

A black and white photograph of industrial machinery, featuring large vertical pipes, valves, and complex piping systems. The scene is brightly lit, possibly from overhead windows.

TR

Geschichte und Gegenwart der Ruhr

A black and white photograph of industrial machinery, showing various mechanical components, pipes, and structural elements. The lighting is more dramatic, with strong shadows.

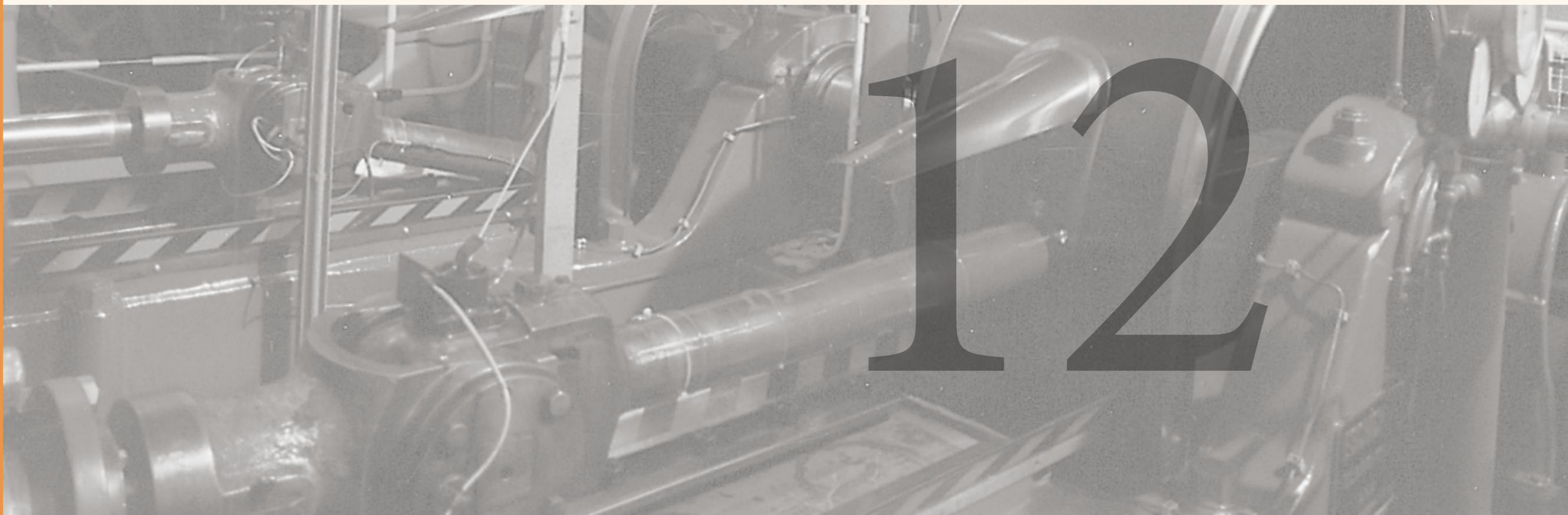
12



TR

Themenroute 12

Geschichte und Gegenwart der Ruhr



12

Inhalt

Vor- und frühindustrielle Zeit	6	Standorte der Themenroute 12			
Textil- und Lederindustrie	7	Ruhrquelle	20	Villa Friedrich Lohmann sen.	58
Steinkohleabbau	8	Besucherbergwerk		Villa Gustav Lohmann	59
Eisen, Stahl und Maschinenbau	9	Ramsbeck	21	Villa Friedrich Lohmann jun.	60
Schifffahrt auf der Ruhr	10	Hennetalsperre	22	Villa Albert Lohmann	61
Eisenbahn im Ruhrtal	12	Biggetalsperre	23	Haus Berger	62
Wasserkraft	13	Möhnetalsperre	24	Verbund-Wasserwerk Witten	63
Wasserwirtschaft	14	Sorpetalsperre	25	Edelstahlwerk Witten	64
Kulturlandschaft Ruhr	16	Laufwasserkraftwerk Wickede	26	Ruhrschleuse Herbede	65
Freizeit und Erholung	17	Laufwasserkraftwerk Warmen	27	Privatbrennerei	
Natur	18	Laufwasserkraftwerk Schwitten	28	Sonnenschein	66
		Wasserwerk Warmen	29	Edelstahlfabrik Lohmann	67
		Obere Ruhrtalbahn	30	Kemnader See	68
		Kettenschmiedemuseum	31	Brückenwärterhaus und Lake-Brücke	69
		Informationszentrum		Schleuse Blankenstein und Wasserwerk	
		aqua publik	32	Stiepel	70
		Rohrmeisterei Schwerte	33	Stanzwerk	71
		Ruhrflutbrücke Schwerte-Ergste	34	Stadtmuseum Hattingen	72
		Pumpwerk Westhofen	35	Henrichshütte Hattingen	74
		Buschmühle	36	Ruhrtalbahn	76
		Hohensyburg	37	Birschel-Mühle	77
		Pumpspeicherkraftwerk		Haus Weile und	
		Koepchenwerk	38	Gahlener Kohlenweg	78
		Hengsteysee	40	Leinpfad unterhalb	
		Energiewirtschaftlicher Wanderweg		des Isenbergs	79
		Herdecke	41	Winzer Ruhrbogen	80
		Ruhrviadukt Herdecke	42	Schwimmbrücke Dahlhausen	82
		Burg Wetter	43	Schleuse Dahlhausen	83
		Kraftwerk Harkort	44	Bergbauwanderweg Dahlhausen	84
		Gemeinschaftswasserwerk		Eisenbahnmuseum Bochum	85
		Volmarstein	45	Bahnhof Dahlhausen	86
		Villa Bönnhoff	46	Villa Vogelsang	87
		Haus Schede	47	Horster Mühle	88
		Schlebuscher Erbstollen	48	Schleuse Horst	89
		Wasserturm Bommerholz	49	Zeche Wohlverwahrt	90
		Berger-Denkmal	50	Holteyer Hafen	91
		Wasserkraftwerk Hohenstein	51	Dinnendahl'sche Fabrik	92
		Ruhrviadukt Witten	52	Historische Kläranlage	
		Stahlhammer Bommern	53	Rellinghausen	93
		Gruben- und Feldbahnmuseum		Zeche Heinrich	94
		Zeche Theresia	54	Bahnhof Kupferdreh und Museumsbahn	95
		Zeche Nachtigall	55	Kulturlandschaft Deilbachtal	97
		Kohlenniederlage Nachtigall		Baldeneysee	100
		und Nachtigallbrücke	57	Zeche Carl Funke	102
				Villa Hügel	103
				Villa Werden	105
				Neukircher Schleuse	106
				Abtei Werden	107
				Papiermühlenschleuse	108
				Kettwiger Stausee	109
				Laufwasserkraftwerk und Schleuse	
				Kettwig	110
				Scheidt'sche Hallen	111
				Eisenbahnbrücke Kettwig	112
				Schloss Landsberg	113
				Kloster Saarn	114
				Leder- und Gerbermuseum	115
				Villa Joseph Thyssen	116
				Textilfabrik J. Caspar Troost	117
				Ruhrschleuse und	
				Wasserbahnhof Mülheim	118
				Laufwasserkraftwerk	
				Kahlenberg	119
				RWW-Hauptverwaltung	120
				Stadt-Viadukt und	
				Ruhrbrücke Mülheim	121
				Ringlokschuppen und Camera Obscura	122
				Mannesmannröhren-Werke	124
				Friedrich Wilhelms-Hütte	125
				Aquarius Wassermuseum	126
				Rhein-Ruhr-Hafen Mülheim	128
				Wasserkraftwerk Raffelberg	129
				Solbad Raffelberg	130
				Ruhrschleuse und Ruhrwehr Duisburg	131
				Innenhafen Duisburg	132
				Museum der	
				Deutschen Binnenschifffahrt	134
				Haniel Museum	135
				Rheinorange	136
				Impressum	138
				Der Autor	138



Die Sorpetalsperre.

Foto: Ruhrverband

Einleitung

Die Ruhr gehört zu den Flüssen, die bis heute Leben und Werden der Menschen an ihren Ufern vielfach beeinflusst haben, die Landschaft und Bewohner prägten, die einer Region einen Namen gaben.

An der Ruhr wurden schon im frühen Mittelalter Wehranlagen und Burgen gebaut, gab es bedeutende Klöster und Schlösser. Seit der frühindustriellen Zeit siedelten sich die verschiedensten Handwerke und Fertigungen an, blühte der Handel begünstigt durch die durchgehende Schiffbarmachung der Ruhr.

Mit der industriellen Revolution kamen Fabriken, Tiefbauzechen, Kraftwerke und Eisenbahnverbindungen hinzu, die die Flusslandschaft stark veränderten und neue Herausforderungen stellten.

Industrie und Städte mussten mit Wasser versorgt werden, die Abwässer entsorgt und wieder aufbereitet werden. Kläranlagen, Stauseen und Talsperren wurden gebaut um eine saubere und kontinuierliche Wasserversorgung des Ruhrgebiets sicherzustellen. Auch als Spender für regenerative Energie

spielt die Ruhr bis heute eine wichtige Rolle, wie es die zahlreichen Wasserkraftwerke an vielen Stellen des Flusses bezeugen.

Wer sich auf die Tour „Von der Quelle bis zur Mündung“ begibt, sei es zu Fuß, mit dem Fahrrad oder per Schiff, wird sich dem einzigartigen Reiz dieser Flusslandschaft nicht entziehen können.

Vor- und frühindustrielle Zeit

Heute ist das Ruhrtal die „grüne Lunge des Reviers“ und ein beliebtes Ausflugsziel. Aber nicht nur landschaftliche Reize faszinieren den Besucher, er kann sich auf Spurensuche begeben, die ihn in die Zeit der Industrialisierung und an einigen Orten sogar noch weiter in die Vergangenheit führt.

Die Ruhr, eingebettet in viele steile Talhänge, stellte schon immer ein natürliches Hindernis dar. Um die Flussübergänge der Handelsstraßen zwischen dem Bergischen Land im Süden und der Hellwegzone im Norden zu sichern, entstanden an den Hängen des

Ruhrtals zahlreiche Burgen und Adelssitze. Zu den bedeutendsten noch erhaltenen Befestigungsanlagen gehört Schloss Broich in Mülheim, das Ende des 9. Jahrhunderts als Sperrfort gegen die Raubzüge der Wikinger gebaut wurde. Heute noch genutzt oder als Ruinen erhalten sind unter anderen in Dortmund die Hohensyburg, die Burgen Wetter und Hardenstein, das Haus Herbede in Witten sowie die Burg Blankenstein und die Isenburg. Das bereits im 9. Jahrhundert nachweisbare Gut Schede diente ab dem 18. Jahrhundert der Familie Harkort als Wohnsitz. Die Grabstätte des bedeutenden Industriepioniers Friedrich Harkort (1793-1880) befindet sich heute immer noch auf dem Areal von Haus Schede in Herdecke.

Frühnezeitliche Bauwerke der Kirchengeschichte mit weit bis in das Mittelalter reichende Tradition finden sich in Mülheim Saarn und in Essen Werden. Das Kloster Saarn des Zisterzienserordens spielte nicht nur eine wesentliche Rolle bei der Besiedlung und Kultivierung der Region, sondern war nach der Säkularisation auch Ausgangspunkt gewerblicher Produktion. Bis 1862 diente es als Produktionsstätte für königlich preußische Gewehre, danach wurde es Sitz einer Tapetenfabrik.

Als Keimzelle von (Essen) Werden lässt sich die 799 von dem friesischen Missionar Liudger gegründete Benediktinerabtei bezeichnen. Nicht nur bei der Entwicklung des heutigen Stadtteils spielte die Abtei eine entscheidende Rolle; als Grundbesitzer stand ihr das Verfügungsrecht über die Bodenschätze zu und sie war außerdem beim Abbau an den Einnahmen beteiligt (Kohlezehnt). Auch beim Schleusenbau im Zusammenhang mit der Schiffbarmachung der Ruhr gegen Ende des 18. Jahrhunderts war die Abtei initiativ.

Bereits vor der industriellen Revolution waren im Ruhrtal die verschiedensten Handwerke und Fertigungen angesiedelt, zu deren Betrieb Wasser oder Wasserkraft notwendig waren. Ein Ort, der sehr günstige naturräumliche Voraussetzungen für unterschiedliche vor- und frühindustrielle Gewerbezweige bot, war das Deilbachtal in Essen Kupferdreh, das sich heute als Museumslandschaft

Behrensraum
im Haus Schede
Quelle: Bildarchiv Marburg

präsentiert. Der Deilbach mit seiner hohen Fließgeschwindigkeit im Mündungsbereich zur Ruhr eignete sich in hervorragender Weise zum Antrieb von Wasserrädern für Mühlen und Hammerwerke. Kernobjekte des sehenswerten Museums Ensembles sind die Deiler Kornmühle als älteste noch erhaltene Wassermühle auf Essener Stadtgebiet, der noch am originalen Standort befindliche Deiler Eisenhammer sowie der bereits um 1550 gegründete Kupferhammer.

Textil- und Lederindustrie

Über viele Generationen wirtschaftlich bedeutsam war das Textilgewerbe in den ehemals selbstständigen Ortschaften (Essen) Werden und (Essen) Kettwig. Tuchfabrikanten ließen wegen der besseren Transportanbindung an die Schifffahrt ihre Fabrikgebäude direkt an der Ruhr errichten. In Werden eröffnete 1757 eine erste Tuchfabrik, 1858 gab es bereits neun solcher Betriebe, außerdem fünf Wollspinnereien und Seidenweberei in Heimarbeit. In der Werdener Altstadt existieren in den kleinen Gassen immer noch Weberhäuser mit unterschiedlichen Geschosshöhen. Auf den höheren Etagen waren Webstühle untergebracht. Straßennamen wie Leinewebergasse erinnern heute noch an diese Tradition. Nach dem Zweiten Weltkrieg war die deutsche Textilproduktion zunehmend nicht mehr konkurrenzfähig. In Werden endete die Textilproduktion 1964 mit der Schließung der Werdener Feintuchwerke AG.

Seit dem 15. Jahrhundert ist auch in Kettwig das Textilgewerbe nachweisbar. Heute noch prägen die ehemaligen Weberhäuser und Untermervillen das Stadtbild. Die Scheidt-



schen Hallen, früher imposante Tuchfabrik der Familie Scheidt, heute Standort von Luxuswohnungen, beherrschen zusammen mit der im 19. Jahrhundert erbauten klassizistischen Villa von Julius Scheidt immer noch das Panorama am Kettwiger Ruhrufer.

In Mülheim entwickelte sich ab Mitte des 17. Jahrhunderts die Lederherstellung zu einem bedeutsamen Wirtschaftsfaktor und machte die Stadt weltbekannt. Vor Beginn der Industrialisierung belieferten die Gerber fast ausschließlich den lokalen Markt mit Leder für den täglichen Bedarf, also Schuhleder und Zaumleder für die Zugtiere der Bauern. Als die Gerbereien im späten 19. Jahrhundert zu Fabriken wurden und ihr Wasserbedarf enorm anstieg, siedelte sich die Lederindustrie direkt am Ruhrufer an. Durch die Industrialisierung im Ruhrgebiet war die Nachfrage nach Leder mit den herkömmlichen handwerklichen Produktionsmethoden nicht mehr zu bewältigen. Ein „Lederboom“ entstand, nachdem riesige Mengen an Geschirrlleder für die Pferde gebraucht wurden, die die Kohlenschiffe zogen. Auch im Bergbau gab es eine große Nachfrage. Sitzleder, Schürzen und Transportbänder wurden gebraucht. Die Eisen- und Hüttenindustrie benötigte Schutzkleidung für ihre Hochofenarbeiter. Die Dampfmaschinen übertrugen ihre Kraft auf die Maschinen in den Fabriken durch lederne Transmissionsriemen.

Zwischen 1850 und 1924 stieg die Zahl der Leder verarbeitenden Betriebe von zehn auf

54 an. Mit dem Rückgang der industriellen Produktion verschwand auch die einst so bedeutende Lederbranche, nachdem sie zwischenzeitlich noch einmal enorm von der Kriegswirtschaft profitiert hatte. Einst waren es bedeutende Namen in Mülheim: Rühl, Coupienne, Möhlenbeck, Hammann, Lindgens oder Abel. Die Firma Lindgens, 1861 bis 1994 Familienbetrieb, ist heute die einzige noch existierende Lederfabrik in Mülheim. Als Teil eines internationalen Konzerns ist sie Zulieferer für die Automobilindustrie. In der ehemaligen Lederfabrik Abel wurde 2003 das Leder und Gerbermuseum eröffnet. Das interaktive Museum zeigt Lederprodukte vom Sattel bis zur Pickelhaube, Werkzeuge, industrielle Abläufe und Familiengeschichten.

Steinkohleabbau

Der Abbau von Steinkohle an der Ruhr reicht bis weit in das Mittelalter zurück. Im Süden des Reviers trat die Steinkohle an den steilen Abhängen zum Flussufer hin direkt zutage und konnte daher zunächst im Tagebau gewonnen werden. Bereits früh entwickelten sich „Gewerkschaften“, die genossenschaftlich den Kohleabbau betrieben und Erträge sowie Kosten unter den Mitgliedern aufteilten. Man grub die Kohle mit einfachen Geräten im „Brunnen“ und „Stollenbau“ ab, wobei der Grundwasserspiegel der Tiefe des Abbaus Grenzen setzte. Der Beginn des 18. Jahrhunderts markiert die erste wichtige Wendemar-

ke in der technischen und rechtlichen Entwicklung des Kohlebergbaus. Mit Hilfe von „Erbstollen“ war man jetzt in der Lage, die Gruben zu entwässern und zu entlüften (bewettern). Auch der Staat interessierte sich zunehmend für den Bergbau als Einnahmequelle. Lange Zeit hatte die Kohleförderung in Händen von Bauern und Kleinunternehmern gelegen. 1737 ordnete die preußische Regierung das märkische Bergrecht neu. Die Grubenfelder wurden neu vermessen und verteilt und unterstanden seither der Kontrolle des 1738 gegründeten Bergamtes in Bochum.

Prototypisch lässt sich die Entwicklung des frühen Kohleabbaus am Beispiel der Wittener Zeche Nachtigall im Muttental verfolgen. Bereits 1714 urkundlich erwähnt, entwickelte sie sich zu eine der größten Anlagen ihrer Zeit und gehörte 1832 zu den ersten Tiefbauzechen an der Ruhr. Heute ist sie dem Verbund der Industriemuseen des Westfälischen Landschaftsverbandes angeschlossen und bietet als Teil des neun Kilometer langen Bergbaurundweges Muttental neben einem musealen Besucherbergwerk auch Einblicke in die Geschichte der Kohlenschiffahrt auf der Ruhr. Attraktiver Bestandteil des Bergbawanderweges ist auch das benachbarte Gruben- und Feldbahnmuseum Zeche Theresia mit seinen 62 Lokomotiven und 230 Waggons.

Weitere beschilderte Bergbawanderwege gibt es in Dortmund an der Hohensyburg (Syburger Bergbawanderweg) und in Bochum Dahlhausen. Spuren des Bergbaus finden sich noch in Essen Horst (Zeche Wohlverwahrt) und am Baldeneysee mit dem noch erhaltenen Fördergerüst der 1973 stillgelegten Schachtanlage Carl Funke/ Pörtingsiepen. In Essen Überrauch steht noch das Fördergerüst der Zeche Heinrich, heute ein Standort der Grubenwasserhaltung der Ruhrkohle AG.

Eisen, Stahl und Maschinenbau

Die technische Entwicklung der Steinkohlenförderung begünstigte die Eisenverhüttung und den Maschinenbau, die ihrerseits die Nachfrage nach Kohle steigerten. Bereits um 1812 gelang es dem Unternehmer Johann

Friedrich Lohmann in seiner „Stahlfabrik“ in Witten Herbede hochwertigen Tiegelsstahl zu erzeugen und damit eine nunmehr fast 200jährige Ära der Stahlproduktion zu begründen. Nicht nur die direkt gegenüber der heute noch produzierenden Edelstahlfabrik Lohmann befindliche repräsentative Villa Ernst Lohmann von 1882, heute Verwaltungssitz des Unternehmens, zeugt von Macht und Einfluss der Wittener Unternehmensdynastie. Weitere qualitätsvolle Wohnbauten der Familie Lohmann entstanden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an der Ruhrstraße.

Um die gleiche Zeit begann mit der Gründung einer mechanischen Werkstatt und Schmiede zur Produktion von Dampfmaschinen auch die Geschichte eines der bedeutendsten Unternehmen der Industriegeschichte des Ruhrgebiets: der Friedrich Wilhelms Hütte in Mülheim. 1849/50 erfolgte hier erstmals im Ruhrgebiet die Roheisenherstellung in einem Kokshochofen – ein großer qualitativer Fortschritt gegenüber der zuvor üblichen Roheisenherstellung auf Holzkohlenbasis. Federführend bei dieser Entwicklung war der an der Horster Mühle geborene Industriepionier Franz Dinnendahl. Er war es auch, der in seiner Essener Fabrik die erste Dampfmaschine konstruierte, die im Ruhrbergbau eingesetzt wurde. Zu der Kategorie „Tüftler“, Erfinder und risikofreudige Unternehmer gehörten zu dieser Zeit auch Familiennamen wie Harkort, Haniel, Jacobi, Krupp und etwas später auch Mannesmann.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren aus den eher kleinbetrieblichen Anfängen Raum greifende Großunternehmen



Zeche Wohlverwahrt, 1950er
Jahre Quelle: Ruhr
Museum Essen, Bestand Josef Stoffels



Industriemuseum
Henrichshütte Foto:
Guntram Walter

entstanden, die jahrzehntelang die Wirtschafts- und Infrastruktur ganzer Städte an der Ruhr prägten. Zu diesen Betrieben gehörten zum Beispiel die Henrichshütte in Hattingen, heute Industriemuseum zur Geschichte der Eisenverhüttung, oder die von Carl Ludwig Berger 1854 gegründete Gussstahlfabrik Berger & Co, heute unter dem Namen Deutsche Edelstahlwerke Witten einer der führenden Werkzeughersteller der Welt.

Im Ruhrtal finden sich aber nicht nur die noch produzierenden oder mittlerweile anders genutzten Produktionsstätten der Eisen- und Stahlindustrie auch die ehemaligen Wohnsitze der Firmeninhaber legen beeindruckendes Zeugnis einer vergangenen Epoche ab. Auf den Ruhrhöhen über dem Baldeneysee liegt die Villa Hügel, der ehemalige Wohnort der Familie Krupp. Im 19. Jahrhundert Stammsitz von Alfred Krupp und Mittelpunkt seines Firmenimperiums, ist das Gebäude, umgeben von einem repräsentativen Park, heute Dauer- und Wechselausstellungshaus und Sitz des Unternehmensarchivs. Ähnlich repräsentativ, aber der Öffentlichkeit nicht zugänglich, ist Schloss Landsberg in Essen Kettwig, der ehemalige Wohnsitz des Industriellen August Thyssen. Das 1903 von ihm erworbene Stammsschloss dient heute als Tagungsstätte der ThyssenKrupp Unternehmensgruppe.

Schifffahrt auf der Ruhr

Die Geschichte der Ruhrschifffahrt reicht bis in das 17. Jahrhundert zurück. Zu dieser Zeit verkehrten zwischen Mülheim und Duisburg sogenannte Ruhraaken. Das waren Holzschiffe, gebaut für Massengüter wie Kohle und Erz. Sie konnten Nutzlasten bis zu 100 Tonnen ziehen. Während der Talfahrt ließen sich die Ruhrschiffer mit der Strömung treiben. Flussaufwärts wurde das leere Schiff von zwei bis acht Pferden mühsam mittels eines über den Mast gespannten Seils gezogen (getreidelt). Bei günstigen Winden unterstützten Segel die Bergfahrt. Keine Originale, aber Modelle solcher Schiffe befinden sich im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg Ruhrort. Für die Pferde wurde im Zuge der Schiffbarmachung der Ruhr ein 3,70 Meter breiter Weg, der sogenannte Leinpfad angelegt, der den Fluss mal auf der einen, mal auf der anderen Seite begleitete. Spuren des Leinpfades findet man heute immer noch an einigen Stellen der Ruhr wie etwa am Isenberg in Hattingen oder am Holteyer Hafen in Essen.

Anfänglich war die Schifffahrt auf der Ruhr ein durchaus schwieriges Unterfangen. Natürliche Erschwernisse wie Stromschnellen, wandernde Kies- und Sandbänke oder periodisch wiederkehrende Hochfluten machten die Schifffahrt mitunter zu einem gefährlichen Abenteuer. Aber vor allem die politische Zersplitterung des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nationen in eine Unzahl von Hoheitsgebieten mit trennenden Zollschränken stellte ein Haupthindernis dar. Erst die entschlossene Haltung der preußischen Regierung die durchgehende Schiffbarmachung der Ruhr mit einem Schleusen Neubauprogramm gegen die vielen regionalen und lokalen Widerstände durchzusetzen, führte 1780 zum Erfolg. 16 Schleusen ermöglichten jetzt die durchgehende Befahrung von Langschede bis (Duisburg-)Ruhrort. Zwischen Witten und Ruhrort erlangte die Ruhr in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts enorme Bedeutung als Transportweg für Steinkohle. 1858 war der Höhepunkt mit rund 10.500 Schiffsladungen erreicht. Der Ausbau der Ruhr zur Wasserstraße begünstigte aber nicht nur das



Die Ruhr um 1813,
im Hintergrund die
Abtei Werden
Quelle: Stadt-
bildstelle Essen

produzierende Gewerbe, sondern auch den Handel. Insbesondere die Mühlheimer und Ruhrorter Kaufleute bildeten eine wirtschaftlich starke Schicht. Sie verdienten ihr Geld mit Binnen- und Fernhandel von Kohle und die Ruhr um 1813, im Hintergrund die Abtei Werden Quelle: Stadtbildstelle Essen Metallprodukten, aber auch mit dem von Leder- und Kolonialwaren, Textilien, Getreide und Wein. Noch heute zeugen etliche denkmalgeschützte Schleusenanlagen von dem einst bedeutsamen Schifffahrtsweg. Mit der Schiffbarmachung der Ruhr und dem späteren Eisenbahnbau verloren dann auch so wichtige Landtransportwege für die an der Ruhr geförderte Steinkohle an wirtschaftlicher Bedeutung wie der 1766 angelegte Gahlensche Kohlenweg zwischen Hattingen und dem im Norden gelegenen Lippe Hafen Gahlen.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann sich allerdings der Niedergang der Ruhrschifffahrt abzuzeichnen. Die Konkurrentin Eisenbahn war schneller, flexibler und witterungsunabhängiger. Mit der Fertigstellung der Ruhrtalbahn 1874 brach der Frachtmarkt für die Ruhrschifffahrt dramatisch ein. Wurden 1873 noch rund 327.000 Tonnen Kohle verschifft, waren es ein Jahr später gerade noch knapp 78.000 Tonnen. Die zunehmende Nordwanderung des Bergbaus wirkt sich ebenfalls zuungunsten der Ruhrschiff-

fahrt aus. Die ab 1860 entstehenden Großzechen in der Emscherniederung führten zu einer nördlichen Verlagerung des Transportflusses. 1890 kam das vorläufige Ende für die Transportschifffahrt auf der Ruhr. Erst mit dem Bau des Ruhrschifffahrtkanals zwischen Duisburg und dem neuen Hafen Mülheim 1927 erlebte die Ruhr auf diesem kurzen Abschnitt eine Renaissance als Großschiffahrtsstraße. Größerer Erfolg auf lange Sicht war der Personenschifffahrt auf der Ruhr zwischen (Essen-)Kettwig und Duisburg beschieden. 1928 zählte man über 500.000 Fahrgäste, die am Mülheimer Wasserbahnhof zur Weiterfahrt das Schiff wechselten.

Heute liegt die Verantwortung für die Ruhrschifffahrt in den Händen der Bezirksregierung Düsseldorf und dem Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg. Von der Ruhrquelle im Sauerland bis zur Mündung in den Rhein ist die Schifffahrt heute in drei Abschnitte eingeteilt: Bis Essen Rellinghausen sind keine Boote mit Maschinenantrieb erlaubt, außer auf den Stauseen. Zwischen Essen Rellinghausen und Mülheim dürfen nur (Motor-)Schiffe mit einem maximalen Tiefgang von 1,70 Meter, einer Länge von höchstens 38 Metern und einer Breite von 5,20 Metern verkehren. Ab der Mülheimer Schlossbrücke dürfen seit 1927 auch große Frachtschiffe fahren.

Eisenbahn im Ruhrtal

Die mit der zunehmenden Industrialisierung wachsende Nachfrage nach Transportkapazitäten konnte die Eisenbahn langfristig besser befriedigen als die Schifffahrt oder der Straßenverkehr. Seit etwa 1767 wurden im englischen Kohlebergbau Pferdebahnen auf eisernen Schienen eingesetzt. Dieses „englische System“ wurde auch im Ruhrgebiet zum Transport der Kohle von den Zechen zu den Schiffen auf der Ruhr eingesetzt. 1787 wurde die älteste Kohlenbahn gebaut. Sie verband die vier Zechen Dicke Bäckerbank, Nockerbank, Johann Friedrich und St. Mathias mit der Rauendahler Kohlenniederlage (Kohlenlagerplatz) bei Hattingen auf etwa 1.600 Meter Länge. Die Wagen entsprachen „englischer Bauart“ und wurden von Pferden gezogen. Bis 1827 wurde diese Bahn bis zur Hattinger Ruhrbrücke verlängert. Im Muttental wurde 1829 eine etwa sechs Kilometer lange Kohlenbahn in Betrieb genommen, die den hier ansässigen Zechen den Abtransport der Kohle zur Ruhr und ins Hinterland zur Chaussee ins Bergische Land erleichterte. In der Folgezeit entstanden weitere solche Schienenwege, die von den Schachtanlagen zu den Hochwasser-geschützten Kohlenniederlagen an der Ruhr führten, wo die Kohle dann in Schiffe umgeladen wurde. Reste einer solchen Anlage sind heute noch an der Kohlenniederlage Nachtigall erkennbar.

Allmählich begann sich die Erkenntnis durchzusetzen, dass die Eisenbahn sich nicht nur als Zubringer für die Ruhrschifffahrt eignete, sondern unabhängig von dieser den kompletten Transport von Kohle auf dem Landweg übernehmen könnte. Daher wurde bereits 1828 auf Betreiben des Industriepioniers Friedrich Harkort die erste deutsche Eisenbahnaktiengesellschaft zum Bau der „Deilthaler Eisenbahn“ gegründet. Aus Kostengründen wurde diese Bahn zunächst nicht für Lokomotiven, sondern als schmalspurige Pferdebahn von Hinsbeck (heute Kupferdreh) bis Nierenhof angelegt. In Anwesenheit des preußischen Kronprinzen Wilhelm wurde die Bahn 1831 eingeweiht und durfte danach den Namen Prinz Wilhelm Bahn tragen. Die heute als Fuß- und Radweg genutzte „Hunte“ Brücke der Prinz- Wilhelm-Bahn im

Deilbachtal erinnert an den Kohlentransport mit Loren (Hunte) in der damaligen Zeit.

Ab dem Jahre 1847 begann für das Ruhrgebiet das große „Eisenbahn Zeitalter“, d. h. der regelspurige Bahnbetrieb mit Dampflokomotiven. Den Anfang machte die Köln Mindener Eisenbahn 1846 mit ihrer Strecke von Düsseldorf nach Duisburg, die ein Jahr später über Oberhausen, Dortmund und Hamm bis nach Minden verlängert wurde. Die etwas ältere, aber bedeutendere Rheinische Eisenbahngesellschaft baute zwischen 1863 und 1866 ihr zunächst nur linksrheinisches Streckennetz bis in das Ruhrgebiet aus. Die Strecke führte jetzt von Osterath bei Krefeld über Duisburg Hochfeld und Mülheim-Speldorf bis nach Essen. In Mülheim Speldorf errichtete die Bahngesellschaft 1874 einen großen Betriebshof zur Wartung ihrer Lokomotiven und Güterwagen. Zwischen 1874 und 1879 wurde die Strecke über (Bochum-)Langendreer, Dortmund, Herdecke, Hagen, Barmen, Elberfeld bis nach Düsseldorf verlängert. Die Verbindung zwischen Herdecke und Hagen stellte man mit einem über 300 Meter langen, über die Ruhr führenden Eisenbahnviadukt her, der heute noch imposant ist und zu seiner Zeit als technische Pionierleistung galt.

Für das Ruhrtal von besonderer Bedeutung war das Streckennetz der 1843 gegründeten Bergisch-Märkischen Eisenbahn (BME). Ab 1862 war die BME Strecke von Dortmund und Witten über Bochum, Essen und Mülheim nach Oberhausen und Duisburg durchgängig befahrbar. 1863 wurde die in der Zwischenzeit in eine normalspurige Lokomotiv-Eisenbahnstrecke und bis Vohwinkel verlängerte Prinz Wilhelm Eisenbahn von der BME übernommen. Im Jahr 1866 erhielt die BME die Konzession für die Ruhrtalbahn, deren erstes Teilstück zwischen Düsseldorf und Kupferdreh 1872 eröffnet wurde. In der Folgezeit wurde die Ruhrtalbahn über (Bochum-)Dahlhausen bis Hagen verlängert und zugleich von dort der Anschluss über Schwerte, Bestwig und Warburg Richtung Kassel hergestellt. Auf der Ruhrtalbahn wurde früher der Großteil des Güterverkehrs zwischen Hagen, Bochum und Essen abgewickelt. Betrieblicher Mittelpunkt war von Anfang an der Bahnhof (Bochum-)



Empfangsgebäude
Bochum-Dahl-
hausen, Entwurf
von 1913 Quel-
le: Sammlung
Vogelsang

Dahlhausen. Nach der Verlängerung der Strecke bis Hattingen 1870 und später nach Herdecke (heute Hagen Vorhalle) gewann auch der Personenverkehr an Bedeutung. Daher erhielt Dahlhausen 1870 ein erstes Stationsgebäude und eine Güterabfertigung.

Heute wird die Strecke nicht mehr durchgehend von der Deutschen Bahn betrieben. Der Streckenteil zwischen Herbede und Wengern Ost wurde nach der Stilllegung in den 1980er Jahren an den damaligen Kommunalverband Ruhrgebiet verkauft und ein fahrplanmäßiger Museumszugverkehr zwischen Hattingen und Wengern Ost eingerichtet. Mit der 2005 gegründeten Ruhr-Talbahn Betriebsgesellschaft wurde der Grundstein für einen erweiterten Verkehr auf der Strecke gelegt. Die von regelmäßig verkehrenden Museumszügen genutzte Strecke wurde von 18 auf 36 Kilometer verdoppelt. Start- bzw. Endpunkte der historischen Bahnfahrten sind das Eisenbahnmuseum in Bochum Dahlhausen und der Hauptbahnhof Hagen.

Wasserkraft

Eine lange Geschichte hat auch die Nutzung der Wasserkraft an der Ruhr und ihren Nebenflüssen. Nachweislich wurden Wassermühlen seit dem 13. Jahrhundert betrieben, vielfach um Getreide zu mahlen. Noch erhaltene Restanlagen solcher Mühlen befinden sich in Hattingen (Birschel-Mühle), Hagen (Buschmühle) und in Essen (Deiler und Horster Mühle). Manche Mühle diente aber auch zum Mahlen und Pressen von Ölsaaten,

zum Zerkleinern von Farbhölzern für die Färbereien, von Eichenrinde für die Gerbereien oder von Lumpen für die Papierherstellung. Wasserräder trieben Schleifsteine und Hammerwerke an. Die ersten Fabriken ließen ihre Maschinen mit Wasserkraft laufen.

Seit Beginn der Elektrifizierung dient die Ruhr auch als Energielieferant. Entlang des Flusses gibt es zahlreiche kommunale aber auch private Laufwasserkraftwerke wie in Mülheim, Essen-Kettwig, Witten, Wetter, Schwerte oder im Raum Fröndenberg.

Technisch ausgestattet sind die Laufwasserkraftwerke entweder mit Francis- oder Kaplan Turbinen. Die Francis-Turbine ist eine im Jahre 1849 in den USA von dem Ingenieur James B. Francis entwickelte, technisch verbesserte Wasserturbine. Sie ist heute die in Laufwasserkraftwerken am häufigsten eingesetzte Turbinenart. Bei der Francis Spiralturbine wird das Wasser durch ein schneckenförmiges Rohr, die Spirale in zusätzlichen Drall versetzt und anschließend durch ein Empfangsgebäude Bochum Dahlhausen, Entwurf von 1913 Quelle: Sammlung Vogelsang feststehendes „Leitrad“ mit verstellbaren Schaufeln auf die gegenläufig gekrümmten Schaufeln des Laufrads gelenkt. Durch ein als Diffusor wirkendes Saugrohr an der Verlängerung der Turbinenachse wird das Wasser nach Durchströmen des Laufrads abgeleitet. Die Francis-Turbinen waren direkt mit Drehstromgeneratoren gekoppelt.

Die Erfindung der Kaplan Turbine stellt eine Weiterentwicklung der Francis Turbine dar

Stauwehr, Schleuse
und Laufwasser-
kraftwerk Kettwig
Quelle: Ruhr-
verband



und geht auf den gleichnamigen österreichischen Ingenieur zurück. 1913 entwickelte Viktor Kaplan (1878 1934) eine Wasserturbine mit einstellbaren Laufschaufeln, die für Flüsse mit großen Wassermengen und geringen bis mittleren Gefällen bestimmt war. Das Wasser wird dabei durch eine Spirale in Drall versetzt und das Leitwerk, auch als Leitschaufeln bezeichnet, sorgt dafür, dass das Wasser parallel zur Welle auf die Laufschaufeln trifft und dabei die Energie überträgt. Der Wasserdruck nimmt vom Eintritt in das Laufrad bis zum Austritt stetig ab.

Zum Teil sind die Kraftwerke denkmalwürdige Zeugen vergangener Wasserkraftnutzung, die modernisiert aber immer noch ihren Dienst versehen und zur heutigen regenerativen Energieversorgung ihren nicht unerheblichen Teil beitragen. Auch die Talsperrenkraftwerke an der Ruhr und ihren Nebenflüssen wie zum Beispiel an der Möhne und Bigge sind in dieses System eingebunden.

Einen hohen Bekanntheitsgrad hat das Pumpspeicherwerk Herdecke erlangt, das in den Jahren 1927 bis 1930 vom Rheinisch Westfälischen Elektrizitätswerk am Hengsteysee als erstes Pumpspeicherwerk der Welt errichtet und später nach seinem Begründer Professor Arthur Koepchen, „Koepchenwerk“ genannt wurde.

Wasserwirtschaft

Das industrielle Wachstum im Ruhrgebiet verursachte im 19. Jahrhundert eine enorme Wassernachfrage. Die Montanindustrie benötigte Wasser in riesigen Mengen. Um eine Tonne Kohle zu fördern, brauchte man 1,75 Kubikmeter Wasser, für die Produktion einer Tonne Stahl sogar fünf Kubikmeter. Aber nicht nur Industrie und Gewerbe mussten versorgt werden, auch die Städte mit ihren sprunghaft wachsenden Einwohnerzahlen benötigten große Wassermengen. Das alte Versorgungssystem mit Grundwasserbrunnen und Quellen reichte nicht mehr aus, zumal viele Brunnen infolge des Bergbaus versiegt waren. So wurde die Ruhr zur Haupt Wasserversorgerin des Reviers. Als erste Stadt des Ruhrgebietes errichtete Essen 1864 ein zentrales Wasserwerk, das Trinkwasser aus dem Grundwasserleiter der Ruhr gewann. Weitere Revierstädte folgten.

Historische Bauwerke der Wasserversorgung findet man noch an etlichen Stellen der Ruhr, die sich aber heute zum Teil mit anderen „Inhalten“ darstellen. In ehemaligen Mülheimer Wassertürmen untergebracht sind beispielsweise das Aquarius Wassermuseum, das sich umfassend dem Thema Wasser widmet und das Museum Camera Obscura, das sich ausführlich mit der Vorgeschichte des Films befasst. Eine ehe-

malige Pumpstation in Schwerte, ursprünglich Bestandteil des regionalen Trinkwasserversorgungssystems, später wegen der Folgenutzung als Rohrmeisterei bezeichnet, hat sich inzwischen mit viel bürgerschaftlichem Engagement zu einem bekannten städtischen Kulturzentrum entwickelt.

Problematisch an dem damaligen System der Wasserversorgung war, dass die Wasserwerke dem Fluss weitaus mehr Wasser entzogen, als ihm zurückgegeben wurde. Ein Großteil des Trink- und Brauchwassers floss nach Norden und gelangte in die Emscher. 1893 förderten die Wasserwerke an der Ruhr 90 Millionen Kubikmeter Wasser. Davon wurden 75 Prozent in benachbarte Flussgebiete gepumpt. Dieser Wasserexport hatte vor allem in Trockenzeiten erheblichen Einfluss auf die Wasserführung der mittleren und unteren Ruhr. Es kam zu ernsthaften Streitigkeiten ums Wasser. Triebwerksbesitzer verklagten Wasserwerke auf Schadenersatz wegen entgangener Energiegewinnung. Ein weiteres Problem stellten die Abwässer dar, die ungeklärt zurück in die Ruhr gelangten und sich in Brutstätten für Krankheitserreger verwandelten. 1901 starben im Raum Gelsenkirchen 500 Menschen an Typhus, 1911 führte die Krankheit in Mülheim zu einer Epidemie mit 1.500 Infizierten.

Um dieses Problem zu lösen begann der Ruhrverband ab 1914 Kläranlagen zu bauen. Federführend war dabei der Ingenieur Dr. Karl Imhoff, der neue Methoden der Abwasserreinigung entwickelte. Neben der mechanischen Abwasserreinigung setzte sich Imhoff intensiv mit den Möglichkeiten der biologischen Reinigung auseinander. Er erprobte ein bakteriologisches Abbauprodukt für organische Schmutzstoffe (Schlammebelevungsverfahren) und führte es 1925 prototypisch in der Kläranlage Essen-Rellinghausen ein. In der Folgezeit baute der Ruhrverband sein System der Kläranlagen immer weiter aus. 1931 hatte er bereits 60 solcher Anlagen im Betrieb. Heute betreibt der Verband über 100 Kläranlagen.

Allerdings erfassten die Kläranlagen nicht alle Abwässer im Flussgebiet der Ruhr und beschränkten sich zudem überwiegend auf

mechanische Reinigungsverfahren. Imhoff entwickelte deshalb ein Konzept zur Anlage von Stauseen als Flusskläranlagen. Durch das Anstauen des Flusses wurde dessen Fließgeschwindigkeit so verringert, dass sich Schmutzpartikel am Grund absetzen konnten. Durch die Vergrößerung der Wasseroberfläche wurde außerdem die Einwirkung von Sonnenlicht verstärkt und die Sauerstoffaufnahme begünstigt. Dies förderte den Ablauf der biologischen Abbauprozesse im Wasser. Auch beim heutigen Stand der Abwasserreinigung kann auf die Stauseen als wichtige Feinreinigungsstufe, insbesondere für eingeleitetes Regenwasser, nicht verzichtet werden. Folgende Stauseen werden deshalb heute vom Ruhrverband betrieben: Hengsteysee (Hagen), Harkortsee (Wetter), Kemnader See (Witten/Bochum), Balde-neysee (Essen) und Kettwiger See (Essen).

Die kontinuierliche Wasserversorgung des Ballungsraumes Ruhrgebiet erfolgt durch Entnahme von Wasser aus der Ruhr. Um diese Verluste auszugleichen wurden bereits Ende des 19. Jahrhunderts im Bergischen Land und im Sauerland Talsperren an den Nebenflüssen der Ruhr gebaut. In regenreichen Zeiten speichern sie das Wasser und geben es in Trockenperioden in das Flusssystem ab. Damit wird der Abfluss der Ruhr erhöht und die Wasserversorgung sichergestellt sowie zusätzlich die Wasserqualität verbessert. Zusätzlich können die Talsperren bei starken Niederschlägen beträchtliche Wassermengen zurückhalten und somit Hochwasserspitzen mindern.

