

Achim Kubiak

Faszinierendes Ruhrgebiet

Augenblicke am Rhein-Herne-Kanal



KulturKanal


 **edition**
rainruhr

[Inhalt:]

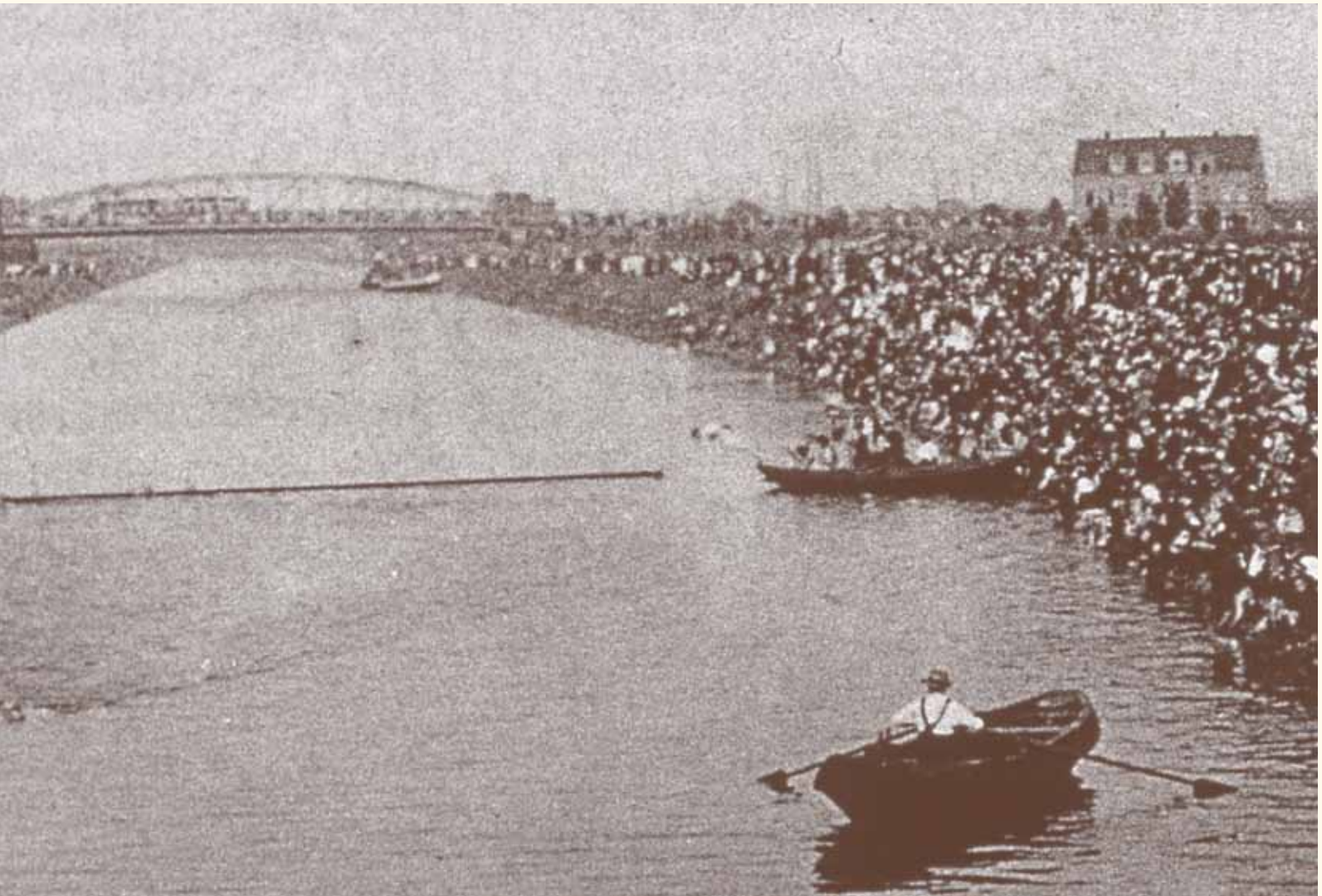


Gedanken über den Rhein-Herne-Kanal	10
Eine neue Wasserstraße entsteht	12
Neue Transportwege für die aufstrebende Industrie im Revier	12
Die Wahl der Trasse	13
Eine Idee nimmt Form an	14
Ein neuer Schiffstyp entsteht	15
Auf Nummer sicher	17
Die Industrie und der Kanal	18
Der Krieg ist überstanden	18
Bergsenkungen erfordern drastische Maßnahmen	19
Moderne Ansprüche erfordern Schleusen Neubauten	20
Der Kanal wird zur Freizeitoase	21
Ein Bereisungsschiff für Kaiser Wilhelm II.	22
Die „Oberhausen“	22
Duisburg – das Tor zur Welt.	24
Bei Rhein-Kilometer 780 zweigt der Rhein-Herne-Kanal ab	26
Eine Schleuse wird passiert	27
Das Wasser- und Schifffahrtsamt in Duisburg-Meiderich	33
Oberhausen – Einfahrt zum Kulturkanal.	36
Der Westfriedhof in Lirich	40
Die Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage Oberhausen GMVA	41
Der Kanal wird zum Angler-, Freizeit- und Sportparadies	43

Mit sportlichem Ehrgeiz	46
Rot-Weiß ist das Fußballleben	49
Das Schloss Oberhausen	50
Der Kaisergarten.....	52
DLRG – Leben retten am Kanal.....	53
Die Siedlung Grafenbusch.....	54
Der Klettergarten „tree2tree“	55
Der Gasometer.....	56
Die Unterwasserwelt Sea Life	61
Die Marina Oberhausen	62
Modellbahnwelt Oberhausen – das Ruhrgebiet im Miniaturformat	63
Das CentrO – die „Neue Mitte“ Oberhausens	64
Das Metronom-Theater.....	65
Haus Ripshorst – Grünes Programm.....	66
