

TR



Kanäle und Schifffahrt

14





Themenroute 14

Kanäle und Schifffahrt



Inhalt

Einleitung 6

Standorte der Themenroute 14

Schiffshebewerk Henrichenburg..... 7
Schleusenpark Waltrop..... 10
Hafen Dortmund..... 11
Stadthafen Lünen..... 13
Preußenhafen..... 14
Marina Rünthe..... 15
Stadthafen Hamm 16
Schleuse Hamm..... 17
Wasserübergabe Hamm 18
Schleuse Werries 19
Schulweg-Steg 20
Lippeschleuse Heessen 21
Kanalbrücke Alte Fahrt 22
„Schiefe Brücke“ und
Steuerbrücke Olfen 23
Kanalkreuz Datteln 24
Schleusengruppe Datteln-Natrop 25

Fernsteuerzentrale
Wasserversorgung Datteln 26
Hermann-Grochtmann-Museum..... 27
Ehemalige Lippeschleuse Vogelsang..... 28
Hafen Victor..... 29
Schleuse Herne-Ost..... 30
Ehemalige Schleuse Herne-West..... 31
Stadthafen Recklinghausen 32
Schleuse Wanne-Eickel..... 33
Hafen Wanne-West..... 34
Hafen Grimberg und Erzbahn..... 35
Stadthafen Gelsenkirchen 36
Schleuse Gelsenkirchen 38
Stadthafen Essen 39
Hafen Bottrop 40
Schleuse Oberhausen 41
Gahlenscher Kohlenweg..... 42
Ehemaliger Lippehafen Wesel..... 43
Städtischer Rheinhafen Wesel..... 44
Schleusengruppe Friedrichsfeld 45
Fossa Eugeniana 46
Hafen Orsoy..... 47
Nordhafen Walsum..... 48
Hafen Rheinpreußen..... 49
Museum der Deutschen Binnenschifffahrt 50
Steiger Schifferbörse 52
Gebäudekomplex Haniel 54
Steiger Schwanentor 56
Innenhafen Duisburg 57
Werkshafen der Hüttenwerke Krupp
Mannesmann (HKM)..... 60
Ruhrschleuse und Ruhrwehr Duisburg... 61
Rhein-Ruhr-Hafen Mülheim..... 62
Ruhrschleuse und
Wasserbahnhof Mülheim..... 63
Zeche Nachtigall 64
Impressum 65



Einfahrt in die Schleuse Gelsenkirchen. Foto: RIK/Walter

Einleitung

Die Schwerindustrie an der Ruhr brauchte ein Transportsystem für die gigantischen Mengen an Massengütern. Bescheiden hat es mit der Schiffbarmachung der Ruhr im 18. Jahrhundert angefangen. Der Dortmund-Ems-Kanal erschloss 1899 dem Revier die Nordseehäfen; der Rhein-Herne-Kanal (1914) und der Wesel-Datteln-Kanal (1931) sorgten für die Querverbindung zum Rhein.

Neben den Eisenbahnen wurden diese Wasserstraßen zu den Lebensadern des Industriegebiets; zum Herzstück wuchsen

die Duisburger Häfen heran. Noch heute spielt das Binnenschiff eine wichtige Rolle, daneben wächst auch die touristische Bedeutung der Freizeitschiffahrt.

Ausgangspunkte für diese Themenroute sind das Alte Schiffshebewerk Henrichenburg des LWL-Industriemuseums in Waltrop oder das Museum der deutschen Binnenschiffahrt in Duisburg. Anknüpfungspunkte sind die Schleusen des Kanalsystems, die Häfen und natürlich die Kanäle selbst.

Standorte der Themenroute 14

1 Schiffshebewerk Henrichenburg

Das am 11. August 1899 von Kaiser Wilhelm II. zusammen mit dem Dortmund-Ems-Kanal eingeweihte Schiffshebewerk Henrichenburg ist bis heute das spektakulärste Bauwerk des gesamten Kanals. Im Kreuzungsbereich der später gebauten weiteren Kanäle entstanden in unmittelbarer Nähe zueinander vier Abstiegsbauwerke. Im Binnenwasserstraßennetz Europas ist dieses Nebeneinander von zwei Sparschleusen - 1914 und 1989 fertiggestellt - und zwei Hebewerken - 1899 und 1962 für den Verkehr freigegeben - einmalig.

Das Schiffshebewerk Henrichenburg überwand eine Geländestufe von 14 Metern Höhenunterschied und ersetzte dabei eine ursprünglich an dieser Stelle vorgesehene Schleusentreppe mit vier Kammerschleusen. Dabei wurde in Deutschland zum ersten Mal ein Schwimmer-Hebewerk nach dem Auftriebsprinzip gebaut. In seinen neobarocken Formen spiegelt das Hebewerk die Traditionsverbundenheit und das Geltungsbewusstsein preußischer Staatsbauten; der Adler zeigte die Krallen wilhelminischer Macht, das Westfalen- und das Niedersachsen-Ross sind Attribute an die vom Kanal berührten Provinzen.

Als 1962 das neue Schiffshebewerk seinen Betrieb aufnahm, schien das Schicksal des historischen Bauwerks besiegelt. Nach seiner endgültigen Stilllegung 1970 verfiel das Hebewerk zur Ruine. Erst 1979 konnte es unter Denkmalschutz gestellt werden. Im gleichen Jahr beschloss der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) das technische Denkmal als Standort des Westfälischen Industriemuseums aufzubauen. Nach Restaurierung und Rekonstruktion ohne Wiederherstellung der ursprünglichen Funktion ist das Alte Schiffshebewerk seit 1992 als Museum für die Öffentlichkeit zugänglich. Zum LWL-Industriemuseum gehören das Schiffshebewerk selbst mit seinen fünf Schwimmerschächten, die Stahlfachwerkkonstruktion, der begehbare Trog und die Ober- und Unterhaupttürme. Ebenfalls museal inszeniert ist das ehemalige Kessel- und Maschinenhaus, in dem eine Dauerausstellung zur Geschichte der Binnenschiffahrt und des Kanalwesens zu sehen ist. Im Laderaum des Motorgüterschiffes „Franz Christian“ zeigt die Ausstellung „Leben und Arbeiten an Bord“ anschaulich das harte Leben früherer Binnenschiffer.



Schiffshebewerk Henrichenburg.
Foto: RIK/
Staudinger

Seit 1999 ist auch das so genannte Oberwasser, ein 400 Meter langer Kanalabschnitt oberhalb des Hebewerks, zu besichtigen. Hier zeigt das Museum unter anderem eine Anlege- und Verladestelle für Güterschiffe, eine Hellinganlage zur Schiffsreparatur mit historischem Drehkran aus dem Jahre 1906 und einen Kanaldurchlass mit altem Klapptor und Hubbrücke. Im Oberwasser befindet sich außerdem eine Sammlung von historischen Schiffen und schwimmenden Arbeitsgeräten. Dazu gehört auch der restaurierte Schleppkahn „Ostara“, das letzte noch erhaltene Dortmund-Ems-Kanal-Schiff aus dem Jahre 1926, in dessen Laderäumen wechselnde Ausstellungen und Veranstaltungen stattfinden.

Kontakt & Infos

LWL-Industriemuseum
Schiffshebewerk Henrichenburg
Am Hebewerk 26
45732 Waltrop
<https://schiffshebewerk-henrichenburg.lwl.org/de/>





Schiffshebewerk
in Waltrop. Foto:
RIK/Staudinger

② Schleusenpark Waltrop

Das LWL-Industriemuseum Schiffshebewerk Henrichenburg ist eingebettet in den Schleusenpark Waltrop. Zu den alten und neuen Bauwerken dieser Anlage, die durch das Nebeneinander von historischer und lebendiger Technik ihren Reiz gewinnt, gehören noch drei weitere Abstiegsbauwerke, die im Laufe der Zeit das alte Schiffshebewerk ergänzten beziehungsweise ersetzten: Das älteste dieser Bauwerke ist die denkmalgeschützte, 1989 außer Funktion gesetzte Schachtschleuse, die von 1908 bis 1914 für 1.000 Tonnen-Schiffe gebaut wurde. Sie war als Reservebauwerk vorgesehen, um im Falle von Betriebsstörungen am Hebewerk den Schiffsverkehr nach Dortmund aufrecht zu erhalten. Die 1914 fertiggestellte Schachtschleuse, die im Zusammenhang mit dem Rhein-Herne-Kanal gebaut wurde, hatte seitliche Sparbecken zur Aufnahme des Schleusenbetriebswassers, die beim Entleeren der Kammern nacheinander

voll liefen und den größten Teil des Wassers auffingen. Dadurch floss nur ein geringer Teil des Wassers in das Unterwasser.

Im Zuge des Ausbaus des Dortmund-Ems-Kanals wurden in der Zeit von 1958 bis 1962 das neue Schiffshebewerk für 1.350 Tonnen-Europa-Schiffe, und im Zeitraum 1985 bis 1989 die neue, 190 Meter lange und zwölf Meter breite Schleuse für Einzelfahrer bis 2.300 Tonnen und Schubeinheiten bis zu 3.600 Tonnen gebaut. Auch diese Schleuse ist mit seitlichen Sparbecken ausgerüstet, ihnen mussten die nördlichen Sparbecken der Schachtschleuse weichen. Das 1962 in Betrieb gegangene „neue“ Schiffshebewerk Henrichenburg wurde im Dezember 2005 vorläufig stillgelegt; im gleichen Monat erfolgte auch die Aufnahme in die Denkmalliste. Gegen diese Stilllegung hat es vielfache Proteste in der Bevölkerung gegeben. Ein Förderverein wurde gegründet, dessen Ziel es ist, das weltweit letzte Schwimmerhebewerk funktionsfähig zu erhalten.

Das Informationszentrum des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes am Fuß der neuen Schleuse informiert über die heutige Schifffahrt und den Ausbau des westdeutschen Kanalsystems. Es hat dieselben Öffnungszeiten wie das Museum und ermöglicht den Zugang zu neuer Schleuse und neuem Schiffshebewerk. Wer beide Ausstellungen, die sich hervorragend ergänzen, besuchen möchte, kann ein Kombiticket erwerben.

Kontakt & Infos

Schleusenpark Waltrop
RHK km 45,6
DEK km 14,7
Am Hebewerk 2
45731 Waltrop
www.hebewerk-henrichenburg.de



Hafen Dortmund.
Foto: RIK/Walter

③ Hafen Dortmund

Bereits mit der Initiative des Dortmunder Kanalkomitees für einen Rhein-Weser-Elbe-Kanal von 1856 verbindet sich der Einsatz der Stadt Dortmund für einen eigenen Hafen, eröffnet wurde er allerdings erst 1899. Ziel war die Anbindung des westfälischen Industriegebiets, insbesondere des östlichen Ruhrgebiets, an regionale und überregionale Märkte. Das im wahrsten Sinne des Wortes herausragende Gebäude im Dortmunder Kanalhafen ist das Alte Hafenamt, der frühere Sitz der Hafenverwaltung. Dem Willen seines Erbauers zufolge, des für Dortmund bedeutenden Stadtbauinspektors Friedrich Kullrich, diente es „dem einfahrenden Schiffer schon von weither als Merkmal des Dortmunder Hafens“. Nicht nur der leicht erhöhte Bauplatz auf der nördlichen Rampe der Stadthafenbrücke, auch die Ausgestaltung des Baus und sein Interieur unterstreichen die Bedeutung. Heute beherbergt das denkmalgeschützte Gebäude von 1898 eine kleine Ausstellung der Dortmunder Hafen AG zur Hafengeschichte mit dem in der ursprünglichen Ausstattung erhaltene „Kaiserzimmer“, das Kaiser Wilhelm II. bei seinem Eröff-

nungsbesuch am 11. August 1899 jedoch nicht betreten hat. Heute sind hier verschiedene Unternehmen ansässig, außerdem kann man hier in schönem Ambiente heiraten.

Wenige Jahre nach der Eröffnung des Hafens reichten die ersten Hafenanlagen, bestehend aus Kanal-, Stadt-, Süd-, Kohlen- und Petroleumhafen, die zu über 80 Prozent von der Stadt Dortmund finanziert worden waren, nicht mehr aus, um den auf rund eine Millionen Tonnen angewachsenen Güterumschlag zu bewältigen. Der Hafen musste erweitert werden: 1907 entstand der Schmiedinghafen, 1910 folgten der Marx- und Mathieshafen. Im Jahre 1912 erwarb die Stadt von der Preussischen Eisenbahnverwaltung den Hardenberghafen. Mit dem Bau des Industriefhafens im Jahre 1913/14 und der Vergrößerung des Hardenbergha-

Kontakt & Infos

Dortmunder Hafen AG
DEK km 0,0 – 1,4
Bülowstraße 12
44147 Dortmund
www.dortmunder-hafen.de

Altes Hafenamt
Sunderweg 130
44147 Dortmund

TIPP

„Atlantis“ im Dortmunder Hafen: Die Union-Vorstadt.
www.nordstadtblogger.de/atlas-im-hafen-die-union-vorstadt/

fens im Jahre 1923/24 hatte der Hafen seine heutigen Konturen erreicht. Mit dem Rhein-Herne-Kanal erhielt Dortmund 1914 - nach der Verbindung zur Nordsee durch den Dortmund-Ems-Kanal - auch die ersehnte Schifffahrtsanbindung an den Rhein. Hatten die Kanalbefürworter anfangs vor allem den Kohlenabsatz im Auge, so kamen Kanal und Hafen schließlich vor allem der Eisen- und Stahlindustrie zugute, die auf dem Wasserweg zu günstigen Transportkosten importierte Eisenerze beziehen konnte. Während das Hüttenwerk der Dortmunder Union unmittelbar am Hafen lag, wurden das Phoenix Hüttenwerk in Hörde und die Westfalenhütte 1907 durch die Dortmunder Kleinbahn, die von der städtischen Hafenbahn abzweigte, ebenfalls an die Wasserstraße angeschlossen.

Im größten Kanalhafen Europas werden heute außer Stahlprodukten auch Baustoffe, Mineralöle, Getreide und andere Massengüter umgeschlagen. Für den Erztransport hat der Dortmund-Ems-Kanal nach Stilllegung der Hochöfen heute keine Bedeutung mehr. Zunehmende Bedeutung erhalten Stückgüter und vor allem der Container-Verkehr.

Der Hafen ist im Besitz der Dortmunder Hafen AG mit den Dortmunder Stadtwerken (DEW 21) als größtem Anteilseigner. Auf 135 Hektar Betriebsgelände sind etwa 160 Firmen mit rund 5.000 Beschäftigten und eigenen Umschlag-, Werks- und Lageranlagen ansässig. Der ausgedehnte Hafenbereich vermittelt nicht nur einen Eindruck vom modernen Hafenwesen, sondern hat auch sehenswertes aus seiner Vergangenheit bewahrt. Ein Beispiel sind die beiden Portalkräne von 1906 und 1907, die ältesten noch erhaltenen Exemplare dieses Bautyps in Westfalen, die auch im Rahmen der neuen Quartiersentwicklung weiterhin ihren Platz im Hafen haben sollen.

An der Ecke Speestraße / Mallinckrodtstraße, unmittelbar an der Stadtbahn-Station „Hafen“, liegt das „Haus Schifffahrt“ aus dem Jahr 1913, dessen Entwurf von dem bekannten Dortmunder Architekturbüro Steinbach und Lutter stammt. Bis 2002 diente es dem Logistik-Unternehmen Westfälische Transport Aktiengesellschaft WTAG, später Rhenus, als Hauptsitz. Heute ist es Standort des e-port-dortmund, eines Existenzgründungszentrums für Firmen aus dem Logistikbereich.



Stadthafen Lünen.
Foto: Stadthafen
Lünen GmbH

4 Stadthafen Lünen

Als Kohlenumschlagplatz für das Bergwerk der damaligen Gewerkschaft Victoria nahm der Stadthafen Lünen seinen Anfang. 1912 war die Planungsphase abgeschlossen und noch vor Beginn des Ersten Weltkriegs war der Stadthafen betriebsbereit. 1917 vermeldete der erste Jahresbericht einen wasserseitigen Umschlag von 174.251 Jahrestonnen.

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges wurde der Hafen auch von der Zeche Waltrop zum Kohlenumschlag genutzt. 1951 wurden die Anlagen in den Stadtwerke-Verbund

eingegliedert. Die große Abhängigkeit von nur wenigen großen Hafennutzern (VAW, Hibernia) führten ab den 1960er-Jahren infolge des Rückgangs des Kohlenumschlages zu wirtschaftlichen Schwierigkeiten.

Um den Kundenkreis des Hafens zu erweitern, baute die Betreibergesellschaft das Lagergeschäft aus. Bei einer Hafengesamtfläche von 189.000 Quadratmetern stehen potentiellen Nutzern heute etwa 21.000 Quadratmeter an überdachter Lagerfläche zur Verfügung. Es empfiehlt sich ein Spaziergang auf dem gegenüber liegendem Uferweg, um von dort aus den Blick auf Hafen und Kanal zu genießen.

Kontakt & Infos

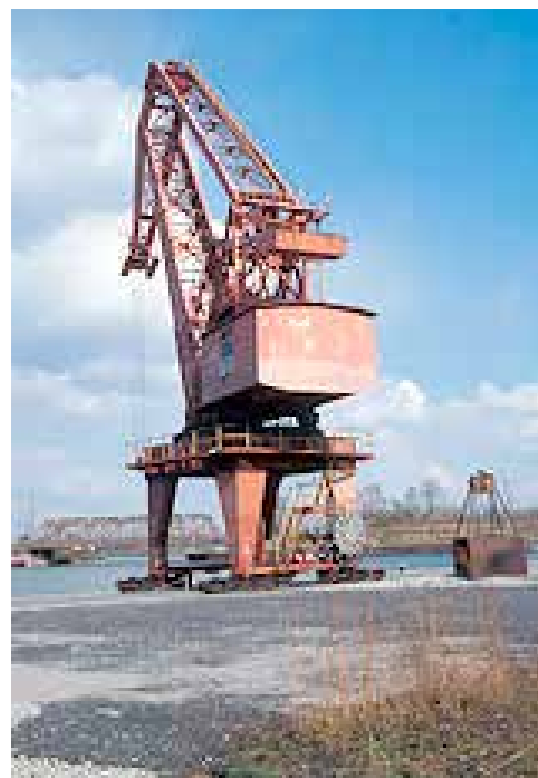
Stadthafen Lünen GmbH
DHK km 11,1 – 12,1
Buchenberg 12
44532 Lünen
www.stadthafen-luenen.de

5 Preußenhafen

Der im Jahr 1913 gegründete Hafen Preußen diente früher als logistische Drehscheibe für die Zechen Preußen 1/2 und Gneisenau (in Dortmund Derne) am Datteln-Hamm-Kanal. Mit der Nordwanderung des Steinkohlebergbaus verlor er zunehmend seine wirtschaftliche Funktion.

