

Wolfram Bäumer

Das Museum

›Altes Schiffshebewerk Henrichenburg‹

Ja, spinnt der jetzt total? Was soll ein Schiffshebewerk in der „Zeitschrift für Kleinbahn-Geschichte“? Kommt da wenigstens eine Treidelbahn vor? Diese Fragen stellen sich vermutlich viele Eisenbahnfreunde beim Lesen der Überschrift, und die Leser haben damit recht. Dennoch gibt es viele Bezüge zur Museumsbahnen-Landschaft, die im folgenden sichtbar werden sollen. Mit diesem Beitrag sei nämlich ein Blick über den Tellerrand des Eisenbahnthemas gewagt, weil sich dieser Blick als lehrreich für die eigene Arbeit erweisen kann.

Mit dem am 12. September 1992 eröffneten Museum ›Altes Schiffshebewerk Henrichenburg‹ wurde die Museumslandschaft um ein weiteres Technikhistorisches Museum – ein Verkehrsmuseum – bereichert. Dieses Verkehrsmuseum unterscheidet sich dabei durch die Einbeziehung eines großvolumigen technischen Kulturdenkmals von den meisten bisher bekannten Verkehrsmuseen. Denn die Verkehrsmuseen in Berlin, Nürnberg, Dresden und Bochum beherbergen in erster Linie Sammlungen historischer Verkehrsmittel, wobei durchaus die Herberge denkmalwerten Charakter aufweisen und selbst Ausstellungsobjekt sein kann.

Doch so wichtig und richtig es ist, historische Fahrzeuge zu einer aussagekräftigen Sammlung zusammenzuführen und diese Sammlung in einem ebenso historisch wertvollen Bahnbetriebswerk der Nachwelt zu erhalten, so läßt sich dennoch kein konzeptioneller Bezug zwischen beispielsweise dem Dampflokshuppen und einem darin ausgestellten Reisezugwagen herstellen. Es handelt sich somit bei den klassischen Verkehrsmuseen hauptsächlich um ein Nebeneinander von Sachzeugen hausgelöst aus dem vormaligen Gebrauchszusammenhang, wogegen Museums-eisenbahnen auf ein Miteinander von historischen Anlagen und Betriebsmitteln bauen möchten. Und genau dieses Miteinander der Sachzeugen ist es, was uns das Museum ›Altes Schiffshebewerk Henrichenburg‹ vorzeigt.

Das Konzept

Die Kohlevorkommen an Rhein und Ruhr haben in Westfalen und der Rheinprovinz die Industrialisierung im letzten Jahrhundert begünstigt, da damals die kohlefressende Dampfmaschine der Motor der Industrie und der Industrialisierung war. Und mit der Industrialisierung ging der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einher, es entstand ein dichtes Netz von Eisenbahnen sowie Land- und Wasserstraßen. Daher kann das heutige Bundesland Nordrhein-Westfalen auf eine vielseitige Industrie- und Verkehrsgeschichte zurückblicken, die in der heutigen, nachindustriellen Phase zu bewahren und vermitteln lohnt.

Hort der Bewahrung und Vermittlung von Geschichte für ein allgemeines Publikum sind die Museen. Und da man sich zur Geschichtspflege gern bekennt, trägt der Landschaftsverband Westfalen-Lippe nicht nur die zentralen Freilichtmuseen in Detmold (für Volkskunde) und Hagen (für Handwerk und Technik), sondern hat 1979 auch ein dezentrales Industriemuseum, das ›Westfälische Industriemuseum‹ (WIM) ins Leben gerufen.

Thema des WIM sind die Arbeits- und Lebensverhältnisse der Menschen während der vergangenen 200 Jahre im Zusammenhang mit der Industrie. Es geht um die vielfältigen Wechselwirkungen zwischen technischer, wirtschaftlicher,

rechtlicher und gesellschaftlicher Entwicklung sowie um ihre Auswirkungen auf das Leben des Einzelnen.

Statt sich nun jedoch an einem zentralen Ort in einer womöglich architektonisch weit bewundernswürdigen modernen Ausstellungshalle des Themas anzunehmen, erschließt das WIM 8 historische Industrieanlagen mit Denkmalwert als Ausstellungsobjekte und -orte. Neben 3 stillgelegten Bergwerken, einer Hochofenanlage, einer Glashütte und einer Ziegelei in ganz Westfalen und Lippe verteilt basiert der Standort ›Altes Schiffshebewerk Henrichenburg‹ auf einem verkehrstechnischen Bauwerk, dem Hebewerk von 1899. Ein „Ausreißer“ in diesem Konzept ist das Textilmuseum in Bocholt – ein Neubau nach alten Vorlagen.

Doch das Museum will mehr als das seit 1969 stillgelegte Hebewerk neben anderen geschichtsträchtigen Exponaten vorzeigen. Neben dem Abstiegsbauwerk sowie seiner technischen Funktionsweise und Einbindung in die Region soll das gesamte Themenspektrum der Binnenschifffahrt und des Kanalwesens in seinen geschichtlichen, sozialen, ökonomischen, kulturgeschichtlichen und technischen Bezügen in Ansätzen und Zugängen präsentiert werden.