Initiator und Planer vieler dieser Talsperren war Professor Otto Intze (1843 1904), der bereits 1875 für die Idee des Talsperrenbaus warb und mit seinen Arbeiten die Grundlagen der modernen Wasserwirtschaft in Deutschland schuf. Seine Anstöße trugen letztlich 1899 zur Gründung des Ruhrtalsperrenvereins bei, dessen Hauptaufgabe darin bestand den Bau von Talsperren vor allem im Bergischen Land und im Sauerland zu fördern. 1913 schuf schließlich das Ruhrtalsperrenengesetz die Grundlage für die Umwandlung des Ruhrtalsperrenvereins in eine Körperschaft des öffentlichen Rechtes, die bis zum Zusammenschluss mit dem Ruhrverband

1990 die Wassermengenwirtschaft als hoheitliche Aufgabe übernahm. Im Einzugsgebiet des Ruhrverbandes leben heute 4,6 Millionen Menschen. Acht Talsperren speichern riesige Mengen an Wasser: insgesamt 473 Millionen Liter. Zu den größten Talsperren, die im Einzugsgebiet der Ruhr liegen und heute vom Ruhrverband betrieben werden, gehören die Bigge-, Möhne-, und Sorpe-Talsperre.

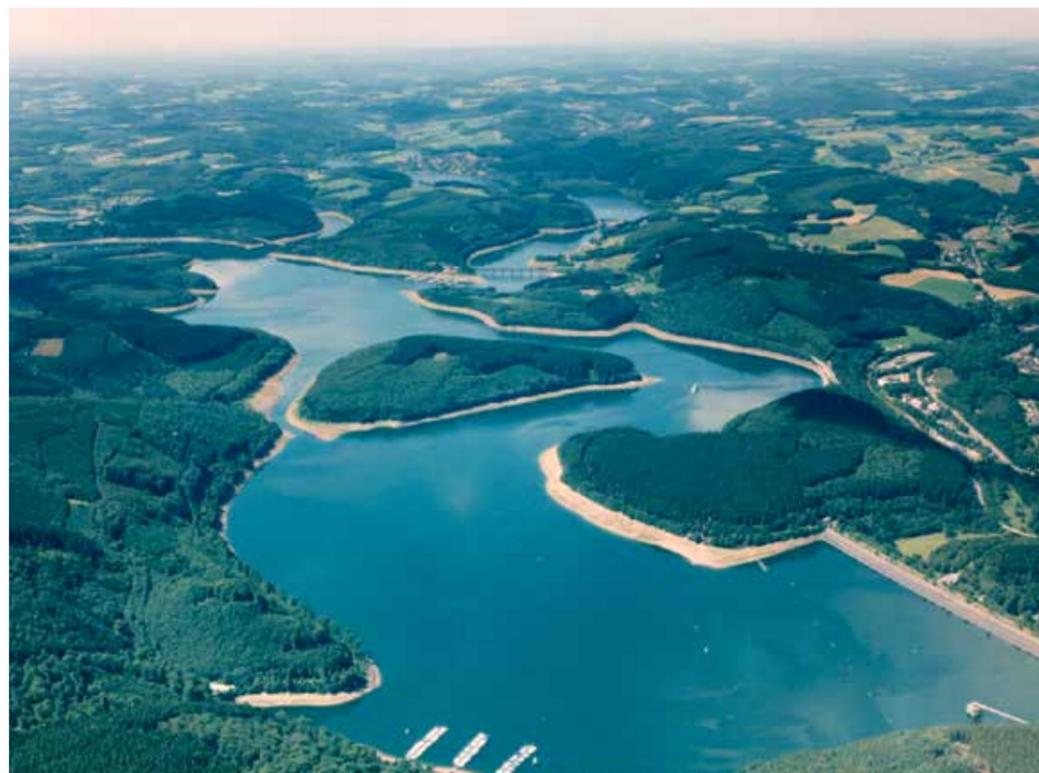
Kulturlandschaft Ruhr

Auch als Kulturlandschaft gewinnt die Ruhr zunehmend an Bedeutung. Museale Neugründungen, insbesondere seit den 1990er Jahren gehören ebenso dazu wie skulpturale Inszenierungen im Umfeld des Flusses.

Zu den größeren musealen Einrichtungen zählen die LWL Industriemuseen Henrichshütte (Hattingen) und Zeche Nachtigall (Witten), das Aquarius Wassermuseum (Mülheim), das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt (Duisburg) sowie das Eisenbahnmuseum in Bochum Dahlhausen mit seiner einzigartigen Sammlung von historischen Schienenfahrzeugen. Als Kombination von Kultur, Geschichte und

Kunst präsentiert sich die ehemalige Mühlen- und Speicherstadt des Duisburger Innenhafens mit seinem Kultur- und stadtgeschichtlichen Museum, dem „Hafenforum“ des Stararchitekten Norman Foster, dem Museum Küppersmühle und dem Altstadt-park des Landschaftskünstlers Dani Karavan.

Neben diesen Standorten, die auch überregionale Ausstrahlungskraft besitzen, gibt es noch eine Reihe kleinerer, aber durchaus attraktiver Sehenswürdigkeiten an der Ruhr. Dazu gehören das Besucherbergwerk Ramsbeck zur Geschichte des frühen Blei-, Zink- und Erzabbaus, das Kettenschmiedemuseum in Fröndenberg, das Gruben- und Feldbahnmuseum Zeche Theresia in Witten, das stadtgeschichtliche Museum in Hattingen, das Leder- und Gerbermuseum in Mülheim und das Haniel Museum in Duisburg Ruhrort. Sehenswerte Skulpturen am und im Fluss befinden sich im Duisburger Innenhafen („U Boot Inszenierung“ von Andreas Kaufmann und Ulrich Reck), am Baldeneysee (die „20 Uhren“ am Regattaturm von Christoph Hildebrand) und spektakulär an der Rheinmündung der Ruhr die 25 Meter hohe und sieben Meter breite Monumentalskulptur „Rheinorange“ des Kölner Bildhauers Lutz Fritsch.



Biggetalsperre Foto:
Ruhrverband



Innenhafen
Duisburg Foto:
RIK/Kreklau

Schöne Künste werden auch am Fluss gelehrt: In den barocken Klostergebäuden der Abtei Werden hat die Folkwang Universität nach 1945 ihre Heimat gefunden. In der Weißen Mühle oberhalb der Abtei, direkt am Fluss, bietet die Universität den Studiengang „Musical“ an. Avantgardistisches Theater inszeniert seit 1981 das „Theater an der Ruhr“ unter der Leitung von Roberto Ciulli im historischen Ambiente des ehemaligen Solbades Raffenberg in Mülheim. Seit August 2006 hat die Freie Akademie der bildenden Künste in den umgebauten und modernisierten Räumlichkeiten im Quartier Ku 28, der ehemaligen Zeche Prinz-Friedrich in Essen Kupferdreh, ihren Campus. Sie bietet allen Interessierten ein Studienprogramm zu den Schwerpunkten Bildhauerei, Fotografie und Malerei an.



Wasserbahn-
hof Mülheim
Foto: Stadt
Mülheim

Freizeit und Erholung

Das Ruhrtal erfüllt heute eine wichtige Aufgabe als attraktiver Naherholungsraum. Die Ruhrufer sind vielfach unbebaut und von Wiesen geprägt. Entlang der Ufer verlaufen auf den teilweise noch erkennbaren ehemaligen Leinpfaden an vielen Stellen Rad- und Fußwege.

Personenschifffahrt gab es bereits 1853 im unteren Bereich der Ruhr. Danach wurde der Fluss immer mehr für die Ausflugschifffahrt erschlossen. Jährlich erleben Hunderttausende von Menschen auf der Ruhr und den Stauseen die reizvolle Landschaft des Ruhrtals vom Wasser aus. Bei einer Schifftour mit der „Weißen Flotte“ über den Baldeneysee, den Kettwiger See, vorbei an den Altstädten Werden oder Kettwig oder auch bei Rundfahrten über den Kemnader Stausee, dem Harkort oder Hengsteysee lassen sich die Reize der Ruhrnatur genießen.

Auf dem Fluss, den Ruhrseen und den Stauseen an den Talsperren wird vielfältig Wasser- und anderer Sport betrieben. Im Laufe der letzten Jahrzehnte ist die Bedeutung der Ruhr und ihrer Stauseen als Naherholungsgebiet ständig gewachsen. Nicht nur die Wasserflächen selbst, sondern auch die



Blick ins Ruhrtal vom Berger-Denkmal in Witten.
Foto: K.P. Kappest

Uferzonen ermöglichen zahlreiche Aktivitäten. Auf den Seen wird gesegelt, gerudert oder gepaddelt. Hinzu kommen Plätze am Ufer für Beach Volleyball oder als Ausgangspunkte für Windsurfing. Die ebenen Wege um die Stauseen sind insbesondere im Sommer ein beliebtes Ziel für Inline Skater. Sie werden aber auch zum Wandern, Joggen, Rollschuhlaufen und Radfahren genutzt.

Entlang der Ruhr führt der etwa 240 Kilometer lange Ruhrhöhenweg des Sauerländischen Gebirgsvereins (SGV) Wanderer von der Flussquelle bei Winterberg zur Mündung am Rhein. Seit April 2006 kann man dem Flusslauf von Winterberg nach Duisburg auch mit dem Fahrrad auf dem durchgehend beschilderten Ruhrtal-Radweg folgen. Eine gut entwickelte touristische Infrastruktur hält auf der Route Hotels, Restaurants sowie Ausflugslokale mit Biergärten für jeden Geschmack bereit.

Natur

In der Vergangenheit wurde die Ruhr durch Verlegung, Vertiefung oder Begradigung massiv verändert. Wertvolle Auengebiete gingen verloren, Wehre wurden errichtet, Staustufen verhinderten die Durchgängigkeit des Gewässersystems. Mit der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie wurde im Jahr 2000 der rechtliche Rahmen für eine neue Wasserpolitik innerhalb Europas geschaffen. Oberstes Ziel ist es, die Wasserpolitik stärker auf eine nachhaltige und umweltverträgliche Wassernutzung auszurichten; Flüsse, Seen, Küstengewässer und das Grundwasser sollen bis zum Jahr 2015 in einem „guten Zustand“ sein. Die Umsetzung vieler Maßnahmen hat bewirkt, dass die Ruhr und ihre Nebengewässer heute wieder eine hohe Wasserqualität besitzen und damit die Voraussetzung für einen qualitativ hochwertigen ökologischen Zustand insgesamt.

Heute sorgen an der Ruhr viele Wehranlagen mit separaten Fischwegen dafür, dass die Tiere ungehindert flussauf- und flussabwärts wandern können, um ihre Laichgebiete zu erreichen.

Durch Renaturierungsprojekte entstehen entlang des Flusses wichtige ökologische Lebens- und Rückzugsräume. Auenlandschaften mit besten Umweltbedingungen für Tiere und Pflanzen haben sich herausgebildet. Seit 2004 ist zum Beispiel die Heisinger Ruhraue ein Naturschutzgebiet, das auf einem Areal von über 150 Hektar inmitten von Essen liegt und in dem über 60 Brut- und 50 Gastvogelarten leben. Viele Amphibien bevölkern heute die Altruharme und Teiche, die zum Teil durch Bergsenkungen infolge des Kohleabbaus entstanden sind.

An den Rändern der Talsperren besitzt der Ruhrverband fast 3.000 Hektar Wald und bewirtschaftet ihn unter ökologischen und forstwirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Wälder sind für das Wassermanagement von großer Bedeutung. Sie dienen dem Gewässerschutz und tragen als Niederschlagsspeicher zu einer Vergleichmäßigung des Wasseraufkommens bei. Von internationaler Bedeutung ist das Vogelschutzgebiet Möhnesee. Das fast 1.200 Hektar große Gebiet umfasst die gesamte Wasserfläche des Möhnesees und den angrenzenden Waldbestand. Der See gilt als das größte Rastgebiet und Winterquartier für Wasservögel in Westfalen.

Michael Clarke

Literaturtipps

Bierther, Patrick / von Braunschweig, Martin / Fischer, Annika / Hartwich, Jörn / Mittenhuber, Susanne / Rüskaamp, Arnd: 219,3 Kilometer im Fluss. Das Ruhr-Buch, Essen 2014

Edelstahl Witten-Krefeld GmbH (Hrsg.): 150 Jahre Stahl aus Witten 1854-2004. Die Unternehmensgeschichte des Werkes Witten der Edelstahl Witten-Krefeld GmbH, Unna 2004

Fischer, Ludger (in Zusammenarbeit mit dem Werdener Bürger- und Heimatverein): Denkmalfade in Essen-Werden, Essen 2006

Haake, Henning: Von weißen Schiffen, Rotaugen und Kanuten: Ein spannender Führer zu Freizeitangeboten auf und an der Ruhr, Essen 2008

Kalcher, Herbert K.: Der Baldeneysee, Essen 2007

Koetter, Gerhard: Von Flößen, Stollen und Schächten im Muttental. Ein Wanderführer durch die Bergbaugeschichte an der Ruhr, 2. Auflage, Essen 2007

Köhne-Lindenlaub, Renate: Die Villa Hügel. Kleine Reihe Villa Hügel. Unternehmenswohnsitz im Wandel der Zeit, 4. Aufl., München 2010

Lueger, Ralph / Schumacher, Joachim: Die Ruhr. Lebensader einer Region, Essen 2008

Menke, Martin / Ring, Rudolf: Die Untere Ruhrtalbahn zwischen Mülheim-Styrum und Kettwig, Erfurt 2014

Ollenik, Walter / Uphues, Jürgen (Hrsg.): Von Mühlen, Schleusen und Turbinen. Ein spannender Führer zu Denkmälern der Kultur- und Technikgeschichte im mittleren Ruhrtal, Essen 2004

Ruhr Museum Essen (Hrsg.): Wanderführer durch die Kulturlandschaft Deilbachtal, Kleine Schriften des Ruhr Museums, Band 1, Essen 2013

Ruhrverband (Hrsg.): Zeit am/im Fluss. 100 Jahre Ruhrverband, Gütersloh 2013

Die Ruhr bei Essen-Horst.
Foto: RIK/Guntram Walter



Standorte der Themenroute 12

1 Ruhrquelle

Der Ursprung der Ruhr befindet sich im nordöstlichen Teil des Rothaargebirges etwa drei Kilometer nordöstlich von Winterberg am Nordosthang des 695,7 Meter hohen Ruhrkopfs. Sie entspringt einem nur wenige Quadratmeter großen sumpfigmorastigem Waldgebiet, das unter Naturschutz steht.

Die Ruhrquelle, die sich heute in einer aus Natursteinen halbrund gemauerten Fassung präsentiert, hat im Laufe der Zeit viele Umgestaltungen erfahren. Anfang dieses Jahrhunderts trat die Ruhr aus einem Rohr unterhalb einer kleinen gemauerten Wand aus der Erde, die mit einem Quellstein und der Aufschrift „Ruhrquelle 1899“ versehen war. Das Datum verwies auf ein 50JahreJubiläumfest anlässlich der topografischen Festlegung der Ruhrquelle 1849.

Um die Bedeutung der Ruhr zu unterstreichen und die Attraktivität der Ruhrquelle als Ausflugsziel für Besucher zu steigern, sollte die Ruhrquelle 1957 mit einer „monumentaleren Fassung“ ausgestattet werden. Beauftragt wurde der Gartenbaudirektor Wilhelm Schmidt, der in Essen die Gruga geplant hatte. Er entwarf für die Ruhrquelle ein rundes Steinbassin aus Kunststein von acht Metern Durchmesser. Gebaut wurde aber letztlich ein kleineres Becken mit sechs Metern Durchmesser. Dazu wurde die Ruhrquelle 60 Meter nach unten verlegt, aber der gewünschte „Quelleffekt“ blieb aus, und die Ruhr rann



Ruhrquelle. Foto: RIK/Reinhold Budde

nur langsam und trübe durch das monumentale Becken. An dieser Fassung erhitzen sich die Gemüter der Winterberger und der Besucher, die die künstliche Ruhrfassung als „Drechkump“ oder „Goldfischteich“ betitelten. Auch gab es keine Stadtratssitzung zu jener Zeit, in der nicht das leidige Thema „Fassung der Ruhrquelle“ erörtert worden wäre.

Nach einem Ratsbeschluss von 1958 wurde die Ruhrquellfassung schließlich erneut umgestaltet und zwar nach Plänen des Dortmunder Landschaftsarchitekten Prott. Die Realisierung dieser Entwürfe ist die heute vorhandene, bis jetzt letzte Fassung der Ruhrquelle. Sie besteht aus einem zuletzt 1980 restaurierten Naturstein-Rondell mit einem Gedenkstein, der das Datum der topografischen Festlegung 1849 und seines Hundertjahres-Jubiläums 1949 trägt.

Von der Ruhrquelle bis zur Mündung des Flusses in Duisburg kann man auf dem 245 Kilometer langen Ruhrhöhenweg des Sauerländischen Gebirgsvereins (SGV) wandern (Wanderzeichen XR) oder die Strecke mit einem Höhenunterschied von 646 Metern auf dem Ruhrtal-Radweg „erfahren“.

Kontakt & Infos

Ruhrquelle

59955 Winterberg
An der Straße von Winterberg nach Olsberg (B480) ist die Ruhrquelle kurz nach Winterberg ausgeschildert. Vom Parkplatz ca. 200 Meter Fußweg.

2 Besucherbergwerk Ramsbeck

Urkundliche Erwähnung fand der Bergbau in Ramsbeck zum ersten Mal 1518. Die Förderung von Blei und Zink bildete seitdem eine wichtige wirtschaftliche Lebensgrundlage für die Ramsbecker Bevölkerung, 1815 wurde die Ramsbecker „Gewerkschaft“ gebildet.

Zwischen 1851 und 1854 wurden die Grubenfelder vom „Rheinisch-Westfälischen Bergwerksverein“ übernommen. Danach erlebte Ramsbeck durch den Zuzug vieler Bergleute aus dem Wittgensteiner Land, dem Siegerland, aus Sachsen und dem Harz einen erheblichen Aufschwung: Neue Dörfer und Straßen entstanden, neue Werke zur Erzaufbereitung wurden errichtet. Die Anzahl der Beschäftigten erhöhte sich von 450 auf über 2.000 Menschen. Allerdings erwiesen sich die Lagerstätten in der Folgezeit als bei weitem nicht so ertragreich wie angenommen, so dass es zu einer wirtschaftlichen Depression kam, die erst in den 1880er Jahren auch durch die zunehmende Mechanisierung des Abbaus beendet wurde.

Nach einer durch die Weltwirtschaftskrise bedingten Einstellung der Erzförderung in den Jahren 1931 bis 1933 konnte die Produktivität ab 1933 durch neue Anlagen kontinuierlich gesteigert werden, so dass in der Folgezeit jährlich bis zu 350.000 Tonnen Roherz gefördert werden konnten.

Die letzte grundlegende Betriebsumstellung wurde 1971/72 vorgenommen. Dadurch konnte die Förderleistung erheblich gesteigert werden, dennoch lohnte sich langfristig der Abbau inzwischen nicht mehr, da der Metallgehalt im Roherz zu gering war.

Mit großer finanzieller Hilfe des Bundes und des Landes NRW erfolgte ab 1974 die Umwandlung des ehemaligen Kauengebäudes



in ein Bergbaumuseum und die Einrichtung eines Besucherbergwerkes als weitere touristische Attraktion. Im Bergbaumuseum erhält der Besucher Informationen zur Geschichte des Ramsbecker Bergbaus. Zahlreiche Ausstellungsstücke vom Grubenhunt über Bohrgeräte bis zum Radlader veranschaulichen Techniken und Methoden des Erzbergbaus. In der Mineraliensammlung werden neben Ramsbecker Exponaten auch Fundstücke aus anderen Regionen präsentiert. Im Besucherbergwerk fährt die Grubenbahn etwa 1,5 Kilometer in den Dörnberg hinein. Eine Stollen-Führung vermittelt anschaulich, wie das Erz in der Grube abgebaut wurde, um dann mittels eines Förderbandes zur Aufbereitung weitertransportiert zu werden.

Bergbaumuseum
Ramsbeck. Foto:
Gabi Penkert

Kontakt & Infos

Sauerländer Besucherbergwerk Ramsbeck

Glück-Auf-Straße 3
59909 Bestwig-Ramsbeck
www.sauerlaenderbesucherbergwerk.de



Henneseesee. Foto:
RIK/Reinhold Budde

3 Hennetalsperre

Die Henne ist ein 22,5 Kilometer langer Nebenfluss der Ruhr und mündet bei Meschede in deren Oberlauf. Die Bedeutung einer Talsperre an der Henne für die Ruhrwasserwirtschaft war bereits Ende des 19. Jahrhunderts bekannt. Zwischen 1901 und 1905 wurde schließlich nach Plänen des Wasserbaupioniers Otto Intze die Hennetalsperre gebaut. Sie sollte Betriebswasser an die Wassertriebwerke der oberen Ruhr abgeben und die Ruhr bei niedrigem Wasserstand aufhöhen. Im Jahr 1927 übernahm der Ruhrtalesperrenverein (heute Ruhrverband) die frühere Hennetalsperre von der „Talsperrenengossenschaft der Oberen Ruhr“. In der Folgezeit traten im Untergrund der Staumauer starke Undichtigkeiten auf, so dass die Talsperre 1949 stillgelegt und letztlich abgerissen werden musste.

Etwa 200 Meter oberhalb der alten Staumauer fand man schließlich eine geeignete neue Sperrstelle, an der zwischen 1950 und 1955 die neue Hennetalsperre entstand. Der Stauraum wurde von früher 11 Millionen Kubikmeter auf heute 38,4 Millionen Kubikmeter erweitert. Als technisches Denkmal ist oberhalb der Dammkrone ein Ringkolbenventil und eine Absperrklappe aufgestellt, die von 1955 bis 2001 in Betrieb war. Das bereits Ende der 1930er-Jahre hergestellte Ausstellungsstück war ursprünglich für den Export bestimmt und kam nach der Zerstörung der Möhnetalsperre zunächst dort zum Einsatz, bevor es während des Baus der neuen Hennetalsperre dorthin umgesetzt wurde. Eine Informationstafel beschreibt anschaulich die Funktionsweise. Der Henneseesee ist ein beliebter Sport- und Freizeitsee mit Badebuchten, Ruder- und Segelmöglichkeiten. Von Ostern bis Ende Oktober verkehrt die „MS Henneseesee“ täglich zu einer einstündigen Rundfahrt.

TIPP

Im Umfeld der Hennetalsperre befinden sich mit der Veltins Brauerei (gegründet 1852 in Meschede-Grevenstein, An der Streue) und der Warsteiner Brauerei (gegründet 1753 in Warstein, Domring 410) zwei der größten noch existierenden Privatbrauereien in Deutschland. In der Warsteiner Brauerei informiert ein Besucherzentrum mit einem kleinen Museum über Produktpalette und Geschichte des Unternehmens; auch die Brauerei Veltins bietet Besichtigungstouren an. Weitere Informationen: www.veltins.de; www.warsteiner.de

Kontakt & Infos

Ruhrverband Talsperrenbetrieb
Nord - Hennetalsperre
Berghausen 15
59872 Meschede
www.ruhrverband.de



Biggekraftwerk.
Foto: Ruhrverband

4 Biggetalsperre

Vor dem Zweiten Weltkrieg war der vom Ruhrtalesperrenverein bewirtschaftete Stauraum wegen des gestiegenen Bedarfs an Trink- und Brauchwasser immer weniger in der Lage, die Wasserversorgung im Ruhrgebiet ohne Einschränkungen zu gewährleisten. Deshalb plante man bereits 1938 den Bau einer weiteren Talsperre im Zuflussgebiet der Flüsse Lenne und Bigge. Wegen der Kriegszeit konnten diese Pläne jedoch erst in den 1960er Jahren realisiert werden.

Die 1965 fertig gestellte Biggetalsperre liegt im südlichen Teil des Sauerlandes zwischen Attendorn und Olpe im Tal der Bigge, einem Nebenfluss der Lenne, die dicht oberhalb des Hengsteysees in die Ruhr mündet. Sie ist mit etwa 172 Millionen Kubikmetern Stauraum die größte Talsperre des Ruhrverbands und bis heute die fünfgrößte Talsperre Deutschlands. Die Biggetalsperre dient vor allem der Vorratshaltung zur Anreicherung der Lenne und der unteren Ruhr sowie dem Hochwasserschutz. Die aus dem Jahr 1912 stammende Listertalsperre wurde zu einem Vorbecken innerhalb des Gesamtsystems der neu entstandenen Talsperre. Neben der Trinkwasserversorgung spielt die Talsperre auch bei der Stromgewinnung aus Wasserkraft eine bedeutende Rolle.

Etwa 2.500 Personen wurden im Zusammenhang mit der Errichtung der Talsperre in die neu erbauten Ortschaften Neu-Listernohl, Sondern-Hanemicke und Eichhagen umgesiedelt. Fast 70 Kilometer Straßen und Wege mussten neu gebaut werden. Das gleiche galt für die Streckenführung der Biggetalbahn im Bereich der Talsperre. Für die neuen Verkehrswege war der Bau von acht großen Talbrücken und 24 kleineren Brücken erforderlich.

Im Laufe der vergangenen Jahrzehnte haben sich der Bigge-Stausee und seine Umgebung zu einem Tourismusmagneten entwickelt. Neben vielfältigen Wassersportmöglichkeiten wie Segeln, Paddel, Surfen und Tauchen auf und im Biggeseesee verkehren auch zwei Fahrgastschiffe auf dem Gewässer. Zahlreiche Wander- und Radwege führen um den See und in die weitere Umgebung.

Kontakt & Infos

Biggekraftwerk
57439 Attendorn
www.ruhrverband.de



Möhnetalsperre.
Foto: RIK/Reinhold Budde

5 Möhnetalsperre

Die Möhnetalsperre ist nach der Biggetalsperre die zweitgrößte und damit eine der wasserwirtschaftlich bedeutendsten Talsperren im Einzugsgebiet der Ruhr. Der Stauinhalt beträgt 134,5 Millionen Kubikmeter Wasser. Die 40,3 Meter hohe Bruchsteinmauer staut das Flusswasser der Möhne und trägt so zur Sicherstellung der Trinkwasserversorgung von über fünf Millionen Menschen bei. Die Talsperre dient darüber hinaus dem Hochwasserschutz der unterhalb liegenden Flussabschnitte, der Stromgewinnung und der Erholung.

Der elf Kilometer lange Stausee verdankt seine Entstehung dem enormen Wasserbedarf der Ruhrindustrie zu Beginn des 20. Jahrhunderts, da die vorhandenen Talsperren nicht mehr ausreichten. Im Oktober 1912 war die 650 Meter lange Sperrmauer nach nur vierjähriger Bauzeit fertig gestellt. Neu waren die beiden in die Bruchsteinmauer

integrierten Wasserkraftwerke, die seitdem umweltfreundlichen Strom erzeugen.

Traurige Berühmtheit erlangte die Möhnetalsperre durch einen Bombenangriff im Zweiten Weltkrieg: Die Alliierten maßen dem Talsperrensystem im Einzugsgebiet der Ruhr entscheidende Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des Rüstungszentrums Ruhrgebiet bei. In der Nacht zum 17. Mai 1943 flog die britische Luftwaffe ihren Talsperrenangriff. Mehr als 1.200 Menschen – darunter viele Zwangsarbeiter im dem Lager Möhnwiesen – verloren ihr Leben. Wohnhäuser, Verkehrsanlagen, Brücken, Wasserwerke – alles was die Flutwelle ergriff, wurde zerstört oder schwer beschädigt. Die Auswirkungen waren bis zur Mündung in den Rhein zu spüren, obwohl die Ruhrstauseen sofort abgelassen wurden und damit der Druck der Wasserwelle abgemildert werden konnte. Das Ziel der Alliierten, die Schwächung der Rüstungsindustrie, wurde nicht erreicht. Nach nur fünf Monaten war die Staumauer repariert.

Nach Kriegsende hat sich der Möhnesee bald wieder zu einem multifunktionalen Freizeitrevier entwickelt, das bis heute nichts von seiner Anziehungskraft nicht nur für Wassersportler verloren hat. Der Katamaran „MS Möhnesee“ befährt in der Saison täglich den westlichen Teil des Sees an der Staumauer. Wanderern und Radfahrern bieten sich gut ausgeschilderte Routen an, auch nach Norden zum nahen Soest und nach Süden in den Arnsberger Wald.

Kontakt & Infos

Möhnekraftwerk
Brüningser Straße 9
59519 Möhnesee-Günne
www.ruhrverband.de
Von Anfang April bis Ende Oktober fährt der Katamaran „MS Möhnesee“ ab Sperrmauer.
www.moehneseeschiffahrt.de



Sorpetalsperre mit Amecker Vorbecken. Foto: Ruhrverband

6 Sorpetalsperre

In den 1920er-Jahren wurden zwei weitere wichtige Talsperrenprojekte vom Ruhrtalsperrenverein in Angriff genommen: Neben der Sorpetalsperre, deren Bau 1926 begonnen wurde, entstand seit 1929 zwischen Lüdenscheid und Herscheid die Versetalsperre, die den Fluss Verse aufstauen sollte, der bei Meinerzhagen entspringt. Das geplante Stauvolumen betrug 33 Millionen Kubikmeter. Ende 1934 wurde nach neunjähriger Bauzeit die Sorpetalsperre eingestaut. Mit einer Dammhöhe von fast 70 Metern war sie damals die höchste Talsperre Deutschlands, ihr Stauinhalt von rund 70 Millionen Kubikmetern erweiterte die Talsperrenkapazität des Ruhrtalsperrenvereins erheblich. Das war nicht nur ein wichtiger Schritt für die Versorgungssicherheit der Bevölkerung: Mittlerweile arbeiteten die Firma Krupp und andere Rüstungsunternehmen des Ruhrgebiets an Großaufträgen für die Wehrmacht. Dafür benötigten sie enorme Wassermengen und sie leiteten in großem Umfang Abwasser in die Ruhr.

TIPP

Unweit der Versetalsperre befinden sich noch zwei weitere sehenswerte Talsperren des Ruhrverbandes: südöstlich gelegen die Fürwiggetalsperre, im Nordwesten die Ennepetalsperre.

Heute hat die Sorpetalsperre als Überjahresspeicher vor allem die Aufgabe, die anderen Ruhrverbandstalsperren bei der Sicherung der Niedrigwasseraufhöhung der Ruhr zur Wasserversorgung zu unterstützen. Über ein Beileitungssystem, das die jährliche Leistungsfähigkeit der Sorpetalsperre erhöht, wird Wasser aus benachbarten Einzugsgebieten in die Talsperre geleitet.

Daneben dient die Sorpetalsperre auch der lokalen Trinkwasser und Energiegewinnung. Ebenso ist es möglich, Wassersport wie Segeln, Surfen, Baden, Rudern und Tauchen zu betreiben. Am Westufer des Hauptbeckens sowie am Amecker Vorbecken befinden sich zudem zahlreiche Campingplätze und Ferienhaussiedlungen. Das Ostufer ist vorwiegend der „stillen“ Erholung vorbehalten. Die Sorpetalsperre gilt auch als attraktives Fischgewässer mit jährlichen Fangerträgen von über 50 Kilogramm pro Hektar.

Kontakt & Infos

Ruhrverband Betrieb
Sorpetalsperre
Langscheider Straße 1
59846 Sundern-Langscheid
www.ruhrverband.de



Wasserkraftwerk Wickede.
Quelle: Mannesmann Archiv

7 Laufwasserkraftwerk Wickede

1913 erwarben die Fröndenberger Stadtwerke von der „Wickeder Werke und Portland Cement GmbH“ ein Laufwasserkraftwerk, das bis zum Jahr 2000 dem Düsseldorfer Mannesmann-Konzern gehörte. Es lieferte den Strom für die Wickeder Röhrenfabrik des Unternehmens. Im Zuge der Übernahme von Mannesmann durch das Unternehmen Vodafone erwarb der heutige Miteigentümer des Werkes, Dr. Bernd Walters aus Brilon, für sechs Millionen DM das Wasserkraftwerk. Er nennt mittlerweile 18 solcher Anlagen sein Eigen bzw. Teileigentum. Neben seiner Tätigkeit als Arzt ist er auch Wasserkraftwerk-Betreiber. Er kauft sie von Versorgern wie der RWE, von Industrieunternehmen oder Privatpersonen. Seine Kraftwerke produzieren pro Jahr etwa 20 Millionen Kilowattstunden. Dr. Walters Motiv ist in erster Linie aber nicht die Gewinnmaxi-

mierung, sondern die Begeisterung für ältere, nachhaltige Technik und die Natur.

Das Kraftwerk ist bis heute unverändert mit zwei Francis-Turbinen ausgestattet, die jeweils einen Generator antreiben. 1953 wurde neben dieser Anlage ein weiteres Maschinenhaus mit einer Kaplan-Turbine errichtet, um auch in Zeiten mit größerem Wasseranfall die Stromerzeugung noch ausweiten zu können. Die beiden Francis-Zwillingsturbinen und die Kaplan-Schachtmaschine erzeugen zusammen etwa fünf und ein halbes Millionen Kilowattstunden Strom pro Jahr.

Ihr Wasser beziehen die beiden Maschinenhäuser aus einem etwa 1,3 Kilometer langen Obergraben und verfügen über eine Fallhöhe von etwa fünf Meter. Markante Türme markieren von weitem sichtbar die Wehranlage in der Ruhr, die das Wasser staut und in den Obergraben leitet.

TIPP

Altes Wasserwerk Horlecke in Menden, Intzestraße 1: Ein denkmalgeschütztes Backsteingebäude von 1901 mit Rundbogenfenstern und (wieder) funktionstüchtigen Pumpen, das von der Armaturenfirma SAM Schulte unterhalten wird. In dem 1977 stillgelegten Wasserwerk befindet sich heute eine kleine Ausstellung zum Thema Wasserversorgung von der Antike bis zur Neuzeit.

Kontakt & Infos

Laufwasserkraftwerk Wickede
Ruhrufer
58730 Wickede
www.stadtwerkefroendenberg.de



Wasserkraftwerk Warmen im Rohbau, 1911.
Quelle: Mannesmann Archiv

8 Laufwasserkraftwerk Warmen

Das etwas abgeschiedene und idyllisch gelegene Kraftwerk liegt an der Grenze von Fröndenberg, Wickede und Menden und markiert somit den Übergang des Ruhrgebiets zum Sauerland. Das heute privat betriebene Kraftwerk wurde 1911 fertiggestellt und ist noch mit einer originalen Francis-Turbine aus der Erbauungszeit und einer Kaplan-Turbine von 1950 ausgestattet.

Die Idee ein Wasserkraftwerk inklusive Stauwehr zu errichten, hatte um 1900 bereits ein geschäftstüchtiger Gutsbesitzer, der Industrie und Gemeinden als künftige Stromabnehmer im Auge hatte. Das Geschäftsrisiko erschien ihm aber dann doch zu groß, so dass er die im Bau befindliche Anlage weiterverkaufte. 1911 erwarb die Firma „Gewerkschaft Baduhild“ die gesamte Anlage zur Stromprodukti-

on für ihre entstehende Wasserstoff- und Sauerstoff-Fabrik. Die Fabrik war die Keimzelle für die Rohrproduktion der späteren Wurgrohr, der direkten Vorgängergesellschaft des Wickeder Werkes der Mannesmannröhren-Werke (MRW). Etwa ein Drittel ihres Strombedarfs deckte die MRW aus ihrem eigenen Werk, den Rest lieferten die Stadtwerke Fröndenberg. Umgekehrt bediente das Kraftwerk auch den Energiebedarf der öffentlichen Stromversorgung, wenn der Strom im Röhrenwerk nicht gebraucht wurde.

2001 verkaufte MRW das Wasserkraftwerk an einen privaten Unternehmer, der heute ausschließlich in das öffentliche Stromnetz einspeist. Das Laufwasserkraftwerk kann eine maximale Leistung von etwa 1.000 Kilowatt erbringen und produziert etwa vier Millionen Kilowattstunden regenerativen Strom jährlich.

Kontakt & Infos

Laufwasserkraftwerk Warmen
Am Kraftwerk
58730 Fröndenberg-Warmen



Wasserkraftwerk Schwitten.
Quelle: Stadtwerke Fröndenberg

9 Laufwasserkraftwerk Schwitten

Das markante, am Ortseingang Fröndenbergs gelegene Laufwasserkraftwerk nahm 1923 den Betrieb auf. Das größte Wasserkraftwerk der Stadtwerke Fröndenberg trägt den Namen seines Planers, des damaligen Wasserwerkleiters Ernst Moeller, der über vier Jahrzehnte die Aufbaujahre der Strom und Wasserversorgung in der Stadt prägte. Gebaut wurde es von der Firma Siemens-Halske aus Berlin.

Das Wasser der Ruhr wurde auf der Höhe des Hofes Oberstade durch ein Wehr gestaut und dann über einen 1,8 Kilometer langen Obergraben zum Kraftwerksgebäude geleitet. An dieser Stelle beträgt die Fallhöhe etwa sieben Meter.

In der Nacht vom 16. auf den 17. Mai 1943 überflutete das Wasser der durch Bombenangriffe zerstörten Möhnetalsperre die Kraftwerke Schwitten und Wickede. Dadurch fiel die gesamte Stromerzeugung aus und konnte nur schrittweise wiederhergestellt werden. Erst Ende 1945 war

das Kraftwerk wieder voll funktionsfähig, aber schon am 7. Februar 1946 zerstörte ein Ruhr-Hochwasser erneut das Moeller-Werk. Nach einem halben Jahr konnte es allerdings wieder den Betrieb aufnehmen.

1983/84 wurde das Kraftwerk grundlegend modernisiert und umgebaut. Die Umbaumaßnahmen erfolgten aber nur im Innenbereich, das äußere Erscheinungsbild des Gebäudes wurde nicht verändert. Von den drei vorhandenen Francis-Turbinen wurden zwei durch Kaplan-Turbinen ersetzt. Alle drei Generatoren wurden gegen neue ausgetauscht. Die 3.200 Kilowatt Anlage des Kraftwerkes kann damit jährlich etwa 12 Millionen Megawattstunden Strom erzeugen.

Sehenswert ist der Innenbereich des Turbinenhauses. Dort befindet sich ein Kunstwerk ganz besonderer Art: eine 16 Meter lange Mosaikwand. Sie wurde 1986 von einer Münchener Künstlergruppe in Teilabschnitten erstellt und anschließend nach Fröndenberg transportiert. Stilisiert dargestellt werden der Weg des Wassers, die Ruhrlandschaft, die Möhnesee-Staumauer, das Wasserwerk und Ansichten vom historischen Ortskern Fröndenbergs.

TIPP

Seit 1888 liegt im Ruhrtal das heute von der Wasserwerke Westfalen AG betriebene Wasserwerk Halingen (früher Langschede, heute Menden, Provinzialstraße 300). 80 Hektar stehen als Wassergewinnungs-Gelände zur Verfügung. Zur Grundwasseranreicherung wird hier vorgereinigtes Ruhrwasser über große Versickerungsbecken in den Untergrund infiltriert.

Kontakt & Infos

Stadtwerke Fröndenberg
Möllerkraftwerk Schwitten
Fröndenberger Straße
58706 Menden
www.stadtwerkefroendenberg.de



Wasserwerk Warmen, 1930er Jahre.
Quelle: Stadtwerke Hamm

10 Wasserwerk Warmen

Der Aufbau einer zentralen Trinkwasserversorgung ihrer Bewohner stellte gegen Ende des 19. Jahrhunderts für die Stadt Hamm ein Problem dar. Da die Entnahme von Trinkwasser aus der Lippe wegen des hohen Salzgehaltes zu aufwändig gewesen wäre, beschloss die Stadt 1886 ihr Trinkwasser aus der 27 Kilometer entfernten Ruhr zu gewinnen. Bereits im März 1887 floss aus einem neu erbauten Wasserwerk in Wickede-Wimbern Trinkwasser von Wickede an der Ruhr nach Hamm.

Wegen der starken Bevölkerungszunahme infolge zunehmender Industrialisierung reichten die veranschlagten Förderkapazitäten aus den vorhandenen Brunnen bald nicht mehr aus. Auch die zunehmende Qualitätsverschlechterung des Trinkwassers infolge industrieller Abwässer stellte zunehmend ein Problem dar. Deshalb wurde beschlossen Anfang der 1930er gemeinsam mit der Kommunalen Elektrizitätsgesellschaft Fröndenberg (KEG) ein neues Wasserwerk zu bauen, das im Oktober 1932 seinen Betrieb aufnahm. Das alte Wasserwerk in Wimbern wurde 1938 an die Eisen und Stahlwerke GmbH verkauft.

Durch die Bombardierung der Möhnetalsperre im Mai 1943 wurde die gesamte Wasserversorgung in Warmen stillgelegt. Die Betriebsanlagen des Wasserwerks einschließlich Maschinenraum waren durch die Überflutung entweder schwer beschädigt oder zerstört. Der Wieder-

aufbau der Wassergewinnungsanlage sollte viele Jahre in Anspruch nehmen.

Um den wirtschaftlichen und technischen Anforderungen an eine funktionstüchtige und rationell arbeitende Wasserversorgung nach dem Zweiten Weltkrieg gerecht zu werden, wurde im Wasserwerk Warmen in der Folgezeit in etlichen Bereichen investiert. Unter anderem konnte durch den Bau von zwei Filterbecken die Filterfläche von 26.400 Quadratmetern auf 36.400 Quadratmetern erweitert werden. Durch Umbau und Neuananschaffungen wurde die Pumpenleistung von 2.400 Kubikmeter pro Stunde auf 3.400 Kubikmeter pro Stunde gesteigert. Für die Filtersandbewirtschaftung wurde eine größere Sandwäsche mit den für Schlammabsatz notwendigen Trockenbehältern gebaut.

Kontakt & Infos

Stadtwerke Hamm GmbH
Wasserwerk Warmen
Südring 1/3
59065 Hamm
www.stadtwerkehamm.de

Bahnhof Langschede. Foto: RIK/Reinhold Budde



1 Obere Ruhrtalbahn

Die 138 Kilometer lange Obere Ruhrtalbahn zwischen Schwerte und Warburg wurde in vier Teilabschnitten zwischen 1870 und 1873



Obere Ruhrtalbahn bei Elleringhausen. Foto: RIK/Reinhold Budde

von der Bergisch Märkischen Eisenbahn (BME) erbaut. Mit der Eröffnung der letzten Teilstrecke zwischen Bestwig und War-

burg am 06. Januar 1873, die mit dem über 1.300 Meter langen Elleringhauser Tunnel die Wasserscheide von Rhein und Weser überwindet, ging auch eine erhebliche Aus-

dehnung des Netzes der Bergisch Märkischen Eisenbahn einher: Mit der gleichzeitig übernommenen Hessischen Nordbahn reichte ihr Streckennetz damit von der belgischen Grenze bei Aachen bis nach Thüringen.

Die Obere Ruhrtalbahn ist neben der ebenfalls von der BME erbauten Ruhr-Sieg-Eisenbahn die zweite große Eisenbahnstrecke, die das Ruhrgebiet mit dem angrenzenden südwestfälischen Raum verbindet. Nach 1945 verlor sie allerdings zunehmend an Bedeutung. In den letzten Jahren ist die Obere Ruhrtalbahn im Personennahverkehr mit ihren Anbindungen an die Wintersportorte Winterberg und Willingen zu einem wichtigen Bindeglied zwischen Hochsauerland und dem Ballungsraum Ruhrgebiet geworden. Mit dem Ruhrtalradweg ist entlang der Strecke auch ein neues touristisches Angebot außerhalb der klassischen Wintersportziele entstanden.

Aus der Frühzeit der Bahn gibt es noch eine beachtliche Anzahl von Hoch und Ingenieurbauten. Hierzu zählen neben den Tunneln und Brücken auch mehrere Empfangsgebäude, die heute öffentlich oder privat für Wohnzwecke genutzt werden, so in Langschede, Wickede, Neheim-Hüsten, Arnsberg und Oeventrop. Das Empfangsgebäude in Fröndenberg-Langschede ist ein zweigeschossiger Putzbau im Stil eines italienischen Palazzo der Renaissance aus dem Jahre 1870. Seit 1983 halten in Langschede keine Züge mehr. Heute wird das denkmalgerecht restaurierte Gebäude als Büro und Geschäftshaus genutzt.

Kontakt & Infos

Alter Bahnhof Langschede
Bahnhofallee 1
58730 Fröndenberg
Bahnhöfe:
Schwerte, Fröndenberg, Wickede (Ruhr), Neheim-Hüsten, Arnsberg, Oeventrop, Freienohl, Meschede, Bestwig, Ohlsberg, Brilon Wald, Hoppecke, Bredelar, Marsberg, Westheim, Scherfede, Warburg



Kettenschmiedemuseum. Foto: RIK/Reinhold Budde

2 Kettenschmiedemuseum

Die Produktion von Ketten bestimmte über hundert Jahre die Industriegeschichte der Stadt Fröndenberg. Nachdem man seit 1820 gewalzten Draht herstellen konnte, stieg die Bedeutung geschweißter Ketten. Die eigentliche Ära der Fröndenberger Kettenfabriken begann in den 1880er-Jahren. Die frühe Spezialisierung auf die Herstellung schwerer Schiffs- und Ankerketten sollte auch in Fröndenberg zum wirtschaftlichen Erfolg der Kettenindustrie beitragen. Namhafte Fröndenberger Kettenfabriken begannen um 1900 mit der Herstellung von Ketten für die Landwirtschaft, entwickelten sich aber bald zu großen Unternehmen, die auch schwere Ketten produzierten.

