
Olaf Schmidt-Rutsch

Der Rhein-Herne-Kanal

Zur Geschichte der „Pulsader des Ruhrgebiets“

1. Ein Kanal für die Schwerindustrie

Im Jahr 1950 schilderte Günther Elbin in einer Reportage für die Zeitschrift „Bergbauindustrie“ den Verkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal, der nur wenige Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wieder von reger Betriebsamkeit geprägt war:

„Tief lagen die Kähne im Wasser; zumeist befördern sie Kohle aus dem Ruhrgebiet hinaus und bringen Bergbaubedarf hinein, ferner Erze, Getreide und Baumaterial. [...] Wir legten vom Ufer ab. Zechen, Kokereien, Fabriken und immer wieder Zechen glitten an beiden Seiten des Wasserweges vorüber. Dann durchfuhren wir einen Hafen; mittels großer Kräne entlud man Grubenholz. Kohle stürzte aus riesigen Greifern in die geöffneten Laderäume. [...] Zurück an der Schleuse 3, erzählte mir der Schleusenwärter, daß sie, fast in der Mitte des 38 Kilometer langen Rhein-Herne-Kanals gelegen und deshalb zur Errechnung des Durchschnittsverkehrs besonders geeignet, täglich 110 bis 120 Kähne abfertigt. Die meisten besitzen eine Ladefähigkeit von über 900 Tonnen; bei nur 100 Schiffen täglich wären es also zumindest knapp 90000 Tonnen Fracht, die hier während jeweils vierzehn Stunden durchgeschleust werden. Eine imposante Zahl, die genug über die Bedeutung dieser Pulsader des Ruhrgebietes aussagt. [...] Der Rhein-Herne-Kanal ist die wichtigste Straße des Kohlenpotts.“¹

Was hier als wirkmächtiges Bild eines leistungsfähigen und erfolgreichen schwerindustriellen Verkehrssystems gestaltet und unter eine eingängige Überschrift gestellt wird, lässt kaum vermuten, dass die Forderung eines Kanalbaus für Kohle

1 Günther Elbin, Rhein-Herne-Kanal. Pulsader des Ruhrgebietes, in: Bergbauindustrie 3 (1950), S. 223.

und Erz kaum hundert Jahre zuvor keineswegs unwidersprochen blieb. 1858 fasste ein anonymer Kommentator in der Zeitschrift „Der Berggeist“ die Vorbehalte gegenüber künstlichen Wasserstraßen nahezu ebenso eindrücklich zusammen:

„Aber Canäle? Ist dies nicht ein längst überwundener Standpunkt? Wird man durch sie nicht an die Zeiten des Mittelalters erinnert, wo der Verkehr, mit Schneckenlangsamkeit über holperige Landwege und wenige seichte Wasserstraßen sich fortschleppend, noch in der ersten Kindheit lag, wo man weder Eisenbahnen, noch Dampfschiffe, noch elektrische Telegraphen kannte? Bewahre der Himmel.“²

Beide Äußerungen umreißen die Geschichte des Rhein-Herne-Kanals. Erste Pläne entstanden zu einer Zeit, als die Eisenbahn auch an Rhein und Ruhr bereits Realität geworden war – so erschien der Plan, eine Wasserstraße durch das Ruhrgebiet zu bauen, vielen Zeitgenossen zunächst tatsächlich als Anachronismus. Immerhin ist in der Wirtschafts- und Technikgeschichte die Ansicht weit verbreitet, dass Kanäle als Verkehrssystem des frühindustriellen Zeitalters ihre Bedeutung verloren, sobald mit der Eisenbahn ein weniger naturräumlichen Limitierungen und Witterungseinflüssen unterworfenen Verkehrsträger zur Verfügung stand.³ Friedrich Harkorts frühes Diktum von der Eisenbahn als „Triumphwagen des Gewerbefleißes“⁴ war nicht zuletzt an Rhein und Ruhr populär. Trotzdem etablierte sich gerade hier mit dem Rhein-Herne-Kanal parallel zur Eisenbahn ein leistungsfähiges technisches Großsystem zum Transport von Massengütern, das zu seinen Hochzeiten das „größte Verkehrsaufkommen aller Kanäle Europas“⁵ aufwies und in seiner Entwicklung Aufstieg und Niedergang der Schwerindustrie des Ruhrgebiets reflektierte.⁶

2 Der Canal zwischen Rhein und Elbe, in: Der Berggeist 3 (1858), S. 457.

3 Dirk van Laak, Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur, Bonn 2019, S. 39.

4 Friedrich Harkort, Eisenbahnen (Railroads), in: Klaus Tenfelde/Thomas Urban (Hg.), Das Ruhrgebiet. Ein historisches Lesebuch, Bd. 1, Essen 2010, S. 157–158, hier S. 158.

5 Franz J. Schroiff, Das Binnenschiffahrt-Verkehrssystem. Die Bedeutung der Wasserstraßen und der Binnenschiffahrt für die räumliche Entwicklung, Hannover 1984, S. 28.

6 LWL-Industriemuseum (Hg.), 100 Jahre Rhein-Herne-Kanal. Die Wasserstraße mitten durchs Revier, Essen 2014. Olaf Schmidt-Rutsch, Von der Schlagader des Ruhrgebiets zum Kulturkanal: 100 Jahre Rhein-Herne-Kanal, in: Märkisches Jahrbuch für Geschichte 114 (2015), S. 78–102.

2. Vorspiel an der Ruhr

Das Ruhrgebiet gehört zum Einzugsgebiet des Niederrheins.⁷ Die drei das nieder-rheinisch-westfälische Industrieviertel definierenden Flüsse Ruhr, Emscher und Lippe fließen in westlicher Richtung und münden in den Rhein.⁸ Hierbei unterscheiden sie sich wesentlich in ihrer geomorphologischen Gestalt. Während die Ruhr in weiten Bereichen den Charakter eines Gebirgsflusses mit schnell wechselnden Wasserständen hatte, flossen Emscher und Lippe als Niederungsflüsse durch Auenlandschaften und sumpfiges Gelände. Da an den Ufern von Ruhr und Emscher Überschwemmungen und Niedrigwasserphasen regelmäßig vorkamen, entwickelte sich nur auf der Lippe früh eine nennenswerte Schifffahrt.⁹

Als sich Brandenburg-Preußen im 17. Jahrhundert als neue regionale Macht im Westen etablierte, rückte die Ruhr als Absatzweg für die in der Grafschaft Mark gewonnenen Rohstoffe Steinkohle und Salz in den Fokus merkantilistischer landesherrlicher Verkehrsplanung. Der Fluss lief unmittelbar durch das märkische Steinkohlenrevier und mündete bei Ruhrort in den Rhein, verband also die beiden brandenburg-preußischen Besitztümer Mark und Kleve. Die Schiffbarmachung der Ruhr bot gleichzeitig die Perspektive, über den Rhein neue Absatzwege für die hochwertigen Rohstoffe zu erschließen. Dass der Wassertransport trotz aller Beschwerden durch wechselnde Wasserstände und Eisgang dem ungleich mühsameren Landtransport vorzuziehen war, stand hierbei außer Zweifel.¹⁰ Als die Schiffbarmachung unter der Regierung Friedrichs II. schließlich realisiert werden sollte, erwiesen sich die politischen Widerstände der Anrainerstaaten als schwerwiegender als die technischen Herausforderungen.¹¹ Wie wichtig der preußischen Verwaltung ein Absatz der märkischen Kohle zu dieser Zeit war, zeigte sich deutlich, als die Verhandlungen mit den Ruhranliegern nach dem Siebenjährigen Krieg nachhaltig ins Stocken gerieten: 1767 wurde als Notlösung ein Kohlenweg zwischen Stiepel an der Ruhr und Gahlen an der Lippe angelegt. Um diesen Landtransport um gut die Hälfte zu verkürzen, wurde jedoch auch über eine Schiffbarmachung der Emscher zwischen Crange und dem Rhein nachge-

7 Horst Pohlmann, *Fließgewässer in Westfalen*, Münster 2017, S. 8.

8 Martin Eckoldt (Hg.), *Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen*, Hamburg 1998, S. 39–40.

9 Werner Koppe, *Die Lippewasserstraße. Schifffahrt auf Lippe und Lippe-Seitenkanal im Rahmen der nordwestdeutschen Binnenschifffahrtsgeschichte*, Bielefeld 2004.

