



Dezernat 1 / Finanzen, Kultur  
Bereich 0-8 / Kunst  
Fachbereichsleitung Stadtarchiv  
Dr. Magnus Dellwig

30 95 209 30  
28.02.2018

Essay:

**Oberhausen im Ruhrgebiet – Kind der Eisenbahn, des Eisens – und des Bergbaus!**

Die Stadt Oberhausen schmückte sich im Montanzeitalter gerne mit dem Titel „Wiege der Ruhrindustrie“. Viel älter als die Stadt selbst ist die Geschichte der Eisenhütten an diesem Ort. Als erste überhaupt im Ruhrgebiet wurde 1758 die St. Antony-Hütte gegründet. Mit den Hütten Gute Hoffnung und Neu-Essen folgten weitere. Wer aber waren Oberhausens eigentliche Stadtgründer? Um 1830 errichtete die JHH, die Hüttengewerkschaft Jacobi, Haniel, Huyssen, die 1810 aus der Vereinigung der drei Eisenhütten hervorgegangen war, mit dem Walzwerk Oberhausen den ersten Großbetrieb der Eisen- und Stahlindustrie im Ruhrgebiet. Die JHH erlangte damit ein so großes wirtschaftliches Gewicht, dass sie erfolgreich Einfluss auf die Standortentscheidung der Köln-Mindener Bahngesellschaft nahm, in der Nähe ihres Walzwerkes die Eisenbahntrasse und einen Bahnhof zu bauen.

Als 1847 der erste Zug im Oberhausener Bahnhof hielt, fand der entscheidende Schritt für die Siedlungsentwicklung und nachfolgend für die Städtebildung Oberhausens statt. Mit der Eisenbahn kam die Industrie. Und mit der Industrie kamen die Menschen. 1857, nur zehn Jahre nach dem Bahnhofsbau als eigentlichem Gründungsakt der Stadt, hatte sich ein Ring von Fabriken um den Bahnhof gelegt. Und nun hielt der Steinkohlenbergbau machtvoll Einzug in die Stadtgeschichte. In den 1850er Jahren begannen Abteufen und Förderung von gleich vier Bergwerken: Concordia westlich des Bahnhofs, Oberhausen an der Essener Straße, Roland im Südosten und Alstaden im Südwesten. Diese vier ersten Oberhausener Bergwerke verschafften der Wirtschafts- wie der Stadtentwicklung den entscheidenden Schub. Die Entstehung einer Industriegemeinde, eben mehr als die zufällige Häufung einiger Wohn- und Fabrikgebäude, war eingeleitet. Somit darf der Steinkohlenbergbau als Oberhausens dritter Stadtgründer betrachtet werden.

22 Förderschächte bestimmten im 20. Jahrhundert die Oberhausener Stadtkulisse. Mehr als 24.000 Beschäftigte verdienten im Oberhausener Bergbau in der Spitze ihr Geld. Mehr als 30 Prozent der Oberhausener Bergleute wohnten nach 1900 in Werkssiedlungen – der höchste Wert im gesamten Ruhrgebiet! Bereits diese Schlaglichter machen deutlich, wie untrennbar Bergbau und Stadt in Oberhausen zusammengehörten. Dies soll exemplarisch für das Ruhrgebiet beleuchtet werden. Denn der „Fall“ Oberhausen bietet uns die einprägsame Chance, sowohl das Typische als auch das etwas Ungewöhnliche jener Schicksalsgemeinschaft von Kohle und Stadt im Ruhrgebiet aufzuspüren.

Richten wir unseren Blick zuerst auf das Typische: Die Überwindung der Mergelschicht ermöglichte seit 1840 die Erschließung großer Steinkohlenfelder im zentralen Ruhrgebiet um den Hellweg. Dies stellen wir auch für Oberhausen mit der Errichtung von vier Förderschächten im Jahrzehnt seit 1850 fest. Ebenfalls typisch für das Ruhrgebiet ist die herausragende Bedeutung, welche dem Bergbau für die Siedlungsbildung zukommt. Weil dabei der Standort der Bergwerke von den geologischen Voraussetzungen der Kohlevorkommen maßgeblich geprägt wurde, entstand südlich der Emscher ein nahezu flächendeckendes Netzwerk von Bergwerken, welche die Förderung der Kohle unter dem gesamten Ruhrgebiet vornahmen. Und diese Bergwerke etablierten sich als Kristallisationspunkte für Wohnsiedlungen in ihrem nahen Umfeld. So entstanden im Ruhrgebiet viele Siedlungen, die nicht auf einen „alten“, vorindustriellen Ortskern zurückgingen. Selten erwiesen sich ein Bahnhof oder ein Stahlwerk als Siedlungsimpuls. Weit häufiger entstanden hingegen Siedlungen um gleich mehrere Bergbauförderschächte je Gemeinde. Oberhausen zeigt dieses Entwicklungsmuster eindrucksvoll auf, indem allein auf dem Gebiet Alt-Oberhausens von 1910 die Zechen Concordia, Oberhausen und Alstaden den Mittelpunkt von Wohnsiedlungen und Versorgungszentren bildeten.

