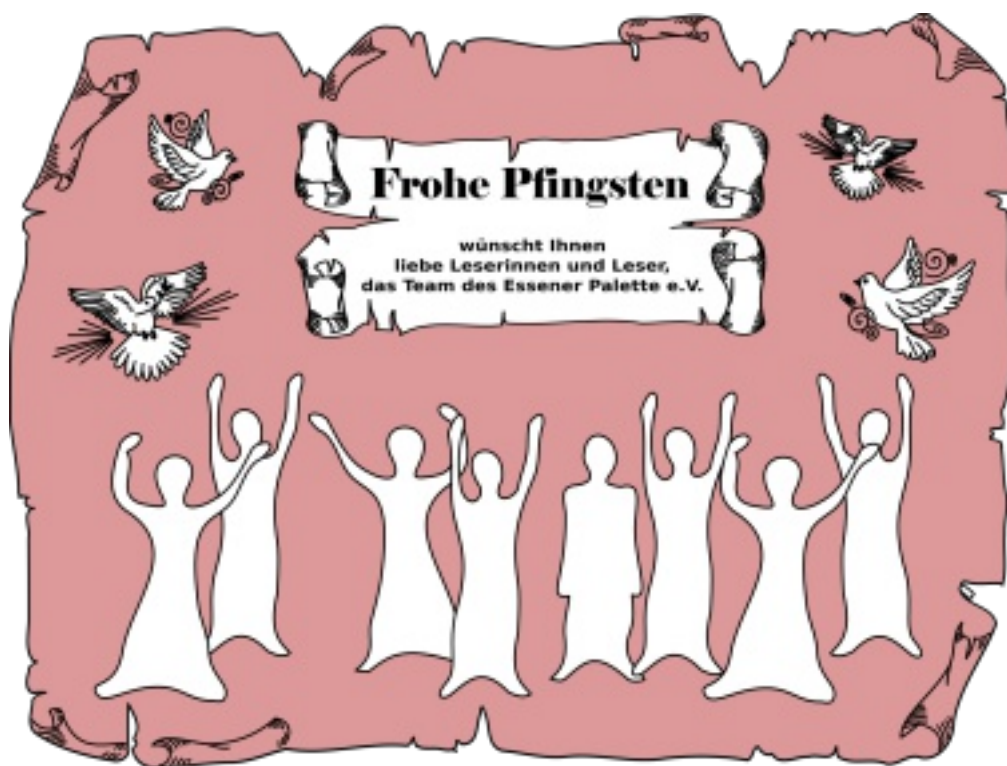




Infolette

die Zeitung der
Essener Palette e.V.



Aus dem Inhalt



Grillo-Theater



Das Landtagsgebäude



Essen Hauptbahnhof



Inhaltsverzeichnis

Rosenpflege im Garten.....	3
Das Grillo-Theater in Essen.....	4
Wilhelm Busch Teil 2.....	6
Das Stadion Essen.....	8
Das Landtagsgebäude von NRW.....	10
Der Essener Hauptbahnhof.....	12
Die Geschichte des Bahnhofes.....	13
Vom Ruhrschnellweg bis zur A 40.....	16
Rezepte.....	18
Veranstaltungskalender.....	19
Impressum.....	20

Vorwort :

Liebe Leserinnen und Leser,

seit Anfang Mai bin ich wieder in der EDV-Abteilung des Essener Palette e.V. als Teilnehmerin.

Wie Sie es schon in der Vergangenheit von mir gewohnt waren, kümmere ich mich wieder um die Belange der Redaktion unserer hauseigenen Zeitung „Infolette“.

Für all die, die mich nicht kennen, stelle ich mich gern noch einmal vor: Mein Name ist Marie H.

Ich werde voraussichtlich bis Ende September 2017 bei dem Essener Palette e.V. bleiben und für diesen Zeitraum auch die Redaktionsleitung übernehmen.

Viel Spass beim Lesen unserer Zeitung wünscht Ihnen, Ihre und eure Marie H. sowie das gesamte Team der Infolette.

Tipp des Monats

Eine Lavalampe selber herstellen:

Dazu benötigen Sie eine leere Flasche, etwas Wasser, Öl, Lebensmittelfarbe und Aspirin Tabletten.

Füllen Sie etwas Wasser in das Gefäß und anschließend mit Öl ganz auf. Geben Sie etwas von der Lebensmittelfarbe dazu (die Farbe wird sich auf dem Boden bzw. im unteren Teil des Gefäßes absetzen). Geben Sie die Aspirin Tabletten in die Flüssigkeit. Nun entsteht der Sprudeleffekt wie bei einer Lavalampe.



Ratschläge für die Rosenpflege im Garten

Die Rose als Zierde fast jeden Gartens entfaltet ihre volle Pracht im Monat Juni. Sorgfalt und Zuwendung sind bei der Pflege gefordert. Die Redaktion der Infolette stellt im Folgenden ein paar Tipps zusammen, damit es Ihren Rosen gut geht und sie prächtig blühen.

Als Standort sind Licht und Luft sehr wichtig, ebenso viel Sonne und Wind. So können die Blätter besser abtrocknen.

Ein lehmiger und humusreicher Boden gilt als eine gute Basis. Schwere Böden lassen sich mit Sand, leichte Böden mit Kompost verbessern.

Rosen brauchen nicht so viel Wasser wie man vermutet. Lieber sollte man sparsam gießen und darauf achten, nicht die Blätter nass zu machen.

Rosen brauchen viele Nährstoffe. Als Faustregel sollte gelten, dass man nicht länger als bis Ende des Monats Juli / Anfang August düngt.

Wichtig ist, dass Rosen gezielt geschnitten werden müssen, damit diese gesund bleiben. Die geschädigten Triebe sollten im Frühjahr bis ins gesunde Holz zurückgeschnitten werden.

Alles Verblühte sollte nach der ersten Blüte im Juni oder Juli entfernt werden.

Man sollte verblühte Blumen auch deshalb ständig entfernen, weil bei vielen Sorten eine Nachblüte fördert. Teilweise bis in den späten Herbst.

F.R.

Wohlgemerkt:

"Rosen brauchen nicht so viel Wasser wie man vermutet. Lieber sollte man sparsam gießen und darauf achten, nicht die Blätter nass zu machen."





Das Grillo-Theater in Essen



Das Grillo-Theater in Essen zählt zu den ältesten Theatern im Ruhrgebiet. Einem großzügigen Stifter verdankt es seinen Namen: Dem als Sohn einer Essener Kaufmannsfamilie am 20. Dezember 1825 in deren Wohnhaus in der Viehofer Straße 10/12 geborenen Industriellen Friedrich Grillo. Er war einer der wichtigsten Unternehmer und Unternehmensgründer im 19. Jahrhundert im Ruhrgebiet. Grillo war z.B. Aufsichtsratsmitglied des „Bochumer Vereins“ einem Montankonzern mit Sitz in Bochum, zu dem mehrere Stahlwerke und Zechen gehörten. Und auch Mitglied des Grubenvorstandes der „Bergbaugesellschaft Neu Essen“, Gründer der Schalker Eisenhütte und der Gelsenkirchener Bergwerks A.G. So nahm er maßgeblich Einfluss auf die wirtschaftliche und strukturelle Entwicklung der Region.