10 Schroiff, *Verkehrssystem* (wie Anm. 5), S. 14.

11 Hierzu immer noch grundlegend: Walther Kliche, *Die Schifffahrt auf der Ruhr und Lippe im achtzehnten Jahrhundert*, in: *Zeitschrift des Bergischen Geschichtsvereins* 37 (1904), S. 1–178.

dacht. 1773 fand sogar eine erste Probefahrt statt. Als jedoch die Verhandlungen an der Ruhr wieder aufgenommen und schließlich zum erfolgreichen Abschluss gebracht werden konnten, verschwanden diese Pläne zunächst wieder in der Versenkung.¹²

1780 konnte auf der Ruhr eine durchgängige Schifffahrt zwischen Langschede und dem Rhein eröffnet werden.¹³ Innerhalb weniger Jahre entwickelte sich ein lebhafter Verkehr, der sich jedoch im Wesentlichen auf den Transport von Steinkohlen beschränkte. Nachdem der gesamte Ruhrlauf 1815 unter preußische Verwaltung gekommen war, geriet die Organisation der Schifffahrt unter den Einfluss der preußischen Wirtschaftsverwaltung: Die königliche Bergverwaltung reglementierte nicht nur den Betrieb und die Förderquoten der einzelnen Zechen, sondern bestimmte auch die Absatzwege für die Kohlen. Der Transport ruhrabwärts wurde von der Ruhrschifffahrtsdirektion organisiert, die Ladungen kontrollierte, Gebühren erhob und für die Unterhaltung des Flusslaufs zuständig war. Unter diesen Rahmenbedingungen entwickelte sich der Verkehr trotz erheblicher natürlicher und systemischer Unzulänglichkeiten zwar positiv, doch blieb die Ruhr als Revier für auswärtige Schiffer:innen, etwa vom Rhein, uninteressant. Tatsächlich entwickelte sich die Ruhrschifffahrt zu einem weitestgehend isolierten System. Die Ruhraaken wurden am Fluss auf einfachen Schiffbauplätzen gebaut und waren für die Schifffahrt über die Ruhrmündung hinaus kaum geeignet, ihre Besatzungen stammten aus der Region und arbeiteten in der Regel für regionale Unternehmer:innen, die in ihren Firmen Bergwerksbesitz, Reederei und Kohlenhandel vereinten. Aus der Fähigkeit, die Standortvorteile der Hafentorte Ruhrort und Mülheim zu nutzen und eine Verbindung zwischen Ruhr- und Rheinschifffahrt herzustellen, zogen Pioniere wie Franz Haniel oder Mathias Stinnes ihren Nutzen und legten so die Grundlage für ihren wirtschaftlichen Erfolg; jedoch blieben sie eine Ausnahme.

Mit der rasanten Entwicklung des Bergbaus entwickelte sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine zunehmende Unzufriedenheit mit der Leistungsfähigkeit der Ruhrschifffahrt. Als einer der ersten erkannte bereits 1826 Friedrich Harkort die Vorzüge der Eisenbahn als neues überregionales Verkehrssystem. Seine Forderung nach dem Bau von Schienenwegen verband er nicht nur mit der Hoffnung, den Verkehr von der niederländischen Rheinmündung

12 Max Horst, Die Pläne zur Schiffbarmachung der Emscher aus der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts, Wanne-Eickel 1927.

13 Olaf Schmidt-Rutsch, Die historische Entwicklung der Ruhrschifffahrt, in: Christoph Ohlig (Hg.), Die Entwicklung der Wasserwirtschaft im Ruhrgebiet, Siegburg 2012, S. 47–62.

umzuleiten, sondern er verband sie auch mit einer offenen Kampfansage an die Ruhrschiffahrtsverwaltung: „Eine Maschine von 8 Pferde Kraft würde innerhalb 3 Stunden 1000 Scheffel Kohle von Steele nach dem Rheine schaffen, das heißt die Ruhrschiffahrts-Cassa völlig aufs Trockene setzen.“¹⁴ Als jedoch die erste Eisenbahn zwischen Rhein und Weser zwanzig Jahre später gebaut wurde, berührte sie das Kohlenrevier an der Ruhr nicht. Stattdessen erlebte die Ruhrschiffahrt eine letzte Blütezeit: 1860 erreichte der Fluss mit einem Frachtaufkommen von 940.175 Tonnen seine höchste Transportleistung.¹⁵ Erst mit der Inbetriebnahme der Ruhrtalbahn erhielten die bislang auf den Schifftransport angewiesenen Zechen 1872 den ersehnten Bahnanschluss. Dies führte unmittelbar zum Zusammenbruch der Ruhrschiffahrt, verschaffte den Bergwerken des Ruhrtals aber nur einen kleinen Aufschub. Letztlich schien der Niedergang der Ruhrschiffahrt ein weiteres Beispiel für den Siegeszug der Eisenbahn zu sein:

„Erwägt man einerseits die Verhältnisse des Kohlenverkehrs im Rheinisch-Westfälischen Kohlengebiet und die ungeheure Zunahme des Absatzes auf den Eisenbahnen, andererseits die Unsicherheit des Wasserweges auf einem Gebirgsflusse wie die Ruhr, endlich auch die außerordentliche Abnahme der Schiffahrt auf derselben, so unterliegt es keinem Zweifel, dass [...] es nicht geboten ist, für die Folge größere Summen, als die Unterhaltung dieser Wasserstraße in dem bisherigen Zustande erfordert, darauf zu verwenden.“¹⁶

3. Kanaldiskussionen zwischen Ruhr und Emscher im 19. Jahrhundert

Die 1847 eröffnete Köln-Mindener Eisenbahn verband erstmals Rhein und Weser und führte von Duisburg nach Dortmund durch das Emschertal. Bahnhöfe entstanden in bislang landwirtschaftlich geprägten kleinen Orten wie Oberhausen, Gelsenkirchen oder Herne. Die Trassenführung orientierte sich an den günstigsten geografischen Rahmenbedingungen.¹⁷ So wurden Mülheim, Essen oder Bochum ebenso wenig von der Stammstrecke berührt wie das aktive Kohlenrevier des Ruhrtals. Folgerichtig riet Levin Schücking den Reisenden noch

14 Harkort, Eisenbahnen (wie Anm. 4), S. 158.

15 Julius Wilhelm Sopp, Die Ruhr als Schiffahrtsweg, Diss. Heidelberg 1920, S. 72.

16 Über die Ruhr, deren Schiffahrtsverhältnisse und Regulierung, in: Preußisches Abgeordnetenhauses, 14. Leg, 1. Sess. 1879–80, Drucksachen Bd. 1, Nr. 22, S. 12.

17 Wilfried Reininghaus, Eisenbahnen zwischen Ruhr und Weser 1825–1995, in: Karl-Peter Ellerbrock/Marina Schuster (Hg.), 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn, Essen 1997, S. 12–73, S. 26–28.

1856 dringend, auf ihrem Weg nach Köln in Dortmund auf die 1848 eröffnete Bergisch-Märkische Eisenbahn umzusteigen, denn diese böte

„den Vorteil der unendlich interessanteren Fahrt [...] durch die in ihrer Art einzigen Industriestädte des Wuppertals. [...] In der Tat, dieser Anblick, diese Schöpfungen deutscher Betriebsamkeit, deutscher Tüchtigkeit in Gewerbe und Leistung sind so großartig, so verheißungsvoll für eine große und stolze Zukunft des Vaterlandes, daß sie den kurzen Umweg aufs reichlichste lohnen.“¹⁸

Tatsächlich hatte der den nach Norden einfallenden Steinkohlenflözen folgende Bergbau die Stammstrecke der Köln-Mindener Eisenbahn zu diesem Zeitpunkt längst erreicht und eine Entwicklung angestoßen, die die Region innerhalb weniger Jahre nachhaltig verändern sollte. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts erlebte das Ruhrgebiet einen rasanten industriellen Aufschwung, der zur Gründung zahlreicher Hüttenwerke und Zechen führte.¹⁹ Allein zwischen 1850 und 1855 verdoppelte sich die Kohlenförderung im Oberbergamtsbezirk Dortmund auf über 3 Millionen Tonnen. Die stetig steigenden Produktionszahlen waren das Ergebnis enormer, teils hoch spekulativer Investitionen, die sich jedoch nur auszahlten, wenn es gelänge, der Steinkohle neue Absatzmärkte zu eröffnen. Allerdings zeigte sich bald, dass der „Triumphwagen des Gewerbefleißes“ keineswegs rund lief und kaum in der Lage war, den gestiegenen Anforderungen eines reibungslosen Massenguttransports zu genügen. Hauptsächlich auf die schnelle Beförderung von Personen ausgerichtet, kam das neue Transportsystem bald an seine Grenzen. Die Tarifgestaltung für Massengüter verteuerte den Transport auf Schienen nachhaltig und behinderte letztlich die Erweiterung der Absatzmärkte für Kohle aus dem Ruhrgebiet.

