

# Essen im Wandel – 100 Jahre Luftbilder



Band 2: Lebensräume und Infrastruktur

STADT  
ESSEN

---

	<b>Impressum</b>
<b>Herausgeberin</b>	Stadt Essen, Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster
<b>Bearbeitung</b>	Dr. Detlef Hopp/Dr. Baoquan Song (Institut für Archäologische Wissenschaften der Ruhr-Universität Bochum), Marten Stübs (Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)
<b>Texte</b>	Dr. Detlef Hopp/Dr. Baoquan Song (Institut für Archäologische Wissenschaften der Ruhr-Universität Bochum). Ergänzungen durch Bianca Khil
<b>Lektorat</b>	Dr. Cordula Brand (Bochum)/Marten Stübs (Amt für Geoinfor- mation, Vermessung und Kataster)
<b>Foto Titelseite</b>	Collage Großmarkt 1935 – 2022 (1935, 1965: Amt für Geoinfor- mation, Vermessung und Kataster; 2022: Jana Krekeler, Marten Stübs, Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)
<b>Foto Rückseite</b>	Dr. Baoquan Song (Institut für Archäologische Wissenschaften der Ruhr-Universität Bochum)
<b>Layout, Druck Stand</b>	Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster November 2022
<b>Auflage</b>	500
<b>Bezugsquelle</b>	Stadt Essen Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster Lindenallee 10, 45121 Essen Email: <a href="mailto:marten.stuebs@amt62.essen.de">marten.stuebs@amt62.essen.de</a>
<b>ISSN Nummer</b>	ISSN 2751-7497 (Online)

---

# Inhaltsverzeichnis

<b>Luftbilder und Luftbildarchäologie .....</b>	<b>4</b>
<b>Wegbegleiter der Industrialisierung .....</b>	<b>6</b>
<b>Lebensräume</b>	
1 Deilbachhammer .....	8
2 Müllentsorgung .....	11
3 Limbecker Platz .....	14
4 Mietskasernen .....	18
5 Hachestraße .....	21
6 Innenstadt .....	24
7 Kruppscher Schießplatz .....	31
8 Dilldorfer Höhe .....	35
9 Am Buschkamp .....	39
10 KZ-Außenlager .....	42
<b>Infrastruktur</b>	
11 Grüne Mitte .....	46
12 Rangierbahnhof .....	49
13 Hauptbahnhof Essen .....	56
14 Ruhrschleusen .....	59
15 Walkmühle .....	63
16 Stadthafen .....	66
17 Haus Scheppen .....	71
18 Phönix-Hütte .....	75
19 Flughafen .....	79
20 Großparkplatz .....	82
21 A 40 .....	84
<b>Übersichtskarte .....</b>	<b>87</b>

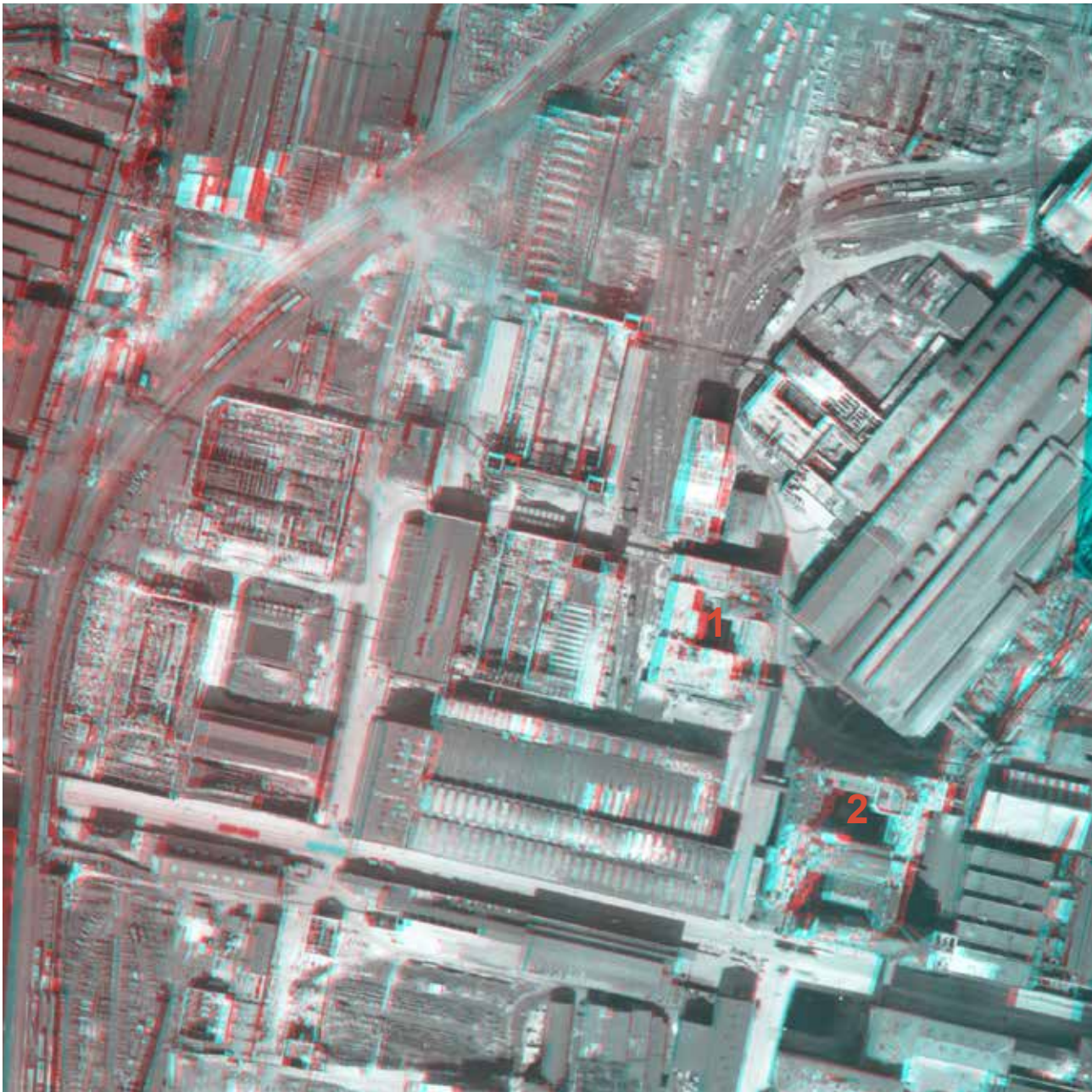
## Luftbilder und Luftbildarchäologie

In Deutschland gehört das Ruhrgebiet zu den am frühesten und am stärksten industrialisierten Regionen. Aus der Zeit der Industrialisierung bezieht das Ruhrgebiet ein besonderes archäologisches Potential.

Luftbilder spiegeln den Wandel der Landschaft seit über 100 Jahren in Essen wieder. Die Luftbildarchäologie hat sich in den letzten Jahrzehnten längst als eine Anwendung der Luftbildtechniken in der

archäologischen Feldforschung und Denkmalpflege etabliert und sich vor allem beim Aufspüren prähistorischer Hinterlassenschaften bewährt, wobei heute nicht nur Flugzeuge als Arbeitsplattform, sondern auch andere Fluggeräte, darunter UAV (unmanned aerial vehicles = ferngesteuerte Drohnen) zum Einsatz kommen.

Planmäßig und systematisch durchgeführte Luftbildbefliegungen ganzer Landstriche und von Städten zum Zweck der Luftekundung oder Landesvermessung fanden schon vor gut 100 Jahren statt, so auch in den vielen Städten des Ruhrgebiets. Dabei



Senkrechtaufnahme von 1943 mit Alter (1) und Neuer Hauptverwaltung (sog. Turmgebäude (2)) und darüber zum Teil zerstörtem Schmelzbau (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

wurde der Zustand jeweiliger Kulturlandschaften zum Aufnahmezeitpunkt sowohl durch Schrägbilder, als auch durch aufwändig und lückenlos erstellte Senkrechtbilder mit Überlappungen, die eine Stereobetrachtung der aufgenommenen Landschaften ermöglichen, dokumentiert.

Entstanden sind dadurch zwar nicht speziell für die Archäologie, aber in vielerlei Hinsichten für die archäologische Feldforschung und Denkmalpflege wertvolle Bildarchive, die immer noch zu selten von Archäologinnen und Archäologen genutzt werden, obwohl in der Zwischenzeit viele neue technische Möglichkeiten zur Luftbildauswertung zur Verfügung stehen. So können mittlerweile durch digitale Bildbearbeitung aus den historischen Luftbildern dreidimensionale Ansichten generiert werden, von denen einige auch in diesem Band gezeigt werden.

Dank der Digitaltechniken stehen heutzutage historische und aktuelle Luftbilder, wie auch historische Karten, in vielen Geoportalen wie Geobasis NRW, TIM-online oder dem Historischen Portal Stadt Essen frei zur Verfügung.

Diese Unterlagen zeigen als unverzichtbare Quellen auch den erstaunlich schnellen Landschaftswandel. An diesem Punkt werden die große Flexibilität und Anpassungsfähigkeit der Menschen des Ruhrgebiets erkennbar, die stets dabei sind, ihren Lebensraum den neuen Verhältnissen entsprechend zu gestalten. Historische und aktuelle Luftbilder dienen in diesem 2. Band der Reihe wieder als Quellen. In ihm werden die Themen Lebenswelten, Kriege und das Entstehen immer modernerer Infrastrukturen behandelt und anhand ausgewählter Beispiele vorgestellt.

Immer noch stellen die historischen Luftbilder eine weitgehend unbekannte Forschungsquelle dar, deren tatsächlicher Wert sich erst durch genauere Betrachtungen und Analysen in der Zukunft erschließen wird.

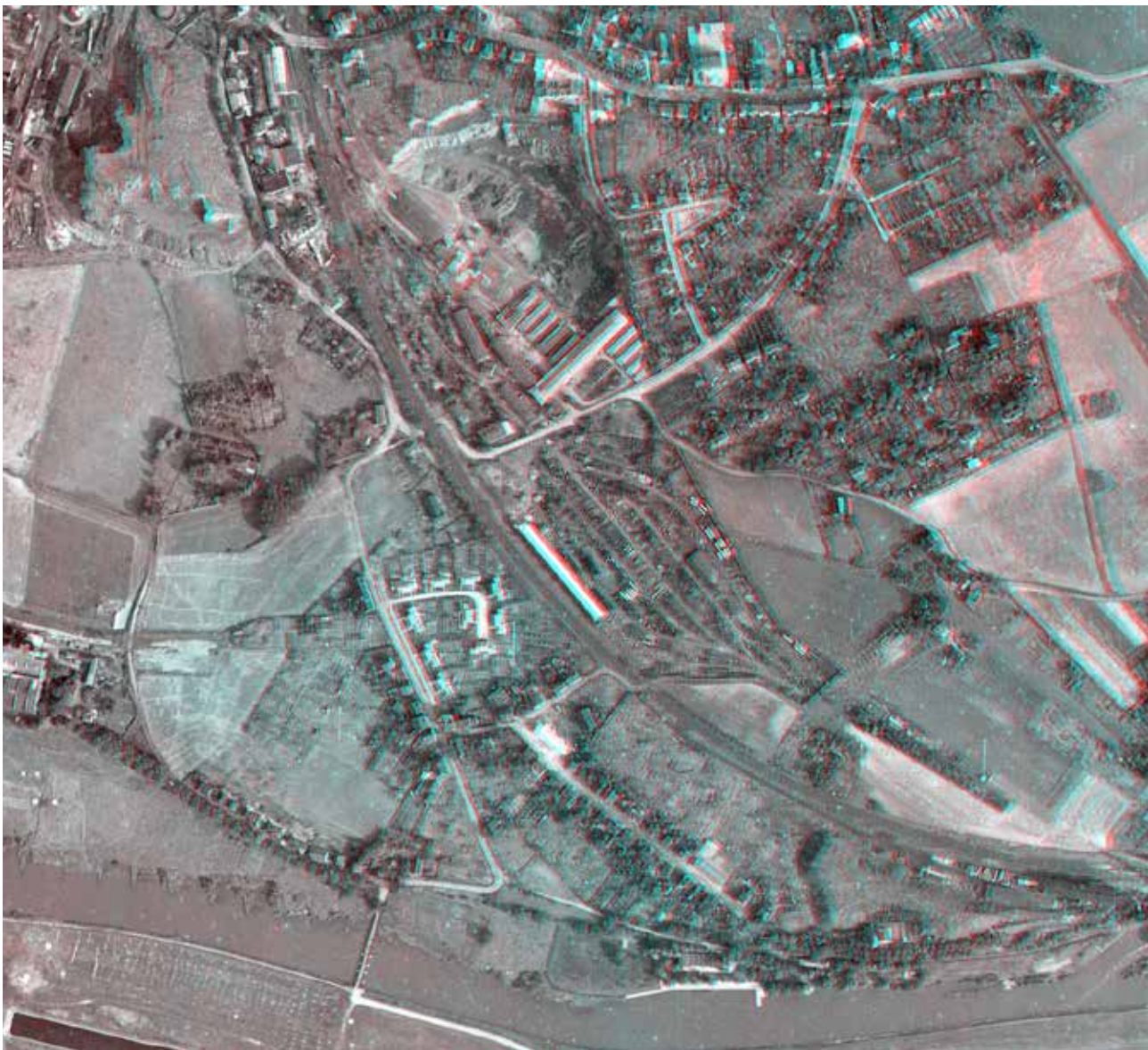



Das am 05.06.2016 entstandene Foto zeigt die heutige Situation nördlich der Altendorfer Str. mit dem neuen Thyssen-Krupp-Quartier. Unter 1 befand sich der Standort der Alten Hauptverwaltung, unter 2 die Neue Hauptverwaltung (Foto: Baoquan Song; Gesamtkarte Nr. 22)

## Wegbegleiter der Industrialisierung

Durch die Industrialisierung stieg im 18. Jahrhundert die Nachfrage nach billigerem Heizmaterial und Schiedekohle in gewaltigem Ausmaß. Das hatte auch zur Folge, dass die durch Kaminschlote geprägte Ruhrgebietslandschaft entstand, in der tausende zugewanderter Berg- und Stahlarbeiter Unterkunft finden mussten: Innerhalb des 19. Jahrhunderts wuchs die Bevölkerung der Stadt Essen von wenigen Tausend auf mehr als 100.000 Menschen.

Durch Ruhrsleusen, die zwischen 1774 bis 1780 auf Initiative Preußens erbaut worden waren, wurde die Ruhr von Witten bis Ruhrort erst wirklich schiffbar. Jetzt konnte Steinkohle auf die so genannten Ruhraaken, die von Pferden ruhraufwärts gezogen wurden, verladen und transportiert werden. Schon bald wurde Kohle mit der Eisenbahn zu den Verbrauchenden geliefert und es entstand ein Straßennetz mit neuen Wohngebieten. So wurden noch schnellere Möglichkeiten des Transports von Gütern und Menschen geschaffen. Die Industrialisierung und das mit ihr einhergehende Bevölkerungswachstum waren nur dank dieser neuen Infrastrukturen möglich. Und in diesem Zusammenhang wurden beispielsweise auch neue Kanalnetze und in den 30er Jahren des



 Ein Beispiel für das Verschwinden eines alten Industrieareals in Horst (Gesamtkarte Nr. 23): Die Senkrechtaufnahme von 1956 zeigt nördlich der Straße Breloher Steig (Bildmitte) das Betriebsgelände, südlich davon Rangiergleise und Lagerplätze. Dieses Areal wurde vor kurzem neu bebaut (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

20. Jahrhunderts der Baldeneysee im Essener Süden sowie im Rahmen des Rhein-Herne-Kanal-Baus der Stadthafen in Vogelheim angelegt.

Im 2. Weltkrieg wurden die Produktionszentren, allen voran die Friedrich-Krupp-Gussstahlfabrik, aber auch die Stadt selbst durch die Alliierten bombardiert. Diese Schäden sind vielfach schon bei Befliegungen während des Krieges dokumentiert worden. Doch auch Bilder aus den 1950er Jahren zeigen immer noch die Nachwirkungen der schweren Zerstörungen. Viel hat sich seit dem 2. Weltkrieg verändert, wie auch anhand eines alten Gewerbestandortes in Horst gezeigt werden kann.

In diesem Band soll der Wandel der Essener Landschaft aber auch an anderen Beispielen präsentiert werden: Luftbilder zeigen eindrucksvoll den Flughafen Essen-Mülheim, einen heute verschwundenen Rangierbahnhof am Ostrand der Innenstadt sowie den Hauptbahnhof. Zuletzt bilden Luftbilder ab, wie

sich in der 2. Hälfte des 20. Jahrhundert die südliche City durch die neue Autobahnverbindung A 40 veränderte.

Literaturauswahl:

D. Hopp/B. Khil, Beobachtungen an den alten Hauptverwaltungen der ehemaligen Krupp-Gussstahlfabrik, Archäologie im Rheinland 2005 (2006) 191-193.

D. Hopp, Industrie. Archäologie. Essen. Industriearchäologie in Essen (Essen 2011).

D. Hopp, Archäologische Spuren zum Bergbau in Essen. Vom Steinbeil bis zur Grubenlampe (Essen 2019).



Das am 05.03.2022 entstandene Luftbild zeigt das Areal mit der neu entstandenen Siedlung am Breloher Steig von Norden. Rechts im Bild die S-Bahn-Strecke (Foto: Baoquan Song)

# 1 Deilbachhammer

## Die vorbildliche Museumslandschaft Deilbachtal in Kupferdreh

Am Verlauf des Deilbachs, dessen Quelle bei Wuppertal liegt und der heute in den Baldeneysee mündet, entstanden im Mittelalter Mühlen, die Hammerwerke besaßen und später für die frühindustrielle Entwicklung des Raumes Bedeutung erlangten. Hier existierten aber beispielsweise auch Zechen, wie die Zeche Victoria (abgeteuft: 1864, stillgelegt: 1950) und Ziegeleien, die einen großen Anteil an der Entwicklung des Raumes als frühe Industrielandschaft hatten.

Südlich der Nierenhofer Straße befindet sich, als Teil der Museumslandschaft Deilbachtal und eindrucksvolles Zeugnis aus früherer Zeit, die im Osten des Tales, unweit der Stadtgrenze zu Velbert gelegene und erstmals 1522 in einer Urkunde genannte Deiler Mühle. Zu ihr gehörten ein Obergraben, ein Mühlenteich und ein Untergraben. Das heutige Gebäude der aus dem 18. Jahrhundert stammenden Deiler Mühle besitzt noch ein Wasserrad und ein Mahlwerk. Auch ein Teil der alten Mühlengräben blieb erhalten, den Mühlenteich selbst kann man aber nur noch erahnen. Älter als die Mühle ist aufgrund einer urkundlichen Erwähnung aus dem 13. Jahrhundert der westlich des Mühlengebäudes gelegene Deilmannshof. Doch sind heutzutage von diesem alten Hof keine mittelalterlichen Relikte mehr erhalten geblieben.

Mit der Entstehung des weiter westlich gelegenen Deilbachhammers, eines Eisenhammers, wurde der Untergraben so angelegt, dass die Wasserkraft



Der Deilbachhammer ist eines der bedeutendsten technischen Denkmäler der Stadt Essen (Foto: Detlef Hopp)

auch für den Hammer genutzt werden konnte. Zum Gebäudekomplex des Hammerwerks gehören das Wohnhaus des Hammerschmiedes und das so genannte Arbeiterwohnhaus, die um 1800 entstanden. Während das Hammergebäude sich etwa in die Zeit um 1800 datieren lässt, gelten Teile der technischen Ausstattung im Inneren als älter. Nicht auszuschließen



2021 und 2022 fanden Sanierungsarbeiten im Hammergebäude statt (Foto: Detlef Hopp)

Ben ist, dass sich im Innenhof des Deilbachhammers Überreste eines Abzweiges der Trasse der zwischen 1830 und 1831 entstandenen Prinz-Wilhelm-Bahn befinden. Vermutet wird, dass auf dem Gelände des Eisenhammers eine Werkstatt für die Prinz-Wilhelm-Bahn bestand. Auch wenn archäologische Beobachtungen bisher keine eindeutigen Ergebnisse brachten, so zeigen doch Kartenwerke aus dem 19. Jahrhundert, dass die Trasse bis auf das Hofgelände reichte. Zu Beginn wurde die Bahn noch als Pferdebahn für den Transport von Kohlen betrieben, jedoch schon bald wurden auch Personen befördert und ab 1847 Dampflokomotiven eingesetzt. Heute betreibt das RuhrMuseum den Eisenhammer als Außenstelle und der Historische Verein Essen setzt sich mit dem Konsortium Deilbachtal für seine Instandsetzung ein.

Weiter westlich, aber nicht mehr auf den Stereobildern abgebildet, befindet sich am Deilbach die 1550 angelegte Kupferhütte (Nierenhofer Straße 8-10). Zunächst wurde hier noch Kupfer aus dem Harz, viel später Kupfer aus Südamerika verarbeitet. Wieder betrieb die Wasserkraft des Deilbaches zunächst den Hammer, 1865 wurde aber schon statt dieser eine Dampfmaschine eingesetzt. Die bestehenden Gebäude stammen aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und sind ebenfalls Teil der Museumslandschaft im Deilbachtal.



Literaturauswahl:

J. R. Busch/H. G. Dellmann, Prinz-Wilhelm-Eisenbahn (Essen 1992).  
 J. R. Busch, Kupferdreh und seine Geschichte (Essen 2008).  
 H. Grewe, Der Eisenhammer im Deilbachtal in Essen-Kupferdreh. Heimatkalender Essen (Essen 1939) 182-185.  
 D. Hopp, Denkmalwert. Das Deilbachtal in Kupferdreh. In: D. Hopp (Hrsg.), Industrie. Archäologie. Essen. Industriearchäologie in Essen (Essen 2011) 19-22.

W. Sölter, Die Essener Wasserhämmer. Führer des Ruhrlandmuseums 1 (Essen 1978).  
 E. Janßen-Schnabel, Denkmalbereich Deilbachtal in Essen-Kupferdreh. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/0-58497-20121217-2> (Abgerufen: 29. August 2022)



Das undatierte Foto (verm. um 1930) zeigt in der rechten Bildhälfte das Hammergebäude mit bereits verfallenem Schornstein (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)




Zu erkennen sind Arbeiten an den so genannten Arbeiterhäusern des Deilbachhammers und das Dach des Hammergebäudes ist neu eingedeckt. Am 17.10.2021 erfolgte durch das Konsortium Deilbachtal die Schlüsselübergabe der Arbeiterhäuser am Deilbachhammer (Foto: Baoquan Song, 03.05.2022)



Auf dem Luftbild vom 03.05.2022 sind im Bildvordergrund der Deilmannshof und dahinterliegend und links der Bahnleiße der Deilbachhammer zu sehen (Foto: Baoquan Song)



 Die Stereobilder von 1926 und 1953 zeigen den gleichen Ausschnitt wie das vorige Schrägluftbild mit dem Deilbachhammer (unten links) und dem Deilmannshof (oberhalb der Mitte) (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



## 2 Müllentsorgung

### Der Abfall an der Frillendorfer Straße als Forschungsquelle

Forschenden in der Archäologie wird ein besonderes Interesse an dem Müll vergangener Zeiten nachgesagt: Durch ihn gelingen bei genauerer Betrachtung Rückschlüsse auf die Ernährungsgewohnheiten, auf Handelsbeziehungen sowie den Wohlstand und somit Einblicke in das Leben vergangener Zeiten. Beispielsweise wird erkennbar, wie kurzlebig Moden sind oder wie schnell technische Neuerungen ihren Eingang in eine Gesellschaft fanden.

Je stärker die Bevölkerung anwuchs, desto größer wurden die Müllmengen, die beseitigt werden mussten. Schließlich wurden große Areale benötigt, auf denen Mülldeponien entstanden.

Sogar der Müll der jüngeren Vergangenheit ist für Archäologinnen und Archäologen mittlerweile von Interesse: Bei der Beobachtung von städtischen Arealen, wie an der Frillendorfer Straße, die im ausgehenden 19. und im 20. Jahrhundert auch als Müllkippen dienten, zeigte sich zum Beispiel, wie die Müllmengen im Laufe der Zeit anwuchsen: Auf der Ostseite der Innenstadt und südlich der Frillendorfer Straße gelegen, dienten eine ehemalige Geländemulde und eine Tongrube etwa seit Beginn des 20. Jahrhunderts bis in die 1950er Jahre, abgesehen von einer Unterbrechung in den späten 1920er bis etwa 1940er Jahren, als Aufschüttungsplatz für angefahrenen Kehricht und Müll. Heute steht hier ein Baumarkt.



