



Industriekultur an der Lippe





Themenroute 7

Industriekultur an der Lippe



Inhalt

Einleitung	6
Die wasserwirtschaftliche	7
Bedeutung der Lipperegion	7
Schifffahrt auf der Lippe	7
Die Lippe und die Schifffahrtskanäle	9
Bergbau und Industrie	10
Siedlungsbau	13
Die Lipperegion im Wandel	15

Standorte der Themenroute 7.. 19

Maximilianpark Hamm	19
Schulweg-Steg	20
Schleuse Werries	21
Lippeschleuse Heessen	22
Kurpark Hamm	23
Wasserübergabe Hamm	24
Schleuse Hamm	25
Klostermühle Pohl	26
Wassertürme am Hellweg	27
Bahnhof Hamm	28
Stadthafen Hamm	29
Zeche Sachsen - Öko-Zentrum NRW	30
Siedlung Vogelsang	31
Gedenkstätte Zeche Radbod	32
Zeche Radbod	33
Kraftwerk Gersteinwerk	34
Kissinger Höhe	35
Bergwerk Ost, Schächte Heinrich Robert	36
Schacht Lerche	37
„D-Zug-Siedlung“ Rünthe und „Alte Kolonie“	38
Waschkaue Schacht III	39
Marina Rünthe	40
Altes Amtshaus – Karl-Pollender-Stadtmuseum Werne	41
Zeche Werne	42
Zeche Monopol, Schacht Grimberg 1/2	43
Halde Großes Holz	44
Zeche Haus Aden	46

Seepark Lünen	47
Kantine „Westfalia“	48
Museum der Stadt Lünen	49
Siedlung Ziethenstraße	50
Preußenhafen	51
Siedlung „Am Kanal“	52
Victoria-Siedlung	53
Ziegelei Siegeroth	54
Schloss Cappenberg	55
Zeche Minister Achenbach, Schacht 4 - LÜNTEC-Tower	56
Kraftwerk Lünen	57
Bergarbeiter-Wohnmuseum	58
Zeche Waltrop	59
Heimatismuseum Waltrop im Riphauhof	60
Schiffshebewerk Henrichenburg im Schleusenpark Waltrop	61
Siedlung Beisenkamp	64
Hermann-Grochtmann-Museum	65
Kanalkreuz Datteln	66
Fernsteuerzentrale Wasserversorgung Datteln	67
Schleusengruppe Datteln-Natrop	68
„Schiefe Brücke“ in Olfen	69
Kanalbrücke über die Stever	70
Ehemalige Lippeschleuse Vogelsang	71
Wasserwerk Haltern der Gelsenwasser AG	72
Quarzsand- und Mahlwerk Haltern	73
Bergwerk Auguste Victoria, Schacht 8	74
Bergwerk Auguste Victoria, Schacht 1/2	75
Bergwerk Auguste Victoria, Schacht 3/7	76
Chemiepark Marl	77
Bereitschaftssiedlung der Chemischen Werke Hüls	80
Siedlung Brassert	81
Zeche Auguste Victoria, Schacht 4/5	82
Flugplatz Loemühle	83
Ruhrgas Dorsten	84
Zeche Fürst Leopold	85
Siedlung Fürst Leopold	86
Schleusengruppe Dorsten	87
Bahnhof Dorsten	88
Gahlenscher Kohlenweg	89
Wasserwerk Dorsten-Holsterhausen	90
Tüshaus Mühle	91
Menting Leimbau	92
Dachziegelwerke Nelskamp	93
Lippe-Treidlerdorf Krudenburg	94
Flugplatz Schwarze Heide	95
Schleusengruppe Friedrichsfeld	96
Ehemaliger Lippehafen Wesel	97
Altes Wasserwerk Wesel	98
Wasserturm Wesel	99
Rheinbrücke Wesel	100
Städtischer Rheinhafen Wesel	101
LVR-Niederrheinmuseum Wesel	102
Impressum	103



Flussansicht bei Lünen, 1930. Quelle: Lippeverband

Einleitung

Die Themenroute „Industriekultur an der Lippe“ ist dem Norden des Ruhrgebiets gewidmet. Dieser vormals ländlich strukturierte Raum wurde erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts von der Industrialisierung erreicht. Seitdem spielt die Lipperegion auch als Trinkwasserlieferant und Erholungsgebiet eine wichtige Rolle für den industriellen Ballungsraum.

Trinkwasserreservoir wie der Halterner Stausee haben sich zu beliebten Freizeit- und Naherholungsgebieten entwickelt. Die Hohe Mark, ein großes zusammenhängendes Waldgebiet im leicht hügeligen Gelände nördlich der Lippe in den Städten Dorsten und Haltern, sowie die zwischen Datteln, Oer-Erkenschwick und Haltern südlich der Lippe gelegene Haard mit dem Stimberg (157m. ü. NN) als höchste Geländeerhebung sind bedeutende Ausflugsziele für die Bevölkerung des Ballungsraums. Neuerdings ermöglichen Freizeitaktivitäten wie Rundflüge mit dem Motorflugzeug oder Fallschirmspringen, wie sie auf den Flugplätzen Loemühle in Marl oder Schwarze Heide in Hünxe durchgeführt werden, einen ganz anderen Blick auf die Lipperegion.

Die Industriekultur an der Lippe bietet besonders viele Facetten der regionalen Industrialisierungsgeschichte. Zechen wie Maximilian und Radbod in Hamm, Auguste Victoria/Blumenthal in Marl oder Fürst Leopold in Dorsten, teilweise noch in Betrieb mit noch erhaltenen, aber heute anders genutzten Tagesanlagen haben beidseitig der Lippe deutliche Spuren in der Landschaft hinterlassen. Jüngere Schachtanlagen wie Auguste Victoria/Blumenthal Schacht 8 in Haltern sind unverwechselbare Landmarken und verdeutlichen, dass der Bergbau im Revier noch längst nicht der Vergangenheit angehört. Arbeitersiedlungen belegen eindrucksvoll, zu welchen architektonischen Leistungen die Montanindustrie fähig war. Sie dokumentieren außerdem den mühevollen Alltag ihrer Bewohner in früheren Zeiten, zeigen aber bisweilen auch, wie neue Wohnqualität durch gelungene Restaurierungsmaßnahmen geschaffen wurde.

Mit dem heutigen Chemiepark Marl, einem der größten Industrieareale Deutschlands, dem Forschungs- und Entwicklungszentrum der Ruhrgas AG in Dorsten, den international agierenden Halterner Quarzwerken und den traditionsreichen Dachziegelwerken Nelskamp in Schermbeck sind weitere

auch heute noch wirtschaftlich bedeutsame Industriezweige auf der Route vertreten.

Die überragende Bedeutung der Binnenschifffahrt für den Norden des Reviers symbolisiert und dokumentiert der Schleusenpark Waltrop mit dem Alten Schiffshebewerk Henrichenburg, das zusammen mit vielen anderen Kanalbauwerken im Raum Datteln und Olfen eine ingenieurtechnische Meisterleistung des späten 19. Jahrhunderts darstellt.

Die Geschichte des Kanalbaus und der Lippeschifffahrt präsentiert heute das idyllisch gelegene Hermann-Grochtmann-Museum in Datteln. An der Lippemündung in Wesel wird im Preußen-Museum der Industrialisierungsprozess der ehemaligen preußischen Westprovinzen in seinen politischen und sozialen Zusammenhängen umfassend und lebendig dargestellt.

Die Themenroute erstreckt sich von Hamm im östlichen Ruhrgebiet bis zur Weseler Lippemündung im Westen. Ausgangspunkt ist der Ankerpunkt Maximilianpark in Hamm. Von dort geht es entlang der Lippe nach Westen, wobei die Ankerpunkte Altes Schiffshebewerk Henrichenburg und der Chemiepark Marl einbezogen werden. In Wesel endet die Tour am Preußen-Museum.

Die wasserwirtschaftliche Bedeutung der Lipperegion

Anders als Ruhr und Emscher spielte die Lippe im Rahmen der Industrialisierung als nördlichster der drei das Ruhrgebiet von Osten nach Westen durchquerenden Flüsse, eine vergleichsweise geringe Rolle. Während die Ruhr bis zum Ende des 18. Jahrhunderts eine viel befahrene Schifffahrtsverbindung war und später wichtiger Trinkwasserlieferant wurde, die Emscher in einen Kanal zur Entsorgung der Industrie- und Siedlungsabwässer umgewandelt wurde, blieb die wirtschaftliche Bedeutung der Lippe eher gering. Die ständige Versandung des Flussbettes und die letztlich unzureichende technische Erschließung als Schifffahrtsstraße verhinderte die Befahrung mit den für den Transport von industriellen Massengütern benötigten großen Schiffen. Der hohe Salz-

gehalt des Lippewassers ließ keine wirtschaftlich rentable Trinkwassergewinnung zu.

Trinkwasser für die Region wurde und wird aus den über 400 Quadratkilometern umfassenden Halterner Sanden gewonnen. Hier befindet sich hier einer der größten und regional bedeutsamsten Grundwasserleiter Nordrhein- Westfalens. Das aufgrund des natürlichen Drucks zum Teil mehr als zwei Meter über die Oberfläche hinaus steigende Grundwasser wurde bereits seit Ende des 19. Jahrhunderts zur Trink- und Nutzwasserversorgung des nördlichen Ruhrgebiets verwendet. Heute gewinnen die Wasserwerke der Gelsenwasser AG aus den beiden Talsperren in Haltern und Hullern sowie zusammen mit dem Wasserwerk der RWW im Dorstener Stadtteil Holsterhausen aus den Schichten der Halterner Sanden über 130 Millionen Kubikmeter Trink- und Nutzwasser jährlich. Damit können fast 1,5 Millionen Menschen sowie Gewerbe- und Industriebetriebe im nördlichen und westlichen Ruhrgebiet versorgt werden.

Schifffahrt auf der Lippe

Auch wenn sie nicht ohne Schwierigkeiten befahrbar war, hat die Lippe dennoch eine lange Schifffahrtsgeschichte. Bereits die Römer nutzten sie als Verkehrsweg, um Materialnachschub für ihre geplante Eroberung von Germanien flussaufwärts zu transportieren. Um den Fluss für kleinere Schiffe besser befahrbar zu machen, wurde er bereits 1362 bei Wesel ausgebaut. Die alte Hansestadt entwickelte sich zu einem wichtigen Handelsort, da sie zentraler Umschlagplatz für Waren aus dem Rheinland und Westfalen war. Die Hansestädte Soest und Dortmund waren über ihre Lippehäfen Hamm beziehungsweise Lünen mit dem mittelalterlichen Wasserstraßennetz verbunden.

Auf dem leicht schiffbaren Teil der Lippe zwischen Haltern und Wesel transportierten kleine, flachbodige Lastkähne unter anderem Salz, Kohlen, Eisenwaren, Holz und Lebensmittel. Steinklippen und sich verlagernde Sandbänke behinderten jedoch die Schifffahrt erheblich. Die Stauwehren der zahlreichen Wassermühlen und die oftmals

zu niedrigen Flussbrücken waren weitere Erschwernisse. Teilweise mussten die Waren an diesen Stellen auf Pferdefuhrwerke und dann wieder auf Schiffe umgeladen werden. Erst nachdem die Lippe 1815 weitgehend preußisch geworden war, wurde die Beseitigung dieser Hindernisse und der Bau von Schleusen an allen Wehren in Angriff genommen. Ab 1830 konnten nun Schiffe durchgehend von Wesel nach Lippstadt fahren.

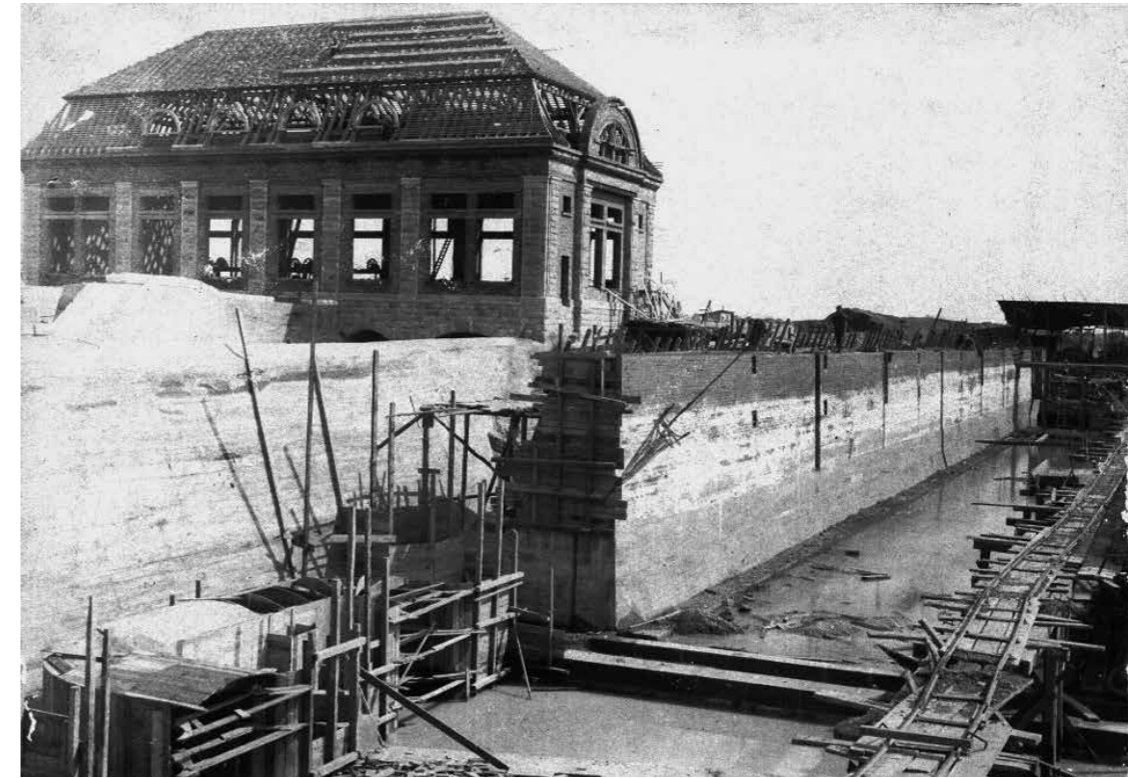
Dennoch blieb das Befahren der Lippe schwierig. Wegen des überwiegend aus westlicher Richtung einfallenden Windes konnten Segel nur in der Bergfahrt eingesetzt werden. Wegen der hohen Beladung der Schiffe konnten sie aber mit Windkraft allein nicht gegen die starke Strömung vorankommen. Also mussten sie „getreidelt“ werden, das heißt Pferde oder Menschen zogen die Schiffe auf Treidel- oder Leinpfaden am Ufer flussaufwärts. Wie beschwerlich das war, lässt sich allein an der Fahrtdauer ablesen: Von Wesel bis zur damals bedeutenden Hafenstadt Dorsten brauchte ein Schiff zu Beginn des 19. Jahrhunderts volle sieben Tage und auch flussabwärts in die umgekehrte Richtung waren es immerhin auch noch fünf oder sechs.



Die Dorstener Aak (hier als Modell zu sehen), benannt nach der Stadt, in der sie gebaut wurde, war eine der wichtigsten hölzernen Binnenschiffstypen im ausgehenden 18. Jahrhundert. Quelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine

Doch trotz aller Beschwerlichkeiten erlebte die Schifffahrt auf der Lippe nach 1830 einen wirtschaftlichen Aufschwung. Schiffe bis zu einer Länge von 25 Metern mit bis zu 150 Tonnen Tragfähigkeit konnten jetzt die neu gebauten Schleusen passieren. Auch Städte wie Wesel und Dorsten profitierten von dieser Entwicklung. Ihre Werften, die zum Teil auf eine jahrhundertlange Tradition zurückblicken konnten und sich jetzt besonders auf Schiffe für die Lippebefahrung spezialisiert hatten, erlebten eine regelrechte Blütezeit.

Der Aufschwung währte aber nur eine kurze Zeit bis zum Aufkommen der Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts. Die Lippeschifffahrt war nicht mehr konkurrenzfähig, die erst kurz zuvor fertiggestellten Schleusen waren für die jetzt erforderlichen Frachtkapazitäten zu klein. Hinzu kam, dass das Flussbett und damit die Fahrrinne der Lippe immer wieder versandete. Damit war das Ende der Lippeschifffahrt absehbar. In den 1850er Jahren hatte es noch kurzzeitige Versuche eines Dampfschiff-Schleppbetriebes gegeben. Die Dampfschlepper scheiterten aber flusswärts insbesondere an den Stromschnellen bei Waltrop. 1876 wurde die Transportschifffahrt auf der Lippe endgültig eingestellt.



Schleuse Hamm. Quelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine

Die Lippe und die Schifffahrtskanäle

Wenn auch seit dem Ende des 19. Jahrhunderts keine Frachtschiffe mehr die Lippe befahren, hat sie für die Schifffahrt auch heute noch eine große Bedeutung. Mit ihrem Wasser speist sie nämlich über lange Zeiträume im Jahr die westdeutschen Schifffahrtskanäle.

Der älteste Teil dieses Kanalnetzes, der Dortmund-Ems-Kanal, wurde 1899 eröffnet. Er diente vorwiegend dem Transport der Massengüter Kohle und Erz zwischen dem Dortmunder Industriegebiet und dem Seehafen Emden. Er kreuzt die Lippe südlich von Olfen. Auch der Rhein-Herne-Kanal und der Wesel-Datteln-Kanal -1914 bzw. 1931 eröffnet- wurden allein für den Schiffs-Massengüterverkehr erbaut. Dem Datteln-Hamm-Kanal, der ebenfalls 1914 in Betrieb ging, fiel eine weitere, noch heute wichtige Aufgabe zu. Er versorgt bei Bedarf die Kanäle mit Wasser aus der Lippe, das dem Fluss aus seinem natürlichen Gefälle bei Hamm mit einem Einspeisungsbauwerk entnommen wird. Das ist notwendig, um die benötigte Wassermenge in allen Schleusen konstant zu halten, weil bei jeder Kanalschleusung eine bestimmte Wassermenge verbraucht wird. Umgekehrt ist es in Zeiten großer Trocken-

heit auch möglich, die Lippe mit Wasser aus den Kanälen anzureichern. Die Idee, die Kanäle gezielt zum Transport von Wasser zu nutzen, sollte Grundlage für die Weiterentwicklung der Wasserwirtschaft im Bereich des westdeutschen Kanalnetzes werden. Dieses weitverzweigte System der westdeutschen Kanäle, das Rhein- und Emsgebiet verbindet, ist heute das verkehrsreichste und daher bedeutendste Wasserstraßennetz Europas.

Das System der Wasserverteilung und der Lippeanreicherung in Hamm sowie der Pumpwerke an den Schleusenstufen der Kanäle zwischen Wesel, Duisburg, Hamm und Münster wird von der Fernsteuerzentrale der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Datteln gesteuert und überwacht. 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.

Neben ihrer wasserwirtschaftlichen Zweckbestimmung haben die Kanäle heute noch eine andere Bedeutung: Sie stellen ein zusätzliches Freizeitangebot an die Bevölkerung dar. Ob Spazierengehen, Angeln oder das

Bergwerk Auguste Victoria 1/2 in Marl um 1907. Quelle: Deutsches Bergbaumuseum Bochum



Nutzen der Wasserfläche als „Freizeitkapitän“ – wie das Beispiel des Yachthafens Marina Rünthe am Datteln-Hamm-Kanal bei Bergkamen zeigt - das Wasser bietet auf jeden Fall vielfältige Erholungsmöglichkeiten.

Bergbau und Industrie

Im Zuge seiner Nordwanderung erreichte der Bergbau die Lippe erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Er hatte damit nach Erschließung auch der letzten linksrheinischen und östlichen Gebiete nahezu seine endgültige Ausdehnung im Ruhrgebiet erreicht.

Allerdings wurde Bergbau an der Lippe zunächst nur vereinzelt betrieben. 1902 wurde mit der Zeche Werne das erste Bergwerk nördlich des Flusses in Betrieb genommen. Es folgten bei Hamm die Zechen Radbod (1906), Sachsen (1915) und Fürst Leopold bei Dorsten (1913). Im Unterschied zur Emscherregion hieß es im Lipperaum in der Regel nur die Feststellung der vorhandenen Kohlefelder und die Aufteilung der Grubenfelder unter die Zechengesellschaften. So wurden zum Beispiel die Grubenfelder des Bergwerkes Haus Aden in Bergkamen bereits 1875 aufgekauft, die Doppelschichtanlage 1/2 aber erst 1938 errichtet. Die Kohlefelder nördlich der Lippe galten bis

auf einige Ausnahmen als Reserve, da auf den bereits fördernden Zechen noch genügend Kohlevorräte vorhanden waren.

Die Nordwanderung des Bergbaus erfolgte aber nicht nur zur Erschließung neuer Abbaugebiete, sondern hing auch mit der Qualität der Kohle zusammen. Die wachsende Eisen- und Stahlindustrie benötigte für ihre Zwecke die jüngeren, eher fetten und gasreicheren Kohlesorten, die es vornehmlich nur in den tieferen Kohleflözen im nördlichen Ruhrgebiet gab. Nur diese Kohle konnte in den Kokereien den für die Produktion von Eisen und Stahl notwendigen stückigen Koks liefern.

Das bei der Verkokung entstehende Gas wurde zunächst wirtschaftlich nicht genutzt. Neue Entwicklungen auf dem Gebiet der Kokereitechnik führten ab dem Ende des 19. Jahrhunderts zur weiteren Nutzung dieser Nebenprodukte. Aus dem Gas ließen sich mit Teer, Ammoniak, Schwefel und Benzol begehrte Stoffe für die chemische Industrie gewinnen. Charakteristisch für eine besonders enge Verbindung zwischen Kohleförderung und chemischer Industrie ist die Geschichte der Zeche Auguste Victoria in Marl. Sie wurde bereits 1907, zwei Jahre nach Förderaufnahme, von der Badischen



Kautschuksynthesefabrik der CWH. Quelle: Stadtarchiv Marl

Anilin- und Sodafabrik AG (BASF) aufgekauft, da das Unternehmen außer den bereits erwähnten Kokerei-Nebenprodukten größere Mengen Kohle für den Betrieb seiner zahlreichen Dampf-Kesselhäuser benötigte.

Nach der Gründung der Ruhrgas AG 1926 in Essen, die ihr Gas von den Zechenkokereien des Ruhrgebiets bezog, und erstmals daran ging ein umfassendes Gasfernversorgungs- und Fernheizungsnetz aufzubauen, entstanden in der Folgezeit im Einzugsbereich der Lippe mehrere chemische Betriebe. Von besonderer Bedeutung war 1938 die Gründung der Chemischen Werke Hüls GmbH (CWH) in Marl, die Buna, die synthetischen Kautschuk produzierten und sich nach dem Zweiten Weltkrieg zum größten Chemiestandort der Region entwickelten. Eine Sonderstellung nahm der Standort der Ruhrgas AG in Dorsten ein. Hier baute man in den 1950er Jahren im räumlichen Verbund mit der Zeche Fürst Leopold eine Großanlage zur vollständigen Vergasung von Steinkohle, um „Stadtgas“ zu gewinnen. Doch erwies sich dieser Versuch ebenso wie ein gemeinsam mit der STEAG 1979 in Betrieb genommenes Großprojekt zur Kohlegasgewinnung als wirtschaftlich zu unrentabel um in Konkurrenz zum Erdgas bestehen zu können. Heute betreibt die Ruhrgas AG auf

dem Gelände ein renommiertes Forschungs-, Entwicklungs-, und Servicezentrum.

Abbauwürdige Rohstoffvorkommen waren die Ursache für die Ansiedlung zweier weiterer, bis heute noch bedeutsamer Industriezweige im Lipperaum. Lehm- oder Tonvorkommen hatten im Raum Schermbeck eine jahrhundertlange Tradition der Ziegelherstellung begründet. Mit über 12 Millionen Tondachziegeln jährlich hat die Firma Nelskamp die heute größte Fertigungskapazität in Schermbeck und verfügt bundesweit über weitere acht Standorte. Quarzsand im Raum Haltern führte 1924 zur Erschließung dieser Vorkommen durch die heute in Haltern-Sythen ansässige Quarzsand- und Mahlwerke GmbH. Auch dieses Unternehmen agiert bundesweit und ist darüber hinaus an weiteren europäischen und afrikanischen Standorten vertreten.

