer den Schienenweg mit einer schwebenden Bahn.Die Wichtigkeit dieser neuen Erfindung bewog die Mechanische Werkstätte in Wetter, solche mit einigen Abänderungen auszuführen, damit das Vaterländische Publikum sich praktisch von deren Anwendbarkeit überzeugen könne.
Der Herr Bergrath Heintzmann von Essen und Herr Bergmeister Honigmann von Bochum, welche der Vorführung beiwohnten, sowie auch später die Herren Direktoren des Deutsch-Amerikanischen Bergwerks Vereins überzeugten sich vollkommen von der Anwendbarkeit der Erfindung, indem die Leistung alle bisherigen Erforderungen übersteigt.
Die Vorzüge dieser Eisenbahn sind:
1. Die Wohlfeilheit. Eine deutsche Meile würde ohne die Grundentschädigung ca. Thlr. 25,000 kosten. Die Zahl der Wagen hängt von dem Verkehr ab, einer genügt für 40 Zentner und würde auf ca. Thaler 250 kommen.
2. Ist die Grundentschädigung unbedeutend, indem ohne das Terrain zu ebnen nur ein Leinenpfad für das Pferd anzulegen ist. Bäche und Schluchten werden leichter bezwungen.
3. Wird keine bestehende Communication dadurch unterbrochen, und
4. Haben Witterung Schnee und Staub keinen Einfluß auf dieselbe.
Auf diese Weise ist uns also ein Mittel geworden, den Verkehr im Innern und nach Außen unschätzbar zu beleben, indem es möglich ist, auf den Hauptstraßen die Frachten um 75 % zu vermindern und die Güter außerdem in einem Drittel der Zeit zu liefern.“

Nach der Begutachtung der Probebahn wurde am 9.9.1826 im Rathaus zu Elberfeld von zehn Bürgern unter Vorsitz des Landrates Graf von Seyßel deAix über eine solche Palmersche Bahn von der Ruhr zur Wupper beraten. Friedrich Harkort, Bergrat Heintzmann und Markscheider Bohnert bereisten danach den Verlauf der vorgesehenen Srecke.

Bergamtsdirektor Heintzmann verfasste ausserdem eine Niederschrift für das Oberbergamt.

„Essen, den 11. September 1826
Der Bergamtsdirektor Heintzmann berichtet gehorsamst über Anlage einer Eisenbahn aus dem Ruhrthale nach Elberfeld.
Einem königlichen hochlöblichem Oberbergamte ist es bekannt, wie bereits schon seit einigen Jahren gewünscht wurde, dass eine Kohlenstraße oder Chaussee von Steele längst dem linken Ruhrufer entweder über Velbert oder Langenberg ins bergische und in specie nach Elberfeld geführt werden möchte.
Auf dieser Straße oder Chaussee sollte den Steinkohlezechen des hiesigigen Bergamtsbezirkes ein Landdebit verschafft werden, woran es, wenn die Zeche Sälzer und Neuaak nicht berücksichtigt wird, beinahe ganz mangelt. Die Zechen bei Werden und Kettwig haben gegen das Ganze gerechnet, nur einen unbedeutenden Absatz ins Land. Der hiesige Bezirk ist bis jetzt mehr für den Ruhrdebit bestimmt, dieser jedoch wegen öfterem Mangel an Fahrwasser und sonstigen oft vorkommenden Hindernissen so precair, dass darauf garnicht mit Gewissheit gerechnet werden kann.
Ich bin seit Herbst 1821 hier angestellt, oder seit beinahe 5 Jahren. Im Jahre 1822 auch 1825 war keine Schifffahrt erfolgt, ob solche in diesen Jahren noch lohnend sein wird, steht noch sehr dahin. In diesem ungewissen Transport mag auch der Hauptgrund liegen, dass der Absatz des hiesigen Bezirks seit dem Jahre 1805 bis jetzt wenig oder garnicht zugenommen hat. Er bleibt auf der Grenze von 3 Millionen Scheffel mehr oder weniger stehen.


Probeeisenbahn, aufgestellt im Sommer 1826 im Garten der Museumsgesellschaft in Elberfeld.

Der seit den letzteren 8 Jahren nach Holland nicht mehr stattfindende Absatz hat auf die hiesigen Reviere einigen Einfluss, weil dorthin nur fette Kohlen vorzugsweise versandt wurden und diese hier nur wenig zum Transport gegeben werden konnte. Wenn man berücksichtigt, dass der Steinkohlenbrand mehr und mehr zunimmt, so ist es allerdings auffallend, dass der Absatz des hiesigen Bezirks nicht größer wird.

Ich suche die Hauptursache nur in den ungewissen Transportmitteln und es wäre nach meinem Dafürhalten nichts so sehr zu wünschen, als wenn diese gewiss und ohne Unterbrechung geschehen werden möchten. Die Kohlenkaufleute, besonders die vermögenden, mögen auch hier gegen sagen was sie wollen. Sie haben ihren Vorteil bei einem unsicheren Transport,

1. darin, dass sie von unvermögenden Gewerken die Kohlen unter der Tage zu derjenigen Zeit kaufen, wo keine Schifffahrt statt findet

2. dass sie, wenn nach langer Zeit die Schifffahrt wieder beginnt, solche mit Kraft anpreisen können.

Sie sagen, wenn ein gewisser ununterbrochenen Transport zum Rhein auf der Ruhr stattfände, dass die Kohlenpreise herunter gehen würden, indessen aus dieser Ursache gewiss nicht, eben so wenig als es Nachteil verursacht, wenn zwei Hauptörter durch Chausseen verbunden, oder wenn die Landdebit Zechen auch während des Sommers betrieben werden. Bei einem fortwährenden Transport würden unsere Ruhrdebit Zechen als Landdebits Zechen zu betrachten sein, wenigstens nach und nach in die Kathegorie derselben kommen.

Da wir nun noch keinen ununterbrochenen Kohlenabsatz zum Rhein haben, mithin auf keine besondere Vermehrung unseres Debits rechnen können, so interessierte sich das Königliche Bergamt besonders für die oben bemerkte Straße ins Bergische um wenigstens eine Vermehrung des Landdebits zu erhalten. Die desfallsigen Bemühungen waren indessen bis jetzt vergeblich. Gegenwärtig ist aber alle Hoffnung vorhanden, dass der Zweck erreicht werde, und zwar durch Anlegung einer Palmerschen Eisenbahn aus dem Ruhrtale nach Elberfeld.

Ein königlich höchstlöbliches Oberbergamt wird aus den öffentlichen Blättern bereits entnommen haben, dass das Elberfelder Publikum sich sehr für eine dergleichen Anlage interessiert und um die nötigen Kosten für die Vorarbeiten herbei zu schaffen, war zuerst die Beantwortung der Frage nötig:

Ist es auch möglich, eine dergleichen Eisenbahn aus dem Ruhrtal nach Elberfeld mit Vorteilen anzulegen? Zur Beantwortung dieser Frage sah ich mich veranlasst, und die Bereisung des betreffenden Terrains hat in Gemeinschaft mit Herrn Friedrich Harkort und mit Zuziehung des königlichen Markscheiders Bohnert statt gefunden.

Wir haben jene Frage bejahend beantwortet und zwar haben wir uns dahin ausgesprochen, dass die fragliche Eisenbahn ihren Anfang bald unter der Niederlage der Zeche Steingatt zu Hinsbeck nehmen möge. Wir haben hierfür folgende Gründe:

1. Das hier befindliche Thal, der Deilbach, welcher sich zum Wasserscheider zwischen Ruhr und Wupper in der Gegend von Horath mit einem westlichen Arm über Langenberg und mit einem östlichen über Herzkamp herauf zieht, eignet sich vorzugsweise für eine dergleichen Anlage, denn

a) steigt das Thal gleichförmig,

b) der Wasserscheider bei Horath liebt, bei 42.000 Fuß Länge, nach einem ohngefähren überschlage, über die Deilbache zu Hinsbeck 280 Fuß und über die Wupper zu Elberfeld 240 Fuß bei 14.000 Fuß Länge, mithin fallen bei einem gleichförmigen Ansteigen hierzu nur die flachen Winkel von 22 Minuten 50 Secunden und resp. 58 Minuten.

c) Können zur Eisenbahn bei Hinsbeck alle Sorten von Kohlen geliefert werden, und zwar auf flachen Fahrzeugen, wieman auf der Perzenza und Weichsel hat, und mit welchen die Ruhr zu jeder Zeit ganz gewiss zwischen Steele und Heisingen befahren werden kann.

d) Nehmen von der Eisenbahn in der inlanddierten Tour, so sind als thunlich alle Zechen Anteil, besonders wenn man in dem Tale nach Herkamp herauf geht und hier eine Verbindung mit den Sprockhövelschen Gruben zu bewerkstelligen sucht, wogegen freilich spricht, dass man alsdann Langenberg nicht berührt, wo ein Depot für Velbert, Mettmann, p p zu errichten wäre, auch verbrauchte Langenberg schon viele Kohlen.

e) Ist der Transport der Colonial Waren aus Holland kommend und das Abschicken der Waren aus dem Bergischen zur See sehr zu berücksichtigen .

2. Die Länge der Bahn vom Anfangspunkte an der Ruhr bis Horath, ob über Langenberg oder Herzkamp, so ziemlich gleich, beträgt 54.000 Fuß, von Horath über Ullendahl bis Elberfeld 18.000, in Summa mit Rücksicht auf die Wendungen 72.000 Fuß, - 3 Meilen – 5 Stunden.

3. Die Stadt Elberfeld und die nahe Umgegend bedarf jährlich nach Angabe des Oberbürgermeisters 1.200.000 Scheffel Kohlen und muss solche pro Scheffel mit 9 Silbergroschen bezahlen, hat mithin eine Ausgabe jährlich für Kohlen 360.000 Thaler.

4. Der tägliche Bedarf ist 4.000 Scheffel.“

Es folgen nun noch genaue Berechnungen über die Kosten der Bahn und den Einsparungen gegenüber früheren Der Bericht endet:

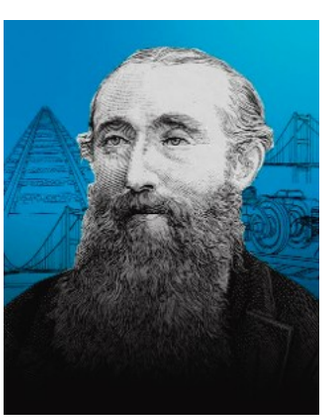
„Wenn nun alles dieses und ferner berücksichtigt wird, dass der Steinkohlendebit sich in dem nämlichen Verhältnis mehr und mehr ausdehnen wird, als die Kohlen wohlfeiler auf der Eisenbahn geliefert, das mehrere

Depots unterwegs angelegt, das auf der Bahn die Waren zum Rhein herausgeliefert, das die übrig werdenden Kohlentreiber zu ihrer eigenen moralischen Besserung zudem stärkeren Betriebe der Zechen und Betriebe gewonnen werden können, so verdient das Unternehmen, die fragliche Eisenbahn anzulegen, alle Unterstützung, doch bevor dasselbe weiter vorgeschritten werden kann, ist eine genaue Aufnahme in Grund und Profilriß der betreffenden Gegend erforderlich. Ich bin ersucht, solche unter der nötigen Anleitung durch den Markscheider Bohnert machen zu lassen.

Da hierdurch nichts verabsäumt wird, so bitte ein Königlich hochlöbliches Oberbergamt ich gehorsamst dieses hochgeneigst genehmigen zu wollen.
Über das Vorschreiten des vorliegenden Plans werde einem königlichen hochlöblichen Oberbergamt ich von Zeit zu Zeit gehorsamst Vortrag machen.
Essen, den 11. September 1826 Heintzmann

Die Vermessungsarbeiten für die Trassenführung wurden in den Jahren 1826/27 durch den Markscheider Bohnert (ein Markscheider ist ein Vermessungsingenieur im Bergbau) durchgeführt. Die Kosten für die Bahn sollten 60.000 Taler betragen. Ein Comitee unter Vorsitz des damaligen Bürgermeisters von Elberfeld, Herrn Brüning, hatte die ersten erforderlichen Mittel in Höhe von 1500 Taler bereitgestellt.

Während Harkort hartnäckig am Prinzip der Einschienen-Pferdebahn festhielt, engagiert sich ein Kritiker für eine von der Dampflokomotive angetriebene Bahn auf zwei Schienen. Es war der Gymnasiallehrer Peter Nikolaus Caspar Egen. Als Mathematik-Professor, und von 1830 bis 1837 Direktor der Realschule (dem späteren Realgymnasium), lehrte er in Elberfeld. Er war ein Mann von scharfem Blick und großem Verständnis für die Bedürfnisse des praktischen Lebens. Egen ging ebenfalls als Eisenbahnpionier in die Geschichte ein. ln England hatte er sich mit der Technik des Eisenbahnwesens vertraut gemacht und schrieb in den Jahren 1826 bis 1844 eine ganze Reihe von Abhandlungen über verschiedene, die Eisenbahn betreffenden Themen.



Henry Robinson Palmer (1795 - 1844)

Egen und Harkort lieferten sich am Ende des Jahres 1826 und Anfang 1927 einen regelrechten Schlagabtausch im „Kunst und Wissenschaftsblatt“ (Beilage des Rheinisch Westphälischen Anzeiger), um jeweils die Vorzüge ihrer Bahnversion aufzuzeigen.

Während Harkort und Egen ihre Meinungsverschiedenheiten über die Art der zu bauenden Bahn austrugen, und noch bevor ein Konzessionsantrag von der Gesellschaft gestellt wurde, richteten einige vom Bau der Bahn angeblich benachteiligte Grubenbesitzer eine dringende Bitte an die Staatsregierung, sie solle ein solch “schädliches Unternehmen” unter keinen Umstanden zulassen.

Der Staat, so hieß es, müsse den Bau der Bahn nicht nur deshalb bekämpfen, weil er mit einem Ausfall der Chaussee-Einnahmen rechnen müsse, sondern auch deshalb, weil die Kohlenfuhrleute und Pferdetreiber geschädigt würden. So erreichte das märkische Oberbergamt die vorläufige Einstellung der Pläne.

So ging dann ein weiteres Jahr ins Land und erst 1828 wurde der Plan, die Bahn von der Ruhr zur Wupper zu bauen, wieder aufgenommen.