Auswahl von Tintenfasschen, die bei der archäologischen Begleitung der Baumaßnahme 2012 gefunden wurden (Foto: Detlef Hopp)

Bei den archäologischen Untersuchungen wurden viele hundert Objekte geborgen, unter denen die zahlreichen Apothekenfläschchen und die vielen Tintenfasschen eine besondere Erwähnung verdienen. An den Tintenfasschen, die zwischen 1895 und 1950 in den Boden gelangt waren, ließ sich beispielsweise zeigen, wie sich die Schreibkultur, vom Gänsekiel zum Kolbenfüller, im Laufe von nur fünfzig Jahren veränderte.

#### Literaturauswahl:

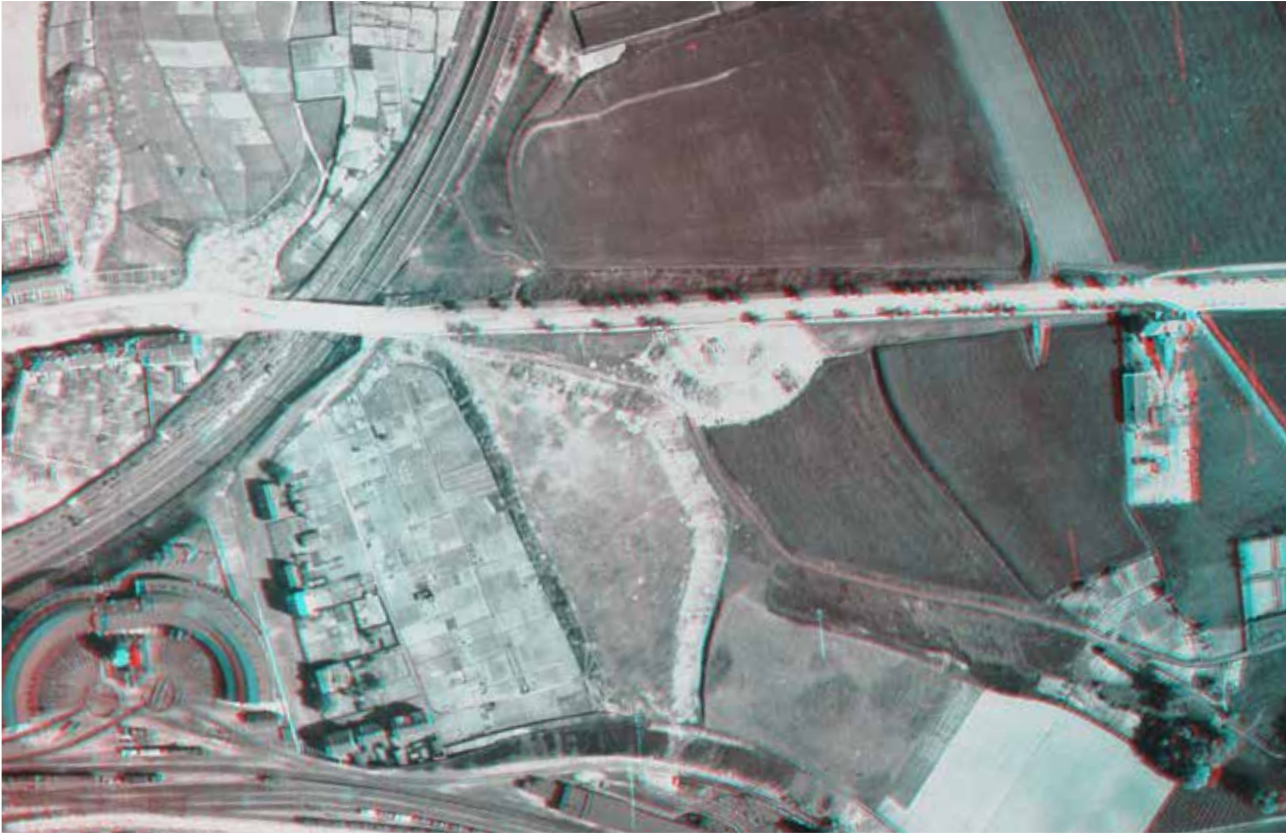
Als die Müllkutscher noch durch Stoppenberg fahren. Stoppenberger Kalender 2003, Februar 2003.


D. Hopp, Blick in den Essener Hausmüll. In: D. Hopp, Spuren. Entdecken, lesen und verstehen (Essen 2013) 91-94.

D. Hopp, Kriegsschutt von der Festwiese. In: D. Hopp, Angeschnitten. Eine Zeitreise durch 200.000 Jahre Stadtgeschichte (Essen 2004) 98 – 99.

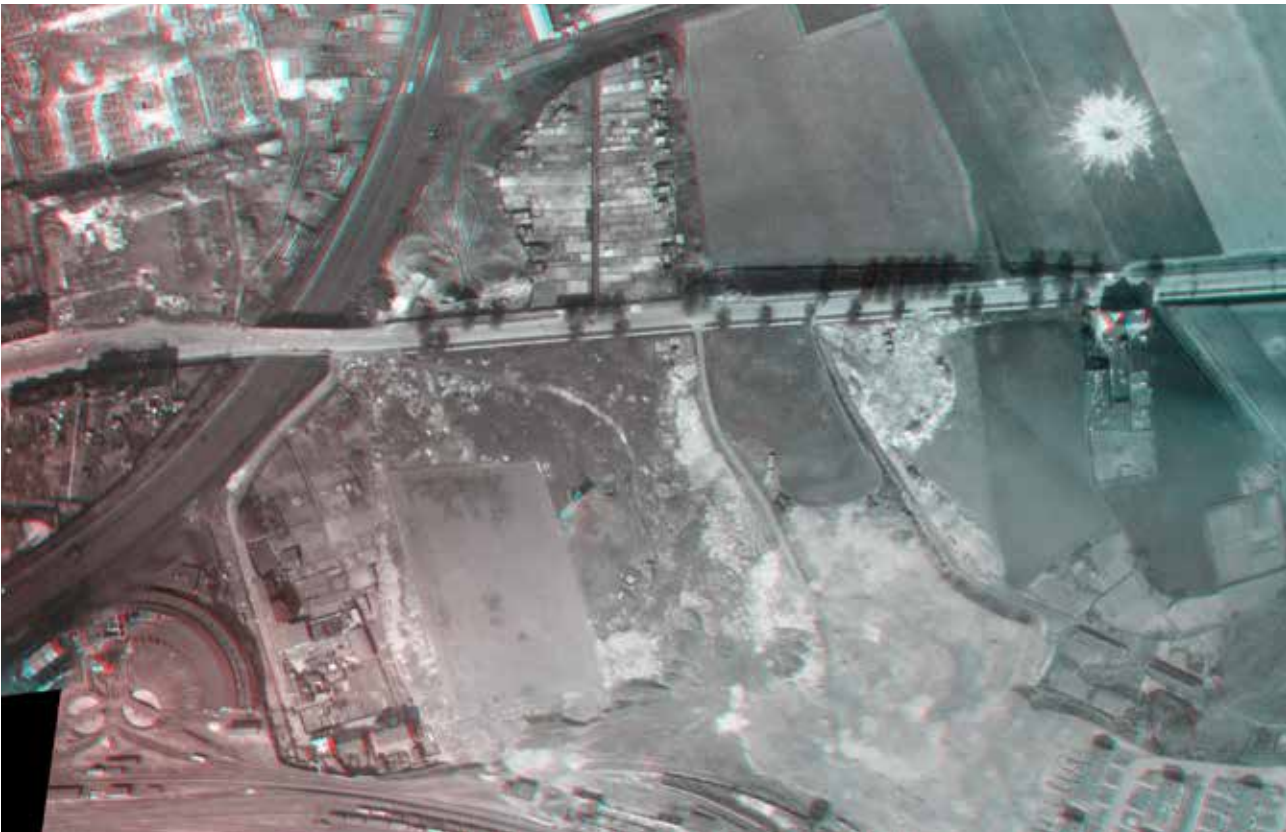


An der Frillendorfer Straße steht heute unter anderem ein großer Baumarkt (Foto: Baoquan Song, 15.05.2022)




 In der Mitte des 1926 entstandenen Bildes befindet sich, nördlich des Rangierbahnhofes, die Mülldeponie. An der Frillendorfer Straße zeugt ein Erdkegel von weiteren Müllablagerungen (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

 Bis 1943 wuchs die Deponie überwiegend im Süden weiter (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)





 Nachdem Krieg kamen große Mengen Schutt der zerstörten Gebäude hinzu. 1956 standen dann schon die ersten Gebäude auf der Deponie (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

 Heutzutage ist das Gelände eine ebene bebaute Fläche (Foto: Stadt Essen, RVR, 2020, dl-de/by-2-0)



## 3 Limbecker Platz

### Ein bedeutender Ort Essener Geschichte

Im Juli 2006 begannen südlich des ehemaligen Karstadt Kaufhauses in der City, das als zweites Warenhaus von Theodor Althoff in Essen 1912 nach Plänen des namhaften Architekten Wilhelm Kreis (1873-1955) gebaut worden war, die Abrissarbeiten für das neue Einkaufszentrum mit über 200 Geschäften.

Bis in das Frühjahr des Jahres 2007 boten sich für Fachkundige der Archäologie, Botanik und Zoologie sowie der Geologie immer wieder Möglichkeiten, interessante Befunde zu dokumentieren. 2008 schloss sich dann die Begleitung des 2. Bauabschnittes an. Auch hier waren Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler zur Stelle. Das Bauprojekt zählt zu den größten und bedeutendsten in der Essener Innenstadt seit den letzten fünfzig Jahren.

Mit dem im Jahre 1244 beschlossenen Mauerbau entstand die Stadtbefestigung, die bis in das 19. Jahrhundert hinein existierte. Im Westen der Stadt lagen das Limbecker Tor, die daran anschließende Stadtmauer, der davor liegende Graben sowie ein bis an das Tor reichender Mühlenteich. Dieser wurde von der Limbecke (auch Lembecke genannt) gespeist, die im Süden der Stadt entsprang und etwa der heutigen Hindenburgstraße und der Friedrich-Ebert-Straße folgte. Im Bereich des im Norden der historischen Stadt gelegenen Viehofer Tores vereinigte sie sich mit der östlich an der Stadt vorbeifließenden Berne. Von der Limbecke hat das bereits in einer Urkunde



Foto der Untersuchungen im 2. Bauabschnitt des Jahres 2008 mit erkennbaren Untersuchungsflächen (Foto: Bao-quan Song, 31.07.2008)



Silberpfennig von Adolf IV. (1398-1422). Die Münze wurde auf dem Hellweg gefunden (Foto: Peter Hadasch)

von 1323 erwähnte Limbecker Tor und damit auch der Limbecker Platz seinen Namen, auf dem Theodor Althoff sein Kaufhaus baute.

Schon im Sommer 2006 wurden Befunde aus dem 19. und 20. Jahrhundert beobachtet, aber auch Reste des Limbecker Tores, das 1418 als letztes Bauwerk der mittelalterlichen Stadtbefestigung entstanden war. Später wurden Spuren des Hellweges gefunden, eine der bedeutendsten Handelsstraßen im Mittelalter und der Neuzeit. Seine Anfänge reichen wahrscheinlich, so legen es zumindest archäologische Objekte und naturwissenschaftliche Untersuchungen nahe, zurück bis in das 9. Jahrhundert. Auch von dem vor dem Tor liegenden Stadtgraben und einem Mühlenteich mit mehreren Mühlen wurden Reste entdeckt. Schließlich wurden Baubefunde, darunter gleich mehrere Brunnen, des späten 19. Jahrhunderts freigelegt, die in dieser Fülle, zum Teil auch noch unter dem Boden des abgerissenen Karstadt-Kaufhauses, nicht erwartet wurden.

Heute befinden sich im Einkaufszentrum an zwei Standorten Vitrinen, in denen Originalfunde der Ausgrabungen zu sehen sind.

#### Literaturauswahl:

D. Hopp, Viel überliefert, aber wenig erhalten. Das Limbecker Vortor. *Archäologie im Rheinland* 2006 (2007) 183-185.

D. Hopp, Auf Mark und Pfennig. Das Limbecker Vortor. In: D. Hopp (Hrsg.), *Wiederentdeckt. Berichte aus der Essener Stadtarchäologie 2005-2009* (Essen 2009) 38-39.

D. Hopp, Vor dem Limbecker Tor. In: D. Hopp (Hrsg.), *Wiederentdeckt. Berichte aus der Essener Stadtarchäologie 2005-2009* (Essen 2009) 40-41.

D. Hopp/E. Schneider, Eine mittelalterliche Fischreuse in Essen. *Archäologie im Rheinland* 2007 (2008) 127-129.

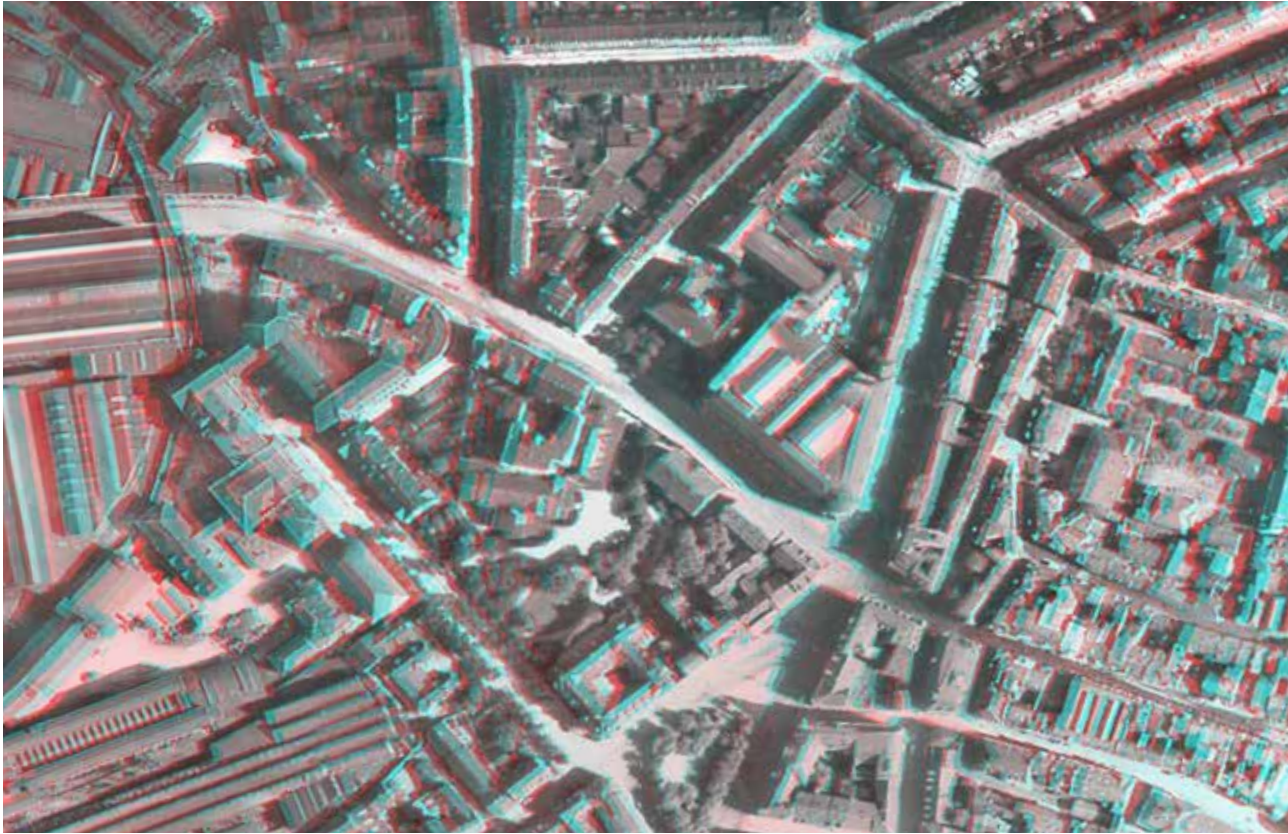
R.-J. Prilloff, Ein mittelalterlicher Schlittknochen. In: D. Hopp (Hrsg.), *Wiederentdeckt. Berichte aus der Essener Stadtarchäologie 2005-2009* (Essen 2009) 42-43.




Blick auf den noch nicht fertiggestellten Bau im Winter 2009 (Foto: Baoquan Song, 06.01.2009)

Das Luftbild vom 03.05.2014 zeigt das Einkaufszentrum Limbecker Platz von Nordosten (Foto: Baoquan Song)






 Stereo-Luftbild von 1926 mit dem Karstadt-Kaufhaus, das an dem Rundturm rechts der Bildmitte gut zu erkennen ist (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

 Das Stereo-Luftbild von 1943 zeigt die ersten Bombentreffer (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)







 Auf dem Stereo-Luftbild von 1956 sind auf den ersten Blick nur noch wenige Kriegsschäden erkennbar (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

 Das Stereo-Luftbild von 2020 zeigt das Einkaufszentrum (Foto: Stadt Essen, RVR, 2020, dl-de/by-2-0)



## 4 Mietskasernen

### Von Mietskasernen zum modernen Wohnen und Verwalten an der Rheinischen Straße

Anfang 2006 wurde das Gelände auf der Nordseite der Innenstadt zwischen der Rheinischen und der Friedrich-Ebert-Straße durch Bauarbeiten erschlossen. Bei der Verlegung von Kanalisationsleitungen für eine neue Seniorenwohnstätte wurden archäologisch interessante Siedlungsschichten angeschnitten, die einen Einblick in das Leben in der Zeit um 1900 gestatten. War das Gebiet noch in den 1860er Jahren nicht mehr als eine unbebaute Senke, so war es Ende des 19. Jahrhunderts dicht mit Wohnbebauung, sogenannten Mietskasernen, bestanden. Zugleich existierten hier Kleinbetriebe und Werkstätten.

Unter den bei der archäologischen Begleitung geborgenen Objekten sind beispielsweise viele, die aus einer Schuhmacherwerkstatt stammen und einen Blick auf das Schusterhandwerk um 1900 erlauben: Am Beispiel dieser Funde kann der Wechsel von handgefertigten zu maschinell hergestellten Schuhen gezeigt werden. Bei diesen und bei vielen anderen Funden, die von den Ausgrabungen stammen, handelt es sich um Relikte aus kleinen Werkstätten, die oft in den Hinterhöfen der neu entstandenen Wohnbebauung lagen. Nachforschungen ergaben für das Haus Rheinische Straße 37, dass dort ab 1885 zuerst ein, später sogar mehrere Schuhmacher arbeiteten. Die ausgewählten Bilder zeigen die enorme Verwandlung des Areals in den letzten 100 Jahren.

#### Literaturauswahl:

D. Hopp, In der neuen Grünen Mitte. In: D. Hopp (Hrsg.), Spuren. Entdecken, lesen und verstehen. Neues von der Archäologie in Essen (Essen 2013) 81-84.

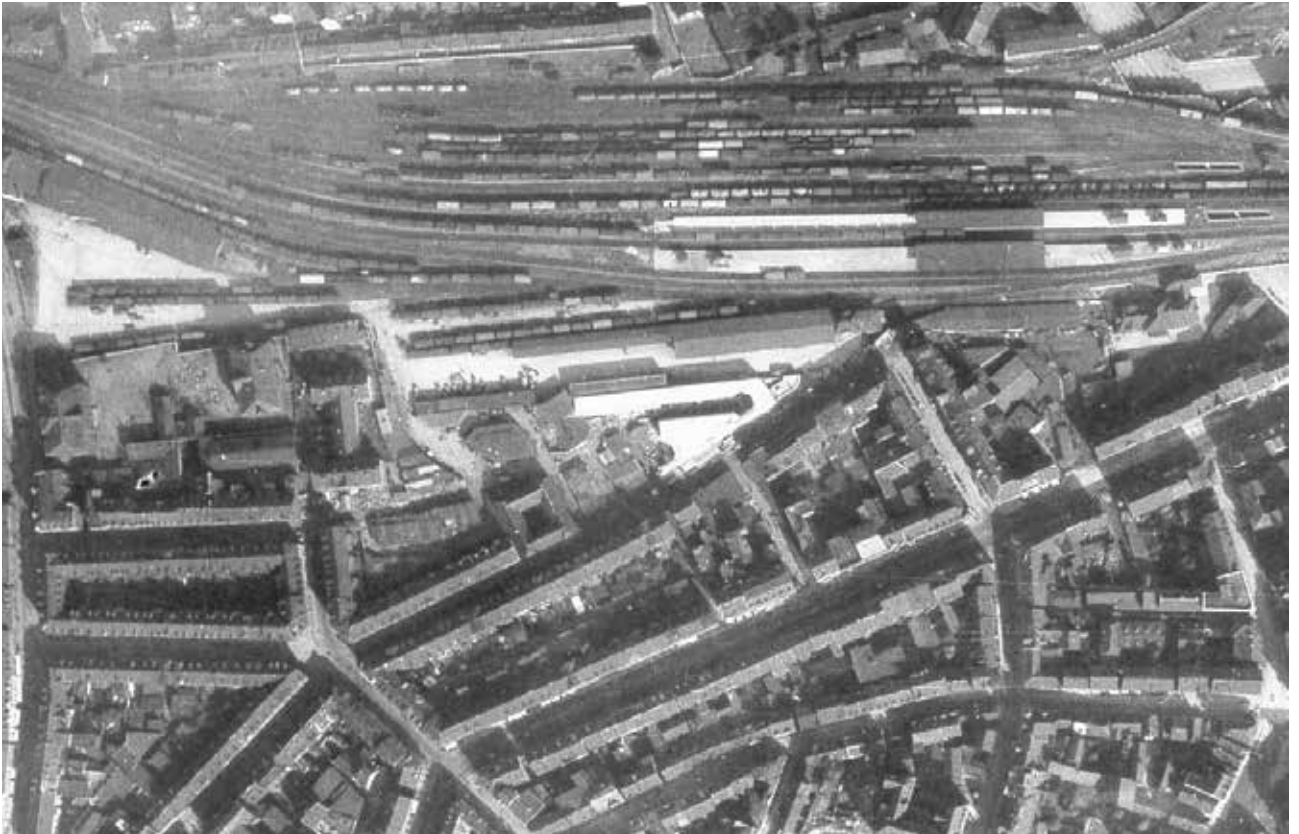
D. Hopp/E. Schneider, Nur ein Schritt ins 20. Jahrhundert. Schuhe von der Rheinischen Straße. In: D. Hopp (Hrsg.), Wiederentdeckt. Berichte aus der Essener Stadtarchäologie 2005-2009 (Essen 2009) 62-63.

D. Hopp/E. Schneider, Vom Schuhmacher zum Flickschuster – Lederfunde aus Essen. Archäologie im Rheinland 2006 (2007) 123-125.




Gleisanlagen, Großmarkt (links) und Wohngebäude: Leben im Wandel zwischen 1935 (oben) und 1965 (unten) (Fotos: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)





Zwischen Friedrich-Ebert-Str. und Rheinischer Straße standen 1926 dicht gedrängt Wohnhäuser für Arbeiter. Hier lagen auch Werkstätten (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

 Schon 1943 waren die Wohnhäuser und nördlich davon der Großmarkt von den Angriffen der Alliierten betroffen (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)





 1956 wurde nach den Kriegszerstörungen der Bahnbetrieb schnell wieder aufgenommen. In der Bildmitte liegt der Großmarkt mit erneuerten Hallendächern (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

So sieht das Areal nördlich der Friedrich-Ebert-Straße heute aus (Foto: Baoquan Song, 15.05.2022)



## 5 Hachestraße

### Nördlich der Hachestraße: Ein Areal mit interessanter Geschichte

Bereits bei den ersten Bodeneingriffen wurden nördlich der Hachestraße, auf der Westseite der Innenstadt, im Februar 2016 Relikte einer Hinterhofbebauung aus dem ausgehenden 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts festgestellt. Keines der Häuser überstand die Bombenangriffe im 2. Weltkrieg. Wie den im Stadtarchiv erhalten gebliebenen Plänen und Bauunterlagen zu entnehmen war, besaßen die im architekturgeschichtlichen Sinne gründerzeitlichen Bauten repräsentative Fassaden.

Spuren der schweren Luftangriffe ließen sich bei der Baumaßnahme, besonders parallel der im Osten des Baufeldes gelegenen Selmastraße, nachweisen. Schon in den frühen 1960er Jahren waren die kriegszerstörten Häuser zum großen Teil abgerissen worden.

Bei den Notbergungen konnten, neben Ziegeltrümmern und Dachpfannen, auch verbrannte und hohen Temperaturen ausgesetzte Wandkacheln beobachtet werden. Hier waren die Zerstörungen des Krieges sogar noch an den Fundamenten ablesbar.

Während der Bauarbeiten wurde auch eine britische 5-Zentner-Fliegerbombe zwischen den ehemaligen Häusern Henriettenstraße 1–3 freigelegt, die als ein besonders eindringlicher Beleg für die Luftangriffe im 2. Weltkrieg angesehen werden kann.