In dieser Situation schlug der Dortmunder Kreisbaumeister Carl von Hartmann²⁰ im April 1856 vor, einen Kanal zwischen Rhein, Weser und Elbe zu bauen. Er erkannte, dass die Eisenbahnen kaum in der Lage waren, den Transport von Massengütern zu bewältigen:

18 Levin Schücking, Eine Eisenbahnfahrt von Minden nach Köln, Minden 1987, S. 145–146.

19 Franz-Josef Brüggemeier, Grubengold. Das Zeitalter der Kohle von 1750 bis heute, Bonn 2018, S. 93–94.

20 Eckhard Schinkel/Olaf Schmidt-Rutsch, Carl von Hartmann (1796–1871) – Beiträge zu einer künftigen Biografie, in: Märkisches Jahrbuch für Geschichte 107 (2007), S. 185–197.

„Dieser [...] Uebelstand dürfte vor allem Anderen auf unser Haupterzeugnis, ‚die Steinkohlen‘ am drückendsten wirken, da deren Production den grösseren Umfang nimmt und bald mit der Consumption nicht mehr im Einklange stehen wird. Dafür besonders muss also schon ein neuer Markt aufgesucht werden! – Diesen Markt bieten die östlichen Provinzen des preussischen Staats, sofern es gelingt, der englischen Kohle Concurrrenz zu bieten. Dieses Gelingen aber ist durch billigere Frachten und stärkere Transportmittel bedingt, als die Eisenbahnen je werden bieten können. Unter solchen Voraussetzungen ist es einleuchtend, dass man auf die Idee kommen muss, wo möglich, einen Wasserweg, einen Canal, Behufs des grösseren Verkehrs mit Gütern nach Osten und Westen herzustellen.“²¹

Hartmanns Vorschlag führte zur Gründung eines in Dortmund ansässigen Kanalkomitees.²² Allerdings stand das Vorhaben unter keinem glücklichen Stern, da Hartmann bei seinen Vorgesetzten bereits mit zahlreichen spekulativen Projekten in Erscheinung getreten war. Der Regierungspräsident in Arnsberg kommentierte,

„daß ein Beamter, wie der Kreisbaumeister von Hartmann, welcher seinen dienstlichen Obliegenheiten keineswegs in befriedigender Weise nachkommt, und der sich bisher lediglich durch die Seltsamkeit von allerhand unglücklichen Projectirungsversuchen ausgezeichnet hat, die Zeit, welche er der besseren Wahrnehmung seines Amtes widmen sollte, zu so weit aussehenden Plänen verwendet.“²³

Tatsächlich war die Idee eines Kanalbaus durch das Ruhrgebiet jedoch längst auf fruchtbaren Boden gefallen. So zeigte die Gründungsaktie der im selben Jahr gegründeten „Arenberg’schen Actiengesellschaft für Bergbau- und Hüttenbetrieb“ eine Zeche und ein Hochofenwerk am Ufer eines schiffbaren Flusses. Da ihre bei Bottrop begonnene Zeche Prosper unmittelbar an der Emscher lag, konnte kaum ein Zweifel darüber bestehen, auf welchen Fluss diese visionäre Interessenbekun-

21 Denkschrift eine Canal-Anlage zwischen Rhein und Elbe etc. betreffend, Dortmund 1856, S. 4.

22 Zur regionalen Kanalgeschichte siehe: Walter Strähler, Zwischen Rhein, Ruhr und Nordsee. Die Geschichte der Westdeutschen Kanäle, Gelsenkirchen 1999. Klaus Tiborsi, Kanalbauprojekte in Westfalen im 19. Jahrhundert, Münster 1998.

23 Landesarchiv NRW, Abt. Westfalen, Bestand Oberpräsidium Westfalen Nr. 2540,1, Bl. 7, Bericht des Regierungspräsidenten des Regierungsbezirks Arnsberg an den Handelsminister vom 12.6.1856.

zung zielte.²⁴ Zwei Jahre später wurde ein Mitglied des Verwaltungsrats der Arenberg AG, Friedrich Hammacher,²⁵ zum ersten Vorsitzenden des „Vereins für bergbauliche Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund“ gewählt. Er wurde neben dem irischen Wasserbauingenieur William Thomas Mulvany,²⁶ Repräsentant der Zechen Hibernia in Gelsenkirchen und Shamrock in Herne, über Jahrzehnte einer der wichtigsten Fürsprecher für den Bau eines Kanals, der den Forderungen der Schwerindustrie nach einem preisgünstigen Korrektiv zur Eisenbahn Rechnung tragen sollte. Dass die Bergwerke beider Protagonisten einen Anschluss an die Köln-Mindener Bahn besaßen und im Einzugsbereich der Emscher lagen, dürfte das Engagement beeinflusst haben. Ergebnis war die Gründung eines Essener Kanalkomitees, das 1860 den Bau eines Kanals durch das Emschertal forderte. Faktisch gab es nun zwei konkurrierende Interessensgruppen, die durchaus entgegengesetzte Ziele verfolgten. Während das Essener Komitee im Bergbauverein einen starken organisatorischen Rückhalt fand, suchten die Dortmunder Interessenten Unterstützung in der Fläche, und hier besonders bei den westfälischen Städten, die aus einem Kanalanschluss ihren Nutzen ziehen sollten. Tatsächlich blieben die Pläne des Dortmunder Komitees in vielerlei Hinsicht traditionellen Verkehrsströmen verhaftet. Sie bezogen die Sieg und die Ruhr in das Wasserstraßenprojekt mit ein und sollten Werl, Soest und Bielefeld einen Anschluss ermöglichen: eine Trassenführung, die als „Kanalisation des Hellwegs“ treffend bezeichnet werden konnte. Stattdessen gab das Essener Komitee einer Kanalisation der Emscher den Vorzug. Dieses Kanalprojekt sollte vornehmlich den neuen Großzechen und Hüttenwerken als verlängerter Rheinhafen dienen. Schon früh gelang den Essener Interessenten, den Wasserbauinspektor Karl Michaelis mit Vorarbeiten für den Emscherkanal zu beauftragen. Als sie 1860 mit ihrem Projekt an die Öffentlichkeit traten, konnten sie im Gegensatz zur Dortmunder Konkurrenz bereits auf eine fundierte wasserbauliche Kompetenz verweisen. Nun entwickelte sich eine lebhafte Diskussion um die richtige Trassenführung, die an Schärfe zunahm, als Michaelis vom Handelsministerium offiziell auch mit der Planung des Gesamtkanals zwischen Rhein und Weser betraut wurde. Tatsächlich entwarf er eine Trassenführung, die in wesentlichen Punkten die Struktur des westdeutschen Kanalnetzes zwischen Rhein und Weser festlegte. Von Duisburg ausgehend sollte der

24 Christian Böse/Michael Farrenkopf/Andrea Weindl, *Kohle – Koks – Öl. Die Geschichte des Bergwerks Prosper-Haniel*, Münster 2018, S. 6.

25 Alex Bein, *Friedrich Hammacher. Lebensbild eines Parlamentariers und Wirtschaftsführers 1824–1904*, Berlin 1932.

26 Olaf Schmidt-Rutsch, *William Thomas Mulvany. Ein irischer Pragmatiker und Visionär im Ruhrgebiet, 1806–1885*, Köln 2003.

Kanal durch das Emschertal und Münster bis zur Weser bei Minden führen.²⁷ Dieser „Nordlinie“ wurde der Lokalverkehr über eine „Südlinie“ über Mülheim, Soest und Bielefeld entgegengesetzt, die zahlreiche westfälische Städte miteinander verband und so auch Rückschlüsse auf die Interessentengruppe erlaubte. Für die Ruhrkanalisierung wurde angeführt, dass über den Fluss gut 150 Zechen an den Wasserstraßentransport angeschlossen würden, während die Emscherlinie nur 25 Bergwerke anbinden würde. Dass diese modernen Schachtanlagen mehr Kohle förderten als die Ruhrzechen, wurde nicht mit der geringeren Leistungsfähigkeit der Ruhrzechen, sondern mit der mangelnden Verkehrsanbindung letzteren begründet.²⁸ Die Vertreter des „kanalisierten Hellwegs“ brachten ihre Auffassung vom Nutzen der Wasserstraße auf den Punkt, als sie feststellten: „Man baut nicht Canäle ihrer selbst, sondern der Gegend wegen; man sucht Verkehrsstraßen für das Land, nicht ein Land für Verkehrsstraßen,“ und folgerten: „Die Provinz Westphalen ist von einer großen volkswirtschaftlichen Gefahr bedroht.“²⁹

Die preußischen Kriege gegen Dänemark, Österreich und Frankreich brachten die Kanaldiskussionen zum Erliegen. Besonders der Krieg 1870/71 zeigte die Schwächen der Eisenbahn. Während einerseits ihre Bedeutung als wichtiges strategisches Instrument moderner Kriegsführung offen zu Tage trat, wurden andererseits an vielen Stellen Engpässe beim Transport weniger kriegswichtiger Güter spürbar. Diese „Transportnot“ führte schließlich zur Gründung des „Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen“. Erster Präsident des „Langnamvereins“ wurde Mulvany, der bereits seit Beginn der Kanaldiskussion für den Bau des Emscherkanals eingetreten war und diesen nun wieder auf die Tagesordnung setzte. Er verwies auf dessen volkswirtschaftlichen Wert, indem er ausführte:

„In Anbetracht des grossen Mineralreichthums des Kohlendistricts und seiner besonderen Lage und Form beiden Seiten der Emscher entlang bin ich für meinen Theil fest überzeugt, dass es ausser allen Eisenbahn-Erweiterungen

27 Karl Michaelis, Rhein-Weser-Kanal: Darlegung und Motivirung des Projects nebst Minimalfrachtberechnung und Auszug aus den Kostenanschlägen, Berlin 1864, <<https://sammlungen.ulb.uni-muenster.de/hd/content/titleinfo/3926628>> (24.6.2021).