In den 1920er Jahren erlebten die Fröndenberger Kettenfabriken wegen der Besetzung des Ruhrgebiets 1923 und der Weltwirtschaftskrise 1929 einen starken wirtschaftlichen Einbruch. Ab Mitte der 1930er Jahre konnten die Kettenfabriken allerdings durch die Aufrüstungs- und Autarkiepolitik der Nationalsozialisten einen erneuten Aufschwung verzeichnen.

Nach 1945 konzentrierten sich die Unternehmen zunächst auf die Herstellung von Handelsketten, zu Beginn der 1950er Jahre bestimmten dann Ketten für den Schiffsbau und die Industrie wieder die Produktpalette. Neben den deutschen Werften und dem Bergbau des Ruhrgebiets entwickelten sich auch Erdölgesellschaften zu wichtigen Handelspartnern. Sie benötigten schwere

Ketten zur Verankerung von Bohrrinseln im Meer. Auch in Übersee wurden Märkte erschlossen, gewaltige Mengen an Ketten zur Bündelung und Verladung von Zuckerrohr wurden zum Beispiel nach Kuba geliefert.

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts ist die Kettenindustrie in Fröndenberg infolge des Strukturwandels in der Montanindustrie nahezu weitgehend verschwunden. Um die Geschichte der Kettenherstellung weiterhin lebendig zu halten, hat der Förderverein Kulturzentrum Fröndenberg e.V. 1999 ein Kettenschmiedemuseum eingerichtet. Zum Fundus des Museums gehört eine Vielzahl von Maschinen aus der Fröndenberger Kettenproduktion. Vorführungen am Schmeldefeuer, an elektrischen Handschweißmaschinen und Kettenschweißautomaten ergänzen die Ausstellung. Das Museum ist in einem Backsteingebäude im heutigen Landschaftspark Ruhrufer untergebracht. Das Gebäude diente ursprünglich als Strohlager der ehemaligen Papierfabrik Himmelmann & Co. An die Papierproduktion erinnert ein Trichterstofffänger, der ehemals zum Filtern und Reinigen von Abfallstoffen aus der Papierherstellung diente.

Kontakt & Infos

Kettenschmiedemuseum
Fröndenberg/Ruhr im Landschaftspark Ruhrufer
Ruhrstraße 12
58730 Fröndenberg/Ruhr
www.kettenschmiedemuseumfroendenberg.de



Betriebszentrale Hengsen der Dortmunder Energie und Wasserversorgung GmbH (DEW).
Foto: DEW 21

13 Informationszentrum aqua publik

Das von den Dortmunder Stadtwerken als seinerzeitigem Wasserversorgungsunternehmen 1989 in Betrieb genommene Informationszentrum „aqua publik“ wird heute von der Dortmunder Energie und Wasserversorgung GmbH (DEW) betrieben. Es dient als Ort der Vermittlung von Informationen zum Thema Wasserversorgung im Dortmunder Raum für interessierte Besuchergruppen und Schulklassen aller Schulformen.

Außerdem bietet „aqua publik“ Tagungsräumlichkeiten für Veranstaltungen der betrieblichen Weiterbildung, für Work-

shops des Instituts für Wasserforschung Dortmund (IfW) und für diverse andere Einrichtungen der Wasserwirtschaft.

Im Untergeschoss des Gebäudes befindet sich ein im Dauerbetrieb befindliches Wasserwerk aus den 1930er-Jahren, dessen Technik zum Teil noch original erhalten ist. Die gesamte Anlage zur Nutzung der Wasserkraft, bestehend aus Flusswehr, Stausee und Wasserkraftwerk wurde nahe der bereits bestehenden Pumpstation Hengsen errichtet. Neben der Nutzung der regenerativen Energie Wasserkraft werden auf dem Betriebsgelände die Nutzungsmöglichkeiten von Wind und Solarenergie für Betriebszwecke des Wasserwerks gezeigt.

Kontakt & Infos

Dortmunder Energie und Wasserversorgung GmbH
Zum Kellerbach 52
58239 Schwerte-Geisecke



Rohrmeisterei in den 1920er-Jahren. Foto: Bürgerstiftung Rohrmeisterei

14 Rohrmeisterei Schwerte

1856 entstanden in der Trinkwasserversorgung Dortmunds Engpässe, die zum Bau einer ersten Pumpstation in Schwerte führten. Die fortschreitende Industrialisierung und das zunehmende Bevölkerungswachstum führten zu einer steigenden Nachfrage nach Trinkwasser. Das Kreiswasserwerk Hörde, zu dessen Gebiet Schwerte gehörte, sah sich deshalb veranlasst, eine zweite Pumpstation zu bauen. Sie wurde dann ab 1890 in Betrieb genommen. 1924 wurde diese Pumpstation wegen Unwirtschaftlichkeit stillgelegt. Die Maschinenteile wurden entfernt, der Kamin niedergelegt und die Halle durch das Unternehmen anderweitig genutzt. Unter anderem diente die Halle als Werkshalle der Dortmunder Stadtwerke, im Volksmund deshalb auch „Rohrmeisterei“ genannt.

1976 geben die Dortmunder Stadtwerke die Nutzung auf. 1990 kaufte die Stadt Schwerte die Rohrmeisterei mit dem Ziel der Errichtung eines Bürger und Kulturzentrums. Im Jahr 2000 übernahmen zwei Vereine aus Schwerte, der Verein Theater am Fluss und der Kunstverein, die mittlerweile denkmalgeschützte Halle. Nach dem Umbau eröffnete im Juni 2003 in der vorderen „Halle 1“ die „Gastronomie in der Rohrmeisterei“ mit Restaurant, Bistro, Biergarten und Lounge. „Halle 2“ ist Foyer und zugleich Raum für kleinere Feiern, Ausstellungen, Empfänge. Zum Jahresende 2003 wurde mit der Fertigstellung eines Veranstaltungssaals, der „Halle 3“, die Umbauphase beendet.

Leitlinie der architektonischen Gestaltung war die Ablesbarkeit der Gebäudegeschichte: Alte Elemente wie Fenster und Kranbahn bilden einen spannenden Kontrast zu den neuen Materialien Glas, Sichtbeton, Holz und Stahl. Die Wände blieben unverputzt, schaffen damit Atmosphäre und erinnern gleichzeitig an die wechselvolle Geschichte des Projektes.

Heute versteht sich die Rohrmeisterei als „Haus für alle“. Dazu gehören die „Künstler der Rohrmeisterei“ im eigenen Künstler-Haus, die historische Schwertener Senfmühle, das Tonstudio Rohrklang, die Büros von „Herdesign“ und „Canvas“ sowie das Camp der Lenne-Ruhr-Kanutouren. Einen Schwerpunkt bilden Kulturprojekte für Kinder und Jugendliche.

Kontakt & Infos

Bürgerstiftung
Rohrmeisterei Schwerte
Ruhrstraße 20
58239 Schwerte
www.rohrmeistereischwerte.de



Die Ruhrflutbrücke Schwerte-Ergste. Foto: RIK/Reinhold Budde

15 Ruhrflutbrücke Schwerte-Ergste

Zwei hintereinander folgende Eisenbahnbrücken der am 1. Oktober 1910 von der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahn eröffneten Strecke zwischen Schwerte und Iserlohn wurden im Ruhrtal gebaut, um Westhofen und Ergste miteinander zu verbinden. Während eine Brücke für die Flussüberquerung gebaut wurde, überbrückt die andere einen Durchlass im Eisenbahndamm.

Die auf zwei Natursteinquader-Pfeilern errichtete so genannte Ruhrflutbrücke wurde wegen der regelmäßigen Überflutung der Ruhrauen gebaut, um den Eisenbahndamm

zu entlasten. Ein durchgehend geschlossener Damm wäre zu Überschwemmungszeiten dem starken Druck der Hochwässer ausgesetzt gewesen, so dass die Gefahr eines Durchbruchs bestanden hätte.

Heute ist die Ruhrflutbrücke ein prägendes Element im Schwerter Ruhrtal und erinnert an eine vergangene Epoche der Verkehrs und Wirtschaftsgeschichte von Schwerte, Ergste und Iserlohn. Zusammen mit der Eisenbahnbrücke über die Ruhr ist sie gleichzeitig ein anschauliches Dokument für den ingenieurmäßigen Brückenbau um 1900, der in erster Linie von der Einführung neuer Baustähle geprägt war und damit für eine Weiterentwicklung des Stahlbrückenbaus sorgte.

Kontakt & Infos

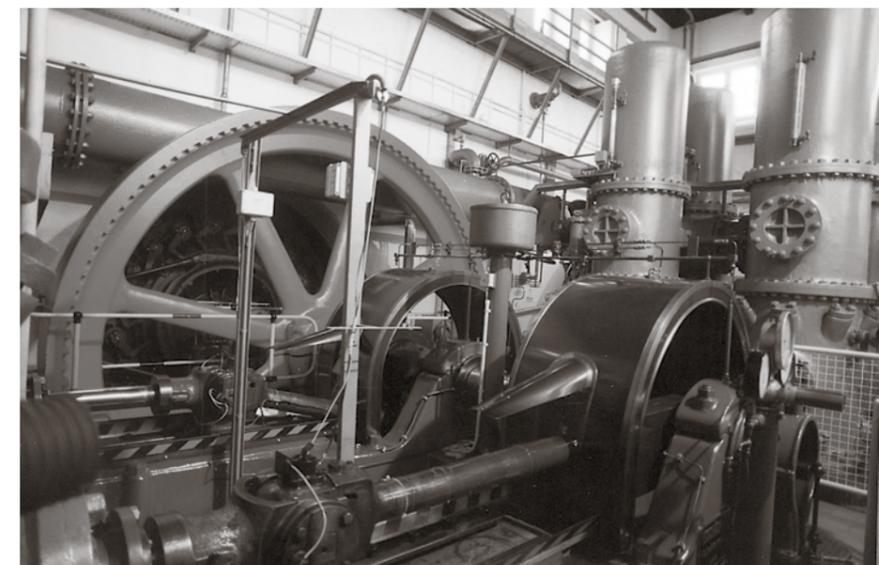
Ruhrflutbrücke
Lindenufer
58239 Schwerte-Ergste

16 Pumpwerk Westhofen

Von den frühen Anfängen der Nutzung des Wassers und der Wasserkraft im Ruhrtal zeugt heute noch die Wasserkraftanlage und Pumpstation in Westhofen, die seit 1922 nahezu unverändert in Betrieb ist. Die Ruhr wird hier mit einer kompletten Wehranlage angestaut, die über insgesamt sechs Wehrfelder aufgebaut ist.

Der Gedanke eine Wasserleitung zu bauen, um auch die Städte Dortmund und Hörde mit Wasser aus der Ruhr zu versorgen, geht auf das Jahr 1865 zurück. Die erste Pumpstation wurde 1871 in Villigst gebaut.

Im Schwerter Raum wird der Wasserreichtum der Ruhr genutzt, um Trinkwasser zu gewinnen und um Strom zu erzeugen. Die Dortmunder Energie und Wasserversorgung (DEW) betreibt im Wassergewinnungsgelände im Ruhrtal zwischen Holzwickede-Hengsen und Schwerte-Westhofen drei Laufwasserkraftwerke, die in der Vergangenheit dazu dienten, für die Wasserförderung Pumpenergie zu erzeugen. Heute übernehmen die Wasserturbinen dank verbesserter Steuerungstechniken im Ruhrtal weitere Aufgaben und erzeugen neben



Maschinenanlage im Pumpwerk. Foto: DEW 21

mechanischer auch elektrische Energie – in Westhofen und Villigst im Jahresdurchschnitt 12 Millionen Kilowattstunden.

Bis 2010 wandelte das Laufwasserkraftwerk in Westhofen die Energie aus der fließenden etwa fünf Meter hohen Welle der Ruhr mit vier Francis-Turbinen direkt in mechanische Energie für Kolbenpumpen um, die Trinkwasser in das Versorgungsnetz pumpen. Aufgrund des sinkenden Trinkwasserbedarfs im Ruhrgebiet entschieden sich die

Wasserwerke Westfalen für den Umbau der Wasserkraftanlage am Westhofener Wehr zum Kraftwerk. Die vier Francis-Turbinen aus dem Jahr 1922 wurden durch zwei Kaplan-Turbinen ersetzt, die der Stromerzeugung dienen und seit 2012 knapp sechs Millionen Kilowattstunden pro Jahr erzeugen.



Das Pumpwerk Westhofen. Foto: Stadt Schwerte

TIPP

Zwischen Schwerte-Zentrum und dem Stadtteil Geisecke informiert ein Wasserlehrpfad über naturnahe Wassergewinnung und ihre geologischen Bedingungen.

Kontakt & Infos

Ruhrflutbrücke
Hagener Straße
58239 Schwerte-Westhofen



Buschmühle.
Quelle: RWW

17 Buschmühle

Zwischen der Mühle und dem am gegenüberliegenden Lenneufer gelegenen Haus Busch bestand von jeher eine enge Verbindung. Haus Busch war seit dem Mittelalter der Sitz des Adelsgeschlechts Syberg zum Busche. 1507 wird die Buschmühle zum ersten Mal urkundlich erwähnt. Für die Bauernschaft bestand Mahlzwang in der Buschmühle. Um 1700 wurde Haus Busch in seiner heute noch erhaltenen Form auf älteren Grundmauern neu errichtet. 1810 gingen Haus Busch und die Buschmühle durch Heirat von Eleonore Freiin von Syberg zum Busche mit Freiherrn Ludwig von Vincke (1774-1844) in dessen Besitz über. Vincke war als erster Oberpräsident der Preußischen Provinz Westfalen vielfältig initiativ, unter anderem prägte er durch eine neue territoriale Aufgliederung Westfalens entscheidend die Verwaltungsgeschichte des Landes.

Auf dem Gelände der Buschmühle wohnten und arbeiteten sowohl die Bediensteten, die ausschließlich für die Mühle tätig waren, als auch jene, die für die übrigen von Vincke'schen Besitzungen in Hagen arbeiteten. 1846 entstand an der Stelle der heutigen Buschmühle eine Mehl- und Graupenfabrik. Nachdem das alte Mühlengebäude um die Jahrhundertwende ausbrannte, wurde es 1901 in der heutigen Form wiederaufgebaut. Die Anlage wurde zur Herstellung von Holzschliff für die in der Nähe gegründete Papierfabrik genutzt. Das erste Wasserrecht zur Erstellung der Wehranlage wurde 1925 erteilt. Mitte der 1950er Jahre stellte die Mühle den Betrieb ein, in den 1980er Jahren erfolgte der Umbau zur heutigen Nutzung als Wasserkraftwerk.

Die Gesamtanlage der Buschmühle besteht heute aus dem Wohn- und Bürogebäude, der eigentlichen Mühle sowie dem Backstein-Doppelhaus zwischen Straße und Brücke. Das Flussbett ist unter dem Gebäude mit Mauer und Pfeilervorbauten befestigt, daneben liegt ein Tunnel für den Durchfluss des Überlaufwassers. Etwa zwei Kilometer flussaufwärts befindet sich das zu der Anlage gehörende Klappenwehr. Die nahe gelegene Papierfabrik an der Ruhrtalstraße zeugt heute noch von der großen Bedeutung der Papierherstellung in Hagen.

Kontakt & Infos

Buschmühle
Ruhrtalstraße 29
Hagen-Garenfeld

18 Hohensyburg

Nördlich des Hengsteysees ragt die Ruine der Hohensyburg fast 100 Meter über dem Tal der Ruhr empor. Vermutlich schon in vorrömischer Zeit entstand auf dem Berg-Plateau eine sächsische Wallburg. Im Jahr 775 wurde die „Sigiburg“ von Karl dem Großen erobert und zum Bollwerk gegen die Sachsen umfunktioniert. Von dieser Anlage finden sich noch Spuren im Gelände. Um 1100 wurde die Wallburg durch eine neue Burg aus Ruhrsandstein, angeblich von Kaiser Heinrich IV. errichtet. Deren Überreste sind auch heute noch vorhanden. Inmitten dieser Ruine ließ die Gemeinde Syburg 1925 ein Kriegerdenkmal zur Erinnerung an die Gefallenen des Ersten Weltkrieges errichten. Westlich der Burgruine wurde bereits 1857 ein Turm zu Ehren des ersten westfälischen Oberpräsidenten Freiherr Ludwig von Vincke aufgemauert, der von 1810 bis 1844 Eigentümer der Burganlage war. Das Bauwerk ist heute ein Aussichtsturm.

Dominiert wird die Bergkuppe von einem monumentalen Nationaldenkmal zur Erinnerung an die Deutsche Reichsgründung von 1871. Das Denkmal wurde maßgeblich von märkischen Großindustriellen finanziert, um bei der Arbeiterschaft „vaterländische Gefühle“ zu wecken und ihre Loyalität gegenüber Staat und Unternehmern zu fördern. Die Reiterstatue Wilhelms I., ursprünglich in neugotischem Stil, wurde 1902 eingeweiht. Der Kaiser sitzt zu Pferd vor einem 34 Meter hohen Turm, der von den Standbildern Bismarcks und Moltkes flankiert wird.

TIPP

Der am Parkplatz der Spielbank Hohensyburg beginnende 2,5 Kilometer lange Syburger Bergbauweg verbindet Stollen und Pingen (Gabellöcher) der drei frühen Stollenzechen Beckersches Feld (16. Jahrhundert), Schleifmühle (18. Jahrhundert) und Graf Wittekind (19. Jahrhundert). Zu sehen sind vier restaurierte Stollenmundlöcher, ein Flözaufschluss, die Standorte ehemaliger Zechenhäuser und einer Handwinde, ein Bremsberg sowie frühe Wege des Kohlentransports. Im Besucherbergwerk Graf Wittekind können Stollen mit einer Gesamtlänge von 260 Metern und frühe Abbausysteme besichtigt werden. Restauriert und präsentiert werden die Stollenbergwerke seit 1986 vom Förderverein Bergbauhistorischer Stätten Ruhrrevier e.V.

Ursprünglich waren auch Skulpturen der Prinzen Friedrich Wilhelm und Friedrich Karl vorhanden. Sie wurden jedoch 1935/36 im Rahmen einer Umgestaltung und stilistischen Reduktion des Denkmals entfernt. Schrifttafeln mit Hakenkreuz und dem Datum der NS-Macht ergreifung wurden hinzugefügt. Nach 1945 wurde die NS-Symbolik zwar entfernt, der Umbau des Denkmals von 1935/36 aber nicht rückgängig gemacht. Seit 1945 befindet sich das Kaiserdenkmal wie auch die Burgruine und der Vincketurm im Besitz des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe.

Das Kaiser-Wilhelm-Denkmal und im Gefolge die Eröffnung zahlreicher Ausflugslokale begründeten die Beliebtheit Hohensyburgs als Ausflugsziel für Touristen aus nah und fern. 1985 wurde das „Casino Hohensyburg“ eröffnet, das neben dem umsatzstärksten Spielcasino Deutschlands auch vielfältige Kultur, Gastronomie und Veranstaltungsmöglichkeiten bietet.

Das Panorama Hohensyburg bietet einen weiten Blick auf das Ruhrtal, auf die Mündung der Lenne in die Ruhr und auf den Hengsteysee am Fuße des Berges. Im Westen fällt der Blick auf das „Koeppenwerk“.



Hohensyburg.
Foto: RVR

Kontakt & Infos

Hohensyburg
Hohensyburgstraße
44265 Dortmund-Syburg



Das Pumpspeicher-
kraftwerk
Koepchenwerk.
Foto: Ruhrverband

19 Pumpspeicherkraftwerk Koepchenwerk

In den Jahren 1927 bis 1930 errichtete das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk (RWE) am Ruhrstausee Hengstey bei Herdecke ein Pumpspeicherwerk, das später nach seinem Planer, Professor Arthur Koepchen, benannt wurde. Koepchen, Vorstandsmitglied beim damaligen RWE, führte die Energiewirtschaft in ein neues Zeitalter. Er war

der Ansicht, dass sich langfristig eine sichere, wirtschaftliche Stromversorgung nur im Rahmen eines zu schaffenden überregionalen Großraum-Verbundnetzes entwickeln könne. Seine Ideen wurden Richtungweisend, nicht nur für die Entwicklung der RWE, sondern für die gesamte Elektrizitätsbranche.

Die Funktionsweise des Pumpspeicherwerks ist einfach: Zu Tageszeiten, an denen im Netz der RWE mehr Strom zur Verfügung stand als verbraucht wurde, treibt dieser überschüssige Strom Pumpen an, die Wasser aus dem Hengsteysee in ein 160 Meter höher gelegenes Speicherbecken pumpen. In Spitzenlastzeiten, wenn mehr Strom benötigt wird als die Kraftwerke erzeugen können, wird dieses Wasser abgelassen und treibt die Turbinen am Fuß der mächtigen Rohrleitungen an. Der hier gewonnene Strom wird ins Netz eingespeist.

Mit Koepchens Pumpspeicherwerk konnte das Hauptproblem der Elektrizitätswirtschaft, nämlich die Bereitstellung elektrischer

Spitzenenergie, gelöst und die Wirtschaftlichkeit und Auslastung der RWE-Kohlekraftwerke verbessert werden. Das Koepchenwerk wurde kontinuierlich bis in die 1980er Jahre betrieben. Innerhalb von 100 Sekunden konnte der Maschinensatz aus dem Stillstand angefahren werden und seine volle Leistung in das Netz einspeisen.

Die Form des Speicherbeckens passt sich der Bergkuppe an und hat bei einer Länge von etwa 600 Metern und einer Breite von etwa 250 Metern circa 1,5 Millionen Kubikmeter Inhalt. Dieses Fassungsvermögen entspricht einem gespeicherten Energienutzinhalt von 590.000 Kilowattstunden, das heißt ein gefülltes Speicherbecken ermöglicht vier Stunden Volllastbetrieb des Kraftwerkes.

Nachdem 1989 ein hochmodernes 150 Megawatt Pumpsturbinenwerk in Betrieb genommen wurde, legte man die Altanlage 1994 still. Sie steht seit 1986 unter Denkmalschutz. Der Uferweg am Nordufer des Hengsteysees führt unmittelbar am Koepchenwerk vorbei.

Im November 2016 wurde beschlossen, das Koepchenwerk in die Obhut der Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur zu übergeben. Damit sind der weitere Erhalt des Maschinenhauses mit Kommandohaus, des am Hang gelegenen Schieberhauses mit dem markanten RWE-Schriftzug sowie der vier landschaftsprägenden Rohrleitungen gesichert.

Pumpspeicher-
kraftwerk
Koepchenwerk.
Fotos (2): RIK/
Reinhold Budde

Kontakt & Infos

Pumpspeicherkraftwerk
Koepchenwerk
Im Schiffswinkel 43
58313 Herdecke



Der Hengsteysee in Hagen. Foto: RIK/Reinhold Budde



20 Hengsteysee

Der etwa vier Kilometer lange Hengsteysee bei Hagen, der unterhalb der Mündung der Lenne in die Ruhr liegt, ist vom Ruhrverband zwischen 1926 und 1928 angelegt worden.

Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme war das Lennewasser durch Schmutzeinleitungen aus der Kleineisenindustrie stark säure- und eisenhaltig, das Ruhrwasser führte die alkalischen Abwässer der Zellulose- und Papierfabrikation vom Oberlauf mit sich. Das vermischte Wasser aus beiden Flussläufen durchlief nun verlangsamt den neuen Hengsteysee, so dass es hier zur Schlamm- ausfällung kam (der Schlamm sank auf den Grund des Sees) und damit eine intensive Reinigungswirkung erzielt wurde. Heute ist durch den Bau von Kläranlagen die Qualität des Lennewassers wesentlich verbessert worden. Der Hengsteysee trägt dabei im-

mer noch als Geschiebefang und Feinreini- gungsstufe zur Wasserreinigung bei.

Seit seiner Inbetriebnahme dient er gleichzeitig als Unterbecken für das „Koepchenwerk“. Durch den Pumpspeicherbetrieb kann der Wasserspiegel im Hengsteysee bis zu 70 Zentimeter schwanken.

Außer dem Pumpspeicherkraftwerk befindet sich am Stauwehr des Hengsteysees auch ein mit drei Kaplan-Turbinen ausgestattetes Lauf- wasserwerk, das jährlich bis zu elf Mil- lionen Kilowattstunden Strom erzeugen und damit bis zu 3.000 Haushalte versorgen kann.

Darüber hinaus besitzt der Hengsteysee einen hohen Freizeit- und Erholungswert. Von Ostern bis Oktober verkehrt das Fahr- gastschiff „Freiherr vom Stein“ zwischen den Anlegestellen Schiffswinkel am Westende des Sees, Hengstey-Freibad, der Hohen- syburg-Insel und der Lenne-Mündung.

Kontakt & Infos

Hengsteysee
Seestraße
58089 Hagen-Hengstey

TIPPS

An der Mündung der Volme in die Ruhr befindet sich das Lauf- wasserwerk Stiftsmühle. Es stammt noch aus dem Jahr 1930. Mit drei Kaplan-Turbinen kann es eine Gesamtleistung von maximal 1.800 Kilowatt erzeugen.

Niedernhof (Villa Funcke) in Herdecke, Im Kleff. Als Landsitz 1872 im neugotischen Stil von dem märkischen Industriellen Bernhard Wilhelm Funcke III errichtet. Seit 1919 befinden sich die Ländereien des Niedern- hof im Eigentum des Essener Ruhrverbandes. Heute dient der Niedern- hof als Ausflugsstätte, die aber nur bei schönem Wetter geöffnet ist.

21 Energiewirtschaftlicher Wanderweg Herdecke

Auf vier Kilometern führt der Energiewirtschaftliche Wanderweg Herdecke durch das Ruhrtal zwischen Harkortsee und Hengsteysee, vorbei an einigen der wich- tigsten energiewirtschaftlichen Einrichtungen der Region, darun- ter beispielsweise auch das Pump- speicherkraftwerk Koepchenwerk in Herdecke. Der Fußweg nimmt etwa zwei Stunden in Anspruch.

Die Idee zu diesem Projekt ent- wickelte der Heimathistoriker Willi Creutzenberg. Realisiert wurde der „Wanderweg“ dann in Kooperation mit der Stadt Herdecke, dem Förderverein Bergbauhistorischer Stätten, dem Ruhrverband, sowie den Energie- versorgern Dortmunder Energie und Wasser, RWE und MarkE.

Zehn Tafeln markieren und be- schreiben die Stationen vor Ort. Eine wichtige Station ist das Cuno-Kraftwerk, das als erstes Kraftwerk des Kommunalen Elektrizitätswerks Mark, kurz Elektromark, 1908 in Betrieb genom- men wurde. Das Dampfturbinenkraftwerk wurde seinerzeit nach dem Unternehmens- gründer und Hagener Oberbürgermeister Willy Cuno benannt. Um die für das Ge- nehmigungsverfahren für ein neues 400 MW-Gaskraftwerk am gleichen Standort erforderlichen Freiflächen nachweisen zu können, wurden ab 2005 die alten Kesselhäu- ser abgerissen. Die neue Anlage wurde 2007 in Betrieb genommen. Von der historischen Anlage ist daher nur noch wenig erhalten.

Weitere Tafeln erklären die Faulgasanlage des Hagener Klärwerks, das Biogas als umwelt- schonende Energiequelle nutzbar macht, das System der Wärmepumpenanlage des Freibades oder die Funktionsweise der Kaplan- turbinen des Laufwasserwerks Stiftsmühle.

Das restaurierte Mundloch der Ze- che Gotthilf und der geologische Auf-



Energiewirtschaft- licher Wander- weg. Foto: RIK/ Reinhold Budde

schluss am Schiffswinkel erläutern anschaulich die Zusammenhänge von Erdgeschichte, Bergbau und Leben zur Zeit der Frühindustrialisierung.

Kontakt & Infos

Energiewirtschaftlicher Wanderweg Herdecke
Im Schiffswinkel
58313 Herdecke



Ruhrviadukt, 1928.
Quelle: Regional-
verband Ruhr

22 Ruhrviadukt Herdecke

Die Eisenbahnbrücke, die Herdecke und Hagen verbindet, wurde von der damaligen Rheinischen Eisenbahn zwischen 1877 und 1878 erbaut. Eingeweiht wurde der Viadukt am 15. Mai 1879 als eine der letzten Strecken der Rheinischen Eisenbahn, die zum 1. Januar 1880 verstaatlicht wurde und in der Preußischen Staatsbahn aufging.

Der Ruhrviadukt galt zu seiner Zeit als besondere technische Meisterleistung. Mit 313 Meter Länge und zwölf halbkreisförmigen Bögen von je 20 Metern Spannweite überspannt er das Tal und gehörte damit zu der sehr schwierigen und kostspieligen Trassenführung der Rheinischen Eisenbahn von Düsseldorf über Hagen nach Dortmund. Das benutzte Bruchsteinmaterial fand man in reichlicher Menge in der Nähe der Baustelle. Allein 24.400 Kubikmeter Mauerwerk wurden verbaut.

Als am 17. Mai 1943 die Möhnetal-Sperrmauer von englischen Bomben zerstört wurde, ergoss sich eine Flutwelle in das Ruhrtal. Dabei wurde ein Pfeiler des Viadukts unterspült, der zwei Brückenbögen mit in die Tiefe riss. Die Brücke wurde wieder Instand gesetzt, aber gegen Ende des Krieges von einer Sprengung der Wehrmacht abermals stark beschädigt. Davon ist heute allerdings nichts mehr zu sehen. So wirkt das Bauwerk auch heute noch imposant und nötigt dem Besucher den gehörigen Respekt vor der Ingenieurleistung seiner Konstrukteure ab.

Der Viadukt wird heute von den Zügen der Volmetal-Bahn (RB 52) auf der Strecke Dortmund – Hagen – Lüdenscheid befahren.

Kontakt & Infos

Ruhrviadukt Herdecke
Wetterstraße
58313 Herdecke

23 Burg Wetter

Über die frühe Geschichte der Burg Wetter mit dem 1274 erbauten Turm ist wenig bekannt. Sie entstand wohl als märkischer Vorposten gegen das kurkölnische Volmarstein zur Sicherung der Gebiete südlich und nördlich der Ruhr. Zwischen 1784 und 1790 lebte hier der Leiter des Märkischen Bergamtes Freiherr vom und zum Stein. Ein Denkmal am Rathaus Wetter ist ihm gewidmet.

Berühmt wurde die Burganlage jedoch durch Friedrich Harkort (1793/1880), einem der wichtigsten Industriepioniere des Ruhrgebiets. Harkort stammte aus einer bedeutenden Reidemeisterfamilien der Grafschaft Mark. Er gründete in der ungenutzten Burg Wetter 1819 mit Johann Heinrich Kamp und mit Hilfe des englischen Technikers Thomas die Mechanische Werkstätte Harkort & Co., eine der ersten Maschinenbauunternehmen im Ruhrgebiet. Die Fabrik produzierte neben Dampfmaschinen auch Gasbeleuchtungsapparate. Da die angeworbenen englischen Arbeiter recht unzuverlässig waren, gründete Harkort eine eigene Ausbildungsstätte in der Firma. Dank staatlicher Förderung gehörte die „Mechanische Werkstätte“ bereits 1825 mit 94 Arbeitern zu den größten Industriebetrieben Westfalens.



Als Harkort begann, in seine weit reichenden Eisenbahnpläne zu investieren, die Leitung des Werkes zu vernachlässigen und gleichzeitig die staatliche Förderung auslief, trennte sich Kamp von ihm. Kamps Söhne konsolidierten den Betrieb wieder. Unter anderem ging aus dem Harkort'schen Betrieb später die Deutsche Maschinenfabrik AG (DEMAG) am Bahnhof Wetter hervor. Heute ist es das Stammwerk der 2001 gegründeten Demag Cranes & Components mit Sitz in Wetter.

Von dem ehemaligen Fabrikstandort sind keine Spuren mehr vorhanden. Lediglich die Burgruine mit dem über 26 Meter hohen Burgturm und Reste der Ringmauer sind noch erhalten. Eine Treppe führt zu einem mit Zinnen versehenen Aussichtspunkt mit reizvollem Blick auf den Harkortsee.

„Mechanische
Werkstätte“ von
Friedrich Har-
kort, Ölbild von
Alfred Rethel, 1834.
Quelle: Mannes-
mann Archiv

Kontakt & Infos

Burg Wetter
Im Kirchspiel 6 und 16
58300 Wetter

TIPPS

Harkortturm auf dem Harkortberg in Alt-Wetter, zum Gedenken an Friedrich Harkort am 19. Oktober 1884 eingeweiht. Den Besucher führen 130 Stufen zu einer Aussichtsplattform in 35 Metern Höhe, die einen Fernblick über den Harkortsee bis ins Sauerland ermöglicht.

Das Turbinenhaus von Bruno Taut. Foto: RIK/Reinhold Budde



24 Kraftwerk Harkort

Der bekannte Architekt Bruno Taut erhielt 1907 infolge seiner Beziehungen zu Karl-Ernst Osthaus aus Hagen, dem Begründer des „Hagener Impulses“, den Auftrag das Turbinenhaus der Firma Peter Harkort & Sohn (Schöntaler Stahl und Eisenwerke) zu entwerfen.

Es war der Wunsch des Bauherren, dass das 51 Meter und zehn Meter hohe Turbinen-Gebäude künstlerisch gestaltet und sich harmonisch neben dem Bürogebäude von 1881 in die Landschaft einfügen sollte. Der heutige Standort des Gebäudes liegt am Ruhr-Seitenkanal unterhalb des Harkortsees. Entstanden ist ein flaches, breit angelegtes Gebäude in einfacher architektonischer Formensprache mit

monumentaler Wirkung, das Platz für fünf Turbinen (einschließlich Reserveturbine) bot. Das Mauerwerk besteht aus grobem, unregelmäßigem Sandstein. Das Direktorenzimmer von Hermann Harkort wurde nach Entwürfen des belgischen Künstlers Henry van de Velde gebaut. Die Inneneinrichtung befindet sich heute im Haus Schede in Herdecke, das sich im Besitz der Nachfahren der Familie Harkort befindet.

Das heutige Wasserkraftwerk wurde im Zusammenhang mit der Errichtung des 1931 fertig gestellten Harkortsees an das ursprüngliche Kraftwerk angebaut. Durch den Wasseranstau des Harkortsees hat sich das Gefälle wesentlich vergrößert. Das Kraftwerk, das heute von der RWE-Energie mit drei Turbinen betrieben wird, erbringt eine Leistung von maximal 6.100 Kilowattstunden.

TIPP

Am Uferweg des Harkortsees befindet sich die Anlegestelle für das Fahrgastschiff MS „Friedrich Harkort“. Es verkehrt in den Monaten April bis Oktober zwischen Strandbad Wetter und Anlegestelle Ruhrbrücke in Herdecke

Kontakt & Infos

Kraftwerk Harkort
Am Obergraben
58300 Wetter



Wasserwerk Volmarstein, im Hintergrund die Seilhängebrücke. Foto: Aktiengesellschaft für Versorgungs-Unternehmen / Jörg Prostka

25 Gemeinschaftswasserwerk Volmarstein

Die Inbetriebnahme des heutigen Gemeinschaftswasserwerks Volmarstein – ursprünglich von der Stadt Barmen 1881 gebaut, deshalb auch früher Barmer Wasserwerk genannt – galt im Jahr 1883 als Sensation. Damit bekam auch Volmarstein als erste Gemeinde im Umkreis einen Anschluss an das Wasserleitungsnetz. Das Wasserwerk ersetzte die privaten Hauspumpen in Kellern, Gärten und Küchen. Aus zunächst sieben Tiefbrunnen wurde das Wasser in gusseisernen, fast 50 Zentimeter dicken Rohren über den Wasserturm Loh bis nach Barmen gepumpt.

1982 übernahm die Gevelsberger Aktiengesellschaft für Versorgungs-Unternehmen (AVU) das 1961 von der AVU und den Wuppertaler Stadtwerken gegründete Gemeinschaftswasserwerk Volmarstein vollständig. 1987/88 ließ die AVU die historische Wasserleitung sanieren und durch moderne Rohre ersetzt. Die AVU bezieht heute ihr Wasser weitgehend aus der Ennepetalsperre über das Wasserwerk Rohland. Aktuell deckt das Wasserwerk Volmarstein nur Spitzenlasten ab und dient als Reserve-Wasserwerk der Versorgungssicherheit.

Bei der eindrucksvollen, denkmalgeschützten Fußgängerbrücke direkt am Wasserwerk handelt es sich um eine sehr seltene eiserne Seilhängebrücke auf gemauerten Widerlagern. Die Brücke wurde für das Wasserwerk gebaut, um eine direkte Verbindung zu den Brunnen auf der dem Wasserwerk vorgelagerten Flussinsel herzustellen. Vermutlich ist die Brücke in den Jahren nach 1893 entstanden. Aus Sicherheitsgründen darf sie heute nicht mehr betreten werden.

Kontakt & Infos

Gemeinschaftswasserwerk Volmarstein
Am Kaltenborn
58300 Wetter-Volmarstein

26 Villa Bönnhoff

In der Nähe des Bahnhofs Wetter befindet sich die Unternehmervilla des Gießereibesitzers Carl Bönnhoff. Er ließ unmittelbar nach der Wende zum 20. Jahrhundert auf dem steilen Hanggelände östlich der Straße nach Witten eine aufwändige Villa errichten, die heute wegen des dichten Bewuchses von der Straße aus kaum erkennbar ist. Der Architekt Rudolf Plies aus Elberfeld erarbeitete die Pläne für den mächtigen, im Jahre 1901/02 erstellten Bau.

An der Abschlussmauer zur Straße beginnt die steile Treppenanlage, die zur Eingangsloggia der Villa hinaufführt. Die repräsentative, dem Ruhrtal zugewandte, Seite des Gebäudes ist mit hellem Ruhrsandstein verkleidet. Das Zentrum bildet ein Risalit mit abschließendem Giebel, an der Nord-ecke befindet sich ein polygonaler Turm mit hoher Turmlaterne. Gestaltung und Ornamentik des Baus sind weitgehend der „deutschen“ Renaissance entlehnt. Im Innern sind vor allem der mit verschiedenfarbigem Stuckmarmor ausgekleidete Flur und das Treppenhaus bemerkenswert.



Die Villa Bönnhoff. Foto: RIK/Reinhold Budde

Zwischen 1976 und 2007 diente die Villa als städtisches Jugendzentrum. Danach wurde sie an einen privaten Investor verkauft, der das Gebäude aufwändig sanierte und ihm dadurch sein ursprüngliches Aussehen wiedergab. 2009 eröffnete in der Villa das „Café Bonheur“, in dem heute sowohl Wechselausstellungen präsentiert werden als auch Lesungen und Konzerte stattfinden.

TIPP

Villa Vorsteher, Wetter, Kaiserstraße 132, wurde vom Kommerzienrat Gustav Vorsteher (1836-1914) 1894/95 als Wohnhaus im Stil der norddeutschen Backstein-Renaissance errichtet. Vorsteher war im Holzhandel zu großem Vermögen gekommen. Heute dient der Bau als Bürgerhaus, der Park zwischen Kaiserstraße und Gustav-Vorsteher-Straße ist öffentlich zugänglich.

Kontakt & Infos

Villa Bönnhoff
Kaiserstraße 51
58300 Wetter

27 Haus Schede

Zahlreich sind die Spuren der Industriellenfamilie Harkort im Raum Herdecke, Wetter und Hagen. Einer der bedeutendsten Persönlichkeiten war Friedrich Harkort (1793-1880), Industriepionier, Politiker und Sozialreformer. Seine Grabstätte befindet sich über der Ruhr auf dem Gelände von Gut Schede in der zwischen 1860 und 1870 entstandenen Erbgruft.

Das oberhalb der Gruft gelegene Gut Schede ist seit dem neunten Jahrhundert nachweisbar. Es wurde im späten 17. Jahrhundert erneuert, aus dieser Zeit stammt vermutlich wohl das ehemalige Gutshaus. Nur wenig später entstanden die Scheune und weitere Anbauten. 1748 gelangte eine Hälfte des Gutes durch Heirat der Tochter des Eigentümers mit Johann Caspar Harkort aus Haspe in den Besitz der Familie Harkort. 1753 kaufte die Familie auch die zweite Hälfte. Zwischen 1804 und 1810 ließ der Sohn des eingetragenen Harkort, Peter Nicolaus, weitere Gebäude errichten. Es entstand ein Herrenhaus, umgeben von einem Landschaftsgarten. Nach der Einheirat von Elisabeth Funcke wurden nach 1904 einige Innenräume des Hauses von Henry van de Velde und Peter Behrens neugestaltet.

Bis heute befindet sich das Gut im Besitz der Familie Harkort. Zum Anwesen gehören 200 Hektar landwirtschaftlicher Nutzfläche. Der Wald, von Peter Harkort ursprünglich für die Gewinnung von Grubenholz bewirtschaftet, wird weiter gepflegt er soll weiterhin einer der wenigen anerkannten Saatgutwälder bleiben.

Kontakt & Infos

Gut Schede
58313 Herdecke-Voßkuhle



Haus Schede.
Foto: RIK/Reinhold Budde



Mundloch am Schlebuscher Erb-
stollen. Foto: RIK/
Reinhold Budde

28 Schlebuscher Erbstollen

Erbstollen dienten der Entwässerung und Bewetterung meist mehrerer Grubenfelder. Ihr Ansatzpunkt lag im Ruhrtal. Von dort wurden sie unter leichtem Ansteigen in den Berg getrieben. Die Zechen zahlten an die „Erbstöllner“ für den Bau derartiger Anlagen eine Gebühr. Ab etwa 1790 wurden verstärkt Erbstollen eingerichtet.

Der Schlebuscher Erbstollen ist mit seiner Verlängerung, dem Dreckbänker Erbstollen, der längste Erbstollen im Steinkohlebergbau

des Ruhrgebiets. Mit einer Gesamtlänge von etwa 13 Kilometern erstreckte er sich bis in die Nähe von Sprockhövel. Benannt ist der Schlebuscher Erbstollen nach der „Schlebuscher Gewerkschaft“, die den Erbstollen erbaut hat. Im Jahr 1841 setzte die „Gewerkschaft Drecksbank“ den Stollen fort, um die Sprockhöveler Zechen zu entwässern.

Der Schlebuscher Erbstollen wurde im 19. Jahrhundert auch für die Kohleförderung genutzt. Bereits im Jahre 1765 wurde das Stolleneingang mit einer aufwändigen barocken Sandsteineinfassung versehen.

Kontakt & Infos

Schlebuscher Erbstollen
Oberwengerner Straße /
Voßhövener Straße
58300 Wetter-Oberwengern
Der Stolleneingang befindet
sich am Bergbauwanderweg
Wetter, ca. fünf Minuten zu
Fuß von der Oberwengerner
Straße entfernt (eingeschränkte
Parkmöglichkeiten).

29 Wasserturm Bommerholz

Die Wasserversorgung durch hauseigene Brunnen wurde Ende des 19. Jahrhunderts in Bommern problematisch. Durch den Kohleabbau der Zeche Bommerbank sank der Grundwasserspiegel, wodurch vielen Brunnen das Wasser entzogen wurde. Die Folge waren Gerichtsprozesse um die sogenannte Wasserentziehung. Die Zeche Bommerbank und ihre Nachfolgesellschaft verpflichteten sich schließlich, die Gemeinde Bommern mit Wasser zu versorgen. Zum 1. Januar 1910 kündigte aber die Bergbaugesellschaft Mont Cenis den Wasserlieferungsvertrag. Einen neuen Lieferanten fand die Gemeinde mit dem privaten Wasserwerk für das nördliche westfälische Kohlenrevier (heute Gelsenwasser AG). Für die Verteilung des Wassers waren ein neues Rohrnetz mit einer Pumpstation in Bommern und ein Wasserturm erforderlich.

Nach Plänen der Firma Simons aus Essen-Steele wurde 1910 auf einer Anhöhe in Bommerholz ein 27 Meter hoher Wasserturm errichtet. Sein ursprüngliches Fassungsvermögen betrug 150 Kubikmeter.