Ebenso bedeutsam für die weitere Stadtentwicklung erwies sich seit 1890 die Nordwanderung des Bergbaus über die Emscher hinaus. Geschwindigkeit und wirtschaftliche Dynamik überwältigten diese Region und ihre Gemeinden – Sterkrade und Osterfeld im Oberhausener Raum - binnen kürzester Zeit. Von 1895 bis 1912 entstanden hier 6 neue Schachtanlagen. Diese gesteigerte Expansion des Bergbaus verband sich jedoch nicht mit städtischer Entwicklung. Im Vergleich zum Raum am Hellweg (Duisburg, Mülheim, Essen, Bochum, Dortmund) oder an der Köln-Mindener Eisenbahn (Oberhausen, Gelsenkirchen, Herne) gelang dem Raum nördlich der Emscher nur in deutlich geringerem Maße die Ausbildung von Urbanität, technischer Infrastruktur und von Zentralfunktionen für das Umland. Das hatte bis 1929 oft den Verlust der kommunalen Eigenständigkeit zur Folge, mindestens aber ein Zurückfallen gegenüber den südlichen Städten der Region, die größere Stadträume schufen.

Doch was wäre das Ruhrgebiet ohne die Sozialgeschichte des Bergbaus? Verbunden mit der Nordexpansion des Ruhrbergbaus war ein historisch einzigartig großer Arbeitskräftebedarf, der die Migration Tausender in das Ruhrgebiet auslöste. Es kamen von nun an vorrangig ländliche Arbeitskräfte, junge Männer oder Familienväter aus Preußens Ostprovinzen. Stammten sie aus Schlesien, Posen, West- oder Ostpreußen, war ihre Muttersprache oft polnisch. Um diesen Menschen die Integration in eine irritierend fremde Umgebung zu erlauben, boten die Werksiedlungen Kleintierhaltung und Ackerbau zur Selbstversorgung, sozialen Zusammenhalt und nicht zuletzt gemeinsame Freizeit. Oberhausen sticht hier typisch und zugleich markant heraus, indem sein Bergrevier seit 1900 mit über 30 Prozent die höchste Quote aller in Werkswohnungen siedelnden Bergleute aufwies. Unter Tage schufen die Gefahren des Alltags Solidarität und Kollegialität wie in keinem anderen Beruf. So wurde der Ruhrkohlenbergbau sowohl wirtschaftlich zum Verursacher der Zuwanderung als auch sozial zum großen Motor und Gestalter der Integration.

Das Stichwort soziale Mobilität verdient im Ruhrgebiet besondere Beachtung. Auf der Skala des sozialen Status standen die Bergleute trotz ihrer recht guten Einkommen innerhalb der Arbeiterschaft eher unten. Das erklärt sich aus der Zuwanderung, aber auch aus dem Qualifikationsprofil. Der Bergmann erlernte seinen Beruf im 19. Jahrhundert unter Tage im Betrieb. Erst die Steiger als Führungskräfte besuchten Bergbau-Berufsschulen. So rümpfte um 1900 mancher Stahl- und Metallarbeiter, der oft als Handwerker aus den deutschen

Mittelgebirgen ins Ruhrgebiet zuwanderte, gegenüber den Bergleuten die Nase. Oberhausen mit seiner großen und technologisch erfolgreichen Metallindustrie der Gutehoffnungshütte und auch der Deutsche Babcock-Werke zeigte das durch ein starkes Bestreben der Bergleute zum sozialen Aufstieg eben in die Stahl- und Metallindustrie. So gelang soziale Mobilität als Breitenphänomen oft von einer zur nächsten Generation. Doch das wichtigste Phänomen sozialen Aufstiegs in der Ruhrarbeiterschaft fand im 20. Jahrhundert im Bergbau selbst statt. Indem der Bergmann zum Lehrberuf wurde, indem die Großbetriebe der Zechen oft dreistellig Führungspersonal an Steigern, Bergbauingenieuren und kaufmännischen Angestellten benötigten und diese häufig aus ihren Belegschaften über Qualifizierung rekrutierten, entfaltete der Bergbau eine einzigartige Bedeutung als Motor sozialer Mobilität.