Sehr am Herzen lag Friedrich Grillo auch die Kunst. Am 14. Oktober 1887 teilte er der Essener Stadtverordnetenversammlung mit, dass er seiner Heimatstadt Essen für den Bau eines Theaters eine halbe Million Mark,

im Notfall sogar mehr spenden werde und Zeit seines Lebens für dessen Unterhaltskosten aufkommen wolle. Friedrich Grillo verstarb am 16. April 1888 in Düsseldorf, bevor es zu einem offiziellen Schenkungsvertrag kam. Wilhelmine Grillo, seine Witwe, geb. von Born und Tochter des Bankengründers Theodor von Born, löste das Versprechen ihres Mannes ein und stellte das Grundstück ihres Elternhauses mit später erworbenem Garten für den Bau im I. Hagen zur Verfügung. Die angrenzenden Grundstücke, zu denen auch das evangelische Schulhaus gehörte, waren bis Ende Mai 1889 in den Besitz der Stadt Essen übergegangen. Durch deren Kauf waren die Veräußerungen der städtischen Parkanlagen an der II. Hagen zu Bauplätzen geworden, die Schenkungssumme blieb dadurch bezüglich des Baugrundstücks überschaubar. Heinrich Seeling erhielt nach einem Architekturwettbewerb von 34 Entwürfen den ersten Platz. Mit der Forderung, dass ihre zur Verfügung gestellten Mittel nicht überschritten werden dürfen, nahm Frau Grillo den Entwurf an. Die



offizielle Übergabe der Schenkungsurkunde an die Stadt Essen fand am 20. Mai 1889 statt. Später wurde das Theater auch Grillo-Theater genannt. Die Grillostraße im Nordviertel von Essen trägt seinen Namen, ebenfalls die gleichnamige Straße im südlichen Teil des Gelsenkirchener Stadtteils Schalke. Des weiteren wurde 1937 das vormalige städtische Realgymnasium in Gelsenkirchen in Grillo-Gymnasium umbenannt. Der Industrielle Friedrich Alfred Krupp verpflichtete sich am 31. Mai des Jahres den Theaterbetrieb mit 10.000 Mark jährlich zu unterstützen. Im Frühjahr 1890 begann der eigentliche Bau des Theaters mit einer Grundfläche von 1396 Quadratmetern durch den Architekten Duhm aus Berlin. Die Eingangsseite des Gebäudes war 16 Meter hoch, und überragt von einer Kuppel über dem Bühnenbereich. Sie war früher wie heute der Kettwiger Straße zugewandt. Im Theatersaal war Platz für 800 Gäste. Die Worte aus Goethe's Faust zierten den Bühnenbogen:

*„Nur der verdient sich Freiheit für das Leben,
der täglich sie erobern muss“*

Von Beginn an war das Kulissenhaus des Grillo-Theaters provisorisch in einem einstigen katholischen, von der Stadt gekauften Schulgebäude, östlich gelegen hinter dem Theater untergebracht. Schon 1894 und 1896 forderte der als sich zu klein erweisende Bühnenrakt und das Provisorium für die Kulissen Umbaumaßnahmen. 1907 bewilligte die Stadt Essen insgesamt 75.000 Mark für ein neues Kulissenhaus und die Hinterbühnen- sowie Beleuchtungsanlagenenerweiterung. 1908 wurde das Gebäude fertiggestellt. Im Jahr 2006, 98 Jahre später, wurde das Kulissenhaus mit

der Verbindungsbrücke zum Theaterkomplex unter Denkmalschutz gestellt. Kurz nach 1908 war das provisorisch genutzte ehemalige Schulgebäude bereits abgebrochen worden. Drei Sparten beherbergt das Theater: Oper, Tanz und Schauspielerei, es wurde aber in der Zeit der Industrialisierung um die Jahrhundertwende 1900 bald zu klein für die rasch wachsende Großstadt. Weitere Theater folgten in den 1920er Jahren, die Folkwangschule 1927 und 1988 schließlich das Aalto-Theater.

Das Gebäude und insbesondere seine wilhelminische Fassade wurden im zweiten Weltkrieg überwiegend zerstört. Der Wiederaufbau veränderte das Gebäude stark, im Publikumsbereich glich es einem Neubau. 1950 wurde das Theater mit einer Aufführung von Richard Wagners Oper, „Die Meistersinger von Nürnberg“ wiedereröffnet. 1950 schuf der Bildhauer Herbert Lungwitz drei Reliefs für den Haupteingangsbereich des Theaters. Hans-Günther Heyme war von 1985 bis 1992 Schauspieldirektor. 1988 konnten Pläne der Stadt, das Haus wegen Baumängeln zu schließen durch seinen Einsatz abgewendet werden. Der Architekt Werner Ruhnau baute das Gebäude aufwendig um. Nach einer Reduzierung von 670 auf 400 Plätze wurde ein variables Raumtheater geschaffen, das nun ausschließlich dem Essener Schauspiel dient. Mit einer Aufführung von Shakespeares Sommernachts Traum, fand im September 1990 die Wiedereröffnung statt.

D.H.



Wilhelm Busch Teil 2

Alle Werke Buschs zeigen eine Fixierung auf Formen des deutschen kleinbürgerlichen Lebens. Seine Bauernfiguren sind Personen bei jeder Feinfühligkeit und noch seine letzte Prosaskizze zeigt das Dorfleben in unsentimentaler Drastik. Das zeigt sich bereits in den Figuren der Max und Moritz-Geschichten: Witwe Bolte, Schneider Böck, Lehrer Lämpel, Onkel Fritze, Meister Bäcker, Bauer Mecke und Meister Müller sind Figuren des deutschen Großbürgertums. Vorlagen für die Ausgestaltung seiner Figuren lieferten die Bewohner der norddeutschen Dörfer, in denen Busch den größten Teil seines Lebens verbrachte. Darauf weisen bereits die Namen Bolte und Meck hin. Bauer Mecke spricht außerdem zwei plattdeutsche Zeilen in dem Text. Der Familienname Bolte, der Nachname des ersten Opfers der Bildergeschichte war in Wilhelm Buschs Geburtsort weit verbreitet und ein Ehepaar Bolte lebte in den 1850er Jahren schräg gegenüber von Buschs Elternhaus. Intellektuelle wie Lehrer Lämpel, der als Organist fungierte und eher zu den Randgestalten dörflicher Lebensgemeinschaften zählte. Bei Lehrer Lämpel sind die