1977/78 vergrößerte die Stadt Witten das Fassungsvermögen des heute noch im Betrieb befindlichen Turmes um das Doppelte. Der Wasserturm ist nicht nur ein wichtiges Glied in der Wasserversorgung von Bommern und Wengern, sondern auch gleichzeitig ein Monument der Industriegeschichte in Witten. Auch deshalb steht der Turm seit 1986 unter Denkmalschutz. Um seine Bedeutung als Wahrzeichen von Bommern zu unterstreichen, wurde er auf Initiative des lokalen Heimat und Geschichtsvereins mit einer Beleuchtung versehen und ist damit als Landmarke auch nachts weit hin sichtbar. Eine Besteigung des Turms ist heute allerdings nicht mehr möglich.



Wasserturm Bom-
merholz. Foto: RIK/
Reinhold Budde

Kontakt & Infos

Wasserturm Bommerholz
Turmstraße (gegen-
über Turmstraße 7)
58452 Witten-Bommern



Das Berger-Denkmal. Foto: RIK/Reinhold Budde

30 Berger-Denkmal

Das Berger-Denkmal wurde 1902 zu Ehren des Industriellen Louis Berger auf dem Hohenstein errichtet. Dieser leitete zeitweise die von seinem Vater Carl Berger gegründete Wittener Gusstahlfabrik, bevor er sich später der Politik zuwandte. Louis Berger wurde 1865 Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses und gehörte von 1874 bis 1881 dem Reichstag an. Außerdem war er Mit-

begründer und Förderer der Turngemeinde Witten, auf deren Anregung das Denkmal auf dem Hohenstein errichtet wurde.

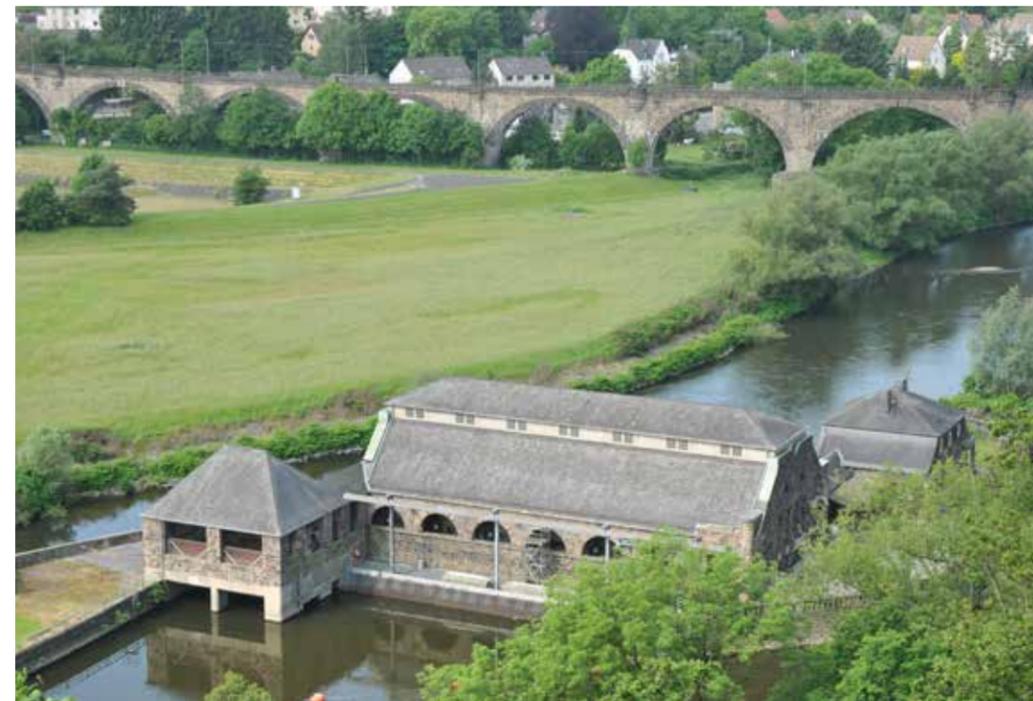
Der 20 Meter hohe Aussichtsturm besteht aus Ruhrsandstein-Quadern und ist im Sockelbereich von Freitreppen umgeben. Im Turmbereich befindet sich eine Stahlwendeltreppe, über die man zum Turmkopf gelangt, der von Rundbogen-Öffnungen durchbrochen ist und den Blick auf die reizvolle Flusslandschaft des Ruhrtales freigibt. Am Turm erinnert eine große Tafel mit Kopfreief an Louis Berger.

Das turmartige Denkmal im wilhelminischen Baustil ist ein Dokument des Zeitgeistes um die Jahrhundertwende und steht damit bau- und geistesgeschichtlich in der Tradition der monumentalen Nationaldenkmale des 19. Jahrhunderts.

Seit jeher waren Aussichtspunkt und anschließender Park ein beliebtes Ausflugsziel. Neben dem Panoramablick bietet der Hohenstein Möglichkeiten für das Mountainbiking, Joggen oder Nordic Walking. Auch Familien wird etwas geboten: Neben Sandkästen und Spielgeräten gibt es einen Streichelzoo sowie ein Damwild und Wildschweingehege. Das Restaurant „Haus Hohenstein“ lädt zum Verweilen ein.

Kontakt & Infos

Berger-Denkmal
Hohenstein
58453 Witten



Wasserkraftwerk Hohenstein. Foto: RIK/Reinhold Budde

31 Wasserkraftwerk Hohenstein

Eines der eindrucksvollsten kleineren Kraftwerke aus den 1920er Jahren steht am Stadtrand von Witten, unterhalb der Felsen vom Hohenstein (zwischen Harkortsee und Kemnader Stausee). Es ist mit seinem nahezu unveränderten maschinellen und architektonischen Zustand ein prägnanter Zeuge der Entwicklung der Wasserkraft an der Ruhr. Seit 1987 steht das Kraftwerk unter Denkmalschutz.

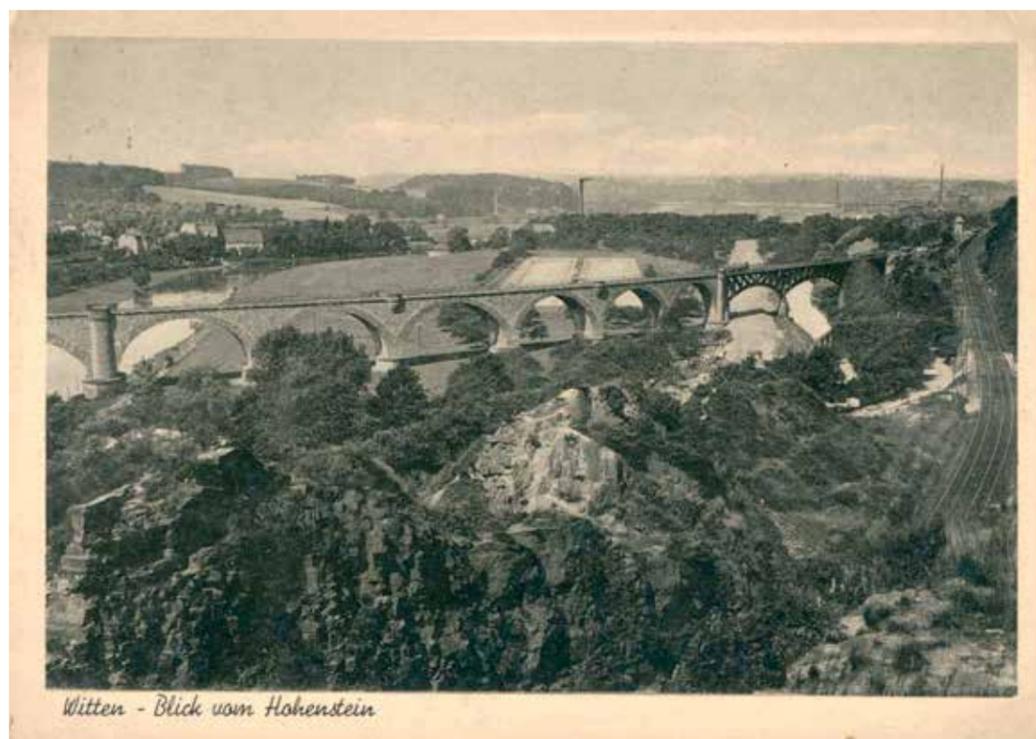
Bereits am Ende des Ersten Weltkrieges überlegten sich Ingenieure der Schaufelfabrik Bredt und Co., wie die zu hohen Betriebskosten ihrer Produktion gesenkt werden könnten. Durch den Bau einer Wasserkraftanlage in unmittelbarer Nähe sollten Kosten eingespart werden. Als Standort bot sich eine kleine Ruhrinsel an, die bereits im Besitz der Firma war. Sie teilte den Fluss und lag nur etwa 1.500 Meter von der Fabrik entfernt. Mit den Bauarbeiten wurde 1922 begonnen. Das Mauerwerk aus grauschwarzem Granit entsprach zwar hohen ästhetischen Ansprüchen, ließ aber die Baukosten erheblich steigen. Zusammen mit dem Wittener Gusstahlwerk wurde das Kraftwerk schließlich 1925 fertig gestellt. 1928 wurde das Kraftwerk von den Vereinigten Elektrizitätswerken Westfalen übernommen.

Heute besteht das dem Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk gehörende Kraftwerk aus einem Haupt und zwei Mühlengrabenwehren mit zwei Schleusen, Maschinenhaus, Wohnhaus und dem Mühlengraben. Nach mehreren Renovierungen wird es jetzt ohne Personal vollautomatisch betrieben. Durch das Aufstauen des Wassers an den Wehren ergibt sich ein Höhenunterschied von 3,4 Meter zwischen dem Wasserspiegel vor und hinter den Turbinen. Man entschied sich bei einem normalen Wasserdurchlauf von etwa 30 bis 40 Kubikmeter in der Sekunde für die Aufstellung von drei Francis-Turbinen mit einem Schluckvermögen von je 25,1 Kubikmeter in der Sekunde. Mit einer mittleren Stromerzeugung von über 7,3 Millionen Kilowattstunden pro Jahr ist das Laufwasserkraftwerk in der Lage, rund 3.500 Haushalte mit Strom zu versorgen.

Kontakt & Infos

RWE Innogy
Kraftwerk Hohenstein
Wetterstraße 33a
58453 Witten

Eisenbahnviadukt Witten, Postkartenansicht. Rechts im Bild sind die Stahlbögen gut erkennbar, links sind die Sandsteinbögen zu sehen. Quelle: Regionalverband Ruhr



32 Ruhrviadukt Witten

Ein imposantes Bauwerk ist der Eisenbahnviadukt, der das Ruhrtal bei Witten überspannt. Mit 20 Bögen, drei davon aus Stahl, verbindet er die Bahnlinien zu beiden Seiten der Ruhr. Die rund 600 Meter lange Bogenbrücke mit oben liegender Fahrbahn wurde zwischen 1913 und 1916 im Zuge der geplanten Bahnlinie von Witten nach Schwelm errichtet. Die drei von der renommierten Dortmunder Stahlbau-Firma August Klönne gelieferten Bögen aus Stahlfachwerk, die über die Wetterstraße, den Mühlengraben und den Ruhrdeich führen, unterbrechen gestalterisch die ruhige Linienführung der 17 Sandsteinbögen und der ebenfalls mit Sandstein verblendeten langen Stützmauer an Wetter und Gassstraße.

Kontakt & Infos

Ruhrviadukt Witten
Ruhrdeich/ Wetterstraße
58453 Witten

Die Fertigstellung der Bahnlinie verzögerte sich bis in die 1920er-Jahre. Ab 1926 konnte der Viadukt für den Güterverkehr auf der Strecke von Witten West (seit 1940 Witten Hauptbahnhof) nach Wengern Ost und zum Rangierbahnhof Hagen-Vorhalle genutzt werden. Erst 1934 wurde auch die Strecke von Witten nach Schwelm eröffnet. Nach nur 45 Jahren Betriebszeit wurde die Strecke nach Schwelm 1979 wieder eingestellt, 1986 endete auch der Personenverkehr auf der Strecke von Witten Hauptbahnhof über Wengen Ost nach Hagen Hauptbahnhof. Seitdem befahren planmäßig nur noch Güterzüge, gelegentlich auch umgeleitete Reisezüge den Viadukt.



Ruhrviadukt Witten. Foto: RIK/Reinhold Budde



Stahlhammer Bommern. Foto: RIK/Reinhold Budde

33 Stahlhammer Bommern

Die in einer Grünanlage in Witten-Bommern unweit der Ruhr stehende Transmission erinnert an die 1911 gegründete Firma Stahlhammer Bommern Gebr. Schneider. Sie produzierte geschmiedete Lastgehänge, Kettenhaken, Sonderschlüssel und Schiffsstegen. 1978 erfolgte die Umsiedlung des Unternehmens nach Hamm, wo die Firma auch heute noch unter dem Namen „Stahlhammer Bommern“ tätig ist und Gesenkschmiedeteile bis zu 600 Kilogramm Gewicht produziert.

1983 wurde die Fabrikhalle in Bommern abgebrochen, wobei die Transmission erhalten

blieb und unter Denkmalschutz gestellt wurde. Die aus dem Entstehungsjahr der Firma stammende Anlage besteht aus einem Schwungrad von sechs Metern Durchmesser, das in einem Ständerbock gelagert ist.

Als technisches Denkmal steht der Stahlhammer einerseits für die rasante Industrialisierung der ehemaligen Bauernschaft Bommern Ende des 19. Jahrhunderts, gleichzeitig dokumentiert er aber auch als Anschauungsobjekt den Stand der Technik zur Herstellung von Gesenk und Freiformschmiedestücken vor dem Ersten Weltkrieg.

Kontakt & Infos

Transmission
Stahlhammer Bommern
Bodenborn 28
58452 Witten



Gruben- und
Feldbahnmuseum
Zeche Theresia.
Foto: RIK/Reinhold Budde

34 Gruben- und Feldbahnmuseum Zeche Theresia

Bis zu ihrer Vereinigung mit der unmittelbar benachbarten Zeche Nachtigall im Jahre 1854, hatte die Zeche Theresia bereits seit 1728 Kohle gefördert. 1892 wurde sie stillgelegt. Erhalten geblieben sind einige Betriebsgebäude, wie das Maschinen- und Kesselhaus.

Das Gelände wird heute von der „Arbeitsgemeinschaft Muttenthalbahn e.V.“ für ein Gruben- und Feldbahnmuseum genutzt. Dazu werden die Gebäude restauriert, wobei auch die bergbauliche Tradition des Standorts präsentiert wird. Schwerpunkt der künftigen Präsentation ist aber das Thema

Feld und Grubenbahnlokomotiven. Insgesamt 62 Lokomotiven und 230 Waggons bilden einen repräsentativen Querschnitt der Gruben- und Feldbahnen in Deutschland.

Heute kann der Besucher nicht nur das Museum besichtigen, er kann auch eine etwa 1,2 km lange Bahnstrecke befahren, die den Parkplatz Nachtigallstraße mit dem Feldbahnmuseum und dem nahe gelegenen LWL-Industriemuseum Zeche Nachtigall verbindet. An den Betriebstagen des Museums pendelt der Zug mit offenen, aber überdachten Personenwagen zwischen den Endstationen und fährt dabei parallel an den Gleisen der Ruhrthalbahn am ehemaligen Güterbahnhof Bommern vorbei.

Kontakt & Infos

Arbeitsgemeinschaft
Muttenthalbahn e.V.
Nachtigallstraße 2733
58452 Witten-Bommern
www.muttenthalbahn.org

Fahrbetrieb ist von
Ostern bis Oktober.



Stahlhammer Bommern.
Foto: RIK/
Reinhold Budde

35 Zeche Nachtigall

Die Anfänge der Zeche Nachtigall, der größten erhaltenen Anlage im Muttental, reichen bis in das Jahr 1714 zurück. In dem Jahr wird sie erstmals urkundlich erwähnt; 1832 schlossen sich neun kleine Zechen zur „Gewerkschaft Vereinigte Nachtigall“ zusammen, die noch im gleichen Jahr den Tiefbauschacht Neptun abteufte. Friedrich Harkort, der eine mechanische Werkstatt in Wetter an der Ruhr betrieb, lieferte die Maschinen. Schwierigkeiten mit der Wasserhaltung führten zur Anlage eines zweiten Schachtes (Hercules) und nach dem Abteufen eines dritten (Catharina) entwickelte sich die Zeche zu einer der größten Schachtanlagen zu dieser Zeit. Aber der Zeche war nur eine kurze Blütezeit von 1867 bis 1875 beschieden. Bald schon gingen

die Kohlenvorräte zur Neige und so erfolgte 1883 der Zusammenschluss mit der Zeche Helene in Bommern. In den 1920er-Jahren wurde zwar der Abbau in dem Grubenfeld Nachtigall wieder aufgenommen, 1927 erfolgte dann aber die endgültige Stilllegung.

Von der Zeche Nachtigall sind das Maschinenhaus erhalten mit einer von der Zeche Franz Haniel übernommenen Zwei-Zylinder-Verbund-Dampfmaschine von 1887, ein Betriebsgebäude sowie der Kesselhausschornstein; aber auch zwei Ringöfen sind zu besichtigen. Sie stammen von der Ziegelei Dünkelberg, die 1892 auf dem Gelände errichtet wurde.

Das LWL-Industriemuseum hat diese Anlage rekonstruiert und zeigt in der ehemaligen

TIPP

Direkt an der Zeche Nachtigall beginnt der neun Kilometer lange Bergbaurundweg Muttental. Hier können Stollen, Mundlöcher, Pferdegepöpel, Kleinzechen des „Nachlese-Bergbaus“ der Nachkriegszeit, geologische Aufschlüsse und ein ehemaliges Bethaus von 1830/31 besichtigt werden.

Kontakt & Infos

Transmission
Stahlhammer Bommern
Bodenborn 28
58452 Witten



Hauerschicht im Besucherbergwerk. Foto: LWL/Annette Hudemann

36 Kohlenniederlage Nachtigall und Nachtigallbrücke

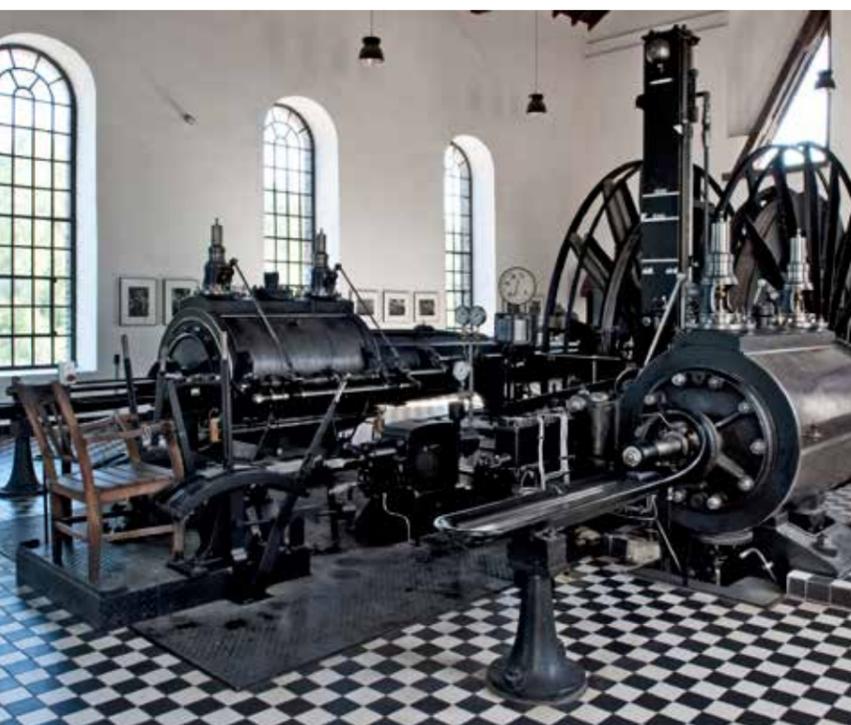
Nachdem die Ruhr um 1780 schiffbar gemacht wurde, stellte sie einen der wichtigsten Transportwege für die Kohlezechen an beiden Ufern dar. Die Zechen unterhielten Hochwasser geschützte Lagerplätze am Fluss. Hier fand die Verladung der Kohlen auf die Ruhrschiffe statt, sogenannte Aaken, die über Duisburg bis Holland und an den Oberrhein segelten und treidelten.

Die Kohlenniederlage Nachtigall wurde im 18. und 19. Jahrhundert als Lagerplatz verschiedener Muttentaler Zechen genutzt. Die Kohlen wurden von den Zechen auf Schiebewegen mit Schubkarren, Tragtieren und Pferdewagen und ab 1835 mit der Muttental-Pferdebahn herangebracht. Je nach Güteklasse wurden die Kohlen in Gefache einsortiert. Heute sind im Gelände noch kleinere Spuren der ehemaligen Kohlenlager erkennbar, zum Beispiel die teilweise noch erhaltene Lagerummauerung. Eine rekonstruierte Kohlenniederlage und der originalgetreue Nachbau einer Ruhraak können im benachbarten Industriemuseum Zeche Nachtigall besichtigt werden.

Mit dem Bau der Nachtigallbrücke und der Weiterführung der Pferdebahn bis zum Bahnhof Witten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn im Jahr 1853 verlor die Niederlage Nachtigall ihre Bedeutung. Der Bau der Ruhrtalbahn 1874 beendete dann endgültig die Güterschifffahrt auf der Ruhr. 1889 passierte das letzte Kohlenschiff die Schleuse in Mülheim. Die ehemalige Nachtigallbrücke war eine einfache Holzkonstruktion, die aber über Jahrzehnte ihren Dienst tat. Nach Stilllegung der Zeche Nachtigall im Jahr 1892 konnten Fußgänger und Fuhrwerke die Brücke weiter nutzen, wenn sie am Wärterhäuschen ein Brückengeld entrichteten. 1938 wurde die ursprüngliche Brücke wegen Baufälligkeit abgerissen, 1988 entstand an gleicher Stelle ein Brückenneubau.

Kontakt & Infos

Kohlenniederlage Nachtigall
Nachtigallstraße 37
58452 Witten-Bommern



Dampf Fördermaschine von 1887 in der Maschinenhalle der Zeche Nachtigall. Foto: LWL/Annette Hudemann

Ringofenziegelei in seiner Dauerausstellung, die sich rund um den einsehbaren Schacht Hercules von 1839 befindet, die Technik und die schweren Arbeitsbedingungen der Bergleute im 19. Jahrhundert. Auch der Ziegler-Alltag bis in die 1960er Jahre wird dargestellt. Im historischen Maschinenhaus der Zeche Nachtigall kann man an einer audiovisuellen Reise durch das Ruhrtal in der Zeit der Industrialisierung teilnehmen. Hier lässt sich auch die Zwei-Zylinder-Verbund-Dampfmaschine von 1887 bei Schauführungen in Funktion erleben. An Bord des rekonstruierten Ruhrnachen „Ludwig Henz“ wird die Geschichte des Schiffsbaus und der Kohlenschifffahrt auf der Ruhr wieder lebendig. Die Ausstellung „Zeche Eimerweise“ beschreibt das Leben auf Kleinzechen. Entstanden in der Not der Nachkriegsjahre, waren von 1945 bis 1976 über 1.000 Klein und Kleinstzechen in Betrieb. Der 130 Meter lange Nachtigallstollen des Besucherbergwerks zeigt „unter Tage“ museal inszenierte Arbeitssituationen im Kleinbergbau.



Kohlenniederlage und Nachtigallbrücke. Foto: RIK/Reinhold Budde



Villa Friedrich
Lohmann sen.
Foto: RIK/Reinhold Budde

37 Villa Friedrich Lohmann sen.

Die klassizistische Villa liegt im früheren Park des von der Familie Lohmann als Fabrik und Wohnhaus genutzten Haus Berge zu Witten, genannt Haus Witten. Der Park ist seit 1956 Eigentum der Stadt und heute Teil des Wittener Stadtparks. Hier befand sich zunächst das Anwesen Carl Lohmanns (1803/1848), der nicht in die Leitung des Familienbetriebs eingetreten war, sondern auf der Grundlage seiner geerbten Einkünfte künstlerischen und „touristischen“ Neigungen folgte. Nach seinem Tod ging der

Besitz an seinen ältesten Neffen, Friedrich Lohmann sen. (1810/1893) über. Später lebte hier dessen jüngster Sohn Max (1855/1944).

Der 1868 von Friedrich Lohmann sen. errichtete, zweigeschossige Bau auf fast quadratischem Grundriss besitzt sorgfältig detaillierte, feingliedrige Sandsteinfassaden, die jeweils symmetrisch aufgebaut sind. Eine Besonderheit stellen die zu Paaren verbundenen Fenster dar. Der Bau wurde im Zweiten Weltkrieg bis auf die Außenmauern zerstört und erst 1962 für die Volkshochschule in reduzierter Form wiederaufgebaut. Zwischenzeitlich wurde die Villa Lohmann auch vom städtischen Standesamt genutzt. Ende 2010 hat die Stadt Witten das Gebäude an einen privaten Investor verkauft, der es auch zu gewerblichen Zwecken nutzt.

Die Gestaltung des umliegenden Parks nimmt Bezug auf die Architektur des Gebäudes. Wichtige Bereiche des repräsentativen Pflanzenbestandes sind noch erhalten. Der auf dem Hügel befindliche Helenturm wurde zum Gedenken an die jüngste Schwester Friedrich Lohmann sen., Helene Lohmann, 1858 errichtet. Im Park befindet sich auch die Grablege der Lohmanns.

Kontakt & Infos

Villa Lohmann
Ruhrstraße 91
58452 Witten

38 Villa Gustav Lohmann

Der ungewöhnlich mächtige Bau von 1873 im Stil des „italienischen“ Spätklassizismus gehört zu den qualitativsten Wohnhäusern in Witten. Entworfen und gebaut wurde die Villa für Gustav Lohmann. Der Fabrik und Brennereibesitzer Gustav Lohmann (1847/1934) pachtete gemeinsam mit seinem Bruder Albert im Jahre 1854 von seiner Familie die bereits 1790 gegründete Kornbranntweinbrennerei Lohmann. Sie firmierte dann als Brennerei Albert & Gustav Lohmann.

Das zweieinhalbgeschossige Gebäude hat an der Straßenseite einen Vorbau, der sich im Erdgeschoss zwischen ionischen Säulen zu einer breiten, geraden Freitreppe öffnet. Darüber tragen korinthische Säulen eine Dreierarkade, die reich mit Laubwerk verziert ist. Der flache Dreiecksgiebel ist mit Allegorien der Industrie und des Handels geschmückt, zwischen denen sich ein Merkurstab befindet ein Hinweis auf die unternehmerische Tätigkeit des Bauherrn. Mit Patina und zahlreichen Kriegsspuren demonstriert der Bau eindrucksvoll die materielle Dauerhaftigkeit der Baukunst des 19. Jahrhunderts.

Um 1900 erwarb Wilhelm Dittmann, Gründer des Wittener Unternehmens Dittmann & Neuhaus, das Gebäude. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Gebäude stark beschädigt, wobei Dachstuhl und Zwischengeschoss ausbrannten. Seit 1985 ist das Gebäude in der Denkmalliste der Stadt Witten eingetragen.



Villa Gustav Lohmann.
Foto: RIK/
Reinhold Budde

Kontakt & Infos

Villa Gustav Lohmann
Ruhrstraße 78
58452 Witten



Villa Friedrich
Lohmann jun.
Foto: RIK/Reinhold Budde

39 Villa Friedrich Lohmann jun.

Als Teil der Villengruppe an der Ruhrstraße, setzt sich das um 1895 errichtete Haus in seinen repräsentativen Bauformen von allen übrigen Bauten deutlich ab. Bauherr war Fabrikbesitzer Friedrich Lohmann jun. (1845/1921), Mitglied der führenden Wittener Unternehmerfamilie und gemeinsam mit seinem Bruder Ernst Leiter des Familienunternehmens bis 1910.

Das Gebäude mit dem Satteldach hat ein mittig aufgesetztes Zwerchhaus mit farbigem Mosaikdekor, der Jugendstil-Elemente aufweist. Dargestellt sind das Wittener Stadtwappen sowie Gewerbesymbole, die

auf die erfolgreichen Tätigkeiten des Bauherren als Unternehmer verweisen. Die übrigen Fassadenbereiche weisen Renaissance-Motive vor dem Hintergrund roter Backsteinarchitektur auf. Die Eingangsüberdachung wird von Eisenstützen getragen, die mit Blumenmotiven verziert sind.

Friedrich Lohmann jr. gehörte zu den wesentlichen Initiatoren und Förderern des Märkischen Museums in der nahe gelegenen Husemannstraße. Er stellte nicht nur den Baugrund zur Verfügung, sondern übernahm auch einen großen Teil der Baukosten für den um 1910 im unweit des Hauses Berger errichteten Neubau, der sich bis 1944 im Eigentum des Vereins für Orts und Heimatkunde in der Grafschaft Mark befand.

Kontakt & Infos

Villa Friedrich Lohmann jun.
Ruhrstraße 75
58452 Witten



Villa Albert Lohmann.
Foto: RIK/Reinhold Budde

40 Villa Albert Lohmann

Die Villa gegenüber dem Haus Berger an der Ecke Ruhrstraße/Bergerstraße wurde von dem Branntweinfabrikanten Albert Lohmann (1814/1901), dem Zwillingbruder Gustav Lohmanns errichtet. Der um 1865 entstandene Bau besitzt Stuckfassaden. Das Erdgeschoss ist quaderförmig angelegt und mit Rundbogenfenstern versehen. Ein späterer Nutzer des Gebäudes war Arthur Imhausen.

Der Chemiker, Kaufmann und Ingenieur Arthur Imhausen (1885/1951) kam 1913 nach Witten, wo er die kleine Seifenfabrik „Märkische Seifen Industrie“ (MSI) übernahm. Unter seiner Führung wurde die MSI Anfang der 1930er Jahre zu einem der größten Wittener Betriebe. Imhausens Hauptinteresse galt aber der Herstellung synthetischer Nahrungsmittel, insbesondere der Fettsynthese. Dabei nutzte er das Fischer-Tropsch-Verfahren zur Gewinnung künstlicher Margarine aus Kohle. Obwohl Alfred Imhausen von den Nationalsozialisten als „Halb-Jude“ eingestuft wurde, erklärte man ihn wegen seiner Verdienste um die kriegswichtige Fettsäureproduktion zum „Vollarier“. Es ist bekannt, dass Imhausen für seine Forschungen vor und während des Zweiten Weltkrieges auch Menschenversuche unternahm.

1981 kaufte die Stadt Witten die Villa und vermietete sie an die Universität Witten-Herdecke. 2006 erwarb die Fördergesellschaft für Musiktherapie e.V. das Gebäude. Heute finden hier behinderte Kinder und erkrankte Erwachsene einen therapeutischen Zugang zur Musik.

Kontakt & Infos

Villa Albert Lohmann
Ruhrstraße 70
58452 Witten



Haus Berger.
Foto: RIK/Reinhold Budde

1 Haus Berger

Der Erbauer dieses streng klassizistischen Wohnhauses war Carl Ludwig Berger (1794/1871). Er arbeitete zunächst für die Familie Lohmann, gründete aber bereits 1838 ein eigenes kleines Gussstahlwerk. In den Jahren 1853/54 baute er mit holländischer Finanzhilfe die Gussstahlfabrik Berger & Co. auf, die 1873 Aktiengesellschaft wurde und noch heute unter dem Namen Deutsche Edelstahlwerke existiert. Sein Sohn und Nachfolger Louis Constans Berger (1829/1891)

war Schwiegersohn und Biograf Friedrich Harkorts sowie einflussreicher Parlamentarier. Ihm setzten die Wittener Bürger auf dem Hohenstein ein aufwendiges Denkmal.

Das 1839 errichtete Berger'sche Wohnhaus ist ein schlichter, zweigeschossiger Bruchsteinbau. Nur die Eingangssituation und die Fenster sind durch profilierte Sandsteinrahmen hervorgehoben. Nachdem der Bau über viele Jahre als Heimatmuseum der Stadt Witten genutzt wurde, dient er seit 2005 als Stadtarchiv.

TIPP

Haus Witten, Ruhrstraße 86, wurde erstmals im ausgehenden Mittelalter erwähnt. Seit dem Zweiten Weltkrieg nur als Ruine erhalten, wurde es zwischen 1992 und 1996 zum Kultur und Veranstaltungszentrum umgebaut. In Keller des ehemaligen, mit mehreren Architekturpreisen ausgezeichneten Herrenhauses, können heute die Lohmann'schen Versuche zur Herstellung von Tiegelsstahl nachvollzogen werden.

Kontakt & Infos

Kulturforum Witten
Stadtarchiv
Ruhrstraße 69
58452 Witten



Verbund-Wasserwerk Witten. Foto: Stadtwerke Witten

2 Verbund-Wasserwerk Witten

Auf der „Brandt'schen Wiese“ versorgt das Verbund-Wasserwerk Witten (VWW) eine Kooperation der Stadtwerke Witten und der Aktiengesellschaft für Versorgungs-Unternehmen, Gevelsberg (AVU) das gesamte Stadtgebiet mit Trinkwasser hoher Qualität. Hinter der denkmalgeschützten Fassade verbirgt sich modernste Technik. Ein ehemaliges Kessel und Pumpenhaus von 1940/43 sind in das Wasserwerkskonzept harmonisch integriert.

Im Jahre 1858 verfügte Witten über fünf öffentliche Brunnen und zahlreiche private Hausbrunnen. Doch in den 1860er Jahren wurde das Wasser allmählich knapp. Häuser brannten nieder, weil die Feuerwehr kein Löschwasser hatte. Mit dem Bergbau und dem einhergehenden Waldschwund versiegten etliche Wasserquellen. Der Ruf nach einem Wasserwerk wurde laut. Aber der Bau eines Wasserwerks kostete zu jener Zeit über 70.000 Taler, während die Stadt mit einem Jahresetat von 40.000 Talern auskommen musste. Um die Finanzierung zu sichern, gab die Stadt Obligationen aus. So konnte 1867 das erste Wasserwerk „In der Borbeck“ seinen Betrieb aufnehmen.

Der Trinkwasserbedarf wuchs unaufhörlich. Deshalb wurde bereits 1882 ein weiteres

Wasserwerk am heutigen Standort gebaut. Als die Pumpen erste Ermüdungserscheinungen zeigten, entstand unmittelbar neben dem alten Werk zwischen 1939 und 1942 ein neues. Dieses wurde 1995 umgebaut und auf den neuesten technischen Stand gebracht. Seither wird der Weg von der Wasserentnahme aus der Ruhr bis zur Trinkwasserförderung automatisch überwacht und gesteuert. Das aus dem Grundwasserleiter der Ruhr gewonnene Rohwasser passiert mehrere Reinigungsstufen. Danach wird es verrieselt und so mit Sauerstoff angereichert. Dann wird das aufbereitete Wasser gegen Wiederverkeimung geschützt und gelangt schließlich ins neue Pumpwerk. Von dort aus nimmt das Trinkwasser seinen Weg durch das Verteilungsnetz der Stadtwerke zu den Haushalten.

Kontakt & Infos

Verbund-Wasserwerk Witten
Ruhrstraße 110
58452 Witten

Deutsche Edelmetallwerke. Quelle: Archiv Deutsche Edelmetallwerke



43 Edelmetallwerk Witten

Das traditionsreiche Werk auf dem heute 53 Hektar großen Gelände zwischen Ruhrdeich und dem Wittener Bahnhof wurde bereits 1854 von Carl Ludwig Berger (1794-1871) zur Herstellung von hochwertigem Gussstahl für die Produktion von Säbelklingen gegründet.

Wenige Jahre nach der Firmengründung traten die Söhne Carl jun. und Louis in das Unternehmen ein und übernahmen bald selbst die Geschäfte. Louis Berger gelang es als erstem Gewehrläufe aus Gussstahl zu fabrizieren. Die Firma expandierte stark und gehörte bald zu den Hauptlieferanten bei den Königlichen Gewehrfabriken.

Bis zum Ersten Weltkrieg produzierte das Unternehmen vorrangig Geschütze, Stahlguss und Stahlschmiedestücke, Bleche und später auch Geschosse. Die Nachkriegskrise mit politischer und wirtschaftlicher Instabilität förderten im Stahlsektor die Bestrebungen nach Zusammenschlüssen und Konzernbildungen.

Deshalb wurde das Gussstahlwerk Witten ab 1926 schrittweise in den Mammut-Konzern Vereinigte Stahlwerke AG einbezogen.

Im Zweiten Weltkrieg wurde das Werk erneut zum Rüstungsproduzenten. Wie in anderen kriegswichtigen Betrieben auch, waren im Wittener Werk unter teilweise unmenschlichen Bedingungen ausländische Zwangsarbeiter eingesetzt. Nach 1947 erhielt das Unternehmen im Rahmen der alliierten Neuordnungsmaßnahmen wieder seine Selbstständigkeit als Gussstahlwerk Witten AG, ab 1965 hieß es dann Edelmetallwerk Witten AG (ESW). Im neuen Namen spiegelte sich das seit den 1950er Jahren verfolgte Ziel wider, das Unternehmen zu einem Edelmetallwerk mit Premiumsanspruch auszubauen. 1975 wurde das Gussstahlwerk Teil der Thyssen Edelmetallwerke.

Seit 1981 bildet ein einziger 130-Tonnen-Elektrolichtbogenofen mit einer Erzeugungskapazität von 500.000 Tonnen Rohstahl pro Jahr die Stahlbasis. Er erzeugt Edelbau, Werkzeug sowie rost-, säure- und hitzebeständige Stähle. Wichtige Kunden sind unter anderem die Automobilindustrie, die Werkzeugmaschinen und Windenergieanlagenbauer, die chemische Industrie sowie die Luft- und Raumfahrtindustrie.

Seit 2005 gehört die Firma unter Zusammenschluss mit der Edelmetallwerke Südwestfalen GmbH per 1. Januar 2007 als Deutsche Edelmetallwerke GmbH zum größten Schweizer Stahlkonzern Schmolz + Birkenbach.

Kontakt & Infos

Edelmetallwerk Witten
Auestraße 4
58452 Witten



Ehemaliges Schleusenwärterhaus. Foto: RIK/Reinhold Budde

44 Ruhrschleuse Herbede

Die Schleuse besteht aus einem etwa 100 Meter langen Schleusenkanal. Im Januar 2015 wurde das Schleusenwärterhaus aus dem Jahr 1835 durch einen Brandanschlag zerstört. Mittlerweile wurde es originalgetreu wiederaufgebaut und dient, direkt am Ruhrtal-Radweg gelegen, als attraktiver gastronomischer Anziehungspunkt und Kulturort für Veranstaltungen und Konzerte.

Noch in den 1950er Jahren waren Teile der Tore sowie der hölzernen Uferbefestigung zu sehen, Reste der einst völlig aus Holz errichteten Schleusenanlage, die 1943 durch die Auswirkungen der Bombardierung der Möhnesee-Talsperre zerstört wurde. Das Schleusenwärterhaus wurde dabei allerdings nicht in Mitleidenschaft gezogen.



Ruhrschleuse Herbede. Foto: RIK/Reinhold Budde

Seit 1780 war die Ruhr bis Langschede schiffbar. Die Herbeder Schleuse wurde zwischen 1776 und 1778 errichtet. Allerdings stellte man bereits 1801 den Schiffsverkehr oberhalb von Witten wegen zu geringer Transportleistungen ein. Hinzu kamen Zerstörungen durch Hochwasser und Eisgang. 1811

kam es zum Bau einer neuen Schleuse, die in den 1830er-Jahren renoviert wurde. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts war der Fluss der am meisten befahrene Strom Preußens. Der Niedergang der Schifffahrt auf der Ruhr schritt seit dem Bau der Eisenbahnen rapide voran. 1886 transportierten noch 110 Schiffe 5.000 Tonnen Steinkohle von Witten nach Ruhrort. Zwei Jahre später passierte gerade noch ein Schiff die Herbeder Schleuse. 1890 wurde der Schiffsverkehr endgültig eingestellt.

Erst die „Entdeckung“ des Ruhrtals für den Tourismus ab den 1980er-Jahren ließ die Schifffahrt-Tradition wiederaufleben. 1985 wurde die Herbeder Schleuse als Bestandteil der Personenschifffahrt zwischen Kemnader See und Witten-Bommern modernisiert.

Kontakt & Infos

Königliches Schleusenwärterhaus
Wittener Gesellschaft für Beschäftigungsförderung (WABE)
Insel 1
58456 Witten-Heven
www.wabembh.de

45 Privatbrennerei Sonnenschein

Überquert man die Lake-Brücke gelangt man auf das Hevener Ruhrufer zu den Gebäuden der Kornbrennerei Sonnenschein. Gegenüber dem denkmalgeschützten Backsteinensemble mit dem verzierten Torbogen steht das neue Betriebsgebäude mit erweitertem Verkaufsraum.

Um 1800 gründete an dieser Stelle der Brennmeister Wilhelm Dönhoff seinen Betrieb. Im 19. Jahrhundert wurden die Gebäude an August Lohmann verkauft, der die Brennerei zu einem leistungsfähigen Unternehmen entwickelte. Der Branntweimbrenner Wittenborg aus Steinhausen übernahm 1937 die Firma.

Nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs steigerte sich der Ausstoß beträchtlich, da die gesamte Produktion an die deutsche Wehrmacht ging. 1957 erwarb die B. Schücking GmbH die Brennerei, die ein weit gefächertes Produktionsprogramm vom Korn, Schnaps bis hin zum Likör auswies. Seit 1978 ist an dieser Stelle der Sitz der Privatbrennerei Sonnenschein.



Brennerei Sonnenschein. Foto: RIK/Reinhold Budde

Diese Firma hatte ursprünglich ihren Sitz in der Thiestraße in Witten-Herbede und war dort 1875 von Richard Sonnenschein, dem Urgroßvater des jetzigen Firmeninhabers Rainer Mönks, gegründet worden. Aufgrund mangelnder Möglichkeiten zur Vergrößerung und Modernisierung kaufte Mönks die Gebäude „Alter Fährweg/In der Lake“ auf und richtete hier eine der modernsten Kornbrennereien Deutschlands ein.

Nach Auslaufen des Brennereibetriebes 2007 wurde das historische Gebäude zu einer Wohnanlage umgebaut. Im gegenüberliegenden Neubau betreibt die Firma eine Spirituosenhandlung und ein Weinkontor. Seit 2008 wird auch im kleinen Maßstab Bier gebraut und damit die Tradition der bis 1920 bestehenden Herbeder Ruhrthal Brauerei Fr. Brinkmann wieder aufgenommen.

Kontakt & Infos

Sonnenschein GmbH
Alter Fährweg 79
58456 Witten-Heven
www.sonnenscheiner.de

46 Edelstahlfabrik Lohmann

Die Industrialisierung Wittens ist in besonderem Maße mit dem Namen der Familie Lohmann verbunden. 1790 gründete Johann Friedrich Lohmann auf Gut Berge zu Witten eine „Stahlfabrik“. Zusammen mit seinem Sohn gelang es ihm zwischen 1809 bis 1812 erstmals in Deutschland, einen brauchbaren Tiegelgussstahl herzustellen. Bis 1806, dem Jahr der Verhängung einer Kontinentalsperre durch den französischen Kaiser Napoleon, besaß Großbritannien eine Monopolstellung in der Herstellung von Gussstahlprodukten und deren Export nach Kontinentaleuropa. Der in Witten erzeugte Tiegelgussstahl übertraf im Laufe der Zeit sogar das englische Produkt an Qualität. Nach dem Tod von Friedrich Lohmann jun. 1837 wurde dessen Witwe Helene (geb. Berger) Alleinerbin.

Die Verlagerung der Produktion nach Witten-Herbede begann 1859 mit dem Erwerb von Ländereien, einer Kornmühle und der Wassergerechsamkeit sowie der Errichtung und Inbetriebnahme eines neuen Walz- und Hammerwerkes. Reste der damaligen Fabrikationsgebäude sind heute noch erhalten bzw. in neu erstellte Gebäude integriert. 1939 wurde die Fabrikation am alten Standort in Witten-Annen in Betrieb genommen. Am Standort Herbede gibt es unter anderem einen Induktions-Schmelzofen, eine Elektroschlacke-Umschmelzanlage, Schmiedepresse, Schleif-



Edelstahlfabrik Lohmann.
Foto: RIK/Reinhold Budde

anlage und Walzenstraße. Heute umfasst das Lieferprogramm Blech und Stabstahlprodukte aus Schnellarbeits-, Werkzeug- und Spezialstahl, hitzebeständigen und verschleißfesten Edelstahlformguss sowie Schweißverbundkonstruktionen. Als Verwaltungsgebäude der Firma (Ruhrthal 2a) dient die 1882 von Ernst Lohmann erbaute Fabrikantenvilla, deren Fassade im Stil der Neorenaissance und des Spätklassizismus gestaltet wurde.