Bei der archäologischen Baubegleitung kamen im Sommer 2016 an der Selmastraße mächtige Fundamente zu Tage (Foto: Detlef Hopp)



Das Luftbild vom 19.07.2016 zeigt bereits freigelegte Fundamente von Nordwesten (Foto: Baoquan Song)

Ergänzend soll erwähnt werden, dass bei den archäologischen Untersuchungen unter einem der Gebäude ein mittelalterlicher, unbefestigter Weg zur Lembecke gefunden wurde, einem Bach, der heute noch kanalisiert auf der Westseite der historischen Innenstadt entlang fließt.


#### Literaturauswahl:


K. Fehn, Die hochindustrielle Kulturlandschaft des Ruhrgebiets zwischen 1840-1939. In: K. Fehn u.a. (Hrsg.), Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 16 (Bonn 1998) 51-100.

R. Welzel, Bauunternehmer als Wohnungsfabrikanten. Die Essener „Hauskönige“ und ihr Beitrag zur Stadtentwicklung 1850-1929. Essener Beiträge 124 (Essen 2011) 51 – 250.

D. Hopp, 8. Zwischen Hache-, Henrietten- und Selmastraße. Essener Beiträge 129 (Essen 2016) 42-55.



 Das Stereo-Luftbild von 1926 zeigt in der Mitte das kürzlich neu bebaute Areal und weitere dichte Bebauungen (Hachestraße im Süden der Fläche, nördlich der Bahngleise) (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

 Die durch den Krieg frei gewordenen Flächen blieben, wie hier 1956 zu sehen, noch lange unbebaut und dienten später als Parkplatzfläche (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)





Das Luftbild vom 30.01.2022 zeigt das neu bebaute Areal von Norden: Oben im Bild begrenzt die Hachestraße, links die Selmastraße die Fläche (Foto: Baoquan Song)

## 6 Innenstadt

### Im Krieg schwer getroffen

Ausgrabungen, aber auch Notbergungen, führten in der Essener Innenstadt, besonders im Umfeld der mittelalterlichen Marktkirche, zur Freilegung zahlreicher archäologischer Befunde aus der Frühzeit der Stadt. Andere Spuren zeigten gleichzeitig, wie verheerend die Auswirkungen der Luftangriffe in den Wohnvierteln im 2. Weltkrieg waren.

Zwei der vielen beobachteten Baustellen, die Überraschendes erbrachten, lagen nordwestlich der Marktkirche. Betroffen waren hier von Kanalbaumaßnahmen in den Jahren 2009 und 2015 die Straße Gänsemarkt und die Gerswidastraße. Obwohl wegen der Umgestaltungen nach dem 2. Weltkrieg in der Innenstadt kaum noch erwartet, fanden sich bei diesen Kanalbauarbeiten viele Hinweise auf die Zerstörungen, die aufgrund der Luftangriffe auf die Innenstadt zwischen 1943 und 1945 entstanden. Vor allem Fundamentreste der alten Vorkriegsbebauungen wurden dokumentiert.

Zusätzlich wurden Unmengen von Keramikscherben, die bis in das 18. Jahrhundert zurückreichen, geborgen: Während der Untersuchungen wurden allein aus dem 18. Jahrhundert insgesamt etwa 1500 Objekte sichergestellt. Das Typenspektrum legt den Schluss nahe, dass diese Keramikfunde aus dem gleichen Zusammenhang stammen. Die vielen Trinkgefäße und die zahlreichen Teller-, Schüssel- und Henkeltopffragmente lassen am ehesten an eine



Pferdemarkt nach Bombenangriffen 1943. Im Hintergrund ist die Kreuzkirche zu sehen (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

Schänke denken. Auch schriftliche Quellen scheinen das zu belegen. So sind für das 19. Jahrhundert im Essener Stadtarchiv für das Haus Gänsemarkt Nr. Konzessionsanträge für eine Schankwirtschaft erhalten geblieben. Noch 1924 befand sich hier die Glückauf-Brauerei.

#### Literaturauswahl

- D. Hopp, Fundgrube am Gänsemarkt. Archäologie im Rheinland 2009 (2010) 179-180.
- D. Hopp, Archäologie am Gänsemarkt. Essener Beiträge 123 (Essen 2010) 22-26.
- D. Hopp (Hrsg.), Archäologie am Gänsemarkt. Berichte aus der Essener Denkmalpflege 13 (Essen 2016).



Bei den archäologischen Untersuchungen im Jahr 2015 in der Straße Gänsemarkt wurden immer noch Spuren der schweren Kriegszerstörungen beobachtet (Foto: Detlef Hopp)

rechts:



Stereo-Luftbild von 1926. In der Bildmitte das alte Rathaus (1), das 1878 errichtet wurde und bis 1964 stand, nördlich davon die Marktkirche (2), die damals noch ihren Turm besaß und in der linken oberen Ecke unter 3 findet sich die Straße Gänsemarkt (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

Hinweis: die Ziffern treten besonders in der Stereobetrachtung hervor.



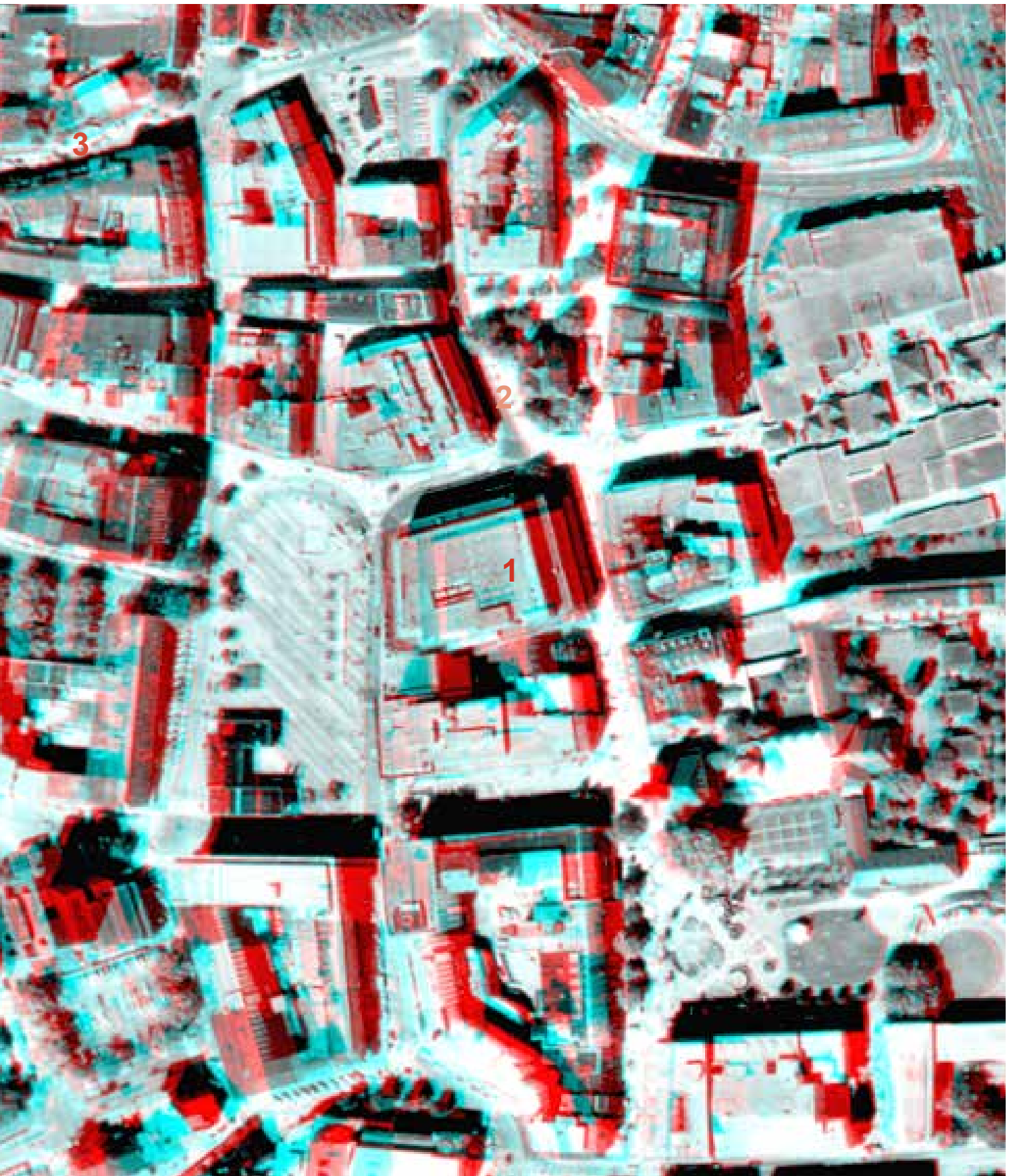




Das Stereo-Luftbild zeigt die Zerstörungen nach Luftangriffen im Jahr 1943. Gekennzeichnet sind wieder das Rathaus (1), die Marktkirche (2) und die Straße Gänsemarkt (3). Alle drei Orte und viele andere in der Innenstadt waren zu dieser Zeit bereits von Bomben getroffen worden (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



 1956 sind in der Innenstadt die Schäden des 2. Weltkrieges weitgehend beseitigt. Die schwer zerstörte Marktkirche (2) blieb in kleinerer Gestalt erhalten (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



 1986 existiert das Rathaus (1) nicht mehr. Es wich einem Kaufhaus (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



 Das Stereo-Luftbild von 2020 zeigt die aktuelle Situation (Foto: Stadt Essen, RVR, 2020, dl-de/by-2-0)



Das Bild vom 19.08.2020 zeigt von Süden die heutige Situation: Unter 1 den Standort des alten Rathauses, unter 2 die Marktkirche in ihrer heutigen Gestalt und unter 3 die Straße Gänsemarkt (Foto: Baoquan Song)



oben: (links) Das klassizistische alte Rathaus im Jahr 1840 (1) sowie dessen neogotischer „Neubau“ im Jahr 1905 (1) (rechts); unten: (links) Blick von Süden auf die Marktkirche im Jahr 1905 (2), (rechts) Der Kopstadtplatz 1905 mit Blick in die Straße Gänsemarkt (3) (Fotos: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

## 7 Kruppscher Schießplatz

### Ein Relikt aus alter Zeit

Die Friedrich-Krupp-Gussstahlfabrik begann schon früh, Waffen zu produzieren. Damit bestand die Notwendigkeit, Orte zu schaffen, an denen die Erzeugnisse aus der Fabrik auf ihre Tauglichkeit ausprobiert und getestet werden konnten. Ein großer Schießplatz liegt als Rudiment zwischen Bottroper Straße und Pferdebahnstraße im Nordviertel. Er beeindruckt immer noch durch die hohen Erdwälle.

1863 wurde auf dem nördlichen Fabrikgelände eine sogenannte Schießhütte errichtet, die etwa fünf Jahre später durch den ersten Schießplatz ersetzt wurde. 1909 erfolgte dann die Inbetriebnahme des für die damalige Zeit hochmodernen Schießplatzes von 300 m Länge und 175 m Breite, von dem Reste bis zum heutigen Tag noch erhalten geblieben sind. Dieser Platz war von einem Wall von 16 m Höhe umgeben und mit zahlreichen Einrichtungen für den Testbetrieb versehen.

Zu dem Schießplatz gehörten unterschiedliche Geschützstellungen und beispielsweise auch eine elektrisch betriebene Ringbahn zur Erprobung von Lafetten. Auf dem Übungsplatz wurden über lange Jahre Schießversuche mit Feld- und Gebirgsgeschützen, Flugabwehrkanonen sowie mit Steilfeuergeschützen, zu denen auch ein 2019 gefundener Mörser zählt, durchgeführt. Auch ballistische Messungen wurden vorgenommen.



Fragmente des Mörsers bei der Bergung (Foto: Detlef Hopp)

2019 wurden bei Bauarbeiten die Überreste des soeben erwähnten großen Geschützes entdeckt, eines so genannten „21 cm Mörsers 18“ aus dem 2. Weltkrieg, die noch unter einem jüngeren Hallenboden lagen. Auch dieser Mörser wurde von der Firma Krupp hergestellt.

Auf dem ehemaligen Areal befindet sich heute ein großes Logistikcenter.

Literaturauswahl:

C. Breuer/D. Hopp, Problemfunde. In: D. Hopp (Hrsg.), Aufgespürt. Neue Entdeckungen aus der Essener Stadtarchäologie (Essen 2020) 98-100.

Seite 32:



Das Luftbild von 1943 zeigt, dass der Schießplatz von den Alliierten bombardiert worden war.

Deutlich zu erkennen sind die Wälle, die den Schießplatz umgeben, und auf dem Platz Einrichtungen für den Testbetrieb (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

Seite 33:



Nach Kriegsende begann man die Mulde, in der sich der Schießplatz befand, zu verfüllen.

Heutzutage sind vom Wall im Norden noch einige Teilstücke erhalten (Foto von 1956: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)









 Auf dem Stereobild, generiert aus Luftbildern von 2020, sind die Wälle um den ehemaligen Schießplatz auch heute noch zu erkennen (Foto: Stadt Essen, RVR, 2020, dl-de/by-2-0)

Heute befindet sich auf dem Areal des ehemaligen Schießplatzes unter anderem ein Logistikzentrum (Foto: Baoquan Song, 31.04.2022)



## 8 Dilldorfer Höhe

### Von der Kaserne zum modernen Wohnen

Auf einem Höhenrücken, westlich und oberhalb des Ortsteils Kupferdreh gelegen, liegt ein neues Wohngebiet, das heute Teil der sogenannten Route der Wohnkultur ist: Diese ist ein Projekt, das im Rahmen der RUHR.2010 – Kulturhauptstadt Europas entstanden war.

Noch vor wenigen Jahren befand sich hier die seit 1964 Ruhrlandkaserne genannte Anlage. Beim Bau dieser wurde 1937 ein jungsteinzeitliches Grab gefunden, das heute noch, allerdings versetzt, an der Straße Hellersberg zu sehen ist.

Die Flakkaserne wurde bereits im März 1938 fertiggestellt. Am 23. März 1945 erfolgte ein schwerer Bombenangriff, bei dem 132 Menschen ums Leben kamen. Nach dem Krieg waren in der Kaserne britische Soldaten stationiert, welche 1957 abrückten. Ein Jahr später wurde das Luftwaffenflugabwehrbataillon nach Kupferdreh verlegt. Im Laufe der späteren Jahre waren hier noch andere Regimenter untergebracht. 1994 wurde der Kasernenstandort aufgegeben, danach begann der Abriss der Bauten: 1995 kaufte Allbau das rund 170.000 m<sup>2</sup> große Kasernengelände und entwickelte die Flächen für die neue Wohnbebauung.

An die Geschichte der Ruhrland-Kaserne erinnert heute eine Gedenktafel, die 2006 von der Bürger-schaft Kupferdreh e. V. aufgestellt wurde.



Bei dem Bau der Kaserne wurde 1937 ein Steingrab gefunden, das heute noch an der Straße Hellersberg zu sehen ist. Es stammt aus der Jungsteinzeit (aus: D. Hopp, 13. Steinzeit auf dem Roland. Essener Beiträge 133 (Essen 2021), Abb. 63)

Archäologische Maßnahmen auf dem alten Kasernengelände führten seit den 1990er Jahren zu zahlreichen archäologischen Entdeckungen. 2011 wurde beispielsweise ein angelegter, dann aber wieder verfüllter ehemaliger Bergbauschacht in Teilen freigelegt. Er entstand wahrscheinlich im Zusammenhang mit dem Steinkohlenflöz Mausegatt, das schon im 18. Jahrhundert abgebaut wurde.

Von wissenschaftlichem und ortsgeschichtlichem Interesse sind schließlich Objekte, die mutmaßlich in den letzten Tagen des 2. Weltkrieges oder bald danach auf dem Areal entsorgt wurden: Zu diesen zählen Überreste von Waffen wie auch altes Sportgerät aus Kasernenbeständen.

#### Literaturauswahl:

C. Breuer/D. Hopp, Vor der Kaserne. In: D. Hopp (Hrsg.), Spuren. Entdecken, lesen und verstehen. Neues von der Archäologie in Essen (Essen 2013) 68-70.

D. Hopp, Vom Steinbeil bis zur Grubenlampe, Archäologische Spuren zum Bergbau in Essen (Essen 2019) 62-64.

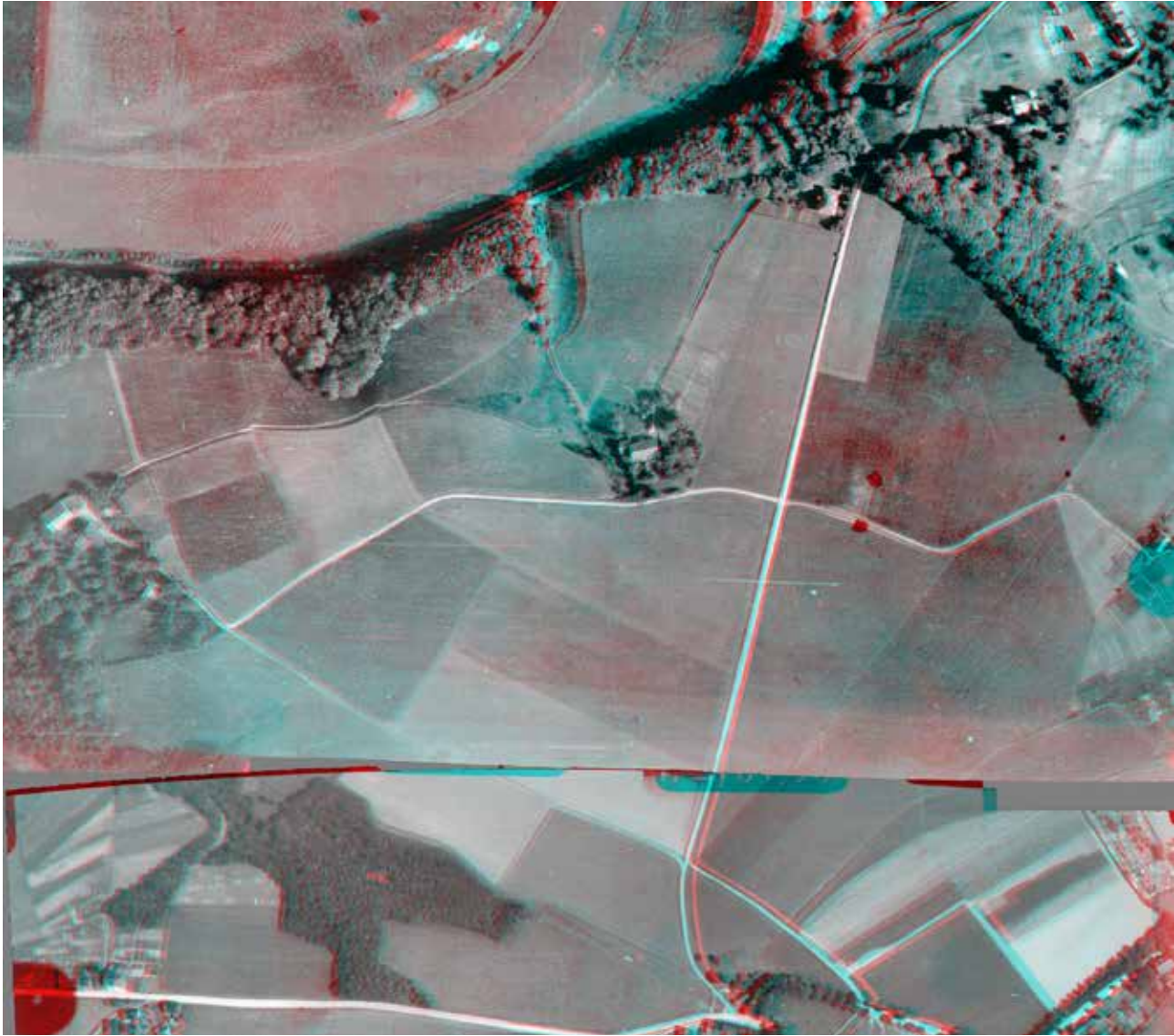
D. Hopp, Berichte zu archäologischen Beobachtungen, 1. Seit 80 Jahren am neuen Standort und jetzt „angekommen“ – Die Steinkiste in Kupferdreh. Essener Beiträge 130 (Essen 2017) 7-16.

#### Seite 36:



1926 wird das hoch über der Ruhr liegende Gelände noch überwiegend landwirtschaftlich genutzt (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

2022 sind die Bauarbeiten auf dem ehemaligen Kasernengelände nahezu abgeschlossen. Oben rechts sind Teile der neuen Siedlung am Hang des Phönixberges zu sehen (Foto: Baoquan Song, 15.05.2022)





 1956 waren Briten auf dem Kasernengelände stationiert (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



Das Stereo-Luftbild von 2020 zeigt die moderne Wohnbebauung oberhalb der Ruhr (Foto: Stadt Essen, RVR, 2020, dl-de/by-2-0)

## 9 Am Buschkamp

### Das Barackenlager und spätere Ledigenheim für Bergleute an der Buschkampstraße

2007 wurden in Heisingen, an der Buschkampstraße und der Straße Im Oberfeld die Grundmauern mehrerer großer Gebäude freigelegt. Recherchen ergaben, dass sich auf dem Gelände „Am Buschkamp“, das mit Wohnhäusern bebaut werden sollte, ein Barackenlager befunden hatte.

Das Lager wurde in der Nachkriegszeit bis in die 1960er Jahre als Ledigenheim für Bergarbeiter genutzt. Errichtet wurde es aber während des 2. Weltkrieges als Kriegsgefangenenlager. Noch 1941 war das Gelände allerdings unbebaut, das Lager muss also später entstanden sein.

Für die 1950er Jahre finden sich Hinweise auf ein so genanntes Ledigenheim. Viele der dort lebenden Personen waren Bergleute, die für die Zeche „Carl

Funke“ der Essener Steinkohlenbergwerks AG arbeiteten.

Zum zuletzt bestehenden Komplex gehörten sechs größere Wohnbaracken sowie vermutlich zwei Wirtschaftsbaracken und acht kleinere Gebäude.

Im großen Wirtschaftsgebäude, dessen Außenmauern mit den Abmessungen von 54 x 10 m komplett freigelegt werden konnten, waren nach dem 2. Weltkrieg die Verwaltung, die Küche sowie ein Speiseraum untergebracht.

Neben diesen genannten Resten von Gebäuden wurden auf dem Gelände auch Betonfundamente gefunden, bei denen es sich um Teile einer Stellung entweder für Flaks oder für Scheinwerfer des 2. Weltkrieges gehandelt haben könnte, wie befragte Zeitzeugen vermuteten.

Literaturauswahl:

C. Breuer, Umgenuzt zum Ledigenheim. „Butterbrote für 3000 Bergleute“. In: D. Hopp, Industrie. Archäologie. Essen. Industriearchäologie in Essen (Essen 2011) 8-50.

