

Kohle Kurs Emden –

Drei Filme von der westdeutschen
Kanalschifffahrt der 1950er Jahre



LWL

Für die Menschen.
Für Westfalen-Lippe.

Reihe: Westfalen in historischen Filmen

3 Filme + Bonusmaterial, ca. 110 Min., s/w

DVD mit Begleitheft, 2009 (D 135)

Der Film auf dieser DVD ist durch das Urheberrechtsgesetz geschützt. Neben der privaten Aufführung kann er zu nichtgewerblichen Zwecken öffentlich gezeigt werden. Alle Urheber- und Leistungsschutzrechte vorbehalten. Vermietung, Sendung, Vervielfältigung und gewerbliche Vorführung sind ohne ausdrückliche Genehmigung nicht gestattet.

Anfragen sind zu richten an:

LWL-Medienzentrum für Westfalen
Fürstenbergstraße 14, 48147 Münster
E-Mail: medienzentrum@lwl.org
Internet: www.lwl-medienzentrum.de

Landschaftsverband Westfalen-Lippe

Umschlagfotos: LWL-Medienzentrum für Westfalen
Entwurf Umschlag und Label: B&S Werbeagentur Münster
www.werbeagentur.ms

Satz und grafische Gestaltung: Ute Havers
Druck: Merkur Druck GmbH & Co KG, Detmold

Eine Produktion des LWL-Medienzentrums für Westfalen in Zusammenarbeit mit dem LWL-Industriemuseum Schiffshebewerk Henrichenburg

ISBN 978-3-939974-02-4

© 2009 Landschaftsverband Westfalen-Lippe

**Kohle Kurs Emden
Ems und Dortmund-Ems-Kanal
Henrichenburg – Ein Fahrstuhl für Schiffe**

**Drei Filme von der westdeutschen Kanalschifffahrt
der 1950er Jahre**

Begleitheft zum Film

herausgegeben im Auftrag des
LWL-Medienzentrums für Westfalen
in Zusammenarbeit mit dem
LWL-Industriemuseum Schiffshebewerk Henrichenburg
von Volker Jakob

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung	Seite 5
II. Kohle Kurs Emden: Ein Unterrichtsfilm der 1950er Jahre Andree Wilhelm	Seite 6
III. Szenische Inhaltsbeschreibung und Anmerkungen zum Film Herbert Fischer	Seite 11
IV. Ems und Dortmund-Ems-Kanal (1959) Volker Jakob	Seite 19
V. Henrichenburg – Ein Fahrstuhl für Schiffe (1959) Volker Jakob	Seite 20
VI. Der Dortmund-Ems-Kanal Zur Geschichte einer Wasserstraße Dagmar Pech	Seite 21
VII. Quellen und Literatur	Seite 31
VIII. Kapitelübersicht der DVD	Seite 32
IX. Filmografische Angaben	Seite 32

I. Einleitung

Der Geburtstag des Dortmund-Ems-Kanals jährt sich 2009 zum 110. Mal. Am 11. August 1899 wurde der Kanal nach nur siebenjähriger Bauzeit im Beisein Kaiser Wilhelms II. feierlich seiner Bestimmung übergeben. Der 265 km lange Schifffahrtsweg, der den Dortmunder Stadthafen mit dem Seehafen Emden verbindet, gilt als der erste große deutsche Binnenschifffahrtskanal. Heute ist er nicht nur Handelsweg und Lebensader, sondern auch Ausflugsziel für viele Anwohner und Touristen.

Das LWL-Medienzentrum für Westfalen nimmt dieses Jubiläum zum Anlass, um mit einer Edition von drei historischen Filmen aus den 1950er Jahren an die Vergangenheit des Dortmund-Ems-Kanals zu erinnern. Diese Filme zeichnen in sehr unterschiedlicher Weise ein anschauliches Bild von der Wirklichkeit des Lebens an und auf dem Kanal. Der erste Film, die FWU-Produktion „Kohle Kurs Emden“, entstand 1953 speziell für den Erdkundeunterricht und bemühte sich, die vielfältigen technischen, wirtschaftlichen und sozialen Erscheinungen der Kanalschifffahrt in einer Spielfilmhandlung mit Laiendarstellern zu thematisieren. Während der Film „Ems und Dortmund-Ems-Kanal“ aus dem Jahr 1959 eher einem dokumentarischen Ansatz folgt und den technischen Fortschritt feiert, beschreibt der kleine Amateurfilm „Henrichenburg – Ein Fahrstuhl für Schiffe“, den der Lehrer und Bildstellenleiter Willi vom Steeg ebenfalls 1959 realisierte, die Wirkungsweise eines Schiffshebewerkes – eben jenes technischen Kulturdenkmals, das 1970 aus dem Betrieb genommen wurde, aber als sehr lebendiges LWL-Industriemuseum (seit 1992) heute immer noch das bekannteste Bauwerk entlang des Kanalverlaufes ist.

Alle drei Filme sind in den 1990er Jahren bereits von der Landesbildstelle Westfalen, dem heutigen LWL-Medienzentrum für Westfalen, separat als VHS-Kopien herausgebracht worden. Diese sind inzwischen technisch überholt und seit langem vergriffen. Mit einer gemeinsamen Edition auf DVD nutzt das Medienzentrum die neuen medialen Möglichkeiten zur Zusammenschau. Das beigelegte Booklet liefert weitere Informationen zur Geschichte des Kanals und der drei Filme. Die Herausgabe des Films „Kohle Kurs Emden“ erfolgt mit freundlicher Genehmigung des Instituts für Film und Bild in Wissenschaft und

Unterricht (FWU) in Grünwald. Ein besonderer Dank gilt dem Stadtarchiv Dortmund für die Erlaubnis, den in seinem Besitz befindlichen Film „Ems und Dortmund-Ems-Kanal“ neu zu veröffentlichen. Ebenso sei an dieser Stelle Willi vom Steeg gedankt, dem Schöpfer des Films „Henrichenburg – Ein Fahrstuhl für Schiffe“.

II. Kohle Kurs Emden: Ein Unterrichtsfilm der 1950er Jahre

Andree Wilhelm

Lehr- und Unterrichtsfilme, die seit den 1930er Jahren Eingang in die deutschen Schulen fanden, hatten in der Regel eines gemeinsam: sie waren sachlich, kurz und stumm.¹ Mit Filmen wie „Der Platz an der Halde“ oder eben dem 1952 konzipierten „Kohle Kurs Emden“ betrat das Institut für Film und Bild in Wissenschaft und Unterricht, das damals wie heute Schulen und außerschulische Bildungseinrichtungen mit audiovisuellen Medien versorgte und versorgt, Neuland. Neu war vor allem die Idee die zu vermittelnden Informationen in eine Spielhandlung einzubetten. Darüber hinaus handelte es sich bei dieser Produktion um einen vertonten Film von nicht weniger als 51 Minuten Lauflänge. Der Regisseur Herbert Fischer war sich der Risiken dieses „Experiments“ durchaus bewusst: „Wie weit seine Gestaltungsform uns für künftige Filme eine Richtung weisen kann, mögen die Erfahrungen zeigen, die aus der Unterrichtsarbeit mit „Kohle Kurs Emden“ sich ergeben.“²

Die thematische Zuordnung zum Erdkundeunterricht war vorgegeben: Der Film sollte die Schüler umfassend über die Kanalschifffahrt sowie das nordwestdeutsche Kanalsystem informieren. Dem Team um Herbert Fischer (Regie), Frank Leberecht (Drehbuch) und Karl Koch (Kamera) war aber schnell klar, dass der „Komplex Kanalschifffahrt“ nicht darstellbar ist, ohne den Lebensalltag der Binnenschiffer näher zu behandeln. „So rückte die sozialkundliche Sicht neben dem rein

¹ Vgl. Ursula von Keitz: Die Kinematographie in der Schule. Zur politischen Pädagogik des Unterrichtsfilms von RfU und RWU, in: Peter Zimmermann, Kay Hoffmann (Hg.): Geschichte des dokumentarischen Films in Deutschland, Bd. 3 „Drittes Reich“ 1933-1945, Stuttgart 2005, S. 463-488.

² Herbert Fischer: Kohle Kurs Emden, in: Film, Bild, Ton, hrsgg. vom Institut für Film und Bild in Wissenschaft und Unterricht (FWU), Jg. 3 (1953), S. 288-295, hier S. 295.

Erdkundlichen mit in den Vordergrund.³ Ganz bewusst entschieden sich die Initiatoren bei der Besetzung der vorgesehenen Rollen für Laiendarsteller aus dem Milieu der Binnenschifffahrt. Das galt in besonderer Weise auch für die Jugendlichen, denen die Hauptrollen zugeacht waren: „Die Auswahl von jugendlichen Darstellern macht immer eine besondere Freude. Bei ihnen darf man die Begeisterung für die Sache voraussetzen.“⁴ So hatte Herbert Fischer bereits bei der Planung des Vorgängerfilms „Der Platz an der Halde“ argumentiert.

Drehbuchautor und Regisseur hatten sich bereits frühzeitig entschieden, auch in diesem neuen Film wiederum zwei jugendliche Protagonisten in den Handlungsmittelpunkt zu stellen, um eine möglichst große Identifikation bei der Zielgruppe der potentiellen Zuschauer zu erreichen: „Dieser Gesichtspunkt ist nicht neu; wir finden ihn heute in fast allen Filmen, die irgendwo gedreht werden und im Kreise von Jugendlichen gezeigt werden sollen“.⁵

So geht es in diesem Film um die Freundschaft der beiden Schiffsjungen Heiner und Willi. Die Handlung beginnt im Dortmunder Hafen. Hier hat das Motorschiff „Osnabrück“ gerade seine Erzfracht gelöscht und erhält als Eilfracht Kohle zugewiesen, die von der Zeche Nordstern in Gelsenkirchen zu einem Frachter im Seehafen von Emden zu transportieren ist. Auf der MS Osnabrück ist einer der Hauptakteure des Films, der Schiffsjunge Willi, beschäftigt. Bei der Zeche Nordstern begegnet die „Osnabrück“ dem Schleppkahn „Altmark“ und dem Schiffsjungen Heiner, dem Sohn von Willi's „Schipper“. Auch die „Altmark“ hat als Fracht Kohle übernommen, muss diese jedoch nach Salzgitter transportieren, d.h. sie befährt den Dortmund-Ems-Kanal nur bis zum Abzweig Mittellandkanal. Die Wette zwischen den beiden Schiffsjungen, ob die „MS Osnabrück“ den Schleppzug mit der „Altmark“ noch bis zum Mittellandkanal einholen kann, baut neben dem bereits bestehenden Spannungsbogen des rechtzeitigen Transports der Kohle zum Seefrachter vor Emden einen zweiten, privaten, auf.