Friedrich Harkort und Dr. Peter Nikolaus Caspar Egen gründeten 1828, gemeinsam mit Ludwig Mohl, Dr. med Phillip Voß und den Familien Mayberg und Reichmann, eine Aktiengesellschaft mit dem Namen „Deilthaler Eisenbahn“.

Das Prinzip der Palmerschen Einschienenbahn war jedoch für dieses Projekt endgültig vom Tisch.

Die am 20.9.1831 fertiggestellte und von Prinz Wilhelm von Preußen eingeweihte „Deilthaler Eisenbahn“ reichte nur von Hinsbeck an der Ruhr bis nach Nierenhof und wurde von Pferden gezogen.
Es war aber eine echte Eisenbahn, denn eine Eisenbahn wird nicht am Antrieb definiert, sondern an den eisernen Schienen, eben der „eisernen Bahn“.

Die Palmersche Einschienenbahn lebt jedoch noch heute in der Wuppertaler Schwebebahn weiter.

Lektüre und Quelle:
Die Deilthaler Prinz-Wilhelm-Eisenbahn,
die erste Eisenbahn- Aktiengesellschaft auf deutschem Boden,
J. R. Busch / H.G.Deilmann 1992
überarbeitet J.R.Busch 2020

Wie die Eisenbahn nach Kettwig kam

Günter Voss

Seit 1825 begann ein neues Verkehrsmittel die Welt zu erobern: Die Eisenbahn.
Die erste Eisenbahn im Ruhrgebiet, die Köln – Mindener, erschien 1847. Ihre Trasse verlief über Duisburg, Oberhausen und Altenessen.
Als der Leiter des Kreises Essen, Landrat Devens, im Jahre 1862 sich mit dem Verkehr und den Verkehrsmöglichkeiten Kettwigs befasste, konnte er nur feststellen, dass Kettwig auf Postkutschen, Fuhrwerke und Ruhrschifffahrt angewiesen war. Wer von auswärts Kettwig besuchen wollte oder gar verreisen musste und sich nicht Schusters Rappen bediente, be-nutzte die Postkutsche, deren 3 in Kettwig stationiert waren, zudem 5 Postillione und 13 Postpferde. Sie erledigten auch den Brief- und Paketverkehr, täglich kamen im Durchschnitt 130 Briefe an.
Die Frachtenbeförderung oblag den Fuhrwerken und der Ruhrschifffahrt. Fuhrwerkbesitzer hatte Kettwig 3 mit 9 Pferden.
Die Mülheimer Stadtverordneten planten Anfang des Jahres 1855 den Bau einer Eisenbahn von Mülheim über Oberhausen, Essen, Steele nach Kupferdreh.
Einen „Umweg“ durch das Ruhrtal über Kettwig und Werden lehnten die Mülheimer aus Kostengründen ab.
Hierauf gründete sich in Kettwig im Juni 1855 unter Führung des Tuchfabrikanten Johann Wilhelm Bolten ein Eisenbahn - Komitee und zur gleichen Zeit ein Komitee in Werden unter der Führung von Kommerzienrat Karl Forstmann.
Verhandeln wollte man mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft um den Bau einer Eisenbahnstrecke durch das Ruhrtal über Werden, Kettwig nach Oberhausen oder Duisburg.
Bei den Verhandlungen vereinbarten beide Eisenbahnkomitees in Zukunft gemeinsam zu beraten und gründeten ein gemeinsames Komitee.
Kurz nach dieser Gründung beteiligte sich Julius Scheidt an dieses Komitee, er hatte sehr gute Kontakte zu Ministern und höheren Beamte in Berlin.
Das Komitee verfasste eine mehrseitige Petition und schrieb am 18. November 1855 an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft über die Richtung einer Eisenbahn von Dortmund nach Oberhausen (Westlich von Steele ab).

„Mit dem aufrichtigsten und tiefgefühltesten Dank erkennt das unterzeichnete Eisenbahn-Comité für die Städte Werden und Kettwig die Vorsorge seiner Exzellenz unseres hochgefeierten Herrn Handelsministers, durch neue Eisenbahn-Verbindungen der Industrie unserer Gegend noch höheren Aufschwung zu verleihen.
Unstreitig wird von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bei dem Bau diejenige Bahnlinie gewählt werden, welche
1.Die wenigsten lokalen Schwierigkeiten darbietet,
2.Die meisten Interessen befriedigt,
3.Die größte Rentabilität verspricht, und auch
4. Durch die bedeutendsten Aktienzeichnungen die Zustimmung des Publikums hat.“

Der Kettwiger Bürgermeister Kron erhielt Ende Dezember 1855 einen Brief vom Bür-germeister der Stadt Düsseldorf, datiert auf den 28. Dezember 1855.
Er teilte ihm mit, dass in Düsseldorf ein Eisenbahnkomitee gegründet wurde, das die eine Eisenbahnstrecke von Düsseldorf über Ratingen, Kettwig und Werden nach Wit-ten plant.
Die Stadt Kettwig lehnte aber eine Beteiligung an den Novellierungskosten ab.
Nach wie vor verfolgte man den Plan einer reinen Ruhrtalbahn.

Eine 2. Petition folgte am 30. Januar 1856
Am 6. Mai 1856 traten das Komitee Kettwig und Werden zusammen und nahm die Berichte von Forstmann und Scheidt entgegen, dass ein Bau der Eisenbahnstrecke durch die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft aussichtslos sei.
Mit Freuden wurde aber nun das Düsseldorfer Projekt zur Kenntnis genommen.
Im Jahre 1857, am 4. Januar, traten mehrere Bürger aus den Städten Düsseldorf, Mülheim an der Ruhr, Kettwig, Werden, Hattingen, Blankenstein, Witten, zu einem „Comité“ zusammen, um die Erbauung einer Düsseldorfer – Wittener – Ruhrtal – Eisenbahn mit einer Abzweigung auf Mülheim an der Ruhr anzubahnen.

Am 6. Mai 1856 traten das Komitee Kettwig und Werden zusammen und nahm die Berichte von Forstmann und Scheidt entgegen, dass ein Bau der Eisenbahnstrecke durch die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft aussichtslos sei.
Mit Freuden wurde aber nun das Düsseldorfer Projekt zur Kenntnis genommen.

Im Jahre 1857, am 4. Januar, traten mehrere Bürger aus den Städten Düsseldorf, Mülheim an der Ruhr, Kettwig, Werden, Hattingen, Blankenstein, Witten, zu einem „Comité“ zusammen, um die Erbauung einer Düsseldorfer – Wittener – Ruhrtal – Ei-senbahn mit einer Abzweigung auf Mülheim an der Ruhr anzubahnen.

Aus Berlin folgte am 9. Februar 1857 eine Absage
An das Comite für die Steele, Werden, Kettwig, Ratingen, Düsseldorfer Eisenbahn.
Dem Comite eröffne ich auf das Gesuch vom 23. August vorigen Jahres, dass ich dem Antrage der Anmacher von Aktienzeichnungen für eine Eisenbahn von Steele durch das Ruhrtal über Werden, Kettwig, Ratingen und Düsseldorf zu gestatten, keine Folge geben kann.
Die Anlagen ihrer Vorstellung vom 23. August v. Jahres erfolgen zurück.

Berlin, den 9. Februar 1857
Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten Heydt.

Julius Scheidt nutzte weiter seine vielfältigen Kontakte zur Regierung und sprach selbst mit Bismarck über einen Eisenbahnanschluss in Kettwig.
Jahrelang bemühte er sich mit Karl Forstmann um belgisches Kapital zum Bau der Ruhrtalstrecke.
Die Pläne, eine Bahn von Düsseldorf durch das Ruhrtal erhielten immer mehr Zu-spruch.
In Ratingen wollten sich mehrere Industrielle an den Kosten beteiligen.
Doch aufgrund ständiger Ablehnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft drohte das Objekt immer wieder zu scheitern.
Ein Flusstal ist für den Bau einer Eisenbahn das günstigste Angebot der Natur. In Steele, an der Ruhr gelegen, hatte die Bergisch – Märkische Eisenbahn ihren Gleisanschluss liegen.

Was lag näher, als eine Bahn von Düsseldorf über Kettwig nach Kupferdreh, über die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn, die sie am 16.02.1863 übernommen und am 1. Juni 1863 über eine Ruhrbrücke mit Steele verbunden hatte, das Ruhrtal zu erschließen

Endlich die Genehmigung:
Am 1. Oktober 1866 erfolgte die Konzessionserteilung für die Strecke Düsseldorf über Ratingen - Kettwig – Werden – Schwerte Ruhraufwärts.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen
Gegeben Schloß Badelberg (L.S.) Wilhelm

Die Bautätigkeiten verzögerten sich bis zum Jahre 1870, was den lebhaften Unwillen der Handelskammern in Düsseldorf, Essen und Bochum hervorrief.
Die Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft erwarb am 8. Mai 1870 die ersten Grundstücke. Schon 1869 war die „Expropriation“ (Enteignung) von Grundstücken und Realitäten für die Königliche Direktion dieser Gesellschaft erfolgt.
In Kettwig begann die Bautätigkeit zwischen 1870 und 1871. Die Errichtung der Eisenbahnbrücke, die Aufschüttung des hohen Dammes jenseits der Ruhr, der Bau des Tunnels und der Bau der Unterführungen im Damm: alles ge-waltige Arbeiten, deren Ausführung in verhältnismäßig kurzer Zeit eine große Leis-tung war.
Richtung Werden, hinter dem Kattenturm, ragte ursprünglich der Berg bis an die Ruhr heran. Für die Schiffbarmachung der Ruhr wurde zuerst für den Leinpfad dem Berg und dem Fluss das benötigte Land abgewonnen, dann für die Landstraße (1820) von Kettwig nach Werden und nun für den Bau der Eisenbahn.
Um am Mitzwinkel genügend Raum zu haben, fanden große Sprengungen statt.



Der Berg Am Mitzwinkel
Heute: Ruhrtalstraße

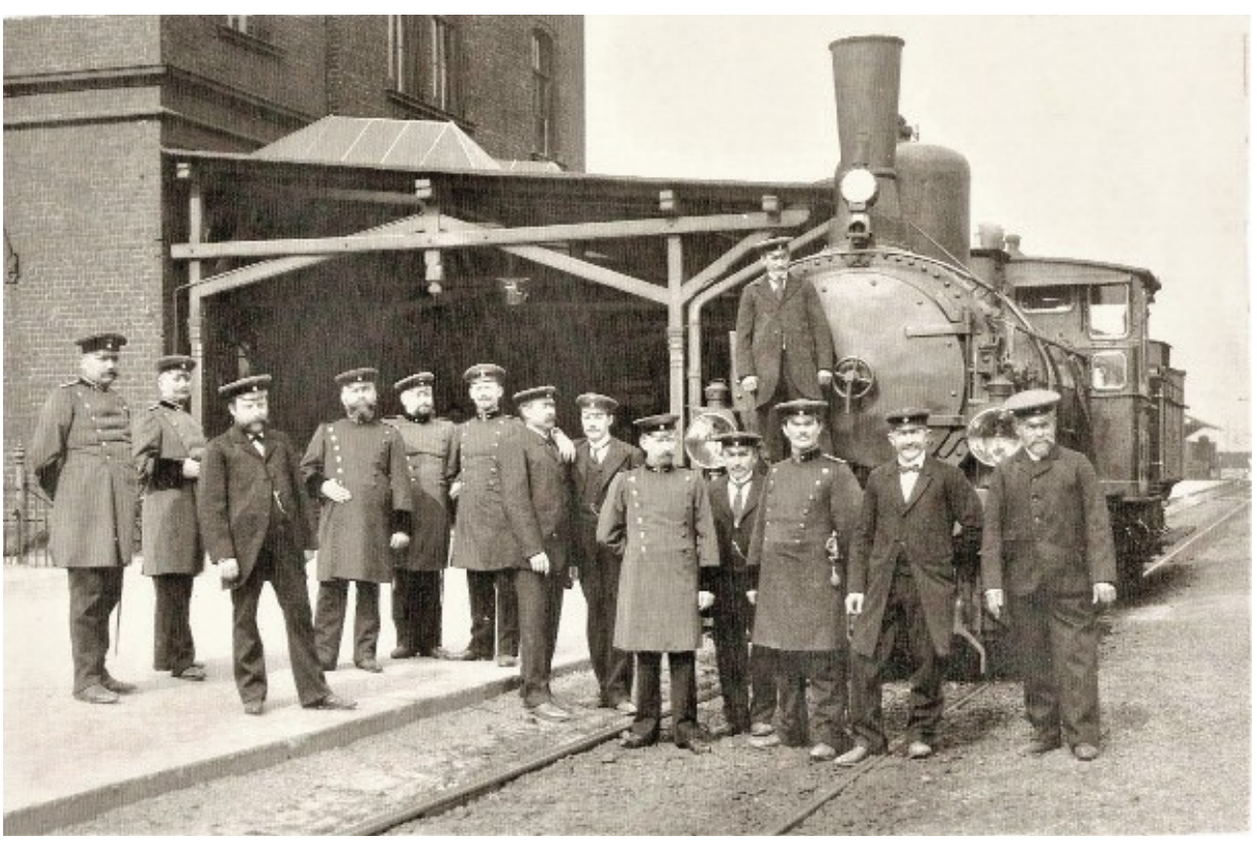
Ende Juni 1871 war der Oberbau soweit fortgeschritten, so dass man mit einer bal-digen Eröffnung der Bahn rechnete. Der Höseler Tunnel war fertig und an der Eisenbahnbrücke „eines der kunstvollsten Bauwerke der Neuzeit“ wurde mit Hochdruck ge-arbeitet.
Provisorische Betriebshäuser, Schuppen usw waren Ende Juli 1871 fast fertig.

Die **„Rhein- und Ruhr Zeitung“** berichtet am 15. November 1871:

Werden, 13. Nov.
Heute fand die Landespolizeiliche Abnahme der unteren Ruhrtalbahn von Düsseldorf bis Kupferdreh statt. Die Lokomotive, der für die Kommission zwei Salonwagen angehangen waren, brauste gegen ½ 1 Uhr von hier zu dem Endpunkt Kupferdreh. In diesem Wagen befanden sich die Herren: Oberbauräte Dicksen und Danko aus Elberfeld, Oberregierungsrat Kuno und zwei andere Räte aus Düsseldorf, der Landratamts-Verwalter Freiherr von Hövel und der Königliche Bau-Inspektor Schulze in Essen, der Herr Bürgermeister Freiherr von Schierp, von hier und mehrere andere Herren von der Distinktion.
Die nun fertig gestellte Bahn soll, wie uns versichert wird, in kürzester Frist dem Ver-kehr übergeben werden.

