



SCHÖNES WESTFALEN JAHRBUCH 2020

Mobilität in Westfalen

 **Aschendorff**
Verlag

BAHNTRASSE, KANAL, AUTOBAHN

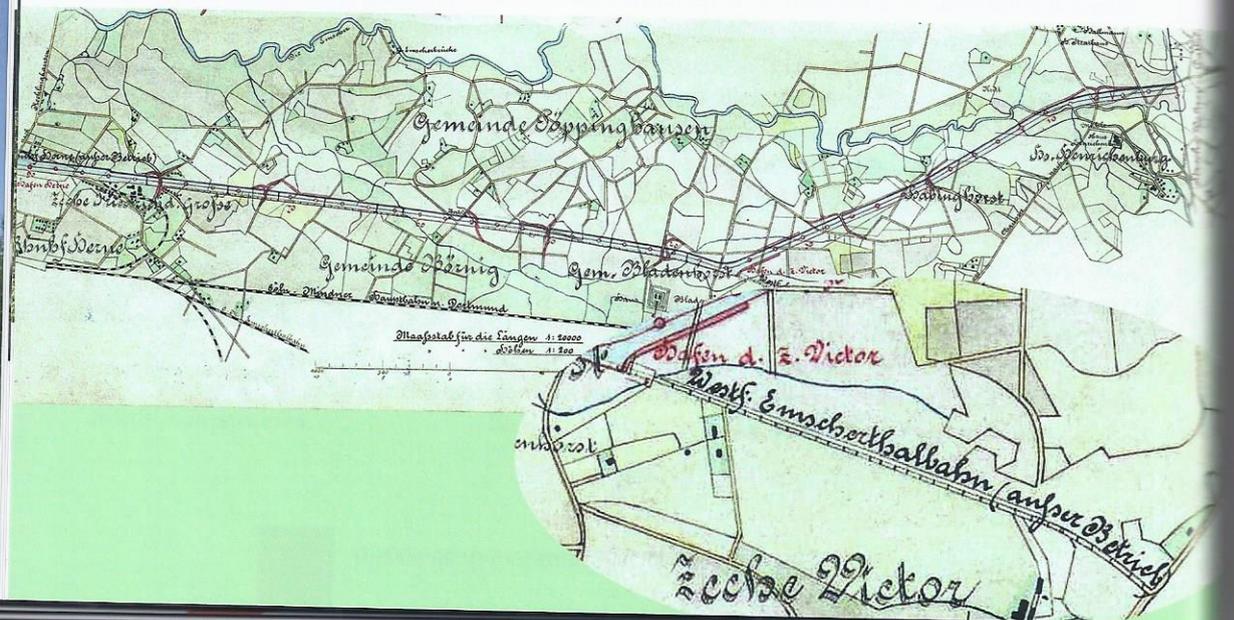
Die Geschichte des Zweig- und Stichkanals Herne

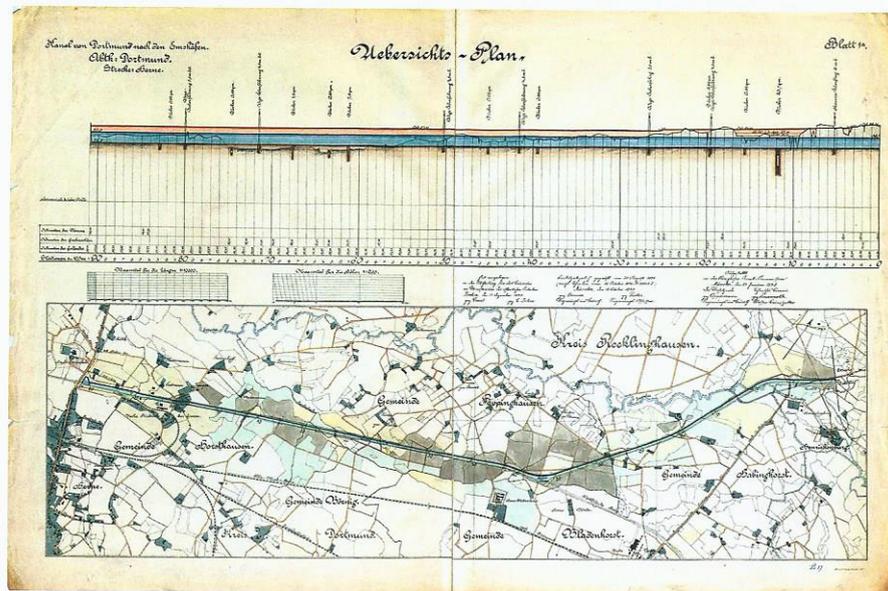
von Bernd Ellerbrock

Kaum anderswo dürfte ein Streifen Land gleich dreimal für verschiedene Verkehrsträger umgenutzt worden sein, wie auf jenen drei Kilometern, die einst zum „Zweigkanal Herne“ des Dortmund-Ems-Kanals gehörten. Erst Bahntrasse, dann Kanal, heute Autobahn – doch der Reihe nach ...