Mit der eisenschaffenden Industrie und der Eisenbahn hatte Oberhausen neben dem Bergbau zwei Städtegründer, die nicht dessen Dominanz für die Stadtentwicklung begründeten wie oft andernorts, wie in den so genannten Industriedörfern Borbeck, Altenessen, Osterfeld oder Ueckendorf. Doch Oberhausens Besonderheiten sind geeignet, unseren Blick für weitere Erfolgsaspekte der Symbiose aus Bergbau und Städtelandschaft Ruhrgebiet zu schärfen: Die Oberhausener Gutehoffnungshütte wurde mit Förderbeginn der „Hüttenzeche“ Oberhausen 1857 zum ersten vertikal gegliederten Montankonzern der Region. Die Verbindung der Produktionsstufen Kohle, Koks, Eisen, Stahl und Weiterverarbeitung schufen eine Wettbewerbsposition, die ein Teil des Geheimnisses für den wirtschaftlichen Erfolg der GHH wurde und mit ihr in der Folgezeit vieler weiterer Montankonzerne des Ruhrgebietes. So ist es nicht zu weit hergeholt, in der Industriebasis an der Ruhr auch im 21. Jahrhundert noch ein Erbe der Bergbauwirtschaft zu erblicken.



Die Zeche Osterfeld war eine der Hüttenzechen der GHH.

Werksfotografie der GHH / LVR-Industriemuseum

Oberhausen als Kind der Eisenbahn legt ein zweites Element aus der Verbindung von Steinkohlenbergbau und Regionalgeschichte offen, das nur selten in dieser Klarheit zu Tage tritt: Die eisenschaffende Industrie errichtete um 1830 den ersten Großbetrieb im Ruhrgebiet, das Walzwerk Oberhausen. Dessen Nachfrage nach Transportleistungen für das Werk zog die Standortentscheidung der Eisenbahn für den Bahnhof Oberhausen von 1847 nach sich. Die Eisenbahn wiederum erlangte die Qualität eines Initiators für die weitere Industrialisierung und mit ihr die Städtebildung: Die Eisenbahn als Absatzvehikel begründete die Standortentscheidung für die Abteufung der Zeche Concordia 1850. Die Eisenbahn und der massenhaft verfügbare Brennstoff Kohle schufen gemeinsam eine kritische Masse für eine Kettenreaktion: Das Zinkwerk Altenberg, das Zinkwerk Grillo, die Chemiefabrik Hasenclever und die AG für Eisenindustrie Styrum entstehen rund um den Bahnhof in einem einmaligen Gründungsfieber in nur sieben Jahren.

Das war der Augenblick, in welchem Bergwerks- und Metallunternehmer, aber auch ansässige Grundbesitzer die öffentliche Gestaltung von Stadtwerdung in die Hand nahmen und bei der königlichen Regierung die Gründung der Bürgermeisterei Oberhausen initiierten. Sie waren 1861 damit erfolgreich; schon 1874 folgte das Stadtrecht als staatliche Anerkennung dafür, dass sich die Bildung der Industriestadt Oberhausen dauerhaft vollzog. Und in dieser Zeit zeigte sich in Oberhausen, warum manche wohlhabenden Bürger zu kommunalen Steuern als Investition in die Stadtentwicklung bereit waren und damit die