Am 16. Dezember 1871 war der Betrieb für den durchgehenden Kohlentransport auf der noch einspurigen Bahn begonnen worden. Merkwürdigerweise wurde er nicht mit bergisch-märkischem, sondern mit rheinischem Betriebsmaterial und rheinischen Bahnhofsvorstehern durchgeführt, während die Bahnwärter bergisch-märkisch waren.
Diese Züge fuhren bis zum 19. Januar 1872.

Die offizielle Eröffnung der Ruhrtalbahn erfolgte am 1. Februar 1872 und wurde fest-lich begangen. Von den Ruhrhöhen, aber hauptsächlich vom Pastoratsberg in Werden, wurden Böllerschüsse abgefeuert und begleiteten so den ersten Zug auf seiner Jungfernfahrt durchs Ruhrtal.



Die stolzen Kettwiger Eisenbahner

Ein wohltätiger Steeler Krieger

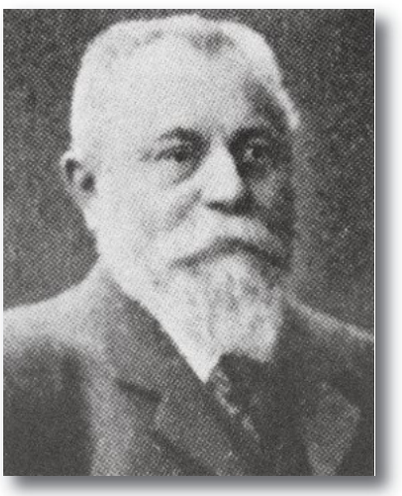
Iris Klaver

Am 13. April 1804 heiratete der verwitwete Müller und Brenner Franz Heinrich Rauter in Essen Anna Maria Catharina Sibilla Wisthoff. Die Ehe war recht fruchtbar und es entstanden im Laufe der nächsten 16 Jahre acht Kinder. Eines davon, Markus Franz Heinrich, nahm als junger Witwer, am 25. August 1840 in Steele Agnes Eickenscheidt zur Frau. Ihr erstes gemeinsames Kind kam dort etwa 10 Monate später zur Welt, ein Knabe. In der St. Laurentius-Kirche wurde er auf den Namen "Jacob Heinrich Felix Otto" getauft. Ein beeindruckend langer Name, was zu jener Zeit nicht unüblich war, wenn man den eigenen Namenswunsch sowie die Paten und Großeltern berücksichtigen wollte. Dieser Junge wurde aber letztlich von allen nur "Felix" gerufen.

Als der kleine Felix zwei Jahre alt war, erhielt er eine Schwester — Ambrosina Franziska Auguste — und sein Vater Heinrich gründete im selben Jahr mit einem Freund die Firma Rauter & Butenberg. Heinrich Rauter war der Neffe des mittlerweile sehr erfolgreichen Steeler Glashüttenbesitzers Friedrich Ignaz Wisthoff und vermutlich schon sehr früh in die Kunst der Glasbläserei eingeweiht worden, sodass die Wahl seines Selbstständigen-Gewerbes nicht ungewöhnlich war. Bei Rauter & Butenberg wurden Hohl- und Tafelglas produziert.

Wieder zwei Jahre später – 1845 – bekam die Familie erneut Zuwachs, Elisabeth Elise Friederika. Kompagnon Butenberg schied aus der jungen Firma des Vaters aus und an seine Stelle trat für die nächsten sieben Jahre Onkel Ignaz.

Das Jahr 1852 war kein gutes Jahr für die Familie, obwohl im Februar Kind Nummer vier, Maria Agnes Josephina Angela, geboren wurde. Doch im August verstarb Mutter Agnes. Heinrich hatte die zweite Ehefrau verloren. Fünf Jahre zuvor war sein Vater verstorben und hatte ihm eine Essigfabrik und eine Ziegelei in Essen vererbt, um die er sich kümmern musste. Und zu der der Glasproduktion hatte er nun auch noch täglich die Betreuung von vier unmündigen Kindern zu organisieren. Im darauffolgenden Jahr verkaufte er seine Hohl- und Tafelglas-Firma an Friedrich Ignaz Wisthoff. Die Essigfabrik und die Ziegelei behielt er. 1854 heiratete er wieder und es kamen innerhalb der nächsten neun Jahre fünf Halbgeschwister für Felix und seine drei Schwestern zur Welt.



Felix Rauter

Felix wuchs heran, besuchte in Essen das Gymnasium, absolvierte anschließend freiwillig ein Jahr lang den Militärdienst in Düsseldorf und entschied sich danach für eine Ausbildung zum Kaufmann. Damit war der Grundstein für seine weitere Laufbahn gelegt. Er übernahm die Essigfabrik seines Vaters. Unter anderem durch den chemischen Prozess bei der Essigherstellung, bei dem auch Alkohol eine Rolle spielt, ließ sich Felix offenbar inspirieren und erweiterte die Essigfabrik um eine Branntweinbrennerei. Ein "wohltätiger" Gedanke steckte wahrscheinlich auch dahinter:

Im Laufe des 19. Jahrhunderts hatten sich Industrie und Bergbau im Ruhrgebiet stark ausgebreitet und die Bevölkerung wuchs. Die Arbeit war hart, die Löhne mager, aber das Bedürfnis der Männer, nach Feierabend bei Bier und Schnaps gemeinsam "die Maloche" hinter sich zu lassen, sehr groß. Nicht jeder konnte sich ein "Herrengedeck" erlauben, Alkohol war teuer. Felix Rauter entwickelte mit diesem Gedanken in seiner Branntweinbrennerei einen für jedermann erschwinglichen Trinkbranntwein und nannte ihn "Bergalter". Der Name deutet auf eine Sage hin, die über einen Bergmannsgeist berichtet, der in den Stollen hier und da erschienen sein soll. Das neue Getränk erfreute sich in der Arbeiterklasse großer Beliebtheit und bald kamen weitere Spezialitäten hinzu.

Felix Rauter übergab die Firmenleitung im Jahr 1895 an seinen Sohn und war anschließend hauptsächlich öffentlich und ehrenamtlich tätig. Fast 25 Jahre lang wirkte er als Stadtverordneter. Zeit seines Lebens war er heimatgeschichtlich sehr interessiert und hatte im Laufe der Zeit eine beachtliche Sammlung von Bild- und Schriftdokumenten über die Entwicklung der Stadt Essen zusammengetragen. Folglich unterstützte er den Ausbau eines Heimatmuseums und hinterließ die Sammlung der Einrichtung. Zum 50-jährigen Geschäftsjubiläum der Felix Rauter GmbH & Co. KG gründete er eine Stiftung für "verschämte Arme" und durch seinen persönlichen und finanziellen Einsatz konnte schließlich auch ein Wöchnerinnenheim gebaut werden.

1909 wurde ihm anlässlich seines Ausscheidens aus dem öffentlichen Dienst der Titel "Königlich Preußischer Kommerzienrat" verliehen. Wenige Monate später, im Jahr 1910, verstarb er während eines Kur-Aufenthalts in Bad Godesberg. Er wurde in Essen beigesetzt. Noch heute besteht seine Firma erfolgreich in Essen, mittlerweile mit verschiedenen Vertriebs- und Produktionszweigen.

Epilog: In den 1970er Jahren verschwanden viele Gebäude und Straßen in Steele aus dem Stadtbild, so auch das Haus der Traditions-Brennerei Bömer. Der 1934 von Joseph Bömer erschaffene Kräuterlikör "Steeler Krieger" — über Steeles Grenzen hinweg sehr beliebt — wurde nicht mehr vor Ort hergestellt. Die Produktion nach Bömers alt überliefertem Rezept wurde an die Firma Schulte-Kemna in Bochum weitergegeben, die den Likör lange Zeit vertrieb. Aber auch Schulte Kemna stellte irgendwann den Betrieb ein. Sollte Steeles regionale Spezialität nun etwa auf Nimmerwiedersehen verschwinden? Ein schlimmer Gedanke! Welch Glück, dass das Unternehmen Rauter mit seinen Steeler Wurzeln und "wohltätigem" Hintergrund sich des Problems annahm…



Steeler Krieger



Das 2. Bömer Geschäftshaus in der Humannstraße

Bilder: ©Sammlung Steeler Archiv
1. Felix Rauter
2. Steeler Krieger, 0,02l
3. Geschäftshaus Bömer an der Humannstraße in Steele

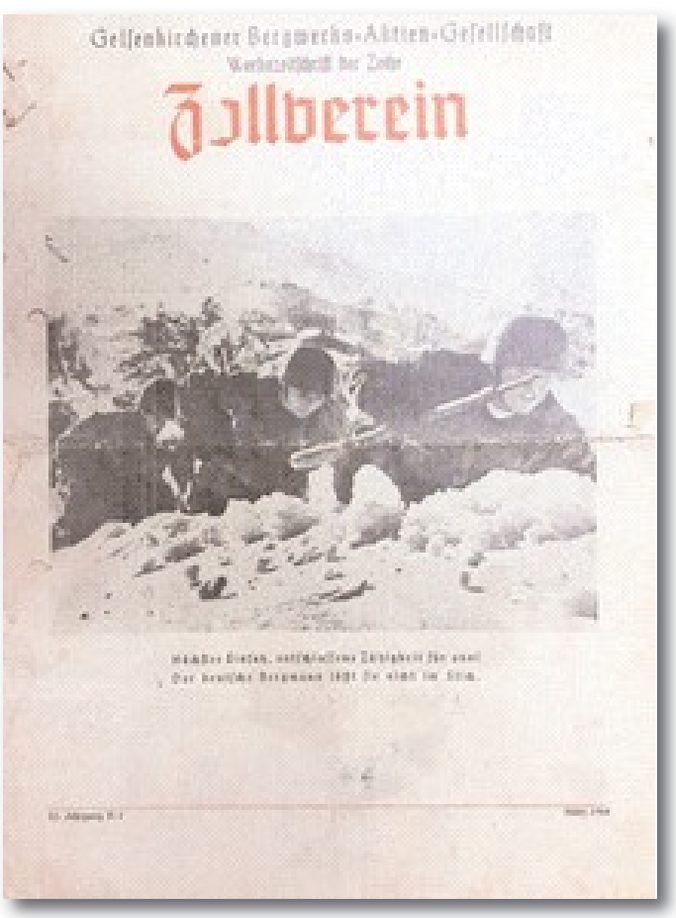
Eine fast unbekannte Zeitung - Spurensuche

Karlheint Rabas

Bei der Suche nach Informationen zu dem früher einmal bestandenen Kulturkreis Zollverein ist aufgefallen, dass es weder beim Geschichtskreis Zollverein noch in den im Umfeld vorhandenen Archiven (Ruhrmuseum; Stadtarchive Essen und Gelsenkirchen; Bergbau-Archiv beim Deutschen Bergbaumuseum; Bibliothek des Ruhrgebiets) eine Übersicht gibt, welche Bergbau-Werkszeitschriften es zu Zollverein gibt und wenn ja, wo diese zu finden sind. Währen viele der Werkszeitschriften, oft mit verschiedenen Titeln oder auch nur in Einzelexemplaren in den Archiven vorhanden sínd, fehlt eine Zeitschrift zu Zollverein, die zwischen 1941 und 1945 erschienen ist, völlig. Lediglich in einzelnes Exemplar befindet sich in der Bergbausammlung Rotthausen.

Alle Suche war zunächst vergeblich. Mit Hilfe der Bibliothek des Ruhrgebietes fanden sich dann sechs Exemplare in der Deutschen Nationalbibliothek in Leipzig, von denen wir Kopien erwerben konnten.
In der Fachzeitschrift ‚bergbau' haben wir einen Aufruf zur Suche nach weiteren Exemplaren gestartet. Wir hoffen, dass sich noch irgendwo weitere Ausgaben finden.

Es ist schon erstaunlich, dass eine Zeitschrift, die über mehrere Jahre erschienen ist, nicht zu finden ist und auch in keinem einschlägigen Archiv vorhanden ist.



Heimat- und Feuerwehrfest 2026

Heimatgeschichtskreis Eiberg

Zum zweiten Mal führte der Heimatgeschichtskreis Eiberg in Verbindung mit der Freiwilligen Feuerwehr Horst-Eiberg, der HEU-Bier GbR und dem Franz-Sales-Haus mit dem Eiberger Café und dem Klosterberghof ein großes Heimatfest am Schultenweg 84B und 137 durch. Bei bestem Wetter kamen zahlreiche Besucher, denn es gab auch so manches Jubiläum zu feiern. Im Vordergrund stand das 125. Jubiläum der Freiwilligen Feuerwehr Horst-Eiberg sowie das 30. Bestehen der Jugendfeuerwehr Horst-Eiberg. Außerdem wurde an dem Festtag die Kinderfeuerwehr Horst-Eiberg gegründet. Neben diesen Feuerwehrjubiläen feierte der Heimatgeschichtskreis Eiberg sein 30. Vereinsjubiläum nach. An seinem Stand stellte sich der Verein vor und verkaufte seine Schriften. Speziell für das Feuerwehrjubiläum gab der Verein eine Festschrift heraus, in der Autor Christian Schlich, selbst langjähriges Mitglied der Wehr, die Anfänge des Feuerlöschwesens in Horst und Eiberg und die 125jährige Geschichte der Freiwilligen Feuerwehr Horst-Eiberg darstellt. Die Festschrift ist zu beziehen beim Heimatgeschichtskreis Eiberg für 20 Euro.