Auf der nun beginnenden Fahrt durch das Kanalnetz werden markante westfälische Kanalbauten passiert: Das Schiffshebewerk Henrichen-

³ Ebd., S. 288.

⁴ Herbert Fischer: Wie der Film entstand, in: Film, Bild, Ton, hrsgg. vom Institut für Film und Bild in Wissenschaft und Unterricht (FWU), Jg.4 (1954), S. 400-406, hier S. 405.

⁵ Ders.: Kohle Kurs Emden, S. 289f.

burg, heute ein technisches Kulturdenkmal mit Museumsfunktionen, die Schleuse Münster und, später von der „Altmark“ passiert, der Überführungstrog des Mittellandkanals über die Weser. Die jugendliche Zielgruppe des Unterrichtsfilms lernte so durch Handlung und Dialoge alle wichtigen Erscheinungen der westdeutschen Binnenschifffahrt der 1950er Jahre kennen. Dies alles wird von einem Erzähler im „off“ erklärt und hintergründig gedeutet.

Das Alltagsleben der Binnenschiffer und die besonderen Bedingungen an Bord stellten das Produktionsteam immer wieder vor Probleme. „Da bleibt auch manches Mal Ärger nicht aus, wenn es heißt, ein Schiff für eine Stunde vor einer Schleuse festzuhalten.“⁶ Die jeweils ideale Kameraeinstellung bei den Außenaufnahmen zu finden, war auch deshalb schwierig, weil die Schiffe „davonlaufende Schauplätze“ waren. Bei Regenwetter konnten keine Außenaufnahmen realisiert werden. Drehzeit war vom März bis in den Sommer 1953 hinein, nachdem im Vorjahr die Planungen und andere Vorbereitungen, etwa die Darstellersuche, abgeschlossen worden waren.

Da die neuen FWU-Unterrichtsfilme wie „Kohle Kurs Emden“ ganz bewusst auf Studioaufnahmen verzichteten und realen Drehbedingungen den Vorzug gaben, stand insbesondere der Kameramann vor einer Vielzahl technischer und logistischer Herausforderungen. Als Beispiel seien hier Probleme der Beleuchtung und der Tonaufnahme genannt. Für die leistungsstarken Filmleuchten etwa musste auf externe Stromkästen zurückgegriffen werden, da die Spannung aus der Steckdose bei weitem nicht ausreichte. Hier waren Verhandlungen mit den örtlichen Energieversorgern unabdingbar. Das bedeutete immer wieder lange Wartezeiten für alle Beteiligten. Auch eine befriedigende Tonaufzeichnung war bei Filmaufnahmen außerhalb der Studios technisch kaum möglich. Zudem waren die schweren und sperrigen Studiokameras ungeeignet für schnelle Schwenks oder Kamerafahrten. Deshalb griff der Kameramann, Karl Koch, auf eine „Normalfilmkamera“ zurück, wie sie für die Stummfilmherstellung benutzt wurde. Die lauten Nebengeräusche erlaubten aber keine nutzbare Tonaufnahme. Deshalb wurde ein so genannter Primärton erstellt, eine „erste“ Tonaufnahme, die als Vorlage für die spätere Nachsynchronisation diente. Sämtliche Darsteller mussten also später im Studio ihre Dialoge neu sprechen:

⁶ Herbert Fischer: Kohle Kurs Emden, S. 295f.

„Die Vorteile dieser scheinbar technisch etwas rückständigen Methode gegenüber ihren Nachteilen [...] sind bei der Arbeitsweise an einem solchen Dokumentar-Spielfilm mit Kindern und Erwachsenen ohne Filmerfahrungen jedoch ganz eindeutig. Nur so können wir die Menschen in ihrer natürlichen Umgebung, an ihren Arbeitsplätzen, inmitten ihrer täglichen Sorgen mit der Kamera so realistisch aufnehmen, wie das für einen Unterrichtsfilm verlangt wird.“⁷

Das Leben der Binnenschiffer

Eine Neuerung im Binnenschiffsverkehr zu Beginn der 1950er Jahre war die Umstellung von Schleppkähnen auf Motorschiffe, also Selbstfahrer. Die Motorisierung der Schiffe seit Mitte der 1930er Jahre ging zu Lasten der Schleppkahnflotte, deren Bestand in dieser Zeit stark zurückging. Dieser Umbruch in der Arbeitswelt der Schiffer findet auch Eingang in den Film „Kohle Kurs Emden“, denn seine zwei jugendlichen Protagonisten sind auf diesen beiden unterschiedlichen Schiffstypen tätig, und zu Heiners Missfallen ist der Schleppkahn „Altmark“ langsamer als die „MS Osnabrück“, auf der Willi fährt.

Der Film thematisiert immer wieder die langen Wartezeiten, denen die Binnenschiffer vor allem an den Schleusen ausgesetzt waren. Sie machten damals nicht weniger als 60 Prozent der gesamten Fahrzeit aus. Die Liegezeit wurde dann gern für einen Stadtbummel genutzt. So besucht Heiner abends mit seinem Bootsmann die Altstadt von Münster. Dass nur wenige Einstellungen die Straßen und Plätze der Domstadt zeigen, ist sicherlich auch den schweren Kriegszerstörungen geschuldet, die damals noch nicht beseitigt waren.

Das Leben der Binnenschiffer unterlag besonders schweren Bedingungen. Verheiratete Kapitäne wie der Schiffsführer der „Osnabrück“ nahmen ihre Ehefrauen mit an Bord, was zur Folge hatte, dass die Kinder bei Verwandten oder in speziellen Schifferkinderheimen untergebracht werden mussten. Letztere befanden sich meist an Orten, an denen sich Kanäle kreuzen. So sieht auch Heiner von der „Altmark“ seine Eltern nur „zwischen durch“ im Hafen oder vor den Schleusen. Dann wird herüber „gewriggt“ (übergesetzt) - auch die Sprache der Menschen in der Schifffahrt wird den Zuschauern vermittelt. Die Trennung von der Familie ist also ein fester Bestandteil des Berufsbildes. Schulpflichtige Kinder wuchsen ohne ihre Eltern auf – oder waren doch von ihnen für lange Zeit getrennt.

⁷ Karl Koch: An der Kamera, in: Film, Bild, Ton, Jg. 1/2 (1951/52), S. 155.

Diese und andere Alltagsaspekte werden in dem Film angesprochen. So nutzen die Schiffer bei ihren seltenen Begegnungen jede Möglichkeit für ein Gespräch oder ein gemütliches Beisammensein im Hafen. Anschaulich wird etwa das Gespräch zweier Schiffersfrauen gezeigt, die während der allzu kurzen Vorbeifahrt Neuigkeiten austauschen. Einkäufe werden auf dem Wasser erledigt – Händler verkaufen von ihren Proviantbooten aus die nötigsten Lebensmittel. Das alles galt es in das Handlungsgeschehen zu integrieren. „Ein sozialkundlicher Film soll Leben in einer gegebenen Umwelt zeigen; er verlangt eine Handlung.“⁸

Der Film im Unterricht

Nachdem „Kohle Kurs Emden“ als FWU-Film FT 419 bereits mehrere Jahre für den Schulverleih zur Verfügung stand, wurde 1967 ein eigenes Begleitheft erstellt. Der Film, so urteilte sein Verfasser, Rudolf Grau, sei für den Unterricht in allen Jahrgangsstufen geeignet. Für Schüler aus Nordwestdeutschland sei er bereits Heimatkunde, für andere werde „exemplarisch“ das Kanalsystem vom Ruhrgebiet bis nach Niedersachsen verständlich gemacht, und nicht zuletzt werde den Schülern das Leben der Binnenschiffer näher gebracht: „Die Erfahrung hat gezeigt, daß die für die Unter- und Mittelstufe der Volksschule so anregende Spielhandlung kein Hinderungsgrund ist, den Film auch älteren Jugendlichen zu zeigen, ja, dass auch Erwachsene mit Interesse diesem Filmgeschehen folgen.“⁹ Aus „geographischen Gründen“ sei dieser Film aber besonders geeignet für Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen. Bevor der eigentliche Spielfilm beginnt, wird in einer Trickanimation, hergestellt vom „Atelier Rühr Kultur- und Lehrfilm“ in München, das nordwestdeutsche Kanalsystem vorgestellt, um die Schülerinnen und Schüler über die Handlungsorte und den Weg, den die Schiffe nehmen, im Überblick zu informieren.

Das Produktionsteam

Die starke Betonung des Sozialkundlichen ist ein „Markenzeichen“ des Teams um Herbert Fischer, Frank Leberecht und Karl Koch. Anfang der 1950er Jahre entstanden so wegweisende Unterrichtsfilme wie „Unsere Straße“ (1951), ein Lehrfilm über kommunale Entscheidungsträger, „Der Platz an der Halde“ (1952/1954) über Kinder im Ruhrgebiet und auch „Kohle Kurs Emden“ (1953/1954). Frank Leberechts

⁸ Herbert Fischer: Kohle Kurs Emden, S. 288.

⁹ Rudolf Grau: Begleitheft zum Film FT 419, hrsgg. v. Institut für Film und Bild in Wissenschaft und Unterricht (FWU), München 1967, S. 2-27, hier S. 27.

