

ZECHEN FÜRST-LEOPOLD-1/2 IN DORSTEN-HERVEST, HALTERNER-STRASSE

Geschichte

Vorbereitung und Teufen

Bei einer Tiefbohrung in etwa 600,-m Tiefe stößt die Fürst Salm-Salm'sche Generalverwaltung im Jahre 1902 auf Kohle und legt für „Fürst Leopold 2“ die Steinkohlemutung ein. Die Grubenfelder 1 und 3 werden im Jahre 1906 an die Gewerkschaften Fürst Leopold 1, 2 und 3 verliehen. Kurz darauf übernahm die Gelsenkirchener Bergwerks AG Consolidation die Gewerkschaften, sowie die Grubenfelder 4-10. Im Jahre 1910 wurden für die Gewerkschaft Fürst Leopold alle 10 Felder zum 21,2 km² großen Grubenfeld „Fürst Leopold 1“ zusammengefasst. Im November 1910 beginnen die Teufarbeiten zunächst für den Schacht Fürst Leopold 1, ein halbes Jahr später folgen die Arbeiten für den Schacht Fürst Leopold 2. Im Dezember 1911 teilt die Consolidation aus steuerrechtlichen Gründen das Feld erneut: es entstehen die Felder „Fürst Leopold“ mit 16,1 km² und „Fürst Leopold Fortsetzung“ mit 6,1 km². Die vorläufige Endteufe von 690,-m beziehungsweise 748,-m erreichen Schacht-1 und Schacht-2 fast gleichzeitig im Mai 1912, als sie auf kohleführende Flöze treffen.

Förderung und Ausbau

Im Januar 1913 wird die erste Kohle gefördert — bis zum Jahresende insgesamt 39.236,- Tonnen, die Belegschaft wächst auf etwa 450 Arbeiter. Im Jahre 1914 wird westlich der Förderschächte eine Ringofenziegelei errichtet, die vor allem für die entstehende Zechenkolonie produziert. Im Jahre 1915 erreichen die Schächte ihre Endteufe von 895,-m und 876,-m.

Streik

Im November 1918 erwirbt die Hoesch AG die Kuxe der Gewerkschaften für 21,75 Millionen Mark. Von Dezember 1918 bis April 1919 streiken die Bergleute der Dorstener Zechen für höhere Löhne und Sozialleistungen, die Ausschreitungen gipfeln in der Ermordung eines Bürovorstehers. In den Tarifverhandlungen wird ein bezahlter Jahresurlaub von 3 bis 6 Tagen, ein Durchschnittslohn von 14,- Mark sowie die Einführung der 7-Stunden-Schicht erreicht.

Interessenvertrag und Verbund

Im Jahre 1920 kooperiert die Hoesch AG mit dem Köln-Neuessener Bergwerksverein und der Gewerkschaft Trier, dem Besitzer der benachbarten Zeche Baldur. Mit der Inflation kommt es zu weiteren Streiks und Lohnerhöhungen, die in der Ruhrbesetzung (Ruhrkampf) enden. Die Zeche „Fürst Leopold“ wurde von Februar 1923 bis Dezember 1924 von belgischen Truppen besetzt. Im Jahr 1926 beginnen die Arbeiten für den untertägigen Verbund von „Fürst Leopold“ (2. Sohle) und „Baldur“ (3. Sohle) bei einer Teufe von etwa 700,-m — kurz vor dem Durchschlag kommen die Arbeiten jedoch zum Stillstand. Im Jahre 1927 beginnen die Arbeiten für die Errichtung eines eigenen Zechenhafens am Wesel-Datteln-Kanal. Im März 1930 werden die ersten Kohlen von „Fürst Leopold“ mit der Werksbahn zum Hafen transportiert und dort auf Lastkähne verladen. Nach anhaltenden Absatzproblemen wird im Juli 1930 zunächst die Gewerkschaft Trier — und damit die Zeche Baldur — auf den Köln-Neuessener Bergwerksverein übertragen. Bereits ein halbes Jahr