Die eisen- und stahlerzeugende Industrie hatte im Lipperaum keine große Bedeutung, abgesehen von einigen kleineren Betrieben in Hamm und in Lünen. In Lünen erlangte die bereits 1826 gegründete „Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia“ regionale Bedeutung, deren Betriebsgebäude von 1870 noch heute von imposanter Industriearchitektur zeugt.



Bergwerk Auguste Victoria/Blumenthal, Schacht 8 in Haltern. Quelle: Deutsche Steinkohle AG

Mit der Stilllegung vieler Zechen in den Kernstandorten des Ruhrgebiets während der 1960er und 1970er Jahre trat der Bergbau an der Lippe in eine neue Phase. Eine „zweite Nordwanderung“ begann. Allerdings wurden keine neuen Bergwerke errichtet, sondern die bestehenden Zechen wurden modernisiert oder ausgebaut, der Abbau erfolgte jetzt unter oder nördlich der Lippe.

Anfang der 1980er Jahre wurde zum Beispiel das Bergwerk Monopol in Bergkamen gründlich modernisiert. Im Rahmen der Neugestaltung entstand ein neues Fördergerüst über Schacht Grimberg 2, das heute zu den markantesten des Ruhrgebiets zählt. Doch mittlerweile ist die Förderung auf der Schachanlage auch wieder nur eine vergangene Episode der Bergbaugeschichte,

die mit dem Verbund zum Bergwerk Haus Aden zu Ende ging. Die Grubenfelder des Bergwerke Haus Aden wurden ebenfalls weiter erschlossen, als in den 1970er Jahren die Kohlevorräte zu Ende gingen. Auf dem Nordfeld in Werne-Langern errichtete man das Anschlußbergwerk Schacht Romberg. Seit 1998 sind Rationalisierung und Modernisierung unaufhaltsam weiter vorangeschritten. Haus Aden/Monopol und das Bergwerk Heinrich Robert 1/2, Hamm bilden seitdem das Verbund-Bergwerk Ost. 2001 fand mit dem Ende der Förderung auf Schacht Romberg und der Einrichtung der Schachanlage Lerche in Hamm-Pelkum die Zusammenlegung dieser Bergwerke ihren vorläufigen Abschluss. Eine besonders markante Landmarke bildet die ebenfalls zu Beginn der 1980er Jahre nördlich der Lippe eröffnete Schachanlage 8 des Bergwerks Auguste Victoria/Blumenthal in Haltern-Lippramsdorf.

Das Erscheinungsbild der heutigen Schachanlagen hat sich im Vergleich zu den Anlagen, die vor dem Zweiten Weltkrieg entstanden, grundlegend gewandelt. Sie sind stark an raumökonomischen Gesichtspunkten orientiert und müssen den Auflagen des Umweltschutzes Rechnung tragen. Bisweilen weichen die Konstruktionen der Fördertürme so stark von den „klassischen Bauweisen“ ab, so dass sie als solche nur noch schwer erkennbar sind. Oft dienen die Schächte nur der Material- und Seilfahrt, die Kohle wird unterirdisch transportiert und in zentralen Förderschächten an die Oberfläche gehoben. Damit entfallen großflächige Lager-, Transport- und Weiterverarbeitungsanlagen.

Eine zusätzliche Ursache für die weitere Nordwanderung des Bergbaus war der Ausbau der Elektrizitätswirtschaft im Lipperaum. Mit der Aufgabe der im südlichen Ruhrgebiet gelegenen Zechen bis Anfang der 1960er Jahre wurde auch der Betrieb der mit ihnen verbundenen Kraftwerke eingestellt. Um die entstandenen Versorgungslücken zu schließen, wurde die Stromversorgung an den bereits vorhandenen Kraftwerken stärker rationalisiert und zentralisiert. Für diese Aufgabe eigneten sich neben anderen Kraftwerken das bereits 1917 in Betrieb genommene Gersteinwerk in Werne und

die 1938 in Lünen gebauten Anlagen des STEAG-Kraftwerkes. Beide Kraftwerke wurden in diesem Zeitraum ausgebaut und modernisiert. Etwa zur gleichen Zeit wurden die letzten Generatoren zur Stromgewinnung aus Wasserkraft wie sie in den ehemals recht zahlreichen Mühlen der Holz- und Landwirtschaft - wie etwa in der Tüshausmühle in Dorsten vorhanden - stillgelegt.

Siedlungsbau

Der betriebliche Wohnungsbau an der Lippe setzte parallel zur später einsetzenden Industrialisierung in dieser Region erst Ende des 19. Jahrhunderts ein. Zu den frühen Siedlungen mit ihren charakteristischen Reihenhäusern, die oftmals am Typ des Vierfamilienhauses mit Kreuzgrundriss orientiert waren, gehören die D-Zug-Siedlung in Bergkamen-Rünthe und die Arbeiterkolonie an der Ziethenstraße in Lünen-Süd. Vorherrschend waren hier Häuser in schlichter Ziegelbauweise mit strengen, gleichförmig aneinander gereihten Fassadengliederungen. An der Rückseite der Häuser befanden sich in der Regel Stallgebäude und Außentoiletten.

Nach 1900 begannen sich die Siedlungs- und Architekturformen im Werkswohnungsbau grundlegend zu ändern. Unter dem Einfluss der Gartenstadtbewegung ereignete sich ein grundlegender Umbruch im Gesamtbild der Siedlungen und in der Bauweise der einzelnen Häuser. Wurde die Siedlung bis dahin im Wesentlichen als Addition mehr oder weniger variierten Haustypen verstanden, so erschien sie jetzt als Gesamtentwurf mit eigenem gestalterischen Anspruch. Kleinstädtische oder ländliche Stilmerkmale, die Einbindung des Einzelhauses in organische Häusergruppen, abwechslungsreiche Straßenräume mit versetzter Bauflucht, mit Plätzen, geschwungenen Straßen und Wegen verliehen dem Siedlungsbau eine bewusste städtebauliche Qualität, die auch heute noch attraktiv wirkt. Die Bildung geschlossener Räume erzeugte den Eindruck von Geborgenheit. Anfänge und Entwicklungen des „gartenstädtischen“ Industriesiedlungsbaus im Lipperaum lassen sich am Beispiel der Siedlungen der Zeche Sachsen in Hamm, der Victoria-Siedlung in Lünen, der Siedlung Beisenkamp



Siedlung Ziethenstraße in Lünen vor dem Ersten Weltkrieg. Quelle: Stadtarchiv Lünen

in Datteln sowie der Siedlung Fürst Leopold in Dorsten auch heute noch gut verfolgen. Neben dem Ziel den Bewohnern materielle Vorteile zu bieten, trat die Absicht, über den Wohnungsbau Vorstellungen von Idylle, Romantik und Heimatverbundenheit zu vermitteln. Auch so ließ sich eine wirkungsvolle Loyalität der Bewohner gegenüber den unternehmerischen Zielsetzungen begründen. Hinzu kamen häufig Einrichtungen wie Konsumanstalt, Werkskindergarten, Haushaltungsschule oder „Beamtencasino“, die ebenfalls weitere Bindungen an das Unternehmen schufen.

Ebenfalls kennzeichnend für die damalige Wohnungsbaupolitik war, dass sie zunehmend städtebauliche und anspruchsvolle architektonische Zielsetzungen verfolgte.



Bereitschaftssiedlung in Marl, 1949.
Quelle: Archiv der Degussa AG

War der Werksiedlungsbau bis dahin in erster Linie eine Angelegenheit der betrieblichen Bauabteilungen, so nahmen sich nun anerkannte Architekten des Themas an. Die erste, die „Alte Kolonie“ der Zeche Sachsen in Hamm entstand ab 1912 nach Plänen des renommierten Essener Architekten Alfred Fischer, der auch die Übertageanlagen des Bergwerks entworfen hatte. Die Siedlung Beisenkamp in Datteln, für die Belegschaftsangehörigen der Krupp-Zeche Emscher-Lippe gedacht, wurde zwischen 1907 und 1912 nach Plänen des Kruppschen Chefarchitekten Robert Schmohl gebaut. Dessen frühere Wohnsiedlungen in Essen, Bochum und Rheinhausen hatten mit ihrem dörflichen Charakter süddeutscher Prägung schon Schule gemacht. Für die Siedlung der Zeche Fürst Leopold in Dorsten zeichnete kurz vor dem Ersten Weltkrieg der damals bekannte Architekt Eggeling verantwortlich.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden für den Wohnungsbau gemeinnütziger Bauträger öffentliche Mittel zur Verfügung gestellt. Da der herkömmliche Wohnungsbau keine Unterstützung erhielt, beteiligte sich die Industrie nun an gemeinnützigen Wohnungsunternehmen. Die 1921/22 gebaute „Zentralsiedlung“

in Lünen war eines der ersten Projekte der gemeinnützigen Bergmannssiedlung Dortmund GmbH. Es war gleichzeitig eines der größten, allerdings nur teilweise realisierten Siedlungsprojekte im Ruhrgebiet überhaupt. Diese Form der Siedlungsgesellschaften war entstanden, um die Bindung des Wohnungswesens an ein bestimmtes Unternehmen und die direkte Abhängigkeit der Mieter von ihren Arbeitgebern durch die Kopplung von Arbeits- und Mietvertrag aufzulösen. Leitbild bei dieser Siedlung war ebenfalls die Gartenstadtidee, die aber im Verlaufe der 1920er Jahre angesichts zunehmender Engpässe bei den öffentlichen Mitteln und extremer Wohnungsnot zugunsten des Baus von mehrgeschossigen Wohnblocks aufgegeben wurde.

Eine Renaissance erfuhr die Gartenstadtidee erst später unter gänzlich anderen ideologischen Vorzeichen. Für die Marler „Bereitschaftssiedlung“ der zum I.G.-Farben-Konzern gehörenden Chemischen Werke Hüls konzipierte der Architekt Clemens Anders Ende der 1930er Jahre eine gartenvorstädtische Siedlung mit geschwungenen Straßen und abwechslungsreichen Perspektiven. Im Unterschied zur ursprünglichen Gartenstadtidee waren die Häusertypen



Glaselefant im Maximilianpark Hamm. Foto: RIK/Staudinger

allerdings weniger in verschiedenen Anordnungen mit versetzten Baufluchten konzipiert, sondern eher einformig aufgereiht. Ganz im Sinne einer „konservativen Moderne“, die sich als Leitidee offensichtlich problemlos in die nationalsozialistische Siedlungsplanung integrieren ließ, galt dieser gartenstädtische Siedlungsplan als Gegenentwurf zum „Neuen Bauen“ und zum Bauhaus der Weimarer Zeit. Bei der Planung der Siedlung spielte nicht nur die Versorgung der Werksangehörigen mit Wohnraum eine wichtige Rolle. Dem Gedanken der jederzeitigen Verfügbarkeit der Kernbelegschaft, der auch bei der Namensgebung der Siedlung zum Ausdruck kommt, wurde bei der Planung besonders Rechnung getragen. Dennoch sollte sich auch die betriebliche Hierarchie beim Wohnen widerspiegeln: Arbeiter – und Angestelltenwohnungen wurden sorgfältig getrennt.

Die Lipperegion im Wandel

Eine Reise entlang der Lippe erschließt dem interessierten Besucher viele Sachzeugen der industriellen Entwicklung, einige noch in ihrer ursprünglichen Funktion betrieben, andere inzwischen mit neuen Nutzungen.

Nach wie vor wird zum Beispiel die Mühleneinrichtung der Klostermühle Pohl in Hamm zum Schroten und Mahlen von Getreide zu Futtermittelzwecken genutzt. Der Gebäudekomplex wurde unter Denkmalschutz gestellt. Andere industriegeschichtlich bedeutsame Bauten oder Anlagen an der Lippe, die noch ihre ursprüngliche Zweckbestimmung erfüllen, wurden ebenfalls als denkmalwert anerkannt. Dazu gehören in verkehrsgeschichtlicher Hinsicht u.a. die Bahnhöfe in Hamm und Dorsten oder die auch Landschaftsbild prägenden Hubschleusen des Wesel-Datteln-Kanals bei Datteln. Versorgungsgeschichtlich bedeutsam sind die heute noch von den Stadtwerken Hamm am Hellweg betriebenen Wassertürme zur städtischen Trinkwasserversorgung. Einem Wasser ganz anderer Art verdankte der Kurpark Hamm seine Entstehung. In Werries bei Hamm stieß man bei Kohlebohrungen auf eine Solequelle, die aufgrund ihrer mineralischen Zusammensetzung große Heilkraft besaß. Die Sole wurde auch über Hammer Stadtgebiet geleitet, so dass man daraufhin im Osten der Stadt ein Thermalbad eröffnete und um 1880 mit der Gestaltung einer auch heute noch attraktiven Parkanlage begann.

Ein Park ganz anderer Gestaltung entstand rund 100 Jahre später anlässlich der ersten Landesgartenschau in Nordrhein-Westfalen auf dem Gelände der früheren Zeche Maximilian. Der nach der Zeche benannte Park bietet außer einer sehenswerten Architektur-Skulptur in der Form eines Glaselefanten, denkmalwerten Zechenbauten, einem ökologischen Pflanzenrefugium auch vielfältige Freizeitangebote nicht nur für die Bewohner der Stadt Hamm. Ebenfalls im Rahmen einer Landesgartenschau entstand 1996 in einem Bergsenkungsgebiet an der Halde der ehemaligen Zeche Preußen als weitläufiges Naherholungsgebiet mit Badesee und Sandstrand der Seepark Lünen.

Auch andere Hinterlassenschaften des Bergbaus wie die Halde Großes Holz in Bergkamen und die Kissinger Höhe in Hamm bieten heute als architektonisch anspruchsvoll gestaltete Landmarken vielfältige Freizeitmöglichkeiten. Sie laden nicht nur zum Wandern oder Picknicken ein, sie vermitteln überdies als herausragende Panorama-standorte Einblicke in die sie umgebende Industrielandschaft. Auch als Design- oder Kunstträger in Verbindung mit einer neuen Nutzung sind ehemalige Anlagen des Bergbaus wenn auch bisweilen zu umstrittenen Ehren gekommen. Das 300 Quadratmeter

große, elipsenförmige Büro aus Kunststoff („Colani-Ei“) des Star-Designers Luigi Colani auf dem ehemaligen Fördergerüst der Zeche Minister Achenbach 4 in Lünen hat viel Aufsehen erregt. Es ist Wahrzeichen des Technologiezentrums LünTec, das in dem jetzt umgenutzten Verwaltungs- und Kauengebäude der Zeche untergebracht ist.

Der konsequenten Neunutzung von ehemaligen Bergbau-Standorten und Industriebrachen bei gleichzeitiger Beibehaltung der denkmalwerten Bausubstanz verschrieb sich erstmals in der Zeit zwischen 1989 und 1999 die Internationale Bauausstellung IBA Emscher Park. Unter ihrer Federführung wurden an Ruhr, Emscher und Lippe unterschiedlichste Modellprojekte entwickelt, die notwendige Impulse für den regionalen ökonomischen und ökologischen Strukturwandel geben sollten. Auf dem ehemaligen Gelände der Zeche Sachsen in Hamm ist ein Gründungszentrum für Handwerksbetriebe in ökologischen Gewerben entstanden. Im Rahmen der IBA wurde die Maschinenhalle saniert und zu einer Messe- und Veranstaltungshalle für das neue Öko-Zentrum NRW ausgebaut. Ebenfalls unter IBA-Regie wurden die ehemaligen Tagesanlagen der Zeche Waltrop sorgfältig saniert und stehen einer gewerblichen Nutzung zur Verfügung. Die



Colani-Ei auf dem ehemaligen Fördergerüst. Foto: RVR



Altes Schiffshebewerk Henrichsburg nach der Restaurierung, 1992. Quelle: Westfälisches Industriemuseum

Zentralmaschinenhalle wurde für die Verwaltung des renommierten Versandhandels-Unternehmens „Manufactum“ hergerichtet.

Als Indikator für den Strukturwandel kann auch die Neueröffnung oder Modernisierung historischer Museen in der Lipperegion angesehen werden, die sich dem Thema Industrie- und Sozialgeschichte verschrieben haben. Auch die Integration von musealen Einrichtungen in denkmalwerten Anlagen gehören in diesen Zusammenhang. Herausragend sind dabei das Alte Schiffshebewerk Henrichsburg als einer von acht Standorten des Westfälischen Industriemuseums und das Preußen-Museum in Wesel, aber auch das nicht dem Thema der Industriekultur zuzurechende Römermuseum Haltern. Gelungene Beispiele und Beleg dafür, das auch kleinere Museen häufig in Verbindung mit denkmalgeschützten Bauten qualitätsvolle Ausstellungen anbieten können, sind das Karl-Pollender-Stadtmuseum in Werne und das Hermann-Grochtmann-Museum in Datteln. Eine ebenfalls anspruchsvolle Kombination von Museum und Industriedenkmal offerieren das Alte Wasserwerk in Wesel und die Ziegelei Siegeroth in Lünen. Dass es immer noch bürgerschaftlicher Initiativen bedarf, um das industriekultu-

relle Erbe der Region zu bewahren, zeigt das letztlich erfolgreiche Engagement einer Gruppe von Bürgern, die für den Erhalt des ehemaligen Erzschatzes der Zeche Auguste Victoria in Marl eingetreten sind.

Eine Sonderstellung nimmt das Informationszentrum Wasser der Gelsenwasser AG in Haltern ein. Hier geht es weniger um die Vermittlung historischen Wissens und die Interpretation von Geschichte, sondern um die aktuelle Auseinandersetzung mit dem Element und Lebensmittel Wasser. Der Erlebniswert für den Besucher wird durch die Architektur des Info-Zentrums in der Form eines „Gläsernen Wasserwerks“ erheblich gesteigert.

Ein Erlebnis ganz anderer Art auf der Themenroute Industriekultur an der Lippe bieten die Flugplätze Schwarze Heide in Hünxe und Loemühle in Marl. Auf Rundflügen per Motorflugzeug kann man aus der „Vogelperspektive“ die Highlights der Route in Augenschein nehmen und auf Sonderflügen sogar fotografieren. Dass nicht nur Altstandorte der Schwerindustrie umgenutzt werden können, zeigt das Beispiel des Flugplatzes Loemühle. Neuerdings steht innerhalb einer bestimmten Jahreszeit allabendlich das 20.000 Quadratmeter

Eine zum Rundflug startbereite Junkers Ju 52 auf dem Flugplatz Schwarze Heide. Quelle: Flugplatz Schwarze Heide



große Flugplatz-Gelände Inline-Skatern zur Ausübung ihres Sports zur Verfügung.

Eine Synthese zwischen vorindustrieller Geschichte und Bergbau-Historie lässt sich an der Entwicklung von Schloss Cappenberg in Selm nachvollziehen. Ursprünglich als Kloster genutzt, wurde es 1816 vom preußischen Staatsminister Heinrich Fried-

rich Karl Freiherr vom Stein erworben und zu seinem Altersruhesitz ausgebaut. Stein hatte wesentlichen Anteil an der Entwicklung des Bergbaus zu einer leistungsfähigen Industrie. Heute informiert eine Dauerausstellung des Westfälischen Landesmuseums für Kunst- und Kulturgeschichte über Leben und Werk des Freiherrn vom Stein und über die Geschichte des Schlosses.

Standorte der Themenroute 7

1 Maximilianpark Hamm

Der Zeche Maximilian war keine glückliche Geschichte beschieden, nur kurze Zeit erfüllte sie ihren Zweck und förderte Kohle. Die Oberpfälzische Eisenwerkgesellschaft Maximilianhütte AG (Rosenberg) erwarb 1899/1900 ein Grubenfeld in Hamm, aber schon das Abteufen der beiden Schächte ab 1902 bereitete große Schwierigkeiten. Immer wieder kam es zum Einbruch von Solquellen, so dass Schacht 1 erst 1907 auf das Karbon stieß, Schacht 2 sogar erst 1911. Außerdem kam es 1909 zu einer Gasexplosion, bei der vier Menschen den Tod fanden. Die Kohlenförderung war gerade drei Jahre in Gang, als sich 1914 ein großer Wassereinbruch ereignete. Das bedeutete das Ende von Maximilian.

Zwar gab es immer wieder Versuche neue Schächte anzulegen, aber auch sie endeten erfolglos. 1921 scheiterten sie an den finanziellen Möglichkeiten. Die Zeche Sachsen, die 1939 Maximilian übernommen hatte, unternahm ebenfalls einen vergeblichen Versuch zwei neue Schächte abzuteufen. Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es zum letzten Mal den Plan, die Maximilian-Schächte zu sumpfen, aber er wurde nicht realisiert. 1978/80 dann wurden die beiden Schächte verfüllt.

Aber weder die kurze Betriebszeit noch die zahlreichen Misserfolge haben Maximilian von der Bildfläche verschwinden lassen. 1984 beendete die erste Landesgartenschau Nordrhein-Westfalens den Dornröschenschlaf auf dem Zechengelände. Die denkmalgeschützten Tagesanlagen wurden in die Parkgestaltung einbezogen: das Kauen- und Verwaltungsgebäude,



Maximilianpark Hamm. Foto: RIK/Staudinger

ein Stahlbetonskelettbau von 1913/14 sowie eine Maschinenhalle und Elektrozentrale, beide von 1908 in historisierender Backsteinarchitektur.

Der Maximilianpark erhielt eine besondere Attraktion: einen „Gläsernen Elefanten“ als begehbare Plastik. Von seiner Aussichtsplattform bietet sich ein schöner Blick über das Gelände.

Kontakt & Infos

TIPP

Im Maximilianpark können Besucher an bestimmten Terminen zwischen Mai und November auf der Gartenbahn der Hammer Modell- und Gartenbahn Freunde e.V. einen Rundkurs mit zwei Spurweiten (5 und 7 1/4 Zoll) und insgesamt etwa 870 Metern Strecke befahren. Information: www.hmgf.de.

Maximilianpark Hamm
Alter Grenzweg 2
59071 Hamm
www.maximilianpark.de



Schulweg-Steg.
Foto: RIK/Walter

2 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 Stützpfählern erwecken und blaue Lichtlinien zeichnen die darunter liegenden Torbögen nach. www.hellweg-ein-lichtweg.de

Kontakt & Infos

Schulweg-Steg
DHK km 40,6
Biberweg/Im Fuchswinkel
59071 Hamm

3 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 93 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. Verschluss 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 Hamm.
Foto: RIK/Budde

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 weiter verfolgt.

Heute können den Datteln-Hamm-Kanal bis zum Hafen Hamm Einzelschiffe mit einer Länge von 135 Metern, einer Breite von 11,45 Metern und einem Tiefgang von 2,70 Metern befahren. Östlich davon ist das so genannte Europaschiff mit 86 Metern Länge, 9,65 Metern Breite und 2,50 Metern Tiefgang zugelassen.

Kontakt & Infos

Schleuse Werries
DHK km 40,41
Lippestraße 60
59071 Hamm

Lippeschleuse
Heessen. Foto:
RIK/Budde



4 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 Stemmtor, 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.

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

Landschulheim Schloss Heessen
Schlossstraße 1
59073 Hamm-Heessen
www.landschulheim-schloss-heessen.de



Kurpark Hamm.
Foto: RIK/Budde

5 Kurpark Hamm

In Werries bei Hamm stieß man gegen Ende des 19. Jahrhunderts bei Kohlebohrungen auf eine Solequelle, die aufgrund ihrer mineralischen Zusammensetzung große Heilkraft besaß. Die Sole wurde auch über Hammer Stadtgebiet geleitet, so dass daraufhin im Osten der Stadt ein Thermalbad eröffnet wurde. Gleichzeitig war damit der Grundstein für die Gestaltung einer auch heute noch attraktiven Parkanlage gelegt.

Die historischen Beschreibungen des um 1882 entstandenen Kurparks Hamm zeigen deutlich, dass er von Ausstattung und Gestaltung ein typischer Stadtgarten damaliger Zeit war. Zugleich werden Tendenzen zum Botanischen Garten oder Arboretum erkennbar, da die Anlagen über eine Anzahl exotischer Pflanzen verfügte.

Bis in die 1940er-Jahre entwickelte sich der Kurpark Hamm zu einem Treffpunkt der Hammer Bürger und Gäste. Sie genossen hier ihre Freizeit, betätigten sich sportlich oder nahmen an kulturellen Veranstaltungen, Konzerten und Theateraufführungen teil.

Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich ein Park, der eindeutige Züge einer innerstädtischen Grünanlage annahm, die sich geänderten Nutzungsansprüchen anpasste: keine üppig bepflanzten Blumenbeete, sondern eine ruhige Parkstruktur mit weiten Wiesenflächen, geschlossenen Gehölzgruppen und vereinzelt Solitärgehölzen – sie stammen zum Teil noch aus den Anfängen des Kurparks – bestimmen heute das Erscheinungsbild. Eine dezente Wegführung erschließt den Park. Zusammen mit den sich westlich anschließenden Spiel- und Sporteinrichtungen auf dem ehemaligen Exerzierplatz ist der Hammer Kurpark eine wichtige städtische Grünfläche.

Kontakt & Infos

Kurpark Hamm
Ostenallee
59071 Hamm

6 Wasserübergabe Hamm

Ein wichtiger Aspekt beim Bau des Datteln-Hamm-Kanals war, dass er nicht nur den Schiffs-Massengutverkehr des östlichen Ruhrgebiets aufnehmen, sondern 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 Kanalstufen 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.

Kontakt & Infos

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

7 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 betragen 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.

1994 nahm man eine Grundinstandsetzung des Massivbaus vor. 2004 wurden



Schleuse Hamm.
Foto: RIK/Budde

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.de

8 Klostermühle Pohl

In der Futtermittelhandlung Pohl in der Klostermühle herrscht reger Betrieb: Säcke mit Walzhafer werden aus dem Lager geholt, Körner für den Kanarienvogel auf der alten Waage aufs Gramm genau abgewogen, Tüten mit Hunde- und Katzenfutter wandern über die Theke. Von der Straße aus sieht man durch das halb geöffnete Mühlen- tor Teile der noch erhaltenen Schrot- und Mahlgänge, Sackaufzüge der Mischanlagen.

Die Gebäudegruppe an der Ecke Brüder- straße/Nordenwall besteht aus Mühle, Wohn- und Geschäftshaus und Speicher. Das Mühlengebäude mit seiner Fassade aus Feldbrandziegeln wurde um 1880 errich- tet, das Wohnhaus stammt aus der Zeit um 1913. 1927 wurde noch ein Lagerhaus mit expressionistischer Ziegelgliederung ange- baut. Nach wie vor wird die alte Mühlenein- richtung aus dem Jahr 1930 zum Schrotten und Mahlen von Getreide zu Futtermittel- zwecken genutzt. Der Gebäudekomplex ist 1989 unter Denkmalschutz gestellt worden.

Kontakt & Infos

Firma Pohl
Brüderstraße 43
59065 Hamm

9 Wassertürme am Hellweg

Die Wassertürme der Stadtwerke Hamm in Hamm-Berge haben eine lange Ge- schichte und bewegte Vergangenheit. Der östliche Wasserturm (WT 2000) fasst 2.000 Kubikmeter Wasser. Der Turm wur- de 1907 errichtet und 1934/35 um 18,76 Meter durch Hydraulikpumpen erhöht. Durch einen Bombentreffer im Herbst 1944 wurde der Wasserturm beschädigt, unmittelbar nach Kriegsende provisorisch repariert und 1948 wiederhergestellt.

Der Vorgängerbau des zweiten Wasserturms fasste 3.000 Kubikmeter und wurde 1915 errichtet. Sein höchster Wasserstand liegt bei 132 Metern über Normalnull. Zum Ende des Zweiten Weltkrieges wurde der Wasser- turm gesprengt, 1953 der neu errichtete Bau (WT 3000) wieder in Betrieb genommen. Beide Wassertürme sind auch heute noch in Betrieb. Sie dienen dem Druckausgleich, bevor das Wasser in Hamm verteilt wird. Das Trinkwasser für Hamm kommt aus dem Was- serwerk Warmen an der Ruhr. Obwohl die Lippe mitten durch Hamm fließt, muss das Trinkwasser für Hamm aus der etwa 30 Kilo- meter entfernten Ruhr geholt werden, da das Lippewasser wegen seines Salzgehaltes eine aufwändige Aufbereitung erfordern würde. Von der Ruhr wird das Wasser zu den Was- serbehältern am Haarstrang auf eine Höhe von 220 Metern über Normalnull gepumpt. Von der Haarstranghöhe fließt das Wasser



Wassertürme am Hellweg. Foto: RIK/Budde

dann im natürlichen Gefälle den beiden Wassertürmen in Hamm-Berge zu. An einem durchschnittlichen Tag sind es rund 40.000 Kubikmeter Trinkwasser, die unterirdisch auf die Reise nach Hamm geschickt werden.

Im Wasserturm WT 3000 haben die Stadt- werke Hamm eine umfangreiche Sammlung historischer Haushaltsgeräte, aber auch technischer Messeinrichtungen und Anlagen sowie Teile einer historischen Wasserleitung zusammengetragen. Außerdem ist dort die Entwicklung der Stadtwerke Hamm sichtbar. Seit 1998 dient der Wasserturm WT 3000 zudem einmal im Jahr als Veranstaltungsort des KlassikSommer Hamm. Vom „Konzert- saal“ in der oberen Plattform des WT 3000 haben die Besucher einen imposanten Über- blick über ganz Hamm und in die Region.

Kontakt & Infos

Wassertürme am Hellweg
Am Hellweg
59069 Hamm



Bahnhof Hamm.
Foto: RIK/Walter

10 Bahnhof Hamm

In Hamm treffen die Bahnen von Münster und von Kassel auf die Köln-Mindener Bahn, die im Mai 1847 mit einem großen Fest die Fertigstellung ihrer Linie bis Hamm feierte. Ein Jahr später, 1848, eröffnete die sieben Jahre später verstaatlichte Münster-Hammer Eisenbahngesellschaft ihre Strecke. Damit wurde aus Hamm der

erste Eisenbahnknotenpunkt Westfalens. 1850 folgte dann die Strecke nach Soest und Paderborn durch die - ebenfalls staatliche - Königlich Westfälische Eisenbahn. Der Personenverkehr konzentrierte sich am Köln-Mindener Bahnhof, während die Güterbahnhöfe erst 1883 vereint wurden.

Bereits im ersten Betriebsjahr 1847 musste das erste provisorische Stationsgebäude der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft durch einen zweistöckigen Anbau ergänzt werden. 1851 erfolgte die zweite Erweiterung und zehn Jahre später wurde von der Köln-Mindener und der Westfälischen Eisenbahngesellschaft ein gemeinsamer Bahnhof in Betrieb genommen, der in seinem burgartigen Baustil dem Dortmunder und dem (heute noch existierenden) Mindener Bahnhof ähnelte. Der Personenverkehr nutzte Hamm weniger als Zielbahnhof, sondern zum Umsteigen. Dafür bot das neue Stationsgebäude als Inselbahnhof zwischen den Gleisen der Köln-Mindener und der Westfälischen Eisenbahn gute Voraussetzungen. Von 1911 bis 1923 wurden die Hammer Bahnanlagen in großem Umfang aus- und umgebaut. Dabei entstand auch das heutige Bahnhofsgebäude, das am 15. Oktober 1920 aufgrund kriegsbedingter Verzögerungen in nun nicht mehr zeitgemäßer neobarocker Architektur dem Verkehr übergeben wurde.

Wie bei einem Schloss durchbrechen hohe Fenster und Okuli die Fassade. Über dem mächtigen Gesims erhebt sich ein umkränzttes Uhrzifferblatt, an das sich die überlebensgroßen Figuren eines Bergmanns und eines Drahtziehers lehnen, als Verweis auf die industrielle Prägung der Stadt.

Große Bedeutung für das Ruhrgebiet hatte der ab 1883 angelegte Rangierbahnhof. Nach den Umbaumaßnahmen zu Beginn der 1920er-Jahre zählte die Anlage mit 9,3 Kilometern Länge und bis zu 430 Metern Breite bei einer Gesamt-Gleislänge von 325 Kilometern und einer Kapazität von 10 500 Wagen pro Tag zu den größten ihrer Art in Europa. Noch 1974 wurden in Hamm insgesamt rund 1,9 Millionen Güterwagen zu neuen Zügen formiert. Heute werden große Teile der Gleisanlagen nicht mehr genutzt.

Kontakt & Infos

Bahnhof Hamm
Willy-Brandt-Platz
59065 Hamm

11 Stadthafen Hamm

Die Anlage des Lippe-Seitenkanals gegen Ende des 19. Jahrhunderts war gleichzeitig die Geburtsstunde des Stadthafen 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 Hafeneisenbahn 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 Hafenamtsgebäude 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 erste Erweiterung des Westhafens, danach die Errichtung eines neuen Güterverteilzentrums.

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



Stadthafen Hamm.
Foto: RIK/Budde

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

Stadwerke Hamm GmbH/
Hafenverwaltung
Hafenstraße 26
59067 Hamm
www.stadwerke-hamm.de/hafen



Zeche Sachsen.
Foto: RIK/Walter

12 Zeche Sachsen - Öko-Zentrum NRW

Eine der östlichsten Zechen des Ruhrgebiets war das Bergwerk Sachsen, das die „Mansfelder-sche Kupferschiefer bauende Gewerkschaft“ ab 1912 anlegte. Die Zeche wurde als Doppelschachanlage gegründet, im Laufe ihrer Geschichte kamen noch weitere Schachanlagen hinzu. Für die Errichtung der Übertageanlagen zeichnete der bekannte Essener Architekt Alfred Fischer (1881-1950) verantwortlich. Fischers Bauten zeigten eine deutliche Abkehr vom Historismus und kündigten den Beginn einer an Funktionalität orientierten Industriearchitektur an.

Besondere Beachtung verdient vor allem die Maschinenhalle, die als einziger historischer

Bau erhalten geblieben ist: ein schlichter fast kubischer Baukörper mit schlanken, hohen Rechteckfenstern. Ihm vorgelagert ist ein Portalbau mit einer repräsentativen Treppenanlage. Mit dieser Anordnung wird die Bedeutung der Maschinenhalle als Herzstück der gesamten Anlage zum Ausdruck gebracht. Bis 1976 war die Zeche in Betrieb.

Nach der Stilllegung wurden die Schächte verfüllt. Heute ist ökologisches und nachhaltiges Bauen der Themenschwerpunkt auf dem ehemaligen Zechengelände. Neben Fachmessen, Bauberatung und Weiterbildungsangeboten ist ein Gewerbepark mit hohem Grünanteil entstanden.

Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA Emscher Park wurde die Maschinenhalle, die keine technischen Anlagen mehr aufzuweisen hatte, saniert und zu einer Messe- und Veranstaltungshalle mit 3000 Quadratmetern Veranstaltungsfläche umgebaut. Seit Abschluss einer im Jahre 2003 durchgeführten technischen Modernisierung finden auch herausragende Musik-, Theater- und Konzerteignisse in dem nun offiziell als „Alfred-Fischer-Halle“ bezeichneten Gebäude statt, zum Beispiel im Rahmen der Ruhrtriennale.

Kontakt & Infos

Öko-Zentrum NRW
Sachsenweg
59063 Hamm
www.oekozentrum-nrw.de

Alfred-Fischer-Halle
Sachsenweg 10
59073 Hamm
www.alfred-fischer-halle.de



Siedlung Vogelsang.
Foto: RIK/Walter

13 Siedlung Vogelsang

Als die Gewerkschaft der ehemaligen Zeche Sachsen in Heessen 1912 die erste Doppelschachanlage abteufen ließ, war der Bau von Werkswohnungen vorprogrammiert. Auf den Zuzug neuer Arbeitskräfte war der damalige Wohnungsmarkt nicht eingestellt. Innerhalb von zehn Jahren ließ die Gewerkschaft drei nebeneinander liegende Siedlungen bauen.

Die erste, die „Alte Kolonie“ zwischen 1912 und 1914 gebaut, grenzt an das nördliche Betriebsgelände im Bereich Bockelweg und Am Hämmschen. Die Planung hatte der renommierte Essener Architekt Alfred Fischer übernommen, der auch die Übertagebauten des Bergwerks entworfen hatte. Konzipiert ist die Siedlung als gartenstadtähnliche Anlage mit ein-einhalbgeschossigen Häusern und großen Gärten für jeweils eine bis zwei Familien.

Noch während des Ersten Weltkrieges wurde mit dem Bau einer zweiten, der „Neuen Kolonie“ begonnen, die in der Zeit von 1916 bis 1920 als Gartenstadt-Siedlung im westlichen Bereich von Heessen zwischen

Mansfelder Straße und August-Schüttken-Weg entstand. Während nach der Privatisierung beider Siedlungen die Gestaltung von Häusern und Umfeld von den heutigen Bewohnern stark geprägt ist, hat die dritte Kolonie „Vogelsang“ ihren ursprünglichen Charakter am ehesten bewahrt.

Eine sorgfältige Restaurierung hat erheblich dazu beigetragen, dass „Vogelsang“ heute ein eher seltenes Beispiel einer geschlossenen Arbeitersiedlung aus den frühen 1920er-Jahren darstellt. Zwischen „Alter“ und „Neuer Kolonie“ gelegen, entstand sie in den Jahren 1920 und 1921.

Kontakt & Infos

Siedlung(en) Vogelsang
Mansfelder Str. / Vogelsang /
Am Hämmschen
59073 Hamm



Gedenkstätte
Zeche Radbod.
Foto: RIK/Walter

14 Gedenkstätte Zeche Radbod

Der frühe Morgen des 12. November 1908 brachte den Angehörigen der Radbod-Belegschaft eine furchtbare Nachricht: 350 Bergleute waren bei einer Schlagwetterexplosion ums Leben gekommen. Bis auf zwölf Kumpel die gesamte Belegschaft der Nachtschicht! Nur 36 Tote konnten geborgen und auf dem alten Friedhof in Hövel in zwei Massengräbern bestattet werden.

Die anderen Männer behielt zunächst die Erde. Den Toten dieses bis dahin schwersten Grubenunglücks setzte man auf dem Ehrenfriedhof in Bockum-Hövel ein Denkmal. Das Unglück löste nicht nur in Hamm größte Betroffenheit aus. Von weit her kamen Beileidstelegramme und auch Geldspenden. Wie war es zu dem Unglück gekommen? Die Frage nach Ursache und Schuld löste nicht nur heftigste Debatten aus, sondern auch Massendemonstrationen in vielen Ruhrgebietsstädten. Allein in Bochum gingen 7.000 Menschen auf die Straße. Nicht ganz ohne Folgen: Zum ersten Mal im Revier wurden nach Wiederaufnahme der Förderung 1909 elektrische Grubenlampen vorgeschrieben.

Für die Angehörigen der getöteten Bergleute war das Unglück ein schwerer Schicksalsschlag. Zur Trauer kam die Sorge um die Existenz, denn von den kleinen Renten, die die Knappschaft zahlte, konnten die Familien kaum leben. Der Westfälische Anzeiger rief zu einer Spendenaktion auf und sie wurde ein voller Erfolg. Ein „Zentral-Hilfskomitee“ in Münster verwaltete die Spenden und legte die Höhe der zusätzlichen Renten fest. Einige Witwen klagten vor dem Landgericht Dortmund, da sie eine höhere Rente als die für Kinder forderten und verlangten eine direkte Auszahlung an die Hinterbliebenen. Um ihrer Forderung Nachdruck zu verleihen demonstrierten sie in schwarzer Trauerkleidung mit einer roten Schleife auf der linken Brustseite und einem roten Tuch um die Taille. Aber ihre Klage wurde nicht nur abgewiesen, wegen „groben Unfugs“ erhielten sie auch noch eine fünfjährige Haftstrafe.

TIPP

Eine Übersicht über alle Denkmäler für Grubenunglücke findet sich auf den Seiten der ehemaligen Zeche Minister-Achenbach: www.minister-achenbach.de



Zeche Radbod.
Foto: RIK/Walter

15 Zeche Radbod

Ein eindrucksvolles Bild erwartet die Besucher der ehemaligen Zeche Radbod: Auf fast leerer Fläche stehen drei Förderergerüste nebeneinander, ihnen gegenüber die dazugehörigen Maschinenhäuser. Zwei der Förderergerüste stammen aus den Anfangsjahren der Zeche 1907/08, ebenso die beiden noch erhaltenen Zwillingstandendampf-fördermaschinen. Sie sind inzwischen wahre Raritäten im Ruhrgebiet. Die Friedrich-Wilhelms-Hütte, Mülheim hat die Dampfmaschine für Schacht 1, die Eisenhütte Prinz Rudolf, Dülmen die für Schacht 2 geliefert. Mit ihnen konnte 1907 die Förderung der Kohle beginnen, aber schon ein Jahr später wurde die Arbeit jäh unterbrochen: Eine Schlagwetterexplosion mit nachfolgendem Grubenbrand forderte 350 Tote. Eines der schwersten Grubenunglücke im deutschen Bergbau! Erst 1909 konnte die Förderung wieder aufgenommen werden, allerdings mit neuen Vorschriften. Die Bergaufsicht schränkte die Benutzung von Sprengstoffen erheblich ein und die Bergleute mussten von nun an elektrische Grubenlampen mit nach unten nehmen. Aber trotz aller Sicherheitsvorschriften ereigneten sich auf Radbod immer wieder Brände und Explosionen.

Die Zeche wurde im Laufe ihrer Geschichte ausgebaut und erhielt weitere Schächte. Nach 1986 wurden jeweils ein Schacht in Drensteinfurt und in Ascheberg-Herbern abgeteuft. Anfang 1990 musste Radbod die Förderung einstellen. Die Tagesanlagen wurden größtenteils abgerissen. Die Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur hat 1997 einen Teil des Geländes und die Förderergerüste und Maschinenhäuser von Schacht 1 und 2 übernommen.

Woher hat die Zeche ihren Namen? Radbod (679 - 719) war Herzog der Friesen. Vielleicht aus Verbundenheit mit seiner Heimat hat Generaldirektor und Bergassessor Heinrich Janssen diesen Namenspatron ausgewählt. Oder es geht um einen Nachfahren: Radbod war zwischen 883 und 915 Erzbischof von Trier und die Bergwerkgewerkschaft Trier Gründerin der Zeche.

Kontakt & Infos

Gedenkstätte Zeche Radbod
Ermlinghofstraße/Am Wemhof
59075 Hamm

Kontakt & Infos

Zeche Radbod Schacht 1/2
An den Fördertürmen
59075 Hamm
www.industriedenkmal-stiftung.de



Gersteinwerk, 2003.
Foto: RIK/Walter

Kontakt & Infos

RWE AG
Kraftwerk Gersteinwerk
Hammer Str. 2
59368 Werne
www.group.rwe

16 Kraftwerk Gersteinwerk

Das Gersteinwerk wurde zwischen 1913 und 1917 gebaut. Den Brennstoff lieferten umliegende Zechen. Die letzten der ursprünglichen, kohlegefeuerten Kraftwerksblöcke wurden 1991/92 abgerissen.

Da dem Hafenausbau ökologisch wertvolle Gebiete weichen mussten, legte die VEW ein Feuchtbiotop der gleichen Größe an, welches heute bereits zum Teil unter Naturschutz steht.



Kissinger Höhe.
Foto: RIK/
Staudinger

17 Kissinger Höhe

Bergehalden gehören längst zum festen Bestandteil der Wochenendfreizeit vieler Familien. Auf diesen Naturbergen aus „zweiter Hand“ kann man sich erholen, da erlebt man Natur pur, da können Kinder spielen. Neuerdings kann die Halde auf einem Parcours auch zum Nordic-Walking genutzt werden. Aber bis solche Freizeitaktivitäten möglich sind, vergeht eine lange Zeit.

Zusammen mit der Kohle wird unvermeidlich taubes Gestein in der Tiefe gebrochen und nach über Tage gefördert. Zwar suchte der deutsche Steinkohlenbergbau ständig nach Möglichkeiten, die Berge nutzbar zu machen, doch es blieb ein großer Rest Gestein aus Schiefer und Sandstein, der irgendwo seinen Platz brauchte. Und wie so oft setzte der Bergbau auch hier ungewöhnliche Akzente, um ökologische Beeinträchtigungen zu vermeiden oder diese mit innovativen Konzepten zu reduzieren. Dazu zählt unter anderem die Gestaltung von Bergehalden, wie die Kissinger Höhe mit einer Grundfläche von 39 Hektar und einer Höhe von 55 Metern. Nach der Schüttung in den

Jahren 1974 bis 1998 wurden 17 Kilometer Wanderwege angelegt und 500.000 Bäume und Sträucher gepflanzt. Danach wurde die Halde der Öffentlichkeit übergeben.

Von der Halde hat man heute einen eindrucksvollen Blick auf das ehemalige Bergwerk Ost, das die Halde abgelegt hat. Das Bergwerk ist seit 1969 durch die Zusammenführung mehrerer ehemals selbstständiger Bergwerke entstanden. Dazu zählen: Heinrich Robert, Königsborn, Werne, Monopol, Grimberg 3/4, Victoria 1/2 und Haus Aden. Seinen Namen verdankt das Bergwerk der Lage im östlichen Ruhrgebiet. Am 30. September 2010 endete die Förderung.

Kontakt & Infos

Kissinger Höhe
Zum Bergwerk
59077 Hamm



Bergwerk Ost,
Foto: RIK/Walter

18 Bergwerk Ost, Schächte Heinrich Robert

Viele Stahlwerke sicherten sich durch eine eigene Zeche eine preisgünstige Versorgung mit Kohle beziehungsweise Koks. Um ebenfalls ihre Werke selbst zu versorgen, kaufte die lothringische Eisengesellschaft Les Petit Fils de Francois de Wendel & Cie 1899 bei Hamm mehrere zusammenhängende Kohlefelder und begann zwei Jahre später mit den Abteufarbeiten für Schacht 1, Heinrich, und für den Wetterschacht 2, Robert. 1904 konnten die ersten Kohlewaggons Richtung Eisenwerke rollen. Im Laufe ihrer langen

Geschichte ist die Zeche immer wieder ausgebaut worden und benachbarte Bergwerke wurden angeschlossen beziehungsweise übernommen. In den 1960er-Jahren übernahm der ehemalige Wetterschacht Robert die Funktion des Hauptförderschachts. Sein hoher Förderturm, ein Hammerkopfturm in regelmäßig gegliedertem Stahlfachwerk, überragt die Tagesbauten, von denen einige noch aus den Gründungsjahren stammen.

1998 entstand durch Zusammenlegung der vormals eigenständigen Bergwerke Heinrich Robert und Haus Aden/Monopol, Bergkamen das Verbundbergwerk Ost. Von den ehemals 17 Tagesschächten, die diese Zechen vor dem Verbund zusammenzählen konnten, wurden zuletzt nur noch fünf gebraucht; dazu gehörten auch die Schächte Heinrich und Robert als Hauptbetriebsstandort des Bergwerks. Die Kohle wurde auf modernste Weise abgebaut und gefördert. Am 30. September 2010, neun Monate später als ursprünglich geplant, wurde im Bergwerk Ost die letzte Schicht gefahren und die Kohleförderung eingestellt. Damit endete auch in Hamm die 109-jährige Geschichte des Kohlenbergbaus.

Kontakt & Infos

Bergwerk Heinrich Robert
Zum Bergwerk 1
59077 Hamm
www.cr-hamm.de



Schacht Lerche.
Foto: RIK/Walter

19 Schacht Lerche

Mit der Eröffnung des Schachtes Lerche fand die Zusammenlegung der Bergwerke Heinrich-Robert und Haus Aden/Monopol ihren Abschluss. 280 Millionen Euro investierte die DSK in dieses Projekt mit seinen Verbundmaßnahmen. Damit wurde die Zukunft für circa 3500 Bergleute für die nächsten Jahre gesichert.

Rund 800 Beschäftigte wurden hier täglich in einem Großkorb und einem kleineren Korb angefahren. Darüber hinaus wurden durch den Schacht mit einem Durchmesser von acht Metern etwa 120 Transporteinheiten täglich bewegt. Damit übernahm der Schacht Lerche eine zentrale Rolle als Infrastrukturschacht für das Bergwerk Ost, das sich so den Abbau von rund 30 Millionen Tonnen hochwertiger Koks-kohlen erschloss.

Der Schacht, der ursprünglich als Abwetterschacht diente, wurde komplett umgebaut und innerhalb von drei Jahren um rund 370 Meter auf eine Endteufe von 1400 Metern tiefer geteuft. Lerche diente der Versorgung des Baufeldes Monopol mit elektrischer Energie, Frischwetter und Kühlwasser zur Wetterkühlung. Das Kühlwasser erzeugte eine über Tage errichtete 20-Megawatt-Kälteanlage, deren Leistung der von 26.000 Kühlschränken entspricht.

Aufsehen erregte auch das Fördergerüst des Schachtes. Es wurde am Schacht Romberg (Werne-Langern) abgebaut und in der Nacht vom 28. auf den 29. März 2001 mit seinen 136 Tonnen über 35 Kilometer nach Lerche transportiert. Am Ende seiner Reise stellt er nun ein neues Wahrzeichen der Stadt Hamm dar.