28 Bericht über die volkswirtschaftliche Bedeutung der concurrirenden Tracen des Rhein-Weser-Canals, insbesondere über die präsumtiven Transportkosten, den Canaltarif und die Rentabilität, Dortmund 1864, S. 19, <<https://sammlungen.ulb.uni-muenster.de/hd/content/titleinfo/4074222>> (24.6.2021).

29 Denkschrift des Dortmunder Comite's für den Westphälischen (Rhein-Weser-)Canal. Dortmund 1863, S. 6, Zitat S. 3, <<https://sammlungen.ulb.uni-muenster.de/hd/content/titleinfo/2160721>> (24.6.2021).

und Verbesserungen für den zukünftigen Verkehr dieses compacten Districts wesentlich ist [...], den Emscher Canal in grossem Maasstabe und zwar so, dass er alle Schiffe, welche den Rhein befahren, zu tragen vermag, vom Rhein bis Dortmund als eine wirkliche Verlängerung der Rheinschiffahrt ohne Zeitverlust zu bauen. Wenn dieses geschähe, würden Ufer und Häfen dieses Canals bald mit Eisenwerken und anderen industriellen Etablissements bedeckt und die Eisenbahn-Systeme des kurzen Verkehrs nach dem Rhein enthoben werden – es würden ferner alle Kohlen, die für den Rhein bestimmt sind, den District quer nach dem Canal durchkreuzen, anstatt die Eisenbahnen durch den Transport den District entlang zu belasten – es würde endlich für die Kohle ein enormer und wohlthuender Rückverkehr in Eisen- und anderen Erzen und zwar nicht nur von den neuen Provinzen Elsass und Lothringen, sondern auch von den überseeischen Plätzen in Norwegen, Schweden, Spanien und Afrika beschafft, und somit in grossartiger Weise dazu beigetragen werden, unsern District in den Stand setzen, mit andern in Fabrikaten zu concurriren.“³⁰

Als Mulvany das Projekt wieder auf die Tagesordnung setzte, konnte er unmittelbar auf die organisatorischen Strukturen von Bergbau- und „Langnamverein“ in ihren wirkmächtigen personellen Verflechtungen zurückgreifen. Dieser Rückhalt fehlte den Interessenten der „Südlinie“, die nicht weiter diskutiert wurde. Das neu formierte Emscher-Canal-Comité beauftragte mit Karl Michaelis einen alten Bekannten, dessen Entwürfe³¹ unmittelbar Eingang in die preußische Wasserstraßen-Denkschrift des Jahres 1877 fanden, die in den kommenden Jahrzehnten die Grundlage für die Planungen und die politische Durchsetzung des Kanalsystems zwischen Rhein und Oder werden sollte.³² Mit diesem Anfangserfolg neigte sich die Zeit der privaten Kanalkomitees jedoch ihrem Ende zu, denn die preußische Regierung war zu der Einsicht gekommen, dass das Verkehrswesen staatliche Grundinteressen berührte. Das betraf nicht nur die nun einsetzende Verstaatlichung der privaten Eisenbahngesellschaften, sondern auch die Projektierung von neuen Wasserstraßen. Die Folgen zeigten sich, als der Leiter des Oberbergamtes

30 William Thomas Mulvany, *Practische Vorschläge zur Beseitigung der Transportnoth*, Düsseldorf 1872, S. 6.

31 Karl Michaelis, *Emscher-Canal: I. von Ruhrort am Rhein nach Dortmund und Lippstadt, II. von Ruhrort am Rhein nach Dortmund und Curl*; *Darlegung und Motivierung der Projecte und Auszug aus den Kostenanschlägen*, Münster 1875, <<https://sammlungen.ulb.uni-muenster.de/hd/content/titleinfo/3006777>> (24.6.2021).

32 Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten (Hg.), *Denkschrift, betreffend die im Preußischen Staate vorhandenen Wasserstrassen, deren Verbesserung und Vermehrung nebst einer Karte dieser Wasserstraßen*, Berlin 1877.

in Dortmund, August Prinz von Schönau-Carolath, dem Bau einer Emsverbindung gegenüber dem Rhein-Weser-Elbe-Kanal und dem Emscherkanal den Vorzug gab. Sein Vorschlag traf bei den Behörden auf große Zustimmung. Hierbei mögen die strukturpolitischen Maßnahmen zur Förderung des Emslandes und zum Ausbau Emdens zum preußischen Nordseehafen eine ebenso große Rolle gespielt haben wie das nationale Schlagwort einer „deutschen Rheinmündung“ an der Ems. Die Ausrichtung preußischer Kanalpolitik gab also der Verbindung des Ruhrgebiets mit der Nordsee den Vorzug vor dem lange diskutierten Rhein-Weser-Elbe-Projekt. Auf den ersten Blick erstaunt, dass sogar die Anbindung des Reviers zum Rhein in den ersten Kanalvorlagen nicht berücksichtigt wurde. Der Grund hierfür ist darin zu suchen, dass die Industrie mittlerweile das Emschertal tiefgreifend verändert hatte. Bergsenkungen und dichte Besiedlung erschwerten die Kanalplanungen ebenso wie die zunehmend schwierigen Vorflutverhältnisse der Emscher, die mit zunehmender Verschmutzung einhergingen. Michaelis schilderte die Situation des Flusses 1884 eindrucklich, als er schrieb:

„Stellenweise, namentlich in den Abflüssen aus den größeren Städten, erscheint die Spüljauche als ein dicker schwarzer Brei, welcher sich langsam in den verschlammenden Betten weiter schiebt. Gräben, Bäche und Flüsse, welche noch irgendwie das Prädikat ‚rein‘ verdienen, kommen mit Ausnahme der ersten Quellanfänge [...] nicht mehr vor, und ist die Verunreinigung der öffentlichen Gewässer eine so allseitige, [...] dass eine [...] wesentliche Besserung der Zustände kaum erhofft werden kann.“³³

Die Kanalvorlage des Jahres 1886 war daher in vielerlei Hinsicht ein politischer Kompromiss. Sie führte zum Bau des Dortmund-Ems-Kanals, der Dortmund mit Emden verband. Als Kaiser Wilhelm II. am 11. August 1899 den Kanal feierlich eröffnete, fehlte indes der Mann, auf dessen Planungen das System im Wesentlichen beruhte, denn Karl Michaelis war kurz zuvor gestorben.

„Es ist eine eigenthümliche Fügung des Schicksals, dass gerade in diesen Tagen, in denen über die Zukunft des Rhein-Weser-Elbe-Canals die endgültige Entscheidung nahe bevorsteht, ein Mann dahingegangen ist, der schon vor länger als vierzig Jahren sich mit den Vorarbeiten für diesen Canal eingehend beschäftigt [...] hat.“³⁴

33 Karl Michaelis, *Regulierung der Vorfluthverhältnisse im Emscherthale von Herne und Oberhausen*, Münster 1884, S. 5.

34 A.W., Karl Michaelis, in: *Centralblatt der Bauverwaltung* 19 (1899), S. 372.

4. Planung und Bau des Rhein-Herne-Kanals

Wasserbautechnisch begann der Dortmund-Ems-Kanal in Herne. Hier endete die Scheitelhaltung des neuen Kanals, der über eine in Münster beginnende Schleusentreppe zur Nordsee abstieg und sein Speisewasser aus der Lippe bezog. Dortmund wurde über das imposante Schiffshebewerk Henrichenburg und einen Zweigkanal angeschlossen. Der „Stichkanal“ zwischen Henrichenburg und Herne wurde so weit nach Westen geführt, wie es das Gelände ohne weitere Schleusenbauten gestattete, und war gleichsam als Ausdruck des Willens zu interpretieren, die Verbindung des isolierten Dortmund-Ems-Kanals mit dem Rhein in die Tat umzusetzen. Dabei war die genaue Trassenführung keineswegs geklärt. Dieser Aufgabe widmete sich die 1889 gegründete Königliche Kanal-Kommission in Münster, die den Regierungsbaumeister Adolf Prüsmann für die weiteren Planungen abstellte.³⁵ Im Jahre 1893 stellte dieser gemeinsam mit dem in der Kommission als „Hülfсарbeiter“ tätigen Bauinspektor Diedrich Duis fünf mögliche Alternativen zur Diskussion, die neben der Emscher auch die Nutzung der Lippe und die Verbindung des Dortmund-Ems-Kanals mit der Ruhr in Betracht zogen.³⁶ Um zu einer Entscheidung zu gelangen, fand am 29. September 1893 in Dortmund eine Interessenten-Versammlung statt, der, wie in den 1860er Jahren, engagierte Diskussionen vorangingen. Schließlich setzte sich die Linie durch das Emschertal bis Ruhrort durch, die 1894 zur parlamentarischen Beratung gebracht wurde. Letztlich scheiterte sie jedoch am Widerstand ostelbischer Interessenten, die eine Bevorzugung der rheinisch-westfälischen Industrie befürchteten.