langen Frackschöße, der steife Kragen, die Gamaschen, die schwarzen Handschuhe und die Gelehrtenkappe Indiz auf seinen Anspruch, sich wenigstens äußerlich von seinen dörflichen Mitbewohnern zu unterscheiden. Dabei ist der Name Lämpel, der für kleine Lämpchen stehen kann, der Hinweis, dass es sich hier wohl um kein großes Geisteslicht gehandelt hat. Wilhelm Busch wird wegen seiner Virtuosen-Kombination von Bild und Wort häufig als Vorläufer des modernen Comics eingestuft. Seine Arbeit hat ihn daher, ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, zunehmend den ehrenden Beinamen „Großvater der Comics“ eingestuft. Der Verkauf von Max und Moritz verlief zunächst schleppend. Erst ab der zweiten Auflage 1868 verbesserten sich die Verkaufszahlen und in Buschs Todesjahr 1908 zählte man 56 Auflagen und mehr als 430.000 verkaufte Exemplare. Von der Kritik blieb das Werk zunächst unbeachtet. Erst nach 1870 kritisierten es die Pädagogen der Bismarckzeit als frivoles Werk mit jugendgefährdender Wirkung. Max und Moritz gehört heute noch vor dem Struwwelpeter zu den bekanntesten Werken



Max und Moritz Trivia:

"Der Verkauf von Max und Moritz verlief zunächst schleppend. Erst ab der zweiten Auflage 1868 verbesserten sich die Verkaufszahlen und in Buschs Todesjahr 1908 zählte man 56 Auflagen."



der deutschen Kinderliteratur und war bereits bei seiner Erstveröffentlichung 1865 erfolgreich. Bereits zu Buschs Lebzeiten wurde das Werk in zehn Sprachen übersetzt, darunter 1827 ins Japanische, 1997 gab es mindestens 281 Übersetzungen in Dialekten und Sprachen, davon über 60 in deutschsprachigen Dialekte, darunter so entlegene Sprachen wie Süd jütisch, auch gibt es Übersetzungen ins Lateinische und Altgriechische. Busch hat stets betont, dass er die Bildergeschichte zu Nutz und eigenem Pläsir verfasst habe. Die Mehrheit der Literaturwissenschaftler, die sich mit dem Werk Buschs auseinandersetzt, legt daher keine tiefere Bedeutung in der Bildergeschichte und beschränkt sich in ihren Analysen auf Aufbau, Sprache, Bildumsetzung und Charakterisierung der Personen. Wilhelm Busch hat stets betont, dass er zuerst die Zeichnungen anfertigte und dann die Verse dazu verfasste. Die Originalschrift von Max und Moritz ist erhalten geblieben und gehört heute zum Bestand des Wilhelm-Busch-Museums in Hannover. In Busch Handschrift sind die meisten Szenen mit zarten Aquarelltönen

coloriert. Die Vorzeichnung wurde dann von Busch mit Hilfe eines Bleistiftes auf die grundierten Platten von Heim oder Hart-hölzer übertragen. 1896 gab Busch das Malen endgültig auf und hat gegen eine Abfindung von 50.000 Mark alle Rechte an seinen Veröffentlichungen abgetreten. Busch fühlte sich alt, weil er zum Schreiben und Malen eine Brille benötigte und ihm die Hände leicht zitterten. Für Busch war es der Rückzug auf das Altenteil. Anfang Januar 1908 erkrankte er an Halsschmerzen, der Arzt konstatierte außerdem eine Herzschwäche. In der Nacht vom 8. auf den 9. Januar schlief Busch so unruhig, dass ihm nur Kampfer und einige Tropfen Morphinum für ein paar Stunden Ruhe brachten. Noch bevor der Arzt kam, war Wilhelm Busch eingeschlafen.

R.S.

Max und Moritz Trivia:

"1997 gab es mindestens 281 Übersetzungen in Dialekten und Sprachen, davon über 60 in deutschsprachigen Dialekten."

Max und Moritz Trivia:

"1896 gab Busch das Malen endgültig auf und hat gegen eine Abfindung von 50.000 Mark alle Rechte an seinen Veröffentlichungen abgetreten."



Das Stadion Essen

Lange war klar, dass Essen ein neues Stadion benötigt. Verschiedene Gutachten bestätigten, dass die über 60 Jahre alte Haupttribüne des Georg-Melches-Stadions baufällig ist. Der Rat der Stadt beschloss Ende Oktober 2010 den Neubau des Stadions.

Kurz vor den Kommunalwahlen erfolgte im August 2009 ein symbolischer Anstoß auf dem Gelände des neuen Stadions. Danach wurde der erste Teil der Nordtribüne des Georg-Melches-Stadion abgerissen, es begannen die ersten Erdarbeiten. Die Rohbauarbeiten mit Haupt- und Gästetribüne wurden im Januar 2012 fertiggestellt. Im April gleichen Jahres erfolgte die Fertigstellung der Gegentribüne. Die danach montierten Tribünendächer besitzen eine transluzente Oberfläche, durch das Freischweben versperren keine störenden Pfeiler dem Zuschauer die Sicht.

Nach dem Richtfest Ende März 2012 wurden im weiteren Verlauf die Bauarbeiten des Warmgebäudes vollendet: Kabinen, VIP-Bereich, Medienraum, Geschäftsstelle und Fan-Shop. An allen Tribünen erfolgte darüber hinaus die Fertigstellung der WC-Anlagen und Kioske.

Unmittelbar vor der Eröffnung des Stadions im August 2012 wurde von der RWE Deutschland AG, die einen großen Teil der Finanzierung mit Ausnahme der Stadt mit der Sparkasse Essen übernommen hatte, der Stadionname bekannt gegeben. Die Arena soll wie bereits in der Planungs- und Bauphase den Namen „Stadion Essen“ tragen.

Nach dem im Sommer 2012 erfolgten Umzug des Vereins RW Essen wurde mit Errichtung

der Heimtribüne das Stadion komplettiert. Das alte Georg-Melches-Stadion wurde abgerissen, auf der Fläche befindet sich seit dem Frühjahr 2014 ein Parkplatz.

Die Gesamtkosten für den Bau des neuen Stadions betrugen 64 Mio. Euro, davon 49,5 Mio. Bau- und Baunebenkosten. Für die Vorlauf- und Beratungskosten fielen 11,6 Mio. an. Zu guter letzt noch 2,9 Mio. sonstige Kosten, darunter fiel auch die Untersuchung des Bodengeländes. Die Betriebskosten des Stadions betrugen im Jahre 2016 mindestens 2 Mio. Euro, wobei die Stadt Essen 1,5 Mio. Euro jährlich an Zuschuss zahlt.

