Walter Buschmann

**Das Rheinische Revier als Denkmallandschaft der Industriekultur (Köln, 24.10.22)**

Zunächst herzlichen Dank an das Veranstaltungsteam für die Einladung zu dieser Tagung. Ich folge bei der Darstellung in wesentlichen Zügen ohne Vollständigkeitsanspruch dem 2008 vom LVR-Denkmalamt herausgegebenen Band über den Braunkohlenbergbau im Rheinland.

**Die Anfänge**

Auch wenn Braunkohle wohl schon bei den Römern im Rheinland bekannt war, brauchte die dieses Mineral im Gegensatz zu den Metallerzen und der Steinkohle lange bis es sich als Wertstoff durchsetzte. Ende des 18. Jahrhunderts mehren sich die Schrift- und Planquellen über einen Bergbau in Kuhlen, einer Vorform des Tagebaus. Schauplätze dieses Bergbaus im rheinischen Revier waren die Hänge der Ville, eines Höhenzuges westlich von Köln. Vorindustrielle Boden- oder gar Bauzeugnisse sind hier nicht erhalten geblieben.

**Brikettfabriken**

Die Geschichte des industriellen Braunkohlenbergbaus beginnt mit der Adaption der 1857 erfundenen Brikettpresse für die Verhältnisse der rheinischen Braunkohle. Brikettfabriken entstanden seit den 1870er Jahren an der Nabelschnur der frühen Braunkohlenindustrie entlang der Eifeleisenbahn von Köln nach Trier. Eine Seengruppe zwischen Hürth, Brühl und Erftstadt mit ihren Restlöchern der Tagebaue zeugt noch davon.

Bauliche Zeugnisse sind nicht erhalten. Für die nachfolgende Periode ab 1900 stehen die Fabriken Carl und Wachtberg in Frechen.

Die **Fabrik Carl** entstand in einem ersten Bauabschnitt 1905 und 1906 mit sieben Röhrentrocknern und sieben Pressen. Ein großzügiger Ausbau brachte 1930 der Bau der Fabrik II. Nach Stilllegung 1996 erfolgte für einen ausgewählten Gebäudebestand die Eintragung in die Denkmalliste. Durch den Ausbau für Wohnungen konnte leider nicht die technische Ausstattung, wohl aber ein größerer Gebäudebestand erhalten werden.

Etwa auf die gleiche Entstehungszeit geht die **Fabrik Wachtberg** zurück. In der erhaltenen Zeile der Trocken- und Pressenhäuser ist die Fabrik II, 1906 bis 1908 entstanden, die Urzelle. Es folgten Erweiterungen 1909-11, 1920 und 1928. Im Trocken- und Pressenhaus sind über 20 Brikettpressen mit zugehörigen Röhrentrockner erhalten. Die Gesamtanlage mit mehreren Gebäuden wurde mit dieser Ausstattung als denkmalwert eingestuft und steht inzwischen auch in der Denkmalliste.

Für die Fabrik **Fortuna-Nord** lieferte der renommierte Industriearchitekt Werner Issel die Pläne. Die Anlage entstand im wesentlichen in zwei Bauabschnitten. Beeindruckend sind auch hier die Pressensäle mit 16 und 12 Elektropressen. Pressen und Antriebsmotoren, hier auf zwei Ebenen untergebracht, sind durch Transmissionsriemen miteinander verbunden, die Schwungräder der Pressen in schwarz-glänzenden Stahlblech-Einhausungen eingefasst. Die Fabrik steht einschließlich technischer Ausstattung unter Denkmalschutz.

Konzipiert noch vor dem Ersten Weltkrieg entstand die **Fabrik Berrenrath** im Kriegsjahr 1917. Die Fabrik wird baulich und technisch stark durch die Ausbaustufe 1937-39 geprägt. Sie sollte das Hydrierwerk in Wesseling mit Kohle beliefern. Die alte Fabrik wurde ergänzt durch ein neues Trockenhaus, da die Reaktoren in Wesseling nur einen Wassergehalt von 5% verkraften konnten. Dem Trockenhaus vorgelagert ist die Verladung, um die getrocknete Kohle mit den Zügen der Querbahn nach Wesseling transportieren zu können. Im Pressenhaus ist ein reichhaltiger Bestand von Elektro-Brikettpressen unterschiedlicher Herkunft und Alters erhalten.

