

B CHUMER ZEITPUNKTE

Beiträge zur Stadtgeschichte, Heimatkunde und Denkmalpflege Nr. 35



Inhalt

- 3** *Hans H. Hanke*
Der Zug ist noch nicht abgefahren – Berichte zum Nordbahnhof
- 16** *Shanice Leßmann*
Die Kirche St. Nikolaus von Flüe
- 25** *Delia Elisa Pätzold*
Elisabeth Treskow – Handwerkerin, Künstlerin, Pionierin
- 32** *Annkathrin Schwedhelm*
Begehbare Geschichte – Der Bergmann-Kotten in Bochum-Laer
- 37** *Richard Höwische*
Neun unter Denkmalschutz gestellte Brücken des Gleisdreiecks in Bochum
- 42** **Aus dem Häuschen**

Bild auf der Titelseite:
*Der ehemalige Nordbahnhof
in Bochum*
(Hans H. Hanke)



Impressum

Bochumer Zeitpunkte
Beiträge zur Stadtgeschichte,
Heimatkunde und Denkmalpflege
Heft 35, Februar 2016

Herausgeber:

Dr. Dietmar Bleidick
Wiemelhauser Straße 255,
44799 Bochum
Tel.: 0234 3254833
Fax: 0234 3254844
Mobil: 0151 46616720
Email: bleidick@bleidick.com
für die Kortum-Gesellschaft Bochum
e.V., Vereinigung für Heimatkunde,
Stadtgeschichte und Denkmalschutz
Kirchharpener Straße 14
44805 Bochum
Email: Kortum.eV@web.de

Redaktion:

Dr. Dietmar Bleidick, Peter Kracht

Layout:

Peter Kracht
Email: peterkracht@gmx.de

Redaktionsschluss:

jeweils 15. Juli und 15. Dezember

Druck:

A. Budde GmbH
Berliner Platz 6 a, 44623 Herne

Peter Kracht – Verlag
ISSN 0940-5453

Schutzgebühr: € 3,00
Für Mitglieder der Kortum-
Gesellschaft kostenlos.

Der Zug ist noch nicht abgefahren – Berichte zum Nordbahnhof

In diesem Beitrag sollen zunächst Anlass und Auswirkungen der Diskussion um das Empfangsgebäude des ehemaligen Nordbahnhofes Bochum aufgezeigt werden, die seit einigen Monaten geführt wird. Dann wird die Geschichte des Gebäudes geschildert und gewertet. Zum Schluss sollen Nutzungskonzepte skizziert werden. Zusammengeführt sind hier Forschungsergebnisse von Hubert Schneider und Manfred Keller als Mitglieder der Nordbahnhof-Initiative sowie des Journalisten Fritz-Wicho Herrmann-Kümper mit den Erkenntnissen des Autors. Der Autor ist insofern größtenteils nur Berichterstatter, nicht aber Urheber der hier vorgestellten Fakten.

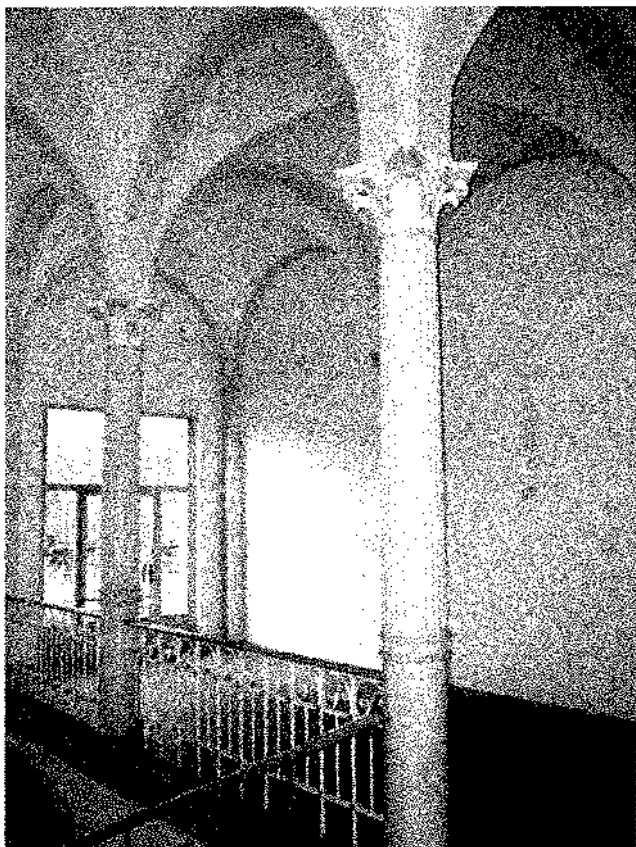


Abb. 1: Der Nordbahnhof 2010 mit dem erhaltenen prächtigen Treppenhaus von 1873, dass sich hinter der Wand wohl fortsetzt.

Die Diskussion

Im Mai 2015 wurde Pläne bekannt, den Nordbahnhof abzureißen. Die Kortum-Gesellschaft hat sich dagegen

eingesetzt.¹ Zunächst durch unbeantwortete Gesprächsangebote. Am 7. Mai 2015 haben wir bei der LWL-Denkmalpflege – also dem Landesamt für Denkmalschutz – sowie der Stadt Bochum beantragt, das Gebäude als Baudenkmal zu schützen. Im September sind wir dann mit dem Thema an die Öffentlichkeit gegangen, um unsere Meinung zu überprüfen. Schon kurz darauf sahen wir uns bestätigt. Denn eine hohe Zahl von Bochumer Bürgerinnen und Bürgern hat sich ebenfalls für den Erhalt des Gebäudes ausgesprochen. Das geschah im sozialen Medium „Facebook“, der Bochumer Presse, in Fernsehsendern, in politischen Gremien, durch die Online-Petition eines Bürgers mit rund 1.400 Unterstützern und sogar durch ein großes Spruchbanner „Bahnhof Bochum Nord erhalten“ in der Fankurve des VfL Bochum im Spiel am 31. September 2015.

In erster Konsequenz bestätigte die Verwaltung durch eine Mitteilung im Ausschuss für Planung und Grundstücke am 27. Oktober 2015 unsere Rechtsauffassung: Bevor nicht der Denkmalwert des Gebäudes Nordbahnhof erneut geprüft worden ist, kann eine Abrissgenehmigung nach Gesetzeslage nicht erfolgen, denn das Unterschutzungsverfahren unterliegt dem Grundsatz der „Ermittlung von Amts wegen“.² Das heißt, wenn der Stadt Anhaltspunkte bekannt sind, die für die Denkmaleigenschaft eines Objektes sprechen, muss sie das gemeinsam mit der LWL-Denkmalpflege prüfen. Außer dem Abrissantrag gab es allerdings eine zweite rechtliche Hürde vor dem Ziel, den Nordbahnhof zu retten: Nach unseren Auskünften fiel eine Prüfung des Denkmalwertes 1986 zunächst positiv, dann aber 1997 negativ aus. Ein den Denkmalwert ablehnendes Votum der LWL-Denkmalpflege kann nur geändert werden, wenn sich neue, 1997 nicht geprüfte Tatsachen ergeben haben. Die gab es. Es waren die oben erwähnten Forschungsergebnisse der Nordbahnhofinitiative zur Rolle des Bahnhofes in der Verfolgung und Ermordung jüdischer Bürger und Bürgerinnen sowie unsere Erkenntnisse zur Rolle des Nordbahnhofes im Wiederaufbau Bochums nach 1945. Dazu weiter unten mehr.

Zuzugestehen ist, dass der Abrissantrag nach unserem Wissen nicht ohne Grund kam. Zum einen hatten die jetzigen Eigentümer – die Firma Fiege – den Bahnhof um das Jahr 2000 im abgesicherten Bewusstsein gekauft, dass es sich nicht um ein Baudenkmal handelt. Ihr Ziel war es dem Vernehmen nach trotzdem, den Nordbahnhof als Attraktion zu erhalten. Soweit wir wissen, haben sich die Eigentümer auf dieser Basis viele Jahre bemüht, eine wirtschaftliche neue Nutzung für das Gebäude zu finden. Ergebnis war dann aber wohl, dass weder ein Firmen-

¹ Siehe Kurzbericht „Aus dem Häuschen“ in: Bochumer Zeitpunkte Heft 2/2015, S. 36-37.

² § 24 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG NRW) in Verbindung der speziellen Vorschriften des § 3.2 Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG) begründen das.

Museum, noch eine Gastronomie, noch eine Büronutzung oder Einzelhandel auf zumutbarer wirtschaftlicher Basis realisierbar erschienen. Bauliche Einschränkungen sind nach unserer Kenntnis: Das Grundstück ist sehr eng um das Gebäude geschnitten, schon der Bahnsteig scheint nicht mehr dazu zu gehören. Angeblich sind die Belichtungsverhältnisse im Erdgeschoss kompliziert. Eine Rückwand ist feucht. Es fehlt an Raum für Parkplätze auf diesem Grundstück. Dicht unter dem Haus verläuft die U-Bahn. Der Tunnel schränkt möglicherweise die Kellernutzung ein. Zwischen dem Gebäude und der Statik des U-Bahn-Tunnels besteht ein Abhängigkeitsverhältnis. Die Voraussetzungen sind also nicht einfach, aber nach dem jetzigen Stand des Wissens auch nicht unlösbar schwierig. Eine Lösung ist zudem greifbarer, wenn die Stadt sich für die Erhaltung und Nutzung einsetzt und dabei einen größeren Bereich entlang des Nordrings mit in den Blick nimmt. In einer öffentlichen Mitteilung in der Sitzung des Bochumer Planungsausschusses vom 27. Oktober 2015 heißt es dann auch entsprechend:

„Die Verwaltung sieht in der bislang größtenteils ungenutzten und in einem städtebaulichen ungeordneten Zustand befindlichen Fläche am Ostring zwischen Bahn, Nordbahnhof, Ostring und Schwanenmarkt eine potentielle Entwicklungsfläche, die mit der Fertigstellung des benachbarten Justizzentrums an Bedeutung gewonnen hat. Die Verwaltung begrüßt es, wenn durch eine durchgehende Bebauung am Ostring mit einer Büro- und Geschäftshausnutzung der Standort für Dienstleistung rund um den Hauptbahnhof und das künftige Justizzentrum gestärkt wird. Aus Sicht der Verwaltung ist es wünschenswert, dass eine mögliche Bebauung der Gesamtfläche eine klare Ausbildung zum Stadtring erhält. Es ist aber auch deutlich, dass eine Gesamtentwicklung nicht nur wegen der unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse, sondern auch auf Grund der geringen Grundstückstiefe und Nähe zur U-Bahn sowie durch den Umgang mit dem Bestand (im Wesentlichen ehemaliges Wacholderhäuschen und der Nordbahnhof) eine Herausforderung ist. Die geringe Tiefe der Entwicklungsfläche und die Schwierigkeit für zusätzliche Ein- und Ausfahrten zum Ostring lassen erkennen, dass das Thema Stellplätze für künftige Nutzungen einer besonderen Betrachtung bedürfen. Für eine städtebauliche Gesamtentwicklung kann der Nordbahnhof als historischer Ankerpunkt und stadtbildprägende Adresse am Ring genutzt werden. Die Adressfunktion und stadtbildprägende Bedeutung ist nicht nur in der historischen Fassade am Stadtring begründet, sondern bereits durch die von weitem vom Kurt-Schumacher-Platz vor dem Hauptbahnhof gegebene Sichtbarkeit des Nordbahnhofs geprägt. Dieser städtebauliche Aspekt ist in einer Gesamtentwicklung aufzunehmen.“

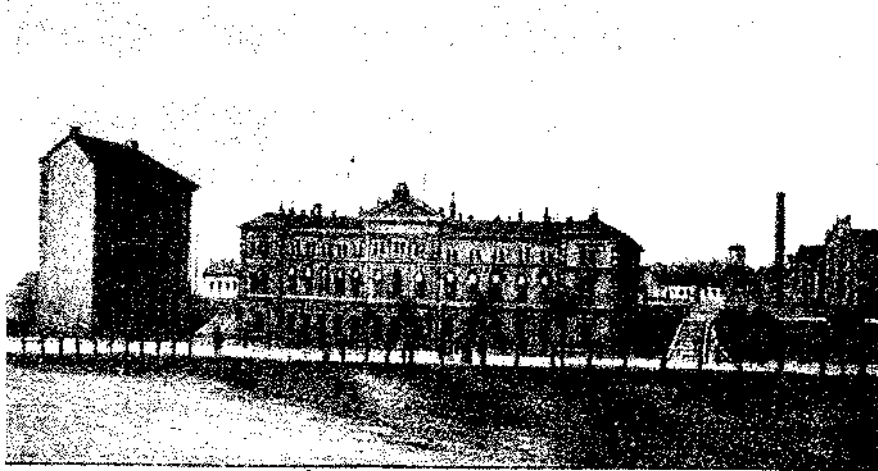
Im Dezember 2015 schlug die LWL-Denkmalpflege als Landesamt für Denkmalschutz nach Würdigung der von der Kortum-Gesellschaft in Verbindung mit Nordbahnhof-Initiative vorgebrachten bisher nicht gewürdigten Argumenten der Stadt Bochum vor, den Nordbahnhof als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt Bochum aufzunehmen.³ Unter dem Eindruck der seit September gewonnenen neuen Erkenntnisse und Eindrücke waren die Eigentümer fast umgehend bereit, mit Hilfe der Stadt alle Möglichkeiten für eine Erhaltung und neue Nutzung des Nordbahnhofs nochmals zu prüfen. Diese Prüfung dauert zum Redaktionsschluss dieses Beitrages Ende Dezember 2015 an und wird verständlicher Weise erst in den ersten Monaten 2016 beendet werden.

Zur Geschichte und zum Denkmalwert des Nordbahnhofs

Weil die Geschichte des Hauptbahnhofs bis vor kurzem gar nicht und seit der Diskussion nur in verstreuten Teilen dargestellt worden ist, wird im Folgenden versucht, zumindest alle vorliegenden Erkenntnisse zum nun diskutierten Empfangsgebäude im Zusammenhang darzustellen. Grundlagen sind zwei dankenswerter Weise zur Verfügung gestellte unveröffentlichte Manuskripte: Eine sehr umfangreiche Arbeit des Bochumer Journalisten Fritz-Wicho Hermann-Kümper vor allem für die Zeit des Bahnhofes von 1860 bis 1945 sowie ein Forschungsbericht von Hubert Schneider und Manfred Keller als Mitglieder der Nordbahnhof-Initiative zum „Nordbahnhof als Gedenkort von Deportationen in der NS-Zeit“. Hinzu kommen die eigenen Beobachtungen und Forschungsergebnisse des Autors für die Zeit des Wiederaufbaus der Bochumer Innenstadt. Um die Lesbarkeit zu verbessern, kann nicht jeder hier übernommene Satz aus den zur Verfügung gestellten Manuskripten mit einer Fußnote versehen werden. Es handelt sich aber tatsächlich überwiegend um stark gekürzte, leicht redigierte oder ergänzte, wörtliche Übernahmen aus beiden Quellen für die Schilderungen 1860 bis 1945. Für die übernommenen Fakten sind die Quellen und Urheberschaften in den Fußnoten nachgewiesen. Über dies hinaus waren die hier zum Teil veröffentlichten Abbildungen aus dem Bildarchiv des Presse- und Informationsamtes der Stadt Bochum sehr hilfreich.

³ Stadt Bochum, Mitteilung der Verwaltung in der Sitzung des Ausschusses für Planung und Grundstücke vom 27. Oktober 2015, Amt 61 41 (25 32) Vorlage Nr. 20152412, auf Anfrage der SPD-Ratsfraktion vom 18. August 2015 zum Nordbahnhof; Zum Stand der Denkmalbewertung freundliche Auskunft des Bochumer Stadtbaurats Dr. Markus Bradtke vom 22. Dezember 2015.

Ganz allgemein kann man feststellen, dass der heute am Ostring gelegene Nordbahnhof einer der wenigen noch erhaltenen historischen Bahnhofsgelände auf Bochumer Stadtgebiet ist.⁴ Gebaut im Jahr 1873 von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft als dritter Bahnhof in der heutigen Innenstadt, hieß er zunächst „Rheinischer Bahnhof“, ab 1880 „Bahnhof Bochum-Nord“. Der Nordbahnhof war außer für den Personen- auch für den zunehmenden Güterverkehr in der schwerindustriell geprägten Region Bochum von großer



Rheinischer Bahnhof.

Abb. 2: Der „Rheinische Bahnhof“, später „Bahnhof Bochum Nord“, jetzt Nordbahnhof vor 1880 – Noch ist die Fläche zwischen Altstadt und Bahnhof unbebaut.



Abb. 3: Das Empfangsgebäude 1909 mit der fertiggestellten, nach dem Bahnhof benannten Rheinischen Straße mit Blick entlang des heutigen Ostrings.

Bedeutung, auch wenn er neben dem Bahnhof Süd „nur“ der zweitwichtigste Bahnhof der Stadt blieb. Von den acht denkmalgeschützten Bahngeländen in Bochum ist keines älter als der Nordbahnhof: Das Empfangsgebäude Bahnhof Langendreer stammt von 1907/08, das Empfangsgebäude Bahnhof Dahlhausen von 1917, das Empfangsgebäude des ehemaligen Süd-Bahnhofes „Katholikentagsbahnhof“ - heute „Rotunde“ - von 1949, das Empfangsgebäude Hauptbahnhof Bochum von 1957, die vier Eisenbahnbrücken an der Strecke von Westring über den Nordring zum Nordbahnhof aus der Zeit ab 1904.

Betrachtet man zum Anderen die Innenstadt Bochums, also das Gleisdreieck, gibt es hier aus der Zeit vor 1918 nur eine Handvoll denkmalwerter Gebäude: Die Marienkirche von 1868/72, wiederaufgebaut 1953/53 – kein amtliches Baudenkmal -, das Gasthaus „Mutter Wittig“ von 1872/73, der Turm der Christuskirche von 1879/1959, die Kirche St. Joseph von 1891/92, das Alte Amtshaus an der Brückstraße 33 von 1894, die Dampfmühle Tauffenbach an der Gerberstraße 21 von 1897 sowie etwa 15 Wohn- und Geschäftshäuser von 1880 bis 1914 an der Arndtstraße, Kanalstraße, Am Kortländer sowie der Brüderstraße. Hinzu kommen die zwei Pfarrhäuser an St. Joseph und Propsteikirche, gebaut um 1900. Einige Fassaden haben sich entlang der Kortumstraße erhalten. Zu der Liste gehören auch die drei Bauten aus den Epochen vor 1800 im Gleisdreieck: das Brauhaus Rietkötter von 1737/56, die Pauluskirche von 1649/1954 und last not least die Propsteikirche St. Peter und Paul von 1517/1874/1959. Das ist wohl alles. Jedes Bochumer Gebäude in der Innenstadt aus der Zeit vor 1918 ist selten, keines ist überflüssig. Erst recht nicht der Nordbahnhof, wie zu zeigen ist.

Gründungsgeschichte

Die vom Kölner Direktorium geplante „Weiterführung der Rheinischen Bahn bis in das Kohlenrevier“⁵ war ursprüng-

⁴ Hans W. Bimbel, 125 Jahre Eisenbahn in und um Bochum. In: Hans H. Hanke, Hg., Bochumer Heimatbuch, Bd. 8. Bochum 1985, S. 171-180.

⁵ Zitiert nach Fritz-Wicho Herrmann-Kümper, Geschichte des Nordbahnhofes, unveröffentlichtes Manuskript, Bochum 1999 (i. F. Kümper 1999): Stadtarchiv Bochum, B2 Rheinische Eisenbahn 1862-1892, Bl. 2, Bericht über die am 26.d.M. (26.10.1862) angehaltene

lich nur bis Essen-Altenessen im rheinischen Ruhrgebiet vorgesehen. Dies stieß im westfälischen Ruhrgebiet, insbesondere in Bochum, auf heftigen Protest. In Bochum bildete sich ein Initiativkreis und forderten den Ausbau der zukünftigen rheinischen Bahnlinie bis in die Stadt. Zur Gründungsversammlung dieses Komitees am 26. Oktober 1862 erschienen Vorstände von Zechen und industriellen Betrieben, Vertreter der Stadt und der Landgemeinden im Bochumer Raum sowie zahlreiche kommunale Honoratioren. Darunter waren der Bochumer Landrat Pilgrim und Oberberggrat Küper vom preußischen Oberbergamt. Dem von der Versammlung gewählten Komitee gehörten neben Pilgrim schließlich Geheimrat Duckenmüller, Kreisbaumeister Haarmann, W. Mulvany, Grubendirektor von der Beck sowie die Herren Engelhardt und Ruppel an.⁶ Als diese Gruppe zunächst kein Erfolg hatte, bildete sich 1867 aus den Kreisen der Bochumer Wirtschaft und den lokalen Honoratioren eine neue Initiative, die am 22. Mai 1868 als Bochumer Delegation beim Handelsminister vorstellig wurde.⁷ Der gestattete am 14. Juni 1868 „Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Bochum nach Wattenscheid zum Anschluss an die Rheinische Eisenbahn“.⁸ Am 24. Mai 1869 genehmigte das Handelsministerium die Verlängerung der Streckenführung der Rheinischen Eisenbahn von Wattenscheid nach Bochum.⁹ Die Rheinische Eisenbahn stellte

Versammlung zur Weiterführung der Osterrath-Essener Bahn in den Kreis Bochum, zum Anschluß an die Bahnhöfe in Bochum und Herne.

⁶ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM B2 Rheinische Eisenbahn 1862-1892, Bl. 6, 7, Informationsveranstaltung für die Mitglieder der Handelskammern und des Magistrats im Hotel Hoppe 31.12.1863 / Bürgermeister Greve an Landrat Pilgrim 17.1.1866.

⁷ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM B2 Rheinische Eisenbahn 1862-1892, Bl. 15, 16, 17, 23, Eingabe an den Bochumer Magistrat 24.9.1867 / Protokoll der außerordentlichen Sitzung des Stadtverordneten-Kollegiums / Magistrat Bochum an den Handelsminister in Berlin 8.11.1867 / Handelsministerium an Magistrat Bochum 21.12.1867.

⁸ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM B2 Rheinische Eisenbahn 1862-1892, Bl. 25, 44, Handelsminister an Magistrat zu Bochum 14.6.1868 / Zweiter Bericht der Kommission für Handel und Gewerbe über Petitionen. Haus der Abgeordneten / 10. Legislatur-Periode II. Session 1868 No. 297 (15.2.1869) Berichterstatter Dr. Becker.

⁹ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM B2 Rheinische Eisenbahn 1862-1892, Bl. 65, 60, 77, 65, 76, 85, 87, Haus der Abgeordneten 10. Legislatur-Periode III, Session 1869, Fünfter Bericht der Kommission für Handel und Gewerbe über Petitionen, 21.1.1870, Berichterstatter Dr. Becker, Bürgermeister Greve an das Haus der Abgeordneten zu Berlin 31.12.1869 / Magistrat der Stadt Bochum an das Haus der Abgeordneten zu Berlin / Haus der Abgeordneten 10. Legislatur-Periode III. Session 1869, Fünfter Bericht der Kommission für Handel und Gewerbe über Petitionen, 21.1.1870, Berichterstatter Dr. Becker / Bureau-Direktor des Hauses der Abgeordneten an den Magistrat zu Bochum 28.2.1870 / Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten an das Königliche Eisenbahn-Commissariat zu Cöln 3.2.1870 (Abschrift) / Direktor der

aber erst am 4. Dezember 1870 das Konzessionsgesuch zum Bau und Betrieb der Strecke.¹⁰ Inzwischen brach 1870/71 der Französisch-Preußische Krieg aus, der eine Verzögerung der Verhandlungen bewirkt haben dürfte,¹¹ denn erst Anfang November 1871 berichtete der Reichstagsabgeordneter Becker in einem Brief an Bürgermeister Greve, dass „die Schwierigkeiten, welche der Fortführung der Rheinischen Bahn über Wattenscheid hinaus im Wege waren, insofern es sich um die Strecke bis Dortmund handelt, völlig beseitigt sind.“¹²

Die Rheinische Eisenbahn plante anfangs, ihren Bahnhof zwischen der Herner und der Bergstraße zu bauen. Schließlich war man dort in der Nähe der damaligen Zechen-Präsident in Hamme, mit der schon im Vorfeld des Streckenbaus ein Gleisanschluss vereinbart worden war.¹³ Hinzu kam die unmittelbare Nähe zum damaligen Bochumer Schlachthof in den Schmechtingwiesen – heute der Standort des Deutschen Bergbau-Museums. Nach einem weiteren Jahr, am 18. März 1873, folgte dann die baupolizeiliche Abnahme der Pläne „für die Bahnhöfe und größeren Bauwerke in der Linie Wattenscheid-Dortmund“.¹⁴ Die landespolizeiliche „Abnahme und Revision“ der Strecke Wattenscheid-Bochum wurde dann am 2. Oktober 1874 durchgeführt. Neben dem Landrat, den Bürgermeistern und den Beamten der Bauaufsicht nahmen auch Vertreter der Rheinische Eisenbahn, der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der Cöln-Mindener Eisenbahn teil: „Die Bahn wurde mit Lokomotiven befahren und überall da ausgestiegen, wo Interessenten

Rheinischen Eisenbahngesellschaft an das Königliche Eisenbahn-Commissariat zu Cöln, STADTARCHIV BOCHUM B2, Bl. 87; abgelehnt wurde lediglich eine gewünschte Tarifveränderung, die, entgegen dem Anliegen des Ministeriums, zu einer Erhöhung der Transportpreise für Massengüter geführt hätte. / STADTARCHIV BOCHUM, Bericht des Magistrats der Stadt Bochum (i. F. Bo Magistrat) 1869, S. 25.

¹⁰ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): F. W. R. Kind, Entwicklung und Ausdehnung der Eisenbahngesellschaften im niederrheinisch-westfälischen Kohlengebiet. Dissertation Münster i. W. 1908. In: W. Hilger, W., Hg., Die Eisenbahnen im Rhein-Ruhr-Gebiet 1838-1881, Verkehrsgeschichtliche Schriftenreihe Band 1: Kind - Hilger. Bonn 1978 (i. F. Kind 1908), S. 141.

¹¹ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): Kind 1908, S. 141 (wie Anm. 10)

¹² Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM B2 Rheinische Eisenbahn 1862-1892, Bl. 104, 107, 108, Reichstagsabgeordneter Becker an Bürgermeister Greve 3.11.1871 / Landrat von Forell zu Strünkede an Bürgermeister Greve 24.1.1872 / Magistrat zu Bochum an den Handelsminister 24.2.1872 / Königlich Preußisches Statistisches Bureau, Hg., Die historische Entwicklung des Deutschen und Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Netzes vom Jahre 1838 bis 1881, Berlin 1883, S. 76 / Horst Werner Dumjahn (Hg.), Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken, Eröffnungsdaten 1835-1935, ND Mainz 1984, S. 78.

¹³ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): Jörg Hajt, Eisenbahnen im mittleren Ruhrgebiet, Nordhorn 1994, S. 63.

¹⁴ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM B2 Rheinische Eisenbahn 1862-1892, Bl. 135 Landrat von Bockum-Dolffs an Bürgermeister Greve 7.3.1873.

sich eingefunden hatten oder landespolizeiliche Erörterungen zu pflegen waren.“¹⁵

Die Eröffnung und Inbetriebnahme der Strecke Bochum-Wattenscheid erfolgte schließlich am 15. Oktober 1874.¹⁶ Doch anders als man nach einer so langen und mühseligen Vorgeschichte hätte vermuten können, orga-

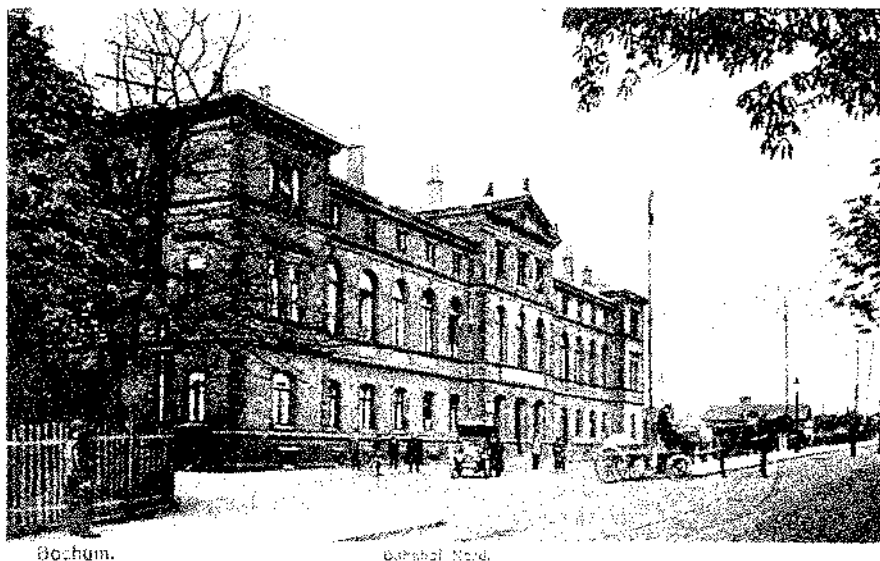


Abb. 4: Das Gebäude um 1914 mit der Rheinischen Straße in Gegenrichtung.

nisierte weder die Stadt noch die Rheinische Eisenbahn einen „festlichen Act“. Der war zwar ursprünglich geplant, doch dann zurückgestellt worden, weil man annahm, dass die amtliche Genehmigung zur Eröffnung nicht mehr rechtzeitig eintreffen werde. Als sie dann doch überraschenderweise kam, war es für die Organisation einer besonderen Feier zu spät.¹⁷ Das wollte man dann aber bei der Inbetriebnahme der Strecke Bochum-Dortmund am 19. November 1874 nachholen. Aber auch dieses Mal kam es aus den gleichen Gründen nicht dazu.¹⁸ So blieb die lange und beschwerliche, aber letztlich doch erfolgreiche Geschichte der Entstehung des heutigen Bahnhofs „Bochum-Nord“ ohne besondere öffentliche Resonanz. Die Berichterstattung des wichtigsten regionalen Blattes, des Märkischen Sprechers, war marginal. Auch nach der Vollendung der Strecke am 19. November

1874 erfolgte kein Bericht zur Eröffnung oder zur Bedeutung des Bahnhofs für die Stadt oder die Region. Ausführlicher wurde lediglich in der Ausgabe vom 22. November 1874 berichtet, dass es auf dem Bahnhof zwei Tage zuvor zu einem Unfall mit tödlichem Ausgang gekommen war.