Ebenso zeigte der Verein eine Bilderausstellung zur Feuerwehrgeschichte im Eiberger Café. Ein weiteres Jubiläum galt dem HEU-Bier, das seit 10 Jahren nun öffentlich ausgeschenkt wird. Durch kleine Interviews auf der Bühne wurden die Jubiläen der einzelnen Veranstalter aufgegriffen und vorgestellt. Zur Unterhaltung spielten zunächst die United Brass Big Band und die Wolfpack Drumline des Gymnasiums an der Wolfskuhle auf, bevor Oberbürgermeister Thomas Kufen und Feuerwehrchef Jörg Wackerhahn die Ehrungen und die Gründung der Kinderfeuerwehr vollzogen.
Für die Kinder waren eine Hüpfburg und ein Glücksrad der Sparkasse Essen sowie die Jugendfeuerwehr mit Spritzenspielen und Brandschutzerziehung aktiv. Das Eiberger Café sorgte für Kaffee, Kuchen und andere Speisen, während der Kloster-berghof seine Produkte zum Verkauf anbot. Natürlich durfte auch eine Feuerwehr-fahrzeugausstellung nicht fehlen. Besonders gefragt waren die Fahrten auf den Schleppern und Treckern der „Schlepperfreunde Ruhrtal“, die mit fünf Treckern das Programm unterstützten. Zum Abschluss legte DJ Rik Richie auf und brachte die Besucher zum Tanzen und Mitsingen.



Das neue Buch über die Geschichte der Wehr mit 141 Seiten und 126 Abbildungen, DIN A4



Infostand auf dem Heimatfest am 30.5.2026

Eiberger Bachnamen

Heimatgeschichtskreis Eiberg

Einen Erfolg konnte der Heimatgeschichtskreis Eiberg bei der Wiederaufnahme von Bachnamen in die Essener Stadtkarte verzeichnen. Auffällig ist, dass zwar viele Bachnamen südlich der Ruhr eingetragen sind, aber nördlich der Ruhr vielfach diese an den eingetragenen Bachläufen fehlen. So wurden inzwischen alte Bachnamen wie Mecklenbecke und Uhlenbecke wieder aufgenommen, spiegeln sie doch ein Stück der heimatlichen Geschichte wider. Gerade weil im Laufe der Zeit die Namen mehr und mehr in Vergessenheit geraten sind und sogar mit falschen bzw. frei erfundenen Namen bedacht wurden, ist eine Aufnahme der historischen Bachnamen in die Stadtpläne wichtig, um diese der Nachwelt zu erhalten, auch wenn sie teilweise verrohrt und unterirdisch geführt werden. So entstand der Name Eibergbach fälschlich Anfang des 20. Jahrhunderts, als eine Thyphus-Epedimie das Amt Königssteele sowie die nördlichen Wasserversorgungsgebiete im Ruhrgebiet erschütterte. Durch unbeabsichtigte Einleitung des damals sehr verschmutzten und belasteten Bachwassers in eine Wassergewinnungsanlage kam es sogar zu Todesfällen, die gerichtlich aufgearbeitet wurden. Dabei ging der eigentliche Bachname Mecklenbecke unter, da man den aus Eiberg kommenden Bach kurzer Hand und aus Unwissenheit als Eibergbach bezeichnete, obwohl die Katasterkarten den richtigen Bachnamen auswiesen. Ein verwaltungstechnischer Fehler, der aber zur heutigen, amtlichen Bezeichnung Eibergbach geführt hat.

Nur noch ein kleiner Oberlauf führt nun den historisch richtigen Namen Mecklenbecke.
Ebenso arbeitet der Verein daran, die historischen Bach-bezeichnungen auf Bochumer Stadtgebiet in die Stadtpläne aufnehmen zu lassen. Hier geht es speziell um die sogenannte Eibecke, die ursprünglich die Grenze zwischen Bochum- Dahlhausen und Eiberg bildete und inzwischen durch unterirdische Ableitungen in zwei Bäche geteilt wurde. Der Oberlauf der historischen Eibecke wird nun offiziell als Hörsterholzbach bezeichnet. Der Unterlauf mit einem Nebenbach durch den Eiberg´schen Berg soll den Namen Eibecke übernehmen bzw. behalten.



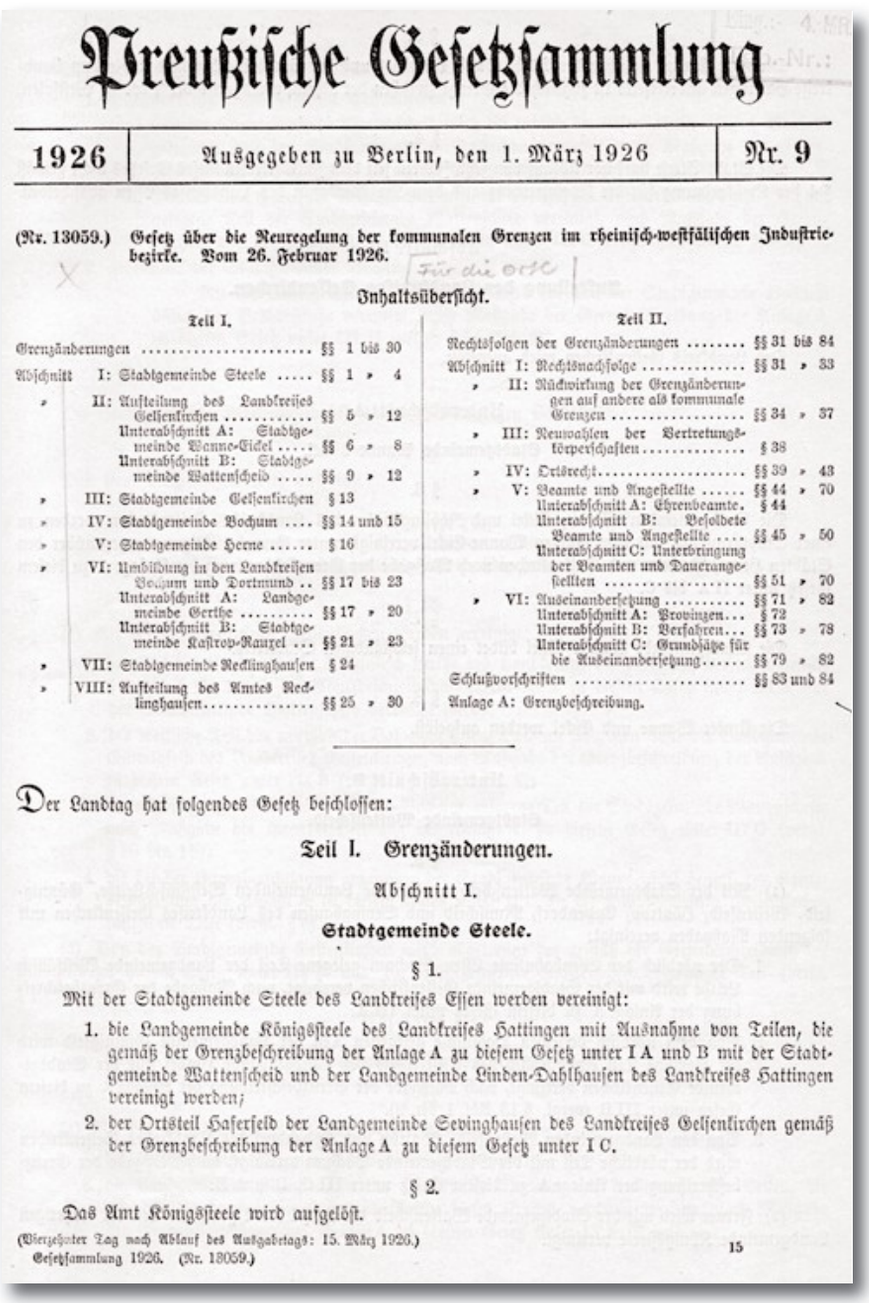
Einheit verloren -
Die Teilung Eibergs vor 100 Jahren

Heimatgeschichtskreis Eiberg

100 Jahren eine der weitreichendsten politischen Entscheidungen für Eiberg in ein Gesetz gegossen wurde. In einem Vortrag am 19.03.2026 griff der Vorsitzende Christian Schlich das geschichtlich interessante und gleichsam emotionale Thema der Teilung Eibergs auf. Mit dem „Gesetz über die Neuregelung der kommunalen Grenzen im rheinisch-westfälischen Industriebezirk“ vom 1. März 1926 wurde die damalige Großgemeinde und das Amt Königssteele mit der damals selbständigen Stadt Steele im Landkreis Essen unter Verschiebung der Provinzialgrenzen zusammengelegt.
Erste Ansätze von Eingemeindungsideen gab es bereits 1807 und 1863, die sich aber in erster Linie auf die damals noch selbstständige Landgemeinde Königssteele selbst beschränkte, lag sie doch unmittelbar an der Stadtgrenze Steeles und war im Laufe der Zeit fast verschmolzen. Erst durch den enormen industriellen Aufschwung des Bergbaus und der Eisenindustrie sahen sich die Behörden dazu veranlasst, die bevölkerungsmäßig übergroßen Kreise und Ämter neu zu fassen und aufzuteilen. Insbesondere der Kreis Bochum, der damals der bevölkerungsreichste in Preußen war, wurde in den Kreise Bochum (neu), Gelsenkirchen und Hattingen aufgeteilt, wobei auch 1885 das Amt Königssteele im Kreis Hattingen neu geschaffen wurde. In den über 10jährigen Beratungsjahren kam meist von Steeler Seite bzw. vom Präsidium der Rheinprovinz immer wieder auch die Anregung zur Vereinigung der Gemeinden Königssteele, Freisenbruch, Horst und Eiberg mit der Stadt Steele. Aber mit der Schaffung des Amtes Königssteele am 1.4.1885 war zunächst nicht mehr an einen Zusammenschluss zu denken.
Erst als die Zeche Eiberg 1904 von der Gewerkschaft Zeche Ewald aufgekauft wurde zwecks Erhöhung ihrer Kohlensyndikatsanteile und 10 Jahre später stillgelegt wurde, kamen insbesondere die Landgemeinden im Umfeld der Zeche Eiberg in Nöte, da erhebliche Steuereinbrüche und Arbeiterabwanderungen damit verbunden waren. So unternahm die Landgemeinde Eiberg erste Gespräche mit den Nachbargemeinden über einen Zusammenschluss zu einer Großgemeinde. Doch der 1. Weltkrieg führte zu einem erliegen der Gespräche. 1919 nahm man die Gespräche wieder auf und schloss sich am 1. April 1919 zur Großgemeinde Königssteele im identischen Amt Königssteele zusammen, in der die Gemeinden Horst, Freisenbruch und Eiberg aufgingen und ihre Selbständigkeit als Landgemeinde verloren.
Dies war aber nur ein erster Schritt, da sich die wirtschaftlichen Verhältnisse in der Weimarer Republik durch die Spartakisten-Unruhen, den Kapp-Putsch und später durch die Besetzung des Ruhrgebietes durch die Franzosen und Belgiern ab 1923 immer weiter verschlechterten. Hohe Arbeitslosigkeit, Hungersnöte, Inflation und sinkende Steuereinnahmen brachten die Kommunen dazu, sich zu tragfähigen Gebietskörperschaften zusammenzuschließen. In der Angelegenheit einer Vereinigung von Stadt Steele mit der Großgemeinde Königssteele war auch ein Gutachten vom Siedlungsverband des Ruhrkohlenbezirkes in Auftrag gegeben worden. Das Gutachten vom 15. Februar 1923 führte darin aus:
„...Die eigentlichen Siedlungskerne von Steele und Königssteele stellen eine geschlossene Einheit dar. Das entstehende Gemeindewesen bildet auch eine wirtschaftliche Einheit und wird die erforderliche Tragfähigkeit zur Lösung der gemeindlichen Aufgaben besitzen. Steele erhält auf diese Weise das unbedingt erforderliche Siedlungsgelände. Der Ortsteil der früheren Gemeinde Eiberg stellt eine überwiegend landwirtschaftlich genutzte Fläche dar und besitzt stärkere Beziehungen zur Gemeinde Linden-Dahlhausen. Dieses Gebiet ist für das neue Gemeinwesen entbehrlich. Die vorgeschlagenen Grenzen entsprechen den Erfordernissen der allgemeinen Richtlinien des Eingemeindungsgutachtens. Insbesondere berücksichtigen sie die Grundsätze, dass Arbeits- und Wohnstätten möglichst in einer Gemeinde liegen und dass die Grenzen den Entwässerungsverhältnissen sich anpassen sollen. Die neu entstehende Provinzialgrenze ist frei von Einbuchtungen bzw. vorspringenden Winkeln...“

Durch dieses, für Eiberg verheerende Gutachten wurde Eiberg nun zum Spielball für die benachbarten Akteure, obwohl seitens des Landkreises Essen, der Stadt Steele und der Großgemeinde Königssteele stets energisch die Vereinigung Steeles mit der kompletten Großgemeinde Königssteele unter Einschluss des ungeteilten Ortsteils Eiberg vertreten wurde. Die sich anschließenden Diskussionen zu dem Gutachten wurden aber durch die Besetzung des Ruhrgebietes 1923 zunächst in den Hintergrund gedrängt. Erst 1926 kam es zu einer Gesetzesvorlage beim Preußischen Landtag, die auch verabschiedet wurde. Obwohl mehrfach auf ein vollständiges Zusammengehen der Stadt Steele mit der ungeteilten Großgemeinde Königssteele insistiert worden war, kam es 26.02.1926 zur Verabschiedung des Gesetzes mit den für Eiberg so unheilvollen Auswirkungen auf das Gemeinwesen, denn keine der anderen beteiligten Gemeinden hatte so viel Land abtreten müssen wie Eiberg. Während das alte Gemeindegebiet von Königssteele unbehelligt blieb

und Freisenbruch sogar einen Zugewinn von 581 Einwohnern mit dem Haferfeld von der Gemeinde Sevinghausen verzeichnen konnte, musste Horst einen kleinen Teil im Südosten an die Gemeinde Linden-Dahlhausen abgeben. Mit Inkrafttreten des Gesetzes am 1. April 1926 – also vor nunmehr 100 Jahren – wurde Eiberg sehr hart getroffen, da es den Nordosten mit 459 Einwohnern an die Stadt Wattenscheid und den südöstlichen Teil mit 273 Einwohnern an die noch selbständige Gemeinde Linden-Dahlhausen verlor.
Insgesamt verblieben lediglich ca. 53% der ursprünglichen 3,66 km² großen Landgemeinde Eiberg in der Stadt Steele. Die Stadt Steele indes wuchs durch dieses Gesetz auf 33.624 Einwohner an und bekam insgesamt einen Gebietszuwachs von 8,4 Quadratkilometer. Mit dieser unheilvollen Zerteilung war Eiberg nun auf drei Gebietskörperschaften verteilt und durch die neue Provinzgrenze zwischen Rheinland und Westfalen geteilt. Die Einheit ging verloren. Diese Umstände führten in der Folge zu einem Verdrängungsprozess der Eiberger Ortsbezeichnung bis in unsere Tage. Kein Verkehrshinweisschild weist mehr auf diesen Ortsteil hin. In den Stadtplänen und -karten findet man den Namen Eiberg nur selten und wenn nur sehr klein. Lediglich der Name des S-Bahn-Haltepunktes ESSEN-EIBERG hält die Erinnerung wach. Doch die Geschichte lehrt uns, dass bis heute diese Ortsbezeichnung immer noch bei den Bürgerinnen und Bürgern Verwendung findet. Doch braucht sich auch heute der Essener Teil Eibergs keinen Vergleich mit anderen Stadtteilen Essens scheuen. Auf der Grundlage des Zensus 2011 lebten auf dem historischen Gebiet Eibergs mit einer Größe von rund 1,95 km² ca. 3.820 Einwohner. Somit liegt Eiberg bezogen auf Fläche und Einwohnerzahl vor den Stadtteilen Fulerum, Rellinghausen und dem Essener Westviertel. Im Vergleich dazu lebten 2011 auf dem Bochumer Teil Eibergs rund 1.250 Einwohner auf 1,71 km².