Nachdem zum 1. Januar 1879 die Köln-Mindener-Eisenbahn verstaatlicht worden war, konnte das Königreich Preußen mehrere Teilstücke der „Königlich Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft“ außer Betrieb nehmen, darunter auch zum 1. Juli 1882 die Strecke von Dortmund-Bodelschwingh nach Herne-Crange der sogenannten „Westfälischen Emschertalbahn“, deren Trasse komplett zurückgebaut wurde. Schon mal im Staatsbesitz, so wurde in einer Änderungsvorlage zum Gesetz über den Bau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) von 1886 argumentiert, könnten kostengünstig die industriellen Anlagen auf dem linken Emscherufer an die neue Wasserstraße angeschlossen werden. Unausgesprochen war dies zugleich auch die von der Regierung gewünschte, aber im Parlament zunächst nicht durchsetzbare Fortführung des Kanals zum Rhein hin. Und so entstand in den Jahren 1894 bis 1897 (erste Füllung mit Wasser) neben der Hauptstrecke des DEK von Dortmund nach Emden noch ein 10,94 Kilometer langer Kanal nach Herne. Er zweigte im Unterwasser des Schiffshebewerks Henrichenburg ab und

Plan der Kanalbauabteilung Dortmund: Eingezeichnet ist der für den Zweigkanal nicht benötigte Teil der außer Betrieb genommenen „Emschertalbahn“-Trasse.



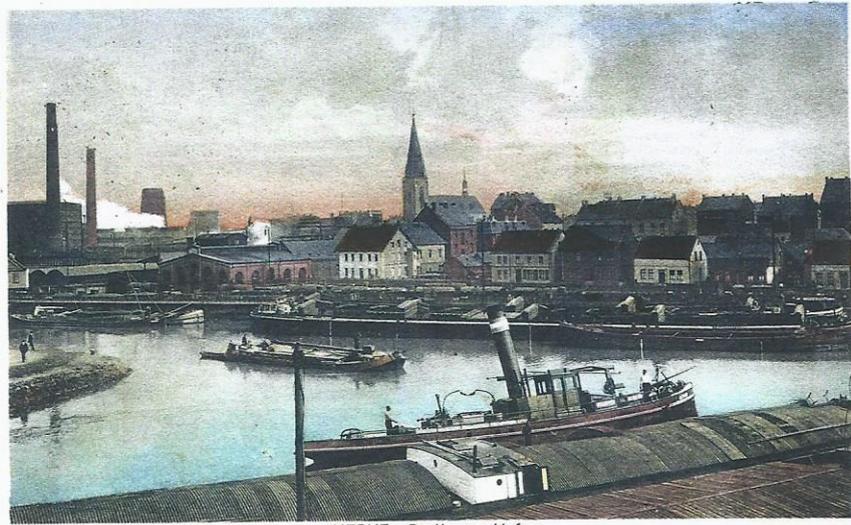


1891 erstellte die Königliche Kanalkommission in Münster diesen Übersichtsplan über Streckenverlauf und Höhenprofil des Zweigkanals.

führte auf einem Niveau von 56,5 Metern über NN schleusungsfrei bis vor die Tore des Schlosses Strünkede, wo er in einem Hafenbecken, dem Stadthafen Herne, endete: der Zweigkanal Herne.

Herne erhoffte sich viel von diesem Hafen, doch seine Bedeutung blieb eher begrenzt. Ein großer Übergabebahnhof zur Vernetzung von Schienen- und Kanalverkehr, wie er in den Kanalvorlagen angedacht war, wurde nie gebaut. Denn aus einem Hafen am Endpunkt einer Wasserstraße sollte später ja ein Durchgangshafen werden, wenn der Kanal zum Rhein weitergebaut wurde. Trotzdem entstand just in Herne der in den ersten Betriebsjahren bedeutendste Verladeplatz für Kohle am DEK. Das 1870 gegründete Bergwerksunternehmen „Gewerkschaft Friedrich der Große“ (im Volksmund auch „Piepenfritz“ genannt), deren Grubenfeld vom neuen Kanal durchschnitten wurde, nutzte die Gelegenheit und legte bei Kanalkilometer 9,95 einen Privathafen an.

