

Stadt Greven

Gemarkung Greven

Flur 47

Flurstück 122

Eigentümer
Wilmers, Heinrich u. Ursula
Gitruper Str. 100, 4400 MS.

Ortsteil / Bauerschaft

Fuestrup

Schutz: Denkmalschutz
 Ortschaft
 Grundbucheintragung
 Bebauungsplan

Erfassung
Foto
Machtzettel

Namen Datum

Straße

Fuestruper Straße 48

Hinweise auf andere Karten

Hinweise auf andere Archive

Klassifizierung

Listenteil A

Objekt - Nr.

31

Foto
Film-Nr. _____
Neg.-Nr. _____

Blattzahl
Ergänzungskarte

Bezeichnung / Typ

1) Benennung des Objekts, Typ, Einordnung in die Umgebung

2) Daten, Datierungen, Architekten, Inschriften

3) Bauliche Veränderungen

4) Formhistorische Beschreibung der baulichen Gestaltung

5) Historische Beschreibung der Nutzung u. Bedeutung

6) Wertung
-bauhistorisch -stade -
baulich - geschichtlich-

7) Baulicher Zustand

8) Hinweise zur denkmal-
pflegerischen Praxis

9) Literatur

Tag der Eintragung: 18.03.1992

1. Wärtergehöft der Alten Fahrt des Dortmund-Ems-Kanal in Fuestrup als Teil des Gesamtbaudenkmals:

- a) Emsüberführungsbauwerk,
- b) Sicherheitssperrtor,
- c) Wärtergehöft.

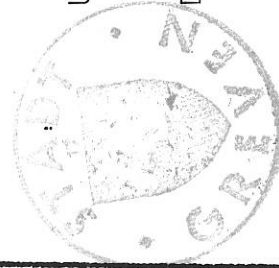
2. 19. Jahrhundert

4. Traufenständig ausgerichtetes, eingeschossiges Gebäude aus gelben Klinkersteinen mit einem Mittelrisalit unter quergestelltem eigenständigen Satteldach, Der Hauseingang liegt in einem quadratischen Anbau vor dem Mittelrisalit ebenfalls unter eigenständigem Satteldach. Der Wirtschaftsteil befindet sich im rechtsseitig gelegenen Teil des Gehöftes, der Wohnteil mit zwei Fensterachsen, rechts und links neben dem Risalit, im linken Bereich. Der Risalit hat im Dachgeschoß ebenfalls zwei Fenster. Zum Wärtergehöft gehört ein in Fachwerkkonstruktion ausgeführtes Nebengebäude, ebenso wie das Haupthaus in Fachwerk mit gelben Steinen ausgefacht.

6. Für die Erhaltung und Nutzung des Denkmals sprechen auch wissenschaftliche Gründe, weil

im Zusammenspiel von Überführungsbauwerk, Sperrtor und Dienstwärtergehöft einschließlich Dammmaße ein in weiten Bereichen erhaltenes, aussagekräftiges Dokument der Ingenieurbaukunst des 19. Jahrhunderts erhalten ist.

7. Das Wärtergehöft ist renovierungsbedürftig.



Untere Denkmalbehörde

Dr. Ing. Leroy

01	Stadt / Gemeinde	Greven		02	Listenteil	A	03	Lfd.-Nr.	31 (Bl. 2)	04	Tag der Eintragung	18.3.92/5.8.96	05	Kurzbezeichnung	Kanalüberführung Fuestrup des DEK, bestehend aus Überführungsbauwerk, Sicherheitssperktor, Wärtergehöft, Dammlagen bis zum Einschnitt in die Emsaue; hier: Nördlicher Teil Emsüberführungsbauwerk und Alte Fahrt
06	Straße, Haus-Nr.	Dortmund-Ems-Kanal		06	Gemarkung	Greven									

07 Charakteristische Merkmale

Erweiterung des Denkmalsumfangs auf die gesamte Alte Fahrt Gelmer:

Das Denkmal Kanalüberführung Fuestrup des Dortmund-Ems-Kanals wird um die "Alte Fahrt" mit Dammlage erweitert. Die "Alte Fahrt" des Dortmund-Ems-Kanals in Münsters-Gelmer wird im Südwesten begrenzt durch den Abschlußdamm, im Norden durch eine (gedachte) rechtwinklige Linie an der Gabelung Neue Fahrt - Alte Fahrt.

