

Kurzzeitig aufgetaucht: der alte Kupferdreher Hafen

Detlef Hopp und Bianca Khil

Im Süden der Stadt Essen entstand zwischen den Stadtteilen Werden und Kupferdreh durch Aufstauung der Ruhr der Baldeneysee. Als Absatzbecken für Schwebstoffe geplant, stellte der neue See auch die Versorgung der wachsenden Essener Bevölkerung mit Frischwasser sicher. Sein Name ist dem Haus Baldeney entlehnt, einer mittelalterlichen Burganlage am nördlichen Ruhrufer. Die Bauarbeiten für den See begannen im Juli 1931 und schon im Frühjahr 1932 waren bis zu 2000 Arbeiter des sog. Freiwilligen Arbeitsdienstes beteiligt. Ein Jahr später, im Februar 1933, stellte man das Stauwehr fertig und staute die Ruhr auf. Entlang der ehemaligen Flussufer versanken Überreste alter Gebäude, wie z. B. Mühlen und Fährstationen, sowie Wege und ganze Ruhrinseln in den Fluten des neuen Sees. Auch alle Spuren, die von der Ruhr als ehemals bedeutendem Schifffahrtsweg zeugten, verschwanden. Bereits seit dem Mittelalter war der Fluss zum Transport größerer Warenmengen genutzt worden: Kaiser Arnulf von Kärnten (um 850–899) hatte 898 dem Abt von Werden das Recht freier Schifffahrt

auf Ruhr und Rhein verliehen und auch Kaiser Konrad II. (um 990–1039) übertrug 1033 das Zollrecht an der Schifffahrt zwischen Werden und Duisburg an die Werdener Äbte. Aber erst mit den Anfängen der Industrialisierung begann ein planmäßiger Umbau des Flusses, um ihn als effektiven und kostengünstigen Transportweg zu nutzen. Ein Ausbau war unumgänglich, da an den Ufern viele Wassermühlen lagen, die einen gleichmäßigen Wasserstrom benötigten. Dafür waren an den Mühlenstandorten künstliche Steinwehre, sog. Schlagden, diagonal durch den Fluss angeschüttet worden. Somit musste die Ware an jedem Wehr auf ein anderes Schiff umgeladen werden. Eine der wichtigsten Maßnahmen ab 1780 war die Entfernung der künstlichen sowie der natürlichen Hindernisse, wie z. B. Klippen oder Sandbänke. An den ehemaligen Mühlenstandorten entstanden Schleusenanlagen, um dem ungünstigen Verhältnis von maximalem zu minimalem Wasserstand entgegenzuwirken. Für die Befahrung des Flusses war mit der Ruhraak ein besonderer, den schwierigen Verhältnissen des



1 Essen-Kupferdreh. Das verfüllte Hafenbecken und der Bereich der alten Hafenmole – sichtbar durch Bewuchs.



2 Essen-Kupferdreh. Der Hafen um 1900.

Flusses angepasster Schiffstyp entwickelt worden. Dieser konnte flussabwärts mit dem Strom treiben, bei guten Bedingungen aber auch segeln. Flussaufwärts mussten die Schiffe von Pferden gezogen, also „getreidelt“ werden. Dazu wurde das Ruhrufer mit Flechtwerk oder Steinpackungen befestigt und entlang des Flusses ein sog. Lein- oder Treidelpfad eingerichtet. Parallel dazu entstanden Häfen zum Schutz vor Hochwasser und Eisgang sowie Kohlen-niederlagen, um den Kapazitätsgrenzen der Ruhrschifffahrt entgegenwirken zu können.

Schon in den 1830er Jahren musste man die Schleusen wegen des großen Verkehrsaufkommens umbauen, vergrößern oder neu errichten. Mitte des 19. Jahrhunderts war die Ruhr eine der meist befahrenen Flussstraßen Europas: Allein 1860 wurden 867 000 t Kohle in 7032 Transportschiffen verfrachtet. Mit der zunehmenden Bedeutung der Eisenbahn war das Schicksal der Ruhrschifffahrt Ende des 19. Jahrhunderts besiegelt.

