



*1937 Bau der Autobahnbrücke in Sterkrade  
über die Weseler Straße, Staatseisenbahn, Hüttenbahn mit der  
Anbindung zur Ruhrchemie.*

## *Oktober 1996*

<i>Montag</i>		<i>7</i>	<i>14</i>	<i>21</i>	<i>28</i>
<i>Dienstag</i>	<i>1</i>	<i>8</i>	<i>15</i>	<i>22</i>	<i>29</i>
<i>Mittwoch</i>	<i>2</i>	<i>9</i>	<i>16</i>	<i>23</i>	<i>30</i>
<i>Donnerstag</i>	<i>3</i>	<small>T.d.Deutschen Einheit</small> <i>10</i>	<i>17</i>	<i>24</i>	<i>31</i>
<i>Freitag</i>	<i>4</i>	<i>11</i>	<i>18</i>	<i>25</i>	
<i>Samstag</i>	<i>5</i>	<i>12</i>	<i>19</i>	<i>26</i>	
<i>Sonntag</i>	<i>6</i>	<i>13</i>	<i>20</i>	<i>27</i>	

# **Sterkrader “Pinnewärmer” wurden zu Pionieren des Fortschritts über 100 Jahre Brückenbau in Sterkrade**

*Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts begann in Deutschland und auch in vielen Ländern der Erde ein ungeahnter wirtschaftlicher Aufschwung. Wesentlich trug die Eisenbahn zum Fortschritt bei. Die deutsche Bevölkerung begann, rapide zu wachsen. Die Menschen suchten Arbeit und soziale Sicherheit. Die Infrastrukturen mußten schnellstens verbessert werden.*

*Eisenbahn- und Kanalnetz wurden drastisch erweitert; dazu brauchte man Brücken und großhallige Bahnhöfe. Aus immer größeren Teufen holte man die Kohle, wozu man höhere und gewaltigere Fördererüste benötigte. Die Weltmeere wurden für den Handel attraktiver. Werften, Docks und Schiffe wurden gebaut. Werks-, Flugzeug- und Repräsentationshallen nahmen immer größere Ausmaße an. Dazu kam im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts der finanzielle Aufschwung durch die französische Kriegsschädigung nach dem Krieg 1870/71.*

*In dieser Zeit begann der Brückenbau der Gutehoffnungshütte im Werk Sterkrade, der schnell eine besondere Stellung auf der ganzen Welt einnahm. Das technische Verfahren, die in den Werkshallen an der Sterkrader Bahnhofstraße (Hüttenstraße) vorgefertigten stählernen Elemente, auf Eisenbahnen und Schiffen zum Montageplatz transportiert, dauerhaft fest und belastbar zu verbinden, war das Nieten. Der “Pinnewärmer” war hierbei ein Glied in der Gemeinschaft der Brückenbauer. “Pinnewärmer” waren meist Jugendliche oder ungelernete Arbeiter, die die “Pinne” (Nietbolzen) vorwärmten, anschließend in die vorgebohrten Löcher der zu verbindenden Teile steckten, damit der Nieter die überstehenden Nietschäfte mit einem meist preßluftbetriebenen Niethammer umformte. In den Werkshallen und auf den Montagestellen gab es Schwärme von “Pinnewärmern” und Nietern, die täglich unzählige Nieten bei ständig lautem Getöse umkrepelten.*

*Der Durchbruch der Sterkrader Brückenbauer begann wohl mit der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Duisburg-Hochfeld im Jahre 1873. Drei der vier 1887 bis 1914 errichteten Hochbrücken über den Nord-Ostseekanal bauten die Sterkrader bei Levensau, Holtenu und Rendsburg, 1893 die berühmte Norderelbe-Brücke in Hamburg. Sie gehörten zu den bedeutendsten Brückenbauwerken der GHH um die Jahrhundertwende. Internationale Anerkennung verschafften sich die Sterkrader Konstrukteure und Monteure mit ihrer Bogenbrücke in Bern 1899, der großen Brücke in Stockholm 1921, der Eisenbahn-Hubbrücke in Rotterdam und der Brücke über die Save bei Belgrad (1930/34), einer Stahlhubbrücke in Buenos Aires (1939/40) und mit der Straßenbrücke über den Lim-Fzord in Dänemark. Aus Asien kamen mehrere Brückenbestellungen für die Kaiserliche Chinesische Bahn Tientsin-Puckow und für die Eisenbahnstrecke Morgoro-Tabora in Deutsch-Ostafrika.*