Das **Hydrierwerk Wesseling** entstand 1938-41 direkt am Rhein nach Plänen von Werner Issel. Bauten und Anlagen, besonders die Hochdruckkammern und das Kompressorenhaus blieben erhalten, weil Shell die Fabrik nach dem Krieg übernahm und bis heute weiternutzt. In den 18 Meter hohen zylinderförmigen Hochdruckkammern, gefertigt mit 23 cm Wandstärke aus Spezialstahl wurde die Braunkohle unter hohem Druck und Temperaturen zur Umwandlung in Benzin verflüssigt. Besonders beeindruckend ist auch die 223 Meter lange Kompressorenhalle mit ursprünglich 12 „Einheitsverdichter“. Das Innere der Halle vermittelte jene überwältigende Eindrücklichkeit, die den Besucher noch heute in der Gebläsemaschinenhalle der Hütte Völklingen oder in der Kompressorenhalle der Kokerei Hansa in Dortmund empfängt.

Nach den seit 1910 in mehreren Stufen entstandenen Fortuna-Kraftwerken bei Bergheim, von denen keine Reste erhalten sind, leutete das von RWE ab 1913 gebaute, spektakuläre **Goldenberg-Kraftwerk** in Hürth eine neue Entwicklungsstufe im Kraftwerksbau. Das Kraftwerk wurde im Zweiten Weltkrieg stark zerstört, so dass nur noch wenig von der Architektur und der Technik aus der Vorkriegszeit zeugt. Es wurde nach 1945 ein Ort folgereicher technischer Innovationen im Rheinischen Revier, die wesentlich auch die Denkmaleigenschaft des Kraftwerks prägen. Der Ausbau zum Hochdruckkraftwerk erfolgte in den Jahren 1952-54. In das vereinfacht wiederaufgebaute Maschinenhaus wurden nun 100 MW-Turbosätze eingebaut. In neuen Kesselhäusern entstanden leistungsstarke Staubfeuerungskessel. Das Kraftwerk ist samt Kessel und Turbosätzen in die Denkmalliste eingetragen.

Das **Kraftwerk Frimmersdorf II**, 1953 – 1965 in mehreren Bauabschnitten entstanden, war das Haupt-, Staats- und Prunkstück des rheinischen Kraftwerksbaus. Das betraf die Technik mit den 100, 150 und 300 MW Turbosätzen und den Staubfeuerungskesseln, wie auch die architektonische Umsetzung durch die RWE-Bauabteilung in Essen unter Fritz Börnke. Höhepunkte in der Architektur ist die fein ausgewogene kubisch geformte Südfront der Kraftwerksbauten. Frimmersdorf II setzte sich damit in der Einstufung als Denkmal durch gegen die aus der gleichen Entwicklungsphase stammenden Kraftwerke Niederaußem und Weisweiler.

**Schaufelradbagger 255**

Die immer größer werdenden Kraftwerke verlangten nach einer Steigerung der Fördererträge. In den Jahren 1948 und 1949 reifte die Entscheidung für die Anlage der Tief-Tagebaue unter Einsatz neuer, leistungsstarker Fördergeräte. Als Ersatz für die bis dahin fast ausschließlich verwendeten Eimerkettenbagger, war die im Rheinland seit 1916 bei der Maschinenfabrik Humboldt in Köln-Kalk mitentwickelte Technik der Schaufelradbagger unverzichtbar. Abweichend von den in Mitteldeutschland bereits üblichen Bauformen, wurden die rheinischen Bagger in „Turmbauweise“ erstellt. An den über dem Führerhaus sich erhebenden Pylone waren mittels Schrägseile das Schaufelrad beweglich aufgehängt. Der als denkmalwert eingestufte Bagger 255 war das Pionierbauwerk dieser Entwicklung. Er stand zunächst im Tagebau Fortuna-Garsdorf und wurde später im Tagebau Inden im Westrevier eingesetzt.

Die im Rheinland entwickelte Abbau- und Fördertechnik war weltweit führend und etablierte sich überall als „rheinische Tagebautechnik“. Die Schaufelradbagger entwickelten sich zu den größten fahrbaren Maschinen der Welt.

**Eisenbahnen und Häfen**

Überall in den Montanrevieren der Welt spielt der Transport von Schüttgütern eine entscheidende Rolle für deren Leistungskraft.

Der bereits erwähnten Eifelbahn aus der Zeit um 1870 folgte 1893 die erste Ausbaustufe der **Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE).** Der Güterverkehr endete zunächst 1893 am Bahnhof Köln-Ehrenfeld und dem dortigen Anschluss an die Eisenbahn-Hauptstrecke Köln-Aachen. Schon diese Bahn hatte eine deutliche Auswirkung auf die Entwicklung der Frechener Gruben, darunter Carl und Wachtberg. 1923-25 wurde der Kölner Streckenteil verlängert, so dass die Bahn nun ringförmig um Köln herum führte bis zum gleichzeitig mit einem ersten Becken erbauten Hafen in Niehl.