Das Wasserkraftwerk Lohmann (Ruhrthal 12) produziert heute im Bereich der ehemaligen Kornmühle des Freiherrn von Elverfeldt umweltfreundlichen Strom. Lohmann hatte das Mühlengebäude 1858 nach der Einstellung des Mahlbetriebes erworben. Ebenfalls frühzeitig von der Familie erworben und heute zu archivalischen Zwecken genutzt wird das Haus Schellenberg (Ruhrthal 14). Dazu wurde die Remise im Innenhof 2001 mit dem Mühlengebäude verbunden. Das zwischen 1660 und 1680 entstandene Gebäude gilt als einer der ältesten Fachwerkhäuser in Herbede.

TIPP

Haus Herbede, Von-Elverfeldt-Allee 12, ist wohl die älteste Burganlage auf Wittener Stadtgebiet. Seit dem 12. Jahrhundert urkundlich erwähnt, war sie zwischen 1311 und 1809 Gerichtsherrensitz der Familie Elverfeldt. Bis 1922 blieb die Burg im Eigentum der Familie. Die Burganlage durchlief mehrere Bauphasen zwischen dem 15. und 18. Jahrhundert. Heute dient Haus Herbede als Kultur und Begegnungsstätte mit Restaurant, Galerie, Veranstaltungsräumen und Künstlerhof. Besonders sehenswert ist der Innenhof des Hauses mit seinem Renaissance-Relief. Auf den nahe gelegenen Ruhrwiesen sind ebenso wie am Wasserkraftwerk mehrere historische Maschinen und Anlagenteile der Edelstahlfabrik Lohmann aufgestellt.

Bahnhof Herbede, das heute noch vorhandene Empfangsgebäude von 1905 stammt aus der Zeit der Preußischen Staatsbahn.

Kontakt & Infos

Friedrich Lohmann GmbH
Ruhrthal 2
58456 Witten-Herbede
www.lohmannstahl.de



Der Kemnader See. Quelle: Ruhrverband.

47 Kemnader See

Der 1979 fertig gestellte Stausee ist der Jüngste in der Familie der fünf Ruhrstauseen des Ruhrverbands und hat sich zum Surf und Segelparadies des Ruhrgebiets entwickelt. Oberhalb des besonders flach in die Landschaft eingepassten Stauwehrs mit einer Stauhöhe von 2,60 Metern erstreckt sich der drei Kilometer lange und etwa 430 Meter breite See mit einem Inhalt von drei Millionen Kubikmetern auf einer Oberfläche von 1,25 Quadratkilometern. Der Kemnader See hat 2011 als letzter der fünf Stauseen, die der Ruhrverband an der unteren Ruhr betreibt, eine Wasserkraftanlage erhalten. Sie versorgt umgerechnet rund 1.200 Haushalte pro Jahr mit Strom. Bei einer Aus-

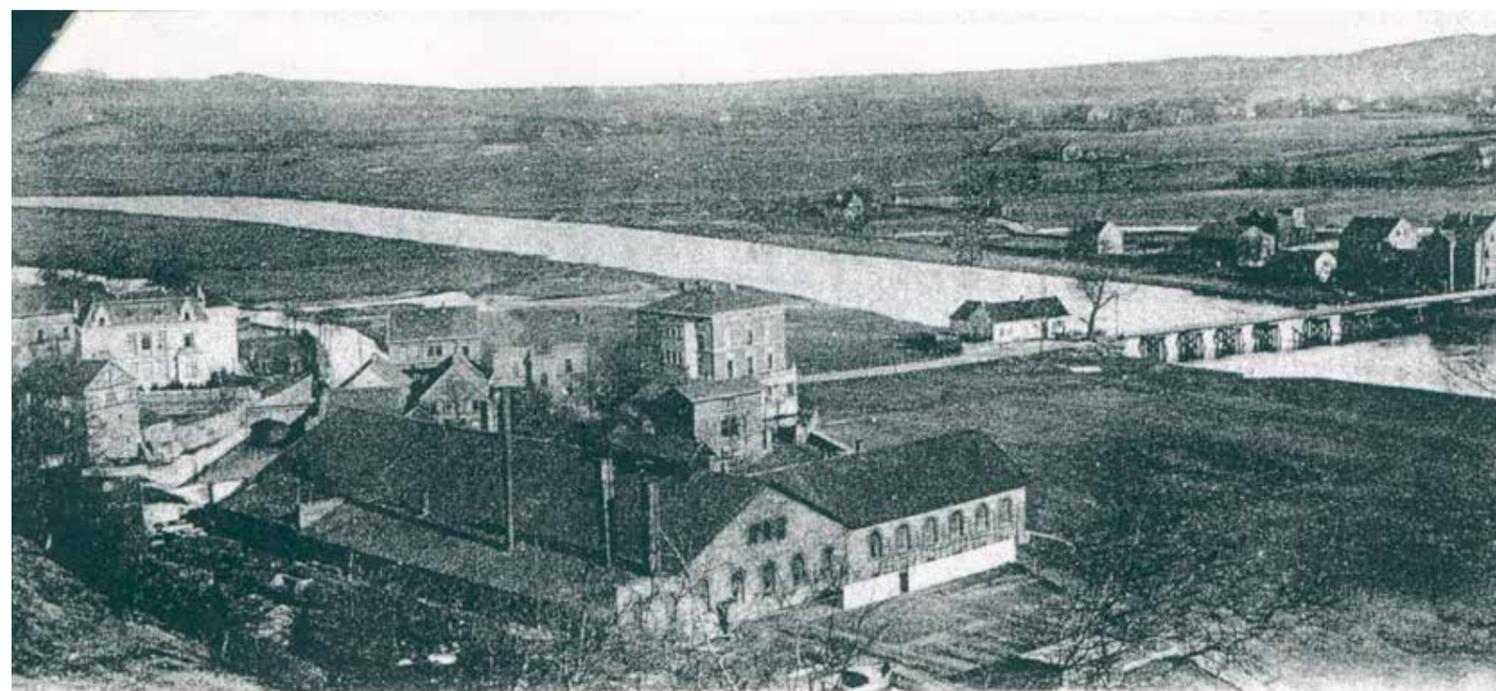
bauwassermenge von 35 Kubikmetern pro Sekunde und einer Nettofallhöhe von 2,40 Metern produziert das Kraftwerk jährlich rund 3,7 Millionen Kilowattstunden Energie.

Auch eine neue Fischaufstiegsanlage wurde angelegt, die die bereits vorhandene Fischtreppe am gegenüberliegenden Ufer ergänzt. Ein eigens angebrachter Rechen schützt die Fische davor, in die Wasserkraftturbine zu schwimmen. Kanus und Ruderboote passieren die Staustufe in einer Bootsgasse. Die Transportschiffahrt hat im mittleren Bereich der Ruhr heute keine Bedeutung mehr. Beim Bau des Sees wurde deshalb auf eine Schiffsschleuse verzichtet.

Für den an Wassersport interessierten Besucher gibt es Anlagen für Kanuten, Ruderer und Surfer sowie eine Segelschule. In den Monaten April bis Oktober verkehrt auf dem See das Fahrgastschiff „MS Kemnade“ mit einem regelmäßigen Fahrplan. Aber auch andere Freizeitsuchende kommen auf ihre Kosten. Spiel und Sportanlagen, Inline-Skating und ein Fahrradverleih sowie das Freizeitbad Heveney bieten Erholung und Spaß. Wer an Industriegeschichte interessiert ist, findet am Nordufer des Sees die ehemalige Stollen und Schachanlage Gibraltar, die durch den Bergbauwanderweg Bochum-Süd erschlossen ist.

Kontakt & Infos

Kemnader See
Stauwehr: Bochum-Stiepel
Freizeitbad und Hafen
Querenburger Straße 29
58455 Witten-Heven
www.kemnadersee.de



48 Brückenwärterhaus und Lake-Brücke

Das unscheinbare Gebäude des Brückenwärterhauses an der Lake-Brücke stammt noch aus der Zeit um 1844. Hier wurde das sogenannte Brückengeld erhoben. Jeder, der die Brücke überquerte musste diese Gebühr an die Besitzer des Hauses Herbede als lokale Eigentümer abführen. In dem Gebäude befand sich die Zahlstelle und eine Gaststätte. Brückenzoll wurde noch bis 1930 erhoben.

Strategisch befand sich das Wärterhaus und die erstmals 1347 urkundlich erwähnte Herbeder Ruhrbrücke an einer Stelle, an der sich seit Jahrhunderten die Ost-West-Wege zwischen Witten/Dortmund und Herbede/Hattingen bündelten und hier die Ruhr überquerten. Die im Laufe der Jahrhunderte mehrfach zerstörte und wieder aufgebaute Holzbrücke wurde nach Inbetriebnahme

der 1934 in unmittelbarer Nähe errichteten großen siebenbogigen Eisenbetonbrücke im Jahr 1942 abgebrochen. 1947 wurde die alte Ruhrbrücke auf Anweisung der britischen Militärregierung als Behelfsbrücke für einige Jahre wiederhergerichtet.

1979 entschloss sich der Rat der Stadt Witten zum Bau einer neuen Fuß und Radwegebrücke „In der Lake“. Mit ihr wurde der große Rundweg um den Kemnader Stausee geschlossen. Die 1984 eröffnete neue Lake-Brücke sorgte dafür, dass die vielfältigen Freizeitangebote entlang der Ruhr und dem Stausee weiter an Attraktivität gewinnen konnten.

Das Ruhrtal mit alter Lakebrücke, Brückenwärterhaus und Fabrik Friedrich Lohmann GmbH, links im Bild die ehem. Kornmühle. Quelle: Stadtarchiv Witten

Kontakt & Infos

Brückenwärterhaus
und Lake-Brücke
Ruhrtal 1
58456 Witten-Herbede

49 Schleuse Blankenstein und Wasserwerk Stiepel

Am Leinpfad der Ruhr liegen mit der historischen Schleuse Blankenstein, dem Wasserwerk Stiepel sowie dem dazugehörigen Turbinenpump und Wasserkraftwerk drei wichtige Bauwerke der Wasser und Energiewirtschaft an der südlichen Grenze Bochums. Die Schleuse wurde im Rahmen der Schiffbarmachung der Ruhr 1777/78 vom Preussischen Staat als eine von 16 Anlagen zunächst in Holzkonstruktion errichtet und mehrfach umgebaut. Bereits im 19. Jahrhundert verlor sie durch die aufkommende Eisenbahn im Ruhrgebiet an Bedeutung. Seit 1988 steht die heute nicht mehr betriebsbereite Schleuse unter Denkmalschutz.

Schon Mitte des 19. Jahrhunderts führten der mit der Bevölkerungsentwicklung anwachsende Wasserbedarf und der zunehmende Tiefbau der Zechen, der Brunnen versiegen ließ, zu Schwierigkeiten bei der Bochumer Wasserversorgung. 1871 begann daher die Wassergewinnung an der Ruhr, wo das Grundwasser aus dem Kiesbett durch Tonröhren in einen Sammelbrunnen gezogen und über ein Pumpwerk in einen Hochbehälter am Rande des Weitmarer Holzes gepumpt wurde. Von dort gelangte es ins Verteilernetz. Die Verwaltung der Anlage übernahmen ab 1874 die „Städtischen Gas und Wasserwerke“, die heutigen Stadtwerke. Anfang des 20. Jahrhunderts ergänzte das Verbands-Wasserwerk Bochum die Versorgungsstrukturen. Die städtischen Wassergewinnungsanlagen wurden nun kontinuierlich ausgebaut, darunter durch ein neues Pumpwerk neben der



Schleuse Blankenstein. Foto: RIK/Reinhold Budde

Ruhrschleuse Blankenstein, das von Beginn an auch zur Elektrizitätserzeugung aus Wasserkraft genutzt wurde. Das Turbinenpump und Wasserkraftwerk Stiepel entstand 1910.

Heute gibt es keine Wassergewinnung mehr in Stiepel. Das Trinkwasser wird jetzt über eine fünf Kilometer lange neue Leitung vom Wasserwerk Witten zum Hochbehälter Stiepel geführt. In Stiepel gibt es jetzt nur noch ein Wasserkraftwerk, das eine Leistung von rund einem Gigawatt pro Jahr erzeugt.

Kontakt & Infos

Wasserbeschaffung
Mittlere Ruhr GmbH
Wasserwerk Stiepel
Brockhauser Straße 149a
44797 Bochum-Stiepel

TIPP

Im Außenbereich der Anlage verläuft ein Wasserlehrpfad neben der Ruhr. Anhand von Informationstafeln erfahren Interessierte Wissenswertes über das Thema Ökologie und Wassergewinnung. Vor dem Schleusenhaus befindet sich ein Rohrleitungsmodell, das die Wasser-Verteilung von der Hauptrohrleitung bis zum Hausanschluss darstellt.

Der 1894/95 in Stiepel errichtete Wasserbehälter ist bis heute am ursprünglichen Standort erhalten. Im Bauwerk befindet sich noch ein Teil des alten Wassersaals erhalten, der zu einem Versammlungsraum für bis zu 130 Personen umgestaltet wurde.

50 Stanzwerk

Der Ursprung des Stanzwerks lässt sich bis ins 18. Jahrhundert verfolgen. Im Raum Bochum-Sundern als „Winter'scher Kotten“ bekannt, war das Stanzwerk als Familienbetrieb mit klassischem Kleinst-Kohleabbau und landwirtschaftlicher Selbstversorgung ein typisches Modell für die Region. Die erdnahen Flöze des südlichen Ruhrgebietes wurden mit einfachsten Mitteln abgebaut und zur Selbstversorgung als Heizmaterial verwendet. Während sich oftmals die Frauen um die landwirtschaftlichen Belange des Kottens kümmerten, fuhren die Männer bei den größeren Zechen als Steiger unter Tage ein. Nach einem normalen Arbeitstag wurde meist noch im eigenen Pütt Kohle für den Bedarf der Familie abgebaut.

Im Zuge fortschreitender Industrialisierung wurden auf den Grundstücken der Kotten Gewerbe und kleine Industriegewerke gegründet, denen bis ins späte 20. Jahrhundert als Zulieferer der Kohle und Stahlindustrie eine zentrale Bedeutung in der Region zukam. In ähnlicher Weise vollzog sich auch die Entwicklung des Stanzwerks. So gründete der Schwiegersohn der Familie Winter, Arthur Schade, im Jahre 1934 auf dem Gelände des „Winter'schen Kotten“ eine Stahl und Flanschenfabrik. Diese wurde von zwei nachfolgenden Familiengenerationen weitergeführt.

Mit 13.000 Quadratmetern Grundstücksareal und 1.550 Quadratmetern Hallen und Gebäudeflächen, die im Wesentlichen durch Maschinenhalle, Dreherei und Kotten geprägt sind, zählt das Stanzwerk eher zu



Maschinenhalle
im Stanzwerk.
Foto: RIK/Reinhold Budde

einer der kleineren, alt eingesessenen industriellen Liegenschaften, es repräsentiert jedoch die Entwicklung einer Vielzahl von kleinen und mittelständischen Fabriken. Während die Maschinenhalle durch Senkschmiede und Schmelzöfen auch heute noch den typisch industriellen Charakter widerspiegelt, setzt die ehemalige Dreherei mit eher „loftigem Charme“ andere Akzente.

In nunmehr vierter Familiengeneration folgt auch das Stanzwerk dem Strukturwandel des Ruhrgebiets hin zur industriekulturellen Nutzung. Die einzigartige Kombination von industriellem Ambiente sowie der exponierten Lage im Grün des dicht bewaldeten Ruhrhanges, der im Winter den Blick auf das Ruhrtal freigibt, wird ergänzt durch ein zeitgemäßes und hochwertiges Kultur, Veranstaltungs- und Gastronomieangebot.

Kontakt & Infos

Stanzwerk
Obernbaakstraße 127
44797 Bochum
www.stanzwerk.net



Das Stanzwerk. Foto: RIK/Reinhold Budde

Stadtmuseum Hattingen. Foto: Stadtmuseum Hattingen



51 Stadtmuseum Hattingen

In den ehemaligen Amtshäusern im historischen Ortsteil Blankenstein gibt ein Museum vielfache Einblicke in die Stadtgeschichte von Hattingen. Zum architektonischen Konzept des Museums gehört eine durch alle Gebäude verlaufende Fuge aus Glas, die es den Besuchern ermöglicht alle Häuser gleichzeitig wahrzunehmen. Hinter den eleganten Sandsteinfassaden entstanden helle Museumsräume, große Ausstellungsflächen und ein Café mit einer Glas-Stahl-Konstruktion mit Blick auf den Museums-garten. Den Platz vor dem Museum prägen

zwei Großskulpturen der Hattinger Künstler Bernhard Matthes und Egon Stratmann.

Die Dauerausstellung führt in die Geschichte der Stadt Hattingen und ihres Umlandes ein. Im Zentrum ist ein Rondell eingebaut, das einen Zugang zur Stadtgeschichte im Sinne eines begehbaren Geschichtsbuches ermöglicht. An der Wand des Rondells ist ein Zeithorizont angebracht, der mit Eckdaten zur europäischen Stil- und Geistesgeschichte und Fotos zur Stadtgeschichte einen historischen Überblick vermittelt. Rundherum installierte großformatige Themenbücher, die die Geschichte der Stadt Hattingen

Kontakt & Infos

Stadtmuseum Hattingen
Marktplatz 13
45527 Hattingen-Blankenstein
www.hattingen.de

TIPP

Die Seilwerke Heinrich Puth, gegründet 1848, waren bis 1981 ein wichtiger Arbeitgeber in Blankenstein. Die Seile wurden vor allem für den Bergbau hergestellt. Die alte Fassade und die Werkstatt blieben erhalten und wurden in den neuen Wohn- und Einkaufskomplex des Quartiers Puth integriert.



Blick in die Dauerausstellung. Foto: Stadtmuseum Hattingen

und ihrer Region in Text und Bild dokumentieren, laden zum Blättern und Stöbern ein.

Ein Teil der Museumsbestände werden den Besuchern in Objektkammern präsentiert: Die Kammern zeigen Sammlungstücke aus der Vorgeschichte, präsentieren Zeit und Uhren, informieren über Geld, Maße und Gewichte und Hattinger Fahnen. Der Weg führt vorbei an Bildern und Objekten zum Thema Kleingewerbe und eröffnet einen Blick in die Kammer „Licht und Leuchter“. Die alte Reeperbahn aus der Hanfseilerei der Firma Puth aus Blankenstein leitet die Besucher aus dem Rondell an 19 Metern Originalschiene entlang heraus in den letzten Teil der Dauerausstellung.

Möbel erinnern an das bürgerliche und bäuerliche Wohnen im 18. und 19. Jahrhundert. Knaggen und Spruchbalken des 16. und 17. Jahrhunderts aus der Innenstadt verweisen auf das äußere Aussehen der Fachwerkhäuser in „alter“ Zeit.

Großzügige Ausstellungsflächen, ein Seminarraum, eine Bibliothek und ein Atelier laden zur Begegnung und Auseinandersetzung mit Menschen, Kunst und Kulturgeschichte ein. Wechselausstellungen im Bereich Kunst und Kultur, Generationen übergreifende Museumspädagogik und ein breit gefächertes Veranstaltungsprogramm gehören neben der Dauerausstellung zu den Handlungsfeldern des Stadtmuseums.

TIPP

Gethmann'sche Gärten, an der Hauptstraße in Hattingen-Blankenstein, angelegt ab 1806 von Carl-Friedrich Gethmann, Tuchhändler, Bergwerksbesitzer und Reeder (1772-1865). Seit 1928 ist der als Landschaftsgarten konzipierte Teil in öffentlichem Besitz, die Terrassengärten, die ursprünglich das nicht mehr vorhandene Wohnhaus von Geth-

manns Sohn Wilhelm umgaben, befinden sich weiterhin in Privatbesitz. Beide Gärten sind bedeutende Baudenkmäler, die Terrassengärten unverändert in Konzept und Anlage, der Landschaftsgarten lässt trotz Verfall und Wachstum die ursprünglichen Absichten nachvollziehen und dokumentiert den Wandel von einer frühindustriellen Idylle zu einem spätindustriellen Denkmal.

52 Henrichshütte Hattingen

1853 erwarb Graf Henrich zu Stolberg-Wernigerode, der im Harz Kohlen und Eisenerzgruben betrieb und nach neuen Standorten für die Roheisengewinnung suchte, das Rittergut Bruch in Welper. Die Rohstoffbasis des künftigen Hüttenbetriebes wurde durch den Kauf von mehreren Eisensteinfeldern und der Übernahme mehrerer Kohlenzechen im Hattinger Raum gesichert. Der Transport der Rohstoffe sollte über die Ruhr erfolgen. Die unregelmäßigen Wasserstände der Ruhr, häufig mit Überschwemmungen verbunden, beeinträchtigten den Aufbau des Hüttenwerkes.

Doch trotz aller Widrigkeiten wurde am 17. Juni 1855 der erste Hochofen, der nach dem inzwischen verstorbenen Grafen benannten Henrichshütte angeblasen. Für die Arbeiter des Hüttenwerkes wurde 1860 die Arbeitersiedlung Haidchen errichtet. 1871 hatte die Eisenhütte bereits vier Hochöfen. 1910 arbeiteten bereits 6.000 Belegschaftsangehörige im Werk. Die Weltwirtschaftskrise Anfang der 1930er Jahre brachte dann mit Massenentlassungen einen drastischen Rückgang der Beschäftigtenzahlen.

Erst im Rahmen des nationalsozialistischen Aufrüstungsprogramms arbeiteten 1939 wieder fast 7.000 Beschäftigte im Werk, 1944 kamen 2.500 Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter hinzu. Das Hüttenwerk hatte sich mit Panzer und U-Boot-Teilbau in eine Waffenschmiede des Dritten Reiches verwandelt. Nach 1945 folgten etliche Jahre des Produktionsstillstandes. Erst ab 1950 wurde das Werk schritt-

weise wieder in Betrieb genommen. 1959 hatten mittlerweile über 10.000 Menschen wieder Arbeit auf der Hütte.

Auf die Jahre des Aufschwungs folgte in den 1980er Jahren die weltweite Stahlkrise. Vielfältige Protestaktionen von Belegschaft und Hattinger Bürgern versuchten die Schließung des Hüttenwerkes zu verhindern. Doch der Widerstand war erfolglos. 1987 wurden die Hochöfen ausgeblasen. Über 3.000 Beschäftigte verloren ihren Arbeitsplatz auf der Henrichshütte. Der Hochofen 2 wurde verkauft, demontiert und nach China transportiert.

Seit 1989 ist die Henrichshütte LWL-Museumsstandort. Dem Besucher erschließen sich über den „Weg des Eisens“ und die Besteigung des Hochofens 3 die vielfältigen Facetten des Eisenhüttenwesens. Von April bis Oktober lohnt der Besuch der Schaugießerei, wo heute wieder Metall fließt. In der Gebläsehalle finden Konzerte statt und Kinder können mit dem Museumsmaskottchen „Ratte“ auf Entdeckungstour gehen, lernen Tiere und Pflanzen der Industriebranche kennen.

TIPP



Feuerwehrmuseum. Quelle: FEUER.WEHRK:

In unmittelbarer Nachbarschaft befindet sich das Feuerwehrmuseum FEUER.WEHRK. Henrichs-Allee 2 45527 Hattingen
Weitere Informationen zum Programm und den saisonal abweichenden Öffnungszeiten unter www.feuerimrevier.de

Kontakt & Infos

LWL-Industriemuseum
Henrichshütte Hattingen
Werksstraße 3133
45527 Hattingen
www.lwl-industriemuseum.de



Henrichshütte Hattingen. Foto: RIK/Sascha Kreklau



Museumszug
in Wengern.
Foto: RIK/Reinhold Budde

53 Ruhrtalbahn

Mit Fertigstellung der mittleren Ruhrtalbahn von Hattingen nach Herdecke (heute Hagen-Vorhalle) 1874 war eine durchgehende Eisenbahnerschließung des Ruhrtals geschaffen. 1885 folgte die noch von der Rheinischen Eisenbahn geplante Verbindung nach Wuppertal über Sprockhövel. Die Strecke diente

nicht nur dem Personenverkehr, sondern vor allem auch dem Transport von Kohle und Montangütern von und zur Henrichshütte. Damit läutete die Ruhrtalbahn auch das Ende des Gütertransports durch die Ruhrschiffahrt ein. Während die Strecke nach Hagen 1971 und nach Wuppertal 1979 für den Personenverkehr stillgelegt wurde, wurde der Bahnhof Hattingen 1974 an das S-Bahn-Netz Richtung Essen angeschlossen. Die S-Bahn wurde 1985 zum neuen Endbahnhof Hattingen-Mitte verlängert.

Die Fahrt mit dem Dampflokomotivzug oder im historischen Schienenbus vom Eisenbahnmuseum Bochum/Dahlhausen über Hattingen und Witten-Bommern nach Wetter-Wengern und weiter zum Hagener Hauptbahnhof führt über eine 18 Kilometer lange Bahnstrecke entlang der Ruhr, die zu den landschaftlich schönsten Eisenbahnstrecken des Ruhrgebiets gehört. Die Museumsbahn verbindet zahlreiche Standorte der Route der Industriekultur wie etwa die Henrichshütte, das Muttental, das Gruben und Feldbahnmuseum Zeche Theresia, die Zeche Nachtigall und den Kemnader See. Aber auch touristisch bedeutende Stationen wie die Altstadt von Hattingen, der historische Ortskern Wengern, Burg Blankenstein, das Haus Kemnade und die Ruine Hardenstein liegen an der Strecke.

Kontakt & Infos

Eisenbahnmuseum Bochum
Museumszug und Schienenbus zwischen Eisenbahnmuseum und Wengern-Ost:
www.eisenbahnmuseumbochum.de/ruhrtalfahrten

54 Birschel-Mühle

Die Nutzung der Wasserkraft am Hattinger Wehr lässt sich bis in das 14. Jahrhundert zurückverfolgen. Jahrhundertlang wurde in der Bannmühle der Herren von Haus Cliff das Hattinger Korn gemahlen. Die Mühle war verkehrsgeografisch günstig an einer zentralen Fernstraße gelegen, der heutigen Bundesstraße 51. Bis 1815 wurde in der Mühle Korn gemahlen, danach wurde in dem Gebäude eine Gewehrfabrik eingerichtet.

In der frühen Phase der Industrialisierung entwickelte sich am linken Ruhrufer ein kleines Industriegebiet der Textilherstellung mit Wollspinnereien und Färbereien und den dazugehörigen Walk und Rauhmühlen. 1861 erwarben die Brüder Gottlieb und Friedrich Birschel die Walkmühle um eine Kornmühle zu betreiben. Durch den Einbau einer Wasserturbine wurde die Nutzung der Wasserkraft effektiver, mit der Errichtung einer Dampfmaschine war man unabhängig vom wechselhaften Wasserstand der Ruhr.

1902 ließ Gottlieb jun. Birschel die Gebäude abreißen und einen Neubau errichten. Typisch für den im „Tudor“-Stil erstellten Backsteinbau sind Verzierungen in verschiedenfarbigen Ziegeln sowie Türmchen und Zinnen. 1904 folgte der Bau eines Ge-

TIPP

Die direkt neben der Mühle liegende Hattinger Ruhrschleuse wurde 1774 zur Schiffbarmachung der Ruhr gebaut. 1819/20 erneuert und bis heute gewartet ist sie immer noch im betriebsfähigen Zustand.



Birschel-Mühle und
Hattinger Schleuse,
1950er-Jahre.
Quelle: Stadtarchiv
Hattingen

treidesilos im gleichen Stil. Mit der heute noch ablesbaren baulichen Erneuerung ab 1902 wurde die Mühle endgültig zum repräsentativ gestalteten Großbetrieb unter dem Namen „Wasser und Dampfwerke Gottlieb Birschel“. Von der ebenfalls aus der Zeit stammenden Fabrikantenvilla im Schatten der Mühlengebäude hatte Gottlieb Birschel seinen Betrieb ständig im Auge.

1955 wurde der Mühlenbetrieb stillgelegt. 1999/2000 konnte mit dem Umbau des inzwischen denkmalgeschützten Komplexes zu einer attraktiven Serviceanlage für Senioren eine neue Nutzung gefunden werden. Auch die erneuerte Wasserturbine dreht sich wieder zur umweltfreundlichen Stromerzeugung. Sie reicht aus, um 200 bis 300 Haushalte im Jahr mit Strom zu versorgen. Neben den Service-Wohnungen bietet die Birschel-Mühle mit Restaurant, Hotel und dem Veranstaltungsbereich „Business and Art“ noch weitere spannende Neunutzungen.

Kontakt & Infos

Birschel Mühle
Schleusenstraße 8
45525 Hattingen



Haus Weile:
Foto: RIK/Reinhold Budde

55 Haus Weile und Gahlener Kohlenweg

Der erste Hinweis auf das Gut „Wele“ findet sich in einem Besitzverzeichnis der Benediktinerabtei Deutz aus der Zeit um 1160, eine erste urkundliche Erwähnung von Haus Weile fand 1298 statt. 1770 heiratete der spätere königlich preußische Berg- rat und zugleich Gewerke Julius Philipp Heintzmann eine Erbin der Besitzerfamilie. Er war mit dem Direktor des Oberberg- amtes zu Wetter und späteren preußischen Minister Freiherr vom und zum Stein eng vertraut. Auf seinen Inspektionsreisen war der Freiherr häufig Gast auf Haus Weile.

1827 errichtete August Heintzmann bei Haus Weile eine Kohlenniederlage als Zwischen- lager für den Landtransport und verband sie durch eine 1,9 Kilometer lange Pferde- schleppbahn mit dem Stollenmundloch St. Mathias Erbstollen. Sie ist baugleich mit der 1786/87 gebauten „Rauenthaler Bahn“, der ersten Bahn in Deutschland mit eisernen Schienen. 1907 brannte Haus Weile ab und wurde danach in der heutigen Form wieder- aufgebaut. 1927 kaufte die Henrichshütte das Gebäude. 1959 erfolgte die Ruhrverlegung, um das Betriebsgelände der Henrichshütte zu vergrößern. Die Ruhr fließt seither nord- westlich an Haus Weile vorbei. Seit 1998 ist das Haus in Privatbesitz und wird heute nach intensiver Renovierung mit der Bezeichnung „Landhaus Grum“ gastronomisch genutzt.

Haus Weile ist auch der südliche Ausgangs- punkt des „Gahlen'schen Kohlenweges“, der von Hattingen über Bochum bis zum Hafen in Gahlen führte. Bis dahin wurde die Kohle mit Maultieren oder Pferdefuhr- werken transportiert, dann über die Lippe zum Rhein verschifft. Die als Knüppeldamm angelegte Straße war ab 1766 eine der ersten befestigten Straßen im mittleren Ruhrgebiet für den Transport der an der Ruhr geförder- ten Steinkohle in Richtung Norden. Die Ruhr war zu dieser Zeit noch nicht schiffbar. Mit der Aufhebung der Zollschranken und dem Aufleben der Ruhrschifffahrt und des späte- ren Eisenbahnverkehrs verlor der Kohlenweg allmählich seine wirtschaftliche Bedeutung.

Im Rahmen des Kulturhauptstadtjahres RUHR.2010 wurde die vor 250 Jahren an- gelegte künstliche Straße durch mehrere Kunstwerke thematisiert und lokal erlebbar gemacht. Kunstvereine aus Gelsenkirchen, Hattingen und Dorsten sowie eine Bo- chumer Galerie und der Förderverein der Künstlerzeche Unser Fritz aus Herne ent- wickelten Kunstmarken und -objekte ent- lang der heute 29 Kilometer langen Strecke.

Kontakt & Infos

Haus Weile
Landhaus Grum
Ruhrdeich 8
45525 Hattingen

56 Leinpfad unterhalb des Isenbergs

Noch an vielen Stellen im Ruhrtal ist an einem oder an beiden Ufern der Ruhr der Leinpfad zu erkennen. Hier zogen früher meist mehrere Kaltblutpferde die Ruhr- schiffe stromaufwärts. Nach dem Ausbau der mittleren Ruhr zur Schifffahrtsstraße in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war der Fluss 1780 bis Witten befahrbar. Er wurde bis zum Beginn des Eisenbahn- baus zum wichtigsten Transportweg für die Kohle, aber auch für andere Handelsgüter.

Die aus heutiger Sicht kleinen Schiffe, die „Ruhraaken“, besaßen eine Tragkraft von etwa 150 Tonnen. Die Fahrt der Schiffe stromaufwärts gegen die Strömung war meist zeitaufwendig. Der Leinpfad wechselte gelegentlich das Ufer, so dass die Zugpferde immer wieder mit dem Schiff auf die andere Seite der Ruhr gebracht und neu angespannt werden mussten. Auf Dauer war dieses Transportmittel der flexibleren Eisenbahn nicht gewachsen. Nach ihrem Höhepunkt 1850 ging die Schifffahrt allmählich zurück und wurde 1889 schließlich ganz eingestellt.

Der größte Teil der heute noch erhal- tenen Leinpfadstrecken ist inzwischen geteert und zu Spazier und Radwander- wegen umgenutzt. Nur an wenigen Stellen hat man die ursprüngliche Pflasterung belassen. So auch beim Leinpfad direkt unterhalb der Burgruine am Isenberg zwi- schen Niederwenigern und Hattingen.

Kurz vor dem Isenberg bestand früher auch eine Furt über den Fluss. Sie wurde von den Bauern aus dem gegenüberlie- gendem Dorf Winz genutzt, um ihr Vieh auf die Winzermark zu bringen, eine ge- meinschaftliche Weidefläche, auf der das Vieh gemästet wurde. Als die Ruhr aus- gebaut wurde und ein festes Flussbett er- hielt, musste das Vieh mühsam mit Kähnen hinübergebracht werden. Die Mark wurde für die Bauern zunehmend unrentabel und das Land Stück um Stück verkauft. Geblie- ben ist bis heute der Name Winzermark.



Der Leinpfad unterhalb des Isen- bergs. Foto: RIK/ Reinhold Budde

Kontakt & Infos

Leinpfad unterhalb des Isenbergs
Isenbergstraße
45529 Hattingen

Der Abschnitt des Leinpfads mit der noch erhaltenen historischen Pflasterung befindet sich direkt unterhalb der Ruine Isenberg zwischen Hattingen und Nieder- wenigern. Parkmöglichkeiten bestehen direkt am Wander- parkplatz an der Isenbergstra- ße unterhalb der Burgruine.

57 Winzer Ruhrbogen

Ab 1780 war die Ruhr von Langschede südlich von Unna bis Ruhrort passierbar. Die Schiffbarmachung des Flusses hatte man durch das Anlegen zahlreicher Schleusen erreicht, die damit eine Umfahrung der sogenannten Mühlen-schlachten (feste Wehre) ermöglichten.

Zwischen den beiden Schleusen Hattingen und Dahlhausen befindet sich ein 7,6 Kilometer langer Flussabschnitt der Ruhr, der am Fuße des Isenbergs und des Hombergs eine 180° Grad-Schleife vollzieht, der nach der gleichnamigen Gemarkung benannte Winzer Ruhrbogen. Auch wegen dieser Form des Flussverlaufes galt die Ruhr an dieser Stelle als gefährlich, weil schwer passierbar.

Aber ohnehin barg die Befahrung des Flusses, der insbesondere zwischen Witten und Ruhrort eine herausragende Bedeutung für den Kohlentransport hatte, viele Gefahren, wie zum Beispiel: Hoch- oder Niedrigwasser, Untiefen, Eisgang im Winter, starke Strömungen häufig im Umfeld von tückischen Felsen oder schwierige Brückenpassagen. Das wusste niemand besser als Ludwig Henz, der ab 1825 als Wasserbaumeister in Hattingen in den Dienst der Ruhrschiffahrtsverwaltung trat. Er plante und organisierte Arbeiten an Schleusen, Uferbauwerken und Leinpfaden. Bis 1840 war die Ruhr an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gekommen. Durch die gestiegene Nachfrage nach westfälischer Kohle insbesondere in den Niederlanden hatte sich die Transportmenge auf der Ruhr zwischen 1830 und 1840 verdoppelt. Die Wartezeiten an den Schleusen stiegen, die Transportzeiten wurden immer länger.



Um den drohenden Zusammenbruch des Systems zu vermeiden schlug Henze eine Kanalisierung der Ruhr vor. Ziel war es das Gefälle des Flussbettes zwischen den Schleusen so zu regulieren, dass zwischen den Schleusen kanalähnliche Haltungen ohne Strömung entstanden. Der Winzer Ruhrbogen zwischen Hattingen und Dahlhausen sollte mit einem Schiffstunnel durchstoßen werden. Auf Grund der zu hohen Kosten wurde dieses Projekt aber nie realisiert.

Erst nach der Zusammenlegung der Wasserbauverwaltung für Rhein und Ruhr ab 1845 bahnte sich eine Lösung des Winzer Ruhrbogen-Problems an. Der neue Verwaltungsleiter Eduard Adolf Nobileg strebte anstelle einer Kanalisierung eine Regulierung der Ruhr an.

Dem Hattinger Ruhrbogen, der als einer der schwierigsten Passage-Abschnitte beschrieben wurde, galt hier besondere Aufmerksamkeit. Hier trieben die Schiffe mit großer Geschwindigkeit und waren nur mit großer Mühe zu kontrollieren. Ein Durchbruch des Winzer Berges kam für Nobileg nicht infrage, stattdessen wollte er die Strömung durch sogenannte Buhnen regulieren. Das waren schmale dammartige Bauwerke aus Ruhrsandsteinen, die fast rechtwinklig vom Ufer in die Ruhr gebaut wurden. Sie leiteten das Wasser in die Flussmitte, erhöhten die Fließgeschwindigkeit und vertieften die Fahrrinne.

So entstand das bis heute zum großen Teil noch immer erhaltene sehr beeindruckende Wasserbauwerk aus rund 140 Buhnen,

das Nobilegs Konzept der Regulierung der Ruhr veranschaulicht. Buhnen wurden auf weiten Strecken des Flusses zu einem derart markanten Markenzeichen der ab Mitte des 19. Jahrhunderts betriebenen Fluss-Regulierung, dass sie an der Ruhr „Nobilegköpfe“ genannt wurden.

Viele Abschnitte der ehemals schiffbaren Ruhr wurden durch den Bau der Ruhrstauseen verändert, bei Hattingen der Fluss sogar verlegt. Die Ruhr zwischen den Schleusen Hattingen und der Schleuse Dahlhausen ist der einzige schiffbar gemachte Abschnitt der Ruhr, in dem alle Spuren der Schiffbarmachung noch vollständig erhalten sind. Daher ist er seit 2017 mit der Bezeichnung Winzer Ruhrbogen als Denkmal geschützt.

Buhnen am
Ruhrbogen in
Hattingen 2012.
Foto: FUNKE/
Hans Blossey

Kontakt & Infos

Winzer Ruhrbogen
Isenbergstraße
45529 Hattingen



Schwimmbrücke Dahlhausen.
Foto: RIK/Reinhold Budde

58 Schwimmbrücke Dahlhausen

Die Schwimmbrücke Dahlhausen ist ein wichtiger Verkehrsweg im Bochumer Süden und zugleich ein Nadelöhr. Sie verbindet Bochum/Dahlhausen mit dem südlich der Ruhr gelegenen Essener Stadtteil Burgaltendorf.

Bis ins 20. Jahrhundert hinein stellte die Ruhr eines der größten Verkehrshindernisse des Ruhrgebiets dar. Mit der bereits in der Frühen Neuzeit nachweisbaren und zuletzt

1870 an die Bedürfnisse des Verkehrs angepassten Brücke der Bochumer Straße (B 51) in Hattingen existierte im Bochumer Raum nur eine Straßenverbindung. Dazu kamen drei Eisenbahnbrücken an der Henrichshütte, unterhalb der Straßenbrücke sowie im Bereich des heutigen Eisenbahnmuseums. Fußgänger waren auf Fähren, etwa die „Alte Fähre“ unterhalb der Burg Blankenstein, angewiesen oder mussten weite Umwege in Kauf nehmen. Die Situation entspannte sich erst Ende des 19. Jahrhunderts, als in Dahlhausen eine erste Pontonbrücke entstand. Sie wurde im Mai 1943 durch die Bombardierung der Möhnetalsperre stark beschädigt und nur provisorisch wiederaufgebaut. 1958/59 ersetzte die heutige Schwimmbrücke die im Zeitalter der Massenmotorisierung unzureichende Konstruktion.

Die 89,4 Meter lange und 146,8 Tonnen schwere Brücke mit drei Feldern ruht auf Pontons anstelle von Brückenpfeilern. Abhängig vom Wasserstand verändert sie ihre Höhenlage. Ihr südlicher Teil lässt sich mit Hilfe von Seilwinden ausschwenken, damit Schiffe die Brücke passieren können. Bei Hochwasser wird sie aus Sicherheitsgründen gesperrt. Der Straßenverkehr über die einspurige Brücke wird durch eine Ampel geregelt und ist seit 2011 aufgrund von Gewichtsbeschränkungen stark eingeschränkt.

Kontakt & Infos

Schwimmbrücke Dahlhausen

Auf dem Stade
45529 Hattingen-Niederwenigern

Lewackerstraße
44879 Bochum-Dahlhausen



Die Schleuse Dahlhausen. Fotos: RIK/Reinhold Budde

59 Schleuse Dahlhausen

Von 1774 bis 1780 wurde auf Drängen des Preußenkönigs Friedrich II. gegen den Widerstand der örtlichen Grundherren die Ruhr bis Langschede schiffbar gemacht. Dazu wurden an 16 Wehren Schleusen gebaut. Die Leistungsfähigkeit der Schleusen war trotz einfacher Technik beeindruckend, bis zu 80 Schiffe wurden täglich geschleust.

Die Dahlhauser Schleuse wurde 1774/75 auf Veranlassung des königlichen Kammer-

herrn von Elverfeld gebaut. Sie war zunächst eine reine Holzkonstruktion, die bereits 1817 wieder erneuert werden musste. Bei der letzten Rekonstruktion 1844 verwendete man deshalb anstelle von Holz Stein als Baumaterial. Damit erhielt die Schleuse ihr heutiges Aussehen. Im Jahr 1990 wurde sie unter Denkmalschutz gestellt. Lange Jahre wegen undichter Schleusentore unbrauchbar, wurde die Schleuse in den 1990er Jahren wieder in betriebsfähigen Zustand versetzt und ist heute für Servicefahrzeuge der Bezirksregierung Düsseldorf wieder benutzbar.



Kontakt & Infos

Schleuse Dahlhausen

Am Stade
45529 Hattingen-Niederwenigern

60 Bergbauwanderweg Dahlhausen



Bergbauwanderweg Dahlhausen.
Foto: RIK/Reinhold Budde

Der rund zehn Kilometer lange Wanderweg führt durch eine abwechslungsreiche Landschaft zwischen Bochum/Dahlhausen und Bochum-Munscheid und erschließt Spuren des einstigen frühen Bergbaus. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts war der Bereich des mittleren Ruhrtals mit seinem südlichen Einzugsgebiet eine der bedeutendsten Industrieregionen Europas. Schon Ende des 17. Jahrhunderts wurde in Oberdahlhausen Steinkohle abgebaut. Die zu Tage tretenden Flöze ließen sich leicht erschließen. Erbstollen, die vom steilen Ruhrufer leicht bergauf in den Berg getrieben wurden, entwässerten und bewetterten (belüfteten) die Gruben. Pferdefuhrwerke brachten die Kohle direkt zu den Ruhrtaaken, den auf der Ruhr verkehrenden Transportschiffen.

Zur Erinnerung an die Bergbaugeschichte Dahlhausens hat die Stadt Bochum zusammen mit dem „Bergmannstisch Bochum Süd“ Anfang der 1990er-Jahre die bergbauhistorisch interessanten Stätten markiert und mit Informationstafeln ausgestattet. Die 32 Standorte zeigen ehemalige Objekte des frühen Bergbaus wie Stollenmundlöcher, Schächte, Bergmannssiedlungen, Halden und Kohlenwege.

WEITERFÜHRENDE LINKS

Allgemeine Infos zum bergbauhistorischen Lehrpfad in Dahlhausen: www.bergmannstischbosued.de/lehrpfad.html

Karte Bergbaurundwanderweg durch den historischen Bergbau Dahlhausen www.ruhrkohlenrevier.de/wwdahlhausen.html

Wanderung durch den historischen Bergbau www.bochum.de/C125708500379A31/vwContentByKey/W278VD4B703BOLD-DE?open&MCL=77NBLM883BOLD

Kontakt & Infos

Bergbauwanderweg Dahlhausen
Ausgangspunkt ist der Bahnhofsvorplatz Bochum-Dahlhausen (Bushaltestelle). Hier befindet sich eine Informationstafel zum ca. zehn Kilometer langen Wanderweg. Parkmöglichkeiten auf dem Bahnhofsvorplatz.