Eröffnet wurde das 20.650 Zuschauer fassende Stadion im August 2012 mit einem A-Jugend Spiel zwischen RW Essen und Borussia Dortmund. Nach erfolgter Fertigstellung der letzten Tribüne unmittelbar vor Saisonbeginn 2013/2014 fand ein Eröffnungsspiel zwischen RW Essen und dem Bundesligisten Werder Bremen statt, dass die Gäste vor 11.500 Zuschauern mit 2:0 gewannen.

Das sogenannte Warmgebäude mit der Haupttribüne besteht aus vier Etagen: Im Untergeschoss befinden sich Spieler- und Pressebereich, Lagerräume für das Catering sowie die Mixed-Zone. Im Erdgeschoss befinden sich die Geschäftsstelle von RW Essen, der Fan-Shop sowie ein Gastronomiebereich und weitere Küchenbereiche. In der ersten Etage befindet sich der Businessbereich und im zweiten Obergeschoss sind die Logen sowie die Bereiche für Stadionsprecher, Ordnungsdienst und Polizei.





Unter jeder Tribüne befinden sich jeweils 4-WC Anlagen, unter der Haupttribüne gibt es noch einen Kiosk. An der Gegentribüne gibt es zwei Kioske, die Polizeiwache und das AWO-Fanprojekt. Gast- und Heimtribüne verfügen jeweils über 3 Kioske, und in der Heimtribüne befinden sich weitere Räumlichkeiten des Fanprojektes.

Um das Stadion herum befinden sich insgesamt sieben Kassenhäuschen, jeweils zwei an der Gegen-, Gast- und Heimtribüne sowie eines vor dem Warmgebäude. Das Stadion verfügt über insgesamt neun Zugänge.

Zum alten Georg-Melches-Stadion: Das im Stadtteil Bergerborbeck gelegene Stadion war das größte Fußballstadion der Stadt. Es wurde 1964 zu Ehren des im Jahr zuvor verstorbenen Mitgründers von RW Essen Georg Melches benannt. Vorher trug es den Namen „Stadion an der Hafenstraße“. Bis 1975 war die Arena im Besitz von RW Essen, danach wurde sie aus finanziellen Gründen an die Stadt verkauft. Zuletzt belief sich die Zuschauerkapazität auf 15.000 Plätze (davon 11.000 Steh- und 4.000 Sitzplätze), von denen bis auf die ersten 5 Reihen der Haupttribüne alle überdacht waren.

Das Stadion besaß seit 1994 nur noch drei Tribünen, einmalig in Deutschland. Die alte Westkurve, früher Standort der RWE-Fans, wurde abgerissen. Die Gegengerade im Norden war eine reine Stehplatztribüne. Sie wurde Mitte der 70er Jahre überdacht und vergrößert. Um eine den DFB-Vorgaben entsprechende vernünftige Fantrennung zu gewährleisten, musste die Tribüne aufgeteilt werden: Block 1 an der Westseite diente ab der Saison 2005/2006 als Gästeblock, welcher 2.100 Zuschauer fasste.

Die Osttribüne war früher eine Kurve für die Gästefans. Sie wurde 1983 neu als überdachte Tribüne gebaut. Seit 2005 war diese den Fans von RW Essen vorbehalten. Ein reiner Sitzplatzbereich war die 1956 gebaute Haupttribüne mit Geschäftsstelle, Vereinslokal und Funktionsräumen.

Das Georg-Melches-Stadion besaß in den 50er Jahren als eine der ersten modernen Spielstätten in Deutschland einen gewissen Vorbildcharakter, u.a. da sie komplett überdacht war. Seiner Zeit sprach die Presse vom „deutschen Highbury“, ein sehr respektvoller Vergleich mit der früheren Heimstätte des heutigen englischen Premier-League-Teams Arsenal London.

Das letzte offizielle Ligaspiel von RW Essen im alten Stadion fand am 19. Mai 2012 gegen Fortuna Köln statt. Danach begannen die Abrissarbeiten.

F.R.



Das Landtagsgebäude von Nordrhein-Westfalen

Der Sitz des Landtages von Nordrhein-Westfalen befindet sich seit 1988 direkt am Rhein gelegen in der Nähe des Düsseldorfer Medienhafens.

Bis zum Bezug des neuen Landtags war das Ständehaus Sitz des Parlaments. Die dortigen Platzverhältnisse waren von Anfang an sehr beengt. Es gab deshalb Pläne für einen An- und Ausbau, welche jedoch aufgrund der Denkmalswürdigkeit und des umliegenden Parks schnell wieder aufgegeben wurden.

Der aus Düsseldorf stammende Architekt Edmund Spohr regte einen Landtagsneubau am Rhein an. Im Jahre 1979 wurde dazu ein bundesweiter Wettbewerb ausgeschrieben. Den Zuschlag durch die Jury bekam das Architekturbüro Eller, Moser, Walter & Partner. Diese hatten bereits Erfahrung in der Konzeption von Versammlungsstätten als Baukomplex von Rundbauten vorzuweisen.

Der Hauptausschuss des Landtages fasste am 30. April 1981 den Beschluss zur Errichtung des Neubaus. Der Neubau des Parlamentsgebäudes begann 1982. Die

Einweihung erfolgte am 2. Oktober 1988. Es war nach Bremen und Stuttgart das dritte Gebäude eines Länderparlaments, welches in der Nachkriegszeit neu gebaut wurde. Der Bau bildete den Anstoß zur grundlegenden Umgestaltung seiner Umgebung durch den Rheinufertunnel und die Rheinufersperrmauer. Heute ist der Landtag Mittelpunkt des Regierungsviertels in Düsseldorf.

Das Gebäude wurde im Stil des Strukturalismus in einer gesamt kreisenden Struktur erbaut. Das „Spiel mit Kreisen“, welches dem Entwurf zugrunde lag, sollte lt. Architekten zum Ausdruck bringen, dass bei dem Parlament „die Räder wie bei einer Uhr ineinandergreifen“.

Bei Sicht von oben wird die besondere Wirkung der Kreisform gezeigt: Die Kreise und Kreissegmente prägen die gesamte Architektur des Gebäudes. In der Mitte befindet sich der kreisrunde Plenarsaal, um den sich die ebenfalls kreisrunden Sitzungssäle gruppieren. In „weiteren Kreisen“ befinden sich Besucheraufzug, Abgeordnetenrampe und die Ausschusssäle.





Der Haupteingang des Landtags öffnet sich als Dreiviertelkreis zu einem Vorplatz. Dieser Bereich geht in die Rheinuferpromenade über. Er ist mit der Skulptur „Tzaphon“ gestaltet, welche vom israelischen Bildhauer und Künstler Dani Karavan geschaffen wurde. Es handelt sich hierbei um die Form einer großen runden Gusseisenscheibe.