„Rheinischer Bahnhof“ in privater Hand (1874-1879)

Mit den Bau des Rheinischen Bahnhofs – und der fast gleichzeitigen Kanalisierung der Goldbecke¹⁹ – veränderte sich dann das gesamte Stadtbild nördlich der kleinen Altstadt von Bochum.

Darpe beschrieb das so: „Gärten und Weiden wichen den Straßenfluchten und Neubauten; die Krümmede vor dem Beckthore, durch deren Gärten und Kuhweiden der Harpener Weg nach der Vöde zu sich hinzog, machte dem rheinischen Bahnhofs Platz; Hügel und Thal wurden durch Abtragung und Anschüttung zu ebenen Straßenlinien umgestaltet.“²⁰

Als 1874/75 die ersten Züge am Bahnhof verkehrten, gab es noch keine Straße zum „Rheinischen Bahnhof“, geschweige denn einen Straßennamen. Allein der „Restaurateur“ im Bahnhof, Theodor Schmitz, ist im ersten gedruckten Bochumer Adressverzeichnis mit Wohnsitz „Rheinischer Bahnhof“ erwähnt.²¹ Diesen Sachverhalt gibt auch seine Schankkonzession wieder: „Schmitz, Theodor, im Stationsgebäude der rheinischen Eisenbahn.“²² 1879 gab er diese Schankerlaubnis zurück, die den Ausschank und Kleinhandel mit Branntwein, Liqueur und Spirituosen erlaubte.²³ Sein Nachfolger wurde Ernst Eysenck, der ab 1880 die Gaststätte betrieb.²⁴ Der Wechsel in der Bahnhofsrestauration erfolgte damit parallel zur Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn, die zum 1. Januar 1880 stattfand. Zu jenem Zeitpunkt war der Bahnhof bereits an das städtische Straßennetz ange-

¹⁵ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM B2 Rheinische Eisenbahn 1862-1892, Bl. 171, Protokoll der landespolizeilichen Abnahme und Revision der rheinischen Strecke Wattenscheid-Bochum und der Zweigbahnen am 2.10. 1874; der Teil Bochum-Dortmund wurde am 5.11.1874 einer abschließenden Prüfung unterzogen, siehe ebd., Bl. 181, Protokoll der Prüfung und Abnahme der rheinischen Strecke Bochum-Dortmund 5.11.1874.

¹⁶ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): Eisenbahnstrecken, S. 106 (wie Anm. 12).

¹⁷ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM, Märkischer Sprecher 15.10.1874, S. 3.

¹⁸ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM, Märkischer Sprecher 19.11.1874.

¹⁹ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): Karl Brinkmann, Bochum, Aus der Geschichte einer Großstadt des Ruhrgebietes, Bochum 1950, S. 136.

²⁰ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): Franz Darpe, Geschichte der Stadt Bochum, Bochum 1894, S. 580.

²¹ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): Bochumer Adressbuch 1874/75, S. 122.

²² Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM, B 331, Bl. 149.

²³ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM, B 331, Bl. 149.

²⁴ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM, Bochumer Adressbuch 1880, S. 153.

geschlossen und hatte die Anschrift „Rheinische Straße 27“.²⁵

Das Bahnhofsgebäude selbst war damals repräsentativer als heute. Es muss angenommen werden, dass die Rheinische Eisenbahn mit dem Bahnhof einiges vorhatte. Darauf weist auch die Tatsache hin, dass von Anbeginn ein Restaurant vorhanden war. Das Gebäude und die damit erwartete Anzahl der Nutzer war der gehobenen „Classe E“ der Rheinischen Empfangsgebäude-Rangordnung zuzuordnen.²⁶ Solche Gebäude enthielten folgende Räume:

- „1. Wartesaal I. II. Classe
2. Wartesaal III. IV. Classe
3. Damenzimmer
4. Wartehalle I. II. Classe
5. Wartehalle III. IV. Classe
6. Buffetraum
7. Dienstraum für Billets und Telegraphie
8. Dienstraum für die Gepäckexpedition
9. Portierzimmer (für Handgepäck)
10. Zimmer des Stationsvorstehers
11. Vestibül (mit Corridor)
12. Perronhalle (jedoch nur bei den bedeutendsten Bauten dieser Classe).“

Hinzu kamen sechs bis sieben Wohnungen. Die im Nordbahnhof ergänzte „Restauration“ lag aufgrund der Tatsache, dass sie auf Bauplänen von 1873 nicht im Erdgeschoß zu finden ist, wohl auf der Bahnsteigebene im ersten Obergeschoss im Westflügel zum Bahnsteig hin, denn die dazugehörige Küche im Erdgeschoss sowie die Keller im Souterrain liegen jeweils auf dieser Seite untereinander.²⁷ Außerdem zeigen neuere Nutzungspläne vom Mai 1958, die auf Zeichnungen vom Dezember 1950 beruhen, dass dort ein gut 100 m² großer Raum existiert hat. Der hat einen eigenen Zugang auf den Bahnsteig.

Indizien für die Gebäude-„Classe E“ sind neben der in Abbildungen überlieferten Perronhalle – also Bahnsteigüberdachung – ein eigenständiger Billetraum mit zwei Schaltern direkt in der Eingangshalle im Erdgeschoß. Erkennbar sind auf historischen Grundrissplänen außerdem ein etwa 14 x 6 Meter großer Raum für die Gepäck-

und Eilgutannahme, inklusive Lastenaufzug, sowie eine Portierloge. Die war 1880 laut Adressbuch mit Herrn Hermes besetzt.²⁸ Die genannten Wartesäle dürften aufgrund der Hanglage des Gebäudes im ersten Obergeschoß auf Höhe des Bahnsteiges angesiedelt gewesen sein. Daselbe gilt wohl für das Büro des Stationsvorstehers.

Auch die für die Gebäudeklassifikation angegebene Anzahl von Wohnungen im Empfangsgebäude wurde mit Sicherheit erreicht. So gab es 1873 allein im Erdgeschoß vier Wohnungen. Ob auch im ersten Obergeschoß Wohnungen vorhanden waren, kann hier nicht gesagt werden. Das ist aber unwahrscheinlich, weil dort wegen der Bahnsteignähe wohl die Diensträumlichkeiten lagen. Aber es gab noch ein zweites Obergeschoss, das dafür eher vorgesehen gewesen sein dürfte. Hinweise auf diesen Wohnraum gibt wieder das Adressverzeichnis aus dem Jahr 1880. Im „Rheinischen Bahnhof“ wohnten: „Stationsvorsteher Krings, Stationsassistent Grote, Telegraphist Domaschky, Stationsgehülfe Gleß, Zugführer Kistermann, Schaffner Kurscheidt, Schaffner Perz, Portier Hermes, Bote Wiewel, Restauration Eysenck, Lademeister Müller.“²⁹

Eine rentierliche Nutzung des neuen Bahnhofs entwickelte sich nur langsam.³⁰ So verkehrte zunächst wohl nur ein Zug für den Personenverkehr sieben Mal täglich zwischen Hörde über Bochum nach Köln. Weiterhin erwähnt der Magistratsbericht von 1881 eine Zugverbindung zwischen dem Bahnhof „Gelsenkirchen“ und dem „Rheinischen Bahnhof“, die aber zunächst nur zwei Mal täglich in jede Richtung befahren wurde.³¹ Auf Drängen der Stadt verdoppelte sich auf dieser Linie unter der neuen, staatlichen Eisenbahnverwaltung der tägliche Bahnverkehr ab Oktober 1881. Seippel erwähnt zudem eine Verbindung zwischen dem Rheinischen Bahnhof und Herne, die möglicherweise schon zu diesem Zeitpunkt bestand.³² Alle drei Linien waren insofern attraktive Verkehrsverbindungen für den Personenverkehr, als es sich um Nah- und Regionalverkehrszüge handelte, die die Anbindungen ins Umland sowie an Fernlinien schufen. Die Situation für den Güterverkehr scheint nach der Statistik anfänglich auch nicht so rosig gewesen zu sein, was sich mit anliegenden Zechen als Kunden aber schnell änderte. Ab dem 1. Oktober 1877 fanden zudem Viehtransporte über den

²⁵ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM, Bochumer Adressbuch 1880; S. 153; Stadtplan von Bochum 1877.

²⁶ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): E. B. Wulf, Das Eisenbahnempfangsgebäude nach seinen Praktischen Anforderungen und seiner Künstlerischen Bedeutung an den Bauausführungen der Rheinischen Eisenbahn, Leipzig 1882, S. 37.

²⁷ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): Historische Bauzeichnungen von 1873 für die beiden Obergeschosse existieren leider nicht mehr. Die Zeichnungen für das Erd- und Kellergeschoss, die Kümper 1999 vorgelegen haben, liegen zur Zeit nicht greifbar beim Eigentümer des Nordbahnhofs.

²⁸ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM, Bochumer Adressbuch 1880, S. 153.

²⁹ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM, Bochumer Adressbuch 1880, S. 153.

³⁰ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): Kind 1908, S. 141 (wie Anm. 10) / Rolf Ostendorf, Eisenbahnknotenpunkt Ruhrgebiet, Die Entwicklungsgeschichte der Revierbahnen seit 1838, Stuttgart 1979, S. 57.

³¹ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM, Bochumer Magistratsbericht 1880/81, S. 12.

³² Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): Max Seippel, Bochum einst und jetzt. Ein Rück- und Rundblick bei der Wende des Jahrhunderts 1900, Bochum 1901, S. 208 (i. F. Seippel 1901).

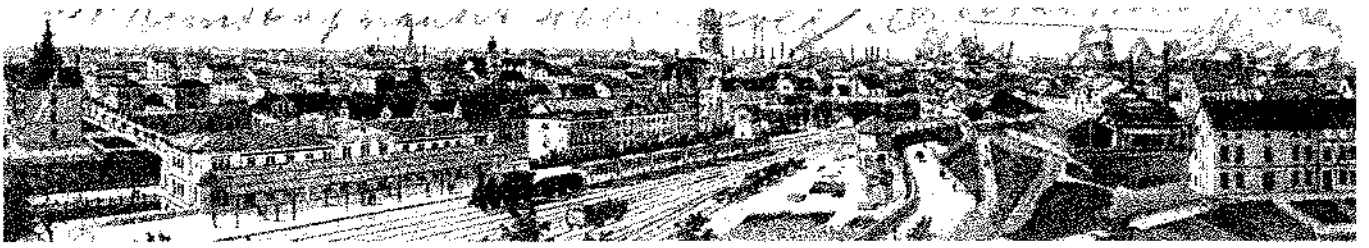


Abb. 5: Panorama von circa 1910 mit der Bahnsteigseite des heutigen Nordbahnhofes - rechts die Blumenstrasse und der damalige Standort der Brauereien Fiege und Victoria.

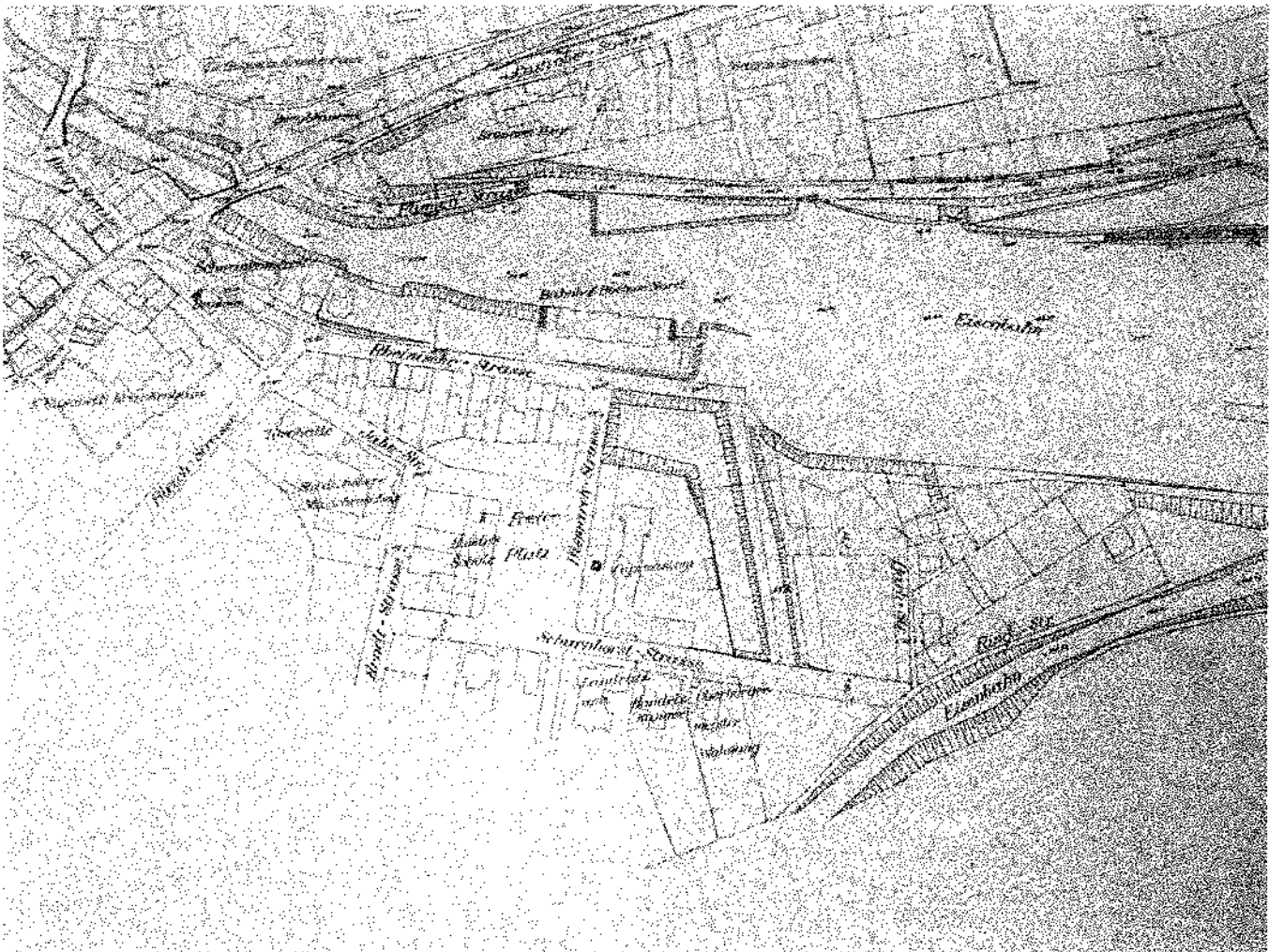


Abb. 6: Der Nordbahnhof um 1907 bis 1910 – das Bochumer Schulzentrum mit Gymnasium, höherer Schule und Handelsschule ist fertig, auch die Bürgermeistervilla, die Handelskammer und das Landratsamt gruppieren sich zum Bahnhof.

Rheinischen Bahnhof zum erwähnten neu errichteten Bochumer Schlachthof in den Schmechtingwiesen statt.³³

Ein wichtiger regionalgeschichtlicher Aspekt kann hier nur angedeutet werden: Nachdem der Nordbahnhof zu-

nächst noch ziemlich einsam nordöstlich „vor“ der Stadt lag, entfaltete der neue Bahnhof im letzten Quartal des 19. Jahrhunderts eine starke Anziehungskraft für die städtebauliche Entwicklung. Zwischen ihm und der Stadt entstanden neben etlichen Wohn- und Geschäftshäusern eine Reihe öffentlicher Gebäude in historistischen Baustilen: Das Gymnasium für Jungen 1892, ein Jahr später an

³³ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM, Bochumer Magistratebericht 1877/78, S. 9.

der Scharnhorststraße die Dienstvilla für den Oberbürgermeister, das Kreishaus und spätere Landratsamt folgten 1894, die Handelskammer wurde 1899 bezogen sowie 1900 die „Städtische höhere Töchterschule“ – das spätere „Freiherr-vom-Stein-Gymnasium“. Schließlich vollendete man 1911 die „Kaufmännische Schule“. Grade für die mit überörtlicher Anziehungskraft ausgestatteten Bildungseinrichtungen wird die Erreichbarkeit über den Nordbahnhof wichtig gewesen sein.³⁴

Bahnhof-Nord der Königlich-Preußischen Eisenbahn (1880-1933)

Mit dem 14. Februar 1880 begann dann die Ära der Königlich-Preußischen-Eisenbahn-Verwaltung am „Rheinischen Bahnhof“. 1886 verzeichnet das Adressbuch folgende Bewohner für den „Bahnhof-Nord“ an der Rheinischen Straße 27, als dessen Eigentümer nunmehr der „Eisenbahn Fiscus“ benannt wurde: „*Stationsvorsteher Brück, Stationsassistent Wienand, Restaurateur Mense, Packmeister Porz, Packmeister Mainz, Bremser Braun, Schaffner Lanker, Zugführer Kistermann, Zugführer Maaß, Lademeister Newel, Portier Adler, Stationseinsteher Gieß*.“³⁵

Ab dem 1. Mai 1895 gab es nach Angaben eines Fahrplanauszugs im „Märkischen Sprechers“ folgende Personenzugverbindungen, die planmäßig ab bzw. zum „Bahnhof-Nord“ führen:³⁶

- Bochum nach Langendreer	7
- Bochum nach Ückendorf-Wattenscheid	8
- Bochum nach Wiemelhausen	4
- Langendreer nach Bochum	7
- Ückendorf-Wattenscheid nach Bochum	8
- Wiemelhausen nach Bochum	4

Mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges änderten sich alle Verkehrsbewegungen. Das galt auch am „Bahnhof-Nord“. So wurde am 4. August 1914 in den Zeitungen der Fahrplan für die Militär-Lokalzüge veröffentlicht, der

mit sofortiger Wirkung in Kraft trat.³⁷ Dieser Erlass mit Gesetzeskraft blieb bis zum 10. September 1914 gültig. Schon zuvor hatte die Eisenbahndirektion Essen in einer Bekanntmachung darauf hingewiesen, dass „*der Güter-, Eilgut- und Nahverkehr mit sofortiger Wirkung eingestellt sei, daß der Personen- und Gepäckverkehr vom 2.-3. August 1914 tunlichst noch mit den gewöhnlichen Zügen aufrecht erhalten werden solle, daß aber vom 4. August an der Personen- und Güterverkehr nur noch mit den Militär-Lokalzügen stattfinden könne, sofern diese nicht durch Militärtransporte ganz in Anspruch genommen seien*.“³⁸ Mit dem Ende des Ersten Weltkrieges und der Gründung der Weimarer Republik wurden alle Staatsbahnen der einzelnen deutschen Länder unter einem Dach zusammengefasst. Am 1. April 1920 wurde dieser Zusammenschluss vollzogen.

Zu Beginn des Jahres 1923 bis 1925 fand die Ruhrbesetzung durch Truppen der französischen und der belgischen Regierung statt. Sie besetzten dabei einige Gebäude in der Stadt, unter anderem den „Bahnhof-Nord“ mit zunächst 180 Soldaten, die zwischenzeitlich wieder abgezogen wurden. Im Mai 1923 wurde die ganze Bahn-Anlage dann aber erstürmt, um den passiven Widerstand der Eisenbahner vor Ort zu brechen und eine eigene Eisenbahnverwaltung auf dem Bahnhof einzusetzen, die den Transportverkehr regeln sollte.³⁹

Ansonsten ging am „Bahnhof-Nord“ in den Jahren der Weimarer Republik manche Neuerung im Eisenbahnverkehr vorbei. Das lag insbesondere an der Tatsache, dass zwar am Bahnhof regulärer und auch außerplanmäßiger Personenverkehr stattfand, der Betrieb jedoch schwerpunktmäßig Güterverkehr bewältigte. Das bestätigt eine Bahnstatistik für die Geschäftsjahre 1927 bis 1929: Es fuhren am Bahnhof Nord zwar täglich rund 1.600 Personen ab, im Bahnhof Bochum Süd bestiegen aber täglich rund 8.000 Personen einen Zug. Dafür wurden am Nordbahnhof jährlich rund 12.000 t Milch in rund 3.500 Gefäßen abgefertigt, dem gegenüber sind 206 t Milch pro Jahr am Bahnhof Süd statistisch zu vernachlässigen.⁴⁰

³⁴ Für den Hinweis danke ich Dr. Marco Rudzinski. Auch Kümper weist 1999 in diesem Zusammenhang darauf hin (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM, Innenstadtkarte Bochum 1877 / Stadtkarte Bochum von 1900, Anlage bei Seippel 1901 / Seippel 1901, S. 82-93 (wie Anm. 32).

³⁵ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM, Bochumer Adressbuch 1886, S.188.

³⁶ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): STADTARCHIV BOCHUM, Märkischer Sprecher Nr. 110, Blatt 2 vom 11.5.1895.

³⁷ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): Paul Küppers, Die Kriegsarbeit der Stadt Bochum 1914-1918, Bochum 1926, S. 295 (i. F. Küppers 1926).

³⁸ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): Küppers 1926, S. 295 f, 310 (wie Anm. 37).

³⁹ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): Küppers 1930, S. 14, 30 (wie Anm. 37) / STADTARCHIV BOCHUM, Statistische Vierteljahresberichte der Stadt Bochum, in: Statistik Bochum 1923-27, Bochum, S. 7.

⁴⁰ Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahndirektion Essen, Bahnstatistik Geschäftsjahr 1929, aufgestellt im März 1930. Die Statistik erfasst 213 Bahnhöfe der Direktion für Personen- und Güterverkehr in den Jahren 1927, 1928, 1929. Ich danke Paul Schäfer, Bochum-Dahlhausen für die Kopien.

Der Nordbahnhof als Ort von Deportationen in der NS-Zeit

Die Bedeutung, die der Nordbahnhof in der Zeit des Nationalsozialismus im Zusammenhang mit der Deportation der Bochumer Juden hatte, stützt sich nicht nur auf die kollektive Erinnerung. Es sind Dokumente gefunden worden, die eindeutig belegen, dass der Nordbahnhof neben dem Hauptbahnhof der Ausgangspunkt für Deportationen aus Bochum war. Für den „Bahnhof-Nord“ kann die Verflechtung zwischen Staat und Eisenbahnverwaltung derzeit nur im Zusammenhang mit der erzwungenen Ausreise und der späteren Deportation Bochumer Juden dargestellt werden.

So erledigte eine Reihe von jüdischen Mitbürgern, insofern sie nicht schon nach der „Machtergreifung“ das Land verlassen hatten, beim Hauptzollamt am „Bahnhof-Nord“ ihre Ausreiseformalitäten nach der „Reichspogromnacht“ am 9. November 1938. Eine davon war die Familie des abgesetzten Landgerichtsdirektors Leo Nachmann, eine andere das Ehepaar Gustav und Thekla Ising, Inhaber des Damenkonfektionshauses „Gebr. Kaufmann“, die von den Zollbeamten Fey und Hubalak bei ihrer Ausreise im Rahmen ihrer Möglichkeiten helfend unterstützt wurden.⁴¹

Polnische Juden, die allesamt 1938 keine deutsche Staatsangehörigkeit mehr hatten, erlitten ein ähnliches Schicksal am Bahnhof. Auch für sie war der „Bahnhof-Nord“ eine der Sammelstationen für den Abtransport.⁴² Unter welchen Umständen das beispielsweise zwischen dem 27. bis 29. Oktober 1938 geschah, hat recht genau die Bochumer Stadtverordnete Ottilie Schönwald aufgeschrieben, seit 1919 auch Vorsitzende des Jüdischen Frauenbundes in Deutschland. Sie berichtete unter anderem, dass die betroffenen Männer zunächst ins Gefängnis gebracht wurden, während sich die restliche Familie am nächsten Morgen früh um 8 Uhr mit den wenigen im Koffer verstauten Habseligkeiten am Bahnhof einzufinden hatte. Dort war dann an diesem kalten Oktobertag weder für koschere Verpflegung gesorgt noch ein Sonderzug bereitgestellt. Der kam erst abends gegen 23 Uhr,

⁴¹ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes (VVN), Bund der Antifaschisten Kreisvereinigung Bochum, Klaus Kunold (Hg.), Die Verfolgung der Juden in Bochum und Wattenscheid. Die Jahre 1933-1945 in Berichten, Bildern und Dokumenten. Schriftenreihe zur antifaschistischen Geschichte Bochums Nr. 4, Münster 1993, S. 32f (i. F. VVN 1993).

⁴² Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes (VVN), Bund der Antifaschisten Kreisvereinigung Bochum, Klaus Kunold (Hg.), Widerstand und Verfolgung in Bochum und Wattenscheid. Ein alternativer Stadtführer zur Geschichte in den Jahren 1933-1945. Schriftenreihe zur antifaschistischen Geschichte Bochums Nr. 3, Münster 1988, S. 21 f. (i. F. VVN 1988).

um die Menschen dann ins Niemandsland zwischen Polen und Deutschland zu transportieren.⁴³

Nach dem 9. November 1938 waren noch 644 jüdische Mitbürger der einstmals blühenden Gemeinde amtlich registriert, im Jahr 1941 gab es nur noch 253 Juden in der Stadt.⁴⁴ Dann setzten die großen Vernichtungsdeportationen aus dem Ruhrgebiet ein. Ab Ende Januar 1942 gingen vom „Bahnhof-Nord“ die Transporte über die rheinische Strecke via Bahnhof „Dortmund Süd“ in die Arbeits- und in Vernichtungslager ab: „Bochumer Juden wurden auf dem Höhepunkt des Völkermords, während der letzten 3 Kriegsjahre, hauptsächlich in das Ghetto Theresienstadt deportiert. Die Transporte erfolgten mit der Reichsbahn vom Nord-Bahnhof aus.“⁴⁵

In einer Wiedergutmachungsakte machte ein Zeuge folgende Aussage: Im Herbst 1942 wurden Herr und Frau Baruch, Bochum, zu den Eheleuten Samuel einquartiert und einige Tage später aufgefordert, sich zum Abtransport am Bochumer Nord-Bahnhof zu melden.⁴⁶ Die Zeugenaussagen stimmen auch darin überein, dass der Nordbahnhof Treffpunkt für die Juden war, die am 27. Juli 1942 über Dortmund nach Theresienstadt deportiert wurden.⁴⁷ Karola Freimark war zusammen mit ihrem Mann Simon am 27. Juli 1942 von Bochum aus über Dortmund nach Theresienstadt deportiert worden. Sie überlebte und schrieb 1946 einen ausführlichen Bericht über ihre Erfahrungen in Theresienstadt.⁴⁸ Am 27. Juli 1942 wurde die

⁴³ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): VVN 1993, S. 22 f. (wie Anm. 41).

⁴⁴ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): Gisela Wilbertz, Geschichte der jüdischen Gemeinde in Bochum. Ein Überblick. in: Manfred Keller/Gisela Wilbertz (Hg.), Spuren in Stein, Ein Bochumer Friedhof als Spiegel jüdischer Geschichte, Essen 1997, S. 279.

⁴⁵ Zitiert nach Kümper 1999 (wie Anm. 5): VVN 1988, S. 33 (wie Anm. 42). Siehe auch ebd.: VVN 1993, S. 46 (wie Anm. 41); Wilbertz 1997, S. 279 (wie Anm. 44).

⁴⁶ Zitiert nach unveröffentlichtem Forschungsbericht von Hubert Schneider und Manfred Keller als Mitglieder der Nordbahnhof-Initiative zum „Nordbahnhof als Gedenkort von Deportationen in der NS-Zeit“ (i. F. Schneider/Keller 2015): StA NRW Münster, Regierung Arnsberg, Wiedergutmachung 460151: Hoffmann, Erna geb. Samuel nach ihrem Vater Samuel Leopold geb. 1.7.1872, gest. Terezin 26.12.1943. Die Ehepaare Baruch und Samuel wurden am 27. Juli 1942 nach Theresienstadt deportiert, nur Frau Samuel überlebte.