Die 1900 bis 1901 und 1908 entstandene **Querbahn**, nach der Eifeleisenbahn die zweite Trasse des Südreviers war besonders wichtig, weil damit der **Rheinhafen in Wesseling** und Köln-Godorf für die Gruben auch in Hürth erschlossen wurde. Hürth-Knapsack unter anderem mit den Gruben und Fabriken Vereinigte Ville und Berrenrath und dem Kraftwerk Goldenberg konnte sich damit zu einem Schwerpunkt der Braunkohle, seiner Veredelung und daraus gewonnener Energie entwickeln. Die Querbahn war auch ein maßgebliches Element der technischen Infrastruktur für die Verbindung zwischen der Braunkohle und dem am Rhein in Wesseling gebauten Hydrierwerk.

Die **Nord-Süd-Bahn** entstand im Zusammenhang mit den Tief-Tagebauen und Kraftwerken der Nachkriegszeit. Die zweigleisige Bahn verband auf 31km Länge als sogenannte Sammelschiene die großen Gruben, Kraftwerke und Brikettfabriken entlang der Erft.

**Verwaltungsbauten**

Ursprünglich gab es in allen Revierteilen Verwaltungsbauten des Braunkohlenbergbaus. Davon sei hier aus Zeitgründen nur das finale, den Konzentrationsprozess in der Braunkohle zeigende Hauptverwaltung im äußeren Grüngürtel von Köln genannt. Das Gebäude zeigt noch Elemente des in Köln stark vertretenen Brutalismus, bringt aber auch mit der leicht wirkenden Tablarstruktur der Geschosse eine interessante Variation des Themas.

**Ein Erhaltungskonzept**

Mit dem bevorstehenden Ende des fossilen Zeitalters - zumindest was die Förderung der Rohstoffe angeht - stellt sich zunehmend die Frage nach deren angemessener Geschichtsüberlieferung auch im Bild der Landschaften und Städte. Diese Epoche der Menschheitsgeschichte mit ihren Nachteilen der Klimaschäden, Kultur- und Landschaftszerstörung sowie Umsiedlungsleid aber auch den Vorteilen der Brennstoff- und Energieversorgung sowie der Schaffung von Lohn und Brot für die Menschen der Region und ihren Zuwanderern ist zu bedeutend, als das sie nur digital oder abgesondert in Museen präsentiert wird.

Im Rheinischen Revier wäre besonders die noch an mehreren Objekten überlieferte Einheit von Architektur und technischer Ausstattung hervorzuheben. Deren Erhaltung verdient besondere Beachtung. Darauf ist ein schon mehrfach präsentiertes Erhaltungskonzept ausgerichtet mit dem Kraftwerk Frimmersdorf II als Zentralpunkt, und den Brikettfabriken Fortuna-Nord, Berrenrath, Wachtberg und dem Goldenberg-Kraftwerk als weitere Bestandteile. Notwendig wäre hier eine Herausnahme der sensiblen Bereiche in der jeweiligen Anlage aus den Umnutzungsansprüchen von Investoren. Das Kraftwerk Weisweiler sollte dabei sein, weil dort sinnvoll der Schaufelradbagger 255 aus dem nahegelegenen Tagebau Inden herausgefahren und auf der Fläche zwischen Autobahn A 1 und dem hoffentlich durch Umnutzung bewahrten historischen Maschinenhaus des Kraftwerks aufgestellt werden könnte. Das Westrevier würde damit ein anspruchsvolles Intro in die geschichtliche Dimension des Reviers liefern mit den Hauptwerken in den Revierteilen an der Erft.

Mit Erhaltung des Baggers 255 und der technischen Ausstattung in den erwähnten Objekten kann nicht nur deren teils enorme technikhistorische Bedeutung überliefert werden, sondern auch in optimaler Weise die Geschichte der Arbeits- und Produktionsverhältnisse. Der rheinische Braunkohlenbergbau gehörte über zwei Jahrhunderte hinweg zur Geschichte vieler hunderttausender Menschen im Revier. Die Erforschung und anschauliche Präsentation dieser Geschichte begründet auch den sicher nicht geringen finanziellen Aufwand für die Realisierung des hier vorgestellten Erhaltungskonzepts.