Abgeschlossen wird der Gebäudekomplex durch die Flügel mit den Büros von Landtagsmitarbeitern und Abgeordneten durch Kissesegmente. Das äußere Erscheinungsbild des Gebäudes wird gekennzeichnet durch den Gegensatz zwischen großflächiger transparenter Fassade aus Glas und Kupfer sowie von den massiv wirkenden Pfeiler- und Mauerstrukturen, welche mit Sandsteinplatten verkleidet sind. Ein konzentrisches Faltdach bedeckt den Plenarsaal mit Fensterbänken. Getragen wird es von kupferumhüllten monumentalen Stahlfachwerkträgern, welche in der Mitte des Plenarsaals zusammenlaufen. Diese offene und moderne Architektur betont Funktionalität und Nähe zu den Bürgerinnen und Bürgern des Landes.

Nach über 5.500 Debattenstunden wurde der Landtag in den Jahren 2009 und 2010 u.a. durch einen Anbau runderneuert, 2012 folgte die Erneuerung des Plenarsaals. In der jetzt zu Ende gehenden 16. Legislaturperiode haben 237 Abgeordnete aus 5 Fraktionen (SPD / CDU / Grüne / FDP / Piraten) einen Sitz im Parlament. Jedes Jahr besuchen rund 70.000 Menschen ihr „Haus der Bürgerinnen und Bürger“.

F.R.



Zahlen zum Gebäude des Landtags

*Grundstücksgröße 30.064 m²
(davon bebaut 10.630 m²),
Gebäude größte Breite 105 m /
größte Länge 195 m, Höhe 6 Ebenen 21 m,
Hauptnutzfläche (u.a. Büros) 20.353 m²,
Nebennutzfläche (u.a. Technik) 2.239 m², Büroräume
603, Sitzungsräume 25, Plenarsaal Größe 725 m²,
Platz für 299 Abgeordnete und
336 Zuschauer auf der Tribüne,
76 Parkplätze im Parkhaus,*

Baukosten 163 Mio €, Anbau 11,6 Mio €



Der Essener Hauptbahnhof

Der zur höchsten Bahnhofskategorie der DB Station & Service gehörende Hauptbahnhof gilt als wichtigster Bahnhof der Stadt Essen. Mit täglich rund 170.000 Reisenden gilt er als Systemhalt für den Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr im Ruhrgebiet. Er fungiert zudem als Bindeglied zwischen der Innenstadt im Norden und dem Dienstleistungszentrum im Süden.

Die Bahnsteige verfügen über einzelne Überdachungen. Neben den Durchgangsgleisen befinden sich im Bahnhof auch über Stumpfgleise für den Bahnverkehr nach Gelsenkirchen-Münster, Borken und nach Hagen. Diese Gleise enden in Essen HBF.

Die Bahnhofshalle auf zwei Ebenen befindet sich quer und mittig unterhalb der Gleisanlagen. Die Ebenen sind durch Aufzüge, Rolltreppen und Treppen miteinander verbunden. Außerhalb der Empfangshalle befindet sich auf der südlichen Seite das Reisezentrum der Bahn sowie direkt gegenüber das Kundencenter der Essener Verkehrs AG (EVAG). Auf der Südseite des Bahnhofs findet man außerdem die Haltestellen für Fernbusse und Busreisen der jeweiligen Reiseunternehmer.

Der Durchgang zur Innenstadt und in das Südviertel wird auch in der unteren Ebene ermöglicht. Auf beiden Ebenen befindet sich Gastronomie. Auf der unteren Ebene in der Bahnhofshalle Geschäfte, darunter ein Drogeriemarkt und ein Lebensmittel-Discounter sowie Zeitschriftenläden.

Die obere Ebene dient dem Zugang zu den Gleisen und dem Umstieg zwischen den Bahnsteigen. Von der unteren ist per Aufzug ein direkter Zugang zu den Bahnsteigen möglich. Es gibt auch zwei Fußgängertunnel: Im östlichen Bereich wird ebenfalls neben dem Gleiszugang auch der Durchgang ins Südviertel ermöglicht. Auf der westlichen Seite ist ein Teil der Bahnsteige ebenfalls mit dem Ausgang zum Südviertel verbunden. Man kann direkt in die Busse, z.B. die Linie 146 nach Heisingen oder die Linie 166 nach Dellwig umsteigen. Auf der südlichen Seite des Hauptbahnhofs befindet sich die U-Bahn-Station Essen HBF der EVAG.

Der Hauptbahnhof hat insgesamt 14 Gleise und 5 Bahnsteige. Von den Gleisen sind 8 durchgehend. Ein weiteres Gleis ist ohne Bahnsteiganschluss. Die Bahnsteige haben zusammen eine Fläche von 24798 Quadratmetern. Seit dem Umbau 2008-2009 sind diese barrierefrei zu erreichen. Die Nutzung der Gleise 21 und 22 erfolgt mit dem Lift über einen Umweg am Ostzugang. Der längste Bahnsteig befindet sich mit einer Länge von 667 Metern an Gleis 4/6, wo unter anderem auch die Regionalbahnen nach Dortmund halten.





Die Geschichte des Bahnhofes

Die Anfänge der Bahnstrecke gehen auf März 1862 zurück. In Betrieb genommen wurde ein Teilstück der Strecke Witten /Dortmund und Oberhausen/Duisburg zwischen Bochum und Mülheim/Ruhr. Es gehörte der ehemaligen Bergisch-Märkischen-Eisenbahngesellschaft (BM). Aufgrund dieser Streckeninbetriebnahme wurde der Bahnhof Essen BM eröffnet, welcher bis 1897 so genannt wurde.

Das erste Bahnhofs-Empfangsgebäude aus dem Jahr 1862 stand auf der Höhe der heutigen Hachestr. Es handelte sich um einen holzverschachtelten Fachwerkbau. Das Gebäude wurde 1897 wieder geschlossen. Keine Verbesserungen brachten der Anbau langer Holzhallen an die Überdachung des Bahnhofes und die Errichtung von Hilfsgebäuden. Ebenso kreuzten die Gleisanlagen die Schranke an der Kettwiger Str. Im Juni 1899 wurde der hochgelegte Gleisüberbau in Betrieb genommen.

Das hölzerne Bahnhofsgebäude wurde durch ein Empfangsgebäude ersetzt, welches

Repräsentationszwecken diente. Es entstand nach Plänen des Architekten Fritz Klingholz. Zwischen 1897 und 1905 wurde der Bahnhof in Essen Hauptbahnhof umbenannt. Die Bergisch-Märkische-Eisenbahngesellschaft war bereits aufgelöst.

Das Grundgerüst des neuen Gebäudes, welches im Renaissance-Stil mit gotischen Elementen gebaut wurde, war eine Eisenkonstruktion. Die umfassenden Wände der Seitenhalle, die Giebelabschluss- und auch die Querwände der Mittelhalle waren gemauert. Gliederungen der Außenwände wurden mit rotem Ziegel verblendet und das Seitendach war mit Falzziegeln gedeckt. Der Uhrenturm an der Nordwestseite hatte ein beleuchtetes Ziffernblatt.