⁴⁷ Zitiert nach Schneider/Keller 2015 (wie Anm. 46): Entsprechende Belege für die anderen Deportationen der Jahre 1942/1943 gibt es nicht. Im Gegenteil: StA NRW Münster Regierung Arnsberg Wiedergutmachung 617713. Modrze: „Frau Emma Modrze geb. Sommer, die zusammen mit ihrem Mann Robert Ende Januar 1942 nach Riga deportiert wurde, machte am 6. Februar 1955 in einer eidesstattlichen Erklärung von dem Wiedergutmachungsamt Bochum folgende Aussage: ...Am 23.1.1942 mussten mein Ehemann Robert M. und ich uns auf schriftlichen Befehl der Gestapo am Bochumer Hauptbahnhof melden, von wo wir nach Dortmund in ein Sammelager kamen (Viehhof).“

⁴⁸ Zitiert nach Schneider/Keller 2015 (wie Anm. 46): Karola Freimark, Meine Erfahrungen in Theresienstadt (Konzentration Camp), abgedruckt in: Hubert Schneider (Hg.), „Es lebe das Leben ...“, Die Freimarks aus Bochum – eine deutsch-jüdische Familie, Briefe 1938-1948

letzte Gruppe in Bochum verbliebener Juden, ungefähr 45 Personen, mit einem Bus nach Dortmund zum Viehhof gefahren. Karolas Kinder bestätigten, dass ihre Mutter immer gesagt habe, sie seien von der Schule in der Wilhelmstraße zunächst zum Nordbahnhof und von dort mit dem Bus nach Dortmund gebracht worden.

Eindeutig sind auch die Aussagen, die belegen, dass der Nordbahnhof Ausgangspunkt für die Deportationen der in sogenannten Mischehen lebenden Menschen war: Ende September 1944 wurden die jüdischen Partner dieser Ehen deportiert, in den folgenden Wochen deren christliche Partner – im NS-Jargon denunziert als „jüdisch Versippte“ – sowie die aus diesen Ehen hervorgegangenen Kinder, so genannte „Mischlinge“. Heinz Günter Herz, Sohn eines jüdischen Vaters und einer christlichen Mutter, gab zu Protokoll: „Am 14. Oktober 1944 wurde ich von der Gestapo aufgefordert, mich in Bochum am Nordbahnhof zu melden. Soweit ich mich erinnern kann, bekamen alle Juden eine solche Aufforderung. Am nächsten Tag wurden wir unter Bewachung nach Soest gebracht.“⁴⁹

Manfred Müller, Sohn einer jüdischen Mutter und eines christlichen Vaters, gab 1945 vor dem Amt für Wiedergutmachung an: „Am 15. Oktober 1944 wurden mein Vater, Otto Müller, und ich von der Gestapo in Bochum verhaftet. Wir mussten uns am Bahnhof Nord stellen und wurden von dort aus mit einem Transport in das ‚Judenlager Kassel‘ und später nach Elben überführt.“⁵⁰ In einem anderen Verfahren gab Albert Diel 1949 vor dem Amt für Wiedergutmachung eine eidesstattliche Erklärung ab: „Ich erkläre hiermit, dass ich mich am 14. Oktober 1944 am Bahnhof Nord stellen musste, da wurden wir verladen und kamen von da aus nach Soest.“⁵¹

Eine Vielzahl von Belegen zeigt also, dass der Nordbahnhof der Ort war, an dem sich während des Krieges die Juden und andere Gruppen einzufinden hatten, die von hier aus per Bahn oder Bus in Elend und Tod transportiert wurden. Die Reichsbahnverwaltung am „Bahn-

hof-Nord“ war damit, gemäß ihrer den staatlichen Verwaltungsstellen nachgeordneten Position, ein zum Teil willfähiges, befehlsausführendes Organ der Massenvernichtung. Dabei kam es laut Herrmann-Kümper neben einzelnen Übergriffen und bedenkenloser Befehlsausführung auch zu couragiertem Handeln einzelner Eisenbahner zugunsten der NS-Opfer.⁵²

Auch wenn es hier nur zu kurz erwähnt werden kann: Nicht vergessen werden sollte auch, dass vom Bahnhof Nord die zahlreichen „Kinderlandverschickungen“ zur angeblichen Sicherung der jungen Stadtbevölkerung in das vermeintlich sichere Hinterland starteten. Das war ein tragischer Irrtum, wie viele Betroffene noch heute berichten.⁵³

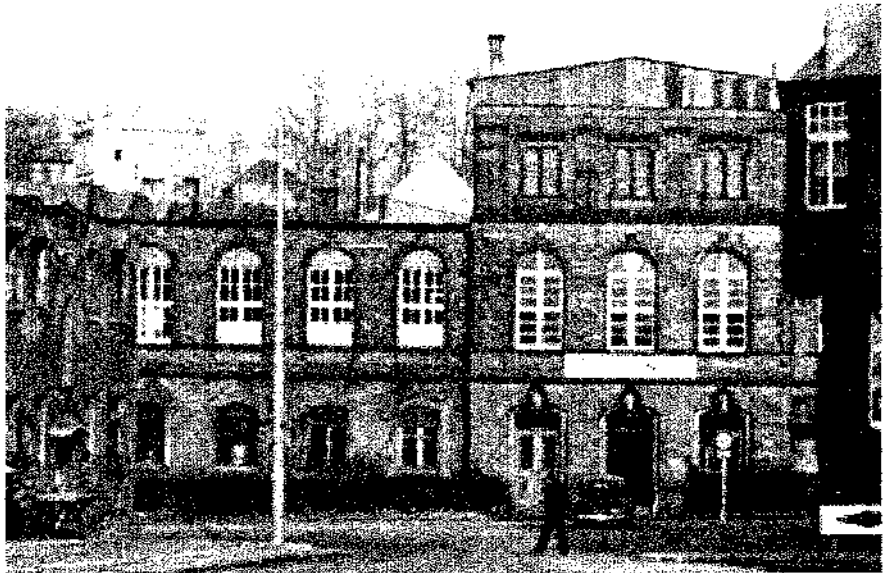


Abb. 7: Der Nordbahnhof im November 1952 mit Notdach nach den Bombentreffern des WK II – Noch sind die Fenster der Seitentrakte abgerundet.

Nachkriegsgeschichte

Im Zweiten Weltkrieg wurde das Empfangsgebäude sehr beschädigt und verlor mehr oder weniger sein Obergeschoss. Dennoch wurde der Betrieb dieses einzigen halbwegs intakten Bahnhofes in Bochum als Mobilitätsgarant aufrechterhalten. Kriegsheimkehrer, „Hamsterfahrer“ auf ländlicher Tauschfahrt für Nahrungsmittel sowie aus der „Kinderlandverschickung“ zurückkommende Kinder, aber auch die Versorgung des Marktes fanden von hier aus statt. Das wurde auch in zahlreichen Leserbriefen der lokalen WAZ in der zweiten Jahreshälfte 2015 betont.

Es war den Planern des neuen Bochums 1945 aber auch schon klar, dass der Nordbahnhof über die 1957 erfolgte

(Veröffentlichungen des Instituts für soziale Bewegungen, Schriftenreihe B: Quellen und Dokumente, Band 6), Essen 2005, S. 330 ff.

⁴⁹ Zitiert nach Schneider/Keller 2015 (wie Anm. 46): StA NRW Münster/Regierung Arnsberg Wiedergutmachung 22988. Heinz Herz geb. 19.12.1923 in Bochum.

⁵⁰ Zitiert nach Schneider/Keller 2015 (wie Anm. 46): StA NRW Münster, Regierung Arnsberg Wiedergutmachung 23099. Müller, Manfred geb. 1.1.1923 in Bochum.

⁵¹ Zitiert nach Schneider/Keller 2015 (wie Anm. 46): StA NRW Münster, Regierung Arnsberg, Wiedergutmachung 23098. Müller, Emma geb. Sommer, geb. 8.5.1894 in Bad Homburg.

⁵² Kümper 1999 (wie Anm. 4).

⁵³ Georg Braumann: Bochum – kinderlandverschickt und umquartiert 1933-1946. Bochum 2009.

Eröffnung des neuen Bochumer Hauptbahnhofes hinaus weiterhin als Personen- und Güterbahnhof dienen müsste. Tatsächlich wurde der Personenverkehr am Nordbahnhof erst 1979 eingestellt. Dementsprechend unterlag das Empfangsgebäude der besonders sorgfältigen städtebaulichen Planung des Wiederaufbaus. Es wurde zu einem der Fixpunkte für die Führung des völlig neu errichteten Innenstadtrings. Wegen des auf lange Zeit konzipierten Umsteigebetriebes wurde die Ringstrasse zwischen Hauptbahnhof und Nordbahnhof axial auf beide zugeführt. Für diese Wirkung wurde sogar ein erhaltenes Wohnhaus abgerissen. Man erreichte so eine bis heute erlebbare Sichtbeziehung, die durch die bewusste Anordnung der stets hell erleuchteten Kanzel des Bahnhofscafes des Hauptbahnhofes – heute McDonalds – besonders wirkungsvoll war. Das Empfangsgebäude des Nordbahnhofes erhielt damit eine bedeutende, noch heute erlebbare städtebauliche Funktion.

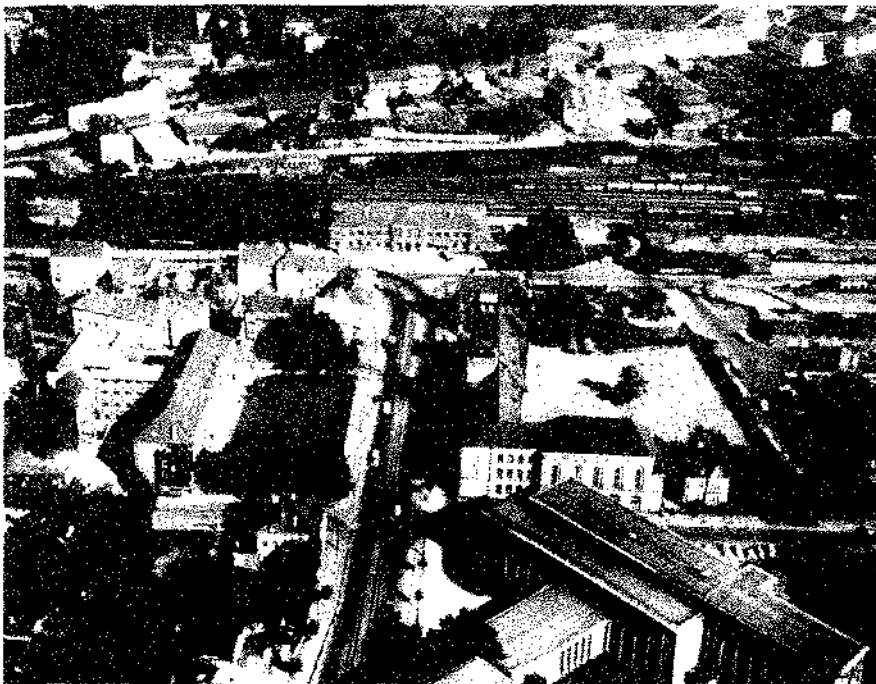


Abb. 8: Der Nordbahnhof etwa 1955 bis 1957 – in der Sichtachse zum Hauptbahnhof.

Die in Ockergelb gehaltene Straßenfront am Ostring hob zum einen wohl auf einen belebenden Kontrast zum hier verstärkt eingesetzten Stadtgrün ab, zielte zum anderen aber auch auf eine „leuchtende“ Sichtachse vom neuen Hauptbahnhof zum alten Nordbahnhof, der die Umsteigenden leiten sollte. Das ergänzte die Farbigkeit der öffentlichen Gebäude am neuen Bahnhofsvorplatz – dem Kurt-Schumacher-Platz. Durch dauerhaft haltbare und leicht zu reinigende Keramikplatten wurde die Bauten am Bahnhofsvorplatz in Rot-, Gelb-, Grün- und Blautönen gehalten. Die am Ostring stehenden Bauten, das Gymna-

sium und der Nordbahnhof, passten mit ihren bereits vorhandenen, gelbtonigen Fassaden gut in das Konzept. Ihre Farbigkeit wurde in den Berufsschulen aufgenommen und zum Bahnhofsvorplatz geleitet.⁵⁴

Die zum Wiederaufbau bestimmten neoklassizistischen Bauten des Nordbahnhofes und des Gymnasiums wurden durch die Bewahrung der Eckquaderungen, Risaliten und Fensterformate in ihrer historischen Form auf eine Weise erkennbar gehalten, die dem damaligen ästhetischen Empfinden und der gebotenen Sparsamkeit entsprach. Der Nordbahnhof wurde von den Resten des stark zerstörten dritten Geschosses befreit. Im Inneren des Nordbahnhof-Gebäudes waren im Mittelrisaliten die Schalterhalle und die doppelläufige Treppe mit den prachtvollen Säulen und Gewölben erhalten, beides blieb bis heute bewahrt. Inwieweit andere Räume noch Schmuck der Zeit nach 1873 enthalten, kann zurzeit mangels Unterlagen und Bauuntersuchungen nicht gesagt werden. Über den abgehängten Decken auf der Rückseite dürfen aber noch Überraschungen vermutet werden.

Das Äußere des Empfangsgebäudes wurde architektonisch den Gestaltungsrichtlinien der neuen Ringstraße um die Innenstadt unterworfen. Am Ostring waren zunächst einmal flach geneigte Walmdächer vorgeschrieben, darum erhielt auch das Empfangsgebäude ein entsprechendes Dach mit dem für die Zeit typischen Dachüberstand. Um den Mittelrisaliten als Schmuckform zu bewahren und durch eine eigene Abwalmung auch in seiner Dachform schmückend zu betonen, wurden die ursprünglich gleich hohen Seitenflügel etwas niedriger gezogen. Das konnte durch den Verzicht der Halbbögen über den Fenstern erreicht werden. Die Fenster in den Seitenflügeln erhielten stattdessen sorgfältig gestaltete und rötlich eingefärbte waagerechte Betonstürze, die den Sandsteineinfassungen der übrigen Fenster verblüffend ähneln. Sie ergänzen sich mit Zwischenstücken zu einem umlau-

⁵⁴ Zur Geschichte des Wiederaufbaus und der hier genannten speziellen Aspekte der Ringführung, Bahnhofplanung, Architektur und Städtebaus siehe: Hans H. Hanke, Architektur und Stadtplanung im Wiederaufbau, Bochum 1944-1960. Münster 1991, S. 45, 55, 56, 66-71; ders.: „Wir bauen eine neue Welt“ - Stadtplanung und Architektur in Bochum 1947 bis 1957, in: LWL – Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen (Hg.): Eine neue Stadt entsteht – Planungskonzepte des Wiederaufbaus in der Bundesrepublik Deutschland nach 1945 an ausgewählten Beispielen. Wiederaufbautagung in Paderborn 2014. Dokumentation, Münster 2015, S. 68-75; Pohl/Bangen, Der Neubau des Bochumer Hauptbahnhofes, in: Die Bauverwaltung 4 (1958), S. 131-133.

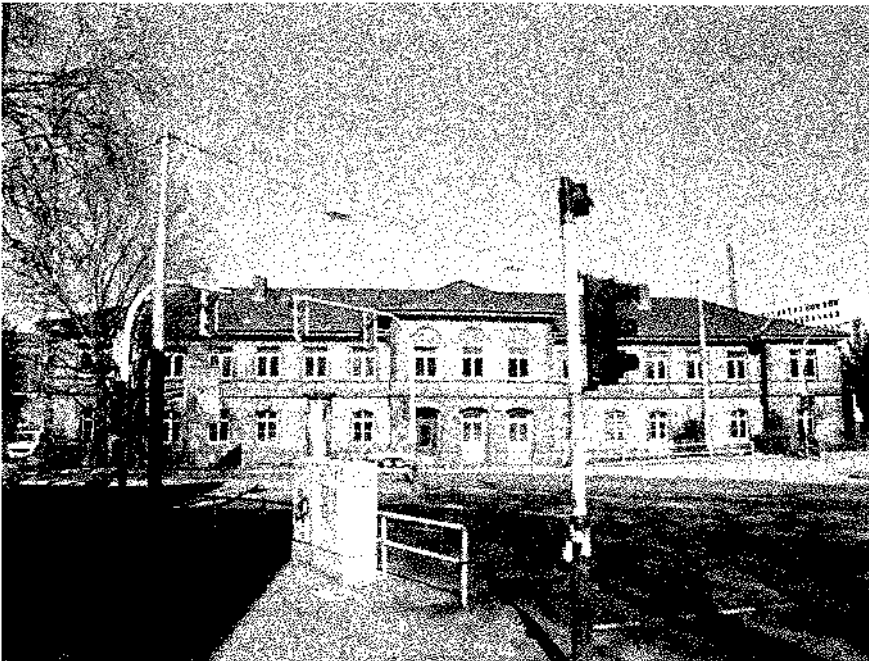


Abb. 9: Der Nordbahnhof 2015 in der durchdachten Form seines Wiederaufbaus und weniger durchdachten späteren Änderungen an Fenstern und Türen.



Abb. 10: Der Nordbahnhof 2010 - Blick auf die zugemauerten Kartenschalter im Erdgeschoss am Haupteingang.

fend schmückenden Band in der Dachzone. Hier ging es also nicht um eine provisorische oder sparsame Lösung, sondern um eine durchdachte Anpassung der Formsprache des Gebäudes. Es soll dabei nicht verkannt werden, dass Reparatur- und Umbauspuren ablesbar geblieben sind und einzelne Räume schmucklos wurden, was den

Bau aber nicht weniger geschichtsträchtig macht.

Das Gebäude ist in seinem Inneren also ein seltenes Zeugnis gehobener Bahnarchitektur des 19. Jahrhunderts in Bochum und Umgebung, während das Äußere ein aussagereiches Zeugnis der Baukunst nach 1945 ist. Seine städtebauliche Situation macht die Geschichte des seinerzeit vorbildlichen Wiederaufbaus der Stadt Bochum in einem belangreichen Aspekt anschaulich

Die Entstehung eines ganzen Stadtviertels mit einem Ensemble prominenter öffentlicher Bauten nahm vom Nordbahnhof ihren Ausgang. Mit der Fertigstellung der Rheinischen Linie und dem Bahnhof als Scharnier zwischen Stadt und Bahn wurde das Gleisdreieck um den Bochumer Kernstadtbereich bereits in den 1870er Jahren geschlossen, was für die städtebauliche Entwicklung bis hin zu den heute als „Kunstlichttore“ gestalteten Brücken von erheblicher Bedeutung war. Der Nordbahnhof ist ein integraler Bestandteil der mit sieben denkmalgeschützten Brücken ausgestatteten Strecke BahnhofPräsident bis zum Nordbahnhof.

Und wie bereits erwähnt: Weil zurzeit die nach 1945 ganz ähnlich behandelte Fassade des alten Gymnasiums in seiner Wiederaufbauform mit großem Aufwand als Teil des neuen Justizzentrums wiederhergestellt wird und die Berufsschulen sowie der Hauptbahnhof bereits unter Denkmalschutz stehen, wäre es nicht gut, dieses stadtgeschichtlich bedeutenden und frisch erlebbaren Ensemble historischer Bauten durch den Abriss des Nordbahnhofes zu zerstören. Zusammenfassend meinen wir, dass das Empfangsgebäude aus architekturhistorischen, wirtschaft- und sozialhistorischen sowie städtebaulichen Gründen denkmalwert ist.

Neue Nutzung?

Bestand haben kann das Gebäude langfristig aber nur, wenn es genutzt wird. Welche Nutzung sich baulich umsetzen lässt und finanziell tragfähig ist, muss noch geprüft werden. Die Eigentümer sollten mit dieser Aufgabe

nicht allein gelassen werden, die Unterstützung von Stadt Bochum, dem Land NRW und – je nach Nutzungskonzept – des Bundes sollte gewährleistet werden. Vorschläge gibt es viele. Handel, Gastronomie und Büronutzung werden dabei häufig genannt, weil sie eine Wirtschaftlichkeit herzustellen versprechen. Es gibt aber auch Vorschläge für museale und kulturelle Zwecke, die tragfähig sein könnten.

Einig ist man sich allgemein darüber, dass dem „Gedenkort Nordbahnhof“ hohe Priorität zukommt – in welcher angemessenen Kombination mit einer der oben genannten Nutzung auch immer. Besonderes Gewicht bekommt dieses Argument durch das Engagement der „Nordbahnhof-Initiative“. Zu der Initiative gehören die Professoren der Neuesten Geschichte Stefan Berger, Bernd Faulenbach und Constantin Goschler sowie der Soziologieprofessor Ludger Preis, die Leiterin des Zentrums für Stadtgeschichte Dr. Ingrid Wölk, der Historiker Dr. Hubert Schneider sowie der Theologe Dr. Manfred Keller, die mit einer Reihe einschlägiger Arbeiten zur Geschichte der Juden in Bochum und in der Region hervorgetreten sind. Sie haben für viele andere die Erwartung auf den Punkt gebracht: *„Aus Sicht der Initiative ist der historische Bahnhof, der auch verkehrs- und architekturgeschichtlich als Denkmal von Interesse ist, ein bedeutsamer Bochumer Erinnerungsort, an dem durch eine Gedenktafel und eine Ausstellung, zu der auch ein Seminarraum gehören müsste, des ungeheuerlichen Geschehens der Judendeportation und der Deportation anderer Menschen (bei dem der historische Nordbahnhof eine besondere symbolische Rolle gespielt hat) gedacht wird. Die Stadt Bochum und ihre Bürgerinnen und Bürger haben über die Jahre einiges unternommen, um dieses Kapitel unserer Geschichte aufzuarbeiten. Es fehlt aber im Innenstadtbereich ein authentischer Ort des Gedenkens. Dieser sollte aus unserer Sicht der Nordbahnhof sein, der deshalb unbedingt erhalten werden muss.“*

Abbildungsnachweis

Stadt Bochum Presse- und Informationsamt: 2, 3, 4, 5, 7, 8 / Stadt Bochum Stadtarchiv – Zentrum für Stadtgeschichte: 6 / Hans H. Hanke, Kortum-Gesellschaft: 1, 9, 10.

Die Kirche St. Nikolaus von Flüe

Anlässlich des diesjährigen Tag des offenen Denkmals in Bochum, der am 13. September 2015 stattfand und dessen Motto sich dem Handwerk, der Technik und Industrie verschrieben hatte, möchte der folgende Aufsatz einen Schauplatz dieses Tages, nämlich die Kirche St. Nikolaus von Flüe, noch einmal näher erläutern. Vor allem ihrer Kunstwerke wegen, die das Handwerk sowie die grundlegende Technik der ausführenden Künstler veranschaulichen, vermochte sie dem Motto des Tages gerecht zu werden. Eben diese Werke verleihen der Kirche im Zusammenwirken des gesamten Baus einen individuellen Charakter, der im Folgenden, mit Beginn der Baugeschichte, ausführlich herauszustellen ist.

Im Bochumer Stadtteil Hofstede, an der Ecke Dorstener Straße/Poststraße gelegen und heute dem Bistum Essen zugehörig,¹ befindet sich die Pfarrkirche St. Nikolaus von Flüe, auch „Bruder-Klaus-Kirche“ genannt.² Aufgrund des Anstiegs der Gemeindeglieder in der Pfarrei St. Franziskus in Bochum-Riemke erwarb die Firma Krupp 1930 durch den Gemeindeverband Bochum diesen Ort als Bauplatz zur Errichtung einer neuen Tochterkirche.³ Die geschichtliche Entwicklung, allen voran der Zweite Weltkrieg, verhinderten in der Zeit von 1933-1945 zunächst noch den Bau.⁴ Nach dem Ende des Krieges zogen viele Flüchtlinge und Ausgebombte in den Stadtteil, sodass Neubauten entstanden.⁵ Da der Ort darüber hinaus vom Bergbau geprägt sowie von den Zechen Carolinenglück, Constantin und Hannibal umgeben war, wurden mehrere hundert Werkswohnungen gebaut, die die Anzahl der Gemeindeglieder und mit ihr die Notwendigkeit eines eigenen Gotteshauses, abermals anstiegen ließ. 1952 gründete sich schließlich ein Kirchbauverein mit 250 Mitgliedern, nachdem im Jahr 1951 noch im Saal der „Chemischen Industrie“ Gottesdienst gefeiert werden musste.⁶ Mit Beginn des Vikariats von Karl Friedrich Mai im Jahr 1953 wurde der Bau nun endgültig angetrieben und ein Jahr später 1954 die Baupläne für ein gesamtes Pfarrzentrum mit Kirche, Pfarrhaus, Kindergarten und

Jugendheim nach Entwürfen des Architekten Otto Weicken genehmigt.⁷ Im Juni des darauffolgenden Jahres 1955 fand der erste Spatenstich statt, dem im September die Grundsteinlegung folgte.⁸

1956 wurde die Kirche, zum ersten Mal in Deutschland, Nikolaus von Flüe geweiht.⁹ Dieser weniger bekannte Heilige wurde im Jahr 1417 in Flüeli (Schweiz) geboren und übte den Beruf eines Bauern aus.¹⁰ 1459 gelang ihm der Aufstieg zum Richter und Ratsherrn, den er jedoch, ebenso wie seine Ehefrau, Kinder und seinen Besitz für ein Leben der Einsiedelei aufgab.¹¹ Von 1467 an lebte er somit zunächst auf einer Alm, dann in einer Behausung der Ranftschlucht.¹² Auf diese Weise verbrachte er 19 Jahre seines Lebens und wurde unter dem Namen „Bruder Klaus“ bekannt, der den ihn aufsuchenden Menschen häufig als Ratgeber diente.¹³ 1481 stiftete er Frieden unter den zwiespältigen Eidgenossen, ehe er 1487 starb und 1669 selig gesprochen wurde.¹⁴ Mehrere Jahrhunderte später, im Jahr 1947 folgte dann die Heiligsprechung.¹⁵ Einer Anekdote des heutigen Pastors zufolge geht dieser ungewöhnliche Patron auf einen kleinen Jungen namens Nikolaus zurück, den der damalige Vikar Mai nach seinem Namen fragte. Bevor die Wahl auf diesen Patron fiel, wurde den vom Bergbau beherrschten Stadtteil entsprechend, ebenso an die Schutzpatronen der Bergleute, die hl. Barbara oder den hl. Benedikt gedacht.¹⁶

Da der Bau der Kirche schnell voranschritt, konnte noch am Ende desselben Jahres, im Dezember 1956, das Richtfest gefeiert werden.¹⁷ Bereits einen Monat vorher wurde St. Nikolaus von Flüe zu einer selbstständigen Pfarrgemeinde erhoben.¹⁸ In den folgenden Jahren waren es vornehmlich die Beiträge der gläubigen Gemeindeglieder, die dem Kirchenbau zu seiner künstlerischen Ausstattung verhelfen.¹⁹ So konnte zum Gedenktag des Heiligen am 25. September 1957 die Nikolauskapelle fertiggestellt werden, 1958 kamen die Sitzbänke, sowie die Orgel und 1959 die Taufkapelle von Josef Baron als

¹ Hugo Schnell/Karl Fr. Mai, Bochum-Marmelshagen. Sankt Nikolaus von Flüe (Kunstführer Nr. 822), München/Zürich 1965, S. 2.

² Rüdiger Jordan, Sakrale Baukunst in Bochum, Bochum 2003, S. 92.

³ Schnell/Mai, Nikolaus von Flüe (wie Anm. 1).

⁴ Ebd.

⁵ Ebd.

⁶ Ebd..

⁷ Ebd., S. 3.

⁸ Ebd.

⁹ Schnell/Mai, Nikolaus von Flüe (wie Anm. 1), S. 3.

¹⁰ Hiltgart L. Keller, Reclams Lexikon der Heiligen und der biblischen Gestalten. Legende und Darstellung in der bildenden Kunst, Stuttgart 1991, S. 441.

¹¹ Ebd.

¹² Ebd.

¹³ Ebd., S. 441-442.

¹⁴ Ebd., S. 442.

¹⁵ Ebd.

¹⁶ Schnell/Mai, Nikolaus von Flüe (wie Anm. 1), S. 3.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ Ebd., S. 4.

¹⁹ Ebd.

auch der Tabernakel von Elisabeth Treskow hinzu.²⁰ Der französische Künstler Gabriel Loire wurde 1960 mit der Verglasung der Fenster beauftragt und stellte diese zwischen 1961 und 1963 fertig.²¹



Abb. 1: Westfassade der Kirche St. Nikolaus von Flüe

Während bis hierher der Baugeschichte von St. Nikolaus von Flüe nachgegangen worden ist sowie einige beteiligte Künstler lediglich erwähnt wurden, soll nun der eigentliche Kirchenbau näher in Augenschein genommen werden. Betritt der Besucher das von der Poststraße zugängliche Kirchengrundstück, erscheint ihm die langgestreckte Nord-Fassade des Baus, die gen Osten durch eine Sakristei erweitert wird und ihren Abschluss in einem Halbkreis findet. Die den gesamten Bau prägende rote Verklinkerung wird hierbei von in hellen Laibungen gefassten Fenstern unterbrochen. Während die obere Fens-

terreihe der Nord-, sowie Südfassade jeweils von sieben, schmalen Fensterpaaren eingenommen wird, erscheinen in der unteren Fensterreihe kleine rundbogige Fenster. Obgleich sich die Nord- und Südfassade kleiner Fensterformate bedient, werden im halbkreisförmigen, östlichen Abschluss große, wandhohe und von schlanken Rippen geteilte Glasflächen sichtbar.²²

Im Westen schließt sich der lediglich durch einen schmalen, eingeschossigen Bauteil mit dem Langhaus verbundene Glockenturm an, ehe sich dem Betrachter die Westfassade eröffnet.²³ Vier Glocken verbergen sich im Glockenturm, deren Klang durch geöffnete hochrechteckige Schmalstreifen nach außen dringt. Aus Gussstahl gefertigt, wurden sie vom Bochumer Verein für Gussstahlfabrikation gestiftet.²⁴ 1956 waren zunächst drei Glocken vorhanden, ehe zwei Jahre später 1958 die vierte Glocke hinzukam.²⁵ Alle Glocken tragen verschiedene Inschriften:

- „Christus, dem König, dem alles lebt, kommt lasst uns anbeten“
- „Heiliger Bruder Klaus, Friedensstifter, bitte für uns“
- „Maria, Königin des Friedens, bitte für uns“
- „Heiliger Josef, Patron der Schaffenden, bitte für uns“²⁶

Das Hauptaugenmerk der Westfassade liegt auf der zentralen Fensterrose, die sich über den drei, in Bronze gearbeiteten und überdachten Eingangsportalen befindet, die mit Szenen aus dem Leben Jesu, wie seiner Geburt, der Taufe im Jordan durch Johannes den Täufer, seiner Kreuzigung, als auch der Himmelfahrt, um einige zu nennen, ausgeschmückt sind. Gefertigt wurden diese Portale 1970 von dem Bildhauer Josef Baron,²⁷ der 1920 in Oberschlesien geboren wurde, in den 1950er Jahren in Hemmerde bei Unna jedoch eine neue Heimat fand.²⁸ Christliche Motive prägten dabei häufig seine Arbeit, sodass er schon als Student mit seinem Lehrer Ewald Mataré die Portale des Kölner Doms gestaltete, sowie weitere Kirchen in Nordrhein-Westfalen an seinem Handwerk teilhaben ließ, wie z. B. die Wallfahrtsbasilika in Werl oder den Dom zu Hildesheim, dessen Skulpturen sich dem Bildhauer verdanken.²⁹ Den selbst erwählten Wohnort Unna vermochte er ebenso künstlerisch auszu-

²² Jordan, Sakrale Baukunst (wie Anm. 2), S. 92.