Der Emscher Klärpark in Oberhausen	70
Im Sommer an den Kanal.....	73
Das Proviantboot „Sirene“	74
Ein Relikt aus vergangener Zeit.....	74
Essen – die Industrie gewinnt an Bedeutung.	76
Das Freibad Hesse in Essen-Dellwig.....	78
Die Montanindustrie wird spürbar.....	79
Der Hafen Bottrop	81
Die Wasserschutzpolizei	81
Der Essener Stadthafen	83



[Eine neue Wasserstraße entsteht.]



▲
Als der Rhein-Herne-Kanal 1914 eingeweiht wurde, kam das einem Volksfest gleich. Unzählige Menschen säumten die Ufer und feierten die neue Wasserstraße im Revier.

Neue Transportwege für die aufstrebende Industrie im Revier

Die wirtschaftliche Entwicklung in der Ruhrregion Mitte des 18. Jahrhunderts forderte neue Transportwege für den Bergbau und die stetig wachsende Hüttenindustrie. Damals spielten die Flüsse eine wesentliche Rolle, um Güter, wie Kohle und Eisenerz, aber auch Getreide, Holz und Salz, zu transportieren. Zu diesem Zweck hatte man 1780

bereits die Ruhr kanalisiert. 1840 folgte die Kanalisierung der Lippe, die für den Schiffsverkehr allerdings nie wirklich bedeutsam war. Alles Um- und Ausbauen der vorhandenen Gewässer mit den bescheidenen Maßnahmen nutzte dem Vorankommen aber wenig. Das Transportaufkommen von Massengütern im Zeitalter der Industrialisierung wuchs so stark an, dass vor allem Verbindungen in Ost-West-Richtung fehlten. So be-

gann man schließlich nach jahrelangen Überlegungen mit dem Bau des Dortmund-Ems-Kanals, der dem Ruhrgebiet den Anschluss an die Nordseehäfen ermöglichte.