Sämtliche Wege für Reisende und Gepäck befanden sich auf einer Ebene, ein Personentunnel führte zu den Bahnsteigen. Im östlichen Teil befanden sich die Wartesäle, welche mit einem Damen- und einem Nichtraucherzimmer ausgestattet waren.





Die Geschichte des Bahnhofes

Am Gleis 1 besaß der Bahnsteig ein eigenes Dach. Die beiden Inselbahnsteige wurden von einer zweischiffigen Bahnhofshalle überspannt. Die Halle war 130 Meter lang und hatte eine Höhe von 10,7 Metern. Sie wurde von Bogenbindern mit einer Stützweite von 21,33 Metern auf Säulen getragen. Die Fertigstellung des gesamten Bahnhofs erfolgte im Dezember 1902.

Um 1930 wurde die Unterführung der Kettwiger Str. um einen Brückenbogen verbreitert.

Mit Beginn des ersten Weltkrieges kamen 1914 viele Transportzüge der Truppen durch den Bahnhof. Diese Züge hielten, damit die Soldaten Erfrischungen zu sich nehmen konnten. Das Rote Kreuz richtete im Bahnhof zur Behandlung von verwundeten Soldaten eine Hilfsstelle ein.

Der erste Zug traf am 30. August 1914 in Essen ein und hatte rund 300 Verletzte an Bord. Rund 150.000 Verwundete erreichten bis zum Kriegsende Essen.

Am 1. August des Jahres 1925 brachte ein Sonderzug nach der Ruhrbesetzung durch die Franzosen sechs Hundertschaften der

Polizei zurück in die Heimat. Sie waren 1923 ausgewiesen worden und wurden mit einem feierlichen Triumphzug nach Rüttenscheid, wo sie ihre Unterkunft hatten, empfangen.

Während des Zweiten Weltkriegs fanden vom Essener HBF und dem Bahnhof im Segeroth insgesamt 9 Transporte statt, welche insgesamt rund 1200 Essener Juden in Konzentrationslager brachten. Der erste Zug mit rund 200 Personen war Litzmannstadt, weitere Züge fuhren unter anderem nach Auschwitz-Birkenau und Theresienstadt. Die Züge fuhren zwischen Ende Oktober 1941 und September 1943 ab. Der restliche Bahnverkehr wurde dadurch nicht unterbrochen, da bewaffnete Posten zur Sicherheit und Überwachung eingesetzt wurden.

Durch Bombardierung 1944 und 1945 wurden Bahnhofsgebäude und Halle massiv zerstört. Die ersten Heimkehrer aus der russischen Gefangenschaft trafen am 28. September 1953 in Essen ein.

In der Nachkriegszeit wurde der Hauptbahnhof im Stil der 50er Jahre wieder aufgebaut. Für die Planung waren die





Architekten Kurt Rasenach und Bernd Figge verantwortlich. Die am 15. November 1959 fertiggestellte Eingangshalle lag nicht mehr vor, sondern unter den Gleisanlagen. Im westlichen Flügel des Nordeingangs zierte eine gläserne Caféhaus-Rotunde das Gebäude. Anfangs befanden sich hier das Bahnhofs-Café und zuletzt ein Reisebüro. Das Dach war nach oben geschwungen und lies Lichtdurchflutung der Empfangshalle vom Nordeingang zu. Später wurde das Dach jedoch durch ein größeres, vorgebautes und gerades Dach ersetzt. Durch weiteren Einbau von Geschäften verringerte sich die einstige Großzügigkeit und Offenheit des Bahnhofsgebäudes.

Der erste Spatenstich zum Bahnhofsumbau 2008/2009 erfolgte im September 2008. Zeitdruck entstand, denn der Umbau sollte bis zum Beginn des Kulturhauptstadtjahres 2010 abgeschlossen sein.

Von den Gesamtkosten der Sanierung von rund 57 Mio € übernahm der Bund 35 Mio €, das Land NRW 5,1 Mio €. Die Bahn stellte dafür 17 Mio € zur Verfügung. Zusätzlich investierte auch die EVAG knapp 5,3 Mio €.

Ab Februar 2008 begann die EVAG, die rund 100 Meter lange Passage zwischen dem Willy-Brandt-Platz und der Freiheit umzubauen. Auch neue Ladenlokale sollen entstehen. Von August bis November 2008 war der Durchgang zur Innenstadt gesperrt.

Für den eigentlichen Bahnhofsumbau ist die gesamte Bahnhofshalle entkernt worden. Für den Einzelhandel wurde rund 5700 Quadratmeter Verkaufsfläche geschaffen. Der Hauptdurchgang wurde verbreitert und die Fassaden erweitert. Die ehemalige

Caféhaus-Rotunde wurde 2009 abgerissen und durch einen rechteckigen gläsernen Anbau ersetzt, dessen Nutzer ein Schnellrestaurant ist.

Es erfolgte ebenso eine Sanierung der Bahnsteige und deren Dächer, auch Beschallung und Beleuchtung wurden erneuert. Die Bahnhofsmision erhielt außerhalb der Empfangshalle ein größeres Büro, welches sich auf der Nordseite in Höhe des Taxistandes befindet.

Die umgebaute Bahnhofshalle wurde am 21. Dezember 2009 wieder für die Öffentlichkeit freigegeben. Die offizielle Eröffnung fand am 16. Januar 2010 statt, anwesend waren Bundesverkehrsminister Ramsauer, NRW-Ministerpräsident Rüttgers und Bahnchef Rüdiger Grube.

Während der Umbauphase der Empfangshalle waren die Bahnsteige nur über die sich im Westteil (Bahnhofsunterführung Freiheit) und Osttunnel (Nebeneingang gegenüber vom Haus der Technik) befindlichen Treppenaufgänge erreichbar. Diese Fußgängerunterführungen wurden ebenfalls zu einem späteren Zeitpunkt erneuert.

Die EVAG verlegte während der gesamten Umbauphase die Bushaltestellen von der Straße der Bahnhofsunterführung in die Bereiche des Nord- und Südausgangs. Das neue Kundencenter der EVAG eröffnete am 12. April 2010.

F.R.



Vom Ruhrschnellweg bis zur A 40

Die Planungen für den Ruhrschnellweg begannen bereits 1926. Mehr als ein Drittel der Verkehrsteilnehmer waren damals noch mit Pferdefuhrwerken unterwegs. Im Ruhrgebiet war die Strecke zur damaligen Zeit nur mit einer signalgerechten Kreuzung in der noch selbstständigen Stadt Wattenscheid ausgestattet.

Im Jahre 1934 wurde die Straße in Reichsstr.1 umbenannt, 1935 war der Ausbau fertiggestellt. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde sie zur Bundesstr.1.