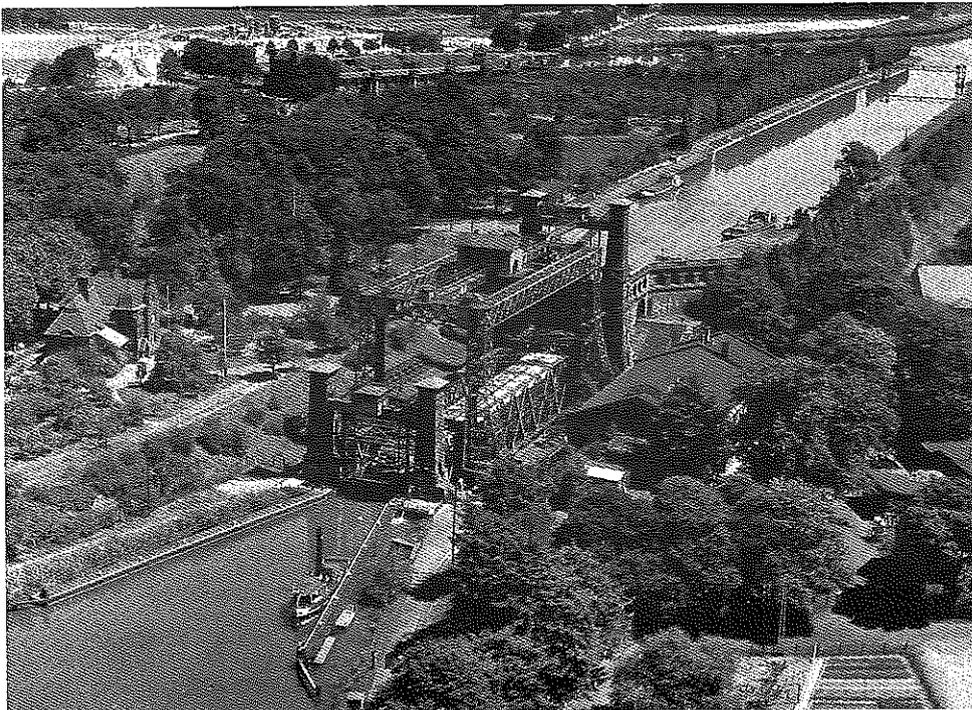
Mit diesem auf Ganzheitlichkeit ausgerichteten Konzept läßt sich das Museum ›Altes Schiffshebewerk Henrichenburg‹ zu den Freilichtmuseen rechnen. Auch wenn das gravierendste Objekt an seinem angestammten Ort verbleiben konnte, war seine Abrundung durch eine zusätzlich angelegte Sammlung von Geräten, Maschinen und Fahrzeugen erforderlich, um als Ganzes erschlossen und ausgestellt zu werden.

Auf die von Freilichtmuseen angestrebte 1:1-Lebendigkeit kann das Museum ›Altes Schiffshebewerk Henrichenburg‹ in Anbetracht des nahegelegenen und nach derselben Funktionsweise arbeitenden Schiffshebewerks von 1962 gut verzichten, zumal die Inbetriebsetzung des alten Schiffshebewerkes nicht vertretbare Eingriffe in die denkmalwerte Substanz des Bauwerkes mit den damit verbundenen finanziellen Aufwendungen erfordern würde.

Trotz des Verzichtes auf Wiederinbetriebnahme werden zahlreiche konzeptionelle Parallelen zwischen Museumseisenbahnen und dem Museum ›Altes Schiffshebewerk Henrichenburg‹ deutlich. Hier wie dort handelt es sich um:

Eisenbahn – Binnenschifffahrt, Kanalwesen,
Eisenbahnstrecke – Kanalstück, Hebewerk,
Loks, Wagen – Binnenschiffe, schw. Geräte.

Nicht nur das technikhistorische Thema ist somit vergleichbar, sondern auch die übernommenen Gegenstände, die Restaurierungs- und Konservierungsprobleme und die Ausstellungsphilosophie.



1959 befand sich das alte Schiffshebewerk noch in Betrieb, Foto: Slg. WIM

Die Sammlung

Als das bedeutendste Bauwerk des zwischen 1892 und 1899 gebauten Dortmund-Ems-Kanals ist das Schiffshebewerk natürlich das Sammlungsobjekt Nr. 1 des Museums. Was hat es mit dem Hebewerk auf sich?

Da die obere Kanalhaltung und der Dortmunder Hafen durch keinen natürlichen Zufluß gespeist werden, war der Zwang zu sparsamem Umgang mit Wasser gegeben. Beim Schleusenvorgang über 14 m Hubhöhe wird eine große Wassermenge gebraucht, sie geht entweder der oberen Kanalhaltung verloren oder muß zurückgepumpt werden. Um dies zu umgehen, entschied man sich damals zum Bau eines Hebewerkes. Zwar ist das Bauwerk weitaus komplizierter als eine Schleuse, doch im Betrieb verursacht das Hebewerk kaum Eingriffe in den Wasserhaushalt und verbraucht auch erstaunlich wenig Antriebsenergie.

Denn da der Trog stets mit Wasser gefüllt war sowie mit und ohne Schiff ca. 3100 Tonnen wog, ließ sich das Troggewicht mit Hilfe von 5 Schwimmern gut austarieren. Das System befand sich im Gleichgewicht zwischen Druck und Hub. Die 4 gewaltigen Spindeln an den Trogecken hoben oder senkten den Trog nicht, sondern hielten ihn lediglich während des 2:30 Minuten dauernden Hebevorganges in der Waagerechten. Sollte der Trog gehoben werden, pumpte man einfach etwas Wasser heraus, so daß er leichter wurde und die 5 Schwimmer ihn nach oben drückten. Sollte der Trog gesenkt werden, gab man nach dem Schließen der Hubtore noch etwas Wasser dazu, so daß er schwerer wurde als die Gegenkraft durch den Auftrieb der Schwimmer. Dadurch reichte ein 110 kW starker Elektromotor als Spindeltrieb aus. Um den Troginhalt in der selben Zeit 14 m höher zu pumpen, würde eine Schleuse rechnerisch einen Pumpenbetrieb von immerhin 1.340 kW – also die 12fache Antriebsleistung – benötigen.

