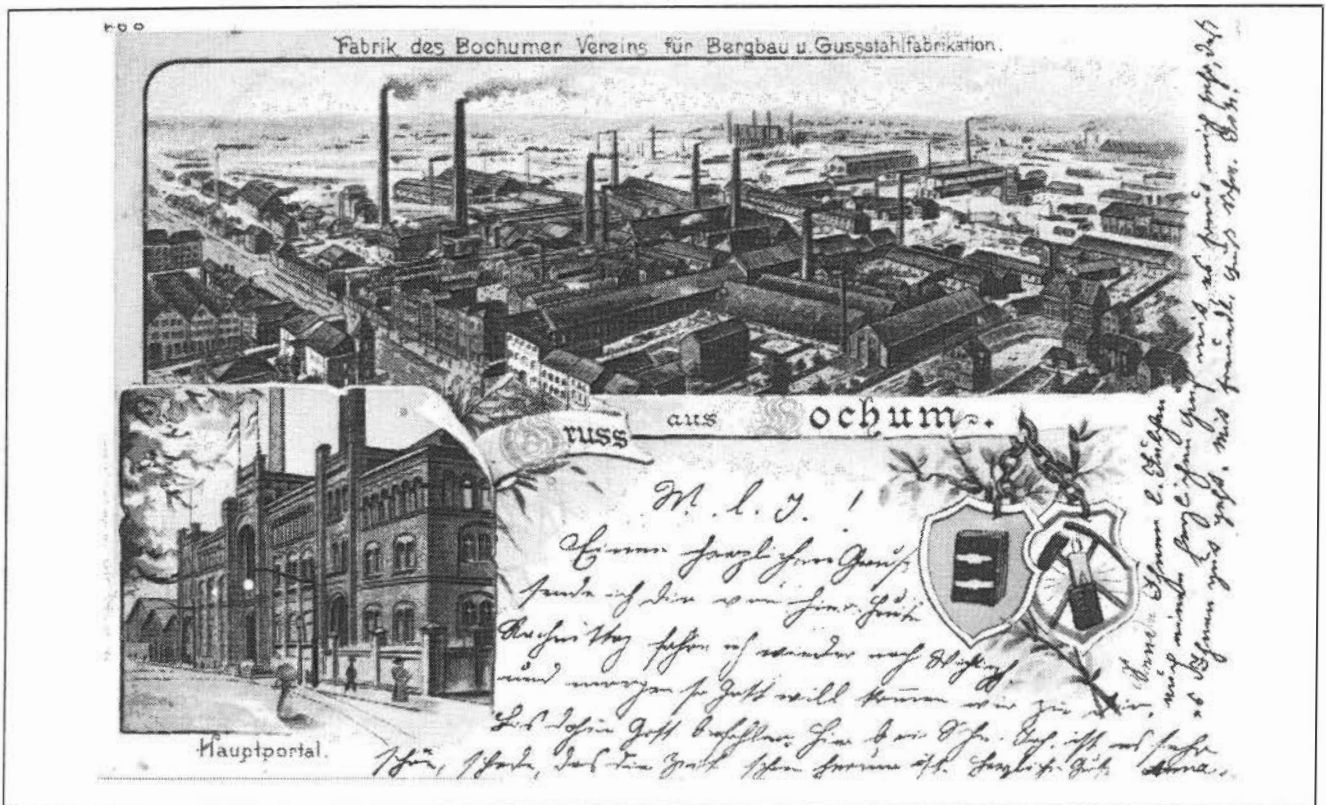


# B O C H U M E R Z E I T P U N K T E



Beiträge zur Stadtgeschichte, Heimatkunde und Denkmalpflege Nr. 14



3

*Dietmar Bleidick*  
100 Jahre Großstadt Bochum

34

*Clemens Kreuzer*  
Richard Sprick als Bochumer Künstler der 20er/30er Jahre

# Editorial

## Liebe Leserinnen und Leser !

Am 1. April 1904 wurde Bochum durch die Eingemeindung der benachbarten Landgemeinden Grumme, Hamme, Hofstede und Wiemelhausen zur Großstadt. Ausschlaggebend dafür war nicht die Vergrößerung des Gebietes, sondern das Wachstum der Bevölkerung von etwa 65.000 auf fast 120.000. Bochum war ein typisches Beispiel für die fortschreitende Urbanisierung, die im Deutschen Reich durch Industrialisierung, Bevölkerungswachstum und Migrationsbewegungen bestimmt wurde, durch zahlreiche Gebietsreformen weiteren Auftrieb erhielt und besonders im Ruhrgebiet zur Entwicklung zahlreicher Großstädte führte. Ebenso typisch waren auch die Arbeits- und Lebensbedingungen in Bochum, die Probleme beim Aufbau der Infrastruktur und einer leistungsfähigen Stadtverwaltung. Die Stadt gehörte vor dem Ersten Weltkrieg zum Kreis der 50 größten deutschen Städte und zu den sieben Großstädten im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, lag hier allerdings hinter den weitaus bevölkerungsreicheren Essen, Duisburg, Dortmund und Gelsenkirchen, aber noch vor Mülheim und Hamborn. Das Bochumer Beispiel kann daher in gewisser Weise sowohl stellvertretend für die Situation in Deutschland als auch im Ruhrgebiet gelten. Die Bochumer Zeitpunkte werden im Jubiläumsjahr 2004 regelmäßig Originaltexte aus dem vergangenen Jahrhundert abdrucken, um einmal mit den Augen der Zeitgenossen einen Blick zurück auf Bochum im Industriezeitalter zu werfen. Den Anfang macht dieses Heft, das sich nahezu vollständig dieser Thematik widmet. Die Beiträge beleuchten einerseits konkrete Aspekte der Bochumer Geschichte, berücksichtigen aber auch allgemeine Entwicklungen der Region. Dem Ziel einer vergleichender Perspektive folgt auch die Textauswahl, die neben städtischen Publikationen, Reiseführer, Zeitungsausschnitte und Ruhrgebietsliteratur umfasst. Im Mittelpunkt stehen jedoch immer Wirtschaft und Industrie, die Bochum in seiner Monstruktur weitaus stärker prägten als heute. Die Auswirkungen dieser Prägung sind trotz der Entindustrialisierung der vergangenen 40 Jahre immer noch spürbar, wenn auch durch den Wandel im Stadtbild kaum noch sichtbar. Eine vielseitige Bebilderung rundet daher das von den Autoren gezeichnete Bild ab.

Eine spannende Lektüre wünscht Ihnen

*Dietmar Bleidick*

*Bild auf der Titelseite:*

Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation; unten links: Hauptverwaltung. Postkarte, abgestempelt 1904 (Sammlung Eberhard Brand).



### Impressum

Bochumer Zeitpunkte  
Beiträge zur Stadtgeschichte,  
Heimatkunde und Denkmalpflege  
Heft 14, Dezember 2003

Herausgeber:

Dr. Dietmar Bleidick  
Yorckstraße 16, 44789 Bochum  
Tel.: 0234 / 335406  
e-mail: dietmar.bleidick@ruhr-uni-bochum.de

für die

Kortum-Gesellschaft Bochum e.V.  
Vereinigung für Heimatkunde,  
Stadtgeschichte und Denkmalschutz  
Graf-Engelbert-Straße 18  
44791 Bochum  
Tel. 0234 / 581480  
e-mail: Kortum.eV@web.de

Redaktion:

Dr. Dietmar Bleidick, Peter Kracht

Redaktionsschluss:

jeweils 15. April und 15. Oktober

Druck:

A. Budde GmbH  
Berliner Platz 6 a, 44623 Heme

Verlag:

Peter Kracht ♦ Verlag  
Limbeckstraße 24  
44894 Bochum  
Tel.: 0234 / 263327  
e-mail: kracht.verlag@t-online.de

ISSN 0940-5453

Alle Beiträge der Bochumer Zeitpunkte sind auch im Internet unter [www.bochum.de/zeitpunkte](http://www.bochum.de/zeitpunkte) verfügbar.

**Schutzgebühr: € 1,50**

Für Mitglieder der  
Kortum-Gesellschaft kostenlos.

## 100 Jahre Großstadt Bochum

Quellen zur Industrie- und Stadtgeschichte,  
ausgewählt und kommentiert von  
Dietmar Bleidick

Als Bochum vor 100 Jahren den Status einer Großstadt erhielt, wurde dieses Ereignis weder von der Stadtverwaltung noch von den Einwohnern gefeiert. Es hat sogar den Anschein, als ob dieser Entwicklungsschritt von vielen noch nicht einmal wahrgenommen wurde, da selbst Zeitungen wie der Märkische Sprecher ihm keine besondere Aufmerksamkeit schenkten, sondern nur nüchterne Kurzmitteilungen brachten. Tatsächlich muss die Frage gestellt werden, welchen Stellenwert die Großstadtwerdung für Bochum 1904 überhaupt haben konnte.

Bochum hatte sich im 19. Jahrhundert von der kleinen Ackerbürgerstadt zur Industriestadt gewandelt und damit eine Entwicklung genommen, die im Zeitalter der Industrialisierung für viele europäische Städte galt. Zwei sich gegenseitig beeinflussende Faktoren waren für die Urbanisierung ausschlaggebend. Auf der einen Seite führte die im Verlauf der napoleonischen Ära liberalisierte Gesellschaftsordnung zu einer neuen Freizügigkeit, die die Lebensumstände breiter Bevölkerungsschichten beeinflusste. Innerhalb weniger Jahrzehnte wurden über Jahrhunderte gewachsene Strukturen beseitigt. Adel und Klerus verloren nach und nach ihre Vormachtstellung im Staat zu Gunsten des aufstrebenden Bürgertums, die Gewerbefreiheit schuf durch die Abschaffung von Zunftzwängen und anderen Regularien die Voraussetzung für die radikale Umwälzung der Wirtschaftsverfassung und die Landbevölkerung wurde von den Fesseln der alles regelnden Grundherrschaft befreit. Die Folge zeigte sich recht schnell in den großen alten Städten, die den Charakter der Fürstenstadt ablegten, ihre Mauern schliffen, die Bannmeile abschafften und sich nach außen öffneten. Diese Offenheit war zugleich die Grundlage für die nun aus kleinen Siedlungspunkten entstehenden jungen Städte des Industriezeitalters.

Auf der anderen Seite war es die wirtschaftliche Entwicklung, die im 19. Jahrhundert für die Entstehung der neuen Städte sorgte. Entscheidend war die Standortwahl des Unternehmers, der sich nicht mehr an bestehenden Städten orientierte, sondern auf Märkte, Verkehrsverbindungen, Rohstoffversorgung und im Falle des Ruhrgebiets besonders auf Bodenschätze schaute. Die Stadtbildung erfolgte im 19. Jahrhundert daher weitgehend planlos, nur ausgerichtet auf die Bedürfnisse der Produktion. Im Umland der meist zu Kreisen zusammengefassten Gemeinden lagen die neuen Betriebe, darum siedelten sich Arbeiter und Angestellte an. Es folgt der Ausbau der Infra-

struktur mit Straßen, Versorgungswesen und Dienstleistungen. Da der seit den 1870er Jahren verstärkt entstehende technische Großbetrieb auf eine stetige Expansion ausgelegt war, verstärkten sich die Entwicklungseffekte gegenseitig. Zulieferer und Weiterverarbeiter ergänzten die Branchenstruktur, erweiterten die Gewerbeflächen und zogen weitere Arbeiter aus den bevölkerungsreichen, aber beschäftigungsarmen ländlichen Regionen an. Im Laufe der Zeit dehnten sich die zu Arbeits- und Siedlungszwecken benötigten Gebiete aus und es entstanden industrielle Ballungszentren oder Teilstädte, deren Größe die der ursprünglich vorhandenen Städte und Gemeinden bei weitem überragte. Die alten Siedlungskerne wirkten wie Fremdkörper in den neuen Gebilden und dienten vielfach nur noch als Namensgeber oder Verwaltungssitz, dessen Bedeutung aber durch die stetige Neuordnung bzw. Anpassung der Verwaltungsstrukturen an die geänderten Bedingungen recht schnell verblasen konnte.

Die Probleme des Wachstums waren vielfältig. Alle auf diese Weise gebildeten Industriestandorte tendierten zu einer wirtschaftlichen Monostruktur, die äußerst anfällig für konjunkturelle und strukturelle Einflüsse war. Da zugleich die Qualifikation der Arbeiter und Angestellten auf diese Anforderungen ausgerichtet war, bildete sich auch eine einseitige Gesellschaft mit der Konsequenz einer ständig zunehmenden Binnenwanderung heraus. Abwanderung aus beruflichen Gründen wurde durch Zuwanderung ausgeglichen, während ein Arbeitsplatzwechsel aufgrund der Gleichförmigkeit der Tätigkeiten und der häufig schlechten Bedingungen eher Normalität als Ausnahme war. Eine weitere unangenehme Folge, die bis heute spürbar ist, war die Abhängigkeit der gesamten Beschäftigung einer Stadt von der industriellen Grundstruktur. Durch die industrielle Nachfrage wuchsen Baugewerbe, Handel, Dienstleistungen, Verkehrswesen und öffentlicher Dienst, so dass im Wirtschaftskreislauf mit jedem Arbeitsplatz im Leitsektor mindestens ein zweiter in diesen Bereichen verbunden war. Kohle- oder Stahlkrisen wirkten mit ihren negativen Begleiterscheinungen ebenso ungehindert auf eine ganze Stadt ein wie Boomphasen mitunter zu übertriebenen Entwicklungsphantasien führten.

In der Geschichte Bochums finden sich zahlreiche Parallelen zu dieser Typologie. Angesichts solcher Bedingungen erscheint es wenig verwunderlich, dass man einem Ereignis nur wenig Bedeutung beimaß, das durch eine Gebietsreform zustande gekommen war und allenfalls Auswirkungen auf die Organisation der Verwaltung gehabt hat. Ansonsten änderte sich durch das Überspringen der Grenze von 100.000 Einwohnern nicht viel. Als eigenständige Stadt war Bochum bereits 1876 aus dem Landkreis Bochum ausgeschieden, der nun im Zuge der Eingemeindungen weitere Teile an die Stadt abgab und

langsam zerfiel. Viel bedeutender war schon, dass die eingemeindenden Städte gezwungen wurden, die Verhältnisse in den neuen Stadtteilen den eigenen anzupassen. Die Stadtteile besaßen zum Teil enorme Defizite beim Verkehrswesen und im Bereich der „Daseinsvorsorge“ für die Einwohner, die nun mit hohem Aufwand beseitigt werden mussten. Dazu kamen auf beiden Seiten die bis heute mit dem Namen „Kirchturmmentalität“ verbundenen Verhinderungsstrategien der meist mittelständischen Honoratioren, die eifersüchtig auf ihre Vorteile achteten und den Wandel bekämpften. Für viele war der 1. April 1904 kein Feiertag, auch wenn an diesem Tag die Vorbedingung zur Korrektur einer unhaltbaren Situation geschaffen wurde, die längst überfällig war. Weitgehend unbetroffen zeigte sich dagegen die Großindustrie, die in dieser Zeit weitaus einflussreichere Entwicklungen durchlief. Sie stand am Ende einer einschneidenden Wirtschaftskrise, die einen Prozess verschärfte, der bereits Ende des 19.

Jahrhunderts begonnen hatte: die Auflösung der klassischen Unternehmensstrukturen. Innerhalb weniger Jahre verschwanden sowohl Einzelzechen als auch die großen Zehengesellschaften durch Fusion oder Übernahme durch die Montangesellschaften. Es bildeten sich auf breiter Basis vertikale Konzerne, d.h. Unternehmen, die von der Rohstoffversorgung bis zur Stahlverarbeitung und zum Maschinenbau sämtliche Schritte auf dem Weg des Eisens in sich vereinigten.

Auch wenn die im Kaiserreich so verbreiteten Jubelfeiern in Bochum 1904 ausblieben, war die erste Eingemeindungswelle doch eine bemerkenswerte Zäsur in der Geschichte der Stadt, an die mit der vorliegenden Quellensammlung erinnert werden soll. Die Quellen stammen aus der Zeit der Großstadtwerdung und aus der Endphase der Weimarer Republik. Bei der Auswahl ging es nicht um einen repräsentativen Querschnitt, der möglichst viele Aspekte der Stadtgeschichte zur Zeit der Hochindustrialisierung berücksichtigt, sondern um ein Bild vom täglichen Leben der Bevölkerung in einer von der Montanindustrie geprägten Großstadt, das sich auch in den 1920er Jahren noch nicht gravierend geändert hatte. Die Texte wurden in Sprache und Diktion unverändert übertragen, liegen also in der ursprünglichen Form vor. Grammatikalische oder orthografische Auffälligkeiten sind allein Ausdruck zeitgenössischer Liberalität bei der „Rechtschreibung“. Nicht übernommen wurden dagegen Hervorhebungen im Druck wie gesperrte oder kursive Se-

quenzen. Vierstellige oder größere Zahlen erhielten aufgrund der besseren Lesbarkeit Trennungspunkte. Zum besseren Verständnis wurden die Texte kommentiert und durch weiterführende Literaturhinweise ergänzt.

Abb. 1: Hauptbahnhof Bochum-Süd (Postkarte um 1905)



• **Westfälische Verlags-Anstalt GmbH (Hg.): Bochum und seine Umgebung in Wort und Bild, Bochum 1908, S. 23-26.**

Der Text stammt aus einem der vielen Reise- und Wanderführer, die seit den 1890er Jahre in Deutschland in immer größeren Auflagen gedruckt wurden. Während sich für die alten Residenzstädte und Metropolen zahlreiche Ausgaben finden lassen, waren solche Publikationen für die kleineren und jüngeren Großstädte eher noch eine Seltenheit.<sup>1</sup> Der Auszug enthält einen Rundgang durch Bochum, der Ortsfremden in kurzer Zeit einen Eindruck der Stadt vermitteln sollte. In den Fußnoten sind die heutigen Straßennamen vermerkt.<sup>2</sup> Zu berücksichtigen ist, dass sich der Straßenverlauf teilweise geändert hat.

»Vom Haupt-Bahnhofe Bochum-Süd<sup>3</sup> aus gelangen wir zunächst durch die Bahnhofstrasse<sup>4</sup> bis zur Kirchstrasse<sup>5</sup> (links), durch welche wir den Marienplatz erreichen, an dem sich die katholische Marienkirche erhebt. Etwas weiter an der jenseits des Marienplatzes sich anschließenden

<sup>1</sup> Ein frühes Beispiel ist Karl Faber, *Streifzüge durch Alt-Bochum und Umgegend*, Bochum 1895.

<sup>2</sup> Siehe Stadt Bochum (Hg.), *Bochumer Straßennamen. Herkunft und Deutung*, Bochum 1992.

<sup>3</sup> Der Hauptbahnhof lag an der Viktoriastraße gegenüber dem Konrad-Adenauer-Platz.

<sup>4</sup> Teile der Kortumstraße und der Brüderstraße.

<sup>5</sup> Kerkwege.

Marienstrasse<sup>6</sup> befindet sich die städtische Schwimm- und Badeanstalt<sup>7</sup>.

Durch die Kirchstrasse zur Bahnhofstrasse zurückkehrend, gehen wir links weiter durch die Friedrichstrasse mit dem linker Hand befindlichen Bau der Reichsbank<sup>8</sup> zum Wilhelmsplatz<sup>9</sup>, in dessen Mitte das Kriegerdenkmal<sup>10</sup> steht, während seine Westseite von dem Kgl. Amtsgerichte<sup>11</sup> begrenzt wird.



Abb. 2: Marienkirche (Postkarte, abgestempelt 1900)

Unserm Weg in der Richtung der Friedrichstrasse weiter verfolgend, erreichen wir durch die Hochstrasse<sup>12</sup> die Bongardstrasse. Die Fortsetzung der Bongardstrasse nach links bildet die Alleestrasse, an der gleich zu Anfang rechts sich das alte Rathaus erhebt, das einem grossen Neubau Platz machen soll, während wir links das Hauptpostamt erbli-

<sup>6</sup> Maximilian-Kolbe-Straße

<sup>7</sup> Links hinter der Brücke.

<sup>8</sup> Das Reichsbankgebäude lag zwischen Südring und Husemannplatz in Höhe des Kinos.

<sup>9</sup> Husemannplatz.

<sup>10</sup> Zur Erinnerung an den deutsch-französischen Krieg 1870/71.

<sup>11</sup> Der Standort hat sich nicht verändert. Das Gebäude wurde 1863/64 errichtet und diente zunächst als Kreisgericht, das nach Berlin das zweitgrößte im Deutschen Reich wurde. 1879 behielt Bochum nur das Amtsgericht.

<sup>12</sup> Kortumstraße.

cken.<sup>13</sup> Einige Schritte weiter führen zu der von der Alleestrasse rechts etwas zurückliegenden Christuskirche; links erblicken wir die Schlegel-Brauerei.<sup>14</sup>

Kehren wir die wenigen Schritte zum Hauptpostamt zurück und biegen von hier aus rechts in die Viktoriastrasse ein, so sehen wir hier rechts, unmittelbar an den Hof der Post anschliessend, das grosse Verwaltungsgebäude des Allgemeinen Knappenvereins. Für einen Neubau ist bereits ein grosses Grundstück im Rechenerfelde bestimmt.<sup>15</sup> Bis zur Schillerstrasse<sup>16</sup> weitergehend, gelangen wir durch diese an dem Landgerichtsgebäude vorbei zur Humboldtstrasse<sup>17</sup> und rechts abbiegend zur Alleestrasse zurück. Auf dieser bringen uns wenige Minuten Wegs zu dem Bahnhof Bochum-Gussstahl<sup>18</sup> und hinter diesem einige Schritte weiter zu den Fabrik-Anlagen des Bochumer Vereins, dessen Wald von Kaminen bald sichtbar wird. An der rechten Seite der Strasse erhebt sich das gewaltige Hauptportal, ihm gegenüber steht das Verwaltungsgebäude.<sup>19</sup> Die Fortsetzung unseres Weges über die Alleestrasse zur Friedenstrasse sehen wir an deren Ende das Kost- und Wohnhaus „Stahlhausen“ des Bochumer Vereins, vor dem auf einem schönen, gärtnerisch reich geschmückten Platze das Denkmal Louis Baares steht.

In der Nähe erhebt sich auch die katholische Antoniuskirche, während weiter im Hintergrund die Fabrik-Anlagen von Arthur Koppel und die Gesellschaft für Stahlindustrie sichtbar sind.<sup>20</sup>

<sup>13</sup> Das alte Rathaus stand auf dem Vorplatz des heutigen Rathauses, das erst 1931 bezogen wurde. Das Postamt wurde zusammen mit dem Rathaus errichtet. Das alte Rathaus entstand 1886 durch Umbau des „Kaiserlichen Hofes“, eines Hotels.

<sup>14</sup> Die Brauerei wurde 1854 gegründet. Heute ist hinter der Post nur noch ein Gebäude erhalten.

<sup>15</sup> Gemeint ist der Allgemeine Knappschaftsverein, der 1890 durch die Verschmelzung des Märkischen, des Essen-Werdenschen und des Mülheimer Knappschaftsvereins entstanden war. Die Knappschaft saß zwischen 1859 und 1909 in diesem Gebäude und zog dann an den heutigen Standort an der Pieperstraße. Zur Geschichte der Knappschaft in Bochum siehe u.a. Ruhrknappschaft Bochum (Hg.), Denkschrift zum Wiederaufbau des Hauptverwaltungsgebäudes, Bochum 1952.

<sup>16</sup> Jungesellenstraße und Diekampstraße. Das Gebäude des neu nach Bochum gekommenen Landgerichts wurde 1891/92 erbaut.

<sup>17</sup> Hier ist nicht die heutige Humboldtstraße, sondern der Westring gemeint.

<sup>18</sup> An der Eisenbahnbrücke Alleestraße gelegen.

<sup>19</sup> Die Gebäude lagen beiderseits der Alleestraße etwa in Höhe von Rottstraße und Metzstraße.

<sup>20</sup> Die Firma Arthur Koppel wurde 1885 gegründet und produzierte als führender Vertreter der Branche in Deutschland Feld- und Industriebahnen. Das Betriebsgelände lag zwischen dem Hauptbahnhof und der Bessemer Straße. Das Unternehmen besaß bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts zahlreiche Auslandsniederlassungen und gehörte neben dem Bochumer Verein und den Zechen zu den größten Arbeitgebern der Stadt. 1908 fusionierte Koppel mit der Firma Orenstein zum heute noch bekannten Unternehmen Orenstein & Koppel.

Die (Aktien-)Gesellschaft für Stahlindustrie wurde 1870 als Konkurrenz zum Bochumer Verein unter dem Namen „Neues Stahlwerk Commandit-Gesellschaft Daelen, Schreiber & Co.“ an der Wörthstraße (heute Ursulastraße) gegründet. Kurz darauf firmierte sie um in

Zur Alleestrasse zurückkehrend, erreichen wir nach wenigen Minuten die Kolonie Stahlhausen für Beamte und Arbeiter des Bochumer Vereins, und nach einer weiteren kurzen Strecke Wegs eine neue Kolonie für Beamte desselben Werkes.<sup>21</sup>

Abb. 3: Wilhelmsplatz (heute Husemannplatz) mit Kriegerdenkmal (Postkarte, abgestempelt 1902)



Wir kehren nun mit der Straßenbahn oder zu Fuss über die Alleestrasse zurück bis zur Kortumstrasse und gelangen über diese und deren Fortsetzung, die Heinrichstrasse, auf die wiederum an diese sich anschliessende Kaiser Wilhelm-Strasse. Die 15m breite an beiden Seiten mit Villen bebauete Strasse ist auf einem freien Platze, von dem links die Goethestrasse mit der Ober-Realschule abzweigt, mit dem Denkmal Kaiser Wilhelms I. geschmückt und endet am Stadtpark.

Der Park bietet in seinem alten sowie in seinem neuen Teile zahlreiche lohnende Spaziergänge; herrliche Teppichbeete, Rasenplätze, Baumgruppen, Springbrunnen, Wasserfälle und Teiche bringen malerische Wirkungen hervor. Neben guter Restauration sind im Stadtparke auch 2 magnetische Warten<sup>22</sup> vorhanden, in deren Nähe man einen guten Ausblick auf die tiefer liegende Stadt hat.

Auf einer Anhöhe hinter dem Stadtpark (in unmittelbarer Nähe des neuen Teiles) befinden sich die neuerbaute Provinzial-Hebammen-Lehranstalt und das Kaiser Wilhelm-Augusta-Hospital.<sup>23</sup>

„Gesellschaft für Stahlindustrie, früher Daelen, Schreiber & Co.“, ging in den Besitz August Thyssens über und wurde in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. 1889 erwarb der Bochumer Verein das Unternehmen und integrierte es in den Konzern.

<sup>21</sup> Siehe den Ausschnitt aus Koepper, Bochumer Verein, in diesem Heft.

<sup>22</sup> Die Westfälische Bergwerkschaftskasse unterhielt in Bochum mehrere solcher Warten, die u. a. Niederschlagsmengen, Temperaturen, Bodenbewegungen und den Erdmagnetismus maßen.

<sup>23</sup> Die Einrichtungen lagen in der Alexandrinenstraße im Bereich der Psychiatrischen Klinik und der Kinderklinik.

Wir verlassen den Stadtpark, um links durch die Bergstrasse zurückkehrend, an der kurz vor der Eisenbahn-Unterführung auf einer Anhöhe die evangelische Augusta-Krankenanstalt<sup>24</sup> liegt, zum Schwanenmarkt, einem hübschen schattigen Platze mit Laufbrunnen zu gelangen, den man, hinter der Unterführung links abschwenkend, nach etwa 100 Schritten erreicht.

Von hier aus links durch eine weitere Eisenbahn-Unterführung gelangen wir zu dem auf einer Anhöhe an der Castroper Strasse liegenden Schützenhof. Durch die unmittelbar hinter der Bahn-Unterführung rechts beginnende Blumenstrasse führt uns der Weg an der Viktoria-Brauerei<sup>25</sup> vorbei nach dem Zentralgefängnis.

Rechts am Schwanenmarkt an der Ecke der Bleichstrasse befindet sich das katholische St. Elisabeth-Hospital; an der Ecke Bleich- und Jahnstrasse<sup>26</sup> sich erhebenden städtischen Turnhalle vorbei kommen wir zur städtischen Höheren Mädchenschule an der Arndtstrasse<sup>27</sup>.

Der Weg führt uns weiter nach links zur Bismarckstrasse mit dem Gymnasium<sup>28</sup> und dem davor sich erhebenden Bismarck-Denkmal.<sup>29</sup> Links am Ende der

Bismarckstrasse liegt der Bahnhof Bochum-Nord<sup>30</sup>, während rechts, an der Ecke Bismarck- und Scharnhorststrasse das Kreishaus<sup>31</sup> sichtbar ist. An der Scharnhorststrasse hinter dem Kreishause erblicken wir das Gebäude der Handelskammer.<sup>32</sup>

Unser Weg führt weiter durch die Bismarckstrasse zur Wittenenerstrasse<sup>33</sup>, an der sich rechts die städtische gewerbliche Fortbildungsschule und das Bezirkskommando II befinden;

<sup>24</sup> Das Augusta-Krankenhaus wurde 1864 an der Brückstraße eröffnet und zog 1870 an den heutigen Standort um.

<sup>25</sup> Bochum besaß neben der großen Schlegel-Brauerei mehrere Kleinbrauereien, die für den lokalen Markt produzierten, darunter auch die Viktoria-Brauerei und die Fiege-Brauerei.

<sup>26</sup> Weilenbrink.

<sup>27</sup> Beide befanden sich auf dem Gelände zwischen Haupteingang Elisabeth-Krankenhaus und neuer Stadtwerke-Verwaltung.

<sup>28</sup> Das Gymnasium war 1860 als höhere Bürgerschule gegründet worden und zog 1892 in das Gebäude Ostring/Ecke Scharnhorststraße.

<sup>29</sup> Ostring. Bismarck war seit 1885 Ehrenbürger Bochums. Das Denkmal wurde 1896 aus der Bronze französischer Geschütze errichtet.

<sup>30</sup> Am Übergang vom Ost- zum Nordring.

<sup>31</sup> Gemeint ist das 1893 errichtete Landratsamt für den Landkreis Bochum.

<sup>32</sup> Beide standen auf dem Gelände der heutigen Berufsschulen. Die Handelskammer wurde 1856 gegründet und umfasste die Betriebe des Landkreises Bochum. 1888 wurde mit Unterstützung der Handelskammer die erste Kaufmännische Schule Bochums gegründet. Siehe Franz Mariaux, Gedenkwort zum hundertjährigen Bestehen der Industrie- und Handelskammer zu Bochum.

<sup>33</sup> Gemeint ist hier die Massenbergstraße.

einige Schritte weiter sehen wir links an der Trankgasse die Brauerei Scharpenseel.<sup>34</sup>

Von der Wittenerstrasse aus weiter leiten uns die Buddenberg- und Obere Marktstrasse<sup>35</sup> durch die ältesten Stadtteile Bochums zum Alten Markt. Rechts an der Ecke Alter Markt und Rosenstrasse<sup>36</sup>, an dem Richard'schen Hause<sup>37</sup>, befindet sich eine Gedenktafel für den Geheimen Hofrat Dr. Karl Arnold Kortum, den Dichter der „Jobsiade“, die in dem Wohnhause Kortums, das hier seine Stelle hatte, entstand.

Am Alten Markt erblicken wir auch die katholische Propsteikirche; gegenüber dem Markte die evangelische Johannis-kirche<sup>38</sup>.

Die Fortsetzung unseres Weges führt uns über die Obere Markt- und die Bongardstraße zur Hochstraße, von hier aus können wir über die Hochstraße, Friedrichstraße, Bahnhofstraße<sup>39</sup> zu Fuss oder mit der Strassenbahn zum Bahnhof Bochum-Süd zurückkehren oder an diesem vorbei bis zur Haltestelle Bergmannsheil fahren, um hier das berühmte Krankenhaus zu sehen. Die gleichfalls sehenswerte Bergschule<sup>40</sup> erreichen wir durch die Kortum-, Brück-, Hernerstrasse zu Fuss oder mit der Strassenbahn.«



Abb. 4: Altes Rathaus, links (Postkarte um 1905)

• **Heinrich Wetzler: Die Großstadt Bochum, in: Kommunale Praxis Nr. 38/39, 7 (1907), Spalten 893-896.**

Das „Zentralorgan der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands für Kommunalpolitik und Gemeindegewerkschaft“ erschien ab 1901 vierzehntägig. In der Zeitschrift schrieben sowohl führende SPD-Politiker, aber auch Vertreter der lokalen Parteistellen. Die Themen waren vielfältiger als der Titel vermuten lässt, doch ist insgesamt ein

<sup>34</sup> Die Provinzial-Gewerbeschule wurde 1851 gegründet. Bochum war seit 1867 Standort eines militärischen Bezirkskommandos. Die Brauerei Scharpenseel wurde 1918 von der Schlegel-Brauerei übernommen.

<sup>35</sup> Massenbergstraße und Bongardstraße.

<sup>36</sup> Bleichstraße.

<sup>37</sup> Nach dem Ledergeschäft „Richard“, das an Stelle des um 1900 abgerissenen Kortumhauses entstand.

<sup>38</sup> Die Johannis-kirche im Weilenbrink war das Gotteshaus der reformierten Gemeinde. Die Straße besteht heute nicht mehr.

<sup>39</sup> Kortumstraße.

<sup>40</sup> Die Anfänge der Bochumer Bergschule reichen bis 1816 zurück, als in den Räumen des Bochumer Bergamts erstmals Schüler unterrichtet wurden. In den 1860er Jahren wurde das Gebäude schließlich nur noch für die Zwecke der einzigen Bergschule des Ruhrreviers gebraucht, nachdem das neue Dortmunder Oberbergamt die Aufgaben des Bochumer Bergamts mitübernommen hatte. 1899 wurde das Gebäude an der Herner Straße bezogen. Langjähriger Leiter der Schule war Hugo Schultz, dessen Denkmal noch heute vor dem Gebäude steht. Zur Schulgeschichte siehe Friedrich Schunder, Lehre und Forschung im Dienste des Ruhrbergbaus. Westfälische Berggewerkschaftskasse 1864-1964, Herne 1964.

Schwerpunkt bei der Stadtentwicklung feststellbar. Neben allgemeinen Fragen wie Arbeitsmarkt, Infrastruktur-entwicklung und Immenpolitik untersuchten zahlreiche Beiträge immer wieder anhand von Fallbeispielen die Situation in einzelnen Kommunen oder Unternehmen. Über Heinrich Wetzler liegen keine Informationen vor, doch ist er als Sozialdemokrat und überzeugter Gewerkschafter einzuschätzen.