Ein Zeugnis früherer Industriegeschichte steht auf der Uferpromenade - Wassermarke und Wahrzeichen zugleich - und signalisiert von weitem die Anlegestelle für Freizeit-Kapitäne und Hobby-Schiffer in Lünen: der „Mohr-Kran“. Der von der Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhoff AG im Jahr 1962 gebaute Vollportal-Wippdrehkran mit einem Gesamtgewicht von 176,5 Tonnen konnte 16 Tonnen heben. Die Hubhöhe beträgt 14 Meter. Die Ausladung reicht von 5,7 Metern bis 22 Metern. Bei einer Spannweite von sechs Metern war der Kran ausgerüstet für den Kübel- und Stückgutbetrieb. Ein Kübel und ein Haken sind erhalten geblieben und liegen in seiner Nähe. Er steht auf insgesamt 16 Rädern auf Schienen, die heute als seitliche Begrenzung der gepflasterten Kanalpromenade dienen. Der „Mohr-Kran“ war von 1964 bis 1996 im Preußenhafen im Einsatz. Er lud Kohle und Baustoffe für den Grubenausbau und konnte zwei parallel an der Hafenmole festgemachte Frachtschiffe gleichzeitig bedienen. Hinsichtlich seiner Größe und Leistungsfähigkeit war er ein Symbol für die Prosperität des Hafens und ein wesentlicher Faktor zur Steigerung der Umschlagkapazität.

Als er 1996 stillgelegt und an den heutigen Standort verfahren wurde, blieb seine



imposante Gestalt als sichtbare, einprägsame Ablaufmarke am langen Band des Datteln-Hamm-Kanals. Noch heute signalisiert er der Frachtschiffahrt und den Sportbootfahrern den Kanalkilometer 14,2 „Preußenhafen“. Er kennzeichnet den Anleger der „Santa Monika“, den Yacht-Charter-Point und ist die visuelle Adresse für den Wasserwander-Rastplatz im Preußenhafen.

Als Erlebnisraum am Datteln-Hamm-Kanal hat der Hafen einen hohen Stellenwert für vielfältige Nutzungen im Freizeit- und Erholungsbereich. Auf dem ehemaligen Hafenareal sollen attraktive Wohnungen mit Hafenbezug entstehen. Wohnen und Sportboottourismus sollen auf diese Weise harmonisch miteinander verbunden werden.

Preußenhafen.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Preußenhafen
Hafenstraße 1
44532 Lünen

6 Marina Rünthe

Der ehemalige Industriehafen Rünthe wurde 1939 als Kohleverladehafen der Zeche Werne fertiggestellt. Später diente er als Werkshafen der Klöckner Bergbau Königsborn-Werne AG. Umgeschlagen wurden Steinkohle, Baustoffe, Getreide und Mineralöle. Wegen des nicht mehr zeitgemäßen Ausbaustandards des Kanals wurden die Transporte zunehmend auf andere Verkehrsträger verlagert; die Umschlagplätze am Hafen Rünthe entwickelten sich nach und nach zu Brachflächen.

Die Hafenanlage wurde seit 1995 von der Stadt Bergkamen in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Unna und mit einem privaten Betreiber zu einer Marina umgebaut. Sie gilt heute als größter Sportboothafen Nordrhein-Westfalens. Dort wo früher riesige Kohlehalden lagen, befindet sich heute eine Promenade mit Grünanlagen und Sitzbänken. Die Marina Rünthe verfügt über etwa 300 Liegeplätze für Boote aller Größen. Zu den heutigen Hafeneinrichtungen gehören zwei moderne Sanitärgebäude, eine Bootsslipanlage, eine 16



Marina Rünthe.
Foto: RIK/Walter

Tonnen-Krananlage und mehrere Gastronomiebetriebe sowie ein großer Gästeparkplatz.

Im Dezember 2007 ging die Lichtkunstinstallation „PulsLicht“ von Mischa Kuball „ans Netz“. Acht Meter hohe Leuchten setzen dabei den Hafen ins rechte Licht. Das Kunstwerk erzeugt gepulstes Licht, das über eine Steuerungsanlage unterschiedliche Muster entstehen lässt. Nebenbei übernimmt „PulsLicht“ auch die Wegbeleuchtung.

Kontakt & Infos

Marina Rünthe
Besucherparkplatz (in
Höhe Marina Rünthe)
Werner Straße
59192 Bergkamen
www.marina-ruenthe.de



Stadthafen Hamm.
Foto: RIK/Budde

7 Stadthafen Hamm

Die Anlage des Lippe-Seitenkanals gegen Ende des 19. Jahrhunderts war gleichzeitig die Geburtsstunde des Stadthafens Hamm. Die Stadt hatte bereits zuvor ein zu beiden Seiten der Lippe gelegenes 172 Morgen großes Grundstück erworben. Damit war der Grundstein zum Bau einer großzügigen Hafenanlage gelegt, die 1914 zusammen mit einer 36 Kilometer langen schleusenfreien Kanalstrecke zwischen Hamm und Datteln dem Verkehr übergeben werden konnte.

Hamm war damit durch die Kanal- und Flussschifffahrt über den Rhein-Herne-Kanal, den Dortmund-Ems-Kanal und später auch über den Wesel-Datteln-Kanal an internationale Häfen angeschlossen. Mit der Freigabe des Kanals für

die Schifffahrt erhielt auch der Hafen die Betriebsgenehmigung durch die Königliche Kanaldirektion in Essen. 1922 wurde die Hafenbahn in Betrieb genommen.

Der stetig anwachsende Güterumschlag seit der Inbetriebnahme des Hafens wurde erst durch massive Schäden während des Zweiten Weltkrieges unterbrochen. Die Kanalschleusen waren zerstört, das Kanalbett war ohne Wasser, die Umschlagsufermauern erheblich beschädigt und das Hafenamts durch Bombentreffer stark in Mitleidenschaft gezogen. Erst Ende 1946 konnten nach Beseitigung der ärgsten Schäden wieder Schiffe auf dem Datteln-Hamm-Kanal verkehren und den Stadthafen Hamm anlaufen. Danach begann der Güterumschlag wieder rasant anzusteigen. 1951 konnten die Umschlagsmengen von 1938 wieder erreicht werden, der Hafen wurde in der Folgezeit ständig ausgebaut. 1960 wurde der Nordhafen, 1971 der Ölhafen in Betrieb genommen. 1993/94 erfolgte die Erweiterung des Westhafens, danach die Errichtung eines neuen Güterverteilzentrums.

Der Stadthafen Hamm ist heute einer der größten Kanalhäfen Deutschlands mit einem jährlichen Güterumschlag von 1,5 Millionen Tonnen, darunter Mineralöle, Benzin, Baustoffe, Getreide, Ölsaaten, Mineraleerze und Leim.

Der Hafen vermittelt nicht nur einen Eindruck vom modernen Hafenwesen, sondern hat auch sehenswertes aus seiner Vergangenheit bewahrt. Neben der Hafenverwaltung im historischen Gebäude ist es vor allem der „Rhenus-Kran“, ein 1939 von der Firma MAN gebauter Portaldrehkran, der heute als Landmarke das Merkzeichen des ehemaligen Osthafenbereichs bildet. Mit den ersten Überlegungen zur Entwicklung des Osthafens zu einem modernen Gewerbe- und Dienstleistungsstandort sowie zum Ausbau des Sportbootanlegers Innenstadt im Jahr 1999 konnte der Kran vor dem Abriss bewahrt werden. Als Geschenk der Rhenus AG wurde der Kran in den Jahren 2001/02 restauriert. Steinskulpturen, die als „Schüttkegel“ Synonyme für die früher hier umgeschlagenen Schüttgüter sind, knüpfen an die früheren Nutzungen an.

Kontakt & Infos

Stadtwerke Hamm GmbH/
Hafenverwaltung
Hafenstraße 26
59067 Hamm
www.stadtwerke-hamm.de/hafen

8 Schleuse Hamm

Die Schleuse Hamm entstand in der Zeit von 1912 bis 1914 mit einer Nutzlänge von 82,50 Metern, die Kammerbreite betrug 9,80 Meter. Mit der Eröffnung des Datteln-Hamm-Kanals am 17. Juli 1914 wurde sie in Betrieb genommen. Die Baukosten betrugen seinerzeit 350.000 Reichsmark.

30 Jahre später wurde die Schleuse im Zweiten Weltkrieg von einer Bombe getroffen und zerstört. Schnell begann man mit dem Wiederaufbau, so dass die Schleuse 1948 wieder für den Verkehr freigegeben werden konnte.



Schleuse Hamm.
Foto: RIK/Budde

1994 nahm man eine Grundinstandsetzung des Massivbaus vor. 2004 wurden die Tore, Antriebe und die komplette Steuerung ersetzt. Außerdem wurde eine Fernsteuerung installiert, um von hier aus die Schleuse Werries zu bedienen.

Kontakt & Infos

Schleuse Hamm
DHK km 36,98
An der Schleuse
59065 Hamm
www.wsa-rheine

9 Wasserübergabe Hamm

Ein wichtiger Aspekt beim Bau des Datteln-Hamm-Kanals war, dass er nicht nur den Schiffs-Massengutverkehr des östlichen Ruhrgebiets aufnehmen, sondern auch das bereits vorhandene Kanalnetz im natürlichen Gefälle mit Speisungswasser aus der Lippe versorgen sollte. Das Wasser sollte hauptsächlich den Wasserverlust der Schleusen ausgleichen, der mit jeder Schleusung verbunden ist. Die Idee, Kanäle gezielt zum Transport von Wasser zu nutzen, sollte Grundlage für die Wasserwirtschaft im Bereich des westdeutschen Kanalnetzes werden.

Die Wasserverteilungsanlage liegt auf einem schmalen Landstreifen zwischen Lippe und Kanal direkt nördlich der Schleuse Hamm. Das historische Betriebsgebäude ragt mit seiner halben Breite über die Lippe und überspannt sie mit zwei Bögen. Die andere Hälfte des Flussquerschnitts wird durch ein Walzenwehr abgesperrt, so dass bei normaler Wasserführung die Lippe durch die beiden Bogenöffnungen strömt. Der Höhenunterschied zwischen Ober- und Unterwasser des aufgestauten Flusses wird heute wieder von dem kleinen Wasserkraftwerk zur Stromerzeugung genutzt.

Der Wasserspiegel der aufgestauten Lippe liegt wenige Zentimeter über dem Wasserstand des Datteln-Hamm-Kanals.



Innerhalb des etwa 1,5 Kilometer östlich der Wasserverteilungsanlage an den Fährstraßenbrücken liegenden Speisungsbauwerks kann so das Lippewasser in freiem Gefälle dem Kanalsystem zufließen.

Der Zufluss aus der Lippe reicht insbesondere in Trockenzeiten nicht immer aus, den Wasserbedarf zu decken. An den Kanalsstufen sind Pumpwerke vorhanden, die das Schleusenbetriebswasser zurück pumpen sowie Wasserentnahmen und Wasserverluste ausgleichen können. Am Wesel-Datteln-Kanal und am Rhein-Herne-Kanal gibt es Pumpwerksketten, die einen durchgehenden Wassertransport von der Ruhr und vom Rhein in die Scheitelhaltung ermöglichen. Bei Niedrigwasser der Lippe kann auf diesem Wege auch der Lippe durch ein Überleitungsbauwerk unterhalb der Schleuse Hamm Wasser aus dem Kanal zugeführt werden.

Wasserverteilungs-
anlage Hamm.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Wasserübergabe Hamm
An der Schleuse 3
59063 Hamm
www.wsa-rheine.de

10 Schleuse Werries

Die Schleuse befindet sich in unmittelbarer Nähe der Straßenbrücke Lippestraße und kann von dort aus gut eingesehen werden.

Unter anderem für den Abtransport der auf dem Ahlener Bergwerk „Westfalen“ abgebauten Steinkohle wurden die im Ersten Weltkrieg unterbrochenen Arbeiten für die Verlängerung des Datteln-Hamm-Kanals 1926 wieder aufgenommen. Nach Fertigstellung der Schleuse in Hamm-Werries mit ihrer Nutzlänge von 102 Metern und einer Kammerbreite von 11,50 Metern konnte 1933 der Schiffsverkehr bis Schmehausen aufgenommen werden. Damit erschloss der Datteln-Hamm-Kanal als verlängerter „Lippe-Seitenkanal“ das Industriegebiet um Lünen und Hamm bis Uentrop.

Die etwa neun Meter hohen Wände der Schleusenkammer aus Stahlspundbohlen nehmen den dahinter anstehenden Erd- und Wasserdruck auf und sind mit Haupt- und Hilfsankern gesichert. Verschlossen werden die Kammern durch stählerne Stemmtore. Der Schleusenboden hingegen, die Kammersohle, ist wasserdurchlässig und zwischen den aussteifenden Stahlbetonbalken mit Natursteinen gepflastert.

Im Jahr 2004 wurden an den beiden Schleusen Hamm und Werries des Datteln-Hamm-Kanals die Tore, Antriebe und die komplette Steuerung ersetzt. Außerdem wurde eine Fernsteuerung installiert, um die Schleuse Werries vom Steuerstand der ca. 3,5 Kilometer westlich gelegenen Schleuse Hamm zu bedienen.

Über eine Ampelsteuerung an den Brücken regelt der Schleusenmeister der Schleuse Hamm den Verkehr zwischen Eisenbahn- und der Straßenbrücke bei Kilometer 36,44. Der nächste Streckenabschnitt zwischen den beiden Schleusen wird nach Absprache zwischen Schleusenpersonal und Schiffsführern befahren.

Ebenso erfolgt die Verkehrsregelung für die etwa sieben Kilometer lange Strecke zwischen der Schleuse Werries und dem Hafen



Schleuse Werries.
Foto: RIK/Walter

Schmehausen durch das Schleusenpersonal. Für die Strecke benötigen die Schiffe etwas weniger als eine Stunde Fahrzeit.

Über den unmittelbaren Zugang zum Rhein hat der Schiffsverkehr auf dem Datteln-Hamm-Kanal eine direkte Anbindung an die weltgrößten Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (ARA-Häfen). Im Unterschied zu den anderen Kanälen im Ruhrgebiet ist der Datteln-Hamm-Kanal ein Stichkanal und endet nach 47 Kilometern am Kohlekraftwerk Uentrop. Der zunächst vorgesehene Bau bis nach Lippstadt wird seit Anfang der 1970er-Jahre nicht weiterverfolgt.

Heute können den Datteln-Hamm-Kanal bis zum Hafen Hamm Einzelschiffe mit einer Länge von 110 Metern, einer Breite von 11,45 Metern und einem Tiefgang von 2,70 Metern befahren. Östlich davon ist das sogenannte Europaschiff mit 86 Metern Länge, 9,60 Metern Breite und 2,50 Metern Tiefgang zugelassen.

Kontakt & Infos

Schleuse Werries
DHK km 40,41
Lippestraße 60
59071 Hamm
www.wsa-rheine.de/



Schulweg-Steg.
Foto: RIK/Walter

11 Schulweg-Steg

Unmittelbar oberhalb der Schleuse Werries befindet sich bei Kanal-Kilometer 40,6 der Schulweg-Steg, eine bemerkenswerte Fußgänger-Hängebrücke, die über den Datteln-Hamm-Kanal führt. Die Brücke wurde in den Jahren 1915 bis 1917 geplant und fertiggestellt.

Das stählerne Hängetragwerk besteht aus vernieteten Bandgurten, die an beiden Enden am Versteifungsträger befestigt sind und damit eine in sich verankerte Hängebrücke bilden. Vorbild dieser Konstruktion waren zu der Zeit die damals jüngsten und weitesten Hängebrücken in Deutschland, die Kaiserbrücke in Breslau und die Kettenbrücke über den Rhein bei Köln.

Die Entstehung der Brücke ist auch im Zusammenhang mit der künstlerischen Reformbewegung des „Neuen Bauens“ um 1910 zu sehen. Gestalterisch und konstruktiv orientierte man sich für die eher bescheidene Aufgabe in Hamm dennoch am neuesten technischen Entwicklungsstand der damaligen Ingenieurskunst. Sie ist damit ein Zeugnis für das produktive Zusammenwirken von Baukunst und Ingenieurbau des frühen 20. Jahrhundert und steht deshalb auch seit 1990 unter Denkmalschutz.

2007 haben die Lichtkünstler Kirsten und Peter Kaiser im Rahmen des Kunstprojektes „Hellweg - ein Lichtweg“ am Schulweg-Steg die Installation „Hammer Fenster / ante portas“ realisiert. Das Bauwerk wird nicht dauerhaft angestrahlt, sondern per Bewegungsmelder dann erleuchtet, wenn sich Menschen darüber bewegen. Dabei bestimmen zwei Elemente den künstlerischen Eingriff: LED-Leuchten sollen den Eindruck von Fenstern in den Stützpfeilern erwecken und blaue Lichtlinien zeichnen die darunter liegenden Torbögen nach.

Kontakt & Infos

Schulweg-Steg
DHK km 40,6
Biberweg / Im Fuchswinkel
59071 Hamm
www.hellweg-ein-lichtweg.de

12 Lippeschleuse Heessen

Die Lippeschleuse am Schloss Heessen ist eine von den insgesamt zwölf Lippeschleusen, die zwischen 1823 und 1827 zwischen Wesel und Lippstadt eröffnet wurden. Sie dienten der Überwindung von Sandbänken und Steinklippen. Die Schleuse ist zum großen Teil noch in ihrer ursprünglichen Form und Bauausführung erhalten. Das Ziegelmauerwerk der Schleusenammer wurde bislang noch nicht durch Torkretierung oder Mauerwerksverfestigungen in Beton unkenntlich gemacht. Die Ein- und Ausfahrt ist in Werksandstein ausgebildet. Im Unterwasser ist die Schleuse mit einem Stemmator, im Oberwasser mit einem Hubtor ausgestattet. Nur das Schleusenobertor erhielt wegen der starken Belastung bei Hochwasser Stahlstützen und einen elektrischen Antrieb.