Ein Jahr nach dem Scheitern dieser Kanalvorlage wurde Leo Sympher³⁷ zur Kanalkommission in Münster versetzt. Er gehörte wie Prüsmann einer neuen Generation von Wasserbautechnikern an, die die Potenziale eines modernen leistungsfähigen Wasserstraßensystems erkannten und umsetzten. Während sich Prüsmann weiterhin der technischen Seite des Kanalbaus zum Rhein widmete, bereitete Leo Sympher, gestützt auf die eingehende Untersuchung von möglichen Betriebsformen und umfassende Wirtschaftlichkeitsberechnungen, eine umfassende Gesetzesvorlage für den Rhein-Elbe-Kanal vor, die 1899 vorgelegt

35 Leo Sympher, Adolf Prüsmann (Nachruf), in: Zentralblatt der Bauverwaltung 28 (1908), S. 329–330.

36 Diedrich Duis/Adolf Prüsmann, Der westliche Theil des Rhein-Weser-Elbe-Kanals (Dortmund-Rhein-Kanal): Mittheilungen über die im Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet untersuchten fünf Vergleichslinien, Berlin 1893, <<https://sammlungen.ulb.uni-muenster.de/hd/content/titleinfo/4469722>> (24.6.2021).

37 Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte (Hg.), Leo Sympher – Leben und Wirken, Hannover o. J.

wurde. Trotz der kurz zuvor erfolgten medienwirksamen Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals durch Kaiser Wilhelm II., die mit einer deutlichen Interessenbekundung für den Bau des Mittellandkanals verbunden war, stand auch diese Kanalvorlage unter keinem guten Stern. Als das preußische Abgeordnetenhaus die Vorlage nur wenige Tage später ablehnte, stellte der Kaiser die Beamten, die gegen das Projekt gestimmt hatten, zur Disposition und trieb so den innenpolitischen Konflikt um die Wasserstraßenfrage in Preußen auf die Spitze.³⁸ Von dieser Maßregelung waren zwei Regierungspräsidenten und achtzehn Landräte betroffen. Als zwei Jahre später auch ein neuer Anlauf, die Vorlage durchzubringen, zu scheitern drohte, wurde das Parlament aufgelöst.

Es dauerte drei Jahre, bis erneut eine Kanalvorlage eingebracht werden konnte. Sie umfasste nicht mehr den gesamten Mittellandkanal, der tatsächlich erst 1938 fertiggestellt wurde, sondern beschränkte sich auf den Bau des Rhein-Herne-Kanals, des für die Zufuhr von Speisewasser notwendigen Datteln-Hamm-Kanals, eines Kanals vom Dortmund-Ems-Kanal nach Hannover und den Ausbau des Großschiffahrtswegs Berlin-Stettin. Mit der Verabschiedung der Gesetzesvorlage am 1. Mai 1905 konnte der Bau des Rhein-Herne-Kanals durch das Emschertal beginnen. Seit den ersten Plänen von Karl Michaelis waren mehr als 40 Jahre vergangen, in denen sich die Region zu einem industriellen Ballungsraum und Europas größtem Kohlenrevier gewandelt hatte. Leo Sympher erkannte die hiermit verbundenen Schwierigkeiten, als er feststellte:

„Der Bau des Rhein-Herne-Kanals wird ein sehr schwieriger werden; da er durch dicht bebautes, von vielen Eisenbahnen und Straßen durchzogenes Gelände führt, das außerdem in seiner ganzen Erstreckung wegen des darunter befindlichen Kohlenbergbaues in ständigem, unregelmäßigem Sinken begriffen ist. Dadurch erklären sich auch die außerordentlich hohen Baukosten des rd. 40 km langen Rhein-Herne-Kanals.“³⁹

38 Siehe hierzu ausführlich: Hannelore Horn, Der Kampf um den Bau des Mittellandkanals. Eine politologische Untersuchung über die Rolle eines wirtschaftlichen Interessenverbandes im Preußen Wilhelms II., Köln 1964. Jürgen Kloosterhuis, Kommunalwirtschaft des Provinzialverbandes Westfalen. Kanalbauten von 1893–1906 als Mittel westfälischer Integrationspolitik, in: Karl Tepe (Hg.), Selbstverwaltungsprinzip und Herrschaftsordnung. Bilanz und Perspektiven landschaftlicher Selbstverwaltung in Westfalen, Münster 1987, S. 189–208.

39 Leo Sympher, Die neuen wasserwirtschaftlichen Gesetze in Preußen, Berlin 1905, S. 33.

Dass der Bergbau die Planungen des Kanals vor besondere Herausforderungen stellen würde, hatte schon Mulvany 1884 erkannt, als er feststellte:

„Die Kunst des Gruben- und Canaltechniklers muss vereinigt sein bei der Ausführung des projectirten Canals durch das Emscherthal, oder überhaupt bei solcher Formation, wo grosse, unterirdische Abbaue von Kohlen oder anderen Mineralien nach dem Bau des Canales zu erwarten sind.“⁴⁰

Der königliche Oberbaurat Alexander Hermann schien hierfür die geeignete Persönlichkeit zu sein, hatte er doch zu Beginn seiner Laufbahn einige Jahre im preußischen Ministerium für Berg-, Hütten- und Salinenwesen zugebracht, bevor er zum Wasserbau wechselte.⁴¹ Bevor ihm die Leitung der 1906 gegründeten Kanalbaudirektion in Essen und somit die Verantwortung für den Rhein-Herne-Kanal übertragen wurde, hatte er bereits den Bau des Dortmund-Ems-Kanals geleitet. In seinem neuen Wirkungsbereich waren ihm Bauämter in Duisburg-Meiderich, Altenessen und Herne unterstellt. Begleitet wurden die Arbeiten durch Wasserstraßenbeiräte, die aus gewählten Vertretern der Kanalinteressenten gebildet wurden. Die Kanalbaudirektion war verpflichtet, diese in allen den Kanalbau und -betrieb betreffenden Fragen zu Rate zu ziehen. Hierzu zählten die Fragen zur Regelung der Tarife und Schifffahrtsabgaben, der Ausarbeitung der Schifffahrts-Polizeiverordnungen, der Anlage von Häfen und der Lage der am Kanal beschäftigten Arbeiter.

Bei der Planung des Rhein-Herne-Kanals mussten zahlreiche Faktoren berücksichtigt werden. Der Kanal führte durch ein dichtbesiedeltes Gebiet, das von einem Geflecht von Straßen und Eisenbahnen durchzogen war. Dieses fragile System sollte durch die Bauarbeiten möglichst wenig gestört werden. Um die Verkehrsverbindungen nicht zu unterbrechen, entstanden die Kanalbrücken noch vor Beginn der eigentlichen Erdarbeiten, die erst 1908 in der Nähe von Altenessen begannen.

Obwohl die Emscher auf weiten Strecken parallel zum Kanal floss, gestaltete sich die Versorgung mit Speisewasser schwierig, denn das Wasser der Emscher bestand mittlerweile zu über 50 Prozent aus Abwassern der umliegenden Gemeinden und Industriebetriebe. Deshalb entstanden zwei voneinander getrennte Wasserbausysteme. Während der Kanal sauberes Wasser führte, das höchstens als Kühlwasser genutzt und der Wasserstraße erwärmt wieder zugeführt wurde,

40 XXVI. ordentliche General-Versammlung des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund am 20. December 1884, Essen 1884, S. 33–34.

41 Alexander Hermann Volk, in: Zentralblatt der Bauverwaltung 38 (1918), S. 323.

wurde die Emscher als Abwassersystem ausgebaut. Sämtliche zur Emscher entwässernden Bäche der südlich des Kanals liegenden Orte wurden aufwändig unter dem Kanal hindurch geleitet. Kanal und Emscher bildeten so die heute so bezeichnete „Emscherinsel“. Erst bei Henrichenburg wechselte die Emscher durch einen Düker auf die südliche Kanalseite.