61 Eisenbahnmuseum Bochum

Mit über 180 Fahrzeugen aus der Zeit von 1853 bis 1964 gehört das Eisenbahnmuseum heute zu den größten seiner Art in Deutschland und verfügt über eine einzigartige Sammlung zur Verkehrs- und Technikgeschichte. Liebevoll und sachkundig gepflegte Lokomotiven, Triebwagen und Waggons haben im Ringlokschuppen des ehemaligen Bahnbetriebswerks Dahlhausen der Königlich-Preussischen Eisenbahn im Ruhrtal eine „standesgemäße Heimat“ gefunden. Der 14stündige Ringlokschuppen aus dem Jahr 1916, die Drehscheibe, die Bekohlungsanlage und der Wasserturm sind mittlerweile denkmalgeschützt. Ein „Highlight“ ist ein Speisewagen des legendären Orientexpress.

Im mittleren Ruhrtal begann die Geschichte der Eisenbahn im Jahr 1863 mit der Eröffnung der Zweigbahn Steele Dahlhausen der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn. Mit dem weiteren Ausbau des Streckennetzes, vor allem für den Kohlenverkehr, wurde Dahlhausen ein bedeutender Bahnknotenpunkt. Für den Einsatz von Güterzuglokomotiven errichtete die Preussische Staatsbahn in den Jahren 1916 bis 1918 die bis heute weitgehend erhaltenen Anlagen des Bahnbetriebswerkes. Die Dahlhauser Lokomotiven wurden vor allem im schweren Güterzugverkehr von und zu den Zechen eingesetzt. Nach der Beseitigung von Kriegsschäden erlebte das Betriebswerk Dahlhausen in den 1950er Jahren eine letzte Hochkonjunktur. Über 500 Menschen waren 1957 im Werk beschäftigt, zu dem auch eine Reparaturhalle für defekte oder untersuchungspflichtige Güterwagen gehörte. Noch Mitte

TIPP

In unmittelbarer Nähe des Eisenbahnmuseums stellt eine Fußwegbrücke die Verbindung zwischen beiden Flussufern der Ruhr her. Sie ist erreichbar durch eine Fußgänger-Unterführung unter dem Museumsgelände. Parallel hierzu verläuft eine lange, elfteilige Brücke der 1874 von der Ruhrtalbahn erbauten Strecke Überra-Altendorf/Ruhr-Dahlhausen. Sie diente früher vornehmlich dem Güterverkehr zwischen den Zechen im Raum Altendorf (heute Essen-Burgaltendorf).



Eisenbahnmuseum Bochum.
Foto: RIK/Sascha Kreklau

der 1960er Jahre wurden im Güterbahnhof Bochum/Dahlhausen täglich mehr als 2.000 Güterwagen abgefertigt. Mit der Schließung der letzten Zechen an der Ruhr entfiel dann das Haupteinsatzgebiet der Lokomotiven des Betriebswerkes, das ab 1969 teilweise zurückgebaut und 1982 endgültig aufgegeben wurde.

Nach der Stilllegung des Betriebswerkes 1968/69 konnte die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) für die Unterbringung ihrer Sammlung historischer Schienenfahrzeuge die Anlagen von der Deutschen Bundesbahn übernehmen. 1977 wurde auf dem Gelände das Eisenbahnmuseum Bochum/Dahlhausen eröffnet, das seit 2011 von einer Stiftung betrieben wird.

Kontakt & Infos

Eisenbahnmuseum Bochum
Dr.-C.-Otto-Straße 191
44879 Bochum
www.eisenbahnmuseumbochum.de



Der Bahnhof Dahlhausen. Foto: RVR / Reinhold Budde



62 Bahnhof Dahlhausen

Die heute nicht mehr durchgehend betriebene Strecke der Ruhrtalbahn diente früher vor allem dem Güterverkehr zwischen dem Raum Hattingen/Dahlhausen und dem Verkehrsknotenpunkt Hagen. Ihre Geschichte begann 1863 mit der Inbetriebnahme der „Steele-Dahlhauser Eisenbahn“, die einen verkehrstechnischen Wendepunkt markiert. Bis dahin wurden die Kohlen aus den zahlreichen Zechen längs der Ruhr auf Ruhraaken in die flussabwärts gelegenen Absatzgebiete transportiert. Nun übernahm die Eisenbahn diese Aufgabe.

Nach der Verlängerung der Strecke bis Hattingen 1870 und weiter nach Herdecke (heute Hagen-Vorhalle) im Jahre 1874 gewann der Personenverkehr an Bedeutung. Daher erhielt Dahlhausen 1870 ein erstes Stationsgebäude und eine Güterabfertigung. Beide Gebäude mussten aus Kapazitätsgründen bereits fünf Jahre später einem Neubau weichen, dessen Lebensdauer auch nur bis zum Ersten Weltkrieg andauerte. 1913 konzipierte die Königlich Preussische Eisenbahn einen neuen Bahnhof im „bergischen Heimatstil“. Das Gebäude diente noch bis 1979 als Dienststelle, die dann aber zeitgleich mit dem Rangierbahnhof in Dahlhausen ihre Tätigkeit einstellte. Für den weiterhin betriebenen S-Bahn-Verkehr sind die Fahrkarten seitdem nur noch am Automaten erhältlich.

Heute dient der Bahnhof auch als Haltepunkt für die Pendel-Züge ins Eisenbahnmuseum und die Museumszüge auf der Ruhrtalbahn.

Kontakt & Infos

Bahnhof Dahlhausen
Dr.-C.-Otto-Straße 137139
44879 Bochum-Dahlhausen

63 Villa Vogelsang

Oberhalb der Ruhrschleuse von Essen-Horst liegt die Villa Vogelsang. Sie wurde um 1840 für Friedrich Ludwig Niemann (1806/1889) errichtet, der vom Pächter der benachbarten Burg Horst zum Geldgeber von Alfred Krupp aufstieg. Im Jahre 1870 wurde der Prokurist Heinrich Dammer Eigentümer. Ihren Namen erhielt die Villa nach dem dritten Besitzer, dem Unternehmer Wilhelm Vogelsang (1877/1939), der das Anwesen 1910 zusammen mit der benachbarten Horster Mühle und großem Waldbesitz erwarb. Vogelsang betrieb unterhalb der Villa eine Karbidfabrik und legte auch die bis 1962 fördernde Zeche Wohlverwahrt an.

Die Gestaltung der Villa Vogelsang erfolgte im damals populären klassizistischen Stil des Architekten Karl Friedrich Schinkel: Während die von einem freistehenden Wirtschaftsflügel (heute Hotel) ergänzte Eingangsseite im Norden eine Fassade mit Dreiecks-Giebel und überspannter Loggia im Obergeschoss besitzt, wird die Flussseite von zwei dreigeschossigen quadratischen Türmen flankiert. Ein wohl ursprünglich aus Gusseisen bestehender Wintergarten ist der Fassade vorgesetzt. Um das Haus erstreckt sich ein weitläufiger Park.

Den zentralen Eingang aus drei Fenstertüren auf der Stadtseite erreicht man über eine Freitreppe, über die man in eine Vorhalle mit Marmorwänden und einem mehrfarbigen Steinfußboden gelangt. Zwei Marmorsäulen gliedern den Durchgang zum quer verlaufenden Korridor, an dessen Ende das vermutlich im 19. Jahrhundert erneuerte Treppenhaus liegt. An der Ruhrseite befinden sich mehrere mit Stuck dekorierte Repräsentationsräume. Die aufwendige und elegante Innengestaltung des Hauses wurde in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre restauriert.

Die Familie Vogelsang veräußerte das Haus 1947 an das Deutsche Rote Kreuz, die im Gebäude ein Müttergenesungsheim betrieb. Von 1962 bis 1994 gehörte es als Kloster dem Bistum Essen. Heute ist es wieder in Privatbesitz dient als Wohnung, Hotel und Tagungsstätte.



Villa Vogelsang, 1960. Quelle: Regionalverband Ruhr

Den zentralen Eingang aus drei Fenstertüren auf der Stadtseite erreicht man über eine Freitreppe, über die man in eine Vorhalle mit Marmorwänden und einem mehrfarbigen Steinfußboden gelangt. Zwei Marmorsäulen gliedern den Durchgang zum quer verlaufenden Korridor, an dessen Ende das vermutlich im 19. Jahrhundert erneuerte Treppenhaus liegt. An der Ruhrseite befinden sich mehrere mit Stuck dekorierte Repräsentationsräume. Die aufwendige und elegante Innengestaltung des Hauses wurde in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre restauriert.

Die Familie Vogelsang veräußerte das Haus 1947 an das Deutsche Rote Kreuz, die im Gebäude ein Müttergenesungsheim betrieb. Von 1962 bis 1994 gehörte es als Kloster dem Bistum Essen. Heute ist es wieder in Privatbesitz dient als Wohnung, Hotel und Tagungsstätte.

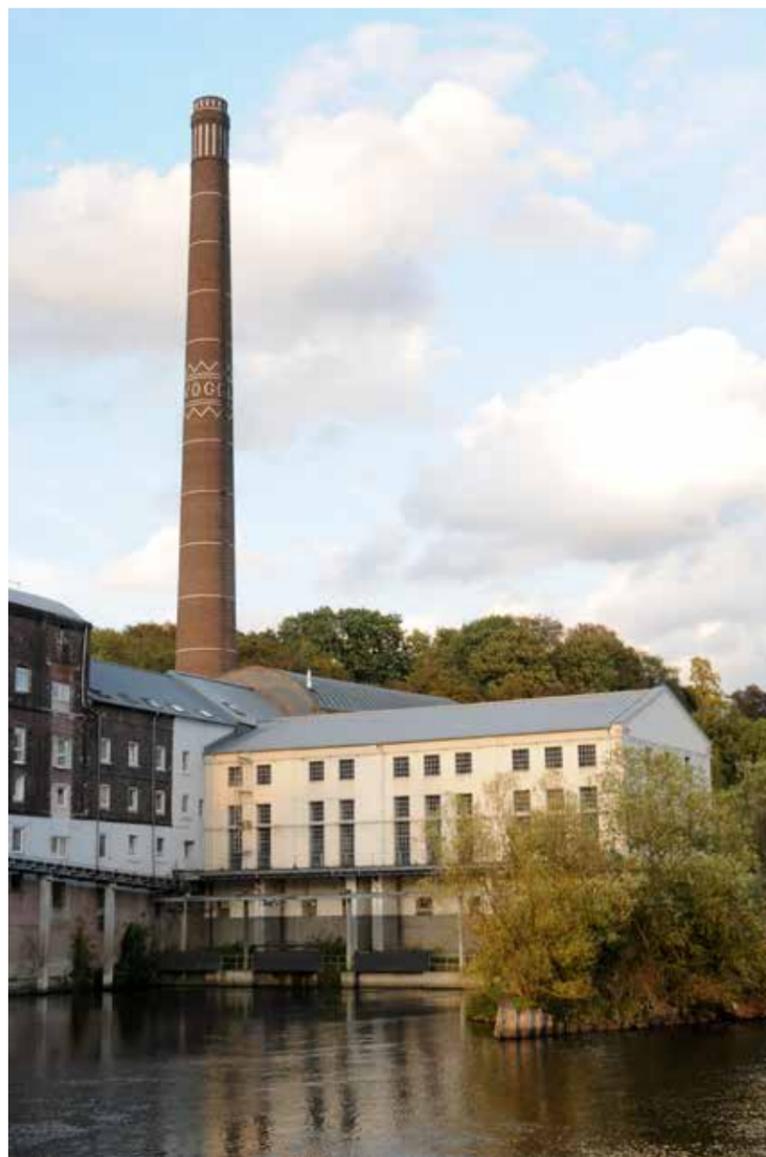
Kontakt & Infos

Linuxhotel GmbH
Villa Vogelsang
Antonienallee 1
45279 Essen-Horst
www.linuxhotel.de

64 Horster Mühle

Die Horster Mühle war eine der ältesten Essener Mühlenanlagen. Erwähnung fand sie bereits im 12. Jahrhundert in Zusammenhang mit der Entstehung eines Ruhrwehres. Ihr ursprünglicher Standort lag etwa 300 Meter stromaufwärts an einer Ruhrinsel. Als ab 1774 neue Wasserbauten bei der Schiffbarmachung der Ruhr errichtet wurden, erhielt die Mühle gegenüber der neuen Schleuse ihren jetzigen Standort. Sie wurde als Öl-, Frucht- und Blaumühle betrieben. Unter anderem wurde Kobalt, das aus Vorkommen im Hesperetal am Baldeneysee stammte, in der Horster Mühle gebrochen und zum Blaufärben von Sklavenkitteln benutzt, die in die USA exportiert wurden. Die Horster Mühle ging 1846 in das Eigentum des Essener Industriellen Wilhelm Niemann über.

1910 übernahm der Fabrikbesitzer Wilhelm Vogelsang die Horster Mühle und baute die Mühle zu einem Wasserkraftwerk und einer Karbidfabrik um. Es entstanden mehrere Fabrikgebäude in der zurückhaltenden Backsteinarchitektur jener Zeit mit markanten, segmentbogigen Dachformen. Überragt wird die Anlage durch



Horster Mühle. Foto: RIK/Reinhold Budde

den hohen Schornstein mit dem Namenszug von Vogelsang, dessen Ziegelmauerwerk durch helle Steinbänder gegliedert wird. In der restaurierten Kraftwerkshalle befinden sich Turbinenteile und Generatoren, die zum Teil noch aus den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts stammen.

Die Karbidproduktion endete 1932, das Kraftwerk blieb bis 1977 in Betrieb, dann wurde es wegen Unwirtschaftlichkeit stillgelegt. 1985 erwarb die Firma Rudolph und Co. die denkmalgeschützte Anlage. Die Wasserkraftanlage wurde durch vier neue Turbinen und Generatoren modernisiert, die ursprüngliche Maschinenausstattung in der Halle nach musealen Kriterien restauriert. Seit 1989 liefert das Kraftwerk wieder Strom.

Kontakt & Infos

Horster Mühle
In der Lake
45279 Essen-Horst



Schleuse Horst.
Foto: RIK/Reinhold Budde

65 Schleuse Horst

In Verbindung mit der Mühle ist auch die Horster Schleuse am anderen Ruhrufer zu sehen. Sie entstand im Zusammenhang mit der zwischen 1774 und 1780 auf Betreiben des preussischen Königs Friedrich II. durchgeführten Schiffbarmachung der Ruhr. In der Regel wurden die Ruhrschleusen des 18. Jahrhunderts mit einem quer durch die Ruhr reichenden Damm (Schlacht) angelegt, der die Aufgabe hatte das Wasser zu stauen, um die Schiffbarkeit des Stromes zu erhöhen. Der dabei ent-

standene Höhenunterschied des unter und oberhalb der Schlacht fließenden Wassers wurde durch die Anlage einer Mühle auf der anderen Seite des Stromes nutzbar gemacht. Mit Einstellung der Kohlenschiffahrt auf der Ruhr endete 1890 auch der Betrieb der Horster Schleuse. Erst hundert Jahre später wurde die nunmehr denkmalgeschützte Schleuse im Rahmen eines aufwändigen Sanierungsprogramms der Landesregierung NRW zusammen mit anderen historischen Ruhrschleusen wieder in Betrieb genommen. Neben der Schleuse wurde eine Fischtreppe angebracht.

Kontakt & Infos

Schleuse Horst
In der Lake
45279 Essen-Horst



Zeche Wohlverwahrt. Foto: RIK/
Peter Mzyk

66 Zeche Wohlverwahrt

Eng mit der Geschichte der Horster Mühle ist auch die oberhalb des Geländes liegende ehemalige Zeche Wohlverwahrt verbunden, deren Anfänge bis in das 18. Jahrhundert zurückgehen. Die eher erfolglos arbeitende Kleinzeche wurde 1937 von Wilhelm Vogelsang übernommen. Er ließ 1938 einen weiteren Schacht auf seinem Gelände anlegen. Strom erhielt die Zeche aus dem Wasserkraftwerk der Horster Mühle.

Nach dem Zweiten Weltkrieg war sie eine der kleinsten privaten Zechen an der Ruhr. 1956 hatte sie etwa 256 Mann Belegschaft und förderte etwa 60.000 Tonnen Kohle jährlich. Bis 1962 war die Zeche noch in Betrieb, dann musste sie wegen eines drohenden Wasser einbruchs endgültig geschlossen werden. Das heute noch erhaltene denkmalgeschützte Betriebsgebäude an der Beulestraße stammt aus der Zeit um 1910. Das Gebäude beherbergte früher Schachthalle, Förderung, Wäsche, Brikettherstellung, Schmiede und Kaue.

Kontakt & Infos

Zeche Wohlverwahrt
Beulestraße/Fleherweg
45279 Essen-Horst



Holteyer Hafen.
Foto: RIK/Reinhold Budde

67 Holteyer Hafen

Von der Straße In der Lake führt eine Fußgängerbrücke auf das andere Ruhrufer. Einige hundert Meter flussabwärts liegt der ehemalige Holteyer Hafen. Erbaut 1838/39 auf Initiative von Kaufleuten und Industriellen bot er den Ruhrschiffen einen wichtigen Schutz vor Unwettern, Frost, wechselnden Wasserständen und die Möglichkeit zum Überwintern. Nach dem Eisenbahnbau im Ruhrtal wurde der Hafen unrentabel und verfiel zunehmend.

Erhalten ist noch das Hafenbecken mit einer Bruchsteinbrücke aus der Zeit um 1840 an der Einfahrt. Die Brücke setzt den

am Ufer gelegenen Treidelpfad fort, auf dem früher vor allem Pferde die Schiffe auf der Bergfahrt zogen. Das Hafenbecken, die Brücke und der Leinpfad stehen seit 1988 unter Denkmalschutz. Heute wird der Hafen von den Paddlern des Turnerbundes 1900 Essen-Überruhr genutzt.

2007 entwickelte die Stadt Essen das Projekt Holteyer Hafen / Stadtpark Überruhr als Teil des Masterplans Westliches Ruhrtal. Für die Jahre 2015 bis 2020 ist geplant den Hafen vor Versandung und übermäßigem Schilfbewuchs zu schützen, den nahe gelegenen Stadtpark bis zum Hafen auszuweiten und verschiedene Sichtachsen auf die Wasserfläche zu ermöglichen.

Kontakt & Infos

Holteyer Hafen
Wichteltal
45277 Essen-Überruhr



Dinnendahl'sche Fabrik. Foto: RIK/Reinhold Budde

68 Dinnendahl'sche Fabrik

Nur die Fassade des Eingangsbereiches an der Westfalenstraße und die zu einer Loft-Anlage umgebaute Maschinenhalle an der Kunstwerkerstraße erinnern noch an die Gießerei und Maschinenfabrik von Franz Dinnendahl, die er 1820 an dieser

Stelle erbauen ließ. Maschinenhalle, Einfriedung und Pfortnerhäuschen wurden um 1925 neu errichtet, nachdem ein Brand die alte Montagehalle an der Kunstwerkerstraße vernichtet hatte. Der Gebäudebestand steht seit 1992 unter Denkmalschutz.

Franz Dinnendahl (1775/1826) gehört wie Friedrich Krupp und Friedrich Harkort zu den Pionieren der Industrialisierung im Ruhrgebiet. Er war Konstrukteur der ersten Dampfmaschine, die im Ruhrbergbau auf der Zeche Wohlgemuth in Werden ab 1804 eingesetzt wurde. Sein 1800 in Essen gegründetes Unternehmen die erste Maschinenfabrik Deutschlands lieferte 1808 je eine Dampfmaschine zur Wasserhaltung und Förderung mit einem gemeinsamen Kessel für die Essener Zeche Sälzer und Neuack.

Auch seine Zeche Kunstwerk im Bereich des Bergamtes Werden rüstete Dinnendahl mit den zu seiner Zeit modernsten Maschinen aus. 1840 waren insgesamt fünf Dampfmaschinen für Wasserhaltung und Förderung in Betrieb. Der Standort der Zeche war mitentscheidend für den Bau seiner Fabrik in weniger als 300 Meter Entfernung, stellte sie doch eine kostengünstige Versorgung seiner Produktionsanlage mit Kohle sicher. Dinnendahl, mehr genialer Konstrukteur und Mechaniker, war allerdings wenig geschäftlicher Erfolg beschieden. Die zunehmende Konkurrenz anderer Unternehmen, die auch begannen, Dampfmaschinen zu bauen, und zermürbende Querelen mit der preußischen Bergaufsicht setzten ihm hart zu. 1826 verstarb er im frühen Alter von 51 Jahren.

Die Fabrik, auch Kunstwerkerhütte genannt, die nach dem Tode ihres Gründers von seinen Söhnen Johann und Röttger Wilhelm weitergeführt wurde, produzierte hauptsächlich für den Bergwerks und Hüttenbedarf unter anderem Dampfmaschinen, Bohrmaschinen, Grubenventilatoren und Luftkompressoren. 1890 erfolgte die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft unter dem Namen R.W. Dinnendahl AG. Noch in den 1950er Jahren beschäftigte die ehemalige Kunstwerkerhütte etwa 290 Arbeiter und war damit zweitgrößter Arbeitgeber nach den Zechen im damaligen Rellinghausen.

Kontakt & Infos

Dinnendahl'sche Fabrik
Kunstwerkerstr.179183
/ Westfalenstraße 3
45136 Essen-Bergerhausen

69 Historische Kläranlage Rellinghausen

Mit der Kläranlage Rellinghausen wurde hinsichtlich der Abwasserwirtschaft Geschichte geschrieben. 1912 von der Stadt Essen gebaut, wurde sie 1914 vom Ruhrverband übernommen. 1925 ging in Rellinghausen die erste Anlage zur Wasserreinigung mit Belebtschlamm auf dem europäischen Kontinent in Betrieb. Mit dieser auf bakteriologischer Grundlage basierenden Reinigungstechnik konnten die Faulgase des Klärschlammes aufgefangen und wirtschaftlich nutzbar gemacht werden.

Entwickler dieser neuen Abwassertechnik war der Ingenieur Karl Imhoff (1876-1965), der sich zunächst bei der Emschergenossenschaft und ab 1922 als hauptamtlicher Geschäftsführer des Ruhrverbandes schon frühzeitig mit der wasserwirtschaftlichen Situation im Ruhrgebiet auseinandergesetzt hatte. Er beschäftigte sich insbesondere mit biologischen Reinigungsverfahren und entwickelte das Schlammbelebungsverfahren weiter, das nach englischem und amerikanischem Vorbild auf der Kläranlage Essen-Rellinghausen erprobt und ab 1925 eingeführt wurde. Mit der Anlage konnten die Abwässer von 45.000 Einwohnern gereinigt werden. Auf Initiative von Karl Imhoff ging auch der Bau von Stauseen an der Ruhr zurück, die bis heute als Flussklärwerke dienen. 1934 musste Imhoff als Sozialdemokrat auf politischen Druck der Nationalsozialisten sein Amt als Geschäftsführer beim Ruhrverband niederlegen.

Die seit 2005 stillgelegte und teilweise zurückgebaute Kläranlage ist noch in ihrem histo-



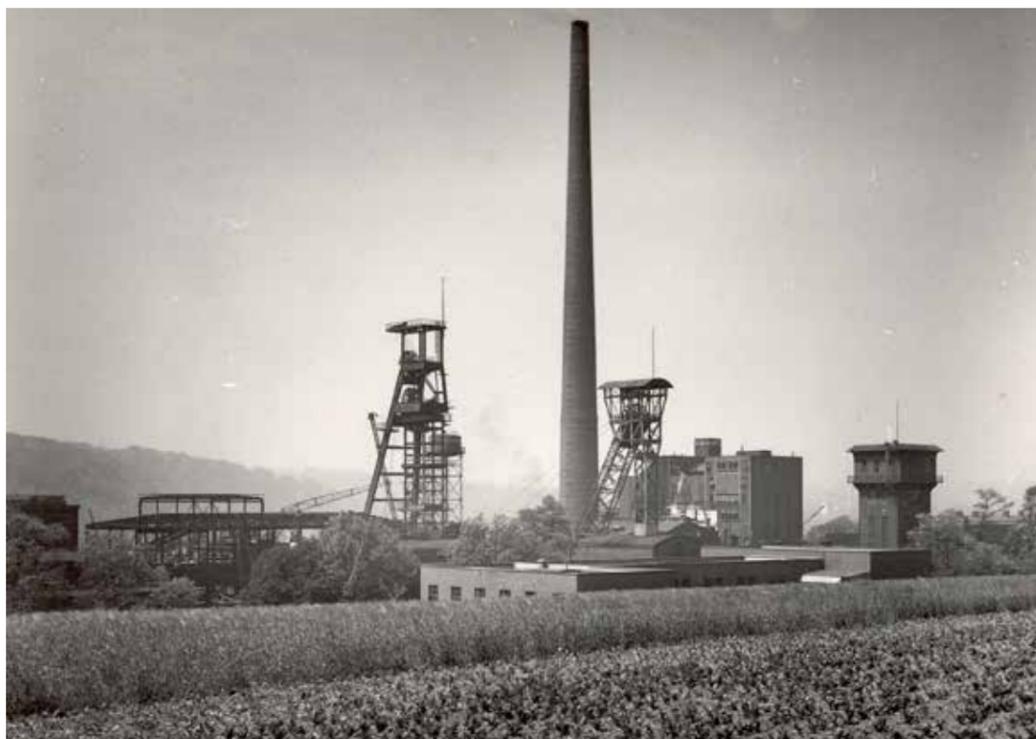
Kläranlage Rellinghausen. Foto: Ruhrverband

rischen Kern erhalten. Erhalten ist auch eine ehemalige Gasübernahmestation der Stadtwerke Essen. Das ansehnlich restaurierte Bruchsteinhaus zeitgleich mit der Kläranlage entstanden beherbergt heute als kleines Museum die „Historische Sammlung der Ruhrwasserwirtschaft“. Eine Besichtigung ist nach Anmeldung beim Ruhrverband möglich.

Kontakt & Infos

Historische Kläranlage Rellinghausen
St. Annental 55
45134 Essen-Rellinghausen

Zeche Heinrich
1/2/3, 1958. Quelle:
Ruhr Museum
Essen/Bestand
Josef Stoffels-Ze-
che Heinrich 1/2/3,
1958. Quelle: Ruhr
Museum Essen/Be-
stand Josef Stoffels



70 Zeche Heinrich

Unmittelbar am Flussufer des Ruhrtals steht als weithin sichtbare Landmarke das Fördergerüst der ehemaligen Zeche Heinrich.

Die „Gewerkschaft Heinrich“ (vermutlich benannt nach dem Vornamen eines ihrer Gewerker) betrieb bereits Ende des 18. Jahrhunderts mehrere Stollenzechen. 1847 ging der Kohlenabbau auch hier in die Tiefe: Der erste Schacht wurde abgeteuft. Für den Abtransport der Kohle nutzte man den Wasserweg über die nahe Ruhr und ab 1847 die neu gebaute Prinz-Wilhelm-Eisenbahn. 1861 standen bereits 360 Arbeiter in Lohn und Brot. Ihren Höhepunkt er-

reichte die Förderung der Zeche im Jahr 1966 mit 966.000 Tonnen Anthrazitkohle und über 3.000 Beschäftigten. Die Zeche gehörte damit zu den größten Schachtanlagen im Ruhrgebiet. Doch schon drei Jahre später wurde bedingt durch die Bergbau-Krise die Förderung eingestellt. Die Tagesanlagen wurden bis auf das Fördergerüst abgerissen. Mittlerweile ist auf dem Gelände eine Wohnbebauung entstanden.

Die Schächte Heinrich 3 und Holthuser Tal der ehemaligen Nachbarzeche Theodor werden heute weiterhin von der Ruhrkohle AG genutzt, um das Grubenwasser zu regulieren. An vielen Stellen des Ruhrgebiets sind das Gefüge des Grundwassers und die Wasserverhältnisse an der Oberfläche durch den Bergbau so nachhaltig gestört, dass auch in Zukunft noch das Grubenwasser abgepumpt werden muss, um eine Verunreinigung des Grundwassers und Überschwemmungen zu vermeiden.

TIPP

Der zweite Schacht der Wasserhaltung von Zeche Heinrich liegt im Holthuser Tal, nahe des Friedhofs Überrauch-Holthausen.

Kontakt & Infos

Zeche Heinrich
Langenberger Straße
45277 Essen-Überrauch



Bahnhof Kupferdreh. Foto: RIK/
Reinhold Budde

71 Bahnhof Kupferdreh und Museumsbahn

Das ansehnliche Empfangsgebäude des Bahnhofs Kupferdreh wurde 1897 entworfen und als Ersatz für einen früheren Bahnhof um die

Wende zum 20. Jahrhundert an der Prinz-Wilhelm-Bahn erbaut. Dem Repräsentationsbedürfnis entsprechend sind die Langseiten des zweigeschossigen roten Backsteinbaus dekorativ gestaltet. Dabei verleihen besonders die unterschiedlichen Fenstergruppierungen und --größen sowie der mit ockerfarbigen Sandsteinelementen gegliederte Vorhalleneingang mit Rundbogen dem Bahnhof ein reizvolles Erscheinungsbild. Im Inneren ist das Dekor der Wartesäle teilweise erhalten; besonders beeindruckend ist das Stuckdekor im Wartesaal der Ersten Klasse. Im Gebäude befindet sich heute eine renommierte Erlebnisgastronomie.

Der Bahnsteig der ehemaligen Eisenbahnstrecke nach Werden ist heute Ausgangspunkt für



Hespertalbahn. Foto: RIK/Schacht 11

Kontakt & Infos

Hespertalbahn e.V.
Postfach 150 223
45242 Essen
www.hespertalbahn.de



Bilder vom Lokschuppenfest 2015. Fotos: RIK/ Guntram Walter

Fahrten mit dem Museumszug der Hespertalbahn, der im Sommer die landschaftlich reizvolle Strecke am Baldeneysee befährt.

Diese Strecke geht auf eine Schmalspurbahn mit Pferdebetrieb zurück, die ab 1857 den Erzgruben im Velberter Raum als Transportmittel ins Ruhrtal diente. Nach Anschluss der Zeche Pörtingsiepen 1877 wurde die Strecke zwischen Kupferdreh bis zum Bahnhof Hesperbrück an der Hammer Straße auf Normalspur ausgebaut. Der verbliebene Schmalspurteil wurde 1918 stillgelegt. Von 1927 bis zur Schließung der Zeche Pörtingsiepen 1973 wurde ein nicht öffentlicher Personenverkehr für die Bergwerksbelegschaft durchgeführt. Zwei Jahre nach Stilllegung der Strecke gründeten Eisenbahnenthusiasten den „Verein zur Erhaltung der Hespertalbahn“, um die Strecke vor dem völligen Abriss zu bewahren. Seitdem betreibt der Verein in Eigenregie einen Eisenbahnverkehr mit historischen Lokomotiven und Wagen zwischen der Haltestelle „Haus Scheppen“ und Bahnhof Kupferdreh.



Foto: RIK/Schacht 11

TIPP

In der naturnahen Heisinger Aue erinnern die baulichen Relikte der 1774 erbauten Rotemühlenschleuse an die Ruhrschifffahrt des 18. und 19. Jahrhunderts. Die Schleusenkammer ist gut erhalten, doch wurden die Schleusentore entfernt, weil mit Aufstauung der Ruhr durch die Anlage des Baldeneysees

ein Ausgleich des Gefälles nicht mehr notwendig war. Das ehemalige Schleusenwärterhaus beherbergt heute eine beliebte Ausflugs-gaststätte mit dem Namen „Rote Mühle“. Das Gebäude, das die eigentliche Mühle beherbergt haben soll, liegt auf der gegenüberliegenden Seite an der Langenberger Straße.



Eisenhammer. Quelle: Ruhr Museum / Rainer Rothenberg

72 Kulturlandschaft Deilbachtal

Aufgrund der besonderen naturräumlichen Voraussetzungen wurde das Deilbachtal bereits im 16. Jahrhundert gewerblich genutzt. Die ausstreichenden Flöze in den Hanglagen ermöglichten schon früh den Abbau von Steinkohle. Erze, Sandsteine und Schiefertone waren die Grundstoffe für weitere Gewerbezweige. Ausgedehnte Wälder lieferten Holz zur Herstellung von Holzkohle, die für die Metallschmelze und -bearbeitung benötigt wurde. Das Wasser des Deilbachtals diente dem Antrieb von Hämmern und Mühlen. Die verkehrsgünstige Lage des Tales, seine Anbindung an den Rhein durch die Schiffbar-machung der Ruhr ab 1770 und die Verbindung zu dem früh industrialisierten Wuppertaler Raum durch den Bau der Prinz-Wilhelm-Bahn 1830/31 erweiterten die Absatz-möglichkeiten der gewerblichen Betriebe.

Die hier entstandene Museumslandschaft umfasst ein Ensemble von historischen und geologischen Denkmälern, die über einen kulturgeschichtlichen Wanderweg miteinander verbunden sind. Zur Kultur bzw. Museumslandschaft Deilbachtal gehören der 1550 gegründete Kupferhammer, ein geologischer Aufschluss an der Nierenhofer Straße, der Eisenhammer, der erstmals im 14. Jahrhundert urkundlich erwähnte Deilmannsche Bauernhof mit der Deiler Mühle, die „Huntebrücke“ (Hunte=Loren) der Prinz Wilhelm-Bahn, Reste einer Ringofenziegelei am Voßnacker Weg, sowie das ehemalige

Betriebsgebäude der Zeche Victoria von 1910. Die meisten Standorte des Wanderweges sind nur von außen zu besichtigen.

Der auch als Deilbachhammer bezeichnete Eisenhammer, dessen Ursprünge im 18. Jahrhundert liegen, wurde bereits seit Mitte der 1930er Jahre als Außenanlage des Ruhrlandmuseums (heute Ruhr Museum) betrieben. In Zukunft soll er wieder für den Schaubetrieb hergerichtet werden. Im ehemaligen Kutschenhaus des Kupferhammers an der Nierenhofer Straße präsentiert das Ruhr Museum eine Ausstellung zur Entwicklungsgeschichte des Deilbachtals.

Kontakt & Infos

Deilbachtal
45257 Essen-Kupferdreh

Informationen:
Ruhr Museum Essen
www.ruhrmuseum.de



Die letzten Schmiede im Deiler Eisenhammer (Meister Hagebusch mit Geselle Jüngst und Lehrling Jüngst), 1890. Quelle: Stadtbildstelle Essen

Arbeiter beim Bau
des Baldeneysees,
im Hintergrund die
Zeche Carl Funke.
Quelle: Stadt-
bildstelle Essen



Baldeneysee

In den 1920er-Jahren planten der Ruhrverband und die Stadt Essen den Bau des Baldeneysees im Essener Süden. Hauptziel des Projektes war, wie bei allen Ruhrstauseen, die Reinhaltung der Ruhr durch den natürlichen Abbau von Schadstoffen, die das hereinfließende Flusswasser mit sich führte. Durch das Anstauen des Flusses wurde dessen Fließgeschwindigkeit so verringert, dass sich Schmutzpartikel, die der Fluss wegen der vielen Abwassereinleitungen der Anliegerstädte mit sich führte, am Grund absetzen konnten. Zusätzlich konnten Mikroorganismen etliche im Wasser befindliche Verunreinigungen abbauen.

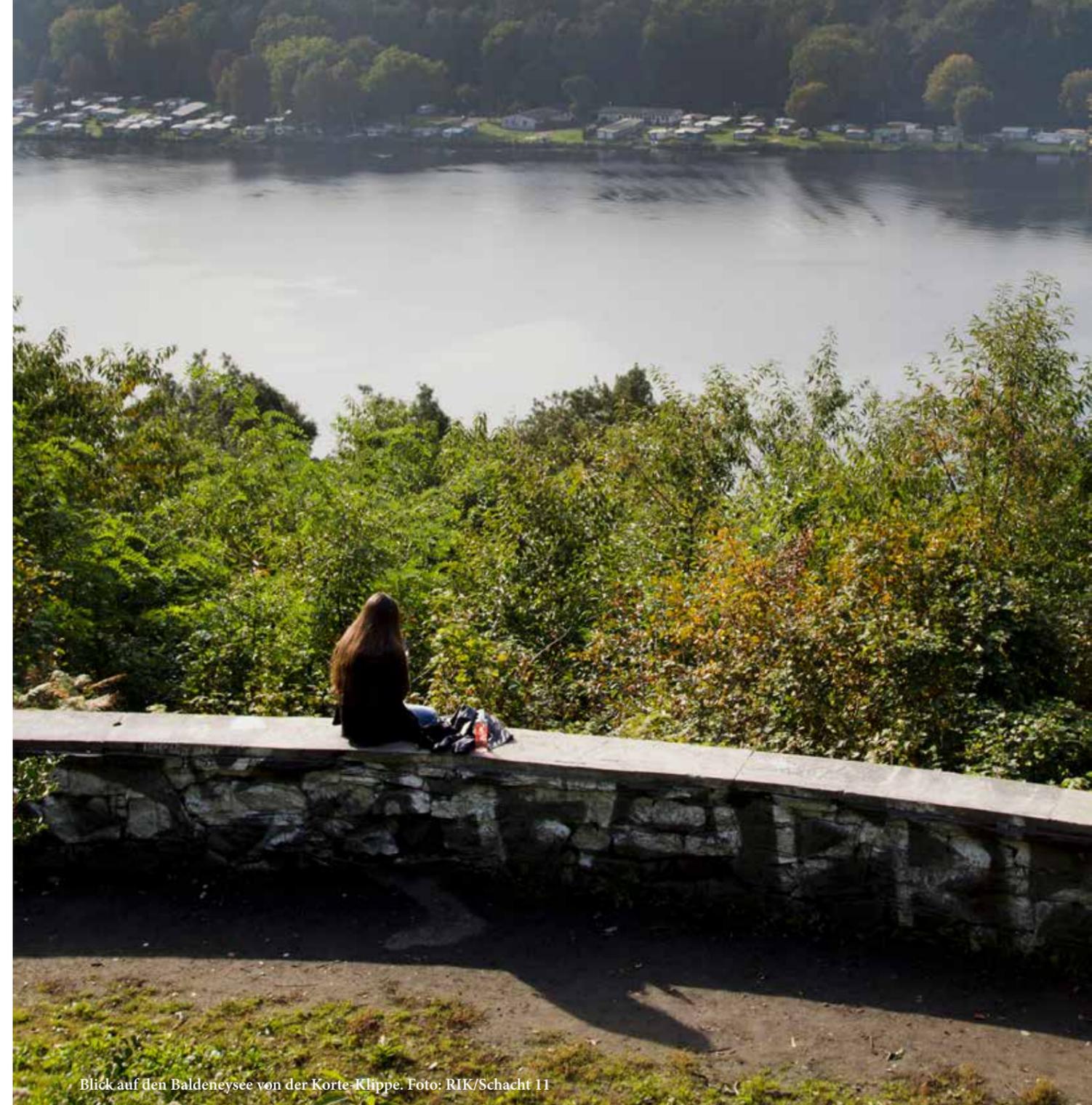
Im Juli 1931 wurden die Arbeiten als groß angelegte Arbeitsbeschaffungsmaßnahme

begonnen. Tausende arbeitsloser Essener waren, zum Teil mit den primitivsten Arbeitsgeräten, auf der Baustelle im Einsatz. Im März 1933 waren die Arbeiten soweit abgeschlossen, dass mit dem Probestau begonnen werden konnte. Um den Stausee auch als Energielieferanten zu nutzen, hatte man in das dreiteilige Stahlwalzenwehr ein Laufwasserkraftwerk eingebaut. Insgesamt treiben heute zwei Kaplan-Turbinen die Generatoren mit einer Leistung von maximal je 5.000 Kilowatt an. Dabei durchfließen pro Sekunde etwa 75 Kubikmeter Wasser jede Turbine. Eine dritte Pumpturbine kann je nach Bedarf acht Kubikmeter Wasser pro Sekunde von unterhalb des Wehres zurück in den See pumpen. Gleichzeitig ist diese Maschine als zusätzliche Turbine zur Erzeugung von zusätzlichen 1.000 Kilowatt Strom einsetzbar.

Bis heute hat der Baldeneysee, mit acht Kilometern Länge und bis zu 650 Metern Breite der größte Ruhrstausee, seine ursprüngliche Funktion als „Reinhaltungsgewässer“ nicht verloren. Seine Bedeutung als beliebtes Ausflugsziel und Wassersportzentrum für Ruderer, Kanuten, Windsurfer und Segler ist aber eindeutig in den Vordergrund getreten. In der Saison befahren die fünf Schiffe der „Weißen Flotte Baldeney“ täglich den See. Darüber hinaus gibt es regelmäßige Fahrten auf der Ruhr bis Kettwig sowie Sonderfahrten bis Duisburg und auf dem Rhein-Herne-Kanal.

Kontakt & Infos

Baldeneysee
Hardenbergufer/Freiherr-vom-Stein-Straße
45239 Essen-Werden
Weiße Flotte Baldeney GmbH
Hardenbergufer 379
45239 Essen-Werden
www.baldeneysee.com



Blick auf den Baldeneysee von der Korte-Klippe. Foto: RIK/Schacht 11

TIPPS

Geologischer Wanderweg am Baldeneysee: Fünf geologische Aufschlüsse geben Einblick in die Steinkohlenlagerstätten an der Ruhr.

Naturdenkmal „Geologische Wand Kampmannsbrücke“ in Essen-Heisingen: Hier befinden sich im Aufschluss drei Texttafeln mit Hinweisen zur Geologie und Entstehungsgeschichte der Kohle. Daneben gibt es zwei Stolleneingänge mit Kipploren und Kippanlage zu sehen.

Lehrpfad zur Wasserwirtschaft und Fischerei am Baldeneysee: Direkt hinter der Geschäftsstelle des Fischerei-Vereins Essen e.V. in Heisingen befindet sich auf einer Rasenfläche in Ruhrnähe eine Freiland-Ausstellung mit 14 Tafelständern des Ruhrverbandes zu Themen wie „Geschichte des Ruhrverbandes“ oder „Wasser und Erholung“. Neben den Infotafeln präsentiert der Ruhrverband ältere Maschinen und Maschinenteile aus dem Bereich der Wassertechnik.



Zeche Carl Funke
um 1935. Quelle:
Ruhr Museum
Essen, Bestand
Josef Stoffels

74 Zeche Carl Funke

Am Baldeneysee, südlich von Heisingen, stand einst die Zeche Carl Funke. Auf dem Betonsockel des heute noch vorhandenen Fördergerüsts steht in großen Buchstaben noch der Zechenname.

Mit einem Fördermaschinenhaus von 1880 und einem Pfortnerhaus von 1920 am Ende der Carl-Funke-Straße gehört das Fördergerüst zusammen mit der Siedlung zu den letzten Zeugen des Bergbaus in Heisingen. Die Schürfrechte für die vielen kleinen Stollenbetriebe vergab damals der Abt von Werden, denn Heisingen gehörte zum Stiftsgebiet der Reichsabtei Werden. Als 1780 alle 16 Schleusen der Ruhr fertig gestellt waren und damit ein durchgehender Kohlentransport auf dem Fluss möglich war, lohnte es sich für

die Anwohner Kohle gewerblich abzubauen. Vom Abbau im Stollen ging man 1838 zum Tiefbau über. 1870/71 entstand aus dem Zusammenschluss von vier Stollenzechen und drei Gruben die „Gewerkschaft Heisinger Tiefbau“. Sie wurde später, wie auch der ab 1898 abgeteuft Hauptförderschacht, nach dem bedeutenden Unternehmer und Förderer des Bergbaus Carl Funke (1855-1912) benannt. Die Zechenanlage wurde unter seiner Leitung neu angelegt, wodurch die Förderkapazitäten gesteigert werden konnten. Bis 1973 wurde Kohle gefördert, dann wurde die Zeche stillgelegt. Alle Übertageanlagen bis auf die erwähnten Relikte wurden abgerissen.

Neben den Resten der Übertageanlagen ist auch noch die ab 1900 beidseitig der Carl-Funke-Straße angelegte Zechensiedlung erhalten. Während oberhalb der Straße an einem steilen Hang größere Wohnblöcke mit großzügig angelegten Gärten gebaut wurden, errichtete man auf der gegenüberliegenden Seite der Straße kleinere Vierfamilienhäuser. Einige Häuser sind im sogenannten Heimatstil mit Fachwerkelementen gebaut. Die oftmals in ländlichen Gegenden angeworbenen Zuwanderer sollten sich durch diese Architektur heimisch fühlen und dadurch möglichst dauerhaft an Siedlung und Zeche gebunden werden.