Preußische Gesetzsammlung

1926 | Ausgegeben zu Berlin, den 1. März 1926 | Nr. 9

(Nr. 13059.) Gesetz über die Neuregelung der kommunalen Grenzen im rheinisch-westfälischen Industriebezirke. Vom 26. Februar 1926.

Inhaltsübersicht.

Teil I.

Grenzänderungen ..... §§ 1 bis 30
Abschnitt I: Stadtgemeinde Steele ..... §§ 1 » 4
» II: Aufteilung des Landkreises Gelsenkirchen ..... §§ 5 » 12
Unterabschnitt A: Stadtgemeinde Venne-Eickel ..... §§ 6 » 8
Unterabschnitt B: Stadtgemeinde Wattenscheid ..... §§ 9 » 12
» III: Stadtgemeinde Gelsenkirchen § 13
» IV: Stadtgemeinde Bochum .... §§ 14 und 15
» V: Stadtgemeinde Herne ..... § 16
» VI: Umbildung in den Landkreisen Bochum und Dortmund .. §§ 17 bis 23
Unterabschnitt A: Landgemeinde Gerthe ..... §§ 17 » 20
Unterabschnitt B: Stadtgemeinde Kastrop-Rauxel ... §§ 21 » 23
» VII: Stadtgemeinde Recklinghausen § 24
» VIII: Aufteilung des Amtes Recklinghausen..... §§ 25 » 30

Teil II.

Rechtsfolgen der Grenzänderungen ..... §§ 31 bis 84
Abschnitt I: Rechtsnachfolge ..... §§ 31 » 33
» II: Rückwirkung der Grenzänderungen auf andere als kommunale Grenzen ..... §§ 34 » 37
» III: Neuwahlen der Vertretungskörperschaften..... § 38
» IV: Ortsrecht..... §§ 39 » 43
» V: Beamte und Angestellte ..... §§ 44 » 70
Unterabschnitt A: Ehrenbeamte. § 44
Unterabschnitt B: Besoldete Beamte und Angestellte .... §§ 45 » 50
Unterabschnitt C: Unterbringung der Beamten und Dauerangestellten ..... §§ 51 » 70
» VI: Auseinandersetzung ..... §§ 71 » 82
Unterabschnitt A: Provinzen... § 72
Unterabschnitt B: Verfahren... §§ 73 » 78
Unterabschnitt C: Grundsätze für die Auseinandersetzung..... §§ 79 » 82
Schlußvorschriften ..... §§ 83 und 84
Anlage A: Grenzbeschreibung.

Der Landtag hat folgendes Gesetz beschlossen:

Teil I. Grenzänderungen.

Abschnitt I.

Stadtgemeinde Steele.

§ 1.

Mit der Stadtgemeinde Steele des Landkreises Essen werden vereinigt:

1. die Landgemeinde Königssteele des Landkreises Hattingen mit Ausnahme von Teilen, die gemäß der Grenzbeschreibung der Anlage A zu diesem Gesetz unter I A und B mit der Stadtgemeinde Wattenscheid und der Landgemeinde Linden-Dahlhausen des Landkreises Hattingen vereinigt werden;
2. der Ortsteil Haferfeld der Landgemeinde Sevinghausen des Landkreises Gelsenkirchen gemäß der Grenzbeschreibung der Anlage A zu diesem Gesetz unter I C.

§ 2.

Das Amt Königssteele wird aufgelöst.

(Vierzehnter Tag nach Ablauf des Ausgabetags: 15. März 1926.)

100 Jahre Bus in Essen
Kurzrückblick

Christian Boden

Am 11.07.1925 schickte die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft ihre ersten Kraftomnibusse in Essen auf Linie.
Zur Erinnerung, aus dieser Süddeutschen Eisenbahngesellschaft wurde nach dem 2 Weltkrieg die Essener Verkehrs-AG, nachdem diese in Kurzform genannte SEG zuletzt nur noch aus der Abteilung Essener Straßenbahnen bestand.
Die erste Linie fuhr vom Essener Hauptbahnhof, dem heutigen Willy-Brandt-Platz nach Heisingen. Am 12.07.1925 folgte dann direkt eine zweite Linie von Bredeney nach Werden. Bis zum Jahresende 1925 gab es dann auch Linien nach Bottrop, Schonnebeck, Kettwig und über die Stadtgrenzen hinaus auch nach Höntrop, Osterfeld und Gelsenkirchen. Diese Linien hatten keine Linien oder Buchstaben Bezeichnungen, sondern waren lediglich am Zielschild auf den Bussen erkennbar.
Eingesetzt dazu wurden im ersten Betriebsjahr insgesamt 20 Kraftomnibusse, nagelneu beschafft und in einer zum Betriebshof umgebauten ehemaligen Brauerei stationiert. Im folgendem Autohalle Altendorf genannt. (heute Edeka Haltestelle Borbeck Süd) Hersteller waren die Firmen Büssing, MAN, VOMAG und Benz.
Diese Busse hatten einen Holzaufbau, waren in ihrer Bauform sehr hoch, hatten Vollgummireifen, einen Otto-Benzin Motor und waren allesamt Rechtslenker. Für den Fahrgastwechsel stand zumeist jeweils nur eine Tür zur Verfügung und der Fahrer hat eine eigene Kabine mit einer eigenen Tür.
Die VHAG EVAG nahm dies zum Anlass, in ihrer Fahrsaison 2025 die beschriebene Entwicklung mit mehreren Ereignissen zu würdigen.
Regelmäßig von Mai bis September sind zu diesem Anlass historische Fahrzeuge der Ruhrbahn öffentlich auf Strecke gegangen. Im Detail sind jeweils eine historische Straßenbahn zwischen Katernberg und Bredeney auf Linie gegangen und im Anschluss dann in Bredeney ist ein historischer Bus zu einer Rundfahrt nach Werden und Heisingen gestartet.
Die Museumseisenbahn im Hespertal feierte am letzten Juni Wochenende 2025 ihr 50-igstes Bestehen, auch zu diesem Anlass wurden von Bf. Kupferdreh Rundfahrten zum Essener Hauptbahnhof mit zwei historischen Bussen angeboten.
An dem eigentlichen historischen Tag, also am Freitag den 11.07 ging es mit Pressevertretern und Gästen aus der Politik einmal vom Hauptbahnhof nach Heisingen und zurück.
Eingesetzt zu all diesen Fahrten wurden zwei historische Busse. Weil der Ludewig Anderthalbdecker 3902 reichlich für Tour de Ruhr zu Themen- und Mietfahrten unterwegs war, haben wir nun von unseren Kollegen der VHAG DSW 21 (Dortmund) einen Henschel Gelenkbus verfügbar, Baujahr 1962. Solche Henschel Gelenkbusse prägten auch in Essen lange Zeit das Stadtbild analog zu den damaligen Anderthalbdeckern.



Firma Gebr. Ludewig

Edwin Saddo

Im Jahr 1919 wurde die Firma Ludewig von den Brüdern Josef und Rudolf an der Steeler Straße 199 in Essen gegründet.
Am Anfang wurden in der Kfz-Werkstatt zweitürige Pkw auf vier Türen umgerüstet sowie Cabrio-Umbauten durchgeführt. In dieser Zeit entstand der Begriff „Aero“. Dieser beruhte auf einem Patent für ein während der Fahrt zu öffnendes Cabrio-Verdeck. Ein weiteres Standbein war das Anfertigen von Sonderaufbauten für Lieferwagen. Die ersten Omnibus-Karosserien entstanden Anfang der 30er Jahre.
Zu diesem Zeitpunkt wurden auch die sogenannten Stromlinien-Omnibusse gebaut, die für den Verkehr auf den neu entstehenden Reichsautobahnen gedacht waren. Hierfür wurden häufig Nieder-rahmen-Fahrgestelle benutzt. Sie beruhten zum Teil auf einem Patent, das die Gebr. Ludewig 1936 erhielten. Dieses Patent bezog sich auf das tiefer gelegte Heck von Omnibussen. Das Prinzip dieses Patentes sollte später noch eine große Rolle spielen (Anderthalbdecker).
Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Fahrzeuge aufgrund der allgemein herrschenden Materialknappheit noch mit einem sehr einfachen Aufbau versehen. Eine weitere Spezialität der Firma Ludewig war, auf ältere Fahrgestelle neue moderne Aufbauten zu setzen.
Als die Nachfrage nach immer höheren Fahrgast-Kapazitäten im Omnibusbereich stetig anstieg, erinnerte man sich bei Ludewig an das Patent mit dem abgesenkten Heck und begann mit den Planungen für die später als Anderthalbdecker bekannt gewordenen Busse. So entstand im Jahr 1949 der erste Anderthalbdecker, ein Büssing mit einem Aufbau in Reiseausführung.
Da die Reise-Anderthalbdecker trotz positiver Resonanz keine großen Stückzahlen erreichten und Ludewig ohnehin mehr im Liniengeschäft tätig war, lag es nahe, das Bauprinzip für den Linienverkehr umzusetzen. So entstand 1955 in enger Zusammenarbeit mit der Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) der erste Anderthalbdecker in Linienausführung. Er basierte auf einem Büssing-Fahrgestell, das Ludewig zur Erhöhung der Traglast mit einer einfach bereiften, nicht gelenkten Nachlaufachse versah. Mit dem Dreiachser gelang schnell der Durchbruch, diese Bauform wurde zum Inbegriff des Anderthalb-deckers. So erlebte diese Omnibusbauart in der zweiten Hälfte der 50er und in den 60er Jahren eine enorme Verbreitung. Um die extrem hohe Nachfrage abdecken zu können, vergab Ludewig Anfang der 60er Jahre eine auf den süddeutschen Raum beschränkte Nachbaulizenz an die Karosseriefabrik Vetter in Fellbach bei Stuttgart. Zwischen 1955 und 1976 wurden insgesamt über achthundert Anderthalbdecker hergestellt.
Die Firma Ludewig stellte neben den Anderthalbdeckern auch Solobusse, Gelenkbusse und Oberleitungsbusse her. Der Solinger Verkehrsbetrieb konstruierte Mitte der 60er Jahre für die dortigen Belange einen Trolleybus. Die Fa. Ludewig fertigte auf Basis dreiachsiger Fahrgestelle der Fa. Krupp von 1968 bis 1974 insgesamt achtzig Oberleitungsbusse, die bis 1988 zum Solinger Stadtbild gehörten.
Ende 1976 musste die Karosseriefabrik Gebr. Ludewig GmbH den Neubau von Omnibussen in den Werkshallen in Essen-Altenessen an der Stauderstraße aufgeben.
Erhalten blieb das Reparaturwerk am Stammsitz der Gebr. Ludewig an der Steeler Straße 199-207. Hier hatte man sich auf die Reparatur von Omnibussen und die Herstellung von Sonderaufbauten spezialisiert. Dazu gehörten von der Planung bis zur Übergabe z.B. Bücherbusse, Röntgen- und Blutspendebusse, Infobusse sowie spezielle An- und Umbauten. Die Firma Gebr. Ludewig GmbH & Co. KG musste 2014 Insolvenz anmelden, im Februar 2015 wurde die Firma liquidiert, im November 2018 wurden die Werkshallen abgerissen.

Ohne jeden Zweifel kann man behaupten, dass die Firma Gebr. Ludewig in fast hundert Jahren ein Stück Omnibus-Geschichte in Deutschland geschrieben hat.

Krupp Busse aus Essen

Christian Boden

Für den Einsatz in Essen wurden insgesamt 140 Krupp Linienbusse hergestellt, wobei man bis 1960 im Detail immer von Krupp Fahrwerken sprechen muss. Die Aufbauten wurden durch verschiedene andere Hersteller dann auf die Krupp Fahrwerke jeweils passend angefertigt und auch entsprechend aufgebaut.
Es begann 1919/20, als im Zuge der Friedensproduktion Gustav Krupp von Bohlen und Halbach die Abteilung Kraftwagenfabrik, kurz Krawa, gründete. Bis 1927 wurden dort aber zunächst ausschließlich Fahrgestelle für Lastkraftwagen hergestellt. Das hier erworbene Wissen half dann aber, nun einen ersten Niederrahmenbus auf einen Krupp Fahrgestell auf den Markt zu bringen. Stand der Technik damals waren eher normale Hochrahmenbusse auf klassischen LKW Fahrgestellen, sodass Krupp hier schon sehr innovativ antrat. Mit den Ordnungsnummern 30-32 nahm die Süddeutsche dann gleich drei solche O 5 N mit einem Sechszylinder Benzinmotor, mit 75 PS Leistung, in ihren Bestand auf.
Im Jahre 1930 übernahm Krupp die gut eingeführten DAAG-Werke in Ratingen und brachten als letzte Neuentwicklung vor dem Krieg den Frontlenker Tram Bus TD 4 N und das 6,5 t Fahrgestell OD 6,5 N auf die Straßen.
Krupp erwarb von der Junkers Motorenbau GmbH in Dessau die Lizenz, um einen Diesel-Doppelkolbenmotor M 411 zu entwickeln. So war Krupp auch in der Antriebstechnik sehr fortschrittlich und ermöglichte schon Anfang der 30er Jahre die Ablösung der bisher vorwiegend eingesetzten Benzinmotoren.