Die letzte offizielle Seilfahrt am Schacht Lerche wurde von der Nachtschicht des 14. Juli 2011 verfahren. Wenig später wurde der Schacht verfüllt.

Kontakt & Infos

Schacht Lerche
An der Barbecke 44
59077 Hamm

20 „D-Zug-Siedlung“ Rünthe und „Alte Kolonie“

„Bad Werne“ hoffte die Stadt 1899 aufgrund der vorhandenen Sole zu werden - und um den Ruf nicht zu beeinträchtigen, wollte sie auf ihrem Stadtgebiet zunächst keine Bergarbeitersiedlungen zulassen. Die Eigentümerin der ehemaligen Zeche Werne, die im gleichen Jahr nördlich der Lippe mit dem Abteufen zweier Schächte begonnen hatte, musste mit ihrem Werkswohnungsbau ins benachbarte Rünthe ausweichen. Auf den Ländereien des alten Gutes „Haus Rünthe“ entstand die erste Kolonie. Schon im Sommer 1900 konnten die ersten Familien in die elf Häuser in der Schachtstraße einziehen. Dieser Haustyp mit den strengen, gleichförmig aneinandergereihten Fassadengliederungen erhielt im Volksmund schnell den Namen „D-Zug“. Jedes Haus hat vier Wohnungen, jeweils über Erd- und Dachgeschoss verteilt, und einen eigenen Eingang. Diese Aufteilung sollte dem Schichtarbeiter auch am Tage einen ruhigen Schlafplatz abseits vom Familienleben ermöglichen.



Zwischen 1903 und 1905 wurde an die „D-Zug-Siedlung“ westlich anschließend die „Alte Kolonie“ errichtet. Sie besteht überwiegend aus Vier-Familien-Doppelhäusern. Zusätzlich wurde an der Rückseite jeder Doppelhaushälfte ein Anbau mit Stall und Trockenabort angefügt. Neben diesen für „einfache“ Bergarbeiterfamilien errichteten Häuser gibt es am Hellweg noch einige wesentlich aufwendiger gestaltete Wohngebäude, die für die leitenden Angestellten des Bergwerks, die Zechenbeamten, und deren Familien errichtet wurden.

„D-Zug-Siedlung“.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

„D-Zug-Siedlung“ Rünthe
und „Alte Kolonie“
Schachtstraße / Schlängelstraße
59192 Bergkamen

TIPP
Werksanlagen der Schering AG (Ernst-Schering-Straße 14): In Bergkamen erfolgt die Herstellung von pharmazeutischen Produkten, Kunstharzen und Härtern.

21 Waschkaue Schacht III

Schacht III der Zeche Werne nahm im November 1915 die Kohlenförderung auf. Er war als selbstständige Nebenanlage mit eigener Förderung konzipiert und erhielt auch Kohlenwäsche, Kesselhaus, Waschkauen, Kraftwerk und Werkstätten. Da mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges viele der Bergleute eingezogen wurden, mussten Frauen und Kriegsgefangene sie ersetzen, die Tagesanlagen konnten daher nur mit Verzögerung vervollständigt werden. Im Gegensatz zu den meist russischen Zwangsarbeitern im Zweiten Weltkrieg waren die im Ersten Weltkrieg eingesetzten französischen Gefangenen oft gelernte Bergleute und wurden für ihre Arbeit bezahlt. Die Frauen leisteten ebenso Schwerstarbeit wie die Männer, erhielten jedoch nur die Hälfte des Lohns. Aufgrund der Weltwirtschaftskrise wurde Schacht III 1930 stillgelegt, neues Leben kehrte jedoch 1946 ein: Der Schacht wurde für die Seilfahrt genutzt, bis er 1960 endgültig stillgelegt wurde. Das Fördergerüst wurde entfernt, die ehemalige Waschkaue der Zeche hatte dagegen bis 2014 eine neue Nutzung als Kulturzentrum gefunden.



Waschkaue
Schacht III. Foto:
RIK/Walter

Kontakt & Infos

Waschkaue Schacht III
Zum Schacht III
59192 Bergkamen

TIPP
Werksanlagen der Schering AG (Ernst-Schering-Straße 14): In Bergkamen erfolgt die Herstellung von pharmazeutischen Produkten, Kunstharzen und Härtern.



Marina Rünthe.
Foto: RIK/Walter

22 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 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

23 Altes Amtshaus – Karl-Pollender-Stadtmuseum Werne

1962 wurde das ehemalige Heimatmuseum Werne vom damaligen Vorsitzenden des Heimatvereins Karl Pollender, dessen Name das Museum seit seiner Neukonzipierung trägt, in zunächst zwei Räumen des „Alten Amtshauses“ am Kirchhof gegründet. 1968 kam die „Westfälische Stube“, heute Präsentationsraum für die Sim-Jü (Kirmes/Volksfest), hinzu. 1977-1981 wurde das gesamte Gebäude, das um 1690 vom bischöflichen Amtsrentmeister von Bruchhausen zu seinem Amts- und Wohnsitz umgebaut worden war, in Museum und Archiv der Stadt Werne umgewandelt.

Im Jahr 2003 wurde der neue Museumsanbau mit dem neu gestalteten Eingangsbereich, dem Ausstellungsraum für das Priestergewand aus dem 14. Jahrhundert und dem neuen Museumsgarten eröffnet, wodurch das Museum auf vier Etagen nun fast 1000 Quadratmeter Ausstellungsfläche besitzt. Im neuen Eingangsbereich befindet sich auch die Kirchenkanzel von 1890 aus der Christophorus-Kirche. Nach umfangreichen Restaurierungsarbeiten durch den Landschaftsverband Westfalen-Lippe erstrahlt sie nun wieder mit den vier Tafelgemälden im alten Glanze. Zur selben Zeit wurden auch die sogenannten Wärmehäuschen (Spieker) dem Museum angegliedert. Sie entstanden 1400 als kleine Fachwerkhäuschen rund um den Kirchplatz. Sie wurden von den Bauern der Umgebung als Speicher und zum Aufwärmen vor und nach dem Kirchgang benutzt.

Der Hauptgrund für den Erweiterungsbau war die 1995 von Archäologen des Landschaftsverbandes ausgegrabene Kasel (Priestergewand), die in einem Grab nahe dem Altar in der Christophorus-Kirche gefunden wurde. Nach mehrjähriger Restaurierung konnte der Textilfund soweit wiederhergestellt werden, dass für Besucher die Einzigartigkeit dieses Gewandes erkennbar wird. Die seidene Kasel stammt wahrscheinlich aus dem 13. bzw. 14. Jahrhundert, einer Zeit, in der Seide als rares Gut gegen Gold aufgewogen wurde. Sie verweist mit



Altes Amtshaus.
Foto: Karl-Pollender-Stadtmuseum Werne

ihren Motiven, wie Lotuspalmetten, Pinienzapfen, Löwen- und Greifenpaare auf asiatische und byzantinische Vorbilder.

Das Museum zeigt im Keller eine Dauerausstellung zur Vor- und Frühgeschichte, die mit ihrem Dinosaurier-Diorama auch für Kinder interessant ist. Im Erd- und erstem Obergeschoss wird die Stadtgeschichte Wernes seit dem Mittelalter präsentiert. Das zweite Obergeschoss steht insbesondere Sonderausstellungen, Film- und Diavorführungen, aber auch museumspädagogischen Aktivitäten zur Verfügung.

Das Karl-Pollender-Stadtmuseum gehört heute zu den meistbesuchten Museen im Kreis Unna und ist gleichzeitig Ausgangspunkt für alle Stadtführungen durch Werne.

Kontakt & Infos

Altes Amtshaus
Karl-Pollender-Stadtmuseum
Werne
Kirchhof 13
59368 Werne
www.museum-werne.de



Zeche Werne.
Foto: RIK/Walter

24 Zeche Werne

Als ältestes Bergwerk nördlich der Lippe gilt die Zeche Werne. Die Aktiengesellschaft Georgsmarienbergwerks- und Hüttenverein zu Osnabrück entschied sich für Werne als Standort nachdem ein Wassereinbruch 1898 die Stilllegung ihrer Zeche Piesberg bei Osnabrück erzwingen hatte. Um nicht über einen längeren Zeitraum bei dem Rheinisch-Westfälischen Kohlesyndikat verkockbare Kohle für ihre Stahl- und Walzwerke kaufen zu müssen, plante die Aktiengesellschaft eine Neuanlage am Rande des Ruhrgebiets.

Damit zog auch in das stille Ackerbürgerstädtchen Werne der Bergbau ein. Obwohl dieses Gewerbe viele Jahrzehnte das Leben in der Stadt prägte und vielen den Lebensunterhalt sicherte, veränderte

der Bergbau das Stadtbild nicht grundlegend. Relikte aus der mittelalterlichen Umbauung der Stadt und zahlreiche Bauten aus vorindustrieller Zeit bestimmen heute noch das Bild der Innenstadt.

Die Anfangsjahre der Zeche waren durch zahlreiche Betriebsstörungen beeinträchtigt. Die 1899 und 1903 auf 750 Meter Teufe niedergebrachten Schächte mussten wegen Abbauer-schwernissen „nachgeteuf“ werden. 1905 zerstörte eine Grubengas-Explosion einige der gerade erst fertiggestellten Tagesanlagen. Viele Bergleute verloren dadurch zunächst ihren Arbeitsplatz. Erst 1907 konnte die Förderung wieder aufgenommen werden. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg kam mit Schacht III südlich der Lippe eine eigenständige Anlage hinzu, bis 2014 bekannt unter dem Namen Kulturzentrum Schacht III in Bergkamen. Ein vierter Schacht folgte ab 1954 im Ostteil des Grubenfeldes.

Nach der Stilllegung der Zeche im Jahr 1975 sind Teile der Tagesanlagen, darunter auch die beiden Fördererüste über Schacht 1 und 2 abgerissen worden. Die noch vorhandenen Gebäude haben verschiedene gewerbliche Nutzungen erhalten. Das Verwaltungsgebäude hält die Erinnerung an den Bergbau in Werne wach, seine architektonisch interessante Fassade ist erhaltungswürdig.

Kontakt & Infos

Zeche Werne
Flöz-Zollverein-Straße 5
59368 Werne

25 Zeche Monopol, Schacht Grimberg 1/2

Das Kind muss einen Namen haben... Als die Gewerken Heinrich Grimberg und Friedrich Grillo vor dem Oberbergamt den Kauf von Kohlefeldern in Kamen und Bergkamen eintragen lassen wollten, fehlte ihnen noch ein Name für den neuen Besitz. Kurzentschlossen griffen sie auf den Namen des Champagners zurück, mit dem sie am Abend zuvor den erfolgreichen Geschäftsabschluss gefeiert hatten: Heidsieck Monopole. So wird es jedenfalls erzählt.

Seit über einem Jahrhundert prägt der Bergbau Leben und Arbeit in Bergkamen. Den Anfang machte die Zeche Monopol mit der Doppelschachtanlage Grimberg 1/2, die zwischen 1890 und 1894 entstand. Zuvor schon hatten die Gewerken in Kamen die Grillo-Schächte abgeteuf, die zusammen mit den Grimberg-Schächten das Bergwerk Monopol bildeten. In Bergkamen-Weddinghofen nahm 1936 eine weitere Schachtanlage, Grimberg 3/4, die Förderung auf. Ende der 1970er-, Anfang der 1980er-Jahre wurde Monopol gründlich modernisiert, um für einen rentablen Kohleabbau der Zukunft gerüstet zu sein. Unter Tage konnte man modernste Abbautechnik einsetzen, da die Kohlenflöze fast horizontal liegen. Im Rahmen der Neugestaltung entstand auch das 73 Meter hohe Fördererüst über Schacht Grimberg 2, das heute zu den markantesten des Ruhrgebiets gehört. Ebenso imposant



Bergwerk Monopol,
Schacht
Grimberg 1/2.
Foto: RIK/Walter

wirkt die große, gelb-braune Aufbereitungshalle, die aus Umweltschutzgründen gebaut wurde. Architektur und Farbgestaltung der neuen Tagesanlagen wurden auf das benachbarte Zentrum von Bergkamen abgestimmt.

Nach dem Verbund mit Haus Aden und später mit Heinrich Robert in Hamm wurde die Förderung an diesem Standort aufgegeben. Die hochmodernen Übertageanlagen, kaum fertig gestellt und in Betrieb, sind bereits Denkmal und Zeichen für die einschneidenden Umbrüche im Energiesektor.

TIPPS

Beim schwersten Grubenunglück des deutschen Steinkohlenbergbaus am 20. Februar 1946 kamen 404 Bergleute ums Leben. Das Denkmal für das Grubenunglück befindet sich auf dem Friedhof „Am Südhang“, Bergkamen.

Stadtmuseum Bergkamen
Jahnstraße 31/ Museumsplatz
59192 Bergkamen
www.stadtmuseum-bergkamen.de

Das Museum bietet Dauerausstellungen zu folgenden Themen: Römerlager Oberaden, kleinbäuerliches Wohnen, bergmännisches Wohnen und Arbeiten, Wohnen in den 1950er-Jahren, Industrie- und Siedlungsgeschichte, Stadtgeschichte, Geschichte der Vereine.

Kontakt & Infos

Zeche Monopol,
Schacht Grimberg 1/2
Ernst-Schering-Str./ Rathenastr.
59192 Bergkamen
www.bergkamen.de



Halde Großes
Holz. Foto: RIK/
Staudinger

26 Halde Großes Holz

Bis Anfang der 1970er-Jahre prägten vorwiegend graue Spitzkegelhalden und nur wenig begrünte Tafelhalden viele ehemalige Bergbaustandorte des Ruhrgebiets. Zunehmend erkannte man aber, dass Halden auch neue Nutzungschancen boten: Man konnte sie in Naherholungsgebiete verwandeln und zahlreichen Tier- und Pflanzenarten neuen Lebensraum bieten, ebenso eigneten sie sich für verschiedenste Freizeitaktivitäten aber auch als Standort für künstlerische Inszenierungen. Heute präsentieren sich viele Halden im Ruhrgebiet als attraktive Landschaftsmarken. Einem Konzept der Ruhrkohle AG folgend wurden bei der Aufschüttung von Halden grundsätzlich Umweltbelange und Landschaftsgestaltung in die Planung einbezogen. Die Halde Großes Holz ist dafür ein Beispiel.

Sie diente seit 1962 der Entsorgung des Bergematerials der Zechen Monopol und Haus Aden. Der Name leitet sich von dem hier bis Mitte der 1970er-Jahre existierenden Buchenwald ab, eben dem „Großen Holz“. Zunächst wurde nur der südliche Teil der Halde, die „Adener Höhe“ rekultiviert und für die Erholungsfunktion er-

schlossen. Mit einer Höhe von 92 Metern über Geländeneiveau und 148 Metern über Normalnull stellt sie einen der besten Aussichtspunkte des östlichen Ruhrgebiets dar und ermöglicht Ausblicke nach Dortmund, in die Lippeniederung und ins Sauerland.

Aufgrund der Stilllegung der beiden Zechen wurde das ursprünglich vorgesehene Haldenvolumen nicht mehr erreicht und es erfolgte eine neue Endgestaltung für den nördlichen Haldenbereich. Nach Plänen des Landschaftsarchitekten Peter Drecker wurde die Halde durch den so genannten „Korridorpark“ gegliedert und für Spaziergänger und Radfahrer erschlossen. Markantes Gestaltungselement dieses Parks sind neun blaue Türme aus Stahl und Plexiglas, die in ihrer Form die Gestalt des benachbarten Förderturms der Zeche Monopol aufnehmen.

Seit Dezember 2010 krönt eine Lichtskulptur die Haldenlandschaft Großes Holz in Bergkamen. Das rund 30 Meter hohe Objekt „Impuls“ auf der Adener Höhe der Kölner Künstler Maik und Dirk Löbbert besteht aus Stahlsäulen, die mit tausenden LED-Lichtern besetzt sind.

Kontakt & Infos

Halde Großes Holz
Erich-Ollenhauer-Straße
59192 Bergkamen
www.halde-grosses-holz.de

TIPPS

Denkmal für die 1946 beim Grubenunglück auf Grimberg 3/4 gestorbenen 405 Bergleute (Friedhof Bergkamen, Am Südhang).

Siedlung Schönhausen (Lentstraße): 1909 errichtet für die Bergarbeiterfamilien der Schachtanlage Grimberg 1/2.

Hof Koepe, Nordfeldstraße 22: Geburtshaus von Carl Friedrich Koepe (1835 -1922). Die von ihm entwickelte Treibscheiben-Fördermaschine revolutionierte die Bergbaufördertechnik.



Nachtaufnahme. Foto: RIK/Staudinger / VG Bild-Kunst, Bonn, 2020

27 Zeche Haus Aden

Dort, wo die Römer einst eines der größten Militärlager Deutschlands bauten, lag Bergkamens zweites großes Bergwerk, Haus Aden. Mit seinen Tagesbauten und einer großzügig angelegten Gleisanlage breitete es sich direkt am Datteln-Hamm-Kanal aus. Und wen wundert's, dass es bei diesem Standort über einen eigenen Hafen verfügt. Von der Brücke der Jahnstraße, die etwas unterhalb über den Kanal führt, hat man einen guten Blick auf die ehemalige Zecheanlage und die neue „Wasserstadt Aden“.

Haus Aden, dessen Name auf die Gemarkungen Unter- und Oberaden Bezug nimmt, gehörte zu den jüngeren Bergwerken. Wohl hatten die Gewerken Emil Ebbinghaus aus Asseln und Heinrich Grimberg aus Bochum bereits 1875 die Grubenfelder angekauft, aber erst ab 1938 wurde die Doppelschachtanlage errichtet. Mitten im Zweiten Weltkrieg, 1943, nahm Haus Aden mit 1.080 Beschäftigten die Förderung auf. Zu einem Erfolg wurde das Unternehmen aber erst, als Krieg und Nachkriegszeit überstanden waren und die Anlage nach den Plänen des Industriearchitekten Fritz Schupp fertig gestellt war. Als in den 1970er-Jahren die Kohlenvorräte zur Neige gingen, errichtete man im Nordfeld ein Anschlussbergwerk, den Schacht Romberg in Werne-Langern.

Von April 1998 bis zur Stilllegung von Heinrich Robert im September 2010 bilden Haus Aden/Monopol und das Bergwerk Heinrich Robert, Hamm, das Verbund-Bergwerk Ost. Haus Aden verlor



damit seine Förderstandort-Funktion und ist seit 2000 Standort zur Wasserhaltung.

Die Umwandlung der rund 54 Hektar großen Brachfläche der ehemaligen Zeche Haus Aden zur „Wasserstadt Aden“, ein Wohn-, Gewerbe- und Erholungsgebiet, gehört zu den großen stadtplanerischen Projekten in der Metropole Ruhr. Herzstück der Planungen ist ein neuer See, der parallel zum Datteln-Hamm-Kanal entstehen soll. Er ist vom Kanal aus mit dem Schiff befahrbar. Im Westen ist eine Fortsetzung durch eine 800 Meter lange Gracht geplant. Insgesamt entstehen so 76.000 Quadratmeter Wasserfläche. An deren Ufern sollen rund 300 Wohneinheiten gebaut werden.

Zeche Haus Aden.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Ehemalige Zeche Haus Aden
Rotherbachstraße 123,
59192 Bergkamen



Seepark Lünen.
Foto: RIK/Walter

28 Seepark Lünen

Der circa 63 Hektar große Seepark Lünen entstand als Landschaftspark für die Landesgartenschau 1996 und bietet Naturfreunden ein Freizeit- und Naturerlebnis der besonderen Art. Als ökologische Flächensanierungs- und Entwicklungsmaßnahme in einem vom Bergbau der ehemaligen Zeche Preußen (1875-1929) gekennzeichneten Gebiet im Lünen Süden ist das Gelände heute ein beliebtes Ziel für Naherholungssuchende.

Dabei ist die frühere Bergbaunutzung des Geländes spürbar geblieben. Die Preußenhalde bietet einen schönen Blick auf den Seepark und die umliegende Stadtlandschaft bis hin zum „Colani-Ei“ in Brambauer. Daneben kann auf einem Rundweg der natürliche Prozess der Besiedelung eines Lebensraumes unter extremen Bedingungen, wie ihn eine Halde darstellt, nachvollzogen werden: Pionierpflanzen wie Nacht- und Königskerze sind die ersten Pflanzen, die auf einem so saurehaltigen Untergrund überleben können. Mit wachsender Humusaufgabe verdrängen Hochstaudenflure und erste Gehölze diese Schuttpflanzen. Nachdem die zunehmende Verschattung der Haldenoberfläche auch diesen Gewächsen die Lebensmöglichkeiten nimmt, entsteht als Endstadium der Haldevegetation ein Birken-Stieleichenwald.

Mitten im Seepark befindet sich das „Horstmarer Loch“, eine Bergsenkung, die an ihrer

tiefsten Stelle acht Meter unter dem sonstigen Geländeniveau liegt und im Rahmen der Landesgartenschau künstlerisch akzentuiert wurde. Heute gibt es hier ein natürliches Amphitheater mit Grasstufen, in dem regelmäßig Veranstaltungen stattfinden. Interessant ist der Ausblick auf den höher gelegenen Kanal und die Schiffe, die über dem Kopf des Beobachters vorbeiziehen.

Mittelpunkt des Seeparks ist der Horstmarer See als beliebtes Badegewässer von neun Hektar Fläche und einem der schönsten Naturbäder im Ruhrgebiet. Vor allem Familien mit Kindern schätzen im Sommer diesen kostenlosen Badestrand mit Sand, Wiesen und einer Holzveranda, an der man unter Sonnenschirmen sitzen kann. Durch Überbrückung des Datteln-Hamm-Kanals und Einbindung des angrenzenden Parks rund um das Schloss Schwansbell besteht eine Anbindung an die Lünen Innenstadt. Der Seepark ist darüber hinaus eingebunden in den „Seseke Landschaftspark“.

Kontakt & Infos

Seepark Lünen
Scharnhorststraße
44532 Lünen
www.gaerten-in-westfalen.de



Kantine „Westfalia“

Foto: RIK/Budde

29 Kantine „Westfalia“

Das um 1870 errichtete Betriebsgebäude der „Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia“ - heute als Kantine „Westfalia“ bezeichnet - ist das letzte verbliebene Gebäude des traditionsreichen Unternehmens auf dem ehemaligen Firmenareal. Es wurde 1826 als erstes Eisenwerk im Lünener Raum gegründet und war auch das einzige, das regionale Bedeutung erlangte.

Das Betriebsgebäude wurde bis 1998 in unterschiedlicher Weise genutzt. Die Namensbezeichnung geht auf die langjährige Nutzung des Obergeschosses als Speiseraum für die Belegschaftsmitglieder zurück. Die übrigen Räumlichkeiten auf der Etage wurden für unterschiedliche Belange der Werksangehörigen genutzt. Unter anderem dienten sie als

Besprechungs-, Veranstaltungs- und Freizeiträume. Das Erdgeschoss diente lange Zeit als Lagerschuppen und beherbergte zeitweise auch das Büro der Belegschaftsvertretung.

Bei der Errichtung des Gebäudes wurden dem Zeitgeist entsprechend historische Bauformen verwendet. Stilformen der Romanik, aber auch Anklänge an die Burg- und Schlossarchitektur sind erkennbar. Treppen- und viereckiger Eckturm mit Zeltdach, der sich zum Obergeschoss verjüngt, vermitteln den Eindruck von Monumentalität. Im Innern erschließt eine reich ornamentierte Eisentreppe das Obergeschoss. Gusseiserne Säulen sind ebenfalls Bestandteil der Baukonstruktion.

Alle diese noch erhaltenen baulichen Elemente geben Auskunft über das Selbstverständnis der damaligen Eigner und dokumentieren auch die Arbeits- und Produktionsverhältnisse in der Eisenindustrie im Lünener Raum. Anfang 2011 wurde das Gebäude vom US-amerikanischen Bergbaumaschinenhersteller Bucyrus erworben, der bereits seit 2007 auf dem benachbarten Gelände eine Niederlassung betrieb. Mitte 2011 wurde Bucyrus vom ebenfalls amerikanischen Konzern Caterpillar, dem weltgrößten Hersteller von Baumaschinen, übernommen.

Damit kehrte die seit 1990 denkmalgeschützte Kantine „Westfalia“ nach wechselnden Nutzungen zu ihren industriegeschichtlichen Wurzeln zurück.