Die heutige Nutzung der Schleuse erfolgt nur noch zur Bauunterhaltung und für die Sportschifffahrt.



Lippeschleuse
Heessen. Foto:
RIK/Budde

Der ursprüngliche Lippestau liegt zwischen der historischen Schleusenanlage und dem Schloss Heessen. Die heutige Staustufe ist neueren Datums und nicht Bestandteil der ansonsten denkmalgeschützten Anlage.

Kontakt & Infos

Schloss Heessen
Schlossstraße 1
59073 Hamm
<https://schloss-heessen.de/>

13 Kanalbrücke Alte Fahrt

Nicht ganz einfach zu finden ist der Zugang zur historischen Kanalbrücke, mit deren Hilfe die sogenannte Alte Fahrt des Dortmund-Ems-Kanals die Lippe überquerte. Die Straße Lehmhegge überquert den Kanal über eine Stahlbrücke. Von hier aus kann man zu Fuß über die alten Betriebswege des Kanals zur Kanalbrücke gelangen.

Um eine einheitliche Kanalhaltung zwischen Henrichenburg und Münster zu erreichen, wurde der Dortmund-Ems-Kanal in den Flusstälern von Lippe und Stever zwischen hohen seitlichen Dämmen geführt. Die Flüsse selbst wurden mit Brücken überquert. 1895 wurde die Kanalüberführung der Lippe fertig gestellt. In drei mächtigen Bögen aus Ruhrsandstein mit einer Spannweite von je 21 Metern wölbt sich die Brücke 18 Meter über dem Wasserspiegel der Lippe. Der Brückentrog ist 15 Meter breit und 70 Meter lang.

Am Fuße der Kanalüberführung über die Lippe liegt das ehemalige Pumpwerk von 1897 zur Speisung des Dortmund-Ems-Kanals mit Lippewasser. Ein Bassin neben dem Fluss nahm das aus der Lippe fließende Wasser auf, das anschließend mit Hilfe von Dampfkraft in den Kanal gehoben wurde. Dazu wurden fünf Röhrendampfkessel von 200 Quadratmetern Heizfläche nebst Wasser-



reinigungsapparat sowie drei Dampfpumpen installiert. Mit Eröffnung des Datteln-Hamm-Kanals wurde im Juli 1914 das Pumpwerk an der Lippe außer Betrieb gesetzt und durch die Wasserübergabe in Hamm ersetzt. Das ehemalige Maschinenhaus befindet sich in Privatbesitz, wurde im Innern umgebaut und ist nicht zugänglich. Ein Teil der Förderanlagen ist neben der Brücke noch erhalten.

Kanalbrücke
Alte Fahrt. Foto:
RIK/Budde

Kontakt & Infos

Kanalbrücke Alte Fahrt
Lehmhegge / Pumpwerk
59399 Olfen

14 „Schiefe Brücke“ und Steverbrücke Olfen

Nördlich des stillgelegten Olfener Hafens trifft man auf ein weiteres hochrangiges Baudenkmal: die „Schiefe Brücke“ von Olfen, berühmt wegen ihrer Einzelsteinmeißelung, wurde sie Ende des 19. Jahrhunderts, noch vor der Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals fertiggestellt. Sie gehört zu einem Ensemble von über 300 so genannten Kunstbauten, zu denen etliche Schleusen, Brücken, Ein- und Durchlässe, Düker und das Lipper Pumpwerk gehören, die im Zusammenhang mit dem Bau des Schiffshebewerks Henrichenburg entstanden und immer ein bisschen in dessen Schatten gestanden haben. Zu diesen Bauwerken gehört auch die Gruppe der Kanalbrücken über die Flüsse Lippe, Stever und Ems, über die Straße vor dem Oberhaupt des Schiffshebewerks und über einige Landstraßen bei Olfen. Alle wurden in Ruhrkohlsandstein ausgeführt.

Eine architektonische Besonderheit der „Schiefen Brücke“ von Olfen, oder wie es korrekt heißen muss: der Chausseeunterführung bei Olfen bei Kilometer 26,68, sind die Stirnseiten (Ansichtsflächen). Für sie wurde, da sich der Kohlsandstein für die Gestaltung schwieriger Architekturformen weniger eignete, Eichsfelder Rotsandstein verwandt.

Federführend beim Bau der Olfener Unterführung an der Oststraße war der Königlich-Preußische Oberbaudirektor K. Hinckeldeyn, der auch die Architektur der anderen Brücken und des Schiffshebewerks Henrichenburg gestaltet hat. Die Bauarbeiten dauerten von 1894 bis 1897, der Tag des „Gewölbeschlusses“, des Richtfestes war der 1. September 1894. Die äußere Gestaltung der Brücke wird vom Historismus des späten 19. Jahrhunderts bestimmt, wobei sie sich an die alte Burg- und Wehrbauarchitektur anlehnt.

1960 wurden vermutlich wegen der Vergrößerung des Kanal-Querschnitts vier durchgehende Zuganker aus Stahl mit Druckplatten und Schraubenmuttern in die Kanalsohle eingezogen. Im März 1980 wurde die Fahrbahn unter der Brücke abgesenkt und etwas verbreitert. In den Jahren 1991/1992 wurden im Rahmen

von Restaurierungs-Maßnahmen Repliken der alten gusseisernen Geländer wieder aufgesetzt. Unweit der „Schiefen Brücke“ befindet sich eine weitere Sehenswürdigkeit: die historische Kanalbrücke über die Stever, die den Dortmund-Ems-Kanal über den Fluss leitete. Sie wurde 1894 errichtet und ähnelt in ihrer Bauweise sehr stark der Kanalüberführung an der Lippe. Die Strecke führt dann weiter bis zum historischen Sperrtor in Olfen, mit dem das Ende der Alten Fahrt fast erreicht ist.

Die Alte Fahrt ist das ursprüngliche Bett des Dortmund-Ems-Kanals. Nach 20 Jahren Betriebszeit musste diese Wasserstraße aufgrund des ständig wachsenden Schiffsverkehrs erweitert werden. Dazu wurde das Kanalbett an den Stellen, an denen es tiefer als das Erdniveau lag, ausgebaggert. Schwieriger war es dort, wo das Kanalbett weit über dem sonstigen Gelände lag. Um den Kanal nicht über Jahre schließen zu müssen, wurden hier Neue oder Zweite Fahrten mit größerem Querschnitt gebaut. Außerdem konnte dabei das Kanalbett begradigt werden. Von Datteln aus wurde 1929 bis 1937 eine neue Kanalstrecke Richtung Lüdinghausen gebaut. In Datteln bietet sich die Gelegenheit mit neuer Klauke-Brücke (1994) und neuem Sperrtor, die aktuellen Bauwerke des Dortmund-Ems-Kanals mit den historischen zu vergleichen.

Die Neue Fahrt wurde zunächst Ende der 1920er-Jahre als Arbeitsbeschaffungs-Maßnahme durchgeführt und in der NS-Zeit durch KZ-Häftlinge aus dem Börgermoor fertig gestellt. Die Alte Fahrt spielte danach in der Berufsschiffahrt nur noch eine untergeordnete Rolle. Sie diente lediglich kleineren Kiesschiffen als Wasserstraße, die auf dem Weg zum alten Hafen nach Olfen waren. Der nunmehr gewerblich uninteressant gewordene Kanal bekam stattdessen einen höheren Reiz für Wassersportler und Angler. Vor einigen Jahren wurde die Alte Fahrt bei Datteln ganz vom neuen Lauf des Dortmund-Ems-Kanals abgetrennt, der Olfener Hafen wurde verfüllt und nördlich von Olfen ist die Alte Fahrt heute ganz abgebrochen.

Kontakt & Infos

„Schiefe Brücke“ und
Steverbrücke Olfen
Oststraße / Dammweg
59399 Olfen

15 Kanalkreuz Datteln

Nach dem Schleusenpark Waltrop bietet die Gegend um das Kanalkreuz Datteln die größte Ansammlung unterschiedlicher wasserbaulich und -wirtschaftlich interessanter Objekte auf engem Raum. Auf wenigen Kilometern treffen hier die Kanäle des westdeutschen Kanalnetzes aufeinander. Der Rhein-Herne-Kanal geht bei Henrichenburg in den Dortmund-Ems-Kanal über, der die Nord-Süd-Achse des Kreuzes bildet. In das Kreuz münden von Ost kommend der Datteln-Hamm-Kanal und weiter nördlich aus westlicher Richtung kommend, der Wesel-Datteln-Kanal.

Das Niveau der jeweiligen Kanalbetten (Scheitelhaltung) beträgt in diesem Bereich 56,50 Meter über dem Meeresspiegel. Dafür muss der Rhein-Herne-Kanal um etwa 37 Meter und der Wesel-Datteln-Kanal um etwa 42 Meter vom Rhein aus angehoben werden. Der Dortmund-Ems-Kanal vom Dortmunder Hafen kommend muss um 14 Meter und der Datteln-Hamm-Kanal von Schmehausen aus um etwa sieben Meter abgesenkt werden.

In dem Bereich, in dem der Wesel-Datteln-Kanal in den Dortmund-Ems-Kanal mündet, liegt der Kanalhafen Datteln. Die Wasserstraßen erweitern sich hier zu einer ausgedehnten Wasserfläche, dem Dattelner Meer. Zu Zeiten des Schleppmonopols auf den westdeutschen Wasserstraßen von 1914 bis 1967 wurden hier die nicht-motorisierten Lastkähne an die staatlichen Schlepper angekoppelt, um zu den Häfen des Kanalnetzes geschleppt



zu werden. An der damaligen Hebestelle des Schleppbetriebs konnten die Schiffer die erforderlichen Fahrscheine lösen. Heute befinden sich am Dattelner Meer die Fernsteuerzentrale, ein Stützpunkt der Wasserschutzpolizei sowie einige Unternehmen für Schiffsausrüstung.

Am Eingang sowohl der Alten als auch der Neuen Fahrt befinden sich Sicherheitstore, die verhindern sollen, dass bei Beschädigungen an den Kanalböschungen oder -dämmen Wasser aus dem Kanal austritt. Das alte - inzwischen unter Denkmalschutz stehende - Sicherheitstor wurde früher mit einer Kurbel betätigt. Das Sicherheitstor an der Neuen Fahrt ist zwischen zwei Mauertürmen angebracht und wird beim Schließvorgang nach unten bewegt.

Seitdem das alte Kanalbett von der Schifffahrt nicht mehr genutzt wird, ist der Abzweig vom Dattelner Meer in die Alte Fahrt des Dortmund-Ems-Kanals inzwischen aus Sicherheitsgründen durch einen Damm verschlossen.

Kanalkreuz Datteln.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Kanalkreuz Datteln
WDK km 60,3
DEK km 21,3
Hafenstraße
45711 Datteln

16 Schleusengruppe Datteln-Natrop

Direkt am Dattelner Meer liegt das östliche Eingangstor in den Wesel-Datteln-Kanal, das durch die Schleusengruppe Datteln-Natrop markiert wird. Als eine von insgesamt sechs Schleusenanlagen, mit deren Hilfe der Kanal die etwa 42 Meter Höhenunterschied bis zur Mündung in den Rhein bei Friedrichsfeld überwindet, wurde die große Schleuse 1931 zusammen mit dem Kanal in Betrieb genommen. An der Schleuse wird ein Höhenunterschied von 7,50 Metern überwunden.

1928 wurde zunächst lediglich eine große Schleusenkammer gebaut. Die beiden Hubtore mit den das Landschaftsbild prägenden hohen Gerüsten wurden im November 1993 erneuert, weil die Stahlqualität der alten Bauwerke nicht mehr den Anforderungen genügte.

Die Kammer hat eine Abmessung von 222 Metern Länge und zwölf Metern Breite, Schiffe können bis zu einem Tiefgang von 2,80 Metern geschleust werden. Damit konnten früher bis zu drei Lastkähne gleichzeitig mit einem Schlepper durchgeschleust werden. Der Wasserverbrauch bei einer Schleusung beträgt 20.000 Kubikmeter.

Wegen des gestiegenen Verkehrsaufkommens wurden die Schleusenanlagen des Wesel-Datteln-Kanals in den 1960er- und 1970er-Jahren durch jeweils eine kleine Schleusenkammer von 110 mal zwölf Metern erweitert. Die Kammer hat ein oberes Hubsenktor und ein unteres Schiebetor. Um den Folgen möglicher Verwerfungen durch Bergsenkungen im Bereich der Schleusenanlagen entgegenzuwirken, ist die Kammer zur unteren Kanalhaltung mit Schiebetoren versehen. Sie werden nicht durch Neigungen im Geländeniveau in ihrer Funktion beeinträchtigt. Es können Schubverbände mit bis zu 180 Metern Länge, 11,40 Metern Breite und 2,80 Metern Tiefgang geschleust werden. Eine Doppelschleusung, also ein Schleusenvorgang von unten nach oben und wieder nach unten, dauert etwa 40 Minuten. Durchschnittlich werden pro Tag an beiden Schleusen zusammen etwa 90 Schiffe geschleust. Das neue Pumpwerk wurde 1988 fertig gestellt und ist mit vier Pumpen mit einer Leistung von 4,3 Kubikmetern pro Sekunde ausgestattet.

Von der Schleusengruppe aus kann man das Kanalkreuz gut überblicken. Der Weg von der Schleuse zur Einmündung des Wesel-Datteln-Kanals ist nicht weit. Von dort sind die Sperrtore zur Alten und zur Neuen Fahrt des Dortmund-Ems-Kanals gut zu sehen. Über die Kanaldämme der Alten Fahrt lässt sich zu Fuß die Kanalüberführung der Lippe schnell erreichen.

Kontakt & Infos

Schleusengruppe Datteln-Natrop
WDK km 59,2 – 59,4
Natroper Weg oder Höttingstaße
45711 Datteln



Fernsteuerzentrale Wasserversorgung Datteln.
Foto: RIK/Budde

17 Fernsteuerzentrale Wasserversorgung Datteln

Ein unscheinbares Gebäude am “Dattelner Meer“, direkt neben dem Stützpunkt der Wasserschutzpolizei, beherbergt die 1984 eingerichtete Fernsteuerzentrale Wasserversorgung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Duisburg-Meiderich. Sie hat die Aufgabe, das System der Wasserverteilung und der Lippeanreicherung in Hamm sowie der Pumpwerke an den Schleusenstufen der Kanäle zwischen Wesel, Duisburg, Hamm und Münster zu überwachen und

zu steuern. Steuerimpulse auf der Grundlage ständiger Pegelmessungen an allen Kanalabschnitten sorgen dafür, dass der erforderliche Wasserstand für die Schifffahrt eingehalten wird. So können die Schiffe weder auf Grund laufen, noch mit den teils sehr niedrigen Brücken kollidieren.

Die Regelung durch die Fernsteuerzentrale erfolgt durch eine gezielte Wasserbewirtschaftung, um die Verluste auszugleichen, die hauptsächlich durch den Schleusenbetrieb verursacht werden. Weitere Verluste entstehen durch Wasserentnahmen von Kraftwerken, Industrie und Gewerbe an den Kanälen und durch Versickerung und Verdunstung. Die Zentrale trifft auch Vorsorge gegen drohende Überflutungen durch zu starke Niederschläge oder unkontrollierte Zuflüsse. Dies erfolgt durch Entlastungsbauwerke, Sperr- und Sicherheitstore und durch die Fernbedienung der Wehre in Hamm (Lippe) und in Duisburg (Ruhr).

Die Steuerung des Einspeisungsbauwerkes bei Hamm dient einerseits der Wasserversorgung der Kanäle durch die Lippe und andererseits der Anreicherung der Lippe mit Wasser in Zeiten großer Trockenheit.

18 Hermann-Grochtmann-Museum

Dorfschulenhof: Das Gebäude liegt gleich neben dem Rathaus. Es wurde 1809 im Stil eines dreischiffigen, westfälischen Hallenhauses errichtet und steht heute unter Denkmalschutz. Das in Fachwerkbauweise gestaltete Bauernhaus steht vermutlich auf einem der ältesten Hofgrundstücke Datteln. Seit 1911 im Besitz der Gemeinde Datteln, beherbergte es seit 1927 erste kulturgeschichtliche Sammlungen, 1936 wurde es städtisches Museum. Ende der 1980er-Jahre wurde das Gebäude renoviert und als Museum neu eröffnet.

Heute ist dort die Volkshochschule beheimatet. Mit dem Einzug der VHS in den Dorfschulenhof ist das Hermann-Grochtmann-Museum Geschichte. Aus-



Hermann-Grochtmann-Museum.
Foto: RIK/Budde

gewählte Ausstellungsstücke sind aber weiterhin im Dorfschulenhof zu sehen.

Kontakt & Infos

Fernsteuerzentrale Wasserversorgung Datteln
Kanalweg 19
45711 Datteln

Kontakt & Infos

Dorfschulenhof
Genthiner Str. 7 (Am Rathaus)
45711 Datteln

19 Ehemalige Lippeschleuse Vogelsang

Die ehemals massive Lippeschleuse am Haus Vogelsang wurde 1826 gebaut. Ihr Bau war besonders notwendig wegen der Behinderung der Schifffahrt durch die in diesem Bereich ausgedehnte Mergelklippe. Zwar wurde am linken Lippeufer entlang eine Fahrrinne in die Felsbarriere getrieben, doch mussten Schiffe durch diese besonders schwierige Flusspassage bergaufwärts mit starken Pferden und zu Tal mit Hilfe von so genannten Leitleuten bugsiert werden, die für die reibungslose Durchfahrt zu sorgen hatten und Havarien verhindern helfen sollten. Die Planung der Vogelsanger Schleuse war wegen der knappen staatlichen Geldmittel zunächst unterblieben, obwohl den preußischen Behörden ihre Bedeutung sehr wohl bewusst war.

Wegen der großen Probleme für die Schifffahrt wurde schließlich durch Kabinettsorder vom 28. August 1824 doch noch der Bau einer massiven Schleuse genehmigt. Durch die Anlage eines Wehres wurde zusammen mit der Schleuse eine Überstauung der Felsklippe erreicht, so dass für eine ausreichende Fahrtiefe gesorgt war.



Mit dem Niedergang der Lippeschifffahrt gegen Ende des 19. Jahrhunderts verlor auch die Schleuse am Haus Vogelsang an Bedeutung. In den 1950er-Jahren wurden die massiven Steinmauern der Schleuse und das Lippewehr gesprengt. Von der gesamten Anlage ist nur noch das unter Denkmalschutz stehende ehemalige Schleusenwärterhaus vorhanden, während die ehemalige Schleusenkammer nur noch auf der Südseite der Lippe zu erahnen ist.

