



# Ruhrgebiet auf höheres Level gehoben

LWL-Industriemuseum Schiffshebewerk Henrichenburg, Waltrop ■ Frieder Bluhm



Zwei schlanke Türme, jeweils geziert von einer Kugel an ihrer Spitze, gespiegelt im Wasser des Dortmund-Ems-Kanals – ein wahrhaft majestätischer Anblick, der an ein Wasserschloss der Renaissance denken lässt. Wäre da nicht die Stahlkonstruktion zwischen den Türmen, insgesamt vier an der Zahl, die auf den technischen Charakter des Bauwerks hindeuten. Das Schiffshebewerk Henrichenburg in Waltrop fasziniert heute noch so wie am 11. August 1899, als Kaiser Wilhelm II. es, fünf Jahre nach Baubeginn, höchstpersönlich einweihte. Die Menge jubelte, und das nicht nur wegen des hohen Besuchs. Das Schiffshebewerk war das Schlüsselbauwerk des Dortmund-Ems-Kanals, die größte und spektakulärste Anlage der ersten Bauperiode. Erst mit seiner Fertigstellung konnte der Kanal bis zum Dortmunder Hafen befahren werden. Seit mehr als 40 Jahren liegt nun diese gigantische Liftanlage still. Heute ist das Schiffshebewerk Henrichenburg ein vielbesuchtes Museum des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (LWL), das die Geschichte des Hebewerks und der Menschen am Kanal wieder lebendig werden lässt.

Die schnell fortschreitende Industrialisierung des Ruhrgebiets war Grund für den Bau des Dortmund-Ems-Kanals. Hatte früher noch die Ruhr als Transportweg für Kohle und Eisenerz genügt, so erforderten die größeren eisernen Frachtkähne neue und größere Wasserstraßen. Als Kaiser Wilhelm II. 1899 den 225 Kilometer langen Kanal nach acht Jahren Bauzeit und zugleich das Schiffshebewerk Henrichenburg eröffnete, war das Ziel erreicht. Eisenerz konnte nun auf dem Wasser in großen Mengen in das östliche Ruhrgebiet transportiert werden. Der hier produzierte Stahl ging den gleichen Weg zurück. Nicht wenig davon verbauten die deutschen Werften in den kaiserlichen Aufrüstungs- und Flottenprogrammen.

## Höhere Ladefähigkeit als jedes andere Hebewerk

Das Schiffshebewerk Henrichenburg war eine technische Meisterleistung. Es war das erste betriebstaugliche Mehrschwimmer-Hebewerk weltweit. Es war in der Lage, einen Kahn von 67 Meter Länge, 8,20 Meter Breite und zwei Meter Tiefgang um 14 Meter auf die Wasserhaltung des Dortmunder Hafens zu heben. Ein vollständiger Senk- oder Hebevorgang dauerte etwa zweieinhalb Minuten – deutlich weniger als mit den damals üblichen Schleusen. Schiffe bis zu 750 Tonnen Ladefähigkeit konnten gehoben werden. Die Senkrech-Hebewerke in England, Frankreich und Belgien aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nahmen nur Schiffe bis zu 400 Tonnen auf. Sie arbeiteten auf der Grundlage hydraulischer Prinzipien als Presskolben-Hebewerke. Anders das Schiffshebewerk Henrichenburg. Um den 3 100 Tonnen schweren Trog zu heben, kam es mit relativ geringer Antriebsleistung aus. Möglich machten dies insgesamt fünf mit Luft gefüllte Hohlzylinder, die separat in 33 Meter tiefe, wassergefüllte Brunnenschächte eintauchten. Ihr Auftrieb war genauso groß wie das Gewicht des Trogs. Somit genügte ein nur 110 Kilowatt starker Elektromotor, um den Trog aufwärts oder abwärts in Bewegung zu setzen. Neu war bei diesem Schiffshebewerk auch die gleichmäßige Führung des Trogs mit vier Schraubspindeln.

Nach der Eröffnung des für größere Schiffe disponierten Rhein-Herne-Kanals wurde das alte Schiffshebewerk zu klein. Die 1914 daneben gebaute Schachtschleuse sorgte für Entlastung, aber den Anstieg der Transportmengen in den 1950er Jahren konnten die beiden Anlagen nicht mehr bewältigen. Nach der Inbetriebnahme des neuen Schiffshebewerks Henrichenburg im Jahr 1962 verfiel das Vorgängerbauwerk, 1970 wurde es endgültig stillgelegt. Man bereitete den Abriss vor. Die betriebstechnischen Einrichtungen wurden demontiert, verschrottet oder geplündert. Erst als sich eine lokale Bürgerinitiative für die historische Anlage engagierte, setzte ein Umdenken ein, die Bundeswasserstraßen-Verwaltung verzichtete auf den Abriss. 1979 nahm der LWL die Sache in die Hand. Nach aufwendiger Restaurierung, wobei auf eine Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit verzichtet wurde, eröffnete das alte Schiffshebewerk Henrichenburg 1992 als Museum.

## Grandioser Blick auf die Stahlkonstruktion und die Kanallandschaft

Der Trog, in dem unzählige Schiffe gehoben und herabgelassen wurden, ist heute begehbar, ebenso die Türme, von denen man einen grandiosen Blick auf die Stahlkonstruktion und die weite Kanallandschaft bei Waltrop genießen kann. Wie das Hebewerk einst funktioniert hat, erfahren Besucher im benachbarten ehemaligen Kessel- und Maschinenhaus, in dem mittels zweier 220-PS-Dampfdynamomaschinen der Strom für den Betrieb der Anlage und die Wasserhaltung im Kanal erzeugt wurde. Erzählt wird hier die Baugeschichte des Kanals und seines prominentesten Bauwerks. Ein Modell veranschaulicht die Technik, mit der Binnenschiffe seinerzeit die Kanalstufe von 14 Metern überwand. Seit 2005 ist auch das neue Schiffshebewerk wegen technischer Probleme nicht mehr in Betrieb. Im Prinzip funktionierte es wie das alte.

Einzigartig ist die Sammlung schwimmender Arbeitsgeräte und historischer Schiffe. An Bord des 1929 gebauten Motorgüterschiffes „Franz-Christian“ im unteren Vorhafen erfährt man, wie eine Binnenschifferfamilie vor 50 Jahren gelebt und gearbeitet hat. Im oberen Vorhafen vertäut ist das Polizei- und Feuerlöschboot „Cerberus“ von 1930, weitere Schiffe liegen in einem 400 Meter langen, an den oberen Vorhafen anschließenden Kanalabschnitt, darunter der Dampfschlepper „Fortuna“ und das einzige europaweit noch existierende Dampftankschiff mit Namen „Phenol“. Zu besonderen Anlässen werden die Schiffe schon mal auf Fahrt geschickt. Wer unbedingt aufs Wasser möchte, muss darauf indes nicht lange warten: Mehrmals am Tag legt das Fahrgastschiff „Henrichenburg“ vom Museumskai ab.



LWL-Industriemuseum Schiffshebewerk Henrichenburg  
Am Hebewerk 26, 45731 Waltrop  
Telefon 0 23 63 / 9 70 70  
www.lwl-industriemuseum.de  
Fotos: 1, 3-5 Rainer Klenner;  
2 LWL-Industriemuseum/Annette Hudemann