Weitere Überlegungen schrieb man später im preußischen Wasserstraßengesetz von 1905 fest. Insbesondere sollte die Isolation des Dortmund-Ems-Kanals beendet werden. Dazu plante man, den schon vorhandenen Zweigkanal zwischen Henrichenburg und Herne bis zum Rhein nach Duisburg-Ruhrort auszubauen. Dieser neue Kanal sollte die Bezeichnung Rhein-Herne-Kanal erhalten. In Richtung Osten plante man ab Bevergern vom Dortmund-Ems-Kanal aus mit dem Mittelland-Kanal die Verbindung zur Weser. Diese sollte noch wei-

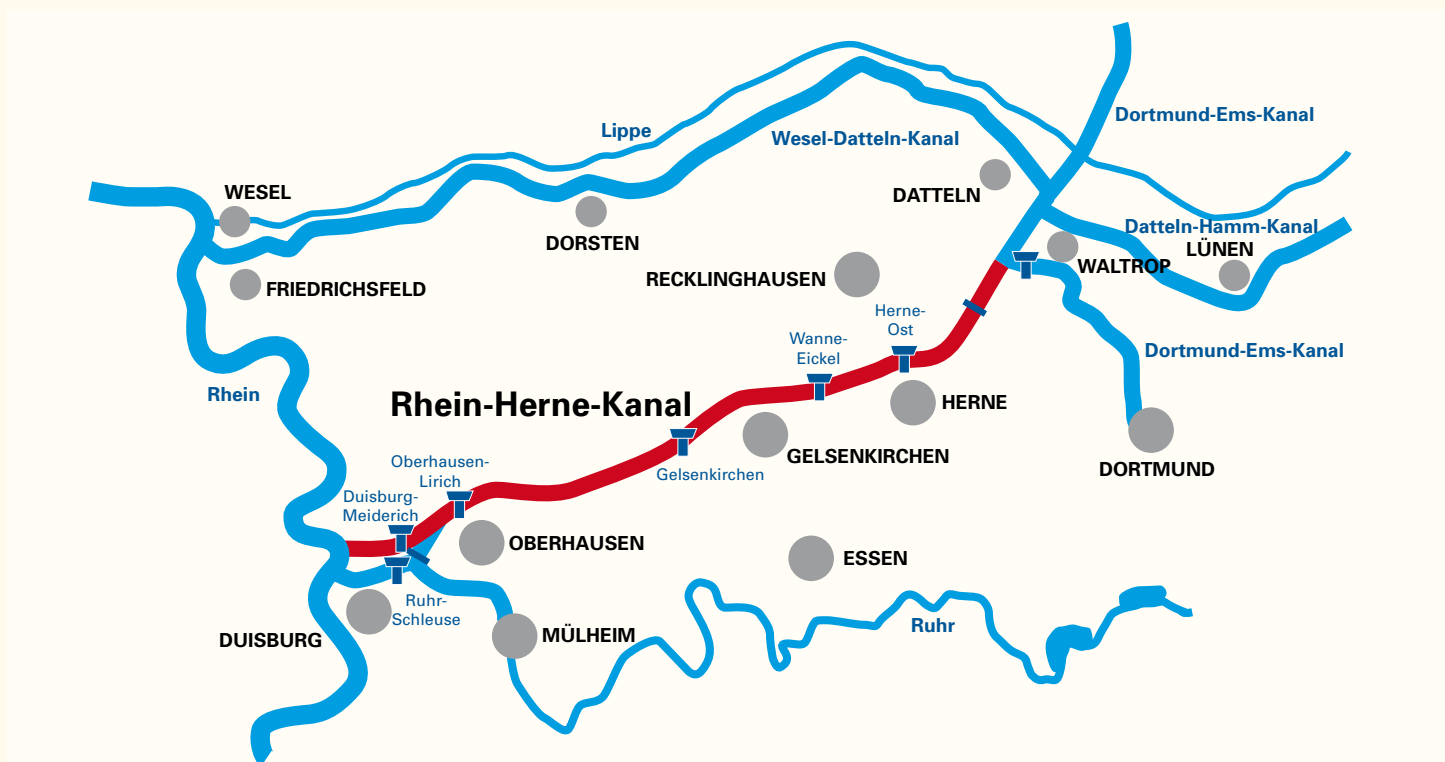
ter östlich fortgeführt werden. Bis zum Bau des Rhein-Herne-Kanals sollte es noch etwas dauern.