TIPPS

Schleusen am Wesel-Datteln-Kanal. Zwischen der Schleuse Datteln-Natrop und der Schleuse Friedrichsfeld nahe der Mündung in den Rhein liegen am Wesel-Datteln-Kanal vier weitere bauartgleiche Schleusengruppen: Ahsen (WDK km 55,8-58,0), Flaesheim (WDK km 49,3-49,5), Dorsten (WDK km 30,4-30,6) und Hünxe (WDK km 13,2-13,4). Sie bestehen jeweils aus einer großen Schleusenkammer aus der Entstehungszeit des Kanals um 1930 sowie einer kleinen Schleusenkammer aus den 1960er-Jahren. Die größte Hubhöhe mit neun Metern hat die Schleuse Dorsten, die geringste mit vier Metern die Schleuse Flaesheim.

Wasserkraftwerk
Hohenstein. Foto:
RIK/Budde

Kontakt & Infos

Ehemalige Lippeschleuse
Vogelsang
Auf dem Bonnheck
45711 Datteln

20 Hafen Victor

Der Hafen Victor liegt in der Nähe von Schloss Bladenhorst am Südufer des Rhein-Herne-Kanals. Er kann entweder von der markanten Straßenbrücke des Westrings oder vom Kanaluferweg auf der gegenüberliegenden Seite eingesehen werden.

Der Werkhafen wurde ursprünglich von der gleichnamigen Zeche angelegt und liegt heute auf dem Firmengelände der Rain Carbon Inc. (früher Rütgers-Werke). Um den Schiffen eine Wendemöglichkeit zu bieten, wurde das Kanalbett erweitert, so dass die Grundfläche des Hafens ein annäherndrechtwinkliges Dreieck darstellt, dessen Langseite zum Kanal



Hafen Victor.
Foto: RIK/Budde

gerichtet ist. Die längere der beiden Katheten, die von der Kaimauer gebildet wird, führt vom Unterlauf des Kanals nach Norden. Sie liegt damit in Fahrtrichtung und kann daher von den Schiffen bequem angelaufen werden.

Kontakt & Infos

Hafen Victor
RHK km 40,1 – 41,0
Westring
44579 Castrop

Schleuse Herne-Ost. Foto: RIK/Budde



21 Schleuse Herne-Ost

Die Schleusengruppe Herne-Ost ist das Ausgangstor des Rhein-Herne-Kanals vor seiner Mündung in den Dortmund-Ems-Kanal. Sie wurde 1914 als östlichste von ehemals sieben Schleusenstufen in Betrieb genommen, mit deren Hilfe der Rhein-Herne-Kanal auf seiner Länge von etwa 45 Kilometern den Höhenunterschied von 36 Metern zwischen dem Niveau des Rheins bei Duisburg und der Scheitelhaltung zwischen Henrichenburg und Münster überwindet.

Wie alle übrigen Schleusen wurden die beiden Schleusenkammern ursprünglich

in der Form von „Fußstapfen“ angelegt, damit eventuelle Bergschäden nicht in beiden Schleusenkammern gleichzeitig auftreten konnten. Damit war gewährleistet, dass der Schiffsbetrieb auf dem Kanal jederzeit aufrecht gehalten werden konnte. Am Schleusenbecken entlang fuhr zur Zeit der staatlichen Monopol-Schleppfahrt bis 1967 eine Treidellok, die die damals noch nicht motorisierten Lastkähne von den Schleppern übernahm und durch die Schleusenkammer zog.

Die Schleuse Herne-Ost wurde, wie andere Schleusen des Rhein-Herne-Kanals auch, während Kanal-Umbaumaßnahmen erweitert, um auch größeren Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen. Außerdem wurde der Schleusenhub verändert, weil die Kanalsstrecke unterhalb der Schleuse abgesenkt werden musste. Beide Schleusenkammern liegen nun parallel nebeneinander, der gemeinsame Steuerstand dazwischen. Um den Schiffsverkehr kontinuierlich aufrecht zu erhalten, wurden die neu gebauten Schleusenkammern nacheinander fertiggestellt. Die Südschleuse wurde 1989, die Nordschleuse 1992 dem Schiffsverkehr übergeben.

Kontakt & Infos

Schleuse Herne-Ost
RHK km 37,0-37,3
44628 Herne

22 Ehemalige Schleuse Herne-West

Die baulichen Relikte der ehemaligen Schleuse Herne-West liegen etwas abseits der Bahnhofstraße in östlicher Richtung. Über einen Parkplatz südlich der Kanalbrücke gelangt man auf einen ehemaligen Betriebsweg längs des Kanals. Der Weg führt nach etwa 200 Metern zu den Mauern der ehemaligen Schleusenkammern.

Im Bereich der Schleuse Herne-West war es, wie an anderen Schleusen auch, infolge des Bergbaus zu tiefgreifenden Veränderungen des Kanalbettes gekommen. Den Bergsenkungen wurde durch die Aufhöhung der Schleusenkammermauern begegnet, was aber bei einigen Schleusen zu erheblichen Beeinträchtigungen der Bausubstanz und damit der Standfestigkeit der Kammermauern führte. Deshalb mussten in Einzelfällen

sogar ganze Schleusengruppen abgebaut werden, da die Betriebssicherheit nicht mehr gewährleistet war. So auch im Bereich der Schleusengruppe Herne-West.

Der Abbau der Schleusengruppe geschah im Zusammenhang mit der Anpassung des oberen Rhein-Herne-Kanals an die modernen Schifffahrtsmaße. Im Rahmen des Umbaus wurde das Kanalbett so umgestaltet, dass die Schleusenstufe Herne-West zugunsten einer ausschließlichen Wasserregulierung durch die höher gelegene Schleuse Herne Ost entfallen konnte. Dazu wurden die beiden Kanalhaltungen unterhalb und oberhalb der ehemaligen Schleuse auf ein einheitliches Niveau gebracht, so dass die Geländestufe im Bereich Herne-West entfiel.

Die sehenswerten Außenmauern der ehemaligen Schleusenkammern lagen außerhalb des Umbau-Bereiches, so dass sie erhalten geblieben sind.

Kontakt & Infos

Ehemalige Schleuse Herne-West
RHK km 35,0 – 35,4
Bahnhofstraße
44653 Herne



Stadthafen
Recklinghausen.
Foto: Stadthafen
Recklinghausen

23 Stadthafen Recklinghausen

Auf dem Stadtplan von 1912 ist die Emscher noch mit vielen Windungen eingezeichnet. Dies änderte sich erst mit der Ausgabe von 1914, da ist der Fluss begradigt und der Rhein-Herne-Kanal ist eingezeichnet. Zwischenzeitlich hatte ein Stück Gelände auf Herner Gebiet an der Bochumer und Strünkeder Straße den Eigentümer gewechselt. Die Stadt Recklinghausen hatte rund 55.000 Quadratmeter Land aufgekauft, um am Rhein-Herne-Kanal einen Hafen zu

bauen. Am 14. August 1913 beschloss die Stadtverordnetenversammlung, einer Frankfurter Firma den Bauauftrag zu erteilen. Die Bauarbeiten begannen sofort und fast gleichzeitig mit der Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals konnte der Stadthafen Anfang August 1914 in Betrieb genommen werden.

Seit den ersten Tagen seines Bestehens ist der Stadthafen ein reiner Ausladehafen gewesen. Die großen Zechen hatten in der Regel ihre eigenen Häfen zur Verladung der Kohle. Als Umschlaggüter wurden hauptsächlich Getreide, Futtermittel, Sand, Kies und Schlacken verzeichnet. Hatte der Hafen im Ersten Weltkrieg als Löschplatz für Lebensmittel aus Holland eine große Bedeutung, wurde es danach erheblich ruhiger auf den Kaimauern. Den Tiefstand beim Güterumschlag brachte das Jahr 1931 mit gerade einmal 14.441 Tonnen. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg erfuhr der Güterumschlag erhebliche Steigerungsraten. Von 1949 bis 1959 wuchs die umgeschlagene Gütermenge von 139.880 auf 264.175 Tonnen jährlich. In den 1960er-Jahren begann sich dieser Trend allerdings langfristig umzukehren. Waren es 1962 noch 205.920 Tonnen Gütermenge, wurden im Jahr 2000 gerade noch 24.000 Tonnen umgeschlagen.

Um diesen Trend entgegenzuwirken und den Standort aufzuwerten, entschloss sich die Stadt Recklinghausen im Rahmen des Projektes „Emscher Landschaftspark 2010“, ein Neunutzungskonzept für das Stadthafen-Areal zu entwickeln. Das Konzept verfolgte die Neuentwicklung eines hochwertigen Gewerbestandortes am östlichen Teil des Hafenbeckens sowie die Sanierung, Umgestaltung, Belebung und Öffnung der Hafenanlagen für Freizeit-, Kultur-, und Wohnnutzungen. Ein Sportbootanleger im östlichen und nördlichen Hafenbereich ergänzt das Angebot ebenso wie ein Brückenübergang zum Museum Strom und Leben. Für den unter Denkmalschutz stehenden Hafenkran wurde ein Lichtkonzept entwickelt, das seinen Status als Landmarke akzentuiert.

Kontakt & Infos

Stadthafen Recklinghausen
Am Stadthafen 6/10
45663 Recklinghausen
www.stadthafen.com

24 Schleuse Wanne-Eickel

Nur wenige Meter in östlicher Richtung vom Hafen Wanne-West entfernt liegt die Schleusengruppe Wanne-Eickel. Zu Fuß ist sie entweder über den Betriebsweg oder über einen Fußweg vom Cranger Kirmesplatz aus zu erreichen.

Um die Höhenunterschiede beim Bau des zwischen 1906 und 1914 angelegten Rhein-Herne-Kanals zu überwinden, wurden ursprünglich insgesamt sieben Schleusen gebaut. Mit Ausnahme der Schleuse in Duisburg-Meiderich wurden alle anderen Schleusen (Oberhausen, Essen-Dellwig, Gelsenkirchen, Wanne-Eickel, Herne-West und Herne-Ost) als Schleusenpaare angelegt, um die Funktionssicherheit des Kanals, insbesondere in einem durch Bergschäden bedrohtem Gebiet, jederzeit zu gewährleisten. Auch der Einbau von verwindungssicheren Schleusentoren war als Maßnahme gegen die Gefahr von Bergsenkungen gedacht.

Die Schleusenabmessungen waren auf die damals vorherrschenden Schiffstypen zugeschnitten, die eine Länge von 80 Metern, eine Breite von 9,50 Metern und einen Tiefgang von 2,50 Metern hatten. Die Schiffe beziehungsweise Lastkähne verfügten damals noch über keinen eigenen Antrieb und mussten den seit 1905 staatlich monopolisierten Schleppdienst benutzen. Das staatliche Schlepp-Monopol sollte dazu beitragen, die Kosten des Kanals zu amortisieren.

Geschleppt wurde nur auf den Strecken zwischen den Schleusen. Da die Schleusenkammern in der Regel 165 Meter lang und zehn Meter breit waren, konnten gleichzeitig zwei Kähne geschleust werden. Dazu wurden die Kähne vom Schlepper abgekoppelt und mit einer elektrisch betriebenen Treidellok in die Schleusenkammer gezogen. Nach dem Verlassen der Schleusenkammer wurde der Lastkahn von einem anderen Monopol-Schlepper bis zur nächsten Schleuse gezogen. 1967 wurde der staatliche Schleppbetrieb eingestellt, weil inzwischen motorisierte Schiffe als Selbstfahrer die Lastkähne ersetzt hatten. Mit den neuen Schiffen wuchsen auch die Ausmaße der Schubver-



Die Schleuse Wanne-Eickel, 1936.
Foto: Bildarchiv
der Stadt Herne

bände bis auf 185 Meter an, so dass auch die Schleusen erweitert werden mussten.

In Wanne-Eickel wurde bis 1994 allerdings nur die Südschleuse erneuert, die Nordschleuse ist dagegen noch in ihren ursprünglichen Ausmaßen von 163 mal 10 Metern erhalten. Sie konnte deshalb nicht von den großen Schiffen der so genannten Europaschiffsklasse II benutzt werden, diente aber noch bis 2003 als Ersatzschleuse. Ein weiterer Ausbau der Schleusengruppe nach dem Vorbild der Südschleuse ist allerdings bis 2027 geplant. Nordöstlich der Schleuse kann man nach Überquerung des Kanals über die Betriebsbrücke den Kohlemischbetrieb, der über Förderbandanlagen das nahe gelegene Kraftwerk Herne versorgt, hautnah erleben.

Kontakt & Infos

Schleuse Wanne-Eickel
Alt-Crange 32
44653 Herne-Wanne

25 Hafen Wanne-West

Eigentlich geht es um zwei Häfen am Rhein-Herne-Kanal: den Wannner Westhafen und den am gegenüberliegenden Ufer befindlichen Osthafen mit Anbindung an Häfen in ganz Europa. Kernfläche ist jedoch der Westhafen, auf dem sich auch das Güterverkehrszentrum (GVZ) Emscher befindet. Das GVZ verbindet drei Verkehrswege – Wasser, Schiene, Straße – miteinander und ist somit Schnittstelle zum Wasser, Container-Umschlagbahnhof und Frachtzentrum zugleich.

Hafen Wanne-West.
Foto: RIK/Budde

Die Geschichte des Hafens reicht bis in die Entstehungszeit des Rhein-Herne-Kanals zurück. Kurz nach dem Beschluss zum Bau des Kanals riefen die Gemeinde Wanne und der Landkreis Gelsenkirchen am 14. Juli 1905 die Gesellschaft „Kanalhafen Wanne-Gelsenkirchen-Land“ ins Leben, deren Ziel der Bau eines großen Kohlehafens im heutigen Herner Stadtteil Crange war. Von dem Kanalanschluss sollten vor allem die umliegenden Bergwerke profitieren. Ab 1913 beteiligte sich auch die Nachbarstadt Herne an dem Projekt, das jetzt „Hafenbetriebsgesellschaft Herne-Wanne mbH“ heißen sollte.

Kurz nach Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals wurde der Hafen am 11. November 1914 eröffnet. Ein Jahr später wurde er durch die Kleinbahn „Wanne-Gelsenkirchen-Land“ mit der Schachtanlage Shamrock 3/4 verbunden, kurze Zeit später



erfolgte der Bahnanschluss an die Zechen Carolinenglück in Bochum und Teutoburgia in Herne. Der Kleinbahnbetrieb erlebte dadurch einen erheblichen Aufschwung. Betrug die Transportleistung im ersten Betriebsjahr noch bescheidene 324.450 Tonnen, erreichte der Umschlag 1916 erstmals die Millionen-Tonnengrenze. In den 1920er-Jahren wurden auch die Streckennetze der Bochumer Krupp-Zechen und der Hibernia AG an die Hafenbahn angeschlossen.

Ursprünglich gehörte zum Hafen auch ein Stichbecken, das inzwischen ganz verfüllt ist, um Platz zu schaffen für das Güterverkehrszentrum (GVZ) Emscher. Silos, Krananlagen, mobile Umschlaggeräte, eine moderne Schiffsbelade-Anlage, ein Container Terminal und diverse Serviceeinrichtungen prägen heute das Hafenbild. GVZ, Umschlagterminal und ergänzende Einrichtungen wie zum Beispiel eine eigene Regionaleisenbahn mit Anschluss an die DB und RBH-Bahn sowie umfangreiche Lager- und Trailerplätze machen die Betreiberin, die Wanne-Herner Eisenbahn- und Häfen GmbH (WHE) zu einem interessanten Partner für Transporte in der Region.

Das Verteilernetz umfasst nicht nur Europa, Transporte gehen mittlerweile in die ganze Welt. Seit mehr als 90 Jahren sind Kohlenprodukte und Kraftwerksreststoffe eines der Hauptumschlags- und Beförderungsgüter der WHE. Massengüter wie Baustoffe, Erze, Metallreststoffe, Schrott, chemische Erzeugnisse, Fahrzeuge, Maschinen, Flugasche oder Gips werden im Hafen über die Krananlagen umgeschlagen. Ein Großteil der Ladung wird mit der Bahn weitertransportiert.

Kontakt & Infos

Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH
Am Westhafen 27
44653 Herne-Wanne
www.whe.de



Hafen Grimberg und Erzbahn.
Foto: RIK/ Walter

26 Hafen Grimberg und Erzbahn

Der Hafen Grimberg ist einer der zahlreichen Werks- und Häfen, die im Zusammenhang mit dem Rhein-Herne-Kanal gebaut wurden. Er entstand kurz nach der Kanalfertigstellung im Jahr 1914 und wurde nach dem etwa 100 Meter östlich gelegenen Schloss Grimberg benannt. Der Hafen wurde von der Gelsenkirchener Bergwerks AG (GBAG) angelegt, einem Unternehmen, das zu dieser Zeit über 14 Zechen und Kokereien sowie eine Reihe von Hütten- und Stahlwerken in und außerhalb des Ruhrgebiets vereinigte.

Das Motiv für die Anlegung des unternehmenseigenen Privathafens war der kostengünstige Abtransport von Kohle und Koks von den GBAG-Zechen Rheinelbe, Alma und Pluto über den Kanal und – in umgekehrter Richtung – die Anlieferung überseeischer Erze für die Verhüttung beim ebenfalls zur GBAG gehörenden Schalker Verein.

Dafür wurde etwa gleichzeitig mit dem Hafen das nördliche Teilstück der Erzbahn gebaut, das den Hafen mit dem Gelände des Hüttenwerks verband. Die Erzbahn war eine Werksbahntrasse, die in mehreren Teilabschnitten zwischen 1912 und 1929 entstand, um die eisen- und stahlindustriellen Großunternehmen des Schalker und Bochumer Vereins an den neuen Wasserweg des Rhein-Herne-Kanals anzuschließen.

Mit durchschnittlich zwei Millionen Tonnen Umschlag pro Jahr im Zeitraum 1937 bis 1964 nahm Grimberg eine führende Stellung unter den Häfen des Kanals ein. Danach begann er zunehmend seine Bedeutung als Umschlagplatz für industrielle Rohstoffe zu verlieren. 1968 wurde mit dem Ende der Eisen- und Stahlproduktion des Bochumer Vereins der südliche Abschnitt der Erzbahn stillgelegt. Die nächste Phase läutete die Stilllegung des Schalker Vereins 1982 ein. Jetzt war die Zeit des Umschlages von Eisen- und Stahlwerken im Hafen Grimberg endgültig vorbei und damit auch die Erzbahn Geschichte.