»Die Stadt Bochum, neben Gelsenkirchen die größte Stadt des Reichstagswahlkreises Bochum-Gelsenkirchen, wird statistisch als Großstadt behandelt, denn sie zählt nahe an 130.000 Einwohner. Sonst hat die Stadt nichts Großstädtisches an sich. Die Einwohnerzahl ist zusammengekommen durch die vor einigen Jahren erfolgte Einverleibung einiger ausgedehnter Landgemeinden, die noch heute den Charakter des Dorfes unverändert tragen, während die alte Stadt Kleinstadt geblieben ist.<sup>41</sup> Wird doch diese Großstadt nur von zwei einander kreuzenden Straßenbahnlinien<sup>42</sup>

<sup>41</sup> Am 1. April 1904 wurden eingemeindet: Wiemelhausen, Grumme, Hofstede und Hamme.

<sup>42</sup> Diese Angabe stimmt nicht. 1893 schloss die Stadt Bochum mit der Firma Siemens & Halske einen Vertrag über den Bau einer Straßenbahn. 1896 fuhr die erste Bahn vom Bochumer Südbahnhof nach Herne. Dazu kamen die Strecken Bochum-Wattenscheid und Bochum-Eickel. 1898 folgte die Anbindung Weitmars und Laers. Mit dem weiteren Ausbau nach der Jahrhundertwende war der Bereich der alten Stadt gut erschlossen. In Gerthe entstand zudem mit der Westfälischen Straßenbahn AG ein kommunales Unternehmen zahlreicher Gemeinden des Landkreises Bochum und der 1906 gegründeten Elektrizitätswerk Westfalen AG. Das Elektrizitätswerk war die von zahlreichen Berliner Großbanken finanzierte kommunale Gegengründung zum privaten RWE und hatte das Ziel, die Elektrifizierung Westfalens nicht dem Ruhrbergbau zu überlassen. In den 1920er Jahren ging das Unternehmen in der Vereinigte Elektrizitätswerke Westfalen AG (VEW) auf, die heute zum RWE gehört. Die Hauptverwaltung in

durchzogen, zu denen sich seit 1 ½ Jahren noch eine dritte durch eine der einverleibten Gemeinden führende gesellt; hat doch diese Großstadt keine öffentliche wissenschaftliche Bibliothek, keine Stadtbibliothek, erst seit 1905 eine einzige städtische Lesehalle (Stil: „Volksbibliothek“), für die per 1906/07 ganze 2.000 Mark ausgeworfen sind, während die Einrichtungskosten 800 Mark betragen. Es gibt nicht die Spur eines Museums. Das „Stadttheater“ ist ein Privatunternehmen, zu dem die Stadt jährlich 4.500 Mark Zuschuß leistet. Es ist eine wüste Scheune, die im Sommer als Bierstube dient.<sup>43</sup> Oper is nich. Ein anständiges Variététheater wird von einer Spekulantengruppe erst geplant.<sup>44</sup> Es gibt auch noch nicht den Anfang zu einer städtischen Statistik.<sup>45</sup> Die Stadt der Großindustrie wird ausschließlich vom „gebildeten“ Bürgertum verwaltet; beherrscht aber wird sie vom Bochumer Verein (Baare), dem größten Industriewerk der Stadt.

Das Stadtverordnetenkollegium besteht fast ausschließlich aus Hausbesitzern, deren Mehrheit nationalliberal ist. Vor einigen Jahren stand das Zentrum, das hier den kleinen gewerblichen Mittelstand repräsentiert, in einer Art Opposition um Kirchturmsinteressen; man hat aber schließlich seinen Frieden miteinander gemacht, die Kandidaten auf Grund eines Kompromisses ausgewählt, und seitdem ist jede Opposition aus dem Kollegium verschwunden. Seit dem 1. Januar d. J. gehören dem Kollegium auch zwei „Arbeitervertreter“ an, nämlich ein Arbeitersekretär der Zentrumspartei und ein vom Bochumer Verein präsentierter Arbeiter; dieser hilflos wie ein Kind und auch gar nicht gewählt, um Arbeiterinteressen zu vertreten, jener ein Zentrumsmann, von dessen Tätigkeit im Interesse der Arbeiter man auch noch nichts gehört hat. Beide sind auf die gemeinsame Kompromissliste gewählt. Zur Charakterisierung dieser Arbeitervertreter diene die Tatsache, daß das gleiche Kompromiß auch gleich die Gewerbegerichtswahlen macht. Die christlichen Gewerkschaften kommandieren ihre Leute zur Stadtverordnetenwahl, um die Vertreter des Bochumer Vereins zu wählen, der Bochumer Verein kommandiert seine Arbeiter, bei den Gewerbegerichtswahlen die Liste der christlichen Gewerkschaften zu wählen. Eine

Bochum kann noch heute an der Wielandstraße bewundert werden. Mitinitiator war der Bochumer Landrat Karl Gerstein. Zu den Bochumer Straßenbahnen siehe Karl Brinkmann, Bochum. Aus der Geschichte einer Großstadt des Reviers, Bochum 1968, S. 220-221.

<sup>43</sup> Zur Kultur in Bochum und dem Stadttheater siehe umfassend Clemens Kreuzer, Kulturstadt Bochum – vor 100 Jahren, in: Bochumer Zeitpunkte, Heft 6, Januar 2000, S. 3-16. Zur Kunst- und Kulturszene im Ruhrgebiet siehe Thomas Parent, Theater und Museen, in: Wolfgang Köllmann u. a. (Hg.), Das Ruhrgebiet im Industriezeitalter, Bd. 2, Düsseldorf 1990, S. 361-418.

<sup>44</sup> Gemeint sind der Bauunternehmer Clemens Erlemann und die Anfänge der Schauspielhauses mit der Apollo-Theatergesellschaft und dem Orpheum.

<sup>45</sup> Dies erscheint unglaublich, da in Preußen die Statistik quasi „erfunden“ wurde, das Statistische Reichsamt in Berlin seit den 1870er Jahren seine Arbeit stetig ausdehnte und entsprechende Gesetze auch für die Kommunen existierte. Es ist nur die Frage, inwieweit diese Daten öffentlich zugänglich waren.

Hand wäscht die andere!<sup>46</sup>

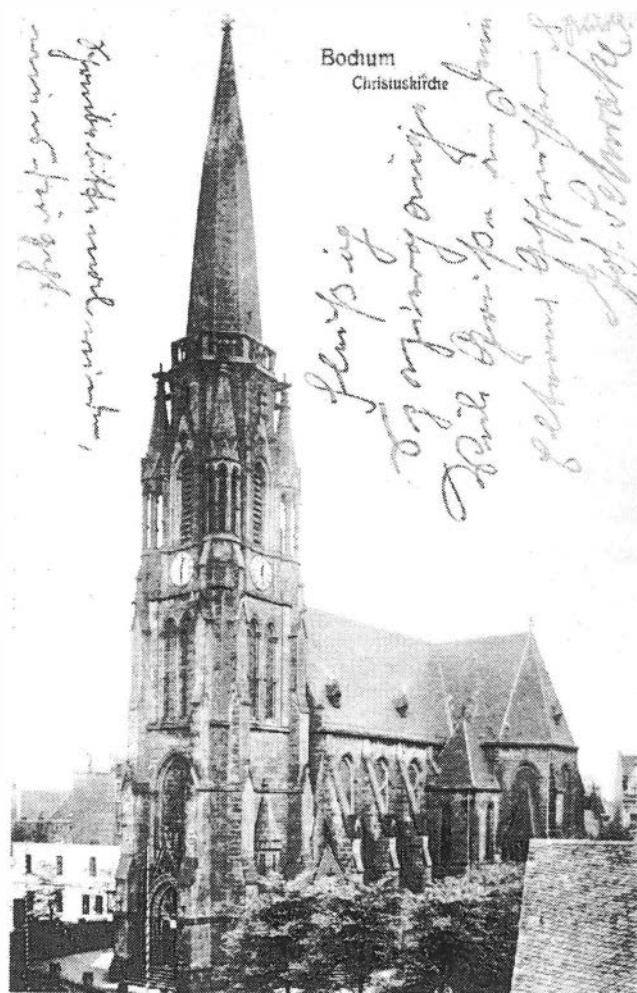


Abb. 5: Christuskirche (Postkarte 1907)

<sup>46</sup> Das hier beschriebene Bild war typisch für die Städte des Ruhrgebiets seit Ende des 19. Jahrhunderts. Viele Unternehmer und Manager interessierten sich allein dafür, dass die Stadt ihrem Unternehmen möglichst günstige Voraussetzungen bot. Nachdem die meisten Kommunen lange Zeit noch vom ortsansässigen Bürgertum kontrolliert worden waren, änderte sich dies mit der zunehmenden Größe der Industriebetriebe. In die kommunalen Parlamente zogen vermehrt Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder von Zechen und Metallverarbeitern ein, die dort eine reine Industrielobby bildeten und darüber hinaus versuchten, die Arbeiter über eine entsprechende Wahlorganisation zur Abgabe der „richtigen“ Stimme zu „animieren“. Während die Nationalliberale Partei seit ihrer Gründung vor allem die Interessen der Wirtschaft vertrat, war die Zentrumspartei 1870 gegründet worden, um für die Rechte der katholischen Kirche einzutreten. Während die Nationalliberalen seit den 1880er Jahren deutlich an Bedeutung im Reich verloren und durch Spaltungen weiter geschwächt wurden, verließ das Zentrum die Schranken der engen konfessionellen Bindung und etablierte sich als Partei der Mitte. Ab den 1890er Jahren konnten die Sozialdemokraten sich nach Abschaffung des Sozialistengesetzes als dritte Kraft etablieren. In den Industriebezirken blieben die Nationalliberalen dennoch eine ernst zu nehmende Größe, so dass hier vielfach der sozialdemokratische Einfluss zurückgedrängt wurde. Dies lag auch am Dreiklassenwahlrecht, das die schlechter Verdienenden benachteiligte.



Die sozialdemokratische Partei wird, da die ganze Stadt als ein Wahlbezirk behandelt wird, noch mehrere Jahre brauchen, ehe sie diesem Kompromiß ernstlich wird auf den Leib rücken können. Bei den Wahlen im Herbst 1906 erhielten unsere Kandidaten 850 Stimmen, während die Gewählten 4.700 bis 4.800 Stimmen aufbrachten.

Die Steuerwirtschaft der Gemeinde ist diesem Zustande angemessen. Außer den Zuschlägen zur staatlichen Grund- und Gebäudesteuer wird der Grund und Boden nur noch durch eine Umsatzsteuer belastet, die bis 1906 1 Prozent betrug und für das laufende Rechnungsjahr auf 1½ Prozent festgesetzt ist. Diese Umsatzsteuer ist mit 165.000 Mark in den Etatsvoranschlag (1906/07) eingestellt, die Grund- und Gebäudesteuer (200 Prozent Zuschlag) mit 561.000 Mark, zusammen also 726.000 Mark vom Grund- und Hausbesitz bei einem Gesamtetat von rund 5 Millionen Mark. Dabei wurden 200 Prozent Zuschlag zur Staatseinkommensteuer angesetzt mit einem Ertrag von 1.840.000 Mark. Daß statt der angesetzten 200 Prozent schließlich nur 190 Prozent erhoben wurden, das bildet ein Kapital aus der Geschichte der Stadtverwaltung, das besondere Darstellung wert ist. Es wird besser als alles andere die hier bestehenden Zustände beleuchten. (...)<sup>47</sup>

Das ist ein Bild aus einer liberalen Stadtverwaltung, das eigentlich zu traurig ist, um mit Worten des Spottes abgetan zu werden. Die überschäumende Entrüstung in den Kreisen von „Besitz und Bildung“ möchten wir sehen, wenn eine sozialdemokratische Stadtverwaltung eine solche Wirtschaft geführt hätte!

Die Straßenbahnen sind Privateigentum. die Stadt hat auf Grund der abgeschlossenen Verträge weder Einfluß auf die Festsetzung der Tarife, noch die Möglichkeit, selbst Straßenbahnen zu bauen. Die Tarife sind demgemäß im Interesse der Unternehmer zugeschnitten. Daher ein raffiniert ausgeklügeltes Teilstreckensystem; die Zweikilometerstrecke 10 Pf.<sup>48</sup>

Die Straß

<sup>47</sup> Die detaillierten Ausführungen zur Steuerhebung, der damit verbundenen Streitigkeiten und der Einflussnahme der Industrie wurden nicht abgedruckt. Wie heute war die Frage der Steuerhöhe und -gerechtigkeit auch vor 100 Jahren Anlass zu dauerhaften Auseinandersetzungen der politischen Gruppen. Dies galt insbesondere auch für die Gemeindefinanzen. Der Großteil der Steuern wurde im 19. Jahrhundert zunächst über die klassischen Arten Grund- und Gebäudesteuer erhoben. Mit Gründung des Deutschen Reiches kam es zu einer Reduktion dieser direkten Steuern durch die Einführung oder Erhöhung indirekter Steuern auf Tabak, Salz, Alkohol usw. Mit der Einführung bzw. Systematisierung der Umsatzsteuer und der Einkommenssteuer durch die Steuerreform von 1893 wurde die Steuerlast weiter auf die breiten Schichten der Bevölkerung verlagert.

<sup>48</sup> Viele Städte überließen häufig aus Kostengründen den Bau von Straßenbahnen, aber auch von Elektrizitätswerken den großen Elekt-

Die Stadt besitzt ein kleines Elektrizitätswerk; sie hat aber jetzt mit einer großen Finanzgruppe, die ein Elektrizitätswerk über einen Teil des Ruhrbezirks errichtet (Werk „Westfalen“) einen Vertrag abgeschlossen, kraft dessen sie auf jede Erweiterung ihres eigenen Werkes verzichtet und der Gesellschaft die Ausbeutung des Bedarfes an elektrischer Energie im ganzen Stadtgebiete unter Garantie einer Mindestabnahme überlässt. Der Stadt steht einzig das Recht zu, einen kleinen Kapitalanteil an dem Werke zu erwerben.<sup>49</sup>

Abb. 6: Viktoriastraße mit Knappenverein (Knappschaft), Postamt und Rathaus (Postkarte 1904)



Der Grundbesitz der Stadt ist nicht nennenswert, er trägt kaum 25.000 Mark im Jahre. So wie man nicht an eine ernsthafte Besteuerung des Grund und Bodens denkt, so denkt man auch nicht an Erwerbung städtischen Grundbesitzes, weder zu Wohn- noch zu Erholungszwecken. Vor zehn oder zwölf Jahren war ein im Stadtgebiete liegendes größeres Waldgrundstück käuflich. Es war zur Erweiterung des Wohngebietes der Stadt wichtig wie auch zur Schaffung eines Erholungsortes für die Bevölkerung. Beides konnte erreicht werden, und die Stadt hätte, wenn sie es erworben hätte, ein sehr gutes Geschäft gemacht, gleichviel, ob sie den der Bebauung zu erschließenden Teil verkauft oder in Erbpacht begeben hätte. Statt dessen über-

ronikkonzernen und Energieerzeugern, die dafür in der Regel ein örtliches Monopol für einen gewissen Zeitraum erhielten. Siehe auch Anmerkung 42.

<sup>49</sup> Bochum bezog damit einen Großteil seiner Elektrizität über die Elektrizitätswerk Westfalen AG. Der Strom stammte aus den Zechenkraftwerken Shamrock in Herne und General Blumenthal in Recklinghausen. Das gesamte Ruhrgebiet wurde zu dieser Zeit von Zechenkraftwerken versorgt. In den 1920er Jahren traten die rheinischen Braunkohlenkraftwerke hinzu. Erst als im Verlauf der Kohlenkrise in den 1960er Jahre viele Zechen schlossen, wurden im nördlichen Ruhrgebiet vermehrt neue Großkraftwerke gebaut.

ließ man das Grundstück der Privatspekulation. Ein Strohmännchen, hinter dem unbekannte Geldgeber stehen, erwarb den ganzen Komplex und wurde dabei selber ohne



Abb. 7: Oberrealschule (heute Goethe-Schule) an der Kaiser-Wilhelm-Straße (heute Kortumstraße) mit Kaiser-Wilhelm-Denkmal (Postkarte, abgestempelt 1905)



genügen, die zwar ein Schwimmbassin, aber selten reines Wasser hat und für die vorhandene Menschenzahl vollkommen ungenügend ist. Dagegen ist an Seelenbadeanstalten (Kirchen) kein Mangel; sie sind fast so zahlreich, wie die rauchenden Fabriksschlote.<sup>51</sup>

Promenaden, Schmuckplätze und dergleichen gibt es nicht. Der einzige Erholungsort ist ein Stadtpark, für den die Stadt allerdings erhebliche Aufwendungen macht.<sup>52</sup> Um ihn herum haben sich die Wohlhabenden angesiedelt, und dort macht auch die Stadt einen ganz passablen Eindruck. Dem Erholungsbedürfnis der arbeitenden Massen genügt das aber nicht im entferntesten. Die weit von der Stadt entfernten Ruhrberge sind mangels billiger Verkehrsmittel für die Arbeiter zu Familienausflügen meist unerreichbar.<sup>53</sup>

Die Volksschulen stehen in ihren Leistungen ganz erheblich hinter denen Berlins zurück, obwohl sie siebenstufig sind, selbstverständlich sind sie sorgfältig konfessionell getrennt, und es wird dafür gesorgt, daß wenigstens die katholischen Kinder auch im Winter um 7 Uhr früh erst in die Kirche gehen, bevor sie zur Schule kommen. Die Klassen sind überfüllt; 75 Kinder in einer Klasse gilt amtlich noch nicht als Ueberfüllung. Es gibt Klassen von weit über 100 Schülern. Wie man dem Lehrer- und Klassenmangel zu begegnen sucht, dafür ein Beispiel. Eine erste Klasse – 12- bis 14jährige Schüler – hat folgende merkwürdige Unterrichtszeit:

|            | Vormittag | Nachmittag | Zusammen  |
|------------|-----------|------------|-----------|
| Montag     | 7 bis 12  | 2 bis 4    | 7 Stunden |
| Dienstag   | 7 bis 11  | 2 bis 5    | 7 Stunden |
| Mittwoch   | 7 bis 9   | -          | 2 Stunden |
| Donnerstag | 7 bis 12  | 2 bis 4    | 7 Stunden |
| Freitag    | 7 bis 10  | -          | 3 Stunden |
| Sonntag    | 7 bis 10  | -          | 3 Stunden |

Von Turnhallen sieht man nichts; im Etat figuriert eine einzige Turnhalle und die Gesamtausgabe für Turnwesen und Jugendspiele betragen kaum 9.000 Mark im Jahre.<sup>54</sup>

Risiko zum reichen Manne. Warum die Geldgeber den Strohmännchen vorschoben und verdienen ließen, das kann sich nur so erklären, daß sie kein Interesse daran hatten, ihre Namen bekannt werden zu lassen! Das ganze Gelände wird jetzt bebaut, die letzten Waldreste werden niedergeschlagen. Selbst dieses neuerschlossene Gelände ist im Mangel einer vernünftigen Bauordnung aufs ärgste überbaut, so daß zum Teil nur enge Schächte als Höfe übriggeblieben sind. Wohnungsinspektion ist selbstverständlich nicht vorhanden. Die Wohnungen in den Arbeitervierteln, die kaum 15 oder 20 Jahre alt sind, machen einen zum Teil geradezu abschreckenden Eindruck, der durch die völlig unzulängliche Straßenreinigung noch verstärkt wird. Genauere Angaben über die Wohnungszustände sind mangels jeglicher Statistik unmöglich.<sup>50</sup>

Ein Flussbad kann nicht beschafft werden, da die Ruhr sechs Kilometer von der Stadt entfernt ist. Dem Badebedürfnis der Massen soll eine einzige öffentliche Badeanstalt

<sup>50</sup> Gemeint ist hier das von Clemens Erlemann erbaute Ehrenfeld in Wiemelhausen, das direkt südlich des Alten Bahnhofs entstand. Erlemann erwarb zwischen 1898 und 1904 das Gelände von der Familie von Schell, die auf dem alten Rittergut Rechen (Höhe Kammerspiele Schauspielhaus) saß. Innerhalb von wenigen Jahren entstand hier ein völlig neues Wohngebiet. Über Strohmännchen wurde immer wieder gemunkelt, da es zweifelhaft war, dass Erlemann die hohen Investitionen selbst hatte aufbringen können. Allerdings ging Erlemann 1909 Pleite, was für ein Einzelengagement sprechen könnte. Wie sich schnell herausstellte, waren die Lebensbedingungen im Ehrenfeld sicherlich nicht so schlecht wie hier angegeben. Warum die Stadt nicht das Gelände erwarb, ist mir unbekannt.

<sup>51</sup> Ab 1871 besaß Bochum ein Wasserwerk. Das große Problem war, das Wasser der Ruhr über die Wasserscheide zwischen Ruhr und Emscher im Bochumer Süden zu transportieren. Weiterhin waren auch zahlreiche Brunnen und Pumpen im Stadtgebiet in Betrieb.

<sup>52</sup> Der Bau des Parks begann 1876. Es folgten einige Erweiterungen. Siehe Eberhard Brandt, „eine Perle von kostbarem Werte ...“ Die Gründungsphase des Bochumer Stadtparks, in: Bochumer Zeitpunkte, Heft 9, Juli 2001, S. 3-6.

<sup>53</sup> Vergleiche auch den hier abgedruckten Text von Georg Schwarz.

<sup>54</sup> Zu den Schulen siehe Brinkmann, Bochum, S. 251-264. Das hier genannte Beispiel kann jedoch als typisch für die Situation in vielen Ruhrgebietstädten angesehen werden, zumal häufig Schüler unter-

Die Polizei, die so viele wichtige Aufgaben unerfüllt lässt, entfaltet eine fieberhafte Tätigkeit in der Ueberwachung der Arbeiterbewegung.<sup>55</sup> Die Mitgliederlisten des Sozialdemokratischen Vereins und der Gewerkschaften müssen in peinlicher Ordnung gehalten werden, und wenn der Tod eines Parteigenossen im Volksblatt angezeigt wird und er wird nicht innerhalb von drei Tagen abgemeldet, ist ein Strafmandat sicher. Es gehört zum Bilde dieser Polizeiwirtschaft, daß der sozialdemokratischen Partei und den freien Gewerkschaften kein Versammlungssaal zur Verfügung steht. Nur einige größere Gesellschaftszimmer sind für diese Zwecke zu haben. Ausnahmsweise, wie etwa beim Bergarbeiterstreik<sup>56</sup>, oder einmal zur Reichstagswahl, ist der riesige aber sehr ungeeignete Saal des Schützenhofes zu einer Versammlung zu erlangen; alle Versuche, einen zweckentsprechenden Saal zu den normalen Versammlun-

werkschaftshaus mit geeigneten Versammlungsräumen zu errichten. Unter Vorschützung des mangelnden Bedürfnisses ist ihm die Schankkonzession verweigert worden, so daß der Betrieb des Unternehmens unmöglich gemacht worden ist.

Diese flüchtige Skizze von den Zuständen einer Großstadt im Herzen der deutschen Großindustrie, wo die Werte geschaffen werden, die der deutschen Industrie zu ihrer gewichtigen Stellung auf dem Weltmarkte verholfen haben, zeigt dem Leser, wie wenig die liberale Bourgeoisie berechtigt ist, sich als kulturfördernd aufzuspielen, und welche gewaltige Kulturarbeit die Arbeiterbewegung hier zu leisten hat, bevor die Schöpfer der Riesendividenden, die Berg- und Hüttenklaven, zu einem menschenwürdigen Dasein gelangen können.«

Abb. 8: Alter Stadtpark mit Teich und Parkhaus (Postkarte, abgestempelt 1899)



• **Heinrich Hauser: Schwarzes Revier, Berlin 1930, S. 10-15.**

Heinrich Hauser (27.10.1901-25.3.1955) schrieb Romane, Reisebücher und Firmenschriften, übersetzte u.a. Liam O'Flaherty, er war Fotograf, Dokumentarfilmer, Reporter, Redakteur und Pilot. 1938 emigrierte er in die USA. Auf Initiative Henri Nannens kehrte er 1949 nach Deutschland zurück und wurde für kurze Zeit Chefredakteur des „Stern“.

Ab Mitte und besonders Ende der 1920er Jahren erschienen vermehrt Reiseberichte, Romane und auch Heimatbücher aus dem Ruhrgebiet, die

gen zu erlangen, sind bisher an der Furcht der Wirte vor Maßregelungen gescheitert, so daß der Vertreter des Kreises im Reichstage, Abgeordneter Hué<sup>57</sup>, nicht in der Lage ist, zu seinen Wählern hier zu sprechen. Der Bergarbeiterverband beabsichtigt, auf seinem Grundstück ein Ge-

sich durch anschauliche Schilderungen von Leben und Arbeit breiter Bevölkerungsschichten auszeichneten, zum Teil aber auch nostalgische Züge trugen oder Traditionen in den Vordergrund stellten. Im Vergleich zu den Publikationen des Kaiserreichs beinhalteten die Ausführungen vielfach sozialkritische Untertöne, die besonders in der Zeit der Weltwirtschaftskrise mitunter sogar im Vordergrund standen. Während manche Autoren wie Georg Schwarz in seinem Buch „Kohlenpott“ (siehe Auszug in diesen Zeitpunkten) dezidierte Angaben über Orte, Personen und Ereignisse machten, beschränkten sich andere auf weitgehend anonym gehaltene Beschreibungen, die – von konkreten Vorbildern losgelöst – eher das Typische und Allgemeingültige, das täglich Wiederkehrende herausstellten. Zu diesen Autoren gehört Hauser. Seinen Texten im „Schwarzen Revier“ fehlt meistens der konkrete Bezugspunkt des Örtlichen, doch erzeugte gerade diese belletristische Darstellung beim zeitgenössischen Leser das Gefühl, Teil des Geschehens zu sein. Die Su-

schiedlicher Altersstufen in einer Klasse unterrichtet wurden.

<sup>55</sup> Bochum war das Zentrum der polnischen Arbeiterbewegung. Am Kortländer hatten die Gewerkschaft, die Arbeiterzeitung und die Arbeiterbank ihr Domizil. Die Bochumer Polizei war berüchtigt für ihr repressives Vorgehen gegen das polnische Vereinswesen und gegen Versammlungen der Bergarbeitergewerkschaften.

<sup>56</sup> 1905 erschütterte der zweite große Streik das Ruhrrevier. Ausgangspunkt des Ausstandes war die Bochumer Zeche Bruchstraße. Die Bergleute erstritten erstmals verschiedene Vergünstigungen, wurden aber letztlich doch enttäuscht. Zum Streik siehe Franz-Josef Brüggemeier, *Leben vor Ort. Ruhrbergleute und Ruhrbergbau 1889-1919*, München 1984, S. 211-226.

<sup>57</sup> Otto Hue (1868-1922) war Redakteur bei der Bergarbeiter-Zeitung, dem größten gewerkschaftlichen Organ, von 1903-1907 Reichstagsabgeordneter für die SPD und ab 1913 Mitglied des preußischen Abgeordnetenhauses. Er verfasste das zweibändige Werk „Die Bergarbeiter“, Stuttgart 1910/1913.

che nach dem Wiedererkennungseffekt, der ständige Versuch der Einordnung, machte den Reiz des Buches aus, dem sich auch der oder die historisch Interessierte heute kaum zu entziehen vermag. Motivierend wirken dabei die vereinzelt eingestreuten Hinweise auf Städte oder Vortorte, die Häuser in einem gewissen Kontext besonders beeindruckten – und dies nicht unbedingt positiv. Die einzelnen Kapitel betrachten u. a. „Städte“, „Landschaft“, einen großen „Güterbahnhof“, eine „Röhrenfabrik“, eine „Modelltischlerei“ und eine „Kokerei“. „Irgendwo von 18 Uhr bis 22 Uhr“ oder „Leben als Arbeiter“ in drei Teilen verdeutlichen die Gleichförmigkeit des Lebens.



Aber selbst wenn die Zeche Hannibal, die Krupp-Werke oder der Ruhrorter Hafen als Kapiteltitle auftauchen, vermittelt Hausers Stil den Eindruck, dass die Beschreibung auch aus anderen Zechen oder Stahlwerken stammen könnte. „Schwarzes Revier“ ist kein Titel, der aufgrund seiner Griffigkeit oder seines schlagzeilenhaften Charakters gewählt wurde, sondern er bezeichnet klar und deutlich ein Bild: das Bild des Ruhrgebiets in den Jahren 1928 und 1929. Auch wenn sich dieses Bild innerhalb der 30 Jahre seit der Jahrhundertwende in vielen Bereichen gewandelt hat, kann Hausers Darstellung in weiten Teilen als exemplarisch für die Zeit um 1900 gelten. Sozialpolitisch hatte sich in der Weimarer Republik zwar einiges bewegt, aber die Härte und Eintönigkeit der Arbeit in Industrie und Bergbau hatte sich kaum geändert, sie hatte allenfalls ein anderes Gesicht durch veränderte Produktionsmethoden, verstärkten Maschinen-

einsatz und eine neue Betriebsorganisation erhalten. Die immer wieder zitierten „goldenen 20er Jahre“ sind an den meisten Menschen im Ruhrgebiet weitgehend spurlos vorüber gegangen. Auf den 1. Weltkrieg folgten Wiederaufbau, Inflation, französische Besatzungszeit, Rekonstruktionskrisen im Bergbau und schließlich über die gesamte Zeit Rationalisierungsbestrebungen der Industrie, die sich in stetig wandelnden, aber immer größeren Konzernstrukturen ausdrückten. Arbeitslosigkeit, häufiger Wechsel von Wohn- und Arbeitsplatz sowie eine allgemeine Unsicherheit auf der Suche nach der eigenen Position in einer Zeit rapiden politischen Wandels bestimmten das Leben ebenso wie die weiter angewachsene Umweltbelastung mit einer reichsweit unübertroffenen hohen Zahl an entsprechenden körperlichen Schäden. Noch immer waren die meisten Berufserkrankungen nicht anerkannt und das hohe Risiko, durch Arbeit die Gesundheit zu verlieren, Sache des Einzelnen.

Auf der anderen Seite verliert sich Hauser nicht in Stereotypen und polarisiert trotz der vielfach beklagenswerten Zustände nur selten. Meistens beschreibt er die nuancierte Entwicklung der Gesellschaft, die zunehmende Segmentierung der Bevölkerung, die Unterschiede innerhalb verschiedener Berufszweige, die Urbanisierung des Ruhrgebiets sowie die Gewinner und Verlierer dieses Prozesses.

Abb. 9 (oben): Schützenhof (Postkarte 1912)

Abb. 10 (unten): Höhere Mädchenschule; nachmalige Freiherr-vom-Stein-Schule; (Postkarte 1906)



Dass dies manchmal in schonungsloser Härte und keinesfalls beschönigend geschieht, trug sicherlich zu dem weit verbreiteten negativen Image des Ruhrgebiets bei, das sich teilweise bis heute erhalten hat.

Abb. 11: *Gymnasium; heute Gymnasium am Ostring (Postkarte, abgestempelt 1901)*



Die Aufnahmen, die Hauser während seiner Reise gemacht und zum Teil in seinem Buch abgedruckt hat, unterstützen den Eindruck des dauerhaft Wachsenden und werdenden, aber niemals in die Nähe des Fertigen oder Abgeschlossenen gelangenden. Bei ihrer Auswahl wird Hausers Sympathie für die Schwachen, die Kinder, die Verlierer des Systems deutlich. Alles scheint rücksichtslos den Interessen der Industrie untergeordnet, deren Belange allein ausschlaggebend für Funktion und Gestalt der Region waren. Hauser vergleicht das Ruhrgebiet mit einem kranken Organismus, der viel Pflege benötigt. Die Motive entbehren daher jeglicher Agrar- oder Stollenromantik und betonen den Kampf der Menschen in einer lebensfeindlichen Umwelt, in der weder Vergangenheit noch Zukunft, sondern allein das Jetzt zählt. Die hier abgedruckten Ausschnitte stammen aus der Einleitung und einem weiteren Kapitel des Buches.

### Gesehen vom Steuerrad

»Sechstausend Kilometer bin ich durch das schwarze Revier gefahren, immer hinterm Steuerrad. Jeden Abend habe ich mir gewünscht, mit neuen Augen aufzuwachen, jeden Tag neu zu erleben, mit Augen, die das Wunder noch nicht verlernt haben. Man gewöhnt sich schnell, viel zu schnell. Wie und wo beginnt das Revier? Es ist schwer, Grenzen zu ziehen, einen Anfang zu finden, ebenso schwer, wie man bei der Anfahrt nach Berlin sagen kann: „Hier beginnt die Stadt.“ Ein Zeichen ist es, wenn auf der Landstraße die Hand-

werksburschen alle in der gleichen Richtung gehen, Hamburger Zimmerleute mit weiten Sammethosen, schwarzen Schlapphüten, die rot gestickten Knappsäcke<sup>58</sup> an der Hüfte hängend, Maurer mit runden steifen Hüten, braungebrannte Ziegeleiarbeiter von der Lippe.<sup>59</sup> Ein Zeichen, wenn die Zigeunerwagen zahlreicher werden, wenn all das namenlose Volk der Landstraße barfuß, die Schuhe an den Schultern hängend, zerlumpt, Konservendose als Kochgeschirr in der Hand, in gleicher Richtung auf Arbeitssuche geht, in der Richtung des Reviers. Ein Zeichen ist es, wenn Masten und Hochspannungsleitungen die Landstraßen überqueren<sup>60</sup>, wenn Transformatorenhäuser auf freiem Felde stehen, wenn irgendwo am Horizont die großen Räder eines Zechenturms sich drehen, wie in Holland die Windmühlen. Ein Zeichen ist es, wenn Wasserläufe zu Kanälen werden<sup>61</sup>, wenn Siedlungen in immer längeren Ketten die Straße besäumen, wenn die Luft diesig wird vom gelben Rauch, wenn das Licht der Sonne einen brandigen Ton bekommt. Das Revier liegt in der Luft mit einem Geruch nach glühendem

Eisen, trockener, heißer Erde, Schwefel und Ammoniak. Das Revier kündigt sich an mit Staub, Aschenregen und großen Feuern, wie ein aktiver Vulkan.<sup>62</sup> Dann kommen Randzechen und Zechendörfer, völlig unwahrscheinlich anzusehen, wie Filmbauten mit gezackten Miniaturbergen aus Schlacke, mit Schloten, mit Randflächen von Müll, mit zahllosen Kindern, mit Kohlstrünken in Schrebergärten, die steif wie die Schloten in den Himmel stechen, mit dickgeballten Wolken von weißem Wasserdampf, mit langen Bändern bunter Wäsche. Man sieht deutlich, wie hier im Anfang die Zeche war,

<sup>58</sup> Kleine Reisetasche, Brotbeutel.

<sup>59</sup> Wie später noch deutlicher wird, näherte sich Hauser anscheinend über Recklinghausen dem Ruhrgebiet. Recklinghausen galt bis in die 1930er Jahre als Kreis der „Industriedörfer“.