später schließen sich die Hoesch AG und der Köln-Neuessener Bergwerksverein zum Großunternehmen Hoesch-Köln-Neuessener AG für Bergbau und Hüttenbetrieb zusammen. Wenige Monate später wird die „Zeche Baldur“ stillgelegt. Um die verbliebenen Schächte zur besseren Bewetterung von „Fürst Leopold“ zu nutzen, werden die Verbundarbeiten erneut aufgenommen. Im Juni 1931 erfolgt der Durchschlag, das Gesamtbergwerk nennt sich fortan „Fürst Leopold / Baldur“. Wegen allgemein schlechter Wirtschaftslage sinkt der Absatz des Bergwerkes um 1933 so stark, dass Feierschichten eingelegt und Kündigungen ausgesprochen werden müssen. Im Sommer 1934 werden die Stadtteile Hervest und Holsterhausen wegen der hohen Arbeitslosigkeit und Armut zu Notstandsgebieten erklärt.

Zweiter Weltkrieg

Ab 1936 geht es, auch aufgrund der höheren Nachfrage der Rüstungsindustrie, auch für „Fürst Leopold / Baldur“ wieder bergauf. Durch den technischen Fortschritt und den Ausbau über wie auch unter Tage wird im Jahre 1939 eine Jahresleistung von über einer Millionen Tonnen Steinkohle überschritten. Im Jahre 1944 werden etwa 660 Kriegsgefangene zur unter Tage-Arbeit verpflichtet. Im März 1945 werden die Gebäude über Tage bei schweren Luftangriffen stark beschädigt, während die Luftschutzstollen unter Tage und in den Bergehalden etwa 700 Bürger vor den Tieffliegern schützen.

Wiederaufbau

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges beginnen die Wiederaufbau- und Reparaturarbeiten, so dass bereits im Oktober 1945 die reguläre Förderung wieder aufgenommen werden konnte. Durch die von den Alliierten geforderte Umgestaltung der deutschen Montanindustrie fällt „Fürst Leopold / Baldur“ an die Hoesch Bergwerks AG der Hoeschwerke AG, um den riesigen Bedarf der Westfalenhütte an Steinkohle zu decken.

Unter Tage wurde der Holzausbau der Streben durch den Stahlausbau ersetzt, und die Arbeit wurde durch Schrämmaschinen und Kohlenhobel erleichtert. Ein weiterer Ausbau der Fördermaschinen und der Aufbereitung führen zu höherer Leistungsfähigkeit auch für die über Tage-Anlagen.

Hochdruckkraftwerk

Um das veraltete Kesselhaus zu ersetzen, und um den Eigenbedarf an Dampf, Druckluft und Strom wirtschaftlicher decken zu können, wird Anfang der 1950er Jahre ein Hochdruckkraftwerk errichtet. Im Jahre 1955 muss die hauseigene Ziegelei der Erweiterung um eine Druckvergasungsanlage zur Erzeugung von Starkgas weichen, die vor allem von der Essener Ruhrgas AG benötigt wird. Im Jahre 1959 wird das Dorstener Bergwerk in die wiedergegründete Hoesch AG eingegliedert.

Absatzkrise

Nach den Rekordjahren 1956 / 1957 mit annähernd 1,5 Millionen Tonnen Jahresförderung bei 4.250 Beschäftigten, muss die Förderung wegen einer anhaltenden Absatzkrise auf 1,2 Millionen Tonnen gedrosselt werden. Der Grund für diese Kohlekrise ist die Verdrängung der deutschen Steinkohle durch das Erdöl und die billigere Import-Kohle vor allem aus den USA. So wird bis etwa 1967 die Belegschaft wie auch die Jahresförderung kontinuierlich bis auf 879.000,- Tonnen bei 1.699 Mitarbeitern gesenkt, gleichzeitig kann aber die t/MS-Leistung (Tonne pro Mann und Schicht) von 1,95 auf 3,84 t/MS gesteigert werden.

Eingliederung in die Ruhrkohle AG

Um den deutschen Bergbau auch weiterhin zukunftsfähig betreiben zu können, wird im Jahre 1968 die Ruhrkohle AG gegründet, in der 80% der fördernden Bergwerke zusammengefasst werden. Auch die Hoesch AG überträgt ihre Bergwerke samt „Fürst Leopold / Baldur“ an die Ruhrkohle AG. Zusammen mit den Zechen „Brassert“ und „Wulfen“ wird „Fürst Leopold / Baldur“ in den Unternehmensbereich Bergbau AG Herne/Recklinghausen eingegliedert.