TIPP

Ardagh Glass, Werk Lünen, Döttelbeckstraße 62, ist ein Hersteller von Glasverpackungen für die Lebensmittel- und Getränkeindustrie. Im Werk Lünen werden insbesondere Nahrungsmittelgläser aus Weißglas gefertigt. 220 Mitarbeiter produzieren an fünf Produktionslinien aus zwei Schmelzwannen täglich bis zu 450 Tonnen Glas. Bereits 1907 wurde an dieser Stelle die Lünener Glashütte gegründet. „Ruhm“ erlangte sie in den 1920er-Jahren mit den beliebten Einweckgläsern der Marken „Westfalia“ und „Küchenglück“, damals mit dem Slogan: „Gesichert ist das Einkochgut, wenn Küchenglück-Glas das seine tut“. Das Werk wurde 2007 von der irischen Ardagh-Gruppe übernommen.

Kontakt & Infos

Caterpillar Global Mining
Europe GmbH
Industriestraße 1
44534 Lünen
www.latenightconcepts.com



Schloss Schwansbell. Foto: Stadt Lünen

30 Museum der Stadt Lünen

Das Museum der Stadt Lünen befindet sich im ehemaligen Wirtschaftsgebäude des Schlosses Schwansbell in Lünen (Kreis Unna, Nordrhein-Westfalen). Es besitzt eine einzigartige Sammlung zur Stadt- und Kulturgeschichte Lünens des 19. und 20. Jahrhunderts und beschäftigt sich mit stadt- und kulturhistorischen Themen in Bezug auf Lünen und die Region. Mit neuem Konzept setzt es seit 2019 auf ständig wechselnde Ausstellungen.

1937 als Heimatmuseum gegründet, befand sich das Museum der Stadt Lünen in den Anfangsjahren in der Alten Stadtschule im Zentrum der Stadt. 1966 wurde das Museum aus Anlass der 625-Jahrfeier der Verleihung märkischer Stadtrechte als stadthistorisches Museum in einer Villa an der Cappenberger Straße neu gegründet. Seit 1983 wird die in rund 50 Jahren aufgebaute Sammlung im Wirtschaftsgebäude des Schlosses Schwansbell präsentiert.

Der Grundstock der musealen Sammlung stammt aus Privatbesitz. Die Objekte der Sammlungen von Eduard Lollo (Alltagsgegenstände und Waffen) und Bernhard Falk (Geologie) bilden bis heute einen wertvollen Teil der Sammlung. Schwerpunkte bilden Exponate aus dem bäuerlichen, handwerklichen und industriellen Arbeitsalltag, aus den Bereichen Spielzeug und Puppen sowie Kindheit und Schule wie auch aus den Bereichen Möbel, Keramik, Kleidung und Grafik.

In den letzten 25 Jahren (1983 bis 2018) wurde im Museum der Stadt Lünen eine Dauerausstellung zu Puppen und Spielzeug, Gusseisen und Öfen sowie bäuerlichem und handwerklichem Gerät gezeigt. Die durch die Architektur des Gebäudes vorgegebenen kleineren Räume, in denen bisher die Wohnkultur des 19. und 20. Jahrhunderts als inszenierte Wohnräume ausgestellt waren, wurden umgestaltet und größtenteils zugänglich gemacht.

Eine Besonderheit ist das Waldschmidt-Zimmer. Dieser Raum gibt einen Eindruck davon, wie die Familien des gehobenen Bürgertums in Lünen um 1900 gelebt haben. Alle Möbel, Bilder und Einrichtungsgegenstände in diesem Raum stammen aus dem Besitz der Familie Waldschmidt. 1800 eröffnete der Arzt Dr. August Waldschmidt eine Praxis in Lünen und begründete damit die hiesige Linie der Familie.

Kontakt & Infos

Museum der Stadt Lünen
Schwansbeller Weg 32
44532 Lünen
museum@luenen.de



Siedlung Ziethenstraße. Foto: RIK/Walter

31 Siedlung Ziethenstraße

Zur Unterbringung ihrer auf der Zeche Preußen beschäftigten Bergleute (bereits 1897 gab es dort 1.000 Arbeiter, 1908 rund 3400) und ihrer Angehörigen errichtete die Harpener Bergbau-AG Ende des 19. Jahrhunderts die Kolonie. An der sehr breiten Ziethenstraße ist nur ein Haustyp vertreten.

Die Gebäude haben jeweils vier Wohnungen, erschlossen durch einen zentralen Hausflur. Auf der Rückseite der Wohnhäuser befinden sich die Stallgebäude, an denen ursprünglich seitlich Toilettenhäuschen angebaut waren. Parallel zum Bau der Siedlung wurde auch in die Infrastruktur im Süden Lünens investiert. Die Kommune hatte die Harpener Bergbau-AG verpflichtet, die Folgekosten des Siedlungsbaus zu tragen. So musste sie zum Beispiel für den Bau von Schulen und sogar für die Unterhaltung einer Polizeistation inklusive des Gehaltes für den dazugehörigen Polizeisergeanten Zahlungen leisten.

Da die Wohnungen kaum modernisiert worden waren, zeichneten sich Siedlung und Wohnumfeld an der Ziethenstraße lange durch einen geringen Standard aus. Studenten der Fachhochschule Münster konnten jedoch 1984 in einem Entwurfsseminar nachweisen, dass die Bausubstanz mit relativ geringen Veränderungen den heutigen Wohnbedürfnissen angepasst werden könnte. Der geringe Modernisierungsaufwand und das öffentliche Interesse am Erhalt der Siedlung führten schließlich zu einer umfassenden Sanierung der Häuser durch die Landesentwicklungsgesellschaft (LEG).

Kontakt & Infos

Siedlung Ziethenstraße
Ziethenstraße / Sedanstraße
44135 Lünen-Süd

32 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 -Wassermark 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 Hafentrampe 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



Preußenhafen. Foto: RIK/Budde

für vielfältige Nutzungen im Freizeit- und Erholungsbereich. Auf dem ehemaligen Hafensareal sollen attraktive Wohnungen mit Hafenbezug entstehen. Wohnen und Sportboottourismus sollen auf diese Weise harmonisch miteinander verbunden werden.

Kontakt & Infos

Preußenhafen
Hafenstraße
44532 Lünen-Süd



Siedlung „Am Kanal“. Foto: RIK/Walter

33 Siedlung „Am Kanal“

Die 1921/22 gebaute „Zentralsiedlung“ in Lünen war eines der ersten Projekte der gemeinnützigen „Bergmannssiedlung Dortmund GmbH“. Diese Form der Siedlungsgesellschaften war entstanden, um die Verbindung von Arbeits- und Mietvertrag zu lösen und so die Abhängigkeit der Arbeiterfamilien von den Bergwerksgesellschaften zu verringern. Die am Datteln-Hamm-Kanal in Lünen geplante Siedlung orientierte sich am Leitbild der Gartenstadt und war eines der größten Bebauungsprojekte im Ruhrgebiet: Eine Stadt in der Stadt mit allen notwendigen Infrastruktureinrichtungen sollte an beiden Seiten des Kanals entstehen. Realisiert

werden konnte jedoch nur die Bebauung auf der Nordseite des Kanals. Haupteingang der Siedlung ist eine markante Toreinfahrt, an deren Obergeschoß ein Relief die Schwerarbeit der Bergleute unter Tage darstellt.

Der weitgehende Erhalt der Siedlung in ihrer ursprünglichen Form ist ihren BewohnerInnen zu verdanken. Diese konnten 1975 eine geplante höhere Bebauung durch ein gemeinsames Engagement abwenden. Nicht verhindern konnten sich jedoch die Privatisierung ihrer Häuser. Dennoch bilden sie auch als EigentümerInnen weiterhin eine Solidargemeinschaft und bemühen, sich den baulichen Charakter der Siedlung weitestgehend zu erhalten.

TIPP

Aurubis - ehem. Norddeutsche Affinerie - Hüttenwerke Kayser (Kupferstraße 23): 1916 als Zweigwerk der Berliner C. W. Kayser & Co. AG gegründet, wird in dem Werk aus Sekundärrohstoffen Kupfer zurückgewonnen.

Kontakt & Infos

Siedlung „Am Kanal“
Kösterstr./ Huestr./ Liebknechtstr./ Schröderstr.
44532 Lünen



Victoria-Siedlung.
Foto: RIK/Walter

34 Victoria-Siedlung

Wer an der Lippe auf Lünens erster Zeche „anlegte“, wie der Bergmann sagt, wohnte gut. So jedenfalls urteilte die Zeitschrift „Baumeister“ im Jahr 1914 und schrieb: in der Siedlung „finden die Arbeiter ein vorbildliches Heim in den hier vorgeführten künstlerisch hochstehenden Häusern ..., die für die Gewerkschaft Victoria Lünen geschaffen wurden“. Nachdem zuerst das Grubenfeld durch zwei Schächte erschlossen worden war und die Zeche 1910 die Kohlenförderung aufnahm, begann die Gewerkschaft mit dem Bau der Arbeiter- und Beamten-siedlung. Zwei Jahre dauerten die Bauarbeiten, dann war die Siedlung an der Münsterstraße fertiggestellt.

Der Einfluss der Gartenstadtbewegung auf die Struktur der Siedlung ist unverkennbar, keine schnurgeraden Straßen, sondern aufgelockerte Bebauung, Erweiterung der Straßen zu kleinen Plätzen. Neben Etagenwohnungen in mehrgeschossigen Wohnblocks und Einfamilien-Reihenhäusern prägt das Einfamilien-Doppelhaus das Straßenbild. Entsprechend der patriarchalischen Firmenideologie hatte die Gewerkschaft die Siedlung mit zahlreichen fürsorglichen Einrichtungen ausgestattet. Das Leben der Arbeiter und Beamten mit ihren Familien konnte sich weitestgehend in

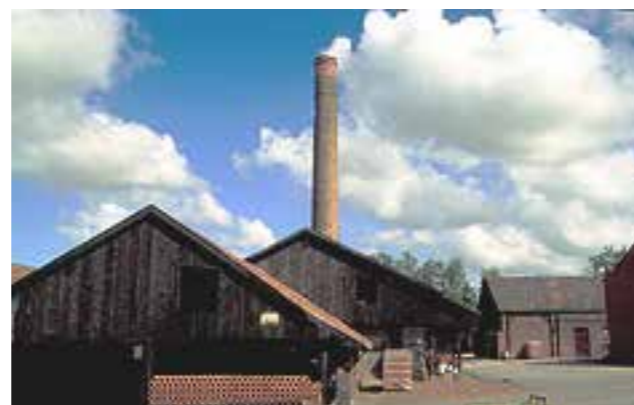
der Siedlung abspielen. Geschäfte und ein Markt, „Beamten-casino“ und „Arbeiter-wirtschaft“, ein Wohlfahrtshaus mit Kleinkinder-, Handfertigungs- und Haushaltungs-schule und einer Badeabteilung vorwiegend für Frauen und Invaliden rundeten das Bild ab. Die Badeanstalt bestand sogar bis in die 1970er-Jahre und noch heute ist ein Kindergarten in dem Wohlfahrtshaus untergebracht.

Kontakt & Infos

Victoria-Siedlung
Barbarastraße
44534 Lünen

35 Ziegelei Siegeroth

Die Ziegelei Siegeroth wird 1811 am östlichen Siedlungsrand von Wethmar an der Straße nach Werne gegründet und befindet sich seit fünf Generationen im Besitz der Familie Siegeroth. In dem handwerklichen Betrieb betreibt man ursprünglich einen Kasseler Ofen, 1870 kommen zwei weitere hinzu. 1930 werden die einzelnen Öfen durch einen Zick-Zack-Ofen mit acht Kammern ersetzt. Trotz weiterer Neuerungen (1956 künstliche Trocknung, 1959 automatische Abschneidevorrichtung) lässt die gesamte Anlage heute noch erkennen, dass die Ziegelei Siegeroth in erster Linie auf Handarbeit ausgerichtet war. Bis zur Einstellung der Arbeit am 31.1.1995 wurden in dem Zick-Zack-Ofen Drainröhren, Gitterziegel, Abdeckhauben für Kabel und „Nischen-



produkte“ wie achteckige Röhren für Weinflaschen gebrannt (Weinlagerziegel).

Nach dem letzten Brand (Brennvorgang) wurde die gesamte Anlage (Ofen, Werkstatt, Trockenschuppen) in funktionstüchtigem Zustand museal erhalten.

Ziegelei Siegeroth.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Ziegelei Siegeroth
Münsterstr. 225
44534 Lünen



Schloss Cappenberg. Foto: RIK/Budde

36 Schloss Cappenberg

In seiner jetzigen Form wurde Schloss Cappenberg in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts errichtet. Bis 1802 war die Anlage als Kloster genutzt worden, bis das Stift 1803 im Zuge der Säkularisation aufgelöst wurde. 1816 erwarb der ehemalige preußische Staatsminister Heinrich Friedrich Karl Freiherr vom Stein (1757-1831) Schloss Cappenberg, ließ es umbauen und nutzte es von 1824 bis 1831 als Altersruhesitz. Besonders die Gestaltung des Westflügels und der Außenanlagen sind auf die Umbaumaßnahmen des Freiherrn zurückzuführen. Freiherr vom Stein war 1784 Direktor des Märkischen Bergamtes geworden und hatte in dieser Funktion das

Direktionsprinzip im Bergbau durchgesetzt. Damit wurden die Bergwerke unter staatliche Aufsicht gestellt, indem die Betriebsleitung auf die Bergbehörden überging. Ziel dieser Maßnahmen war es, den Bergbau zu einer leistungsfähigen Industrie zu entwickeln.

Die Ausstellung „Der Freiherr vom Stein & Cappenberg“ des LWL-Museums für Kunst und Kultur wurde zum 31. August 2015 nach 15 Jahren geschlossen. Für die bessere Zugänglichkeit wird ein Personenaufzug eingebaut und die Stein-Ausstellung neu konzipiert. Verantwortlich für den Umbau zeichnen neben dem LWL auch der Kreis Unna und Sebastian Graf von Kanitz. Die Wiedereröffnung ist für April 2022 geplant.

Kontakt & Infos

Schloss Cappenberg
Schlossberg/Freiherr-vom-Stein-Str.
59379 Selm
www.lwl.org



Zeche Minister
Achenbach. Foto:
RIK/Walter

57 Zeche Minister Achenbach, Schacht 4 - LÜNTEC-Tower

Es hat viel Aufsehen erregt - das „Colani-Ei“ auf dem Fördergerüst der ehemaligen Zeche Minister Achenbach. Und wie immer man dazu steht, ob man es für Kunst oder für ein zufällig auf dem Fördergerüst gelandetes Ufo hält, das 300 Quadratmeter große, ellipsenförmige Büro aus Kunststoff ist heute Wahrzeichen des Technologiezentrums LÜNTEC. Damit hat der Star-Designer Luigi Colani einen Anziehungspunkt geschaffen, denn ob man es mag oder nicht, gesehen haben muss man es. Und ohne Zweifel weist es auf die veränderte Nutzung der Zechenbauten hin.

In dem ehemaligen Kauen- und Verwaltungsgebäude der Schachanlage 4 von Minister Achenbach ist heute das Technologiezentrum untergebracht. Hauptthema hier ist Umwelt und Verpackung. Gleich nebenan im alten Torhaus lädt ein Café die Besucher zur Ruhepause ein. Und wo einst die Kumpel ihre Autos parkten, entsteht schrittweise eine Wohnanlage mit Mietwohnungen und Eigenheimen. Das Gesamtkonzept der Anlage verwirklicht die Integration von Technologiezentrum, Wohnungsbau und Landschaftsentwicklung, denn auch die Umgebung mit der Bergehalde Achenbach ist in die Planung einbezogen.

Der erste Schacht der Zeche, die ihren Namen von dem preußischen Handelsminister Heinrich von Achenbach erhielt, wurde ab 1897 abgeteuft und ging drei Jahre später in Betrieb. Schacht 4, der heute Träger des Colani-Eis ist, entstand nach dem Ersten Weltkrieg und brachte 1924 die erste Kohle ans Licht. In den 1960er-Jahren verlor die Anlage 3/4 ihre Funktion als Förderstandort, da die Kohlekrise zu Rationalisierungen zwang. Minister Achenbach wurde anschließend bis 1990 Ausbildungsstätte für Lehrlinge.

Kontakt & Infos

LÜNTEC
Technologiezentrum Lünen GmbH
Am Brambusch 24
44536 Lünen
www.luentec.de
www.minister-achenbach.de

38 Kraftwerk Lünen

Das erste Kraftwerk der 1937 in Lünen gegründeten STEAG wurde 1938 gebaut, um das benachbarte Aluminiumwerk - eine im Rahmen der Autarkiepolitik kriegswichtige Anlage - und das öffentliche Netz mit Strom zu versorgen. Die damalige Leistung betrug 180 MW. Heute in Betrieb sind der 150 MW Block von 1962 und der 350 MW Block von 1970. In nur 18-monatiger Bauzeit entstand für den ersten Block 1995/96 eine neue Kesselanlage. Bahnstrom wird mit einer 110 MW Turbine seit 1984 erzeugt, die ebenso wie eine 150 MW Turbine an den 150 MW Block angeschlossen ist. Abnehmer für den Strom aus Lünen sind die Deutsche Bahn und die RWE. Der im Oktober 1994 ausgefallene Kessel des Kraftwerkes wurde in einer Zeit von nur zehn Monaten demontiert und durch einen neuen Dampferzeuger ersetzt. Erste Inbetriebsetzungsarbeiten starteten im März 1996, im Mai wurden erstmals die Brenner gezündet.

Das Kohlenlager fasst 60.000 t, genug um das Kraftwerk vier Wochen lang betreiben zu können. Die Kohle wird über Förderbänder vom Lager zu den Vorratsbunkern der 8 Kohlemühlen transportiert, welche einen jeweiligen Durchsatz von 20, bzw. 40 t/h (350 MW Block) haben.

In den kohlenstaubbefeuerten Bensonkessel im Dampferzeuger wird die zunächst mit Heißluft getrocknete Kohle verbrannt. Die entstehende Wärme wird über ein Turbinensystem in elektrische Energie umgewandelt. Auf die Spannung des öffentlichen Netzes transformieren Maschinentransformatoren den Strom herauf. Die 110 kV und 220 kV Netze der RWE leiten den Strom zu den Verbrauchern. Der Bahnstromgenerator gibt seinen Strom über einen eigenen Transformator an das 110kV Netz der Deutschen Bahn ab. Das Kühlwasser für den 150 MW Block wird oberhalb des Stauwehres Buddenberg entnommen, gereinigt und nach Durchfluss durch Kondensatoren und Kühler unterhalb des Wehres der Lippe zugeführt. Der Schornstein der Anlage hat eine Höhe von 250m.



Victoria-Siedlung
Foto: IIK/Walter

Kraftwerk Lünen.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Kraftwerk Lünen
Moltkestraße 215
44536 Lünen
www.steag.com



Bergarbeiter-
Wohnmuseum.
Foto: RIK/Walter

Kontakt & Infos

Bergarbeiter-Wohnmuseum
Rudolfstr. 10
44536 Lünen
www.luenen.de

39 Bergarbeiter-Wohnmuseum

Wie lebten die Bergarbeiterfamilien? Wer die alten Zechenkolonien besichtigt, wird sich dies oft fragen. In Lünen, in der „Alten Kolonie“ der ehemaligen Zeche Achenbach, bekommt man Antwort. Man darf eintreten in ein Siedlungshaus und sich in zwei Wohnungen umschaun. Eingerichtet sind sie so, wie es den Lebensumständen der Bergleute und ihrer Familien in der Zeit 1930 - 1935 entsprach. Die Bewohner der Siedlung und Besucher haben sie zusammengetragen. Aber nicht nur die Einrichtung, die Wohnungen selbst spiegeln den Vorkriegszustand wider. Während die Eigentümerin, die Wohnungsgesellschaft Glückauf (heutige Vivawest), die Siedlung den heutigen Wohnstandards anpasste, wurden in dem Wohnmuseum die Leitungen auf Putz gelegt, alte Fenster und Türen eingebaut, die Wände geweißt und mit einem Fries bemalt, ein Plumpsklo angelegt und im Garten wieder ein Kaninchenstall aufgestellt.

Die Idee zu diesem Museum entstand während der Sanierung, als Handwerker unter den Dachsparren des Hauses Mietvertrag und Familienbücher des ersten Mieters, Jakob Mühlmann, fanden. Im Jahr 1906 war er mit seiner Familie eingezogen, bewohnte drei Räume, nutzte Garten, Stall und Wasserpumpe. 12,25 Mark Miete nahm ihm dafür die Zechenleitung monatlich ab. Ab 1900 hatte sie für ihre Belegschaft in unmittelbarer Nähe der Zeche die „Alte Kolonie“ anlegen lassen. Auffallend im Straßenbild ist die Fassadengestaltung: Während die Architekten, die Brüder Schulze, für das Erdgeschoss aller Häuser gleiche Formen verwendeten, probierten sie im oberen Hausteil verschiedenste Gestaltungsmöglichkeiten aus. Kein Haus gleicht dem anderen.

40 Zeche Waltrop

Die ehemalige Zeche Waltrop überrascht ihre Besucher durch ihr einheitliches Erscheinungsbild, das mehr als 70 Jahre Zechenbetrieb überdauert hat. Neben Zollverein Schacht XII in Essen ist sie das größte Hallenensemble „aus einem Guss“ - kein Wunder also, dass Teile seit 1988 unter Denkmalschutz stehen. Für den Entwurf der Backsteingebäude in historisierenden Formen ist die Königlich Preußische Berginspektion Waltrop verantwortlich. Um sich für seine Eisenbahn und Kriegsflotte selbst mit Kohle zu versorgen, hatte der preußische Staat nach 1902 Grubenfelder im Ruhrrevier gekauft und eigene Zechenbetriebe gegründet. Die Königlich Preußische Bergwerksdirektion in Dortmund, später in Recklinghausen, verwaltete den westfälischen Bergwerksbesitz.

Als eine der ersten legte der preußische Staat die Zeche Waltrop an. 1903 wurde mit dem Abteufen begonnen, zwei Jahre später die Förderung aufgenommen. 1909 kam eine Kokerei hinzu, die später erweitert wurde. Die höchste Förderung erreichte die Zeche 1974 mit 1,13 Millionen Tonnen Kohle, für die 2.021 Beschäftigte schwer gearbeitet hatten. Ende der 1970er-Jahre, noch kurz vor der Stilllegung 1979, wurde die Zeche mit dem Bergwerk Minister Achenbach zusammengelegt.

Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA Emscher Park sind die Tagesbauten sorgfältig saniert worden und stehen heute einer gewerblichen Nutzung zur Verfügung. Ergänzt werden sie durch Neubauten, die ökologische Auflagen wie Dachbegrünung, Regenwassernutzung und besondere Baumaterialien erfüllen müssen. Als herausragend in Architektur und Nutzung gilt der Umbau der ehemaligen Zentralmaschinenhalle für die Verwaltung des Versandhandels-Unternehmens „Manufactum“, das auch die Schwarz-/Weißkaue als Verkaufsraum und Cafeteria sowie die Fördermaschinenhalle 1/2 übernommen hat. In der Fördermaschinenhalle 3/4 steht eine Vierzylinder-Tandem-Fördermaschine. Die Treibscheibe ist eine als Koescheibe umgebaute Bobine aus der Anfangsphase der



Zeche Waltrop.
Foto: RIK/Walter

Zeche. Die Halle wird heute von einer Skulpturen-Galerie genutzt. Zahlreiche Skulpturen sind auch im Außengelände aufgestellt.

Ein weiterer Anziehungspunkt ist der im Mai 2000 eröffnete „Spurwerkturm“ auf der angrenzenden Halde. Nach einer Idee des Künstlers Jan Bormann wurde aus rund 1.000 Metern Spurlatte (Holzbalken, die im Bergbau verwendet wurden) eine begehbare, etwa 20 Meter hohe Turmkonstruktion errichtet.

Kontakt & Infos

Zeche Waltrop
Landabsatz
45731 Waltrop
www.nrw-urban.de/projekte/zeche-waltrop/



41 Heimatmuseum Waltrop im Riphaushof

Im Waltroper Heimatmuseum, dem Sitz des Heimatvereins, ist die Waltroper Geschichte wie an keinem zweiten Ort dokumentiert. Ausstellungsräume präsentieren Zeugnisse aus früheren Zeiten, und auch in der Werkstatt befinden sich stets neue Exponate, die zu Ausstellungszwecken aufgearbeitet werden.