<sup>60</sup> Nachdem RWE und VEW bereits kurz nach der Jahrhundertwende die Stromversorgung des Ruhrgebiets und angrenzender Regionen aufgenommen hatten, begann in den 1920er Jahre nach und nach die systematische Elektrifizierung des Landes.

<sup>61</sup> Hier bezieht Hauser sich auf die Emscher, die von der 1899 gegründeten Emschergenossenschaft zwischen 1904 und 1914 weitgehend kanalisiert wurde. Bis in die 1920er Jahre folgten auch die letzten der zahlreichen Nebenflüsse und -bäche der Emscher, so dass seit dieser Zeit innerhalb des Ruhrgebiets keine natürlichen Fließgewässer mehr existierten. Bis 2015 will die Emschergenossenschaft im Rahmen eines umfassenden Renaturierungsprogramms einige der ursprünglichen Wasserläufe wieder entstehen lassen.

<sup>62</sup> Der Schwefel-, Ammoniak- und Benzolgeruch stammte von den zahlreichen Kokereien und der in den 1920er Jahren aufblühenden kohlechemischen Industrie. Staub und Asche wurden vorrangig von den eisen- und stahlverarbeiteten Werken emittiert.

ihren Schachtrüssel hinunterstach zu den gewellten Kohlenflözen unter der Erde und wie aus der Zeche alles übrige entstanden ist. Die Zeche gründete die Siedlung, baute Häuser, um Arbeiterschaft an sich zu ziehen. Sie baute Ledigenheime, wilde Backsteinkasernen, für Hunderte, sie streute die flachen Doppelhäuser für Familien wahllos ins Gelände: jede Wohnung gleichzeitig Kosthaus für Schlafburschen. War das Flöz, an dem die Zeche sog, gut und ergiebig, dann entstand die Hütte, die Kokerei, die Nebenindustrie. Die Siedlung wuchs und wurde Stadt.



Abb. 12: Kreishaus/ Ständehaus (Postkarte, abgestempelt 1901)

Überlandfahrer, denen die Erfahrung langer Strecken zum Gefühl geworden ist, erfassen eine Stadt wie ein lebendes Wesen, mit dem man in eine nahe Berührung tritt. Es ist, als tastete man über einen Körper, wie ein Arzt bei einer Untersuchung. Man fühlt die Wärme ihres Körpers, den Bau ihrer Glieder, ihren Pulsschlag, ihren Atemzug, ihr gesundes und ihr krankes Leben. Unsanft fährt man durch die Städte des Reviers. Schlechtes Pflaster, scharfe Kurven. Trambahnschienen, die die Kurven schneiden. Scharfes Bremsen vor Schranken. Langes Warten beim Vorüberfahren unendlich langer Güterzüge. Anfahren, Holpern über Schienen, durch unglaublich tiefe Löcher zwischen den Schienen. Ein ganz irrsinniger Verkehr! Lastzüge mit Anhängern, die breiter als die Straße scheinen, viel Pferdefuhrwerke, meist zweirädrige Karren, viel Radfahrer, Menschenmassen mitten auf der Straße, Belegschaften von Fabriken, die zur Arbeit gehen, von der Arbeit kommen, im Trott, den zweiteiligen Essentopf in der Hand, genannt „Henkelmann“. Bremsen, Stoppen, Anfahren. Scharfe Kurven, rohangelegte Elektrische, gleichgültig aufgestellte Häuser, tote Winkel, sinnlose Brandmauern, überfüllte Schläuche enger Gassen.

Die Verdauung ist nicht in Ordnung! Das Gedärm der Städte ist verstopft. Wucherungen, Zellhaufen sind die meisten, kaum Organismus geworden. Primitive Wesen,

schlauchförmig mit irgendwelchen Öffnungen Mund und After zugleich, Nervenknotten ohne Verbindung miteinander, Totes, das Lebendiges umschnürt. Planlose Ausbreitung um die Lebensquelle herum, die unter der Erde liegt. Dann wieder Zeichen, daß ein tüchtiger Arzt hier an der Arbeit ist; breite Landstraßen, Teer oder Stampfbeton, tapfere Schnitte in das Chaos hinein. Wasserwege, entstanden durch die Notgemeinschaft aller Anwohner. Großbauten modernster Konstruktion von einer überraschenden Schönheit: Rathäuser, Krankenhäuser, Konsumvereine, Knappschaftsgebäude<sup>63</sup>, Banken, Sporthallen, Hotel und Stadion.

Auffallend ein starker Gegensatz: neue riesenhafte Kirchen, gebaut in ganz ungewöhnlich modernem Stil, und alte Bahnhöfe, verräuchert, häßlich und unzweckmäßig. Fremdartig stecken alte Stadtkerne in den Leibern großer Siedlungen, in Essen, Mülheim, Bochum. Abgeriegelt erscheinen sie, verkalkt, leblos wie Gallensteine.

Riesenhaft muß die Arbeit sein, die hier Ordnung schaffen will aus der tollen Verwirrung, die in fünfzig Jahren amerikanischen Wachstums<sup>64</sup> entstanden ist: aus riesigen Siedlungen, rivalisierenden Eisenbahnlinien, konkurrierenden Industriemächten, wildem Straßenbau und einem Boden, der durch Bergschäden andauernd sinkt.

Ins Rollen gekommen ist zwischen Ruhr und Lippe ein Komplex von fünf oder sechs Millionen Menschen, ein paar hundert Zechen, Hüttenwerken und Fabriken, einem Dutzend Großstädten. Es gibt keine Erscheinung auf der Welt, die sich hiermit irgendwie vergleichen ließe.

Aufgerissene Straßen überall. Reparatur, Rohrlegerei, Bergschäden. Die Federn des Wagens schlagen durch in tiefen Löchern. Ewiges Bremsen, Stoppen, Halten. Ewiger Horizont der Schlote, der Kanäle mit den gestrichelten Bögen ihrer Brücken. Allgegenwärtig die Silhouette der Zeche, der Kokereien, des Hüttenwerks. Bremsen, Halten, Aussteigen, Photographieren. Kinderscharen um den Wagen herum. Gespenstig graugelbes Licht (die Belichtungszeit muß mehr als fünffach verlängert werden!). Große Feuer überall, blasende Flammen aus flüssigem Eisen, brennendes Gras an Bahndämmen, brennende Felder von Müll, ganz kleine Feuerchen, die Kinder anzünden aus allem, was brennbar ist (man nennt das „Flammen“, und

<sup>63</sup> Hier muss das 1908/10 in Bochum entstandene Verwaltungsgebäude der Reichsknappschaft gemeint sein.

<sup>64</sup> Unter „amerikanischem Wachstum“ verstanden die Zeitgenossen ein durch sehr geringe staatliche Eingriffe und Auflagen nur wenig in seinen Wachstumspotenzialen gebremstes Industriesystem. Enorme Wachstumsraten resultierten aus der kompromisslosen Ausrichtung der Wirtschafts- und Sozialpolitik auf die Belange der Unternehmen. Die negative Folge waren niedrige Sozialstandards und eine Raumplanung, die ihren Namen nicht verdiente.

die Kinder betteln um Streichhölzer zum Anzünden). Bettler im Müll, der Volksmund nennt sie „Schatzgräber“. Widersprechende Straßenschilder nebeneinander, „Stadt Dortmund“ – „Nach Dortmund 11 km“. Die riesige Größe der Stadtbezirke bringt sie mit sich und ebenso die besonderen Wegweiser, die ins Zentrum der Städte zeigen. Dicht liegen die Städte aneinander, ganze Ketten ohne ländliches Zwischengebiet. Hat man sich in anderen Gegenden einen Entfernungsmaßstab von fünfzig oder sechzig Kilometern zwischen Städten angewöhnt, so muß man im Revier mit zehn oder zwanzig Kilometern rechnen. Neubauten überall, Geruch nach Kalk, Putz, frisch aufgeworfener Erde, Siedlungen, wo der Bauschutt noch in den Gärten liegt, Begegnung mit Waldresten, im Sumpf erstickt, totes Holz von Leichenfarbe, Gebüsche von merkwürdig klein gebliebenem Krüppelholz, „Betreten verboten“. Laub ist grau, nicht grün.<sup>65</sup>

Niemand weiß Bescheid über Richtung und Weg. Die Menschen machen den Eindruck von Neuangekommenen, Leute auf einem Bahnsteig oder im Wartesaal. Sehr unangenehm die Privatpolizei der großen Werke, die in einer sinnlosen Angst vor Werkspionage auch auf öffentlicher Straße das Photographieren zu verhindern sucht. Unglaubliche Fachkenntnis kleiner Jungen für Automobile. Typischstes Gefährt der Karren des Lumpensammlers, eine Burg alter Töpfe, rostigen Eisens, roter Matratzentrümmers, magerer Gaul und ein Kutscher, der die Flöte bläst.

Landschaft, die halb bedeckt ist mit Glas, mit Stein, mit Eisen und zur anderen Hälfte nackte Erde, aufgerissen, verwühlt, beschmutzt, befleckt mit dem Abfall der Städte. Sehr viel künstlicher Dünger, sehr wenig Pflanzenwuchs. Menschen selten einzeln, meist in Gruppen und mit viel Neigung zur Kolonnenbildung: Leichenzüge, Arbeiterbataillone, Umzüge von Kommunisten und Nationalisten, Parade von Kirchenbesuchern, riesige Zuschauermassen beim Sport.

Dichter Staub, dichter Verkehr, Aschenregen, ganz schneller Wechsel von guten zu schlechten Straßen, von Stadt zu Land, von Land zu Stadt. Die riesigen Rauchmassen, die unaufhörlich von der Erde aufsteigen, schaffen ein Gebiet von atmosphärischen Störungen. Wenn die Sonne sinkt, so sieht das aus wie ein Weltuntergang. Kompakte Wolkenbänke heben sich über den Horizont der Schloten; sie steigen schnell, und wie die Sonne sinkt, entsteht aus gegenläufiger Bewegung der Eindruck, als würde der rote Ball von einem schwarzen Abgrund angesaugt. Nicht einen Sonnenuntergang erlebt man, sondern zehn an einem Abend, so wie die Sonne durch die Wolkenbänke fällt.

Man wartet auf die Dunkelheit, aber es wird nicht Nacht. Aus dem grünen Schein der Dämmerung wachsen die Feuer. Aus schwarzen Röhren eiserner Schloten züngeln lange blaßblaue Flammenzungen.

<sup>65</sup> Diese Sümpfe entstanden in Bergsenkungsgebieten, wo das Grundwasser an die Oberfläche trat und die Bäume absterben ließ. Der verkrüppelte Kleinwuchs von Bäumen resultierte aus der starken Luftbelastung.

Wände und Dächer gläserner Hallen scheinen von innen her zu glühen, als wäre ein großer Brand dort ausgebrochen: Martinwerke, in denen riesige Öfen sich über Kübelwagen neigen; dort wird Stahl geboren. Gelbrote Feuerwolken in der Ferne, Garben weißer Funken, Bessemerwerke. Der Feuerregen, das ist die Zeugung des Stahls.<sup>66</sup> Über den Schienenfeldern der Eisenbahnen gehen die Sterne der Weichenlichter auf. Milde Laternen hinter milchigem, verrußtem Glas, schwarze Gehäuse, die wie unteretzte Männer über den Schienen stehen, mit einem schrägen Leuchtbalken rechts, einem Lichtstreif links oder einem Kreuz. Über den Rampen der Güterbahnhöfe schweben die Kugellichter der Bogenlampen, blauweiß. Ketten von Bogenlampen, Straßen von diffusem, milchigem Licht. Das Ohr an die Schienen gelegt, spürt man das Rollen ferner Züge, Säulen von leuchtendem Rauch und Funken wandern über die Erde.

In den Falten des Bodens ziehen sich die Städte, langgestreckte Beete von Licht. Ihre Konturen zeichnen die Topographie des Reviers, Linien gleicher Tiefe, wie auf Seekarten. Die leuchtenden Ströme der Siedlungen fließen ineinander; wo sind die Grenzen?



Abb. 13: Alter Markt und Propsteikirche St. Peter und St. Paul (Postkarte, abgestempelt 1901)

<sup>66</sup> Zu den Stahlerzeugungsverfahren siehe die Anmerkungen bei Koepper „Bochumer Verein“ in diesem Heft.

In der offenen Halle eines nahen Walzwerks fährt ein ungeheurer Stahlblock, strahlend in hellroter Glut, über die rollende Eisenstraße: Jedes Ding, das aus Stahl und Eisen gemacht wird, entsteht wie ein Stern, aus Glut und Feuer und großer Gewalt; wie merkwürdig ist das.«

- Heinrich Hauser: *Schwarzes Revier*, Berlin 1930, S. 121-129.

### Leben als Arbeiter II: Ledigenheim<sup>67</sup>

»Gleich hinter der Mauer, die das Werk umgibt, liegt das Ledigenheim. Es ist ein Kasten aus Backsteinen schlechtester Qualität, das Dach ist flach und mit Dachpappe gedeckt, weil das billig ist, die Treppen sind außen am Haus nach Art von Hühnerleitern angebracht, um Raum zu sparen für Wohnfläche. In diesem Haus wohnen ledige Arbeiter von Gruppen zu 8, zu 10 und zu 16 Mann. Das Leben in Kasernen bin ich gewohnt vom Militär. Aber diese Kaserne ist die schlechteste, die ich gehabt habe. Die Wände zwischen unseren Stuben sind aus Brettern gemacht, die Fenster sind vergittert wie im Gefängnis, damit nachts keiner herausklettern kann. Tatsächlich ist das Ganze einem Gefängnis noch viel ähnlicher als einer Kaserne. Das Haus ist belegt mit 500 Mann, im Erdgeschoß liegen die Wirtschaftsräume, der Speisesaal und das Lesezimmer, in dem ein paar Generalanzeiger liegen und christliche Gemeindeblätter, die keiner liest. Das Haus befindet sich in dem verkommensten Zustand, der sich denken läßt. In den Gängen sind die Bretterböden abgetreten und verfault durch die Lauge aus stinkender Fischseife, mit der man sich zu reinigen versucht. Die Brenner der Gasbeleuchtung sind zerschlagen, nachts züngelt das Gas in langen Flammen blau und gelb, so wie es aus den Rohren strömt. Wenn man nach Hause kommt, gibt das durch den Luftzug der Türen ein unheimliches, flackerndes Flammenspiel.

Abb. 14: Kortumhaus, Wohn- und Arbeitsstätte Carl Arnold Kortums (Postkarte, abgestempelt 1902)

Der Eßsaal ist gekachelt und ziemlich gut eingerichtet, denn er ist zugleich Kantine, wo auch Arbeiter essen, die nicht im Hause wohnen. Er enthält ein Podium, das für Vereinsredner eingerichtet ist, ein Harmonium und an der Wand ein paar helle Flecken, wo der Kaiser und die Kaiserin gehangen haben. Das Essen ist nicht schlecht, nur eintönig; zweimal die Woche gibt es harte Erbsen, „da kann

<sup>67</sup> Siehe auch die Beschreibungen Koeppers in diesem Heft und dort Anmerkung 125. Das hier beschriebene Heim gehörte wahrscheinlich zum Thyssen-Konzern.

der Bandwurm mit Murmeln spielen“, sagen die Leute, zweimal Stockfisch mit den groben Graupen, die man „Kälberzähne“ nennt, einmal „Zusammengehauenes“, Kohl und Fleisch mit einer Brühe, und Sonntags eine Scheibe Braten mit viel Soße, Salzkartoffeln und gezuckerten Erbsen extra.<sup>68</sup> Das Essen wird jetzt reichhaltiger geworden sein, damals bestand noch die Not der ersten Nachkriegsjahre.<sup>69</sup> Im übrigen glaube ich nicht, daß sich viel geändert hat. Nachts bin ich angekommen, ein Junge aus Ostpreußen kam mit mir, wir waren zusammen schon auf der Arbeiterannahme gewesen: „Du mußt sehen, daß du die obere Bettstelle kriegst, weil die Wanzen immer nach unten fallen.“ Ich bin noch nie im Ruhrgebiet gewesen, ich bin müde nach langer Fahrt in überfüllten Vierter-Klasse-Wagen, verwirrt von dem Anblick der großen Feuer, von dem roten Himmel über den Hüttenwerken. Wie wir die Tür aufmachen, ist zuerst gar nichts zu sehen: blauer Rauch, kreuz und quer gespannte Leinen, behangen mit Wäschestücken. Dahinter tobt großer Lärm, Ziehharmonika, Teufelsgeige (ein Instrument aus Besenstiel und Draht und Margarine Dosen), lärmende Stimmen, stampfende Schuhsohlen. Sie singen ein Lied, das kennen wir schon von den Preußen her: „Maruschka, sei nicht bang, der Jakob kommt mit Stang“, und is sich Kam'rad fleißig, verdient sich zwei Mark dreißig, und is sich Kam'rad faul, kriegt Kam'rad was ans Maul.“



Sie sind zehn Mann auf der Bude, sie reden uns auf polnisch an, der Ostpreuße versteht. Sie wollen uns nicht haben, sie sind schon eng genug, so wie sie sind. Es tut

<sup>68</sup> Damit unterschied sich dieses Essen qualitativ stark von dem, das der Bochumer Verein bereits Anfang der 1880er Jahre seinen Arbeitern servierte. Auch hier herrschte Eintönigkeit, aber es gab jeden Tag Fleisch. Siehe *Die Arbeiterwohnungen des Bochumer Vereins für Bergbau und Gussstahlfabrikation zu Bochum in Westfalen*, Berlin 1883, S. 6-7.

<sup>69</sup> Ob Hauser bereits Anfang der 1920er Jahre hier wohnte und seine Erinnerungen erst jetzt in sein Buch aufnahm oder ob es sich um jemand anderen handelte, ist unklar.



uns leid, wir wären auch gern weggegangen, aber anderswo ist kein Platz. Wir schmeißen unser Zeug auf die eisernen Bettstellen, räumen die Sachen in die eisernen Spinde ein. Ein alter Pole sieht uns mit scharfen Augen zu. „Hast du ein Schloß?“ – „Nein.“ – „Du mußt ein Schloß haben. Du hast gutes Zeug, das mußt du abschließen, damit du nachher nichts sagst, einer von uns hat es genommen.“ Ich war sehr müde, und trotzdem schlief ich schlecht in dieser ersten Nacht. Unruhig war die Dunkelheit bei uns, durch Ritzen in der Bretterwand fiel dünnes Licht, man hörte Flüstern, Keuchen, Knacken der Bettstellen, ein Bohrer knirschte im Holz. Sie machten ein Loch bei uns, um zuzusehen. Drüben auf der Nachbarbude hatten sie ein Weib eingeschmuggelt.

Ich habe mich schwer zurechtgefunden im Ledigenheim. Das Leben hier war von einer Brutalität der Menschen untereinander, die mir selbst im Krieg niemals begegnet ist. Man bestahl sich gegenseitig, was immer ein schlimmes Zeichen ist. Besonders mir wurde viel gestohlen, weil ich dumm war. Alle wußten das und verachteten mich, weil ich zu gleichgültig oder zu feige war, dagegen anzugehen. Mut und Nerven waren damals bei mir erschüttert durch die ungewohnte schwere Arbeit, ich hatte Angst vor Krach und roher Schlägerei. Ich stand allein, ich war nicht beliebt, weil man den Geruch einer andern Klasse an mir witterte.

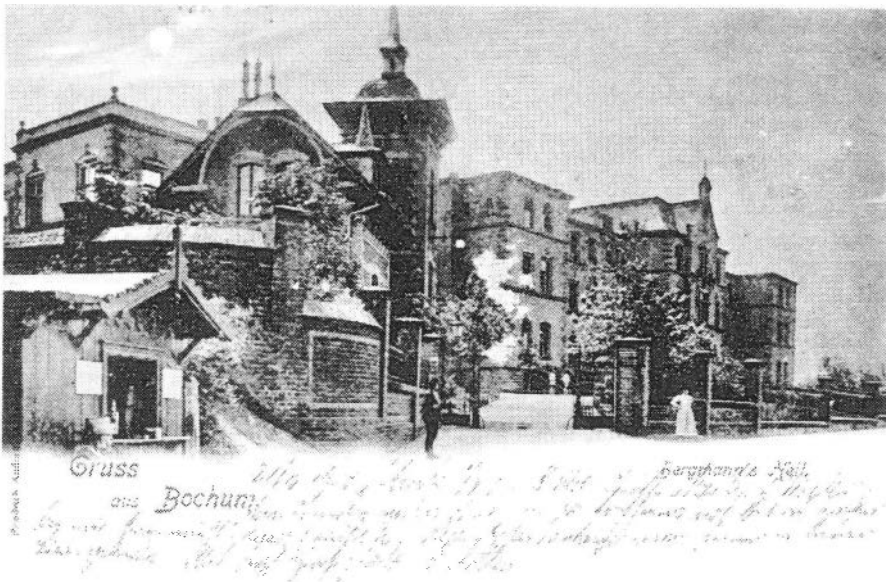


Abb. 15: „Bergmann's Heil“ (Postkarte, abgestempelt 1900)

Ich verstand nicht die Sprache der andern, und sie verstanden meine Sprache nicht. Erst später habe ich gelernt, Rohheit nachzuahmen, den Fußtritt, der einem ja nicht von Natur im Blut steckt, den richtigen Fluch an richtiger Stelle, das schnelle Zuschlagen mitten ins Gesicht. Man muß mitmachen, sonst ist man ganz und gar verloren. Unmöglich, etwa einen Brief zu schreiben, unmöglich, allein in einer Ecke eine Zeitung oder ein Buch zu lesen. Das ist das schlimmste; nie allein zu sein, nie unbeobachtet, nie Mensch. Im Anfang habe ich versucht, mich durch-

zusetzen, zu lesen abends auf der Bettstelle, weil wenigstens da kein anderer hinkommen kann. Es gab dann zuviel Ärger mit dem „alten Mann“. Der alte Mann war über sechzig<sup>70</sup>, er wußte, daß er nicht mehr lange arbeiten konnte; der Trieb, sich etwas fürs Alter zurückzulegen, war bei ihm eine Art Wahnsinn geworden. Er sammelte alles. Sein Bettgestell war ein Lager für Konservendosen, in denen er gesparte Margarine sammelte, Abfälle seiner Mahlzeiten, Abfälle der Küche, Bindfäden, Kröpfe, Flicker, altes Papier und rostiges Eisen. Er versuchte selbst mit seinem Bauch zu sammeln. Wenn etwas verdorben war, das kein anderer essen wollte, dann fraß er es in sich hinein, ein Dutzend Portionen, bis sein alter schlaffer Leib dick aufgetrieben war. Er war ein furchtbarer alter Mann. Aus Geiz betrank er sich nicht in der Wirtschaft, kaufte lieber Sonntags einen Kasten Flaschenbier und betrank sich im Bett. Das war billiger. Es war ein Unglück, daß der alte Mann mein Bett Nachbar war. Wenn ich lesen wollte, dann mußte ich, um etwas Licht zu bekommen, das Kopfende meines Bettes verkehren; es war dann so, daß mein Kopf am Fußende des alten Mannes lag. Es gab immer Streit wegen des Lichtes, wegen des Platzes, wegen seiner dreckigen Füße, wegen des Lesens, das ihn aus irgendeinem Grund sehr ärgerte. Wir warfen uns die Kästen an den Kopf, die an den Bettstellen angebracht waren, um die Waschsachen aufzunehmen. Es gab Lärm, die andern wurden im Schlaf gestört, es war nichts zu machen.

Es gab wenig Zusammenhalt zwischen uns. Wir arbeiteten auf verschiedenen Schichten und an verschiedenen Arbeitsstellen, einige waren Polen, andere aus verschiedenen deutschen Landesteilen, es hieß immer „der Wasserpollak, der Bayer, der Sachse, der Schlesier“. Es gab Leute unter uns, die ansteckende und gefährliche Krankheiten hatten, Schwindsüchtige, die die Wände bespion, Bettnässer, Geschlechtskranke. Damals war im Durchschnitt ein Drittel der Belegschaft unserer Stube krank.

Manchmal vereinte uns ein gewisser Drang nach Reinigung; alle sechs Wochen etwa gingen wir daran, die Bude gründlich auszumisten. Das geschah Sonntags. Zuerst warfen wir alle unsere Sachen auf den Flur heraus und stellten einen Vertrauensmann dazu, der sie bewachte. Dann rückten wir die Betten von den Wänden ab, Wanzen und Kakerlaken flüchteten in ihre Löcher, man wußte schon, wo man sie suchen mußte. Dann warfen wir die

Manchmal vereinte uns ein gewisser Drang nach Reinigung; alle sechs Wochen etwa gingen wir daran, die Bude

gründlich auszumisten. Das geschah Sonntags. Zuerst warfen wir alle unsere Sachen auf den Flur heraus und stellten einen Vertrauensmann dazu, der sie bewachte. Dann rückten wir die Betten von den Wänden ab, Wanzen und Kakerlaken flüchteten in ihre Löcher, man wußte schon, wo man sie suchen mußte. Dann warfen wir die

<sup>70</sup> 1871 waren 4,6 % der deutschen Bevölkerung, 1925 5,5 % über 65 Jahre alt. Der Anteil der Frauen lag höher, so dass ein Mann in diesem Alter schon eine erwähnenswerte Seltenheit darstellte. Allgemein hierzu Peter Marschalck, Bevölkerungsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt a. M. 1984.

alten Strohsäcke auf den Hof und zündeten sie an. In der Küche wurde eine scharfe Lauge aus Schmierseife und Kastrich mit kochendem Wasser zurechtgerührt; oben an der Decke fingen wir an und wuschen so die ganze Bude gründlich ab. Die Hitze und die Nässe trieben jedesmal den schauerlichen Schweißgeruch und Menschendunst aus allen Wänden, ein Teil des Ungeziefers erstickte in den Ritzen, verbrannt von Lauge, aber im Grunde hatte das alles keinen Zweck, denn aus den Nachbarbuden kam immer wieder frischer Ersatz.

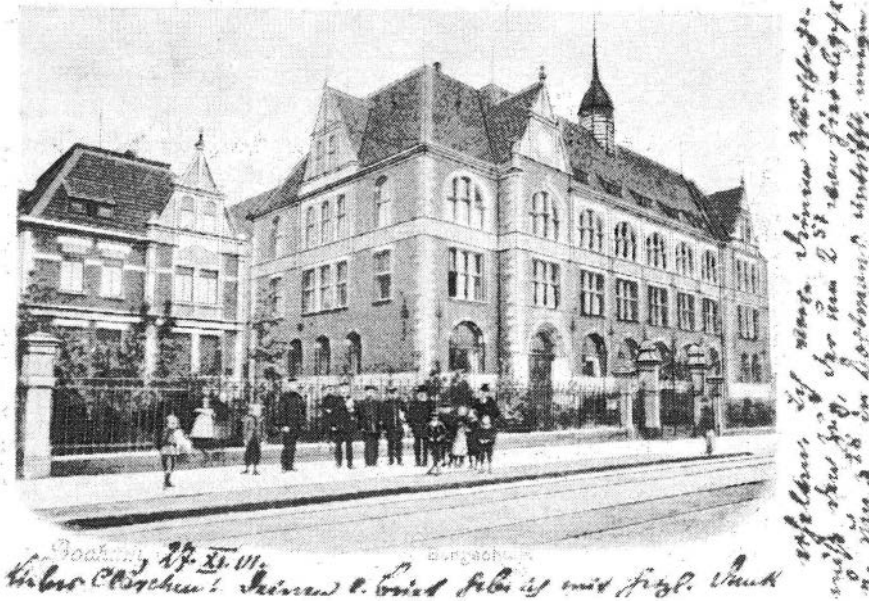


Abb. 16: Bergschule (Postkarte, abgestempelt 1901)

Drei Monate habe ich dies Leben mitgemacht. Allmählich geriet ich dabei in eine dumpfe Verzweiflung. Das Grauen vor der Stube, vor den andern, vor den dreckigen Eßnäpfen, vor dem stinkenden Fraß, vor den Gesprächen war so stark, daß ich von der Schicht aus oft gar nicht nach Hause ging. Ich bin herumgeirrt in Hamborn und in Meiderich, zwischen den Schächten nackter Mauern, zwischen den trostlosen Gassen mit den Höhlen der zerschlagenen Fensterscheiben, zwischen den Geleisen und Tunnels, in den Gossen, wo die Kinder mit dem grauen Wasser aus den Kühltürmen Schiffchen spielten. Zu den Schlackenbergen bin ich hingegangen, verkrochen in irgendeinem toten Winkel. Rot war die Nacht, der Brand der Bessemer- und Thomaswerke fauchte über mir, die Talbotwagen fuhren den Schlackenberg hinauf, kippten die Lavabäche aus, standen in dem roten Himmel, weißglühende Scheiben wie riesenhafte Sonnen. Die Haut prickelte mir unter dem schmutzigen Arbeitszeug, ewig war der Gichtstaub, der wie Regen niederging. Ich hielt die Hände vor mich hin, sah zu, wie sie sich mit kleinen schwarzen Körnchen bedeckten. Daß diese Welt von einer grauenhaften Schönheit war, verstand ich damals nicht; ich war ganz stumpf geworden.«

• **Gustav Koepper: In Plutos Reich. Wanderungen durch Schacht und Hütte im Rheinisch-Westfälischen Industriebezirk, Berlin 1899, S. 203-223.**

Gustav Koepper (8.4.1872-14.6.1969) war Publizist, Verleger und Wirtschaftsfunktionär. Ab April 1900 wurde er mit Gründung der Handwerkskammer Koblenz ihr erster Geschäftsführer. Bis in die 1950er Jahre veröffentlichte er Fachbücher des Handwerks, Wörterbücher und Romane.

Der hier vorliegende Auszug stammt aus seinem ersten Buch, das die Ergebnisse einer Studienreise durch das Ruhrgebiet der Jahrhundertwende zusammenfasst. Es ist damit ein frühes Beispiel für die nach der Jahrhundertwende und besonders in den 1920er Jahren anwachsende Literatur zum Ruhrgebiet. Im Vordergrund seiner Betrachtungen stehen die Eisen- und Stahlindustrie sowie der Steinkohlenbergbau. Koepper beschreibt die Arbeit unter Tage, das Verkehrswesen der Region und die Eindrücke von Werksbesichtigungen aus Sicht der Unternehmen, deren Leistungen er bewundert und glorifiziert. Kritische Untertöne fehlen vollständig, obwohl auch über die zahlreichen sozialen

Probleme der jungen Großstädte und die vielfach schlechten Arbeitsbedingungen hätte berichtet werden können. Immer wieder wird die Größe der Werke, ihrer Anlagen und Produktionskapazitäten bemüht, um die Bedeutung des Ruhrgebiets für die industrielle Entwicklung des Deutschen Reiches hervorzuheben. Mit der Firma Krupp dient dabei der größte Montankomplex regelmäßig als Vergleichsmaßstab, wenn nicht sogar als Vorbild für alle anderen.<sup>71</sup> Im Vordergrund der Ausführungen stehen daher die Leistungen der „großen Männer“ der Wirtschaft, die nach Koeppers Interpretation trotz aller Widerstände zielstrebig und erfolgreich einen Plan verfolgten, zu dessen Umsetzung nur sie fähig gewesen waren. Wie der Titel des Buches schon sagt, gelten die Unternehmer der Schlüsselindustrien Kohle und Stahl Koepper als Bezwinger Plutos, des griechischen Gottes der Unterwelt, der quasi durch die richtige Herangehensweise vom

<sup>71</sup> Zu Krupp siehe die Werke von Wilhelm Berdrow, z. B. Alfred Krupp, 2 Bde, Berlin 1927. Lothar Gall (Hg.), Krupp im 20. Jahrhundert. Die Geschichte des Unternehmens vom Ersten Weltkrieg bis zur Gründung der Stiftung, Berlin 2002. Lothar Gall, Krupp, der Aufstieg eines Industrieimperiums, Berlin 2000. Zur Illustration von Arbeit und Produktion in der Eisen- und Stahlindustrie des Ruhrgebiets siehe Klaus Tenfelde (Hg.), Bilder von Krupp. Fotografie und Geschichte im Industriezeitalter, München 1994.

Feind des Menschen zum Spender des „Erdsegens“ avancierte. Damit entsprach er völlig den Interessen der wirtschaftsnahen Unternehmenspresse.

Der Arbeiter erscheint dagegen, wenn er überhaupt Erwähnung findet, zeittypisch als schutzbedürftiges Wesen, für dessen Belange der Unternehmer sorgt, da er selbst dazu kaum in der Lage sei. Auch die starke Umweltbelastung, die im Ruhrgebiet der Jahrhundertwende die Lebensqualität der Menschen elementar beeinträchtigte und etwa in Gelsenkirchen noch Anfang des 20. Jahrhunderts zu einer verheerenden Typhusepidemie führte, bleibt eine Randwahrnehmung. Die so genannte Rauchplage gilt Koepper wie vielen anderen zeitgenössischen Autoren als notwendiges Übel, das angesichts der Bedeutung der Ruhrindustrie zu akzeptieren war. Von diesem Reisebericht ist daher weder ein realistisches Bild der Zeit zu erwarten noch darf man allen Informationen vertrauen, doch ist Koeppers Beschreibung des Bochumer Vereins eine spannende Momentaufnahme aus Leben, Arbeit und Wirtschaft in Bochum, da von dem mit Abstand größten Arbeitgeber der Stadt die meisten Menschen direkt oder indirekt abhingen.