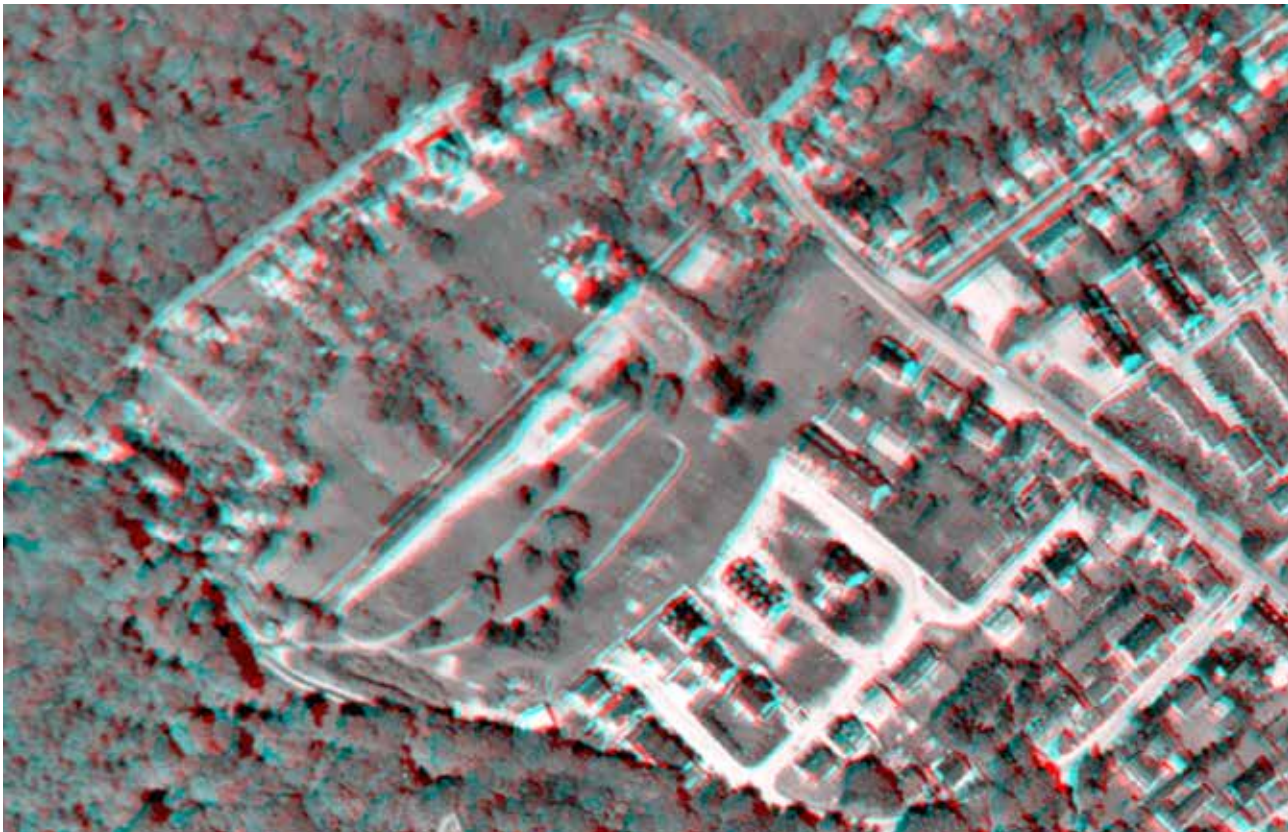


1926 wurde der größte Teil der Fläche südlich der Heisinger Straße noch landwirtschaftlich genutzt. Am Rand befinden sich entlang der Straßen Häuser mit dazugehörigen Gärten (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



 Stereobild generiert aus Messbildern von 1956. In der Mitte der Fläche befinden sich langgestreckte Bauten, in denen wahrscheinlich zu dieser Zeit Bergleute der Zeche Carl-Funke untergebracht waren (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

 1986 ist von den Baracken nichts mehr zu erkennen; zuvor als Hausgarten benutzte Flächen sind nun bebaut (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)







 2020 ist schließlich die gesamte Fläche mit Wohnhäusern bebaut (Foto: Stadt Essen, RVR, 2020, dl-de/by-2-0)

Der Blick von Südosten zeigt die Siedlung am 12.02.2022. In der Bildmitte (von links nach rechts) befanden sich die Gebäude, in denen die Bergleute untergebracht waren (Foto: Baoquan Song)



## 10 KZ-Außenlager

### Vollständig überbaut: Das KZ-Außenlager an der Humboldtstraße

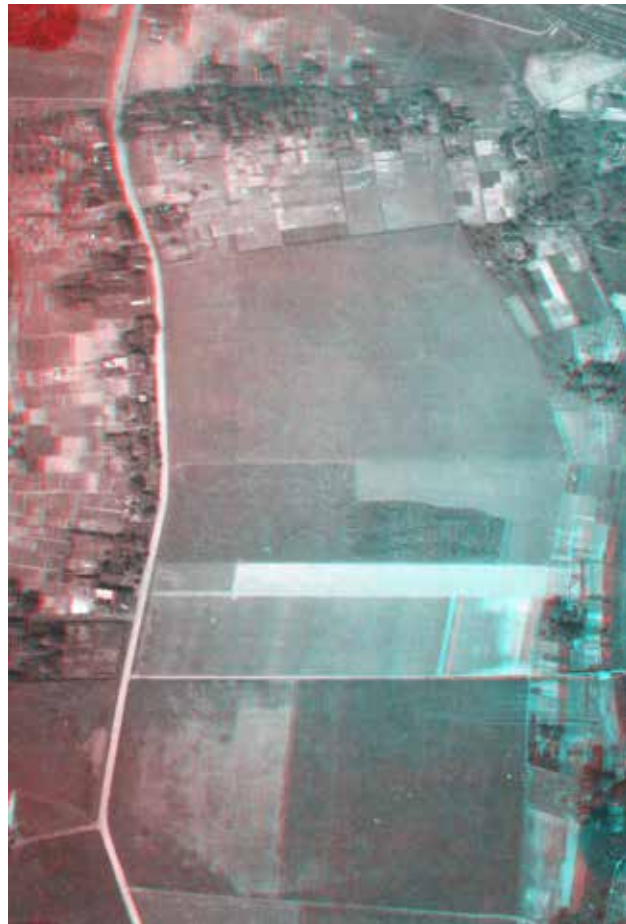
1943 wurde auf einem bis dahin unbebauten Gelände an der Humboldtstraße in Fulerum ein KZ-Außenlager errichtet. Waren in dem Lager zunächst französische Zivilarbeiter untergebracht, so waren es später sowjetische Zwangsarbeiterinnen sowie aus Italien stammende Kriegsgefangene.


Gegen Ende des 2. Weltkrieges gelang es der Friedrich-Krupp-Gussstahlfabrik immer weniger, die Produktion zu gewährleisten. Ein wesentlicher Grund: Viele der Facharbeiter der Firma mussten an der Kriegsfront ihren Dienst verrichten. Deshalb forderte der Konzern 2000 männliche KZ-Häftlinge an. Dabei wurden 520 jüdische Frauen im Jahr 1944 dem KZ-Außenlager in der Humboldtstraße zugeteilt. Die jüdischen Frauen arbeiteten unter anderem im Kruppschen Walzwerk II, in dem auch archäologische Untersuchungen stattfanden. Hinweise auf die Frauen, die dort arbeiteten, ließen sich aber nicht nachweisen.

Im Oktober 1944 wurden große Teile des Lagers durch Bombenangriffe der Alliierten zerstört, wodurch sich die Lebensbedingungen im Lager drastisch verschlechterten. 1945 wurde das Lager aufgegeben, weil die Alliierten schließlich vorrückten. Die Frauen sowie jüdische und männliche Häftlinge wurden mit der Eisenbahn zum Konzentrationslager Buchenwald abtransportiert, die Frauen wurden von dort in das KZ Bergen-Belsen gebracht, wo viele starben.

1989 ließ die Stadt Essen an der Humboldtstraße/Ecke Regenbogenweg in Essen-Fulerum eine Gedenktafel aufstellen.

Heute steht eine Wohnsiedlung auf dem Gelände des ehemaligen Lagers Humboldtstraße, in der anfangs noch Mitarbeitende der Firma Krupp lebten.



 Das Stereobild generiert aus Messbildern von 1926 zeigt die Fläche noch gänzlich unbebaut (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

#### Literaturauswahl:

J. E. Schuster, Konzentrationslager im Rheinland und in Westfalen 1933–1945 (Paderborn 2005) 188–192.

E. Schmidt, Lichter in der Finsternis: Gegner und Verfolgte des Nationalsozialismus in Essen (Essen 2003) 328–360.




Bald nach dem 2. Weltkrieg entstanden auf dem Gelände Wohnbauten, in denen zunächst noch Mitarbeitende der Firma Krupp lebten. Das Foto von 1965 wurde in Blickrichtung nach Südosten aufgenommen (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

Die Wohnbauten der Siedlung von Südosten aus gesehen (Foto: Baoquan Song, 05.03.2022)





 Das Stereo-Luftbild von 1943 zeigt das KZ-Außenlager an der Humboldtstraße im Aufbau. Nordöstlich und südlich vom Lager sind Flakstellungen zu erkennen; eine weitere befand sich 260m vom Lager entfernt, unterhalb des Bildausschnitts (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



 Das Stereobild generiert aus digitalen Orthophotos von 2020 zeigt die Bebauung aus den 1960er Jahren (Foto: Stadt Essen, RVR, 2020, dl-de/by-2-0)

## 11 Grüne Mitte

### Teil eines neuen Verkehrsnetzes: Eisenbahnschienen in der Grünen Mitte

Gut ausgebaute Transportwege sind die Voraussetzung, wenn Waren und Rohstoffe zügig von Erzeugenden zu Verbrauchenden gelangen sollen. Das mittelalterliche Verkehrsnetz, mit kaum befestigten Straßen und wenigen Wasserwegen, war deshalb ein wesentliches Hindernis bei der Industrialisierung in einem Raum, der bis ins 19. Jahrhundert praktisch ganz von der Landwirtschaft und deren Infrastruktur geprägt war.

Handelsstraßen galten lange Zeit, neben Flüssen, als die beste Möglichkeit, große Mengen an Gütern und Menschen zum Zielpunkt zu bringen. Erst der Ausbau der Straßen, das Anlegen von neuen Kanälen, die Schiffbarmachung der Ruhr und insbesondere die neuen Bahnverbindungen waren die Garanten für den Erfolg von Kohle und Stahl im Ruhrgebiet.

Anfangs wurden die Kohlen noch über so genannte Pferdebahnen befördert, bei denen Pferde die Kohlewagen auf den Schienen zogen. Die Pferdebahnstraße, westlich der Innenstadt, erinnert beispielsweise an diese alte Transportmöglichkeit.

Ihnen folgten Dampf-, später Elektroloks. Die Anfänge der Eisenbahn reichen im Ruhrgebiet weit in das 19. Jahrhundert zurück: Bereits 1825 dachte Friedrich Harkort (1793-1873) bei der Eisenbahn, die auch durch das Ruhrgebiet führen sollte, an die Nutzung von Dampfloks, doch blieb es 1826 bei der Beschreibung seines Projekts bei einer Pferdebahn: 1830 begann der Bau einer Bahn durch das Deilbachtal, mit der Kohlen transportiert werden sollten. Durch Prinz Wilhelm 1831 eingeweiht, erhielt sie den



Im lehmigen Untergrund waren 2013 Abdrücke der alten Bahngleise gut zu erkennen (Foto: Detlef Hopp)

Namen „Prinz-Wilhelm-Bahn“. 1846/47 existierte im Ruhrgebiet die Bahnstrecke von Köln bis Minden als erste dampfbetriebene Eisenbahn, der bald andere Strecken folgten. Viele Zechen wurden an das neue Bahnnetz angeschlossen, so die Zeche Helene Amalie oder auch die Zeche Zollverein.

2013 konnten in der Grünen Mitte, nördlich der historischen Innenstadt gelegen, Flächen untersucht werden, die mit ihren Bahntrassen und dem Bahnhof Essen-Nord der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft einst die südliche Begrenzung des Segeroth darstellten. Jenseits davon befand sich der Großmarkt.


Zwischen Juli und Oktober 2013 wurden zahlreiche Befunde bei der Baubegleitung entdeckt, die unter anderem in Zusammenhang mit der Rheinischen Eisenbahn standen. Mit dem Ausbau der Strecke von Duisburg-Rheinhausen zum alten Bahnhof Essen-Nord war 1862 begonnen worden.


#### Literaturauswahl:

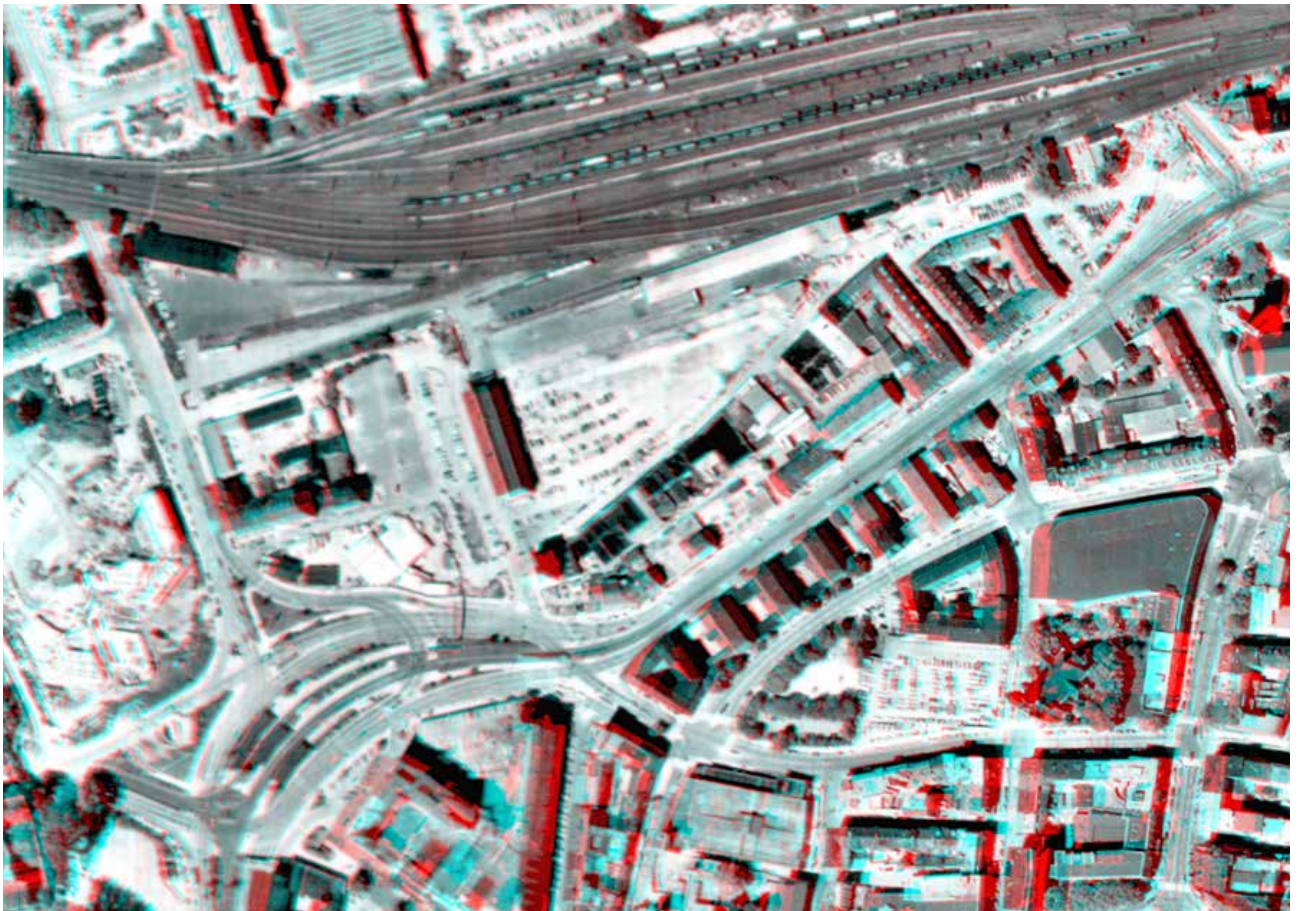
D. Hopp, In der neuen Grünen Mitte. In: D. Hopp (Hrsg.), Spuren – entdecken, lesen und verstehen. Neues aus der Archäologie in Essen (Essen 2013) 81-84.

D. Hopp, In Essens neuer Grünen Mitte: Spuren der Rheinischen Bahn an der Bargmannstraße. Berichte aus der Essener Denkmalpflege 9 (Essen 2014).

rechts:

 1986 sind einige Häuserblocks neuen Straßenführungen und einer Straßenbahnstation gewichen (unten links). Der Großmarkt (Bildmitte) existiert mittlerweile auch nicht mehr (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

 Heutzutage prägen moderne Wohnkomplexe das dortige Stadtbild, auch der Großmarkt und die Gleisanlagen des Bahnhofs Essen-Nord sind Wohnhäusern und Grünflächen gewichen; siehe S. 18, Kap. 4 (Foto: Stadt Essen, RVR, 2020, dl-de/by-2-0)





Die bogenförmig angelegte Neubebauung in der Grünen Mitte spiegelt den Verlauf der alten Bahngleise wieder. Ganz auf der Ostseite, in der unteren Bildhälfte, liegt das Hörsaalzentrum. Hier befand sich der Bahnhof Nord (Foto: Baoquan Song, 14.05.2017)



## 12 Rangierbahnhof

### Der ehemalige Rangierbahnhof östlich der Essener Innenstadt

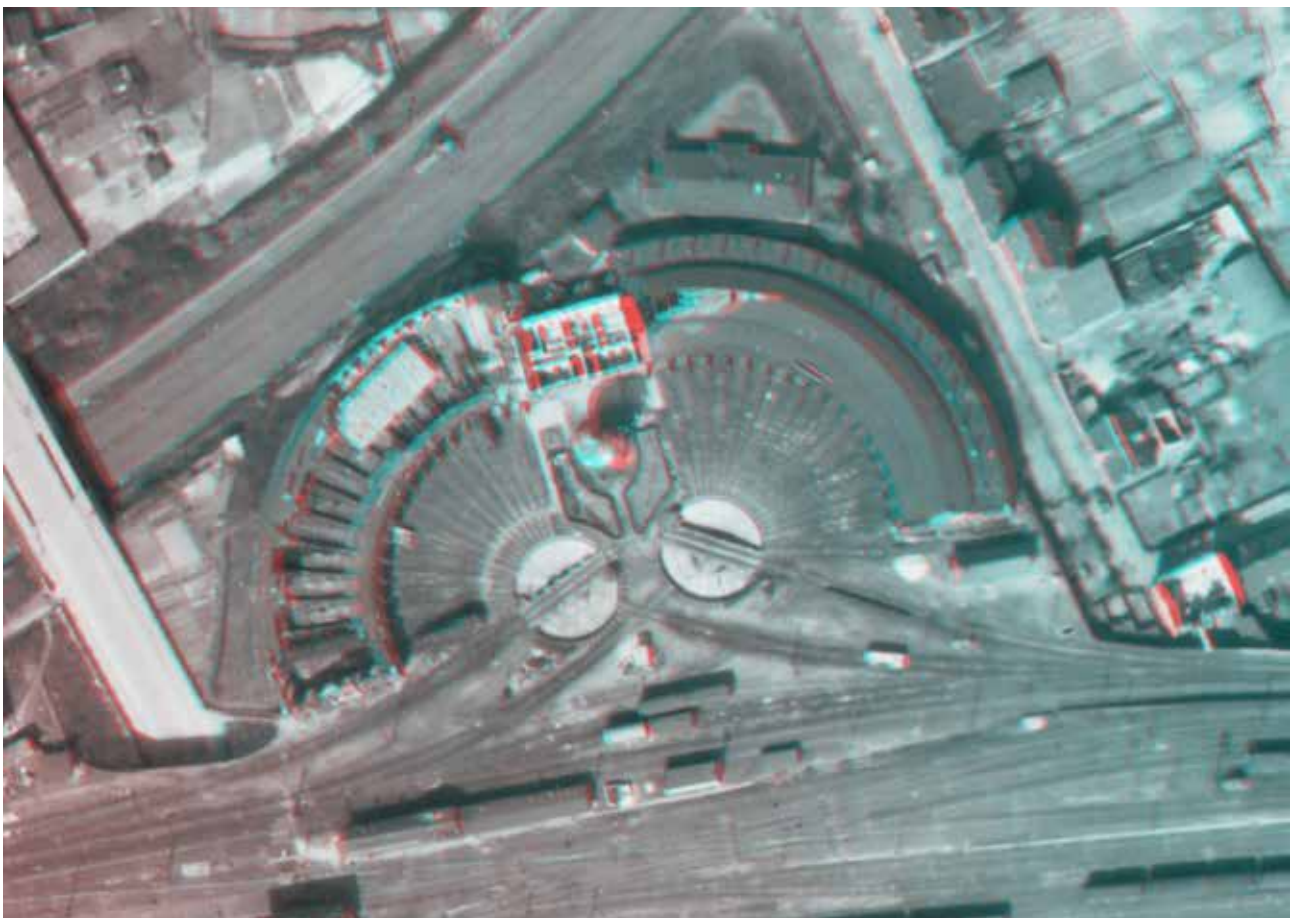
Bei Ausgleichsarbeiten im Hangbereich wurden im Juni 2021, im Ostviertel, östlich der Burggrafensstraße gelegen und nördlich der bestehenden, vom Hauptbahnhof kommenden Bahngleise, sehr auffällige und mächtige Mauerkonstruktionen bemerkt: Zahlreiche Anrufe von aufmerksamen Bürgerinnen und Bürgern erreichten die Stadtarchäologie, die daraufhin die Baustelle aufsuchte. Festgestellt wurden stark beschädigte Überreste von mehreren, aus Ziegeln aufgemauerten Bögen, die noch etliche Meter hoch aus dem aufgeschütteten Erdreich herausragten. Vor Ort stellte sich schnell heraus, dass die bei den Sicherungsarbeiten am Hang gefundenen Überreste von Lokschuppen Teil eines großen Rangierbahnhofs waren.

Während der Rangierbahnhof in seinen Anfängen in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts entstand, stammen Lokschuppen und Drehscheiben, mit denen man Loks horizontal drehen konnte, aus dem frühen 20. Jahrhundert.

Obwohl noch vor etwa einem halben Jahrhundert dieser Bahnhof von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung war und große Teile der Drehscheiben und der Lokschuppen noch bis in die 1980er Jahre sichtbar als Rudimente erhalten blieben, so ist heute das Wissen um diesen wichtigen Ort Essener Geschichte praktisch verloren gegangen.


Literaturauswahl:

essen.de → Meldungen vom 23.6.2021, Reste von altem Lokschuppen im Ostviertel gefunden (<https://www.essen.de/meldungen/Pressemeldungen.de.jsp>, zuletzt aufgerufen am 14.07.2022).

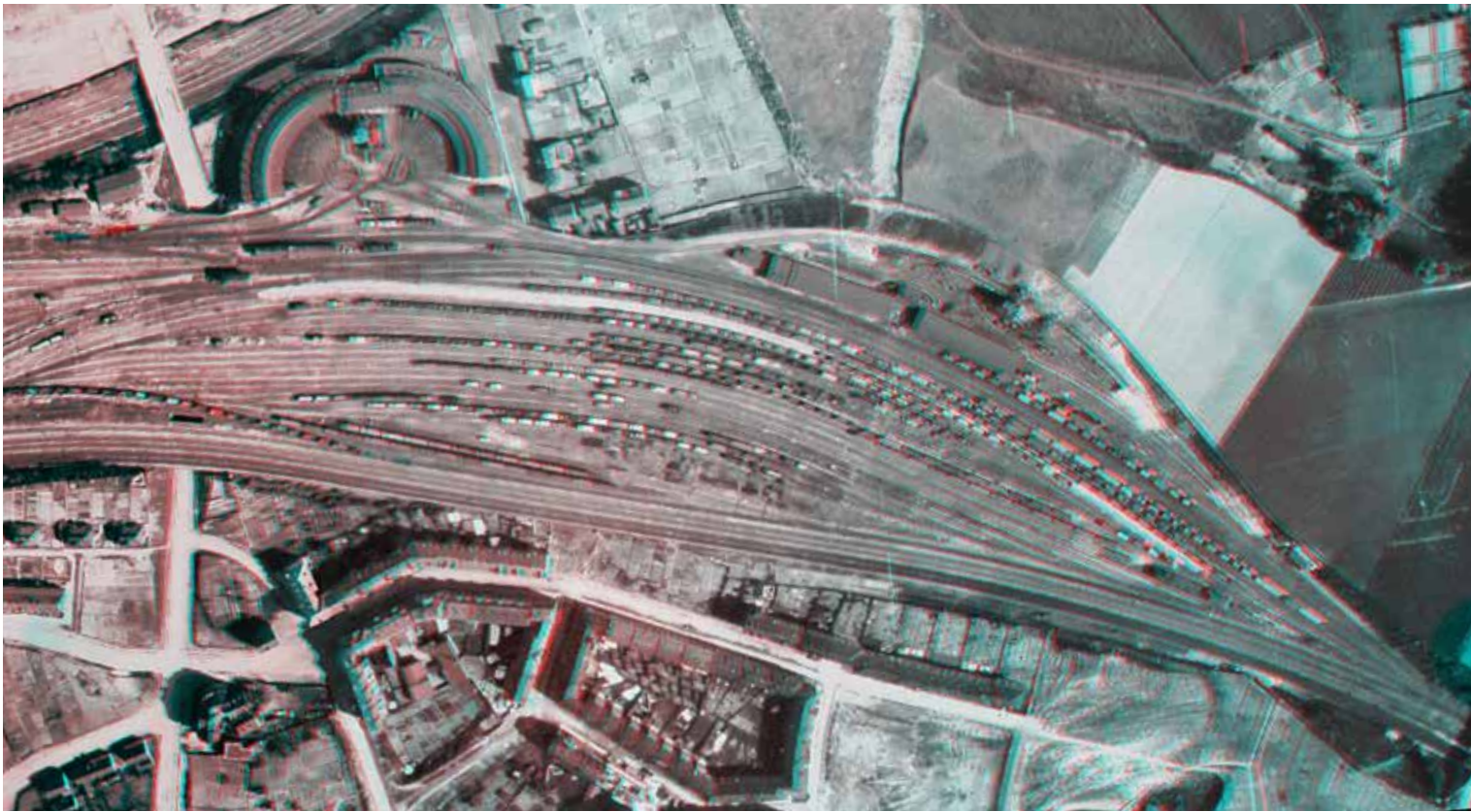


 Das Stereo-Luftbild, generiert aus Luftbildern von 1943, zeigt den Lokschuppen mit einer der seltenen doppelten Drehscheiben (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