*Auch nach dem Krieg waren die Sterkrader Brückenbauer wieder voll am Ball. Zunächst wurden die Brücken in nächster Umgebung erneuert wie die Rhein-Herne-Kanal-Brücken, Emscher-, Eisenbahn- und Autobahnbrücken, insbesondere die Gutehoffnungsbrücke im Zuge der Autobahn im Bereich der Weseler Straße. Unter schwierigsten Nachkriegsbedingungen wurde die Köln-Deutzer Severinsbrücke Ende der 40er Jahre gebaut. Anfang der 60er Jahre setzte man neue Maßstäbe mit der 963 m langen Fehmarnsundbrücke (Vogelfluglinie). Als letzte Brücke der Gutehoffnungshütte wurde die größte Schrägseilbrücke der Welt, die Europastraßenbrücke in Duisburg, 1969 übergeben. Nach über 100 Jahren nahm somit die Ära der Sterkrader Brückenbauer ihr Ende.*

*Aber nicht nur beim Brückenbau haben die Sterkrader “Pinnewärmer” ihr gutes Geld verdient. Seit 1847 baute die GHH vollständige Übertageanlagen für die Schachtanlagen vieler Bergwerksgesellschaften in Sterkrade, in Deutschland und auf der ganzen Erde. Viele noch heute unter Denkmalschutz stehende Fördertürme im Ruhrgebiet geben Zeugnis von der bahnbrechenden Pionierarbeit Sterkrader Stahlbauer. Als Beispiel für damalige Industriearchitektur ist die Jugendstil-Maschinenhalle mit dem charakteristischen Portal der Zeche Zollern II in Dortmund-Bövinghausen. Diese Halle hat die Deutsche Bundespost als würdig befunden, sie durch eine Briefmarke in Erinnerung zu halten in der Dauerserie “Sehenswürdigkeiten”. Ferner sind gigantische Bahnhofshallen erstellt worden wie der Anhalter Bahnhof in Berlin, der Hauptbahnhof Frankfurt (1887) und Düsseldorf. Weiter errichteten die Sterkrader Türme, Speicher, Markthallen, Lagerhäuser und Fabrikhallen in allen großen Städten Deutschlands wie auch in Europa, Indien, Siam, Ägypten, Argentinien und Japan. Selbst Luftschiffhallen für die mächtigen Zeppeline waren für die Sterkrader Konstruktionskünstler nicht zu groß. 1902 schuf die Gutehoffnungshütte das sonderbarste Transportmittel seiner Zeit, die Schwebebahn über der Wupper. Nicht vergessen sei der 1928/29 erbaute größte Gasometer Europas in der heutigen Neuen Mitte Oberhausens.*

*Für den Handel über die Meere wurden leistungsstarke Schiffe benötigt. Auch hier hatte die Dampfmaschine und später der Dieselmotor den Fortschritt bestimmt. Die Schiffe wurden größer und bestanden aus unzähligen Blechen und Konstruktionselementen, die mit unvorstellbaren Mengen von Nieten zusammengehalten wurden. In erster Linie als Platz für den Zusammenbau von Schiffsteilen aus dem Sterkrader Brückenbau diente zunächst die Werft in Walsum. 1921 hatte die Rheinwerft ihren ersten Stapellauf mit dem Schleppkahn “Oberhausen”. In den Jahren darauf fuhr auf allen Flüssen und Kanälen auf der ganzen Welt Kähne, Schiffe und Fähren der GHH-Werft; hergestellt in Sterkrade, zusammengebaut in Walsum. Zahlreiche Personenschiffe gingen vom Stapel, darunter auch die Ruhrbötchen der Mülheimer Ruhrschiffahrtsgesellschaft, aber auch z. B. die “Glück-auf-Fähre” in Orsoy über den Rhein. Unter dem Namen “Oberhausen” fuhr nacheinander mehrere Schiffe auf den Meeren. Die 1939 fertiggestellte “Oberhausen” wurde im Krieg als Lazarettschiff eingesetzt und fiel den Russen in die Hände. 1953 lief eine neue “Oberhausen” vom Stapel und kreuzt im Auftrag der Oldenburgisch-Portugiesischen Dampfschiffahrts-Reederei über die Weltmeere.*

*Im Zuge der Ölgewinnung auf dem Meer nahm die Gutehoffnungshütte schon früh Erdöl-Bohrinseln in Auftrag. 1957 war der Stapellauf der Bohrinsel “Adma Enterprise” für den Persischen Golf. Diese schwimmenden stählernen Großobjekte wurden auf der GHH-Werft in Hamburg-Blexen gebaut. Es folgten weitere Bohrinseln und überdimensionale Dockanlagen für die größten Schiffe der Weltmeere.*

*Natürlich haben sich im Laufe der Zeit die Techniken und Fertigungsverfahren gewandelt. Hochwertige Schweißtechniken verdrängten den Niethammer und somit auch den “Pinnewärmer”. Noch heute finden Sterkrader in aller Welt Relikte von unseren Maschinen- und Brückenbauern der Sterkrader Gutehoffnungshütte.*