Hier wurde mit Hilfe von Kreiselkippern und Rutschen die Kohle der Schachtanlagen I/II (Herne-Horsthausen) und III/IV (Herne-Bönig) verladen und mit Hilfe eines Dampfkrans Grubenholz und Material gelöscht. Wenige Kilometer weiter bei Kanalkilometer 7,5 wurde im Herbst 1898 ein weiterer Hafen der Zeche „Gewerkschaft König Ludwig“ fertiggestellt, gedacht auch für den Umschlag von Kohle aus dem gesamten Einzugsgebiet von Recklinghausen. Neben einem Kohlenkipper wurde ein 4-Tonnen-Kran eingesetzt. Die beiden Zechenhäfen schlugen zunächst deutlich mehr Kohle um als die eigentlich als Kohlehäfen gedachten Anlagen in Dortmund und Hardenberg. Im Jahr 1905 beispielsweise be-



HERNE. Partie am Hafen

Große Bedeutung erlangte der Stadthafen von Herne nicht (Postkarte aus dem Jahr 1921).

trug das Verhältnis 181.000 Tonnen zu 36.000 Tonnen, was vor allem daran lag, dass die Zechen am Zweigkanal über eine der wenigen Ausnahmegenehmigungen des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats zur Abfuhr ihrer Produkte auf dem Wasserwege statt mit der Eisenbahn erhielten.

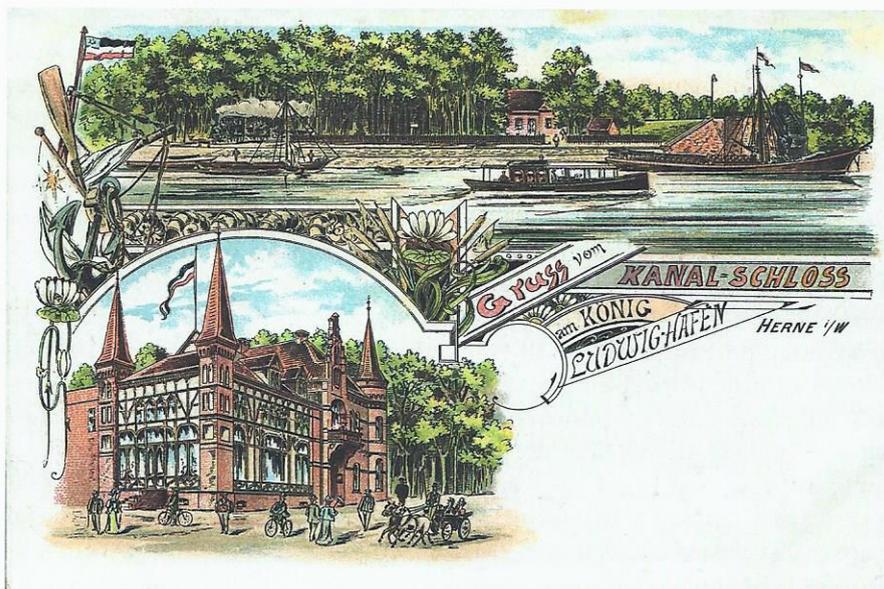
Nahe dem Kanalhafen „König Ludwig“ auf dem Gebiet von Pöppinghausen (gehört heute zu Castrop-Rauxel) ließ ein Josef Pantring von der mit Böschungs- und Befestigungsarbeiten am DEK beteiligten Firma F. Wallner ein burgähnliches Gebäude im wilhelminischen Stil errichten – das Ausflugs- und Tanzlokal „Kanalschloss“. Für die Herner Bevölkerung wurden regelmäßige Dampferverbindungen vom Hafen Herne hierher angeboten. Über das Ende des Schösschens herrscht Unklarheit: Einerseits heißt es, dass es zu Pfingsten 1943 bei einem Bombenangriff zerstört worden sei, andererseits wird aber auch von Brandstiftung dort gefangener Fremdarbeiter oder gar einer vom NS-Schergen beauftragten Brandstiftung eines Kammerjägers berichtet.