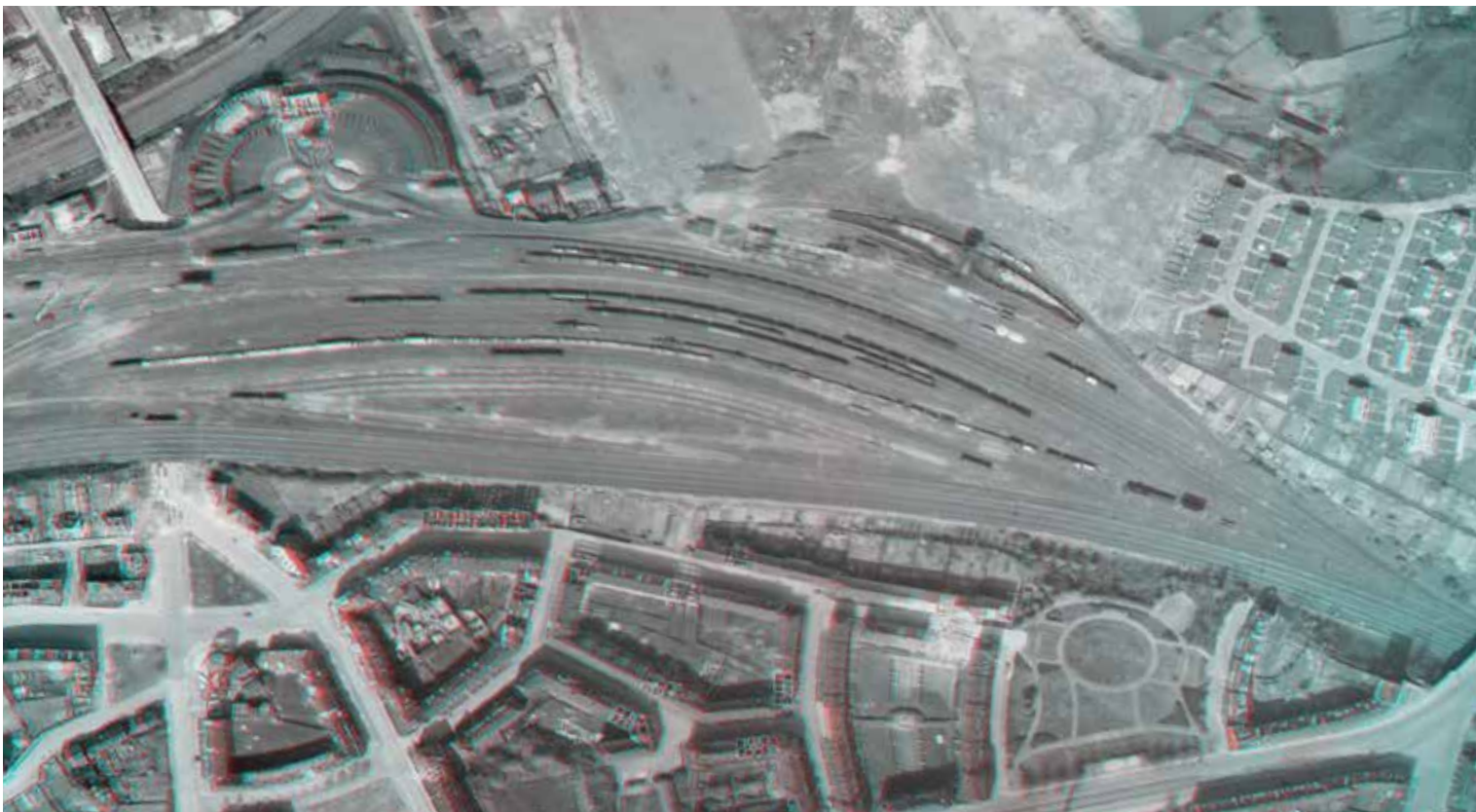


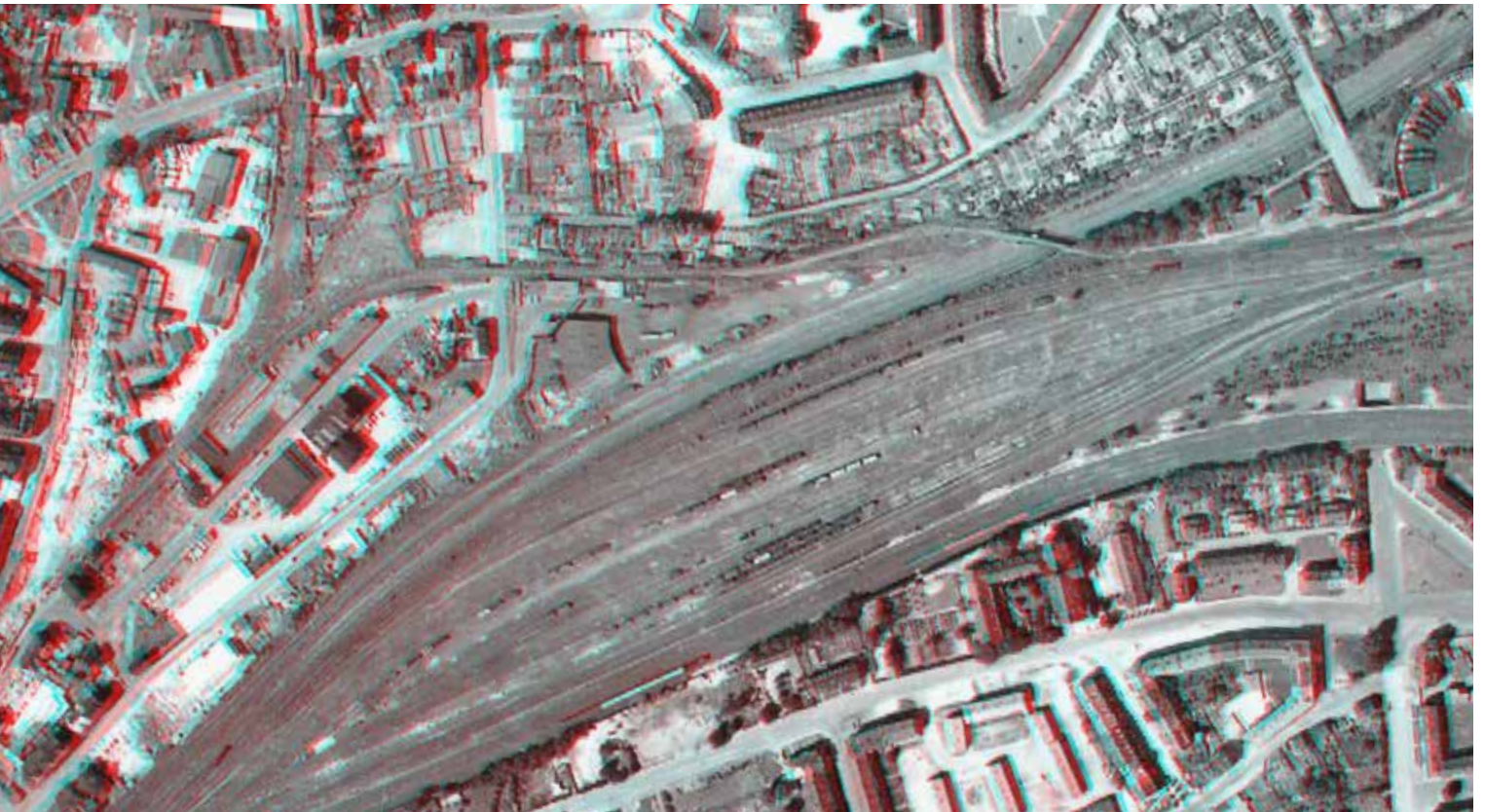
 Das Stereo-Luftbild von 1926 (oben, beidseitig) zeigt den Rangierbahnhof, sowie die Drehscheiben und die Lokschuppen, die nördlich der von Westen nach Osten verlaufenden Gleise liegen (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



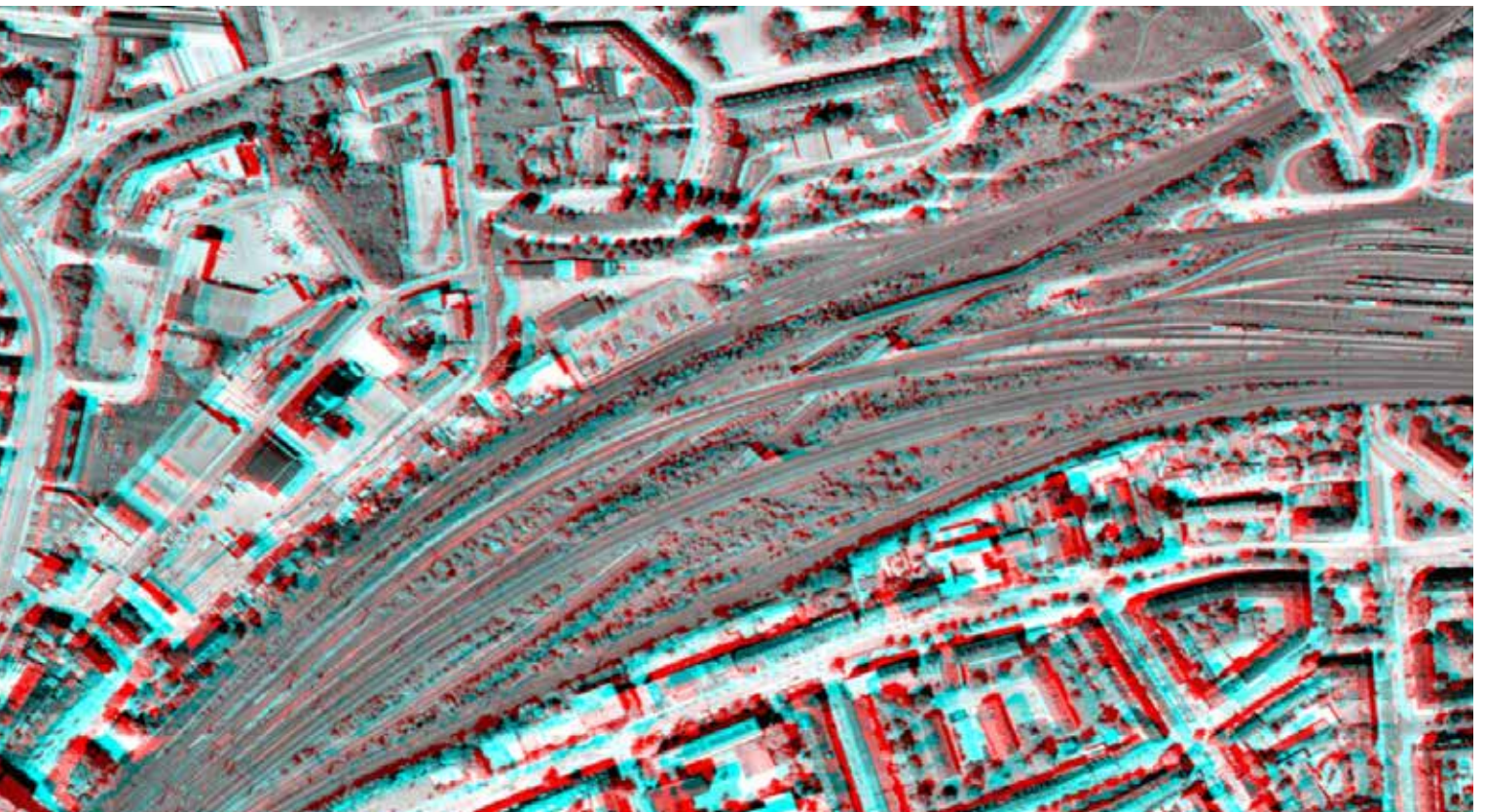


🕶️ 1943 (unten, beidseitig) sind die Lokschuppen bei Luftangriffen schwer beschädigt worden. Reparaturarbeiten sind auf dem Bild zu erkennen, um den regen Bahnbetrieb aufrecht zu erhalten (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)





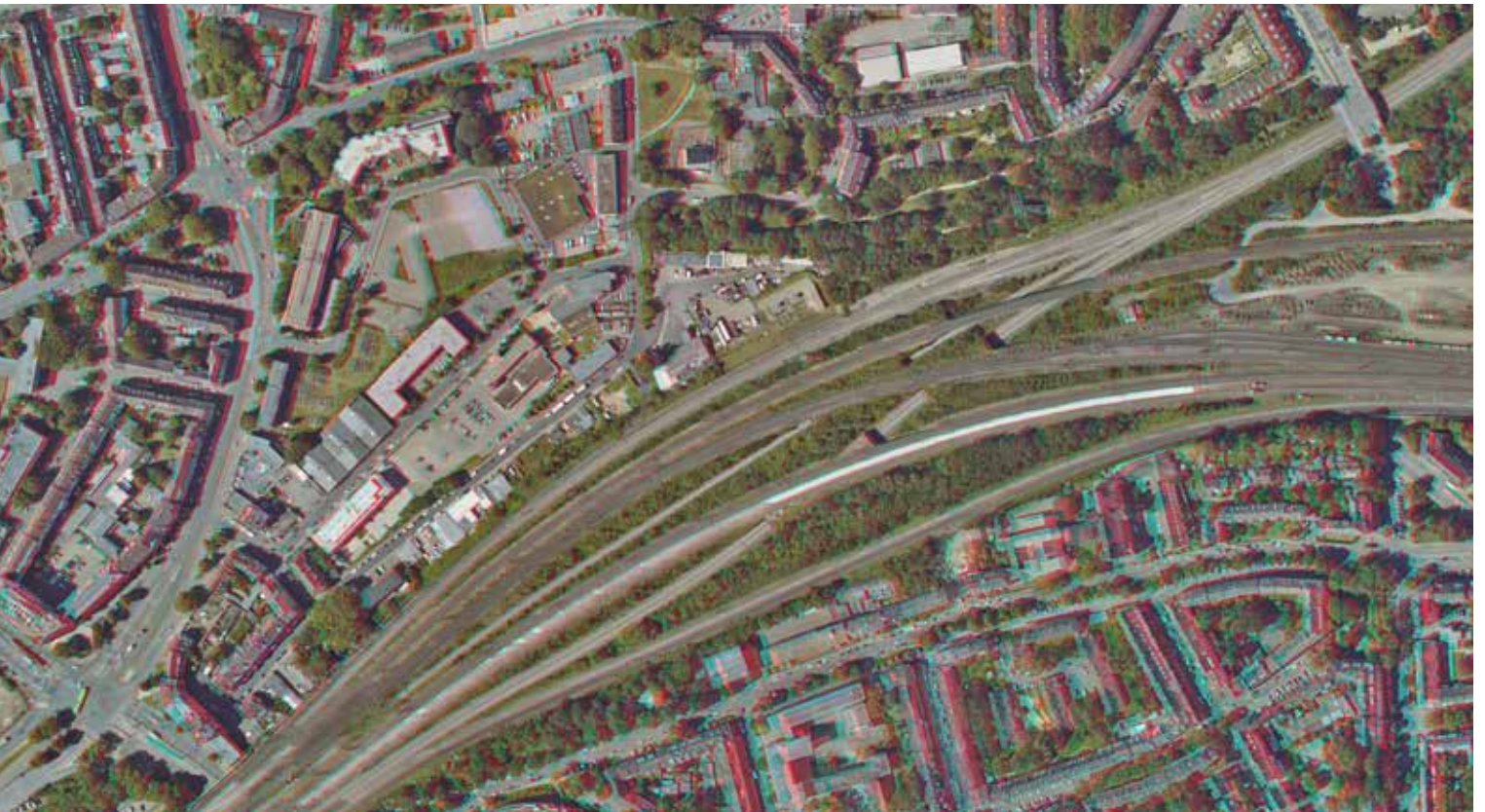
1956 (oben, beidseitig) waren große Teile des alten Rangierbahnhofes schon nicht mehr in Betrieb (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



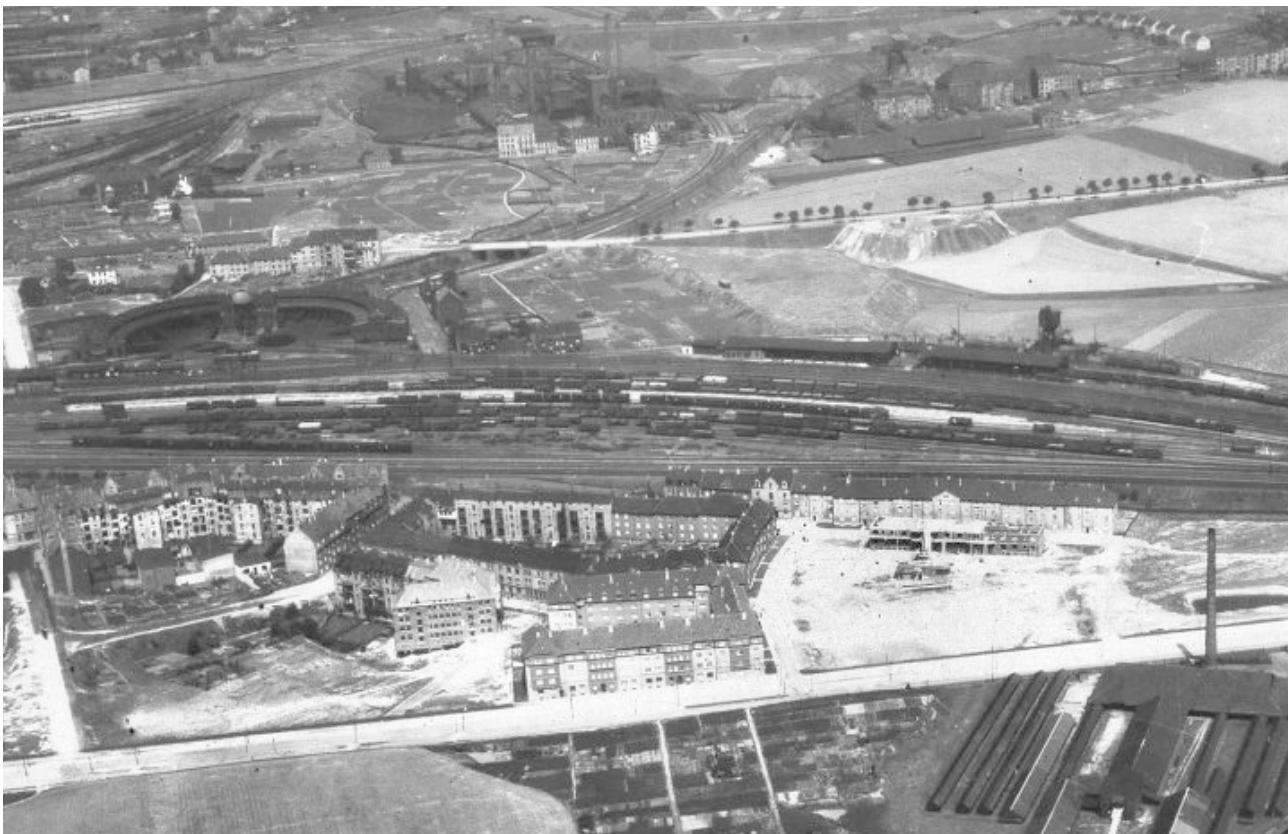


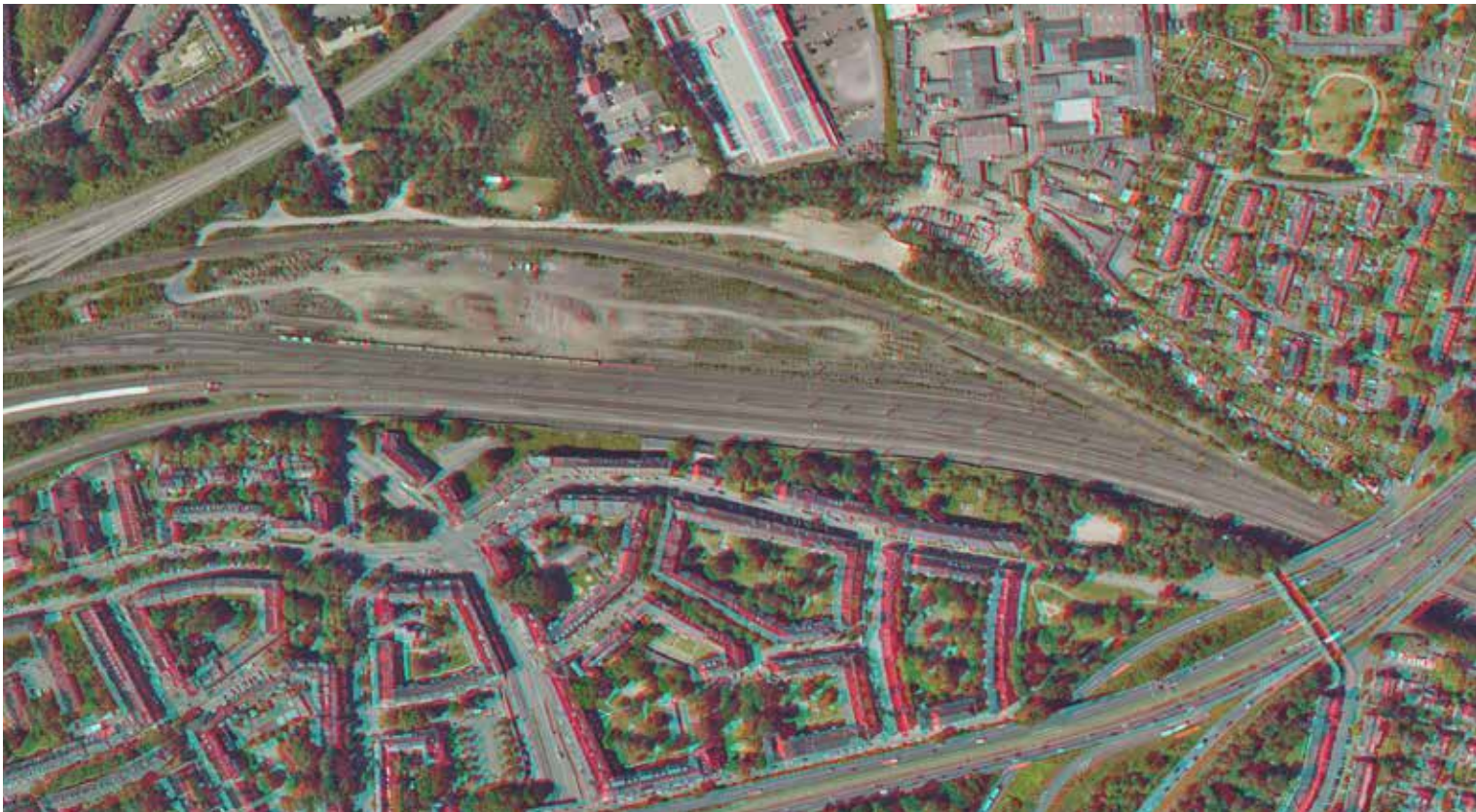
🕶️ 1986 (unten, beidseitig) sind in der westlichen Hälfte lediglich Durchfahrtsgleise geblieben, während die östliche Hälfte mit neu verlegten Gleisen wieder aktiv als Rangierbahnhof genutzt wird (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)






Die Schrägluftaufnahme zeigt den westlichen Bereich des Rangierbahnhofs mit dem markanten Lokschuppen (in der Mitte links), nordöstlich der Gleise ist die Müllhalde (siehe S. 11 ff.) zu sehen, in der unteren rechten Ecke sieht man eine der zahlreichen Ziegeleien Essens (siehe Band 1, S. 90 ff.) (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)





 2020 (oben, beidseitig) ist vom Rangierbahnhof kaum etwas zu erkennen, nur noch wenige Gleise dienen dem Abstellen von Zügen (Foto: Stadt Essen, RVR, 2020, dl-de/by-2-0)

Im Februar 2022 war das Areal dort, wo die alten Loksuppen und der Rangierbahnhof lagen, teilweise überwachsen (Foto: Baoquan Song, 12.02.2022)



## 13 Hauptbahnhof Essen

### Zentral gelegen

Im Jahr 1897 wurde der Bahnhof Essen der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn-Gesellschaft eröffnet. Dieser gilt als der Vorläufer des heutigen Essener Hauptbahnhofes. Er lag aber noch an einem älteren Streckenabschnitt, denn schon über 30 Jahre zuvor, 1862, wurde zwischen Mülheim-Ruhr und Bochum ein Teilstück der Strecke Oberhausen/Duisburg nach Witten/Dortmund in Betrieb genommen. Zu Beginn besaß der Hauptbahnhof, der 1862 noch an der Hachestraße lag, ein recht schlichtes, mit Holzbrettern verschaltes Empfangsgebäude. 1897 wurde dieser Bahnhof geschlossen und der neue Hauptbahnhof an seinem heutigen Standort eröffnet.



Das Bahnhofsgebäude 1895 gegenüber der Einmündung zur Hachestraße (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

Zunächst verliefen die Bahngleise noch ebenerdig, was aber zu großen Verkehrsproblemen führte. Schon 1899 wurden deshalb die Bahngleise höher verlegt. Damit konnte der zur Innenstadt und zur Kettwiger Straße führende Verkehr, nicht nur Fuhrwerke und Kutschen, auch erste Automobile befahren die Straßen, unter diese hindurchgeführt werden.