Themenschwerpunkte des Museums sind die Geschichte von Landwirtschaft, Handwerk, Industrie - insbesondere Bergbau - und Religion im Waltroper Raum. Aber auch eine Naturkunde-, Mineralien-, und Gesteinssammlung gehören zum Bestand.

Ein besonderer „Schatz“ des Heimatmuseums ist die Fotosammlung, auf deren Motiven die über Jahrzehnte erfolgten Veränderungen des Waltroper Stadtbildes dokumentiert sind.

Letzter, aber wichtigster Stein im heimatkundlichen Mosaik ist das Team, das sich im Namen des Heimatvereins und des Museums um die Aufarbeitung, Präsentation und Erhalt der Waltroper Geschichte bemüht. Jeder der ehrenamtlichen Mitarbeiter hat schon viele Jahrzehnte der Stadtgeschichte erlebt und ist gerne bereit, Interessierten seine ganz persönlichen Erfahrungen und Einblicke in die Stadtgeschichte zu vermitteln.

Kontakt & Infos

Heimatmuseum Waltrop
Riphaushof (neben dem Freibad)
Riphausstr. 31
45731 Waltrop
www.heimatverein-waltrop.de

42 Schiffshebewerk Henrichenburg im Schleusenpark Waltrop

Historische und lebendige Technik - dieses eindrucksvolle Nebeneinander gibt es im Schleusenpark Waltrop zu sehen. Ästhetische Konstruktionen vergangener Tage und Schleusentechnik von heute - ein Fahrstuhl für Schiffe sind die Anlagen im Schleusenpark Waltrop schon immer gewesen. Hier treffen sich der Dortmund-Ems-Kanal und der Rhein-Herne-Kanal - zwei Verkehrswege, die für den Transport von Erz und Stahl von großer Bedeutung waren und es heute zum Teil noch sind.

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, von denen eines noch in Betrieb ist. 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 Schwimmerhebewerk 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-Ross 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 und als Standort des Westfälischen Industriemuseums ausgewiesen werden. Nach Restaurierung und Rekonstruktion ohne Wiederherstellung der ursprünglichen

Funktion ist das Alte Schiffshebewerk seit 1992 als Museum für die Öffentlichkeit zugänglich. Zum Museum gehören das Schiffshebewerk selbst mit seinen fünf Schwimmerschächten, die Stahlfachwerkkonstruktion, der begehbare Trog und die Ober- und Unterhaupttürme sowie das ehemalige Kessel- und Maschinenhaus, in dem die Dauerausstellung zur Geschichte der Binnenschifffahrt und des Kanalwesens zu sehen sind. Im Laderaum des Motorgüterschiffes „Franz Christian“ zeigt die Ausstellung „Leben und Arbeiten an Bord“ anschaulich das harte Leben früherer Binnenschiffer.

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.

Eingebettet ist das Museum Altes Schiffshebewerk Henrichenburg in den Schleusenpark Waltrop mit den drei weiteren „Abstiegsbauwerken“. 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 „Altes Schiffshebewerk“ 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

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



Schiffshebewerk Henrichsburg. Foto: RIK/Staudinger

43 Siedlung Beisenkamp

Die Siedlung Beisenkamp mit annähernd 1.000 Wohneinheiten entstand zwischen 1907 und 1912 nach Plänen des Krupp'schen Chefarchitekten Robert Schmohl, dessen frühere Wohnsiedlungen in Essen, Bochum und Rheinhausen mit ihrem dörflichen Charakter süddeutscher Prägung schon Schule gemacht hatten. Gedacht war die Kolonie für die Belegschaftsangehörigen der nördlich angrenzenden Krupp-Zeche Emscher Lippe, die bis 1972 in Betrieb war.

Die Bauweise der Siedlung mit platzartigen Straßenerweiterungen in symmetrischer Gestaltung war stark an der englischen Gartenstadtplanung orientiert. Die Gesamtplanung mit organisch gekrümmten und in Schleifenform angelegten Straßenabfolgen zeigt ebenso wie die Ausbildung, Strukturierung und Ornamentierung der Einzelhäuser die gartenstädtischen Gestaltungsprinzipien: wechselvolle Raumfolgen



mit Reihen- und Einzelhäusern, Spiel mit den Giebelkanten und Firstrichtungen, den Vorgärten und den Ausbaudetails. Zur verkehrsreichen Castroper Straße schirmt ein Riegel von Beamten-Häusern die Siedlung ab.

Die Siedlung hat aufgrund der inzwischen abgeschlossenen Privatisierung, bei der zahlreiche Häuser individualistisch renoviert wurden, ihren geschlossenen-harmonischen Charakter verloren.

Siedlung Beisenkamp. Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Siedlung Beisenkamp
Castroper Str./ Beisenkampstr.
45711 Datteln

44 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 Dattelns. 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 VHS beheimatet.



Hermann-Grochtmann-Museum.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Dorfschulenhof
Genthiner Str. 7 (Am Rathaus)
45711 Datteln

45 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 Osten 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 Me-ter über dem Meeresspiegel. Dafür müssen 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



Fernsteuerzentrale Wasserversorgung Datteln.
Foto: RIK/Budde

46 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.

Kontakt & Infos

Fernsteuerzentrale Wasserversorgung Datteln
Kanalweg 19
45711 Datteln
www.wsv.de/ftp/presse/2006/00430_2006.pdf

47 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 Höttingstraße
45711 Datteln

48 „Schiefe Brücke“ in Olfen

Nördlich des stillgelegten Olfener Hafens trifft man auf ein weiteres hochrangiges Bauwerk: 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 sogenannten Kunstbauten – Schleusen, Brücken, Ein- und Durchlässe, Düker, das Lipper Pumpwerk -, 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 die 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, der rötliche Sandstein von Eichsfeld aus dem Arenhausener Bruch bei Kassel verwandt.



„Schiefe Brücke“
in Olfen. Foto:
RIK/Budde

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 Kanalsole 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.

Kontakt & Infos

„Schiefe Brücke“ in Olfen
Oststraße
59399 Olfen

49 Kanalbrücke über die Stever

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 Neue Fahrt wurde zunächst Ende der 1920er-Jahre als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme durchgeführt und nach der Machtübergabe der Nationalsozialisten 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 Kesselschiffen 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.

Die Alte Fahrt ist das ursprüngliche Bett des Dortmund-Ems-Kanals. Nach zwanzig 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, ausgebagert. 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.

Kanalbrücke über die Stever. Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Kanalbrücke über die Stever -
Dreibogenbrücke
Dammweg
59399 Olfen

50 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 sogenannten 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.



Ehemalige Lippeschleuse Vogelsang. Foto: RIK/Budde

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.

Kontakt & Infos

Ehemalige Lippeschleuse Vogelsang
Auf dem Bonnheck
45711 Datteln



Wasserwerk
Haltern. Foto:
RIK/Walter

1 Wasserwerk Haltern der Gelsenwasser AG

Das 1908 in Betrieb genommene Wasserwerk Haltern der Gelsenwasser AG zählt heute zu den größten Europas. Rund eine Million Menschen sowie Gewerbe- und Industriebetriebe im nördlichen Ruhrgebiet und südlichen Münsterland werden jährlich mit rund 100 Millionen Kubikmetern frischen Trinkwassers aus Haltern am See versorgt. Die beiden Talsperren in Haltern und Hültern sowie die bis zu 200 Meter mächtigen Schichten der Halterner Sande bieten dabei beste Voraussetzungen für eine Trinkwassergewinnung nach dem Prinzip „So viel Natur wie möglich, so wenig Technik wie nötig“.

Das Informationszentrum der Gelsenwasser AG wurde 1996 fertig gestellt. Es ist direkt am Halterner See gelegen und soll interessierten Bürgern die Möglichkeit eröffnen, sich mit dem Element und Lebensmittel Wasser auseinander zu setzen. Dabei soll es den Einblick in die Arbeit eines Wasserversorgers gewähren, Vorstellungen von der Qualität des Produktes sowie vielfältige Möglichkeiten zum Gespräch schaffen.

Die Grundidee des „Gläsernen Wasserwerks“ soll auch durch die Architektur des Informationszentrums ausgedrückt werden. Viel Glas sorgt für Transparenz. Auch im Inneren setzen sich diese Prinzipien fort. Der zentrale Raum des Hauses ist das großzügig dimensionierte Foyer, offen bis unter die sichtbare Dachkonstruktion und belichtet durch die wandfüllende Glasfront zum See hin. Ein Ausblick, der das Verweilen hier bei Empfang oder Ausstellung belohnt. Symmetrisch angeordnete Lüftungsrohre rahmen die prismatisch gebrochene Fassadenmitte ein. Vom Foyer aus gelangt man in die anderen Räumlichkeiten des Gebäudes. Dem zentralen Kubus gliedern sich vier wiederum quadratische Eckräume an: der kleinste, der Windfang mit eingefügtem Kreis als Eingang in der Mitte der Westfront, dann, über eine Wasserfläche am Vorplatz erhoben, die beiden Geschosse der Nordwestecke mit Rundkino und Sitzungsräumen, schließlich der große Schulungsraum, weit gegen das Seeufer vorgeschoben, und die rückwärtigen Verwaltungsräume. Einen festen Platz im Gebäude haben Bilder und Skulpturen, die auf das Grundthema „Begegnung mit dem Wasser“ Bezug nehmen.

Kontakt & Infos

Wasserwerk Haltern der
Gelsenwasser AG
Wasserwerkstraße
45721 Haltern am See

2 Quarzsand- und Mahlwerk Haltern

Die Quarzwerke GmbH ist ein mittelständisches, international tätiges Unternehmen auf dem Gebiet der Gewinnung und Aufbereitung mineralischer Rohstoffe mit mehreren internationalen Standorten.

1884 erhielten die Tiefbauingenieure Grosspeter und Koenen den Auftrag im Freche-Wald bei Köln ein Quarzvorkommen zu erschließen. Ein Jahr später konnten die beiden Ingenieure bereits den laufenden Grubenbetrieb in eigener Regie übernehmen. Zur Produktpalette des Unternehmens gehörten Mineralien - vorwiegend Quarz, Kaolin und Feldspat. Diese Rohstoffe werden immer noch in ihren ursprünglichen Anwendungsgebieten Glas, Gießerei, Keramik und Bauchemie eingesetzt.

1919 stieg der Bauunternehmer August Lindemann in das Unternehmen ein, die Grosspeter Lindemann & Co KG wurde gegründet. Mit der Gründung der Tochtergesellschaft „Rheinische Bau- und Crystalsandwerke GmbH“ im Jahr 1924 begann das Unternehmen zu expandieren. Zu den ersten Aktivitäten in diesem Zusammenhang gehörte die Erschließung eines weiteren Grubenbetriebes in Haltern.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde mit der völligen Neugestaltung des Quarzsandwerkes in Haltern begonnen und zugleich ein weiteres Quarzmahlwerk errichtet. 1958 errichteten die Quarzwerke Anlagen



Quarzsand- und
Mahlwerk Haltern.
Foto: RIK/Budde

zur Umhüllung von Quarzsand mit Kunstharzen, da mit dem Croningverfahren in den Gießereien ein neuer Markt entstanden war. In den 1960er-Jahren wurde das Werk modernisiert und hinsichtlich seiner Kapazitäten wesentlich erweitert.

Auch im Nachbarland Österreich wurde man 1971 aktiv: In Zelking bei Melk wurde die Quarzwerke Österreichgesellschaft mbH gegründet. In den 1990er-Jahren wurden alle vorhandenen Standorte ausgebaut, neue Werke entstanden unter anderem in Polen, Tschechien und Südafrika.

Auch die Produktvielfalt nahm zu: Füllstoffe mit veränderten Oberflächeneigenschaften und modifizierten Stoffeigenschaften gehören neben den klassischen Rohstoffen ebenfalls zum Produktionsprogramm. Sie sind mittlerweile wesentlicher Bestandteil des Exportgeschäftes des Unternehmens.

Kontakt & Infos

Quarzwerke GmbH
Quarzwerkstraße 160
45721 Haltern



Bergwerk Auguste Victoria, Schacht 8.
Foto: RIK/Budde

53 Bergwerk Auguste Victoria, Schacht 8

Die Schachtanlagen 8 und 9 des Bergwerks Auguste Victoria befinden sich beide in Haltern-Lippramsdorf. Während der Wetterschacht 9 versteckt inmitten des Waldgebiets der Hohen Mark liegt, hat Schacht 8 unverkennbar den Status einer Landmarke unmittelbar am Nordufer der Lippe.

Die Schachtanlage 8 wurde 1963 im Grubenfeld Lippramsdorf abgeteuft. Dieser

Schacht war für die Bewetterung des nordöstlichen Grubenfeldbereiches notwendig geworden. 1972 erfolgte der Durchschlag zwischen den Bergwerkschächten 3/7 in Marl und Auguste Victoria 8. Im Rahmen des weiteren Ausbaus des Bergwerkes Auguste Victoria 8 wurde 1978 der bis dahin nur zur Bewetterung genutzte Schacht zur Seilfahrt- und Befahrungsanlage ausgebaut. 1980 erreichte er die Endteufe bei fast 1.300 Metern. Im September 1982 wurde Schacht 8, der etwa 1.000 Bergleute beschäftigte, feierlich durch den damaligen Ministerpräsidenten Johannes Rau eröffnet.

Kontakt & Infos

Bergwerk Auguste Victoria,
Schacht 8
Feldmarkstraße
45721 Haltern



Bergwerk Auguste-Victoria. Foto: RIK/Walter

54 Bergwerk Auguste Victoria, Schacht 1/2

1930 entdeckte man einen Bleizinkerzgang und baute von 1936 bis 1962 das Erz ab.

Charakteristisch für das Ruhrgebiet ist der enge Verbund zwischen Kohle und Stahl. Das Bergwerk Auguste Victoria ging eine andere Verbindung ein: 1907, zwei Jahre nach Förderaufnahme, trat die Badische Anilin- und Sodafabrik AG (BASF) aus Ludwigshafen mit einem Ankaufwunsch an die Gewerkschaft heran. Ohne langes Zögern stimmte diese zu. Welches Interesse hatte die BASF an einer Ruhrkohlezeche? Die chemischen Werke benötigten für ihre zahlreichen Kesselhäuser, in denen Dampf für den Maschinenantrieb und für chemische Prozesse erzeugt wurde, große Mengen Kohle. Später spielte auch die Nutzung von Koks und Nebenprodukten wie Teer, Benzol, Ammoniak und Schwefelsäure für die chemische Industrie eine wichtige Rolle. Der Ankauf bei dem Kohlensyndikat, das zu der Zeit den Verkauf der Ruhrkohle in der Hand hatte, erschien auf Dauer zu teuer. Die Verbindung zwischen Auguste Victoria und der BASF hatte langen Bestand und blieb auch nach Gründung der RAG bestehen. Später allerdings war auch Auguste Victoria in den Deutschen Steinkohlkonzern eingebunden. Dies ist aber nicht die einzige Besonderheit: Auguste Victoria gehörte auch zu den wenigen Zechen im Ruhrgebiet, auf denen Erz abgebaut wurde.

Die Gewerkschaft Auguste Victoria war 1898 von zwei Düsseldorfern, von dem Kommerzienrat August Stein und dem Fabrikbesitzer Julius Schäfer, gegründet worden. Sie benannten Gewerkschaft und Bergwerk nach der letzten deutschen Kaiserin (1858 - 1921). An die Gemahlin Kaiser Wilhelms II. erinnert heute eine Bronzestatue vor der Hauptverwaltung des Bergwerks. Von der Gründungsanlage, die als Doppelschachanlage angelegt wurde, sind die beiden Fördergerüste erhalten: ein Strebengerüst mit vier nebeneinander liegenden Seilscheiben von 1905 und eins mit nur zweien von 1907. Auch zwei Fördermaschinen aus dieser Zeit sind noch vorhanden. Später wurden diese nicht mehr wie ehemals mit Dampf, sondern mit Pressluft betrieben.

Kontakt & Infos

Bergwerk Auguste Victoria,
Schacht 1/2
Victoriastraße 43
45772 Marl

55 Bergwerk Auguste Victoria, Schacht 3/7

Die Schachtanlage 3/7 des Bergwerks Auguste Victoria ist in unterschiedlichen Zeiten entstanden. Zu Beginn der 1920er-Jahre hatte man eine Doppelschachtanlage (3/4) im nördlichen Grubenfeld geplant. Da aber Schacht 3 kurz vor der Inbetriebnahme einstürzte, ließ sich dieses Vorhaben nicht wie gewünscht verwirklichen. Schacht 7 stammt aus den 1950er-Jahren, als der Ausbau einer Zentralförderanlage in Angriff genommen wurde. 1956/57 wurde der Schacht abgeteuft und konnte 1960 den Betrieb aufnehmen. Über Schacht 7 steht ein geschlossener Förderturm, über Schacht 3 ein Doppelstrebengerüst. Auch nachdem weitere Schächte abgeteuft worden waren, hob man die Kohle weiterhin auf der Zentralschachtanlage 3/7, auf der sich auch die Aufbereitungsanlagen befanden.

Im Sommer 2001 erfolgte der Verbund zwischen Auguste Victoria und dem Bergwerk General Blumenthal in Recklinghausen mit der nachfolgenden Aufgabe aller Betriebsstätten von General Blumenthal. Ende 2011 förderte das Bergwerk 2,74 Millionen Tonnen Steinkohle mit einem unterirdischen Streckennetz von 99 Kilometern aus einer Tiefe bis 1320 Metern. Das Bergwerk wurde Ende 2015 stillgelegt.

Nördlich der Schachtanlage 3/7, direkt am Wesel-Dattel-Kanal gelegen, befindet sich der ehemalige Werkshafen des Bergwerks Auguste Victoria. Der Hafen wurde Anfang der 1930er-Jahre nach Eröffnung des Kanals mit dem Anschluss an die Werksbahn in Be-



trieb genommen. Er spielte zunehmend eine wichtige Rolle bei der Belieferung des Eigentümers von Auguste Victoria, der BASF, in Ludwigshafen. Die Produktionssteigerungen des Chemiewerkes zu Beginn der 1950er-Jahre ließen auch die Kohle- und Kokslieferungen des Bergwerks an den Mutterkonzern stetig wachsen. Deshalb wurden für den Transport sechs eigene Motorgüterschiffe angeschafft. Jedes Schiff war in der Lage, etwa 1.100 Tonnen Kohle und Koks von Marl nach Ludwigshafen zu transportieren. Seit 2013 – also noch vor der Stilllegung der Zeche – laufen die Planungen für „gate.ruhr“, einem Industrie- und Gewerbegebiet auf dem ehemaligen Hafen- und Zechengelände.

Nachdem der Rückzug des Bergbaus abgeschlossen war, wurde 2018 mit den ersten Bau-, Erschließungs- und Sanierungsmaßnahmen begonnen. Beginn der Vermarktung der ersten Flächen ist für 2020 geplant, die Fertigstellung von gate.ruhr ist für 2022 erhofft.

Einen schönen Blick auf den Kohlehafen, der gemeinsam mit dem Chemiepark Marl eine markante Silhouette bildet, hat man von der Sickingmühler Kanalbrücke. Nicht weit von hier liegt in der Lippeaue das ehemalige Wasserwerk Sickingmühle, das von dem Künstler Herman Prigann zu dem Landschaftskunstwerk „Wasserstände“ gestaltet wurde. Nach und nach versinkt das Werk. Die Fläche bleibt sich selbst überlassen, wird somit von der Natur zurückerobert und Standort künstlerischer Wandlung. Besucher können das Geschehen von den Deichen am Wesel-Datteln-Kanal und der Lippe aus beobachten.

Bergwerk Auguste Victoria. Foto: RIK/Walter

Kontakt & Infos

Bergwerk Auguste Victoria,
Schacht 3/7
Carl-Duisberg-Straße
45772 Marl

56 Chemiepark Marl

Die Geschichte des Chemieparks Marl beginnt am 9. Mai 1938. Im Rahmen des damaligen Vier-Jahresplans der Reichsregierung beteiligten sich die I.G. Farbenindustrie AG und die Bergwerksgesellschaft Hibernia AG an der Unternehmensgründung der Chemischen Werke Hüls GmbH. Die Hibernia Hydrierwerke lieferten Gase, die zur Produktion eines wichtigen Werkstoffes im Rahmen der NS-Autarkiepolitik dienten: des synthetischen Kautschuks Buna. Zur Buna-Erzeugung wurde das neue Lichtbogenverfahren genutzt, für dessen Entwicklung die I.G. Farben ab 1928 eine Versuchsanlage betrieb. Der Physiker Dr. phil. nat. Paul Baumann, der über das Verhalten von elektrischen Strahlen in Gasen („Diffusion langsamer Kathodenstrahlen in Gasen“) promoviert hatte, war daran maßgeblich beteiligt.

Beim Lichtbogenverfahren handelt es sich um eine sogenannte thermische Crackung. Dabei werden Moleküle aus Rohgasen durch enorme Energie, die mit einem Lichtbogen erzeugt wird, unter anderem zu Acetylen umgewandelt. 18.000 Tonnen Buna wurden bereits 1940 produziert. Die Kapazitäten wurden ständig erweitert.

Schwere Luftangriffe der Alliierten brachten die Produktion ab 1943 fast gänzlich zum Erliegen. Nach Produktionsverboten und Demontagen entwickelte sich das Werk im „Wirtschaftswunder“ mit neuen Produkten (Kunststoffe und Rohstoffe für Waschmittel) zu einem Unternehmen mit Weltgeltung – seit 1979 unter Federführung der VEBA AG. Ab 1985 entschloss sich das nun unter dem Namen Hüls AG firmierende Unternehmen, die Schwer- und Grundstoffindustrie zugunsten einer Ausrichtung auf die Spezialchemie aufzugeben. Nach ihrer Neuorganisation zu einer strategischen Chemie-Holding fusionierten die Hüls AG und die Degussa AG 1999 zur Degussa-Hüls AG. Zu Beginn des Jahres 2001 entstand mit dem Zusammenschluss der Degussa-Hüls AG und der SKW Trostberg AG zur neuen Degussa AG der drittgrößte Chemie-Konzern in Deutschland. Im Februar 2003 erhöhte die Essener RAG AG ihren Anteil der Degussa-Aktien auf 50,1

Prozent. Die vollständige Übernahme der De-gussa-Anteile durch die RAG erfolgte im Mai 2006. Den Namen RAG führt heute der deutsche Steinkohlenbergbau, beziehungsweise dessen Nachfolger in verschiedenen Aufgabenfeldern wie Flächenentwicklung, Wasserhaltung und Bergschäden. Die Geschäftsfelder Chemie, Energie und Immobilien wurden im September 2007 im neuen Industriekonzern Evonik Industries vereint. 2009 vollzog Evonik einen Kurswechsel und positioniert sich heute als reiner Spezialchemiekonzern. Durch diese Neuausrichtungen sowie durch konzerninterne Umstrukturierungen hat sich der vormals monolithische Standort in Marl zu einem Chemie-park weiterentwickelt. Heute sind hier neben Evonik, ihren Tochtergesellschaften und Beteiligungen weitere Unternehmen angesiedelt.

Der Chemiepark ist seiner Stadt und ihren Bürgern nicht nur als Arbeitgeber verbunden. Werkswohnungsbau, Umweltschutzmaßnahmen und das damalige Kulturprogramm, aus dem das Theater, die Volkshochschule („Die Insel“) und der „Marler Fahrradtag“ erwachsen, haben das Bild der Stadt Marl entscheidend mitgeprägt.

Als Ankerpunkt der Route zeigt der Chemiepark ein besonderes Gesicht: Eine Ausstellung im Informationszentrum präsentiert das Werk, wie es heute ist und erzählt Interessantes aus seiner Geschichte. Die Tore des Chemieparks öffnen sich regelmäßig zu Führungen durch die spannende Welt der Chemie.