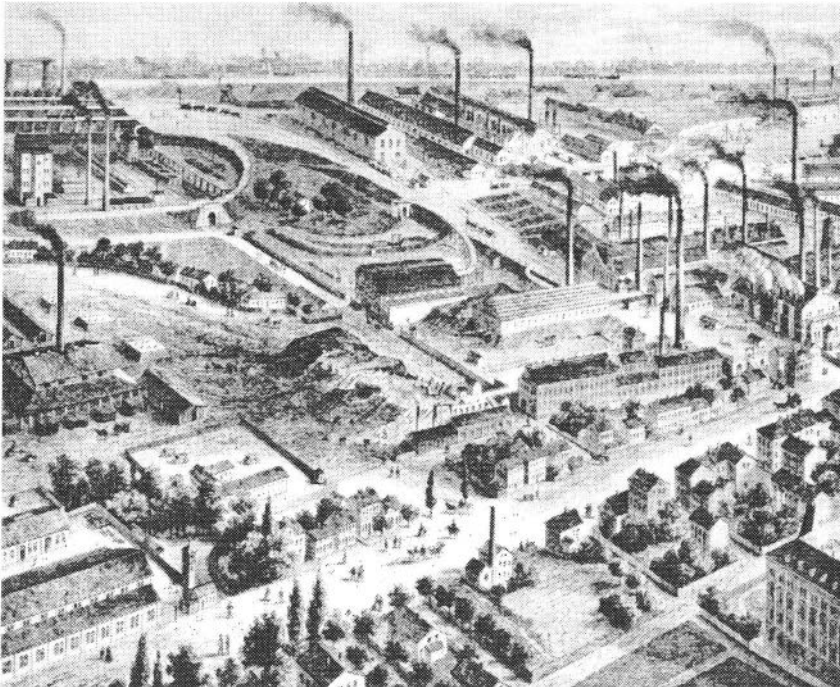


Abb. 17: Bochumer Verein 1880

„In Plutos Reich“ entstand wahrscheinlich im Laufe des Jahres 1899 und erschien in der Reihe des Berliner Vereins der Bücherfreunde, zielte also auf die Informationen breiter Bevölkerungsschichten außerhalb des Ruhrgebiets. Dem entspricht auch die populärwissenschaftliche Darstellungsform und die Einbettung in ein Spektrum historischer, belletristischer, humoristischer und geographischer Werke, die den Mitgliedern der Bücherfreunde

seit 1892 bis zu acht mal pro Jahr geliefert wurden. Für Koepper war es nicht schwer, die Ruhrindustrie in einem glänzenden Licht darzustellen. 1899 befand sich Deutschland auf dem Höhepunkt eines bereits vier Jahre dauernden rasanten Wirtschaftsaufschwungs, der als zweiter Gründerboom nach der grenzenlosen Euphorie Anfang der 1870er Jahre infolge des gewonnenen Kriegs gegen Frankreich und der Reichsgründung in die Geschichtsbücher eingegangen ist. Durch die überschäumende Investitionsneigung in allen Branchen profitierte besonders die Grundstoffindustrie des Ruhrgebiets. Dem Bochumer Verein gelang es beispielsweise zwischen 1895 und 1900 in nur fünf Jahren, seinen Umsatz nahezu zu verdoppeln. Der Reingewinn verachtfachte sich in dieser Zeit von 500.000 Mark auf über vier Millionen Mark und die Dividende stieg von 5 % auf 16,66 %.<sup>72</sup> In gewisser Weise ist dieser Boom mit dem Boom der New Economy Ende der 1990er Jahre zu vergleichen, da beide zu einer Börsenrallye führten, der allerdings keine fundamentalen Wirtschaftsdaten zu Grunde lagen. In beiden Fällen kam es zu einer Spekulationsblase, die mit nachlassender Konjunktur zusammenbrach und in eine Rezession mündete. Und damals wie heute kam es erst nach etwa vier Jahren zu einem erneuten Aufschwung. Der Bochumer Verein reagierte auf die Krise, innerhalb derer sich Börsenkurs und Gewinn halbierten, nicht anders als heutige Unternehmen. Es kam zu Lohnsenkungen und Entlassungen. Ob Koeppers Darstellung der Verhältnisse vier Jahre später anders ausgesehen hätte ist jedoch fraglich, denn eine Prämisse modernen unternehmerischen Verhaltens hatte sich in Deutschland bereits in den 1870er Jahren etabliert: In einer Hochkonjunktur resultierten Expansion und Gewinn eines Unternehmens immer aus der umsichtigen und zielgerichteten Arbeit der Leitungsgremien, in einer Krise lag die Schuld an fehlendem Wachstum dagegen immer an mangelhaften wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen.<sup>73</sup>

<sup>72</sup> Zum Bochumer Verein siehe besonders Walther Däbritz, Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation in Bochum. Neun Jahrzehnte seiner Geschichte im Rahmen der Wirtschaft des Ruhrbezirks, Düsseldorf 1934. Hierher stammen auch die meisten der hier und im Folgenden erwähnten Daten und Fakten. Zu empfehlen ist auch Gustav-Hermann Seebold, Ein Stahlkonzern im Dritten Reich. Der Bochumer Verein 1927-1945, Wuppertal 1981. Zeitgenössisch mit vielen Bildern: Bochumer Verein (Hg.), Soziale Arbeit. Bochumer Verein 1842-1942, Bochum 1942. Die Zeit nach 1945 ist noch nicht aufgearbeitet.

<sup>73</sup> Siehe zu diesem Thema und der Krise der Jahrhundertwende Dietmar Bleidick, Die Hibernia-Affäre. Der Streit um den preußischen Staatsbergbau im Ruhrgebiet zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Diss.

## Der Bochumer Verein<sup>74</sup>

»Was für Essen die Kruppsche Gußstahlfabrik, das ist für Bochum der Bochumer Verein und in niederem Maße für Dortmund die Union.<sup>75</sup> Unter dem Bochumer Verein versteht man gewöhnlich jenes ausgedehnte Eisenwerk mit seinen Kohlen- und Eisengruben<sup>76</sup>, das offiziell den Titel des „Bochumer Vereins für Bergbau- und Gußstahlfabrikation“ führt. Mit seinen zahllosen Kaminen, Hallen, Türmen und Häusern bildet diese Fabrik eine Stadt für sich und in welchem Teile Bochums man sich immer befindet, man wird ein Stück dieser gewaltigen Schöpfung vor sich sehen, von deren Vorangedeihen das Wohl oder Wehe einer Stadt von mehr als 50.000 Einwohnern<sup>77</sup> abhängt. Auch die Geschichte dieses Werkes knüpft sich an einen Namen, der stets seinen Klang behalten wird, so lange man von den Heroen der Industrie spricht. In Rom legte man ehemals einigen der verdientesten Bürgern den Titel von „Gründern der Stadt“ zu; fraglos könnte man in diesem Bezug Alfred Krupp als den zweiten Gründer Essens und Louis Baare aber als zweiten Gründer Bochums bezeichnen.<sup>78</sup> Als Baare 1854 die Leitung des Werkes übernahm,

---

Bochum 1998, Bochum 1999 (Veröffentlichungen aus dem Deutschen Bergbau-Museum Bochum, Nr. 83 = Schriften des Bergbau-Archivs, Nr. 9).

<sup>74</sup> Das Buch erschien kurz vor der ersten großen Rechtschreibreform Anfang des 20. Jahrhunderts. Der Text enthält allerdings eine Mischung aus alter und neuer Diktion.

<sup>75</sup> Union, Aktiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie.

<sup>76</sup> Zu den Steinkohlenzechen siehe unten. Der Bochumer Verein besaß mehrere Eisensteingruben im Siegerland, die allerdings bis 1906 wegen mangelnder Qualität und Rentabilität stillgelegt wurden. Wie viele andere Stahlerzeuger bemühte sich das Unternehmen erfolgreich um eine eigene Erzversorgung im lothringischen Minettegebiet. Ab 1900 begann der Aufschluss der Grube Fentsch bei Algringen im Kreis Diedenhofen nördlich von Metz. Elsass-Lothringen war nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 an Deutschland gegangen. Ab 1910 erwarb der Bochumer Verein auch eine Erzbasis in Schweden. Siehe allgemein Markus Nievelstein, *Der Zug nach der Minette. Deutsche Unternehmen in Lothringen 1871-1918. Handlungsspielräume und Strategien im Spannungsfeld des deutsch-französischen Grenzgebietes*, Bochum 1993.

<sup>77</sup> Bochum hatte um 1900 bereits 65.000 Einwohner.

<sup>78</sup> Zu Louis Baare siehe Walter Bacmeister, *Louis Baare. Ein westfälischer Wirtschaftsführer aus der Bismarckzeit*, Essen 1937. Baare (12.6.1821-17.5.1897) war zunächst Güterinspektor bei der Köln-Mindener Eisenbahn, die ab 1847 das nördliche Ruhrgebiet mit dem Rheinland und Ostwestfalen verband. Nach einigen Jahren als Angestellter bei der Hannoverschen Eisenbahndirektion und dem Bremer Senat, wo er in Zusammenarbeit mit der Handelskammer für Zollfragen zuständig war, wechselte er 1854 als Generaldirektor zum neu gegründeten Bochumer Verein. Ab den 1870er Jahren engagierte er sich verstärkt als Wirtschaftsführer und Sozialpolitiker. Zunächst überzeugter Anhänger von Wirtschaftsliberalismus und Freihandel, wandelten sich seine Anschauungen im Verlauf der Wirtschaftskrise der 1870er Jahre und er wurde zum Protagonisten der Schutzzollbewegung, die den deutschen Stahlmarkt durch hohe Importzölle von dem Überangebot der Weltmärkte abkoppeln wollte. Baare war maßgeblich an den Ergebnissen der zur Untersuchung der Situation 1878 eingesetzten Eisenenquete beteiligt, deren Ergebnisse schließlich die Notwendigkeit eines Importzolls untermauerten, und versuchte als Industrielobbyist erfolgreich, einflussreiche Persönlichkeiten von seinen Zielen zu

hatte Bochum etwa 5.000 Einwohner – heute hat es mehr als das zehnfache und es erhielt sie in seiner bewunderungswürdigen Anlehnung an seine größte Fabrik. Es ist wohl nicht zuviel behauptet, wenn man sagt, daß gegen 20.000 Bewohner der Stadt ihren Unterhalt direkt aus dem Werke ziehen; zählen wir zu diesen noch jene, die in irgend einer Weise mit ihm verbunden sind, so erhalten wir eine weit größere Zahl.

Dies also sind die nächstliegenden Segnungen des Werkes, das Louis Baare im Jahre 1855 (!) übernahm. Die Fabrik war 1842 von Jacob Mayer<sup>79</sup>, dem Erfinder des Stahlfa-

---

überzeugen. Im Zuge der so genannten „konservative Wende“ von Reichskanzler Bismarck, der 1878/79 mit dem Sozialistengesetz quasi die Sozialdemokratie verbot und zugleich durch neue Koalitionen im Reichstag die bis dahin vorherrschende liberale Ausrichtung der Reichspolitik beendete, wurden die von der Schwerindustrie und den Großagrariern favorisierten Zölle schließlich eingeführt.

Mit Blick auf das Sozialistengesetz und die im Verlauf der 1880er Jahre eingeführte Unfall-, Kranken-, Alters- und Invalidenversicherung wurde Bismarck schon von Zeitgenossen eine Politik von „Zuckerbrot und Peitsche“ unterstellt. Doch war bereits im Jahrzehnt der Reichsgründung überdeutlich, dass der Wandel von der Agrar- zur Industriegesellschaft eine Neukonzeption der sozialen Sicherungsnetze erfordern würde, da die meist von Kirchen getragene Armenfürsorge nicht auf die neue Situation eingerichtet war. So entwickelte sich das System der staatlich verwalteten und mitfinanzierten Zwangsversicherungen. Baare beeinflusste diese Entwicklung schon relativ früh, indem er 1880 Bismarck und verschiedenen Ministerien eine von ihm erarbeitete Denkschrift zur Frage der Unfallversicherung zukommen ließ. Zwar wurde die Unfallversicherung später anders aufgebaut, als von ihm vorgeschlagen, doch gingen seine Ideen in die fast vierjährige Diskussion um die Ausgestaltung ein. Baare konnte anders als die meisten seiner Kollegen zudem für sich in Anspruch nehmen, im Bereich der Sozialpolitik nicht nur die eigene Belegschaft, sondern alle Arbeiter im Blick gehabt zu haben. Zur Rolle Baares als Sozialpolitiker siehe besonders: Aus der Geschichte der Industrie- und Handelskammer zu Bochum. Zu ihrem 75jährigen Bestehen, Bochum 1932. Louis Baare, *Gesetz-Entwurf betreffend die Errichtung einer Arbeiter-Unfall-Versicherungs-Kasse nebst Motiven*, Elberfeld 1880. Einen allgemeinen Überblick bietet Albin Gladen, *Geschichte der Sozialpolitik in Deutschland. Eine Analyse ihrer Beziehungen, Formen, Zielsetzungen und Auswirkungen*, Wiesbaden 1974.

<sup>79</sup> Jacob Mayer (1.5.1813-30.7.1875) stammte aus Dunningen bei Rottweil in Württemberg und erlernte bei seinem Onkel in Köln das Uhrmacherhandwerk. In den 1830er Jahre verbrachte er mehrere Jahre in England, wo er die Stahlherstellung und -verarbeitung erlernte. Dies war nicht ungewöhnlich, denn das Mutterland der Industrialisierung besaß gerade im Montansector immer noch einen immensen technologischen Vorsprung vor Kontinentaleuropa und ein Technologietransfer konnte faktisch nur über Industriespionage, das Abwerben von Fachleuten oder durch eigene Anschauung erfolgen. Nach seiner Rückkehr experimentierte er zunächst in Köln mit der Tiegelstahlerzeugung (vgl. Anmerkung 85), doch reichten die Mittel nicht zum erfolgreichen Aufbau einer Fabrik, obwohl ihn mit Eberhard Hoesch ein Mitglied der bekannten Industriellenfamilie unterstützte. Der Schritt vom Uhrmacher zum Stahlproduzenten erscheint auf den ersten Blick zwar recht ungewöhnlich. Mayer war aber als Feinmechaniker ein hoch spezialisierter Fachmann und daran gewöhnt, technische Probleme zu lösen. Zudem bestanden die Federn der Uhren und viele Werkzeuge aus Gussstahl. Es ging nun darum, das begehrte Produkt in guter Qualität und vor allem größeren Mengen herzustellen. 1842 schloss Mayer mit dem Magdeburger Kaufmann Eduard

congusses<sup>80</sup> in Gemeinschaft mit Eduard Kühne<sup>81</sup> gegründet worden und hatte es bis zum Jahre 1854 auf eine Jahresproduktion von 909 Tonnen Gußstahl im Werte von 750.000 Mark<sup>82</sup> gebracht. Nehmen wir dagegen die Produktion von 1894/95 mit 135.330 Tonnen<sup>83</sup>, deren Verkaufswert 17 ½ Millionen Mark war, so fällt uns neben dem ungeheuren Aufschwung sofort die ungeheure Verbilligung des Gußstahls auf, denn während der Preis der

---

Kühne (vgl. Anmerkung 81) einen Vertrag über die Errichtung der Gußstahlfabrik Mayer & Kühne bei Bochum. Auch dieser Schritt war im Zeitalter der Frühindustrialisierung nicht ungewöhnlich: von der einen Seite stammte das Risikokapital, von der anderen das technische Know-how. Für Bochum sprach, dass noch keine vergleichbare Anlage in der Stadt vorhanden war und ein Standort auf der Kohle als wichtigstem Betriebsmittel die Transportkosten reduzierte. Obwohl die Produktion 1845 begann, mit der Erfindung des Stahlformgusses ein herausragendes Verarbeitungsverfahren existierte und schon 1846 die ersten Kanonen gegossen wurden, schaffte es die junge Firma trotz steigender Absatzzahlen nicht, ihre stetigen finanziellen Schwierigkeiten zu überwinden. Eine Lösung versprach nur die Gründung einer Kapitalgesellschaft unter Hinzuziehung weiterer Geldgeber. Mit der Gründung des Bochumer Vereins im Januar 1854 wurde Mayer vom Unternehmenseigentümer zum technischen Leiter. Biografisches bei Walter Bertram, Jacob Mayer. Dem Erfinder des Stahlformgusses zur 125. Wiederkehr seines Geburtstages am 1. Mai 1938, Berlin 1938.

<sup>80</sup> Stahlformguss. Bis zur Erfindung des Stahlformgusses 1850/51 in Bochum wurde Stahl ausschließlich durch Schmieden, Bohren oder Drehen verarbeitet. Beim Stahlformguss waren zwei Hauptprobleme zu überwinden. Einerseits musste eine genügend große Menge geheizt und vor allem ausreichend dünnflüssigen Stahls erzeugt werden, andererseits galt es, das richtige Material für die Formen zu finden und die Formen so zu gestalten, dass der einfließende Stahl alle Hohlräume komplett ausfüllen konnte. Dies ließ sich nur durch langwierige Versuchsreihen ermitteln, und Mayers Renommee als einer der größten Autodidakten des Eisenhüttenwesens resultierte nicht zuletzt aus seiner Beharrlichkeit und Fähigkeit, Fehlversuche zu verschmerzen. Aus diesem Grund kann auch kein genaues Datum für die Erfindung angegeben werden. Das Patentgesuch ist datiert vom 16. Dezember 1851. An die Öffentlichkeit trat die Firma Mayer und Kühne mit Gussstahlglocken erstmals auf der Düsseldorfer Gewerbeausstellung 1852.

Eine eingehende Erörterung der technischen Verfahren im Bereich des Eisenhüttenwesens ist angesichts des knappen Raumes an dieser Stelle nicht zu leisten. Einen guten Überblick bietet die in 20 Auflagen vom Verein deutscher Eisenhüttenleute herausgegebene Gemeinverständliche Darstellung des Eisenhüttenwesens. Siehe außerdem Otto Johannsen, Geschichte des Eisens, 3. Auflage Düsseldorf 1953.

<sup>81</sup> Eduard Kühne (28.10.1810-12.9.1883) stammte aus Magdeburg und arbeitete ab 1831 als Kaufmann in einem Hamburger Schiffskon- tor. 1842 gründete er mit Jacob Mayer, den er in Köln kennen gelernt hatte, die Firma Mayer & Kühne, deren kaufmännische Leitung er übernahm. Nach der Gründung des Bochumer Vereins wurde Kühne zunächst Mitglied des Verwaltungsrats (Aufsichtsrats), aus dem er allerdings nach vielfältigen, auch finanziellen Streitigkeiten 1858 ausschied. Danach verliert sich seine Spur. Er soll später als Spekulant sein Vermögen verloren haben.

<sup>82</sup> Woher dieser Wert stammt, ist unklar, zumal als Währung in Preußen bis in die 1870er Jahre der Taler verwendet wurde. 1855 konnte der Bochumer Verein 651 Tonnen Stahlprodukte absetzen und erlöste daraus 163.000 Taler.

<sup>83</sup> Auch dieser Wert ist nicht nachvollziehbar. Laut Däbritz, Bochumer Verein, S. 289 produzierte das Unternehmen 1894 167.000 Tonnen.

Tonne 1854 noch im Durchschnitt 825 Mark war, kostete das gleiche Quantum später nur 129,60 Mark<sup>84</sup>; sehen wir ganz davon ab, daß es sich im ersteren Fall nur um den heute noch kostspieligeren Tiegelstahl<sup>85</sup> handelt, so muß uns doch der außerordentliche Fortschritt der Technik in diesen vierzig Jahren mit Bewunderung erfüllen. Dieser Fortschritt der Bessemer- und Siemens-Martin, resp. Thomasverfahren<sup>86</sup> die eine Verwendung des vollkommenen

---

<sup>84</sup> Diese Werte scheinen ebenfalls der Phantasie des Verfassers zu entspringen. Sie können allein zur Veranschaulichung der Preisentwicklung von Stahl infolge der industriellen Massenproduktion und anderer Herstellungsverfahren dienen, infolge derer sich der Marktwert einer Tonne Stahl selbst ohne Preisbereinigung im genannten Zeitraum auf ein Sechstel des Ausgangswertes reduzierte.

<sup>85</sup> Das aus Erzen erschmolzene Roheisen enthält außer Kohlenstoff gewisse Mengen anderer Elemente wie Silizium, Mangan, Phosphor und Schwefel. Die Umwandlung des Roheisens in Stahl besteht im Wesentlichen aus der Entfernung des Kohlenstoffes durch Oxydation. Dieser Vorgang wird „Frischen“ genannt. Während heute für diesen Arbeitsschritt wenige Minuten lang reiner Sauerstoff in die Roheisenmasse eingeblasen wird, war Mitte des 19. Jahrhunderts das Puddeln oder Flammofenfrischen das Verfahren der Wahl. Dabei wurde das Eisen in einem Ofen geschmolzen und durch den überschüssigen Sauerstoff in den Brenngasen oxydiert. Der Puddler musste die Masse mit einer langen Stange regelmäßig umrühren (daher der Name aus dem Englischen to puddle), um sie von der Schlacke zu befreien. Dies war eine extrem anstrengende und zeitaufwendige Tätigkeit. Daneben existierten mehrere andere Verfahren. Die durch das Puddeln entstandenen Luppen (Stücke von bis zu 40 kg) konnten dann in Schmieden und Hammerwerken weiter verarbeitet werden. Benötigte man jedoch Stahl von besonderer Homogenität und Reinheit, musste ein weiterer Arbeitsschritt angeschlossen werden. Der Stahl wurde in so genannten Tiegeln – zur Mitte des 19. Jahrhunderts schlanke Tontöpfe –, die in speziellen Windöfen direkt in die Kohle gestellt wurden, erneut erhitzt. Auch die Herstellung feuerfester Tiegel, die Temperaturen von bis zu 1.500 Grad Celsius aushielten, war eine besondere Herausforderung.

<sup>86</sup> Das Bessemer-Verfahren ist benannt nach dem englischen Berufserfinder Henry Bessemer, der 1855 das Frischverfahren revolutionierte und der Stahlindustrie zu einem gewaltigen Aufschwung verhalf. Bessemer blies durch ein Rohr Luft in das im Tiegel befindliche flüssige Roheisen und konnte so innerhalb von 20 Minuten die selbe Menge Eisen verarbeiten wie ein Puddler in 24 Stunden. Mit dem Einsatz größerer Behälter, der Bessemer-Birnen, konnte der Durchsatz weiter gesteigert werden. Das Bessemer-Verfahren besaß jedoch einen gravierenden Nachteil, denn mit dem Phosphor verblieb er für die Stahlqualität gefährlichste Nebenbestandteil des Eisens in der Masse. Da selbst ein Anteil von 0,1 % Phosphor zur Versprödung und Brüchigkeit des Stahls führt und entsprechende Erze in Deutschland nicht verfügbar waren, musste entweder hochwertiges englisches Roheisen oder phosphorfrees Eisenerz, etwa aus Spanien, importiert werden. Nachdem Krupp bereits 1856 die Bessemer-Patente für Preußen erworben hatte und später auch spanische Erzgruben kaufte, zögerte der Bochumer Verein noch. Er produzierte aus dem hochwertigen Tiegelstahl Glocken, Achsen, Räder und Radbandagen, und Baare scheute die hohen Investitionskosten, die zugleich eine Ausdehnung der Produktion auf andere Gebiete mit sich gebracht hätten. Dies erschien ihm angesichts der schwachen Stahlkonjunktur der späten 1850er und frühen 1860er Jahre zu riskant, doch 1863 übernahm auch der Bochumer Verein die Patente und baute bis 1865 ein erstes Bessemer-Werk.

Obwohl von verschiedenen Seiten bereits in den 1860er Jahren darauf hingewiesen wurde, dass das Phosphor-Problem durch eine Ausfülle-

Eisens auch in Fällen ermöglicht, bei denen sie früher durch die Kostspieligkeit des Materials unmöglich war!

Im Jahre 1854 hatte sich unter der Firma eines „Bochumer Vereins für Bergbau und Gußstahlfabrikation“ eine Aktiengesellschaft gebildet, deren Aufgabe der Ankauf der Gußstahlfabrik von Mayer & Kühne sein sollte; zunächst wurde die neue Gesellschaft von dem Regierungsassessor a. D. v. Sybel geleitet, dann übernahm, wie schon erwähnt, Louis Baare die Direktion, dem als technischer Beirat bis zum Jahre 1876 der Mitbegründer des Werkes, Jacob Mayer unterstand.<sup>87</sup>

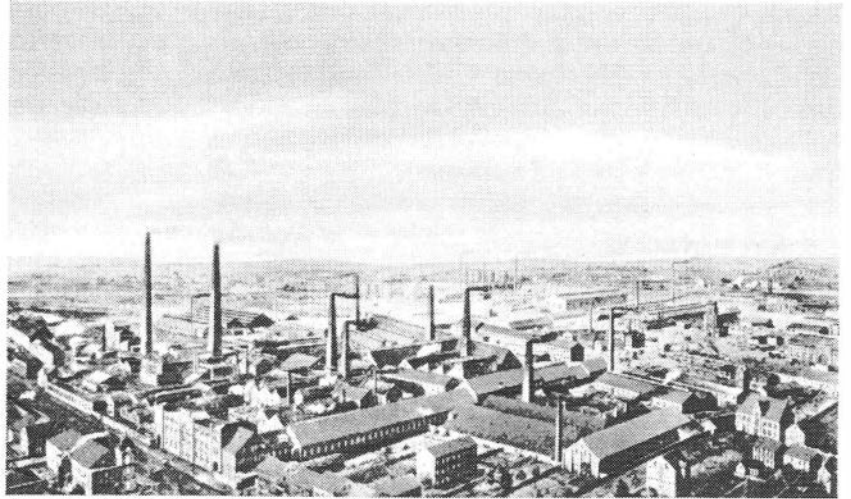


Abb. 18: Bochumer Verein 1900

rung der Bimen, die nun auch Konverter genannt wurden, mit einem basischen statt dem bisher verwendeten kiesel-sauren Stoff gelöst werden könnte, dauerte es noch fast 15 Jahre, bis entsprechende feuerfeste Materialien zur Verfügung standen. Erst Sidney Thomas und Percy Gilchrist lösten diese Aufgabe 1878 durch die Verwendung von Dolomiten mit der gesuchten chemischen Beschaffenheit. Dieses, vom Prinzip her dem Bessemer-Verfahren ähnliche Verfahren erhielt den Namen Thomas-Verfahren und verhalf der Stahlindustrie zu einem weiteren Entwicklungssprung, denn von nun an konnten die phosphorreichen Erze aus Lothringen und Luxemburg, die Minette, verwendet werden. Die deutsche Stahlindustrie wurde damit unabhängig von ausländischen Erzlieferungen. Ein weiterer positiver Nebeneffekt war die so genannte Thomasschlacke, die aus Kalk, Eisenoxyden und bis zu 25 % Phosphor bestand und als Düngemittel in der Landwirtschaft schnell große Beliebtheit erlangte. Auch beim Thomas-Verfahren war Baare zunächst skeptisch, zumal die Absatzprobleme der 1870er Jahre nicht unbedingt dazu geeignet waren, die Einführung eines neuen Massenstahlverfahrens zu beschleunigen. Die Bessemer-Anlagen arbeiteten mit billigen spanischen Erzen recht gut und die Übernahme des Thomasverfahrens hätte über kurz oder lang die Aufgabe des älteren Vorgängers und damit verschiedene Anlagenteile bedeutet. 1881 wurde dann aber das Bessemerwerk II nach Ankauf der Patente vom Dortmund-Hörder Hüttenverein doch umgebaut.

Ein lange ungelöstes Problem war auch die Wiederverwendung der im Verlauf der Industrialisierung anschwellenden Schrottmengen. Erst die Entwicklung eines neuen Ofens mit Gasfeuerung und Wiedergewinnung der Abgashitze durch Friedrich und Wilhelm Siemens 1856 machte es möglich, in den Öfen die zur Schrottschmelze erforderliche Temperatur zu erreichen. Emil und Pierre Martin gelang 1865 durch Vermischung von Roheisen und Schrott die erste erfolgreiche Umsetzung im industriellen Betrieb, worauf das Verfahren den Namen Siemens-Martin-Verfahren erhielt. Der Bochumer Verein baute ab 1873 die ersten Siemens-Martin-Anlagen, die schon nach wenigen Jahren einen bedeutenden Anteil der Gesamtproduktion, besonders auf Kosten des nun stark zurückgehenden Anteils des Tiegelstahls, aber auch des Bessemerstahls lieferten.

<sup>87</sup> Gemeint ist hier Alexander von Sybel, der bis 1858 Mitglied des Verwaltungsrats war. Vom Verwaltungsrat abhängiger Generaldirektor war ab 1854 Louis Baare. Zum Verwaltungsrat gehörten u. a. die Bankiers Dagobert Oppenheim und Gustav Mevissen, deren finanzielle Hilfen ausschlaggebend für die Rettung des Bochumer Vereins gewesen waren. Jacob Mayer erlitt in diesen Jahren das Schicksal so vieler Erfinder-Unternehmer, die aus der Unternehmensleitung gedrängt und von der neu aufkommenden Gruppe der Manager-Unternehmer ersetzt wurden. Er starb nicht 1876, sondern 1875.

Wenn irgend etwas so muß für das organisatorische Talent Baares die Tatsache sprechen, daß es ihm gelang, durch alle Schwankungen der Konjunktur sein Werk ohne Schaden hindurchzuleiten. Die Krise in der Mitte der siebziger Jahre, die selbst das Kruppsche Werk mit bedeutenden Unterbilanzen büßte, hatte auf den Bochumer Verein erheblich geringeren Einfluß<sup>88</sup> und wenn auch hier die Dividende sich nicht auf der ursprünglichen Höhe hielt, so hat sie doch bis heute einen Durchschnitt von 7 % behalten. Für ein Werk, dessen Aktienkapital 21 Millionen beträgt, gewiß ein bemerkenswertes Resultat.<sup>89</sup>

Am 17. Mai 1897 ist Louis Baare gestorben, nachdem er schon Anfang 1894 sein Direktorium an seinen Sohn Fritz Baare<sup>90</sup> abgetreten hatte, der seit 1880 sein Mitarbeiter und Stellvertreter war. Was er geschaffen und errungen hat in chronologischer Reihenfolge zu betrachten, dürfte zu weit führen, so interessant es immerhin wäre, und ich begnüge mich damit, sein Werk hier darzustellen, wie es heute vor uns steht.

Die Stadt Bochum ist heute von allen Seiten gleich gut zu erreichen. Von Essen aus führen drei getrennte Strecken dorthin, zwei bergisch-märkisch, eine rheinisch, von Dortmund zwei Geleise, an die sich bei Langendreer die Verbindungen mit dem Wupperthal und dem Rheine knüpfen;

<sup>88</sup> Krupp stand trotz großer Regierungsaufträge aufgrund seines starken Expansionsdranges im Verlauf der Gründerkrise Mitte der 1870er Jahre vor dem Bankrott und konnte die Schwierigkeiten nur durch staatliche Finanzhilfen überstehen. Auch der Bochumer Verein musste drei Jahre lang Verluste hinnehmen und zahlte keine Dividenden.

<sup>89</sup> Der hohe Durchschnitt wurde nur durch die außergewöhnliche Konjunktur der zweiten Hälfte der 1890er Jahre erreicht. Im Vergleich zu anderen Unternehmen der Eisen- und Stahlindustrie lag der Bochumer Verein im langjährigen Schnitt eher im Mittelfeld. Krupp ist dabei nicht berücksichtigt, da es sich um ein nicht börsennotiertes Familienunternehmen handelte, für das andere Maßstäbe gelten.

<sup>90</sup> Fritz Baare (9.5.1855-10.4.1917) trat 1880 als Generalsekretär in den Bochumer Verein ein, um 1895 zum Generaldirektor aufzusteigen. Biografisches in: Deutsches biographisches Jahrbuch. Überleitungsband II, 1917-1920, Berlin/Leipzig 1928.

aus dem Nordwesten schließen sich dann die Städte Wanne und Herne mit separaten Strecken an und Gelsenkirchen mit einer elektrischen Bahn.<sup>91</sup> Angenommen wir kommen auf dem Hauptbahnhofe an, der allerdings schon seit Jahren dem riesigen Verkehr nicht mehr gewachsen ist, so befinden wir uns nach wenigen Schritten im schönsten Teil der Stadt. Im ganzen genommen ist ihr Eindruck ein etwas düsterer – vielleicht infolge der rauchgeschwängerten Atmosphäre, die ihre Bestandteile an den Gebäuden ablagert.<sup>92</sup> Auf der Alleestraße entlang schreitend, lassen wir die eigentliche Stadt hinter uns und erblicken bald zu unserer Rechten die weitgedehnten Anlagen der Gußstahlfabrik, links die gleichförmigen Häuser einer Arbeiterkolonie und etwas zurück das gewaltige Gebäude der für 1.200 Bewohner eingerichteten Arbeitermenage.<sup>93</sup> Am äußersten Ende betreten wir das Werk, dort, wo ein unendlich langes Gebäude sich parallel der Straße erstreckt und unsere Augen von der Aufschrift „Kanonenwerkstät-

<sup>91</sup> Die erste Eisenbahn des Ruhrgebiets, die 1847 eröffnete Köln-Mindener Eisenbahn, führte nicht durch die alten Hellwegstädte, sondern über Duisburg, Oberhausen, Herne und Dortmund durch das nördliche Ruhrgebiet bis Hamm. Die Streckenführung resultierte aus den Versuchen der privaten Betreibergesellschaft, die in Frage kommenden Städte gegeneinander auszuspielen und möglichst hohe Zuschüsse zu erhalten. Obwohl Essen und Bochum zu großen Konzessionen bereit waren, blieb das eigentliche Kernrevier jedoch zunächst ohne Bahnanschluss, denn es ging der Bahngesellschaft um geringe Baukosten und hohe Erträge. Außerdem waren persönliche Interessen der Finanziere ausschlaggebend. Daneben existierte die 1848/49 eröffnete Bergisch-Märkische Bahn von Düsseldorf über Barmen, Elberfeld und Witten nach Dortmund sowie die Prinz-Wilhelm-Bahn von Vohwinkel nach Steele. Die im Einzugsbereich der Köln-Mindener Bahn liegenden Zechen wurden durch Zweigstrecken angeschlossen. In den 1850er Jahren folgten weitere Planungen unter Einbezug Bochums, doch wurde die meisten nicht umgesetzt. Erst als die Bergisch-Märkische Bahn ihre Strecke bis 1862 von Dortmund aus in Richtung Westen erweiterte, erhielt Bochum im Herbst 1860 einen Anschluss, allerdings nur mit der Auflage, Aktien der Gesellschaft zu übernehmen und den Bau so mitzufinanzieren. Die erste Nord-Süd-Verbindung mit Anschluss an die Köln-Mindener Bahn in Herne folgte 1870. In den kommenden Jahrzehnten wurde das Netz durch zahlreiche Zweigbahnen und den Anschluss an die Rheinische Eisenbahn dichter, doch blieb Bochum im Vergleich zu den meisten anderen Städten des Ruhrgebiets die Stadt mit den wenigsten Hauptverbindungen. Dieser Tatsache entsprach auch die geringe Größe des Hauptbahnhofes. Langendreer und Wanne-Eickel hatten bei Weitem größere Anlagen zu bieten. Die Strecke der Rheinischen Eisenbahn trennte schließlich das Gelände des Bochumer Vereins von dem der nördlich gelegenen Zeche Präsident. Zur Eisenbahn im Ruhrgebiet existiert eine unüberschaubare Literatur. Einen guten Überblick bietet: Karl-Peter Ellerbrock/Martina Schuster (Hg.), 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn, Essen 1997 und hier besonders der Aufsatz von Wilfried Reininghaus, Eisenbahnen zwischen Rhein und Weser 1825-1995, S. 12-73.

<sup>92</sup> Der an den meisten Tagen aus Westen kommende Wind trug Staub, Ruß und Rauchgase des Bochumer Vereins direkt in die Stadtmitte hinein. So verwundert es nicht, dass Koepfer Bochum als „etwas düster“ beschreibt – eine Ansicht die viele andere Autoren teilten.