Für den Kohleumschlag eher unbedeutend war der bei Kanalkilometer 5,6 nördlich vom Wasserschloss Bladenhorst errichtete Hafen der Zeche „Victor“ in Rauxel. Im ersten Betriebsjahr wurden hier ganze 190 Tonnen umgeschlagen, im Jahr 1905 wurden 1.000 Tonnen Sand und Grubenholz angeliefert und 15.000 Tonnen Kohle verschickt. Kurioserweise war der Werkschafen aber wichtig für die Personenschiffahrt. Zur Beförderung ihrer Bergarbeiter aus dem Umkreis von Olfen wollte die Direktion der Zeche zunächst den Kanaldampfer „Prinz Eitel Friedrich“ chartern. Die Schiffahrt sollte zum 1. Oktober 1900 beginnen, doch das Abkommen mit der Dortmunder Reederei platzte, weil die „Prinz Eitel Friedrich“ für lukrative Ausflugsfahrten zum Schiffshebewerk eingesetzt wurde. Die Werksleitung kaufte stattdessen einen holländischer Dampfer, der dann ab No-

vember 1900 für den täglichen Transport von Bergleuten verwendet wurde. Der Dampfer verkehrte auf einer Streckenlänge von knapp 16 Kilometern zwischen Olfen und dem Hafen der Zeche Victor I/II, von wo aus die Zechenbahn den Weitertransport zu den Schachtanlagen übernahm.

Anhaltepunkte zur Aufnahme an Bord waren die Häfen Olfen, Datteln, Lödingshof und Henrichenburg. Auf der Schachtanlage Victor I wurde bereits seit dem Jahr 1877 Kohle gefördert, während die Schachtanlage Victor II nur wenige Monate, nachdem der Kanal offiziell von Kaiser Wilhelm II. am 11. August 1899 eingeweiht worden war, ebenfalls in Betrieb genommen wurde. Im Rahmen der Eröffnungsfeierlichkeiten hatten Kaiser und Festgesellschaft auch ein Stück dieses Zweigkanals bereist, denn Wilhelm II. war mit seinem Hofzug in Rauxel angekommen, von dort mit der Kutsche zum Kanal bis zur Höhe Henrichenburg/Wartburg gebracht worden, um schließlich mit dem Salondampfer „Strewe“ zum Schiffshebewerk zu fahren.

Mit dem preußischen Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 wurde auch der Bau des Rhein-Herne-Kanals (RHK) und damit der erhsehnte Anschluss an den Rhein beschlossen. Man wählte als Ausgangspunkt das Ende des Hafenskanals am Becken C der Duisburg-Ruhrorter Häfen und als Endpunkt nach 38 Kilometern die Einmündung in den Zweigkanal Herne – etwa drei Kilometer vor dessen Endpunkt. Bautechnisch ergab sich an dieser Stelle eine schwierige Situation, da der Wasserstand des neuen, schräg in den vorhandenen Kanal einschneidenden Kanalbetts 3,5 Meter über dem Gelände lag und sich am Nordufer der Werkschafen



Idyllisch lag das Ausflugslokal „Kanalschloss“ in der Nähe des Hafens „König Ludwig“ – rechts oben auf der Lithographie ist ein Kohlenkipper zu erkennen (Postkarte von 1899).



Neben einem Ausflugsboot, Lastkähnen und Dampfschlepper liefen Anfang des 20. Jahrhunderts auch noch emsländische Tjalken die Kanalhäfen an (Postkarte von 1907).

der Zeche König Ludwig, ein Parallelhafen mit östlich anschließendem Wendebecken, befand. Das Umschlagufer musste zunächst durch einen neuen Stichhafen ersetzt werden, während das Wendebecken erhalten blieb und später als Liegeplatz für die Dampfschlepper genutzt wurde (heute eine Marina für Sportboote). Man ließ einen Trenndamm zwischen alter und neuer Kanalstrecke stehen, in dessen Schutz die Schleuse Herne-Ost (das „Ausgangstor“ zum DEK) gebaut wurde. Nach Ausgleich der Wasserstände wurde der Damm weggebaggert.

Der einstige Zweigkanal Herne bestand nun aus einem kleinen Stichkanal, auch „Stadtstrecke“ Herne genannt, und dem bereits existierenden Verbindungsstück zum RHK, das allerdings erst im Jahr 1950 „offiziell“ dem RHK zugeordnet und Teil von ihm wurde. In diesem Abschnitt befindet sich auch ein Durchlass für die Emscher, der während der Ruhrbesetzung 1923 gesprengt wurde, um den Abtransport von Kohle nach Frankreich zu sabotieren. Der Kanal lief zwischen dem Sicherheitstor Emscher und der Schleuse Herne-Ost leer. Auch das erste Schiff, das den RHK befahren hatte, die „Johanna“, wurde bei dem Sabotageakt zerstört. Drei Monate brauchte es, bis der Kanal wieder gefüllt werden konnte. Zunächst wurde das Durchlass-Bauwerk nur notdürftig repariert, 1929 im Rahmen des Baus einer „Zweiten Fahrt“ dann neu gebaut. Die „Alte Fahrt“ wurde im Zuge des Rückbaus des zerstörten Dükers vom Kanal abgetrennt und dient seitdem der Freizeit und dem Sport.