Da ein Verbund von „Wulfen“ weder mit „Brassert“ noch mit „Auguste Victoria“ realistisch erscheint, entschließt sich die Unternehmensleitung im Juni 1970 die Schachtanlagen „Fürst Leopold / Baldur“ und „Wulfen“ zum Bergwerk „Fürst Leopold / Wulfen“ zusammenzulegen.

Verbund

Im Rahmen eines Explorationsprogramms zur Erkundung neuer Lagerstätten, stößt man im Jahre 1974 bei Tiefbohrungen im Baufeld „Wulfen“ auf weitere Steinkohlenflöze. So kann die bereits für 1975 geplante Stilllegung der Schachanlage „Wulfen“ abgewendet werden, und die Pläne für den untertägigen Verbund nehmen Gestalt an. Im Januar 1975 beginnen die Verbundarbeiten zwischen „Fürst Leopold“ auf der 3. Sohle bei 838,-m Teufe und „Wulfen“ auf der 2. Sohle bei 990,-m Teufe. Die etwa 7,5 km lange Strecke wird innerhalb von sechseinhalb Jahren aufgefahren. Im Juli 1981 zündet der ehemalige Mitarbeiter und Dorstener Bürgermeister Hans Lampen den entscheidenden letzten Abschlag. Durch den Verbund ergibt sich für das Bergwerk „Fürst Leopold / Wulfen“ ein Baufeld von 96,0 km².

Ausbau

Während der Verbundarbeiten werden vor allen die Anlagen über Tage modernisiert: Schacht-1 wird im Jahre 1975/1976 von Gestell- auf Skipförderung umgebaut, es werden neue Siebmaschinen und Grobsiecher installiert und die Förderwege werden vereinfacht. Unter Tage ist die bedeutende Umstellung der selbstschreitende Schildausbau.

Im Jahre 1983 wurde zudem eine „Rohkohlen-Stapel- und Vergleichmäßigungsanlage“ in Betrieb genommen um die geförderte Rohkohle zu einem gleichmäßigeren Endprodukt zu vermischen. Um den Schacht-1 auf Baldur besser als Wetterschacht nutzen zu können, wird er bis auf 1.328,4 m tiefer geteuft. Im Jahre 1997 erzielt „Fürst Leopold / Wulfen“ mit 2.400.350,-Tonnen bei etwa 3.000 Beschäftigten die höchste Jahresförderung der Betriebsgeschichte.

Verbund und Schließung

Trotz Demonstrationen und Mahnwachen der Bergleute erfolgt im Jahre 1998 der Verbund mit der Gelsenkirchener Zeche „Westerholt“ zum Bergwerk „Lippe“. Im Jahre 2001 wird die Förderung auf „Fürst Leopold“ schließlich eingestellt. Die Schächte Wulfen 1 und 2 und der Schacht Baldur 1 wurden anschließend ordnungsgemäß verfüllt. Am Standort von Fürst Leopold bleiben beide Schächte zum Zwecke der Bewetterung und Wasserhebung bis auf weiteres offen.

Heutige Nutzung

Der Schacht-1 dient weiterhin als Wetter- und Materialschacht für das „Bergwerk-Lippe“. Die weiteren übertägigen Anlagen wie die Kohlenwäsche und –aufbereitung liegen seither jedoch brach.

Um Konzepte für neue Nutzungsmöglichkeiten zu entwickeln, wurde im Jahre 2001 die Projektgesellschaft Fürst Leopold gegründet.

Derzeit wird das Gelände in unregelmäßigen Abständen für kulturelle Veranstaltungen wie die Extraschicht 2004 genutzt. Bei der Dorstener Stadtinfo können außerdem Führungen über das Werksgelände gebucht werden. Seit dem Sommer 2004 wird auf dem Zechengelände der monatliche Motorradtreff „Auf Leopold“ mit bis zu 3.500 Bikern veranstaltet.