<sup>93</sup> Das im Volksmund „Bullenkloster“ genannte Ledigenheim zwischen Bessemer- und Baarestraße hinter der heutigen Feuerwache (Siehe Anmerkung 125).

te“ gefesselt werden.<sup>94</sup>

Wir haben hier fast denselben Anblick vor uns, den uns die Kruppschen Werkstätten boten – nur vielleicht in größerer Mannigfaltigkeit, da sich hier alles auf einen großen Raum konzentriert, was wir bei Krupp in vielen Werkstätten verteilt fanden. Mitten durch die Halle geht ein Schienengeleise und darüber hin ein Laufkran, der die schweren Werkstücke an ihren Bestimmungsort hebt. Hier ist ein surrendes, laufendes Leben von unzähligen Transmissionen<sup>95</sup>, die sich ineinander zu verwickeln scheinen. Hier steht ein Geschütz fertig auf seinen Rädern montiert, dort erwartet es auf der Drehbank die letzte Hand und etwas weiter harrt eine glänzend polierte Kurbelwelle für einen Dampfer des Versandes.<sup>96</sup> Der Charakter des Riesenhaften, den die Kruppschen Werke auf den Beschauer hervorbringen, tritt hier weniger hervor, was seinen Grund darin hat, daß man in Bochum nur Geschütze kleineren Kalibers produziert. Man wird hier über 21 cm-Kanonen selten hinausgehen, während in Essen gerade die Dimensionen der Festungs- und Riesengeschütze am meisten in die Augen fallen.<sup>97</sup> Daß aber auch das Bochumer Werk trotz der nahen und jetzt nach Erwerbung des Grusonwerkes<sup>98</sup> sehr heftigen Konkurrenz Krupps im Geschützbau gut beschäftigt ist, beweist die ununterbrochene Vergrößerung seiner Kanonenwerkstatt; ebenso ist auch die Geschosßfabrikation in den letzten Jahren zu einem hohen Grade der Vollkommenheit gebracht worden und kann gegenwärtig 40-50.000 Geschosse pro anno herstellen. Daß dieses ungeheure Quantum gegen die Produktion Krupps indeß kaum in die Wagschale fällt, erhellt daraus, daß letzterer in vierundzwanzigstündiger Schicht heute allein mindestens 2.000 Granaten fabrizieren kann, darunter solche von Kalibern, die der Bochumer Verein überhaupt nicht herstellen kann.

Bei den Anlagen der Koks Brennerei vorbeischreitend gelangen wir nun zu den etwas abseits liegenden Hochöfen.<sup>99</sup>

<sup>94</sup> Die Kanonenwerkstatt lag gegenüber der Kolonie Stahlhausen an der Alleestraße kurz vor der Einmündung in die Wattenscheider Straße.

<sup>95</sup> Riemen zur Kraftübertragung von einer Antriebsmaschine zu einer oder mehreren Arbeitsmaschinen. Die in der Regel offene Ausführung sorgte für eine hohe Unfallträchtigkeit.

<sup>96</sup> Der Bochumer Verein besaß eine führende Position bei der Herstellung von großen Kurbelwellen für Schiffsantriebe, die aus einem Stück gefertigt werden mussten. Im Rahmen des kaiserlichen Flottenprogramms, das ab 1898 durch eine massive Aufrüstung Englands Vormachtstellung zur See brechen sollte, erlangte dieser Bereich eine besondere Bedeutung.

<sup>97</sup> Die Firma Krupp galt zwar als „Kanonschmiede“ des Deutschen Reiches, doch erreichte auch der Bochumer Verein einen nicht unerheblichen Anteil seines Umsatzes durch die Waffenproduktion. Beide Unternehmen exportierten in die ganze Welt. Auch heute gehört die Bundesrepublik trotz aller pazifistischen Bekundungen ihrer Regierung zu den weltweit größten Waffenproduzenten.

<sup>98</sup> Krupp hatte das Grusonwerk in Magdeburg-Buckau bereits 1893 erworben. Es war wie der Bochumer Verein auf die Produktion von Gußstücken spezialisiert und verkaufte vor allem Rüstungsgüter und Maschinen.

<sup>99</sup> Die Hüttenkokerei und die Hochöfen lagen im nordwestlichen Teil

Der Bochumer Verein erhält derer vier mit einer jährlichen Produktionsfähigkeit von 250.000 Tonnen im Betrieb. Daß dies ein ganz immenses Quantum ist, wird niemand leugnen, da wir aber auf anderen Werken noch größere derartige Anlagen besichtigen können, schreiten wir hier nach kurzem Aufenthalt vorüber und kommen zu den nördlich gelegenen Hammerwerken mit dem dazwischen liegenden Kesselhause. Hier und in dem weiter unten liegenden Hammerwerke werden 48 Dampfhämmer betrieben; wenn wir auch keine Ungetüme von 1.000 Centnern wie im Essener Werk vorfinden, so verfügt man doch über ganz respektable „Bären“, deren Schlag den Boden weithin erzittern macht. Es scheint mir, daß man schon aus dem Grunde nicht zu solch' großen Hämmern übergegangen ist, weil man rechtzeitig einsah, daß die Zukunft den hydraulischen Schmiedepressen gehört. Wie Krupp darum kürzlich eine Anzahl im Preßbau für Panzerplatten aufstellte, so legte auch der Bochumer Verein neuerdings 8 Schmiedepressen an, Patent Fritz Baare, deren größte einen Druck von 4.000 Tonnen ausübt.<sup>100</sup>

Ringsumher in den Hammerwerken befinden sich wie üblich die Vorwärmeöfen.<sup>101</sup> Hier oder dort ist eine der Thüren halbaufgezogen, um diesem oder jenem zu schmiedenden Stücke Eingang zu gewähren, nachdem es während der Bearbeitung erkaltet. Ungleichförmige Walzen liegen hier in der Glut, deren Gestalt die demnächstige Kanone ahnen läßt. Schiffskurbelwellen und massive Platten, die einer intensiven Bearbeitung harren, Eisenbahn-

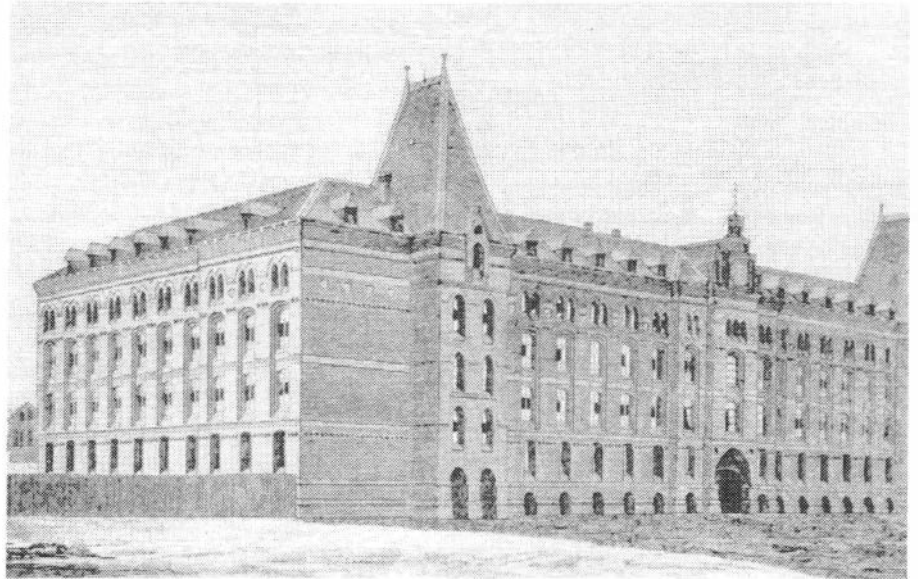
des Geländes in der Nähe der Gahlenschen Straße.

<sup>100</sup> Bis ins 20. Jahrhundert hinein wurden zur Bearbeitung von Schmiedestücken bevorzugt Hämmer verwendet. Die Formung erfolgte mit Hilfe von „Gesenen“, in die das erhitzte Stahlstück hineingetrieben wurde. Oft waren hierzu mehrere Arbeitsschritte nötig. Weitere Nachteile bestanden bei großen Werkstücken, da hier die Einwirkung des Hammers auf die Oberfläche beschränkt blieb, und durch die Erschütterungen, die auf Dauer die Werksanlagen beschädigen konnten. Der Vorteil der Pressen liegt in der erschütterungsfreien Arbeit und bei der materialschonenderen Verformung, da der Werkstoff nicht unregelmäßig geschlagen, sondern wie beim Walzen geknetet wird. Außerdem ist in der Regel nur ein Arbeitsgang nötig.

<sup>101</sup> Die frühen Stahlwerke besaßen einen enormen Energiebedarf, der auf die aus heutiger Sicht unzureichende Anordnung von Erzeugung- und Verarbeitungsanlagen sowie nicht aufeinander abgestimmte Verarbeitungsschritte zurückzuführen war. Erst im ausgehenden Kaiserreich und besonders in den 1920er Jahren konnte der Energieverbrauch durch eine verbesserte Betriebsorganisation stark reduziert werden. Von dem heute üblichen Verfahren, „in einer Hitze“ zu produzieren, d.h. ein Werkstück vom Hochofen bis zur Fertigstellung nicht erneut erwärmen zu müssen, war man noch weit entfernt. Die Arbeit an diesen Vorwärmeöfen war nicht nur extrem anstrengend, sondern auch sehr gefährlich, wie die zahlreichen Unfälle beweisen.

wagenräder und -achsen von riesigen Durchmessern und Längenabmessungen.<sup>102</sup> Spielend werden auch die gewaltigsten Stücke von den Kranen an ihren klirrenden Ketten hierhin und dorthin dirigiert, es scheint kaum glaublich, wie solche Kräfte bewegt werden können – und doch ist es für die moderne Technik eben nur Spielerei.

Abb. 19: Kosthaus des Bochumer Vereins



Auf unserem Weitergange besuchen wir noch kurz die mechanischen Werkstätten, die mit ihren hunderterlei Drehbänken, Fraismaschinen, Bohrapparaten u. s. w. eine ameisenhafte Durcheinander zeitigen und treten dann wieder ins Bessemerwerk ein, um die Entstehung einer Eisenbahnschiene zu verfolgen. Wenn man in Bochum gleich zugiebt, daß man im Bezug auf die Geschützfabrikation dem Kruppschen Erbe untergeordnet ist, so wird man doch darauf bestehen, daß man ihm in der Schienenproduktion zum mindesten gleichstehe. Thatsächlich beträgt die Produktionsfähigkeit des Bochumer Vereins in diesem für unser modernes Kulturleben so unentbehrlichen Material incl. Schwellen und Laschen 180.000 Tonnen, das macht für jeden Arbeitstag das respektable Quantum von 60 Doppellowries.<sup>103</sup> Aber vielleicht ist ein anderes Bild geeigneter, uns diese ungeheure Zahl zu verdeutlichen. Man kann das Kilometer Schienengeleise in dem bei uns gebräuchlichen Profil einschließlich der eisernen Schwellen

<sup>102</sup> Der Bochumer Verein war neben der Firma Krupp, deren Unternehmenslogo drei Radreifen zierten, ein bedeutender Eisenbahnzulieferer. Bis heute wird auf dem Gelände die Produktion von Eisenbahnradern fortgeführt. Siehe hierzu den Beitrag von Hans Hermann Oehler, Die Räder- und Radsatzausstellung der „Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH“ in den Bochumer Zeitpunkten Nr. 6, Januar 2000, S. 20-24.

<sup>103</sup> Englisch für Loren oder Waggons. In der Stahlindustrie und auch im Bergbau existierten bis ins 20. Jahrhundert hinein zahlreiche englische Fachausdrücke.



und Verbindungsstücke auf ein Gewicht von durchschnittlich 130 Tonnen taxieren. Nehmen wir diese Zahl zur Grundlage, so würde allein diese Fabrik in jedem Jahre einen Schienenstrang von 1.385 km liefern können, das ist eine Strecke von der holländischen Grenze, sagen wir von Wesel, bis nach Danzig<sup>104</sup>. Tatsächlich aber ist die Kilometerzahl eine bedeutend höhere, da die Fabrik größtenteils Schienen für Kleinbahnen liefert, von denen das Meter fertig montiertes Gleis vielfach nur 13,1 bis 17,5 kg wiegt. Wo diese ungeheuren Quantitäten bleiben, erscheint oft umso mehr geheimnisvoll, als der Export des Werkes, wie der letzte Geschäftsbericht lehrt, neuerdings bis auf 11 ½ % gesunken ist.<sup>105</sup>

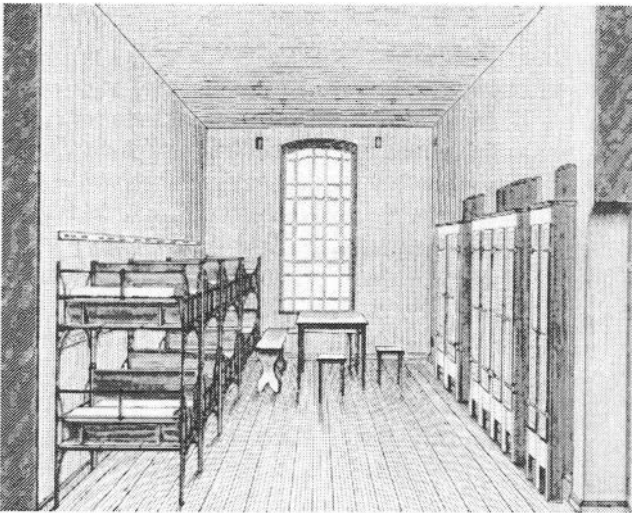


Abb. 20: Innenansicht Kosthaus des Bochumer Vereins

<sup>104</sup> Koepper korrigierte diesen sichtlich falschen Wert in einem weiteren Betrag zum Bochumer Verein. Hier wird als Referenz Königsberg angegeben. Siehe A. Zeller/Gustav Koepper, *Der Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation*, in: Gustav Koepper (Hg.), *in Schacht und Hütte. Die Industrie des Ruhrkohlen-Bezirks und benachbarter Gebiete*, Reutlingen 1912, S. 317-325, hier S. 321. Der Artikel unterscheidet sich nur unwesentlich von dem hier abgedruckten.

<sup>105</sup> Wie bereits oben mehrfach erwähnt, sind die von Koepper angegebenen Daten äußerst zweifelhaft. Der Bochumer Verein produzierte 1899 230.000 Tonnen Rohstahl, der neben dem Schienenbau auch für viele andere Zwecke verwendet wurde. In seinen folgenden Erörterungen widerlegt Koepper sich selbst. Zwischen 1898 und 1899 wurde das Bahnnetz in Deutschland um 950 km erweitert und bis 1900 nochmals um 900 km. Selbst wenn der Bochumer Verein diesen Gesamtbedarf gedeckt hätte, was kaum anzunehmen ist, hätte er noch ein Drittel der Produktion exportieren müssen, zumal da Straßenbahnen wegen ihres vergleichsweise geringen Bedarfs kaum als Abnehmer größerer Mengen in Frage kamen. Daher müsste bei Richtigkeit der angegebenen Werte eine Exportquote von weit mehr als 50 % angenommen werden. Es handelt sich also weniger um ein „geheimnisvolles“ Verschwinden von Schienen als um falsche Angaben und Interpretationen. Richtig ist allerdings, dass der Bochumer Verein seine Kapazitäten als Bahnzulieferer ausdehnte, doch konzentrierte er sich besonders auf Weichen und stellte auch Waggons und Güterwagen her.

Treten wir in das Bessemerwerk, so empfängt uns auch hier wieder das Stöhnen der Rootgebläse<sup>106</sup> und das Fauchen der feuersprühenden Converter, deren das Werk eine große Anzahl besitzt. In diesem Augenblick ist eine Charge<sup>107</sup> gar: ein Pfiff, der Converter senkt sich und schüttet seinen weißglühenden Inhalt in die bereitstehende Gießpfanne, aus der die Schlacken in breitem Strome oben abfließen. Ein Loch im Boden wird geöffnet und weiter läßt die Gießpfanne ihre Masse in hohe Formen rinnen, die genau das Material für zwei oder mehr Schienen fassen. Nachdem die ganze Reihe der Formen gefüllt, werden sie ins Walzwerk transportiert, wo die Blöcke (Ingots)<sup>108</sup> bis auf ein gewisses Maß ausgestreckt werden. Dann gelangen die so vorgewalzten Blöcke in das eigentliche Schienenwalzwerk und hier, nachdem sie nochmals angewärmt sind, unter die Walzen. Deren liegen jedesmal drei übereinander, um ein hin- und zurückwalzen der Stücke zu ermöglichen, und so geht die ganze Prozedur ziemlich schnell von statten, obwohl die Schiene wieder und wieder die Walzen passieren muß, ehe sie ihre endgültige Stärke erreicht hat.<sup>109</sup>

Geschäftiges lärmvolles Leben herrscht in dem gluterfüllten weiten Raume, der nebeneinander mehrere komplette Schienenwalzwerke birgt. Von geschickten Händen wird der glühende Block aus dem Ofen unter die erste Walze geleitet<sup>110</sup>: die Maschine setzt an und unter dem gewaltigen Drucke preßt sich die zähe Stahlmasse wie Teig auseinander. Der Block ist nun schon um ein erhebliches länger geworden, aber von dem zukünftigen Profil ist noch nichts zu bemerken, auch jetzt noch nicht, nachdem der Stahl ein zweites Walzenpaar mit engerer Durchgangsöffnung passiert hat. Ganz allmählich erst nähert sich die glühende Schlange mit zunehmender Länge dem angestrebten Profile, und wenn die Gestalt der Schiene erreicht ist, sehen wir den Stab in den genauen Dimensionen zweier oder mehrerer Schienen vor uns.

Immer noch ist der Stab in seiner ganzen Länge glühend und man macht sich diesen Umstand zu nutze, indem man sogleich mittelst einer Kreissäge die Schienen auf ihre bestimmten Längen schneidet. Die Schlußarbeiten werden erst vorgenommen, nachdem die Schiene erkaltet ist und sich bis auf ihr endgültiges Maß zusammengezogen hat. Dann kommt die Prozedur des Richtens und das Anbringen der Bohrlöcher auf besonderen Maschinen, die sich

<sup>106</sup> Gebläse zum Frischen eines Konverters, benannt nach der Funktionsweise, da Luft bis an den Boden (engl. root = Wurzel) des Konverters geblasen wurde (vgl. Anmerkung 85).

<sup>107</sup> Füllung eines Konverters.

<sup>108</sup> Englisch für Barren, Block.

<sup>109</sup> Bei der Beschreibung handelt es sich um ein so genanntes Trio-Walzwerk. Zwischen der mittleren und der unteren Walze wurden die Werkstücke in die eine Richtung, zwischen der mittleren und der oberen Walze in die andere Richtung gewalzt. Um die verschiedenen Formen und Querschnitte von Baustählen, Profilen und Schienen zu erhalten, wurden kalibrierte (gefurchte) Walzen verwendet.

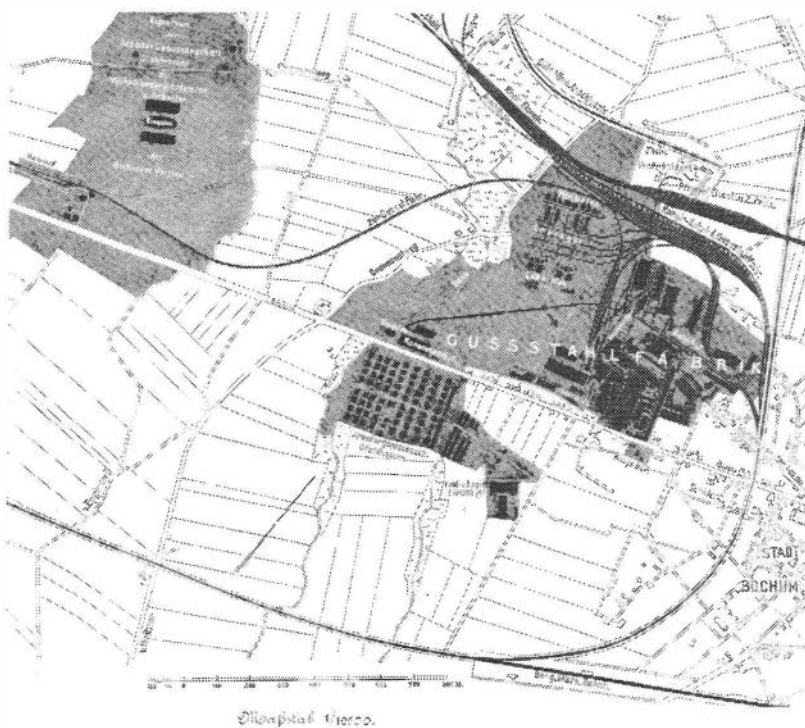
<sup>110</sup> Auch hier handelte es sich um anstrengende und gefährliche Tätigkeiten.

ihrer Aufgabe mit der denkbar größten Genauigkeit entledigen.

Ein weiterer Fabrikationszweig, in welchem dem Bochumer Verein wohl so bald keine Konkurrenz entstehen dürfte, ist derjenige der Gußstahlglocken.

Der Stahlfaconguß wurde 1851 erfunden und schon 1852 konnte die Firma Mayer & Kühne in Düsseldorf auf der Gewerbeausstellung für Rheinland und Westfalen die ersten Gußstahlglocken zur Ansicht bringen. Zwei Jahre später erregten die Gußstahlglocken des Bochumer Vereins auf der „Internationalen Ausstellung“ in Paris allgemeines Aufsehen; die Fabrik empfing für ihre Leistung die große goldene Medaille und die Jury begründete ihre Erkenntnis mit folgendem Ausspruch:<sup>111</sup>

Abb. 21: Karte Bochumer Verein



„Die sehr eingehende Prüfung, welche die Klassenjury mit den Probestücken anstellte, hat dargethan, daß die ausgestellten Glocken sich außer durch vollkommene Ausführung, durch einen vollen, klaren und gleichmäßigen Ton auszeichneten, der ebenso rein ist, als der der besten gewöhnlichen (Bronze-)Glocken, und hat die Jury glauben machen, daß der Bochumer Verein durch seine Methode, den Stahl zu schmelzen und zu gießen, berufen sein dürfte, nicht nur die Bronze als Glockenmaterial zu verdrängen,

<sup>111</sup> Die erste Weltausstellung fand 1851 in London statt. Die zweite folgte 1855 in Paris. Der Bochumer Verein war hier eines von 2.400 ausstellenden Unternehmen. Zu den Ausstellungen siehe Evelyn Kroker, Die Weltausstellungen im 19. Jahrhundert. Industrieller Leistungsnachweis, Konkurrenzverhalten und Kommunikationsfunktion unter Berücksichtigung der Montanindustrie des Ruhrgebiets zwischen 1851 und 1880, Göttingen 1975.

sondern auch der Fabrication großer Schmiede- und Walzstücke für den Maschinenbau eine neue Richtung zu geben. Angesichts eines Fortschritts, eines großen verwirklichten Fortschritts ... in fernerer Erwägung, daß die Gußstahlglocken eine sehr bedeutende (mindestens 50 %) Preisermäßigung bieten, und daß diese neue Verwendung des Stahles eine wirkliche Erfindung darstellt, die sich zweifellos zu allgemeiner Anwendbarkeit entwickeln wird, verleiht die Jury dem Bochumer Verein die große goldene Medaille.“<sup>112</sup>

In beschleunigtem Fortschritt auf dem eingeschlagenen Wege konnte die Firma schon 1862 in London eine Glocke von 25.000 Pfund, fünf Jahre später in Paris gar neben einem dreiteiligen Geläute von 28.500 Pfund ein einzelnes Stück von 29.500 Pfund ausstellen.<sup>113</sup> Heute hat die Gesellschaft über 3.500 Kirchenglocken und mehr als

5.000 andere Glocken ausgeliefert und man wird nicht fehlgehen, wenn man annimmt, daß sie in absehbarer Zeit das Fabrikat aus Bronze vollständig verdrängt haben wird.

Thatsächlich verdienen die Gußstahlglocken nach dem übereinstimmenden Urteil von Fachleuten eine solche Verbreitung, denn obwohl sie um die Hälfte wohlfeiler sind als Bronzeglocken, ist ihr Ton klarer und weittragender, und merkwürdigerweise hat man niemals von einer zersprungenen Stahlglocke gehört. Auf dem Bochumer Werke befindet sich ein vollständig eingerichteter Glockenturm, in dessen verschiedenen Etagen eine Anzahl wundervoller harmonisch gestimmter Geläute aufgehängt sind; thatsächlich wird man nirgendwo in der Welt wohlklingendere Glocken hören können als hier.

Das Material ist heute noch wie zu Beginn Tiegelgußstahl, da dieser am besten ohne Blasen und brüchige Stellen herzustellen ist, denn die geringste Fehlstelle würde den Ton unklar oder doch unharmonisch gestalten.<sup>114</sup> Aber immerhin kann ja die Fabrikation von Glocken für ein Werk von der gewaltigen Aus-

<sup>112</sup> Besonders auf den Weltausstellungen kam es immer wieder zu einer Rivalität mit der Firma Krupp um die besten oder größten Gusstücke. Der Preis wurde vor allem verliehen, um die Gusstechnik zu würdigen. Gerade beim Formguss kam es auf eine große Exaktheit an, da nur so Unregelmäßigkeiten im Material zu vermeiden waren. Neben der exakten Form durfte das Gusseisen nicht verunreinigt oder inhomogen sein. Dem Bochumer Verein gelang es, erstmals diese Probleme durch Versuchsreihen zu überwinden und die neue Technologie auf ein physikalisch stark beanspruchtes Werkstück wie eine Glocke zu übertragen.

<sup>113</sup> Diese Glocke steht heute vor dem Rathaus als Erinnerung an die große Tradition des Bochumer Vereins als Glockenproduzent.

<sup>114</sup> Glocken wurden auch in späteren Werbeschriften des Bochumer Vereins gerne als Referenz für die Gesamtproduktion den Vordergrund gestellt. 1899 machte der Anteil der Glockenproduktion unter Berücksichtigung des Gewichts nur noch 1 % des Gesamtabsatzes aus – mit weiter fallender Tendenz.

dehnung des Bochumer Vereins nur von untergeordneter Bedeutung sein. Auf unserem Rundgange in den Werkstätten und besonders auf dem Lagerplatze fiel uns ein anderes Fabrikat viel mehr in die Augen, das offenbar einen integrierenden Teil der gesamten Fabrikation ausmacht: dies sind die Kleinbahnen.<sup>115</sup>

Die Kleinbahn ist vor mehr als hundert Jahren die erste Nutzanwendung der Erkenntnis gewesen, daß auf einem Schienenwege Lasten ungleich leichter fortzubewegen sind als auf der bestgebauten Chaussee.<sup>116</sup> Im Rheinisch-Westfälischen Industriebezirk sehen wir 1828/29 die Kleinbahnidee verwirklicht mit drei Strecken, die der Energie einzelner vorgeschrittener Köpfe zu verdanken sind:<sup>117</sup> in der Hüttentalbahn, die von Berger in Witten und dem Freiherrn von Elverfeldt erbaut wurde<sup>118</sup>, in der Strecke von Harkorten bei Haspe – Zeche Trappe<sup>119</sup>, auf der ein Pferd 110 Zentner Kohlen bewegen konnte, während es ehemals auf der Chaussee nur 15 Zentner zu ziehen vermochte, und in der Bahn von Steele nach Langenberg, der sogenannten „Deilbahn“<sup>120</sup>. Als später das System der mittelst Dampf betriebenen Vollbahnen seine ungeahnte Ausdehnung gewann, vernachlässigte man die Kleinbah-

<sup>115</sup> Unter Kleinbahnen wurden um 1900 dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahnen mit regionaler Bedeutung oder innerhalb von Gemeinden und Straßenbahnen verstanden. Das Netz stieg von ca. 1.000 km im Jahr 1892 auf 7.500 km in 1901. Es existierten 130 Straßenbahnen und 186 Kleinbahnen. Der größte Teil besaß eine verringerte Spurbreite. In Bochum begann das Straßenbahnzeitalter 1896 mit Gründung der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG. Siehe Gerd Liedtke, Verbindungen. Bogestra 1896-1996, Bochum 1996.

<sup>116</sup> Solche Chausseen entstanden in Bochum erst Mitte des 19. Jahrhunderts. Die erste dieser Straßen war in den 1770er Jahren der Gahlensche Kohlenweg von den Zechen im Bochumer Süden über Haus Dahlhausen nach Eickel, weiter über eine Brücke über die Emscher bei Crange Richtung Buer, Polsum und Dorsten zum sogenannten „Kohlhaus“ am Lippehafen bei Gahlen. Im Rahmen des Kunststraßenbaus Preußens ab 1815 wurde nach ersten Befestigungsarbeiten 1846 der Gahlensche Kohlenweg 1849-1854 zur Dorstener Chaussee (heute Dorstener Straße) ausgebaut. Nach und nach erhielten auch die Strecken Richtung Herne, Essen, Witten und Hattingen eine den Anforderungen des zunehmenden Verkehrs entsprechende Gestalt.

<sup>117</sup> Koepper nennt hier drei Bahnen, die den Raum südlich der Ruhr mit dem Ennepetal und – über Straßen – dem Wuppertal verbinden. Neben den diesen größeren Anlagen existierten gerade im Bochumer Süden mehrere Kleinbahnen, über die die Kohle der zahlreichen Zechen zur Ruhr transportiert wurde. Siehe Hans Spethmann, Das Ruhrgebiet im Wechselspiel von Land und Leuten, Wirtschaft, Technik und Politik. Bd. 1: Von der Vorrömerzeit bis zur Gestaltung eines Reviers in der Mitte des 19. Jahrhunderts, Berlin 1933, S. 221-245.

<sup>118</sup> Gemeint ist hier die Muttentalbahn, die die Gruben zwischen Bommern und Herbede mit der Kohlenstraße zwischen Witten und Wuppertal verband, um von dort bis zur Zeche Nachtigall zu reichen.

<sup>119</sup> Dies war die Schlebuscher Bahn oder Harkorter Bahn, da sie von Johann Friedrich Harkort miterbaut wurde und in der Nähe von Haus Harkort in Wetter endete. Sie begann an der Zeche Trappe in Wetter-Silschede.

<sup>120</sup> Die Deilbahn führte vom Himmelsfürster Erbstollen bei Heisingen bis Nierenhof bei Langenberg, wo sie an die Straße nach Elberfeld angebunden war. Sie verlief hauptsächlich im Deilbachtal.

nen immer mehr, bis heute wieder ein Rückschlag zu ihren Gunsten eingetreten ist, dem besonders das deutsche Kleinbahngesetz auch staatlich Unterstützung geworden ist.<sup>121</sup> (...)

Wir verlassen jetzt das Werk und gehen quer über die Chaussee zur Arbeiterkolonie Stahlhausen. Der Bochumer Verein wendet wie fast alle größeren Werke und Zechen des Kohlenreviers alljährlich immense Summen für Wohlfahrtseinrichtungen auf, und wenn diese Ausgaben auch in keinem Verhältnisse stehen zu denjenigen Krupps, dessen Einrichtungen ich leider wegen ihrer Vielseitigkeit hier nicht besprechen konnte<sup>122</sup>, so erreichen sie doch im Jahre eine Höhe von mehr als 300.000 Mark! Die Fabrik verfügt gegenwärtig über 1.056 Wohnungen für verheiratete Arbeiter, die teils in Bochum, teils in der Nähe der dem Bochumer Verein zugehörigen Zechen Hasenwinkel, Engelsburg und Maria Anna und Steinbank liegen.<sup>123</sup> Es sind

<sup>121</sup> Kleinbahnen unterlagen nicht dem Eisenbahngesetz von 1838. Das 1892 erlassene „Kleinbahngesetz“ berücksichtigte ausdrücklich auch Straßenbahnen, die in den 1890er Jahre durch die erwähnten staatlichen Beihilfen einen ungeahnten Aufschwung erlebten. Kleinbahnen existierten besonders in Sachsen und Mecklenburg, aber auch in Rheinland und Westfalen.

<sup>122</sup> Siehe hierzu u. a. Wilhelm Vossiek, Hundert Jahre Kruppsche Betriebskrankenkasse 1836-1936, Berlin 1937.

<sup>123</sup> Der Bochumer Verein erwarb bereits 1868 die Zeche Maria Anna und Steinbank bei Wattenscheid und wagte damit schon früh den Schritt zum vertikal strukturierten Unternehmen, das sowohl über eine Erz- als auch eine Kohlenbasis verfügte. Es handelte sich dabei um eine Kleinzeche, die sich darüber hinaus noch in desolatem Zustand befand, da sie drei Jahre lang still gestanden hatte und nur durch hohe Investitionen modernisiert werden konnte. Bereits 1905 musste die Zeche aufgrund der Erschöpfung der für den Kokerei- und Verhüttungsprozess so bedeutenden Fettkohlenvorräte endgültig still gelegt werden. Ins Blickfeld der Öffentlichkeit geriet sie vor einigen Jahren, als sich in ihrem Baufeld mit dem „Wattenscheider Loch“ einer der größten Tagebrüche überhaupt auftat. Zwischen 1889 und 1890 kaufte der Bochumer Verein die benachbarte Zeche Ver. Engelsburg in Eppendorf (hier wird zur Zeit das neue Straßenbahndepot der BOGESTRA errichtet) und die Zeche Hasenwinkel bei Dahlhausen und Linden. Auch die Zeche Engelsburg erwies sich als Fehlschlag, da auch sie nur über unzureichende Fettkohlenvorräte verfügte und ansonsten wie Maria und Anna Steinbank schwer verkäufliche Magerkohlen förderte. Auch hier waren bedeutende Investitionen notwendig. Nur Hasenwinkel erfüllte mit seinem erschlossenen Grubenfeld, das bis weit nach Weitmar reichte und den Schacht Julius Philipp (Malakowturm an der Marktstraße) umfasste, die Vorstellungen des Bochumer Vereins. Allerdings musste auch diese Zeche bereits Anfang der 1920er Jahre wegen Erschöpfung der Vorräte aufgegeben werden. Gesamt betrachtet besaß der Vorstand des Bochumer Vereins wenig Gespür für die Potenziale seiner Zechen, denn schon in den 1870er Jahren war längst bekannt, dass die Anlagen in der Ruhr- und Hellwegzone weder die gewünschten Qualitäten noch die Quantitäten lieferten und die Perspektive des Ruhrbergbaus weiter nördlich zu suchen war. Während bei Maria Anna und Steinbank und Engelsburg der extrem günstige Kaufpreis durch die folgenden Aufwendungen relativiert wurde, musste sich der Bochumer Verein bei der prosperierenden Anlage Hasenwinkel mit hohem Aufwand gegen zahlreiche Mitbewerber durchsetzen. Zu den Schachtanlagen siehe: Vereinigte Stahlwerke AG (Hg.), Die Schachtanlagen der Vereinigte Stahlwerke AG. Die Schachtanlage Engelsburg in Bochum (1930) (auch für

meist saubere Gebäude mit Vorgärten und hübsch verziertem Aeußern, die himmelweit abstehen von jenen schmutzigen Mietskasernen im Innern der Stadt, die ihre Entstehung reinem Spekulationstrieb zu verdanken haben.<sup>124</sup>

Dazu kommt noch das Arbeiter-Kost- und Logierhaus, das 1.200 Personen faßt.<sup>125</sup> Wenn man dieses Haus mit in

---

Maria Anna und Steinbank); die Schachanlage Friedlicher Nachbar in Bochum-Linden (1939) (für Hasenwinkel); die Schachanlage Prinz-Regent in Bochum-Wiemelhausen (1939) (für Hasenwinkel).