Das Ende der Erzbahntrasse war aber gleichzeitig der Ausgangspunkt für einen Neuanfang. Mittlerweile ist die Erzbahntrasse vom Regionalverband Ruhr zu einer attraktiven Fahrrad- und Wanderstrecke innerhalb des Emscher Landschaftsparks ausgebaut worden.

Kontakt & Infos

Hafen Grimberg und Erzbahn
RHK km 27,7 – 28,1
Grimbergstraße
45889 Gelsenkirchen

Stadthafen Gelsen-
kirchen. Foto:
RIK/Walter



27 Stadthafen Gelsenkirchen

Der Stadthafen Gelsenkirchen wurde kurz nach der Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals am 14. Juli 1914 eröffnet und ist damit der älteste Hafen an diesem Wasserweg. Er zweigt als Stichhafen mit zwei Hafenbecken am Ende des oberen Vorhafens der Gelsenkirchener Schleuse ab und erstreckt sich über eine Wasserfläche von 117.800 Quadratmetern. Der Hafen wird von der Gelsenkirchener Hafenbetriebsgesellschaft mbH betrieben, einer Tochter der Stadtwerke Gelsenkirchen. Die beiden Hafenbecken dienen unterschiedlichen Zwecken: In dem einen werden Handels-, in dem anderen Industrieprodukte umgeschlagen.

Auf einer Fläche von 120 Hektar mit freien und gedeckten Lagerflächen, Kühlräumen und Tanklagern sind über 70 Unternehmen angesiedelt. Zwei Millionen Tonnen Güter und Warenprodukte werden jährlich umgeschlagen. Hochmoderne Kran-, Lade-, und Löscheinrichtungen prägen das heutige Hafenbild. Seit 1985 können auch Europaschiffe und Schubverbände mit einer Tragfähigkeit bis zu 3.700 Tonnen den Hafen problemlos anlaufen. Waren früher Kohle- und Grubenprodukte die Hauptumschlagsgüter, sind es heute vor allem Mineralöl- und Getreideprodukte. Daneben werden aber auch Malz- und Stahlprodukte umgeschlagen.

Von der Raffinerie in Gelsenkirchen-Scholven führen Pipelines ins Tanklager der Trans-Tank in den Stadthafen. Alle Tankstellen im Ruhrgebiet und viele in Nordrhein-Westfalen werden von hier aus mit Benzin versorgt. Binnenschiffe besorgen die überregionale Versorgung zum Weiterexport in die Häfen von Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Per Eisenbahn geht es in die Schweiz oder nach Österreich. Der Stadthafen ist aber auch der wichtigste Getreideumschlagplatz in Nordrhein-Westfalen. Etwa 300.000 Tonnen Gerste, Roggen und Weizen werden hier jährlich verarbeitet, veredelt und weitertransportiert. Der Gesamtumschlag aller Güter

Kontakt & Infos

GELSEN-LOG GmbH
RHK km 23,8 – 24,5
Am Stadthafen 45
45881 Gelsenkirchen
www.hafen-ge.de/

liegt pro Jahr bei durchschnittlich sieben Millionen Tonnen, davon wasserseitig etwa eine Million Tonnen. Aber auch Freizeitaktivitäten bietet der Stadthafen: Baden ist zwar verboten, aber Hafenrundfahrten, Kanu fahren oder Wasserskisport sind prinzipiell möglich.

Der Stadthafen Gelsenkirchen wurde kurz nach der Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals am 14. Juli 1914 eröffnet und ist damit der älteste Hafen an diesem Wasserweg. Er zweigt als Stichhafen mit zwei Hafenbecken am Ende des oberen Vorhafens der Gelsenkirchener Schleuse ab und erstreckt sich über eine Wasserfläche von 117.800 Quadratmetern. Der Hafen wird von der Gelsenkirchener Hafenbetriebsgesellschaft mbH betrieben, einer Tochter der Stadtwerke Gelsenkirchen. Die beiden Hafenbecken dienen unterschiedlichen Zwecken: In dem einen werden Handels-, in dem anderen Industrieprodukte umgeschlagen.

Auf einer Fläche von 120 Hektar mit freien und gedeckten Lagerflächen, Kühlräumen und Tanklagern sind über 70 Unternehmen angesiedelt. Zwei Millionen Tonnen Güter und Warenprodukte werden jährlich umgeschlagen. Hochmoderne Kran-, Lade-, und Löscheinrichtungen prägen das heutige Ha-

fenbild. Seit 1985 können auch Europaschiffe und Schubverbände mit einer Tragfähigkeit bis zu 3.700 Tonnen den Hafen problemlos anlaufen. Waren früher Kohle- und Grubenprodukte die Hauptumschlagsgüter, sind es heute vor allem Mineralöl- und Getreideprodukte. Daneben werden aber auch Malz- und Stahlprodukte umgeschlagen.

Von der Raffinerie in Gelsenkirchen-Scholven führen Pipelines ins Tanklager der Trans-Tank in den Stadthafen. Alle Tankstellen im Ruhrgebiet und viele in Nordrhein-Westfalen werden von hier aus mit Benzin versorgt. Binnenschiffe besorgen die überregionale Versorgung zum Weiterexport in die Häfen von Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Per Eisenbahn geht es in die Schweiz oder nach Österreich. Der Stadthafen ist aber auch der wichtigste Getreideumschlagplatz in Nordrhein-Westfalen. Etwa 300.000 Tonnen Gerste, Roggen und Weizen werden hier jährlich verarbeitet, veredelt und weitertransportiert. Der Gesamtumschlag aller Güter liegt pro Jahr bei durchschnittlich sieben Millionen Tonnen, davon wasserseitig etwa eine Million Tonnen. Aber auch Freizeitaktivitäten bietet der Stadthafen: Baden ist zwar verboten, aber Hafenrundfahrten, Kanu fahren oder Wasserskisport sind prinzipiell möglich.



Schleuse Gelsenkirchen. Foto: RIK/Walter

28 Schleuse Gelsenkirchen

Die Schleuse Gelsenkirchen, unmittelbar an der Einfahrt zum Stadthafen Gelsenkirchen gelegen, wurde im Zuge des Kanalausbaus in den letzten Jahrzehnten – wie andere Schleusen auch – mehrfach um- und ausgebaut.

Beide Schleusenammern liegen parallel nebeneinander mit einem gemeinsamen, dazwischen liegenden Steuerstand. Die Kammern sind 190 mal zwölf Meter groß, der Hub beträgt etwas mehr als vier Meter. Im Obertor befindet sich ein Hubsektor, im Untertor ein Stemmtor.

Das Pumpwerk, das im Dezember 1975 in Betrieb genommen werden konnte, ist mit fünf Pumpen mit einer Leistung von fünf Kubikmeter pro Sekunde ausgestattet. Die heutige Südschleuse wurde

im Dezember 1982, die heutige Nordschleuse im November 1985 fertiggestellt.

Bis zu sechs Schiffe pro Stunde in jeder Richtung können die Schleuse passieren. Das Füllen der Schleusenammern dauert etwa sechs Minuten. Entleert wird „vor Kopf“ über je zwei Öffnungen in den beiden Stemmtorflügeln; dieser Vorgang dauert etwa acht Minuten.

TIPP

Unter dem Titel „Monument for a Forgotten Future“ wurde auf der so genannten „Wilden Insel“ nördlich des Rhein-Herne-Kanals, an den Schleusen in Gelsenkirchen ein außergewöhnliches Projekt realisiert: Die originalgetreue Kopie einer Bergformation aus dem Nationalpark Joshua Tree bei Los Angeles wurde auf die Wilde Insel gesetzt und fungiert hier als „unnatürliche Naturerscheinung“. Aus dem künstlich erschaffenen Berg ertönt leise Musik; wenn man sich dem Berg nähert und sich an ihn lehnt, ist die Musik deutlich zu hören: In Zusammenarbeit mit Douglas Gordon hat die Band Mogwai eine Symphonie komponiert, die die Band als „Symphonie aus einer anderen Welt“ bezeichnet und die hier ihre Uraufführung erlebte. Das „Monument for a Forgotten Future“ ist eine permanente Arbeit und jederzeit frei zugänglich. Die Symphonie ertönt jedoch nur in den Sommermonaten.

Kontakt & Infos

Schleuse Gelsenkirchen
RHK km 23,1 – 23,4
An den Schleusen 33a
45881 Gelsenkirchen



Stadthafen Essen. Foto: RIK/Walter

29 Stadthafen Essen

Der jüngste, in öffentlicher Hand befindliche Hafen am Rhein-Herne-Kanal ist der Stadthafen Essen bei Kanal-Kilometer 16,6 bis 16,9. 1934 von der Stadt Essen in Betrieb genommen, bildet er seit 1987 unter der Verwaltung der Stadtwerke Essen einen weiteren Dienstleistungsbereich neben der Gas-, Strom- und Wasserversorgung.

Der Hafen war und ist für die Wirtschaft und Industrie aus Essen, Oberhausen, Bottrop und Gladbeck ein wichtiger Umschlagplatz für eingehende Massen- und Stückgüter. Die Aktivitäten des Hafens konzentrieren sich auf den Umschlag von Massengütern wie festen und mineralischen

Brennstoffen, Mineralöl- und chemischen Produkten, Steine und Erden sowie Eisen und Stahl. Von besonderer Bedeutung sind dabei auch recyclebare Güter. Der Stadthafen Essen umfasst ein 1,2 Millionen Quadratmeter großes Gelände am Rhein-Herne-Kanal. Er besteht aus einem Stichhafenbecken und einem Parallelhafen entlang des Kanals. Beide Anlagen haben eine Gesamtwasserfläche von 63.000 Quadratmetern. Im Hafengebiet sind etliche Firmen angesiedelt, so dass verpachtete oder vermietete Flächen sich auf etwa eine Million Quadratmeter belaufen. Daneben stehen freie Flächen für Massengüter mit Gleis- und Straßenanschluss in einer Ausdehnung von etwa 50.000 Quadratmetern zur Verfügung, dazu noch einige Silos und Bunker.

Kontakt & Infos

Hafen Essen
RHK km 16,1 – 16,9
Hafenstraße 239-247
45356 Essen

30 Hafen Bottrop

Der Hafen Bottrop lässt sich am besten vom Essener Stadtgebiet aus erreichen, da die Autobahn A 42 eine Trennungslinie an der Bottroper Stadtgrenze bildet.

Mit seiner Anbindung an die Zechenbahnen des nördlichen Ruhrgebiets bot der ehemals zu den Hafen- und Bahnbetrieben der Ruhrkohle AG gehörende Hafen Bottrop beste Voraussetzungen für den Kohleumschlag Schiene-Wasserstraße. Er zählte zu den bedeutendsten unter den elf von der Ruhrkohle AG betriebenen Kanalhäfen.

Betrieben wird der direkt gegenüber dem Stadthafen Essen gelegene Hafen Bottrop derzeit von der Arbeitsgemeinschaft Arce-lorMittal und Suden; die Ruhr Oel GmbH unterhält hier ein großes Tanklager. Der Hafenbereich gliedert sich in zwei Bereiche. Die Wasserfläche von Hafen I beträgt 2.940 Quadratmeter, die Wassertiefe 3, 50



Meter und die Kailänge 90 Meter. Es gibt dort zwei Umschlagseinrichtungen, eine für leichtes Heizöl, die andere für P-Xylol.

Der Hafenteil II hat eine Wasserfläche von 19.200 Quadratmetern, ist genauso tief wie Hafen I und hat eine Kailänge von 320 Metern. Es gibt vier Umschlagseinrichtungen für leichtes Heizöl, Benzin, Cyclohexan und Methanol.

Hafen Bottrop.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Hafen Bottrop
RHK km 16,0 – 16,9
Sturmshof
46238 Bottrop



Schleuse Oberhausen. Foto: RIK/Walter

31 Schleuse Oberhausen

Die Schleuse Oberhausen liegt südlich des Städtischen Westfriedhofs am Rhein-Herne-Kanal. Eine Fußgängerbrücke verbindet über den Schleusenbereich hinweg die südlich des Kanals liegende Rosenstraße mit dem Friedhof. Von dieser Brücke aus lassen sich die Schleusungsvorgänge sehr gut beobachten.

Mit der Eröffnung des Rhein-Herne-Kanals wurden 1914 gleichzeitig sieben Schleusenpaare in Betrieb genommen. Nach dem Ausbau des Kanals ab 1965 für die Euro-paschiffe der Klasse II mussten auch die Schleusenanlagen erweitert werden. Damit

der Kanal bei der Erneuerung der Schleusen weiterhin für Schiffe passierbar blieb, wurden die einzelnen Schleusenpaare nacheinander umgebaut. In Oberhausen wurden zunächst die Südschleuse bis 1979 und anschließend die Nordschleuse bis 1984 fertig gestellt. Beim Umbau wurde auch modernisiert und rationalisiert. Das neu gebaute, dicht nebeneinander liegende Schleusenpaar kann heute von einem zentralen Leitstand zwischen den beiden Kammern von einem einzigen Mitarbeiter gesteuert werden. Weitere Ausbaustufen, Modernisierungsmaßnahmen und Digitalisierung am Rhein-Herne-Kanal und seinen Bauwerken sind geplant oder schon in Arbeit.

Kontakt & Infos

Schleuse Oberhausen
RHK km 5,4 – 5,8
Rosenstraße / Emscherstraße
46049 Oberhausen

32 Gahlenscher Kohlenweg

Neben der Bedeutung Dorstens als Holzschiffbauplatz seit dem 18. Jahrhundert (Dorstener Aak) war die Stadt auch in verkehrsgeschichtlicher Hinsicht bedeutsam:

Die Ortschaft war Endpunkt des Gahlenschen Kohlenweges beziehungsweise des Märkischen Damms, der von Bochum über Crange, Erle und Buer bis in die Nähe von Gahlen führte. Über diesen Verkehrsweg, der Ende des 18. Jahrhunderts angelegt wurde, transportierte man Steinkohle von den frühen Zechen des südlichen Ruhrgebiets mit Esels- und Pferdefuhrwerken zum westlich von Dorsten gelegenen Lippehafen bei Gahlen. Hier wurde die Kohle eingeschifft und in das Herzogtum Kleve oder nach Holland befördert.

Im Hafen befand sich das 1767 erbaute „Kohlhaus“, das den preußischen Beamten als Dienstwohnung und als Verwaltungsgebäude für die Kohlentransporte diente. 1838 betrug der Kohleumschlag schon 21.000 Zentner und steigerte sich 1843 auf die Rekordmenge von 71.329 Zentnern, also über 3.500 Tonnen Steinkohle. Als Mitte des 19. Jahrhunderts die Eisenbahnlinien gebaut wurden, kam der Transport über den Märkischen Damm zu Erliegen.

Während ein Abriss des Kohlhauses anlässlich des Kanalbauprojektes in den



Zwanziger Jahren noch verhindert werden konnte, musste es 1972 der Erweiterung des Wesel-Datteln-Kanals weichen. Heute befinden sich an dieser Stelle Bauten örtlicher Rudervereine.

Im Kulturhauptstadtjahr 2010 erinnerten Werke zeitgenössischer Kunst an die vor 250 Jahren erschlossene Kunststraße. Analog zur einstigen Streckenführung machten Kunstmarken den alten Transportweg im öffentlichen Raum nun wieder bewusst. Zu den bereits Ende 2008 durch den Kunstverein Virtuell-Visuell e.V. realisierten Installationen gehört die Skulptur „DORSTEN I-IV/2008“ von Hermann J Kassel - eine 4,20 Meter hohe Stele aus Stahl und Kohle. Sie assoziiert sowohl im Material selbst als auch mit der Positionierung am ehemaligen Kohlhaus die Verbindung zum Gahlenschen Kohlenweg.

Gahlenscher
Kohlenweg. Foto:
RIK/Budde

Kontakt & Infos

Gahlenscher Kohlenweg
Gahlener Straße
46282 Dorsten
www.gahlenscher-kohlenweg.de

33 Ehemaliger Lippehafen Wesel

Nur noch eine alte Hafenmauer an der Straße „Zum Lippehafen“ und Spuren im Gelände in der Nähe des Flusslaufes am Vereinssitz des Weseler Rudervereins erinnern an den ehemaligen Lippehafen Wesel. Dennoch verweisen diese Relikte auf eine lange Schifffahrtstradition, die bereits in der römischen und mittelalterlichen Geschichtsschreibung erwähnt wird. Belegt ist aber auch die Schifffahrt bereits in frühgeschichtlicher Zeit durch den Fund

eines 15 Meter langen Einbaums, den man 1950 bei Gartrop entdeckt hat. Dieser wohl längste Einbaum, der je in Europa gefunden wurde, befindet sich heute im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg.

Seine Blütezeit erlebte der Weseler Lippehafen ab 1840, als Schiffe durchgängig von Lippstadt nach Wesel fahren konnten. Wegen zunehmender Versandung und dem allgemeinen Rückgang des Schiffsverkehrs auf der Lippe war der Lippehafen nur noch bis zum Ende des 19. Jahrhunderts in Betrieb.

Kontakt & Infos

Ehemaliger Lippehafen Wesel
Am Lippehafen
46485 Wesel

34 Städtischer Rheinhafen Wesel

Zwar kann der Hafen keine so lange Geschichte wie die Stadt Wesel vorweisen, doch bereits 1355 ist urkundlich erwähnt, dass in Wesel mit Hilfe eines Kranschiffes, das am Lippeufer verankert war, Güterumschlag betrieben wurde. Als Wesel 52 Jahre später Hansestadt wurde, blühte der Hafen auf. Am Rheinufer wurde ein neues Kranschiff installiert, der alte Umschlagplatz an der Lippe blieb.

Mit dem Bau des ersten Hafenbeckens am Rhein wurde 1633 begonnen, um 1650 war es vollendet. Über die Hafeneinfahrt spannte sich damals eine Holzbrücke, die Kalverbrücksken genannt wurde und zum Fischerdorf führte. 1896 wurde das neue Hafenbecken, der so genannte Sicherheitshafen, fertiggestellt. Parallel dazu bestand aber noch das alte Hafenbecken, bis es in den Jahren 1925 bis 1927 zugeschüttet wurde.