Nach der Stilllegung verkam das Bauwerk zusehends, und der Abriß stand bevor. Doch vor dessen Umsetzung übernahm das WIM 1981 das Hebewerk mit Betriebsgebäuden.

Nach langer Suche kam im Verlauf von 10 Jahren u. a. das Motorgüterschiff ›Franz-Christian‹ zusammen mit dem Inventar sowie zahlreichen Dokumenten direkt von der Schifferfamilie in die Sammlung. Die Übernahme eines weitgehend eingerichteten Binnenschiffs mit all den dazugehörigen Kleinigkeiten und Informationen erwies sich als besonderer Glücksfall. Doch Übernahme ist das Eine, Ausstattung, Darstellung und museale Erschließung das Andere.

Zur Sammlung gehören mehrere Schiffe und schwimmende Arbeitsgeräte, die Aussagen zu folgenden Fragestellungen treffen:

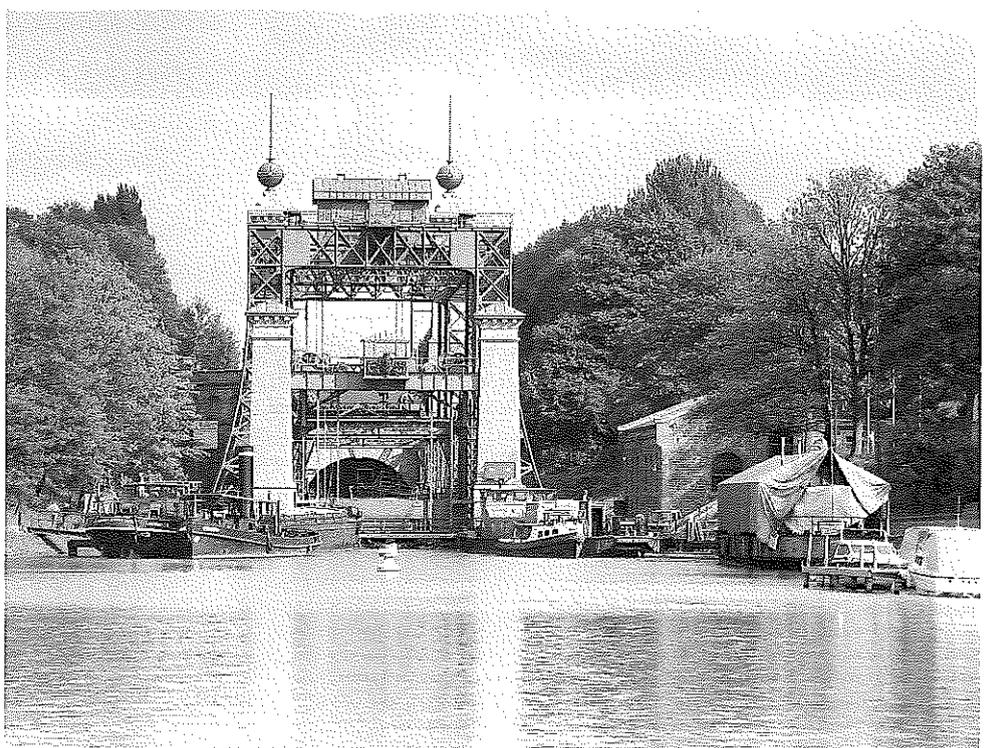
- Welche Schlepp- und Nutzfahrzeuge gab es?
- Welche typischen Transportschiffe sind auf dem Kanal gefahren?

Mitte: Hebewerk, Maschinengebäude und Schiffe als Sammlungsobjekte des Museums, September 1992, Foto: M. Holzappels, WIM

Unten: Kinder haben Zeichnungen mit 3 Phasen aus dem Hebevorgang bunt ausgemalt. So wird die Funktion deutlich. Foto: WIM

Schiffsammlung des Museums ›Altes Schiffshebewerk Henrichenburg‹

Name	Bauort	Bauj.	Bautyp
Express	Paris/St. Denis, F	1884	Ausflugsdampfschiff
Phenol	Schiedam, NL	1904	Tankschiff
	Lowestoft, GB	1906	Dampfbarkasse
Fortuna	Brandenburg	1909	Kanal-Dampfschlepper
Teniers	Rotterdam, NL	1909	Fluß-Dampfschlepper
Herbert	Bergedorf	1923	Dieselbarkasse
Porta	Cosel	1925	Dampf-Eimerbagger
Ostara	Heusden, NL	1926	Dortmund-Ems-Kanal-Kahn
M. Pk. 86	Bodenwerder	1926	Kohlenprahm
Crossen	Cosel	1928	Greifbagger
Franz-Christian	Lauenburg	1929	Motorgüterschiff
Cerberus	Haarlem, NL	1930	Polizei- und Feuerlöschboot
Sr 13	Papenburg	1935	Dampftramme
Nixe	Rendsburg	1939	Bereisungsboot
DP 1587	Minden	1949	Wohn- u. Werkstattprahm
		um '50	Hark- u. Meßboot





■ Welche schwimmenden Geräte sind für den Ausbau, die Erhaltung und die Pflege der Kanäle notwendig?