<sup>124</sup> Der Bau von Arbeiterwohnungen gehörte seit den 1860er Jahren zu den grundsätzlichen Aufgaben der Zechen und Stahlwerke, da für die rasant anwachsende Arbeiterschaft in den kleinen Städte und Gemeinden des Reviers kein Wohnraum vorhanden war, private Bauherren den Bedarf nicht decken konnten und die Werke häufig weitab auf der grünen Wiese errichtet wurden. Von den Wohnungen versprachen sich die Unternehmen den Aufbau einer Stammebelegschaft, von deren Fähigkeiten die Qualität der Produktion abhing. Bald ging es auch um die Gesundheit und Erholung der Arbeiter, die als Grundlage einer hohen Leistungsfähigkeit entdeckt worden war. Auf der anderen Seite galten Siedlungen aber auch als Disziplinierungsinstrument, denn mit dem Verlust des Arbeitsplatzes war der sofortige Auszug aus der Werkswohnung verbunden, was gerade Arbeiter mit Familien zu einer Verhaltensweise im Sinne des Arbeitgebers anhielt. Krupp und andere Unternehmer vertraten das so genannte „Herr-im-Haus-Prinzip“. Sie sahen sich als Wohltäter der Arbeiter, die sie mit Wohnraum, Konsumanstalten, Krankenkassen und Unterstützungskassen versorgten, dafür aber unbedingten Gehorsam und vor allem politische Enthaltensamkeit forderten, womit sozialdemokratische und gewerkschaftliche Ideen gemeint waren. Siehe exemplarisch Paul, Johann: Alfred Krupp und die Arbeiterbewegung, Düsseldorf 1987. Der Bochumer Verein begann schon 1867 mit dem Bau erster Häuser im Bereich der heutigen Baarestraße nach dem „Mühlhausener Kreuzgrundriss“ mit jeweils vier Wohnungen und erweiterte diese Siedlung stetig. Die Wohnungen besaßen in der Regel einen Garten, um den Arbeitern den Anbau von Gemüse und die Haltung von Ziegen, der „Bergmannskühe“, zu ermöglichen. Heute sind dort noch einige Arbeiter- und Beamtenhäuser aus der Frühzeit zu sehen. Siehe besonders Renate Kastorff-Viemann, Wohnungsbau für Arbeiter. Das Beispiel Ruhrgebiet bis 1914, Aachen 1981; Adolf F. Heinrich, Die Wohnungsnot und die Wohnungsfürsorge privater Arbeitgeber in Deutschland im 19. Jahrhundert, Diss. Marburg 1970; Walter Buschmann, Arbeitersiedlungen im 19. Jahrhundert: historische Entwicklung, Bedeutung und aktuelles Erhaltungsinteresse, Bochum 1985; Franziska Bollerey, Bibliographie zum Arbeiterwohnungsbau im Ruhrgebiet (1850-1933), 2. Aufl. Dortmund 1983.

<sup>125</sup> Viele Unternehmer errichteten auch Ledigenheime zur Unterbringung der zahlreichen familienlosen Arbeiter. Gleichzeitig entstand in allen Ruhrgebietsstädten das „Schlafgängerwesen“. Viele Haus- und Wohnungseigentümer vermieten einzelne Zimmer oder Dachböden an einen oder mehrere Arbeiter; im Extremfall erhielten die Mieter aber auch nur eine Schlafstelle, die in „Schichten“ belegt wurden. Die extreme Enge auf dem Wohnungsmarkt und die Tendenzen zur Überbevölkerung führten bald zu unhaltbaren sozialen Zuständen. Übermäßiger Alkoholkonsum und Glücksspiel boten vielerorts den einzigen Ausgleich zu der bis zu 70stündigen Arbeitswoche der Industriearbeiter. Auch im Bochumer Logierhaus kam es immer wieder zu handgreiflichen Auseinandersetzungen, die vom Werksschutz oder der Polizei geschlichtet werden mussten. Nachdem der Bochumer Verein schon 1858 ein kleines Arbeiterkosthaus errichtet hatte, folgte 1873/74 das große neue Haus, das zunächst für 1.500 Arbeiter vorgesehen war, schließlich aber bis zu 2.000 beherbergte. Siehe David Crew, Bochum. Sozialgeschichte einer Industriestadt 1860-1914,

Betracht zieht, giebt der Bochumer Verein von seinen 9.000 Arbeitern mindestens dem dritten Teil in seinen eigenen billigen Wohnungen Unterkunft. Das Arbeiter-Kost- und Logierhaus präsentiert sich und als ein gewaltiges zweiflügeliges Gebäude mit anstoßendem Gemüse- und Obstgarten, das in jeder Hinsicht den Anforderungen der Hygiene entsprechend gebaut ist. Es hat Dampfheizung, Dampfbäder und Brausebäder, Desinfektionseinrichtung, Kühlanlagen und Waschanstalt mit maschinellem Betrieb; die etwa 150 Schlafsäle sind groß und luftig und haben eine ausgezeichnete Ventilationseinrichtung. Dabei bezahlt der Arbeiter für Wohnung, Mittag- und Abendessen im Sommer 75, im Winter 80 Pfennige den Tag, einschließlich Heizung, Licht und Bäder.

Die Fabrik besitzt weiter an Wohlfahrtseinrichtungen: eine Meierei mit 120 Kühen, 8 Konsumanstalten, eine Krankenkasse mit einem Fonds von mehr als einer halben Million, eine Unterstützungskasse mit einem Fonds von 600.000 Mark, eine Beamtenpensionskasse<sup>126</sup> mit einem Fonds von 700.000 Mark.

Wir besitzen in ihm eins der best fundierten Werke, dem die verheerenden Stürme, wie sie von zeit zu Zeit unsere Industrie zu erschüttern pflegen, nichts anhaben können. Und wir können nur wünschen, daß die Gunst der Verhältnisse wie bisher so auch in Zukunft über diesem Werke wachen möge, denn es ist stets nicht nur um das Wohl seiner Aktionäre besorgt gewesen, sondern hat auch im höchsten Maße seine sozialen Pflichten gegen die Arbeiter erfüllt.«

• **Georg Schwarz: Kohlenpott. Ein Buch der Ruhr. Berlin 1931, S. 106-111.**

Über Georg Schwarz ist wenig bekannt. Wie er in seinem Buch selbst bemerkt, wurde er als Arbeiterkind 1896 in Dortmund geboren. Dann verliert sich seine Spur. Ende der 1920er Jahre war er Redakteur der in Essen erscheinenden Arbeiterzeitung „Der Abend“, um kurz darauf nach Berlin zu ziehen. Dort war er Angestellter der „Büchergilde Gutenberg“, die den Band herausgab, und arbeitete als Journalist für verschiedene Zeitungen. Die Themen kreisten dabei immer um das Ruhrgebiet, die Arbeiter- und Vagabundenliteratur. Die Beschreibungen im „Kohlenpott“, die Anprangerung der Lebensbedingungen der Arbeiterschaft und die Dämonisierung der Industrie, die das Buch von der ersten bis zur letzten Seite durchziehen, lassen Schwarz' Nähe zum Kommunismus bzw. zum linken Rand der Sozialdemokratie und zur Gewerkschaftsbewegung vermuten. Dennoch ist er nach 1933 in Deutschland geblieben und nicht von der nationalsozialistischen Verfolgung Andersdenkender

---

Frankfurt a. M. 1980 sowie den in diesem Heft abgedruckten Beitrag Hausers über das Ledigenheim.

<sup>126</sup> Als Beamte wurden die Angestellten bezeichnet.

betroffen gewesen, denn sonst hätte er nicht 1933 ein weiteres Buch veröffentlichen können. Es erschien in einem Verlag der nationalistischen Rechten, in dem auch Ernst Jünger publizierte, was darauf schließen lässt, das Schwarz in diesen Jahren einen massiven Sinneswandel durchlief. 1943 ist Schwarz, wahrscheinlich bei einem Bombenangriff, in Berlin gestorben.



Abb. 22: Gesamtansicht Bochumer Verein

Wie bereits angedeutet, unterscheiden sich die Texte im „Kohlenpott“ stark von denen Hausers im „Schwarzen Revier“. Dabei arbeiten beide nach dem selben System, denn auch Schwarz berichtet über verschiedene Branchen, den Duisburger Hafen, Verkehrsprobleme und Krupp, richtet seinen Blick allerdings noch stärker auf die Menschen, ihren Tagesablauf, ihre Nahrung, ihre Gedanken und Gefühle. Dazu kommen immer wieder direkte Anklagen über Verhalten und Methoden der Industrie, die den Arbeitern das Letzte abverlange, ihnen aber freiwillig nicht die geringsten Zugeständnisse mache. Obwohl diese Tendenziosität den bei Hauser stets zu verspürenden Überraschungseffekt nicht aufkommen lässt, besticht sein polemischer Stil durch einen hohen Unterhaltungswert. Während die Intention des Bandes bei seiner Herausgabe wohl eher auf die Erweiterung der Klientel politisch linker Parteien ausgerichtet war, empfindet der heutige Leser eher Erstaunen über ein Gesamtbild, das auf jeder Seite neu die Frage aufwirft: Wie konnte man vor 70 Jahren als Arbeiter im Ruhrgebiet leben? Die Vorwürfe richten sich folglich auch gegen die Stadtverwaltungen mit ihrem Provinzialismus und Kirchturmdenken sowie Behörden aller Art, die für die Missstände ebenso Ver-

antwortung tragen wie die Unternehmen. Anders als Hauser nennt Schwarz Namen, Daten und Orte. Er ergeht sich nicht in Verallgemeinerungen und Andeutungen, sondern beschreibt konkret bestimmte Situationen, Gebäude und Straßenzüge. Auch Bochum wird mehrfach erwähnt, u. a. mit einem eigenen Kapitel über die „Sachsenburg“, den Sitz der größten Bergarbeitergewerkschaft des Ruhrgebiets. Und er untermauert seine Ausführungen mit öffentlich zugänglichem statistischem Material, was den Eindruck der Verlässlichkeit und Seriosität vermitteln soll. Hier ist seine Herkunft als Reporter spürbar. Auch wenn Schwarz' Stil vielfach an Zynismus kaum zu überbieten ist und sich an den Texten die Geister schieben, bietet seine strikte Teilung zwischen Gut und Böse, zwischen Schwarz und Weiß doch eine anregende Lektüre. Vielen Zeitgenossen muss sie angesichts der wirtschaftlichen Lage Deutschlands dagegen ein Schauer über den Rücken gejagt haben.

Das Buch erschien 1931 inmitten der Weltwirtschaftskrise, als die Zahl der Arbeitslosen in Deutschland bereits

vier Millionen erreicht hatte, zahlreiche Banken zusammenbrachen und die Zahl der Insolvenzen ungekannte Höhen erreichten. In Bochum waren schon jetzt 11 % der Gesamtbevölkerung arbeitslos. Dieser Wert erscheint auf den ersten Blick nicht besonders hoch, doch lag die Beschäftigungsquote im Ruhrgebiet nur bei etwa 38 %, so dass nach heutiger Rechnung bereits jetzt eine Arbeitslosenquote von knapp 30 % erreicht war. Gleichzeitig wurden die Bezugsdauer für Arbeitslosengeld und die Leistungen der kommunalen Sozialfürsorge gekürzt. Es kam 1931 zu ersten Demonstrationen, Plünderungen und Hungermärschen. Und die Situation sollte sich noch verschlimmern. 1932 wurden fast sechs Millionen Arbeitslose gezählt, was reichsweit einer Quote von etwa einem Drittel, bei der besonderen Bevölkerungsstruktur des Ruhrgebiets aber von etwa der Hälfte entsprach. Die Mangelernährung führte zu einer erhöhten Sterblichkeit besonders bei Kindern und ließ Krankheiten wie die Tuberkulose aufflammen. Wohnungen wurden zwangsgeräumt, die Möbel verpfändet und ganze Familien völlig mittellos auf die Straße gesetzt. Vor diesem Hintergrund erscheint die Entrüstung von Schwarz verständlich, doch war die Art und Weise seiner Ausführungen allein dazu geeignet, die parteipolitischen Fronten weiter zu verhärten. Wie überall im Ruhrgebiet erreichten die Kommunisten und die Nationalsozialisten bei den Reichstagswahlen

1932 starke Zuwächse im Vergleich zu 1930 zu Lasten der SPD und anderer gemäßigter Parteien. In Bochum selbst waren die Kommunisten jedoch erheblich schwächer als im Ruhrgebietsdurchschnitt, dafür entwickelte sich die Stadt zur nationalsozialistischen Hochburg der Region.

### **Versager der Verkehrstechnik**

»Eine robuste Art, die Leute anzupacken, ist hier im Kohlenpott üblich. Das fällt dem besonders auf, der aus Berlin kommt. Gewiß ist man in der Reichshauptstadt auch nicht auf Rosen gebettet, aber eins hat der Berliner dem Ruhrbewohner immerhin voraus: eine einigermaßen annehmbare Lösung des Verkehrsproblems, wenn auch die Berliner Verkehrspolitik noch verbesserungswürdig bleibt; im Ruhrgebiet ist es jedenfalls um die Verkehrsmittel unvergleichlich viel schlechter bestellt. Und gerade hier, wo die arbeitende Bevölkerung sehr viel auf den Schienen liegen muß, um an ihre Arbeitsplätze zu gelangen, ist das Fehlen eines einheitlich durchorganisierten Straßenbahn- und Schnellbahnnetzes besonders bitter.

Im Grunde ist das ganze Industriegebiet wirklich nur eine einzige große Stadt. Von Dortmund bis Duisburg fährt man mit der Reichsbahn fast zwei Stunden, und trotz des Dutzends Ortsnamen an den Bahnhöfen empfängt man den Eindruck, daß man eine einzige breitausgedehnte Stadt, eben die Ruhrstadt, durchfahren hat.<sup>127</sup>

Aber der Reichsbahn ist diese Realität eben unbekannt; einen Vororttarif hat sie nämlich in diesem klassischen Gebiet der Vororte noch nicht eingeführt. Eine Bahnstrecke, die man im Berliner oder Hamburger Vorortverkehr für 50 Pfennige abfährt, kostet hier das Drei- und Vierfache. Immer mit der Begründung: Die Eisenbahn verbinde hier nicht eine Zentrale mit ihrer Umgebung, sondern jede Station sei ein selbständiges Gemeinwesen. Dabei gibt es kein zweites zusammenhängendes Wohngebiet von gleicher Ausdehnung in ganz Europa. Nur im Ruhrgebiet liegen die Schienenstränge so dicht nebeneinander, greifen die Stadtkörper so ineinander ein, sind die Bewohner aus allen Ecken und Enden so sehr in den Wirtschaftsorganismus des Ganzen eingegliedert. Die eigenen Statistiker der Reichsbahndirektion lieferten mit ihrem Zahlenmaterial den Nachweis für die Notwendigkeit einsichtsvollerer Verkehrsregelung und entsprechend billiger Tarife.

440 Meter Reichsbahn-Schienenstrecke liegen auf einem Quadratkilometer Bodenfläche des Ruhrkohlengebietes. Diese Zahl wird vielsagend, wenn man weiter hört, daß der Gesamtdurchschnitt in Deutschland 103 Meter Schienenlänge auf den Quadratkilometer beträgt. Somit hat

<sup>127</sup> Die in den vergangenen Jahren aufgeflamnte Diskussion um eine stärkere Kooperation der Städte im Ruhrgebiet drehte sich von Beginn an auch um den Namen, den das in seiner verwaltungsrechtlichen Form noch unbekanntes Gebilde einmal tragen könnte. Der Begriff der „Ruhrstadt, den Schwarz hier relativ selbstverständlich ins Spiel bringt, gehörte auch zu den vorgeschlagenen Varianten. Siehe auch M. P. Block (Hg.), *Der Gigant an der Ruhr*, Berlin 1928, S. XV.

dieser Kohlenpott eine mehr als vierfache Dichte des Schienennetzes im Vergleich zum übrigen Deutschland. Dabei behaupten Fachleute, daß noch nicht einmal dieses dichte Bahnnetz den wirklichen Bedürfnissen der hier lebenden Menschen genüge; denn wenn man es in Proportion zu der Besiedlungsdichte setzt, so ergibt sich, daß auf den einzelnen Einwohner des rechtsrheinischen Industriegebietes nur 32,8 cm Eisenbahnlänge entfallen, während der Statistiker des Gesamtdurchschnittes doch immerhin jedem deutschen Staatsbürger ein Stück Schiene von 857 cm unter den Arm klemmt.

Wir haben Ruhe und Ordnung, wir haben Statistiken und Registraturen. Fragst du einen der beamteten Herren um Auskunft, dann springt er dir gleich mit einem Zahlenmaterial entgegen, daß du aus den Latschen kippst. Die hohen Herren haben bloß noch kein Rechnungssystem dafür erfunden, wie sich die übermäßige Belastung der Lebenshaltung der arbeitenden Bevölkerung durch zu teure Tarife vermeiden läßt. Dabei sind die Leute hier auf das Verbindungsnetz der Bahn rettungslos angewiesen. Die durchgreifende Rationalisierung der Ruhrindustrie, die Zechenstilllegungen, die Aussonderung Hunderttausender aus dem Produktionsprozeß haben der Arbeiterschaft einschneidende Standortveränderungen aufgezwungen. Die Wohnungen zu wechseln, ist bei dem Wohnungselend fast unmöglich; so müssen die Kumpel mit Wochenkarten, die 7 bis 8 Mark kosten (einen Tagelohn und fast soviel wie eine Monatskarte für die gleichlange Strecke der Berliner Stadtbahn kostet!), täglich bis zu 2 und 3 Stunden auf der Bahn liegen und kostbare, für die Erholung dringend nötige Zeit in unbequemen, schlechtgelüfteten Bahnabteilen verbringen. Für diese Vergnügungsreisen teures, schwerverdientes Geld auszugeben, das darf man wirklich nur Arbeitern zumuten.

Wenn zu der Kraft und Gesundheit mordenden Arbeit ohne Sonnenlicht 300 bis 1.000 Meter tief im Bauch der Erde noch das tägliche Einerlei einer schuckelnden, ermüdenden Fahrt in langsam dahinkriechenden Bummelzügen kommt, dann gehört wirklich allerlei Mut, Gemeinschaftssinn und Idealismus dazu, nach einem solchen Arbeitstag noch Parteipflichten auf sich zu nehmen oder Gewerkschaftsarbeit zu machen, oder in den Kulturorganisationen für die eigene und für die Fortbildung der Gefährten irgend etwas zu leisten.

Es gibt aber im Revier noch aufreibendere Fahrten von und zur Arbeitsstätte als die mit den Bummelzügen der Eisenbahn. Selbstverständlich ist jeder voll im Recht, der über die morgendlich überfüllten Wagen der Berliner Untergrundbahn schimpft. Immerhin sind die wenigstens gut gefedert und weich gepolstert. Wenn einer Ruhrkumpel ist, kann er wesentlich schlechter fahren.

Plötzlich wird in einem Bergarbeiterdorf die Zeche stillgelegt. Das ist in diesen Jahren dutzende Male vorgekommen. Der ganze Ort lebte von dem Pütt, das Denken der ortsansässigen Bevölkerung kreiste um ihn. Tausende Bergarbeiter wohnen mit ihren Familien in der Kolonie, die zur Zeche gehört. Handwerker haben sich angesiedelt,

Geschäftsleute und Gastwirte, nicht zu vergessen. Auch eine katholische Kirche ist da, denn wie in den schwarzen Erdteil so schickt die Ecclesia militans ihre Missionare auch zu den Grubennegern an der Ruhr, auf daß ihnen das Evangelium verkündet werde: Seid Untertan der Obrigkeit, denn wer Knecht ist, soll Knecht bleiben!

Kurzum, es ist alles da in dem Ort, was der Mensch braucht, nur die Verdienstmöglichkeit, die Existenz fällt mit einem Schlag weg. Der Zechenkonzern dekretiert: die Schachtanlage wird stillgelegt. Das geschieht unvermutet, brutal und rücksichtslos. Das Kohlensyndikat überträgt die Lieferquote auf eine andere Zeche des Konzerns, der Profit ist gerettet, der Ort verelendet.<sup>128</sup>

Aber es geht ja natürlich auch nur um den Profit und nicht um die Leute, die ohne Profit schufteten, damit andere ihn machen. Eigentlich hat ein Arbeiterdorf, dem die Arbeitsstätte gesperrt wird, keine Daseinsberechtigung mehr. Aber leider, die Menschen sind nun einmal da, und wohin mit ihnen? Ewig kann keiner stempeln gehn, selbst wenn das Arbeitslosenversicherungsgesetz die Bezugszeit der Erwerbslosenunterstützung nicht beschnitten hätte; das überlebt eben keiner, auf die Dauer vom Stempeln und vom Hunger leben, überdies kann eine Kolonie von Hungernen nur zu leicht ein Geschwür am zarten Staatskörper der deutschen Republik werden.

So bemühen sich die Behörden, wenigstens einem Teil der Abgebauten neue Arbeit zu verschaffen. Man schickt sie auf andere, mehr oder weniger benachbarte Zechen, die noch im Betrieb geblieben sind. Dort hat man vielleicht gerade gesiebt, die alten verbrauchten und die jungen allzu ungestümen Kräfte ausgekämmt, kurz gesagt: rationalisiert. Die neuen, durch längere Arbeitslosigkeit weichgekochten, aus dem Überangebot wählerisch ausgelesenen Arbeit-

<sup>128</sup> Die hier angesprochene Problematik wurde im Ruhrgebiet Ende des 19. Jahrhunderts erstmals spürbar und erreichte einen vorläufigen Höhepunkt in der Wirtschaftskrise 1901-1904. Betroffen waren vor allem die kleinen Magerkohlenzechen am Südrand des Ruhrgebiets im Bereich der Ruhr. Ihre Kapazitäten waren zum Teil erschöpft, ihre Kohlensorte am Markt nicht gefragt, die Anlage aus wirtschaftlicher Sicht aber dennoch nicht wertlos. Dies lag am Syndikatsvertrag des Rheinisch-Westfälischen-Kohlensyndikats, den 1893/1895 ein Großteil der Ruhrzechen unterzeichnet hatte. Mit der Unterzeichnung übertrug die Zeche den Verkauf ihrer Förderung an das Syndikat, das den Zechen im Gegenzug eine gewisse Förderquote zusicherte. Für die Zechen besaß das den Vorteil, einen relativ stabilen Preis zu erhalten und nicht mit größeren Werken am Markt konkurrieren zu müssen. Die Förderquoten galten jedoch nicht unbedingt für die einzelne Zeche, sondern für eine gesamte Zechengesellschaft mit mehreren Anlagen. So entwickelte sich schon in dieser Zeit die Tendenz, unrentable, veraltete Zechen billig aufzukaufen, sie umgehend zu schließen und die freiwerdende Syndikatsquote auf rentable Großschachtanlagen zu übertragen. Mitte der 1920er Jahre folgte die zweite große Stilllegungswelle unter ähnlichen Vorzeichen. In Bochum waren beispielsweise die Weitmarer Zeche Carl Friedrich's Erbstollen und die Lindener Zeche Hasenwinkel betroffen. Oer-Erkenschwick erlangte 1931 nach Schließung der Zeche Ewald-Fortsetzung den traurigen Ruhm der Gemeinde mit der höchsten Arbeitslosigkeit Deutschlands, denn anders als in Bochum fiel hier der einzige größere Arbeitgeber fort.

nehmer aber schafft man täglich von ihrem Wohnort in großen Lastautomobilen an den neuen Arbeitsplatz. Das Rütteln auf den harten Bänken wird weder sie, noch ihren Widerstand härter machen. Auch jeder wildschimpfende Berliner Untergrundfahrgast würde zahm werden!

Oft dauert die Fahrt länger als eine Stunde. Pünktlich zur festgesetzten Zeit geht das Auto ab. Wer nicht da ist, verliert eine Schicht. Wer bei der Rückfahrt den Anschluß verpaßt hat, darf laufen. So wird ein zu enger Kontakt mit der großen Organisation der Klassengenossen unterbunden, und die Grubenbarone freuen sich. An gewerkschaftliche Arbeit ist nicht zu denken. Die Leute gehören zwar der Zahlstelle des Verbandes in ihrem Wohnort an, aber der kann keinen Zusammenhang mit dem eine Autostunde entfernten Betrieb haben, in dem sie arbeiten, und dadurch werden Lohn- und Arbeitskämpfe sehr erschwert. „Du liegst deine Schicht vor Kohle“, erzählt einer der Autofahrer, „der Steiger brüllt: mehr Leistung! und fuchtel mit dem Zeichen seiner Würde, mit der Meterlatte. Damit mißt er das Flöz und setzt dir dein Gedinge<sup>129</sup>, das du schaffen mußt, wenn du auf deinen Lohn kommen willst. Du bist überhaupt kein Mensch mehr, hast kaum Zeit zum Buttern. Ein Bergamt halten<sup>130</sup>, das hat schon lange aufgehört. Keiner nimmt sich Zeit zu einem Schwatz. Allen geht es wie dir, die Angst und Hatz sitzen einem in den müden Knochen bei der fortwährenden Antreiberei. Eine Stunde hast du dich vorher in dem schweren Auto durcheinanderschütteln lassen, genieße nur noch die Rückfahrt, und du bist vollkommen fertig, wenn du zu Hause ankommst. Du willst nichts mehr sehen, nichts mehr wissen, und hast nur den einen Gedanken: Rein ins Bett.“ Aber auch mit der Straßenbahn zu seinem Arbeitsplatz fahren zu müssen, ist keine Wonne. Von Essen nach Buer. Von Buer nach Bottrop, von Bottrop nach Gladbeck, von Gladbeck nach Gelsenkirchen. Es ist ein immerwährendes Hin und Her von Menschentransporten, bei denen auf die Gefühle und Bedürfnisse dieser transportierten Menschen selbst am allerwenigsten Rücksicht genommen wird. Rücksicht verdient eben nur die Dividende der Aktionäre der Straßenbahngesellschaften. „Was wollt Ihr“, trumpfte ein Straßenbahngewaltiger auf, „wir verdienen ja erst an denen, die stehen“. So gesprochen in einer Sitzung des Essener Verkehrsvereins!

Es gibt Einzelfahrten, die bis zu 90 Pfennig kosten. Das wird zwar plausibel, aber nicht schmackhaft gemacht durch die langen Fahrzeiten der Straßenbahnen. Eigentlich ist es ja nicht einzusehen, warum die vielfarbig lackierten Wagen wie Schnecken durchs Gelände kriechen müssen. Nun gut, die Linien sind schmalspurig, und daher müssen die Züge bei etwas schwierigerem Terrain sehr vorsichtig fahren.

<sup>129</sup> Der Lohn des Bergmannes wurde in der Regel nicht nach Stunden, sondern nach Schichten gezahlt. Maßstab für eine erfolgreiche Schicht war eine festgelegte Förderleistung, zu der sich der Bergmann vertraglich verpflichtete: das Gedinge. Es gab verschiedene Gedingarten, die sich an der Zahl der Beteiligten und der Art der Bemessung der Leistung orientierten.

<sup>130</sup> Ausgedehnte Ruhepause.

Warum, in drei Teufels Namen, kann man keine breiteren Schienen legen? Dazu wechseln noch von Ort zu Ort die Hoheitsgrenzen der verschiedenen Straßenbahngesellschaften. Warum? Nun, weil jedes Kaff seinen Ehrgeiz hat und jede Gesellschaft ihren Schnitt machen will. Umsteigen von einem Straßenbahnwagen in den anderen ist ein vielgeübter Sport. Jedesmal wird ein neuer Fahrschein geknipst, wegen der Verrechnung, damit keine Gesellschaft zu kurz kommt und damit auch die Billettfabrikanten leben können.

Ein dem Ruhrgebiet vorbehaltenes Kuriosum ist es auch, daß in manchen Orten die schmalspurigen Gleise zwischen den Schienen einer Breitspurbahn liegen.

Kurzum, auch der Straßenbahn fehlt die Einheitlichkeit, die großzügige Planmäßigkeit, ein Verkehrsdictator, der alle die kommunalen, gemischtwirtschaftlichen und privaten Straßenbahngesellschaften einem gemeinsamen Ziel unterwirft, den teuren Verwaltungsapparat vereinfacht und erträgliche Beförderungstarife einführt.

Das wäre auch deshalb außerordentlich wünschenswert, weil man zwar das erholsame Weekend im Freien propagiert, aber nichts dazu tut, den arbeitenden Schichten die freie Natur zugänglich zu machen. Wie wollen die Bewohner der Ruhrstädte – so abwegig das klingen mag – an die Ruhr kommen? Das schöne Ruhrtal, das in seiner Lieblichkeit an die Neckarlandschaft erinnert, liegt am Rande des Reviers und ist nur durch lange, langwierige und teure Fahrten zu erreichen. Die Fahrpreise schwanken je nach der Entfernung zwischen 30 Pfennig und einer Mark. Für eine vielköpfige Arbeiterfamilie bedeutet also eine Fahrt ins Grüne einen unerschwinglichen Luxus.

Eine Straßenbahnfahrt von Essen nach Dortmund – eine Strecke von 30 Kilometer –, das ist ein sehr unrationelles Unternehmen, denn die Reise dauert 5 bis 6 Stunden. Das Beispiel der Reichshauptstadt beweist, daß sich das gleiche in 2 Stunden schaffen ließe. Es müßte nur das ewige Umsteigen wegfallen, es müßte für ein einheitliches Streckennetz und ein schnelleres Fahrttempo gesorgt werden. Kurzum, der Verkehr müßte den Bedürfnissen der Menschen angepaßt werden. Ein Eilzug der Reichsbahn fährt die gleiche Strecke in 45 Minuten; die Fahrt kostet in der Holzklasse 1,55 Reichsmark.

Eine elektrische Schnellbahn mit Hoch- und Untergrund-Streckenführung wie in Berlin würde von Dortmund bis Essen nicht mehr als knapp zwanzig Minuten Fahrzeit beanspruchen. Eine solche Verbindung müßte es zwar aller Vernunft nach und dem Geist des technischen Zeitalters entsprechend im Industriegebiet geben, aber es gibt sie eben nicht. Seit 1907 wird daran herumprojektiert. Auf dem gesamten etwa 185 Kilometer langen Liniennetz soll eine Geschwindigkeit von 100 bis 130 Stundenkilometer entwickelt werden. Man könnte in 50 Minuten von Dortmund aus Köln erreichen. Die Regierung hat die Konzession seit 1924 erteilt. Die interessierten Körperschaften haben ihre Vertreter zu einer Studiengesellschaft delegiert, die für den Bau einer rheinisch-westfälischen Schnellbahn allerlei Propaganda macht; aber damit hat es bis jetzt auch

sein Bewenden gehabt. Denn die Durchführung dieses einleuchtenden Projektes, das der dichten Bevölkerung des ganzen Distriktes ihr schweres Leben so wesentlich erleichtern könnte, das auch in den Fragen der Siedlungspolitik und für die Auflockerung der Städte eine so entscheidende Rolle spielen würde – die Durchführung dieses höchst rationalen Projekts wird kräftig sabotiert.

Diese verlockend tönende Zukunftsmusik hat der Reichsbahndirektion einen erheblichen Schreck in die Hose gejagt. Das müßte ja die Emanzipation der Fahrgäste vom bisherigen Schlendrian der Reichsbahn bedeuten! Aus so durchsichtigen Konkurrenzängsten bekämpft die Reichsbahn das Schnellbahnprojekt und wartet dafür mit dem Programm eines Ausbaues ihrer eigenen schlechten Anlagen auf. Sie hat einen Betrag von 400 Millionen Reichsmark angesetzt, der genügen soll, Strecken und Bahnhöfe des Ruhrgebiets so zu adaptieren, daß durch den Bezirksverkehr auf der Bahn der Bau einer Schnellbahn überflüssig gemacht wird.

Aber auch dieses Programm ist vorläufig lediglich Programm geblieben. Vielleicht deshalb, weil die Verschleppungspolitik der Reichsbahn gegen das Schnellbahnprojekt kräftigst durch den Widerstand der Schwerindustrie unterstützt wird. Die Zechenherren fürchten nämlich, daß der Bau einer Hoch- und Tiefbahn ihr Bergschadenkonto noch mehr belasten würde.

Hierzu muß man wissen, daß der Bergbau für alle Schäden haftet, die durch Bodensenkungen und Erdrutsche verursacht werden, die auf die Arbeiten im Stollen zurückzuführen sind. Nun rechnen sich die Zechenbesitzer aus, daß eine Untergrund- und Hochbahn auf diesem unterminierten Gelände dauernd Bergschäden davontragen würde, für die sie dann aufkommen müßten. Und dann: wozu brauchen Arbeiter bequeme und billige Verkehrsmittel? Nur um sich zusammenzurotten, um Zeit für die Erweiterung ihres Wissens, ihrer Schulung, für ihre Organisation und ihre Kundgebungen zu haben!<sup>131</sup>

<sup>131</sup> Das Projekt wies zahlreiche Parallelen mit dem kürzlich gescheiterten Transrapid auf und stand auch Pate beim Ausbau des S-Bahn-Verkehrs seit Ende der 1970er Jahre. Die ersten Pläne sahen 1909 eine vollspurige, elektrisch betriebene Hauptbahn vor, die auf einer eigenen, kreuzungslosen Trasse, als Hoch- und Untergrundbahn konzipiert, die großen Ruhrstädte mit Düsseldorf verbinden sollte. Ziele des Projekts waren zudem eine hohe Geschwindigkeit von 80 km/h und ein Zehnminutentakt. Das preußische Ministerium für öffentliche Arbeiten lehnte die Pläne jedoch mit Blick auf das Monopol der Staatsbahnen ab, zumal eine Genehmigung ein Eingeständnis der Mängel am Verkehrsnetz bedeutet hätte. Die Unzulänglichkeiten im Personenverkehr führten 1920 zu einer neuen Initiative der Kommunen auf Basis der älteren Vorarbeiten. Streitigkeiten um die Streckenführung und die Finanzierung sowie die schlechten wirtschaftlichen Bedingungen verzögerten die Umsetzung. 1923 wurde die „Studiengesellschaft für die rheinisch-westfälische Schnellbahn“ mit Unterstützung einiger Privatunternehmen gegründet, die 1924 die Konzession zum Bau der Strecke erhielt. Mit der Reichsbahn und dem Ruhrbergbau hatte sich jedoch schnell eine unüberwindbare Gegnerschaft gebildet, die das Projekt so lange verhinderten, bis sich die Studiengesellschaft 1938 auflöste. Einziger Erfolg der Bemühungen war die Einführung des so genannten „Ruhrschnellverkehrs“ der



So erlebt man das tragikomische Schauspiel, daß im Gebiet der modernsten Industrieanlagen, im Hauptquartier der sieghaft fortgeschrittenen Technik die Menschenbeförderung im Postkutschentempo vor sich geht. Man steht hier vor einem schlagenden Beispiel, wie das heutige Wirtschaftssystem die Entwicklung solcher Produktivkräfte hemmt, die „nur“ dem allgemein menschlichen Fortschritt dienen und dabei der Gewinn gier kapitalistischer Gruppen gefährlich zu werden drohen. Vorläufig werden also die Kumpel auch weiterhin in proppvollen Reichsbahnzügen mühselig und für teures Geld an ihre Arbeitsstätten gondeln und in Demut warten müssen, bis die längst fälligen Vororttarife eingeführt werden.

