



1950 Blick über den Kleekamp zur Zeche Franz Haniel

Oktober 2012

Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
1	2	3 <small>Tag der deutschen Einheit</small>	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				



Sterkrade am Rhein-Herne-Kanal

Ein Teil der natürlichen Grenzen Buschhausens gegenüber seinen Nachbarschaftsgebieten waren die Windungen der Emscher. Das änderte sich mit Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals 1914 von der Stadt Herne nach Duisburg-Ruhrort. Von nun an war die Mitte des Kanals, auf einer Länge von 2 Kilometern zwischen der Eisenbahnbrücke und der Westmarkbrücke, die Grenze zwischen Sterkrade-Buschhausen und Oberhausen.

Eisenbahnen und natürliche Wasserstraßen konnten auf Dauer den wachsenden Güterverkehr zu Beginn des 20. Jahrhunderts nicht bewältigen. Schon seit 1886 reiften die Gesetzespläne im preußischen Landtag. Trotz des Widerstandes der ostpreußischen "Junker", die den Import billiger ausländischer Getreide befürchteten, konnte mit dem Bau des Kanals auf Oberhausener Gebiet 1908 begonnen werden.

Beim Bau des RHK lag dieser im Hauptabbaugebiet des Bergbaues. Bergsenkungen und deren Auswirkungen erhöhten sowohl die technischen Baumaßnahmen als auch das wirtschaftliche Risiko.

Die Bergpolizeiverordnung vom 3.6.1909 schrieb vor, dass der Bergbau innerhalb einer Zone von 300 Metern, vom Mittelpunkt des Kanals aus gemessen, nur mit Bergversatz betrieben werden durfte. Die beim Abbau entstehenden Hohlräume mussten also sofort wieder aufgefüllt werden. Trotzdem ließen sich Bergsenkungen in der Folgezeit nicht vermeiden.

Gleichzeitig war der Bau des Kanals neben dem Bergbau das größte Arbeitsbeschaffungsprogramm seiner Zeit. Zeitweilig wurden auf den aufgeteilten Bauabschnitten drei Bagger und 200 - 250 Leute auf der Baustelle eingesetzt. Viele der Arbeiter kamen aus dem Ausland. Sie wohnten in einem eigens eingerichteten Kanalarbeiterquartier. Der Kanal wurde auf einer Tiefe von 3,5 Metern ausgebagert.

Mit zunächst sieben Schleusenstufen wurde das Gefälle von 31,5 Meter zwischen Herne (hier traf der RHK auf den Zweigkanal des Dortmund-Ems-Kanals) und dem Rhein ausgeglichen. Zwei der Schleusen lagen zum Teil auf Oberhausener Gebiet. Schleuse II in Oberhausen-Lirich und Schleuse III auf dem Gebiet in Oberhausen und Essen-Dellwig.

Gleichzeitig verlief die Regulierung der langstreckig, parallelverlaufenden Emscher zum Abwasserkanal aus dem Ruhrgebiet. Dringend erforderlich wurde diese Maßnahme wegen der zunehmenden Bergsenkungen und der dadurch drohenden Versumpfung des Emschermündungsgebietes bei Duisburg-Alsum. Teilweise wurde der Rhein-Herne-Kanal im vormaligen Flussbett der Emscher angelegt, deren Verlauf sich durch die vorhergehende Begradigung leicht nach Norden verlagert hatte. 1914 wurde der Kanal mit zunächst sieben Kanalstufen vollendet. Er wurde für Schiffe bis zu 1350 t gebaut.

Am 17.11.1914 wurde der Kanal nach achtjähriger Bauzeit für den Verkehr freigegeben. Die offizielle Eröffnung sollte am 16.7.1915 stattfinden. Eine ministerielle Kommission reiste aus Berlin an, um den feierlichen Eröffnungsakt zu vollziehen, entschloss sich aber dann aufgrund der politischen Ereignisse, der Erste Weltkrieg war im vollen Gange, unverrichteter Dinge wieder abzureisen.

Der Rhein-Herne-Kanal ist vorwiegend als ein Schifffahrtsweg geschaffen für die Kohlentransporte. Eine Vielzahl von Kohlenzechen und Industriehäfen reiht sich an beiden Ufern. Auf Sterkrader Gebiet gab es nur einen Promenadenweg, aber dem gegenüber lag die Concordia-Kohlenverladung.

Beim Streckenausbau zwischen Duisburg-Meiderich und Wanne-Eickel 1968-1995 wurden Engstellen beseitigt, Kurven abgeflacht, Brücken gehoben und bei der Ufersicherung wechselten sich Spundwand und Böschungsausbau ab.

An Kanalkilometer 5,68 befindet sich die Schleusengruppe Oberhausen. Die heutige Kanalstufe überbrückt eine Höhendifferenz von 4,10 m und besitzt zwei Schleusen. Die südliche Schleuse wurde zwischen 1977 und 1979 errichtet und hat eine Nutzlänge von 190 m und eine Nutzbreite von 11,99 m. Die nördliche Schleuse wurde am 28. Juli 1984 nach zweijähriger Bauzeit fertiggestellt und besitzt eine Nutzlänge von ebenfalls 190 Meter und eine Nutzbreite von 11,88 m. Neben der wirtschaftlichen Bedeutung sollte man auch den Freizeitwert des Kanals berücksichtigen. Schon während des Baus wurden an beiden Seiten Wege angelegt, die zwar als "Leinpfade" bezeichnet, zum Treideln aber nie benutzt wurden. Auch heute noch werden diese Wege als Wander- und Radwege gerne in Anspruch genommen. Dem Wassersport bietet er ideale Trainingsbedingungen. Auch die Schrebergärten an seinen Ufern sollten nicht vergessen werden. Nach Schließung vieler kommunaler Freibäder gilt der Kanal wieder als größtes Tummelbad im Ruhrgebiet, was aber nach wie vor, wegen der Gefährlichkeit, bei Strafe verboten ist.