Wie die tabellarische Übersicht zeigt, konnte das Museum bereits eine ganze Reihe interessanter Fahrzeuge in die Sammlung aufnehmen, unter denen das Motorgüterschiff »Franz-Christian« eines von vielen ist.

Das Bewahren der Sachzeugen

Wie an fast allen Standorten übernahm das WIM auch in Henrichenburg das Schiffshebewerk in einem sehr schlechten baulichen Zustand. 20 Jahre lang hatten Pflanzenwuchs, Plünderer sowie Wind und Wetter das Ihre getan. Bevor Museumsbesucher an das Bauwerk herangeführt werden konnten, war also die Restaurierung notwendig. Planung und Bauleitung der Restaurierung leistete die Hochbauabteilung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe. Dadurch ist sichergestellt, daß denkmalpflegerische Belange in alle Arbeiten einfließen.

Die Berücksichtigung des Denkmalschutzes ist fest im Konzept des WIM verankert. Als nämlich zu Beginn der 60er Jahre im Ruhrgebiet das Zechensterben einsetzte, wurden erhaltenswerte Zechenbauten überflüssig und verfielen. Das Bundesland Nordrhein-Westfalen hielt sich damals mit Denkmalschutz weitgehend zurück, hielt man doch den Fortschritt für wichtiger. Erst als 1969 die beeindruckende Maschinenhalle der Zeche »Zollern II/IV« im Dortmunder Stadtteil Bövinghausen mit ihren Jugendstil-Elementen abgerissen werden sollte, wurde diese statt dessen auf Druck der Öffentlichkeit unter Denkmalschutz gestellt.

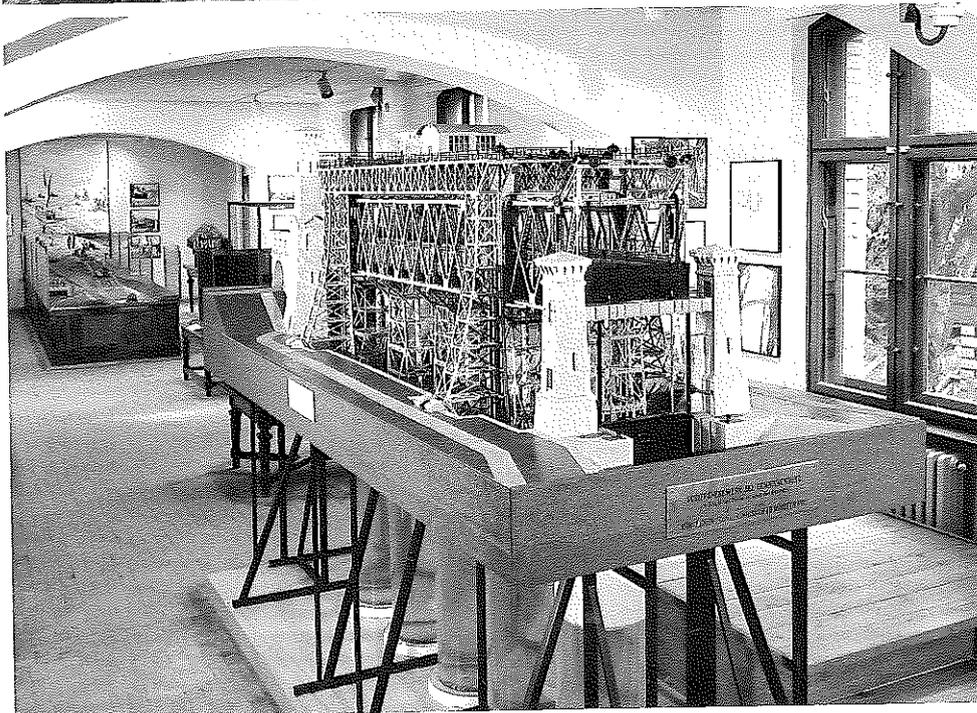
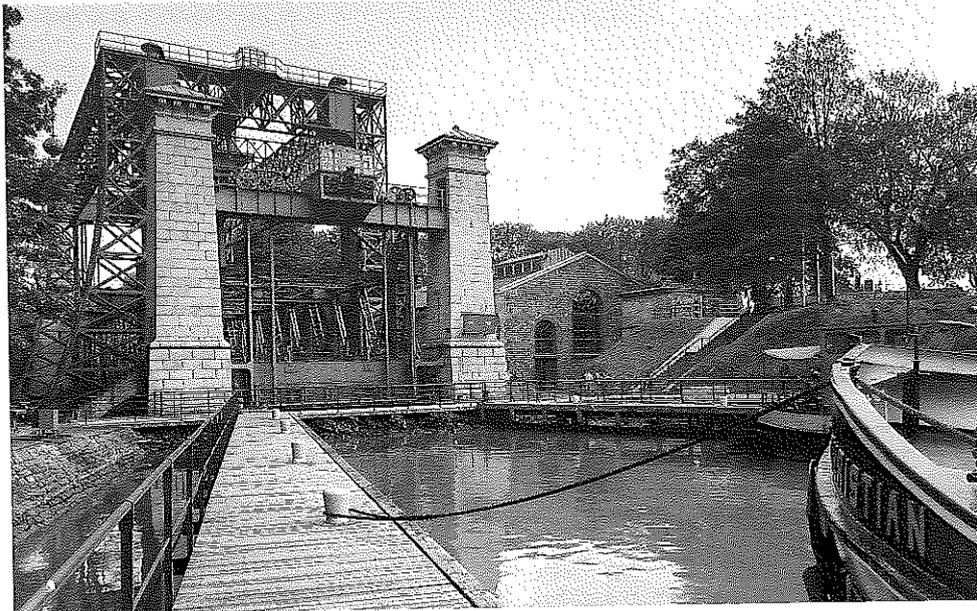
Weitere Industriebauten erhielten den Status eines technischen Kulturdenkmals, doch eine entsprechende Nutzung fehlte, die die hohen Aufwendungen für Restaurierung und Konservierung dieser Denkmale gerechtfertigt hätte. Angestoßen durch die 1968er Studentebewegungen und die daraus entstehenden gesellschaftlichen Umwälzungen, rückten die Industrie- und Alltagsgeschichte in den Mittelpunkt des Interesses. So bot sich auch die Umnutzung der Maschinenhalle und anderer Denkmale als Standorte »vor Ort« des 1979 aus genau diesem Grund ins Leben gerufenen dezentralen Westfälischen Industriemuseums an. Denn die Nutzung technischer Denkmale innerhalb eines Museumskonzeptes ist zweifelsohne besser und auch realistischer, als die Denkmale mit hohem Aufwand zu erhalten und lediglich bestaunen zu lassen.