Filmschaffen begann bereits Mitte der 1930er Jahre. Während der Kriegszeit war er in Berlin als Regisseur am ersten deutschen Zeichentrickfilm „Armer Hansi“ (1943) beteiligt, der seinerzeit der amerikanischen Mickey Mouse Konkurrenz machen sollte. Allerdings fiel Leberecht bald bei Propagandaminister Joseph Goebbels in Ungnade und wurde an die Front geschickt. Nach der Kriegsgefangenschaft in Belgien arbeitete er zunächst für den Schulfunk des NWDR in Hamburg. Seine spannenden, in Dialog-Form gestalteten Sendungen hatten Erfolg. Wenig später machte er als Drehbuchschreiber für Industriefilme auf sich aufmerksam. Danach entwickelte er beim Vorgänger des FWU, das bis 1950 als „Institut für Film und Bild“ unter der Leitung von Fridolin Schmid seinen Sitz in Hamburg hatte, Drehbücher für neuartige Unterrichtsfilme.

Als Kameramann war stets Karl Koch dabei. Bevor er mit Leberecht Filme zu drehen begann, hatte er schon lange Jahre für die Reichsanstalt für Film und Bild in Wissenschaft und Unterricht (RfDU 1934-1940, RWU 1940-1945, danach Neugründung als FWU) gearbeitet. Nach dem Krieg ging er 1946 ebenfalls nach Hamburg zu Fridolin Schmid, dem späteren ersten Leiter des FWU. Ende der 1940er Jahre stieß auch Herbert Fischer zu dem jungen Team um Fridolin Schmid hinzu. Er führte Regie bei „Kohle Kurs Emden“. Der letzte Film des „Dreigespanns“ Leberecht, Koch und Fischer sollte 1957 „Des Anderen Last“ sein.¹⁰

III. Szenische Inhaltsbeschreibung und Anmerkungen zum Film¹¹

Herbert Fischer

In einem 1954 erschienenen Beitrag für die vom FWU herausgegebene Monatsschrift „Film, Bild, Ton“ hat Herbert Fischer den szenenweisen Handlungsablauf des Films „Kohle Kurs Emden“ skizziert, wobei die jeweils am Ende der Szenen vermerkten sachkundlichen Implikationen im Text kursiv wiedergegeben sind.

Szene 1: In Dortmund gibt Herr Kortmann, der Disponent der Reederei, dem Kapitän Folkers von der „Osnabrück“, Order: „Leerfahrt nach

¹⁰ Paul Hofmann, Volker Jakob, Markus Köster: Der Platz an der Halde. Ein Film von Frank Leberecht und Herbert Fischer 1952/54. Begleitheft zum Film, Münster 2006, S. 37ff.

¹¹ Herbert Fischer: Kohle Kurs Emden, S. 290-295.

Gelsenkirchen, dort Kohle laden für Seedampferanschluss nach Emden. Heute ist Mittwoch, am Montag muss die Kohle am Ziel sein, also Eilfracht!“ *Diese Order nimmt Folkers in einer Hafenkneipe entgegen; Milieu!* Willi, der Schiffsjunge, kauft in der Kneipe ein Tagebuch, das er seinem Freund Heiner zum Geburtstag schenken will.



Kapitän Folkers

Szene 2: Die „Osnabrück“ in Leerfahrt zwischen Dortmund und Hebewerk Henrichenburg. *Wir sehen uns auf dem Schiff um, lernen die anderen Personen kennen: Frau Folkers, den Bootsmann Fritz und Teddy, den Hund.*

Szene 3: Hebewerk. Die „Osnabrück“ muss eine Weile warten, ehe sie einfahren kann. Willi geht an Land, um im Aushangkasten nach eingegangener Post zu sehen; mit einer Karte von Heiner kommt er zurück: Die „Altmark“ liegt zur Zeit in Gelsenkirchen, bereit zur Abfahrt. Wenn alles klappt, wird auch die „Osnabrück“ rechtzeitig in Gelsenkirchen sein; sie freuen sich auf ein Wiedersehen. Das Schiff fährt ins Hebewerk ein. *Anlage und Funktion eines Hebewerkes.*

Szene 4: Kinder sitzen am Kanalufer. Hilke und Kai, zwei Kinder von Folkers, sind dabei, sie wohnen im Schifferkinderheim und gehen noch zur Schule. Sie warten auf die „Osnabrück“, um ihren Eltern in der Vorbeifahrt zuzuwinken. Kai rechnet aus, dass das Schiff frühestens am Freitag kommen kann. *Wo bleiben schulpflichtige Schifferkinder?*

Szene 5: Die „Osnabrück“ kommt im Hafen Gelsenkirchen an. Willi entdeckt die „Altmark“ unter der Vielzahl von Schiffen. Heiner hat noch Zeit, für einen Augenblick herüberzukommen. Mit den Eltern und Willi sitzt er in der Kajüte, und sie erzählen. Heiner entdeckt bei seinem Freund das Tagebuch, ahnt aber nicht, dass es für ihn als Geburtstagsgeschenk vorgesehen ist. Als Heiner plötzlich zur Abfahrt der „Altmark“ aufbrechen muss, kommt es zu der Wette, welches Schiff als erstes den Mittellandkanal erreicht haben wird. Ehe Willi protestieren kann, hat sein Freund, siegesgewiss, sich das Buch unter den Arm ge-

klemmt, als Pfand für die Wette. Dann wriggt er wieder hinüber zur „Altmark“. *Einblick in das „Familienleben“ der Schiffer – die Wette löst die Handlung aus.*

Szene 6: Jetzt hat Willi es eilig. Die „Osnabrück“ legt vor zum Laden. Ohne Pause leeren die Kräne einen Kübel Kohle nach dem anderen in den Schiffsleib. Auch als plötzlich ein Gewitter losbricht, hält der strömende Regen nicht von der Arbeit ab. *Verladehafen im Ruhrgebiet, Rhein-Herne-Kanal, Ladevorgang.*

Szene 7: Spät nachmittags; vor Schleuse Münster. Heiner hört von dem Wolkenbruch im Kohlerevier. Das erhöht seine Siegesaussichten, denn er rechnet mit einem Zeitverlust für die „Osnabrück“. Aber dann hört er, dass die „Altmark“ vor dem nächsten Morgen die Schleuse Münster nicht mehr passieren kann, zu viele Schleppzüge liegen noch vor ihr. Mit dem Bootsmann beschließt er, am Abend in die Stadt zu gehen. *Betrieb vor einer Schleuse; wartende Schiffe.*

Szene 8: Münster; abends. Heiner und Bootsmann Gustav schlendern durch die Straßen und werfen einen Blick in die Schaufenster. Heiner ist besorgt, dass Willi aufholen könnte; aber Gustav beruhigt ihn: „Die Osnabrück ist bestimmt noch nicht in Fahrt!“ *Stadtbild Münster.*

Szene 9: Die „Osnabrück“ ist bereits in v o l l e r Fahrt! Vier Schleusen des Rhein-Herne-Kanals hat sie bereits hinter sich gebracht, die nächste Schleuse ist erst in Münster. So sieht Willi seine Aussichten steigen. *Schleusen als Fahrtabschnitte.*

Szene 10: Noch ist Willi in bester Laune, wie er im Maschinenraum mit Lappen und Ölkanne hantiert. Aber als er an Deck steigt, muss er betrübt feststellen, dass vor ihnen ein Schleppzug fährt. Und den kann die „Osnabrück“ nicht überholen, trotz Eilfracht. Da müsste der Kanal an dieser Stelle schon breiter sein. Wenn Willi damit nur seine Wette nicht verliert! *Verkehrsprobleme des Kanals.*

Szene 11: Auf der „Altmark“. Heiner hockt im Logis und fühlt sich schon als Gewinner im Besitz des schönen Buches. Da kommandiert Bootsmann Gustav ihn an Deck: Begegnung mit einem anderen Schleppzug! Dabei gibt es allerlei zu sehen: zwei Frauen, die mit der Waschmaschine auf den Luken stehen, zwei andere Schifferfrauen, die sich nach

langer Zeit bei dieser Begegnung wiedertreffen; und was sie in der einen Minute dieses flüchtigen Wiedersehens alles an Neuigkeiten hervorprudeln! Fast ebenso wie die beiden Hunde, die sich mit ihrem Gebell von Schiffsplanke zu Schiffsplanke anscheinend auch viel zu erzählen haben. Der Kettenhund eines Bauernhofes mischt sich vom Land aus in das Duell ein. *Schleppzugbegegnung; Schifferfrauen bei der „Hausarbeit“; Münsterländer Bauernhof.*

Szene 12: Nacht; vor dem Abzweig des Mittellandkanals. Die „Altmark“ hat festgemacht. Bei jedem Motorgeräusch schrickt Heiner aus dem Schlaf. Eben jetzt späht er wieder aus dem Bullauge über das Wasser. Aber es ist noch nicht die „Osnabrück“. *Mannschaftslogis mit Kojen.*

Szene 13: Die „Osnabrück“ hat auch festmachen müssen. Kapitän Folkers und Willi stehen gerade im Schleusenbüro Münster, und zwischen den Telefongesprächen erklärt ihnen der Beamte, dass sie erst am nächsten Morgen durchgeschleust werden können. Dafür dann aber als erste, um vier Uhr früh. *Betrieb in einem Schleusenbüro.*

Szene 14: Vor der Schleuse Münster. 4 Uhr früh. Willi hält Ausschau. Da leuchten die Lampen der Schleusenanlage auf. Folkers steigt ins Steuerhaus; der Motor tuckert los. *Arbeitsbeginn, Ablegen.*

Szene 15: Die „Altmark“ liegt am Vormittag noch an der gleichen Stelle. Bevor sie in den Mittellandkanal einbiegen kann, muss sie noch einen Zuckerkahn aus Richtung Emden abwarten, der im gleichen Schleppzug mit der „Altmark“ bis Hannover gehen soll. Aber befriedigt stellt Heiner fest, dass noch keine „Osnabrück“ und kein Willi zu sehen sind, als der langerwartete Zuckerkahn schon von Norden her in Sicht kommt. *Zusammenstellung von Schleppzügen; Schlepperwechsel; Betrieb an einem Knotenpunkt des Kanals.*