Den neuen Teil des Hafens fuhren Treidel- und Segelschiffe an. Und auch von Dampf- beziehungsweise Motorschleppern gezogene Frachtschiffe bis hin zu Selbstfahrern benutzten den Hafen, an Bord die verschiedensten Güter. Umgeschlagen wurden rohe Baumwolle, Farbhölzer in Blöcken, rohe/trockene Häute, Tabak und Lebensmittel. Zwischen 1870 und 1875 wurde mit dem Bau der Hafenbahn begonnen, um eine Verbindung zum Bahnhof Wesel herzustellen.



Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs erlitt der Hafen schwerste Zerstörungen. Aber bereits 1950 waren die Gleisanlagen der Hafenbahn und die Kaimauern wiederhergestellt. Seitdem wuchs der Umschlag in dem von den Stadtwerken Wesel betriebenen Hafen ständig. Zum Hafen gehören eine 805 Meter lange Kaianlage und rund 25.000 Quadratmeter Wasserfläche für Schüttgut-, Stückgut-, und Brennstoffumschlag. 1996 belief sich der Güterumschlag auf 535.000 Tonnen, davon entfielen allerdings 85 Prozent auf das Löschen von Ladungen. Umgeschlagen wurden vor allem Futtermittel, Glas, Kies, Benzin sowie Diesel- und Heizöl.

Die Hafenbahn hat zwei Diesellokomotiven, 7,5 Kilometer Gleisanlagen und einen Übergabebahnhof. Eine elektronische Fahrzeugwaage ist für Fahrzeuge bis zu 50 Tonnen Gesamtgewicht vorgesehen. Ein Anleger für die Personenschiffahrt macht Wesel auch zum Haltepunkt für Ausflugsschiffe.

Städtischer Rheinhafen Wesel. Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Stadthafen Wesel
Hafenstraße 30
46483 Wesel
www.deltaport.de

35 Schleusengruppe Friedrichsfeld

In dem nur wenig besiedelten Umfeld sind die beiden hoch aufragenden Hubportale der Schleuse Friedrichsfeld schon von weitem sichtbar. Auch sie wurde nach denselben Plänen wie die anderen Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals gebaut. Die große Schleusenkammer wurde 1930 gebaut und ist 225 Meter lang und zwölf Meter breit. Die Füllmenge beträgt 26.500 Kubikmeter. 1964 wurde sie um die kleine - nur 110 Meter lange und zwölf Meter breite - Schleuse ergänzt, zu deren Füllung 14.600 Kubikmeter Wasser gebraucht werden. Im Pumpenhaus arbeiten fünf Pumpen, mit einer Leistung von etwa fünf Kubikmetern pro Sekunde. Die Hubhöhe wechselt mit dem Rheinwasserstand und beträgt im Mittel 7,06 Meter.



Die Geschwindigkeit für das Durchschleusen der Schiffe an der ersten Treppenstufe für den Kanal-Aufstieg beträgt bei der großen Schleuse etwa 30 Minuten und bei der kleinen Schleuse etwa 15 Minuten.

Schleusengruppe Friedrichsfeld. Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Schleusengruppe Friedrichsfeld
WDK km 1,7 – 2,0
Schleusenstraße /
Emmelsumer Straße
46562 Voerde
www.voerde.de/schleuse

TIPP

Ladestelle der Solvay-Salz Rheinberg-Osenberg (Rhein km 806,2). An der am linken Rheinufer gelegenen kleinen Ladestelle wird das mit Güterzügen vom nahen Salzbergwerk Borth herangefahrene lose Salz mit einem Greifbagger auf Rheinschiffe umgeladen.

36 Fossa Eugeniana

Während des spanisch-holländischen Krieges zwischen 1568 und 1648 nutzten die Spanier den Rhein als Nachschubtrasse in die Niederlande. Als die beiden Mündungsarme des Rheins durch die aufständischen Niederländer besetzt wurden, und die Spanier seinen Unterlauf nicht mehr militärisch nutzen konnten, planten sie eine Kanalverbindung vom Rhein zur Maas. Die Spanier verfolgten das Ziel, nicht nur den Nachschub in die südlichen Niederlande (das heutige Belgien) zu sichern, sondern auch den Handelsverkehr vom Rhein zur Maas – einer weitestgehenden Planung nach sogar bis zur Schelde – umzuleiten und auf diese Weise die Niederländer und ihre Verbündeten vom lukrativen Handelsverkehr abzuschneiden.

Die Trasse sollte beim kurkölnischen Rheinberg beginnen und über das Kloster Kamp in das Territorium des damaligen spanischen Herzogtums Geldern führen. Der Kanal sollte die damalige Festung Geldern durchqueren, Arcen umgehen und bei Venlo in die Maas fließen. 1626 wurde mit dem Bau des Kanals begonnen, der als Fossa Eugeniana nach der Generalstatthalterin der spanischen Niederlande, der Erzherzogin Clara Isabella Eugenia benannt wurde.

Trotz der großen technischen Schwierigkeiten gedieh der Kanal in kurzer Bauzeit erstaunlich weit, wie die heute noch erhaltenen Überreste deutlich zu erkennen geben. Doch die Arbeiten wurden immer wieder durch Überfälle der Niederländer gestört. Daher wurde der Kanal zugleich als eine durch Schanzen gesicherte militärische Be-



Fossa Eugeniana.
Foto: RIK/Budde

festigungsanlage ausgebaut. Allerdings erwies sich der Schutz als nicht ausreichend. Die Niederländer setzten alles daran, den für sie lebenswichtigen Anteil am Rheinhandel nicht zu verlieren und den Spaniern nicht neue Nachschubwege zu eröffnen. Der Weiterbau geriet so ins Stocken und wurde 1929 zunächst vorläufig, schließlich völlig eingestellt, nachdem die Niederländer und ihre Verbündeten 1632/33 Venlo und Rheinberg, und damit die Endpunkte der Trasse erobert hatten.

In Kamp-Lintfort, besonders entlang der Rheinberger Straße (B 510) ist die Fossa Eugeniana als Wasserlauf und an der Eugeniastraße als Bodendenkmal noch gut erkennbar. Von den Schanzen sind ebenfalls noch einige sichtbar, vor allem im Abschnitt zwischen Geldern und Rheinberg.

Bei Rheinberg ist noch eine der früher zahlreichen Kanalschleusen erhalten, mit denen die Niveauunterschiede bis zu 16 Meter im Gelände zwischen Rhein und Maas überwunden werden sollten.

1900 wurde der Schleusenbereich in ein Freibad umgewandelt. 1952 kam es zu einer Brandkatastrophe, bei der die historischen Schleusenwände schwer beschädigt wurden. Mitte der 1980er-Jahre wurde das Bauwerk aufwändig restauriert. Entlang der Fossa Eugeniana wurde Ende der 1990er-Jahre grenzüberschreitend ein etwa 60 Kilometer langer Weg für Wanderer, Radfahrer und Inline-Skater eingerichtet.

Kontakt & Infos

Historische Schachtschleuse
in Rheinberg
Rheinstraße / Am Kanal
47495 Rheinberg
Zwischen Rheinberg und Kamp-
Lintfort führt die Fossa Eugeniana
größtenteils unmittelbar südlich
der B 510 (Rheinberger Straße).



Hafen Orsoy.
Foto: RIK/Budde

37 Hafen Orsoy

Jenseits des nördlichen Ortsausgangs Richtung Eversael, 300 Meter hinter der eigentlichen Hafenzufahrt, gibt es einen Parkplatz, von dem aus der Hochwasserdeich bequem zu besteigen ist. Von hier aus kann der Hafen gut eingesehen werden. Zu sehen sind das STEAG-Heizkraftwerk und ein Fördergerüst des ehemaligen Bergwerks Walsum, die Thyssen-Hochöfen in Duisburg-Schwegeln sowie das stillgelegte STEAG-Kraftwerk in Voerde.

Der Hafen Orsoy wurde stromab der gleichnamigen Festungsstadt als Parallelhafen angelegt. Ab 1910 wurde das Rheinufer mit einer Kaianlage befestigt, und bald darauf konnte der Hafenbetrieb mit drei elektrischen Portalkränen aufgenommen werden.

Der Bau eines städtischen Hafens war auf Initiative des Moerser Landrats van Endert zustande gekommen. Das Motiv war, einen ausschließlich privaten Zechenhafen für das Bergwerk Friedrich-Heinrich in Kamp-Lintfort zu verhindern und stattdessen einen öffentlichen Hafen anzulegen. Damit war gewährleistet, dass auch andere Industrie- und Gewerbebetreiber sowie die Moerser Kreisbahnen von dem Hafen profitieren konnten.

Doch auch die Zeche Friedrich-Heinrich und ab 1923 die Niederrheinische Bergwerksgesellschaft AG profitierten von der neuen wettbewerbsgünstigen Umschlagmöglichkeit am Rhein. Neben Kohle wur-

de im Hafen im geringen Umfang auch Sand, Kies, Erz und Holz umgeschlagen.

Das auf dem Kai gelegene Lagerhaus stammt noch aus der Zeit des Hafenbaus. Eine Zeitlang diente es der Lagerung und Verzollung von Rohabak für die Zigarren- und Tabakfabriken in Orsoy. Danach nutzte es der bekannte Rheinberger Magenbitterproduzent Underberg als Umschlagplatz für seine Lieferungen in die USA. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Lagerhaus für die Einlagerung von Getreide, Mehl und Zucker genutzt.

Heute wird der Rheinhafen Orsoy von der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG (NIAG) betrieben. Sie nutzt den Hafen in ihrem Bereich Logistik für den Umschlag von Massengütern.

Kontakt & Infos

HafenOrsoy
Rhein km 793,8 – 794,5
Hafenstraße
47495 Rheinberg
www.niag-online.de



Nordhafen
Walsum. Foto:
RIK/Walter

38 Nordhafen Walsum

Das nördlichste Hafenbecken Duisburgs – der Nordhafen Walsum – liegt in der Nähe des Anlegers der Autofährverbindung Orsoy – Walsum. Er war der letzte Zechenhafen am Rhein, der bis 2008 seiner ursprünglichen Bestimmung als Hafenanlage für das Bergwerk Walsum diente. Das von Thyssen angelegte Bergwerk war die letzte auf Duisburger Stadtgebiet fördernde Schachtanlage. Alle anderen Zechen im Stadtgebiet wurden bereits in den 1960er- und 1970er-Jahren geschlossen.

Seit der Aufnahme der regelmäßigen Förderung 1936 wurden insgesamt über 100 Millionen Tonnen Steinkohle zu Tage gebracht, die überwiegend an die Kraftwerke der STEAG in Walsum und Voerde sowie an Elektrizitätsversorgungsunternehmen in Nordrhein-Westfalen und Süddeutschland geliefert wurden.

Der Nordhafen Walsum wurde während der Bauzeit des Bergwerks zwischen 1933 und 1936 angelegt, um den Rhein für den Abtransport der Kohle sowie der Kraftwerksasche zu nutzen. Der Hafen besteht aus einem lang gestreckten Stichhafenbecken von etwa 450 Metern Länge und 80 Metern Breite. Der Hafenkopf wurde zu einem Wendebecken erweitert, zum Rhein besteht eine kanalähnliche Verbindung. Auf der gegen Hochwasser geschützten Kaianlage besorgen auch heute noch zwei Wippkräne den Kohleumschlag, heute aber für die importierte Kraftwerkskohle. Die Asche aus dem nahe gelegenen Heizkraftwerk und früher auch das Bergematerial werden mit Hilfe von Förderbändern verladen. Der Verkehr auf der Kaiserstraße wird durch eine Hubbrücke über den Hafenkanal geleitet. Sie ermöglicht es, dass der Hafen auch bei Hochwasser angefahren werden kann.

Kontakt & Infos

Nordhafen Walsum
Königstraße
47178 Duisburg



Hafen Rhein-
preußen. Foto:
RIK/Walter

39 Hafen Rheinpreußen

Franz Haniel gründete die Zeche Rheinpreußen als „reine“ Kohlenzeche, das heißt an eine Verbindung zur Hüttenindustrie war nicht gedacht. Ihm ging es allein um den Verkauf von Kohle und dabei hatte er den Rhein als natürlichen Transportweg vorgesehen und – vorbei an der saarländischen Konkurrenz – die Absatzmärkte bis ins oberrheinische Gebiet im Visier. Nach langwierigen Abteufarbeiten konnte 1876 mit der Kohleförderung begonnen werden, was Haniel selbst nicht mehr erlebte.

Über eigene Umschlagsanlagen mit Lade- und Transportmöglichkeiten wickelte die Zeche ihren Kohleversand ab. Zwischen 1879 und 1881 wurden Zeche und Umschlagplatz mit einem gemauerten Viadukt miteinander verbunden. Bald waren die Umschlagsanlagen den Anforderungen nicht mehr gewachsen. Trotz heftiger Proteste des Hafeninspektors von Duisburg-Ruhrort baute die Zeche zwischen 1906 und 1908 einen eigenen Zechenhafen mit Eisenbahnanschluss. Es entstand ein etwa 500 Meter langes und 75 Meter breites Hafenbecken, das mit einem 240 Meter langen Kanal mit dem offenen Rhein verbunden wurde.

Jahrzehntelang konnte der Hafen sich zu den größten und modernsten des Ruhrgebiets zählen. Auf der Südseite des Hafens liegt der inzwischen stillgelegte Bereich für den Kohleumschlag, auf der Nordseite befinden sich die Flüssig-Umschlaganlagen der Ineos-/Sasol-Chemie. Den schönsten Blick auf die Hafenanlage mit der Hubbrücke, die bei Hochwasser geöffnet wird, um Schiffen die Passage zu ermöglichen (derzeit ist die Brücke gesperrt), hat man von der Friedrich-Ebert-Brücke aus.

Kontakt & Infos

Hafen Rheinpreußen
Rhein km 781,1
Dammstraße
47198 Duisburg

Ruhrorter Bade-
anstalt, um 1920.
Quelle: Museum
der Deutschen
Binnenschifffahrt



40 Museum der Deutschen Binnenschifffahrt

100.000 Reichsmark stiftete das Ehepaar Eduard Carp und Alma, geborene Haniel, für den Bau eines Hallenschwimmbades in Ruhrort. Das große, mehrteilige Backsteingebäude wurde direkt neben dem Hüttenwerk in Laar errichtet und liegt heute im Schatten des Kraftwerks „Hermann Wenzel“. Die Pläne für die dekorative Jugendstilarchitektur lieferte 1908 der Ruhrorter Stadtbaurat August Jording, 1910 konnte das Hallenbad, damals mit noch getrennten Männer- und Frauenschwimmbecken, eingeweiht werden. Den Zweiten Weltkrieg überstand die Badeanstalt unbeschadet. In den 1950er- und 1960er-Jahren modernisierte man das Gebäude im Innenbereich mit einem farbigen Dekor und einem Keramikwandbild von Ernst Kreetz an der Stirnseite der kleinen Schwimmhalle.

Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA Emscher Park wurde das 1986 stillgelegte Schwimmbad zum Museum der Deutschen Binnenschifffahrt umgebaut. Federführend war dabei die „architekturfabrik aachen“ (afa). Das äußere Erscheinungsbild des Gebäudes blieb bis auf den Einbau eines großen Schaufensers über zwei Etagen fast unverändert.

Blickfang und Mittelpunkt in der ehemaligen Herren-Schwimmhalle ist die Tjalk „Goede Verwachting“, ein Lastensegler aus dem Jahre 1913 unter vollen Segeln. Die Halle ist der Geschichte der Fortbewegungstechniken auf den Flüssen vom Einbaum bis zum modernen Schubverband sowie dem Schiffbau gewidmet. Im Zentrum der ehemaligen Damen-Schwimmhalle steht der begehbare Nachbau eines Binnenschiffes. Es ist das bei Kindern beliebte Spielschiff „Hermann“. Ein wichtiges Thema in dieser Halle ist das Leben und Arbeiten an Bord. Die Ausstellung berichtet vom Alltag der Schiffer und ihrer Familien zu Wasser und zu Lande. Weitere Themen des Museums sind Personenschifffahrt und Rheinromantik, Umschlagstechniken im Hafen, die Geschichte der Duisburg-Ruhrorter Häfen, das deutsche Kanalsystem, Flussbau (und Schleusen) sowie internationale Vereinbarungen zur Binnenschifffahrt.

Kontakt & Infos

Museum der Deutschen
Binnenschifffahrt
Apostelstraße 84
47119 Duisburg
www.binnenschifffahrtsmuseum.de



Museum der Deutschen Binnenschifffahrt - Blick in die Herren-Schwimmhalle mit der Tjalk „Goede Verwachting. Foto: RIK/Staudinger

41 Steiger Schifferbörse

Dort, wo heute am Steiger Schifferbörse Hafenrundfahrtschiffe anlegen, befand sich 1753 eine Schiffswerft an der Ruhrmündung. Der heutige, nach dem Duisburger Gewerkschaftsvorsitzenden benannte, Gustav-Sander-Platz war damals der Werftplatz. Östlich davon war seit 1716 das erste geschützte Hafenbecken vom Flussbett abgezweigt und vertieft worden. Beide Ruhrufer bis zur Mündung in den Rhein wurden als Lagerplätze für Kohle genutzt. Mehrfach wurde seither die eigentliche Flussmündung nach Süden verlegt, um Raum für Kanalzufahrten zu immer neuen Hafenbecken zu schaffen. Ruhrort und die Schifferbörse liegen seit 1868 nicht mehr an der Ruhr, sondern am Hafenkanal.

Den südlichen Beginn der Dammstraße markiert die Schifferbörse. Rechtzeitig vor dem Besuch Kaiser Wilhelms II. in Ruhrort 1902 konnte das erste Haus der Schifferbörse eingeweiht werden. Die erste Börsenversammlung unter Vorsitz von Eduard Carp fand am 2. November 1901 statt. Jetzt handelte man hier im Börsensaal auf der Grundlage der „Mannheimer Akte“ von 1868, die den freien Zugang zum Rhein als Verkehrsweg regelte, die Frachten zwischen Schiffern und Verladern und die Schlepperlöhne aus. Diese Geschäfte waren zuvor an den zahlreichen Kneipentheken der Umgebung abgewickelt worden, häufig begleitet von Schlägereien.