Ein Besuch mit der Kamera

Im März 2007 hatten wir mehrmals die Gelegenheit, auf dem Betriebsgelände der Zeche Fürst-Leopold-1/2 zu fotografieren. Unser Interesse konzentrierte sich allerdings auf die zwei historischen Fördermaschinen, die auch heute noch — vermeintlich als die letzten Repräsentanten ihrer Zunft in Europa — mit Dampf angetrieben werden, den die STEAG herstellt und anliefert. Es ist auch heute noch im Zeitalter von Microchips mehr als beeindruckend, wenn diese technischen Ungetüme sich nahezu geräuschlos — nur mit dezentem Zischen — in Bewegung setzen, und ihre wertvolle Fracht in den Förderkörben mit respektabler Geschwindigkeit in die Tiefe des dunklen Schachtes befördern. Die beiden Maschinisten — Bodo Seifert und Wilhelm Lohbreier — wirken wie Dompteure, wenn sie absolut souverän mit ihren Armen und Beinen gleichsam die Bewegungen der riesigen Maschinen millimetergenau dirigieren. Der Anhaltevorgang wird durch lautes Schließen der riesigen Bremsbacken unterstrichen.

Der Schacht-2 ist ein einziehender Schacht mit einer Teufe von 903,-- Metern und er hat einen Durchmesser von 6,50 Metern. Der Fahrweg beträgt westlich 882,-- Meter und östlich 742,-- Meter, die Förderkörbe werden an Holzspurlatten geführt. Die Körbe hängen an Förderseilen mit einem Nenndurchmesser von 64 mm, als Unterseile werden Flachseile 137 mm x 29 mm verwendet. Der Antrieb erfolgt über dampfgetriebene Flurfördermaschinen, die in der Friedrich Wilhelm Hütte in Mülheim an der Ruhr hergestellt wurden. Die östliche Fördermaschine wurde im Jahre 1912 gebaut, verfügt über Zwillingstandem-Zylinder und hat eine Leistung von 1.840 kW / 2.560 PS. Die baugleiche westliche Fördermaschine wurde im Jahre 1915 gebaut und musste nach einem Wasserschlag im Jahre 1972 auf Zwillings-Hochdruck umgebaut werden. Sie hat nun eine Leistung von 3.250 kW / 4.520 PS. Beide Treibscheiben haben einen Durchmesser von 7.500 mm und arbeiten nach dem Koepe-Prinzip. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt bei Seilfahrt 8 m/s und bei Güterförderung 14 m/s. Der östliche Förderkorb hat drei und der westliche Förderkorb hat vier Etagen, die Nutzlast beträgt 7,6 Tonnen bzw. 9,6 Tonnen. Die beiden Fördermaschinen werden mit Dampf bei einem maximalen Druck von 13 bar betrieben. Der allgemeine Kostendruck bei der Deutschen Steinkohle (DSK) hat leider dazu geführt, dass die alten Dampfmaschinen seit nahezu vier Jahren nicht mehr gepflegt worden sind. Die „alten Damen“ haben daher schon reichlich „Patina“ angesetzt.

Der Schacht-1 ist im Jahre 1956 von Gestell- auf Gefäßförderung (Skipförderung) umgebaut worden. Den Antrieb leisten zwei Gleichstrom-Elektromotoren mit jeweils 3.200 kW / 4.450 PS, die von GHH/Siemens hergestellt wurden. Die Treibscheibe hat einen Durchmesser von 5,0 Metern, und treibt vier Seile gleichzeitig an. Diese Vierseiltechnik hat den Vorteil, dass sie das Gefäß gerade hält, sodass im Schacht auf Spurlatten verzichtet werden konnte. Der Fahrweg beträgt 883,-- Meter, die Nutzlast der Gefäße beträgt 33,8 Tonnen. Die Fahrgeschwindigkeit bei

Güterförderung beträgt 18 m/s. Der Bremskranz hat einen Durchmesser von 6,25 Metern.

Einige Gebäude wurden zwischenzeitlich unter Denkmalschutz gestellt. Es gibt derzeit Verhandlungen mit einem Interessenten, der das Fördermaschinengebäude von Schacht-2 mit sämtlichen technischen Einrichtungen zu einem Erlebnis-Café umfunktionieren möchte. Hoffentlich scheitert das Vorhaben in letzter Konsequenz nicht an den immensen Kosten für die Restaurierung der alten Maschinen.

Abschließend möchten wir uns bei den maßgeblichen Personen ganz herzlich bedanken, die uns diesen Fototermin ermöglicht haben.