Die größte Herausforderung stellte jedoch die Kohle dar, für deren Abtransport der Kanal vornehmlich gebaut wurde. Von Beginn an berücksichtigten die Bauplanungen zu erwartende Bergsenkungen von bis zu 4 Metern. Die Sicherheitsvorkehrungen begannen jedoch schon beim Kohlenabbau unter Tage. Eine Bergpolizeiverordnung bestimmte, dass bis zu einer Entfernung von je 300 Metern von der Kanalmitte die Kohle nur mit sofortigem Bergeversatz abgebaut werden durfte.⁴² Um die Wassertiefe für die Binnenschiffe gewährleisten zu können, wurde der Kanal auf 3,5 Meter ausgebaggert – ein Meter mehr als der Dortmund-Ems-Kanal. Um die Durchfahrthöhe für die Schiffe zu gewährleisten, wurden die Brücken so konstruiert, dass sie bei eintretenden Senkungen angehoben werden konnten – was in manchen Fällen noch vor der Eröffnung notwendig wurde.⁴³

Im Bergbaurevier stellte der Bau der Schleusen eine besondere technische Herausforderung dar.⁴⁴ In der Planungsphase wurde entschieden, Schleppzugschleusen von 165 Metern Länge und 10 Metern Breite zu bauen. Um die Auswirkungen der trotz aller Vorsichtsmaßnahmen zu erwartenden Bergsenkungen auf diese massiven Bauwerke in Grenzen zu halten, wurden die fußstapfenförmig versetzten Doppelschleusen gebaut. Diese für den Rhein-Herne-Kanal typische Anordnung sollte vermeiden, dass im Schadensfall beide Schleusenkammern gleichzeitig aus dem Betrieb genommen werden mussten. Darüber hinaus wurden die Schleusenhäupter mit den Toren konstruktiv von der eigentlichen Kammer getrennt und diese in fünf Segmente unterteilt, um Schäden durch senkungsbedingte Zerrungen, Pressungen und Schiefstellungen nach Möglichkeit räumlich zu begrenzen. Auch bei der Konstruktion der Tore und der Wasserführung innerhalb der Schleusen wurden besondere Vorkehrungen getroffen. Diese bewährten sich im Betrieb, auch wenn immer wieder aufwändige Unterhaltungs-

42 Bergpolizeiverordnung zum Schutze des Rhein-Herne-Kanals gegen Einwirkungen des Bergbaus, Dortmund 1908, S. 1.

43 Alexander Hermann, Zum Bau des Rhein-Herne-Kanals, in: Zentralblatt der Bauverwaltung 32 (1912), S. 217–220, S. 242–246, hier S. 242. Unger, Schutz der Bauwerke an den Schifffahrtskanälen gegen Bodensenkungen in Bergbaugebieten, in: Zentralblatt der Bauverwaltung 33 (1913), S. 13–16.

44 Volk, Einzelheiten der Schleusen des Rhein-Herne-Kanals, in: Zentralblatt der Bauverwaltung 33 (1913), S. 307–310, S. 320–324.

arbeiten notwendig waren. Erst in den 1980er Jahren wurden die das Erscheinungsbild des Kanals prägenden Schleusen nach und nach ersetzt.⁴⁵

Insgesamt entstanden sechs Schleusengruppen sowie eine Einzelschleuse in Duisburg, da hier eine zusätzliche Verbindung des Kanals und der Häfen mit der Ruhr geplant war. Auf einer Länge von 38 Kilometern wurde ein Gefälle von 34 Metern überwunden. Der Kanal selbst war 34,5 Meter breit und 3,5 Meter tief ausgebaggert. Im Zuge der Bauarbeiten wurden 13 Millionen Kubikmeter Boden bewegt, 21 Eisenbahn- und 29 Straßenbrücken gebaut und 18 Häfen angelegt. Die Erdarbeiten wurden an Privatunternehmen vergeben, in deren Zuständigkeit auch die Anwerbung und der Einsatz der Arbeiter lag. Es zeigte sich, dass große Ansammlungen von Saisonarbeitern, wie sie beim Bau des Dortmund-Ems-Kanals üblich waren, beim Bau des Rhein-Herne-Kanals ausblieben, weil sich die Rahmenbedingungen der Erdarbeiten durch stärkeren Einsatz von Baumaschinen verändert hatten. In Spitzenzeiten arbeiteten über 2.000 Arbeiter am Rhein-Herne-Kanal. Der Anteil der im Zuständigkeitsbereich der Kanalbauverwaltung Essen arbeitenden Ausländer betrug zeitweise 55 Prozent.

Am 2. März 1914⁴⁶ schob sich eine Wasserwelle von Osten kommend durch die Kernzone des niederrheinisch-westfälischen Industriereviere – wenige Monate später fanden erste Probefahrten statt. Die Betriebsaufnahme des Rhein-Herne-Kanals erfolgte am 17. Juli 1914 jedoch ohne feierliche Eröffnung – nach der Ermordung des österreichischen Thronfolgers Franz Ferdinand waren Jubelfeiern nicht mehr angesagt. Als wenig später dann der Erste Weltkrieg begann, wurde die neue Wasserstraße unmittelbar genutzt, um die für die Mobilmachung in Anspruch genommenen Eisenbahnen zu entlasten. Güter wurden von der Schiene auf den Kanal umgeleitet. Entsprechend schnell stiegen die Transportzahlen und es war auch dem straff organisierten staatlichen Schleppmonopol zu verdanken, dass diese Transportverlagerung gelang. Letztlich erfüllte der Rhein-Herne-Kanal während des Ersten Weltkriegs die Hoffnungen, die nach dem Krieg 1870/71 an eine industrielle Wasserstraße geknüpft worden waren. Allerdings übernahm der Kanal diese Funktion eher geräuschlos. Durch den Kriegsbeginn entfiel die pompöse Selbstdarstellung des Kaiserreichs, die die Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals geprägt hatte, ebenso wie eine umfangreiche technische Dokumentation als Leistungsnachweis der preußischen Wasserbauverwaltung. Spätestens mit deren Übergang an das Deutsche Reich 1921 wirkte auch

45 Paulheinz Gursch, Schleusengruppe Herne-West (VI) des Rhein-Herne-Kanals nach 77 Jahren beseitigt, in: *Binnenschifffahrt-ZfB* 47 (1992), S.122–128.

46 Gerhard Borgemeister, *Der Rhein-Herne-Kanal. Ein Beitrag zur „Wasserstraßenfrage“ in Preußen*, Diss. Greifswald 1920, S. 60.

die wilhelminisch-historistische Sandsteinarchitektur der Schleusen in Duisburg und Henrichenburg⁴⁷ überholt und nicht mehr zeitgemäß. Wie die zweckmäßig-nüchtern gestalteten übrigen Schleusengruppen versahen sie jedoch in den folgenden Jahren zuverlässig ihren Dienst.

5. Der Kanal als industrielles Verkehrssystem

Bei der Einrichtung des Kanalverkehrs zu Beginn des 20. Jahrhunderts erinnerte vieles an den Beginn der Ruhrschifffahrt mehr als einhundert Jahre zuvor. Wieder etablierte sich ein neues Verkehrssystem unter besonderen Bedingungen. Schon die Inbetriebnahme des Dortmund-Ems-Kanals fand 1899 unter besonderen Rahmenbedingungen statt, da die neue Wasserstraße keine Verbindung zu anderen Binnenschifffahrtsrevieren hatte. Die deutschen Rheinreedereien zeigten kaum Bestrebungen, ihren Betrieb auf den Kanal auszudehnen, und so wurde die Westfälische Transport-AG gegründet, die sich als wichtigste Kanalreederei etablierte. Zudem mussten alle Schiffe, die im Kanalverkehr eingesetzt wurden, neu gebaut werden. Bei der Festlegung der Schiffgröße orientierte man sich am engsten Betriebspunkt des Kanals – dem Trog des Schiffshebewerks Henrichenburg. So entstand der Dortmund-Ems-Kanal-Maßkahn mit einer Länge von 67 Metern, einer Breite von 8,20 Metern, einem Tiefgang von 2,50 Metern und einer Tragfähigkeit von circa 770 Tonnen.⁴⁸ Dieses Einheitsmaß stand auch bei den ersten Planungen zum Bau des Rhein-Herne-Kanals Pate. Die Schleusen waren ursprünglich so berechnet worden, dass sie mühelos zwei antriebslose Dortmund-Ems-Kanal-Kähne und ein Schleppboot aufnehmen konnten. Im Zuge der Planungen wurde jedoch, ganz im Sinne des ursprünglichen Konzepts eines verlängerten Rheinhafens, Forderungen formuliert, den Kanal so auszubauen, dass die auf dem Rhein fahrenden Schiffe auch den neuen Kanal nutzen sollten. Schließlich entstand mit dem Rhein-Herne-Kanal-Kahn ein neues Maßschiff, das mit 80 Metern Länge und 9,50 Metern Breite 1.350 Tonnen Ladung aufnehmen konnte.⁴⁹ Zwar passten immer noch zwei Schleppkähne in die Schleusen-

47 Die Schachtschleuse Henrichenburg sollte den größeren Rhein-Herne-Kanal-Schiffen den Zugang zum Dortmunder Hafen ermöglichen.