Das Gebäude in Formen der Fachwerk-Renaissance war mit seiner Eingangsfront dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal auf dem damaligen Denkmalplatz zugewandt. Vom Balkon

im Obergeschoss hatten die Börsenmitglieder freie Aussicht über die Ruhrmündung und den Rhein. Nach Kriegsschäden und einem Brand im Jahr 1946 wurde 1951 der Architekt Wilhelm Schmidt, der auch „Haus Rhein“ entworfen hat, mit einem Neubau beauftragt. Er behielt die Ausrichtung bei, allerdings ist das Haus jetzt größer und umschließt einen seit 1981 mit Glas überdachten Innenhof. Ähnlich wie beim „Haus Rhein“ wird die Architektur von der einfachen Form und dem Kontrast zwischen Ziegelmauerwerk und den Einfassungen der Fenster in hellem Haustein bestimmt. Später wurden in dem Gebäude Büros untergebracht und im Erdgeschoss ein Restaurant mit Biergarten eingerichtet. Dieses wird nunmehr nicht mehr im Tagesgeschäft geöffnet, sondern für Veranstaltungen genutzt.

Die letzte denkmalgerechte Instandsetzung erfolgte ab 1998, allerdings hat die Fassade zum heutigen Gustav-Sander-Platz über die Jahre wichtige Gestaltungsdetails eingebüßt. Die Institution „Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V.“ nutzt nach wie vor die oberen Sitzungsräume, auch wenn dort keine Frachten mehr verhandelt werden. Als einzige Vereinigung ihrer Art, deren Vorstand sich je zu einem Drittel aus Reedern, Partikulieren, sowie Verladern und Spediteuren zusammensetzt, besteht sie in Verbindung mit der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer bis heute. Ihre Sachverständigenkommission hat 1908 erstmals die „Handelsbräuche in der Rheinschifffahrt“ verbindlich formuliert und seither immer wieder aktualisiert. Nach wie vor berät die Gutachterkommission in Fragen der Handelsbräuche und Usancen in der Binnenschifffahrt.

Im Hafenmund vor der Schifferbörse liegt der Radschleppdampfer „Oscar Huber“. Er gehört heute zur Flotte des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt. 1922 wurde er auf der Werft „Ewald Berninghaus“ am Duisburger Innenhafen für die Duisburger Reederei H.P.Disch gebaut und von dieser in Betrieb genommen, und fuhr von 1927 bis 1966 für die Reederei Raab Karcher. Danach versuchte ein Freundeskreis, das letzte verbliebene Räderboot auf dem Rhein als Partyschiff zu erhalten.



Steiger Schifferbörse. Foto: Schacht 11

Erst 1974 wandelte die Stadt Duisburg es zum Museumsschiff um. In zweierlei Hinsicht dokumentiert die „Oscar Huber“ Binnenschifffahrtsgeschichte: als Dampfschiff und als Schleppschiff. Mit dem Einsatz der Dampfmaschine wurde die Schifffahrt weitgehend von Strömung und Winden unabhängig, auch das Treideln vom Ufer aus war nun überflüssig. Um die 1550 Pferdestärken der Dreifachexpansions-Dampfmaschine der „Oscar Huber“ auf Touren zu bringen, bedurfte es 15 Mann Besatzung in drei Schichten. Der Nachteil von Dampf-

maschinen auf Schiffen war das hohe Eigengewicht einschließlich der Kohlevorräte, so dass kaum mehr Ladekapazität übrigblieb. Dieses Problem löste Mathias Stinnes. Er trennte den antreibenden von dem lasttragenden Schiffskörper und erfand die Schleppschifffahrt. Mit über 1.000 registrierten Schleppbooten auf dem Rhein erreichte sie um 1950 ihren Höhepunkt. Leistungsfähigere Dieselmotoren und die Umstellung auf Schubverbände beziehungsweise heute Containerschiffe ermöglichten seither eine enorme Steigerung der Transportkapazitäten und lösten die veraltete Technik ab.

TIPPS

Entlang des Leinpfads am Hafenkai finden Sie weitere Informationen zur Hafengeschichte und gelangen zu Fuß zum Binnenschifffahrtsmuseum. In entgegengesetzter Richtung öffnet sich die Aussicht über die Hafenkanäle. Auf der Kaimauer Krausstraße steht die Skulptur „Filter“ von Peter Könitz. [Hafenrundfahrten](#)

Ein weiteres technisches Denkmal ist der historische Dampfrehkran von 1897, der bis 1974 am Parallelhafen seinen Dienst tat und als einziger seiner Bauart erhalten ist. Die ursprüngliche Tragkraft betrug 4.000 Kilogramm und wurde nach technischem Umbau auf 4.500 Kilogramm erhöht. Der frühere Eigentümer, die Spedition Zietzschmann, stiftete den Kran 1977 der Schifferbörse.

Kontakt & Infos

Steiger Schifferbörse
Rhein km 780,8
Dammstraße / Gustav-Sander-Platz
47119 Duisburg

42 Gebäudekomplex Haniel

1716 begann man ein ehemaliges Flussbett der Ruhr südlich der Stadt zu einem geschützten Hafenbecken für Anker- und Lagerplätze und Werftbetriebe auszubauen. Das war der Anfang der Erfolgsgeschichte der heutigen Duisburg-Ruhrorter Häfen. Der wirtschaftliche Aufschwung machte bald auch die erste Stadterweiterung notwendig und die zuständige preußische Verwaltung in Kleve wies 1754 neue Bauparzellen erstmals mit geordneten Baufluchtlinien auf Gartengelände außerhalb der Altstadt aus. Die Grundstücke konnten hier größer ausfallen und die neue, breite heutige Hafenstraße mit ihrer Verlängerung auf dem Damm ermöglichte auch einen neuen Zugang zum Hafen.

1756 wurde auf einem dieser Grundstücke, der (heutigen) Hafenstraße 10, das sogenannte Packhaus Haniel errichtet. Bauherr war der damalige Zollbeseher und Zweite Bürgermeister Jan Willem Noot, dessen Tochter Aletta 1761 Jacob Haniel heiratete. Nach dem frühen Tod ihres Mannes 1782 führte sie das Unternehmen „Jacob W. Haniel seel. Wittib“ für Kolonialwarenhandel 27 Jahre lang erfolgreich und erweiterte es um Speditionsgeschäfte und den Kohlehandel mit eigenen Lagerplätzen, so genannten Niederlagen. Ihre Söhne Franz und Gerhard Haniel übernahmen das Geschäft und legten den Grundstein für den Aufstieg des bis heute bestehenden Handelshauses Franz Haniel & Cie. GmbH. Das breit gelagerte dreigeschossige Walmdachhaus mit Zwerchgiebel in der Mitte und zwei Eingangstüren diente je zur Hälfte als Kontor- und Lagergebäude

und als Wohnhaus und prägte einen in Ruhrort mehrfach überlieferten Typus.

Heute ist hier das Haniel Museum untergebracht, in dem mit zahlreichen Exponaten die Firmengeschichte ab 1756 dargestellt und zugleich Einblicke in die Entwicklung des Bergbaus, der Eisen- und Stahlindustrie sowie der Schifffahrt vermittelt werden. Franz Haniel war es, der 1834 mit dem Durchstechen der deckenden Mergelschichten den Tiefbau mit Mergelzechen eröffnete. Gleichzeitig war er Mitbegründer der Gutehoffnungshütte in Oberhausen.

Zu beiden Seiten wird das Packhaus von weiteren Gebäuden eingefasst, die zum Komplex Haniel gehören. Das kleinere, nur fünfachsige und zweigeschossige Nachbarhaus zur linken Seite wurde vor 1782 für den Obersalzinspektor Dietrich Walter Noot errichtet, im Laufe der Jahrhunderte mehrmals umgebaut und dient heute als Haniel Gästehaus. Dieses Haus war wie das Packhaus freistehend mit einem großen Garten dahinter angelegt, anders als die eng aneinander stehenden Häuser der Altstadt. So dokumentieren sie den neuen Anspruch ihrer Besitzer.

Auf der rechten Seite des Packhauses schlossen sich ein weiteres Gebäude, das nicht mehr existiert, und der ehemalige Ruhrorter Friedhof an. Der wurde Mitte des 19. Jahrhunderts an die Eisenbahnstraße verlegt, aber der kleine umzäunte Rasenplatz an der Ecke Landwehrstraße, auf dem die Skulptur „Rehlein“ des in Ruhrort gebürtigen Bildhauers August Kraus steht, erinnert noch an die alte Situation. Sie bestimmte auch die Konzeption der neuen, 1921-23 nach Plänen des Duisburger Architekten Wilhelm Weimann errichteten, Verwaltung. Die damalige Bedeutung des Unternehmens unter Generaldirektor Welker spiegelt sich in der repräsentativen, an Bauformen der Barockzeit orientierten Fassade zum Gildeplatz mit Wappen über dem Portal. Entlang der Landwehrstraße wurde das Bürohaus zwischen 1975 und 1977 in moderner Bauweise durch die Münchner Architekten Böninger und Biedermann erweitert. Die Gärten der Stammhäuser mit altem Baumbestand blieben über



Gebäudekomplex
Haniel. Foto:
RIK/Walter

die Jahrhunderte weitgehend erhalten und bilden heute den „Franz-Haniel-Platz“, dem alle Häuser zugeordnet sind. Der Zugang zum Platz erfolgt von der nördlich verlaufenden Dr.-Hammacher-Straße aus.

Den Westflügel des Komplexes schließt seit 1993 die Franz Haniel Akademie, entworfen von Fritz Eller, dem Architekten des Landtagsgebäudes in Düsseldorf. Für die Entwicklung Ruhrorts bis in die heutige Zeit hat das Haus Haniel in der Kontinui-

tät seiner unternehmerischen Tätigkeit eine hohe Bedeutung. Stiftungen wie ehemals Haniels Krankenstiftung nahe dem Karlsplatz und das durch Eduard Carp mitfinanzierte Hallenschwimmbad, heute Binnenschiffahrtsmuseum, dokumentieren das Engagement für die Stadt und ihre Menschen. Im Stadtbild nimmt der Franz-Haniel-Platz mit seiner Bebauung als größter zusammenhängender Komplex eine herausragende Stellung ein und schlägt die Brücke zwischen Geschichte und Gegenwart.

Kontakt & Infos

Franz Haniel & Cie. GmbH
Franz-Haniel-Platz 3
47119 Duisburg

TIPP

Im Museum Haniel auf Zeitreise gehen:
www.haniel.de/unternehmen/geschichte/

Steiger Schwanentor. Foto: RIK/Walter



43 Steiger Schwanentor

Am Calaisplatz neben der Schwanentorbrücke führen flache Rampen hinunter zum Steiger, an dem die Schiffe für die Hafenrundfahrten durch den größten Binnenhafen Europas ablegen. Im Zuge der Neugestaltung der Promenade um den Innenhafen wurde auch diese Anlage nach Entwürfen der Architekten Foster & Partners 1994 erneuert.

Zwischen Schwanentor und Marientorschleuse betrieb früher Oskar Maasberg einen Salzhandel und die Niederrheinischen Holzwerke Faller stellten Pressplatten her. Ein Turmrest der Stadtmauer um die Duisburger Altstadt aus dem 13./14. Jahrhundert erinnert oberhalb des Steigers an das alte Schwanentor.

Vor dem Schwanentor zu Füßen des Alten Marktes befand sich schon immer ein Brückensteg für den Personen- und Warenverkehr. 1844 wurde eine Zugbrücke über

den damaligen Ruhr-Kanal errichtet und seither mehrmals erneuert und verbreitert. Die heutige Schwanentorbrücke mit ihren vier Brückentürmen ist eine Hubbrücke, die nach Entwürfen von Persch 1950 angelegt wurde. In einem der Türme befindet sich der Leitstand für die Hubtechnik sowie für die Hydraulik des neuen Fußgängersteiges. Von der Brücke aus ist westlich das Hochwasser-Sperrwerk am Marientor mit Tor zum Außenhafen zu sehen. Es geht auf eine Anlage von 1844 zurück und wurde zwischen 1926 und 1929 erneuert. Über die Marientorbrücke führt die Zufahrt zum Außenhafen.

Auf der Hafennordseite umrahmten traditionsreiche Speditionsunternehmen die Schwanentorbrücke: östlich die Rheinisch Westfälische Speditionsgesellschaft RWSG, gegründet 1894, mit einem Speicher von 1935. Sie war der letzte verbliebene Lagerbetrieb für Schüttgut am Innenhafen; heute ist dort das Landesarchiv NRW beheimatet. Benachbart dazu lagen die ehemaligen Speicher der Firma Koch & Co., heute steht dort das Hitachi Power Office; westlich liegt die ehemalige Spedition Lehnkering, gegründet 1886, heute Imperial Logistics. Das Verwaltungsgebäude entstand 1961 mit Erweiterung 1986, konzipiert von den Architekten Rahne & Siller. Das benachbarte Kontorhaus gehörte ehemals dazu.

An der Hafensüdseite wurde bereits 1982 eine Uferpromenade mit Wohnbebauung angelegt.

Kontakt & Infos

Steiger Schwanentor
Calaisplatz 3
47051 Duisburg
[Hafenrundfahrten](#)



Duisburger Innenhafen. Foto: RIK/Staudinger

44 Innenhafen Duisburg

Das Gebiet des Duisburger Innenhafens erstreckt sich nördlich der Duisburger Altstadt zwischen der Marientorschleuse bis fast zur Berliner Brücke der Autobahn A 59. Auf dem etwa 89 Hektar großen Areal ist Hafengeschichte erlebbar, allerdings erst, seit die Hafennutzungen weitgehend verschwunden sind und einer neuen Kultur- und Freizeitmeile Platz gemacht haben. Der Innenhafen ist eines der ältesten Hafenbecken Duisburgs und erlangte nach einigen Ausbau- und Erweiterungsphasen seine Blütephase im frühen 20. Jahrhundert. Nach der Zusammenlegung der Duisburger und Ruhrorter Häfen 1905, zeitgleich mit der Vereinigung der Städte Duisburg, Ruhrort und Meiderich, entstand in Duisburg der größte Binnenhafen Europas.

Der Innenhafen gliedert sich in drei Abschnitte. Die beiden älteren im Westen gingen aus dem ehemaligen Ruhrkanal hervor, mit dem die Duisburger zu Beginn des 19. Jahrhunderts einen Anschluss an die Ruhrschifffahrt erlangen wollten. Nachdem 1847/48 der Anschluss des Duisburger Hafens an die Köln-Mindener Eisenbahn erfolgt war, erforderte der rasche wirtschaftliche Aufstieg vor allem mit den Handelsgütern Holz für den Bergbau und Kohle eine neuerliche Erweiterung. Man entschloss sich, den unrentablen Ruhrkanal wieder zu schließen und dafür zwischen 1889 und 1893 den Holzhafen als Holzlagerplatz und Wendehammer auszubauen. Bis 1900 wurde für die

wachsende Getreidemühlenwirtschaft das Kopfende des Innenhafens bis zur heutigen Länge erweitert: mit der Fertigstellung dieses dritten Abschnittes war der 1,8 Kilometer lange Innenhafen in seiner heutigen Form vollendet.

Seit Ende der 1960er-Jahre führte der Zwang zu Rationalisierung und Modernisierung des Hafenbetriebes zur Aufgabe von Gewerbebetrieben im Innenhafen. 20 Jahre später wurden die ersten Speicher für das Kultur- und Stadthistorische Museum und das Stadtarchiv umgebaut; ein Promenadenabschnitt und Grünanlagen öffneten erstmalig wieder den Zugang von der Innenstadt zum Wasser. Den Durchbruch brachte die Internationale Bauausstellung IBA Emscherpark 1989 bis 1999. Basierend auf einem Masterplan, den das Londoner Architektenbüro von Sir Norman Foster, die Landesentwicklungsgesellschaft LEG, die Essener Treuhandstelle THS und die Firma Kaiser Bautechnik erarbeiteten, entwickelte sich das ehemalige Hafenareal inzwischen zu einem beispielhaften überregional bedeutenden Projekt für die Umwandlung ehemaliger

Kontakt & Infos

Innenhafen Duisburg
Hafenforum
Philosophenweg 19
47051 Duisburg
www.innenhafen-portal.de/

Industrieregionen. Kernpunkte des Entwurfs sind die weitest gehende Erhaltung und Nutzung der ehemaligen Speichergebäude, die Anlage von Grachten zur Wasserbewirtschaftung in einem neu entstandenen Wohnquartier und der Bau eines sichelförmigen, 16-geschossigen Bürogebäudes namens „The Curve“.

Anlaufstelle für die Besucher des Innenhafens bildet das Hafenforum am Philosophenweg 19. Der ehemalige Getreidespeicher gehörte zu den ersten Umbaumaßnahmen, nachdem Sir Norman Foster 1990 im Wettbewerb für den Innenhafen-Masterplan siegreich war. Hier starten unzählige Führungen, hier stehen die Modelle und hängen die Pläne für das neue Stadtquartier. In den Nebengebäuden sind moderne Dienstleistungsunternehmen und ein Restaurant beheimatet. Viele andere Bausteine des Masterplans sind inzwischen ebenfalls realisiert.

Promenaden laden zu einem Spaziergang rund um das Hafenbecken ein, an dem noch vielfach technische Einrichtungen an die ursprüngliche Hafenfunktion erinnern. Spektakulär ist dabei der Turmdrehkran der Homberger Rheinwerft von 1904, der als Exponat vor dem Kultur- und Stadthistorischen Museum zu sehen ist. Spaziergänger haben auch die Möglichkeit der Wegeverkürzung über das Hafenbecken. Entweder über den Portsmouth-Damm zwischen Philosophenweg und Schifferstraße oder über die so genannte Buckelbrücke, die als einzige bewegliche Hängebrücke der Welt sich bei Bedarf für passierende Schiffe hochziehen lässt. Sie verbindet den Yitzak-Rabin-Platz mit der Schifferstraße und der Hafennordseite. Neben der Brücke wurde 2001 eine Marina für Sportboote mit Dauer- oder Tagesliegeplätzen, Servicegebäude und Tankstelle eröffnet.

Der Gebäudekomplex der Werhahn-Mühle zu beiden Seiten der Speichergracht dokumentiert 60 Jahre Hafenentwicklung. Die ältesten Gebäudeteile der Mühle stammen aus dem Jahr 1896, als sich die Rheinischen Mühlenwerke Cohen & Co im Innenhafen ansiedelten. Unter dem Druck der Nationalsozialisten mussten die jüdischen Inhaber 1936 aus dem Unternehmen ausscheiden, das von den Gebrüdern Werhahn aus Neuss übernommen wurde. Nahezu zeitgleich wurde der Betrieb um das angrenzende Gelände und die Speichergebäude der Groß-

einkaufsgesellschaft Deutsche Konsumgenossenschaft mbH erweitert, die 1894 von dem Arbeiter-Konsumverein „Eintracht“ gegründet worden war. An den westlichen Speicher wurde 1959 noch ein Mehlsilo angebaut, der damit den jüngsten Bau des Gebäudeensembles darstellt. Dieser mit Ziegeln verkleidete Beton-silo hat einen siebengeschossigen Anbau, der die Transportanlagen mit ihren Sackkrutschen enthielt. Speicher und Silo fasste der Architekt Wolfgang Feder zu einem Ensemble zusammen.