So gelang es der Krawa, zum Ende der 30er Jahre am deutschen Omnibusexport einen bedeutenden Anteil zu erzielen. Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges musste Krupp aus damals gegebenen Anlass zunehmend auf mehr Militärproduktion umstellen, so wurden bei der Krawa erstmal vorwiegend Lastkraftwagen Fahrgestelle hergestellt. Bedingt durch zahlreiche intensive Bombenangriffe mit den entsprechenden Zerstörungen der Werksanlagen verlegt Krupp die Krawa 1944 nach Mülhausen im Elsass.

Nach Ende des Krieges stand Krupp unter strenger Kontrolle der alliierten Siegermächte. Unter dem neuen Namen „Südwerke Motoren- und Lastkraftwagenbau GmbH“ produzierte die Krawa zunächst in Kulmbach. Die bekannten drei Radreifen als Firmensymbol durften nicht mehr verwendet werden und wurden durch die Buchstaben S und W in einem gleichschenkligen Dreieck abgelöst. Zunächst widmete man sich in Kulmbach dem Motorenbau aber bereits 1948 wurden dann wieder Omnibus Fahrgestelle gefertigt.

Ab 1949 wurden wieder Niederrahmen-Fahrgestelle vom Typ TD 50 angeboten, die sich für Frontlenker-Aufbauten eigneten. Diese waren mit einem Drei-Zylinder-Doppelkolben-Zweitaktmotor, Typ M 413, mit 105 PS ausgerüstet. Mit Karosserien von Uerdingen und Auwärter wurden alleine davon bis 1951 85 Exemplare hergestellt. Die späteren SW Typen O 80 und O 480 hatten einen sehr großen Achsstand und ermöglichten so einen entsprechend große1953 kamen dann die Fahrgestelle O 470 FK und O 480 FK auf den Markt und ermöglichten erste Großraumomnibusse, die diesen Namen dann auch verdienten. Auf einem O 480 FK wurde auch der weltweit erste Anderthalbdecker von Ludewig für die Deutsche Bundesbahn und später sogar Serien Anderthalbdecker Oberleitungsbusse für Moers, Münster und Wuppertal aufgebaut. Die niedrige Bauhöhe des Fahrwerkes und die seitliche Lage des Kühlers bewirkten viel Platz für die Fahrgastraumzelle/ dem Fahrzeugaufbau. Zusätzlich ausgerüstet mit einem Motorkompressor als zusätzliches Bremsorgan wurden diese Fahrwerke mit der Typenbezeichnung O 8 F und O 10 FK bis 1959 den Verkehrsunternehmen angeboten.

Seit 1955 durfte man nun auch in Kulmbach wieder unter Krupp mit drei Radreifen firmieren. 1957/58 baute Ludewig auf 13 Krupp O 10 F 4 Fahrgestellen, jeweils mit einem 165 PS Diesel D 459-Motor sowie einem 6-Gang-Getriebe, die ersten Serien Anderthalbdecker für die Essener Verkehrs-AG. An allen Anderthalbdeckern nahm Ludewig Änderungen an den Krupp-Fahrgestellen vor, in diesem Fall wurde jeweils eine dritte nachlaufende und spurhaltende Achse beigefügt. Während es bei der Krawa mit dem Lastkraftwagenbau stetig aufwärts ging, schwächelte der Omnibusbereich doch zunehmend. Namhafte Firmen wie MAN, Büssing und Henschel stiegen mit Komplett Omnibussen in den Markt ein.

In Zusammenarbeit mit der Essener Verkehrs-AG entwickelte die Krawa dann 1958 auch einen ersten Komplett-Linienbus und stellte diesen mit der Bezeichnung O 124 im Jahr 1959 auf der IAA vor. Ein sehr formschönes Fahrzeug, seiner Zeit damals eindeutig voraus. Ähnlich zum Mitbewerber Henschel und Sohn entwickelte die Krawa diesen Komplett-Stadtomnibus für Einmannbetrieb in selbsttragender Leichtmetall Schalenbauweise. Der Wagenkörper bestand analog zu den Henschel Fahrzeugen aus sechs Komponenten mit allein fahrtüchtiger Bodengruppe.

Ein neu entwickelter kleinvolumiger und schnell laufender 120 PS-Gamma-Silum-Leichtmetallmotor mit vier Zylindern vom Typ D 433, der wiederum nach dem Gleichstrom-Zweitaktverfahren arbeitete, war links hinter der Vorderachse eingebaut. Das Kühlsystem befand sich im Bug des Fahrzeuges. Durch diese Bauweise konnten die Einstiege besonders niedrig gehalten werden.Bei den Fahrern der Essener Verkehrs-AG waren diese Fahrzeuge insbesondere wegen ihrem Bremsverhalten nicht sonderlich beliebt.Da für diesen Bus Typ bei Krupp keine nennenswerten Bestellungen mehr eingingen, stellte die Krawa 1963 die Produktion von Busfahrwerken ein.

Mitte der 60er Jahren traten im Krupp Konzern finanzielle Schwierigkeiten auf. Die Deutsche Bank stieg im Konzern ein und durchforschte alle Produktfamilien. Dies hatte am 30. Juni 1968 offiziell die Herstellung von Lastwagen ein. Daimler-Benz übernahm zwar die gut eingespielte Verkaufsorganisation, nicht aber das Fahrzeugprogramm.
Aber es gab dann doch noch ein Nachspiel in den Krawa Hallen. Es galt noch einen Auftrag aus Solingen, der 1967 erteilt wurde, abzuarbeiten. So wurden noch bis 1974 insgesamt 80 Dreiachsfahrgestelle des LKW Typs LF 380 mit Tandemachse angefertigt.

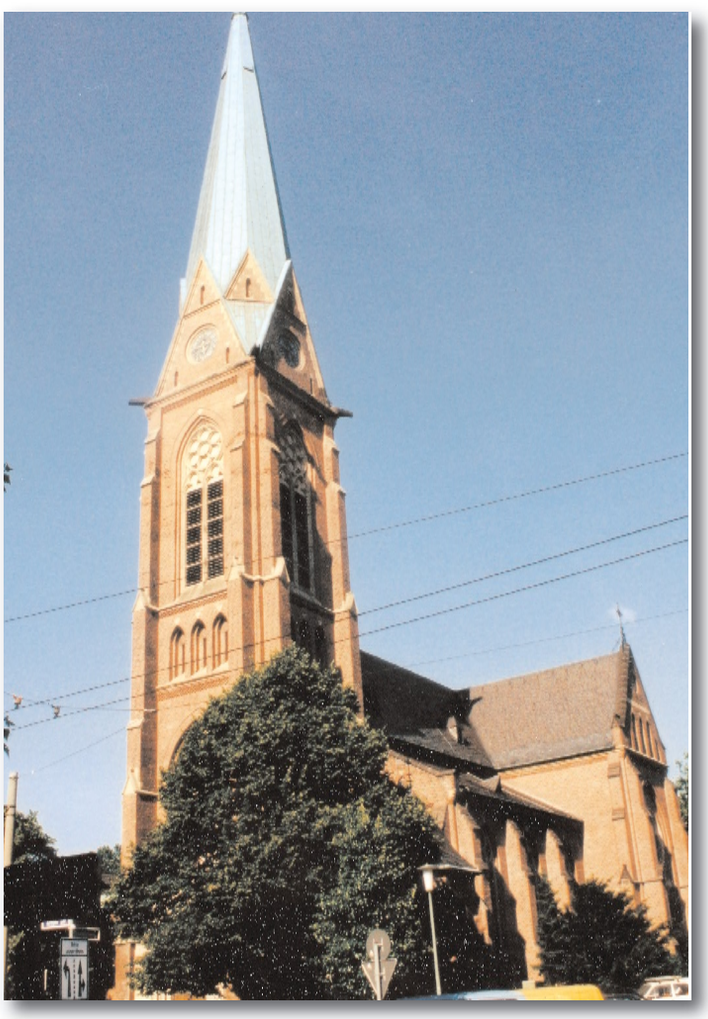
Tag des offenen Denkmals 13.9.2026
Gastkirche St. Barbara

Marlies Stadtmann und Heinz Martini

Das Krayer Archiv beteiligte sich in diesem Jahr mit zwei denkmalgeschützten Krayer Gebäuden, der St. Barbara Gastkirche und dem Krayer Rathaus.

Gastkirche St. Barbara
Kray als kleine Bauerschaft hatte 1861 nur 314 Einwohner. Durch die Industrialisierung -- die Zechen Bonifacius und Katharina, sowie das westdeutsche Eisenwerk nahmen die Arbeit auf und hatten einen großen Bedarf an Arbeitskräften -- stieg die Einwohnerzahl 1885 auf 3076, 1900 auf 6951 und 1910 auf 17856.
Kray gehörte bis 1906 kommunal zur Bürgermeisterei Stoppenberg, kirchlich zur Pfarrei St. Laurentius. Da der Weg nach Steele besonders bei schlechtem Wetter beschwerlich war, kam der Wunsch auf, eine eigene Kirche zu haben.
1887 gründete sich ein Kirchbauverein. Fritz Eickenscheidt vom Oberhof Eickenscheidt, der Lehrer Franz Eickhoff und der Gast- und Landwirt Franz Gantenberg bildeten den Vorstand.
Man beauftragte den Düsseldorfer Architekten Joseph Kleesattel mit der Planung einer neugotischen Kirche. Der Landwirt Wilhelm Beckmann spendete das Grundstück, und so konnte man im Herbst 1893 den 1. Spatenstich tun. Der lehmige Aushub wurde an Ort und Stelle zu 1.100.000 Feldbrandziegeln gebrannt, die für den Bau verwendet wurden.

1894 wurde der Grundstein gelegt. Er enthält einen Stein aus einer römischen Katakombe und kann an der Orgelbühne gesehen werden. Der Kirchturm ist mit 77 m der höchste in Essen. Schon im November 1895 konnte die 1. Hl. Messe gefeiert werden. Im Innern sind noch alle drei Flügelaltäre erhalten. Eine besondere Kostbarkeit sind die Glasfenster, die von der Glasmalerei Oidtmann aus Linnich hergestellt und bis 1907 eingebaut wurden. Sie sind im Nazarener Stil geschaffen und verkünden die christliche Botschaft. Da in Kray wenig Bomben fielen, wurden nur die Westrosette und die Taufkapelle zerstört.
Seit 2019 wird die Kirche als „Gastkirche“ genutzt, d. h. es werden weiterhin sonn- und auch werktags Gottesdienste gefeiert. Im hinteren Teil ist ein Bereich als Café abgeteilt.
Sonntags nach der hl. Messe und jeden Freitagnachmittag gibt es Kaffee und Kuchen, Dienstagmittag ein kostenloses Essen, das von sowohl materiell Bedürftigen als auch von Einsamen, besucht wird –meistens sind bis zu 40 Personen da-, donnerstags können Grundschüler zur Nachhilfestunde kommen. Ein kleiner Bücherschrank und 1. Nothilfe aus der Kleiderkammer runden das Angebot ab.



Am Tag des offenen Denkmals kamen ca. 30 Personen zur Führung und weitere 20 sahen sich die Kirche allein an. Viele waren von der Schönheit des Baus beeindruckt.

Tag des offenen Denkmals 13.9.2026
Das Krayer Rathaus

Marlis Stadtmann und Heinz Martini

Unerwartet großen Anklang fand die Führung durch das Krayer Rathaus. Etwa 50 Personen aus Kray und ganz Essen hatten sich um 16 Uhr eingefunden, um eines der schönsten Rathäuser Essens kennenzulernen. Zwei Mitarbeiter des Krayer Archivs erklärten, wie es nach der Gründung der Gemeinde Kray-Leithe im Jahr 1906 zum Bau des stattlichen Gebäudes gekommen ist, das bereits nach einer Bauzeit von 15 Monaten am 1. Oktober 1908 eingeweiht wurde. „Eine heute unvorstell-bare Leistung!“ meinten viele der Besucher. Dem Zeitgeist entsprechend hatte der Architekt Otto Mecke ein Gebäude entworfen mit einer breiten Treppe, zwei großen durch Reichsadler geschmückte Giebel und einer Kupfer gedeckten Kuppel. Das Innere, beginnend mit dem Vestibül, ist, dem Jugendstil entsprechend, mit dunkelgrünen Kacheln und geschwungenen Türen gestaltet. Großes Interesse erweckte bei den Besuchern der Ratssaal, in dem 1946 die erste Ratsversammlung des Essener Stadtrates nach dem Krieg stattfand, und der heute für Trauungen sehr gefragt ist. Die einst gewölbte Decke, den riesigen Kronleuchter und die bleiverglasten Fenster gibt es heute nicht mehr; aber auch so strahlt der Saal nach wie vor viel von seiner damaligen Pracht aus. Nach einer knappen Stunde bedankten sich die Besucher mit Applaus.



Buchvorstellung

Von der Flakkaserne zur „Dilldorfer Höhe“

Johann Rainer Busch



Die 74seitige DIN A4 Broschüre ist erhältlich in der Buchhandlung Bast in Kupferdreh (12,80 €), oder unter kupferdreher-geschichte@t-online.de für 15,00 € (incl. Porto).