²³ Ebd.

²⁴ Schell/Mai, Nikolaus von Flüe (wie Anm. 1), S. 5.

²⁵ Ebd.

²⁶ Ebd.

²⁷ Jordan, Sakrale Baukunst (wie Anm. 2), S. 93.

²⁸ Bettina Szallies, Künstler Josef Baron wird 90 Jahre alt. Zeigen, was den Menschen nahe ist, [<http://www.derwesten.de/wr/staedte/nachrichten-aus-unna-kamen-bergkamen-holzwickede-und-boenen/zeigen-was-den-menschen-nahe-ist-id2610976.html>], zuletzt aufgerufen am 27.12.2015.

²⁹ Ebd.

²⁰ Ebd.

²¹ Ebd.

statten, wie der Eselsbrunnen auf dem Alten Markt oder einige Kirchen, wie z. B. St. Peter und Paul oder St. Martin veranschaulichen.³⁰ Bei der Betrachtung des Innenraumes wird dieser Künstler abermals Erwähnung finden. Weiterhin bedarf es eines Blickes auf die Südfassade, der sich die Nikolauskapelle anschließt, welche wiederum vom angegliederten Pfarrzentrum mit Kindergarten und Jugendheim erweitert wird.³¹

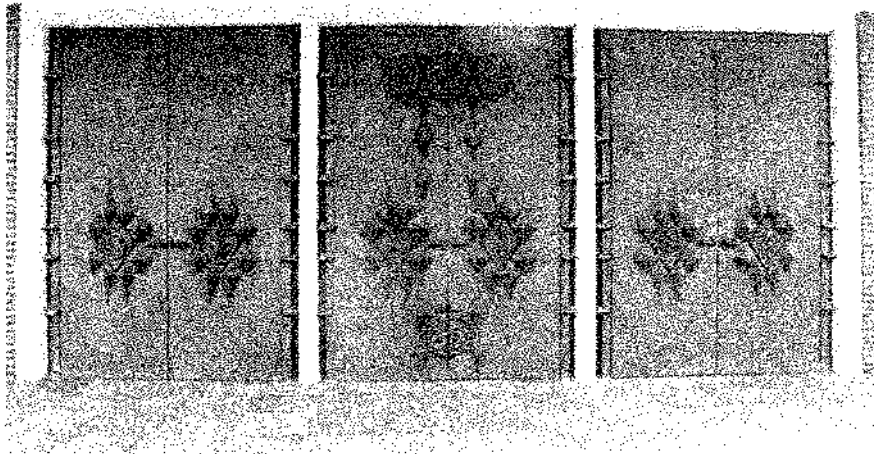


Abb. 2: Die in Bronze gearbeiteten Eingangsportale



Abb. 3: Blick von der Orgelbühne zum Chor

Gelangt der Besucher nun durch die drei westlichen Hauptportale in den Innenraum der Kirche, erstreckt sich vor ihm ein tiefer Hallenraum, der von waagrecht gestellten Holzbänken eingenommen wird, die einen mittleren Gang zum zentralen Altar freilegen. Durch schlanke Säulen wird der Raum in ein breites Mittelschiff und zwei gangbreite Seitenschiffe dreigeteilt. Seine Decke ist von einem umlaufenden Halbbogenfries gekennzeichnet, auf das ein rahmendes Zick-Zack-Muster folgt, ehe die Decke mit ineinander gemalten und von waagrecht dünnen Linien durchzogenen Kreisen ihre Gestaltung vollendet. Farblich gefasst sind die Stützen hierbei in einem dunklen Rot, welches sich im Zick-Zack Muster wiederfindet, das von der hauptsächlich blauen Deckengestaltung hingegen dominiert wird. Zu erwähnen sei an dieser Stelle, dass die heutige Farbfassung nicht der damaligen entspricht, wodurch die Decke nach Rüdiger Jordan „ein wenig von ihrer ursprünglichen Wirkung eingebüßt hat“.³² Der, für Kirchen typisch, nach Osten ausgerichtete Chorraum wird von Stufen erhöht und auf jeder Seite von sechs eckigen Stützen, die sich dem Verlauf der Langhaussäulen anschließen, nochmals ins Zentrum gerückt.

Mittig ist der aus Maulbronner Sandstein gearbeitete, tischförmige Altar platziert.³³ Von besonderer Bedeutung ist die vorgerückte Position des Altars, die es ermöglicht, zum Volk hingewendet Gottesdienst zu feiern.³⁴ Wenn noch einmal an die Baugeschichte zurückgedacht und beachtet wird, dass die Kirche 1955 bis 1956 entstand, also noch vor dem Zweiten Vatikanischen Konzil, welches erst 1965 den Gottesdienst dahingehend reformierte, ist es bemerkenswert, dass sich diese Praxis wohl bereits 10 Jahre zuvor in St. Nikolaus von Flüe etabliert hatte. Hinter dem Altar überragt der von Elisabeth Treskow geschaffene Tabernakel den Altar.³⁵ Ihm unterliegt die Bundeslade als Gestaltungs-idee.³⁶ So formte

³⁰ Ebd.

³¹ Jordan, Sakrale Baukunst (wie Anm. 2), S. 92.

³² Ebd., S. 93.

³³ Schnell/Mai, Nikolaus von Flüe (wie Anm. 1), S. 11.

³⁴ Ebd.

³⁵ Ebd.

³⁶ Ebd.

Treskow ihn nahezu quadratisch mit vier Ecksäulchen, die durch mit Vorhängen versehene Stege miteinander verbunden sind. Auf den Ecksäulen platzierte die Künstlerin kleine Figuren, die die vier lebenden Wesen aus dem vierten Kapitel der Johannesoffenbarung widerspiegeln.³⁷ „Und vor dem Thron war etwas wie ein gläsernes Meer, gleich Kristall. Und in der Mitte, rings um den Thron, waren vier Lebewesen voller Augen, vorn und hinten. Das erste Lebewesen glich einem Löwen, das zweite einem Stier, das dritte sah aus wie ein Mensch, das vierte glich einem fliegenden Adler. Und jedes der vier Lebewesen hatte sechs Flügel, außen und innen voller Augen. Sie ruhen nicht, bei Tag und Nacht, und rufen: Heilig, heilig, heilig ist der Herr, der Gott, der Herrscher über die ganze Schöpfung; er war und er ist und er kommt“ (Offb 4, 6-8).

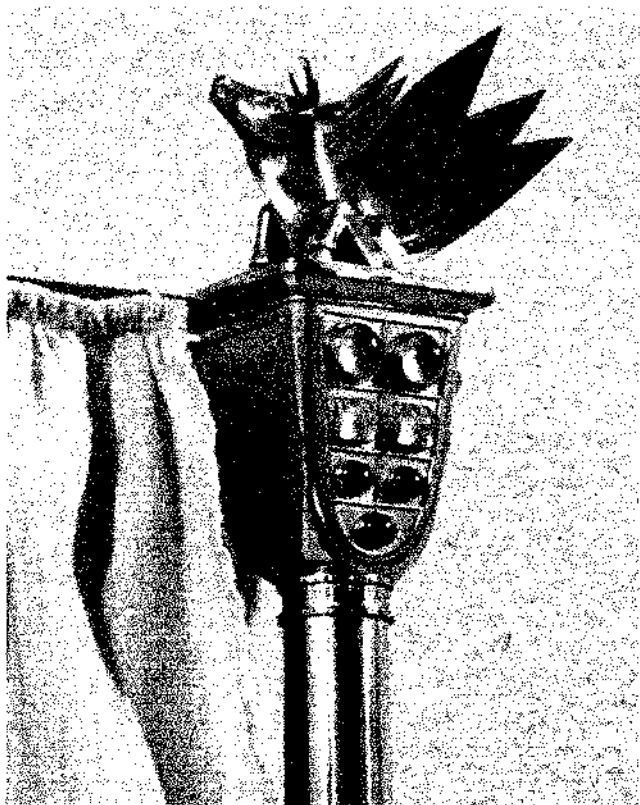


Abb. 4: Detail des Tabernakels

Entsprechend der aufgeführten Bibelstelle sind die Wesen als Löwe, Stier, Mensch und Adler mit sechs Flügeln verwirklicht worden. Sie wurden aus Metall gefertigt, vergoldet und ihre Flügel mit farbigen, glasartigen Schmelzüberzügen geschmückt.³⁸ Die Säulenköpfe, auf denen sie ruhen, wurden darüber hinaus mit Mineralien und Edelsteinen wie Bergkristallen, Mondquarzen und

³⁷ Ebd., S. 11.

³⁸ Ebd., S. 12.

roten Almandinen verziert.³⁹ Der Tabernakel veranschaulicht die Kunstfertigkeit und Detailfreude seiner Künstlerin Elisabeth Treskow, die zu den führenden Goldschmiedemeistern Deutschlands gezählt wurde.⁴⁰ Da sich ein eigener Artikel ihrer Person und ihrem Werk zuwendet, soll an dieser Stelle auf weitere Ausführungen verzichtet werden.

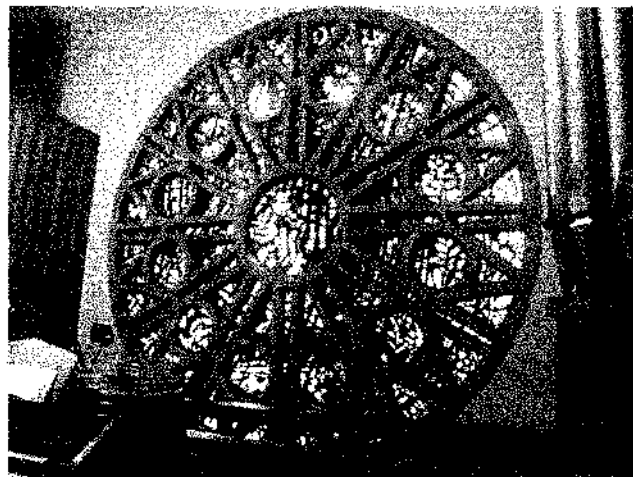


Abb. 5: Fensterrose in der Westfassade

Wie in der Baugeschichte kurz erwähnt, schuf der französische Künstler Gabriel Loire aus Chartres die gesamten Fenster, die den Sakralbau mit Licht durchströmen.⁴¹ Er kreierte in ihren Motiven einen theologischen Zyklus, der mit der Schöpfung der Welt bzw. ihrem Lobgesang in der westlichen Fensterrose beginnt, über den Sündenfall, sowie weiteren Szenen aus dem Alten Testament der Nordseite und der Erlösung Jesu Christi der Südseite zur Himmelsvision in den Fenstern des Chorraumes führt.⁴² Die Szenen des Alten und Neuen Testaments finden sich hierbei in den oberen schmalen Fensterpaaren.⁴³

Ihre Referenz findet die westliche Fensterrose im Buch Daniel, dessen drittes Kapitel Vers 1-97 zunächst von einem goldenen Standbild des Königs Nebukadnezar, das es zu verehren gilt, erzählt. Dem widersetzen sich jedoch drei junge Männer, woraufhin der König sie zur Strafe in einen Feuerofen werfen lässt, in dem sie jedoch dank eines Engels von den Flammen ferngehalten werden und Gott einen Lobgesang singen. In diesem fordern sie die gesamte Schöpfung, wie Sonne, Mond, Sterne, Tiere, Meere, Blumen, Bäume usw. auf, Gott zu preisen und ihn zu loben. Dieses biblische Motiv veranschaulicht Loire in der Fensterrose, deren Zentrum von einem roten Flammenmotiv, in Anlehnung an die drei jungen Männer im

³⁹ Ebd.

⁴⁰ Ebd., S. 4.

⁴¹ Ebd., S. 11.

⁴² Ebd.

⁴³ Ebd., S. 13.

Feuerofen, eingenommen wird, um welches sich in vermehrt blauen, aber auch gelben oder grünen Farbtönen die angesprochene Schöpfung u.a. in einem Sichelmond, einem Lamm, Sternen oder Getreide widerspiegelt. Auf der Nordseite beginnen die Szenen aus dem Alten Testament mit der Vertreibung Eva und Adams aus dem Paradies, nach ihrer Sünde trotz Gottes Verbots vom Baum der Erkenntnis gegessen zu haben (vgl. Gen. 3,1-24):⁴⁴

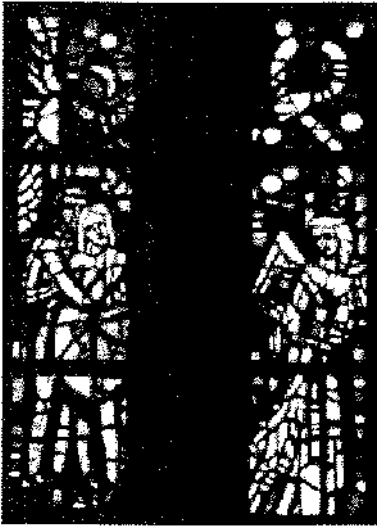


Abb. 6: Vertreibung Eva und Adams aus dem Paradies



Abb. 7: David gegen Goliath



Abb. 8: Jesaja und Elija

„Dann sprach Gott der Herr: Seht, der Mensch ist geworden wie wir, er erkennt Gut und Böse. Dass er jetzt nicht die Hand ausstreckt, auch vom Baum des Lebens nimmt, davon isst und ewig lebt! Gott, der Herr, schickte ihn aus dem Garten von Eden weg, damit er den Ackerboden

bestellte, von dem er genommen war“ (Gen. 3,22-23).

Der Künstler fügte in seinem Bild ebenfalls die Schlange ein, welche das erste Menschenpaar zu der Tat verführte. Die Opferung Isaaks findet sich in der Gestaltung

des folgenden Fensterpaares.⁴⁵ Das Buch Genesis erzählt in seinem zweiundzwanzigsten Kapitel davon, wie Abraham einst von Gott aufgefordert wurde seinen einzigen Sohn Isaak zu opfern, wozu Abraham sich tatsächlich bereit erklärte. Aufgrund dieses Erweises des tiefen Glaubens und Vertrauens zu Gott, wird Isaak letztlich verschont und Abraham bringt Gott als Brandopfer einen Widder dar (vgl. Gen. 22,1-19), der sich in der Darstellung

zu Füßen Abrahams wiederfinden lässt. Im nächsten Motiv werden Mose von Gott die Gesetzestafeln mit den zehn Geboten auf dem Berg Sinai übergeben, während das Volk Israels das goldene Kalb anbetet.⁴⁶ „Nachdem der Herr zu Mose auf dem Berg Sinai alles gesagt hatte, übergab er ihm die beiden Tafeln der Bundesurkunde, steinerne Tafeln, auf die der Finger Gottes geschrieben hatte“ (Ex 31,18).

Nach dieser aufgeführten Erzählung folgt im nächsten Kapitel die Anbetung des goldenen Kalbes, welches vom Volk Gottes und dem Bruder Mose, namentlich Aaron, aus goldenen Ohrringen zur Verehrung gegossen wurde, weil Mose noch nicht vom Berg heruntergekommen war (vgl. Ex 32,1-6). Der Kampf Davids gegen den Riesen Goliath bildet den Inhalt

des folgenden Fensterpaares.⁴⁷ Das erste Buch Samuel legt diese Geschichte in seinem siebzehnten Kapitel dar, welche Loire in einem kleinen, mit der Steinschleuder gewappneten David und einem ihm in Rüstung und mit Schwert gegenüberstehenden Riesen versinnbildlichte. Darauf folgt die Darstellung des Salomonischen Urteils, welches davon handelt, dass Salomo, der Sohn Davids, im Streit zweier Frauen um ein Kind ein gerechtes Urteil fällte, wodurch der wahren Mutter ihr Kind zugesprochen werden konnte (vgl. 1. Kön 3,16-28).⁴⁸ Zwei Propheten, nämlich zum einen Elija sowie zum anderen Jesaja, finden ihre Darstellung im vorletzten Fensterpaar.⁴⁹ Elija ist, Schnell und Mai zufolge, mit einem Raben abgebildet,⁵⁰ wodurch diese Szene an die folgende Schilderung aus dem ersten Buch der Könige lehnt: „Danach erging das Wort des Herrn an Elija: Geh weg von hier, wende dich nach Osten und verbirg dich am Bach Kerit östlich des Jordan! Aus dem Bach sollst du trinken und den Raben habe ich befohlen, dass sie dich dort ernähren. Elija

⁴⁵ Ebd.

⁴⁶ Ebd.

⁴⁷ Ebd., S. 13.

⁴⁸ Ebd., S. 13.

⁴⁹ Ebd.

⁵⁰ Ebd.

⁴⁴ Ebd., S. 11.

ging weg und tat, was der Herr befohlen hatte; er begab sich zum Bach Kerit östlich des Jordan und ließ sich dort nieder. Die Raben brachten ihm Brot und Fleisch am Morgen und ebenso Brot und Fleisch am Abend und er trank aus dem Bach“ (1. Kön 17, 2-6).

Wenngleich die Erklärung mit dem Raben aufgrund seiner Entsprechung mit der Bibelstelle plausibel erscheint, muss beachtet werden, dass der dargestellte, in gelb getauchte Vogel über dem Kopf des Propheten eher an eine Taube erinnert. Jesaja werden von einem Engel mit glühenden Kohlen die Lippen gereinigt, wie es im sechsten Kapitel des gleichnamigen Buches heißt: „Da flog einer der Serafim zu mir; er trug in seiner Hand eine glühende Kohle, die er mit einer Zange vom Altar genommen hatte. Er berührte damit meinen Mund und sagte: Das hier hat deine Lippen berührt: Deine Schuld ist getilgt, deine Sünde gesühnt“ (Jes 6,6-7). Kurz zuvor hatte der Prophet Gott, von Serafim umgeben, auf einen Thron sitzen sehen und zu ihm gesprochen, dass er verloren sei, weil er unreine Lippen besitze (vgl. Jes 6,1-5), woraufhin die zitierte Handlung geschah.

Den Abschluss der Szenen aus dem Alten Testament bildet die Illustration des Propheten Jona mit einem Walfisch⁵¹ in Bezug zu: „Der Herr aber schickte einen großen Fisch, der Jona verschlang. Jona war drei Tage und drei Nächte im Bauch des Fisches [...] Da befahl der Herr dem Fisch, Jona ans Land zu speien“ (Jon 2, 1-11). Gott ließ Jona von einem Wal verschlingen, weil dieser sich dessen Auftrag widersetzte, in die Stadt Ninive zu segeln, um ihr das Strafgericht Gottes zu verkünden. Stattdessen segelte Jona in die entgegengesetzte Richtung, wodurch Gott einen Sturm losbrechen ließ und die Seeleute, sich Jonas Schuld bewusst, diesen in das Meer warfen (vgl. Jon 1, 1-16) und ihn das oben zitierte Schicksal ereilte. Nachdem Jona im Bauch des Walfisches jedoch zu Gott betete (vgl. Jon 2, 2-10), befahl dieser dem Fisch ihn auszuspeien (s. o.). Die drei Tage verweisen hierbei auf Jesus Christus, der drei Tage nach seiner Kreuzigung wieder auferstanden ist.⁵²

In den südlichen Fenstern finden sich die Erfüllungen der Verheißungen aus dem Alten Testament, in der Szenenfolge des Neuen Testaments dargestellt.⁵³ Von Westen nach Osten verlaufend, beginnen sie mit der Verkündigung Mariens durch den Erzengel Gabriel,⁵⁴ wie es im ersten Kapitel des Lukasevangeliums, Vers 26-38, geschildert wird. Darauf folgt die Geburt Jesu Christi in Bethlehem.⁵⁵ Loire verwirklichte diese Szene, indem er unter dem Stern, Maria mit dem Christuskind auf dem

Arm und an der Krippe stehend, darstellte. Im dazugehörigen Fenster findet sich Josef wieder, zu dessen Füßen Esel und Ochse abgebildet sind. Das Lukas- und das Matthäusevangelium (Lk 2,1-20; Mt 1,18-25) sind die beiden grundlegenden Texte, in denen die Geburt Jesu geschildert wird. Die beiden so häufig dargestellten Tiere an der Krippe gehen dabei auf ein apokryphes Evangelium, nämlich das des Pseudo-Matthäus-Evangeliums zurück, in dessen 14. Kapitel geschrieben steht: „Am dritten Tag nach der Geburt des Herrn verließ Maria die Höhle und ging in einen Stall. Sie legte den Knaben in eine Krippe; Ochs und Esel huldigten ihm.“⁵⁶ Bei den apokryphen Evangelien handelt es sich, zur kurzen Erklärung, um Schriften, welche nicht in den Kanon der Bibel aufgenommen wurden und später als die Schriften des Neuen Testaments entstanden sind.⁵⁷ Der auf das Griechische zurückgehende Begriff „apokryph“ kann dabei mit *verborgen* oder *geheim* übersetzt werden.⁵⁸



Abb. 9: Die Geburt Christi

⁵¹ Ebd.

⁵² Ebd.

⁵³ Ebd., S. 13.

⁵⁴ Ebd.

⁵⁵ Ebd.

⁵⁶ Liber de ortu beatae Mariae et infantia Salvatoris – Pseudo-Matthäusevangelium, in: Gerhard Schneider, Evangelia infantiae apocrypha – Apokryphe Kindheitsevangelien, Freiburg im Breisgau (u. a.) 1995, S. 213-255, hier S. 227.

⁵⁷ Ebd., S. 7.

⁵⁸ Ebd.

Jesu Leben in Nazareth behandelt das nächste Fensterpaar.⁵⁹ Abermals mit seinen Eltern ist hier nun der gereifte Jesus dargestellt. Als Wundertäter handelt Jesus nachfolgend, indem er den verstorbenen Lazarus wieder zum Leben erweckt und auf diese Weise beweist, dass er der Sohn Gottes ist.⁶⁰ Das Johannesevangelium schildert diese Wundertat: „Als Jesus ankam, fand er Lazarus schon vier Tage im Grab liegen [...] Ich wusste, dass du mich immer erhörst; aber wegen der Menge, die um mich herum steht, habe ich es gesagt; denn sie sollen glauben, dass du mich gesandt hast. Nachdem er dies gesagt hatte, rief er mit lauter Stimme: Lazarus, komm heraus! Da kam der Verstorbene heraus; seine Füße und Hände waren mit Binden umwickelt, und sein Gesicht war mit einem Schweißtuch verhüllt. Jesus sagte zu ihnen: Löst ihm die Binden und lasst ihn weggehen!“ (Joh 11,17-44). Loire versah den verstorbenen Lazarus in seinem Motiv ebenfalls mit umwickelten Binden. Das kommende Motiv veranschaulicht, wie Jesus seine Apostel aussendet, damit sie den Menschen seine Botschaft überbringen.⁶¹



Abb. 10: Veronika reicht Jesus das Schweißtuch

⁵⁹ Schnell/Mai, Nikolaus von Flüe (wie Anm. 1), S. 13.

⁶⁰ Ebd.

⁶¹ Ebd., S. 13.

Vor dem letzten Fensterpaar verewigte der Künstler die Auferstehung und Himmelfahrt Christi, wodurch das Erlösungswerk Gottes seine Vollendung erfährt.⁶² Der Grund des Pfingstfestes, nämlich die Ausgießung des Heiligen Geistes, ist in den letzten Fenstern der Südseite illustriert.⁶³ Wie in der Apostelgeschichte geschildert, vollzieht sich die Herabkunft des Geistes in Feuerzungen, die zu den einzelnen Menschen gelangen: „Und es erschienen ihnen Zungen wie von Feuer, die sich verteilten; auf jeden von ihnen ließ sich eine nieder. Alle wurden mit dem Heiligen Geist erfüllt und begannen, in fremden Sprachen zu reden, wie es der Geist ihnen eingab“ (Apg 2,3-4) und Loire in seinen Fenstern wiederzugeben vermochte.

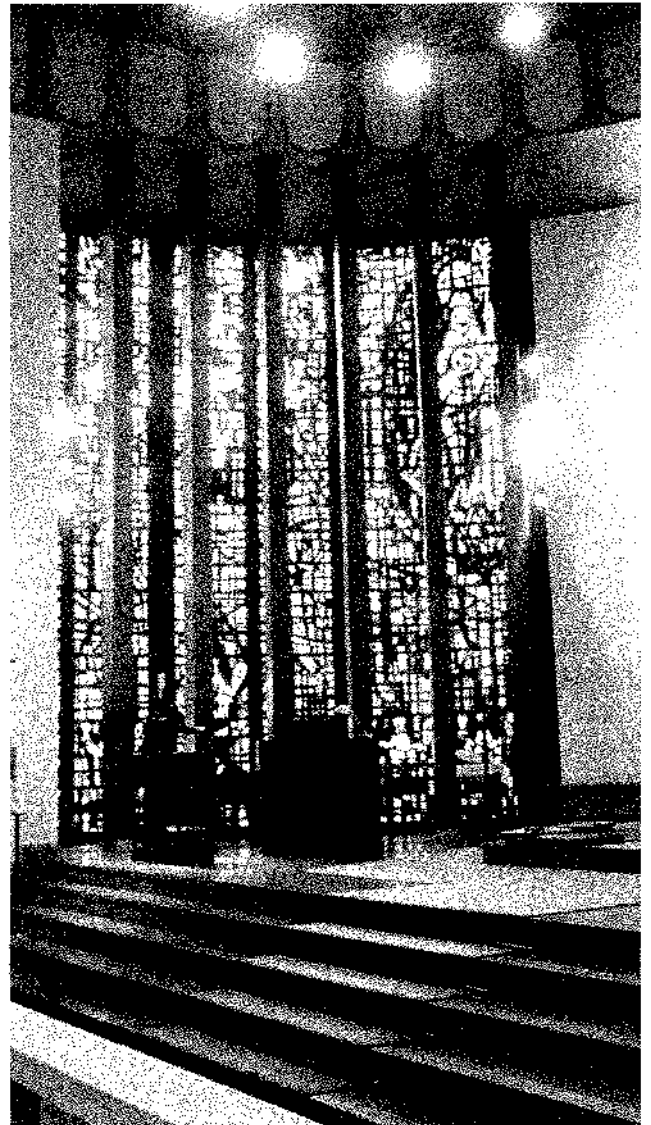


Abb. 11: Fenster im nördlichen Chorraum

⁶² Ebd.

⁶³ Ebd.