Auf die Bewahrung von Antriebsmaschinen, Pumpen oder Binnenschiffen braucht an dieser Stelle nicht näher eingegangen zu werden, denn sie gleicht derjenigen von Eisenbahnfahrzeugen bis in die Details.

Oben: Im Unterwasser des Hebewerkes liegen die gesammelten Schiffe und schwimmenden Geräte des WIM, Foto: WIM

Mitte: Das Hebewerk nach der denkmalgerechten Restaurierung, Foto: WIM

Unten: Ein leicht abweichendes Modell (M 1 : 30) des Schiffshebewerkes befand sich im »kgl. Verkehrs- und Baumuseum« und ist heute in der Wasserbauabteilung des Museums für Verkehr und Technik Berlin zu besichtigen. Foto: MVT



Die Ausstellung

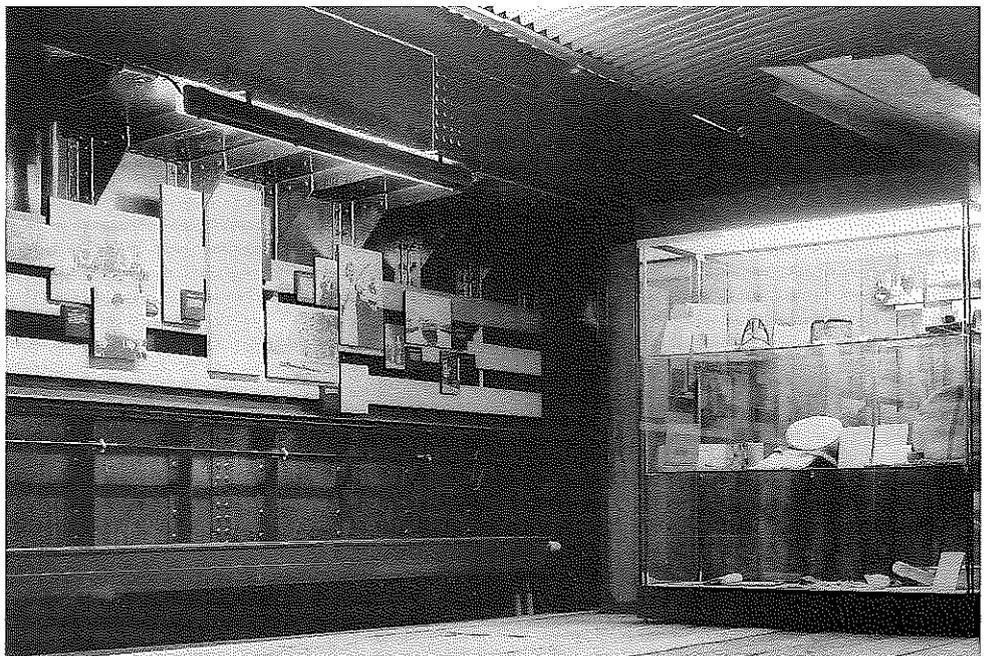
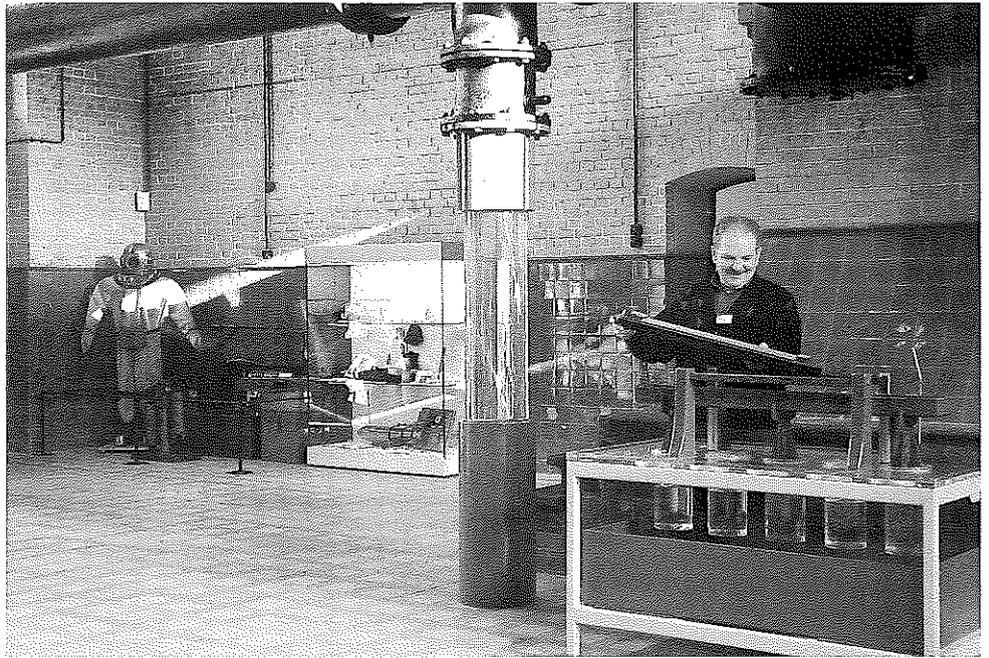
Ausgestellt werden:

- das restaurierte Schiffshebewerk mit seinen 5 Schwimmerschächten, der Stahlfachwerkkonstruktion, dem begehbaren Trog und den Ober- und Unterhaupttürmen,
- das ehemalige Kessel- und Maschinenhaus, in dem die Dauerausstellung mit Einblicken in die Geschichte der Binnenschifffahrt und des Kanalwesens, insbesondere zur Bedeutung des Dortmund-Ems-Kanals und der Funktionsweise des Schiffshebewerkes zu sehen sind,
- das Unterwasser mit Schiffsanleger und Stegen,
- die historischen Schiffe und schwimmenden Arbeitsgeräte,
- das Motorgüterschiff ›Franz-Christian‹ mit der Ausstellung „Arbeit und Leben an Bord“ im Laderaum,
- das gesamte umliegende Gelände.

Die Ausstellung begeistert nicht nur durch die Faszination der ausgestellten Objekte, sondern auch durch ein paar sehr gut umgesetzte Ideen.

Beispielsweise wurde der Hebevorgang (Schiff fährt in Trog, Tor zu, Trog rauf, Tor auf, Schiff fährt aus Trog) in 36 Abschnitte zerlegt, die als Einzelbilder hintereinander mittels eines „Daumenkinos“ betrachtet mehr sagen als tausend Worte. Dieses Daumenkino können Leser des Museumsführers für Kinder zu Hause basteln. In der Ausstellung im Maschinenhaus wurden die Bilder innen auf einen Kreiselring aufgezogen und können über einen facettenartigen Spiegel durch langsame Drehung des Kreisels in aller Ruhe betrachtet werden. Diese Vermittlung ist ausgesprochen eingängig und macht zugleich so viel Spaß, daß Museumsbesucher neugierige Trauben vor diesem Kreisel bilden. Diese Idee ließe sich wohl auch zur Vermittlung z. B. des Auf- und Abbockvorganges an der Rollbockgrube innerhalb der Ausstellung eines Schmalspurbahn-Museums verwenden, ohne daß dazu tatsächlich regelpurige Güterwagen auf- und abgebockt werden müßten.

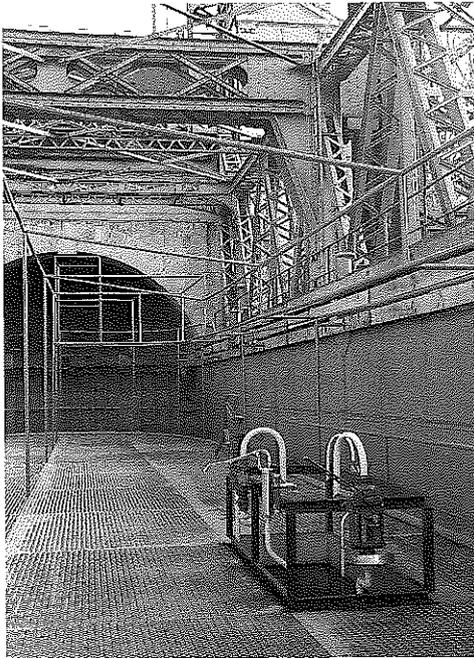
Eine andere nachahmenswerte Idee ist die Ausstellung im Laderaum des ›Franz-Christian‹. Hier wird mit einfachen Mitteln gezeigt, welche Güter in welchen Konfektionierungen früher mittels derartiger Binnenschiffe transportiert wurden und welche Umschlagmethoden und -geräte dazu eingesetzt wurden. Höhepunkt ist jedoch die Präsentation zahlreicher Dinge aus dem Leben der Schifferfamilie an Bord und an Land sowie die Vermittlung ihres Arbeits- und Familienlebens. Wo sonst als an Bord ihres Schiffes ließe sich das eingängiger vermitteln? Einige zum Besucher abgedeckte Neonröhren, Heizkörper und schlichte Sitzbänke in einem gesäuberten und konservierten Laderaum – fertig ist die



Oben: Ein Modell in der Dauerausstellung verdeutlicht die Funktion des Schwimmer-Hebewerkes, Foto: WIM

Mitte: Leicht angestoßen zeigt das Karussell-Daumenkino den Ablauf des Hebevorganges, Foto: WIM

Unten: Ausstellungseinheit ›Neubeginn nach 1945‹ in der Ausstellung ›Leben an Bord‹ im Motorgüterschiff, 30. 10. 1993, Foto: Wolfram Bäumer



Ausstellungsumgebung, in der Tafeln und ein paar Vitrinen mit ihren Schätzen voll zur Geltung kommen. Warum kommt keine Museumsbahn auf die Idee, in einem Güterwagen eine Ausstellung über die üblichen Gutarten und Güterumschlagsmethoden ihren Besuchern anzubieten?