Kontakt & Infos

Fördergerüst und
Siedlung Carl Funke
Lanfermannfähre / Carl-
Funke-Straße
45259 Essen-Heisingen



Villa Hügel. RIK/
Reinhold Budde

75 Villa Hügel

Auf den Ruhrhöhen über dem Baldeneysee liegt die Villa Hügel, das ehemalige Haus der Familie Krupp. Zwischen 1870 und 1873 plante der Industriepionier Alfred Krupp selbst den zukünftigen Stammsitz seiner Familie und den Mittelpunkt seines Firmen-Imperiums. Stilvoll und repräsentativ wurden in der Villa die hochrangigen Gäste aus Wirtschaft, Politik und Adel empfangen.

Heute sind die Villa Hügel und der sie umgebende repräsentative Park Eigentum der Alfred Krupp von Bohlen und Halbach-Stiftung, die als wichtigste Aktionärin an der ThyssenKrupp AG beteiligt ist und aus ihren Erträgen gemeinnützige Projekte im In und Ausland fördert. Im Kleinen Haus der Villa informiert eine Ausstellung über Leben und Wirken der Familie Krupp, die Geschichte des Unternehmens sowie die Fördertätigkeit der Alfred Krupp von Bohlen und Halbach-Stiftung. Außerdem befindet sich hier das Historische Archiv Krupp. Im Hauptgebäude, dem Großen Haus, zeigt die Kulturstiftung Ruhr bedeutende internationale Ausstellungen zur Kunst und Kulturgeschichte.

Der aus einer Essener Bürgerfamilie stammende Alfred Krupp (1812-1887)

schuf durch organisatorisches und kaufmännisches Geschick aus der unrentablen Gusstahlfabrik seines Vaters das erste wirkliche Großunternehmen im Ruhrgebiet. Alfred Krupp, der in seiner Jugend den Abstieg seiner Familie aus dem geachteten Bürgertum zum finanziellen und sozialen Ruin erlebt hatte, besaß einen starken unternehmerischen Willen und zugleich auch sozialpolitisch motivierten Ehrgeiz.

Die geschäftliche Denk und Handlungsweise Alfred Krupps spiegelt sich in der Villa Hügel: ein sehr groß dimensionierter Entwurf, persönliche Beteiligung bis ins Detail, Beschäftigung mit technischer Innovation, Gesamtplanung und Entwicklung als einheitliches Konzept. Das Haus wird vom Bauherrn in erster Linie technisch und organisatorisch begriffen, nicht als architektonisches Kunstwerk.

Wie die Firma Krupp, so nimmt auch die Villa Hügel als Wohnsitz eines Ruhrindustriellen in ihrer Zeit eine absolute Stellung ein und ist auf internationaler Ebene vergleichbar mit zeitgenössischen Bauten ähnlich dominierender Unternehmer wie etwa den Rothschilds in Österreich oder den Vanderbilts in den USA.



Hügelpark.
Fotos: RIK/Reinhold Budde

TIPPS

Mit etwa 28 Hektar Park und 78 Hektar Wald steht das umgebende Gelände der Villa Hügel heute der Öffentlichkeit als Erholungsmöglichkeit zur Verfügung. Seine jetzige Gestalt als Englischer Landschaftsgarten erhielt der Park nach mehrmaligen Umgestaltungen Anfang der 1960er Jahre. Die im Wesentlichen noch erhaltenen Gebäude sind ein Gästehaus von 1914 (heute Sitz der Alfred Krupp von Bohlen und Halbach-Stiftung), drei ehemalige Portierhäuser an den Eingängen des Geländes und das 1894 als Spiel und Lernhaus für Bertha und Barbara Krupp gebaute „Spatzenhaus“. Aus jüngerer Zeit stammt die Aufstellung einiger Denkmäler der Krupp-Geschichte, die ursprünglich an anderen Standorten des Essener Stadtgebietes aufgestellt waren.

Bahnhof Hügel, die heutige S-Bahn-Station „Hügel“, wurde 1890 persönlich von Kaiser Wilhelm II. als Eisenbahnbahnhof eingeweiht. Er sollte den in der Villa empfangenen Staatsgästen die Anfahrt von Essen bzw. Werden ersparen, zugleich aber auch als Bahnstation der Öffentlichkeit dienen. Von der ursprünglichen Architektur des Gebäudes ist heute fast nichts mehr erhalten.

Parkhaus Hügel, ebenso wie die Geschichte des Bahnhofs ist auch die des Parkhauses eng mit der Villa Hügel verknüpft. Das Gebäude, ursprünglich im Gartenhausstil errichtet, wurde 1870 als Kantine für die Krupp'schen „Baubeamten“ gebaut, die an der Errichtung der Villa Hügel beteiligt waren. Nach mehreren Umnutzungen in der Folgezeit beherbergt das Gebäude heute eine Edelgastronomie.



Kontakt & Infos

Kulturstiftung Ruhr Essen
Villa Hügel
Hügel 1
45133 Essen-Bredeney
www.villahuegel.de



Villa Werden. Foto:
RIK/Thomas Berns

76 Villa Werden

1868 ließ die Tuchfabrikanten-Familie Feulgen direkt an der Ruhr außerhalb des engen Ortskerns von Werden ein Fabrikgebäude errichten: vier Geschosse mit Giebeldach, aus rotem Backstein, zurückhaltend mit Ziegel-Ornamenten verziert. Johann Wilhelm Feulgen hatte bereits 1818 eine Baumwollspinnerei gegründet, 1830 stellte er auf Tuchfabrikation um. 1848 übernahmen seine Söhne Joachim Wilhelm, Robert und Alexander Feulgen das Unternehmen und führten es unter dem Namen Gebrüder Feulgen weiter.

Ende der 1920er wurde die Tuchfabrikation eingestellt, das Gebäude in eine Matratzenfabrik umgewandelt. Das neue Unternehmen florierte und Anfang der 1950er Jahre ergänzte man es um einen sachlichen Stahlskelettbau mit hohen Sprossenfenstern und Flachdach, der deutlich von der Bauhaus-Architektur beeinflusst war.

Ihren Charme entfaltet die Anlage aber erst heute. Beide Häuser sind restauriert, und das ältere rote Backsteingebäude steht nun in einem reizvollen Kontrast zum sachlichen weiß gestrichenen „Neubau“. Die Fassade des Backsteinbaus wurde gereinigt, und wo die Webstühle

standen, hat man exklusive Eigentumswohnungen eingerichtet, im Dachgeschoss wurden Maisonette-Wohnungen eingerichtet. Im Hof kontrastiert der ungewöhnliche freistehende Fabrik-schornstein auf quadratischem Grundriss mit einem ovalen Treppenturm in aktuellem Design aus Stahl und Glas.

„Villa Werden“ wurde das Ensemble getauft, das in einzigartiger Weise denkmalgeschützten Gebäudebestand mit repräsentativer neuer Nutzung verbindet.

Kontakt & Infos

Villa Werden
Hardenbergufer
45239 Essen-Werden

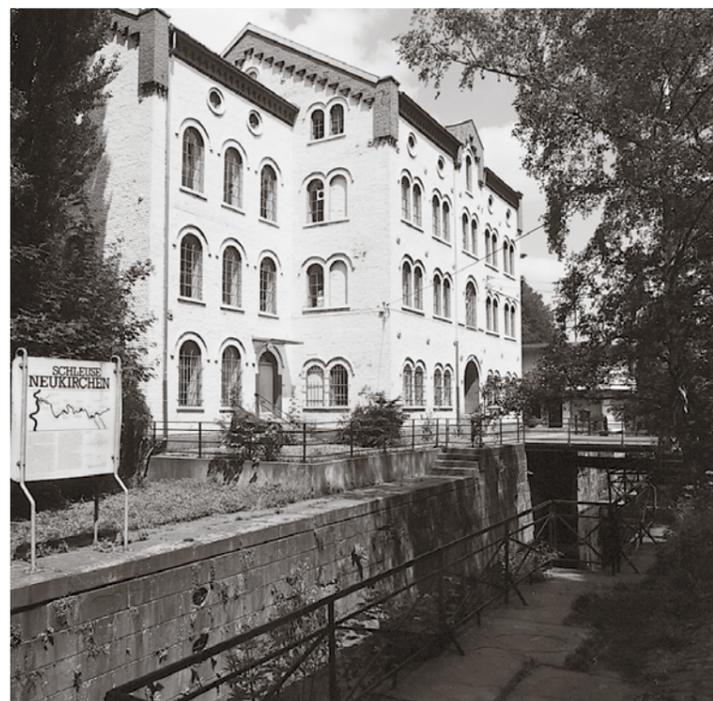
77 Neukircher Schleuse

Ebenfalls zu den herausragenden Industriebauten in Werden zählt die sogenannte „Weiße Mühle“ an der Neukircher Schleuse. Den Namen erhielt die ehemalige Kornmühle wegen der weißen Kalkschlemme, unter der das Ziegelmauerwerk noch deutlich zu erkennen ist. Die Mühle, im Rundbogenstil errichtet, ist eines der wenigen erhaltenen Werdener Fabrikgebäude aus dem 19. Jahrhundert. Seit 2003 beherbergt sie die Musical-Abteilung der Folkwang-Universität.

Direkt an der Mühle liegt eher unscheinbar, aber für die Entwicklung der Ruhrschifffahrt von großer Bedeutung, die nach der damaligen Ortschaft benannte Neukircher Schleuse. Sie wurde in der Zeit zwischen 1776 bis 1778 nach Planung des abteilichen Baumeisters Franz Brockhoff gebaut. Mit weiteren 15 Schleusen an der Ruhr ermöglichte sie einen Kohlentrans-

port auf der Ruhr ohne Umladen von der Grafschaft Mark bis zum Rhein.

Mit dem Aufstauen des Baldeneysees 1933 und der damit verbundenen „Unterwasserregulierung“ wurde der Wasserspiegel um 3,70 Meter abgesenkt und die Schleuse fiel damit trocken. Der Schifffahrtsweg führte von da ab nicht mehr durch den „Heyerstrang“, sondern durch den eigentlichen Ruhrlauf und die neue Schleusenanlage Baldeney. 1984 wurde die Neukircher Schleuse unter Denkmalschutz gestellt und restauriert. Die seit Schließung der Schleuse erfolgten baulichen Veränderungen wurden weitgehend wieder zurückgenommen. Die Schleusentreppen wurden wieder freigelegt und der Hofraum auf der Schleuseninsel mit Natursteinen gepflastert. Schleusenkammer und Treppen wurden mit neuen Ruhrsandsteinen instandgesetzt, die nicht mehr vorhandenen Tore durch die alten Eichenholz-Stemmtore der Schleuse Essen-Steele-Horst ersetzt.



Weiße Mühle an der ehemaligen Neukircher Schleuse. Quelle: Ruhrverband

Kontakt & Infos

Neukircher Schleuse
Hardenbergufer 59
45239 Essen-Werden

78 Abtei Werden

Oberhalb des Ruhrtals liegt auf einer Anhöhe über Werden die Basilika St. Ludgerus. Die erste Kirche des Werdener Klosters wurde im Jahr 808 von Luidger selbst geweiht. Das heutige Bauwerk, in das die im Westen liegende Peterskirche von 943 einbezogen ist, wurde 1275 vollendet. Die ältesten Gebäude Teile bilden das Westwerk und die Ringkrypta im Osten mit der Grablege Luidgers. Die Architektur der Basilika gehört zur rheinischen Spätromanik.

799 gründete der friesische Missionar und erster Bischof von Münster Luidger das Benediktinerkloster Werden. Die Abtei verfügte über erheblichen Grundbesitz und prägte über Jahrhunderte das wirtschaftliche und kulturelle Leben der Umgebung. In ihrem Stiftsgebiet vergab die Benediktinerabtei bereits im 16. Jahrhundert die Schürfrechte für die frühe „Kohlengrube“ und auch das Anlegen der auf diesem Gebiet befindlichen Ruhrsleusen im 18. Jahrhundert wurde von der Abtei veranlasst.

Von den Gebäuden die Luidger um 800 an der Stelle zwischen dem Tiefenbach und dem Mühlenbach errichten ließ ist nichts mehr erhalten und auch die spätmittelalterlichen Abteigebäude wichen im

TIPPS

Evangelische Kirche, Heckstraße 54/56, Essen-Werden. Die von 1897 bis 1900 errichtete Kirche wurde nach einem Entwurf des Architekten August Senz als Zentralbau mit Jugendstilelementen in der damals selbstständigen Stadt Werden errichtet. Die Stifterfamilie Krupp besaß eine reservierte Bank im Altarraum. Die entsprechenden Plaketten sind heute an anderen Bänken angebracht. Barbara und Bertha Krupp stifteten anlässlich ihrer Konfirmation 1902 ein aufwändiges, vierteiliges Abendmahlsgesäß.

Historische Altstadt Essen-Werden mit Fachwerkhäusern aus dem 17. bis 19. Jahrhundert an der Hufergasse und Grafenstraße.



Abtei Werden,
Zeichnung nach einem alten Stich von 1800. Quelle: Stadtbildstelle Essen

18. Jahrhundert einer barocken Residenz. Mit den neuen Gebäuden versuchten die Werdener Äbte sich auch als weltliche Fürsten darzustellen. Als erster Neubau entstand 1737 die Meierei. Das Hauptgebäude und der südliche Seitenflügel der Abtei wurden um 1755 errichtet, der nördliche Seitenflügel um 1764 vollendet. Die sogenannten Konventgebäude um den ehemaligen Kreuzgang entstanden zwischen 1783 und 1785. Nach der Auflösung des Klosters im Rahmen der Säkularisierung 1803 und verschiedenen Nutzungswechseln erweiterte der preußische Staat die Klosteranlage ab 1852 um die Gebäude einer Strafanstalt, die bis 1928 Bestand hatte. Seit 1946 sind die ehemaligen Abtei und Strafanstaltsbauten Sitz der Folkwang-Hochschule für Musik, Tanz und Theater.

Für den Besucher lohnt ein Gang in die museale Schatzkammer der Propstei St. Ludgerus, in der wertvolle Kunstwerke, wie etwa der „Werdener Kruzifixus“, ein Bronzekruzifix aus dem 11. Jahrhundert, untergebracht sind.

Kontakt & Infos

Basilika St. Ludgerus
Brückstraße 77
45239 Essen-Werden
www.st.ludgeruswerden.de



Papiermühlenschleuse. Foto: RIK/Reinhold Budde

79 Papiermühlenschleuse

Zu den bedeutenden historischen Wasserbauten in Werden gehörte die am westlichen Ruhrufer zwischen 1776 und 1780 von der Abtei Werden errichtete Schleuse an der ehemaligen Papiermühle (am Sportplatz Löwental). Hier konnte eine weitere Felsbarriere in der Ruhr zwischen Werden und Kettwig umschifft werden. Bereits 1832 wurde die als verfallen geltende Anlage jedoch wieder aufgegeben und bis 1835 durch einen neuen Kanal und eine neue Schleuse am gegenüberliegenden Ufer ersetzt. Aus dieser Zeit stammt auch das noch erhaltene Schleusenwärterhaus.

Mit dem Bau des Baldeneysees zwischen 1931 und 1933 wurde der Flusslauf in Werden durch die Regulierung des Ge-

wässers verändert. Mit Inbetriebnahme des Kettwiger Stausees 1950 stieg der Stauwasserspiegel um etwa zwei Meter und schuf damit auf der Strecke von Kettwig bis zum Baldeneysee eine dauerhaft ausreichende Fahrwassertiefe. Damit war die Schleuse überflüssig, die aus Sandsteinquadern gemauerte Schleusenkammer wurde zugeschüttet. 1987 wurde die Anlage „neu entdeckt“ und inklusive Schleusenhaus unter Denkmalschutz gestellt. Seit 1988 kann die Schleuse – nach umfangreichen Restaurierungsarbeiten wieder in ihrer alten Funktion erlebt werden.

Auch der historische Leinpfad liegt seit 1993 auf einem kurzen Abschnitt in Höhe der Schleusenanlage wieder frei und kann heute als Spazierweg genutzt werden.

Kontakt & Infos

Papiermühlenschleuse
Im Löwental
45239 Essen-Werden



Bau des Kettwiger Wehrs, 1950. Quelle: Ruhrverband

80 Kettwiger Stausee

Der Kettwiger See ist der kleinste in der Kette von fünf Ruhr-Stauseen. Das Wehr staut die Ruhr um sechs Meter auf. Der so entstandene See hat einen Inhalt von 1,4 Millionen Kubikmetern und eine Oberfläche von 0,55 Quadratkilometern. Ein wichtiges Motiv des Ruhrverbandes für den Bau des Sees im Jahr 1950 war die Schließung der Ruhr-Rückpump-Kette und die Schaffung gesicherter Fahrwasserverhältnisse auf dem Fluss. Der See sollte aber auch, wie die anderen

Ruhrstauseen, als biologische Kläranlage dienen. Auch heute noch sorgen Mikroorganismen im See für eine zusätzliche biologische Reinigung des Wassers.

Überströmende Wehre und seit 1995 auch belüftete Turbinen tragen heute deutlich zur Verbesserung des Sauerstoffhaushalts der Ruhr bei. Als Folge dieser Maßnahme gab es im Unterlauf der Ruhr seit vielen Jahren aus Sauerstoffmangel kein Fischsterben mehr. Aale, Karpfen, Schleie, Barsche und Hechte erfreuen sich daher bester Gesundheit.

Kontakt & Infos

Kettwiger Stausee
Werdener Straße
45219 Essen-Kettwig

81 Laufwasserkraftwerk und Schleuse Kettwig

Das Laufwasserkraftwerk Kettwig, das ein Gefälle von fünf Metern zum Turbinenantrieb ausnutzt, ist Bestandteil des Wehres am Kettwiger Stausee und wurde zusammen mit dem Kettwiger Stausee 1950 errichtet. Es wird heute von innogy betrieben. Insgesamt betreibt das Unternehmen an der Ruhr elf Laufwasserkraftwerke mit einer Gesamtleistung von rund 20 Megawatt. Das Kraftwerk in Essen-Kettwig ist das letzte vor der Mündung in den Rhein. Das Maschinenhaus mit Dachkran nahe der Ruhrbrücke beherbergt drei Kaplan-Turbinen, die bei entsprechendem Wasserdurchfluss eine Gesamtleistung von 5.300 Kilowatt Leistung erzeugen können. Im Jahresmittel werden aus den fünf Metern Gefälle 16 Millionen Kilowattstunden pro Jahr erzeugt.

Eine erste Schleuse in Kettwig wurde 1779/80 mitten im Flussstrom auf massiver hölzerner Gründung errichtet. Mit der Errichtung des neuen Wehres Kettwig im Jahr 1950 entstand am rechten Ruhrufer eine neue Schleuse für Schiffe bis zu 300 Tonnen Gewicht. Unterhalb der Schleuse endet die Schiffsverbindung der „Weißen Flotte“ der Stadt Mülheim aus Richtung Wasserbahnhof. Am Oberwasser besteht Umsteigemöglichkeit in Richtung Essen mit den Schiffen der „Weißen Flotte Baldeney“.



Schleuse Kettwig. Foto: RIK/Reinhold Budde

TIPP

Mintarder Weg 72, hier liegt das 1891 erbaute Wasserwerk Essen-Kettwig (vor der Brücke), das seit 1944 in der Verantwortung der RWW liegt. Von hier aus wird das südliche Versorgungsgebiet der RWW mit Trinkwasser beliefert. Die Versorgung umfasst Teile des Stadtgebietes von Ratingen, die Belieferung der Stadtwerke Velbert und Wülfrath inklusive einer Teilbelieferung der Stadtwerke Heiligenhaus. Über das Verbundwerk mit den drei anderen Ruhrwasserwerken in Mülheim besteht die Möglichkeit, vorübergehend Trinkwasser in andere Teile des Versorgungsgebietes der RWW zu leiten.

Kontakt & Infos

Laufwasserkraftwerk und Schleuse Kettwig
Promenadenweg 2
45219 Essen-Kettwig

82 Scheidt'sche Hallen

Die Textilindustrie spielte seit dem 16. Jahrhundert in Kettwig eine wichtige Rolle. Um 1845 arbeiteten in Kettwig 14 Fabriken für Tuchmacherei und Färberei, erst in jüngerer Zeit wurde der Industriezweig gänzlich aufgegeben. Die Fabrik und Wohnbauten dieses Gewerbes prägen auch heute noch das Bild des Stadtteils.

Zu einem der vier größten Unternehmen des Textilgewerbes in Kettwig entwickelte sich die um 1720 durch Albert Wilhelm Scheidt (1695/1760) gegründete Tuchfabrik. Die Familie Scheidt prägte in vielen nachfolgenden Generationen das Tuchmachergewerbe in Kettwig. Ab 1760 führten die Söhne von Albert Wilhelm das Unternehmen mit der Zielsetzung weiter, Wasserkraft zum Antrieb der Maschinen zu nutzen. Aber erst 1837 setzte Julius Scheidt (1813/1874) das Vorhaben um und errichtete direkt an der Ruhr ein mächtiges Fabrikgebäude mit Turbinenhaus und Doppelturm, das seitdem das Stadtbild Kettwigs prägte. Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Tuchfabrik noch um eine groß angelegte Kammgarnspinnerei und Streichgarnspinnerei erweitert.

Der großen Textilkrise in den 1960er und 1970er Jahren konnten auch die Scheidt'sche Tuchfabrik und die Spin-

TIPPS

Direkt neben den Scheidt'schen Hallen in Hanglage am Ruhrufer gelegen, befindet sich an der Ruhrstraße 91 der imposante Wohnsitz von Julius Scheidt. Die im klassizistischen Stil erbaute Villa stammt aus der Zeit von 1846 bis 1848. Heute beherbergt sie einen katholischen Kindergarten.

Eine weitere Fabrikantenvilla befindet sich an der Hauptstraße 29. Das spätklassizistische Haus von 1850 wurde von einem entfernten Verwandten der Familie Scheidt errichtet, dem Tuchfabrikanten Gottfried Edmund Scheidt (1817/1866). Mitte der 1980er Jahre wurde die Villa zuletzt umfassend renoviert.



Scheidt'sche Fabrik um 1912.
Quelle: Stadtbildstelle Essen

neriebetriebe nicht trotzen: Die Tuchfabrik schloss 1962, die Kammgarnspinnerei 1974. Die Gesellschaft wurde in dieser Zeit unter Friedrich Arnhard Scheidt in die heutige Grundstücksgesellschaft Kettwig GmbH umgewandelt. Der Geschäftszweck ist die Verwaltung und Verwertung von Immobilien.

Das Gelände der Kammgarn und Streichgarnspinnerei mit seinen Produktionshallen, seinen Verwaltungs- und Lagergebäuden steht nun abermals vor einem Wandel. Aus der ehemals industriell geprägten Fläche wird ein Standort für anspruchsvolles, urbanes Wohnen und wissensintensive und Unternehmens orientierte Dienstleistungen.

Kontakt & Infos

Scheidt'sche Hallen
Promenadenweg
45219 Essen-Kettwig
www.scheidtschehallen.de



Eisenbahnbrücke
Kettwig. Foto: RIK/
Martina Will

83 Eisenbahnbrücke Kettwig

Im Oktober 1886 wurde der „Bergisch-Märkischen-Eisenbahn“ (BME), einer der drei großen Privatbahnen, die das Ruhrgebiet einst erschlossen haben, die Konzession zum Bau der „Ruhrtalbahn“ erteilt. Sie sollte das Ruhrtal von Düsseldorf aus erschließen mit einem

Streckenverlauf über Ratingen, Kettwig, Werden, Kupferdreh, Herdecke, Schwerte, Arnsberg und schließlich bis nach Kassel. 1872 war die Strecke bis nach Kupferdreh fertiggestellt.

1877 ergänzte die Strecke vom Essener Hauptbahnhof nach Werden das Netz. Damit ergab sich eine durchgehende Verbindung zwischen Essen und Düsseldorf. Heute dient die Verbindung ausschließlich dem S-Bahnverkehr.

In Vergessenheit geraten ist die so genannte „Untere Ruhrtalbahn“ zwischen Mülheim-Styrum und Kettwig, die 1876 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn eröffnet wurde. Sie zweigte in Styrum von der Hauptstrecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ab und erreichte über Broich, Saarn und Mintard den Bahnhof Kettwig. Am Ortseingang von Kettwig stiegen Reisende bis 1968 im Bahnhof „Kettwig Stausee“ aus, um über einige Treppen den heutigen S-Bahnhof zum Umsteigen in die Ruhrtalbahn zu erreichen. Vor dem Zweiten Weltkrieg konnte man noch ohne Umsteigen direkt nach Kettwig gelangen, denn die Untere Ruhrtalbahn hatte eine (tiefer liegende) eigene, nicht mehr existierende Brücke, deren Widerlager aber noch gut sichtbar sind.

Kontakt & Infos

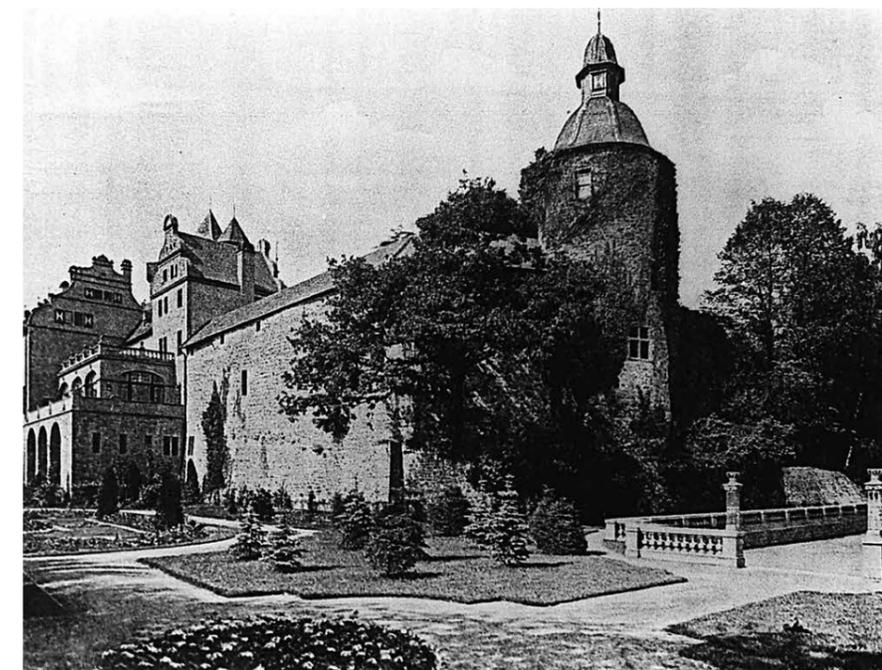
Eisenbahnbrücke Kettwig
Werdener Straße
45219 Essen-Kettwig

84 Schloss Landsberg

Im Jahre 1903 erwarb der Mülheimer Industrielle August Thyssen (1842-1926) von den Freiherren von Landsberg-Velen deren Stammschloss, das Burgschloss Landsberg an der Ruhr, heute auf dem Gebiet der Stadt Ratingen gelegen. Was Thyssen vorfand, war eine weitgehend durch die mittelalterliche Burg geprägte Anlage, die im 17. und 18. Jahrhundert durch einen neuen Palas (Wohnhaus) sowie einen Terrassengarten modernisiert worden war. Thyssen ließ unmittelbar nach dem Erwerb diesen Bau nach Plänen des Architekten Otto Lür aus Hannover tiefgreifend um und ausbauen. Zum Tal hin wurden ein Neubau für Speisesaal und Wintergarten sowie Remisen angefügt.

Das Innere enthält im Erdgeschoss Repräsentationsräume: neben den erwähnten die barocke Eingangshalle und einen „Salon“ im Stil des 18. Jahrhunderts. Im Obergeschoss liegen die Wohnräume August Thyssens und ein Gäste-Apartment im Biedermeierstil mit einem aufwendigen Badezimmer in den Formen des Jugendstils. Thyssen ließ auch den Terrassengarten mit Brunnenanlage wiederherstellen und das umgebende Waldgelände gestalten. Das Haus diente geschäftlichen Besprechungen sowie gesellschaftlichen und privaten Veranstaltungen. Seinen Wintergarten schmückte Thyssen mit Skulpturen, die er von Auguste Rodin in Paris erworben hatte.

Das Schloss wurde nach dem Tode August Thyssens 1926 zunächst von der Familie weiter genutzt. 1929 gründeten die drei Söhne Thyssens die „August-Thyssen-Stiftung Schloss Landsberg“, um das Anwesen im Sinne des Verstorbenen möglichst weitestgehend zu erhalten. Ab 1943 war es mit dem gegenüberliegenden Haus Hugenpoet Sitz eines Planungsstabes der Kriegswirtschaft. Den Krieg überstand das Schloss nahezu unbeschadet. Von 1947 bis 1967 diente Landsberg als Kinderheim, danach als evangelische Freizeit und Begegnungsstätte.



Schloss Landsberg,
um 1905. Quelle:
Konzernarchiv
ThyssenKrupp AG

1989 kam es zu einem langfristigen Mietvertrag zwischen der August Thyssen-Stiftung und der Thyssen AG. Die neue Zweckbestimmung sah vor, eine Tagungs und Seminarstätte für die Thyssen-Unternehmensgruppe einzurichten. Im Bereich der barocken Orangerie entstand ein neuer Wohnturm. Die historischen Wohn- und Arbeitsräume Thyssens wurden umfassend restauriert. Der Park wurde weitgehend in seiner ursprünglichen Form wiederhergestellt und ist einschließlich des umgebenden Waldgeländes für Besucher zugänglich.

Kontakt & Infos

August Thyssen Stiftung
Schloss Landsberg
August-Thyssen-Straße 1
45219 Essen-Kettwig

85 Kloster Saarn

Im Jahr 1214 gründete ein unbekannter Stifter in Saarn das Frauenkloster „Aula beatae Mariae“. Vermutlich zwei Jahre später wurde es in den Zisterzienserorden aufgenommen und als Tochterkloster der Abtei Kamp unterstellt. Im 17. Jahrhundert wandelte sich das Zisterzienserinnenkloster zu einem freiadligen Stift, also zu einer Versorgungsstation für Töchter des Adels bei Ausfall einer standesgemäßen Heirat. Nach der Säkularisation während der französischen Herrschaft wurde das Kloster 1808 aufgelöst.

Mit königlichpreussischer Genehmigung durfte 1815 in den klösterlichen Gebäuden eine Gewehrfabrik eingerichtet werden. Ausschlaggebend für die Standortwahl war unter anderem die Lage an der Ruhr, die als Transportweg für die Rohstoffe und die Halbprodukte dienen sollte. Denn die eigentliche Produktion der Gewehre fand nur zum Teil in Saarn statt. Der Schmiedehammer und die Bohrwerke zur Herstellung der Gewehrläufe wurden in Hattingen errichtet. Die vorgefertigten Einzelteile wurden dann auf der Ruhr transportiert und in Saarn zusammengebaut. Doch niedrige Wasserstände der Ruhr bei Hattingen führten immer wieder zu Transportausfällen, so dass letztlich der Standort aufgegeben wurde und die Produktion 1862 nach Erfurt verlegt wurde. Ab 1874 diente das Gebäude dann als Produktionsstätte der Tapetenfabrik Niederhoff.

In den 1930er-Jahren baute man die Wirtschaftsgebäude zu Wohnzwecken um, heute befinden sich in dem Kom-



Kloster Saarn, um 1935. Quelle: Stadtarchiv Mülheim

plex überwiegend Seniorenwohnungen und eine Bürgerbegegnungsstätte. Seit 2008 ist in den Kellergewölben der Begegnungsstätte ein Klostermuseum untergebracht, im Klosterinnenhof gibt es seit 2010 einen Klostergarten.

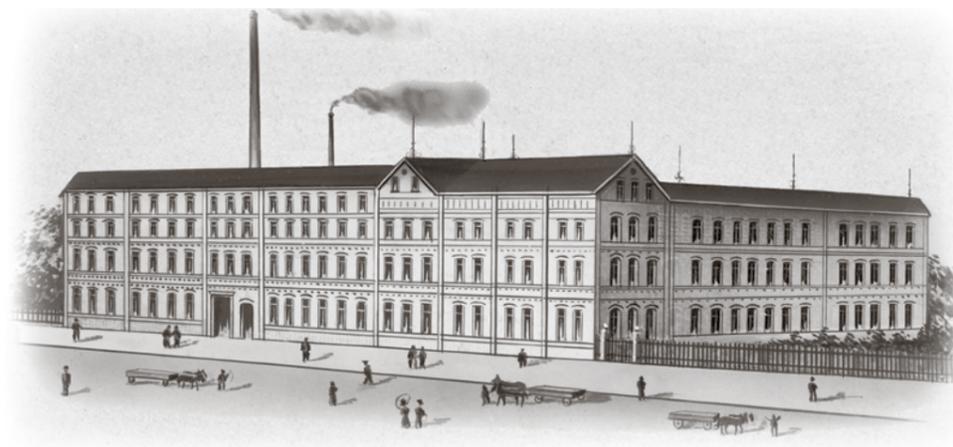
Der Besucher findet trotz zahlreicher Veränderungen und unterschiedlicher Nutzungen heute eine Anlage vor, die in ihrer fast 800-jährigen Geschichte die typischen Merkmale eines Zisterzienserinnenklosters bewahrt hat. So stammt beispielsweise der westliche Teil des romanischen Langhauses der Klosterkirche noch aus der Gründungszeit. Die spätgotische Pieta, ein um 1400 entstandenes Gabelkreuz und 21 prachtvoll geschnitzte barocke Kirchenbänke gehören heute noch zum Kirchenschmuck.

TIPP

Ruhrthalbrücke Mintard der Autobahn A 52. 1966 an den Verkehr übergeben, setzte die 1.800 Meter lange und bis zu 60 Meter hohe Brücke damals Maßstäbe sowohl bei ihrer anspruchsvollen ingenieurtechnischen Ausführung als auch bei ihrer harmonischen Einfügung in das Landschaftsbild des Ruhrtals.

Kontakt & Infos

Museum Kloster Saarn
Klosterstr. 53
45481 Mülheim/Ruhr-Saarn



Historischer Briefkopf der Lederfabrik Abel, 1910.
Quelle: Leder- und Gerbermuseum

86 Leder- und Gerbermuseum

Mülheim an der Ruhr kann auf eine über 350 Jahre alte Tradition der Lederherstellung zurückblicken. Mit der Ruhr und den weit verzweigten Bachläufen sowie den ausgedehnten Eichenwäldern als Gerbstofflieferanten wurde die Stadt zu einem idealen Standort zur Ansiedlung von Gerbereien. Das Gerberhandwerk und die spätere industrielle Fertigung von Leder waren seitdem ein bedeutsamer Wirtschaftsfaktor und machten Mülheim als Lederstadt bald in der ganzen Welt bekannt.

Nach dem Niedergang des einst blühenden Industriezweigs von ehemals 50 Betrieben im Jahre 1924 auf nur noch zwei existierende Firmen heute, gelang es 2003 mit der Realisierung des Leder und Gerbermuseums in privater Trägerschaft,

diesen bedeutenden Aspekt Mülheims zu dokumentieren. Die erhaltenen Backsteinbauten der ehemaligen Lederfabrik Abel mit Gerberei, Falzerei und Chromgerberei entstanden zwischen 1864 und 1905.

Mit einer Vielzahl von Informationen und Dokumentationen, aber auch Werkzeugen und anderen Objekten sollen Besucher angesprochen werden, die sich für die Verarbeitung von der Haut zum Leder interessieren und sich auf die Spurensuche eines faszinierenden Handwerks begeben möchten. Eine vom Museum präsentierte „Route der Lederindustrie“ verschafft dem interessierten Besucher einen Überblick über die vielen noch vorhandenen baulichen Zeugnisse dieses für die Stadt Mülheim wichtigen Industriezweiges.

TIPP

Die heute noch den Straßenraum am Kasenberg dominierenden Fabrik und Verwaltungsgebäude der Lederfabrik Lindgens aus den Jahren 1915 bis 1922 demonstrieren in eindrucksvoller Weise die Größe des Unternehmens, das ab 2011 zu einem Unternehmen gehörte, das sich auf die Lederausstattung für die Automobilindustrie spezialisiert hat. Mittlerweile wird hier kein Leder mehr hergestellt. Die Mülheimer Projektentwicklungsgesellschaft SMW hat für die „Ausnahmeimmobilie mit der einzigartigen Lage an der Ruhr“ bereits ein Konzept für Wohnen und Gewerbe entwickelt.

Kontakt & Infos

Leder und Gerbermuseum
Düsseldorfer Straße 269
45481 Mülheim/Ruhr-Saarn
www.lederundgerbermuseum.de



Villa Josef Thyssen.
Foto: RIK/Reinhold Budde

87 Villa Joseph Thyssen

Die neobarocke Villa wurde ab 1898 von Josef Thyssen (1844-1915), dem jüngeren Bruder von August Thyssen, als repräsentativer Familien-Wohnsitz auf dem Gelände der dort zuvor ansässigen Baumwollfabrik Troost errichtet. Der noch existierende Fabrikbau grenzte an den Neubau und diente als Wirtschaftsgebäude. 1877 war Josef Thyssen nach Mülheim übergesiedelt, um in das Mülheimer Unternehmen seines Bruders August einzutreten. Schon 1880 heiratete er wie zuvor sein Bruder, eine Mülheimer Unternehmertochter: Klara Bagel (1856-1918), Schwester des Druckereibesitzers Julius Bagel und ebenfalls Bauherr einer repräsentativen Unternehmervilla.

Während die Eingangsseite der Villa, erbaut nach Plänen der renommierten Berliner

„Architekturfirma Kayser & von Grossheim“, auf Höhe der Straße Dohne liegt, ermöglichte der Geländeabfall zur Ruhr bzw. zum Mühlteich der Fabrik den Bau einer Terrasse mit eindrucksvollen Unterkonstruktionen. Der von einer Balustrade umgebene Beldere auf dem Dach ist allerdings nur vorgtäuscht. Jede Fassade der Villa ist einzeln durchgebildet. Der Grundriss ist schematisch über einem Quadratraster ausgelegt. Um eine Mittelhalle waren die früheren Repräsentationszimmer angeordnet. Im Sockelgeschoss befanden sich die Wirtschaftsräume.

Die Villa wird heute als Bürogebäude genutzt, der Park ist seit der Mülheimer Landesgartenschau Teil der öffentlichen Ruhranlagen, enthält aber größtenteils noch seinen alten Pflanzenbestand.

TIPP

An der Friedrichstraße befindet sich ein weiteres sehenswertes Ensemble von repräsentativen Unternehmervillen: die zwischen 1872 und 1875 erbaute Villa des Lederfabrikanten Eugen Coupinnee (Nr. 40), die Villa Hanau (Nr. 54) aus dem Jahre 1902, errichtet von dem Architekten Franz Hagen für den Mülheimer Kaufmann Heinrich Hanau und die Villa Bagel (Nr. 62) von 1912, ebenfalls von dem Architekten Hagen für den Druckereibesitzer Julius Bagel entworfen.

Kontakt & Infos

Thyssen'sche Handelsgesellschaft
Dohne 54
45468 Mülheim an der Ruhr



Textilfabrik Caspar Troost mit Spinnerei, um 1800.
Quelle: Stadtarchiv Mülheim

88 Textilfabrik J. Caspar Troost

Johann Caspar Troost (II.) kann neben Johann Gottfried Brügelmann aus Ratingen als einer der Pioniere der Textilindustrie im deutschsprachigen Raum bezeichnet werden. Bereits 1791 gründete der aus einer Elberfelder Familie stammende Troost in Mülheim eine mechanische Baumwollspinnerei nach englischem Vorbild. Die Maschinen wurden über einen von der Ruhr abgeleiteten Kanal mit Wasserkraft betrieben. Das Unternehmen wuchs zunächst schnell, der Markt für die preiswert produzierten Baumwollstoffe war groß. 1809 werden in der Gewerbestatistik der Stadt Mülheim neben einer Baumwollweberei auch eine Kattunweberei und -druckerei unter dem Firmennamen Troost & Simons erwähnt.

Wegen der Napoleonischen Kontinental Sperre gegen Großbritannien gelangte ab 1807 nur wenig Baumwolle aus den amerikanischen Kolonien nach Deutschland. Diese Rohstoffknappheit bedrohte auch die Existenz der Troost'schen Fabrik, die aber die nachfolgenden Krisenjahre überstehen konnte. Ab den 1830er Jahren konnte man sogar expandieren, das Unternehmen wurde in vier verschiedene Firmen aufgliedert, die von Troosts Söhnen geführt wurden. Die Webearbeiten wurden überwiegend von Heimarbeitern verrichtet. In der Spinnerei waren in erster Linie Frauen und Kinder

beschäftigt, die täglich zehn bis zwölf Stunden unter zum Teil unerträglichen Bedingungen arbeiteten. 1846 war die Troost'sche Textilfabrik mit über 1.200 Beschäftigten der größte Arbeitgeber in Mülheim.

Danach setzte jedoch der wirtschaftliche Niedergang ein. Weberei und Spinnerei wurden nach 1894 verkauft, die Arbeit in der Woll- und Baumwollspinnerei wegen mangelnder Nachfrage komplett eingestellt. Nach der Stilllegung wurde der Fabrikbau von der benachbarten Villa Josef Thyssen als Wirtschaftsgebäude genutzt.

Geblieben sind von den Troost'schen Fabriken drei Bauwerke: Die seit Jahrzehnten leerstehende Weberei; ein Gebäude im Tudorstil, das zwischenzeitlich bewohnt war, und als kleinstes Objekt, ein ehemaliges Kutscherhaus. 2016 hat die August Thyssen-Stiftung die Gebäude veräußert; der Umbau zu Luxus-Eigentumswohnungen ist geplant.

Kontakt & Infos

Textilfabrik J. Caspar Troost
Dohne 48 und 48a
45468 Mülheim an der Ruhr

Die Fabrikanlage liegt südlich des Stadtzentrums Mülheim in der Nähe der Ruhr und kann zu Fuß über eine Zufahrt von der Straße Dohne (Nr. 48) erreicht werden.

Ruhrschleuse
und Wasserbahn-
hof Mülheim.
Foto: RIK/Rein-
hold Budde



89 Ruhrschleuse und Wasserbahnhof Mülheim

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

(Kahlenberger und Broicher Wehr). 1987 wurde das Bauwerk unter Denkmalschutz gestellt und 1993/94 grundlegend saniert.

Mit der Geschichte der Ruhrschiffahrt eng verbunden ist auch die Entstehung des Wasserbahnhofs auf der Schleuseninsel. 1853 fuhren die ersten privaten Dampfboote zur Personenbeförderung zwischen Kettwig und Duisburg auf der Ruhr. Die Mülheimer Schleuse war allerdings für die modernen Schiffe zu klein. Die Passagiere mussten daher vom Oberwasser der Schleuse in ein Boot auf der Unterwasserseite wechseln. Um das Umsteigen möglichst angenehm und wettergeschützt zu gestalten, wurde 1927 zunächst ein schlichter, flach gedeckter Bau mit einem teilweise unterirdisch verlaufenden Gang zwischen den beiden Inselformen angelegt. Das Gebäude musste allerdings nach kurzer Zeit erweitert werden, da es dem unerwarteten Passagierandrang nicht gewachsen war. Nach Plänen der renommierten Architekten Arthur Pfeifer und Hans Großmann entstand die noch heute charakteristische Form des Wasserbahnhofs mit einer halbrunden Südfassade und dem spitzen Pyramidendach.

Zwischen 1989 und 1991 ergänzte der Architekt Peter Schnatmann das Gebäude durch einen halbrunden Nordanbau. Heute ist es mit dem Restaurant „Franky's im Wasserbahnhof“ ein beliebtes Ausflugsziel. Für Ausflügler steht die „Weiße Flotte“ bereit, um nach Kettwig bzw. mit Umsteigen zum Baldeneysee zu fahren.

Kontakt & Infos

Wasserbahnhof
Alte Schleuse 1
45168 Mülheim an der Ruhr

90 Laufwasserkraftwerk Kahlenberg

Das Laufwasserkraftwerk Kahlenberg wurde 1927 von der Rheinisch-Westfälischen Wasserwerksgesellschaft (RWW) in Betrieb genommen, um die Elektrizitätsversorgung der Wasserwerke Dohne und Styrum sicherzustellen. Die Architekten Arthur Pfeifer und Hans Großmann entwarfen ein Gebäude aus Ruhrsandstein, das an eine Wasserburg erinnert.