48 Eckhard Schinkel, Pünten, Tjalken und Bügeleisen – Kanalwackes und Henkelmannschiffer. Schifffahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal von den Anfängen bis zum Zweiten Weltkrieg, in: Karl-Peter Ellerbrock (Hg.), Dortmunds Tor zur Welt. Einhundert Jahre Dortmunder Hafen, Essen 1999, S. 103–126, S. 108.

49 Ingo Steller, Typenkompass Frachtschiffe. Binnenschifffahrt auf europäischen Wasserstraßen, Stuttgart 2016, S. 22.

kammern, doch blieb kein Platz mehr für den Schlepper. Man löste das Problem, indem elektrische Treidelwagen gebaut wurden, die auf den Schleusenmauern führen und die antriebslosen Schleppkähne in die Kammern zogen. Dieses Verfahren hatte bis zum Ende der Schleppschiffahrt in den 1960er Jahren Bestand und war typisch für den Kanalverkehr zwischen Duisburg und Herne.

Auf den Kanalhaltungen zwischen den Schleusen wurden die Schleppkähne von Schleppern gezogen. Hier führte die Eröffnung des Rhein-Herne-Kanals mit der Einführung eines staatlichen Schleppmonopols 1913 zu grundlegend neuen Betriebsformen.⁵⁰ Die Einrichtung des Monopols war eine Voraussetzung für die Zustimmung zur Kanalvorlage des Jahres 1904. Sie trug den Befürchtungen Rechnung, dass die Einführung eines neuen Verkehrssystems zu erheblichen Einnahmeverlusten bei den staatlichen Eisenbahnen führen müsste. Diesen Bedenken wurde begegnet, indem jedes Kanalfahrzeug verpflichtet wurde, die Dienste eines staatlichen Schleppers in Anspruch zu nehmen. Bei der Eröffnung des Kanals verfügte das Schleppmonopol über 30 eigene Schlepper. Das staatliche Monopol verhinderte den Einsatz von privaten Schleppbooten ebenso wie die Treidelei vom Ufer aus und bewährte sich unmittelbar nach der Betriebsaufnahme, weil die effektive Organisation der Monopolschlepper für eine hohe Verkehrsdisziplin sorgte und so wesentlich zur Bewältigung der rasant steigenden Transportzahlen beitrug. Unter staatlicher Direktion gestaltete sich die Abwicklung des Kanalverkehrs äußerst effizient:

„Auf dem Rhein-Herne-Kanal hat sich der Betrieb so gestaltet, daß die Schleppdampfer im allgemeinen mit vier Anhängen fahren. Beim Anfahren der aus zwei Schleusen bestehenden Schleusengruppe wirft die hintere Hälfte des Schleppzugs los und steuert mit eigener Kraft an das zunächst gelegene Leitwerk, von wo sie durch den Schleppwagen in die zugehörige Schleuse eingeschleppt, durchgeschleust und vom Schleppwagen wieder herausgezogen wird. Währenddessen geht der Dampfer mit den übrigen Kähnen durch die andere Schleuse. Beim Herausschleppen mit dem Schleppwagen erhalten die Kähne so viel Fahrt, daß sie die andere Schleppzughälfte ohne weitere Hilfe wieder erreichen. Auf diese Weise dauert eine Doppelschleusung (bergauf und bergab) rund 60 Minuten.“⁵¹

50 Eckhard Schinkel, „Monopol“ – der staatliche Schleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen, in: *Westfälische Forschungen* 67 (2017), S. 369–392.

51 Stecher, *Die Betriebseinrichtungen an den Schleusen des Rhein-Herne-Kanals*. Zentralblatt der Bauverwaltung 41 (1921), S. 529–530, hier S. 530.

1921 wurden die königlich-preußischen Schlepper in den Reichsschleppdienst überführt.

Während sich der Staat bei der Organisation des Kanalverkehrs engagierte, hielt er sich beim Bau von Hafenanlagen zurück. Hier beschränkte sich die Kanalkommission auf Planung und Genehmigung, überließ die Finanzierung und Ausstattung der Häfen aber den jeweiligen Interessenten. Aufgrund der hohen Anzahl von Zechen und Hüttenbetrieben entstanden an den Ufern des Rhein-Herne-Kanals zahlreiche Werkshäfen. Die Bandbreite reichte von einer Verbreiterung des Kanals zur Einrichtung einer einfachen Ladestelle bis zum Stichhafen mit aufwändigen Krananlagen. Zum bedeutendsten Hafen für Stück- und Massengut entwickelte sich der kommunale Hafen Wanne-Herne.

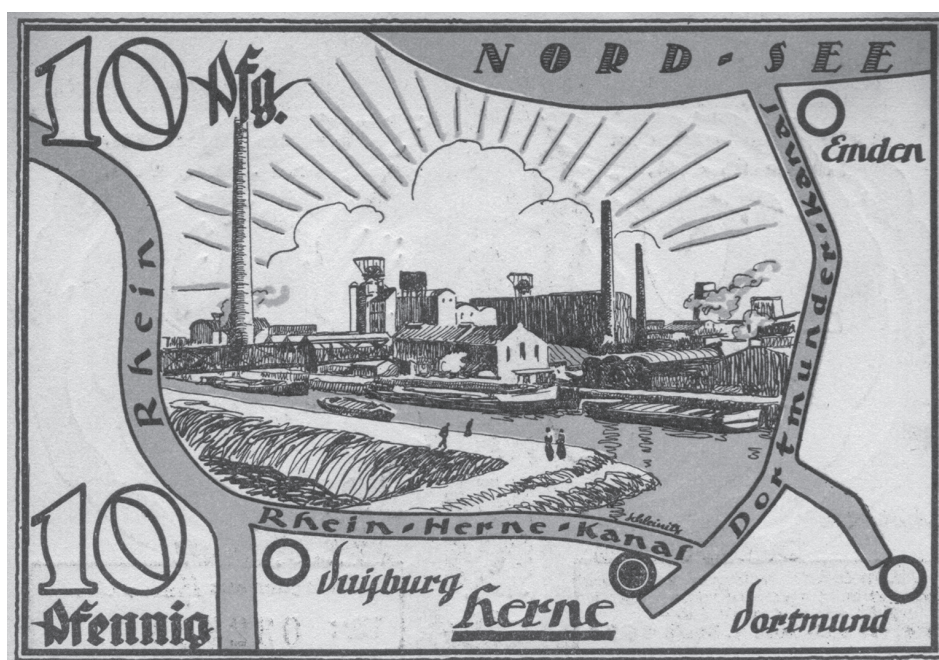


Abb. 1: Der Rhein-Herne-Kanal als „Pulsader“ des Ruhrgebiets. Notgeldschein der Stadt Herne, 1921⁵²

Die Überführung der preußischen Wasserstraßen in Reichsbesitz brachte Anfang der 1920er Jahre nur wenige Veränderungen. Zu schwerwiegenden Betriebsstörungen kam es während der französischen Besetzung des Ruhrgebiets Anfang

52 Sammlung LWL-Industriemuseum, Dortmund.

1923. Bereits unmittelbar nach Beginn der Besetzung wurden Schleppkähne versenkt, um den Abtransport der Kohle zu verhindern. Im April schließlich wurde der Emscherdüker bei Henrichenburg in einer Sabotageaktion gesprengt. Der Kanal lief zwischen dem Sicherheitstor bei Henrichenburg und der obersten Schleuse des Rhein-Herne-Kanals in Herne aus. Erst nach drei Monaten konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden. Es dauerte jedoch bis 1929, bis alle Schäden beseitigt waren.

Bei Kriegsende 1945 wurde der Kanal zur Kampfzone, als sich US-Truppen von Norden näherten. In den letzten Kriegstagen sprengte die Wehrmacht nahezu alle Brücken, um den Vormarsch der Amerikaner zu behindern, die ihrerseits die Schleusentore zerstörten, um ihren Panzern den Übergang durch das trockenengefallene Kanalbett zu ermöglichen. Nach Kriegsende lagen im Kanal bis zu 300 gesunkene Schiffe. Nach der Beseitigung der Trümmer und Wracks und der Reparatur der Schleusen und Brücken konnte der eingeschränkte Betrieb bereits im November 1945 wieder aufgenommen werden. Erst 1947 war der Kanal wieder ohne wesentliche Behinderungen befahrbar.⁵³ Drei Jahre später berichtete Elbin von der Pulsader des Ruhrgebiets.