Sie können aus dem Fenster des Abteils schauen, wenn sie mal einen guten Platz erwischt haben und wenn ihnen die Sicht nicht durch die dichte Mauer der Stehenden versperrt ist. Wahrscheinlich aber hat ihnen die Landschaft, so fesselnd sie für den Durchreisenden ist, nicht viel zu sagen. Für sie bedeutet sie nur: schwere Arbeit, schlechte Luft, provinzielle Enge, kleine, drückende Alltagsorgen und die eine große Sorge: das Schreckgespenst der Erwerbslosigkeit.«

#### Abbildungsnachweis

Sammlung Eberhard Brand: 1-16; Walther Däbritz, Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation in Bochum. Neun Jahrzehnte seiner Geschichte im Rahmen der Wirtschaft des Ruhrgebiets, Düsseldorf 1934: 17 (S. 88), 18 (hinter S. 272); Die Arbeiterwohnungen des Bochumer Vereins für Bergbau und Gußstahlfabrikation zu Bochum in Westfalen, Berlin 1883: 19 und 20 (S. 8), 21 (Tafel 2, rechte Seite); M. P. Bock (Hg.), Der Gigant an der Ruhr, Berlin 1928: 22 (S. 202); Heinrich Hauser, Schwarzes Revier, Berlin 1930: 23 (nach S. 84).

Abb. 23: Mutter und Kind




---

Reichsbahn ab 1932/33 zwischen Dortmund und Duisburg, der zwar eine Verbesserung darstellte, aber kein Ersatz für die Schnellbahn war. Bernd Walter, Das Scheitern der Rheinisch-Westfälischen Schnellbahn in den 1920er Jahren. Regionale Verkehrsentwicklung, technische Innovation und Interessenpolitik, in: Wilfried Reininghaus/Karl Tepe (Hg.), Verkehr und Region im 19. und 20. Jahrhundert. Westfälische Beispiele, Paderborn 1999, S. 201-248.

Clemens Kreuzer

## Richard Sprick als Bochumer Künstler der 20er/30er Jahre

Wenn sich ein Bildender Künstler mit der Darstellung von Szenen aus Theater und Musik befasst und damit zugleich historische Situationen dokumentiert, ist das ein kulturgeschichtlich besonders spannender Sachverhalt. In Bochum verbindet er sich mit Richard Sprick, Kunstlehrer an der Goetheschule von 1927 bis 1943 und zugleich über die Stadtgrenzen hinaus anerkannter Maler und Zeichner, den der Westfalenspiegel später als „einen der bedeutendsten Künstler Westfalens“ bezeichnete.<sup>1</sup> Mehrere hundert Zeichnungen hat Sprick damals zur Theater- und Musikszene geschaffen. Soweit sie sich auf Bochum bezogen und noch verfügbar waren, wurden sie inzwischen von der Sparkassenstiftung aus seinem Nachlass erworben und dem Stadtarchiv als Dauerleihgabe zur Verfügung gestellt. Dass Spricks Schaffen aber noch weit über dieses Genre hinaus reicht, ist auch in Bochumer Ausstellungen wiederholt belegt worden.<sup>2</sup>

### Vom Expressionismus zum Realismus – Berliner Jahre und ihre Wirkungen

Der 1901 als Nachkomme einer alten lippischen Bauernfamilie in Herford geborene Richard Sprick<sup>3</sup>, der im Anschluss an seine Gymnasialzeit in den Jahren 1919/20 die Malerklasse der Kunstgewerbeschule Bielefeld besuchte und dann von 1920 bis 1922 an der Kasseler Kunstakademie studierte<sup>4</sup>, begann seinen künstlerischen Weg in

<sup>1</sup> Kurt Uthoff, Richard Sprick zum Gedenken, in: Westfalenspiegel, Jahrgang 1968, März-Ausgabe, S. 17/18.

<sup>2</sup> Nach mehreren Ausstellungen in der Galerie Sprick an der Königsallee (Inhaberin Karen Kestermann) in den Jahren 1973 bis 1980 fand 1982/83 eine sich über 3 Ausstellungen erstreckende Retrospektive (26.4.-14.5.82/2.-19.11.82/21.2.-11.3.83) in der Kulturbrücke der Sparkasse Bochum statt (Katalog: „Retrospektive Ausstellungen Rich. Sprick 1901-1968“, herausgegeben von der Sparkasse Bochum, Bochum 1982, künftig als „Bochumer Katalog“ zitiert). Eine weitere Ausstellung mit dem Titel „Szenen aus dem Bochumer Theaterleben“ folgte vom 8.12.1996-2.2.1997 in Haus Kemnade und schließlich vom 7.4.-5.5.2002 im Technologie-Zentrum ECO-Textil, Bochum-Wattenscheid, die Retrospektive „Richard Sprick – Akzente eines westfälischen Künstlerlebens“. Die Einführung in diese Ausstellung durch den Verfasser ist Grundlage dieses Beitrags.

<sup>3</sup> Richard Sprick wurde am 3.1.1901 in Herford geboren und ist am 26.1.1968 in Bad Salzuffeln gestorben. Diese und alle weiteren biographischen Daten sind der als Privatdruck von Karen Kestermann (Tochter des Künstlers) im Mai 2002 herausgegebenen Materialsammlung „Richard Sprick 1901-1968“ entnommen. Frau Kestermann stellte dem Verfasser auch weiteres Material zur Verfügung (künftig zitiert als „Archiv Kestermann“), wofür dieser herzlich dankt.

<sup>4</sup> Vom 1.4.1920 bis 30.9.1922 bei Prof. Kurt Witte und Kai H. Nebel

jenen Jahren nach dem 1. Weltkrieg, in denen der Expressionismus noch einmal kurz in einer Spätphase aufblühte, um dann vor allem den verschiedenen Spielarten des Realismus der 20er Jahre<sup>5</sup>, Platz zu machen. In diese Kunstströmungen geriet auch der junge Sprick zunächst, zumal es ihn nach beendetem Studium und einem anschließenden Jahr als Lehramtskandidat für den Kunstunterricht<sup>6</sup> – es endete im September 1923 – nach Berlin zog, in das Zentrum der künstlerischen Umbrüche jener Zeit.

„In Berlin habe ich auch einmal wild gemalt, ich bin durch den Expressionismus gegangen“, sagte der Künstler Jahrzehnte später selbst über die Anfangszeit seines künstlerischen Wirkens<sup>7</sup>, wobei seine Wortwahl erkennen lässt, dass er diese Phase als Durchgangsstadium wertete. Schon bald fand der junge Künstler zu Ausdrucksformen jenes neuen Realismus, der in den 20er Jahren „als Gegenbewegung zu Expressionismus, Abstraktion und Ungegenständlichkeit wieder eine realistische Malweise etablierte“<sup>8</sup>. Die realistisch-gegenständliche Darstellungsweise war damals jedoch nur äußerliche Gemeinsamkeit, hinter der sich unterschiedliche Denkansätze und Absichten verbargen. Schon die berühmte Mannheimer Ausstellung von 1925 zur Kunst der „Neuen Sachlichkeit“ unterschied zwischen den Veristen und den Klassisten. Erstere waren „die politisch und weltanschaulich engagierten Maler, die Ankläger und Rebellen“, letztere „die Romantiker, die Maler der Stilleben und Idylle“, wobei sich in beiden Richtungen „der Mensch im Mittelpunkt der Darstellung befindet“<sup>9</sup>. In dem bildnerischen Werk, das Richard Sprick in den 20er und beginnenden 30er Jahren im Stil des neuen Realismus geschaffen hat, finden sich klassistische wie auch veristische Tendenzen. Einige seiner Bilder, die geradezu prototypisch für die Malerei der „Neuen Sachlichkeit“ in ihrer klaren und nüchternen Linienführung und ihrer kühlen Formenstrenge sind, haben die Zeiten überdauert: Vor allem zwei seiner frühen Selbstbildnisse gehören hierher: Eines, mit dem sich der junge Künstler 1920 in ernsten, strengen Zügen mit dem Malerpinsel in der Hand darstellte, „in den Augen, um den Mund einen fast fanatischen Aus-

<sup>5</sup> Vgl. hierzu u.a. Paul Vogt, Geschichte der deutschen Malerei im 20. Jahrhundert, 3. Aufl. Köln 1989, Abschn. III, S. 151 ff. sowie den Ausstellungskatalog „Tendenzen der Zwanziger Jahre“, Berlin 1977, S. 4/24 und 4/26 ff.

<sup>6</sup> Kestermann, S. 9. Vom 1.10.1922 bis 30.9.1923 war Sprick „Zeichenlehreramtscandidat“ am Gymnasium Herford. Er schloss diese Ausbildung mit der Befähigung zum Zeichenlehrer ab.

<sup>7</sup> „Wohl an tausend Porträts malte ich“, Artikel einer Herforder Tageszeitung 1953, Ausschnitt ohne Titelangabe und Daten im Archiv Kestermann.

<sup>8</sup> Susanne Partsch, 20. Jahrhundert I, (Reclam-Reihe „Kunstepochen“, Band 11) Stuttgart 2002, S. 65.

<sup>9</sup> Vogt (wie Anm. 5), S. 172.

druck kritischer Reflexion<sup>10</sup>, und dann das 1927 entstandene „Selbstbildnis mit grüner Flasche“<sup>11</sup>, eine Kombination von Selbstdarstellung und Stilleben, wie sie in der Ikonographie der Neuen Sachlichkeit, die den Menschen gern „als Teil eines Stillebens absichtsloser Gegenstände“<sup>12</sup> präsentierte, nicht ungewöhnlich ist.

Dass Richard Sprick im Metier der Neuen Sachlichkeit künstlerisches Format besaß, fand noch 60 Jahre später seine Bestätigung durch eine der großen Kunstadressen Europas: das Londoner Auktionshaus Christie's. Es bemühte sich 1985 – Sprick war da schon lange tot – um sein 1922 in diesem Stil und einer für den Künstler geradezu extravaganten Farbwelt gemaltes Bild „Kaffeehaus“. Christie's publizierte es auf der Titelseite des Auktionskatalogs „Impressionist and modern Paintings and Sculpture“ und versteigerte es schließlich für 52.000 DM an eine Schweizer Familienstiftung.<sup>13</sup>

Von veristischen Tendenzen beeinflusst war wohl eine Reihe von Bildern, die Richard Sprick ab Mitte der 20er bis in die 30er Jahre hinein mit sozial ambitionierten, manchmal auch gesellschaftskritischen Akzenten geschaffen hat. Sie werden im Zusammenhang mit seiner Bochumer Zeit noch näher darzustellen sein, denn in dieser Phase seines Lebens sind sie größtenteils entstanden. Ihre Wurzeln dürften aber auf Berliner Eindrücke zurückgehen. Zwar ist die in biografischen Angaben über Sprick gelegentlich publizierte Berliner Bekanntschaft mit Otto Dix eher unwahrscheinlich<sup>14</sup>, doch dass er dessen Kunst und dem Schaffen anderer Veristen in Berlin begegnete, dürfte sicher sein<sup>15</sup>.

Neuerdings zählt man Richard Sprick zu den Vertretern des „Expressiven Realismus“, einer Kunstströmung in der deutschen Malerei, die nach einer grundlegenden Arbeit des Kunsthistorikers Rainer Zimmermann die Leistungen der um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhun-

dert geborenen, ab Mitte der 20er Jahre schöpferisch tätigen Künstler als einer „verschollenen Generation“ beschreibt<sup>16</sup>, weil er in ihr eine nicht oder unzureichend beachtete Künstlergeneration sieht. Zimmermann selbst formulierte später die „Kernthese“ seines Buches so: „Seit etwa 1925 tritt in der deutschen Bildkunst ein neuer Realismus in Erscheinung, der sich vom Realismus des 19. Jahrhundert radikal unterscheidet. Es ist ein Realismus, der grundlegende Errungenschaften der Moderne – und das heißt in Deutschland im wesentlichen des Expressionismus – verarbeitet.“<sup>17</sup> Ob sich Zimmermanns These vom Expressiven Realismus, die Zustimmung und Widerspruch erfuhr<sup>18</sup>, durchsetzen wird, bleibt abzuwarten.<sup>19</sup>

In seiner 1980 erschienenen Grundlegung dieser These<sup>20</sup>, die u.a. Otto Dix, Conrad Felixmüller und Hans Theo Richter sowie aus dem rheinisch-westfälischen Raum Peter August Böckstiegel, Helmut Macke, Otto Pankok und Eberhard Viegner in den Expressiven Realismus einordnet, aber auch zahlreiche nur regional bekannte Künstler, kommt Sprick noch nicht vor. Doch in der 1994 erschienenen erweiterten Neuausgabe des Werkes, die viele weitere Künstler einbezieht, befmdet sich unter den Kurzbiografien der Maler des Expressiven Realismus auch Richard Sprick.<sup>21</sup> Schon zwei Jahre vorher hatte ihn die vom Kunstverein Südsauerland in Olpe präsentierte Ausstellung „Expressiver Realismus“ als einen der westfälischen Vertreter dieser Richtung bezeichnet und mit ausgestellt.<sup>22</sup> „Eine überraschende Harmonie von Realismus und Expressivem“ wurde in Spricks sozial ambitionierten Bildern allerdings schon ein halbes Jahrhundert

<sup>10</sup> Dr. Gertraude Uhlhorn, Der Porträtist, in: Bochumer Katalog. Abbildung des Selbstporträts auf S. 21.

<sup>11</sup> Abbildung im Bochumer Katalog (wie Anm. 2), S. 4 sowie Kestermann (wie Anm. 2), Titelblatt.

<sup>12</sup> Vogt (wie Anm. 5), S. 172.

<sup>13</sup> Auktionskatalog Christie's London, Impressionist and modern Paintings and Sculpture. Tuesday 2. December 1986; dazu: Londoner Auktionshaus stellt Sprick-Gemälde groß heraus. Bei Christie's unterm Hammer, in: WAZ Bochum v. 8.1. 1987. Abb. des Gemäldes im Bochumer Katalog (wie Anm. 2), S. 22, Entwurfszeichnungen in Kestermann (wie Anm. 2), S. 11-13.

<sup>14</sup> Die Bekanntschaft wird z.B. in den biografischen Angaben des Katalogs Expressiver Realismus, Olpe 1992, S. 94, behauptet, während Sprick selbst nie davon gesprochen hat (Kestermann, wie Anm. 2, S. 11). Otto Dix war in dieser Zeit Meisterschüler an der Düsseldorfer Kunstakademie und kam erst im Mai 1925 nach Berlin.

<sup>15</sup> Die 1923 in der „Juryfreien Kunstausstellung Berlin“ von Dix gezeigten Bilder und der deswegen gegen ihn geführte Prozess hatten ebenso zu Aufsehen in der Stadt geführt wie 1924 seine in Berlin erschienene 50-teilige Mappe „Der Krieg“ und die Berliner Ausstellung seines damals als skandalös geltenden Ölbildes „Der Schützen-graben“.

<sup>16</sup> Rainer Zimmermann, Die Kunst der verschollenen Generation. Deutsche Malerei des Expressiven Realismus von 1925-1975, Düsseldorf 1980.

<sup>17</sup> Rainer Zimmermann, Expressiver Realismus. Anmerkungen zur Kunst der verschollenen Generation, in: Kunstverein Südsauerland (Hrsg.), Expressiver Realismus. Künstler der verschollenen Generation aus der Sammlung Gerhard Schneider. Ausstellung des Kunstvereins Südsauerland vom 31. Mai bis 21. Juni 1992 im Alten Lyzeum Olpe, Olpe 1992, S. 13 (künftig zitiert als „Olper Katalog“).

<sup>18</sup> Rainer Zimmermann, Expressiver Realismus. Malerei der verschollenen Generation, München 1994, S. 8.

<sup>19</sup> Eine völlig andere Deutung des Begriffs Expressiver Realismus findet sich etwa bei Horst Richter, Geschichte der Malerei im 20. Jahrhundert, 9. Aufl. Köln 1993, S. 165. Zimmermann behauptete 1992, der von ihm definierte Begriff habe sich in der Kunstpublizistik „weitgehend eingebürgert“ (Olper Katalog, wie Anm. 17, S. 14) und wiederholte dies in der 1994 erschienenen Neuausgabe seines Werkes (wie Anm. 18), S. 9. Dass er weiterhin in seinem Sinne gebräuchlich blieb, belegt die noch im Sommer 2003 in der Städtischen Galerie Rosenheim/Bayern stattgefundene Ausstellung „Expressiver Realismus – Die Kunst der verschollenen Generation“.

<sup>20</sup> Zimmermann, Kunst der verschollenen Generation (wie Anm. 16).

<sup>21</sup> Zimmermann, Expressiver Realismus (wie Anm. 18), S. 448.

<sup>22</sup> Olper Katalog (wie Anm. 17), im Vorwort von Dr. Theo Heller, S. 6 sowie im Katalogteil, S. 94/95. In Olpe wurde sein Bild „Alte Friesin (auf Sylt)“ ausgestellt.

vor der „Entdeckung“ dieser Kunstrichtung durch Zimmermann erkannt.<sup>23</sup>

### **Zum Meister des Landschaftsbildes – Spricks Worpweder Jahre**

Zu einer persönlichen wie künstlerischen Zäsur in Spricks Leben wurde sein Besuch der Künstlerkolonie Worpswede bei Bremen im Jahre 1924. Zufällig traf er dort eine Bekannte aus seiner Kasseler Studienzeit wieder, die Metallkünstlerin Lotte Heidelberg. Sie hatte in den von dem Bildhauer Bernhard Hoetger<sup>24</sup> gegründeten Worpweder Kunsthütten die Metallwerkstatt übernommen und war dort als freischaffende Künstlerin tätig.<sup>25</sup> Sprick zog im folgenden Jahr nach Worpswede, wo er als freischaffender Künstler arbeitete und u.a. Zeichnungen von Möbelentwürfen für Hoetger schuf.<sup>26</sup> Im Jahre 1926 heiratete er Lotte Heidelberg. Der Wechsel aus dem großstädtisch-grellen Berlin in die beschauliche niederdeutsche Künstlersiedlung führte Sprick zu einem neuen Schaffensakzent: In der stillen Heide- und Moorlandschaft um Worpswede fand er zu jener Landschaftsmalerei, die ein Schwerpunkt seiner Arbeit in seinem weiteren Leben werden sollte. Die Worpweder Jahre waren für den Künstler, so ist 1927 in der im Ruhrgebiet erschienenen Kunstzeitschrift „Hellweg“ zu lesen, „frisches Hineintauchen in die Natur, in eine wunderbar einsame, rätselhafte, unverbrauchte Landschaft mit seltsamen Menschen und einem ewig veränderlichen Himmel voller Überraschungen, der den Dingen tausend Gestalten zu geben vermochte (...). So schuf er eine ganze Mappe landschaftlicher Motive, über die das düstere Moor seine Schatten breitete.“<sup>27</sup>

<sup>23</sup> May, Richard Sprick, ein westfälischer Maler, Zeitungsausschnitt im Archiv Kestermann ohne nähere Erscheinungangaben, der sich jedoch auf die Sprick-Ausstellung im November 1930 in der Städtischen Galerie Bochum bezieht.

<sup>24</sup> Prof. Bernhard Hoetger, Bildhauer, Maler und Architekt, 1874 in (Dortmund-)Hörde geboren, lebte nach künstlerischer Tätigkeit in Paris und in der Darmstädter Künstlerkolonie seit 1914 in Worpswede. Seine Anstöße führten zur Fortentwicklung Worpswedes von der beschaulichen Künstlergemeinde der Jahrhundertwende zu der lebhaften und vielseitigen „Kunstwerkstatt“ der 20er Jahre (Vgl. Günter Heiderich, Worpswede munter aufgemischt. Offizielle Jubiläumsausstellung zum 100jährigen Bestehen der Künstlerkolonie, in: FAZ vom 15.4.1989).

<sup>25</sup> Lotte Heidelberg, am 25.7.1903 in Kassel geboren, hatte an der dortigen Kunstakademie Bildhauerei studiert und sich anschließend an der Kunstgewerbeschule Kassel in Metalltechnik ausbilden lassen, bevor sie nach Worpswede ging. Vgl. Küster (wie Anm. 26) S. 68 sowie Kestermann (wie Anm. 2), S.17.

<sup>26</sup> Bernd Küster, Kunstwerkstatt Worpswede. Begleitschrift zu den Ausstellungen des Landkreises Osterholz in Worpswede 1989, Worpweder Verlag 1989, S. 69/70.

<sup>27</sup> Dr. Gustav Struck, Richard Sprick, in: Hellweg, 7.Jg. (1927), S. 410 ff.



Abb. 1: *Moorgeister. Federzeichnung, etwa 1925 in Worpswede entstanden.*

In Worpswede konnte er 1926 seine Kunst in ersten Ausstellungen präsentieren<sup>28</sup>, dann ebenso - zusammen mit anderen Worpweder Künstlern - in der Kunsthalle Bremen und 1927 im Augusteum Oldenburg<sup>29</sup>. Ab 1926 war er auch in allen großen Kunstausstellungen Westfalens präsent<sup>30</sup>, wo es ihn offenbar wieder hinzog. Doch als Worpsweder galt er auch noch, als er die Künstlerkolonie, in der er bis Anfang 1927 blieb, längst verlassen hatte. Das war 1931 so, als die Berliner Ausstellung „Worpswede gestern und heute“ neben den berühmten Worpswedern der vorausgegangenen Jahrhundertwende – von Fritz Mackensen über Heinrich Vogeler bis Paula Modersohn-Becker – auch die jungen der 20er Jahre – unter ihnen

<sup>28</sup> In der Worpweder Kunsthalle und in dem von Hoetger errichteten „Kaffee Worpswede“, vgl. Bremer Nachrichten vom 8.8.1926 und Weserzeitung Bremen vom 18.8.1926 und 10.10.1926 sowie Kestermann (wie Anm. 2), S. 117.

<sup>29</sup> Kestermann (wie Anm. 2), S. 117.

<sup>30</sup> Das waren zunächst die von der „Vereinigung westfälischer Künstler und Kunstfreunde“ veranstalteten „Großen westfälischen Kunstausstellungen“, die 1926 in Dortmund, 1928 in Hagen, 1929 in Münster, 1930 in Gelsenkirchen, 1932 in Münster stattfanden.

Richard Sprick – zeigte.<sup>31</sup> Das galt selbst noch 1989, als die Jubiläumsausstellung zum 100-jährigen Bestehen der Künstlerkolonie mehrere Sprick-Gemälde, darunter die 1926 entstandenen Bilder „Torfstich“ und „Worpsweder Landschaft im Gewitter“ aufnahm. Das zur Ausstellung erschienene Begleitbuch rühmt diese Landschaftsstudien ob ihrer „ungewöhnlich impulsiven Handschrift und expressiven Farbgewalt“ und berichtet von Spricks „virtuoser Expressivität“.<sup>32</sup>

Seit Worpswede haben die Landschaften den Maler und Zeichner Richard Sprick – das ist in allen seinen Ausstellungen vielfach belegt – künstlerisch besonders herausgefordert. Nach dem niedersächsischen Heide- und Moorland um Worpswede bestimmten in den folgenden Jahren die Nord- und Ostseeküste, vor allem die Kurische Nehrung Ostpreußens, dann auch die Fjorde Skandinaviens und immer wieder Landschaften des von ihm besonders geliebten Schweden seine Bildmotive. Später, nach dem 2. Weltkrieg, faszinierten ihn stärker die Landschaften des europäischen Südens, insbesondere Italiens, Spaniens und Griechenlands.

Spricks Landschaftsmalerei, obwohl im Gegenständlichen verhaftet<sup>33</sup>, ist weit mehr als naturalistische Abbildung, sie vermittelt Atmosphäre. Der Betrachter „spürt die mittägliche Stille in sonnendurchglühter, weißer Stadt des Südens so hautnah, wie das prickelnde Flair eines französischen Bistros, den salzigen Wind über schwedischen Schären“, schwärmte die Bochumer Feuilletonistin Dr. Gertraude Uhlhorn 1983 und weiter: „Ein Meister der Bildkomposition mit eher spröden und zarten, als leuchtenden und niemals grellen Farben gestaltend, wusste Sprick die widersprüchlichen Stimmungen von Jahreszeiten und Landstrichen zum Leuchten und Klingen zu bringen.“<sup>34</sup>

Neben Motiven aus dem europäischen Norden, Süden und Westen hat der Künstler immer auch die Landschaften seiner jeweiligen Heimat festgehalten: Nach den Moor- und Heidelandschaften Worpswedens in der sich anschließenden Bochumer Zeit auch die Industrielandschaften des Ruhrgebiets<sup>35</sup> und schließlich die Naturland-

schaften seiner lippischen Heimat, in die er 1943 zurückkehrte.

### Pressezeichner der Theaterkunst – Bochumer Jahre mit dem Zeichenstift Für Richard Sprick war

auch das menschliche Antlitz eine Landschaft, die er mit hoher künstlerischer Sensibilität zu ergründen wusste. Schon in Worpswede hatte er, nachdem sich diese seine besondere Begabung herumsprach, häufig Porträtaufträge erhalten.<sup>36</sup>

Später, als 52-jähriger, schätzte der Künstler, dass er im Laufe der vorausgegangenen Lebensjahre wohl an die tausend Porträts gemalt oder gezeichnet habe.<sup>37</sup> Danach entstanden weitere. Viele zeigen berühmte Zeitgenossen: Schon 1929 porträtierte er in Oslo einen seiner ganz großen Malerkollegen, den Norweger Edvard Munch.<sup>38</sup> Zu den Berühmtheiten, die er in den folgenden Jahren mit Zeichenstift oder Kohle, seltener mit dem Malerpinsel, festhielt, gehörten der Asienforscher Sven Hedin, der Schriftsteller Gerhard Hauptmann, der Dirigent Wilhelm Furtwängler, der Komponist Richard Strauß und später – nach dem 2. Weltkrieg und der Bochumer Zeit – der Schriftsteller Heinrich Böll, der Bundespräsident Theodor Heuss (nach seiner Amtszeit), die nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Franz Meyers und Fritz Steinhoff.

Über Gustav Gründgens, Heinrich George und Tilla Durieux hinaus zeichnete er ungezählte Stars von jenen „Brettern, die die Welt bedeuten“.<sup>39</sup> Das Bochumer Schauspielhaus hatte Ende der 20er Jahre diesen neuen motivischen Schwerpunkt in Spricks Oeuvre aufblühen lassen: das Schauspielerantlitz, die Theaterbühne, Szenen der Darstellenden Kunst.

Im Mai 1927 war Richard Sprick nach Bochum gekommen, wo er eine Anstellung als Zeichenlehrer an der Goetheschule erhalten hatte. Seine Schüler schilderten ihn später als lockeren Typ, „immer flott und leger gekleidet und ebenso flott und leger in seiner Ausdrucksweise“<sup>40</sup>, der gelegentlich zum Gaudi seiner Schüler mit ebenso flottem Strich diesen oder jenen markanten Kopf aus der Klasse oder den einen oder anderen Lehrer des Kollegiums – auch sich selbst – treffsicher karikierte.<sup>41</sup> Schon in

<sup>31</sup> Dr. Osborn, Berliner Ausstellungen. Worpswede einstund heute, in: Vossische Zeitung vom 23.10.1931.

<sup>32</sup> Küster (wie Anm. 26), S. 69 ff. u. S. 75.

<sup>33</sup> In den 50er/60er Jahren, als die informelle Kunst das moderne Kunstschaffen prägte, änderte Richard Sprick seinen Stil nicht. Er wurde zum bekennenden Vertreter des Gegenständlichen, der sich der „Europeinture“ anschloss und mit ihr 1964 und 1967 in Bad Salzufflen ausstellte und bekannte offen, „dass ihm das Abstrakte, das Ungegenständliche fremd“ sei (Persönliche Erkenntnisse als künstlerische Bekenntnisse, in: Westfalen-Blatt vom 9.3.1966).

<sup>34</sup> Dr. Gertraude Uhlhorn in: Bochumer Katalog (wie Anm. 2), S. 15.

<sup>35</sup> So entstand 1929 in Öl „Fenster mit Algarve“ (Abbildung im Bochumer Katalog, wie Anm. 2, S. 26), das den Blick aus dem Fenster von Spricks erster Bochumer Wohnung an der Kaiseraue in Grumme auf die Zeche Constantin 6/7 darstellt. Zwei Wanne-Eickeler Industrielandschaften sind bei Kestermann (wie Anm. 2), S. 54, abgebildet.

<sup>36</sup> Kestermann (wie Anm. 2), S. 16.

<sup>37</sup> Wohl tausend Porträts malte ich (wie Anm. 7). Sprick ließ sie sich meistens von den Porträtierten signieren.

<sup>38</sup> Hansjürgen Kochanek, Richard Sprick als Porträtist gefragt. Malerkollegen Munch konterfeite er 1929 in Oslo, in: Westfalen-Blatt v. 13.4.1995. Porträtabbildung in Kestermann (wie Anm. 2), S. 26.

<sup>39</sup> Verzeichnis eines Teils der Porträts im Bochumer Katalog (wie Anm. 2), S. 9 und in Kestermann (wie Anm. 2), S. 119/120.

<sup>40</sup> So Paul Schubeis, Schüler Spricks, in: „Goethes Anzeiger“, Mitteilungsblatt der Goetheschule, Ausg. v. 3.11.1986.

<sup>41</sup> Im Oktober 1980 haben die Galerie Sprick und anschließend das Bochumer Sportgeschäft Schubeis, dessen Inhaber Sprick-Schüler

Worpswede hatte er auch „eine Reihe exzellenter Künstlerkarikaturen“ geschaffen.<sup>42</sup>



Abb. 2: Richard Sprick in einer Selbstkarikatur (30er Jahre)

Dass es ihn aus der Schönheit der Worpsweder Heide- und Moorlandschaft ausgerechnet in das industrielle Zentrum des westfälischen Ruhrgebiets zog, führt seine Tochter Karen Kestermann noch heute auf den Reiz des damals unter Saladin Schmitt aufblühenden Bochumer Theaters zurück.<sup>43</sup> Tatsächlich wurde die Bühne der neuen Heimatstadt zu Spricks künstlerischer „Liebe auf den ersten Blick“. Im Mai 1927 zog er nach Bochum, im Juni veranstaltete Saladin Schmitt seine erste „Deutsche Shakespeare-Woche“ mit sämtlichen Königsdramen des Elisabethaners<sup>44</sup> und Ende Oktober erregte Sprick Aufsehen mit dem Ölbild „Gerhard Meinecke als Richard III.“, das der Bochum-Gelsenkirchener Künstlerbund in seiner

war, die Lehrer- und Schülerkarikaturen ausgestellt (RN v. 2.10.1980 sowie WAZ v. 4.10.1980), siehe auch Kestermann (wie Anm. 2), S. 21 ff.

<sup>42</sup> Küster (wie Anm. 26), S. 70.

<sup>43</sup> Karen Kestermann im Gespräch mit dem Verfasser, vgl. auch Kestermann (wie Anm. 2), S. 16.

<sup>44</sup> Zur Shakespeare-Woche: Kurt Dörmemann, Shakespeare-Theater Bochum 1919-1979, Bochum o.J., S. 19 ff.

Ausstellung in der Städtischen Gemäldegalerie (Villa Nora) zeigte.<sup>45</sup> „Das Dämonische dieses düsteren Genies“, schrieb eine Zeitung, „das Meinecke auf der Bühne mit so überzeugender Wucht darzustellen gelang, ist hier in Auge und Haltung in seiner ganzen Kraft festgehalten“.<sup>46</sup>



Abb. 3: Gerhard Meinecke als Hannibal (1941)

Richard Sprick hat Gerhard Meinecke und den anderen Star des Bochumer Vorkriegstheaters, Horst Caspar, in den folgenden Jahren immer wieder dargestellt<sup>47</sup>: Gerhard Meinecke als Mephisto, als Julius Cäsar, als Titus Andronicus, als der alte Grunert, als Robert Guiskard. Horst Caspar als Hamlet, als Richard II., als Tasso, als Romeo, als Prinz von Homburg, als Marc Anton, als Siegfried in den Nibelungen. Aber auch viele andere Größen der Bochumer Bühne, vom Intendanten Saladin Schmitt bis zu der Bochumer Theaterlegende Liesel Alex,

<sup>45</sup> Ausstellungsbuch der Städt. Gemäldegalerie, StAB, DSt 53, 59. Ausstellung; dort wird Sprick nicht aufgeführt, den Presseberichten zufolge (Märkischer Sprecher v. 31.10.1927 sowie Bochumer Anzeiger vom 31.10.1927 und 9.11.1927) war er jedoch mit einer Kollektion von Bildern beteiligt. Der Bochum-Gelsenkirchener Künstlerbund hat nur kurze Zeit existiert.

<sup>46</sup> Gemäldegalerie Bochum, Zeitungsbericht v. 2.11.1927, ohne Angabe des (auswärtigen) Zeitungstitels als Faksimile veröffentlicht in Kestermann (wie Anm. 2), S. 25.

<sup>47</sup> Bestandsverzeichnis der Sprickzeichnungen im StAB.

hat er zeichnerisch festgehalten, im Portrait, im Bühneneinsatz, im Szenenbild. Nicht ganz so zahlreich sind seine Zeichnungen aus der örtlichen Musikwelt: Dirigenten am Pult, Studien von Musikinterpreten und Orchestergruppen beim Spiel.

Der größte Teil dieses Genres, der neben seinem künstlerischen Wert ein Stück Bochumer Kulturgeschichte dokumentiert, liegt im Bochumer Stadtarchiv: Rund 130 Bilder von den Exponenten des Bochumer Theater- und Musiklebens der 30er Jahre, darunter die zeichnerische Dokumentation der Kleist-Festwoche von 1936, der 2. Deutschen Shakespeare-Woche 1937, der Hebbelwoche 1939.