Szene 16: Willi ist nicht mehr weit vom Ziel der Wette. Er steht selbst am Steuer. Aber da lässt ihn der Kapitän nur auf halbe Fahrt gehen. Das passt ihm gar nicht. Doch Frau Folkers „geht“ zum Einkaufen: ein kleines Motorboot, das Lebensmittelboot, legt während der Fahrt an der „Osnabrück“ an. Willi fürchtet den Zeitverlust. *Nahrungsmittelversorgung.*

Szene 17: Hilke und Kai, Folkers Kinder, die wir aus Szene 4 kennen, beeilen sich, mit ihren Fahrrädern zum Anlegeplatz am Abzweig des

Mittellandkanals (in der Nähe ihres Kinderheimes) zu kommen. Dort hofen sie die Eltern wiederzusehen. An der Anlegestelle ertönt inzwischen aus dem Lautsprecher das Kommando für den neuen Schlepper der „Altmark“: Fertigmachen! Heiner spitzt im Bewusstsein seines Sieges den Bleistift und trägt stolz seinen Namen auf der ersten Seite des Tagebuches ein. Hilke und Kai kommen an; die „Osnabrück“ ist noch nicht da, aber ihren Bruder Heiner können sie noch begrüßen. Da plötzlich tutet es draußen, und als Heiner an Deck steigt, springt schon Willi auf die Planken; schweigend gibt Heiner sich geschlagen. Die Eltern Folkers freuen sich, nach langer Zeit einmal mit der ganzen Familie wieder zusammensitzen zu können. Der Schlepper der „Altmark“ legt vor, Heiner muss zurück auf sein Schiff. Durch den Lautsprecher wird Kapitän Folkers zur Meldestelle gebeten, um eine Nachricht abzuholen. Der Familientag währt nur ein paar Minuten. Willi hilft seinem Freund beim Losmachen der Leinen, und mit einem Augenzwinkern verspricht er, ihm das Buch auf jeden Fall mit der Post zu schicken, wenn die „Osnabrück“ mit ihrer Eilfracht nicht rechtzeitig ans Ziel kommen sollte. Heiner kann gerade noch hören, wie der Vater vom Land die Nachricht von der Meldestelle herüberraft: „Die Osnabrück soll einen halben Tag eher in Emden sein!“ Noch einen halben Tag eher? Ob Willi das schafft? Dann verschwindet Heiner winkend in der Biegung des Mittellandkanals. *Familienleben; erster Handlungsabschnitt.*

Szene 18: Ja, die „Osnabrück“ soll im Ladeplan des Seedampfers für ein anderes Schiff, MS „Saar“, einspringen. Denn die „Saar“ hat Pech gehabt: an einer Baustelle hat sie sich einen Draht in die Schraube gefischt. Gerade ist ein Taucher dabei, den Schaden zu untersuchen. *Organisationstechnisches; Baustelle; Zwischenfall.*

Szene 19: Die „Osnabrück“ ist jetzt in voller Fahrt, und Willi ist in bester Laune. Im strahlenden Sonnenschein zieht die Landschaft zu beiden Seiten des Kanals vorbei, erfüllt von den Stimmen des Frühlings. *Ems-Landschaft.*

Szene 20: An der Baustelle machen die Leute von der „Saar“ ein besorgtes Gesicht. Eben kommt von Norden her ein Schleppzug und passiert die Engstelle mit dem festliegenden Motorschiff. Da naht auch die „Osnabrück“. Das Boot der Wasserschutzpolizei fährt ihr entgegen, und ärgerlich muss Willi seinem Kapitän vom Bug her „Halt!“ zuwinken. Und dann erkennt er auch den Grund der Fahrtunterbrechung: ausge-

rechnet MS „Saar“ ist es, wegen der sie sich doch gerade beeilen sollen. Aber was hilft es? *Wasserschutzpolizei.*

Szene 21: Sonntagmorgen am Mittellandkanal bei Minden. Die „Alt-mark“ hat festgemacht. Bootsmann Gustav hilft Heiner und seinem Fahrrad mit dem Schwenkbaum an Land. Er will seine Kollegen besuchen, die hier in der Nähe in einem Kursus der Schiffsjungenschule sind. Sein Weg führt an der Kanalüberführung über die Weser vorbei, den Fluss entlang, bis ihm das fröhliche Geschrei vom Sportplatz der Schule entgegenklingt. Freudig wird er von den Kameraden empfangen. *Schiffersonntag; Schiffsjungenschule; Kanalüberführung mit Weser; Landschaft.*

Szene 21: Die „Osnabrück“ hat es schwer an diesem Morgen: dicker Nebel liegt über dem Emsland. Willi lauscht dem Wetterbericht, der vorerst nichts Gutes verheißt. Aber Kapitän Folkers beschließt, trotzdem langsam weiterzufahren. Jetzt ist die letzte Schleuse bald überwunden, und dann geht es auf die freie Ems hinaus. Willi und Bootsmann Fritz machen sich Sorgen, ob sie die letzte Schleuse rechtzeitig schaffen werden: denn von da aus gibt es wegen der Tide nur feste Abfahrtszeiten. Wenn der Nebel nicht bald verschwindet, dann könnte es sein, dass sie einen halben Tag verlieren. *Wettereinfluss, Ebbe und Flut.*

Szene 23: Das Daumendrücken hat geholfen: Die Sonne kommt gegen Mittag wieder durch, und jetzt heißt es, schnell durch die Schleuse zu kommen! Willi hat alle Hände voll zu tun bei so einer Durchschleusung, aber er wird nicht müde dabei, zumal die „Osnabrück“ jetzt gute Aussicht hat, das Ziel rechtzeitig zu erreichen. So sind alle froh, als das Schiff schließlich auf die Ems hinaussteuert. *Schiffsschleuse mit ihren Einzelheiten.*

Szene 24: Im Hafen Emden ist das Beladen des Seedampfers in vollem Gang. Neun Binnenschiffe haben ihre Kohle in den Bauch des großen Bruders gelöscht, jetzt warten die Kräne auf die „Osnabrück“. *Beladen eines Seedampfers.*

Szene 25: Auf der „Osnabrück“ macht Willi eine unangenehme Entdeckung: im Maschinenraum sprudelt unter einer Bodenplatte Wasser hervor. Zunächst sieht das ganz harmlos aus, und so etwas kann schon mal vorkommen, wenn sich ein Deckel von den Flutventilen löst, die für das Kühlwasser sorgen. Willi möchte den kleinen Schaden gleich selbst beheben, zumal sein Rufen nach dem Bootsmann im tosenden Lärm der

Maschine untergeht. Aber dann spritzt ihm doch ein dicker Strahl entgegen. Verzweifelt sucht er den Deckel, der in die Wanne gefallen ist, und er wird nass bis auf die Haut. Der Kapitän ahnt nichts von Willis Kampf gegen das Wasser. Und Willi möchte nicht, dass der Kapitän die Fahrt stoppt und kostbare Zeit aufs Spiel setzt. Schließlich findet Fritz ihn doch noch, und gemeinsam haben sie den Schaden schnell behoben. Willis einsames Aushalten war zwar etwas leichtsinnig, aber er fühlt sich doch ein bisschen als Held; denn die „Osnabrück“ hat trotz der bedrohlichen Situation wenigstens die Fahrt halten können.

Szene 26: Am Seedampfer im Emdener Hafen ist man nun auch beruhigt: die „Osnabrück“ erscheint gerade in der Hafeneinfahrt vor der Seeschleuse.

Szene 27: Willi strahlt über das ganze Gesicht. Fritz freut sich; und auch Käptn Folkers dreht zufrieden an seinem Steuerrad, neben ihm seine Frau, wie sie auf den riesigen Leib des Seedampfers zuhalten. Das Tagebuch hat Willi schon verpackt, Heiners Anschrift „z.Zt. Salzgitter“ aufgeklebt. Nun ist er gespannt, was das Geburtstagskind Heiner sagen wird.

Szene 28: Als Heiner im Hafen Salzgitter das Päckchen öffnet und das Tagebuch zum Vorschein kommt, findet er es bedauerlich, dass die „Osnabrück“ den Seedampferanschluss doch noch verpasst hat. Willi wollte ihm das Buch ja schicken, falls sie nicht rechtzeitig nach Emden kommen. Aber als er es aufschlägt, sieht er, was sein Freund mit dem Tagebuch vorhatte: zu dem Namenszug, den Heiner selbst so voreilig auf die erste Seite schrieb, hat Willi ihm eine schöne Widmung zum 16. Geburtstag gemalt. In diese freudige Überraschung kommt eine neue Order für die „Altmark“, und Heiner macht sich fertig für die Fahrt.



Zwei Freunde: Heiner und Willi

Szene 29: Auch die „Osnabrück“ fasst in Emden neue Ladung. Diesmal geht es mit Getreide den Oberrhein hinauf. So gehen die beiden Freunde wieder auf die Reise. Und wenn der Fahrplan oder der Zufall es wollen, so begegnen sie sich bald einmal wieder auf den Wassern des Kanals.

Rückblickend hat Fischer noch einmal seine Intentionen beschrieben und die Probleme thematisiert, die sich während der Dreharbeiten des Films „Kohle Kurs Emden“ ergaben. Seine Bemerkungen vermitteln

sehr authentisch etwas von den damaligen Aufnahmebedingungen, aber auch von dem Aufbruchgeist, der das Team leitete:

Für uns, die wir das Drehbuch zu realisieren hatten, war die gestellte Aufgabe nicht gerade leicht. Stehen sich doch zwei verschiedene Momente – Spiel und Instruktion – gewissermaßen feindlich gegenüber, so geschickt auch ein Drehbuch abgefasst sein mag.

So galt es denn, durch die Kraft der Bilder möglichst viel an Sachlichem auszusagen, auf (der) anderen Seite aber das Spiel mit der notwendigen Leichtigkeit sich abwickeln zu lassen.