1952 begannen Überlegungen, die Straße aufgrund der höher gewordenen Verkehrsbelastung vierspurig auszubauen. Hinzu kommen sollte ein 4 Meter breiter Mittelstreifen. Es wurde eine Geschwindigkeit von 80 km/h zugrunde gelegt. Zudem sollten Radwege zwischen Wattenscheid und Dortmund gebaut werden. Der Ausbau erfolgte ab 1954.

Im November 1955 wurde der erste Streckenabschnitt zwischen Essen-Kray und der Stadtgrenze Wattenscheid eingeweiht. Ein zweiter Abschnitt wurde 1957 in Dortmund-Dorstfeld fertiggestellt. 1958 wurden die Abschnitte zwischen Wattenscheid und Bochum und zwischen der Bochumer Stadtgrenze und Dortmund-Lütgendortmund vollendet. Der Ruhrschnellweg auf dem Bochumer Stadtgebiet wurde 1960 eingeweiht.

Der erste Abschnitt in Essen wurde am 24. Oktober 1961 für den Verkehr freigegeben. Im November des Jahres 1962 wurde das Stück zwischen der Dortmunder Stadtgrenze und der Tangente A 1 bei Unna im Massener Kreuz mit einem Provisorium-Anschluss an Dortmund-Sölde fertig.

Das letzte oberirdische Teilstück im Osten von Dortmund wurde ein Jahr später zwischen der Ausfahrt Marsbruchstr. und Sölde eingeweiht. Die provisorische Verbindung über die alte R 1 in Sölde wurde nie weiter ausgebaut, stattdessen realisierte man die Verbindung zur Bundesautobahn 44 im Autobahnkreuz Dortmund/Unna anfangs der 1970er Jahre.

1967 wurden die Radwege zugunsten des Autoverkehrs zurückgebaut. Es erfolgte eine Verbreiterung der Straße. Der Ruhrschnellweg-Tunnel in Essen wurde am 25. September 1970 durch Bundespräsident Gustav Heinemann eingeweiht. Die Bundesstraße 1 wurde ab Januar 1977 lediglich zwischen Bochum-Werne und Mülheim/Ruhr und auf neuer Trasse bis zum Kreuz Kaiserberg zur Bundesautobahn A 430 hochgestuft.

Durch den Fall des Eisernen Vorhangs und der Berliner Mauer 1989 und die daraufhin folgende Ost-Erweiterung der EU erhielt der Ruhrschnellweg neben seiner Funktion als Ruhrgebiets-Magistrale auch die Aufgabe der Verbindung des niederländischen Wirtschaftsraumes mit den ostdeutschen, polnischen und ukrainischen Wirtschaftszentren.

Von der A 430 und A 2 bis zur A 40

In der Politik und auch in den Kreisen der Wirtschaft an Rhein und Ruhr wurde in den 90er Jahren frühzeitig auf einen bedingt durch die Steigerung des Verkehrs in die Ost-West-Richtung und in das Ruhrgebiet drohenden Verkehrskollapses hingewiesen. Diskutiert wurden verschiedene Lösungsansätze: Die Vollendung der A 44 im Dortmunder Süden von der A 1 bei



Holzwickede bis zum Autobahnkreuz Dortmund/Witten und von Bochum über Velbert bis Ratingen-Ost. Ebenso eine Tunnellösung von Dortmund nach Duisburg, die wegen der erwartenden Kosten nicht weiter verfolgt wurde. Realisiert wurde das erstgenannte Vorhaben des Neubaus der A 44, allerdings in weiterem Bedarf zwischen dem Kreuz Dortmund/Witten und dem Dreieck Holzwickede, die Strecke Ratingen-Velbert-Bochum stufte man als vordringlich ein.

Im April 1992 wurde bei der Neuordnung des Autobahnnetzes in Deutschland die A 430 mit Teilen der A 2 (Straelen-Kreuz Duisburg-Kaiserberg) zur A 40 zusammengefasst. Die Doppelführung von A 2 und A 3 zwischen Kaiserberg und Oberhausen sollte so vermieden werden. Ebenso entsprach man damit der gestiegenen Verkehrsbedeutung des Ruhrschnellweges.

Zahlreiche Anschlussstellen wurden im Zuge dieser Aufwertung umbenannt, die zuvor Namen der anschließenden Stadtstraßen trugen. Dies entsprach nicht dem Standard, daher trägt man jetzt Stadtteilnamen. Beispiel: Essen Steeler Str. heißt heute Essen-Huttrop, obwohl sich diese Anschlussstelle im Südostviertel befindet.

Mit dem Ausbau der A 40 auf sechs Spuren von Bochum-Stahlhausen bis zur Anschlussstelle Gelsenkirchen-Süd wurde im Mai 2007 begonnen. Der Abschnitt Stadtgrenze Essen bis Bochum-Wattenscheid wurde im Dezember 2010 vorzeitig fertiggestellt. Er konnte aber erst mit dem Abschluss der Nordverlagerung der Anschlussstelle Gelsenkirchen-Süd im November 2011 sechsstreifig für den Verkehr freigegeben werden.



Bis Ende Dezember 2011 war der Abschnittsausbau von Wattenscheid bis zum im Bau befindlichen Autobahndreieck Bochum-West fertig. Abgeschlossen wurde dieser mit Beendigung der Arbeiten am Mittelstreifen, an den Lärmschutzwänden und dem Asphalt-Einbau der Fahrbahndecke in Fahrtrichtung Dortmund im Mai 2012.

Die Anschlussstelle 32 Bochum-Stahlhausen und das Ende des Bochumer Rings wurden ab Ende April 2010 zum Bochumer Westkreuz, offiziell Autobahndreieck Bochum-West. Die westlichen Teile des Bochumer Rings wurden zur Autobahn 448 aufgestuft und mit der A 44 ab dem Kreuz Bochum-Witten verbunden.

In der Zeit vom 7. Juli bis zum 30. September 2012 war die Autobahn für drei Monate wegen der Sanierung des Ruhrschnellwegtunnels und einiger Brücken zwischen den Anschlussstellen Essen-Zentrum und Essen-Huttrop in beiden Richtungen voll gesperrt. Die Gesamtkosten dieser Baumaßnahmen betrugen 20 Millionen Euro.

F.R.

Rezepte

Thunfischsalat

Zubereitung:

Die Kartoffeln grob würfeln und in Salzwasser kochen.

Die Zwiebeln fein hacken und zu den noch heißen gekochten Kartoffeln geben. Abkühlen lassen, dann die Tomaten und Gurken in die gewünschte Form schneiden.

Das Gemüse und den Thunfisch mit den Kartoffeln vermengen.

Mayonnaise, Senf, Essig, Gewürze und Kräuter dazugeben und kalt stellen.