Kupferdreh als Garnison - das ist inzwischen über 30 Jahre her. Die Kaserne wurde ab 1936 oben auf dem „Frauenstein“ in der Hinsbecker Gemark erbaut und hat verschiedene Epochen durchgemacht. Endgültig geschlossen hat man sie im Frühjahr 1994. Sie bestand also insgesamt 58 Jahre.
Heute steht an ihrer Stelle eine große Wohnsiedlung mit dem Namen „Dilldorfer Höhe“. Die einzelnen Phasen und ihre Hintergründe sind in diesem Buch bechrieben. Dafür standen mir diverse Unterlagen aus dem Archiv der Bürgerschaft Kupferdreh e.V. zur Verfügung.
Um die Aufzeichnung der Geschichte der ersten 10 Jahre hat sich Felix Franke verdient gemacht. Er war bis 1977 als Kommandeur des II. LWVersRgt 5 und stellvertretender Kasernenkommandeur im Dienstgrad eines Oberstleutnant tätig. In den letzten Jahren seiner Dienstzeit hat er sich besonders um den Kontakt zwischen der Kaserne und der Kupferdreher Bevölkerung bemüht. So entstand ein enges Verhältins, insbesondere mit dem Verein Bürgerschaft Kupferdreh e.V. Nach seiner Pensionierung wurde er 1. Vorsitzender der „Bürgerschaft“ und hat diese ca. 10 Jahre lang geleitet. 1989 wurde Felix Franke zum Ehrenvorsitzenden ernannt und hat sich künftig im damals entstehenden Heimatarchiv der Bürgerschaft ehrenamtlich beschäftigt. Dabei lag ihm insbesondere die Aufarbeitung der Geschichte der Kupferdreher Kaserne am Herzen. Er machte dafür alte Zeitzeugen ausfindig, die wertvolle Bilder und Dokumente bereit stellen konnten. So entstand eine Dokumentation über die ersten 10 Jahre, die Jahre vom Bau der Kaserne bis zum Kriegsende.
Über die späteren Jahre, als die Kaserne von der Bundeswehr genutzt wurde, gibt es mehrere Ordner, die ein Kasernenchronist zusammengestellt hat und die später vom Arbeitskreis Heimatkunde weitergeführt wurden.
Bei den letzten Jahren und bei der Schließung der Kaserne, sowie bei der Planung und beim Bau der neuen Wohnsiedlung war ich selbst noch Zeitzeuge. So konnte ich nun die gesamte Geschichte zusammenstellen.

Johann. Rainer Busch

Buchvorstellung

Das Kupferdreher Mahnmal für die Opfer des Nationalsozialismus und das Schicksal der jüdischen Bürger von Kupferdreh.

Johann Rainer Busch



Die 72 seitige DIN A4 Broschüre kann nur vorbestellt werden, unter kupferdreher-geschichte@t-online.de
für 15,00 € (incl. Porto).

Es war schon länger der Wunsch der Kupferdreher Bürger, das Schicksal der Juden in Kupferdreh aufzuarbeiten. Am 15. Februar 2007 fand deshalb auf Einladung der Bürgerschaft Kupferdreh e.V. ein erstes Abstimmungsgespräch statt. Anwesend waren Vertreter der Bürgerschaft, der Parteien und der Kirchen.
Im Juni 2007 habe ich aus den im Archiv der Bürgerschaft vorhandenen Unterlagen ein kleines Heft mit dem Titel „Das Schicksal der jüdischen Bürger von Kupferdreh in der NS Zeit“ zusammengestellt. Es wurde mit einem Vorwort von Pfarrrer Markus Heitkämper versehen und im Sommer 2007 von der Bürgerschaft Kupferdreh e.V. herausgegeben.

Das Heft wurde zur Grundlage eines Mahnmals, welches 2008 von den Kupferdreher Bürgern erarbeitet, und am 4. März 2009 am Kupferdreher Marktplatz feierlich eingeweiht wurde.

In den folgenden Jahren wurden mir immer mehr Fakten und Hinweise zugetragen, teilweise direkt von Nachkommen der betroffenen Opfer, aber auch durch von ihnen beauftragte Historiker.
Nicht zuletzt bekam ich noch durch die ausserordentliche Aktivität einer jungen Familienforscherin mit Kupferdreher Wurzeln Einsicht in die entsprechenden Wiedergutmachungs- und anderen Akten aus den NRW Archiven.

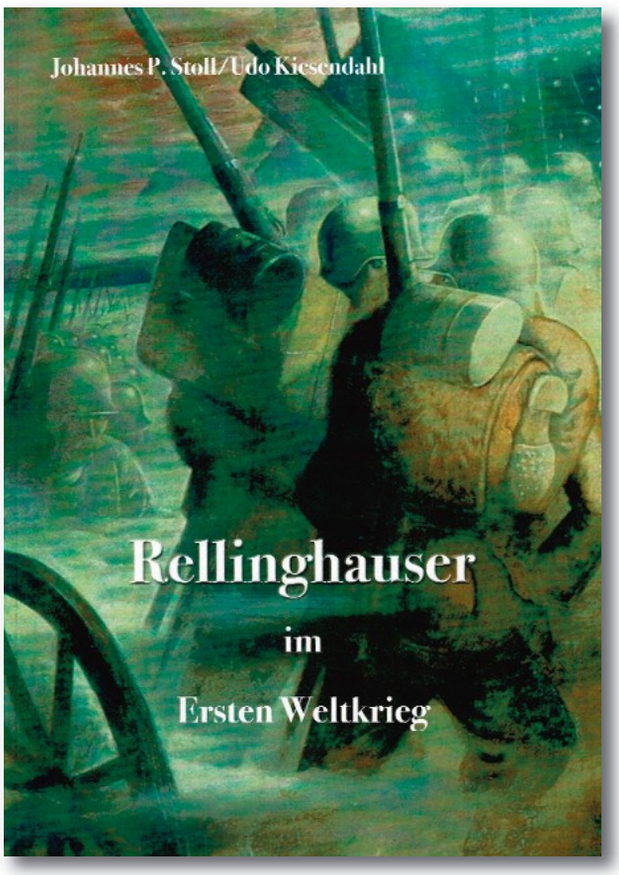
Alle diese neuen, erstaunlichen Erkenntnise haben mich veranlasst das Thema neu aufzuarbeiten und in neuem Format herauszugeben.

Johann Rainer Busch

Buchvorstellung

Rellinghausen im Ersten Weltkrieg

Johannes P. Stoll / Udo Kiesendahl



Die 90 seitige Broschüre ist für 15 Euro erhältlich in der Buchhandlung Leselust, Frankenstraße, bei Lotto/Toto Schlüsener am Rathaus Rellinghausen und der Tankstelle Goldmann, Frankenstraße

„Rellinghauser im Ersten Weltkrieg“, so lautet der Name der Broschüre, die das Duo Johannes Stoll und Udo Kíesendahl veröffentlichten. Bisherige Veröffentlichungen seit 2002 werden hier in einem Sammelband zusammengefasst und erweitert. Der erste taktische Luftangriff der Kriegsgeschichte - Winston Churchill ließ Hauptmann Bamlers Lohauser Zeppelinhalle bombardieren, die Internierung deutscher Zivilsten - so einer aus Rellinghausen- in England für fünf ! Jahre, Kriegserlebnisse von der Westfront und von der Ostfront, alles finden wir hier, dokumentiert in Schrift und Bild aus persönlichen Alben und Tagebüchern. Auch Überraschendes, wie friedvoll es nur wenige Kilometer hinter den Frontlinien zuging in Nordfrankreich, oder wie die Soldaten schwerste Verluste verarbeiteten, beim Sturm auf einen nur 100 Meter entfernten französischen Schützengraben fallen von 900 Soldaten 430. Eine Kompanie von 200 Mann Sollstärke zählte nach drei Tagen nur noch 12 Mann. Ein Kapitel beschreibt, wie das verwahrloste Rellinghauser Kriegerdenkmal Amselstraße/ Frankenstraße, welches die Namen der 462 einheimischen Gefallenen trägt, von einer Privatinitiative wieder instandgesetzt wurde. Ein weiteres Kapitel geht auf die elenden Zustände in Rellinghausen während des Krieges ein. Ergänzend und neu sind Angaben zum Garnisonsstandort Mülheim, dem gefürchteten Schleifstein Rellinghauser Rekruten.

Das Titelbild stammt aus Otto Dix Anti-Kriegs-Triptychon.

Buchvorstellung

Der Ophoffhof in Essen Schonnebeck

Klaus Siepmann



Klaus Siepmann: Der Ophoffhof in Essen-Schonnebeck.
Essen, Selbstverlag 2025.284 S., farbige und s/w-Abbildungen, HC, 21,5 x 30,5 cm,
€ 25,00. Bezug über den Autor
ophoff-schonnebeck@web.de

Der Ophoffhof in Schonnebeck

Klaus Siepmann liefert hier eine historische Dokumentation über die Entwicklung des Ophoffhofes in Schonnebeck und stellt diese in Zusammenhang mit der Geschichte des Essener Stiftes und des heutigen Essener Stadtteils Schonnebeck.

Ausgehend von dem Fund von 42 historischen Dokumente des 19. und 20. Jahrhundert aus seinem Familienbesitz beschreibt der Autor die Entwicklung des Ophoffhofes ab 1413 bis 1962. Im Mittelpunkt steht aber die Familie Ophoff mit umfangreichen genealogischen Anmerkungen. Die dazugehörenden Urkunden sind teilweise im Faksimile abgedruckt und übertragen.

Zum Beginn des Buches werden – quasi als Einführung – die Entstehung und der Aufbau des Stift Essen und die besonderen Lehnsregeln beschrieben. Es folgen Kapitel über Lebenssinn, Aufgaben und Unterhalt der Stiftsdamen. Die Entwicklung von Schonnebeck und ihrer Kirchengemeinden wird ausführlich geschildert. Dazu gibt es einen kleinen Beitrag zu einer Ziegelei aus dem Ende des 19. Jahrhunderts (Ringofen Ophoff) und zur ECA-Siedlung der 195er-Jahre.

In allem sieht der Autor in seiner umfangreichen Veröffentlichung eine aus seiner Sicht historische Dokumentation und eine detaillierte Familien- und Hofgeschichte aber keine wissenschaftliche Forschungsarbeit. Auf jeden Fall ist es aber eine interessante Lektüre zu dem oft vernachlässigten Stadtteil Schonnebeck. Arnd Hepprich

Verleihung des Gelsenkirchener Ehrenamtspreises an Karlheinz Rabas.

Sie haben sich mit ihrem freiwilligen Engagement für das Gemeinwohl der Stadt eingesetzt und machen unsere Stadt lebenswerter: Lasse Gieskes, Elsbeth Jacoby, Karlheinz Rabas, Karlheinz Weichelt, Tierische Seminare e. V. und Rettungshundestaffel Ruhrgebiet e. V. erhielten für ihren Einsatz den von der Sparkasse gestifteten Gelsenkirchener Ehrenamtspreis, dotiert mit 6.000 Euro.

„Gelsenkirchen lebt vom Engagement seiner Bürgerinnen und Bürger. Tag für Tag setzen sich in den verschiedensten Bereichen Menschen mit Herz, Zeit und Tatkraft für unsere Stadt und ihre Mitmenschen ein – oft still und im Hintergrund, aber mit großer Wirkung“, so Oberbürgermeisterin Andrea Henze. Daher griff der diesjährige Gelsenkirchener Ehrenamtspreis unter dem Motto „Engagiert für Gelsenkirchen“ die große Bandbreite des ehrenamtlichen Engagements auf und richtete sich an alle Ehrenamtlichen in Gelsenkirchen – ob im sozialen Bereich, in der Bildung, im Sport, in der Kultur oder im Umwelt- oder Tierschutz, alle waren herzlich eingeladen, sich zu bewerben. „Die zahlreichen Bewerbungen verdeutlichen wieder einmal die Vielfalt des ehrenamtlichen Engagements in unserer Stadt. Mittlerweile haben 64 Personen bzw. Gruppen den Gelsenkirchener Ehrenamtspreis erhalten und mehr als 3.000 Ehrenamtliche erlebten schöne Abende bei den Preisverleihungen“, so Michael Klotz, Vorstandsvorsitzender der Sparkasse Gelsenkirchen. Aufgrund der Vielzahl der Bewerbungen entschied sich die Jury, die Auszeichnungen in diesem Jahr in drei Bereiche zu unterteilen: in soziales, stadtgeschichtliches und tierisches Engagement.

Oberbürgermeisterin Andrea Henze, Iris Schappert, Vorsitzende der Ehrenamtsagentur Gelsenkirchen, sowie Michael Klotz, Vorstandsvorsitzender der Sparkasse Gelsenkirchen, lobten das Engagement und überreichten im Hans-Sachs-Haus Urkunden und Skulpturen an die Preisträgerinnen und Preisträger:

Karlheinz Rabas prägt seit Jahrzehnten den Stadtteil Rotthausen und ganz Gelsenkirchen durch sein herausragendes ehrenamtliches Engagement, seine Fachkompetenz und seine tiefe Verbundenheit zur Heimat. Mit der Gründung des Stadtteilarchivs Rotthausen e. V. im Jahr 1976 und der Eröffnung der Bergbausammlung 2002 hat er das historische Erbe der Region bewahrt, sichtbar gemacht und lebendig vermittelt. Sein unermüdlicher Einsatz, seine vielfältigen Veröffentlichungen und Beiträge sowie seine Mitwirkung an zahlreichen Projekten machen ihn zu einer unverzichtbaren Stimme der lokalen Geschichtskultur.

Karlheinz Weichelt bewahrt mit der Digitalisierung von über 130.000 historischen Fotografien das visuelle Gedächtnis Gelsenkirchens und macht es einer breiten Öffentlichkeit zugänglich. Durch zahlreiche Ausstellungen, Veröffentlichungen und seine täglichen Beiträge in den „Gelsenkirchener Geschichten“ sowie auf Facebook weckt er Erinnerungen, fördert den Austausch und verbindet Menschen über Generationen hinweg. Mit seinem außergewöhnlichen Engagement, seiner enormen Fachkenntnis und seiner großen Liebe zu seiner Heimatstadt bereichert er die städtische Geschichtskultur in herausragender Weise.



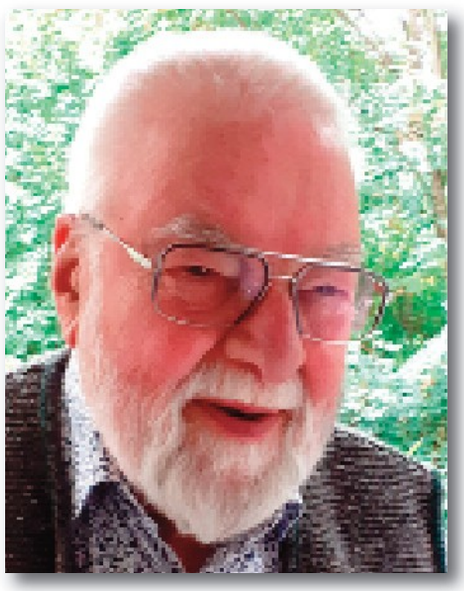


Oberbürgermeisterin Andrea Henze, Michael Klotz, Vorstandsvorsitzender der Sparkasse Gelsenkirchen, und Iris Schappert, Vorsitzende der Ehrenamtsagentur Gelsenkirchen, gratulierten den Preisträgerinnen des Gelsenkirchener Ehrenamtspreises 2025: Lasse Gieskes, Elsbeth Jacoby, Karlheinz Rabas, Karlheinz Weichelt, Christian Krause (1. Vorsitzender des Tierische Seminare e. V.) und Jörg Küper (1. Vorsitzender des Rettungshundestaffel e.V.).