Das Ende des 19. Jahrhunderts begonnene, 1902 fertiggestellte, beeindruckende Empfangsgebäude besaß eine Fassade mit an die Gotik und an die Renaissance anknüpfenden Stilelementen. Besonders auffällig war der große Uhrenturm. Jetzt verfügte die schnell wachsende und selbstbewusste Industriemetropole Essen über einen repräsentativen Hauptbahnhof.

Im 1. und 2. Weltkrieg war der Hauptbahnhof Ausgangspunkt für Truppentransporte. Im 2. Weltkrieg

fanden von hier auch Transporte in die Vernichtungslager statt. An Letztere erinnert heute noch eine Hinweistafel, die auf der Innenstadtseite vor dem Bahnhof steht.



Das Foto oben von 1920 zeigt das alte Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes, wie es vor dem 2. Weltkrieg aussah; das Foto unten das zerstörte Bahnhofsgebäude 1945 (Fotos: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



Durch die Luftangriffe der Alliierten wurden 1944/45 das Bahnhofsgebäude und auch die große, zweischiffige Bahnhofshalle zerstört. Das Luftbild von 1952 lässt kaum noch diese Zerstörungen erahnen: Nach dem Krieg wurde der Bahnhof in kurzer Zeit als ein für die 1950er Jahre typischer Nutzbau errichtet, der 1959 vollendet wurde. In jüngerer Zeit, besonders in den 2000er Jahren, fanden umfangreiche Umbau und Sanierungsmaßnahmen statt.

#### Literaturauswahl:

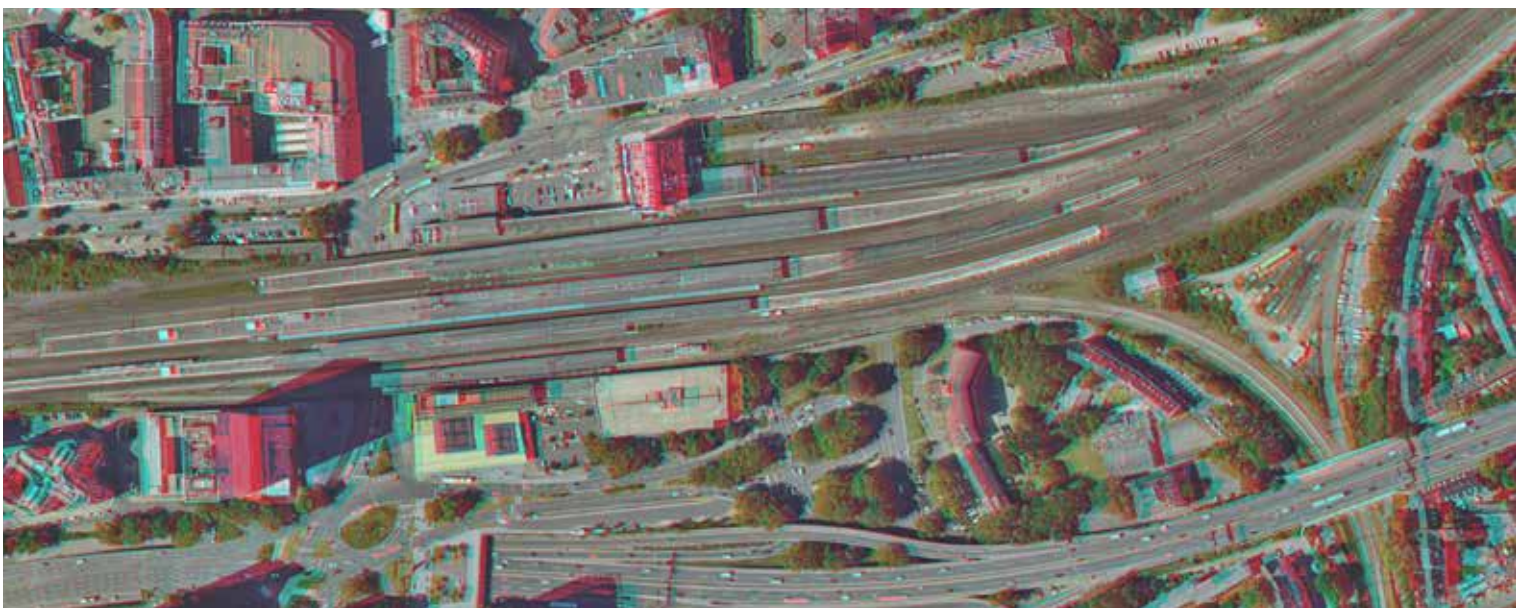
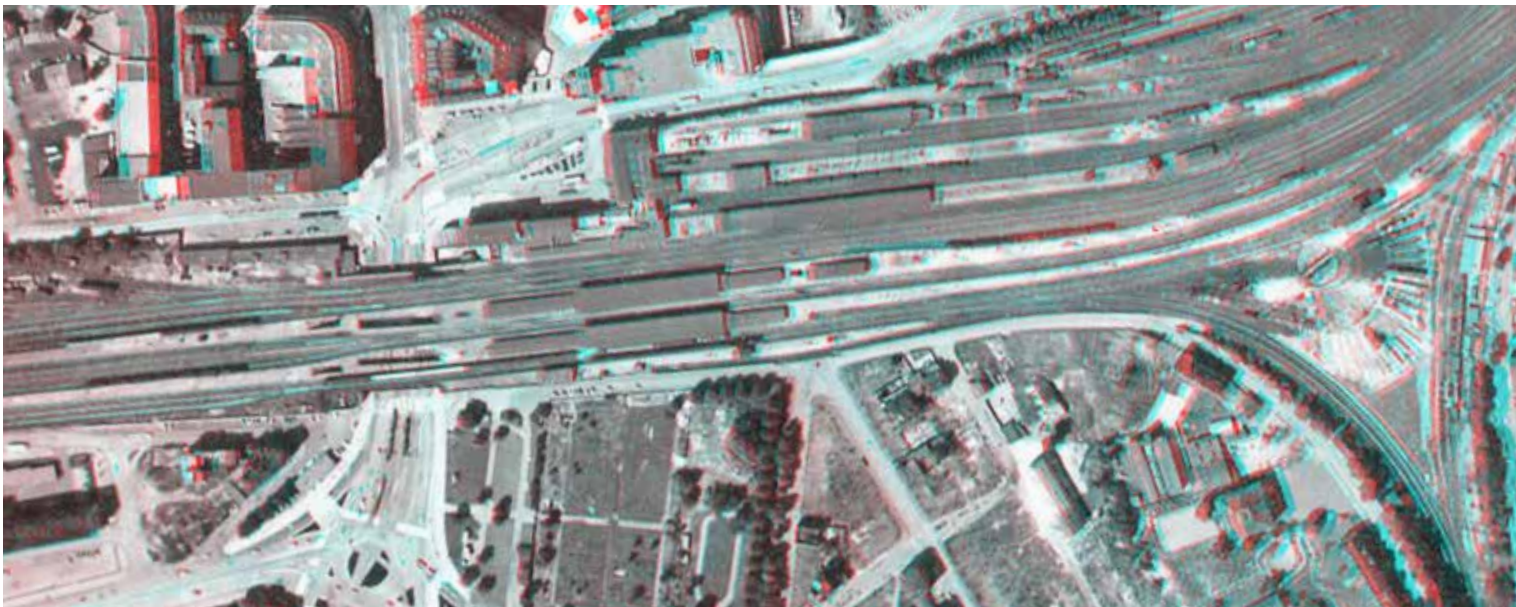
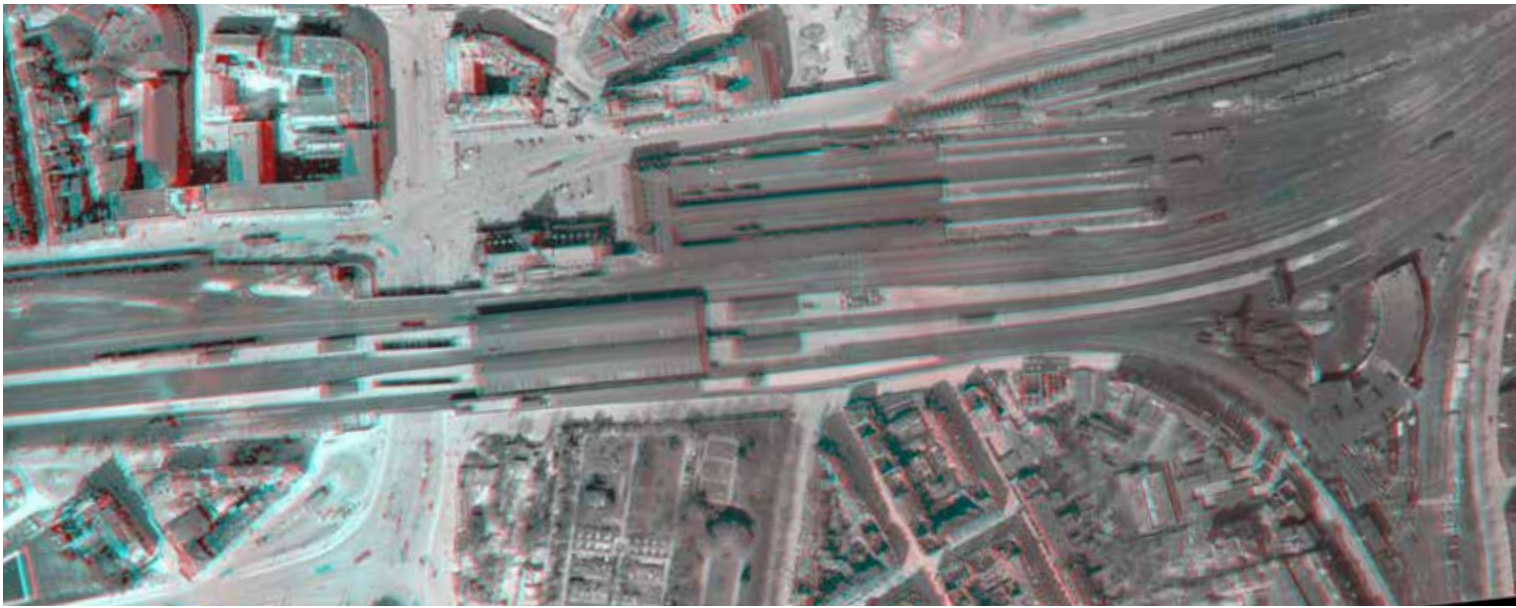
H. Rieth, Essen in alten Ansichten. Band 27 (Zaltbommel, Niederlande 1991).

K. Wisotzky, Vom Kaiserbesuch zum Euro-Gipfel. 100 Jahre Essener Geschichte im Überblick (Essen 1996).



Die Stereo-Luftbilder des Hauptbahnhofes von 1943, 1956 und 2020 zeigen den Wandel des Bahnhofareals (Fotos: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster, RVR, 2020, dl-de/by-2-0)







Der Hauptbahnhofsvorplatz 1958 von Nordosten. Die Straßenbahnen verkehren heutzutage unterirdisch (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung in Kataster)

Der Hauptbahnhof von Nordwesten (Bildmitte) (Foto: Baoquan Song, 12.02.2022)



## 14 Ruhrschleusen

### Die Ruhrschleusen in Essen-Kettwig

Die 1052 erstmals als *katuik* erwähnte Siedlung wurde an einer Furt durch die Ruhr angelegt: Seit dem hohen Mittelalter wurde Kettwig zu einem wichtigen Brückenstandort, so dass hier, wie zum Beispiel auch in Werden, der Fluss überquert werden konnte.

In Kettwig wurde die Wasserkraft zum Betreiben einer Kornmühle genutzt, die erstmals 1372 eine schriftliche Erwähnung fand. Damit diese und andere Mühlen arbeiten konnten, entstanden im Fluss sogenannte Schlagden (Flussbauwerke zur Lenkung der Strömung). In Kettwig befand sich ein solcher Steinwall auf der Nordkante der Ruhrinsel, weitere Schlagden lagen bei Haus Oefte sowie in Werden bei der Papiermühle und bei Neukirchen. 1724 wurde in Kettwig neben der Kornmühle eine weitere Mühle für die Tuchmacherei errichtet.

1772 begann der regelmäßige Transport von Kohle auf der Ruhr, allerdings musste sie noch an jeder Schlagd umgeladen werden, weshalb es an der Ruhr Kohlenmagazine zur Zwischenlagerung gab. Um diesen Zustand zu ändern, wurden an sieben Stellen auf Essener Stadtgebiet Schleusen erbaut. Zur Umgehung der Kettwiger Schlagd wurde durch die südliche Ruhrinsel ein Kanal gestochen und eine Schleuse gebaut, die als letzte der Ruhrschleusen 1780 eröffnet wurde.

Zum Transport der Kohle wurden die sogenannten *Ruhraaken* genutzt, die von Arbeitspferden mit langen Seilen in Vorausrichtung gezogen (getreidelt) wurden. Hierfür verlief am Ruhrufer der so genannte *Treidel- oder Leinpfad*, ein 1,5 bis 2 Meter breiter, gepflasterter Weg. 1860 hatte die Ruhrschifffahrt ihren Höhepunkt erreicht: Als ihre Konkurrenz erwiesen sich bald neue Eisenbahnstrecken, so die Linien Mülheim-Essen-Bochum (1862) und Kupferdreh-Werden-Kettwig-Düsseldorf (1872).

1931/33 wurde der Baldeneysee aufgestaut und 1950 entstand der Kettwiger Stausee.

Literaturauswahl:

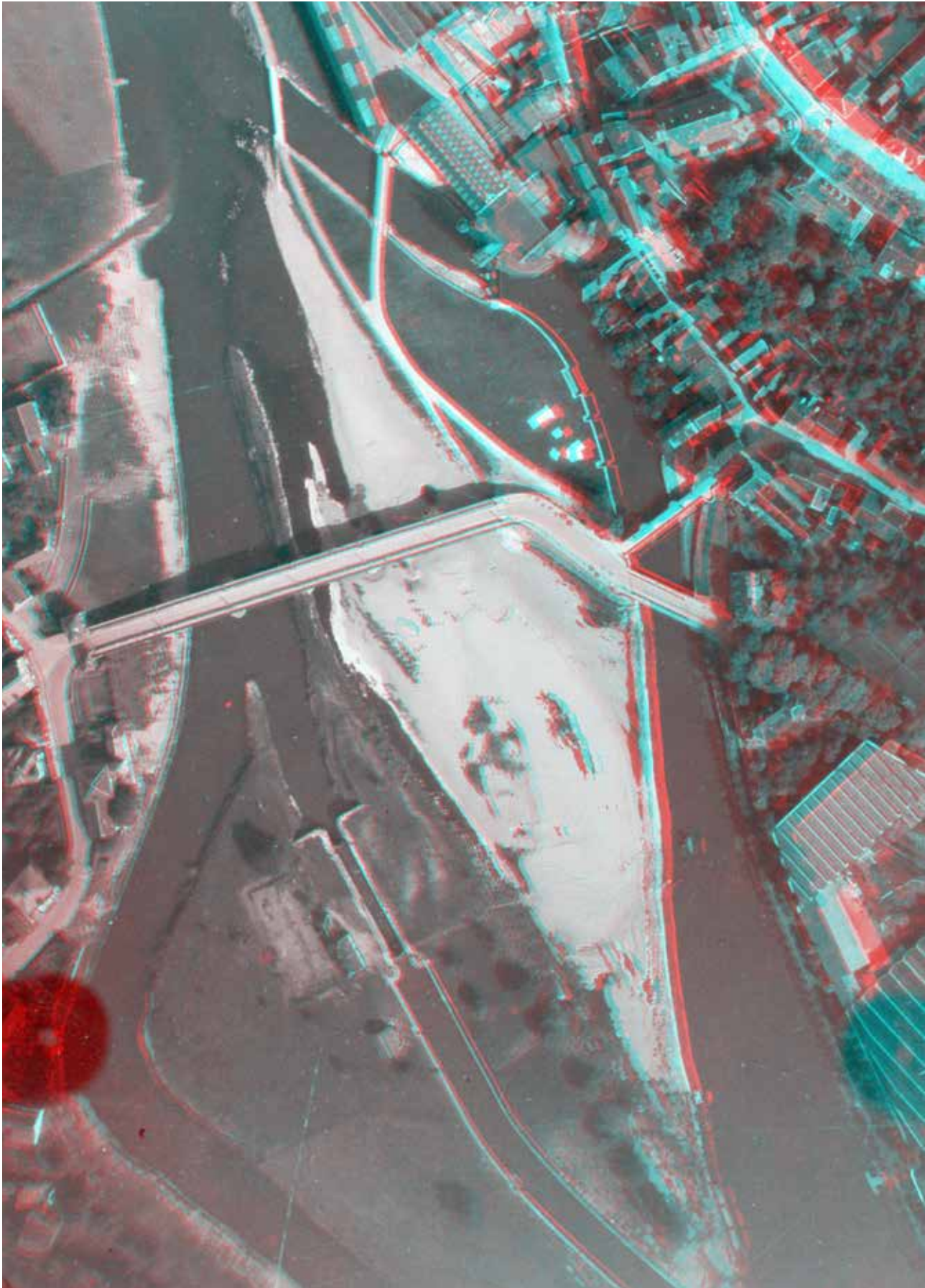
C. Brand, Auf und an der Ruhr. In: D. Hopp (Hrsg.), *Brückenschlag in die Vergangenheit. Archäologie in Kettwig an der Ruhr* (Essen 2006) 55-58.  
D. Hopp, Über – Brücken. In: D. Hopp (Hrsg.), *Brückenschlag in die Vergangenheit. Archäologie in Kettwig an der Ruhr* (Essen 2006) 52-54.




Schleusenoberhaupt mit Klappbrücke der Papiermühlenschleuse in Werden mit Blick Richtung St. Ludgerus. Der nördlich verlaufende Leinpfad (Bildmitte) wird durch die Brücke verdeckt. (Foto: Amt für Geoinformation Vermessung und Kataster, um 1950)



Foto von 1930 mit Blick von der Schleuse über den Mühlengraben in Kettwig mit der Markt Kirche im Hintergrund (Foto: Amt für Geoinformation Vermessung und Kataster)



 1926 existierten die Ruhrinsel und die Ruhrschleuse (untere Bildhälfte) in Kettwig noch (Foto: Amt für Geoinformation Vermessung und Kataster)



🕶️ 2020 ist von der einstigen Schleusenanlage nichts mehr zu erkennen, und auch vom Mühlengraben ist nur noch ein kleiner See in der Altstadt geblieben. Eine neue Rohrschleuse am Nordufer ermöglicht jetzt den Schiffen die Weiterfahrt (Foto: Stadt Essen, RVR, 2020, dl-de/by-2-0)



Auf der Schrägluftaufnahme von 1926 ist die Schleusenanlage von Süden her mit Kettwig im Hintergrund zu sehen.  
(Foto: Amt für Geoinformation Vermessung und Kataster)

Blick über die Staumauer des Kettwiger Sees auf den historischen Ortskern von Kettwig, die alte Schleuse ist verschwunden  
(Foto: Baoquan Song, 04.07.2017)



# 15 Walkmühle

## Keimzelle der Friedrich-Krupp-Gussstahlfabrik: Die alte Walkmühle in Vogelheim

An Essener Gewässern existierten schon im Mittelalter Mühlen, von denen viele auch noch im 19. Jahrhundert bestanden. Eine dieser alten Mühlen, die Walk- oder Halbbachsmühle, wie sie auch genannt wird, gilt als Keimzelle der Firma Krupp: 1811 schloss Friedrich Krupp (\*17.7.1787, †8.10.1826) mit den Gebrüdern von Kechel den Vertrag zur Errichtung der „Firma Friedrich Krupp zur Verfertigung des englischen Gussstahls und aller daraus resultierenden Fabrikate“. Wahrscheinlich wurde die Mühle um die Mitte des 15. Jahrhunderts errichtet und vor 1700 zu einer Bohr- und Schleifmühle umgebaut. 1812 begannen die Bauarbeiten auf dem Gelände der alten Walkmühle. Es entstanden ein Schmelzbau (1) und ein Hammerwerk (2). Zwei Stauteiche (3) sowie Wohn- (4) und mehrere Nutzbauten (5) gehörten dazu. (siehe Abbildungen)

1818 arbeiteten zehn Arbeiter in der Fabrik. Krupp ließ in der Walkmühle einen größeren Hammer anlegen, aber der unregelmäßige Wasserstand der Berne erlaubte keinen kontinuierlichen Betrieb. Folge davon war 1819 die Verlegung der Fabrik an die heutige Altendorfer Straße.

Später diente die Berne, ähnlich wie die Emscher und viele andere Ruhrgebietsgewässer, im 19. Jahrhundert und weit in das 20. Jahrhundert hinein, der Ableitung von Schmutzwasser. Die Baumaßnahmen der Emschergenossenschaft führten zu einem neuen Verlauf, der sie im frühen 20. Jahrhundert kanalisiert und das Gelände völlig umgestaltete.



Bei archäologischen Untersuchungen wurden im Jahr 2020, auf der Westseite des Fabrikgeländes, in einer Tiefe von etwa 5 Metern, umgelagerte Überreste alter Fabrikgebäude, etwas Keramik des 19. Jahrhunderts und andere Objekte geborgen.



Aufgrund von Archivdaten, die vor allem vom Historischen Archiv Krupp zur Verfügung gestellt wurden, gelang die Visualisierung der alten Fabrik. Blick von Norden auf Schmelz- (1) und Hammergebäude (2) (Grafik: Isabell Zillich, Hochschule Bochum)


Literaturauswahl:

- D. Hopp (Hrsg.), 200 Jahre Krupp. Die Walkmühle in Essen-Vogelheim: Die „Firma Friedrich Krupp zur Verfertigung des Englischen Gussstahls und aller daraus resultierenden Fabrikate“. Berichte aus der Essener Denkmalpflege 4 (Essen 2011).
- D. Hopp, 7. Die Walkmühle und ihre „digitale Auferstehung“. Essener Beiträge 131 (Essen 2018) 34-35.
- D. Hopp (Hrsg.), Jahresbericht der Stadtarchäologie 2020. Berichte aus der Essener Denkmalpflege 23 (Essen 2021).