Die Wahl der Trasse

Für eine leistungsfähige Wasserstraße durch das Ruhrgebiet boten sich drei Möglichkeiten an. Im Norden waren die Lippe, im Süden die Ruhr und die dazwischen verlaufende Emscher im Gespräch. Schon 1767 reichte der Gerichtsschreiber und Steuereinnehmer Engelbert von Oren zu Eickel den Vorschlag ein, die Emscher ab Crange schiffbar zu machen und als neuen Transportweg zu nutzen.

Schließlich setzte sich der Vorschlag durch, die Emscher zwischen Dortmund-Ems-Kanal und Rhein als neue

Wasserstraße zu nutzen. 1899 wurde ein erster Entwurf von dem damaligen Wasserbauinspektor Prüsmann angefertigt. Weitere wesentlich verbesserte Planungen folgten, die insbesondere eine Speisung des neuen Kanals aus der Lippe vorsahen. Dazu plante man einen Kanal von Datteln bis Hamm, der das Wasser über das natürliche Gefälle dem Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln zuführen sollte. Angedacht war dieser zunächst ausschließlich als Wasserzubringer. Die zahlreichen Forderungen aus der Wirtschaft im Raum Hamm trugen dazu bei, dass die künftige Lippewasserstraße als erstes Teilstück für die Schifffahrt ausgebaut werden sollte. Ein Schritt in die richtige Richtung, wie sich herausstellen sollte.



[Ein Bereisungsschiff für Kaiser Wilhelm II.]



▲ *Noch heute wird die völlig restaurierte und umgebaute „Oberhausen“ vom Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich als Bereisungsschiff für Besichtigungen und Besprechungen eingesetzt. Dabei ist sie in die Jahre gekommen und mehr und mehr sorgen technische Probleme für eine eingeschränkte Fahrt. So wird das Schiff seinen hundertsten Geburtstag wohl nicht mehr im Dienst auf westdeutschen Kanälen erleben.*

Die „Oberhausen“

Zur offiziellen Einweihung des Rhein-Herne-Kanals am 1. Dezember 1914 hatte sich hoher Besuch angesagt. Damit Kaiser Wilhelm II. dem Festakt angemessen beiwohnen konnte, erteilte der Staat zuvor der Schiffswerft Fritz Bettins & Söhne in Tangermünde den Auftrag zum Bau eines Bereisungsschiffes. So entstand die „Oberhausen“, 17,25 Meter lang, 3,35 Meter breit und mit einem Tiefgang von 80 Zentimetern



ausgestattet. Sie bot zwölf Fahrgästen Platz, zuzüglich zwei Mann Besatzung. Der Sechszylinder-Dieselmotor verfügte über 72 PS.

Eine durchgängige Historie ist nicht bekannt. Erst auf einem Foto aus dem Jahre 1937, das die „Oberhausen“ in Wanne-Eickel zeigt, taucht das Schiff wieder auf. In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg wurde es vom Staat als Fährschiff an der Mülheimer Schlossbrücke in Höhe von Schloss Broich einge-

setzt. Dadurch ergaben sich verschiedene Umbauten. Später ging das Schiff in den Besitz des Wasser- und Schifffahrtamtes Duisburg-Meiderich über. Hier wurde es völlig restauriert, modernisiert und wieder als Bereisungsschiff eingesetzt. Noch heute dient die „Oberhausen“ mit ihrem Charme aus dem vorigen Jahrhundert als schwimmender Ort für ungestörte Besprechungen und Konferenzen. Dabei ist sie heute höchst komfortabel ausgestattet, vom Multi-

media-Computer bis zur vollingerichteten Küche ist alles an Bord. 2009 wird das Schiff durch das neue Arbeits- und Aufsichtsschiff „Meiderich“ ersetzt. Die „Oberhausen“ soll der Nachwelt aber erhalten bleiben und wird an der neu gestalteten Ausstellungshalle des Wasser- und Schifffahrtamtes an der Kanalstufe Henrichenburg zu besichtigen sein.



[Oberhausen – Einfahrt zum Kulturkanal.]