Dass das Vorhaben uns große Geduld mit dem Wettergott auferlegen würde, war uns von Anfang an gewiss; denn der größte Teil der Einstellungen besteht aus Außenaufnahmen. Alle Hände voll zu tun gab es auch für den Aufnahmeleiter. Es bedarf schon eines gehörigen Organisationstalentes, mit den fahrenden Schiffen – d.h. mit den immer wieder davonlaufenden Schauplätzen – richtig zu disponieren. Da bleibt auch manches Mal Ärger nicht aus, wenn es heißt, ein Schiff für eine Stunde vor einer Schleuse festzuhalten.

Darüber, dass unsere Darsteller sich in irgendeiner Einstellung nicht fachgemäß wie Schiffer benehmen würden, brauchten wir uns keine Sorge zu machen: alle Spieler haben wir uns unter Binnenschiffen herausgesucht. Besonderer Dank gilt dem Schifffahrtsverband für das Westdeutsche Kanalgebiet, Dortmund, ohne dessen tatkräftige Unterstützung der Film wohl kaum zustande gekommen wäre.

In der Reihe der Unterrichtsfilme ist „Kohle Kurs Emden“ ein Film neuer Art. Ein Film für den Erdkundeunterricht, dessen Schwerpunkt jedoch auf sozialkundlichem Gebiet liegt. Ein Spielfilm für die Lehrstunde. Als solcher ein Experiment.

Wie weit seine Gestaltungsform uns für künftige Filme eine Richtung weisen kann, mögen die Erfahrungen zeigen, die aus der Unterrichtsarbeit mit „Kohle Kurs Emden“ sich ergeben.

Wir (die ihn gedreht haben) wünschen dazu

„Volle Kraft voraus!“¹²

¹² Ebd. S. 295.

IV. Ems und Dortmund-Ems-Kanal (1959)

Volker Jakob

Als dieser von der Deutschen Kulturfilm Koerber KG produzierte Tonfilm 1958/59 unter Mitwirkung zahlreicher Dienststellen des Bundes, der Länder und der Kommunalbehörden sowie Stellen der Wirtschaft entstand, zählte der Dortmund-Ems-Kanal gerade einmal 60 Jahre. Als er am 6. Februar 1959 in Dortmund uraufgeführt wurde, zeigte sich die Fachwelt durchaus beeindruckt. In einer zeitgenössischen Kritik heißt es u.a.:

„Der Film vermittelt schöne Landschafts- und eindrucksvolle Industrie- und Hafensbilder..., besonders an den beiden Endpunkten der Wasserstraße in Dortmund und Emden. Auch der Laie gewinnt eine Vorstellung von den gewaltigen Gütermassen, die täglich von den Schiffen befördert und in den Häfen umgeschlagen werden. Er erkennt darüber hinaus die Bedeutung des Flusses und des Kanals nicht nur als Transportweg, sondern auch als Regulator des Wasserhaushaltes.

Die Kamera folgt zunächst der Ems von der Quelle am Südwesthang des Teutoburger Waldes, wo sie bei Hövelhof entspringt oder besser gesagt dem Sandboden der Senne entrinnt, bis zur Einmündung in den Großschiffahrtsweg beim Feuerschiff ‚Borkumriff‘. Die wasserwirtschaftlichen Aufgaben, die die Ems in ihrem Oberlauf zu erfüllen hat, werden angedeutet. Ein ausführlicher Bericht erfolgt über den Dortmunder Hafen, den größten Binnenhafen an einer künstlichen Wasserstraße.... Bilder aus dem Hütten- und Zechenrevier des Dortmundes Raumes geben einen lebendigen Eindruck von der Wirtschaftskraft dieses Gebietes.

In abwechslungsreicher Fahrt über den Kanal werden von der Kamera interessante Ausschnitte des überaus lebhaften Schiffs- und Schleusenbetriebes eingefangen, die besser als nackte Zahlenübersichten einen Begriff davon geben, wie stark heute der Dortmund-Ems-Kanal als verkehrsreichste Wasserstraße im Bundesgebiet belastet ist...“



Der Hafen Wanne-Eickel

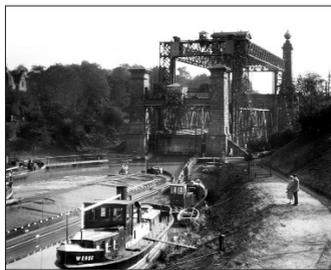
Der von dem renommierten Kameramann Viktor Schamoni bebilderte Film hat einen unübersehbaren Informations- und Dokumentationsauftrag, was auch in dem hohen Anteil eingeschnittener Grafiken zum Ausdruck kommt. Vor allem der Kommentar ist getragen vom Stolz auf das in den Wirtschaftswunderjahren Erreichte und vom Glauben an die

technische Machbarkeit der Dinge. Heute, 50 Jahre nach seiner Entstehung, haben sich die Voraussetzungen grundlegend gewandelt. Der Mythos von Kohle und Stahl, der so lange die Lebenswirklichkeit und das Selbstverständnis des Ruhrgebietes geprägt hat, ist dahin. Die Dinge bleiben weiterhin „im Fluss“ – gerade deshalb lässt sich aus diesen ambitionierten Filmbildern Vieles lernen über den im Laufe eines halben Jahrhunderts eingetretenen Wandel.

V. Henrichenburg – Ein Fahrstuhl für Schiffe (1959)

Volker Jakob

Im selben Jahr, 1959, in dem der Koerber-Film „Die Ems- und der Dortmund-Ems-Kanal“ gedreht wurde, entstanden auch die Aufnahmen für den letzten Film dieser Edition. Der Anlass hierfür war ein didaktischer. Der Junglehrer Willi vom Steeg, der zugleich Leiter der Stadtbildstelle Solingen war, wollte seinen Schülern mit den Mitteln des Films die Funktionsweise eines Schiffshebewerkes erklären. Da es kein öffentlich zugängliches Material gab, machte er sich selbst mit einer 16mm-Kamera an die Arbeit und filmte die einzelnen Schritte des Hebevorgangs. Damals konnte er nicht wissen, dass das Ende des Schiffshebewerkes unmittelbar bevorstand. Nach der endgültigen Stilllegung 1970 war dieser monumentale Bau lange dem Verfall preisgegeben. Seit dem 12. September 1992 ist das Alte Schiffshebewerk als Museum wieder für Besucher zugänglich.



Das Schiffshebewerk Henrichenburg

Im Mittelpunkt der Dokumentation steht genau das, was das stillgelegte und zum Museum umfunktionierte technische Kulturdenkmal seinen Besuchern heute nicht mehr bieten kann: das Erlebnis eines Schiffshebevorgangs, den von 1899 bis zum Ende der 1960er Jahre Generationen von Hebewerkstouristen gespannt mitverfolgt hatten.

Auch hier müssen selbst gefertigte Grafiken aufwändige Außenaufnahmen ersetzen. Nach einer entsprechenden Übersicht über das westdeutsche Kanalnetz kann der Betrachter minutiös mitverfolgen,

wie ein Schiff von der oberen Kanalhaltung – aus Richtung Dortmund kommend – in den Hebewerkstrog hineinfährt und langsam 14 Meter gesenkt wird. Auf der unteren Kanalebene, dem sogenannten „Unterwasser“ angelangt, wird es von einem kleinen Dampfschlepper vorsichtig aus dem Trog herausgezogen und kann dann seine Fahrt Richtung Nordsee fortsetzen. Ebenso wie das Hebewerk zeigt der Film die 1914 parallel errichtete Schachtschleuse in Betrieb. Auch sie ist schon seit 1989 stillgelegt und wurde als ein technisches Kulturdenkmal erhalten.

Heute sind diese alten schwarz-weißen Filmbilder aus der Betriebszeit von Schiffshebewerk und Schleuse seltene Zeitdokumente von technik- und sozialgeschichtlicher Bedeutung.

VI. Der Dortmund-Ems-Kanal Zur Geschichte einer Wasserstraße

Dagmar Pech

Der Dortmund-Ems-Kanal verbindet die Stadt Dortmund im östlichen Teil des Ruhrgebiets mit dem Nordseehafen Emden. Neben Europas größtem Kanalhafen in Dortmund und dem städtischen Hafen Münster gibt es 44 kleinere Umschlagplätze. Beinahe jede an den Kanal grenzende Gemeinde hat einen kleinen Hafen. Neben seiner Aufgabe als Verkehrsträger versorgt der Kanal auch Industrie, Landwirtschaft und eine Vielzahl von Kleinverbrauchern mit Wasser.

Eine ebenso wichtige Rolle spielt der Kanal als beliebtes Naherholungsgebiet gerade im dicht besiedelten und industriell geprägten Ruhrgebiet. Lange Zeit wurde der Kanal hier auch liebevoll „Kumpelriviera“ genannt. Fotos aus den 1950er Jahren zeigen, wie beliebt die „größte Badewanne im Revier“ schon damals war. Schon früh wurden Wassersportvereine entlang des Kanals gegründet, viele Ruder- und Kanuklubs liegen an seinem Ufer. Seit den Anfangszeiten ist es ein Vergnügen, dort zu wandern, schwimmen, angeln, rudern, paddeln, radeln oder eine Dampferfahrt zu unternehmen. Auch der Fernradweg von Dortmund zur Nordsee entlang des Dortmund-Ems-Kanals erfreut sich zunehmender Beliebtheit.

Verlauf und Einbindung ins Wasserstraßennetz

Der Dortmund-Ems-Kanal verläuft westlich von Dortmund nach Waltrop/Henrichenburg und schwenkt dann in Richtung Norden. Er

überquert die Flüsse Lippe, Stever und Ems und verläuft ab Greven östlich des Emstales. Beim Zusammenfluss von Hase und Ems bei Meppen wird er endgültig Bestandteil der Ems. Ab hier beeinflussen Strömung und Hochwasser die Schifffahrt. Nach 225 km beginnt in Papenburg die Seewasserstraße Ems. Neben der Nord-Süd-Verbindung stellt der Kanal über den Rhein-Herne-Kanal sowie den Wesel-Datteln-Kanal und die norddeutschen Wasserstraßen die Verbindung zwischen dem Rheinstromgebiet und den Seehäfen Bremen und Hamburg sowie den Berliner Wasserstraßen her. Die Bauzeit für die 270 km lange Wasserstraße und alle zugehörigen Bauwerke betrug lediglich sieben Jahre. Von der ersten Idee bis zur Einweihung im Jahr 1899 verging jedoch eine längere Zeitspanne...