Kontakt & Infos

Chemiepark Marl
Paul-Baumann-Straße 1
45772 Marl
www.chemiepark-marl.de



57 Bereitschaftssiedlung der Chemischen Werke Hüls

Bereitschafts-
siedlung. Foto:
RIK/Budde

Die Chemischen Werke Hüls, 1938 als Tochter der I.G. Farbenindustrie und der Bergwerksgesellschaft Hibernia im Rahmen der nationalsozialistischen Autarkie- und Rüstungswirtschaft zur Produktion des Synthesekautschuks „Buna“ gegründet, gehörten schon mit Produktionsbeginn 1940 zu den größten Chemiewerken des Ruhrgebietes. Zur Inbetriebnahme waren neben angelernten Arbeitern besonders auch Facharbeiter und Angestellte mit Wohnraum zu versorgen. Diese rekrutierten sich von den Führungskräften bis zu den Meistern aus anderen Werken der I.G. Farben, z.B. aus Ludwigshafen, aus dem sächsischen Schkopau und aus Leverkusen. Bei der Planung der Werkwohnungen spielte die schnelle Verfügbarkeit einer Kernbelegschaft im Falle von Betriebsstörungen eine besondere Rolle. In einer an das CWH-Telefonnetz angeschlossenen Siedlung nahe des Südtors sollten daher nicht nur Direktion und leitende Angestellte, sondern auch Meister und ausgewählte Vorarbeiter wohnen.

Zur Planung der „Bereitschaftssiedlung“ griffen die I.G. Farben auf Erfahrungen aus dem ersten großen Buna-Werk in Schkopau zurück, neben den Haustypen wurden auch Straßennamen übernommen, sie heißen nach I.G. Farben-Standorten. Der I.G. Farben-Architekt Clemens Anders entwarf den Siedlungsplan im traditionalistischen Stil der „Stuttgarter Schule“. Im Sinne einer konservativen Moderne“ galt diese als Gegenentwurf zum Bauhaus. Der Bauentwurf sah eine strenge Reihung der Häuser vor, die nur an einigen Stellen aus der Fluchtlinie vor- oder



zurückspringen. Der erste Plan kannte keinen Wechsel zwischen trauf- und giebelständigen Häusern, bis auf die Einfamilienhäuser an der Uerdinger Straße standen alle Gebäude mit der Traufe zur Straße. Erst im letzten Bauabschnitt drehte Anders einige Häuser um 90 Grad. Die Satteldächer, die Sprossenfenster mit Klappläden und die Eingänge sprachen ebenfalls die Sprache der „Stuttgarter Schule“. Der Entwurf löste auch die widersprüchlichen Vorgaben, Vorarbeiter ebenso wie die Direktion in einer Siedlung unterzubringen, sie aber gleichzeitig sorgfältig zu trennen. Die Arbeiterwohnungen mit Größen zwischen 57 und 74 Quadratmetern lagen am Ostrand, nur im Norden mit der Siedlung verbunden über die Meisterwohnungen um 100 Quadratmeter Größe an Bitterfelder- und Hiberniastraße. Im Westteil wohnten Angestellte; nur die Wohnungsgrößen für leitende Angestellte im südlichen Teil der Siedlung überschritten teils deutlich 150 Quadratmeter.

Mitte 1938 begannen die Bauarbeiten, im Sommer 1939 standen die 183 Wohnungen des ersten Bauabschnitts zur Verfügung. In zwei weiteren Abschnitten wuchs die Siedlung auf über 400 Wohnungen, in denen deutlich mehr Mietparteien wohnten, da man einige Wohnungen zunächst als Ledigenheime nutzte. Trotz zunehmender Engpässe wurde bis Anfang 1943 gebaut. Auch zwei Arbeitersiedlungen der Gemeinnützigen Wohnungsgesellschaft der CWH waren 1943 fast fertig, so dass man über etwa 1.200 Wohnungen verfügte. Der Bedarf war damit allerdings nicht annähernd gedeckt. Dennoch zeigt der umfangreiche und qualitätsvolle Siedlungsbau unter Kriegsbedingungen, welchen Stellenwert der Standort für die Rüstungswirtschaft besaß.

Kontakt & Infos

Bereitschaftssiedlung der
Chemischen Werke Hüls
Bitterfelder Str. / Leverkusener
Str. / Wolfener Str. / Oppauer
Str. / Uerdinger Str. / Höchster
Str. / Leunaer Str. / Hiberniastr.
45772 Marl

58 Siedlung Brassert

Die Kolonie Brassert entstand in mehreren Bauabschnitten in den Jahren 1911-14 und 1918-28 nach Plänen der Dortmunder Architekten Dietrich und Karl Schulze für die Belegschaft der nördlich angrenzenden Zeche Brassert (Förderbeginn: 1910, Stilllegung: 1972). Bauherr war die Gewerkschaft „Brassert“. Die großflächige Siedlung beiderseits der Hauptverkehrs- und Haupteinkaufsstraße „Brassertstraße“ wurde nach gartenstädtischen Richtlinien geplant und gestaltet: organisch gekrümmte Straßenzüge und Straßenbiegungen, hervorgehobene Platzanlagen, wechselwirksam gegliederte Straßen, an denen die wiederholenden und kontrastierenden Haus-Typen (insgesamt 47 verschiedene) aufgereiht oder gestaffelt worden sind.

Die Privatisierung ab Mitte der 1970er-Jahre hat der Siedlung leider viel von



Siedlung Brassert.
Foto: RIK/Budde

ihrem ursprünglichen Charme genommen. Der originale Charakter lässt sich noch am besten beim Platz am Ende der Haardtstraße erkennen.

Kontakt & Infos

Siedlung Brassert
Brassertstr. / Ringstr. / Rudolf-Virchowstr. / Haardtstr. / Im Beisen
45768 Marl

TIPP

Nördlich der Siedlung befindet sich als sehenswerte Zechen-Hinterlassenschaft das heutige Landschaftsbauwerk Halde Brassert.

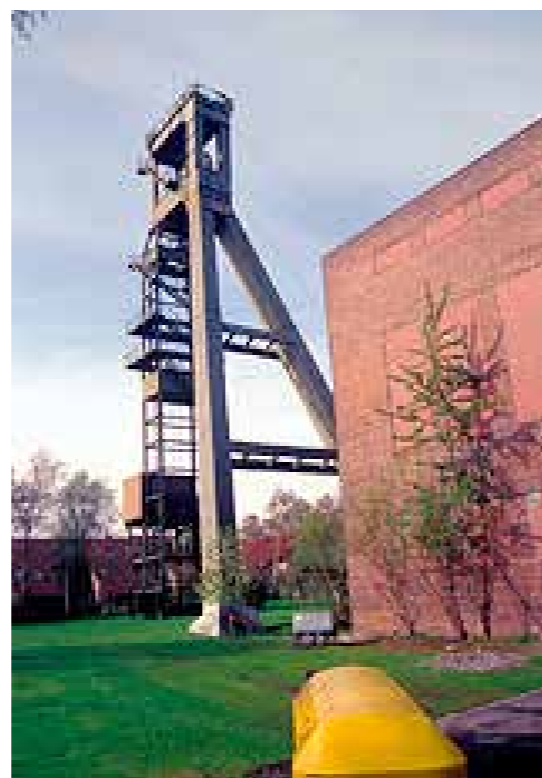
59 Zeche Auguste Victoria, Schacht 4/5

Eine besondere Bedeutung hatte diese Schachanlage innerhalb des Verbundes von Auguste Victoria, weil nicht nur Kohle, sondern auch Erz abgebaut wurde. 1928 wurde mit dem Abteufen des Schachtes begonnen, die Endteufe wurde 1952 bei 830 Metern erreicht. Das Fördergerüst wurde 1931 errichtet, 1938 begann der Erzabbau. Ein Jahr später endete die Kohleförderung auf der Schachanlage. Die Kohle wurde stattdessen über Auguste Victoria 1/2 gefördert. Die Erzförderung lief noch bis 1962, wurde dann aber wegen Unrentabilität eingestellt. Bis zur Stilllegung des Bergfeldes 1965 waren über fünf Millionen Tonnen Roherz, Zink und Silber gefördert worden.

Zeche AV 4/5,
Foto: RIK/Budde

Wegen der technikgeschichtlichen Bedeutung des Koepe-Strebengerüsts von 1930/31 wurde das Fördergerüst von Schacht 4 im Jahr 1995 in die Denkmalliste der Stadt Marl eingetragen. Für den Erhalt der von Abriss bedrohten Maschinenhalle setzten sich mit Erfolg die „Erzschachtfreunde“ als Untergruppe innerhalb des Heimatvereins Marl ein.

Nachdem die Deutsche Steinkohle AG auf Bitten der „Erzschachtfreunde“ bereits 2002 wieder ein Förderseil aufgelegt hatte, sprach sich eine auf dem Gelände abgehaltene Bürgerversammlung noch im gleichen Jahr für den Erhalt der Anlage aus. Geplant wurde, den unteren Raum der Maschinenhalle, in dem noch technische Anlagen vorhanden sind, als lokales Bergbaumuseum in Trägerschaft des Heimatvereins einzurichten. Das Obergeschoss mit der noch



erhaltenen Fördermaschine sollte in Zukunft für Ausstellungen, Vorlesungen und verschiedene kulturelle Zwecke genutzt werden. Am 3. September 2005 konnte der Erzschacht unter großer Anteilnahme der ansässigen Bevölkerung seiner neuen Nutzung als Museum übergeben werden. Mit Einbringungsvertrag vom März 2009 hat die RAG Aktiengesellschaft das vom Heimatverein Marl genutzte Objekt (AV Schacht 4) an die Stiftung „Industriedenkmalpflege und -geschichtskultur“ übertragen.

Am 2. März 2012 ist der Erzschacht von der Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur an den Heimatverein Marl e.V. übergeben worden.

TIPP

Der Heimatverein Marl e.V. bietet Führungen rund um Schacht 4 an: www.heimatverein-marl.de

Kontakt & Infos

Zeche Auguste Victoria,
Schacht 4/5
Am Wetterschacht 19A
45770 Marl
www.heimatverein-marl.de

60 Flugplatz Loemühle

Am 2. August 1955 gründete sich in der Gaststätte „Haus Wegener“ in Marl der Motorfliegerclub Vest e.V. (MFC). Die Motorfliegerei war erst wenige Monate zuvor von den Alliierten wieder zugelassen worden. Eine Wiese für den Flugbetrieb stellte die heute immer noch neben dem Flugplatz ansässige Bauernfamilie Korthaus zur Verfügung. 1956 begann man mit dem Bau des Flugplatzes. Die Grasbahn wurde im Sommer 1957 fertiggestellt. Am 3. Juli 1957 wurde auf dem Verkehrslandeplatz Loemühle offiziell der Flugbetrieb aufgenommen.

In den folgenden Jahren baute der Motorfliegerclub den Landeplatz weiter aus und betrieb ihn fast zwölf Jahre auf eigene Rechnung und mit sehr viel ehrenamtlicher Arbeit.

1968 gründete der MFC zusammen mit den Städten Marl und Recklinghausen die Verkehrslandeplatz Loemühle GmbH. Wenig später kam der Kreis Recklinghausen hinzu, der die Mehrheit der Gesellschafteranteile hielt. Nachdem ein Weiterbetrieb über lange Zeit in Frage gestellt war, wurde der Flugplatz Ende 2006 privatisiert. Die heutige Betriebs-



Flugplatz Loemühle.
Foto: RIK/Budde

gesellschaft setzt sich aus Unternehmern, Piloten und Fallschirmspringern zusammen.

Die Besonderheit des Flugplatzes besteht darin, dass Interessierten Rundflüge mit freier Zielwahl angeboten werden, auch spezielle Fotoflüge sind möglich.

Seit 2001 ist das 20.000 Quadratmeter große Gelände des Flugplatzes von April bis September allabendlich einer anderen Nutzung gewidmet: dem Inline-Skaten. Voraussetzung ist lediglich eine schriftliche Anmeldung und entsprechende Schutzkleidung. Im Restaurant oder Biergarten des Flugplatzes kann man sich vom Skaten erholen oder nur die Flugplatzatmosphäre genießen.

Kontakt & Infos

Flugplatz Loemühle GmbH
Hülstr. 301
45770 Marl
www.flugplatz-loemuehle.de/

① Ruhrgas Dorsten

1953 begann die Ruhrgas AG in Dorsten mit dem Bau einer Großanlage zur vollständigen Vergasung von Steinkohle. Im räumlichen Verbund mit der Schachanlage Fürst Leopold Baldur wurde mit dieser Anlage erstmalig unter hohem Druck aus Steinkohle „Stadtgas“ erzeugt. Bis Mitte der 1960er-Jahre wurden vier Millionen Tonnen Rohkohle für die Erzeugung von Stadtgas verbraucht. In den Folgejahren stellte man aus wirtschaftlichen Gründen die Stadtgasproduktion ein, Erdgas ersetzte das Stadtgas. Die 1953 eigens gegründete Steinkohlegas AG wurde 1967 aufgelöst. Ein weiteres Großprojekt zur Kohle-Druckvergasung wurde 1979 gemeinsam mit der STEAG AG in Betrieb genommen. Die mit der Firma Lurgi gemeinsam entwickelte Versuchsanlage zur Kohlegasgewinnung - auch unter dem Namen „Ruhr 100“ bekannt geworden - wurde aber bereits 1985 wieder abgebaut, da Kohlegas im Wettbewerb mit Erdgas nicht bestehen konnte.

Um die technischen Voraussetzungen für die allgemeine Einführung von Erdgas zu schaffen, errichtete Ruhrgas in der

Folge auf dem Gelände der Steinkohlegas AG ein Forschungs-, Entwicklungs-, und Servicezentrum. Neben Prüfständen für Brennstoffzellen-Heizgeräten, erdgasbetriebenen Fahrzeugmotoren und weiteren Testeinrichtungen, befand sich das zentrale Materiallager der Ruhrgas AG auf dem Gelände. Auch das Ruhrgas-Zentrallabor war hier untergebracht. Neben der Analytik von Gasen und weiteren chemisch/physikalischen Dienstleistungen wurde hier ein schwefelfreies Odorierungsmittel für Erdgas erfunden, das zur Umweltentlastung beiträgt.

Darüber hinaus steht seit 1993 der Hochdruckprüfstand „pigsar“ zur exakten Kalibrierung von Gaszählern in Dorsten für die europäische Gasindustrie zur Verfügung. Auf Grund seiner hohen Qualität wurde er ab 1999 zum „Nationalen Normal der Bundesrepublik Deutschland für Hochdruck-Erdgas“ - vergleichbar dem „Urmeter“ in Paris.

„pigsar“ ist auch heute noch in Dorsten ansässig, das restliche Gelände hat die ehemalige E.ON Ruhrgas AG an die Stadt Dorsten verkauft. Diese möchte dort ein Gewerbegebiet entwickeln.

② Zeche Fürst Leopold

Von 1913 bis 2001 wurde auf der Zeche Fürst Leopold Kohle gefördert. Benannt wurde sie nach Fürst Nikolaus Leopold Joseph Marie zu Salm-Salm, Kaufmann und erbliches Mitglied des preußischen Herrenhauses, der zur Zeit der Gründung der Zeche das Bergregal innehatte, also das Verfügungsrecht über die Bodenschätze besaß. Die lange Betriebszeit und die damit verbundenen immer wieder neuen Anforderungen an die Bauten und technischen Einrichtungen spiegeln sich auch im Bild der Schachanlage. Neben Bauten aus der Gründerzeit stehen moderne Industriegebäude.

Von 1918 bis zur Gründung der Ruhrkohle AG 1968 gehörte die Zeche zum Dortmunder Hoesch-Konzern. Im Rahmen der Nordwanderung des Bergbaus in den 1970er-Jahren entstand durch die Erschließung von Kohlevorkommen im Raum Wulfen das Verbundbergwerk „Fürst Leopold/Wulfen“. Schacht 1 wurde 1975/76 von Gestell- auf Skipförderung umgestellt. Das hierfür errichtete moderne Fördergerüst wurde 2008 abgerissen. Erhalten blieb das historische Fördergerüst über Schacht 2.

1997 erzielte „Fürst Leopold/Wulfen“ mit 2,4 Millionen Tonnen bei etwa 3000 Beschäftigten die höchste Jahresförderung in der Betriebsgeschichte. 1998 erfolgte der Verbund mit der Gelsenkirchener Zeche „Westerholt“ zum Bergwerk „Lippe“. 2001 wurde die Förderung auf „Fürst Leopold“ schließlich eingestellt.



Lohnhalle der Zeche Fürst Leopold.
Foto: RIK/Walter

Heute findet sich auf dem Gelände der ehemaligen Zeche das „CreativQuartier Fürst Leopold“, das neben viel Kunst und Kultur auch verschiedene gastronomische Einrichtungen beherbergt. Dabei wird das Areal mit seinen Gebäuden so genutzt, dass sich vielfach ohne große bauliche Veränderungen der kreative Charme der bergbaulichen Anlagen als Kulisse und Bestandteil der heutigen Nutzung integriert. Das CreativQuartier ist zu einem ganz besonderen Ort geworden und hat sich zu einem Anziehungspunkt entwickelt.

Attraktion der Anlage sind die noch bis 2008 mit Dampf betriebenen Fördermaschinen, eine Zwilling-Tandem-Maschine von 1912 und eine von 1915. Letztere wurde 1972 auf Hochdruckbetrieb mit einer Leistung von 4.420 PS umgebaut. Ende 2011 ging das Fördermaschinenhaus in das Eigentum der Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur über. Zusammen mit der Denkmalstiftung hat hier der Verein für Bergbau-, Industrie- und Sozialgeschichte Dorsten e.V. ein Informations- und Begegnungszentrum errichtet, das im März 2015 mit einem Tag der offenen Tür eröffnet wurde.

Kontakt & Infos

Vier Gas Services GmbH & Co. KG
Halterner Str. 125
46284 Dorsten

TIPP

Die vom Lippeverband betriebene Lippe-Fähre Baldur ist die erste Fähre in der Region seit rund 60 Jahren und weist Radlern und Spaziergängern den Weg übers Wasser. Angetrieben wird die Fähre per Handkurbel - dafür ist das Übersetzen kostenlos. Die Fähre an der Hambachmündung war eng an die Existenz des Bergwerks Baldur gebunden, das bis zum 1. April 1931 förderte. Am 16. Juni 1931 wurde auf der 2. Sohle der Anlage eine untertägige Verbindung mit dem Nachbar-Bergwerk Fürst Leopold hergestellt. Die Schachanlage in Dorsten-Hervest, wo nun die Kohleförderung konzentriert war, führte fortan den Namen Fürst Leopold - Baldur, während am Standort Baldur weiterhin die Kumpel zur Schicht einfuhren.

Kontakt & Infos

Zeche Fürst Leopold
Halterner Straße 105
46284 Dorsten
www.bergbau-dorsten.de
www.creativquartier-fuerst-leopold.de/



Siedlung Fürst
Leopold. Foto:
RIK/Walter

63 Siedlung Fürst Leopold

Als 1910 die Zeche Fürst Leopold gegründet wurde, mangelte es im ländlichen Dorsten - wie auch andernorts - an Arbeitskräften. Mit einer besonders schönen Siedlung wollte die Gewerkschaft Arbeitskräfte anwerben

und so schrieb sie für den Bau der Kolonie einen Wettbewerb aus - ungewöhnlich für eine solche Bauaufgabe in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Was der damals bekannte Architekt Eggeling daraus machte, kann man sich heute noch in Hervest anschauen.

Im Jahr 1912 begannen die Bauarbeiten, unterbrochen vom Krieg wurden sie 1922 fertiggestellt. 720 Wohnungen in vorwiegend anderthalbgeschossigen Häusern entstanden auf dem Gelände. Geringe Baudichte, großzügig bemessene öffentliche Bereiche und Hausgärten machen den Reiz der Siedlung aus. Aber auch die Architektur, die an den Baustil um 1800 erinnert und der Siedlung ein anheimelndes Gepräge verleiht, unterstützt den Eindruck. Zentrum ist ein wohlproportionierter Marktplatz mit Laubengängen. Hier waren nicht nur Wohnungen, sondern auch Geschäfte untergebracht. Ein überhöhtes Torhaus mit Uhr gibt dem Platz einen markanten Akzent.

Nachdem die Hoesch-Wohnungsgesellschaft die Siedlung übernommen hatte, wurde sie 1984 sorgfältig saniert, so dass ihr ursprüngliches Erscheinungsbild erhalten blieb. Für den Marktplatz, heute Brunnenplatz, schuf der Künstler Reinhold Schröder einen Brunnen mit Kleintieren, zu denen die Bergarbeiterfamilien eine besondere Beziehung hatten. Eine in den Boden eingelassene Metallplatte nennt die wichtigste Baudaten und zeigt die Symbole des Bergmanns: Schlägel & Eisen. Heute ist die Siedlung, in der einst nicht nur Bergarbeiterfamilien, sondern auch Familien der Kanalschiffer wohnten, privatisiert.

64 Schleusengruppe Dorsten

Die Dorstener Schleuse liegt an Kilometer 30,36 des Wesel-Datteln-Kanals. Ein Gefälle von neun Metern muss hier überwunden werden. Die Schleuse wird durch die Fernsteuerzentrale in Datteln gesteuert, die elektronisch mit allen Kanalbauwerken verbunden ist. Sie regelt auch den Betrieb der fünf Pumpen im Pumpenhaus. Die große Schleuse wurde 1931 gebaut. Sie hat eine Abmessung von 222 Metern Länge und knapp 12 Metern Breite, die Abladetiefe beträgt 2,80 Meter. Damit konnten früher drei Lastkähne mit einem Schlepper gleichzeitig durchge-

schleust werden. Der Wasserverbrauch bei einer Schleusung beträgt 24.000 Kubikmeter.

1970 wurde eine zusätzliche Schleuse angefügt, sie ist 110 Meter lang und knapp 12 Meter breit. Die Abladetiefe der kleineren Schleuse beträgt ebenfalls 2,80 Meter. Sie hat einen Wasserverbrauch von 12.000 Kubikmetern pro Schleusenvorgang. Eine Doppelschleusung, also ein Schleusenvorgang von unten nach oben und umgekehrt, dauert etwa 50 Minuten. Durchschnittlich werden pro Tag an beiden Schleusen zusammen etwa 90 Schiffe geschleust.

Kontakt & Infos

Siedlung Fürst Leopold
Brunnenplatz
46284 Dorsten

Kontakt & Infos

Schleusengruppe Dorsten
Schleusenstraße
46282 Dorsten



Bahnhof Dorsten.
Foto: RIK/Walter

65 Bahnhof Dorsten

Der in seinem äußeren Erscheinungsbild noch weitgehend im Zustand seiner Erbauung im Jahre 1879 befindliche Bahnhof Dorsten entstand als Inselbahnhof zwischen den Gleisanlagen der früheren Strecken Oberhausen - Dorsten - Rheine - Quakenbrück der Rheinischen Eisenbahn und Gelsenkirchen-Bismarck - Borken - Winterswijk der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn. Dorsten hatte bereits 1874 Bahnanschluss an die Hamburg-Venloer Eisen-

bahn erhalten. Diese von der Köln-Mindener Eisenbahn betriebene „strategische“ Bahn von Haltern zur Festung Wesel erhielt einen Bahnhof am nördlichen Lippeufer.

Mit dem vertraglich als Gemeinschaftsbahnhof geplanten Bahnhof Dorsten war der Ortskern Dorstens nicht nur wesentlich günstiger angebunden, sondern vor allem die wesentlich attraktiveren Ziele im Norden und Süden Dorstens ohne Umweg mit der Bahn erreichbar. Auf der Westseite erstreckten sich die Anlagen der Rheinischen Eisenbahn, großzügig ausgestattet mit acht Gleisen, einer Lokomotivbehandlungsstation und einer Drehscheibe. Östlich des Empfangsgebäudes befand sich der niederländisch-westfälische Bahnhofsteil mit nur vier Gleisen. Von Seiten der Eigentümerin, einer Privatbahn mit hohen niederländischen Kapitalanteilen, war dieses Vorgehen durchaus geschäftstüchtig, weil sämtliche Erweiterungsmaßnahmen zu Lasten der betriebsführenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn gingen. Ursprünglich war die „Nederlands-Westfaalsche Spoorweg Matschappij“ erbaut worden, um die Textilindustrie des Achterhoek um Winterswijk mit Kohle zu versorgen. Als bald entwickelte sich aber auch ein intensiver Verkehr in der Gegenrichtung mit landwirtschaftlichen Gütern zur Versorgung der rasch wachsenden Bevölkerung des Ruhrgebiets. Ab 1890 fuhren Eilgüterzüge mit Gemüse, Fleisch und Milch in den Relationen Borken bzw. Winterswijk und Wanne, von wo aus die Wagen auf verschiedene Bahnhöfe des Reviers verteilt wurden.