Durch die gestalteten Fenster des Chorraumes lässt Loire den Besucher der Kirche in die geschilderte Vision des vierten Kapitels der Johannesoffenbarung (s. o. Offb 4, 6-8) eintauchen.⁶⁴ Von einem äußerst kräftigen, facettenreichen Blau ist der in einer roten Mandorla platzierte Jesus Christus mit Heiligenschein und einem Lamm in seiner Hand, umgeben. Davon heben sich die verteilten, in Gelbtönen verwirklichten 24 Ältesten, als auch vier Lebewesen, die diesem huldigen, ab. In dieser Darstellung, als auch in dem bereits erwähnten Tabernakel von Elisabeth Treskow symbolisieren die vier Lebewesen die vier kanonischen Evangelien.⁶⁵ Irenaeus von Lyon interpretierte sie erstmals auf der Grundlage der geschilderten Vision aus der Johannesoffenbarung, sowie einer Vision in Ez 1, 1-28, die ebenfalls von vier Lebewesen mit ähnlichen Charakteristika berichtet, als viergestaltige Form des Evangeliums.⁶⁶ Davon ausgehend wurden die Lebewesen den Evangelisten zugewiesen, sodass der Mensch mit Matthäus, der Stier mit Lukas, der Löwe mit Markus und der Adler mit Johannes identifiziert wurde.⁶⁷ Einzelne rote Flammen der Fenster, verweisen auf Offb 15,2: „Dann sah ich etwas, das einem gläsernen Meer glich und mit Feuer durchsetzt war.“

Das Ensemble der Glasgestaltung im Chorraum verweist vor allem hinsichtlich der blauen Farbpalette auf ein weiteres Werk des 1904 in Anjou (Frankreich) geborenen Künstlers.⁶⁸ Zur gleichen Zeit nämlich, als er an den Fenstern von St. Nikolaus von Flüe arbeitete, beschäftigte sich Gabriel Loire 1960/61 mit der Verglasung für die neue Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche in Berlin, seinem zweiten wichtigen Werk in Deutschland.⁶⁹ Die Fenster dieser Kirche verzichteten dabei vollständig auf gegenständliche Darstellungen, wie Loire sie in von Flüe anwendete und tauchen den Raum in eine vom Licht durchflutete, tiefblaue Atmosphäre.⁷⁰ Aufgrund der außergewöhnlichen Technik, die Loire anwendete, vermochte er solche Eindrücke hervorzubringen. Denn, anders als seit karolingischer Zeit üblich, arbeitete Loire nicht mit in Blei gefasstem, dünnem Glas, sondern verwendete etwa zweieinhalb Zentimeter starkes Dickglas.⁷¹ Durch die Bearbeitung mit einem Glasschneider, Spitzhammer oder

sogar durch Absprengen schaffte Loire Oberflächen, in denen zusätzliche Lichtbrechungen und Farbschattierungen entstehen konnten.⁷² Nach einer solchen Bearbeitung setzte Loire die Glasstücke in einem Entwurfskarton zusammen und goss zur Verbindung die Lücken mit Beton aus.⁷³

Auf diese Weise fertigte er auch sämtliche Fenster in von Flüe und gab der unteren Fensterreihe der Nord- und Südfassade den Kreuzweg zum Thema, dem sich weiterführend zugewendet wird.⁷⁴ Vierzehn Stationen setzte Loire in seinen Bildern um.⁷⁵

1. Station: Jesus wird zum Tode verurteilt.
2. Station: Jesus nimmt das Kreuz auf seine Schultern.
3. Station: Jesus fällt zum ersten Mal unter dem Kreuz.
4. Station: Jesus begegnet seiner Mutter.
5. Station: Simon von Cyrene hilft Jesus, das Kreuz zu tragen.
6. Station: Veronika reicht Jesus ihr Schweiß Tuch.
7. Station: Jesus fällt zum zweiten Mal unter dem Kreuz.
8. Station: Jesus spricht zu den klagenden Frauen.
9. Station: Jesus fällt zum dritten Mal unter dem Kreuz.
10. Station: Jesus wird seiner Kleider beraubt.
11. Station: Jesus wird ans Kreuz genagelt.
12. Station: Jesus stirbt am Kreuz.
13. Station: Jesus wird vom Kreuz genommen.
14. Station: Jesus wird ins Grab gelegt.⁷⁶

Der aus einem äußerst religiös geprägten Elternhaus stammende Künstler absolvierte bei dem Glasmaler Charles Lorin in Chartres seine Ausbildung und hatte dort auch seine Werkstatt. Er stattete jedoch nicht nur weitere Kirchen u. a. in Frankreich, England und den USA aus, sondern war ebenfalls als Maler, Bildhauer, Illustrator und Keramiker tätig.⁷⁷

Durch den in der Außenbeschreibung bereits erwähnten schmalen Gang, welcher den Glockenturm mit dem Langhaus verbindet, gelangt der Besucher in die Taufkapelle. Sie wurde abermals von Josef Baron ausgeführt und von ihm mit einem Putzmosaik versehen.⁷⁸ Auch den stämmigen Taufstein schuf dieser Künstler.⁷⁹ Thematisch und gestalterisch greift das Mosaik die Ausgießung des Heiligen Geistes wie bei einem der Fenster von der Südfassade wieder auf. Außerdem befinden sich zwei Engel

⁶⁴ Hans Joachim Schröder, Der Glasmaler Gabriel Loire, in: Albrecht Weiland (Hg.), das münster. Zeitschrift für christliche Kunst und Kunstwissenschaft, Jg. 40, München/Zürich 1987, S. 89-100, hier S. 92.

⁶⁵ Doris Gerstl, Evangelistensymbole, in: Walter Kasper (Hg.), Lexikon für Theologie und Kirche, Bd. 3, Freiburg im Breisgau (u. a.) 1995, Sp. 1057.

⁶⁶ Ebd.

⁶⁷ Ebd.

⁶⁸ Schröder, Loire (wie Anm. 64), S. 89.

⁶⁹ Ebd., S. 92.

⁷⁰ Ebd., S. 92.

⁷¹ Ebd., S. 90.

⁷² Ebd.

⁷³ Ebd.

⁷⁴ Schnell/Mai, Nikolaus von Flüe (wie Anm. 1), S. 13.

⁷⁵ Ebd.

⁷⁶ Karl Heinz Grenner, Das Kreuz und die Kreuzwegstationen, [<http://karmel-witten.de/de/klosterkirche/kreuzwegstationen.html>], zuletzt eingesehen am 29.12.2015.

⁷⁷ Schröder, Loire (wie Anm. 64), S. 90.

⁷⁸ Schnell/Mai, Nikolaus von Flüe (wie Anm. 1), S. 4.

⁷⁹ Ebd.

mit Feuerschwertern an einer Wand, die dem Buch Genesis entlehnt sind: „*Er vertrieb den Menschen und stellte östlich des Gartens von Eden die Kerubim auf und das lodernde Flammenschwert, damit sie den Weg zum Baum des Lebens bewachten*“ (Gen 3,24). In Bezug zur Taufe ließe sich diese Bildgestaltung dahingehend verstehen, dass jeder mit der Erbsünde befleckte Mensch durch die Taufe in die Gemeinschaft Gottes aufgenommen, vom Heiligen Geist erfüllt und dadurch Hoffnung auf Erlö-



Abb. 12: Der Taufstein

sung geschenkt wird. Die Fenster der Kapelle illustrieren außerdem die Taufe Jesu.⁸⁰ Eine thematische Ausgrenzung des ansonsten einheitlich theologisch gestalteten Bildprogramms, stellt die Verglasung im Übergang vom Langhaus zur Taufkapelle dar. Diese gedenkt in Form von Kreuzen und einer Friedenstaube den Opfern des

⁸⁰ Ebd., S. 14.

Zweiten Weltkriegs.⁸¹ Nicht nur das Bildthema ist von Besonderheit, sondern auch die äußere kleine Signatur des Glasmalers Loire in der rechten unteren Ecke.



Abb. 13: Signatur des Glasmalers Gabriel Loire

Der Abschluss dieses Artikels bedarf noch eines Blickes in die dem Kirchenpatron gewidmete Kapelle. Neben weiteren Fenstern von Loire, die Lebensausschnitte des Patrons veranschaulichen, wird in der Kapelle auch eine Reliquie desselben aufbewahrt.⁸² Diese wurde in das von Ursula Bach-Wild gefertigte Reliquiar gefasst und befindet sich in dem von Baron hergestellten Reliquienschrein am Altar der Kapelle.⁸³ Umgeben von Szenen aus dem Leben des Heiligen erscheint im silbernen Reliquiar die nicht klar identifizierbare Reliquie, bei welcher es sich möglicherweise um einen Knochensplitter und einen Stofffetzen handeln könnte. Zentral eingefasst wird dieses in den Reliquienschrein, der auf das Weltgericht hinweist.⁸⁴ Unter dem Weltenrichter Jesus Christus rufen Engel mit den Posaunen, woraufhin sich die Gräber der zum Gerichte Aufstehenden öffnen und zwischen ihnen Bruder Klaus als Fürsprecher für seine Gemeinde fungiert.⁸⁵

Abbildungsnachweis

Hans H. Hanke: 1-5, 10-13

Internet-Quelle: <http://www.glasmalerei-ev.de/pages/b1307/b1307.shtml>: 6-9

⁸¹ Ebd.

⁸² Ebd., S. 13.

⁸³ Ebd., S. 4.

⁸⁴ Ebd., S. 13.

⁸⁵ Schnell/Mai, Nikolaus von Flüe, S. 13.

Delia Elisa Pätzold

Elisabeth Treskow – Handwerkerin, Künstlerin, Pionierin

„Es scheint mir wichtiger, Gold zu schmieden, als darüber zu reden, warum und wozu es geschieht...“¹



Abb. 1: Elisabeth Treskow, Porträtfoto, undatiert.

Am Bochumer „Tag des offenen Denkmals 2015“ konnte die Kortum-Gesellschaft Bochum e.V. mit Unterstützung des Stadtarchivs Bochum/Bochumer Zentrum für Stadtgeschichte und in dessen Räumen Werke der Goldschmiedin Elisabeth Treskow ausstellen. Gezeigt wurden die Schützenkette und das Diadem der Maischützen, die Monstranz und Vortragekreuz aus St. Nikolaus von Flüe sowie die Meisterschale des Deutschen Fußballbundes in dem Exemplar, das Rot-Weiß Essen als Deutscher Meister 1955 erhalten hatte. Hinzu kamen Schmuckstücke, die von Besucherinnen spontan mitgebracht wurden.²

¹ Elisabeth Treskow, Über meine Arbeit und mich, in: Zeitschrift für Goldschmiede, Juweliere und Graveure. 1943, Nr. 3, S. 30-31.

² Wir danken der Bochumer Goldschmiedin Gudrun Meyer für die

Elisabeth Treskow wurde am 20. August 1898 als Tochter des Drogeristen Max Treskow und seiner Ehefrau Hedwig in Bochum geboren. Der künstlerische Werdegang Treskows begann 1914 mit dem Besuch der von Karl Ernst Osthaus (1874-1921), dem bekannten Kunstsammler und Mäzen, gegründeten Hagener Silberschmiede unter der künstlerischen Leitung des niederländischen Architekten Johannes Ludovicus Mathieu Lauweriks (1864-1932), der zuvor als Lehrer an der Kunstgewerbeschule in Düsseldorf tätig war. Während ihrer Zeit in der Hagener Silberschmiede unternahm Treskow erste Versuche in der Herstellung von Bechern und Tellern aus Kupfer. Während ihrer Lehrzeit fertigte sie außerdem unter der Anleitung von Frans Zwollo (1872-1945), einem holländischen Silberschmied, bereits erste Schmuckarbeiten an. Im darauffolgenden Jahr besuchte Treskow die Metallklasse der Folkwangschule in Essen (heute „Fachbereich Kunst und Gestaltung der Universität der Künste“ in Essen), wo sie u. a. bei dem niederländischen Künstler und Glasmaler Johan Thorn Prikker (1868-1932) Malerei studierte.

Von 1916 bis 1917 setzte sie ihr Studium an der Königlichen Höheren Fachschule für Edelmetall (heute „Hochschule für Gestaltung“) in Schwäbisch Gmünd unter Professor Walter Klein (1877-1952) fort. Anschließend begann Treskow in München eine Goldschmiedelehre bei Karl Rothmüller (1860-1930), dem Königlich Bayerischen Hoflieferanten. 1918 schloss sie ihre Ausbildung mit der Gesellenprüfung ab. Im darauffolgenden Jahr kehrte Elisabeth Treskow zurück in ihre Heimatstadt Bochum, wo sie sich im Haus ihrer Eltern eine erste eigene Werkstatt einrichtete. Im Jahr 1923 legte Treskow vor der Handwerkskammer Düsseldorf ihre Meisterprüfung ab, nachdem sie ein Jahr zuvor in der Siedlung Margarethenhöhe in Essen ein Mansarden-Atelier bezogen hatte. Hier kam es unter anderem zur Zusammenarbeit mit dem Emailleur Kurt Levy (1911-1987) und der Buchbinderin Frida Schoy (1889-1963). 1927 zog Treskow mit ihrem Atelier um in das Werkhaus der Margarethenhöhe, Im Stillen Winkel 1, wo auch der Bildhauer Will Lammert (1892-1957) und der Druckgraphiker Hermann Kätelhön (1884-1940) arbeiteten. Im selben Jahr trat Elisabeth Treskow dem Deutschen Werkbund bei.

Während ihrer Zeit auf der Margarethenhöhe widmete sich Treskow der antiken Metallbearbeitungstechnik der Granulation. Bei dieser Goldschmiedetechnik, die vor allem in der etruskischen Kultur angewendet wurde, werden kleine Goldkugeln auf einen Goldträger aufgebracht und angelötet. Die Kunst dabei ist es, die Goldkugeln auf den Goldgrund aufzubringen, ohne dass diese schmelzen. Die so arrangierten Ornamente und Muster

Erläuterungen in der Ausstellung sowie dem Stadtarchiv Bochum, der Gemeinde Nikolaus von Flüe, der Deutschen Fußball-Liga, dem Ruhmuseum Essen und Rot-Weiß Essen für die Unterstützung.

erzeugen durch ihre erhabene Struktur und Oberfläche ein hohes Maß an optischer und haptischer Plastizität. Von besonderem Reiz ist die Wirkung von Licht und Schatten zwischen den erhabenen Goldkugelchen. Die Granulation wurde zunächst in den 1920er Jahren durch den deutschen Goldschmied Johann Michael Wilm (1885-1963) und dann durch Elisabeth Treskow in den 1930er Jahren „wiederbelebt“, nachdem sie zuletzt bis ins frühe Mittelalter in der europäischen Goldschmiedekunst angewendet worden war.

In den 1950er Jahren befasste sich Elisabeth Treskow außerdem mit dem Gebiet antiker geschnittener Steine³, die sie von da an auch sammelte und als wesentliches Element in ihre Schmuckgestaltung einband. Dies sollte zum prägenden Stilmittel innerhalb Treskows Gesamtwerk werden: Die Verwendung markanter Einzelstücke als Blickfang eines Schmuckstücks. Im Rahmen ihrer Studien zur Granulationstechnik beschäftigte sich Elisabeth Treskow intensiv mit den antiken Kulturen und mit der Archäologie. Dies spiegelt sich in der von antiker Kunst inspirierten Gestaltung der Motive dieser Zeit wider; es handelt sich zu einem großen Teil um kleinformatige Arbeiten, die, zum Teil aus reinem Gold gearbeitet, ganz auf die Verwendung von Schmucksteinen verzichten und an Jagdfriese erinnern oder mythologische Figuren darstellen. Häufige Motive sind auch Details aus Flora und Fauna sowie die Darstellung von Tierkreiszeichen – Stilelemente, welche später zum festen Motiv-Repertoire der Künstlerin gehören.⁴

Schon früher, während einer Reise nach Paris im Jahre 1927, hatte Elisabeth Treskow im Cluny Museum Schmuck aus der Völkerwanderungszeit, fränkische und merowingische Arbeiten aus dem 5. bis 8. Jahrhundert gesehen, welche sie von da an mit den archaischen, ursprünglichen Formen als Inspiration für ihre eigenen Schmuckarbeiten übernahm. Diese Eindrücke waren für sie derart prägend, dass sie sich als Stilwandel in ihrem Werk widerspiegeln.⁵ Von besonderem Interesse war für Treskow die archaische gestalterische Reduktion des Schmuckstücks auf seine Funktion; auch die historischen Vorbilder wurden von ihr nicht kopiert, sondern in ihrer Gestaltung gewissermaßen „weitergedacht“: Bei allem Interesse am historischen Modell zielte die Künstlerin darauf ab, das Schmuckstück seiner ursprünglichen Ornamentik zu entkleiden und formal zu vereinfachen.⁶

Während der Zeit im Atelier auf der Margarethenhöhe wurde die künstlerische Arbeit Treskows von den Fotografen Gertrud Hesse, die in den 1920er bis 1940er Jahren als Industrie- und Porträtfotografin tätig, und Albert

Renger-Patzsch (1897-1966), der ein wichtiger Vertreter der Fotografie der sogenannten „Neuen Sachlichkeit“ war, fotografisch dokumentiert.

Die Auftragslage der Werkstatt auf der Margarethenhöhe verbesserte sich ab 1932 zunehmend; Treskows künstlerische Goldschmiedearbeiten fanden vor allem im regionalen Umkreis Anklang; so betraute das Essener Großbürgertum sie vor allem mit Schmuckaufträgen und 1938 entwarf Treskow die Kette des Oberbürgermeisters der Stadt Essen. Zu diesem Zeitpunkt erreichten sie außerdem die ersten kirchlichen Auftragsanfragen. Mit wachsender Berühmtheit erhielt Treskow auch immer häufiger Aufträge von bekannten Persönlichkeiten; so arbeitete sie etwa für die Vorstände der Firmen Krupp und der Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk AG (RWE), für den Essener Oberbürgermeister Hans Luther, für den Leiter des Folkwang-Museums Ernst Gosebruch (1872-1953) und für die Verlegergattin Marta Baedeker. Elisabeth Treskow erhielt im Laufe ihrer künstlerischen Schaffenszeit zahlreiche Ehrungen und konnte mehrere Wettbewerbe für sich entscheiden; 1937 gewann sie bei der Pariser Weltausstellung die Goldmedaille; im darauffolgenden Jahr wurde ihr als erster Frau der Ehrenring der Gesellschaft für Goldschmiedekunst verliehen. 1941 war sie Siegerin im Wettbewerb „Goldschmiedeplastik“, für den sie eine Friedenstaube mit Lorbeerzweig im Schnabel entworfen hatte.

Während der Kriegsjahre stagnierte die Auftragslage der Werkstatt weitestgehend; Elisabeth Treskow beschäftigte sich in dieser Zeit vermehrt mit der Verfeinerung der Granulationstechnik. 1943 wurde ihr Atelier bei einem Bombenangriff zerstört, woraufhin sie nach Detmold ging, wo auch ihre Eltern lebten. Hier konnte sie sich eine Werkstatt einrichten, wobei während dieser Zeit aufgrund von Kriegsfolgen und wirtschaftlicher Depression die Aufträge ausblieben. Treskow übernahm die Restaurierung von Silberarbeiten für den Fürsten von Lippe-Detmold. Elisabeth Treskow, die sich stets zu den Traditionen des Humanismus bekannte, äußerte im Alter, sie habe Glück gehabt, in den Jahren des Dritten Reichs nicht zu offiziellen Aufträgen herangezogen worden zu sein. So konnte sie ihre künstlerische Arbeit freihalten von nationalsozialistischen Symbolen. Parteiabzeichen, Ehrenkassetten, Marschallstäbe sind von ihr nie bekannt geworden.⁷

Im Jahre 1948 wurde Elisabeth Treskow als Leiterin der Gold- und Silberschmiedeklasse an die wiedereröffneten Kölner Werkschulen berufen. Die Kölner Werkschulen waren eine von 1926 bis 1971 bestehende (Hoch-)Schule für Bildende Kunst, Architektur und Formgebung. Im gleichen Jahr wurde Treskow mit der vorläufigen Restaurierung des Kölner Dreikönigsschreins, welcher während

³ Rüdiger Joppien, Elisabeth Treskow. Goldschmiedekunst des 20. Jahrhunderts, Köln 1991.

⁴ Ebd.

⁵ Ebd.

⁶ Ebd.

⁷ Ebd.

der Kriegsjahre ausgelagert worden war, beauftragt. Der Dreikönigsschrein befindet sich im Kölner Dom; er stammt aus der Zeit Ende des 12. Jahrhunderts und dient als Reliquiar u. a. der Aufbewahrung von Gebeinen, die vom Erzbischof Rainald von Dassel 1164 nach Köln gebracht worden waren und als die Reliquien der heiligen drei Könige verehrt werden. Der zweigeschossige Schrein in Form einer Basilika wurde als aufwendige Goldschmiedearbeit von Nikolaus von Verdun gefertigt. Durch diesen Auftrag an einem so wichtigen, repräsentativen Objekt zeigt sich die regionale Bedeutung Treskows als bekannter Goldschmiedekünstlerin. Mit den tatsächlichen Restaurierungsarbeiten begann Treskow, nachdem sie zum römisch-katholischen Glauben konvertiert war, im Jahre 1961.

Im Jahre 1949, während ihrer Zeit an den Kölner Werksschulen, fertigte Elisabeth Treskow zusammen mit ihren Studenten die sogenannte „Salatschüssel“ – Die Meisterschale des Deutschen Fußballbundes – an. 1954 wurde sie mit der Anfertigung der Amtskette des Oberbürgermeisters von Köln beauftragt. 1956 wurde Treskow, als erste Frau im Goldschmiedehandwerk, der Titel der Professorin an den Kölner Werksschulen verliehen. Aus diesem Amt schied Treskow im Jahre 1964 aus. Im selben Jahr wurde ihr das Bundesverdienstkreuz verliehen. 1977 wurde Treskow als Dank für ihre Schmuckstiftung an das Museum für angewandte Kunst durch die Stadt Köln die Jabach-Medaille verliehen; in den folgenden Jahren übergab sie dem Museum außerdem ihr Fotoarchiv, Entwurfszeichnungen aus sechs Jahrzehnten künstlerischer Arbeit, einen Teil ihrer Bibliothek sowie ihre fast 140 Stücke umfassende Sammlung antiker Gemmen. Das Museum veranstaltete, ebenso wie das Deutsche Goldschmiedehaus Hanau, 1990 eine Retrospektive des Gesamtwerkes Treskows. Elisabeth Treskow starb 1992 in Brühl bei Köln in ihrem Alterswohnsitz.

Elisabeth Treskows erhielt Aufträge von verschiedensten Kunden. Ihre Arbeiten und Entwürfe umfassen sowohl Aufträge bekannter Persönlichkeiten und Familien, als auch Aufträge für Kirchen, Privatleute und einen Karnevalsverein. Ihre wohl bekannteste Arbeit dürfte jedoch die zuvor schon erwähnte sogenannte „Salatschüssel“ – die Meisterschale des Deutschen Fußball-Bundes sein, welche als Wanderpokal seit 1949 verliehen wird. Die Schale aus 5,5 Kilogramm Sterlingsilber ist mit fünf großen und elf kleinen grünen Turmalinen, welche von floralen Motiven umrankt werden, besetzt und hat einen Durchmesser von ca. 60 cm. Auf ihren äußeren Ringen sind sämtliche Namen der Fußballvereine, welche seit 1903 den Titel gewonnen haben, verzeichnet. 1981 war jedoch, nachdem die Schale zunächst einen Durchmesser von rund 50 cm gehabt hatte, kein Platz mehr für weitere Namens-Gravuren vorhanden, sodass ein weiterer Silberring mit Silberschrauben an der ursprünglichen Schale

befestigt wurde. Innerhalb der Gravuren finden sich einige Besonderheiten; so folgt etwa die Trennung der Namen nicht immer den Regeln der Orthografie.⁸ Der Name „Borussia Mönchengladbach“ etwa wurde wie folgt getrennt: „1975 BORUSSIA VFL 1900 E.V M – ÖNCHENGLADBACH“, „1976 BORUSSIA VFL 1900 E.V MÖNC – HENGLADBACH“, „1977 BORUSS - IA VFL 1900 E.V MÖNCHENGLA – DBACH“.⁹

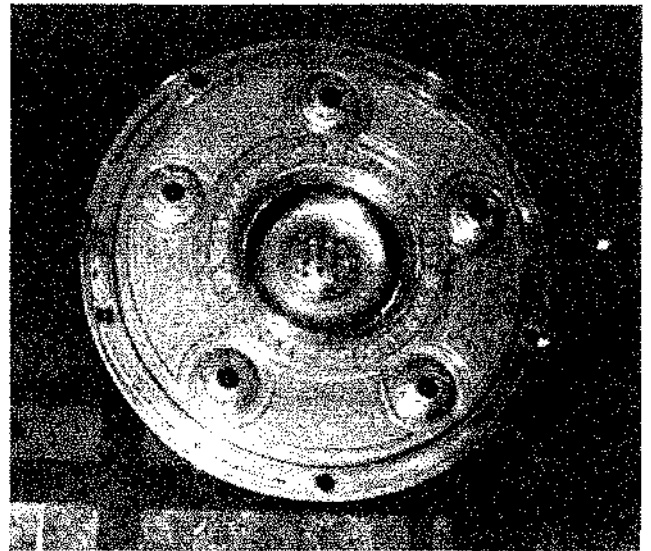


Abb.2: Die Meisterschale des Deutschen Fußballbundes, Sterlingsilber mit Turmalinen, 1949, Stand 1992.

Elisabeth Treskow wurde 1949 vom Deutschen Fußballbund beauftragt, eine Trophäe für den Deutschen Fußballmeister zu entwerfen; die Trophäe sollte den im Zweiten Weltkrieg verloren gegangenen Victoria-Meisterpokal ersetzen. Hier zeigt sich, dass Treskow durch ihre künstlerische Arbeit – zu diesem Zeitpunkt lehrte sie bereits als Professorin an den Kölner Werkschulen – einige Reputation hatte erlangen können. Auch bei diesem populären und repräsentativen Stück zeigt sich in der Verwendung von prächtigen Edelsteinen und filigranen floralen Mustern die künstlerische Handschrift Elisabeth Treskows.

Zwei weitere markante, außergewöhnliche Arbeiten Elisabeth Treskows befinden sich heute in ihrer Heimatstadt Bochum: 1954 wurde sie von der Bochumer Maiabendgesellschaft mit der Aufgabe betraut, die im Krieg verloren gegangene Königskette nach ursprünglichem Vorbild neu anzufertigen sowie die erhaltenen Königsplaketten neu zu fassen. Zu diesem Auftrag gehörte ebenfalls die

⁸ Ebd.

⁹ <http://www.dfb.de/bundesliga/liga-information/trophae/> (Zugriff 20.12.2015).

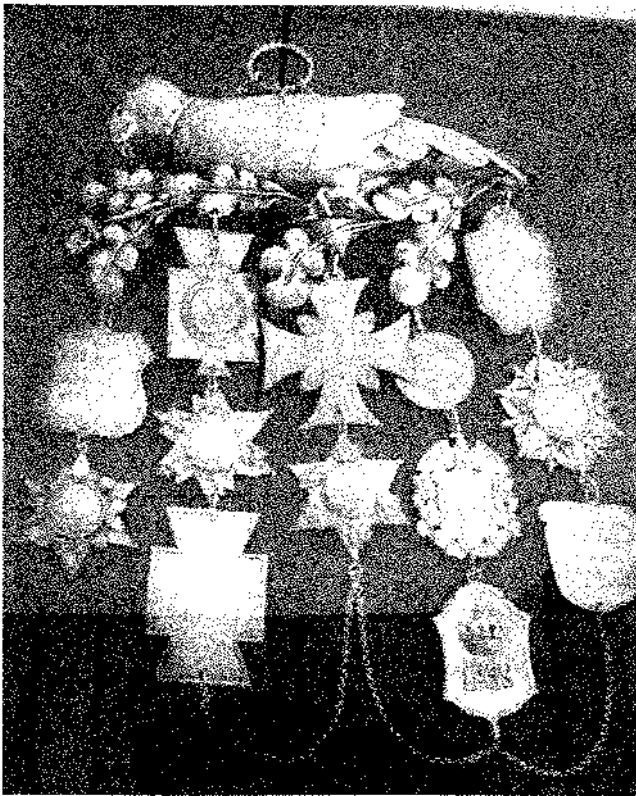


Abb.3: Königskette der Bochumer Maiabendgesellschaft, Sterlingsilber, 1954.

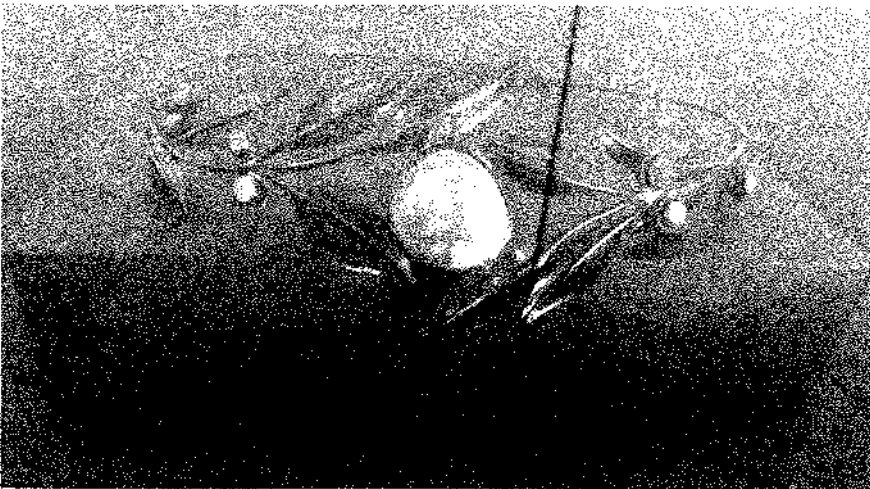


Abb. 4: Diadem für die Schützenkönigin der Bochumer Maiabendgesellschaft, Sterlingsilber mit Schmucksteinen, 1954.

Gestaltung eines Diadems für die Schützenkönigin. Insbesondere dieses zeigt die für die Arbeiten Treskows typischen Merkmale: Mehrere kleine schlicht gefasste Schmucksteine werden wie die Beeren eines Strauches von filigran gestalteten Blättern umrankt. Die Stirnseite des Diadems ziert ein großer Schmuckstein aus Perlmutter. Die Königskette der Maiabendgesellschaft ist mit einem ungewöhnlichen Motiv versehen: Auf einem Eichenzweig sitzt ein silberner Papagei. Unterhalb des Zweiges sind in

vier Reihen untereinander die Plaketten der Maiabendgesellschaft angebracht. Obwohl sich Elisabeth Treskow bei dieser besonderen Auftragsarbeit, dem Diadem und der Königskette, an einem konkreten historischen Vorbild orientierte, schafft sie es doch, beispielsweise durch die detaillierte Darstellung des Blattwerkes und die Verwendung auffälliger Schmucksteine, den Entwürfen ihren persönlichen künstlerischen Wiedererkennungswert zu verleihen.