2 kg gekochte Kartoffeln
4-5 Zwiebeln
6 Tomaten
1 Dose Mais
3 Dosen Thunfisch in eigenen Saft
2 Schlangengurken
1 Glas Mayonnaise z.B. Balance
1,5 EL Senf
4 EL Essig
Salz, Pfeffer, Kräuter nach Belieben

Nudelsalat mit Gänseblümchen

Zubereitung:

Die Nudeln in kochendes Salzwasser geben und 7 Minuten kochen lassen.

Das gewaschene und gewürfelte Gemüse in wenig Wasser 3 Minuten kochen.

Dann alles in eine große Schüssel geben und die abgossenen Erbsen und den Mais

hinzufügen. Die Gewürzgurken in dünne Scheiben schnibbeln und die geschnittenen Kräuter hinzugeben.

Eine kleine Zwiebel schneiden und unterheben. Mit Essig, Öl und den Gewürzen abschmecken.

Den Salat gut umrühren und einige Zeit im Kühlschrank ziehen lassen.

300 g Nudeln
3 Möhren
200 g Brokkoli
1 Zucchini
Erbsen und Mais aus der Dose
6 Gewürzgurken aus dem Glas
Kräuter: Petersilie, Schnittlauch, Dill, Sauerampfer und Gänseblümchen
Salz, Pfeffer und Curry
1 kleine Zwiebel
4 EL Öl
1 EL Essig

**"Zum Nachtisch gibt's kein Eis.
Wir gehen in den Park und
sammeln Kräuter."**



Veranstaltungskalender Juni 2017

Samstag, 10. Juni 2017 11.00 - 24.00 Uhr

Rü-Fest

Rüttenscheider Str., Essen

Kunst, Handwerk, Kultur & Musik und umfangreiches Gastronomieangebot
Attraktionen u.a. Sport, Spielangebote, Kranaussichtsfahrten, Gesundheitscheck, Modenschauen, Musik und Tanz. Abends Live-Musik auf der Bühne.

Veranstalter: IG Rüttenscheid

Samstag, 10. Juni 2017

Grün in der Stadt Essen - Mehr als Parks und Gärten

Ausstellung auf Zollverein
Pläne, Modelle, Fotografien, Filme u.v.m.

Eintritt: Pay what you want

Welterbe Zollverein -
Areal A (Schacht XII), Halle 5 (A 5)

Samstag, 10. Juni 2017

Jobbörse Altenessen

Der Jugend eine Chance
Marktplatz Essen-Altenessen

*Veranstalter: Interessengemeinschaft
Altenessen e.V.*

Samstag, 10. Juni 2017 11.00 Uhr

Essener Citykirchenführungen

Ökumenische Rundgänge durch fünf
Innenstadtkirchen aus drei Konfessionen

Eintritt: 5 €

Veranstaltungsort: Domschatz Essen,
Burgplatz 2, 45127 Essen

Samstag, 24. Juni 2017 10.00 - 14.00 Uhr

Ausstellung „Glänzende Aussichten“

99 Karikaturen zu Themen wie Lebensstil,
Konsum, Klimawandel und Gerechtigkeit

Zentralbibliothek der Stadt Essen im
Gildehof-Center, Hollestr. 3, 45127 Essen

(bis zum 15. Juli!)

Samstag, 10. Juni 2017 20.00 Uhr

Freunde der italienischen Oper

Die Mutter aller Ruhrgebietskomödien

Eintritt: 19 €

Theater Freudenhaus im
Kulturzentrum Grend Essen-Steele

www.theater-freudenhaus.de

Donnerstag, 15. Juni 2017 10.00 Uhr

Am Rhein-Herne-Kanal nach Duisburg

Radtour des Umweltausschusses der Ev.
Kirchengemeinde Königssteele von Zollverein,
am Rhein-Herne-Kanal entlang über
Oberhausen zum Landschaftspark Duisburg-Nord.
Unterwegs gibt es eine Andacht.

Ab Duisburg oder Mülheim Rückfahrt per
S-Bahn möglich

(VRR-Ticket und Zusatzticket Fahrrad für die Rückfahrt erforderlich)

*Tourenleiter, Infos und Anmeldung:
Wolfgang Weidtmann, Tel.: 0201 / 55 62 82
Start: Essen-Steele, Friedenskirche, 10.00 Uhr*

Strecke ca. 100 km, bis Duisburg Hbf.
ca. 55 km, gemütlich, weitgehend eben

Mittwoch, 14. Juni 2017 10.00 - 16.30 Uhr

Ernst und heitere Bilder aus dem deutsch-französischen Krieg 1870/1871 - Bilderbogen und Karikaturen

Deutsch-Französisches Kulturzentrum,
Brigittastr. 34, 45130 Essen

(noch bis zum 30. Juni 2017!)

Samstag, 24. Juni 2017 13.00 - 22.00 Uhr

Naturtage im Volksgarten Kray

Greifvögel in Aktion, Spinne über die eigene
Hand laufen lassen, an den Ständen der
Natur- und Umweltschutzverbände Pilze,
Pflanzen oder Insekten unter die Lupe
nehmen u.v.m.

Volksgarten Essen-Kray

Veranstalter: Naturschutzverein Volksgarten e.V.

(auch am Sonntag 25. Juni!)

Freitag, 23. Juni 2017 20.00 Uhr

Wo bitte geht's zur Bank?

Sommerspezial 2017

Ruhrgebietskomödie im besten Sinne:
Urkomisch, hochaktuell, sehr brillant gespielt.
Mit viel Musik!

Eintritt: 15 €

(auch am Samstag 24. Juni 20.00 Uhr
und Sonntag 25. Juni 17.00 Uhr!)
Theater Freudenhaus im Kulturzentrum
Grend Essen-Steele

www.theater-freudenhaus.de



Impressum

Herausgeber:

Zentrum für Joborientierung
Sabinastr. 27
45136 Essen
Tel.: 0201 220 86 73

Redaktion:

Chefredaktion: mh
Layout: ck
Stellv. Chefredaktion & Stellv. Layout: Ir

Titelbild:

mh,

und weitere

Die Zeitschrift „Infolette“ erscheint einmal im Monat in einer kleinen Auflage von etwa 4 Exemplaren und ist kostenlos.

Die aktuellen Ausgaben sind auch online verfügbar unter:

www.essener-palette.de/ZFJO/neues.html

Copyright-Hinweis:

Essener Palette e.V.

Zentrum für Joborientierung



Einige Bilder und Textabschnitte können von Internetseiten, wie z.B. Wikipedia.de, stammen.

Nicht selbst erstellte Texte werden als solche gekennzeichnet. Das Copyright liegt beim jeweiligen Inhaber. Wir distanzieren uns ausdrücklich von weiteren Inhalten fremder Webseiten, deren Material wir für unsere Zeitung verwendet haben.

Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe ist der 24. Juli 2017. Druck erfolgt voraussichtlich am 01. August 2017.

Beiträge, Ideen und Vorschläge werden gerne von der EDV-Abteilung entgegen genommen und bearbeitet.