Erst nach der Verstaatlichung 1882 wurde im Bahnhof Dorsten eine direkte Gleisverbindung zwischen den beiden Bahnhofsseiten hergestellt. und der Bahnhof bis 1912 in mehreren Bauabschnitten zu einem bedeutenden Knotenpunkt des Güterverkehrs am Nordrand des Ruhrgebiets ausgebaut. Bis heute kann man aber noch anhand der kreuzungsfreien Überführung der Strecken nach Coesfeld und Borken nördlich des Bahnhofs Hervest-Dorsten das getrennte Wirken der einstigen Privatbahnen nachvollziehen. Derzeit laufen Umstrukturierungs- und Baumaßnahmen an Gleisanlagen, Bahnhofsumfeld und Bahnhofsgebäude zum „Bürgerbahnhof Dorsten“.



Gahlenscher Kohlenweg. Foto: RIK/Budde

66 Gahlenscher Kohlenweg

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

Die Ortschaft war Endpunkt des Gahlenschen Kohlenweges bzw. 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.

Kontakt & Infos

Bahnhof Dorsten
Vestische Allee 14
46282 Dorsten
<http://wirmachenmitte.de/projekte/soziales-miteinander/umbau-und-umnutzung-des-denkmalgeschuetzten-bahnhofsgebaeudes/>

Kontakt & Infos

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



Wasserwerk Dorsten-Holsterhausen.
Foto: RIK/Budde

67 Wasserwerk Dorsten-Holsterhausen

Die Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft (RWW) errichtete ihr Werk Mitte der 1920er-Jahre im unteren Lippetal zwischen den Ortschaften Dorsten und Schermbeck. Nach der erfolgreichen Durchführung von 60 Probebohrungen bis in 200 Meter Tiefe, nahm es 1927 die Trinkwasserförderung auf. Im Gegensatz zu den von der RWW damals bereits betriebenen Ruhrwasserwerken in Mülheim war dieses Wasserwerk wegen der ungewöhnlich günstigen hydrogeologischen Voraussetzungen in der Lage, ausschließlich natürliches Grundwasser für die Trinkwasserversorgung zu verwenden.

Kontakt & Infos

RWW-Wasserwerk
Dorsten-Holsterhausen
Am Kreskenhof 66
46284 Dorsten

Niederschlagswasser, das in den im westlichen Münsterland verbreiteten „Halte-Sanden“ versickerte, sammelte sich im Lippetal unter einer bis zu 60 Meter mächtigen schützenden Mergelschicht – dem sogenannten Bottroper Mergel – als Grundwasser an, das durch Tiefbohrungen erschlossen werden konnte.

Die erste Modernisierung des Wasserwerks Holsterhausen wurde Ende der 1960er-Jahre durchgeführt. RWW entschloss sich, die alten Aufbereitungsanlagen zu erneuern und das bis dahin dampfbetriebene Werk auf Elektrobetrieb umzustellen. Außerdem wurden wegen der ständig ansteigenden Nachfrage nach qualitativ hochwertigem Trinkwasser die Wassergewinnungsanlagen erweitert.

Zu der aus 47 Tiefbrunnen bestehenden Brunnengalerie Holsterhausen kam in den 1970er-Jahren die neue Galerie Üfter Mark mit weiteren 17 Tiefbrunnen hinzu. Eine umfangreiche Modernisierung des Werkes wurde zuletzt in den Jahren 1991 bis 1993 durchgeführt. Die Enteisungsanlage wurde erneuert, ein Wasserbehälter sowie ein modernes Sozialgebäude mit Schaltwarte, Konferenz- und Ausstellungsräumen wurden errichtet. Für die regelmäßig anfallenden Spülwässer wurden neue Absetzbecken gebaut.

2002 wurden im Wasserwerk Holsterhausen insgesamt 24,4 Millionen Kubikmeter Grundwasser gefördert und aufbereitet. Es stellt damit heute neben den Ruhrwasserwerken in Mülheim-Styrum einen wichtigen Eckpfeiler des Versorgungssystems der RWW für über 350.000 Menschen im westlichen Ruhrgebiet dar.

68 Tüshaus Mühle

Wie kaum ein anderes technisches Kulturdenkmal am Rande des nördlichen Ruhrgebiets verdeutlicht die Geschichte dieser Wassermühle den wirtschaftlichen Wandel der letzten 400 Jahre. 1615 wird der Bau einer Walkmühle an dieser Stelle erstmals urkundlich erwähnt. Es muss allerdings bereits ein Vorgängergebäude existiert haben, denn die Mühle wurde auf alten Fundamenten errichtet.

Ein Unternehmer namens Tuschhaus pachtete die Mühle von den Besitzern, den Herren von Lembeck. In der Mühle wurden fortan Wollstoffe in einem Hammerwerk gewalkt, bevor sie in die Weiterverarbeitung gingen. Grundlage des regionalen Textilgewerbes war die Schafhaltung auf den ausgedehnten Heideflächen der Umgebung.

Doch spätestens im 19. Jahrhundert war mit diesem Gewerbe Schluss. 1880 wurden zum letzten Mal Stoffe in der Mühle gewalkt. Die Heide- und Moorflächen waren inzwischen kultiviert und in Ackerland und Weiden umgewandelt worden. Getreide und Ölsaaten wurden jetzt wichtige Produkte, so dass die Mühle seit 1752 zusätzlich für Ölsaaten genutzt wurde. 1890 baute Heinrich Tüshaus das Dachgeschoss aus und instal-



Die Tüshaus Mühle.
Foto: Förderverein Kulturdenkmal Tüshaus Mühle

lierte zwei Mahlgänge für Getreide. Zugleich investierte er in eine Francis-Turbine, die die Leistung des Betriebs erheblich steigerte. Um 1900 brach ein neues Zeitalter an, die elektrische Energie hielt Einzug. 1908 wurde ein Generator mit einer Leistung von 22 kVA eingebaut. Er erzeugte nicht nur Strom für die Beleuchtung der Mühle und des nahen Müllerhauses – damals auf dem Lande noch eine kleine Sensation – sondern lieferte auch Elektroenergie für den Tüshaus Gutshof und dessen Brennerei.

Kontakt & Infos

Tüshaus Mühle Deuten
Weseler Straße 433
46286 Dorsten
www.tueshaus-muehle.de



Menting Lehm bau.
Foto: RIK/Budde

69 Menting Lehm bau

Die Ziegelherstellung hat in Schermbeck eine jahrhundertlange Tradition. Wann allerdings in Schermbeck die ersten Ziegeleien oder familiären Handwerksbetriebe für die Ziegelproduktion entstanden, ist nicht genau bekannt. Alte Straßen- und Flurnamen, wie zum Beispiel „Pfannhüttenstraße“ geben aber Hinweise auf das frühe Vorhandensein dieses Gewerbes. Urkundlich belegt ist das Ziegeleiwesen in Schermbeck seit dem 17. Jahrhundert.

Für die Herstellung der Ziegel wurden zunächst entweder Feldbrandöfen in der Nähe

von geeigneten Lehm- oder Tonvorkommen oder für die Mauerziegelherstellung in der Nähe der Bauobjekte errichtet. Für die Dachziegelherstellung benutzte man stets einen stationären Brennofen, der in der Nähe zum Wohnhaus des „Pannenbäckers“ stand.

An der Westricher Straße im Ortsteil Overbeck befand sich die älteste in Schermbeck noch existierende Ziegel- und Tonwarenproduktionsstätte, die Firma Menting. Sie wurde im Jahre 1822 für die Herstellung von Feldbrandsteinen errichtet. Seit 1837 wurden Tondachziegel und Drainagerohre gefertigt; außerdem ist bis 1888 eine Töpferei betrieben worden.

Die moderne Falzziegelherstellung begann um 1870 und ergänzte die bereits vorhandene Produktionspalette. Dachziegel hat man bis 1960 produziert, später Backöfen, Kabelabdeckhauben, Weinlager- und Ornamentsteine, Topfpflanzkübel, Wandheizungssysteme und vieles mehr gefertigt. Seit 1983 baute die Firma auch Naturteichanlagen aus Ton. Später arbeitete sie auch im Bereich der baubiologischen Beratung und war Mitveranstalter von Seminaren und Workshops. Ende 2016 hat die siebte Generation der Familie den Betrieb eingestellt und das Gelände verkauft.

Kontakt & Infos

Menting Lehm bau
Westricher Straße 62a
46514 Schermbeck



Dachziegelwerke
Nelskamp. Foto:
RIK/Budde

70 Dachziegelwerke Nelskamp

Mit etwa 12 Millionen Tondachziegeln jährlich ist die Firma Nelskamp das einzige noch produzierende Ziegelwerk in Schermbeck. Die Produktionsstätte mit Hauptverwaltung am Waldweg ist eine von sechs Standorten in der Bundesrepublik Deutschland. Das Werk verfügt über leistungsfähige, computergesteuerte Tunnelöfen. Zurzeit werden drei Tonziegelmodelle – Doppel-falz-, Rheinland- und Flachdachziegel – in fünf verschiedenen Oberflächenfarben mit entsprechendem Zubehör gefertigt.

Auch diese Produktionsstätte verfügt über eine sehr lange Tradition. Bereits 1870 zog Heinrich Nelskamp nach Schermbeck, um in dem damaligen Ziegelwerk „J.B. Prinz und

Sohn zu Schermbeck b. Wesel“ zu arbeiten. Im Laufe der Zeit nahm er die Stellung eines Ziegelmeisters ein, die nach heutigem Sprachgebrauch der eines Prokuristen gleichkam. Sein Sohn Johann Nelskamp, wie der Vater ebenfalls Ziegelmeister, führte mit seinen Brüdern Heinrich, Karl, Hubert und Franz die Familientradition fort und errichtete 1926 ein Tonfalzziegelwerk an der Overbecker Straße in Schermbeck.

1970 erwarb die Firma Nelskamp die am Waldweg gelegenen Produktionsanlagen der 1902 gegründeten „Schermbecker Thon- & Falzziegelwerke AG“. Die Produktion wurde sodann auf diese Betriebsstätte verlagert, das Werk an der Overbecker Straße stillgelegt. Ein Teil der Ziegelei-Anlagen ist allerdings an dieser Stelle noch vorhanden.

Kontakt & Infos

Dachziegelwerke Nelskamp GmbH
Waldweg 6
46514 Schermbeck

TIPP

Das Werk Gartrop der Dachziegelwerke Nelskamp befindet sich unmittelbar südlich des Wesel-Datteln-Kanals an der Gahlener Straße im Gartroper Busch auf Hünxer Gemeindegebiet. Die ehemaligen Tongruben werden heute als Mülldeponien genutzt.

71 Lippe-Treidlerdorf Krudenburg

Die Geschichte Krudenburgs ist eng mit der Lippeschiffahrt verbunden. In den 20er-Jahren des 19. Jahrhunderts wurden zwischen Wesel und Hamm mehrere Lippeschleusen gebaut, um die Schifffahrt rentabler zu machen. Entlang des Flusses gab es künstlich angelegte Uferwege, die Treidel- oder Leinpfade, über die von Knechten geführte Pferde die Schiffe zogen. In Krudenburg gab es einen Überwinterungshafen für die Lippeschiffe.

Heute ist Krudenburg ein ruhiges und verträumtes Dorf mit einem Hauch vom damaligen Fischerdorf und einigen wenigen Erinnerungen an die vergangene Zeit. Der historische Ortskern wurde liebevoll restauriert und steht komplett unter Denkmalschutz. Nicht umsonst hat die Ortschaft Krudenburg im Bundeswettbewerb „Unser Dorf soll schöner werden“ die Bronzemedaille und im Landeswettbewerb sogar die Goldmedaille errungen.

Lippe-Treidlerdorf Krudenburg,
Foto: RIK/Budde



Flugplatz Schwarze Heide. Foto: RIK/Budde

72 Flugplatz Schwarze Heide

Seit 1996 ist es den fünf Betreibern, den Städten Bottrop, Dinslaken und Voerde sowie dem Kreis Wesel und der Gemeinde Hünxe gelungen, den Flugplatz Schwarze Heide mit umfangreichen Investitionen zu einem modernen Verkehrslandeplatz auszubauen, der auch dem Geschäftsverkehr zur Verfügung steht. Der Flugplatz ist auch beliebtes Ziel von Erholungssuchenden wegen der guten Wandermöglichkeiten durch Wald und Feld im Umkreis. Nach dem Spaziergang kann man sich mit Getränken und internationaler Küche im Restaurant des Flugplatzes stärken. Im Sommer ist auch ein Biergarten geöffnet.

Spektakuläre Flugmanöver gibt es bisweilen im Rahmen von Motorkunstflug-Veranstaltungen zu sehen. Ein besonderes Angebot des Flugplatzes sind die Rundflüge, die eine gute Gelegenheit bieten, einen anderen Blick auf das Ruhrgebiet, das südliche Münsterland oder den Niederrhein zu werfen. Hierbei kann zwischen Segelflugzeug, einem nostalgischen Doppeldecker oder einem kleinen einmotorigen Sportflugzeug gewählt werden. Wer nicht mitfliegen will, der hat vor Ort auch die Möglichkeit selber fliegen zu lernen. Die Flugschulen der Schwarzen Heide bieten Segelflug, Motorsegelflug und Motorflug an.

Kontakt & Infos

Lippe-Treidlerdorf Krudenburg
Brückenweg/ Dorfstraße
46569 Hünxe

Kontakt & Infos

Flugplatzgesellschaft
Schwarze Heide mbH
Schwarze Heide 35
46569 Hünxe
www.schwarze-heide.com

73 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 / Em-
melsumer Straße
46562 Voerde
www.voerde.de/schleuse

TIPP

Ladestelle der Solvay-Salz Rheinberg-Ossenberg (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.

74 Ehemaliger Lippehafen Wesel

Nur noch eine alte Hafenummauer 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 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 1951 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

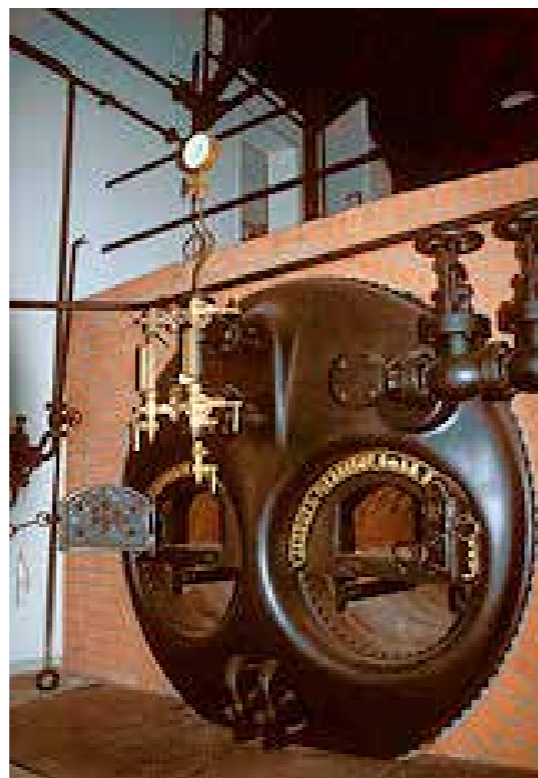
Ehemaliger Lippehafen Wesel
Am Lippehafen
46485 Wesel

75 Altes Wasserwerk Wesel

Das „Alte Wasserwerk“ der Stadt Wesel ist seit 1983 ein technisches Denkmal und zählt zu den schönsten und ältesten erhaltenen mit Dampf betriebenen Anlagen seiner Art in Deutschland. Dem Besucher vermittelt das Wasserwerk heute ein umfassendes Bild der Wasserversorgung der Stadt Wesel von 1886 bis 1956.

Die alte Pumpstation wurde 1886 in Betrieb genommen und 1903 beträchtlich erweitert. In den Lippewiesen befinden sich die Brunnen, aus denen das uferfiltrierte Wasser aus der Lippe gefördert wurde. Dampf betriebene Kolbenpumpen saugten das Wasser an und drückten es in das Leitungsnetz. Der Wasserturm in der Stadt diente als Speicher und sorgte zugleich für den nötigen Druck in den Leitungsrohren. 1924 wurden die ersten elektrisch betriebenen Pumpen installiert. Wegen der zunehmenden Verschmutzung der Lippe musste ab 1938 das Wasser gechlort werden. Im selben Jahr wurde ein Gasmotor zum Antrieb einer Kreiselpumpe eingebaut. Neben Dampf und Elektrizität stand nunmehr auch Gas als dritte Antriebsenergie zur Verfügung. Der Dampfbetrieb wurde 1947 eingestellt. Nach der Inbetriebnahme des Wasserwerkes II im nahegelegenen Bagelwald legte man 1956 das Alte Wasserwerk still.

Seit 1986 steht das Alte Wasserwerk Besuchern als Museum offen. Sämtliche bau-



lichen und maschinellen Anlagen, die noch unmittelbar vor der Stilllegung in Betrieb waren, sind vollständig erhalten und können heute nach aufwändiger Restaurierung besichtigt werden, unter anderem ein gemauerter Schachtbrunnen (1886), Dampfkessel und zweizylindrige Dampf-pumpenanlage (1903) – zu Vorführzwecken mit Druckluft betrieben, Elektro-Kreiselpumpe mit durch Wasserdruck gesteuertem Anlasser (1924) und so weiter.

Altes Wasserwerk Wesel. Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Altes Wasserwerk an der Lippe
Fusternberger Straße 90
46485 Wesel
www.stadtwerke-wesel.de
www.wesel-tourismus.de/mark/themen/kultur-aldes-wasserwerk/

76 Wasserturm Wesel

Der inmitten der Innenstadt 1886 errichtete Wasserturm kann auf eine bewegte Geschichte zurückblicken. Die technische und architektonische Planung oblag dem damals 36 Jahre jungen Professor Otto Intze, einem bekannten Wasserbau-Ingenieur, der neben vielen anderen auch den Stützbodenbehälter des Weseler Wasserturms konstruierte. 1923/24 wurde anstelle eines ursprünglich geplanten zweiten Wasserturms aus Kostengründen ein zweiter Behälter auf Stahlstützen unterhalb des ursprünglichen Behälters eingebaut und damit ein technisches Kuriosum geschaffen. In den Jahren 1933/34 wurde dann das konische Turmmauerwerk mit einer zylindrischen Ummantelung versehen, was zusätzliche Stabilität verschaffte.

Der Turm stand so bis zum Inferno des 16. Februar 1945, das die gesamte Stadt Wesel in Schutt und Asche versenkte. Nur ein Stumpf blieb übrig. 1947 wurde der untere, inzwischen wiederhergestellte Wasserbehälter mit 400 Kubikmetern Inhalt wieder in Betrieb genommen, 1951 auch der obere Stützbodenbehälter mit 600 Kubikmetern Inhalt nach Professor Intze. Für schmückendes Beiwerk hatte man weder Geld noch Zeit. So wurde aus dem ehemals reich verzierten Turmkopf ein schlichter Neubau mit schmalen hohen Fenstern; anstelle der Zinnen ein Rundgeländer, darüber ein leicht geneigtes Dach, das wie ein Hut auf den Be-trachter wirkt. Und so steht er heute noch. Als er 1979 außer Betrieb genommen wurde, hatte er – abgesehen von kriegsbedingten Unterbrechungen – 93 Jahre seine Aufgabe als wichtiges Glied in der Wasserversorgung Wesels erfüllt. Seit 1987 ist der Wasserturm technisches Denkmal. Unter dem Motto „Kunst im Turm“ werden seit 1991 wechselnde Ausstellungen durchgeführt.



Wasserturm Wesel.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Wasserturm Wesel
Brandstraße 44
46483 Wesel
www.wesel-tourismus.de/mark/themen/kultur-wasserturm/



Rheinbrücke Wesel.
Foto: RIK/Budde

77 Rheinbrücke Wesel

Malerisch wirkt die Ruine der Weseler Eisenbahnbrücke besonders an sonnigen Spätnachmittagen, wenn sie vom Weseler Ufer aus ein Blickfang in der Niederrheinlandschaft ist. So lässt sich leicht vergessen, welche verkehrs-, handelspolitische und vor allem militärtechnische Erwartungen zwischen 1872 und 1874 zum Bau dieser nördlichsten deutschen Eisenbahnbrücke über den Rhein geführt haben. Ursprünglich bestand sie aus über 100 Landpfeilern, die sich zum allergrößten Teil auf dem überschwemmungsgefährdeten westlichen Stromvorland befanden, sowie drei Strompfeilern, mit denen der Rhein überbrückt wurde. Mit ihren 1950 Metern Länge war sie die längste Rheinbrücke und bis 1913 die längste Brücke Deutschlands. Im Jahre 1927 ersetzte man die Bögen über dem Strom durch eine neue Stahlkonstruktion mit nur einem Strompfeiler, um die Öffnungen für die Schifffahrt zu erweitern. Am 10. März 1945 wurde die Brücke von deutschen Truppen nach dem Rückzug auf das rechte Rheinufer gesprengt. Ein Wiederaufbau scheiterte an der mangelnden Wirt-

schaftlichkeit der Strecke. 1968 wurde der in der Strommitte stehende Pfeiler entfernt.

Bereits im Jahre 1863 entstand in Frankreich der Plan, eine durchgehende Bahnverbindung von Paris nach Hamburg zu bauen. Militärstrategische Überlegungen gaben den Ausschlag für die Streckenführung über Wesel und die angrenzenden damals noch völlig unerschlossenen Heidegebiete. Wesel war Garnisonsstadt, und die Verknüpfung eines schnellen Transportmittels versprach militärische Vorteile durch größere Beweglichkeit der Truppen. Außerdem konnte die Garnison für den Schutz der Brücke sorgen. Die Nutzung bereits fertiggestellter Rheinbrücken (Düsseldorf, Köln) beim Aufmarsch gegen Frankreich im deutsch-französischen Krieg führte folgerichtig dazu, dass die Genehmigungsverfahren für die Rheinbrücken in Rheinhausen und Wesel schneller abgewickelt wurden. Um gleichzeitig eine Verbindung zum Ruhrgebiet herzustellen, wurde von Haltern nach Essen eine Stichbahn gebaut, die heute als wichtige Hauptstrecke zwischen dem Ruhrgebiet, Bremen und Hamburg dient.

Kontakt & Infos

Rheinbrücke Wesel
Rheinpromenade
46483 Wesel

Perricher Weg / Im Hamm
46487 Wesel

TIPP

Der Historische Schienenverkehr Wesel e.V. bietet mit historischen Fahrzeugen an bestimmten Tagen und auf Bestellung Fahrten auf den Strecken vom Bahnhof Wesel zur Rheinpromenade sowie Richtung Osten zum Alten Wasserwerk und zum Bahnhof „Hohe Mark“ an. Beide genannten Strecken waren bis zur Zerstörung der Weseler Eisenbahn-Rheinbrücke Teile der Hamburg-Venloer Bahn. Mit wachsendem Erfolg werden seit mehreren Jahren auch Tagesfahrten zu touristischen Zielen im Umkreis von bis zu 150 Kilometern veranstaltet, dies ist sicher für Züge aus zweiaxigen Plattformpersonenwagen eine Rarität. www.hsw-wesel.de

78 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- bzw. Motorschleppern gezogene Frachtschiffe bis hin zu Selbstfahrern benutzten den Hafen, an Bord die verschiedensten Güter. Umgeschlagen wurde 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.



Städtischer Rheinhafen Wesel. Foto: RIK/Budde

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 Personenschifffahrt macht Wesel auch zum Haltepunkt für Ausflugsschiffe.

Kontakt & Infos

Stadthafen Wesel
Hafenstraße 30
46483 Wesel
www.deltaport.de/

79 LVR-Niederrheinmuseum Wesel

Am 18. März 2018 eröffnete das neue LVR-Niederrheinmuseum Wesel (früher: Preußen-Museum) nach einer fast dreijährigen Sanierungsphase mit der Sonderausstellung „Wesel und die Niederrheinlande. Schätze, die Geschichte(n) erzählen“ neu. Das Museum wird als niederrheinisches Regionalmuseum neu konzipiert, die neue Dauerausstellung des neuen Hauses wird voraussichtlich ab 2022 zu sehen sein. Das LVR-Niederrheinmuseum Wesel hat seinen Platz im früheren Körnermagazin (Getreidemagazin) der Weseler Festungszitadelle gefunden. Das Körnermagazin wurde in den 30er-Jahren des 19. Jahrhunderts errichtet. Nur das Kellergeschoss weist noch die alte Gewölbeglie-



rung auf, während die zwei oberen Geschosse nach dem 2. Weltkrieg stark verändert und jetzt im Ausstellungsbereich zu großflächigen Raumeinheiten umgestaltet wurden.

Preußen-Museum.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

LVR-Niederrheinmuseum Wesel
An der Zitadelle 14-20
46483 Wesel
www.niederrheinmuseum-wesel.lvr.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