Der Trog des Hebewerkes ist nicht mehr mit Wasser gefüllt, eine aus konservatorischer Sicht richtige Entscheidung. Dennoch möchte man den Besuchern verdeutlichen, in welcher Weise er vormals genutzt wurde. Da er trocken ist, kann der Trog von Besuchern begangen werden. Ein Rohrgerüst vermittelt dabei die geometrischen Ausmaße eines Normalkahns auf dem Dortmund-Ems-Kanal mit 67 m Länge, 8,20 m Breite und 750 t Tragfähigkeit bei 2 m Tauchtiefe, und Fotos auf Erklärungstafeln lassen Besuchern die Enge deutlich werden, die die einfachen Schiffsführer zu präzisiertem Manövrieren zwang. Auch diese Methodik erscheint beachtenswert.

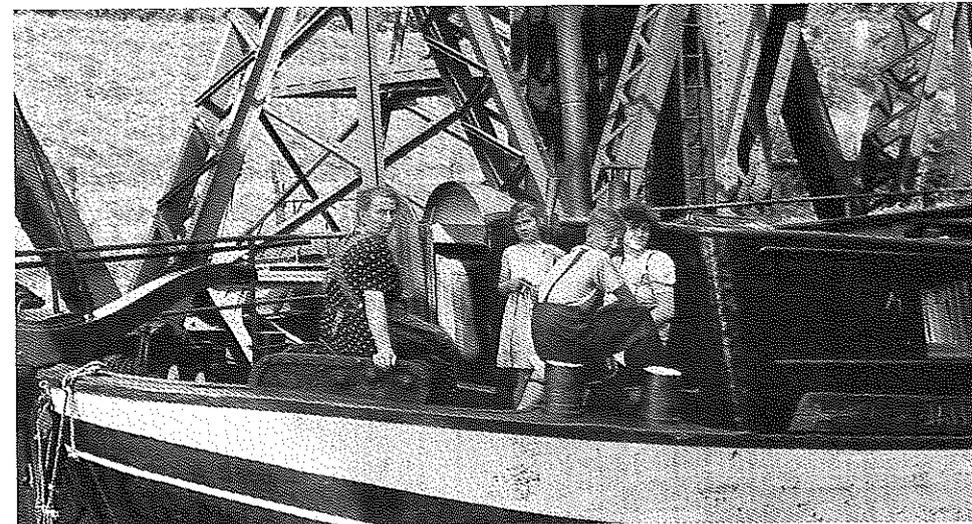
Wie kein Museum ist auch das Museum ›Altes Schiffshebewerk Henrichenburg‹ nicht fertig. Zur Zeit finden Arbeiten statt, auch die Kanalhaltung des Oberwassers auszubauen und wieder unter Wasser zu setzen. Dann soll die Fahrzeugsammlung zum Oberwasser überwechseln. Dort sollen auch ein Anleger und eine Verlade- stelle sowie eine Hellinganlage zur Schiffsreparatur rekonstruiert und mehrere historische Hafenkrane aufgestellt werden. Die Ausstellung wird daher in den nächsten Jahren noch erheblich an Umfang und Inhalt zunehmen.

Zwar nicht zur unmittelbaren Ausstellung des Museums gehörig, aber ganz in der Nähe zu sehen sind die Villa des Hebewerksleiters, die alte, gleichfalls stillgelegte Schachtschleuse von 1914, das betriebsfähige Schiffshebewerk von 1962 und die ebenfalls in Betrieb stehende neue Sparschleuse von 1989.

Forschung und Dokumentation

Zentrale Fragestellung der musealen Forschung bei der Aufarbeitung der Betriebsgeschichte des Schiffshebewerkes ist, auf welche Weise Innovationen oder Konjunktur- und Krisenzeiten etc. die Arbeitsbedingungen der Beteiligten beeinflusst haben.

Dabei ist der Kreis der Beteiligten nicht auf die Mitarbeiter des Hebewerkbetriebes eingeschränkt, sondern schließt auch diejenigen Menschen ein, die auf andere Weise mit der Binnenschifffahrt und dem Kanalwesen verbunden sind. So ist beispielsweise die Übernahme des Motor- güterschiffs ›Franz-Christian‹ auch deshalb ein Glücksfall, weil die Schifferfamilie Fischer



Oben links: Ein Rohrgerüst zeigt die Ausmaße eines Dortmund-Ems-Kanalschiffs im Trog des Hebewerkes, Foto: WIM

Oben rechts: Knappe Texte, durch große Ziffern im Ablauf gegliedert, graphisch gut gestaltet und mit Käpt'n Henri aufgelockert begleiten locker und informativ auf dem Rundgang, 30. 10. 1993, Foto: Wolfram Bäumer

Mitte: Baustelle Oberwasser noch ohne Wasser, 30. 10. 1993, Foto: Wolfram Bäumer

Unten: Das Leben der Schiffer an Bord ist Gegenstand der musealen Forschung, um 1950 im Schiffshebewerk, Foto: WIM

■ dem Museum ihre Fotoalben öffnet und sich dadurch die Fahrzeuggeschichte, aber auch charakteristische Augenblicke aus dem Berufsalltag des Schiffers erkunden ließen,

■ in stundenlangen Interviews geduldig und engagiert über das Schiff sowie ihr Leben an Bord und an Land berichteten.