Kanalbaupläne im 19. Jahrhundert

Westfalen hatte jahrhundertlang keinen direkten Zugang zur See. Die Ems war bis Rheine für kleinere Schiffe befahrbar. Es fehlten jedoch brauchbare Wasserstraßen, die den südlichen Bereich Westfalens mit der Nordsee verbanden. Bereits im 18. Jahrhundert wurden Lippe und Ruhr durch Kanalisierung für kleinere Schiffe schiffbar gemacht. Das Königreich Hannover baute in den 1820er Jahren den Hanekenkanal von Meppen nach Hanekenfähr bei Lingen und kanalisierte die Ems bis zur Landesgrenze nach Rheine. Da die preußische Regierung zögerte, diesen Kanal bis zur Ruhr weiterzuführen, behielt das Bauwerk nur eine regionale Bedeutung. Im frühen 19. Jahrhundert verfolgte die preußische Regierung das Ziel, niederländische Seezölle, die an der Mündung des Rheins erhoben wurden, durch einen Kanalbau zu umgehen. Nach Aufhebung der Zölle verlor Preußen zunächst das Interesse an einem eigenen Nordseezugang.

Mit Ausbruch des Eisenbahnfiebers in den 1840er Jahren geriet die Idee, eine Wasserstraße für Westfalen zu bauen, zunächst ins Hintertreffen. In der industriellen Gründerphase des darauf folgenden Jahrzehnts rief die Stadt Dortmund dann wieder Kanalbaupläne ins Leben. Da die Eisenbahn das wachsende Transportaufkommen nicht mehr bewältigen konnte, sollte heimische Kohle zukünftig per Schiff zu neuen Absatzmärkten transportiert werden. Zusätzlich sollten englische Kohleimporte verdrängt werden. Trotz der niedrigen Frachtsätze der Eisenbahn waren die Transportkosten für Steinkohle per Bahn immer noch zu hoch. Die Produzenten strebten den Ein-Pfennig-Tarif an, das heißt, ein Pfennig sollte pro Zentner und Meile erhoben werden. Beispiele aus Frankreich und Belgien versprachen eine Min-

derung der Transportkosten durch die Binnenschifffahrt auf künstlichen Wasserstraßen. Die Wirtschaftskrise der Jahre 1873/74 verstärkte den Druck Kosten einzusparen.

Die neuen Technologien in der Eisen- und Stahlindustrie benötigten zunehmend ausländische Erze aus Schweden. Die Rohstoffvorkommen im Ruhrgebiet waren erschöpft. Aus diesen ökonomischen Zwängen heraus entwickelte sich die Idee eines Kanalprojekts von Dortmund nach Emden. Der Staat selbst spielt in der Kanalfrage seit 1877 eine immer aktivere Rolle. Er übernahm allmählich die Leitung des Verkehrswesens, die bisher privaten Eisenbahnen wurden verstaatlicht. Das im Juli 1886 verkündete Gesetz zum Bau des Dortmund-Ems-Kanals ließ keinen Zweifel daran, dass dies nur der Anfang sein sollte zu einem großen Mittellandkanalsystem: „Die Staatsregierung wird ermächtigt zur Ausführung eines Schiffahrtskanals, welcher bestimmt ist, den Rhein mit der Ems und in einer den Interessen der mittleren und unteren Weser und Elbe entsprechenden Weise mit diesen Strömen zu verbinden, und zwar zunächst für den Bau der Kanalstrecke von Dortmund, bzw. Herne über Henrichenburg, Münster, Bevergern und Papenburg nach der inneren und unteren Ems, einschließlich der Anlage eines Seitencanals aus der Ems von Oldersum nach dem Emdener Binnenhafen nebst entsprechender Erweiterung des letzteren ... 58.100.000 Mark... zu verwenden.“

Der Dortmund-Ems-Kanal war das erste Stück einer großen Vision von einem Mittellandkanal zwischen Oder, Elbe, Weser und Rhein. Dieser Vision verlieh das spektakuläre Bauwerk des Schiffshebewerks Henrichenburg schon einen angemessenen Ausdruck. Im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts wurde das mitteldeutsche Kanalnetz weiter ausgebaut. Noch vor dem Ersten Weltkrieg entstanden der Rhein-Herne-Kanal und der Datteln-Hamm-Kanal, die das westfälische Ruhrgebiet an den Rhein anschlossen, sowie das erste Teilstück des Mittellandkanals, das den Dortmund-Ems-Kanal mit der Weser verband. Dieses wurde nach dem Krieg durch ein zweites Teilstück, das die Verbindung zur Elbe herstellte, ergänzt. 1930 wurde mit dem Wesel-Datteln-Kanal eine zweite Anbindung an den Rhein geschaffen.

Die Bauzeit

Die Kanalbauarbeiten begannen 1892 und wurden 1899 beendet. Die Baukosten waren veranschlagt mit 58,4 Millionen Mark. Die Gesamtkosten erhöhten sich bis 1892 auf 79,4 Millionen. Ein Kilometer Kanalstrecke kostete etwa 295.000 Mark. Auf dem Weg von Dortmund

nach Emden überwand der rund 270 km lange Wasserweg eine Höhendifferenz von 70 Metern mit Hilfe von 20 Schleusenbauwerken und einem Schiffshebewerk. Des Weiteren wurden fünf Wehre in der Ems, drei Brückenkanäle über Lippe, Stever und Ems, vier Straßenunterführungen im Bereich hoher Kanaldämme, sieben Sicherheitstore, acht Eisenbahnbrücken, 197 Wege- und Fußgängerbrücken und 43 Diensthöfe errichtet.

Arbeiter auf der Kanalbaustelle

Die Kanalbauverwaltung führte die Bauarbeiten nicht in eigener Regie durch, sondern vergab sie an private Baufirmen. Es sollten nur kräftige Arbeiter über 17 Jahre eingestellt werden, die ein Gesundheitsattest beibringen und sich bei der Polizeibehörde melden mussten. Die Arbeiter wurden zur Gehorsamkeit gegenüber dem Arbeitgeber, den Vorgesetzten und Kollegen verpflichtet. Neben Restriktionen gab es auch eine staatliche Fürsorge für die Beschäftigten wie die Kontrolle der hygienischen Verhältnisse, Impfaktionen, regelmäßige Festsetzung von Lohnperioden sowie eine Krankenversicherung.

Als Arbeitskräfte knapp wurden, mussten auch ausländische Arbeiter angeheuert werden. Deren Löhne deckten gerade die Kosten für Nahrung und Obdach. Sie unterlagen nicht den Marktmechanismen, sondern wurden von den Behörden dirigiert. Weil die Arbeiter im Sommer stärker beansprucht wurden, gab es unterschiedliche Sommer- und Winterlöhne. Der Tagelohn betrug durchschnittlich 2,75 Mark. Wenn sie in Privathaushalten logierten, gaben die Arbeiter pro Tag etwa 1,30 Mark für Kost und Logis aus. Die Unterkunft in einer staatlich gebauten Baracke kostete 1,10 Mark. Dazu kamen pro Tag 70 Pfennig für die Sozialversicherung. Damals kostete zum Vergleich ein Bier etwa 15 Pfennig. Es gab noch keine Arbeitslosenversicherung für die arbeitsfreie Zeit im Winter. Von 1000 Steuerpflichtigen hatten im Jahr 1896 etwa 750 ein Jahreseinkommen von weniger als 900 Mark.

Die Kanalbauarbeiter waren kaum gewerkschaftlich organisiert. Sie stammten meist aus der ländlichen Bevölkerung, waren ungelernt und mussten sich mit dem relativ geringen Lohn zufrieden geben. Zu Hochzeiten arbeiteten 4545 Menschen an der Kanalbaustelle, darunter 900 Ausländer (650 Niederländer, 146 Italiener, 84 russische Polen, 29 sonstige Ausländer).

Die offizielle Eröffnung

Der Kanal wurde am 11. August 1899 offiziell eingeweiht. Kaiser Wilhelm II. kam persönlich aus Berlin angereist, um ihn feierlich zu er-

öffnen. Die Menge jubelte, als der Kaiser das imposante, als „Wunderwerk der Technik“ geltende Schiffshebewerk Henrichenburg seiner Bestimmung übergab. Nach kurzer Besichtigung der Gebäude wurde er auf dem Salondampfer „Strewe“ unter Jubelrufen der Zuschauer auf die obere Kanalhaltung gehoben. Anschließend fuhr er weiter zur Einweihung des Dortmunder Hafens. Am Kanal standen seit sechs Uhr in der Früh Vereine, Schulen und viele tausend andere Zuschauer Spalier. In den Gaststätten rund ums Hebewerk wurden an diesem Tag mehr als 20.000 Ansichtskarten verkauft.

Die ersten Jahre

Der Schiffsverkehr lief auf dem Dortmund-Ems-Kanal zunächst nur zögernd an, es fehlte die Anbindung an die großen Flüsse im Westen und Osten. Der Kanal führte überwiegend durch ländliche, noch unerschlossene Gebiete, in denen es an Hafen- und Umschlagsanlagen sowie an Zubringerbahnen fehlte. In den Anfangszeiten fuhren nur wenige Schiffe - neben etwa 30 neu erbauten Schleppkähnen vor allem kleinere Küstensegler und Emschiffe.

Der Transportbedarf hatte sich schon vor der Eröffnung des Kanals wieder geändert. Durch die Gründung des Rheinisch-Westfälischen Kohlesyndikats hatte der westfälische Bergbau neue Absatzmärkte erschlossen. Der Import der immer stärker benötigten schwedischen Eisenerze fing allerdings den anfänglichen Ausfall der Kohletransporte zunächst auf. Ohne den Kanal hätte Dortmund sich nicht als Stahlstandort gegen den Duisburger Raum durchsetzen können. Hörde, Hoesch und Dortmunder Union konnten ihre Eisen- und Stahlproduktion durch den Kanal erhöhen. Schließlich nutzte auch der Bergbau zunehmend Schiffe für den Abtransport der Kohle. Als Verkehrsträger war der Kanal für die Schiffsbetreiber zunächst unattraktiv. Nur Dortmund, Münster und Emden waren bedeutende Häfen, ansonsten führte der Kanal durch verkehrsarme Regionen. Ohne Anbindung an andere Wasserstraßen war er zunächst nur eine Sackgasse.