Manche seiner Zeichnungen sind natürlich unter dem Zeitdruck entstanden, dem sich ein „Pressezeichner“ – so bezeichnete sich Sprick in diesem Metier auf seinen Visitenkarten selbst – aus Gründen der Tagesaktualität zu unterwerfen hatte, vieles aber ist anspruchsvolle Kunst und alles zusammen vermittelt über die nüchterne Dokumentation einer historischen Bühnenepoche hinaus auch einiges von dem Glanz des Bochumer Schauspielhauses in seinen ersten beiden Jahrzehnten. „Die große Zeit der Bochumer Bühne unter Saladin Schmitt gab Richard Sprick ganz besondere künstlerische Impulse“, fand der „Westfalenspiegel“ noch Jahrzehnte später in einer Würdigung des Künstlers: „Hier hat er dem magischen Raum der Bühne eigenwillige Seiten abgewonnen, indem er in den Mittelpunkt der Bilder stets den Menschen, den Darsteller rückte, und zwar im Sinne des Hebbelwortes, Packe den Menschen, Tragödie“.<sup>48</sup>

Kein Wunder, dass die zeichnerische „Theaterarbeit“ im Bochumer Schauspielhaus dem Künstler bald auch überregionale Aufträge dieses Genres brachte: Darstellungen von Theater- und Musikereignissen in anderen Städten bis hin zu den Bayreuther Festspielen 1933 und den Salzburger Festspielen 1938, wo er jeweils die Großen der Opernbühne und der Musik mit dem Zeichenstift festhielt.<sup>49</sup>

Spricks künstlerische Beziehung zum Bochumer Theater ging zu Ende, als die Bomben des 2. Weltkriegs 1943 seine Wohnung zerstörten und er deshalb in seine lippische Heimat zog. Zwei Jahrzehnte später hat er dort noch

einmal an seine Bochumer „Theaterzeit“ angeknüpft: Als 1964 die in Bochum ansässige Deutsche Shakespeare-Gesellschaft West ein Buch zum hundertjährigen Bestehen der Shakespeare-Gesellschaft<sup>50</sup> herausgab, illustrierte er es mit zahlreichen Porträtskizzen derjenigen, die in der Geschichte dieser Gesellschaft Bedeutung hatten. Aus Bochum selbst skizzierte er die Intendanten Saladin Schmitt und Hans Schalla, aber auch den langjährigen Kulturausschussvorsitzenden Dr. Leo Diekamp, der den organisatorischen Wiederaufbau der Shakespeare-Gesellschaft nach dem Kriege betrieben hatte und dann viele Jahre Vorsitzender ihres Geschäftsführenden Ausschusses war.<sup>51</sup>

Abb. 4: Szenenbild aus „Tasso“ mit Horst Caspar (1939)



### Sozial ambitionierte Bildkunst aus Bochum

So reizvoll Spricks Theaterzeichnungen als künstlerisches und kulturgeschichtliches Erbe für Bochum auch sind, ein anderes Genre seiner hier entstandenen Arbeiten dürfte künstlerisch von größerer Bedeutung sein: jene sozial ambitionierten und manchmal auch tendenziell gesellschaftskritischen Bilder, mit denen er – wie in den Ausführungen über seine Berliner Zeit bereits angedeutet – wohl Eindrücke des dortigen Verismus aufgenommen und verarbeitet hat. Jedenfalls handelte es sich um Bilder, in denen Bettler, Leidende, Sterbende, Großstadtmotive in eindringlicher Weise wiedergegeben sind, also typische Bei-

<sup>48</sup> Kurt Uthoff, Meister des Portraits - Liebe zur Landschaft. Zum 60. Geburtstag des Malers Richard Sprick, in: Westfalenspiegel, Jahrgang 1961, Januar-Heft, S. 26 ff.

<sup>49</sup> Zahlreiche Abbildungen dazu in Kestermann (wie Anm. 2), S. 35 ff. und S. 46 ff.

<sup>50</sup> Deutsche Shakespeare-Gesellschaft West e. V. (Hrsg.), Shakespeare in Deutschland 1864-1964, Bochum 1964.

<sup>51</sup> Shakespeare-Gesellschaft (wie Anm. 50), S. 78 ff.; die Abbildungen befinden sich auf den Seiten 78, 103 und 99.

spiele der veristischen Ikonographie, zumindest aber jenes kritischen Realismus, in den der Verismus Anfang der 30er Jahre teilweise mündete.<sup>52</sup>



Abb. 5: Trompeter-Gruppe

Mit ihnen hat Sprick im Kunstschaffen seiner ersten Bochumer Jahre einen Akzent gesetzt, der quantitativ mit dem guten Dutzend heute noch bekannter Arbeiten<sup>53</sup> in seinem Oeuvre nahezu bedeutungslos erscheint, aber künstlerisch zu dem Eindrucksvollsten gehört, das er schuf. Wenn später geschrieben wurde, dass er zwar nicht an dem Schönen vorbeigehen konnte, ohne es zu malen, aber nur selten das Problematische habe deuten wollen<sup>54</sup>, dann stimmt diese Einschränkung mindestens für die Zeit von 1926 bis 1933 nicht. In ihr ist sein Werk von einer starken sozialen Komponente geprägt.

Am Anfang seiner sozial ambitionierten und gesellschaftskritischen Arbeiten steht das eindrucksvolle Bild „Der Bettler“, das er 1927 malte, ob schon in Bochum oder noch in Worpsswede, ist nicht mit Sicherheit festzustellen.<sup>55</sup> Es zeigt im Vordergrund eine entstellte Bettlerfigur, dahinter Vertreter einer offenkundig distanzierteren „High Society“ der 20er Jahre.

Ein Pedant dazu könnte der „Mann im Smoking“ (1927)

sein.<sup>56</sup> Danach entstanden Bilder mit dem Titel „Sterbender Knabe“ (1928), „Verfolgt“ (1928), „Barmherziger Samariter“, „Lebensschwere“ (1929), „Bittender“, „Schlafender Jude“ (beide Ende der 20er Jahre), „Betender Bauer“ (1930)<sup>57</sup>, „Sterbende Alte“ (1931). Einige andere Arbeiten jener Zeit lassen verhaltene Gesellschaftskritik erkennen, etwa das Bild „Debatte“ (1927)<sup>58</sup>, das eine offenkundig politisierende Stammtischrunde vorführt, oder der stilgleiche „Zeitungsleser“ (1931)<sup>59</sup>, die Arbeit „Großstadtmenschen“, vor allem aber das im Jahr der nationalsozialistischen Machtergreifung entstandene Bild „Der Prophet“ (1933), eine eindrucksvolle Gestalt, deren mahrender Gestus die prophetische Sicht aufziehenden Unheils auszudrücken scheint.

Als die Städtische Gemäldegalerie Bochum Richard Sprick im November 1930 zusammen mit dem Rheinländer Walter Ophei und dem Dortmunder Vagabundenkünstler Hans Tombrock vorstellte<sup>60</sup> und unter den 23 Ölgemälden von Sprick neben schwedischen, französischen und jugoslawischen Landschaften auch einige seiner sozial ambitionierten Bilder waren, meinte eine Bochumer Zeitung, aus den Bildern „Lebensschwere“, „Sterbender Knabe“ und „Der Bettler“ spreche „die Gedanken- und Erlebniswelt (...) eines Künstlers, der um den Schmerz weiß“<sup>61</sup>. Das 1931 entstandene Bild „Sterbende Alte“, im November desselben Jahres neben weiteren Sprick-Bildern in der Ausstellung „Bochumer Maler“ der Städtischen Gemäldegalerie gezeigt<sup>62</sup>, war gemäß Bochumer Anzeiger „ein ergreifendes Abschiedslied von dieser Welt, (...) meisterhaft in Farbe und Form“<sup>63</sup>. Ein anderer Zeitungsbericht nennt seine sozial ambitionierten Bilder „unvergesslich“.<sup>64</sup>

In späteren Jahren ist Richard Sprick fast ausschließlich als Meister der Porträtkunst und als Landschaftsmaler gefeiert, seine sozial ambitionierte Kunst aus seinen ersten Bochumer Jahren nahezu vergessen worden und selbst in umfassenden Würdigungen seines Lebenswerkes unbeachtet geblieben.<sup>65</sup> Das mag daran liegen, dass dieses auf gut ein Dutzend Arbeiten begrenzte Genre des Künst-

<sup>52</sup> Verismus, in: Lexikon der Kunst, Band VII, Leipzig 1994, S. 596.

<sup>53</sup> Es gab sicher weitere, heute nicht mehr bekannte Bilder. Jedenfalls tauchen in Ausstellungsberichten Bildtitel auf, die wohl hier einzureihen wären (z.B. Mann im Schnee, Vater und Sohn, hl. Judas etc.).

<sup>54</sup> Dr. Gertraude Uhlhorn im Bochumer Katalog (wie Anm. 2), S. 5 und S. 13 sowie „Persönliche Erkenntnisse als künstlerische Bekenntnisse“, in: Westfalen-Blatt vom 9.3.1966.

<sup>55</sup> Der Bochumer Katalog (wie Anm. 2) gibt 1926 als Entstehungsjahr an, doch die Signatur zeigt 1927. Küster (wie Anm. 26) rechnet das Bild dem Worpssweder Kunstschaffen zu. Abgebildet in Küster, S. 70 und Bochumer Katalog, S. 23.

<sup>56</sup> Abgebildet in: Der Schacht, Westd. Wochenschrift für Kunst, Wissenschaft und Volksbildung, Jg. VI (1929/30), Nr. 10.

<sup>57</sup> Abgebildet in Kestermann (wie Anm. 2), S. 81.

<sup>58</sup> Abgebildet in Kestermann (wie Anm. 2), S. 25.

<sup>59</sup> Abgebildet in Bochumer Katalog (wie Anm. 2), S. 27 und Kestermann (wie Anm. 2), S. 99.

<sup>60</sup> Ausstellungsverzeichnis der Städtischen Gemäldegalerie, StAB, DSt 54, 93. Ausstellung.

<sup>61</sup> Bochumer Volksblatt vom 6.11.1930; ähnlich auch Westfälische Volkszeitung und Bochumer Anzeiger vom 6.11.1930.

<sup>62</sup> Ausstellungsverzeichnis Städtische Gemäldegalerie, StAB, DSt 54, 105. Ausstellung.

<sup>63</sup> Dr. Gehring, 22 Bochumer stellen aus, in: Bochumer Anzeiger vom 5.11.1931.

<sup>64</sup> May, „Richard Sprick, ein westfälischer Maler“ (wie Anm. 23).

<sup>65</sup> Vgl. u.a. Uthoff, Meister des Porträts (wie Anm. 47) sowie: Uthoff, Richard Sprick zum Gedenken (wie Anm. 1).



lers im Vergleich mit der kaum noch fassbaren Fülle an Landschaftsbildern und Porträts nur einen unverhältnismäßig kleinen Teil seines Gesamtwerks ausmacht, der zudem in alle Welt verstreut und fast nur noch aus fotografischen Katalog-Abbildungen und/oder aus verbalen Beschreibungen in Ausstellungsberichten überliefert ist. Vielleicht hing es mit der politischen Zeitenwende von 1933 zusammen, dass Sprick danach kaum noch in dieser Art gearbeitet hat<sup>66</sup> und seine vorher entstandenen Bilder dieses Typs aus der öffentlichen Kunstpräsentation verschwanden. Es ist jedenfalls bemerkenswert, dass ausgerechnet der „Prophet“, eine der wohl stärksten Arbeiten des Künstlers aus diesem Genre, während der NS-Zeit in keiner einzigen Ausstellung gezeigt wurde und dass Sprick 1937 auf der Rückseite dieses Bildes eine weitere Ölarbeit auf die Leinwand brachte, der er den Titel „Zuschauer“ gab. Auch kein anderes seiner sozial ambitionierten Bilder, noch Anfang der 30er Jahre wiederholt ausgestellt und von der Kunstkritik in hohen Tönen gelobt, trifft man zwischen 1933 und 1945 in den lokalen und regionalen Ausstellungen wieder, in denen Sprick im übrigen regelmäßig präsent war<sup>67</sup>, jedoch mit Landschaftsbildern und Porträts.

Natürlich entsprachen „hässliche“ Darstellungen aus dem Realismus der 20er Jahre nicht nationalsozialistischem Kunstgeist, zumal ihre veristischen Vorgänger zur „entarteten“ Kunst zählten. Dem Richard Sprick, der als „Pressezeichner“ regelmäßig die „Westfälische Landeszeitung Rote Erde“, das in Dortmund erscheinende überregionale NS-Blatt, mit Zeichnungen aus der Theaterwelt belieferte und gelegentlich auch eine persönlich „gute Presse“ in den NS-Medien fand, hat man sie wohl als „Jugendsünden“ großmütig nachgesehen. Jedenfalls merkt eine Zeitschrift der Hitlerjugend Mitte 1937 in ihrem sonst positiven Bericht über diesen „Maler aus dem Kohlenpott“ mit kritischem Unterton an, er sei „in Gefahr“ gewesen, „auch nicht davor zurückzuschrecken, Hässliches und Niederdrückendes mit mitleidsloser Brutalität darzustellen“, jedoch „gesund

genug gebaut, um sich nach wenigen Versuchen und Stürzen abzufangen“.<sup>68</sup> Auch die Westfälische Landeszeitung Rote Erde erwähnt in ihrem einige Monate später unter der Überschrift „Lebendige, lebensbejahende Kunst“ ein „zu Überspitzungen und Gewaltigkeiten neigendes Ringen“ des Künstlers aus dessen ersten Jahren.<sup>69</sup>

Vielleicht fiel in die Kategorie der „Überspitzungen“ und des „Hässlichen“ nach NS-Einschätzung auch Spricks Bild „Vater und Sohn“, das heute nur noch dem Titel nach bekannt ist. Die Städtische Kunstgalerie Gelsenkirchen hatte es erworben.<sup>70</sup> Dort wurde es 1937 im Zuge der nationalsozialistischen Säuberungsaktionen zur „Entarteten Kunst“ zusammen mit anderen Kunstwerken beschlagnahmt, und seitdem ist es verschwunden.<sup>71</sup>

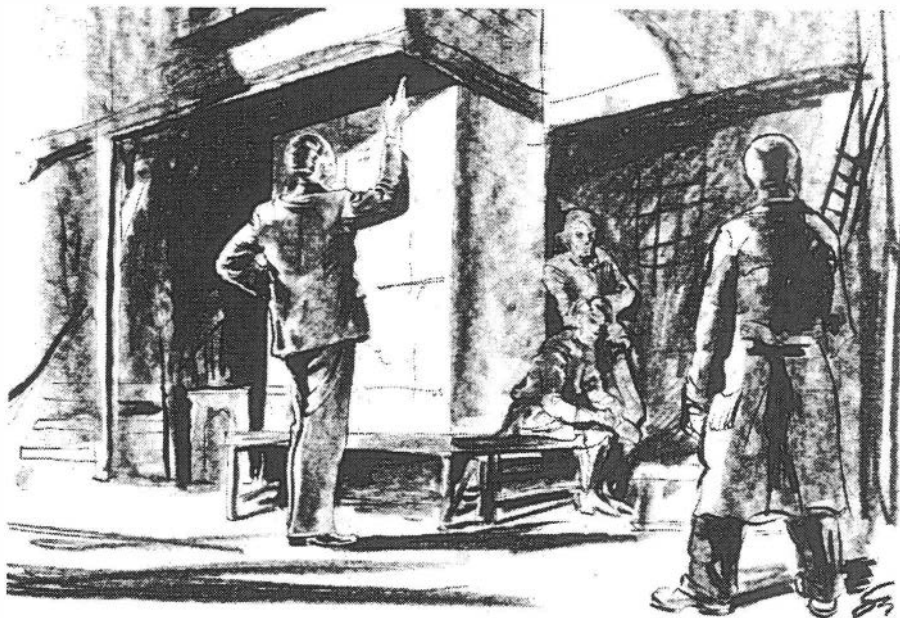


Abb. 6: Saladin Schmitt bei einer Probe zu „Agnes Bernauer“

Richard Sprick hat Bochum verlassen, als das Haus Umlandstraße 83, in dem er wohnte, Pfingsten 1943 durch einen Bombenangriff zerstört wurde. Er zog in seine lip-pische Heimat, wo seine Vorfahren Jahrhunderte lang einen Hof bewirtschaftet hatten. In Schötmar bei Bad Salzuflen (später dorthin eingemeindet) baute er nach Kriegsende ein kleines Wohn- und Atelierhaus in Fach-

<sup>66</sup> Im Jahre 1955 hat er ein Bild mit dem Titel „Diskussion“ gemalt, in dem zwei Farbige und ein Weißer heftig gestikulierend diskutieren. Es war 1996 in der Jubiläumsausstellung des Bochumer Künstlerbundes zu sehen.

<sup>67</sup> In den Bochumer Ausstellungen der Städtischen Gemäldegalerie, auf regionaler Ebene vor allem in den „Großen westfälischen Kunstausstellungen“ im Haus der Kunst in Dortmund, aber auch in Hagen und Düsseldorf, vgl. Ausstellungsverzeichnis in Kestermann (wie Anm. 2), S. 117.

<sup>68</sup> „hy“, Deutsches Kulturleben. Ein Maler aus dem Kohlenpott. Sprick – zwar „schon“ 36 Jahre alt, in: HJ-Publikation vom 17.7.1937, deren Titel nicht festgehalten wurde, im Archiv Kestermann.

<sup>69</sup> Dr. Emil Strodthoff, Lebendige, lebensbejahende Kunst. Zum Schaffen des Bochumer Malers und Zeichners Richard Sprick, in: Westfälische Landeszeitung Rote Erde vom 12.11.1937.

<sup>70</sup> Es wurde im November 1927 in der Bochumer Gemäldegalerie im Rahmen einer Ausstellung des Bochum-Gelsenkirchener Künstlerbundes gezeigt (Märk. Sprecher v. 31.10.1927) und kam vielleicht durch diese Querverbindung in die dortige Kunstgalerie.

<sup>71</sup> Schreiben des Kulturamtes der Stadt Gelsenkirchen vom 14.4.1948 an Richard Sprick, abgebildet in Kestermann (wie Anm. 2), S. 65.

werk, in dem er, unterbrochen von zahlreichen Studienreisen durch West- und Südeuropa, bis zu seinem Tode Anfang 1968 malte und zeichnete, als „Meister von Porträt und Landschaft“.<sup>72</sup>

Sein künstlerisches Nachkriegsschaffen in Ostwestfalen konnte in diesem Beitrag, der sich mit seiner Bochumer Zeit und seinem Weg dorthin befassen sollte, nur gestreift werden. Die Arbeit seiner weiteren Jahre hätte eine eigene Würdigung verdient, denn ihre Ergebnisse wurden nicht nur in zahlreichen lokalen Ausstellungen seiner ostwestfälischen Heimat, sondern auch in einer Reihe Kunstaustellungen von landesweiter Bedeutung gezeigt,<sup>73</sup> und viele seiner Arbeiten befinden sich längst in staatlichen und kommunalen Museen und Kultureinrichtungen.<sup>74</sup>

Der früheren Bochumer Wirkstätte blieb Richard Sprick nach dem Krieg zwar noch durch seine Mitgliedschaft im 1946 gegründeten Bochumer Künstlerbund verbunden,<sup>75</sup> und 1955 war er auch noch einmal in dessen Ausstellung im Baltz-Haus mit Bildern präsent,<sup>76</sup> doch sein künstlerisches Schaffen hatte neben der bereits erwähnten Illustration des Jubiläumsbandes der Shakespeare-Gesellschaft nur noch einmal Bezüge zum Ruhrgebiet: Im Jahre 1950 illustrierte er zwei Bücher des westfälischen Schriftstellers Walter Vollmer, die in phantasievoll-köstlichen Erzählungen und den dazu passenden Illustrationen des Künstlers Richard Sprick vom Leben zwergenhafter Berggeister in den Tiefen der Langendreerer Zeche „Siebenplaneten“ und der Wattenscheider Zeche „Zur fröhlichen Morgensonne“<sup>77</sup> berichten.



Abb. 7 (rechts) sowie Abb. 8 (Umschlagrückseite): Illustration zu *Johannisfest auf Siebenplaneten*

#### Abbildungsnachweis

Abb. 1: Reproduktion der Abbildung in: Hellweg 7 (1927) S. 410; Abb. 2: Reproduktion aus dem Archiv Karen Kestermann; Abb. 3-7 sowie Umschlagrückseite: Sammlung Sprick im Stadtarchiv Bochum.

<sup>72</sup> Überschrift einer Würdigung des Künstlers durch die Westfälische Zeitung in Bielefeld am 3.1.1961 aus Anlass der Vollendung seines 60. Lebensjahres.

<sup>73</sup> Einzelausstellungen fanden in seiner Lippischen Heimat u.a. in Detmold, Herford, Lemgo und Bad Salzuflen statt. Wiederholt war er an Gruppenausstellungen im Westfälischen Landesmuseum Münster und im Kunstmuseum Düsseldorf beteiligt. Vgl. Verzeichnis seiner Ausstellungen und Ausstellungsbeteiligungen in Kestermann (wie Anm. 2), S. 117/118.

<sup>74</sup> Kestermann (wie Anm. 2), S. 121.

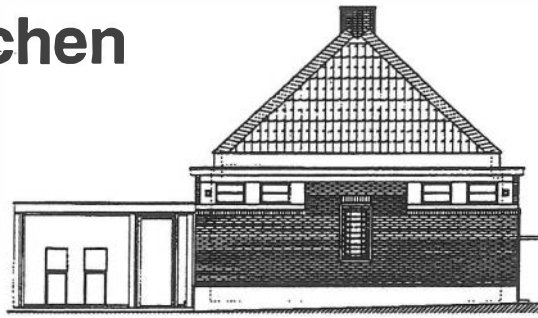
<sup>75</sup> Bochumer Künstlerbund (Hrsg.), 50 Jahre Bochumer Künstlerbund, Bochum 1996, S. 218.

<sup>76</sup> Abbildung seines dort gezeigten Bildes „Auf Jersey“ in Ruhr-Nachrichten Bochum vom 6.12.1955.

<sup>77</sup> Walter Vollmer, „Weltreise zur fröhlichen Morgensonne“ sowie Walter Vollmer, „Johannisfest auf Siebenplaneten“, beide Düsseldorf 1950.

# Aus dem Häuschen

## Berichtenswertes von der Kortum-Gesellschaft



### ● Runder Geburtstag

Gesundheit, Optimismus und weiterhin fröhlichen Taten-drang wünscht die Kortum-Gesellschaft Bochum e.V. ihrem Vorsitzenden Eberhard Brand zum 60. Geburtstag. Pünktlich im August diesen Jahres haben wir ihm ein kleines Werk des Bochumer Künstlers Ignatius Geitel im Namen aller Mitglieder mit herzlichem Dank für sein großes Engagement für die Kortum-Gesellschaft und ihre Ziele überreichen können. Und wir haben ihm erzählt, wie das damals 1979 war, als er – gemeinsam mit Christel Darmstadt und Gerhard Klapper – das „sinkende Schiff“ der Kortum-Gesellschaft wieder flott machte. Seit 1981 hält er als Vorsitzender den Verein erfolgreich auf Kurs.

### ● Silbernes Buch

Das „Silberne Buch“, unsere Ehrung für Verdienste um die Ziele der Kortum-Gesellschaft, geht in diesem Jahr an Kurt Dörnemann für seine vielfältigen und erfolgreichen Aktivitäten um Kortums „Jobsiade“. Das von ihm geschaffene Puppenspiel ist bis heute beliebt. In diesem Jahr hat Dörnemann eine Neuauflage der „Jobsiade“

in der Version von Wilhelm Busch betreut. Hildegard Braumann erhält das „Silberne Buch“ für ihr persönliches Engagement im Verein, aber auch stellvertretend für ihren Hausmusik-Kreis, der uns schon oft mit Musik aus Renaissance und Frühbarock erfreut hat. Die Ehrung fand am 23.11.2003 im Rahmen der herbstlichen Kaffeetafel auf Haus Kemnade im Rittersaal statt.

### ● Niobe-Mosaik

Das Niobe-Mosaik auf dem Freigrafendamm wird restauriert. Es war ein langer Weg zu diesem Entschluss, der nun endlich von allen Parteien und der Verwaltung zu diesem erfreulichen Ergebnis gebracht werden konnte. Die Niobe wurde 1954 von Ignatius Geitel als „Ehrenanlage für die Toten des 2. Weltkrieges“ errichtet und trotz ihrer ganzen Gestaltung dem Ungeist der gegenüberliegenden NS-Trauerhallen: Niobe, die Königin von Theben, hatte die Göttin Leto erzürnt. Denn Niobe hatte sieben Söhne und sieben Töchter und behauptete, sie habe wegen dieser großen Kinderschar eher Verehrung verdient als die Göttin, die ja nur wegen ihrer beiden Zwillingkinder Artemis und Apollon verehrt wurde. Die

Göttin schickte daraufhin ihre Zwillinge aus, die 14 Kinder der Niobe zu töten. Im Gram über diese Untat wurde Niobe versteinert und ihre Tränen zu einer Quelle im Fels. Das furchtbare Unglück habe sie aber durch ihre Hoffahrt selbst verschuldet, heißt es in den Überlieferungen.

Geitels Niobe ist also mit einer Botschaft an uns versehen, die in etwa lautet: „Wer Gewalt sät, wird Gewalt ernten“. Die Botschaft wird auch dadurch unterstrichen, dass der Aufbau des Bildes sich auch an Picassos Guernica orientiert. Geitels Niobe steht in Form und dieser Aussage in der Mahnkultur der Bundesrepublik ziemlich einzigartig da.

Das Wesentliche zur Geschichte der Niobe in Bochum und Geitels hat Clemens Kreuzer in einer Begleitschrift zu einer Ausstellung zusammengestellt, die dem 90. Geburtstag des 1985 verstorbenen Künstlers Ignatius Geitel gewidmet ist. Sie wurde von der Nachlassverwalterin und Lebensgefährtin Inge Diergardt im Haus des Künstlers am 14.11.03 eröffnet und steht Interessierten auf Anfrage offen (Tel. BO 471378). Der Schwerpunkt der Ausstellung liegt auf Geitels umfangreichen Werk im öffentlichen Raum, das so bisher noch nie zusammengestellt wurde und einen Besuch unbedingt lohnt.

## ● Spielzeitheft des Schauspielhauses

Eine Empfehlung gilt dem aktuellen Spielzeitheft des Schauspielhauses Bochum, in dem unsere schönsten Bauten der 50er Jahre hervorragend ins Bild gesetzt sind. Anlass ist der Geburtstag des 1953 im eleganten Neubau wiedereröffneten Schauspielhauses. Nachdem sich die Kortum-Gesellschaft seit den 80er Jahren für die Nachkriegsarchitektur einsetzt und dafür damals eher belächelt wurde, ist es sehr angenehm zu sehen, dass diese wichtige Ära unserer Stadt nun allgemeine Anerkennung genießt. Zur Zeit ist es aber immer noch offen, was aus den beiden wichtigen Gebäuden der Stadtwerke und der Wirtschafts- und Verwaltungsakademie werden wird. Ein Blick in das Spielzeitheft beweist deren architektonisch hohen Rang.

## ● „Kortum-Stein“ In der Christuskirche

Zuletzt sei angemerkt, dass der Stein der Kortum-Gesellschaft an der Christuskirche wieder zu sehen ist. Sie erinnern sich, das wir zur Erhaltung des Turms den Stein 006 direkt unterhalb der Kreuzblume an der Turmspitze „gekauft“ haben. Das Gerüst ist weg, der letzte Bauabschnitt hat begonnen. Es geht dabei ganz wesentlich um die Restaurierung des Gedenkkapelle von 1931 im Turm. Dazu gibt es eine Ausstellung im Turm, die über eine Voranmeldung bei Hans Hanke (Tel. BO 512191) besucht werden kann und von seinem Seminar am Kunstgeschichtlichen Institut der Ruhr-Uni erarbeitet wurde. Zur Ausstellung ist ebenfalls eine Begleitschrift erschienen.

## ● Sakrale Baukunst in Bochum

So lautet der Titel eines neuen phänomenalen Buches, das Dr. Christel Darmstadt für die Kortum-Gesellschaft herausgegeben hat und das von Rüdiger Jordan mit Ulrich Büchold geschrieben wurde. Der Band enthält Angaben und hochwertige Fotos von etwa 100 Kirchen und anderen Andachtsräumen, die überaus ansprechend in das Buch gefügt sind. Dass von allen Bauten Innen- und Außenaufnahmen geboten werden, fällt besonders angenehm auf. Die gründliche Recherche sowie die hervorragende Erschließung der Informationen macht den schönen Band zu einem Standardwerk, an dem man nicht vorbeigehen sollte.

**B**eiträge mit Neuigkeiten und Informationen für diese Spalte sind uns jederzeit willkommen.

### ● Die Autoren dieses Heftes

Dr. Dietmar Bleidick  
Yorckstraße 16  
44789 Bochum

Clemens Kreuzer  
Breite Hille 2 a  
44892 Bochum

**B**itte besuchen Sie unsere Veranstaltungen:

**D**as Haus der Kortum-Gesellschaft steht an der Bergstraße 68 a gegenüber dem Kunstmuseum Bochum.

**S**ie erreichen es auch mit den Buslinien 336, 353 und 354, deren Haltestelle „Alter Stadtpark“ direkt bei uns vor der Tür liegt.

## EILE UND WEILE

### 5. Geschichtswettbewerb

12. September 2003 bis 29. Mai 2004

Das Thema des Wettbewerbs ist nicht das bekannte Oxymoron „Eile mit Weile“, denn dies könnte missverstanden werden, so als ob es mit dem Ruhrgebiet und seinem Wandel nicht pressieren würde. Eher das Gegenteil ist der Fall und der Titel *Eile und Weile* ist als Anregung zu verstehen, sich mit den ganz unterschiedlichen Geschwindigkeiten der politischen, ökonomischen, ökologischen, sozialen, technischen und kulturellen Veränderungen im Ruhrgebiet zu beschäftigen.

Denn betrachtet man die Jahrhunderte vor der Industrialisierung, so ist es eine Geschichte von langer Dauer: Eine Zeitlang, zwischen dem 12. und ausgehenden 18. Jahrhundert (nicht vorher, als die Christianisierung und Besiedlung eigene Dynamiken entfaltet), schien an der Ruhr die Zeit beinahe still zu stehen. Einige Kundige haben gemeint, das Mittelalter habe bis dahin angedauert, und erst die Industrialisierung hätte das Ruhrland aus dem Schlaf geholt. Ein Film, wenn es ihn denn gäbe, der die Erdoberfläche des Ruhrgebietes im 19. und 20. Jahrhundert im Zeitraffer zeigte, könnte die dann einsetzende überfallartige Geschwindigkeit der Ausdehnung und des Zusammenwachsens der Städte zu Siedlungshäufen und das Emporschießen der Zechentürme, Schornsteine und Fabriken zeigen. Und gar die Zunahme der Geschwindigkeit in diesen Gebäuden und auf den Wegen und Schienen, atemberaubend. Und wenn man in die Köpfe der Menschen schauen könnte, würde man auch heute noch neben hohen Anpassungsleistungen der Beteiligten und Betroffenen, manchen Geistesblitz und Erfindungsgenialitäten auch die langsamen Rhythmen der Wahrnehmung und Verarbeitung der Umstände, das gemächliche Reifen von Gedanken und Verhaltensmustern sehen, wie sie Menschen nun einmal zu eigen sind. Diese Gleichzeitigkeiten und Ungleichzeitigkeiten, die lange Dauer und die kurzen Momente soll der 5. Geschichtswettbewerb zur Betrachtung und zur Verarbeitung zu Beiträgen anregen. Die Themen des Wettbewerbs sind keineswegs auf das Industriezeitalter begrenzt, sondern können weit in die Geschichte der Region zwischen Ruhr und Lippe zurück reichen.

Veranstalter des 5. Geschichtswettbewerbs *Eile und Weile* sind das Forum Geschichtskultur an Ruhr und Emscher und der Kommunalverband Ruhrgebiet, Förderer ist das Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes NRW und Unterstützer die Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur. Der Wettbewerb startete am 12. September 2003 und ist bis zum 29.

Mai 2004 ausgeschrieben. Das Thema ist mit Absicht in produktiver Unschärfe gehalten, damit sich möglichst viele Arbeiten in diesem Rahmen wiederfinden können, und niemand sich als Person oder mit seiner Arbeit ausgegrenzt fühlt.

Beteiligen können sich daher alle, die sich für die Geschichte dieser Region interessieren, die sich hauptberuflich oder neben-/ehrenamtlich, täglich, sporadisch oder erstmalig mit historischen Abläufen und Ereignissen beschäftigen. Der Wettbewerb richtet sich auch an Schüler und Schülerinnen. Die Beiträge müssen nicht extra für den Wettbewerb erstellt werden, dürfen aber nicht älter als drei Jahre sein. Eingereicht werden können Publikationen, Fotoserien, Filme/Videos, Drehbücher, CD-ROMs, Theaterstücke, Aufsätze und anderes als Einzel-, Gruppen- oder Klassenbeiträge.

Es wird ein Sonderpreis für Arbeiten über interkulturelle Beziehungen und Zu- und Einwanderung ins Ruhrgebiet ausgelobt. Das Thema der Interkulturalität ist für das Ruhrgebiet historisch nichts Neues, weil hierhin seit dem 19. Jahrhundert bis heute Menschen in großer Zahl eingewandert sind. Neu aber sind zum Beispiel die Phänomene der globalen Streuung der Herkunftsländer, der nicht nur ökonomisch zu umreißenen Motive und Art und Ausmaß der Kulturdifferenz der Migranten. Der relativ hohe Ausländeranteil von 10 Prozent der etwa 5 Millionen im Ruhrgebiet lebenden Menschen legt eine Beschäftigung mit diesen Themen nahe.

Die unter allen Beiträgen herausragenden Arbeiten werden mit einer Summe von € 30.000 durch eine interdisziplinär zusammengesetzte Jury ausgezeichnet.

Der letzte Wettbewerb „... kein Thema. Bild und Gestalt des Ruhrgebietes“ von 1999 bis 2000 konnte 320 Personen zu einer (vielfach) kritischen Auseinandersetzung und intensiven Beschäftigung mit Aspekten der Ruhrgebietsgeschichte bewegen. Auch dieses Mal werden die Beiträge wieder in Kategorien unterteilt: in die von Schülerinnen und Schülern, von historisch interessierten Laien und von wissenschaftlich und journalistisch professionell Arbeitenden.

Informationen zum Geschichtswettbewerb *Eile und Weile* enthält ein Faltblatt, das auf telefonische Anfrage gerne zugeschickt wird, sowie das Internet.

### Organisationsbüro

Susanne Abeck

Forum Geschichtskultur an Ruhr und Emscher e.V.

Emscherallee 11, 44369 Dortmund

fon 0231/931122-90 - fax 0231/931122-10

email: [info@eileundweile.de](mailto:info@eileundweile.de)

Homepage: [www.eileundweile.de](http://www.eileundweile.de)



*Illustration zu „Johannistfest auf Siebenplaneten“  
von Richard Sprick*