6. Wasserstraße im Wandel

Noch 1967 drängten sich die Häfen des Rhein-Herne-Kanals „in einer einzigartigen Verdichtung zusammen.“⁵⁴ Kurz darauf machte sich der einsetzende Strukturwandel in vielfältiger Weise auch auf dem Rhein-Herne-Kanal bemerkbar. Das Zechensterben führte hier zur Aufgabe zahlreicher Häfen. Während die kleineren Ladeplätze aufgegeben wurden und zu „trostlosen ‚Geisterhäfen‘“⁵⁵ mutierten, mussten sich die großen Hafenbetriebsgesellschaften auf die geänderten Anforderungen des Frachtmarkts anpassen – im Falle des Hafens Wanne-Eickel war dies sogar mit dem Verlust regionaler Identität verbunden, als im Zuge des Ausbaus eines neuen Logistik- und Containerzentrums zunächst ein Hafenbecken verfüllt und dann trotz Widerstand der Bevölkerung ein denkmalgeschützter Hafenkran

53 Paulheinz Gursch, Die bauliche Entwicklung des Rhein-Herne-Kanals und seiner Anlagen im Laufe von 75 Jahren, in: Bw – Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen 116 (1989), S. 142–153, hier S.148.

54 Fritz W. Achilles, Hafenstandorte und Hafenfunktionen im Rhein-Ruhr-Gebiet, Paderborn 1967, S. 9.

55 Fritz W. Achilles, Zechensterben – Hafensterben. Strukturwandel in der Ruhrkohlenverschiffung, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 8 (1985), S. 253–284, hier S. 272.

verschrottet wurde.⁵⁶ In der Binnenschiffsflotte wurden immer mehr motorisierte Fahrzeuge eingesetzt. Mit den Schleppkähnen verschwanden schließlich auch die Schlepper des Bundesschleppbetriebs, der 1967 aufgelöst wurde.

Die Schleusen genügten zunächst noch den Anforderungen der modernisierten Binnenschifffahrt, weil die Abmessungen des Rhein-Herne-Kanalkahns zur Basis für die Entwicklung des Europaschiffs wurden.⁵⁷ Erst der Einsatz von Schubverbänden und die Weiterentwicklung des Europaschiffs zum Großgüterschiff mit 110 Metern Länge und 11,45 Metern Breite ließ die Schleusenkammern und Kanalabmessungen zu klein werden. Hinzu kam, dass der Steinkohlenabbau deutliche Spuren an den Kanalanlagen hinterlassen hatte – in Essen-Karnap betrug die Bergsenkungen bis zu 12 Meter.⁵⁸ Planmäßige Absenkungen des Wasserspiegels erlaubten 1980 die Aufhebung der Schleuse in Essen-Dellwig, zwölf Jahre später konnte die Schleuse Herne-West aufgegeben werden. Die übrigen Schleusen wurden seit den 1980er Jahren durch Neubauten ersetzt, bei deren Konstruktion aufgrund des mittlerweile im unmittelbaren Kanalumfeld stattgefundenen Zechensterbens auf zukünftige Bergsenkungen keine Rücksicht mehr genommen werden musste. Sie sind nun parallel angeordnet, 190 Meter lang und 12 Meter breit. Gleichzeitig wurde die Kanalsohle verbreitert, um den Anforderungen der Binnenschifffahrt als einem modernen und leistungsfähigen Verkehrssystem auch weiterhin gerecht zu werden.

Heute ist es an der einstigen „Pulsader des Ruhrgebiets“ still geworden. Im Zuge des Niedergangs der Schwerindustrie verlor der Rhein-Herne-Kanal immer mehr seine Funktion als ins Revier verlängerter Rheinhafen. Es schien, als würde der Kommentator des Bergeists 1858 mit seiner Feststellung, Kanäle seien letztlich überholte und unmoderne Verkehrssysteme, im Zuge des Strukturwandels letztendlich Recht behalten. In aktuellen Verkehrsdebatten spielt „die Straße, die alle Ströme vereint“⁵⁹ kaum mehr eine Rolle. Schließlich übernahm der Straßenverkehr nicht nur wesentliche Teile der Transportleistung von Wasserstraße und Eisenbahn, sondern letztlich sogar das wirkmächtige Bild der „Schlagader des Ruhrgebiets“.⁶⁰ Die Industriebrachen am Rhein-Herne-Kanal sind zwar begehrte Flächen zur An-

56 Jürgen Hagen, Der Fall des „Krummen Hundes“, in: LWL-Industriemuseum, Rhein-Herne-Kanal (wie Anm. 6), S. 96–99.

57 Ingo Steller, Frachtschiffe (wie Anm. 49), S. 28.

58 Gursch, Entwicklung (wie Anm. 53), S. 145.

59 Schifffahrtsverband für das westdeutsche, Kanalgebiet (Hg.), Die Straße die alle Ströme vereint. Hundert Jahre Kanalgedanke. Dortmund o. J.

60 Axel Heimsoth, Schlagader des Ruhrgebiets. Erinnerungsort Ruhrschnellweg, in: Stefan Berger u. a. (Hg.), Zeit-Räume Ruhr. Erinnerungsorte des Ruhrgebiets, Essen 2019, S. 64–92.

siedlung von Logistikunternehmen geworden, nur richtet sich deren Blick weniger auf den Wasserstraßenanschluss als auf den parallel zum Kanal verlaufenden Emscherschnellweg A42. Selbst die drohende Sperrung der Kanalquerung durch die A43 wird fast ausschließlich als Problem des Straßenfernverkehrs wahrgenommen.

Dass der Rhein-Herne-Kanal trotzdem als raum- und wohl auch identitätsprägende Konstante des Ruhrgebiets begriffen wird, bewies im Kulturhauptstadtjahr 2010 die Initiative, die Wasserstraße als „KulturKanal“ zu definieren und so in ihrer Funktionalität als „Identifikationslinie“ für eine „Region im Umbruch von der Schwerindustrie in die Freizeitgesellschaft“ zu interpretieren.⁶¹ Zweifellos haben die Internationale Bau-Ausstellung Emscherpark und das Kulturhauptstadtjahr 2010 wichtige Impulse für die zukünftige Entwicklung der Kanalregion gegeben. Orte wie das Centro in Oberhausen, der Nordsternpark in Gelsenkirchen oder die Künstlerzeche Unser Fritz in Wanne-Eickel, Veranstaltungen wie das Hafenfest in Recklinghausen und die jährliche Schiffsparade oder vielfältige künstlerische Interventionen haben dem Kanal und der nördlich angrenzenden „Emscherinsel“ in den letzten Jahren einen festen Platz in der Freizeit-, Konsum- und Industriekultur des Ruhrgebiets gesichert. Längst wird er durch eine Themenroute der Route der Industriekultur erschlossen und im Zuge des Umbaus des Emschersystems und der damit einhergehenden Aufwertung des Umfelds als wesentlicher Bestandteil kulturell-touristischer Initiativen aufgewertet und wahrgenommen.⁶² Hierbei wird dem Erinnerungsort „Kumpel-Reviera“ großer Raum eingeräumt.⁶³

Demgegenüber ist von einer Zukunft der Wasserstraße im Hinblick auf ihre Verkehrsfunktion nur wenig die Rede. Container trifft man auf dem Rhein-Herne-Kanal nur selten an und Diskussionen um die zukünftige Gestaltung der Binnenschifffahrt etwa im Hinblick auf alternative Antriebstechniken oder gar den Einsatz von ferngesteuerten Schiffen werden in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen. Das mag sich in den nächsten Jahren unter den Vorgaben einer nachhaltigen Klimapolitik ändern. Das System bleibt in Bewegung.

61 Markus Harnakam/Petra Weifenbach/Axel Siefer/Bernd Zamel, Bilder am Kanal. Ein künstlerisches Leitsystem im Rahmen von KulturKanal, Bielefeld/Leipzig/Berlin 2010, S. 3. Siehe auch: Achim Kubiak, Faszinierendes Ruhrgebiet. Augenblicke am Rhein-Herne-Kanal, Essen 2009.

62 Reinhold Budde/Michael Clarke/Martina Will, Kanäle und Schifffahrt. Themenroute 13 der Route Industriekultur, Essen 2008.

63 Siehe hierzu etwa: Uli Auffermann, Rhein-Herne-Kanal – Ahoi!, Bochum 2014; Brigitte Kraemer, Am Kanal, Essen 2005; Friedhelm Wessel, Manchmal auch in Unterbuxe. Geschichten entlang des Rhein-Herne-Kanals, Bottrop 2012. Einordnend: Eckhard Schinkel, Wildes Baden an der Kumpel-Reviera. Erinnerungsort Kanal, in: Berger, Erinnerungsorte (wie Anm. 60), S. 93–115.