Hinter den denkmalgeschützten Mauern verbirgt sich modernste Technik, zuletzt wurde das Kraftwerk 1988/89 grundlegend renoviert. Damit passte die RWW das Leistungsvermögen des Kraftwerks an die sehr unterschiedliche Wasserführung der Ruhr an. Wenn es im Winter sehr heftig regnet und die Ruhr über die Ufer tritt, rotieren bei einer Fallhöhe von fünf Metern alle drei Turbinen des Kraftwerkes. 105 Kubikmeter Wasser pro Sekunde fluten in Hochwasserzeiten durch die Rohre unter dem Sandsteingebäude. Mehr Wasser übersteigt das Fassungsvermögen der Anlage und wird am Werk vorbeigeleitet. Führt die Ruhr im Sommer nur wenig Wasser, läuft unter Umständen nur die kleinste Turbine, die 30 Kubikmeter in der Sekunde fasst. Der Strom wird den Wasserwerken Styrum und Dohne zugeleitet. Um zeitgemäßen ökologischen Anforderungen zu entsprechen, richtete die RWW 1998 eine ungenutzte Turbinenkammer des Kraftwerks als Fischauf- und -abstiegtreppe ein.

TIPPS

Direkt neben dem Kraftwerk Kahlenberg entstand 1929 eines der insgesamt ursprünglich acht Rückpumpwerke an der Ruhr. In Zeiten ungewöhnlicher Trockenheit konnte die Trinkwasserversorgung mit Hilfe einer Kette von Rückpumpwerken gesichert werden. Im Bedarfsfall konnte die Ruhr damit „rückwärts“ gepumpt werden. Mit dem Bau der Bigge-Talsperre 1965 als Bedarfswasserspeicher für das Flusssystem der Ruhr wurde die Rückpump-Kette überflüssig. 1988 wurde das Rückpumpwerk Kahlenberg zusammen mit dem Wasserkraftwerk restauriert und unter Denkmalschutz gestellt.



Wasserkraft-
werk Kahlen-
berg. Foto: RIK/
Reinhold Budde

Als „Eyecatcher“ der besonderen Art gilt die von der RWW gestiftete Zwillingstandem-Verbund-Maschine neben dem Pumpwerk, die als Dampfmaschine bis 1977 im Werk Styrum ihren Dienst verrichtete. Nach ihrer Demontage und denkmalgerechten Herrichtung wurde sie der Stadt Mülheim als Industriedenkmal überlassen und auf der Schleuseninsel aufgestellt.

Kontakt & Infos

Laufwasserkraftwerk Kahlenberg
Alte Schleuse
45468 Mülheim an der Ruhr
www.rww.de

Ein ehemaliges, denkmalgeschütztes Schülerbootshaus von 1926 ist heute Sitz der vom RWW betriebenen „Ökologischen Station Haus Ruhrnatur“ auf der Schleuseninsel. Seit 1992 ist in dem Gebäude eine Dauerausstellung zur Naturgeschichte eingerichtet. An 32 Ausstellungseinheiten lassen sich die Themen Flora und Fauna, Klima und Energienutzung in der Natur und durch den Menschen studieren. Das idyllisch gelegene Haus bildet mit seinem Museumscafé ein ideales Ausflugsziel für Familien mit Kindern oder Schulklassen. www.hausruhrnatur.de

Historische Ansicht der RWW-Hauptverwaltung. Quelle: Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft



1 RWW-Hauptverwaltung

Neun Wasserwerke, dreizehn Wasserbehälter und ein Wasserkraftwerk gehören heute zur Rheinisch-Westfälischen Wasserwerksgesellschaft (RWW), die mittlerweile zum RWE-Konzern gehört und ihren Hauptsitz in Mülheim an der Ruhr hat. Jährlich werden über 80 Millionen Kubikmeter Wasser an die Kunden des Konzerns geliefert. In einem 850 Quadratkilometer großen Direktversorgungsgebiet, das von der holländischen Grenze im Norden bis ins Bergische Land im Süden reicht, verfügt die RWW über ein digital erfasstes und überwachtetes Leitungsnetz von über 3.000 Kilometern.

In der RWW-Hauptverwaltung, wegen ihrer trutzhaften Architektur auch „Wasserburg“ genannt, ist die Zentrale der Wasserwerksgesellschaft untergebracht. Das Gebäude wurde bis

1912 von August Thyssen als Elektrizitätswerk genutzt. Danach ging es in den Besitz der neu gegründeten RWW über. 1928/29 ließ die RWW den Komplex nach Entwürfen der renommierten Architekten Arthur Pfeifer und Hans Großmann zur Hauptverwaltung der RWW umbauen. Der direkt an der Ruhr gelegene Standort diente bereits seit Mitte des 18. Jahrhunderts als Ansiedlungsgebiet für Mühlen und Fabriken.

In den Jahren 1990 bis 1992 wurden die letzten großen Umbau und Erweiterungsmaßnahmen an der Hauptverwaltung vorgenommen. Unter Federführung des Düsseldorfer Architektenbüros Hofstadt & Schneider wurde das Gebäude sowohl im Außen als auch im Innenbereich umfassend modernisiert.

Im Gebäude ist heute auch die RWE Aqua untergebracht, die zusammen mit regionalen Wassergesellschaften im internationalen Maßstab Kosten sparende Wasserver- und Abwasserentsorgungskonzepte erarbeitet, sowie Wasserwerke, Rohrnetze, Kläranlagen und Kanalnetze betreibt.

Für Besucher und Gäste der Hauptverwaltung bietet das Restaurant „Ruhrkristall“ neben einem schönen Ausblick auf die Ruhr kulinarische Genüsse in einem stilvollen Ambiente. Regionale Künstler präsentieren in den Räumlichkeiten in wechselnden Ausstellungen ihre Werke.

mittelalterliche Parzellen und Straßenanordnung der Innenstadt. Mit der Verbreiterung und Begradigung der Leineweberstraße zog man ab 1945 eine weitere Schneise durch den nördlichen Bereich des Kirchenhügels. Erst mit der behutsameren, bürgerorientierten Stadtsanierung ab Mitte der 1970er-Jahre rückte die Erhaltung der mittlerweile denkmalgeschützten Altstadt wieder stärker in das Bewusstsein der Stadtplaner.

TIPP

Den Kern des „Mülheimer Kirchenhügels“ im Umfeld der Schloss und Leineweberstraße bilden die beiden Hauptkirchen, die evangelische Petrikirche und die katholische Kirche St. Mariae Geburt, die den Mittelpunkt der historischen Altstadt bilden. Hier befand sich die mittelalterliche Keimzelle, aus der sich Mülheim vom Dorf zur Stadt entwickelte. Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg durchbrach man mit der Schlossstraße die

Kontakt & Infos

RWW-Hauptverwaltung
Am Schloss Broich 13
45479 Mülheim an
der Ruhr-Broich
www.rww.de



Ruhrbrücke
Mülheim um 1860.
Quelle: Stadtarchiv Mülheim

2 Stadt-Viadukt und Ruhrbrücke Mülheim

39 Brückenbögen eines Eisenbahnviaduktes prägen immer noch das Bild der Mülheimer Innenstadt. Es ist das älteste noch erhaltene Brückenbauwerk Mülheims. Für den Bau der Brücke wurden über eine Million Ziegelsteine benötigt. Um den Mörtel für die Maurerarbeiten herzustellen, standen auf beiden Ufern der Ruhr von Pferden angetriebene Mörtelmühlen.

Die Brücke gehörte zur Ruhrgebietsstrecke der Rheinischen Eisenbahn, die bei Osterath von der linksrheinischen Bahnlinie abzweigte und über Mülheim nach Essen führte. 1866 fand die Einweihung statt, im Jahr darauf wurde die Eisenbahnverbindung bis zur Zeche Holland nach Wattenscheid und 1874 bis nach Dortmund verlängert. Unter den mittlerweile geöffneten Brückenbögen befanden sich bis 1975 Markthallen, Geschäfts

und Lagerräume. 1926 erhielt die Brücke Fachwerkbogenträger, die die Brückentrasse seitlich durchschneiden und dem Bauwerk sein charakteristisches Aussehen verleihen. Gleichzeitig wurde ein Fußgängersteg angefügt. Zwei Brückentürme mit Wendeltreppen stellten die Verbindung mit dem Ufer her. An Stelle der geschlossenen Brückentürme traten 1976 die heutigen freiliegenden Aufgänge, die zum Spaziergang über die Ruhr und in das Gelände der ehemaligen Mülheimer Gartenschau (MüGa) einladen.

Kontakt & Infos

Stadtviadukt und
Ruhrbrücke Mülheim
Ruhrstraße
45468 Mülheim an der Ruhr



Stadtviadukt Mülheim. Foto: RIK/Reinhold Budde

Ringlokschuppen/
Camera Obscura.
Foto: RIK/Reinhold Budde



93 Ringlokschuppen und Camera Obscura

Der Ringlokschuppen von 1904 diente der Wartung von Dampflokomotiven, die vor allem auf der „Unteren Ruhrtalbahn“ verkehrten. Er entstand zusammen dem Dampflokomotiv-Ausbesserungswerk Speldorf. Bis zur Zerstörung der vorgelagerten Drehscheibe durch einen Bombenangriff im Jahre 1943 diente der Ringlokschuppen zur Unterstellung von Dampflokomotiven. Seit den 1950er Jahren war hier die Zentralstelle der Bundesbahnbusse untergebracht. Ab 1968 nutzte ein Fuhrunternehmen den Ringlokschuppen bis das aus 24 Kreissegmenten bestehende Bauwerk 1992 für die Landesgartenschau MüGa denkmalgerecht saniert wurde.

Das Gebäude umfasst heute drei große Veranstaltungsräume, die durch ein umlaufendes Foyer miteinander verbunden sind. Der Ringlokschuppen ist ein Ort für die Entwicklung von Bühnenkunst und die Initiierung von Cross-Culture/Cross-Over-Projekten. Die Theaterproduktionen reichen vom Kammerstück bis zum Open Air-Event. Abgerundet wird das Kulturprogramm durch eine hauseigene Gastronomie.

Mit dem Ringlokschuppen entstand gleichzeitig der Broicher Wasserturm, der früher Dampflokomotiven mit Wasser versorgte. Der Turm stand im Streckendreieck zwischen Ruhrtalbahn, Rheinischer Bahn und dem Verbindungsgleis Speldorf Broich. Seine Kuppel wurde im Rahmen der MüGa nach einer Idee von Professor Werner Nekes zur größten begehbaren Camera Obscura der Welt umgebaut. Seit August 2006 befindet sich im Gebäude neben der Camera Obscura auch das Museum zur Vorgeschichte des Films mit der Sammlung „S“ von KH. W. Steckelings. Über 1.100 Exponate aus der Zeit von 1750 bis 1930 lassen eine für die Entwicklung des Films und der Fotografie Bahn brechende Revue passieren. Schattenspiele, Faltperspektiven, Transparenzen, Laternae Magicae, Kaleidostkope, Guckkästen und viele andere „Schätze“ sind in diesem Museum zu sehen.

Von der Wartungsplattform des Wasserturms hat man einen weiten Blick auf das ehemalige Eisenbahnausbesserungswerk, auf Kesselschmiede, Lokomotivrichthalle, Kraftzentrale und die „Alte Dreherei“.

Kontakt & Infos

Ringlokschuppen
Am Schloss Broich 38
45479 Mülheim an der Ruhr
www.ringlokschuppen.ruhr

Camera Obscura mit dem
Museum zur Vorgeschichte des Films
Am Schloss Broich 42
45479 Mülheim an der Ruhr
www.camera-obscura-muelheim.de



Camera Obscura
von außen und
von innen.
Fotos:
RIK/Schacht 11 (li.)
& Stadt Mülheim/
Ruhr (re.)

TIPPS

Das Gebäude zwischen der Duisburger Straße und der Bahnlinie Speldorf-Eppinghofen, in dem das heutige Depot der Mülheimer Verkehrsbetriebe untergebracht ist, wurde 1874 als Betriebshof zur Wartung von Lokomotiven und Güterwagen von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft errichtet. Mit einer Kesselschmiede und einer 1918 neu errichteten Lokomotiv-Richthalle wurde die Lokomotiv-Ausbesserung in Speldorf ausgebaut. Nach der Schließung des Ausbesserungswerkes 1959 übernahm die Stadt Mülheim 1962 das Werk, um in den seit 1992 denkmalgeschützten Hallen einen neuen zentralen Betriebshof für ihre Straßenbahnen und Autobusse einzurichten. Die „Alte Dreherei“, eine dreischiffige Halle von 1874 mit Holztragwerk und 44 gusseisernen Säulen konnte als wichtiger Bestandteil des alten Werkes erhalten werden und wird heute als „Haus der Vereine“ genutzt.

Die Eisenbahnfreunde Mülheim haben die ehemalige „Untere Ruhrtalbahn“ von Styrum nach Kettwig, auf deren ehemaliger Strecke die Mülheimer Landesgartenschau ihre zentrale Wegeachse baute, im Modell nachgebaut. www.efmh.de

Schloss Broich, Am Schloss Broich 28, als einziges Mülheimer Kastell gilt es aufgrund seiner Anfänge im 9. Jh. als älteste karolingische Festung im deutschen Sprachraum. Der ostfränkische Herzog Heinrich errichtete das Bauwerk als Militärlager zum Schutz gegen die 883 bis nach Duisburg vorgedrungenen Wikinger. Kriegswirren und Zerstörungen prägten die Geschichte des Schlosses in den folgenden Jahrhunderten. 1938 übernahm die Stadt Mülheim das verfallene Schloss, in den 1960er Jahren wurde es aufwändig freigelegt und restauriert. Heute finden in dem historischen Gemäuer vor allem städtische Empfänge, offizielle Ehrungen und standesamtliche Trauungen statt. Das Schloss beherbergt auch das Historische Museum des Mülheimer Geschichtsvereins, das mit Grabungsfunden, Modellen und einem „Luisen-Zimmer“ Einblick in mehrere Jahrhunderte Mülheimer Geschichte gibt.



Lkw- und Bahn-
verladung von
Großrohren. Foto:
Europipe GmbH

94 Mannesmannröhren-Werke

Der eindrucksvolle Komplex von Hallengebäuden, der sich auf der östlichen Seite der Friedrich-Ebert-Straße gegenüber der ehemaligen Friedrich Wilhelms-Hütte befindet, gehört zum traditionsreichen Unternehmen der Mannesmannröhren-Werke.

Die Geschichte des Unternehmens geht auf die Brüder Reinhard (1856|1922) und Max Mannesmann (1857|1915) zurück, die 1885 das erste Verfahren zur Herstellung nahtloser Stahlrohre durch Walzen erfanden. In den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts entwickelte sich die Mannesmann Röhren-

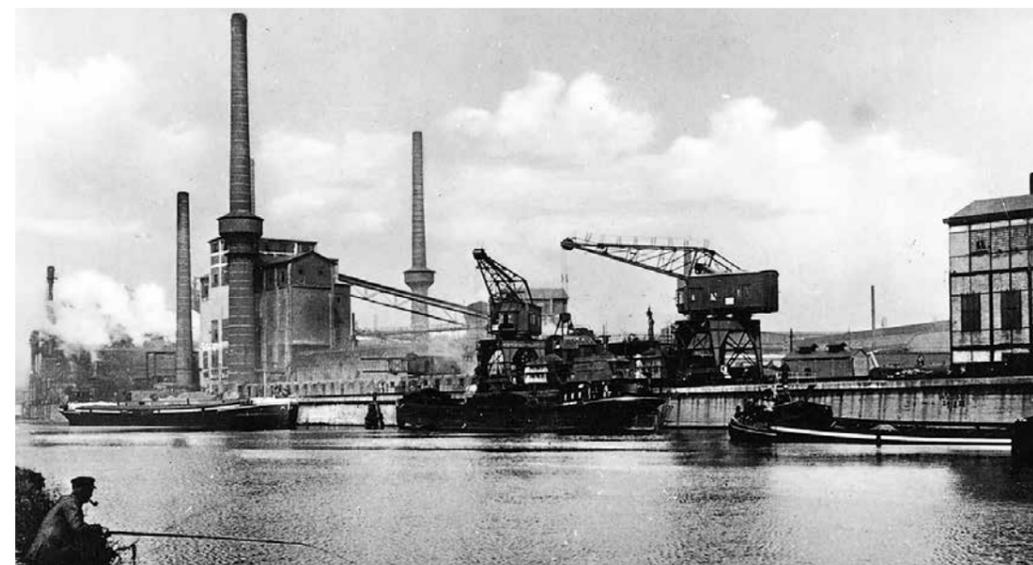
werke AG vom reinen Stahlverarbeiter zum vertikal strukturierten Eisen und Stahlkonzern. Sie übernahm unter anderem Erz und Kohlezechen und errichtete eigene Stahlproduktionen in Duisburg-Huckingen, Gelsenkirchen und Saarbrücken. Es folgten mit Maschinenfabriken zur Produktion von Rohrwalzwerken und mit dem Rohrleitungsbau auch erste Investitionen im Bereich der Weiterverarbeitung. Außerdem besaß der Konzern eine eigene weltweite Handelsorganisation mit Binnen-Reederei.

1960 erwirtschaftete die Mannesmann AG mit ihren in und ausländischen Tochtergesellschaften nach der Reorganisation in den 1950er Jahren mit weltweit rund 76.700 Beschäftigten einen Umsatz von 4,57 Milliarden DM und gehörte damit zu den führenden Industriekonzernen in Deutschland. 1970 kam es zu einer Arbeitsteilung mit Thyssen, die vorsah eine gemeinsame Rohrherstellung und Rohrverlegung bei Mannesmann einzurichten. Im Gegenzug gab Mannesmann fast seine komplette Stahl und Blechherstellung an Thyssen ab. Zu der Zeit waren im Mülheimer Werk bis zu 12.000 Menschen beschäftigt.

Heute gehört das Großrohrwerk zur 1991 gegründeten Europipe GmbH mit Sitz in Mülheim. Das Unternehmen produziert mit 1.300 Mitarbeitern im Kernteam über eine Million Tonnen 12 bis 18 Meter Längsnaht-Großrohre pro Jahr, die zum Transport von Gas und Öl benötigt werden.

Kontakt & Infos

Europipe GmbH
Werk Mülheim
Wiesenstraße 36
45473 Mülheim an der Ruhr
www.europipe.com



Friedrich Wilhelms-Hütte.
Quelle: Stadtarchiv Mülheim

95 Friedrich Wilhelms-Hütte

Die heutige Gießerei ist seit 2001 als eigenständiges Unternehmen in die „Georgsmarienhütte Holding GmbH“ einbezogen. Die Geschichte dieses bedeutenden Mülheimer Unternehmens begann 1811 mit der Gründung einer mechanischen Werkstatt und Schmiede zur Produktion von Dampfmaschinen durch den Industriepionier Johann Dinnendahl. Zur Errichtung einer Eisenhütte fehlte es Dinnendahl jedoch am nötigen Kapital. Deshalb nahm er den Ruhrorter Kaufmann Friedrich Wilhelm Liebrecht als finanzkräftigen Partner in seinem Unternehmen auf. 1832 beantragten beide die Konzession für zwei Hochöfen – einer davon sollte in Mülheim stehen, der andere in Ruhrort gebaut werden. In Anlehnung an Liebrechts Vornamen wurde das Mülheimer Hochofenwerk Friedrich Wilhelms-Hütte genannt. 1849/50 erfolgte auf der Friedrich Wilhelms-Hütte erstmals im Ruhrgebiet die Roheisenherstellung in einem Kokshochofen – ein großer qualitativer Fortschritt gegenüber der zuvor üblichen Roheisenherstellung auf Holzkohlenbasis.

Die Einbringung der Friedrich Wilhelms-Hütte in den Mammutkonzern „Vereinigte Stahlwerke“ 1926 brachte den Verlust der traditionsreichen und unternehmenswichtigen Maschinenbauanstalt, die in die neu gegründete Demag AG einging. Erst im Rahmen der erneuten Konzernumorganisation in den 1950er Jahren wurde der 1926 ausgegliederte Maschinenbau wieder aufgenommen. In den 1960er Jahren erfolgten

Umgruppierungen im Rheinstahl-Konzern, die sich auch auf die Friedrichs Wilhelm-Hütte als mittlerweile dem Konzern angehörender Betrieb auswirkten: der Hochofenbetrieb mit Nebenanlagen und der Zementbetrieb wurden komplett stillgelegt, der Handformguss der Stahlgießerei neu organisiert. 1976 wurde der Rheinstahl-Konzern durch die Thyssen AG übernommen. In den 1990er Jahren wurde die Maschinenbauwerkstatt ausgelagert und der Getriebebau für Schienenfahrzeuge aufgegeben. Viele Arbeitsplätze gingen dabei verloren.

2020 geriet das Unternehmen in finanzielle Schieflage: Die Eisengießerei, die bisher Windkraftanlagen, Turbinengehäuse, Zylinderblöcke, Kokillen sowie Platten und Pumpengehäuse für den Maschinenbau hergestellt hatte, wurde geschlossen, gut 200 Mitarbeiter wurden in eine Transfersgesellschaft übernommen. Im Stahlguss werden noch Komponenten für den Fahrzeug- und Maschinenbau sowie für die Bauwirtschaft hergestellt. Heute arbeiten am Standort noch etwa 300 Beschäftigte.

Kontakt & Infos

Friedrich Wilhelms-Hütte GmbH
Friedrich-Ebert-Straße 125
45473 Mülheim an der Ruhr
www.fwh.de

96 Aquarius Wassermuseum

Der Styrumer Wasserturm wurde 1892/93 von August Thyssen gebaut, um das nahe gelegene Bandeisenwerk mit Wasser zu versorgen. Vom Turm aus floss Wasser nach Styrum, bald auch nach Bottrop. Einige Jahre später wurden die Thyssen-Zechen in Gladbeck und das Bergwerksunternehmen „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“ bei Hamborn ans Netz angeschlossen. Nach der Jahrhundertwende verlagerte Thyssen den Schwerpunkt der Wassergewinnung an den Rhein und verkaufte 1912 sein Styrumer Wasserwerk und den Wasserturm. Der größte Teil des Versorgungsgebietes der Thyssenschen Anlagen ging in der neu gegründeten Rheinisch-Westfälischen Wasserwerksgesellschaft (RWV) auf.

Bis zu seiner Stilllegung 1982 lieferte der Turm Wasser für industrielle Zwecke und private Haushalte. 1989 beschloss die RWV, den mittlerweile denkmalgeschützten Wasserturm als Museum auszubauen. Aus einem Reservoir des Wassers sollte so ein Reservoir des Wissens über Wasser geschaffen werden. Eine architektonische Herausforderung war es die Eigenwilligkeit des Bauwerks zu erhalten und gleichzeitig den Ansprüchen eines modernen Museums gerecht zu werden. Um den baurechtlich erforderlichen Fluchtweg einzurichten, musste ein zweiter Turm neben dem alten gebaut werden. Er sollte dem Bauwerk ein unverwechselbares doppeltes Gesicht geben, dem sowohl seine ursprüngliche als auch seine neue Funktion anzusehen ist.



Der Styrumer Wasserturm. Quelle: Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft

1992 eröffnete das Aquarius Wassermuseum als multimediales Museum. Der Rundgang startet in 35 Metern Höhe mit herrlichem Blick auf das Ruhrlandpanorama. Über 30 Multimedia-Stationen auf 14 Ebenen vermitteln vielfältige Einblicke unter anderem in die Kultur und Industriegeschichte des Wassers und in die Trinkwasseraufbereitung und Abwassertechnologie. Die Besucher erfahren, wie ein Wasserturm funktioniert, begeben sich auf eine virtuelle Reise mit dem Ruhrmobil, nehmen an einer Weltwasserkonferenz teil, erkennen, wie viel „virtuelles Wasser“ in Alltagsprodukten enthalten ist, und können ihren persönlichen „Wasserfußabdruck“ ermitteln. Beim Antippen erklärt ein „sprechender Globus“ Spektakuläres übers Wasser weltweit. Bei Quiz und Spiel können Besucher Punkte auf ihrer Chipkarte sammeln und ihre persönliche Urkunde ausdrucken.

Kontakt & Infos

Aquarius Wassermuseum
Burgstraße 70
45476 Mülheim an der Ruhr
www.aquariuswassermuseum.de



Aquarius Wassermuseum. Foto: RIK/Sascha Kreklau

TIPP

Schloss Styrum, Moritzstraße 102, urkundlich erstmals im Jahre 1067 erwähnt. Lange gehörte es dem Grafengeschlecht von Limburg-Styrum, bevor es dann 1890 August Thyssen erwarb. Als Schenkung der Firma Thyssen ging das Schloss 1960 an die Stadt Mülheim über. 1992 wurde es im Rahmen

der Mülheimer Landesgartenschau grundlegend renoviert. Aus dem ehemaligen Herrnsitz wurde ein Begegnungszentrum. Heute sind eine Altentagesstätte und mehrere Künstlerateliers in dem Gebäude integriert. Konzerte, Lesungen und andere Kulturveranstaltungen sind Teil der neuen Nutzung.



Stadthafen Mülheim. Foto: RIK/Reinhold Budde

97 Rhein-Ruhr-Hafen Mülheim

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

Der heutige Mülheimer Hafen ist bereits der dritte seiner Generation. Der erste war eher eine Anlegestelle und entstand schon im 18. Jahrhundert etwas unterhalb der Schlossbrücke in der Mülheimer Innenstadt. Der zweite Hafen wurde 1845 auf dem heutigen Gelände der Friedrich Wilhelms-Hütte in Styrum gebaut, er war bis 1869 in Betrieb. Erst nach 1900 gewann mit dem Aufblühen der Ruhrorter Häfen die Idee eines neuen

Mülheimer Hafens wieder an Attraktivität. Es sollte eine Schiffsverbindung zwischen den beiden Städten geschaffen werden. Deshalb begann man 1913 mit dem Bau des heutigen Mülheimer Hafens, der 1927 als Großschiffahrtsstraße in Betrieb genommen wurde. Zwei Schleusen regulieren den Höhenunterschied, der auf der zwölf Kilometer langen Strecke bis zum Rhein zehn Meter beträgt.

Mit der Eröffnung des neuen Hafens nahm auch die Hafenbahn den Betrieb auf. Sie bedient heute zahlreiche große Schrotthändler und Pkw-Zerlegungsbetriebe, die auf dem Hafengelände ihren Sitz haben. Weitere Schwerpunkte im Güterumschlag bilden Eisen, Stahl und Mineralölprodukte. Umgeschlagen wird auch Getreide für das Bier-Vorprodukt Mohrmalz, das in 70 Meter hohen Silos eingelagert wird.

Neben dem Duisburger Binnenhafen ist der Rhein-Ruhr-Hafen Mülheim einer der leistungsfähigsten des Ruhrgebiets. Er besteht aus dem Kais am Ruhrkanal – dem Nordhafen – und einem großen Hafenbecken südlich des Ruhrkanals – dem Südhafen – und hat eine Wasserfläche von 86.000 Quadratmeter bei einer Kai-Länge von 3.100 Metern. Im Stadthafen arbeiten heute in Produktion, Handel und Dienstleistung etwa 7.000 Menschen.

Kontakt & Infos

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

98 Wasserkraftwerk Raffelberg

Die Geschichte des Wasserkraftwerkes Raffelberg beginnt nach 1918. Nach der Kriegsniederlage musste der Ruhrkohlenbergbau im Rahmen der Reparationszahlungen Kohle an seine westlichen Nachbarn abführen, der Energieträger Kohle wurde in der Region knapp, so dass man nach anderen Energiequellen Ausschau hielt. In der Nähe der neu erstellten Schleuse Raffelberg bot sich ein günstiger Standort für den Bau eines Wasserkraftwerkes an, weil dort bei allen Wasserständen das Gefälle für die Wasserkraftnutzung ausreichend war.

Das Laufwasserkraftwerk mit vier Francis-Turbinen wurde schließlich in den Jahren 1922 bis 1925 nach einem Entwurf der Architekten Arthur Pfeifer und Hans Großmann errichtet. Den erzeugten Drehstrom speiste man in das Ortsnetz Speldorf und in das Überlandnetz der RWE ein. Ebenso bezog die Friedrich Wilhelm-Hütte in Mülheim Strom aus Raffelberg. Um Personal einzusparen wurden Mitte der 1970er Jahre die Regelanlagen der Turbinen automatisiert. Heute wird über ein Netz von Pegeln der Wasserstand des Oberwassers und der Hafenbecken bis auf wenige Zentimeter konstant gehalten. Zurzeit werden im Wasserkraftwerk Raffelberg jährlich etwa 20 Millionen Kilowatt Strom erzeugt, was etwa zwei Prozent der Mülheimer Stromversorgung ausmacht. Heute ist das Kraftwerk mit vier Francis-Turbinen und vier Siemens-Synchrongeneratoren ausgerüstet.

Wegen seiner überregional bedeutsamen technischen Architektur wurde das Ge-



bäude 1986 unter Denkmalschutz gestellt. Eine Besichtigung des Kraftwerks lohnt sich aber nicht nur wegen der herausragenden Architektur, sondern auch wegen der noch erhaltenen Turbinen aus den 1920er-Jahren.

Francis-Turbinen im Wasserkraftwerk Raffelberg. Quelle: Stadtarchiv Mülheim

Kontakt & Infos

Wasserkraftwerk Raffelberg
Raffelbergbrücke
45478 Mülheim an der Ruhr-Speldorf

TIPP

Unmittelbar neben dem Wasserkraftwerk liegt die gleichnamige Schleuse und ein Stauwehr, das ursprünglich 1919 errichtet wurde. Die Schleuse wurde im Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau der Ruhr als Schifffahrtsstraße zwischen 1920 und 1925 erbaut. Sie bildete eine bauliche Einheit mit dem gleichzeitig errichteten Wasserkraft-

werk Raffelberg. 1999 wurde die Schleuse grundlegend saniert und erweitert. 2006 wurde ein neues Stauwehr errichtet. Einerseits wirkt es als „Staumauer“ im Rahmen des Hochwasserschutzes der Stadt Mülheim, andererseits reguliert es als „bewegliche Wehr“ die Wasserführung für das Wasserkraftwerk und den Wasserstand der Ruhr.



Solbad Raffelberg. Foto: RIK/Reinhold Budde

99 Solbad Raffelberg

„Dem Kranken zur Heilung, dem Gesunden zum Vergnügen.“ Dieses Motto in der Eingangshalle eines Mülheimer Architekturbüros könnte verwundern, wenn man nicht wüsste, dass sich in diesen Räumen einst mondäne Badegäste tummelten. Besucher des 1909 eröffneten Solbads Raffelberg. Bei der Abteufung des Schachtes der Zeche Alstaden wurden 1855 unterirdische salzhaltige Wasserläufe, Relikte eines urzeitlichen Meeres, entdeckt. Schnell erkannten Bergknappen die wohltuende und heilende Wirkung des Wassers und begannen ihre Schicht mit einem Bad im wannenwarmen Wasser. Direkt auf dem Zechengelände entstand dann bald ein provisorisches Solbad, in dessen Genuss zuerst die Kinder der Bergleute kamen.

Mit der Eingemeindung Alstadens nach Oberhausen reifte der Plan heran, ein eigenes Solbad auch für Erwachsene einzurichten. In unmittelbarer Nähe der Ruhr kaufte die neu gegründete „Aktiengesellschaft Solbad Raffelberg“ ein Gelände des Gutes Raffelberg an und konnte das Solbad am 15. Mai 1909 in Betrieb nehmen. Es umfasste ein Kindersolbad, ein Badehaus, das Kurhaus und einen großen Kurpark. Der Badebetrieb florierte fortan. Mit der Stilllegung der Zeche Alstaden 1973 wurde die natürliche Sole auf künstliche umgestellt. Nachdem diese Lösung keinen Anklang bei den Badegästen gefunden hatte, lieferte die Zeche Concordia aus Oberhausen bis zur Stilllegung 1992 Natursole im Tankwagen.

Nach dem Umbau des Kurhauses 1996 fanden verschiedene Unternehmen, gastronomische Betriebe und das bereits seit 1981 im Gebäude residierende avantgardistische „Theater an der Ruhr“ unter der Leitung von Roberto Ciulli neue Entfaltungsmöglichkeiten. Im Rahmen eines während der Internationalen Bauausstellung IBA Emscherpark entwickelten Parkpflegewerks wurde 2003 der Eingangsbereich an der Ruhrorter Straße durch eine Installation des Mülheimer Bildhauers Jochen Leyendecker, die den Pavillon als „Ruine“ interpretiert, neu gestaltet.

Kontakt & Infos

Theater an der Ruhr gGmbH
Akazienallee 61
45478 Mülheim an der Ruhr-Speldorf
www.theateranderruhr.de/



Ruhrschleuse. Foto: RIK/Reinhold Budde

100 Ruhrschleuse und Ruhrwehr Duisburg

Die Ruhrschleuse am Ruhrwehr Duisburg ist die letzte Schleuse der Ruhr vor der Mündung in den Rhein. Schleuse und Wehr bilden entlang des Hafenkilometers zwischen dem Ruhrdeich und der Hafenzunge Pontwert eine funktionale Einheit. Die Schleuse wurde in ihrer ursprünglichen Form 1926 gebaut, das Stauwehr mit den massiv ummauerten Pfeilern in seiner heutigen Gestalt 1948 errichtet. 1987 wurde die Schleuse grundlegend renoviert. Das Wehr reguliert nicht nur den Abfluss des Ruhrwassers, sondern kann bei extrem hohen Rheinwasserständen auch verhindern, dass Rheinwasser in die Ruhr hochsteigt.

Die Ruhrschleuse ermöglicht die Schifffahrt auf der Ruhr bis in den Mülheimer Hafen. Weiter flussaufwärts wurde die Frachtschifffahrt bereits 1890 eingestellt, als der Kohletransport sich auf die Schiene verlagerte. Um auch Schleppzügen die Passage zu ermöglichen, wurde die Ruhrschleuse mit einer 310 Meter langen Kammer ausgestattet. Wenn kleinere Schiffe geschleust werden sollen, kann die Schleuse in Abschnitte unterteilt werden, um Wasser und Energie zu sparen. Sie dient nicht nur dem Schiffsverkehr auf der Ruhr, sondern auch auf dem Rhein-Herne-Kanal, der oberhalb der Schleuse von der Ruhr abzweigt und die Verbindung zum Dortmund-Ems-Kanal herstellt. Die Ruhrschleuse wird jährlich von etwa 9.000 Schiffen genutzt.

Kontakt & Infos

Ruhrschleuse und Ruhrwehr
Pontwert 30
47059 Duisburg-Ruhrort

TIPP

Zu Fuß oder mit dem Fahrrad lohnt ein Ausflug von der ehemaligen Monopol-Verwaltung flussaufwärts den Ruhrdeich entlang und über das Ruhrwehr auf die Hafenzunge „Pontwert“ zur Schleuse Meiderich, in der Gegenrichtung am Südufer der Ruhr bis zur Mündung in den Rhein beim „Rheinorange“.



Innenhafen Duisburg. Fotos: RIK/Sascha Kreklau

101 Innenhafen Duisburg

Am Schnittpunkt von Rhein, Ruhr und Hellweg, dem bedeutendsten Handelsweg des Reiches, gelegen, entwickelte sich Duisburg im 10. Jahrhundert zur Reichsstadt mit lebhaftem Warenhandel. Mitte des 13. Jahrhunderts verlagerte der Rhein sein Bett vier Kilometer nach Westen, wodurch Duisburg

die direkte Anbindung an die Wasserstraße verlor und die Stadt ihre Bedeutung als wichtiger Handelsplatz einbüßte. Gleichzeitig entwickelte sich das nahe Ruhrort an der Ruhrmündung zum wichtigsten Flusshafen.

Erst Anfang des 19. Jahrhunderts sorgte der Ausbau des ehemaligen Rheinbettes als Kanal wieder für einen Anschluss an den Rhein. Zur Anbindung an die Ruhr wurde 1840 ein 800 Meter langer Kanal am Schwanentor gebaut, der später den Namen „Innenhafen“ erhielt. Der Innenhafen wurde seit den 1880er Jahren zu einem der wichtigsten Duisburger Gewerbegebiete. Hier entstand der zentrale Umschlagplatz des Getreidehandels im Deutschen Reich. Anfang des 20. Jahrhunderts wurden im Innenhafen eine Reihe von Speicher und Mühlenneubauten errichtet, der „Brotkorb des Reviers“ entstand. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging die Bedeu-

tung des Hafens zurück. In den 1970er-Jahren drohte den Speichern der Abriss.

Heute entsteht im Duisburger Innenhafen ein neuer, attraktiver Stadtteil, der sich durch die Kombination von Arbeit, Wohnen, Kultur und Freizeit auszeichnet. Seit Anfang der 1990er Jahre wurden auf dem etwa 90 Hektar großen Areal im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA Emscher Park mehrere Bauvorhaben realisiert: das „Hafenforum“ des Stararchitekten Sir Norman Foster, das Museum Küppersmühle und der Altstadtpark des Landschaftskünstlers Dani Karavan. Spektakulär auch neuerdings die „U-Boot-Inszenierung“ von Andreas Kaufmann und Ulrich Reck.

An die Vergangenheit des Innenhafens als Mühlen und Speicherstandort erinnert das Kultur und Stadthistorische Museum, das

in dem ehemaligen Gebäude der Rosiny-Mühle von 1902 untergebracht ist. Als Teil der umfangreichen stadtgeschichtlichen Ausstellung ist in einem früheren Getreidespeicher ein Mühlenraum mit Transmission und originaler Maschinenausstattung zu sehen. Über die Uferpromenade gelangt man zum nahen Schwanentor, dem Ausgangspunkt von Hafenrundfahrten.

Kontakt & Infos

Stadt Duisburg
Amt für Stadtentwicklung
und Projektmanagement
Standortmarketing Innenhafen Duisburg
Philosophenweg 19
47051 Duisburg
www.innenhafenduisburg.de

Kontakt & Infos

Kultur und Stadthistorisches
Museum Duisburg
Johannes-Corputius-Platz 1
47051 Duisburg
www.stadtmuseumduisburg.de



Ruhrorter Badeanstalt, um 1920 (li.),
Lastensegler
„Goede Verwachting“ (re.),
Quelle: Museum
der Deutschen
Binnenschifffahrt

102 Museum der Deutschen Binnenschifffahrt

100.000 Reichsmark stiftete das Ehepaar Eduard Carp und Alma, geb. Haniel, für den Bau eines Hallenschwimmbades in Ruhrort. Das große, mehrteilige Backsteingebäude wurde direkt neben dem Hüttenwerk in Laar errichtet und liegt heute im Schatten des Kraftwerks „Hermann Wenzel“. Die Pläne für die dekorative Jugendstilarchitektur lieferte 1908 der Ruhrorter Stadtbaurat August Jording, 1910 konnte das Hallenbad damals noch mit getrennten Männer und Frauenschwimmbecken eingeweiht werden. Den Zweiten Weltkrieg überstand die Badeanstalt

unbeschadet. In den 1950er und 1960er-Jahren modernisierte man das Gebäude im Innenbereich mit einem farbigen Dekor und einem Keramikwandbild von Ernst Kreetz an der Stirnseite der kleinen Schwimmhalle.

Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA Emscher Park wurde das 1985 stillgelegte Schwimmbad zum Museum der Deutschen Binnenschifffahrt umgebaut. Federführend war dabei die „architekturfabrik aachen“ (afa). Das äußere Erscheinungsbild des Gebäudes blieb bis auf den Einbau eines großen Schaufensters über zwei Etagen fast unverändert.

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

Kontakt & Infos

Museum der Deutschen
Binnenschifffahrt
Apostelstraße 84
47119 Duisburg
binnenschifffahrtmuseum.de

Museumsschiffe „Oscar
Huber“ und „Minden“
Leinpfad (an der Schifferbörse)
1. Mai bis 30. September

103 Haniel Museum

Es ist heute das älteste Gebäude Ruhrorts und das erste Haus, das außerhalb der Duisburger Stadtmauern errichtet wurde, das ehemalige Pack und Wohnhaus und Gründerhaus des traditionsreichen Unternehmens Haniel. Es wurde 1756 von Johann Wilhelm Noot, dem Großvater von Franz Haniel (1779-1868) errichtet, der vor allem Speditionshandel mit Kolonialwaren betrieb.

Der Enkel Franz Haniel begann als Speditionskaufmann um 1800 eine Kohlenhandlung aufzubauen. Um für Handel und Industrie die notwendige Infrastruktur zu schaffen setzte er sich ab 1820 für einen starken Ausbau der Ruhrorter Häfen ein und schuf durch den Bau der ersten Eisenbrücke über die Ruhr eine engere Verbindung zwischen dem damals selbstständigen Ruhrort und Duisburg. Zur gleichen Zeit führte Haniel den Maschinenbau nach englischem Vorbild ein und begann mit dem Bau von kompletten Dampfmaschinen. 1829 ließ er in Ruhrort eine Dampfschiffswerft bauen, auf der 1838 das erste volleiserne Schiff, die „Graf von Paris“ vom Stapel lief. Ab 1844 wurden die ersten Dampfschlepper für die eigene Reederei gebaut.

Die Anfänge des Haniel-Museums gehen in das Jahr 1968 zurück. Nach der Idee eines damaligen Unternehmensmitarbeiters wurden die historischen Speicher des Gebäudes restauriert und zu einem Museum der Firmen und Duisburger Industriege-

schichte umgestaltet. In der letzten Zeit hat das Haniel Museum eine deutliche Erweiterung erfahren. Vor allem die Wohnräume des Gebäudes konnten seit 1995 in die Ausstellungsplanung einbezogen werden.

Einen Ausstellungsschwerpunkt bildet die Binnenschifffahrt, insbesondere die Geschichte der Haniel Reederei. Dabei steht vor allem das Leben Franz Haniels als Industriepionier des Bergbaus und des Hüttenwesens im Mittelpunkt, aber auch die Geschichte Ruhrorts wird thematisiert. Auf den Spuren eines virtuellen Rundgangs kann man per Mausclick ausgewählte Räume des Museums erkunden. Dabei erfährt man Wissenswertes rund um die Geschichte des Unternehmens – von den Anfängen bis zur Gegenwart.

Historisches
Parkhaus. Quelle:
Haniel Museum

Kontakt & Infos

Haniel Museum
Franz-Haniel-Platz 3
47119 Duisburg-Ruhrort
www.haniel.de

104 Rheinorange

Inmitten des Duisburger Hafengebietes, vor einem sich breit entfaltenden Industriepanorama steht senkrecht aus dem Boden emporwachsend ein monumentaler Farbkörper in der Landschaft: 25 Meter hoch, sieben Meter breit, einen Meter tief, fällt der in monochromen Orange lackierte Stahlkörper sofort in den Blick. „Rheinorange“ nennt der Kölner Bildhauer Lutz Fritsch seine Skulptur, die er 1992 für diesen Ort geschaffen hat, an dem in einer großen Schleife die Ruhr in den Rhein fließt. Der Name „Rheinorange“ ist ein Wortspiel. Bei der leuchtenden Farbe handelt es sich um den Farbton RAL 2004 (Reinorange).

Die signalhafte Farbe hat eine beabsichtigte Fernwirkung, mit der Lutz Fritsch einen kraftvollen Akzent zur bewegten Industriekulisse setzen wollte. Es ging ihm darum, „eine Farb-Form-Situation zu finden, die auf diesen vielfältigen Ort eingeht, die unterschiedlichsten Erlebnismöglichkeiten des Ortes zulässt, auf den Ort aufmerksam macht, ihn zeigt“.

Seine Breitseite kehrt „Rheinorange“ der Ruhr und Ruhrort zu, die Längsausrichtung liegt auf einer Achse Homberger Kirchturm und Fina-Schornstein quer zum Rhein. Die exponierte Stelle auf der mit Wiese bewachsenen Landzunge wandelt sich durch die Skulptur zu einem weithin sichtbaren zentralen Punkt, der die Kräfte und Linien ringsum, die Spannungen aus Landschaft, Industrie, Geschichte und Gegenwart aufnimmt und bündelt. Wie ein Leuchtturm der anderen Art begleitet es die Abfahrenden und begrüßt die Ankommenden – ein Signal für das neue Duisburg und seine Häfen.

„Rheinorange“ wurde auf Initiative der Wirtschaftsjuvenoren Duisburg errichtet. Unterstützung leisteten die Niederrheinische Industrie und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve, der Unternehmerverband Ruhr-Niederrhein und über 60 Unternehmen aus dem Duisburger Wirtschaftsraum. Kooperationspartner bei dem Projekt waren das Wilhelm-Lehmbruck-Museum und die Stadt Duisburg.

Kontakt & Infos

Rheinorange
Am Bört
47059 Duisburg-Neuenkamp



Rheinorange. Foto: RIK/Schacht 11

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

Der Autor

Michael Clarke

(Einleitung und Standorttexte):

Historiker und Publizist, freier wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Regionalverband Ruhr und am Ruhr Museum in Essen. Gästeführer an verschiedenen Standorten der Route der Industriekultur im Ruhrgebiet.