Zwischen November 2014 und Januar 2015 senkte man den Stauspiegel des Baldeneysees um 75 cm ab, um die Deichanlage bei Schloss Baldeney zu überprüfen, da hier Wasser in das Poldergebiet eindrang. Bedingt durch den niedrigen Wasserstand kamen am Zufluss vom Deilbach in die Ruhr bei Kupferdreh Teile der alten Uferbefestigung und einer Hafenmole zutage (Abb. 1). An der Mündung des Baches in den Fluss wies die Ruhr eine starke Flusskrümmung von fast 180 ° mit hohen Fließgeschwindigkeiten auf. Aus Beschreibungen ist bekannt, dass diese Stelle als „gewaltiges Strudeloch“ berüchtigt und zum Schutz der Schiffe schon um 1780 ein 400 m langer Uferabschnitt durch ein Reisiggeflecht geschützt war. In der Mündung entstand ein Hafen für den nahe gelegenen Kupferhammer am Deilbach, wo auch die sog. Kupferwiese lag, die als Materiallagerplatz für den Hammer gedient hatte. Dieser war bereits in der Mitte des 16. Jahrhunderts als „Deiler Koperhut“ gegründet und später ausgebaut worden. Das verarbeitete Kupfer und

die Flussschleife oder -drehung sollen dem Stadtteil Kupferdreh zu seinem Namen verholfen haben.

Im Jahr 1852 entstand im Bereich der „Kupferwiese“ die Eisenhütte Phönix. Der Lauf des Deilbaches behinderte eine Erweiterung des Werkes, sodass die Bachmündung um 1855 etwa 200 m nach Norden verlegt und die alte Mündung zugeschüttet wurde. Das in der ersten Zeit noch von der Hütte mitgenutzte Hafenbecken verlandete. Zwischen Ruhr und Phönixhütte siedelte sich 1883 eine Zementfabrik an. Die in der Hütte anfallende Schlacke verarbeitete man dort zusammen mit aus den Steinbrüchen des nahe gelegenen Hespertales stammendem Kalk zu Portlandzement.

Ein historisches Foto (Abb. 2) zeigt die Situation um 1900: Erkennbar sind die seit dem 19. Jahrhundert mit Steinen befestigte – und jetzt wieder sichtbar gewordene – Hafenmole, die die Lastkähne vor der starken Ruhrströmung schützte, die Einfahrt in den Hafen und das z. T. zugeschüttete bzw. verlandete Hafenbecken. Direkt dahinter befindet sich die Zementfabrik, hinter der die Hochöfen der Phönixhütte zu sehen sind. Links davon erheben sich die Tagesanlagen der Zeche Vereinigte Pörtingsiepen. Ganz rechts im Bild verlaufen die Schienen der Hespertalbahn, die ab Ende des 19. Jahrhunderts die Belieferung mit Rohstoffen sicherstellte.

Spätestens beim Bau des Baldeneysees dürften die alten Kaimauern abgetragen worden sein. Ihr Verlauf war deutlich anhand des Bewuchses mit Wasserpflanzen erkennbar (Abb. 1). Eine über 1 m mächtige Schicht aus Schlick und der immer noch zu hohe Wasserstand verhinderten ein Aufsuchen des Befundes, sodass Fragen, z. B. die Konstruktion der Hafenanlage oder Uferbefestigung betreffend, nicht geklärt werden konnten.

Eine zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführte Begehung im Rahmen einer Säuberung des Ruhrufers, erbrachte keine weiteren Ergebnisse.

Hiermit sei dem ehrenamtlichen Mitarbeiter der Stadtarchäologie Dirk Niggemann und seiner „Aktion sauberer Baldeneysee“ vom 6.12.2014 gedankt.

Literatur

J. R. Busch, Kupferdreher Chronik. 100 Jahre Bürgerschaft Kupferdreh e. V. Kupferdreher Hefte. Beiträge zur Geschichte unserer Heimat 3 (Essen 1997) bes. 49–50; 67–68. – J. R. Busch, Kupferdreher Denkmalpfad (Essen 2003) bes. 8–10. – M. Winter, Gutachten über die historischen Wertigkeiten der Industriedenkmäler im Bereich der Stadt Essen (Essen o. J.).

Abbildungsnachweis

1 D. Niggemann/Institut für Denkmalschutz und Denkmalpflege/Stadtarchäologie Essen. – 2 Archiv Bürgerschaft Kupferdreh.