Einmalig ist auch der „Garten der Erinnerung“ des israelischen Künstlers Dani Karavan, der im Umfeld des neuen jüdischen Gemeindezentrums angelegt ist. Das Konzept ist sehr reizvoll, weil es auch einen Bogen zur Vergangenheit schlägt. Elemente der abgerissenen Speicherbauten, die früher in diesem Bereich standen, wurden jetzt als Skulpturen in die Parkgestaltung einbezogen.

Am östlichen Ende der Promenade lädt das Museum Küppersmühle zum Besuch ein. Noch bevor der Innenhafen bis zur heutigen Länge ausgebaut war, gründete Wilhelm Vedder 1860 hier einen Mühlenbetrieb. Ab diesem Jahr konnte in den Duisburger Innenhafen das ganze Jahr über aus allen wichtigen Getreideexportländern der Welt Brotgetreide eingeführt werden. So entwickelte sich hier die größte Mühlenindustrie Westdeutschlands, der „Brotkorb“ des Reviers. Der rasante wirtschaftliche Aufschwung veranlasste viele Mühlenbetreiber ihre Produktionsanlagen zu modernisieren und zu erweitern. So ersetzte Vedder 1908 die ersten Gebäude seiner Mühle durch den heutigen siebengeschossigen Neubau einer Dreiflügelanlage. 1912, als Werner & Nicola die Mühle übernahm, kam ein westlicher Erweiterungsbau mit freistehendem Kesselhaus und Schornstein hinzu. Östlich anschließend wurde in den 1930er-Jahren ein grauer, über 42 Meter hoher Stahlsilo mit aus Röhren zusammengenieteten Kammern erstellt. 1969 fusionierte die Mühle mit den Küpperswerken in Homberg und wurde 1972 stillgelegt.

Erst ab Mitte der 1990er-Jahre zog wieder neues Leben in das alte Backstein-Gemäuer. Die Basler Architekten Herzog & de Meuron schufen 1997-1999 aus dem ehemaligen Speichergebäude mit seiner historischen



Erweiterungsbau des MKM Küppersmühle. Foto: Simon Menges

Backsteinfassade ein Haus für die Kunst. Beeindruckend ist die Großskulptur eines neuen Treppenhauses in ziegelrotem Beton, die heute den Hof dominiert. Innen, in hohen, weißen Räumen kommen die Kunstwerke gut zur Geltung, ohne dass das Gebäude außen seinen Charakter eingebüßt hätte.

Am 18. April 1999 wurde das Museum zum ersten Mal der Öffentlichkeit übergeben und erhielt mit der Sammlung des Duisburger Bauunternehmers Hans Grothe seine neue Bestimmung. 700 Gemälde und Plastiken deutscher Gegenwartskunst hatte der Sammler zusammen getragen, meist von Künstlern der Düsseldorfer Akademie, darunter Werke von Beuys, Richter, Graubner und Lüpertz, sowie von Kiefer, Immendorf und Penck. Seither ist das Museum Küppersmühle neben dem Wilhelm-Lehmbruck-Museum das zweite überregional bedeutende Kunstmuseum in

Duisburg. 2005 kaufte das Darmstädter Ehepaar Ströher die Sammlung Grothe – und später auch die Mühle - und verband sie mit ihrer eigenen Sammlung zur Neuen Sammlung Ströher. Das Museum heißt seitdem MKM Museum Küppersmühle für Moderne Kunst.

2021 wurde nach rund vier Jahren Bauzeit auch der Erweiterungsbau des Museum Küppersmühle fertiggestellt – ebenfalls von Herzog & de Meuron. Drei unterschiedlich hohe Baukörper schreiben den vorhandenen Museumsbau fort und fügen sich zu einem neuen Kopfbau, der die gesamte Gebäudezeile des Hafensbeckens harmonisch abschließt. Der Neubau mit seiner markanten roten Backsteinfassade mündet in einen Platz mit 35 neu gepflanzten Platanen - eine grüne Oase in der Stadt. Im Zuge des Erweiterungsbaus wurden auch die historischen Silos erschlossen und in den Bau integriert.

TIPPS

An der Ecke Amtsgerichtstraße/Hafenstraße steht eine der ältesten Trinkhallen im Ruhrgebiet, das „Blaue Büdchen“. Sie war Sieger im Wettbewerb um die schönsten Büdchen, der 1998 von RVR, WDR und WAZ ausgeschrieben wurde.

Die König-Brauerei (Friedrich-Ebert-Straße 308) wurde 1858 gegründet. 1911 begann die Produktion der Marke König-Pilsener, die sich schnell auf dem Markt durchsetzen konnte.

In der Augustastraße steht die LohmannsMühle, eine der letzten Windmühlen Duisburgs: Sie wurde 1805 auf der höchsten Erhebung Baerls als einzige aus Stein gemauerte Achtkantmühle am Niederrhein erbaut. 1918 erlitt sie schwere Schäden bei einem Sturm, der die Flügel zerstörte. Erst 1957 erfolgten erste Reparatur- und Instandsetzungsmaßnahmen. 1963 erhielt die Mühle neue Flügel. Eine gründliche Restaurierung des Gebäudes fand 1974 statt, bevor sie im Dezember 2000 von spielenden Kindern in Brand gesetzt wurde. Nach erfolgter Restaurierung hat Baerl sein Schmuckstück und Wahrzeichen wieder.



Werkshafen HKM.
Foto: RIK/Walter

45 Werkshafen der Hüttenwerke Krupp Mannesmann (HKM)

Der Name Mannesmann ist untrennbar verbunden mit der Erfindung der Brüder Reinhard und Max Mannesmann, nahtlose Rohre herzustellen. Dieses Verfahren, bei dem in einen glühenden Rundstahl eine Öffnung vorangetrieben wird, deren Durchmesser gleichzeitig durch Drehungen um einen Kern erweitert wird, machte die Erfinder weltweit bekannt und wurde 1885 zum Patent angemeldet. Mannesmann-Rohre können in nur einem Arbeitsgang gefertigt werden und haben im Gegensatz zu herkömmlichen (geschweißten) Rohren keine Schwachstellen durch Längsnä-

te. So können sie viel stärker durch einen hohen Innendruck belastet werden und sind ideal für Gas- oder Erdölpipelines.

Die Werksanlage im Duisburger Süden geht in ihren Ursprüngen auf die Gründung eines Stahlwerks durch die Essener Schulz-Knaut AG im Jahre 1909 zurück. 1914 übernahmen die 1890 gegründeten Mannesmannröhren-Werke AG den Betrieb als Roheisen- und Stahlbasis für die Rohrproduktion. Noch im selben Jahr begannen sie mit der Anlage eines eigenen Werkshafens in dem am Rhein gelegenen Werksgelände, um den Fluss als kostengünstige Verkehrsschiene nutzen zu können. 1927 konnte dieser Hafen vollständig in Betrieb genommen werden und ist somit der jüngste Hüttenwerkshafen am Niederrhein und gleichzeitig das südlichste Hafenbecken Duisburgs. Um ruhige Liegeplätze zu bieten, zweigt das Hafenbecken als Stichkanal gegen die Strömungsrichtung vom Rhein ab. Die Umschlaganlagen wurden mehrfach modernisiert. Sechs Hafenkräne und eine Erztransportanlage übernehmen den Umschlag am etwa 550 Meter langen Kai. Neben Eisenerz werden auch Roh- und Zuschlagstoffe entladen. Besonders charakteristisch ist der Umschlag von Großrohren, die für Erdöl- und Erdgasleitungen produziert werden.

Kontakt & Infos

Werkshafen der Hüttenwerke
Krupp Mannesmann (HKM)
Uerdinger Straße
47259 Duisburg



Ruhrschleuse.
Foto: RIK/Budde

46 Ruhrschleuse und Ruhrwehr Duisburg

Die Ruhrschleuse am Ruhrwehr Duisburg ist die letzte Schleuse der Ruhr vor der Mündung in den Rhein. Schleuse und Wehr bilden entlang des Hafenkanals zwischen dem Ruhrdeich und der Hafenzunge Pontwert eine funktionale Einheit. Die Schleuse wurde in ihrer ursprünglichen Form 1926 gebaut, das Stauwehr mit den massiv ummauerten Pfeilern in seiner heutigen Gestalt 1942-1956 errichtet. 1987 wurde die Schleuse renoviert und umgebaut. Das Wehr reguliert nicht nur den Abfluss des Ruhrwassers, sondern kann bei extrem hohen Rheinwasserständen auch verhindern, dass Rheinwasser in die Ruhr hochsteigt.

Die Ruhrschleuse ermöglicht die Schifffahrt auf der Ruhr bis in den Mülheimer Hafen. Weiter flussaufwärts wurde die Frachtschifffahrt bereits 1890 eingestellt, als der Kohletransport sich auf die Schiene verlagerte. Um auch Schleppzügen die Passage zu ermöglichen, wurde die Ruhrschleuse mit einer 310 Meter langen Kammer ausgestattet. Wenn kleinere Schiffe geschleust werden sollen, kann die Schleuse in Ab-

schnitte unterteilt werden, um Wasser und Energie zu sparen. Sie dient nicht nur dem Schiffsverkehr auf der Ruhr, sondern auch auf dem Rhein-Herne-Kanal, der oberhalb der Schleuse von der Ruhr abzweigt und die Verbindung zum Dortmund-Ems-Kanal herstellt. Die Ruhrschleuse wird jährlich von etwa 9.000 Schiffen genutzt.

Kontakt & Infos

Ruhrschleuse und Ruhrwehr
Pontwert 30
47059 Duisburg



Rhein-Ruhr-Hafen Mülheim.
Foto: RIK/Budde

47 Rhein-Ruhr-Hafen Mülheim

Mülheim kann auf eine durchaus respektable Schifffahrtstradition zurückblicken. Im 18. Jahrhundert – Duisburg und Ruhrort waren zu der Zeit noch unbedeutend – sorgte der Kohlentransport auf der Ruhr für einen wirtschaftlichen Aufschwung in Mülheim.

Der heutige Rhein-Ruhr-Hafen ist bereits der dritte Hafenstandort in Mülheim. Der erste war eher eine Anlegestelle und entstand schon im 18. Jahrhundert etwas unterhalb der Schlossbrücke in der Mülheimer Innenstadt. Der zweite Hafen wurde 1845 auf dem heutigen Gelände der Friedrich Wilhelms-Hütte in Styrum gebaut. Unglücklicherweise entstand er zu einer Zeit, als bereits der Niedergang der Ruhrschifffahrt als direkte Folge der Konkurrenz durch die Eisenbahn einsetzte. Trotz rückläufiger Warenumschlagsmengen war der Hafen noch bis 1869 in Betrieb.

Erst nach 1900 gewann im Zusammenhang mit dem Aufblühen der Ruhrorter Häfen die

Idee eines neuen Mülheimer Hafens wieder an Attraktivität. Es sollte eine Schiffsverbindung zwischen den beiden Städten geschaffen werden. Deshalb begann man 1913 mit dem Bau des heutigen Hafens einschließlich einer Hafenbahn und einem Stichkanal, der die Ruhr zwischen Mülheim und dem Duisburger Hafen gradlinig verbindet und auch für größere Schiffe geeignet ist. 1927 wurde diese Verbindung schließlich als Großschifffahrtsstraße in Betrieb genommen. Zwei Schleusen regulieren den Höhenunterschied, der auf der zwölf Kilometer langen Strecke bis zum Rhein zehn Meter beträgt.

Mit der Eröffnung des neuen Mülheimer Hafens nahm 1927 auch die dazugehörige Hafenbahn den Betrieb auf. Bis in die Nachkriegszeit prägten Dampflokomotiven das Bild der Hafenbahn. Erst im Zuge der Erschließung neuer Gewerbeflächen ab den 1960er-Jahren und der Erneuerung der Gleisanlagen sowie der Einrichtungen des Hafenbahnhofs wurden leistungsfähigere Diesellokomotiven eingesetzt.

Die heute von der Stadt Mülheim betriebene Hafenbahn bedient zahlreiche große Schrotthändler und Pkw-Zerlegungsbetriebe, die auf dem Hafengelände ihren Sitz haben. Daneben haben sich auch noch einige Stahlbetriebe und ein Chemieproduzent angesiedelt, der aus Mineralölvorprodukten Lösungsmittel für die Farbindustrie herstellt. Im Hafen umgeschlagen wird auch Getreide für ein wichtiges Biervorprodukt namens Mohrmalz, das in 70 Meter hohen Silos einer Ölmühle und eines Mälzereibetriebes eingelagert wird.

Neben dem Duisburger Binnenhafen ist der Rhein-Ruhr-Hafen Mülheim einer der leistungsfähigsten des Ruhrgebiets. Er besteht aus dem Kais am Ruhrkanal – dem Nordhafen – und einem großen Hafenbecken südlich des Ruhrkanals – dem Südhafen – und hat eine Wasserfläche von 86.000 Quadratmetern bei einer Kailänge von 3.100 Metern. In rund 360 Betrieben arbeiten heute in Produktion, Handel und Dienstleistung über 6.000 Menschen; mit 220 Hektar Gesamtfläche bildet der Hafen das größte Gewerbegebiet in der Stadt Mülheim.

Kontakt & Infos

Rhein-Ruhr-Hafen Mülheim
Am Nordhafen
45478 Mülheim an der Ruhr



Ruhrschleuse und Wasserbahnhof Mülheim. Foto: RIK/Budde

48 Ruhrschleuse und Wasserbahnhof Mülheim

Die Schleuse in Mülheim wurde 1780 als eine von insgesamt 16 Schleusen zwischen Mülheim und Langschede errichtet, um die Ruhr für den durchgängigen Kohletransport nutzbar zu machen. Wegen stetiger Versandung und Kiesablagerungen durch Hochwasser im Broicher Unterwasser wurde die Fahrrinne in der Folgezeit aber verlegt und die Schleuse in den Jahren 1843 bis 1845 an der heutigen Stelle neu errichtet. Bis 1890 diente sie der Transportschifffahrt. Mit dem Neubau des Kahlenberger Wehres 1926/1927, etwa einen Kilometer flussaufwärts am oberen Ende der Schleuseninsel, erhöhte sich der Oberwasserspiegel um fast 1,50 Meter, so dass auch die Mülheimer Schleuse angepasst werden musste. Damit ist die Schleuse die einzige dieser Art an der Ruhr, mit der gleichzeitig zwei Wehre überwunden werden (Kahlenberger und Broicher Wehr). 1987 wurde das Bauwerk unter Denkmalschutz gestellt und 1993/94 grundlegend saniert.

Mit der Geschichte der Ruhrschifffahrt eng verbunden ist auch die Entstehung des Wasserbahnhofs auf der Schleuseninsel. 1853 fuhren die ersten privaten Dampfboote zur Personenbeförderung zwischen Kettwig und Duisburg auf der Ruhr. Die Mülheimer Schleuse war allerdings für die modernen Schiffe zu klein. Die Passagiere mussten daher vom Oberwasser der Schleuse in ein Boot

auf der Unterwasserseite wechseln. Um das Umsteigen möglichst angenehm und wettergeschützt zu gestalten, wurde 1927 zunächst ein schlichter, flach gedeckter Bau mit einem teilweise unterirdisch verlaufenden Gang zwischen den beiden Inseln angelegt. Das Gebäude musste allerdings nach kurzer Zeit erweitert werden, da es dem unerwarteten Passagierandrang nicht gewachsen war. Nach Plänen der renommierten Architekten Arthur Pfeifer und Hans Großmann entstand die noch heute charakteristische Form des Wasserbahnhofs mit einer halbrunden Südfassade und dem spitzen Pyramidendach.

Zwischen 1989 und 1991 ergänzte der Architekt Peter Schnatmann das Gebäude durch einen halbrunden Nordanbau. Heute ist es mit dem Restaurant „Franky's im Wasserbahnhof“ ein beliebtes Ausflugsziel, allerdings musste die Gastronomie Ende 2020 für dringende Sanierungsarbeiten geschlossen werden. Für Ausflügler steht die „Weiße Flotte“ bereit, um nach Kettwig beziehungsweise – mit Umsteigen – zum Baldeneysee zu fahren.

Kontakt & Infos

Wasserbahnhof
Alte Schleuse 1
45168 Mülheim an der Ruhr



Zeche Nachti-
gall. Foto: RIK/
Staudinger

49 Zeche Nachtigall

Das im Mai 2003 eröffnete Museum thematisiert neben der namengebenden Zeche und dem Nachfolgebetrieb Ziegelei Dünkelberg auch die Kohlenschiffahrt auf der Ruhr. Im Mittelpunkt einer neu gestalteten Ausstellungslandschaft steht der rekonstruierte Ruhrschiff „Ludwig Henz“. Das imposante Ruhrschiff mit einer Länge von 35 Metern und einem Gesamtgewicht von 18 Tonnen entspricht den Vorbildern, die bis zum Ende des 19. Jahrhunderts zum Kohlentransport

eingesetzt wurden. Zwei Jahre lang haben 24 Jugendliche im Rahmen einer Qualifizierungsmaßnahme auf der Bootswerft Hesse in Mülheim an dem Schiff gebaut.

Die Arbeitsbedingungen der Schiffsbesatzung, die Schwierigkeiten des Schiffes auf dem schmalen Fluss, Verladestationen und Kohlenniederlagen und weitere spannende Themen machen diese Ausstellung zu einem Highlight des Museums. Dazu gehört auch ein Wasserspielfeld zur Ruhrschiffahrt, der eine besondere Attraktion für Kinder ist.

Kontakt & Infos

LWL-Industriemuseum
Zeche Nachtigall
Nachtigallstraße 35
58452 Witten
<https://zeche-nachtigall.lwl.org/de/>

Impressum

Herausgeber:

Regionalverband Ruhr
Die Regionaldirektorin
Kronprinzenstraße 35
45128 Essen
www.rvr.ruhr

Projektleitung:

Referat Industriekultur
www.route-industriekultur.ruhr

Redaktion und Gestaltung:

Schacht 11, Essen
www.schacht11.ruhr

Änderungen vorbehalten