Neben der Restaurierungsarbeit am Kölner Dreikönigenschrein erhielt Elisabeth Treskow einige weitere Aufträge von kirchlicher Seite; die kirchlichen Aufträge umfassten eine Chormantelschleife für den Kölner Erzbischof Kardinal Joseph Frings, später auch Reliquiare, Tabernakel, Kelche, Bischofsstäbe, Pektoreale und Bischofsringe.¹⁰

Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang der Auftrag, den Elisabeth Treskow seitens der Kirche St. Nikolaus von Flüe zu Mamelshagen in Bochum erhielt. Die Kirche, mit ihrem fast freistehenden Glockenturm weithin sichtbar, entstand 1955 im Bochumer Stadtteil Hofstede, als Filialkirche der Muttergemeinde Riemke. Nach starkem Zuwachs von Wohngebieten, und somit von Gemeindegliedern, wurde die Gemeinde 1956 zur eigenständigen Pfarrgemeinde. Besondere Beachtung verdient die Innenausstattung der Kirche: Bekannte Gold-

schmiede, Maler und Glaskünstler haben ein wertvolles, stimmiges Gesamtensemble geschaffen. Insbesondere die einheitliche Gestaltung der Verglasung der Kirche durch Gabriel Loire aus Chartres prägt die Raumwirkung.

Zu diesem einheitlichen Ausstattungskonzept hat auch Elisabeth Treskow mit ihren Entwürfen des liturgischen Geräts beigetragen. Von Treskow stammen der Tabernakel (1959), die Altarleuchter, das Altarkreuz und die Monstranz (alles 1957). Der Tabernakel ist aufwendig mit wertvollen Materialien und filigranem Figurendekor gestaltet. Die Gestaltung des Tabernakels rekurriert auf die Bundeslade¹¹, deren Äußeres ebenfalls einem Würfel mit betonten Eckbereichen entsprechen soll (Ex 25,10-20). Auch die Ecken des Tabernakels für St. Nikolaus

von Flüe sind besonders gestaltet: Die vier Ecksäulen schließen im oberen Bereich mit kelchförmigen Kapitellen ab, auf denen jeweils eines der „Vier geflügelten Wesen der Apokalypse“ als Silberfigur angebracht sind, jene

¹⁰Vgl. Ebenda.

¹¹Hugo Schnell/Karl Fr. Mai (Hg.), Bochum – Mamelshagen. Sankt Nikolaus von Flüe, München 1965.

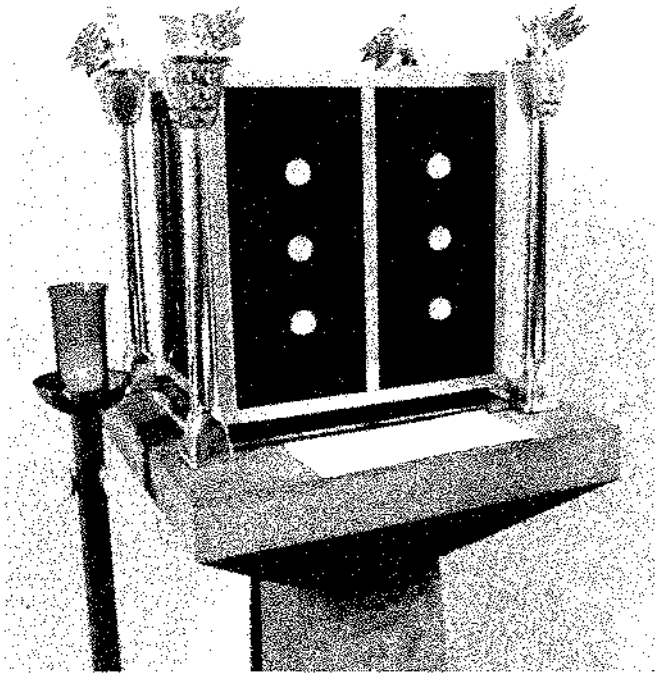


Abb.5: Tabernakel St. Nikolaus von Flüe zu Memelshagen, Sterlingsilber mit Emailverzierung und Schmucksteinen, 1959.



Abb.6: Tabernakel, Detailansicht der Adler-Figur.

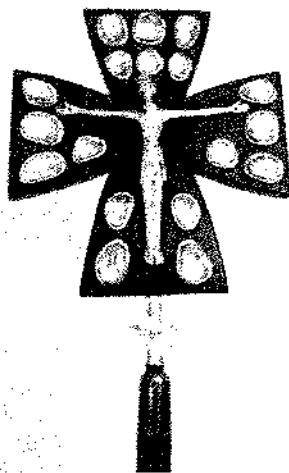
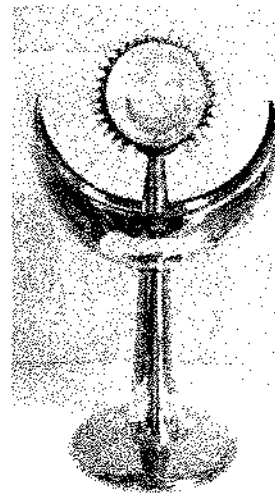


Abb.7: Altarkreuz für St. Nikolaus von Flüe, Holzkreuz mit Bergkristallen, 1957.

kristalle und rote Almandine angebracht. Zwischen den Kapitellen ist jeweils ein Vorhang aus purpurfarbener Seide befestigt, welcher die Reliqua sacramenti verbirgt.

Auch das Altarkreuz ist, als Kruzifix mit dem gekreuzigten Christus in der Mitte, an allen vier Armen mit großen Mondsteinen geschmückt. Die von Elisabeth Treskow für St. Nikolaus von Flüe entworfene Monstranz vermittelt den Eindruck sakraler Erhabenheit. Der schlicht gehaltene goldfarbene Fuß suggeriert durch seine nach oben gerichteten Arme das Streben gen Himmel, während die Arme gleichzeitig die riesige Bergkristallkugel umfassen, welche, aus zwei auseinanderklappbaren Halbkugeln bestehend, die konsekrierte Hostie enthält. Insgesamt lässt sich auch bei den kirchlichen Auftragsarbeiten deutlich Elisabeth Treskows Handschrift erkennen; so verwendet sie auch für diese Arbeiten die für sie typischen Materialien und Dekorformen.

Auch zu den Hochzeiten ihrer künstlerischen Karriere hat Elisabeth Treskow jedoch nicht nur repräsentative Aufträge ausgeführt, sondern vielmehr immer auch Entwürfe für Privatleute, oft auch in enger Zusammenarbeit mit ihnen, gestaltet. Daher befinden sich auch heute noch zahlreiche Arbeiten Elisabeth Treskows, der Öffentlichkeit unzugänglich, in Privatbesitz. Die Eigentümer einiger dieser Schmuckstücke konnten im Rahmen der Retrospektive Elisabeth Treskows im Kölner Museum für Angewandte Kunst im Jahre



1990 zwar ermittelt werden, doch sind die meisten davon auch wieder von der Bildfläche verschwunden.¹²

Neben den zahlreichen privaten Schmuckarbeiten in Treskows Heimatstadt Bochum sowie der näheren Umgebung sind auch vier frühe Arbeiten aus der Zeit zwischen 1924 und 1933 der Künstlerin in Münchner Privatbesitz bekannt. Dabei handelt es sich um einen goldenen Ring, ein goldenes Armband, eine goldene Fibel und einen Weißgoldring mit Onyxplatte.¹³ Der goldene Ring besteht aus einem schmalen Goldband, auf das ein auffälliges Schmuckelement aufgebracht ist. Das Schmuckelement wird gebildet aus einem goldenen Gerüst, welches als Fassung für verschiedene Dekorele-

vier Wesen – Der Stier, der Löwe, der Adler und der Mensch – welche die vier Evangelisten Lukas, Markus, Johannes und Matthäus symbolisieren. Die Figuren sind vergoldet und die Flügel sind mit farbigem Email geschmückt. Insbesondere die Gestaltung der Säulenkapitelle lässt deutlich die Handschrift Elisabeth Treskows erkennen: Auf goldenem Grund sind Mondquarze, Berg-

¹² Rüdiger Joppien, Vier Schmuckstücke von Elisabeth Treskow, in: Winfried Nerdinger/Norbert Knopp (Hg.), Festschrift für J. A. Schmolli genannt Eisenwerth zum 90. Geburtstag, München 2005.

¹³ Ebd.

mente dient. Für diese Dekorelemente bedient sich Treskow dem für ihre Arbeiten typischen Repertoire floraler Motive: Auf das „Spalier“ aus Golddrähten sind Blätter, Blüten mit Schmucksteinen als Staubgefäße und Weintrauben aus Goldkugelchen neben einzelnen Brillanten gesetzt.¹⁴ Treskow soll den Ring für die Gartenarchitektin Elisabeth Renner entworfen haben. In Auftrag gegeben wurde der Ring von Marie Schuster, der Witwe eines hohen Regierungsbeamten, für die Elisabeth Renner zu dem Zeitpunkt für ihr Haus im niederrheinischen Wyler bei Kleve eine Gartenlandschaft konzipierte.

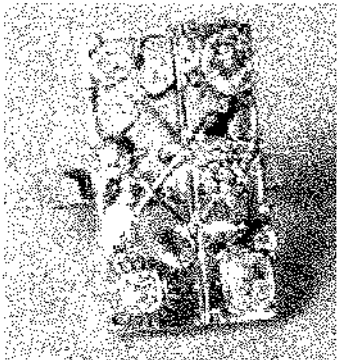


Abb.9: Ring, Gold mit Smaragden und Brillanten, 1924, Privatbesitz.

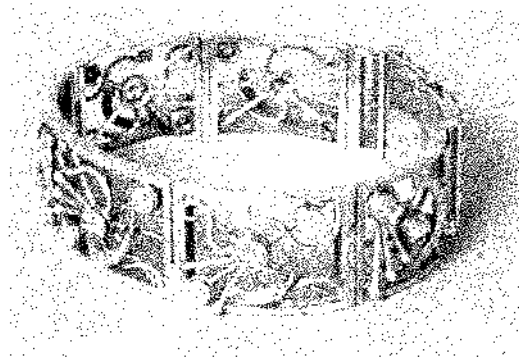


Abb.10: Siebenteiliges Armband, Gold mit Brillanten, um 1925-27, Privatbesitz.

Der Empfängerin des Rings, Marie Schuster, gefiel der Entwurf, aller botanischen Anleihen zum Trotz, offensichtlich nicht, da sie ihn offensichtlich wenige Zeit später an ihre Schwägerin Cornelia Hiby weitergab. Diese wiederum gab bei Elisabeth Treskow ein passendes Armband in Auftrag. Das Armband ist im Entwurf an den Ring angelehnt; die sieben Glieder des Armbands bestehen aus gewölbten Gerüsten aus Goldbändern in verschiedenen Mustern, auf die jeweils drei Brillanten aufgebracht sind. Die Brillanten sind diagonal auf dem Goldgrund angeordnet, wobei der mittlere Stein jeweils von einem gebogenen Goldstreifen gerahmt wird. Um den Mittelstein sind strahlenförmig Golddrähte angeordnet; bei zwei Gliedern des Armbandes sind auch an den in den Eckbereichen platzierten Brillanten Strahlen aus Golddraht angebracht. Die geometrische Formgebung der Glieder wird aufgelockert durch gebogene Goldbänder, die in den Zwischenräumen angebracht sind. Die Gestaltung erinnert mit den Strahlen und den diagonal angeordneten Brillanten an stilisierte Sternbilder.¹⁵ Obwohl die einzelnen Glieder des Armbandes individuell gestaltet sind, verbindet sie doch die Einheitlichkeit der gewählten Motive. Insgesamt ergibt sich so ein ausgesprochen dynamisches und doch in sich geschlossenes Gesamtbild,

das durch die gleichzeitige Verwendung geometrischer und organischer Formen die Handschrift Elisabeth Treskows durchaus erkennen lässt.

Die Gestaltung von Ring und Armband mit Gitterwerk, gebogenen Bändern und mondsichelförmigen Goldblechstreifen weist auf die Entstehungszeit in der Mitte der 1920er Jahre hin, da insbesondere aus der Zeit zwischen 1925 und 1927 einige ähnliche Entwürfe Elisabeth Treskows bekannt sind. Diese Stilmittel sind außerdem repräsentativ für eine deutsche, expressionistische Variante des Art Déco dieser Zeit.¹⁶

Ein weiteres Beispiel für Schmuck, den Elisabeth Treskow für private Auftraggeber entworfen hat, ist ein auf den ersten Blick eher untypisches Stück: Es handelt sich um einen in Weißgold gefassten schwarzen Onyx, auf welchem mittig ein Brillant aufgebracht ist. Allein die Fassung aus Weißgold unterscheidet den Ring von den zumeist aus Gelbgold gefertigten Arbeiten der Künstlerin. Ein möglicher Grund für die Verwendung des untypischen Materials Weißgold ist hier vermutlich der entstehende Kontrast zwischen Stein und Fassung. Das mit dem Onyx, als einem Schmuck-

stein ohne Reflexe und Farbspiel, ein für die Schmuckentwürfe Treskows untypischer Edelstein verwendet wurde liegt daran, dass sich dieser Schmuckstein bereits im Besitz der Auftraggeberfamilie befand, und vorher eine Brosche gewesen war.¹⁷ Der Ring wurde als Auftragsarbeit für die damals 19-jährige Tochter der Familie angefertigt, die im September 1928 zum Studium nach Florenz ging.¹⁸ Mit der Verwendung der Onyx-Brosche aus dem Familienbesitz und der Umsetzung im Stile des Art Déco hat Elisabeth Treskow mit diesem Schmuckstück ein gleichzeitig traditionelles wie modernes Erinnerungsstück geschaffen. Der Ring besitzt außerdem eine formgeschichtliche Bedeutung, da Elisabeth Treskow hier vermutlich zum ersten Mal die Ringplatte seitlich mit Streben abstützte; ein Gestaltungsmittel, das von Treskow später noch häufiger verwendet wurde.¹⁹

Elisabeth Treskow hat es geschafft, sich als Pionierfigur, als Frau in einer bis dahin von Männern dominierten Branche zu etablieren. Dank ihrer Reputation erhielt sie private Aufträge unter anderem aus dem gehobenen Bürgertum, von ranghohen Vertretern der Krupp-Werke, der RWE und auch einen Auftrag von Dr. Ernst Gosebruch,

¹⁴ Ebd.

¹⁵ Ebd.

¹⁶ Ebd.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ Ebd.

¹⁹ Ebd.

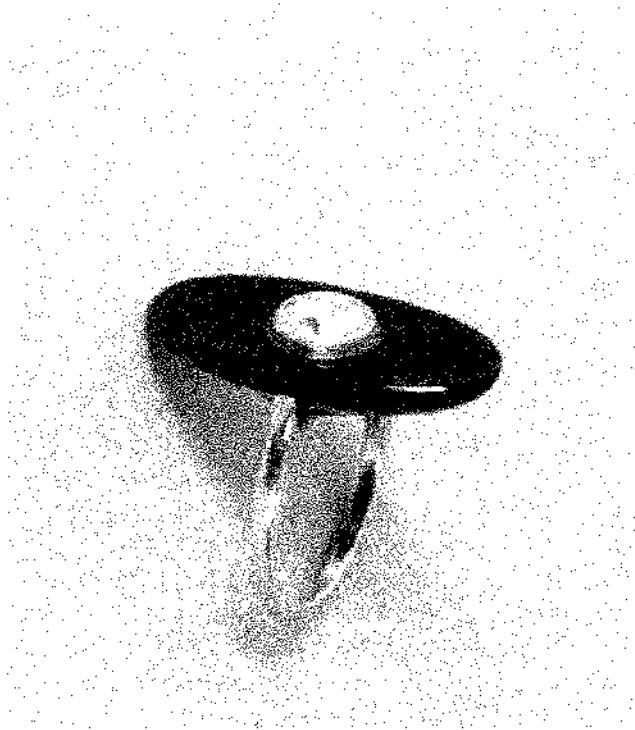


Abb. 11: Ring, Weißgold mit Altschliffdiamant und Onyx, 1928, Privatbesitz.

dem damaligen Direktor des Folkwang-Museums. Trotzdem blieb es Treskow immer auch ein wichtiges Anliegen, bei der Wahl ihrer Aufträge zu selektieren, um die Position der Frau innerhalb der Gesellschaft zu stärken; aus diesem Grund nahm sie häufig Aufträge von „Gleichgesinnten“ an – Frauen, die unabhängig waren, die kunstinteressiert waren und die interessante Berufe ausübten.²⁰ Treskow verstand es, die Goldschmiedearbeit über das Handwerk hinaus in den künstlerischen Bereich zu erheben, indem sie Kunstfertigkeit und ästhetischen Ausdruck mit traditionellen, kulturhistorischen Elementen verband.

Abbildungsnachweis

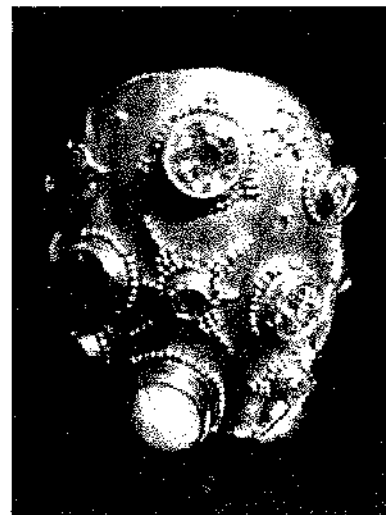
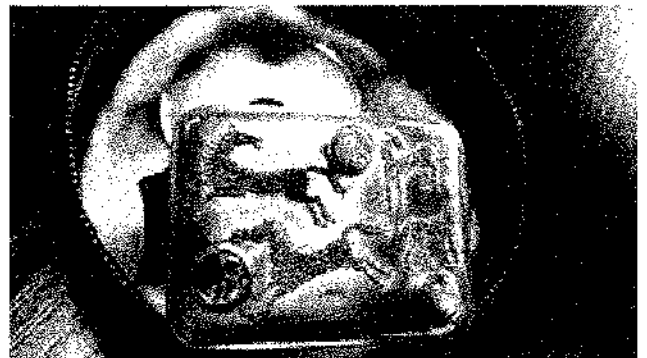
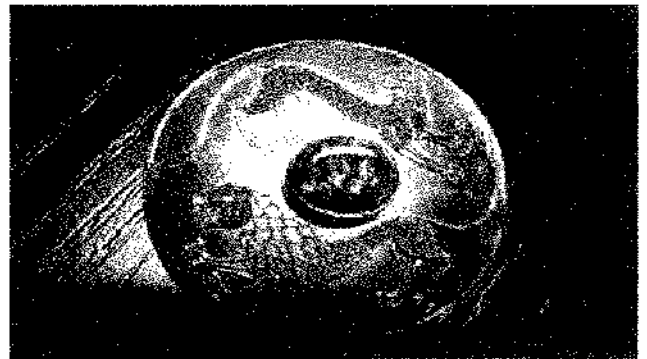
Quelle: Rheinisches Bildarchiv/[<http://www.rheinischegeschichte.lvr.de/persoennlichkeiten/T/Seiten/Elisabethreskow.aspx?print=true>] (letzter Zugriff am 29. Dezember 2015): Abb. 1

Quelle: [https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Meisterschale#/media/File:Deutsche_Meisterschale.JPG] (letzter Zugriff am 29. Dezember 2015): Abb. 2

Privates Foto: Abb. 3, 4, 5, 6, 7, 8

Quelle: Rüdiger Joppien, Vier Schmuckstücke von Elisabeth Treskow, in: Winfried Nerdinger/ Norbert Knopp (Hg.), Festschrift für J. A. Schmoll genannt Eisenwerth zum 90. Geburtstag, München 2005. Digitale Version: [<http://www.kunstlexikonsaar.de/>] (letzter Zugriff 27. Dezember 2015): Abb. 10, 11

Die nachfolgenden Schmuckstücke befinden sich im Privatbesitz (Abb. Dr. Hans H. Hanke)



²⁰ Ebd.

Begehbare Geschichte – Der Bergmann-Kotten in Bochum- Laer

Hätten Sie gedacht, dass das Ruhrgebiet eine der burgenreichsten Regionen Mitteleuropas war?¹ Viele der alten Burgen und Adelssitze verschwanden erst mit Beginn der Industrialisierung, als Kohle, Stahl und Eisenbahn das Ruhrgebiet zu einer der größten Industrieregionen Europas werden ließen. Heute sind auch die rauchenden Koksöfen der Zechen Vergangenheit. Sie dienen uns als Orte des kulturellen und geschichtlichen Erlebens. Wir wandern voller Erinnerungen an jene Zeit, als der Himmel über dem Ruhrgebiet schwer und verrußt über den Köpfen seiner Anwohner hing, durch die riesigen Anlagen. Und vielleicht träumt der ein oder andere davon, ein Häuschen in einer der ehemaligen Arbeitersiedlungen wie der Dahlhauser Heide sein Eigen nennen zu dürfen. Diese Siedlungen waren enorm wichtig für den Erhalt von Moral und Gesundheit der Zechenarbeiter, weshalb sie mitunter einige Charakteristika aufweisen, die uns auf einen älteren Pfad des Ruhrgebiets führen.

Die Arbeitersiedlung Dahlhausen ist hierfür ein gut erhaltenes Beispiel. Erbaut für die Arbeiter der Zeche Hannover, die in den 1870er Jahren von Krupp erworben wurde, zeigt sich die Siedlung aus dem beginnenden 20. Jahrhundert nicht im Stil des Historismus, sondern in der Tradition alter Fachwerkhäuser. Und das nicht grundlos, denn der Fachwerkstil suggeriert ein Idealbild des ländlichen Lebens und sollte beim Arbeiter die Sehnsucht nach eben jener Art des Lebens befriedigen, wie es viele noch aus ihrer Jugend kannten.

Denn „*Bochum ist bis in das letzte Jahrhundert eine Ackerstadt gewesen*“, beginnt Günther Höfkens seine Ausführungen zu den alten Bochumer Höfen aus dem Jahr 1925. „*War auch der Handelssinn rege unter den Bürgern, so bildete doch der Besitz an Land, der Ackerbau die Grundlage für den Erwerb der meisten Einwohner.*“² Viele Gemeinden rund um den Bochumer Stadtkern haben sich noch bis heute ihren ländlichen Charakter bewahrt. Kleine Fachwerkhäuser, größere Hofanlagen und Kotten zeigen uns eine andere Seite der Ruhrstadt Bochum und erzählen uns Geschichten von Bauern, Rittern und Lehnsherren.

¹ Vgl. Baoquan Song: Die verborgene Seite des Ruhrgebiets. Burgen und Schlösser aus der Vogelperspektive. Bochum 2010.

² Günther Höfkens: Alte Bochumer Höfe; in: Bochumer Heimatbuch. Bd. 1, 1925; in: <https://www.bochum.de/C125708500379A31/CurrentBaseLink/W27CLJ2D982BOLDDE>. Zuletzt abgerufen am 22. Februar 2016.

Auch der Kotten an der Höfstraße 71 im Bochumer Stadtteil Laer steckt voller Geschichte, die wir heute, dank der Zusammenarbeit zwischen dem Amt für Denkmalschutz und der aktuellen Hausbewohner, mehr spüren können denn je. So war das auch am Tag des offenen Denkmals 2015.

Kotten, Fachwerk- oder Bauernhaus?

Fachwerkhaus ist nicht gleich Fachwerkhaus. Auch wenn man es auf den ersten Blick vielleicht nicht erkennt, so gibt es doch einige Besonderheiten, die ein Fachwerkhaus vom anderen unterscheiden. Im Folgenden möchte ich zum besseren Verständnis kurz die wichtigsten Begriffe skizzieren. Das Fachwerkhaus bezieht seinen Namen auf seine Gerüstbauweise, bei dem die Wände in kleinere Fächer, die Gefache eingeteilt sind. Vertikale Ständer oder Pfosten und horizontale Schwellen, Riegeln oder Rähm genannte Hölzer bilden das Bauskelett. Leicht schräge Schwertungen, auch Streben genannt, sorgen für mehr Stabilität. An den Verzäpfungen, wie man die Verbindungsstellen nennt, werden die einzelnen Teile fast wie bei einem modernen Fertighaus zusammengesteckt und erst nach dem Hochziehen vernagelt. Zum Schluss werden die Gefache mit einem lehmverputzten Holzgeflecht gefüllt. Hier spricht man von Lehmgefachen. Daneben gibt es, je nach Region und Alter der Häuser, auch Holz- oder Ziegelgefache.³

Fachwerkhäuser aus mittelalterlicher Zeit zeigen sich als Ständerbau, bei dem die vertikalen Ständer durchgehend von der Schwelle bis zum Dach verlaufen und eingezapfte Tragbalken die Böden der einzelnen Geschosse tragen. Im auslaufenden 18. und beginnenden 19. Jahrhundert war der Ständerbau bereits durch den Rähmbau abgelöst worden. Hier wird Geschoss für Geschoss ein immer wiederkehrender Aufbau verwendet. Fußbodenbalken und Schwelle bilden jeweils den Unterbau auf dem die eingeschossigen Pfosten stehen. Das Rahmholz oder Rähm bildet den Abschluss am oberen Geschossende.⁴ Die Fachwerkbauweise war einfach, stabil und erschwinglich, weshalb man sie sowohl an Wohnhäusern, als auch an Höfen, Kotten und anderen Profanbauten finden kann. Der älteste Profanbau Bochums, Haus Laer, zeigt an seiner Hauptburg noch einen aufstrebenden Fachwerkbau.⁵

Das Wort Kotte entstammt dem altdeutschen Wort „Kot“ oder „Kote“ und bezeichnet eine Hütte oder ein kleines Haus. Im Grimm'schen Wörterbuch wird Kote unter anderem als kleineres Bauernhaus definiert, das von

³ Kleines Wörterbuch der Architektur. Reclam. Stuttgart 2008. S.44.

⁴ Ebd.

⁵ Christina Vollmari: Bochum; Haus Laer; in: Song: Burgen (wie Anm. 1), S. 17-19.

Köttern bewohnt wurde.⁶ Diese waren Bauern, die im Gegensatz zum Großbauern, nicht ausreichend Land und Vieh besaßen, um davon leben zu können. Sie besserten sich ihren Tagelohn als Dienstleute an Adelshäusern und später im Bergbau auf.⁷ Die Anwohner der Berger Höfe, worunter auch der Bergmann-Kotten fiel, waren zunächst Dienstleute des Ritterguts Haus Laer, welches der Familie des Grafen Friederich von Isenberg als Lehen gehörte.⁸ Ihren Namen bekamen die Berger Höfe wohl von dem stark ansteigenden Gelände, auf dem sie erbaut wurden.

Wann wird ein Bauwerk zum Denkmal?

Der Bergmann-Kotten steht heute ebenso wie das Haus Laer unter Denkmalschutz. Damit ein Bauwerk als denkmalwürdig gelten kann, muss es bestimmte Kriterien erfüllen. Es reicht nicht aus, den Denkmalwert auf das reine Alter des Baus zurückzuführen. Die Baustruktur sollte möglichst gut erhalten sein, so dass wir anhand dieser Einblick in eine frühere Kultur bekommen können. Und so beschreibt auch Dr. Ursula Quednau vom westfälischen Amt für Denkmalpflege den Bergmann-Kotten als „*bedeutend für die Stadt Bochum und den Ortsteil Laer, weil [er] Auskunft gibt über die Besiedlung des ehemaligen Dorfes in vorindustrieller Zeit*“ und auch über die „*Funktionsabläufe auf dem Bauernhof*“.⁹

Der Denkmaltext zum Bergmann-Kotten liest sich für den Laien, mag er auch nicht ganz Fachfremd sein, wohl eher trocken. Eine notwendigerweise säuberliche Aufzählung von Bauteilen im Fachjargon folgt aufeinander. Wir lesen von „Schwelle-Rähm-Streben“, „Querdielenhäusern“ und „Verbohlungen“ und können uns den Denkmalwert aus der reinen Baubeschreibung wohl mehr schlecht als recht erschließen. Wir brauchen mehr als eine reine Aufzählung der einzelnen Bauteile. Wir brauchen eine Geschichte, etwas, mit dem wir uns identifizieren können. Die Architektur muss zur Physiognomie werden, nur dann erkennen wir in ihren Gesichtern Falten, Narben oder Schönheitsoperationen und können daraus die Geschichte eines Hauses, der Familien, die dort gelebt haben mögen, die Geschichte der Region und vielleicht auch ein Stück unserer eigenen Geschichte erkennen.

⁶ Jacob und Wilhelm Grimm: Deutsches Wörterbuch. Bd. 5, Leipzig 1873, S. 1883 und 1888.

⁷ <http://hbv-burgaltendorf.de/das-dorf/bauernh%C3%B6fe-und-kotten/>. Zuletzt aufgerufen am 23. Januar 2016.

⁸ Zur Geschichte des Hauses Laer siehe Vollmari: Bochum (wie Anm. 5), S. 17-19.

⁹ Ursula Quednau: Denkmalwert. Westfälisches Amt für Denkmalpflege, Münster 1998. S. 1-2.