Nur wenige Meter nachdem man die Stadtgrenze von Duisburg in Richtung Osten nach Oberhausen passiert hat, trifft man bei Kanal-Kilometer 5,677 auf die parallel liegende Doppelkammerschleuse Oberhausen-Lirich. Die Südschleuse, deren Schleusenkammer 190 Meter lang ist und über eine Nutzbreite von 11,99 Metern verfügt, wurde nach zweijähriger Bauzeit am 3. Dezember 1979 in Betrieb genommen. Die heutige Nordschleuse ist ebenfalls 190 Meter lang und wurde nach einer zweijährigen Bauzeit am 28. Juli 1984 dem Schiffsverkehr übergeben. Beide Kammern verfügen am Unterhaupt über ein Stemmtor und am Oberhaupt über ein Hubsenktor. Südlich der Schleuse liegt das Pumpwerk Oberhausen. Mit seinen fünf Pumpen, von denen maximal vier gleichzeitig betrieben werden können,

◀ *Durch das geöffnete Stemmtor am Unterwasser der Nordschleuse in Oberhausen-Lirich verlässt ein Frachter die 190 Meter lange Schleusenkammer, nachdem er die Fallhöhe von 4,10 Metern hinter sich gebracht, hat in Richtung Westen.*

▲ *Blick von der Nordschleusenbrücke Richtung Westen. Am Horizont erkennt man gut das Fachwerk-Stahlgestell der viel befahrenen Brücke Nr. 313 der Autobahn A3.*



▲
Von der Brücke Ulmenstraße hat man einen ausgezeichneten Blick auf die Schleusenanlage Oberhausen-Lirich. Insbesondere in der Dämmerung tauchen die Lichter des Rhein-Herne-Kanal in ein prächtiges Werk aus Farben und Licht.

verfügt es über eine Förderleistung von 20 Kubikmetern Wasser pro Sekunde.

Im Mai 2008 wurde anlässlich anstehender Wartungs- und Reparaturarbeiten die Nordkammer der Schleuse trockengelegt. So gab es die Möglichkeit, unter fachkundiger Führung durch leitende Mitarbeiter des Wasser- und Schifffahrtamtes die Anlage zu besichtigen. Ein imposanter Eindruck, den man wegen seiner gewaltigen Dimensionen nicht so schnell vergisst. Hier in der „Unterwelt“ wird die Funktionsweise einer modernen Schleuse erst so richtig deutlich. Die Schleuse besitzt einen doppelten Boden. Durch die vier Meter breiten und zwei Meter hohen Flutkanäle

le strömt das Wasser ein und füllt über einen Quadratmeter große Bodendüsen in die Schleuse. Durch dieses Füllsystem liegen die Schiffe während der Bergschleusung sehr ruhig. Bei der Tal- und Bergschleusung wird das Wasser über vier etwa fünf Quadratmeter große Schütztafeln in den Untertoren abgelassen. An einem Tag passieren so bis zu 90 Schiffe diese Doppelschleuse und überwinden dabei in 30 Minuten den 4,10 Meter hohen Gefälleunterschied.

Natürlich hinterlässt der ständige Schleusenbetrieb auf Dauer seine Spuren. Sediment und kleinere Gegenstände sammeln sich auf dem Grund des Füllkanals. So muss er von Zeit zu Zeit



▲ Die für Instandsetzungsarbeiten trocken gelegte Nordkammer der Oberhausen-Liricher Schleuse.



▲ Inspektion des Stemmtores am Unterwasser durch den Leiter des WSA Außenbezirks Duisburg-Meiderich.



▲ Durch die Strömungsöffnungen im hinteren Kammerbecken wird ein ruhiges Wasser während des Schleusungsvorgangs erreicht.



▲ Beim Blick vom Unterwassertor in die leere Schleusenammer werden die Dimensionen des Bauwerkes besonders deutlich.



▲ Durch Flutkanäle unter dem Schleusenbecken erfolgt der Zulauf während des Schleusungsvorganges bei der Bergschleusung.



▲ Eingetriebene Sedimente im Strömungskanal unterhalb des Schleusenbeckens müssen regelmäßig beseitigt werden.