Erst diese Informationen ermöglichten dem Museum, Gegenstände und Bilder zu deuten und die Verbindungen zu rekonstruieren, die zwischen diesen und dem Leben im Umkreis des ›Franz-Christian‹ bestanden.

Natürlich wertet das Museum auch die üblichen Quellen aus wie zeitgenössische Fachliteratur zur Binnenschifffahrt und Dokumentationen der heutigen historischen, sozialwissenschaftlichen und volkskundlichen Forschung.

Die Dokumentation der Forschungsergebnisse und der praktischen Museumsarbeit, die Archivierung und Inventarisierung praktiziert das Museum nicht öffentlich. Da allerdings die Ergebnisse nicht geheimgehalten werden sollen, hat das Museum bereits mehrere Bücher und Broschüren veröffentlicht, so daß Interessierte sich eingehend mit dem Thema auseinandersetzen können.

Zusammenfassung

Das Museum ›Altes Schiffshebewerk Henrichenburg‹ stellt in mehrfacher Hinsicht ein Pendant zu Museumsbahnen dar wie z. B. dem Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen. Obwohl es relativ spät initiiert wurde, hat es aufgrund des politischen Willens sowie der vergleichsweise großzügigen Ausstattung an Mitarbeitern und finanziellen Mitteln in kurzer Zeit vorzeigbare Arbeit geleistet. Daher kann der Besuch dieses Museums allen Museumsbahnern nur dringend empfohlen werden, um Anregungen für die eigene Arbeit aufzunehmen oder einfach nur ein sehr interessantes Museum zu besuchen.

Die Idee zu diesem Beitrag entstand durch die überwältigenden Eindrücke eines ersten Besuches. Die Eindrücke wurden durch das Lesen nachfolgend aufgezählter Literatur noch weiter verstärkt sowie durch einige folgende Besuche. Nach einem längeren Gespräch mit dem Leiter des WIM, Herrn Helmut Bönnighausen, am Rande einer DMB-Jahrestagung sowie dem mittlerweile freundschaftlichen Kontakt zu Thomas Parent und Eckhard Schinkel war klar: Das soll jetzt endlich zu Papier. Bei der Texterstellung konnte auf manche Passage aus der reichhaltigen WIM-Literatur zurückgegriffen werden, was die Autoren jener Bücher gern gestattet haben. Den Herren Schinkel und Niewerth gilt auch der Dank für die Unterstützung bei der Korrektur des Manuskriptes sowie der Illustration.

Das Museums ›Altes Schiffshebewerk Henrichenburg‹ ist einen Besuch wert, 30. 10. 1993, Foto: Wolfram Bäumer

Adresse:

Altes Schiffshebewerk Henrichenburg, Am Hebewerk 2, 45731 Waltrop, Tel. 0 23 63 / 97 07-0

Öffnungszeiten:

ganzjährig dienstags – sonntags 10.00 – 18.00 Uhr, Einlaß bis 17.30 Uhr,

Eintrittspreise:

Erwachsene 2,50 DM, Kinder 1,- DM

Anfahrt:

■ Dortmund Hbf. U 47 nach Lünen-Brambauer, an Endst umsteigen in Bus 231 in Richtung Recklinghausen, Hst Kanalstraße aussteigen

■ Recklinghausen Hbf. Bus 231 in Richtung Lünen-Brambauer, Hst Kanalstraße aussteigen

■ Autobahn A 2, Abfahrt Castrop-Rauxel/Henrichenburg, dann Wegweiser folgen.

Literatur:

■ Wolfgang R. Krabbe, Hans Friedrich Schierk, Das Schiffshebewerk Henrichenburg, Hagen 1985

■ Eckhard Schinkel und Norbert Tempel, Historische Binnenschiffe für das Museum Schiffshebewerk Henrichenburg, Dortmund 1988

■ Eckhard Schinkel und Norbert Tempel, Gruß vom Hebewerk, Ansichtspostkarten vom alten Schiffshebewerk Henrichenburg, Dortmund 1990

■ Eckhard Schinkel, Schiffshebewerke in

Deutschland, Dortmund 1991

■ Eckhard Schinkel (Hg), Das Schiffshebewerk bei Henrichenburg am Dortmund-Ems-Kanal, Dortmund 1900, Nachdruck Dortmund 1992

■ Michael Peters (Hg), MS Franz-Christian, Arbeitsleben an Bord eines Binnenschiffs, Dortmund 1992

■ Eckhard Schinkel, Altes Schiffshebewerk Henrichenburg, Museumsführer, Dortmund 1992

■ Peter Renz und Herbert Niewerth, Käpt'n Henri kennt sich aus, ein Museumsführer, Lese- und Bastelbuch für Mädchen und Jungen ab 10, Dortmund 1992

■ Herbert Niewerth, ein Museumsrundgang durch das Alte Schiffshebewerk Henrichenburg in Waltrop, in Technische Kultur-Denkmale, Nr. 24, Hagen 1992

■ Helmut Bönnighausen (Hg), Das Westfälische Industriemuseum im Aufbau, Dortmund 1992

■ Hartmut Scholz, Motorgüterschiff ›Franz-Christian‹ von 1929, Papier-Modellbaubogen, Dortmund 1992

■ Gerhard Bothe, Dampfschlepper ›Teniers‹ von 1909, Papier-Modellbaubogen, Dortmund 1992

Die aufgeführten Publikationen sind zu besonders ermäßigten Preisen in den Außenstellen des WIM erhältlich. Sie werden von der AG LOK-Report, Postf. 1280, 48002 Münster vertrieben.