Bildung von Lebensqualität in ihren Städten begünstigten. So schenkte 1859 der Landwirt Wilhelm Stöckmann seinen privaten Wochenmarktplatz der Gemeinde. Durchaus eigennützig verfolgte er ein Kalkül: Um den Markt konnte sich das Geschäftszentrum der neuen und schnell wachsenden Stadt Oberhausen entfalten. Der umfangreiche Grundbesitz seiner Familie versprach dadurch atemberaubende Wertsteigerungen. Diese Erfahrung wiederum förderte in Oberhausen das Grundvertrauen in die wechselseitige Eigendynamik von Industrie und Stadtwerdung. Die Stadtväter ermutigte dies 1896 zu einer bemerkenswerten Großtat, zur Gründung der ersten kommunalen Straßenbahn in einer deutschen Stadt. Diese bis dahin mit Abstand größte Steuerausgabe in der Stadtentwicklung trug erneut reichen Ertrag ein, wovon die Gewerbe der Innenstadt und die inzwischen in der Stadtfläche verteilte GHH wirtschaftlich profitierten. Die Kommune selbst band ihre nördlichen Nachbarn mit Straßenbahnlinien enger an sich und setzte damit einen zentralen Markstein für die Zusammenlegung Oberhausens mit Sterkrade und Osterfeld 1929.

Was lehrt uns diese kleine Strukturgeschichte der Industriestadt Oberhausen? Bergbau alleine genügte nicht! Eisenhütten alleine genügte nicht! Eisenbahn alleine genügte nicht! Alle drei mussten mit einer gestaltenden Kommune und einer sich zunehmend engagierenden Stadtgesellschaft zusammentreffen, um aus dem Montanstandort von 1850 allmählich die Metropolregion Ruhr von heute werden zu lassen. Doch ohne den Bergbau hätte dem Ruhrgebiet eine entscheidende seiner Erfolgsbedingungen gefehlt und ebenso sein vermutlich prägendstes Merkmal für die Gesellschaft, die Kultur, das Selbstvertrauen der Menschen und ihre Zuversicht in die Gestaltungsfähigkeit von Region und Zukunft.



Letzte Schicht auf der Zeche Osterfeld.

Richard Oertel / LVR-Industriemuseum

Und zum Abschluss werfen wir einen Blick auf den Bergbau im Strukturwandel. Wenn nun 2018 die Steinkohlenförderung eingestellt wird, bleiben dem Ruhrgebiet hunderte ehemaliger Bergwerksstandorte. Seit der Internationalen Bauausstellung EmscherPark in den 1990er Jahren haben die Menschen im Ruhrgebiet einen zum Teil intensiven Lernprozess durchlebt. Sollte zuerst jedes Fördergerüst fallen, um einem Gewerbegebiet zu weichen, herrscht heute in der Gesellschaft der Städtelandschaft Ruhrgebiet ein einzigartiger Konsens: Zeugen der Industriekultur sind sowohl unverzichtbare Landmarken der Identität der Menschen als auch eine wichtige Quelle ihrer wirtschaftlichen Zukunft.

Oberhausens Stadtraum zeigt uns dies weit sichtbar mit dem Olga Park, wo auf dem Standort von Zeche und Kokerei Osterfeld mit der Landesgartenschau 1999 eine grüne Brücke von Osterfeld in die Neue Mitte Oberhausen geschlagen wurde. Ebenso sticht die denkmalgeschützte Architektur des Schachtes IV der Zeche Osterfeld in Sichtweite der St. Antony-Hütte als Landmarke heraus. Sein Erhalt gelingt im Rahmen eines Wohnungsbauprojektes. Ganz zu schweigen vom Gasometer Oberhausen, der als Speicher für Gicht- und später Kokereigas zum Wahrzeichen der Stadt wurde.

Als Förderer des Tourismus und als hochwertige Wirtschafts- und Wohnstandorte hat das vielhundertfache Netzwerk der Zechen an der Ruhr der Region Alleinstellung verliehen und Impulse gegeben. Mit diesem Erbe wird die Geschichte des Bergbaus an der Ruhr noch weit und gestaltend in die Zukunft weisen!

**Dieser Text wurde im Begleitband der Fotoausstellung „Zechen im Westen“ des LVR-Industriemuseums St. Antony-Hütte veröffentlicht. Die Ausstellung ist noch bis zum 22.09.2019 zu sehen. Der Begleitband hat die ISBN 3945060060.**

Literatur:

Dellwig, Magnus/Langer, Peter (Hg.): Oberhausen, eine Stadtgeschichte im Ruhrgebiet, 5 Bde, Laufen, Oberhausen 2014, 2017

Hegermann, Günter: Steinkohlenbergbau in Oberhausen 1847 - 1992, Laufen, Oberhausen 1995

Reif, Heinz: Die verspätete Stadt, Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846 – 1929, Rheinland-Verlag, Köln 1993