Zwischen den beiden Fahrten entstand eine Landzunge, die heute als „Warburginsel“ für Veranstaltungen genutzt wird und auf der gastronomische Betriebe ein beliebtes Ausflugsziel sind. Im Jahr 2012 wurde 200 Meter weiter nördlich (heu-

te Kanalkilometer 42,8 des RHK) ein drittes, neues Durchlassbauwerk in Betrieb genommen.

Den kurzen Stichkanal ereilte ein anderes Schicksal. Im Jahr 1934 kam es durch erhebliche Bergsenkungen fast zu einem Dammbbruch in Herne-Horsthausen. Daraufhin wurden die Dämme zwar noch einmal beträchtlich verstärkt, jedoch konnte die zerstörerische Wirkung der Bergschäden auf das Kanalbett nicht aufgehalten werden. Bei geringem Verkehr in den Stadthafen von Herne lohnten sich auch weitere Uferaufhöhungen nicht mehr. Außerdem benötigte man schon immer einen Liegehafen im Raum Herne, da sich hier auf Befrachtung wartende Fahrzeuge drängten. Denn der RHK war damals hauptsächlich ein „Hafenkanal“ mit überwiegendem Ziel- und Quellverkehr, wo viele auf Order wartende Schiffe vergeblich freie Liegeplätze suchten.

Aus diesem Grunde wurde der Stichkanal nebst Hafen der Zeche Friedrich der Große I/II im Oktober 1937 stillgelegt. Der 12. Januar 1938 besiegelte das Ende dieses Kanalstücks, als durch eine Dammsprengung das Wasser abgelassen wurde, nachdem es bis auf einen kleinen Zipfel und den im Jahr 1915 errichteten Werkshafen Friedrich der Große III/IV mit einer Spundwand vom Rhein-Herne-Kanal abgetrennt worden war. An der bisherigen Abzweigstelle wurde nun der gewünschte Liegehafen Herne gebaut und im Jahr 1939 fertiggestellt. Teile des leeren Kanalbetts wurden sofort zugeschüttet und einer anderen Nutzung zugeführt.

Heute wird die Bundesautobahn A 42 (der sogenannte „Emscherschnellweg“) in etwa zwischen den Auffahrten Herne-Horsthausen und Herne-Baukau über diese Trasse geführt. Das Teilstück wurde 1975 für den Verkehr freigegeben. Zur Erstellung der ersten Packlage für die Trasse und zur teilweisen Verfüllung des leeren Kanalbetts wurde das Gestein der Halde der ehemaligen Schachanlage Friedrich der Große I/II verwendet. Von Herne-Baukau in Fahrtrichtung Castrop-Rauxel kann man den früheren Verlauf dieser Wasserstraße noch an der schnurgeraden Straßenführung erkennen. Weitere Relikte aus jenen Tagen, als es den Stichkanal noch gab, sind die Anlagen des Kleingartenvereines „Im Stichkanal“ und auch das Clubhaus eines Herner Ruderclubs, das seinerzeit am südlichen Ufer lag.

Literatur

- Eckold, Martin: Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen. Hamburg 1998
- Eggenstein, Georg/Niewerth, Herbert/Siebeneicker, Arnulf: 100 Jahre Rhein-Herne-Kanal. Die Wasserstraße mitten durchs Revier. Essen 2014
- Ellerbrock, Bernd: Der Dortmund-Ems-Kanal. 265 Kilometer Wasserstraße von A bis Z. Hövelhof 2017
- Ellerbrock, Karl-Peter: Dortmunds Tor zur Welt. Einhundert Jahre Dortmunder Hafen, Essen 1999
- Entfernungsanzeiger für den Dortmund-Ems-Kanal und die Ems von Papenburg bis Emden, Münster 1901
- Festschrift zur Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals, Berlin 1899
- Kleinebenne, Andreas (1999): Straße mit Vorfahrt. 100 Jahre Dortmund-Ems-Kanal. Herausgegeben von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Essen 1999
- Strähler, Walter: Zwischen Rhein, Ruhr und Nordsee – Die Geschichte der Westdeutschen Kanäle. Historisches vom Strom, Band 18. Gelsenkirchen 1999