Das Bauernhaus

An der Bauweise von Bauernhöfen lässt sich vor allem der jeweilige Nutzen erkennen, an dem wir das Leben und Arbeiten eines Bauern aus vorindustrieller Zeit bestimmen können. Im niedersächsischen Raum, wo vor allem Viehzucht betrieben wurde, finden wir Bauernhäuser in der Form von langgestreckten Fachhallenhäusern, die man auf Grund der regionalen Verbreitung auch Niedersachsenhäuser nennt. Das Einfahrtstor war größer als eine normale Haustür, da der Bauer vom Feld gleich ins Haus fuhr, wo sich neben den Wohnräumen auch die Erntelager und Stallungen befanden, alles unter einem Dach.¹⁰ Praktikabel war dies vor allem, weil man sein Vieh jederzeit im Blick hatte. Von Nachteil war, dass die meisten dieser Häuser lediglich einen Rauchfang, jedoch keinen richtigen Kamin besaßen, sodass der Rauch des Herdfeuers sich unter Umständen im gesamten Raum verteilte. Ab der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war die Anlage von Schornsteinen fast schon zur Pflicht geworden.¹¹ Ab dieser Zeit veränderten sich die Gesichter der Bauernhöfe. Stallungen und Wohnräume wurden getrennt, was von einer stärkeren Wertschätzung des privaten Lebens zeugt.

Der Bergmann-Kotten

Auch der Kotten an der Höfestrasse weist dieses Merkmal auf. Der Eingang zum Wohnhaus befindet sich nicht als Torzufahrt an der Giebelseite, sondern wurde als schlichte Haustür an die lange Traufseite verlegt. Küche und Wohnräume befinden sich im Erdgeschoss des zweigeschossigen Wohnhauses, welches seine originale Raumaufteilung weitestgehend erhalten hat. Von der Diele aus ist die ebenfalls original erhaltene Treppe zu den oberliegenden Schlafräumen zu betreten. Das Sägebalustergeländer zeugt vom Geschick des Zimmermeisters und dem Geschmack der Zeit. Neben der Treppe findet sich eine Wirtschaftsdiele mit hohen Decken, die Stauraum für landwirtschaftliche Gerätschaften bietet. Von hier aus gelangte man in die rückwärtig angegliederten Stallungen. Die ursprüngliche Anlage war also, der Definition „Kotten“ entsprechend, recht klein gehalten. Zum Bergmann-Kotten zählt ebenfalls eine kleine Fläche Land. Genauer gesagt 36 Morgen, also etwa neun Hektar, was im Vergleich zum Landbesitz eines Großbauern relativ gering ist.

¹⁰ Moriz Heyne: Das deutsche Wohnungswesen. Von den älteren geschichtlichen Zeiten bis ins 16. Jahrhundert. Paderborn 1899/2015, S. 74.

¹¹ Schwäbisch-Hall-Stiftung (Hg.): Kultur des Eigentums. Berlin/Heidelberg 2006. S. 401.

Der Wohnraum ist lediglich sieben Gebinde lang, da hier kein Gesinde und keine Tagelöhner beherbergt werden mussten.¹² Die hohen Wandständer und die Art der Verstrebungen zeigen jedoch, dass der Kotten noch in der alten Ständer-Bauweise verzimmert wurde. Der angrenzende Stall zeigt sich hingegen bereits in der neuen Rähm-Bauweise. Im 19. Jahrhundert hatte die Landwirtschaft des Ruhrgebiets wirtschaftlichen Aufschwung erhalten. Neue Handelswege ermöglichten den Verkauf von Waren auch in den nahe gelegenen Städten.¹³ Neben der großen Stallung, die Rinder, Pferde, Hühner und Schweine beherbergte wurde dem Kotten daher auch noch eine Durchfahrtscheune angefügt. Sie ist mit zwei Toren ausgestattet. Der Bauer konnte so von beiden Seiten in die Scheune hineinfahren und dort sein Getreide im Trockenen abladen und verarbeiten. Die Gefache der Scheune sind nicht mit Lehm gefüllt, sondern mit genuteten Brettern, den Bohlen, gefüllt. Dies ist „eine Technik, die nur aus einzelnen Beispielen bekannt ist, aber in der Region mit Sicherheit häufiger Verwendung fand“.¹⁴

Anhand der Anordnung und des Aufbaus der einzelnen Bauteile können wir also schon einen kleinen Einblick in die Geschichte des Stadtteils Laer und der hier ansässigen Bauern bekommen. Der zweite Blick ins Gesicht des Bergmann-Kottens verrät uns mehr über seine Bewohner.

„Johann Rotger Bergmann Elisabeth Catharina Sipman EL
Wenn Ihr Ein Haus Bauet So Maaget Eine Leihne
Darum
D I Ein Gläubiges Vertrauen A D G U S G 5 M Z Z 8
Ih Voss B Anno 1798 D 12 Jui.“¹⁵

Der Inschriftbalken am Wohnhaus gibt uns Informationen über die ersten Bewohner des Bergmann-Kottens. Die zuerst genannten Namen werden durch die Abkürzung EL als Eheleute charakterisiert. Der darauffolgende



Abb. 1: Vor dem Bergmann-Kotten am Tag des offenen Denkmals 2015. Zu sehen sind das Wohnhaus aus dem 18. und der angebaute Stall aus dem 19. Jahrhundert.

Spruch bezieht sich wohl auf eine Bibelstelle, in der es um die Gaben für die Stiftshütte geht:

„Und wer unter euch kunstverständlich ist, der komme und mache, was der Herr geboten hat, nämlich die Wohnung mit ihrem Zelt und ihrer Decke [...] die Zeltplöcke der Wohnung und des Vorhofs mit ihren Seilen.“ (2. Buch Mose, Kapitel 35, Vers 10 bis 18)

Den Rest der Inschrift übersetzt Peter Zimmermann in seinem Beitrag zu den Bauernhausinschriften in Laer und Umgebung wie folgt: „DARUM D(aß) I(hr) EIN GLÄUBIGES VERTRAUEN A (uf) D (ie) G(erechte/nade) U(nseres) (Schöpfers) G(ottes) (habt)“. Zuletzt werden noch der Baumeister „I(ohann) H(einrich) Voss“ und das Datum „1798 D(en) 12. Ju(n)i“¹⁶ genannt.

Neben diesem sind noch zwei weitere Inschriften am Bergmann-Kotten zu entdecken. Der traufseitig angefügte Stallbau zeigt an dessen Torbalken und Kopfbändern die Namen des Besitzers Friederich Bomke gen. Bergmann und des Zimmermeister Wilhelm Ruschenberg. Daneben finden wir das Erbauungsjahr 1876.¹⁷

Eine dritte Inschrift gibt Auskunft über den ältesten Gebäudeteil, den bruchsteinernen Unterbau des Wohnhauses. Der Unterbau ist von außen zu betreten, neben der Eingangstür ist in eine große Bruchsteinplatte das Jahr 1796 als Erbauungsjahr angegeben. Der Unterbau diente nicht nur dem Hangausgleich sondern war auch Lager-, Arbeits- und vor allem Back-Raum.

¹² Ein Gebinde bezeichnet in diesem Fall eine Einheit aus zwei, sich gegenüberliegenden Ständern und einem sie verbindenden Balken. www.zimmerei-willers.de/zimmerei/index.php?id=57. Zuletzt aufgerufen am 24. Januar 2016.

¹³ Ab dem auslaufenden 18. Jahrhundert wurden Straßen und Handelswege zwischen den Stadtteilen befestigt. Die heutige Wittener Straße verband Bochum, Laer und Witten.

¹⁴ Quednau: Denkmalwert (wie Anm. 9), S. 2.

¹⁵ Zimmermann, Peter: Bauernhausinschriften in Langendreer und Weme, Havkenscheid und Laer; in: Clemens Kreuzer, (Hg.): Bauernzeit und Bergmannszeit in Bochum-Ost. Bochum-Langendreer 1990. S. 11-32, hier S. 21-22.

¹⁶ Ebd.

¹⁷ Quednau: Denkmalwert (wie Anm. 9).

Vom Brot backen in alter Zeit

500 g Weizen-, Roggen- oder Vollkornmehl, ein Esslöffel feines Meersalz, ein Päckchen Trockenbackhefe und ein Päckchen Sauerteigpulver bräuchten Sie, um ihre Wohnräume mit dem Duft von frisch gebackenem Brot erfüllen zu können. Natürlich müssten Sie, sofern Sie keinen Brotbackautomaten besitzen, auch noch einiges an Kraft und Zeit investieren, bis Sie das Brot fertig aus dem Ofen holen können.



Abb. 2: Der Bäcks vor der Restauration.



Abb. 3: Das alte Gewölbe des Bäcks wird mit Pappgerüst, Ziegeln und Lehm von den Bewohnern des Kottens am Tag des Offenen Denkmals erneuert.

Im 18. Jahrhundert hatte fast jeder Bauer oder Kötter sein eigenes Backhaus, auch „Bäcks“ oder „Backs“ genannt. Diese unterschieden sich lediglich in ihrer Größe. Da der Großbauer neben seiner Familie auch zahlreiche Gesinde und Tagelöhner mitversorgen musste, war sein Backs größer als der des Kötters. Bergmanns Bäcks steht in einer Größe von zwei mal zwei Metern auf der Giebelseite des Wohnhauses und ist mit diesem durch die Einschiebeöffnung verbunden. Als kleines Bruchsteinhaus mit Pfannendach und kleinem Kamin, leistete er den Anwohnern bis 1935 treue Dienste.¹⁸ Gebacken wurde hier alle drei Wochen und zwar genau sieben Schwarzbrote aus Roggen- und sechs Weißbrote aus Weizenmehl. Das Einheizen des Ofens konnte gut drei Stunden dauern, denn zu schnelles Erhitzen konnte, gerade im Winter, zu Rissen im Gemäuer des Ofens führen.

Die richtige Temperatur des Ofens messen wir heute mit Backthermometern, Bauer Bergmann erfüllte sie mit der bloßen Hand. Das Backen war eine Familienaufgabe, jeder hatte seinen Teil zu leisten. Der Bauer knetete das Schwarzbrot, da dies besonders viel Kraft erforderte. In der Küche bereitete die Bäuerin den Stutenteig zu und brachte diese über eine Luke, unter der eine schmale Treppe in den Keller führt, zum Backraum. Die Stutenlaibe wurden erst nach dem Schwarzbrot in den Ofen geschoben und nach etwa zwei Stunden wieder herausgeholt. Das Schwarzbrot brauchte ganze sieben Stunden, bis es durchgebacken war. Um die Hitze restlos auszunutzen, wurde häufig etwas von dem Stutenteig in dünne Scheiben geschnitten, über Nacht in den Ofen geschoben und so zu Zwieback verbacken.

Das Brotbacken in bäuerlicher Zeit hat mit dem in unserer Zeit nur wenig gemein. Die meisten von uns kaufen ihr Brot beim Bäcker, der in industriellen Anlagen Massenware produzieren kann. Wenn wir doch selbst backen, besorgen wir uns die nötigen Zutaten im Supermarkt um die Ecke. Bei Bergmann musste selbst das Korn zunächst zur Mühle gebracht werden, wo es zu

¹⁸ Karl Schmidhaus: Manuskript 1267, mit Skizzen; in: Martha Brinngemeier (Hg.): Bäuerliches Brotbacken in Westfalen. Münster 1980. S. 85-97. Auch die folgenden Ausführungen beziehen sich auf den Bericht von Karl Schmidhaus.

verarbeitbarem Mehl verarbeitet wurde. Mit dem Industriezeitalter starben auch die alten Bäcks langsam aus und waren dem Verfall anheimgegeben. Der Bäcks des Bergmann-Kottens allerdings hatte Glück. Dank eines erhaltenen Berichts aus dem Archiv für westfälische Volkskunde, finden wir neben der Beschreibung des Backvorgangs auch eine detaillierte Zeichnung des Ofens.

Die neuen Bewohner des Bergmann-Kottens, eine siebenköpfige Wohngemeinschaft, sind sich der Geschichte ihres Hauses wohl bewusst und investieren viel Zeit und Energie, um diese aufrecht zu erhalten. Auch der alte Bäcks gehört mit zu ihren Restaurierungsmaßnahmen. Am Tag des Offenen Denkmals 2015 konnten Besucher und Besucherinnen miterleben, wie der Bäcks wiederaufgebaut wurde. Die Vorbereitungen hierfür waren bereits getroffen. Das Unkraut rund um das Backhäuschen wurde entfernt, das Dach abgedeckt, die Ziegelsteine, die das Ofengewölbe bildeten, abgenommen und neu zurecht geschlagen. Für den Wiederaufbau des Gewölbes wurde ein Gerüst aus Pappe konstruiert, auf dem dann mit den behauenen Ziegelsteinen und Lehm das neue Gewölbe errichtet wurde. Das Pappgerüst dient hier lediglich der Formgebung und verbrennt mit dem ersten Einheizen des Ofens. Dann steht der Bäcks wieder wie in alten Zeiten zum Backen bereit.

Für das Aufmöbeln des alten Gutes erhielten die Bewohner Förderung von den Bochumer Stadtwerken, die auch den Ausbau des Gemeinschaftsgartens förderten. Auf etwa zwei Hektar Land findet sich hier heute eine Begegnungsstätte für junge und alte Gartenfreunde, die etwas über Gemüseanbau lernen oder sich daran beteiligen wollen. Vom Sähen übers Ernten bis hin zum Verarbeiten der Gemüsesorten auf einem alten Kochherd mit Holzbefuerung kann hier noch der Wert der eigenen körperlichen Arbeit erlebt werden. Fast so wie zu Bergmanns Zeiten.¹⁹

Sollten Sie also das nächste Mal auf den Pfaden des Ruhrgebiets wandeln, vergessen sie nicht, dass es hier mehr gibt als Stahl und Hochöfen. Wenn Sie Geschichte hautnah erleben wollen, gehen Sie dorthin, wo man sie noch betreten und spüren kann, wie auf dem Bergmann-Kotten.

Informationen zum Gemeinschaftsgarten und kommenden Veranstaltungen können sie unter der Mailadresse gg@quernetz.de erfragen.

Abbildungsnachweis

Hans H. Hanke



Abb. 4: In der Kote werden das geerntete Gemüse und Obst aus dem Gemeinschaftsgarten auf einem alten Holzfeuerofen verarbeitet.

¹⁹Weitere Informationen zum Gemeinschaftsgarten finden Sie unter <http://www.quernetz.de/gemeinschaftsgarten/>. Zuletzt aufgerufen am 24. Januar 2016.

Neun unter Denkmalschutz gestellte Brücken des Gleisdreiecks in Bochum

Am Bochumer „Tag des offenen Denkmals 2015“ konnte der Autor für die Kortum-Gesellschaft Bochum e.V. Führungen zu den denkmalgeschützten Brücken der Bochumer Innenstadt anbieten. Das Interesse war groß.

Wie im Grunde alle deutschen Städte, hat auch Bochum einen Anschluss an das Streckennetz der Eisenbahn. Dieses Eisenbahnnetz tangiert jedoch nicht bloß die Stadt und besonders die Innenstadt Bochums, sondern hat sich im Laufe der Eisenbahngeschichte Bochums in eine Art eigenes Netz entwickelt, wodurch das bekannte „Gleisdreieck“ entstanden ist. Das Gleisdreieck umspannt die Innenstadt Bochum und setzt somit eine Art Grenze. Es ist nicht möglich, mit dem Auto in die Bochumer Innenstadt zu gelangen, ohne dabei unter einer der insgesamt sechzehn Eisenbahnbrücken hindurch zu fahren, welche durch die Trassen der Bahngleise errichtet wurden.

Das Gleisdreieck besteht aus einer Verbindung von drei unterschiedlichen Streckenführungen, welche auch zu unterschiedlichen Zeitpunkten verlegt wurden. Es beinhaltet ein kurzes Stück, welches von Süden nach Osten verläuft und somit den südlichen Abschluss der Innenstadt markiert. Die zweite Linie verläuft von Süden nach Norden und bildet die westliche Grenze. Der letzte Streckenabschnitt dehnt sich mit einem leichten Schwung vom Norden wieder zurück nach Osten aus, wodurch die nordöstliche Begrenzung der Innenstadt und gleichzeitig das Gleisdreieck komplettiert werden. Diese Eisenbahnstrecken entstanden jedoch nicht, um die Innenstadt einzugrenzen, sondern sind eine Folge der wirtschaftlichen und dadurch bedingten Verkehrsentwicklung in der Stadt Bochum, die vergleichsweise spät geschah.

Zwischen 1840 und 1860 setzte in Deutschland schon ein großer Bau des Eisenbahnnetzes ein, der die größeren Städte miteinander verbinden sollte. Deutschlands erste Eisenbahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth, die sog. Ludwigsbahn, wurde schon 1835 eröffnet.¹ Erst am Ende dieser Bauperiode, im Jahre 1860, bekam auch Bochum seinen ersten Anschluss an das stetig wachsende Netz der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft. Durch diesen Anschluss gewann die Industrie in Bochum einen enormen Aufschwung. Bochum hatte schon Ende der 1840er Jahre eine Verbindung an die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft angestrebt, war damit jedoch u. a.

¹ Mihály Kubinszky, *Bahnhöfe Europas. Ihre Geschichte, Kunst und Technik*, Stuttgart 1969, S. 81.

aus Kostengründen gescheitert.²

In den 1860er Jahren errichtete die Rheinische Eisenbahn ebenfalls ein Liniennetz, von Köln aus an der rechten Rheinseite entlang bis Essen und Wattenscheid, und im Jahre 1874 erhielt auch Bochum einen Anschluss an dieses Netz, ebenso eine Weiterführung über Langendreer nach Dortmund. Durch diesen Umstand hatte Bochum nun zwei Bahnhöfe, den rheinischen Bahnhof-Nord und den bergisch-märkischen Bahnhof-Süd – der ab 1949 als „Katholikentags-Bahnhof“ bekannt wurde und heute als „Rotunde“ ein Kulturzentrum ist.³

Die bis hier skizzierte Expansion der Eisenbahn beinhaltet auch eine ganze Reihe neuer architektonischer Herausforderungen. Neben dem Bau der Lokomotiven, Waggons und Schienen mussten ebenfalls die Bahntrassen mit den dazugehörigen Nivellierungsarbeiten berücksichtigt werden. Dadurch war der Bau von Brücken und Tunneln unvermeidlich. Ebenso gehörten die eben schon kurz angesprochenen Bahnhöfe mit ihren Empfangsgebäuden und Perronhallen dazu. Dies hatte enorme Auswirkungen auf die Landschaft, die Umwelt und natürlich auch auf das Stadtbild und somit darauf, wie sich die einzelnen Städte präsentieren. Deswegen wurde diesen Bauaufgaben auch besondere Aufmerksamkeit zugesprochen. Die ersten deutschen Bahnhöfe hatten eine Bahnsteighalle aus Holz. Erst zwanzig bis dreißig Jahre später ging man zum Bau mit Hallen aus Eisen über.

Die Empfangsgebäude waren und sind immer noch für die Fahrgäste der erste Berührungspunkt mit der Eisenbahn, daher galten sie als eine Art Gesicht. Man suchte funktionelle Lösungen und entschied sich für Steingebäude in klassizistischen oder romantischen Formen, mit denen man der Bevölkerung entgegenreten konnte, wobei die Romantik besonders beliebt war und jahrzehntelang beibehalten wurde.⁴ Nach der Jahrhundertwende veränderten sich die Auffassungen etwas, und man baute entweder im Barockstil oder man entschied sich für die modernere Architektur, die etwas schlichter war. Der Jugendstil kam bei Bahnhofsbauten kaum zur Geltung.⁵

Doch nicht nur die Bahnhofsgebäude waren ein Konfrontationspunkt der Bevölkerung mit der Eisenbahn, sondern auch die zahlreichen Brücken. Die ersten Eisenbahnbrücken Europas waren Holzkonstruktionen. Man folgte dabei den bisher bekannten Bauweisen, verstärkte diese nur wegen der höheren Belastung. Im Laufe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts schied in den meisten

² Hans W. Bimbel, *125 Jahre Eisenbahn in und um Bochum. Ein Überblick*, in: Hans H. Hanke (Hg.), *Wandel in Architektur und Stadtgestalt (Bochumer Heimatbuch, Bd. 8. Bochum)*, Bochum 1985, S. 171-180, hier S. 171.

³ Ebd., S. 175-176.

⁴ Kubinszky, *Bahnhöfe Europas* (wie Anm. 1), S. 81-82.

⁵ Ebd.



Abb. 1: Brücke über die Herner Straße.

Ländern das Holz wegen seiner Brandgefahr aus, und man entschied sich für Eisenbrücken – außer bei Notfällen. Zunächst wurde bei den Eisenbrücken auch der Fachwerktypus aus der Holzbauweise übernommen, erst nach und nach wurden neue Typen geschaffen,⁶ bei denen man Kombinationen vor allem aus Eisen, Stahl, Stein und Beton benutzte. Diese ersten Brücken wirkten eher schwerfällig, wie eine Art Störfaktor, nur vereinzelt kam man damals schon zu technischen wie ästhetisch befriedigenden Lösungen. Nur langsam, über Jahrzehnte hinweg, setzte sich die Erkenntnis durch, dass eine klare, funktionelle Konstruktion auch die schönste ist.⁷ Später ging man dazu über, die Brücken aus Eisen mit historischen Elementen zu versehen, wobei man sich u.a. sogar an gotischen, romanischen und ägyptischen Stilformen bediente, um sie z.B. als flankierende Türme anzubringen und die Brücken wie große Eingangstore aussehen zu lassen.⁸ Das Eisen wurde dabei beinahe so etwas wie ein verzierendes Zusatzelement.

Während man für die Bahnhöfe Architekten beauftragte, häufig sogar ganz Wettbewerbe ausschrieb, wurden in Deutschland wie im übrigen Europa die Brücken von Maschineningenieuren entworfen und gegen Ende des 19. Jahrhunderts (und auch später noch) gab es innerhalb der großen Stahlkonzerne Brückenbauanstalten, in denen ganze Gruppen von Ingenieuren an Entwürfen arbeiteten.⁹ Wie eingangs schon erwähnt, muss man in Bochum

durch eine der insgesamt sechzehn Eisenbahnbrücken hindurch, um in die Innenstadt zu gelangen. Auch wenn das Gleisdreieck schon am 15. Oktober 1874 eröffnet wurde, so war zu diesem Zeitpunkt die Innenstadt trotzdem nicht schon komplett mit Brücken umrundet. Zunächst lagen die Gleise größtenteils auf Straßenniveau.

Doch mit Steigerung der Wirtschaft, besonders im Norden Bochums, steigerte sich auch das Verkehrsaufkommen der Stadt. Es nahm nicht nur der Güterverkehr zu, sondern auch der Personenverkehr, als die Eisenbahngesellschaften seit Ende der 1870er Jahre nach und nach in preußischen Besitz übergingen. Von 1884 bis 1904 herrschte auf der nördlich verlaufenden ehemaligen Rheinischen Eisenbahnstrecke neben dem Güter-, auch zusätzlich Personenverkehr. Doch diesen empfand man zu Beginn des 20. Jahrhunderts wegen der

steigenden Frequentierung der Straßenbahn als überflüssig – nur nach dem 1. und 2. Weltkrieg wurde die Strecke noch kurz zum Personenverkehr genutzt.¹⁰

In Bochum stieg um die Jahrhundertwende das wirtschaftliche Aufkommen erneut stark an, was die Bahnlinien des Gleisdreiecks immer stärker beanspruchte. Dies behinderte den Straßenverkehr, da an den Schranken die Staus wegen der immer länger werdenden und immer häufiger fahrenden Güterzüge unerträglich lang wurden. Ein Teil der ehemaligen Bergisch-Märkischen Bahnlinie verlief schon auf Brücken, bzw. der Straßenverkehr wurde mit Unterführungen unter dem Gleisbett her geleitet. Ab 1912 begann man nun, die Gleise systematisch auf Dämme zu verlegen, da so der Verkehr besser fließen und man gleichzeitig das vorhandene Streckennetz mehrgleisig ausbauen konnte. Durch die Hochlegung der Bahndämme wurde die Innenstadt Bochums innerhalb dieses Dreiecks komplett eingezäunt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg musste die südliche und westliche Bahntrasse teilweise erneuert und neu verlegt werden. Der nördliche Abschnitt der ehemaligen Rheinischen Eisenbahngesellschaft blieb jedoch erhalten. Die dortigen Brücken wurden als bedeutend für die Stadt Bochum eingestuft, da sie die wirtschaftliche und verkehrstechnische Stadtentwicklungsgeschichte der Stadt Bochum dokumentieren. Daher wurden diese sieben Brücken unter Denkmalschutz gestellt. Bei den Brücken handelt es sich, im Uhrzeigersinn betrachtet, um die Brücken an der Dorstener Straße, Herner Straße, Wieland- bzw.

⁶ Charlotte Jurecka, *Brücken. Historische Entwicklung, Faszination der Technik*, Wien/München 1979, S. 159.

⁷ Ebd.

⁸ Ebd., S. 159-160.

⁹ Ebd.

¹⁰ Bimbel, *125 Jahre Eisenbahn* (wie Anm. 2), S. 176-177.

Schillerstraße, Uhlandstraße, Kortumstraße, Bergstraße und Castroper Straße. Sie wurden in der Zeit von 1912 bis 1925 errichtet. Hinzu kommen noch die Brücken an der Wittener Straße und an der Universitätsstraße. Diese beiden flankieren den Hauptbahnhof und entstanden im Zusammenhang mit diesem in der Zeit von 1951 bis 1954. Es sind beides reine Spannbetonbrücken, welche die Straßen in einem 90- Grad-Winkel überführen.



Abb. 2: Brücke über die Wielandstraße.

Die sieben erstgenannten Brücken kreuzen die jeweilige Straße in unterschiedlichen und leicht schrägen Winkel. Es handelt es sich um Stahlträgerkonstruktionen und Widerlagerwände mit einer Verkleidung aus bossiertem Naturstein-Quadermauerwerk. Bei jeder dieser Brücken sind es Vollwandträger aus Stahl, doch mit leichten Variationen in der Ausfertigung. So sind z.B. die Träger der Brücken an der Herner Straße, Uhlandstraße und Kortumstraße als Segmentbögen ausgebildet, mit einem aufgeständerten Gleisbett. Die Fußgelenke dieser Segmentbögen sind als Kipplager ausgebildet, deren Fußplatten auf Betonquadern ruhen, die wiederum in die Widerlagerwände eingelassen sind. Die beiden Brücken an der Wieland- bzw. Schillerstraße und an der Bergstraße bestehen aus geraden und sehr hohen Vollwandträgern, die von einer Widerlagerwand zur nächsten führen und in dieser verankert sind.

Die Gestaltung der Brücken an der Dorstener Straße und an der Castroper Straße weicht etwas ab. Bei ersterer werden die Träger auf beiden Seiten der Fahrbahn durch einen konkaven Schwung um 90 Grad senkrecht nach unten geführt, sodass zwischen den Gehwegen und der Fahrbahn je eine Reihe von neun Pfeilern aus Stahl in den Boden geführt werden. So entstehen zwei kleine Durch-

gänge für die Fußgänger an den Seiten und ein mittlerer breiterer Durchgang für den Straßenverkehr. Die Brücke der Castroper Straße wirkt wie ein Gemisch aus den geraden und hohen Vollwandträgern und den Segmentbögen. So entsteht ein gerader Vollwandträger, der einen unteren Gurt in Form eines Korbbogens aufweist. Auch in Länge, Breite und Höhe variieren die sieben Brücken, je nachdem wie viele Gleise auf ihr liegen und wie breit die Straße ist, die sie überspannt. Ziemlich gleich bei allen Brücken ist der Abschluss der Stirnseite. Jede Brücke besitzt hier eine Reihe von nach vorne weisenden Konsolen, die ein vorgeseztes Blechband halten. Dieses Blechband weist meistens einen Wellenschnitt auf. Darüber zieht sich als oberer Abschluss jeweils ein Eisenzaun mit senkrechten und waagerechten Streben. Bei einigen Brücken ist hier noch eine jungendstilhafte Applikation mit eingefügt.

Auch die Darstellungsweise der Widerlagerwände zieht ihre Aufmerksamkeit auf sich. Denn besonders von der Seite außerhalb der Innenstadt wird das Quadermauerwerk weitergeführt und bildet Pfeiler, die mit profilierten Steinplatten abschließen. Dadurch wirken sie wie Eingangstore zur Innenstadt. Bei einigen Brücken wie z.B. an der Wieland- bzw. Schillerstraße und an der Bergstraße wird das Quadermauerwerk sogar noch mit einem leichten Schwung an den Straßen entlang weitergeführt, was den Charakter einer Ein- bzw. Durchfahrt noch verstärkt. Bei der größten dieser sieben Brücken, der an der Herner Straße, wurde an der linken Seite außerhalb der Stadt zusätzlich noch eine kleine „Bedürfnisanstalt“ hinzugefügt, die als private Galerie genutzt wird. Mit seinen straßenseitigen Arkaden wirkt es wie ein ehemaliges Zollhäuschen, was auch der Verstärkung des Charakters eines Stadttores dienen soll. An der Dorstener Straße befindet sich an annähernd gleicher Position ebenfalls ein kleiner, aber unscheinbarer Anbau. Dieser greift mehr die Quadermauerung auf, wirkt daher nicht so eigenständig und fällt auch erst beim zweiten Blick auf. Es handelte sich dabei auch nicht um eine Art des Stadttores, sondern es ist eine elektrische Umspannstation – ein Überbleibsel des ehemaligen Bahnhofs Präsident, welcher sich auf der anderen Seite der Gleise befand.