Pressestelle der Sparkasse Gelsenkirchen (auf Rabas gekürzter Text).

In memoriam Klaus Höffgen

Karl-Heinz Lach



Am Donnerstag, dem 27. August 2026, ist Klaus Höffgen im Alter von 83 Jahren von uns gegangen. Mit ihm verliert der Geschichts- und Kulturverein Werden einen Gestalter, einen Bewahrer und einen zentralen Wissensträger rund um die Geschichte seines Geburts- und Heimatortes Werden.

Über viele Jahrzehnte hat Klaus Höffgen den Verein in unterschiedlichen Funktionen geprägt – als Kassierer und als Schriftleiter im Vorstand sowie als Mitglied des Beirats. Mit seiner Liebe zu Büchern und seiner großen Sorgfalt betreute er die Vereinsbibliothek und entwickelte diese zu einer unverzichtbaren Fundstelle für die Geschichte von Werden und Essen.

Unter seiner Leitung erschien im Jahr 2003 der erste Band der Reihe "Geschichten aus der Werdener Geschichte", mit der Klaus Höffgen eine alte Tradition des Historischen Vereins Werden wiederbelebte. Der jährliche Sammelband wurde zur zentralen Bühne für die Werdener Stadtteilhistoriker – ein Ort, an dem Forschung, Erinnerung und Heimatpflege zusammenfinden. Er betreute 20 Jahre lang zahlreiche Beiträge von vielen Autorinnen und Autoren, die dank der redaktionellen Arbeit von Klaus Höffgen ein hohes fachliches und sprachliches Niveau erreichten. Er selbst verfasste 53 Artikel von bestechender Qualität, den letzten noch für den diesjährigen Band der "Geschichten".

Klaus Höffgen war ein Mensch, der Wissen nicht hortete, sondern teilte. Ein Beispiel dafür bleibt uns besonders im Gedächtnis: Vor wenigen Wochen erhielt der Verein Fotos eines gut besuchten Festes – ohne Datierung, ohne Beschreibung. Natürlich fragten wir auch Klaus. Am Mittwoch, einen Tag vor seinem Tod, kam seine Antwort per Mail: "Ich bin für das Ludgerusfest 1967, weil da der 1225. Jahrestag seiner Geburt 742 gefeiert wurde." Verbindlich, kenntnisreich – so war er.

So wollen wir Klaus Höffgen auch in Erinnerung behalten: als einen Menschen voller Freundlichkeit, voller Wissen und voller Bereitschaft, dieses Wissen jederzeit zu teilen. Das Ganze war gepaart mit einer gehörigen Portion Humor und Ironie – auch sich selbst gegenüber. Seine Persönlichkeit, sein Engagement, seine Genauigkeit und seine Leidenschaft für die Werdener Geschichte werden uns fehlen.

Der Geschichts- und Kulturverein Werden verneigt sich in Dankbarkeit vor seiner Person und seinem Lebenswerk und verabschiedet mit Klaus Höffgen einen Grandseigneur der Werdener Geschichtspflege.

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft

Alte Synagoge Essen, Haus jüdischer Kultur
Edmund-Körner-Platz 1, 45127 Essen
www.alte-synagoge.essen.de
E-Mail: info@alte-synagoge.essen.de

Altenessener Geschichtskreis
Günter Napierala, Im Schollbrauk 38, 45326 Essen,
Tel. 0201-326138,
E-Mail:gnapi@gmx.net
www.geschichte-im-essener-norden.de

Altenessener Lesebuchkreis
Maria Werder, Karlstraße 28, 45329 Essen,
Tel. 0201 341873, wwerder@web.de

Bergbau- und Heimatmuseum im Paulushof
Jürgen Döhler, Stemmering 18, 45259 Essen
Tel. 0201-84660 www.museum-heisingen.de
info@museum-heisingen.de

Bergbausammlung Rotthausen
Belforter Straße 20, 45884 Gelsenkirchen(-Rotthausen) Tel. 0209-98895364, Mobil 0172-2693845;
Fax 0209-134908
bergbausammlung@karlheinz-rabas.de
www.bergbausammlung-rotthausen.de

Bürgerschaft Kupferdreh e.V.,
Heimatkunde und Archiv
Kupferdreher Str. 141-143, 45257 Essen
J. Rainer Busch, Tel. 0177 4840710
jrbusch@t-online.de

Bürgerschaft Rellinghausen-Stadtwald e.V.
Herr Matthias Peter, Am Stift 9,Tel. 0201-444241
info@buergerschaft-rellinghausen.de
https://buergerschaftrellinghausen.de/

Rellinghauser Geschichte
Johannes Stoll, Kantorie 81,Tel. 0201 4309610
stollconsult@freenet.de

Förderverein Bergbauhistorischer Stätten
Ruhrrevier e.V., Arbeitskreis Essen
Karlheinz Rabas, Schumannstraße 13,
45884 Gelsenkirchen, Tel. 0209-134904
Mobil 0172-2693845, Fax 0209-134908,
förderverein.bergbau@karlheinz-rabas.de
www.bergbauhistorischer-verein.de.

Frohnhauser Denkmäler und Kulturwerte e.V.
Jutta Pentoch, jutta.pentoch@unitybox.de

Forum Geschichtskultur
an Ruhr und Emscher e.V.
c/o Weltkulturerbe Zollverein, Susanne Abeck,
Gelsenkirchener Straße 181, 45309 Essen
forum@geschichtskultur-ruhr.de,
www.geschichtskultur-ruhr.de

Freunde und Förderer des Deilbachtals e.V.
Andreas Bomheuer, Grevendieck 24, 45136 Essen
deilbachtal@t-online.de

Geschichtskreis Carnap
Bettina von der Höh, Markenstr. 92,
45899 Gelsenkirchen, Telefon 0178-8122968
gkcarnap@outlook.de
www.geschichtskreis-carnap.de

Geschichtskreis Bürgermeisterei Stoppenberg
Dr. Jürgen Nolte, Tel. 0201 325532
stoppenberg2008@web.de
www.geschichtskreis-stoppenberg-essen.de

Geschichts- und Kulturverein Werden e.V.
Karl-Heinz Lach, Friedrich-Küpper-Weg 93, 45239 Essen
info@geschichts-und-kulturverein-werden.de
https://geschichts-und-kulturverein-werden.de/

Haus der Essener Geschichte /
Stadtarchiv Essen
Ernst-Schmidt-Platz 1, 45128 Essen
Frau Dr. Claudia Kauertz
hdge@essen.de

Heimatgeschichtskreis Eiberg
Mario Schlich, Zeche Eiberg 67,
45279 Essen-Eiberg
Vorsitzender: Christian Schlich, 0174/3748815
info@eiberg-heimatgeschichtskreis.de
www.eiberg-heimatgeschichtskreis.de

Heimat- und Burgverein Essen-Burgaltendorf e.V.
Rolf Siepmann, Burgstraße 53d,
45289 Essen info@hbv-burgaltendorf.de,
www.hbv-burgaltendorf.de

Hespertalbahn e.V.
Dirk Hagedorn, Postfach 150 223, 45242 Essen
dirk.hagedorn@hespertalbahn.de,
www.hespertalbahn.de

Historischer Verein für Stadt und Stift Essen e.V.
Ernst-Schmidt-Platz 1, 45128 Essen
Tel.: 0201 - 5147550, Fax 03222 3785371
info@hv-essen.de, www.hv-essen.de

Untere Denkmalbehörde, Stadt Essen, Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung
Karsten Plewnia, Rathenaustr. 2, 45121 Essen
Telefon: 0201 88-61813, Telefax: 0201 88-61815
karsten.plewnia@amt61.essen.de
www.essen.de/denkmalschutz

Heimat- und Verkehrsverein Kettwig e.V. Ausschuss Museums- und Geschichtsfreunde
Wolfgang Karlmeier
Bürgermeister-Fiedler-Platz 1
45219 Essen, Tel. 02054 2236
info@hvv-kettwig.de

Katholischer Knappenverein 1863
Andreas Doczekala
Bergmannsglück, St. Johann Altenessen

Kultur-Historischer Verein Borbeck e.V.
Jürgen Raudczus, Wiesengrund 15,
45357 Essen, Tel. 0151 72103965,
raudczus@t-online.de

Krayer Archiv e.V.
Kamblickweg 27, 45307 Essen
Leitung Lothar Albrecht
Tel. 0201 84672035, Fax: 0201 84672038
krayer-archiv@web.de, www.krayer-archiv.de

Medienarchiv des Medienzentrum Ruhr e.V.
Frankenstraße 185, 45134 Essen
Dr. Joachim Thommes
kontakt@mz-ruhr.de, www.mz-ruhr.de

Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V. Regionalverband Ruhr-West
Gabriele Mohr, Tonstr. 26, 47058 Duisburg
https://rheinischer-verein.de/regionalverband-ruhr-west/ rv-ruhrwest@rheinischer-verein.org

Ruhr Museum,
Gelsenkirchener Straße 181, 45309 Essen, Tel. 0201/24681444
E-Mail info@ruhrmuseum.de, www.ruhrmuseum.de

Stadtteilarchiv Rotthausen e.V.
Mozartstraße 9 45884 Gelsenkirchen, Tel. 0209-136353
stadtteilarchiv.rotthausen@karlheinz-rabas.de
www.stadtteilarchiv-rotthausen.de

Steeler Archiv e.V.
Arnd Hepprich, Hünninghausenweg 96, 45276 Essen,
Tel: 01577 3983 425
info@steeler-archiv.de, www.steeler-archiv.de

Überruhrer Bürgerschaft e.V.
Stepahn Assenmacher,
stephan.assenmacher@web.de, Tel. 0176 63158318

Genealogie Museum, Sandor Rolf Krause
Kevelohstr. 41, 45277 Essen,
Tel. 0201 582031, sandor.krause@gmx.de

Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V. (VHAG)
Christian Boden, Ruhrbahn GmbH
Zweigertstraße 34, 45130 Essen
Tel. 0172 8260367, cboden@ruhrbahn.de

Volkshochschule Essen, Fachbereich Geschichte
Stadt Essen, StA 43-1-1, Burgplatz 1, 45127 Essen,
Tel. 0201-88-43200, Fax 0201-88-43114
Robert P. Welzel, robert.welzel@vhs-essen.de

Historischer Verein für Stadt und Stift Essen e.V. , Fachbereich Genealogie
Michael Ludger Maas, Kathagen 18, 45239 Essen,
Tel. 0201- 407685
genealogie@hv-essen.de; www.hv-essen.de

Werdener Bürger- und Heimatverein e.V.
c/o Michael Gaigalat, Friedrich-Küpper-Weg 20,
45239 Essen, Tel. 0175 8742056
vorstand@heimatverein-werden.de
www.heimatverein-werden.de

Geschichtswerkstatt Zeche Zollverein e.V.
Gelsenkirchener Straße 181, Halle2, 45309 Essen,
www.zollverein-geschichte.de,
glueckauf@zollverein-geschichte.de

Die Museen und Archive der Mitglieder

Haus der Essener Geschichte / Stadtarchiv Essen
Ernst-Schmidt-Platz 1, 45128 Essen, Tel. 0201-88-41300
Dienstag und Mittwoch 9.00 bis 15.30 Uhr, Donnerstag 9.00 bis 18.00 Uhr

Ruhr Museum, Zollverein A 14 (Schacht 12, Kohlenwäsche),
Gelsenkirchener Straße 181, 45309 Essen, Tel. 0201-88-45200
ÖZ: Täglich 10:00 bis 18:00 Uhr

Bergbausammlung Rotthausen
Belforter Straße 20, 45884 Gelsenkirchen, Tel. 0209-98895364
ÖZ: Dienstags 14:00 bis 19:00 Uhr oder nach tel. Vereinbarung

Bergbau- und Heimatmuseum im Paulushof
Stemmering 18, 45259 Essen-Heisingen, Tel. 0201- 84660
ÖZ: Tägl. 10-17 Uhr"

Krayer Archiv e.V. Kamblickweg 27, 45307 Essen, Tel. 0201- 557365
ÖZ: Dienstag 15 bis 17 Uhr, Samstag 10 bis 12 Uhr

Archiv der Bürgerschaft Kupferdreh e.V.
Kupferdreher Str. 141-143, 45257 Essen, Tel. 0177- 4840710
ÖZ: nach tel. Vereinbarung

Ausschuss Geschichte und Museum im
Heimat- und Verkehrsverein Kettwig e.V.
Bürgermeister-Fiedler-Platz 1
Günter Voss, 45219 Essen, Telefon: 0201 17759888
ÖZ: Dienstags und Freitags 10-12 und Donnerst. ab 17:30 Uhr

Archiv Kultur-Historischer Verein Borbeck e.V.
Weidkamp 10. 45355 Essen, Tel. 0201-679557
ÖZ: nach Vereinbarung.

Stadtteilarchiv Rotthausen e.V.
Mozartstraße 9, 45884 Gelsenkirchen, Tel. 0209-136353
ÖZ: Dienstags 17:00 bis 19:00 Uhr

Steeler Archiv e.V.
Hünninghausenweg 96, 45276 Essen, Tel. 01577 3983 425
ÖZ: Mo: 16-19 Uhr, Do und Sa 10-13 Uhr

Archiv der Überruhrer Bürgerschaft e.V.
Überruhrstraße, 45277 Essen, Tel. 0176 63158318
ÖZ: nach tel. Vereinbarung

Genealogie-Museum, Sándor Rolf Krause,
Tel. 0201 582031, Kevelohstr. 41c, 45277 Essen-Überruhr,
Besuch nach tel. Vereinbarung



Die Welt verändert sich – Ihre Sparkasse bleibt für Sie da.

Seit jeher sind wir eine verlässliche Partnerin in unserer Region. Mit Erfahrung und Beständigkeit sorgen wir dafür, dass Ihre finanzielle Sicherheit jederzeit gewährleistet ist.
www.sparkasse-essen.de

Weil's um mehr als Geld geht.

Sparkasse Essen