In Dortmund gründete sich 1887 die Westfälische Transport Aktiengesellschaft (WTAG). An ihr waren die Dortmunder Union, der Hörder Verein, das Kohlesyndikat und die Stadt Dortmund beteiligt. Danach gründeten sich noch andere Gesellschaften und schufen so eine wachsende Kanalflotte. Der Dortmund-Ems-Kanal bildete den Maßstab für den deutschen Kanalbau, für die Breiten- und Tiefendimension, für den Schleusenbau, die Kanalüberführungen, Düker und Brücken. Ur-

sprünglich sollte das Regelschiff 600 Tonnen Ladekapazität haben, dieses wurde aber bald durch 750-Tonner und etwas größere Schiffe ersetzt. Die Zunahme des Schiffsverkehrs und die Vergrößerung der Schiffe führte zwischen den Weltkriegen zum Bau von so genannten „zweiten Fahrten“ und nach dem Zweiten Weltkrieg zu einer Verbreiterung des Querprofils. Die in den 1890er Jahren errichteten Bauwerke wie Brücken, Überführungen und Schleusen verrichteten über Jahrzehnte hinweg ihren Dienst und wurden erst in jüngster Zeit ersetzt.

Die Häfen: Dortmund – Münster – Emden

Dortmund ist Europas größter Kanalhafen und zählt zu den bedeutendsten deutschen Binnenhäfen. Von hier aus wurde die in der Region abgebaute Kohle per Schiff in Richtung Emden transportiert. Die größte Bedeutung erlangte der Kanal für die Erzversorgung der Dortmunder Stahlwerke in den 1920er Jahren. Über 80 Prozent aller Erzlieferungen für die Dortmunder Stahlwerke wurden von Emden aus über den Dortmund-Ems-Kanal transportiert. Der Kanal spielte auch für die Lebensmittelversorgung der Ruhrgebetsstädte eine wichtige Rolle. Zum Beispiel wurden große Mengen Gerste für die vielen Dortmunder Brauereien per Schiff angeliefert. Der Strukturwandel im Ruhrgebiet ging auch am Hafen nicht spurlos vorüber. Seit den 1960er Jahren wurden mehr und mehr Zechen stillgelegt. Die letzte Kohle wurde in den 80er Jahren in Dortmund gefördert. Seit der Stilllegung der Dortmunder Hochöfen und Stahlwerke zu Anfang des neuen Jahrtausends wird im Dortmunder Hafen kein Erz mehr umgeschlagen. Kanal und Hafen haben sich auf eine Zukunft ohne Montanindustrie eingerichtet. Heute werden vorwiegend Eisen, Baustoffe und Mineralöle sowie zunehmend Container verschifft.

Der Hafen Münster war in erster Linie ein Importhafen, in dem vor allem land- und forstwirtschaftliche Produkte verschifft wurden. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden zunächst vorrangig Baustoffe für den Wiederaufbau der zerstörten Stadt umgeschlagen. In den folgenden Jahren erreichte der Hafen seine höchsten Umschlagszahlen. Seit der Mitte der 1960er Jahre hat der Hafen seine frühere Bedeutung mehr und mehr verloren. Das Hafengebiet bietet heute ein Nebeneinander von kreativen Dienstleistern. In denkmalgeschützten Speicher- und Lagerhallen, sanierten Gebäuden und architektonisch spannenden Neubauten finden sich Gastronomiebetriebe, Ateliers, Architekturbüros, Agenturen, Verlagshäuser und die "Ausstellungshalle Zeitgenössische Kunst Münster".

Während des 20. Jahrhunderts galt Emden als Seehafen des Ruhr-

gebiets. Kohle aus dem Revier wurde für den Export nach Emden transportiert, importiertes Eisenerz über Emden in die Revierstädte gebracht. Heute ist Duisburg der bedeutendste Stahlstandort Deutschlands. Die in Rotterdam umgeschlagenen Eisenerze werden über den Rhein dorthin verschifft.

In Emden, dem westlichsten Seehafen Deutschlands, werden heute hauptsächlich Autos, Forstprodukte und Windenergieanlagen verladen.

Das Schiffshebewerk Henrichenburg

Das größte Bauwerk im Verlauf des Dortmund-Ems-Kanals ist das Schiffshebewerk Henrichenburg. Mit dem Bau dieses „Wunderwerks der Technik“ wollte die preußische Regierung ein wichtiges Zeichen setzen. Die Binnenschifffahrt sollte als leistungsstarkes Transportsystem den Aufschwung der Industrie unterstützen. Der Dortmund-Ems-Kanal symbolisierte den Anfang eines leistungsstarken Kanalnetzes. Die 14 Meter hohe Geländestufe bei Henrichenburg sollten die Schiffe daher nicht mit einer herkömmlichen Schleusentreppe, sondern mit Hilfe eines spektakulären Hebewerks überwinden. Zudem hatte ein solches Bauwerk den enormen Vorteil, dass es sehr Wasser sparend arbeitete. Unter sieben vorliegenden Entwürfen entschied sich die königliche Akademie des Bauwesens für eine technische Neuheit, ein Schwimmerhebewerk mit Spindelführung.

Funktionsweise

Wird ein luftgefüllter Ball unter Wasser gedrückt und dann losgelassen, so schnellt dieser nach oben und springt aus dem Wasser. Dieses physikalische Prinzip des Auftriebs nutzt ein Schwimmerhebewerk, um große Binnenschiffe in einem mit Wasser gefüllten Trog in die Höhe schweben zu lassen:

Der 70 Meter lange Schiffstrog ruht auf fünf luftgefüllten Schwimmern, die in fünf wassergefüllte Brunnen eingetaucht sind. Aus dem Volumen der luftgefüllten Schwimmer ergibt sich eine Auftriebskraft von 3.100 Tonnen. Das nach unten drückende Gewicht des wassergefüllten Troges, der Trogstützen und der Schwimmer beträgt ebenfalls 3.100 Tonnen und befindet sich so im Gleichgewicht mit den nach oben drückenden Auftriebskräften. Schon eine geringe Erhöhung der Wassermenge im Trog erhöht das nach unten drückende Gewicht, so dass die Gewichtskraft stärker wird als die Auftriebskraft, und der Trog sinkt. Lässt man Wasser aus dem Trog auslaufen, wird dieser leichter und schwebt nach oben.

Der Trog, die obere und untere Kanalhaltung werden jeweils durch

senkrecht bewegliche Tore abgeschlossen. Bei der Ein- oder Ausfahrt eines Schiffes werden beide miteinander gekoppelt und gleichzeitig gehoben. Die Regulierung der Auf- und Abwärtsbewegung sowie die Stabilisierung der waagerechten Lage des Troges, der in eine 70 Meter lange Stahlfachwerkbrücke eingehängt ist, erfolgt mit Hilfe von vier an den Ecken senkrecht angeordneten Schraubenspindeln. Diese werden durch einen zentralen Elektromotor über ein gemeinsames Getriebe parallel und zeitgleich angetrieben.

Architektur

Die steinernen Ober- und Unterhaupttürme, die an Bauwerke aus der Renaissance erinnern, verkleiden einen Teil der Technik. Notwendig für die Statik sind sie dagegen nicht. Sie machen jedoch das Schiffshebewerk zu einem imposanten, weit sichtbaren Bauwerk, das der Berliner Oberbaudirektor Hinckeldey entwarf. Die Wappen der Provinzen Hannover und Westfalen zieren die Türme. Sie weisen auf die preußischen Provinzen hin, die der Dortmund-Ems-Kanal durchzieht. Der Torleitstand des Oberhauptes ist verziert mit dem preußischen Adler, das Unterhaupt ziert eine Hansekogge. Sie weist auf alte und neue wirtschaftliche Blütezeiten hin.

Vom Industrie-Denkmal zum Museum

Mit dem Ausbau des Kanals für größere Schiffe wurde das Schiffshebewerk zu klein. Schon 1914, nach Einweihung des Rhein-Herne-Kanals, wurde in unmittelbarer Nachbarschaft eine Sparschleuse errichtet. Sie konnte die größeren Schiffe mit einer Länge bis zu 85 Metern, die vom Rhein kamen, schleusen.

Nach der Inbetriebnahme des neuen Schiffshebewerks im Jahr 1962 wurde 1969/70 das alte Schiffshebewerk stillgelegt. Danach verfiel es zusehends. Der Landschaftsverband Westfalen Lippe (LWL) beschloss 1979, in Abstimmung mit dem Land Nordrhein-Westfalen, den Aufbau eines dezentralen Westfälischen Industriemuseums, in das das Hebewerk aufgenommen wurde. Nach aufwändiger Restaurierung und Rekonstruktion, jedoch ohne die Wiederherstellung der ursprünglichen Funktion, ist das Schiffshebewerk Henrichenburg seit 1992 ein vielbesuchtes und beliebtes Museum für die Geschichte des westdeutschen Kanalnetzes und seiner Schifffahrt. Es wurde 1995 international ausgezeichnet mit einer besonderen Empfehlung im europäischen Wettbewerb, dem „Museum of the Year Award“. Das LWL-Industriemuseum umfasst neben dem Hebewerk und der historischen Maschinenhalle

mit Ausstellung einen Museums-Hafen mit Hafenmeistergebäude, eine Werft und eine einzigartige Sammlung historischer Schiffe und schwimmender Arbeitsgeräte. Im Laderaum des Motorgüterschiffs „Franz-Christian“ von 1929 werden Leben und Arbeit einer Schifferfamilie vor 50 Jahren dargestellt.