Wenn man in die Innenstadt Bochums hineinfahren will, bilden diese sieben Stahlbrücken mit ihren Quadermauerwerken aus Naturstein in Form eines Stadttores eine besondere Art der Präsentation. Man fährt nicht bloß durch einen Tunnel, sondern es soll verdeutlicht werden,

dass man hier einen anderen Raum betritt, nämlich das Zentrum Bochums. Die Bahntrassen und die dazugehörigen Brücken übernehmen so beinahe die Form einer Stadtmauer, nur dass sie längst nicht so wehrhaft und abschreckend wirken, sondern vielmehr einladend und inszenierend. Zumal auch die Trassen nicht durchgehend vermauert sind und auch bei der stark gewachsenen Bebauung zwischen den Häusern verschwinden.

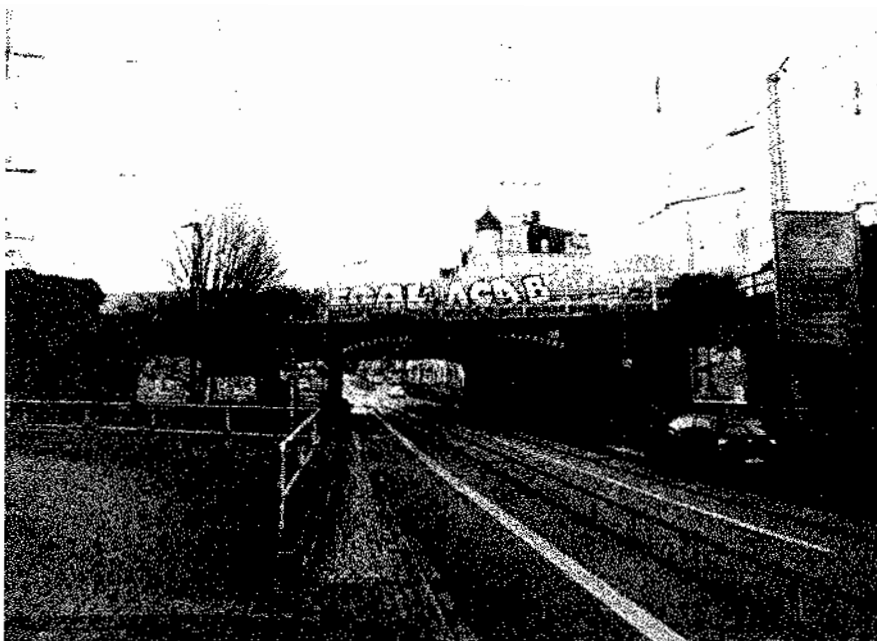


Abb. 3: Brücke über die Dorstener Straße.



Abb. 4: Brücke über die Universitätsstraße.

Wichtig für diese sieben, wie auch für die anderen der insgesamt sechzehn Brücken um die Bochumer Innenstadt herum, ist das seit April 2002 ins Leben gerufene Projekt der „KunstLichtTore“. Es sieht vor, die Brücken mit verschiedenen Lichtinstallationen von unterschiedlichen Künstlern auszurüsten, um die Eingangstore zur Innenstadt visuell noch stärker hervorzuheben. Eine Orientierung bei den Projekten ist die jeweilige Nummer der

Brücke. So befindet sich das sog. „Tor 1“ an der Königsallee/Viktoriastraße, und die Nummerierung folgt dem Uhrzeigersinn weiter bis zur Fußgängerunterführung Hermannshöhe, welche als das sog. „Tor 16“ bezeichnet wird. Die Lichtinszenierungen sind von Brücke zu Brücke unterschiedlich. Bis zum jetzigen Zeitpunkt sind zwar schon für alle Brücken die Planungen vorhanden, jedoch konnten bisher noch nicht alle realisiert werden. Sie tauchen die Brücken, welche besonders bei Nacht teilweise sehr dunkel wirken, in eine angenehmere und interessantere Atmosphäre. Bei einigen Brücken kommt dies mehr zur Geltung als bei anderen, je nach dem, an was der Künstler sich orientierte.

So besteht beispielsweise die Installation von Norbert Radermacher an der Brücke der Bergstraße, dem „Tor 12“, aus einem runden Leuchtkasten mit 80 cm Durchmesser, welcher stadtauswärts wie stadteinwärts an dem jeweiligen linken (Stadttor-) Pfeiler angebracht ist. Der Leuchtkasten ähnelt einer Bahnhofsuhr und greift das Thema „Zwölf“ auf, indem er nur einen Zeiger hat, der immer senkrecht nach oben zeigt, also zur Zwölf einer Uhr. Der Zeiger dreht sich in unbestimmten Intervallen einmal um 360° um den Mittelpunkt, wie bei einer richtigen Uhr.¹¹ Auch wenn es etwas schlichter wirkt, verfehlt es trotzdem nicht seine Wirkung.

Im Gegensatz dazu kann jedoch das „Tor 15“ an der Universitätsstraße gesehen werden. Christoph Hildebrand griff hier auf die Begebenheit der Straße zurück. Die Universitätsstraße befindet sich direkt neben dem Hauptbahnhof und führt zur Ruhr-Universität Bochum. Daher sah er hier die Thematik des Kommens und Gehens im Vordergrund.

¹¹ Stadt Bochum, KunstLichtTore, Bochum 2006, S. 36-38.

Zu dem bediente er sich der Tatsache der multikulturellen Bevölkerung in Bochum, welche mit dem Hauptbahnhof und der Universität in enger Verbindung steht. Daher nahm er die Wörter „wohin“ und „woher“ und präsentiert sie als eine zusammenhängende Botschaft. In zurzeit 23 verschiedenen Sprachen hängen die Wörter von der Decke herunter – in der jeweiligen Sprache sind „wohin“ und „woher“ Rücken an Rücken angebracht. Fährt man stadtauswärts, liest man in den verschiedenen Sprachen das „wohin“, fährt man in die Innenstadt hinein, so liest man „woher“. Zudem ist das „wohin“ immer in Orange gehalten, was mit einer gewissen Wärme verbunden wird. Dem entgegengesetzt erscheint das „woher“ in einem etwas kühleren Violett. So entsteht ein sehr farbenreicher und auffälliger „Sprachenhimmel“, wie der Künstler Christoph Hildebrand es selbst bezeichnet.¹² Auf diese Art und Weise symbolisiert er viele Thematiken, u.a. Migration, Zukunft und Vergangenheit. Und das an einer Stelle in der Stadt, wo genau dies alles aufeinander trifft, nämlich bei der Verbindungsstelle vom Hauptbahnhof in Richtung Ruhr-Universität – gleichzeitig mit der Brücke als Verbindungsstelle zur Innenstadt.

Diese Brücke an der Universitätsstraße und die an der Wittener Straße, stehen ebenfalls unter Denkmalschutz. Sie gehören als weit gespannte und durch die Aufteilung in einzelne Brückentrassen lichtdurchflutete „Stadt Tore“ zu den Meisterleistungen, die mit der Verlegung des Hauptbahnhofes einhergingen. Da die gesamte Neugestaltung der Innenstadt auch von der Ausrichtung dieses neuen Hauptbahnhofes abhängig war, er zudem mit seinem riegelartigen, imposanten Empfangsgebäude einen südlichen Abschluss der Innenstadt bildet, wurde die Brücken gemeinsam mit dem Bahnhof zu Denkmälern erhoben.

Die sieben Stahlbrücken von der Dorstener Straße bis zur Castroper Straße sind eine Art Zeitzeugen für die Geschichte Bochums. Allein schon, weil die Stahlindustrie eines der wichtigsten Standbeine für die Stadt war. Nicht umsonst singt Herbert Grönemeyer in seinem Song „Bochum“: „[...] du hast ‘n Pulsschlag aus Stahl, man hört ihn laut in der Nacht [...]“. Auch wenn heutzutage Eisen und Stahl nicht mehr eine so hohe Bedeutung haben, im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert war er eines der zentralen Produkte, weshalb man ihn nicht nur bei Brücken und Fabriks- bzw. Bahnhofsbauten einsetzte, sondern auch bei Sälen für Kunstausstellungen, Konzerten, Bibliotheken und sogar Kirchenschiffen¹³ (z. B. beim Kölner Dom), aber auch in kleineren Bereichen, wie zur Zierde an Gebäuden. Auch wenn sich die Stahlbrücken Bochums nicht mit dem vergleichen lassen, was der Eiffelturm für Paris bedeutet, oder die Golden-Gate-Bridge

für San Francisco, so verdienen diese Brücken trotzdem ihren festen Platz in der Stadt, da sie ihre Kultur und Geschichte widerspiegeln.

Was derzeit die vollkommene Präsentation etwas stört, ist der Bau der Schallschutzwände entlang der Bahntrasse. Man erkennt sie direkt hinter den Eisenzäunen am oberen Ende der Brücken. Auch wenn sie in den Bereichen der Brücken nicht grau, sondern durchsichtig (sofern man davon sprechen kann) gehalten wurden, so bilden sie dennoch einen Kontrast. Nicht nur, da sie in Windeseile mit Graffiti besprüht wurden (hier spätestens findet auch die Durchsichtigkeit ein Ende), sondern auch, da so die harmonische Konstruktionen aus Stahl und Naturstein einen Plastikriegel als Krone aufgesetzt bekommen. Zudem lenkt es von den Lichtinstallationen ab. Der Wert des Denkmals bleibt trotz der im Sinne des Lärmschutzes für die angrenzenden Wohnungen unumgänglichen Maßnahme dennoch erhalten.

Abbildungsnachweis

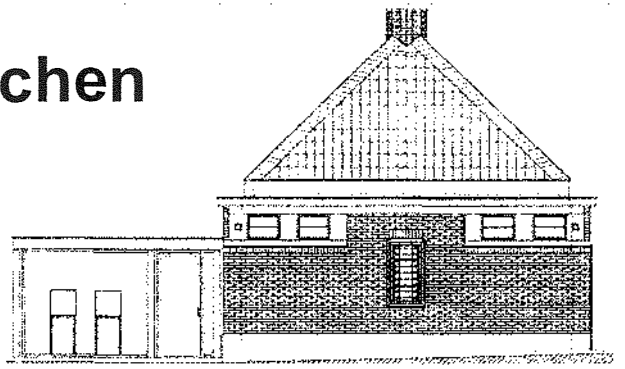
Richard Höwische

¹² Ebd., S. 42-43.

¹³ Jurecka, Brücken (wie Anm. 9), S. 165.

Aus dem Häuschen

Berichtenswertes von der Kortum-Gesellschaft



● Erbschaft

Die Kortum-Gesellschaft hat aus den Beständen des aufgelösten Vereins „Rettet Bochumer Kirchen“ die Verwaltung der Vereinshomepage und die Kassenbestände übernehmen dürfen. Die verstorbene Dr. Christel Darmstadt hatte als Vorsitzende des Vereins diese uns unterstützende Regelung getroffen. Wir danken Dr. Helmuth Darmstadt für die Regelung des Nachlasses.

● Pfefferdose

Wer weiß noch, wo die „Pfefferdose“ stand? So hieß im Volksmund die 1691 bis 1698 gebaute reformierte evangelische Johanniskirche, die im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde. Über ihr Grundstück in Nähe von „Mutter Wittig“ führt heute die Bleichstraße.

Unser Mitglied Dr. Georg Braumann hat uns darauf hingewiesen, dass jede Erinnerung an das Kirchlein fehlt. Aus den Unterlagen, die er uns zur Verfügung gestellt hat, geht unter anderem hervor, dass die Kirche auch für die Masuren, für die Kinder im Waisenhaus „Haus Overdyk“ und die evangelischen Patienten im benachbarten katholischen Elisabeth-Krankenhaus große Bedeutung hatte. Wie werden uns für eine Gedenktafel einsetzen.

● Maischützen

Seit Anfang Dezember gehört das Schützenwesen in Deutschland zum „Immaterielles Weltkulturerbe“ der UNESCO und damit auch die Maischützen. Wir haben auf Bitten der Maischützen deren eigene Bewerbung für diesen Status mit einer ausführlichen Stellungnahme im September 2015 unterstützt. Auf zwei Punkte von mehreren anderem weisen wir nochmals hin:

1. Ein nach unserer Überzeugung wesentliches Alleinstellungsmerkmal des Brauchtums um die Maischützen ist der weitgehende Verzicht auf das „Königsschießen“. Ein Schützenverein, der sein Renommee seit Jahrhunderten nicht aus paramilitärischen Übungen, sondern aus alter Rechtspflege zieht, symbolisiert durch das Umsetzen einer Eiche, sucht sicherlich seinesgleichen in Deutschland.
2. Bemerkenswert ist auch der überörtliche Charakter des Maibräudes. Es ist nach unserer Kenntnis zumindest ungewöhnlich, dass sich Maibräuche oder Schützenfeste über mehrere Ortschaften hinziehen.

● Birkemeier

Zufall, aber es geht nochmals um die Maischützen. Den stolzen, großen Birkemeier, den wir von den Maischützen vor vielen Jahren

geschenkt bekamen, haben wir als Leihgabe der großartigen Ausstellung „200 Jahre Westfalen. Jetzt!“ zur Verfügung gestellt. Dort macht er sich in der westfälischen Landschaft ganz prächtig und kann im Museum für Kunst und Kulturgeschichte Dortmund noch bis zum 28. Februar besucht werden. Im Ausstellungskatalog ist er mit Bild und Text auf den Seiten 411 und 418 zu finden.

● Roman Reiser 95 Jahre

Am 18. September 2015 feierte Roman Reiser, BDA-Mitglied seit 1961, seinen 95. Geburtstag. Während eines halben Jahrhunderts Berufstätigkeit erwarb er sich einen hervorragenden Ruf, vor allem durch seine Bauten in Bochum und im Ruhrgebiet, wo der Schwerpunkt seines Werkes liegt.

Geboren im Jahr 1920 in Lauingen an der Donau, wurde Reiser nach dem Abitur zum Militär eingezogen und musste den Zweiten Weltkrieg bis zum Ende durchstehen. Nach der Heimkehr studierte er 1946 bis 1949 Architektur an der TH München. Damit zählt Reiser zur ersten Generation junger Architekten, deren Ausbildung nach der NS-Zeit begann und die wieder mit dem Neuen Bauen bzw. der Internationalen Moderne vertraut wurden.

Unter Reisers Hochschullehrern finden sich so renommierte Namen

wie Hans Döllgast und Martin Elsässer.

Ins Ruhrgebiet kam Reiser durch die Bekanntschaft mit seiner späteren Ehefrau, der aus Bochum stammenden Marianne Winter. Nach seinem Diplom trat er die erste Stelle bei dem Architekten August Schröder an. Darauf folgte 1951 bis 1954 eine Tätigkeit als Entwurfsarchitekt bei der Oberpostdirektion Dortmund, wo Reiser bald die Leitung des Hochbaureferats übertragen wurde. Zwei der damaligen Bauten, ein Pavillon mit Postfiliale in Bochum-Langendreer und ein Postamt in Bochum-Weme, fanden besondere Aufmerksamkeit und hatten Anfragen von privaten Interessenten zur Folge. Dieses sich andeutende Betätigungsfeld führte ihn 1954 zu dem Entschluss, sich freischaffend in Bochum niederzulassen.

In den ersten Jahren war der Wohnungsbau ein Arbeitsschwerpunkt für Reiser. Insbesondere seine Einfamilienhäuser der 1950er und 1960er Jahre erfreuen sich unter Hausbesitzern und Architekten ob ihrer durchdachten Planung mit flexiblen Grundrissen und der soliden Ausführung noch heute großer Beliebtheit. Die meisten von ihnen sind – abgesehen von energetischen Sanierungen – bis zur Gegenwart kaum verändert worden.

Roman Reiser war auch einer der Mitgestalter des frühen Strukturwandels im Ruhrgebiet. Bis ca. 1960 gehörten Bergbaugesellschaften zu seinen Auftraggebern, für die er Bergarbeiter-Wohnungen, Häuser für Angestellte oder Lehrlingsheime errichtete. Mit der Bergbaukrise und der Gründung der Ruhr-Universität Bochum änderte sich dies. Ab Mitte der 1960er Jahre nahm Reiser an der Gestaltung der gewaltigen „Universitäts-Rahmenstadt“ teil, wo er sowohl Siedlungen mit großzügigen Wohnungen für Hochschulbedienstete, als auch Studentenwohnheime erbaute. Jahrzehnte bevor

der Begriff der „Industriekultur“ populär wurde, integrierte Reiser den alten Malakoffturm einer ehemaligen Zeche in eine seiner Wohnanlagen und rettete ihn so vor dem drohenden Abriss.

Das Feld der Bauaufgaben erweiterte sich in den 1970er und 1980er Jahren stetig. Es kamen vermehrt Verwaltungs- und Geschäftsbauten, Schulen und öffentliche Gebäude hinzu. Auch das Büro wuchs, so dass es 1986 zur Roman Reiser & Partner GmbH erweitert wurde (Partnerschaft mit Klaus Boecker, Hans-Kurt Fischer, Artur Tietz u. Hartwig Schöwer). Es besteht unter dem Namen Reiser & Partner bis heute; Roman Reiser selbst schied 1991 aus der Geschäftsführung aus.

Auch in den 1990er Jahren hat Reiser noch an einigen Projekten gearbeitet und fungierte als Gutachter bzw. Jury-Mitglied bei Wettbewerben. Einer seiner letzten größeren Entwürfe, das Zisterzienserkloster in Bochum-Stiepel, wurde 2001 mit der Gestaltung eines Mönchsfriedhofs vollendet. Basierend auf einem mittelalterlichen Klosterplan, doch in heutigen baulichen Formen realisiert, ist es ein Paradebeispiel für Reisers berufliches Credo der Verbindung von Tradition und Moderne.

Der sehr umfangreiche Werkkatalog umfasst mehr als 330 Projekte seit 1947 (ausgeführte Projekte und nicht realisierte Planungen). Darunter finden sich Bauten, die in Bochum bis heute das Stadtbild prägen, wie das Europa-Hochhaus (1959-63), das „Bomin-Haus“ (1972-76) oder das Gebäude der Deutschen Bank (1985-87). Nachdem Reiser schon früh mehrere Auszeichnungen (u.a. durch den BDA) erhielt, wurden in den vergangenen Jahren mehrere seiner Bauten unter Denkmalschutz gestellt.

Seit fast 55 Jahren ist Roman Reiser Mitglied im Bund Deutscher Architekten. Zu seinem 70. Ge-

burtstag wurde er 1990 zum Ehrenvorsitzenden der BDA-Kreisgruppe Bochum ernannt.

Frank Dengler

● Neue Bücher

Der Architekt Roman Reiser

Ein sehr wichtiges Buch auch für die Bochumer Baugeschichte ist erschienen: Der bekannte Bochumer Journalist und Architekturhistoriker Frank Dengler hat im Auftrag des BDA Bochum, Hattingen, Herne, Witten eine Werkmonographie des Architekten vorgelegt, die Reisers Bauten 1947 bis 2001 in sehr guten Fotos und Zeichnungen darstellt und inhaltsreich kommentiert. Man erkennt in dem umfangreichen Band, dass Reiser den jeweiligen Zeitgeschmack beachtet und beherrscht, man erkennt aber auch die durchgehend eigenständige klare Linie und Proportion in seiner Architektur. Bochumer werden viele „alte Bekannte“ erstmals zuordnen können und etwas über den Hintergrund mit Interesse lesen können. Nach Überblicksbeiträgen sind den wichtigsten Bauten eigene Aufsätze gewidmet, das Gesamtwerk findet sich wohlgeordnet in einem Katalogteil, meistens mit Bild. Ein Verzeichnis der Mitarbeiter und Partner fehlt genauso wenig wie die Liste der Literatur, die Reisers Bauten gewidmet wurde. BDA Bochum, Hattingen, Herne, Witten, Hg.; Dirk Godau, Red.; Frank Dengler: Der Architekt Roman Reiser. Werkmonografie 1947-2001. Dortmund 2015, 304 Seiten, 38,00 €

Ordensleben im Ruhrgebiet

Die Schließung des Redemptoristenklosters im Januar 2011 lenkte die öffentliche Aufmerksamkeit auf ein Thema, das aus der Zeit gefallen zu sein scheint, nämlich auf das

Wirken religiöser Gemeinschaften im Ruhrgebiet. Doch sollte man sich nicht täuschen: Im 19. und 20. Jahrhundert war die Region mit etwa 450 Niederlassungen die größte Klosterlandschaft im deutschen Katholizismus. Und: Klöster gibt es hier bereits seit dem frühen Mittelalter, wie allein schon das Beispiel der um 799 gegründeten Benediktinerabtei Werden belegt. Diese Aspekte thematisiert nun das Heft „Ordensleben im Ruhrgebiet. Bochumer und Hattinger Perspektiven“, das von Reimund Haas und Stefan Pätzold 2015 für das Institut für kirchengeschichtliche Forschung des Bistums Essen herausgegeben wurde. Es beginnt mit einem Beitrag von Pätzold über „Kirche und religiöses Leben im mittelalterlichen Bochum“, an den sich Haas' Aufsatz „Eine Bochumer Perspektive in der Klosterlandschaft Ruhrgebiet“ anschließt. Es folgen die Beiträge von Hansi Hungerige („Pater August Eickenscheidt und die Gründungszeit des Bochumer Redemptoristen-Klosters Maria Hilf“) und Pater Hermann Döring CSsR („Das war mein Kloster für Bochum. Das Kloster der Redemptoristen in Bochum 1868-2011“). Schließlich nimmt der Prior der Stiepeler Zisterzienser in seinem Text „Hradils Mut und das spirituelle Herz des Bistums Essen“ das 25-jährige Bestehen des Priorats in den Blick, und Martin Patzek schildert die Entwicklung „Von einer Schwesterngemeinschaft zur Stiftung. Schwestern zum Zeugnis der Liebe Christi und die Theresia-Albert-Stiftung in Hattingen-Bredenscheid“.

Das 84 Seiten starke Heft eröffnet damit neue Blickwinkel auf die Bochumer und Hattinger Geschichte; es ist im Verlag Monsenstein und Vannerdat in Münster erschienen und im Buchhandel zum Preis von nur 8,70 € erhältlich.

-

„Ich war ein Querenburger Junge“

Die Zuhörer waren im letzten Jahr von Günter Brakelmanns Erzählungen aus seiner Jugend begeistert. Nun kann man alles und noch viel mehr in einem hübschen kleinen Band nachlesen und auf 25 Fotos betrachten. Erhältlich in der Buchhandlung blaetterwald im Uni-Center, Bochum-Querenburg, telefonisch bestellbar unter 0234/701360 und per Email verlag@rub.de. Europ.Univ.vlg, Querenburger Höhe 281, 44801 Bochum: Günter Brakelmann: „Ich war ein Querenburger Junge.“ Meine Zeit 1945-1952 in Bochum-Querenburg. Bochum 2016, 131 Seiten, 16,90 €

-

24 Stunden Bochum

„Zwei der profiliertesten Fotografen der Region zeigen Menschen und Orte Bochums, fernab von Ansichtskartenästhetik und touristischen Klischees. Mit dem Blick des Künstlers haben sie sich auf den Weg gemacht, die Stadt neu zu entdecken, ihre kleinen und großen Geschichten zu erzählen und ihre ungewöhnlichen Orte zu zeigen. Ergänzt werden die Bilder mit fünf Texten von Christoph Schurian. Das Ergebnis ist ein Fotobuch über Bochum, ein schonungslos ehrliches und zugleich wunderschönes Portrait der Stadt – nach Opel und vor ihrer Wiedergeburt als Wissensmetropole“ – schreiben die Herausgeber zu Recht.

Kemnader Kreis (Hg.), Martin Steffen/Christian Nielinger, Fotos: 24 Stunden Bochum. Bochum 2015

Der Bildband kostet 24,90 Euro und ist ausschließlich in den Buchhandlungen Janssen (Brüderstr. 3), Mirhoff & Fischer (Pieperstr. 12), in der Bochum Touristikinfo (Huestr. 9) und beim Kemnader Kreis erhältlich.

-

Der Bochumer Stadtpark

Uwe Siekmann: Der Bochumer Stadtpark. Parkpflegewerke. Konzepte für historische Freiräume. Bönen, Münster 2015 (Herausgegeben von der LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen, Münster) 26 Seiten, Auflage 1.000, kostenlos solange der Vorrat reicht unter dlbw@lwl.org, dann wohl als Download verfügbar unter www.lwl-dlbw.de. Am Beispiel des Bochumer Stadtparks wird die Bedeutung historischer Freiräume und ihrer Pflege anschaulich und leicht verständlich erzählt. Hervorragende Fotos sowie aktuelle und historische Pläne verstärken die Aussagen. Die Broschüre basiert auf dem Parkpflegewerk, das Susanne Weisser 2014 für den Stadtpark erarbeitet hat und das nun nach und nach umgesetzt werden soll. Susanne Weisser hat es 2015 im Programm der Kortum-Gesellschaft vorgestellt.

-

Bochum – einfach Spitze

Marketing für Bochum, seine Sehenswürdigkeiten, Ereignisse und Geschichte, aber auch für Unternehmen und Produkte mit durchweg rosaroter Brille bietet: „Bochum – einfach Spitze. 100 Gründe, stolz auf diese Stadt zu sein“ von Sabine Durdel-Hoffmann, Gudensberg-Gleichen 2015, 104 Seiten, 14,90 €

-

Ruhr-Universität Bochum

1965 nahm die Ruhr-Universität Bochum den Lehrbetrieb auf – in einer Zeit des gesellschaftlichen Umbruchs. Die Architektur dieser ersten Universitätsgründung der BRD war programmatisch auf Bildungsreformen und -konzepte der 1960er Jahre bezogen und verortete sich zugleich in der internationalen Architekturentwicklung.

Die Megastruktur der Ruhr-Universität war Teil einer umfassenden Raumordnung des Landes Nordrhein-Westfalen und sollte Signalwirkung für die Umstrukturierung der industriell geprägten Ruhr-Region entfalten. Hochschulkonzepte der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und mit ihnen zusammenhängende politische Steuerungsvorstellungen flossen in die Architekturkonzeption ein. So verweisen neuartige Organisationsstrukturen und experimentelle Fertigungstechniken der Betonbauten gleichermaßen auf den Geltungsanspruch der visionären Architektur. Heute stellt sich die Frage nach der Bewertung von Bauten der Nachkriegsmoderne genauso wie die der Weiterentwicklung von Hochschularchitektur. Neben Analysen der Gesamtanlage aus verschiedenen wissenschaftlichen Perspektiven geht der Band auf die Garten- und Freiraumgestaltung sowie die bedeutenden Beispiele von Kunst am Bau ein. Hinzu treten Gebäudeporträts der Alten und Neuen Mensa, der Institutsgebäude, des Hörsaalzentrums, des Musischen Zentrums sowie von Bibliothek, Audimax und Verwaltung.

Richard Hoppe-Sailer/Cornelia Jöchner/Frank Schmitz (Hg.): Ruhr-Universität Bochum – Architekturvision der Nachkriegsmoderne, Berlin 2015, 352 Seiten, ISBN 978-3-7861-2744-4, 79,00 €

Mit Beiträgen von Alexandra Apfelbaum, Christof Baier, Dorothee Böhm, Till Briegleb, Timo Celebi, Dietrich Erben, Olaf Gisbertz, Hans Hanke, Sonja Hnilica, Richard Hoppe-Sailer, Markus Jäger, Cornelia Jöchner, Elmar Kossel, Jörg Lorenz, Anna Minta, Stefan Muthesius, Yvonne Northemann, Klaus Jan Philipp, Carsten Ruhl, Frank Schmitz, Elisabeth Szymczyk, Annette Urban und Kerstin Wittmann-Englert.

Westfälisches Landwehr-Infanterie-Regiment

Dirk Ziesing: Mit Gott für König und Vaterland. Geschichte des 1. Westfälischen Landwehr-Infanterie-Regiments 1813–1815.

Münster 2015, 390 S., 29,80 €

Dieter Ziesing wird das Schicksal der aus Bochum stammenden Soldaten in der berühmtesten Schlacht der Welt in der Kortum-Gesellschaft Bochum vorstellen. Hier ist das Buch zur Schlacht von Waterloo, das natürlich viel mehr Informationen bietet.

•

Gert Leipski

Gert Leipski (1926-1993) war fast 32 Jahre Pfarrer der vom Bergbau geprägten Evangelischen Kirchengemeinde Bochum-Werne. Vielen bleibt er in Erinnerung als Bergmannspastor, der selbst als Kumpel unter Tage gearbeitet hatte, als Gewerkschaftler und Ratscherr der SPD.

Seine Lebenszeit umgreift bedeutende Zeitabschnitte, vom Dritten Reich, über den wirtschaftlichen Aufbruch der Nachkriegszeit und die Kohlekrise an der Ruhr, bis zu den gesellschaftlichen Umbrüchen der 1980er Jahre.

Gert Leipski hat sich als Christ den jeweiligen Herausforderungen seiner Zeit auf sehr engagierte und unkonventionelle Weise gestellt.

Sein Leben nachzuzeichnen ist gleichzeitig der Versuch, diese Jahrzehnte in Erinnerung zu rufen, wie sie sich in seiner Person und im Ergehen einer Kirchengemeinde im Ruhrgebiet spiegeln.

Karin Moskon-Raschick: In Verantwortung vor dem Evangelium – Gert Leipski. 1926-1993 Pfarrer und Kommunalpolitiker in Bochum-Werne.

Bielefeld 2016, 162 S., 14,95 €
ISBN 978-3-7858-0686-9

•