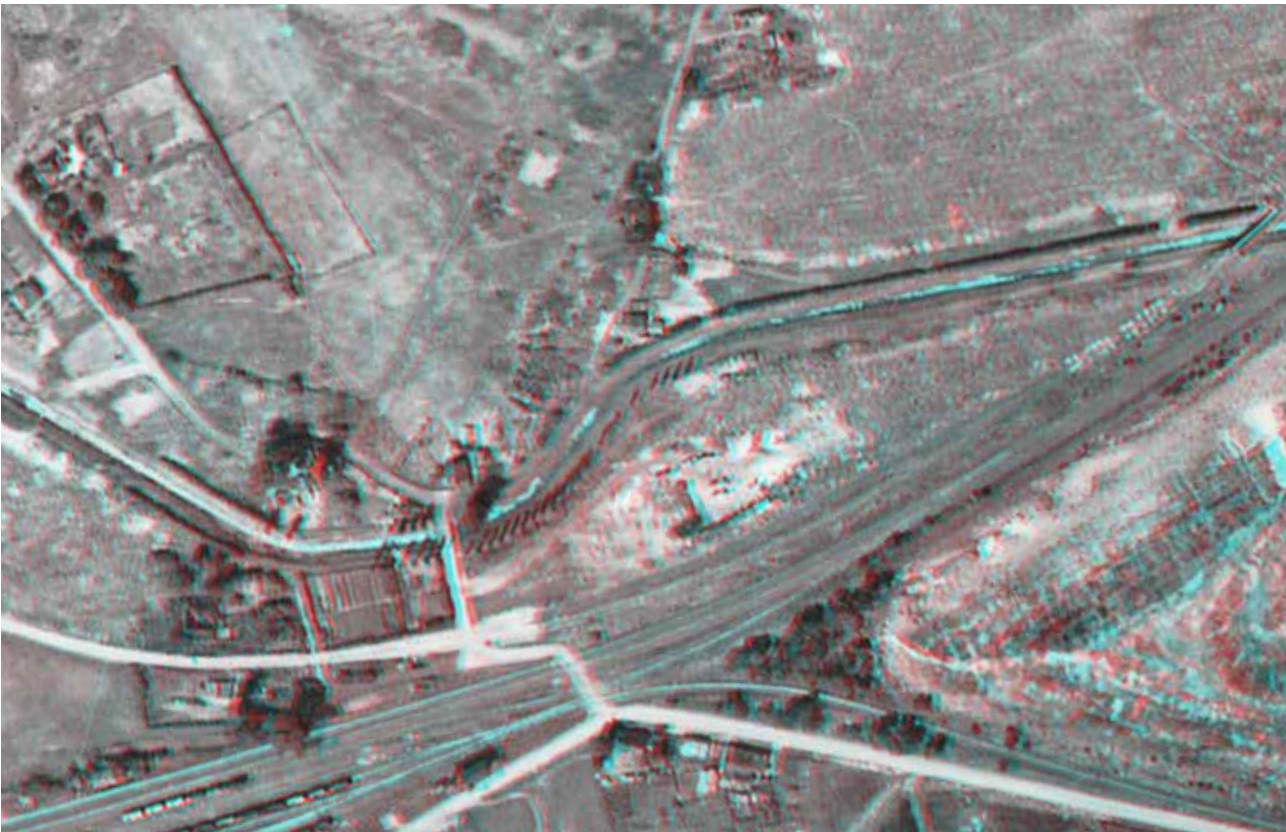


Die Lage von Krupps Hammer (nach einer Katasterkarte der Bürgermeisterei Altenessen von 1817 bis 1823) auf die Honigmannsche Karte von 1803/6 (links) bzw. auf das Orthofoto von 2021 (oben) projiziert. (Karte und Foto: Amt für Geoinformation Vermessung und Kataster, Zeichnungen nach Karte WA 15 c 16, Historisches Archiv Krupp)

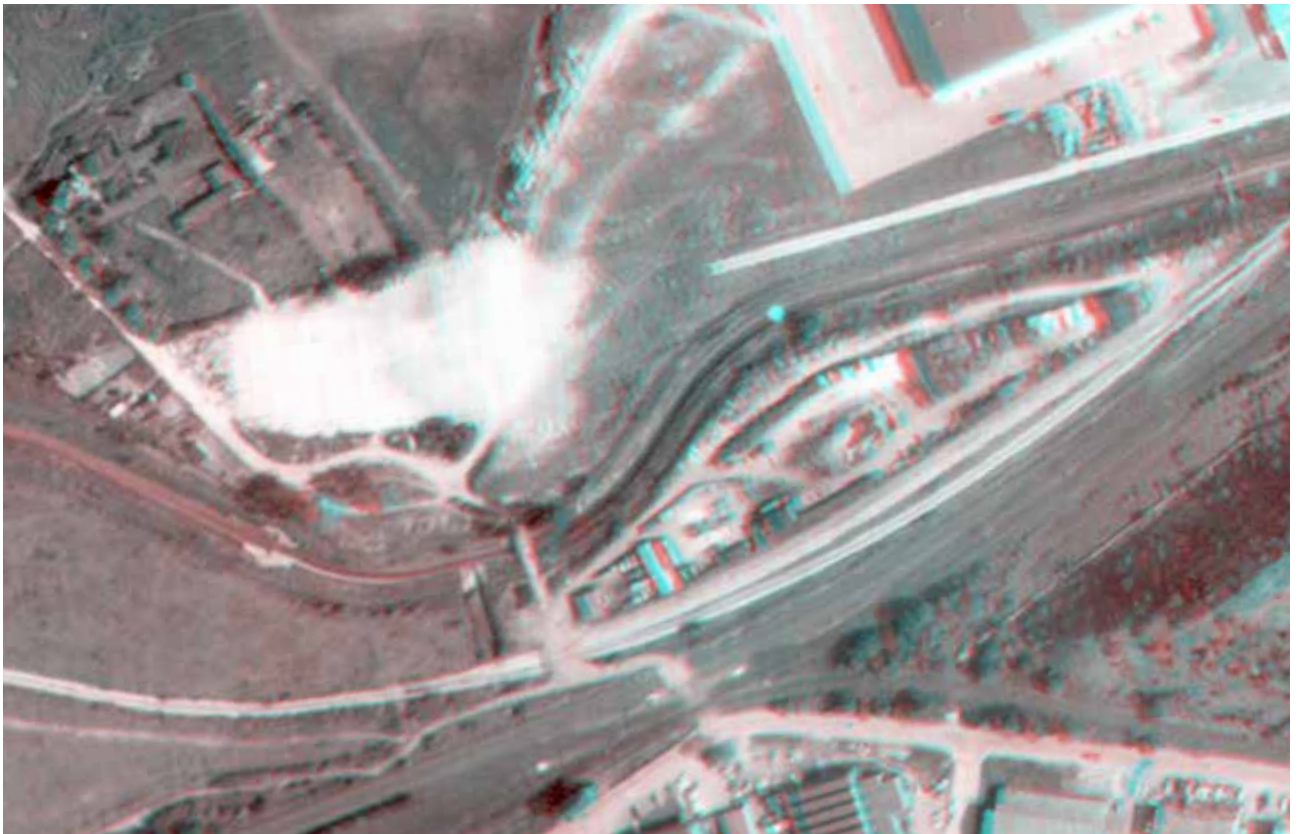


 Auf dem Stereo-Luftbild von 1926 war die Berne, an der die Walkmühle lag, bereits kanalisiert und die Landschaft begann sich grundlegend zu verändern. Von Krupps Hammer steht noch ein ehemaliges Wohnhaus (4) (am Krüppelwalmdach zu erkennen) (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

 1956 war schließlich auch das Wohngebäude abgerissen (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)







 1970 ist dann auch der Bereich von Krupps Hammer vollständig mit Bergematerial überkippt (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

Blick von Norden auf einen tiefen Schacht, der im Rahmen der Bernesanierung durch die Emschergenossenschaft am Rand des Geländes der ehemaligen Walkmühle angelegt wurde. Die kleine Brücke führt über die kanalisierte Berne (Foto: Baoquan Song, 12.02.2022)



## 16 Stadthafen

### Der Hafen in Vogelheim barg einen erstaunlichen Schatz

Als nach wie vor bekanntester Fund Essens und als eines der ältesten Fundstücke des gesamten Ruhrgebietes gilt noch immer die so genannte Vogelheimer Klinge, eine etwa 300.000 Jahre alte Feuersteinklinge der mittleren Altsteinzeit, die aus der Zeit des Präneandertalers stammt.



Sogenannte Vogelheimer Klinge (Foto: Akten der Stadtarchäologie)

In den 1920er Jahren entstand am 45 Kilometer langen, durch Nordrhein-Westfalen führenden und besonders dem Kohletransport dienenden Rhein-Herne-Kanal der neue Stadthafen, bei dessen Bau die berühmte Klinge 1926, angeblich zusammen mit Knochensplittern und dem Fußknochen eines Höhlenlöwen, gefunden wurde. Dieser Knochen ist heute als Leihgabe im Landesmuseum in Bonn ausgestellt. Inventarisiert wurden die wertvollen Fundstücke 1927.

Heute scheint dieser Fundzusammenhang längst nicht mehr so klar. Ralf-W. Schmitz, der im Landesmuseum Bonn tätig ist, hat die Klinge in seiner Magisterarbeit und in seiner Dissertation behandelt. Er stellte nicht nur Gebrauchsspuren fest, sondern hält eine Datierung in das frühe Mittelpaläolithikum (um 300.000 Jahre) nach wie vor für wahrscheinlich. Allerdings gibt es inzwischen auch erhebliche Zweifel an der frühen Datierung der Funde: Erst vor wenigen Jahren haben Untersuchungen für die meisten Knochenfunde der Fundstelle wesentlich jüngere Datierungen geliefert, doch blieben im Bestand, der vom Bau des Hafens stammt, auch einige Stücke,

welche die These einer älteren Datierung unterstützen, erhalten.

Bisher ist nicht eindeutig zu klären, welche geborgenen Objekte zusammengehören, und so gibt es aktuell immer noch Diskussionen um das Alter der Klinge.



Auf einer Schrägaufnahme von 1928 ist das Hafenbecken von Norden, vom Bottroper Hafen aus, fotografiert worden (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

Der Stadthafen Essen am Rhein-Herne Kanal wurde 1934 von der Stadt Essen in Betrieb genommen. An die bedeutende Fundstelle erinnert heute vor Ort nichts mehr.

#### Literaturauswahl:

- G. Bosinski, Die mittelpaläolithischen Funde im westlichen Mitteleuropa. Fundamenta Reihe A, Band 4 (Köln/Graz 1967).
- E. Kahrs, Aus Essens Vor- und Frühgeschichte. Essener Beiträge 64 (Essen 1949) 13.
- D. Hopp, Essen-Vogelheim – die Vogelheimer Klinge. In: H. G. Horn (Hrsg.), Neandertaler und Co. Eiszeitjägern auf der Spur – Streifzüge durch die Urgeschichte Nordrhein-Westfalens. Führer zu archäologischen Denkmälern im Rheinland 4 (Mainz 2006) 145–147.
- R.-J. Prilloff/U. Scheer, Der wiederentdeckte Fußknochen eines Höhlenlöwen aus dem Stadthafen von Essen-Vogelheim. Archäologie im Rheinland 2011 (2012) 47–48.
- J. Richter, Das Paläolithikum in Nordrhein-Westfalen. In: H. G. Horn (Hrsg.), Neandertaler und Co. Eiszeitjägern auf der Spur – Streifzüge durch die Urgeschichte Nordrhein-Westfalens. Führer zu archäologischen Denkmälern im Rheinland 4 (Mainz 2006) 97.
- R. W. Schmitz, Neue Forschungsergebnisse zur frühesten Besiedlung des Ruhrlandes. Jahrbuch Essen 1989 (Essen 1989) 7–12.
- R. W. Schmitz, Neue Forschungsergebnisse zum Mittelpaläolithikum aus den pleistozänen Terrassen des Emschertales. Mitteilungen der Geologischen Gesellschaft Essen 11 (Essen 1989) 48–53.



 Gegenüber dem bestehenden Bottroper Hafen zeigt das Stereo-Luftbild von 1926 den Beginn der Baumaßnahmen am Vogelheimer Hafen (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



1956 sind auf dem Stereo-Luftbild kaum Kriegsschäden am Vogelheimer Hafen zu erkennen (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)




 Das Stereo-Bild von 2020 zeigt regen Betrieb im Stadthafen, zu erkennen an den „flimmernden“ Stellen, die durch Veränderungen zwischen den Aufnahmetagen der Fotos entstanden sind (Foto: Stadt Essen, RVR, 2020, dl-de/by-2-0)



Die von Südwesten her aufgenommene Schrägluftaufnahme von 1926 zeigt das Gelände auf dem kurz darauf die Bauarbeiten für den Binnenhafen begannen. (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

Das Foto vom 29.09.2013 zeigt, von Südwesten aufgenommen, den am Rhein-Herne-Kanal gelegenen Hafen, die darüber führende Brücke der A 42 und dahinter, auf Essener Seite, noch ein riesiges Kohlelager, das aber heute aufgegeben wurde (Foto: Baoquan Song)



## 17 Haus Scheppen

### Wieder „nasse Füße“ durch den Baldeneysee

Im Süden der Stadt Essen entstand in den 1930er Jahren zwischen den Stadtteilen Werden und Kupferdreh durch Aufstauung der Ruhr der Baldeneysee. Zunächst war er als ein Absatzbecken für verunreinigtes Wasser geplant, stellte aber schließlich die Versorgung der wachsenden Essener Bevölkerung mit Frischwasser sicher. Die Bauarbeiten für den See begannen im Juli 1931, 1933 war das Stauwehr fertiggestellt.

Das ehemalige Lehngut der Abtei Werden, das Haus Scheppen, lag ursprünglich am Talausgang des Hesperbaches in der Ruhrniederung. Die Anfänge der Anlage liegen im Mittelalter, sie könnte im 13., spätestens im 14. Jahrhundert erbaut worden sein: 1344 wird sie in einer Urkunde als Besitz eines Gillburg von Scheppen genannt. Im 16./17. Jahrhundert wurde Haus Scheppen zu einer vierflügeligen Anlage ausgebaut. 1932 erwarben die Essener Steinkohlenbergwerke das Anwesen. Der Wohntrakt, einige Stallungen und auch die Kapelle wurden in dieser Zeit zu Wohnzwecken umgebaut und dienten als Unterkunft für Bergleute der nahe gelegenen Zeche Pörtingsiepen (s. Band 1, S. 34 ff.). Durch das Aufstauen des Baldeneysees wurde Scheppen zu einem Wasserschloss und ist seither mit einem künstlichen Grabensystem umgeben.

1944 wurde die Anlage durch Bombentreffer stark beschädigt. Im Frühjahr 2000 rutschten ein circa



1930 noch war das Haus Scheppen bewohnt und lediglich von Feuchtwiesen umgeben (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

20 m langer Teil der Nordwand und Teile des Turms in den Wassergraben.

Dass Haus Scheppen ursprünglich als Wasserburg angelegt wurde, ist zwar anzunehmen, doch noch nicht durch archäologische Untersuchungen belegt. Auf dem Luftbild von 1926 scheinen jedoch noch Geländekanten, vielleicht Überreste verfallener Wassergräben, die die Anlage umgaben, erkennbar zu sein.



Ende der 1930er Jahre stand Haus Scheppen im Wasser (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

Heute ist das Haus Scheppen ein sehr beliebtes Ausflugsziel, das idyllisch am Baldeneysee liegt und in städtischem Besitz. In den durch das Wasser der angestauten Ruhr gefüllten Gräben liegen heute Boote eines Yachtclubs.

#### Literaturauswahl:

K. Gorzny, Ruhrschlösser (Marl 2002) 132.

B. Khil, Haus Scheppen. In: D. Hopp/B. Khil/ E. Schneider (Hrsg.), Burgenland Essen. Burgen, Schlösser und feste Häuser in Essen (Essen 2017) 90–93.

S. Schürmann, Mit den Füßen im Wasser – Haus Scheppen in Essen-Fischlaken wird zur Wasserburg. In: Denkmalpflege im Rheinland, Heft 2, 2008, 68–73.



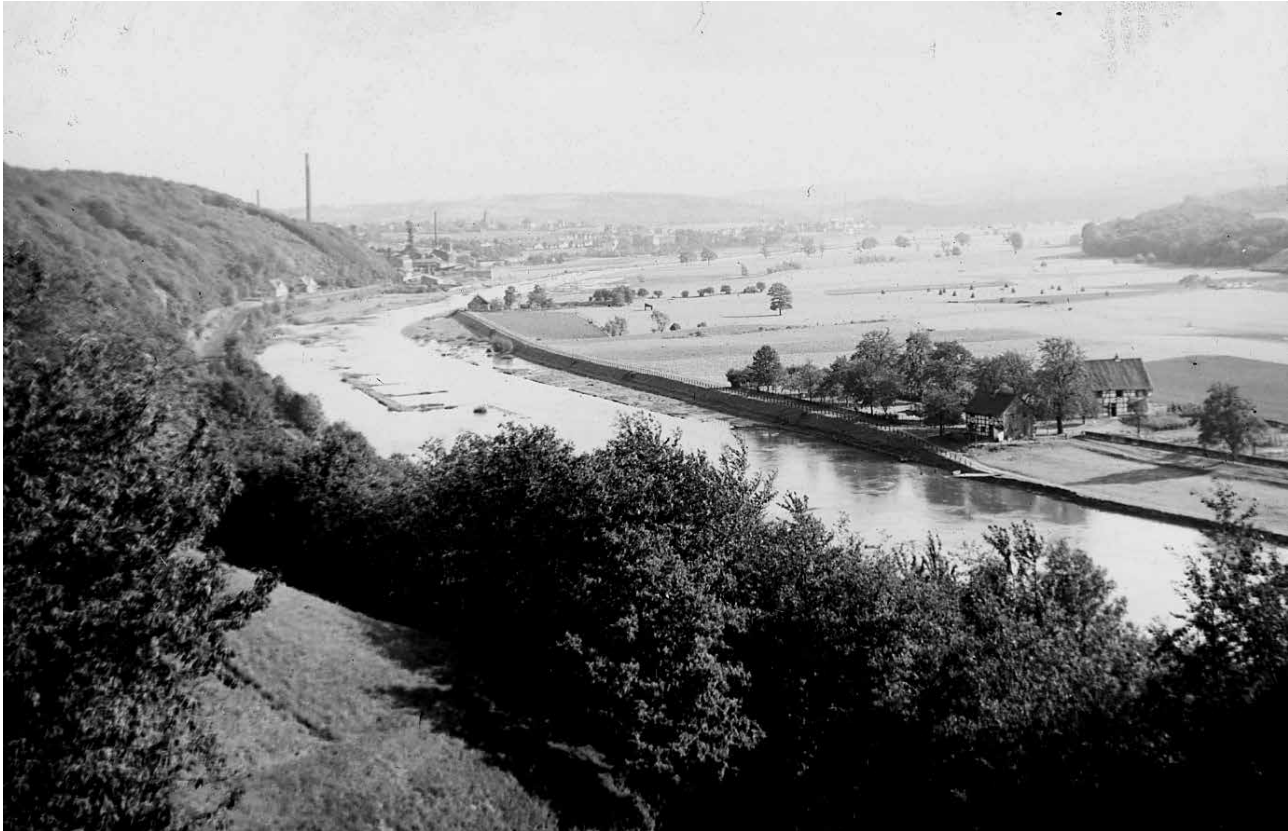
 Das Stereobild, generiert aus Senkrechtaufnahmen von 1926, zeigt den Ruhrverlauf zwischen Heisingen (rechts im Bild) und Fischlaken. Das Haus Scheppen befindet sich links der Bildmitte; in der linken unteren Bildecke ist die Zeche Pörtingsiepen (vgl. Band 1, S. 34 ff.) zu sehen (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)





Das Stereobild, generiert aus Luftbildern von 2020, zeigt den selben Bereich fast einhundert Jahre später. Die einstigen Ruhrauen sind vollständig überflutet, auf beiden Seiten der Ruhr sind kleine Häfen entstanden: der Hafen Weiße Flotte im Nordwesten und der Sporthafen Heisingen im Osten. Und das Haus Scheppen ist nun vollständig von Wasser umgeben. (Foto: Stadt Essen, RVR, 2020, dl-de/by-2-0)





Das Foto von 1926, aufgenommen vom Klosterbusch in Baldeney mit Blick auf Heisingen, zeigt die ehemalige Ruhr. Der heutige Baldeneysee reicht bis zum Wäldchen auf Fischlakener Seite, rechts im Bild. Links oben sind die Schornsteine der Zeche Carl Funke (vgl. Band 1, S. 40 ff.) zu sehen. (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

Haus Scheppen ist heute ein beliebtes Ausflugsziel an der Ruhr (Foto: Baoquan Song, 14.05.2015)



## 18 Phönix-Hütte

### Günstig an Hafen und Eisenbahn gelegen: Die Phönix-Hütte in Kupferdreh

In Kupferdreh bestand in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zum 1. Weltkrieg eine bedeutende Eisenhütte. Später lagen hier die Zeche Prinz Friedrich, nach der das heutige Gewerbegebiet in Kupferdreh benannt ist, und an der Ruhr eine weitere Fabrik. Große Teile der alten Fabrikflächen werden heute von einem modernen Gewerbebetrieb und von einer Wohnsiedlung unterhalb des so genannten Phönixbergs eingenommen.

Im Jahr 1853 begann die Gesellschaft Phoenix, deren Sitz in Eschweiler bei Aachen war, auf der sogenannten Kupferwiese mit dem Bau der Phönixhütte. Zu dieser Zeit befand sich hier schon eine Eisenerzgrube mit zugehörigem Walzwerk. Weiterhin begünstigten ein Ruhrhafen, die nahen Zechen und die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn-Gesellschaft (1828-1863) die Errichtung der Eisenhütte.

1855 entstanden die ersten Arbeiterhäuser. Kurz darauf wurde der Deilbach umgeleitet und an seiner Einmündung in die Ruhr zugeschüttet, so dass der Ruhrhafen verlandete. Die in der Hütte verarbeiteten Roherze stammten zunächst aus der näheren Umgebung, so beispielsweise aus Velbert, später wurden sie aus anderen Gruben, zum Beispiel an Rhein und Mosel, bezogen. In der Phönixhütte wurde bis 1914 Eisen produziert.

1920 wurde der Förderschacht Prinz Friedrich abgeteuft, der 1923 in Betrieb ging und in den 1970er Jahren verfüllt wurde.

Bei Bodeneingriffen, die zur Renaturierung und zur heutigen, neuen Gestalt des Deilbaches führten sowie beim Neubau der S-Bahn-Strecke wurden im letzten Jahrzehnt immer wieder Anschüttungen, die unter anderem mit den Produktionsabläufen der alten Eisenhütte in Zusammenhang gebracht werden können, beobachtet.

Von der einst bedeutenden Eisenhütte sind heute obertägig keine Spuren mehr erhalten geblieben. Der Deilbach mündet heutzutage in den Baldeneysee.

#### Literaturauswahl:

J. R. Busch (Hrsg.), Kupferdreh und seine Geschichte als Teil der Ruhr. 2010 Kulturhauptstadt Europas (Essen 2008) 117-120.


F. Schäfer/O. Kirchner, Kupferdreh auf Kohle und Stein (Essen 1983).

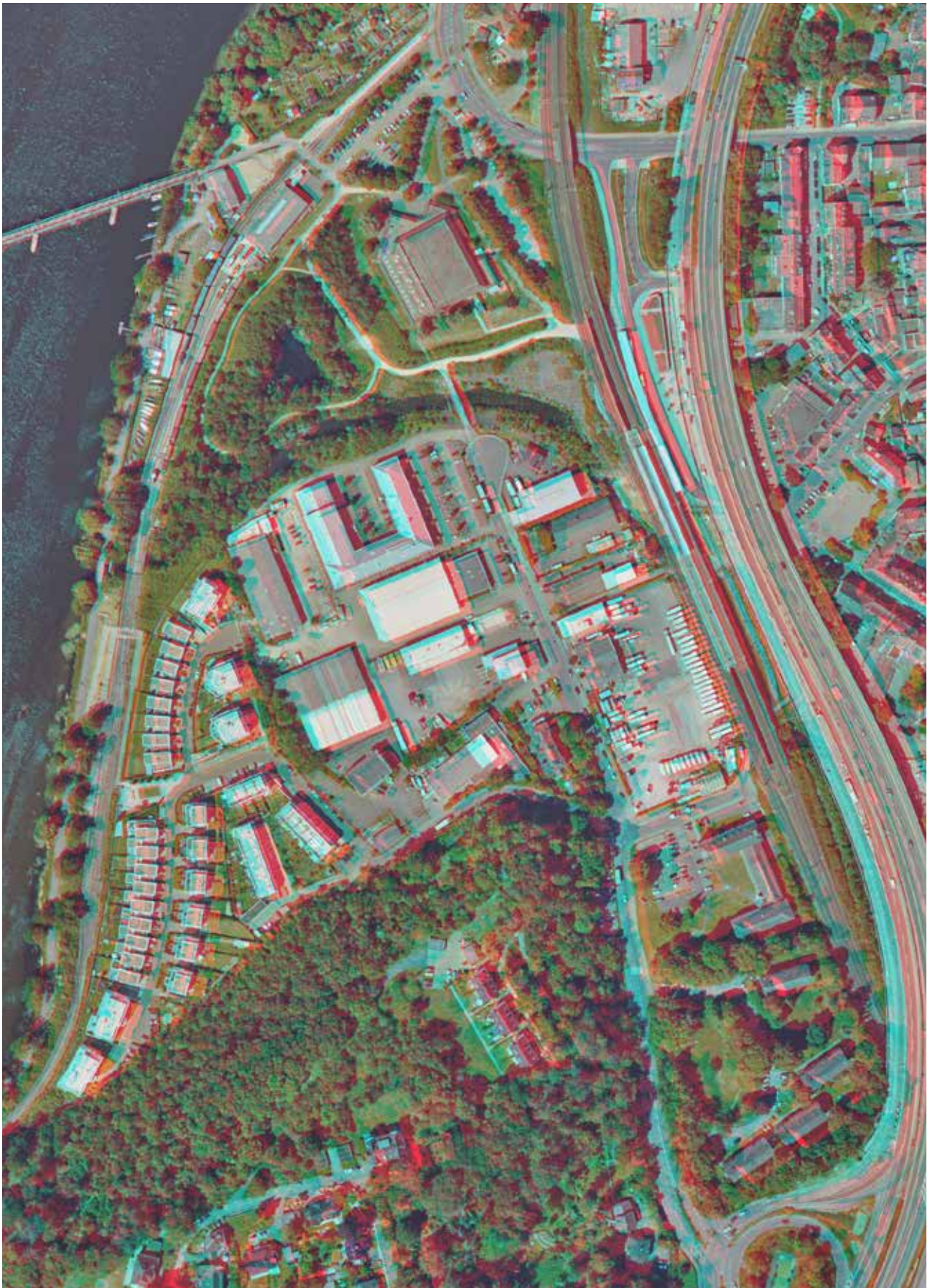
<https://www.kuladig.de/Objektansicht/A-KL-20090610-0007> (zuletzt abgerufen am 15.07.2022).