Schwerpunkt des Museums ist sein vielfältiges museumspädagogisches Angebot für Menschen aller Altersstufen. Käpt'n Henri und Schiffsjunge Jan begleiten junge Museumsbesucher auf ihrem Rundgang. Zu besonderen Anlässen laden historische Schiffe zu Rundfahrten ein.

Der Schleusenpark Waltrop

Das Nebeneinander von zwei Hebewerken und Schleusen im Schleusenpark Waltrop ist einmalig. Ein Spaziergang dort eröffnet Einsichten in ein Jahrhundert Schleusen- und Hebewerksgeschichte: Das älteste Bauwerk ist das Schwimmerhebewerk von 1899 für Schiffe bis zu 67 Metern Länge. Nach Einweihung des Rhein-Herne-Kanals im Jahre 1914 wurde die benachbarte Schachtschleuse, eine Sparschleuse mit fünf Sparbeckenpaaren eingeweiht. Diese konnte Schiffe von einer Länge bis zu 85 Metern schleusen.

Ein neues Schwimmerhebewerk für Schiffe dieser Länge wurde 1962 in Betrieb genommen. Seit dem Jahre 2005 ist es vorläufig stillgelegt. Das gleiche Schicksal erlitt das Schwimmerhebewerk Rothensee bei Magdeburg. Für den Erhalt dieser dann weltweit letzten Schwimmerhebewerke in Funktion kämpfen derzeit Verbände, Parteien, ein Förderverein und Städte der Umgebung. Der Schiffsverkehr nach Dortmund geht heute über eine Sparschleuse mit zwei Sparbecken und einer Kammerlänge von 190 Metern. Diese ist seit 1989 in Betrieb.

Binnenschifffahrt im Wandel der Zeit

1816 wurde das erste Dampfschiff in Deutschland gebaut. Nach anfänglichen Schwierigkeiten etablierte sich die Dampfschifffahrt dann in ganz Deutschland.

Auch auf dem Dortmund-Ems-Kanal waren zunächst von Dampfern gezogene Schleppkähne im Einsatz. Noch in den 1950er Jahren bestimmten die Schornsteine der Dampfschlepper das Bild auf dem Kanal. Ein Schlepper zog einen bis mehrere durch Trossen verbundene Kähne. Seit den 1960er Jahren sind kaum noch Dampfer zu sehen. Selbstfahrende Motorgüterschiffe mit Dieselmotoren ersetzen zunehmend die Schleppverbände. Heute sind Motorgüterschiffe und Schubleichter die wichtigsten Transportfahrzeuge auf dem Kanal.

Als Transportweg steht der Kanal in Konkurrenz zu Schiene und

Straße. Ein Vergleich der Transportmittel Binnenschiff, Bahn und Lkw zeigt, dass das Binnenschiff in Sachen Umweltverträglichkeit in jeder Hinsicht die besseren Werte aufweist. Gegenüber den anderen Transportmitteln hat es die geringsten Reibungswiderstände zu bewältigen. Ein Schiff verbraucht für den Transport einer bestimmten Menge an Gütern deutlich weniger Energie als Bahn und Lkw. Ein Motorgüterschiff mit 110 Metern Länge und 11,40 Metern Breite hat bei einer Abladetiefe von 2,50 Metern eine Transport-Kapazität von 2100 Tonnen. Wird diese Gütermenge nicht auf dem Wasser transportiert, fahren dafür rund 50 Eisenbahn-Waggons oder rund 100 Lkw. Das ergibt eine fahrende Lkw-Schlange von fast 10 Kilometern Länge!

Das westdeutsche Kanalnetz wird z.Zt. durch Verbreiterung und Vertiefung der Kanäle sowie durch den Bau neuer Schleusen und Brücken gezielt für den Verkehr von Schiffen mit einer Transportkapazität von 2100 Tonnen sowie Schubverbände von 186,5 Metern Länge ausgebaut. Somit helfen die Kanäle, das steigende Transportvolumen zu bewältigen.

VII. Quellen und Literatur

Fischer, Herbert: Kohle Kurs Emden, in: Film, Bild, Ton, hrsgg. v. Institut für Film und Bild in Wissenschaft und Unterricht (FWU), Jg. 3 (1953), S. 288-295.

Fischer, Herbert: Wie der Film entstand, in: Film, Bild, Ton, hrsgg. v. Institut für Film und Bild in Wissenschaft und Unterricht (FWU), Jg. 4 (1954), S. 400-406.

Grau, Rudolf: Kohle Kurs Emden. Begleitheft zum Film FT 419, hrsgg. v. Institut für Film und Bild in Wissenschaft und Unterricht (FWU), München 1967.

Hofmann, Paul, Jakob, Volker, Köster, Markus (Hg.): Der Platz an der Halde. Ein Film von Frank Leberecht und Herbert Fischer 1952/54. Begleitheft zum Film, Münster 2006.

von Keitz, Ursula: Die Kinemathographie in der Schule. Zur politischen Pädagogik des Unterrichtsfilms von RfU und RWU, in: Zimmermann, Peter / Hoffmann, Kay (Hg.): Geschichte des dokumentarischen Films in Deutschland, Bd. 3: „Drittes Reich“ 1933-1945, Stuttgart 2005, S. 463-488.

Koch, Karl: An der Kamera, in: Film, Bild Ton, hrsgg. v. Institut für Film und Bild in Wissenschaft und Unterricht (FWU), Jg.1/2 (1951/52), S. 155-157.

Krabbe, Wolfgang R., Schierk, Hans-Friedrich: Das Schiffshebewerk Henrichenburg. Arbeitssituation und soziale Lage der Arbeiter beim Bau des Dortmund-Ems-Kanals (W.R. Krabbe) / Konstruktion und Bau des Mehrschwimmerhebewerks bei Henrichenburg (H.-F. Schierk), LWL-Westfälisches Industriemuseum Bd. 1, Dortmund 1998.

Paschen, Joachim, Selg, Werner, Viering, Martin: Medien für Schulen – Zur Entwicklung in Deutschland, in: FWU (Hg.): Medien, Bildung und Visionen, 75 Jahre Bildstellen/Medienzentren, 50 Jahre FWU – Ausgabe Westfalen, Lahnstein 2000, S. 53-71.

Schinkel, Eckhard (Hg.): Museumsführer Altes Schiffshebewerk Henrichenburg. Westfälisches Industriemuseum, Dortmund 1992.

Schinkel, Eckhard: Schiffsliift, die Schiffshebewerke der Welt: Menschen – Technik – Geschichte, LWL-Westfälisches Industriemuseum Bd. 22, Essen 2001, S. 165-206.

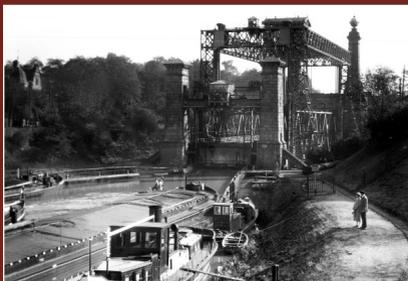
Schinkel, Eckhard (Hg.): Schiffs-Hebewerke in Deutschland. Shiplifts in Germany, Essen 2007, S. 60-69.

VIII. Kapitelübersicht der DVD

1. Kohle Kurs Emden, 1953 – ca. 47 Min.
2. Ems und Dortmund-Ems-Kanal, 1959 – ca. 33 Min.
3. Henrichenburg – Ein Fahrstuhl für Schiffe, 1959 – ca. 9 Min.
4. Bonusmaterial: VHS Kohle Kurs Emden, 1998
 1. Idee und Geschichte des Films – ca. 7 Min.
 2. Heiner und Willi erinnern sich – ca. 8 Min.
5. Bonusmaterial: VHS Henrichenburg – Ein Fahrstuhl für Schiffe, 1995
 1. Zur Entstehungsgeschichte des Films – ca. 3 Min.
 2. Geschichte des Schiffshebewerks – ca. 1 Min.

IX. Filmografische Angaben

- a. **Kohle Kurs Emden**
16mm, s/w, Ton, ca. 47 Min.
Produktion: Institut für Film und Bild in Wissenschaft und Unterricht (FWU), München 1953
Buch: Frank Leberecht
Kamera: Karl Koch
Regie: Herbert Fischer
VHS-Bearbeitung, Vor- und Nachspann: Landesbildstelle Westfalen 1998
- b. **Ems und Dortmund-Ems-Kanal**
16mm, s/w, Ton, ca. 33 Min.
Herstellung: Deutsche Kulturfilm Koerber KG, Hamburg 1959
Kamera: Viktor Schamoni
Gestaltung und Grafik: G. H. von Koerber
- c. **Henrichenburg – Ein Fahrstuhl für Schiffe**
16mm, s/w, o. Ton, ca. 9 Min.
Kamera und Idee: Willi vom Steeg 1959
Grafik: Willi vom Steeg
VHS-Bearbeitung, Vor und Nachspann: Landesbildstelle Westfalen 1995
Sprecher der Bearbeitung: Herbert Niewerth
- d. **DVD-Edition 2009**
© 2009 Landschaftsverband Westfalen-Lippe
Redaktion: Volker Jakob
Filmtechnik und Grading: Thomas Moormann
Schnitt und DVD-Authoring: Katharina Miggelt
Recherchen und Beratung: Herbert Niewerth, Dagmar Pech, Andree Wilhelm
Historisches Filmmaterial: Stadtarchiv Dortmund, LWL-Medienzentrum für Westfalen
Produktionsleitung: Hermann-Josef Höper



Schiffshebewerk Henrichenburg

Ein Kanal feiert Geburtstag

Das LWL-Medienzentrum für Westfalen und das LWL-Industriemuseum Schiffshebewerk Henrichenburg nehmen das 110jährige Jubiläum des Dortmund-Ems-Kanals 2009 zum Anlass, um mit einer Sonderedition von drei historischen Filmen aus den 1950er Jahren an die Vergangenheit dieser bedeutenden Schifffahrtsstraße zu erinnern. Sie zeichnen in sehr unterschiedlicher Weise ein anschauliches Bild von der Wirklichkeit des Lebens an und auf dem Kanal in dieser Zeit.

Lehrprogramm
gemäß § 14 JuSchG

Das Medieninstitut
der Länder