Das Schrägluftbild von 1926 zeigt unter anderem die an der Ruhr gelegene Phoenix-Hütte von Süden her mit Kupferdreh im Hintergrund und der Dilldorfer Höhe am unteren Bildrand (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



 Das Stereo-Luftbild von 1926 zeigt das alte Industriegebiet. Etwa in der Bildmitte befindet sich der Standort der ehemaligen Phönixhütte. Daneben sind unter anderem die Zeche Prinz Friedrich, Eisenbahngleise und die Einmündung des Deilbaches in die Ruhr zu sehen (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



🕶️ 2020 bestehen eine neue Wohnsiedlung und ein Gewerbegebiet (Foto: Stadt Essen, RVR, 2020, dl-de/by-2-0)



Blick von Südwesten auf den Phönixberg, die Wohnsiedlung und das Gewerbegebiet Prinz Friedrich (Foto: Baoquan Song, 09.08.2021)

Südlich der Ruhr, am Phönixberg gelegen, entstanden vor wenigen Jahren eine Wohnsiedlung und moderne Betriebsgebäude. Auch der Deilbach wurde in Abschnitten renaturiert, wie links auf dem Luftbild von 05.03.2022 zu sehen ist (Foto: Baoquan Song)



## 19 Flughafen

### Ein Flugplatz mit Vorgeschichte

Anfang des 20. Jahrhunderts prägten im Essener Westen, im Umfeld Flughafen Essen-Mühlheim, welcher um 1925 entstand, noch große Ackerflächen das Landschaftsbild. Aus heutiger Sicht ist es erstaunlich, dass dieser Bau des einzigen Flughafens auf Mülheimer und Essener Stadtgebiet bereits archäologisch begleitet wurde: Die Bauarbeiten an dem Flugplatz, für den das Gelände planiert werden musste, waren auch für die damalige Zeit eine große logistische Herausforderung, so dass „bis zu [...] 1400 Notstandsarbeiter [...] täglich beschäftigt“ waren, wie Ernst Kahrs, vor dem 2. Weltkrieg Leiter des Ruhrlandmuseums (heute Ruhr Museum) zu berichten wusste.

Es ist mehr als verständlich, dass bei derartig großflächigen Baumaßnahmen noch nicht an eine planmäßige Ausgrabung des Fluggeländes zu denken war, zumal die Arbeiten, wie Berichten zu entnehmen ist, in großer Eile stattfanden, und zum Teil an räumlich sehr weit entfernten Plätzen gleichzeitig gearbeitet werden musste. So waren die Reste eines Urnengräberfeldes, die man fand und die Spuren einer vermuteten, vorgeschichtlichen Siedlung immerhin etwa 700 m voneinander entfernt. Von den zahlreichen Urnengräbern, von denen zumindest einige ehemals unter Grabhügeln lagen, sind die meisten Funde

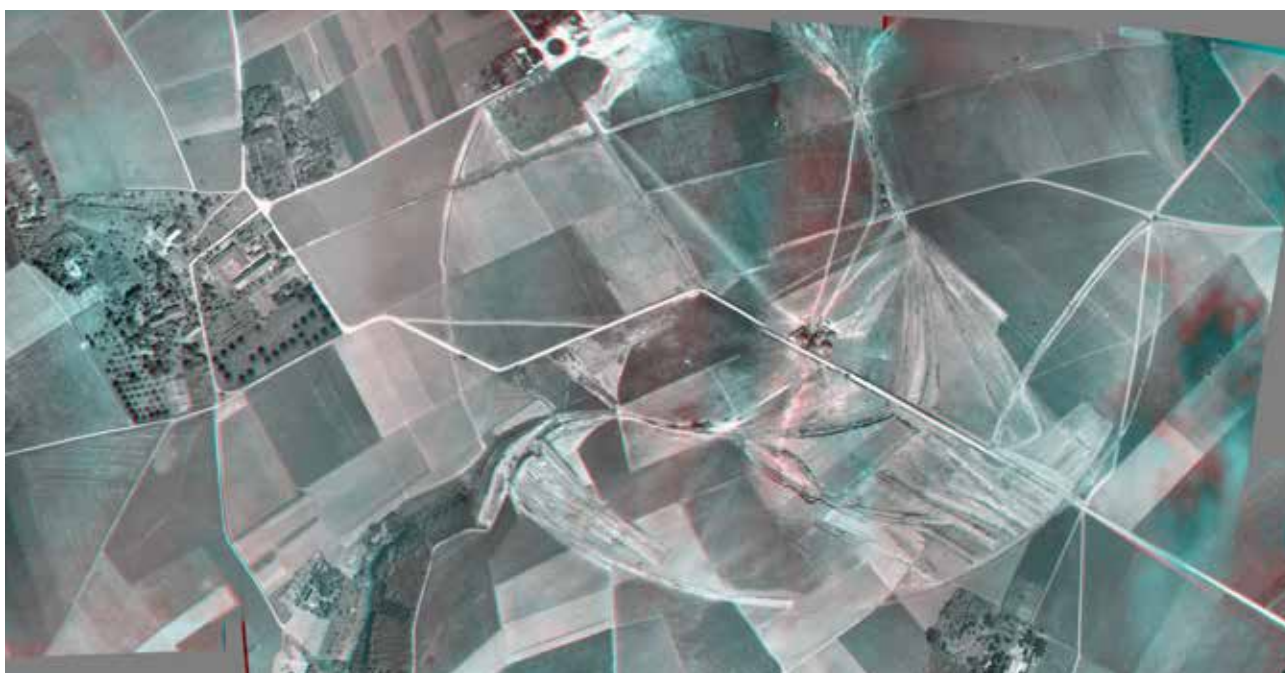
im Kriege verlorengegangen. Von diesen Untersuchungen und der Ausgrabung der Siedlung liegen heutzutage praktisch keine Grabungsunterlagen mehr vor. Bedingt durch die Vorgehensweise und die eingeschränkten Möglichkeiten vor Ort waren von der Siedlung keine Hausgrundrisse mehr festzustellen. Die geborgenen Keramikscherben wurden an das Ende der Bronze- und den Beginn der Eisenzeit datiert. Zusätzlich wurden aber auch Funde anderer Zeitstellungen, so zum Beispiel aus der Jungsteinzeit, geborgen.




Auswahl der beim Bau des Flughafens Essen-Mülheim entdeckten Funde (Foto: Akten der Stadtarchäologie)

#### Literaturauswahl:

- C. Brand/D. Hopp, Essen von den Anfängen bis zum Mittelalter. Katalog der vor- und frühgeschichtlichen Funde. Beihefte zu Archäologie und Geologie in Rheinland und Westfalen 4 (Gelsenkirchen 1995) 41, Nr. 79.
- D. Hopp, Berichte zu archäologischen Beobachtungen: 8. Katalog vorgeschichtlicher Fundstellen in Essen. Essener Beiträge 106 (Essen 1994) 114, Nr. 1.
- E. Kahrs, Aus Essens Vor- und Frühgeschichte, in: Beiträge zur Geschichte von Stadt und Stift Essen 64 (Essen 1949) 32.
- E. Schumacher, Die Bronzezeit im westlichen Industriegebiet. Beiträge zur Geschichte von Stadt und Stift Essen 103 (Essen 1989/90) 17, 25.



 Senkrechtaufnahme des abgesteckten, zukünftigen Areals des Flughafens 1926. Sie zeigt den Beginn der Erdarbeiten, besonders von Planierungsarbeiten, in der nord- und südlichen Hälfte des Flughafenareals. Hierbei fanden archäologische Untersuchungen statt (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



 Das Stereo-Luftbild von 1956 zeigt das Areal des Flughafens nach dem 2. Weltkrieg mit der befestigten mittleren Landebahn; zwei geplante diagonale Pisten lassen sich erahnen (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

 Das Stereo-Luftbild von 1986 zeigt das Areal des Flughafens wie es auch heute noch aussieht. Von den drei geplanten Landebahnen existiert nur die mittlere (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)







Blick auf den Flughafen von Nordosten, von Haarzopf aus. Gut zu erkennen ist das kreisförmige Flughafengelände, die Landebahn, das Zeppelinzelt und die Flugzeughalle (Foto: Baoquan Song, 12.02.2022)

Blick auf den Flughafen von Nordwesten. Links oben ist der große Parkplatz an der Lilienthalstraße zu sehen (Foto: Baoquan Song, 22.05.2022)



## 20 Großparkplatz

### Beim Bau des Großparkplatzes an der Lilienthalstraße...

Anfang des neuen Jahrtausends entstanden in Haarzopf, unweit des Flughafens Essen-Mülheim, ein Großparkplatz und ein riesiger Erdgasspeicher. Das nach Nordwesten mäßig fallende, zuvor vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Gelände grenzt - nur durch die Lilienthalstraße getrennt - östlich an den in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts erbauten Flughafen Essen-Mülheim an. Bei dessen Bau wurden unter anderem auch Urnengräber, die wahrscheinlich unter Grabhügeln lagen, gefunden.

Jene Bronze- oder eisenzeitliche Gräberfelder mit Kreisgräben und anderen, die Grabhügel umgebenden Gräben, sind im Ruhrgebiet immer noch selten. Vor allem die intensive Nutzung der Böden, insbesondere durch die Landwirtschaft, trug viel zu deren Zerstörung bei.

Bei der Begleitung der Baumaßnahme durch die Stadtarchäologie konnten Gräber erkannt werden, die durch intensiven Ackerbau und Erosion weitgehend zerstört waren. Insgesamt konnten zwar zwölf Grabreste beobachtet werden, doch wegen

der schlechten Erhaltung ließen sich kaum Aussagen über die genaue Art der Bestattung gewinnen. Holzkohlefritter und vereinzelte Tonscherben in der Grabenverfüllung stehen möglicherweise im Zusammenhang mit religiösen Vorstellungen, beispielsweise Trankopfern oder Totenfeuern, die am Grabhügel stattfanden.

Die geborgenen Grabgefäße waren handgemacht und datieren in die Eisenzeit, wahrscheinlich nach Hallstatt C bis Latène B (ca. 700 bis 400 v. Chr.).

#### Literaturauswahl:

- H. Brink-Kloke/J. Meurers-Balke, Siedlungen und Gräber am Oespeler Bach (Dortmund) – eine Kulturlandschaft im Wandel der Zeiten. Germania 81, 2003, 47-146.
- D. Hopp (Hrsg.), Das metallzeitliche Gräberfeld an der Lilienthalstraße. Visualisierung der Untersuchungsergebnisse. Berichte aus der Essener Denkmalpflege 3 (Essen 2011).
- M. Desittere, De Urnenveldenkultuur in het gebied tussen Neder-Rijn en Noordzee (Periodes Ha A en B). Dissertationes archaeologicae Gandenses 11 (Brugge 1968).
- W. Kersten, Die niederrheinische Grabhügelkultur. Bonner Jahrbücher 148, 1948, 5-80.
- T. Ruppel, Die Urnenfelderzeit in der niederrheinischen Bucht. Rheinische Ausgrabungen 30 (Köln 1990).



2002 wurden die Baumaßnahmen archäologisch begleitet. Bei den Untersuchungen wurden Reste von Hügelgräbern gefunden (Foto: D. Hopp)

rechts:



Das Stereo-Luftbild von 1956 zeigt die landwirtschaftlich genutzte Fläche neben dem Flughafen (oben links im Bild. Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)

Heute besteht auf dem Areal an der Lilienthalstraße ein Großparkplatz und es befindet sich hier ein riesiger Erdgasspeicher (Foto: Baoquan Song, 12.02.2022)



# 21 A 40

## Eine von vielen und doch eine besondere Straße – der Ausbau der A 40

Bereits der steinzeitliche Mensch folgte den Spuren seiner Jagdbeute auf Wegen, die durch die jährlichen Tierwanderungen vorgegeben waren. Das Wissen um diese Nahrungsquellen, von Wasserstellen und den Orten, an denen benötigte Rohstoffe zu finden waren, war überlebenswichtig.

Im Laufe der Zeit spielte der Austausch von Waren eine immer größere Rolle und es entstanden Wegenetze, von denen viele über Jahrhunderte genutzt wurden. Einer dieser uralten Handelswege ist der Hellweg, der auch durch die Essener Innenstadt führte.

Die Industrialisierung erzwang im 19. Jahrhundert unter anderem den Ausbau der Wegenetze, die in Konkurrenz zu den Eisenbahnen sowie den schiffbar gemachten Flüssen und neuen Kanälen ebenfalls neu entstanden.

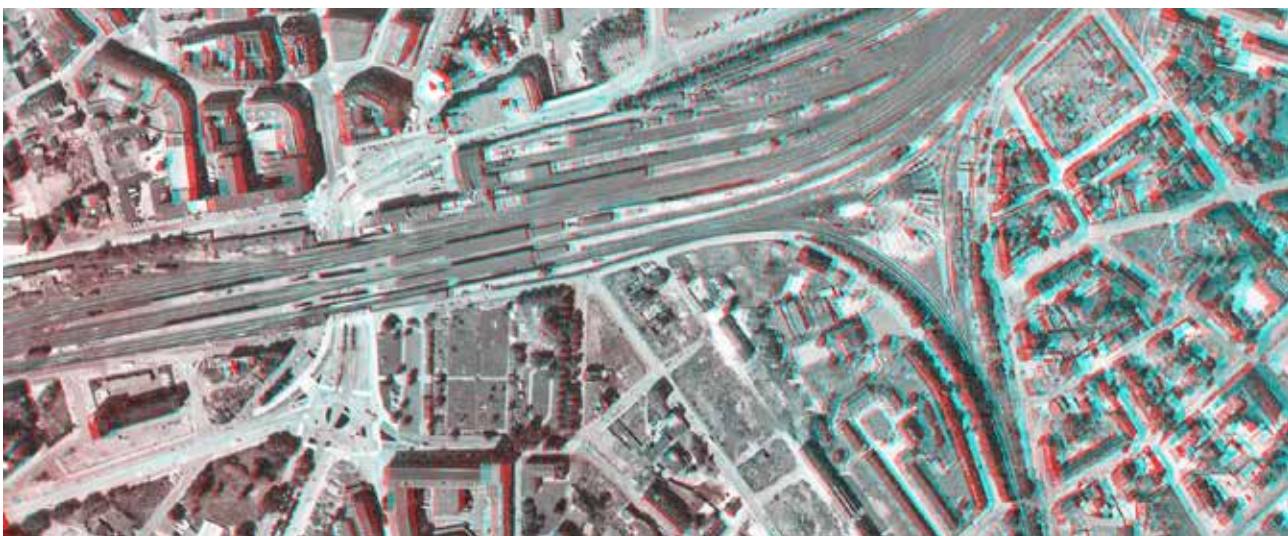
Etwa seit den 1930er Jahren fuhren verstärkt Nutzfahrzeuge mit Dieselmotoren über die befestigten Straßen, während es zuvor Automobile mit Ottomotoren beziehungsweise noch früher mit Dampfkraft oder Elektromotoren betriebene Autos waren.

Im Verlaufe der 1930er Jahren erfolgte der Ausbau der Autobahnen auch mit der Absicht, Truppen schnell verlegen zu können.

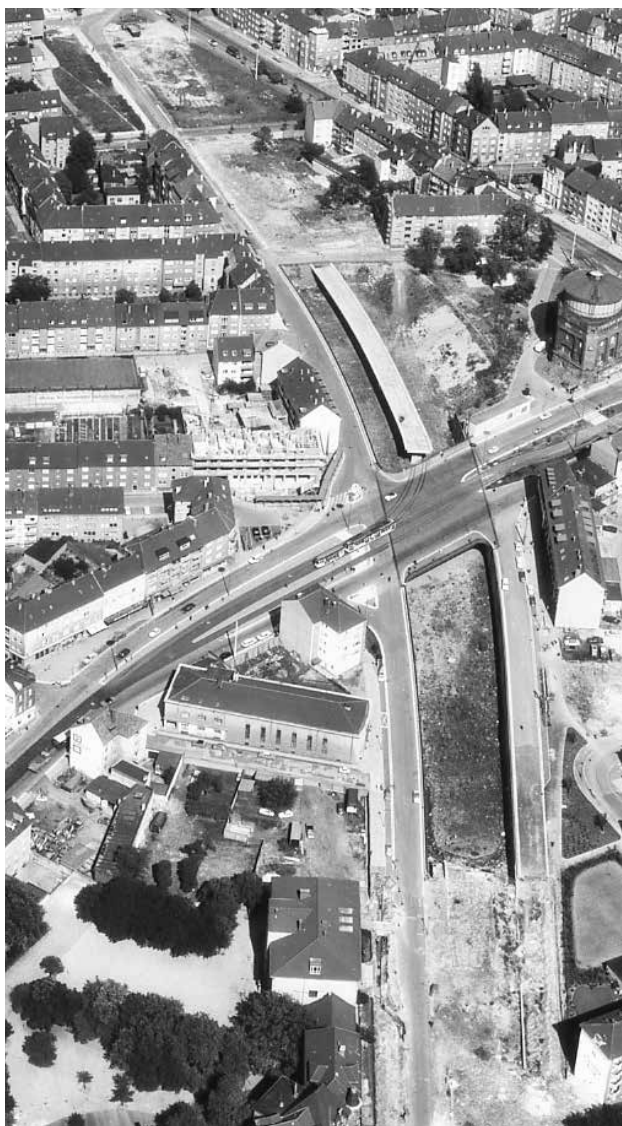
Eine der vielen neuen Straßen, die A 40, folgt, wie oben angedeutet, in ihrem Verlauf zwischen Duisburg und Dortmund etwa dem Hellweg. Dieser ist eine der ältesten und bedeutendsten Handelsstraßen Europas. Er ist somit ein Vorläufer und damit auch ein Vorbild für die in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts ausgebauten Autobahnen im Ruhrgebiet. Erst 1970 entstand in Essen, unweit des Hauptbahnhofs, der damals größte Straßentunnel Deutschlands, der entlang der Essener Innenstadt führt.



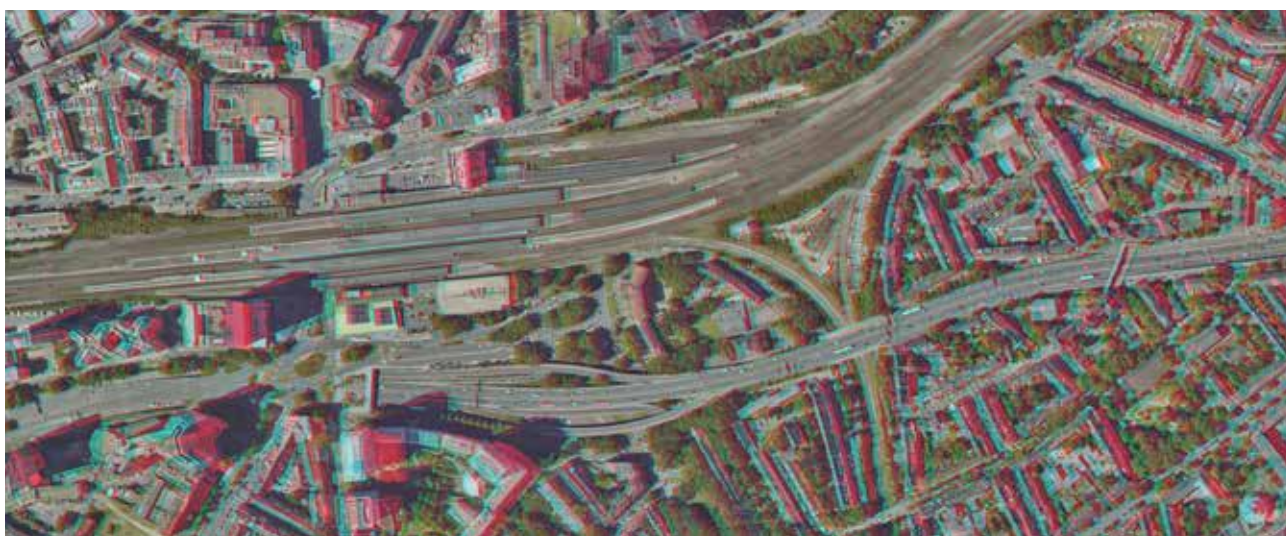
Historische Fotomontage 1969: Bau und Planung der A40 (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)




1956 existierte die A 40, die erst in den 1960er Jahren gebaut wurde, noch nicht. Das Stereo-Luftbild zeigt in der linken Bildhälfte den Hauptbahnhof (Foto: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



Die A 40 (damals B 1/A 430) während des Baus und kurz nach ihrer Fertigstellung um 1970. Blick von Westen auf die Unterführung der Steeler Straße. (Fotos: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster)



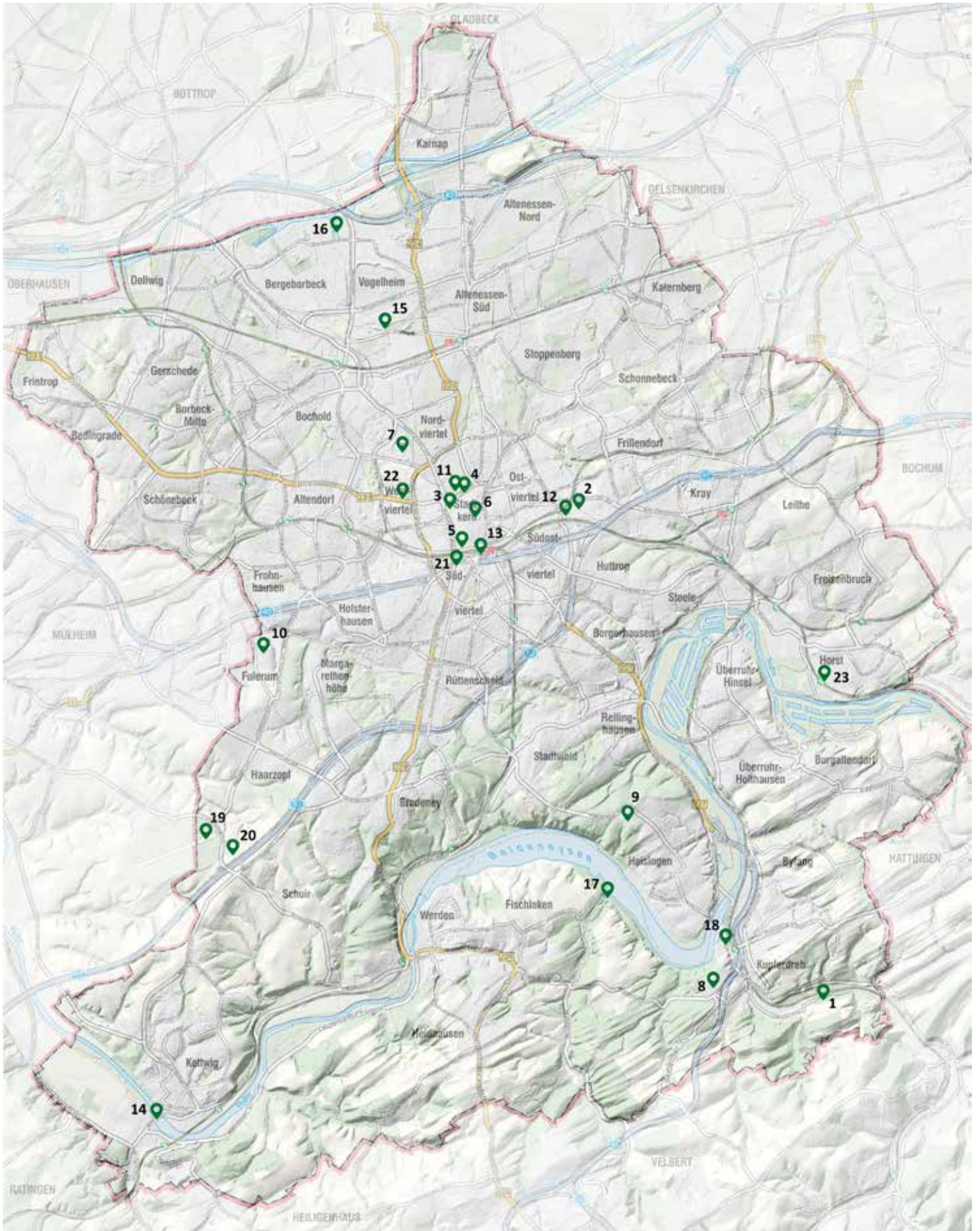
 2020 ist die A 40 zu einer der wichtigsten Verkehrswege im Ruhrgebiet avanciert (Foto: Stadt Essen, RVR, 2020, dl-de/by-2-0)



Blick auf den Hauptbahnhof und die südlich davon, zum Teil unterirdisch geführte, A 40 (Foto: Baoquan Song, 24.04.2014)

2010 war das Ruhrgebiet Kulturhauptstadt Europas. Als eines der bedeutendsten Ereignisse dieses Jahres ist das Still-Leben auf der A 40 in die Geschichte eingegangen. Es gilt bis heute als das größte Straßenfest der Welt (Foto: Baoquan Song, 18.07.2010)





Übersichtskarte im Maßstab 1:90.000 (Karte: Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster, Schummerung: Geobasis NRW)