Das Kanalüberführungsbauwerk und die Alte Fahrt stammen aus der Erbauungszeit des Dortmund-Ems-Kanals (1892-1899).

Die historische Trassenführung des Dortmund-Ems-Kanals war bestimmt durch eine enge Kurvenführung, die in einer ersten Bau-phase begründet wurde. Durch die Anlage einer "zweiten Fahrt" wurde der Schiffsverkehr erleichtert. Das abgehängte Trassenstück bildet heute die "Alte Fahrt".

Das Gesamt Denkmal Kanalüberführung setzt sich aus mehreren Einzelobjekten zusammen, dem Überführungsbauwerk, dem Sperrtor mit zwei Kontergewichteten und zugehöriger Getriebeeinheit, dem Dienstwärtergehöft und den Dammlagen bis zum Einschnitt in die Emsaue.

Das Denkmal ist bedeutend für die Geschichte der Menschen, bedeutend für Städte und Siedlungen und bedeutend für die Ent-

08 ~~Maximilian~~

wicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse. Die Geschichte der organisierten Schifffahrt auf den westdeutschen Wasserstraßen reicht weit bis in das Mittelalter zurück. Mit der beginnenden Industrialisierung des Ruhrgebietes entstand bereits 1863 das Projekt Rhein-Weser-Kanal. Der Dortmund-Ems-Kanal wurde nach einer Bauzeit von nur 7 Jahren am 11.08.1899 von Kaiser Wilhelm II eröffnet.

An der Erhaltung und Nutzung des Baudenkmals besteht ein öffentliches Interesse. Dieses liegt in der Bedeutung des Dortmund-Ems-Kanals für die anliegenden Städte und Siedlungen (Anlage von Stadthäfen von Dortmund über Münster bis nach Wolfsburg über den Mittellandkanal; hier: Gründung des Volkswagenwerkes). Ferner ist er bedeutend für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse. Hier seien die Zechanlagen des Ruhrgebietes angeführt, die neben dem Eisenbahnschluß auch über eigene Hafenanlagen verfügen.

Die Dammlage der "Alten Fahrt" durch den Auenbereich bis zum Einschnitt in die Emsaue ist ein Teil des historischen Dortmund-Ems-Kanals. Sie gibt Auskunft über die zeitgenössischen Planungsvorhaben und Anforderungen.

Die Dammlagen der Alten Fahrt stellen eine Besonderheit dar, weil der Dortmund-Ems-Kanal zunächst einen Trapezquerschnitt mit 16 m Sohlenbreite und 2 m Wassertiefe sowie eine Böschungneigung von 1:2 erhalten sollte.

09 Anschrift des Eigentümers

10 Az.:

nachrichtlich

Konstruktion

01 Stadt / Gemeinde Greven	02 Listenteil A	03 Lfd.-Nr. 31 (Bl. 3)	04 Tag der Eintragung	05 Kurzbezeichnung
06 Straße, Haus-Nr. Dortmund-Ems-Kanal	06 Gemarkung		Flur	Flurstück
07 Gauß-Krüger Koordinaten				

07 Charakteristische Merkmale

Während der Bauzeit wurde die Sohlbreite auf 18 m und die Wassertiefe auf 2,50 m erweitert, um die Fahrt für 800 t-Schiffe zu ermöglichen.

Der weitere Ausbau für 1.000 t-Schiffe führte zum Bau der Neuen Fahrt mit einer Sohlbreite von 20 m und einer Tiefe von 3,50 m in der Mitte. Die historische Kanalhaltung der Alten Fahrt in Dammlage mit der ursprünglichen Sohltiefe von 2,50 m stellt eine technikhistorische Besonderheit dar.

Die Alte Fahrt mit der Kanalüberführung Fuestrup dokumentiert die Systematik des Wasserbaus, die verkehrstechnischen Erfordernisse ihrer Bauwerke, den wilhelminischen Repräsentationsanspruch in den einzelnen Bauwerken sowie den wasserbautechnischen Wissensstand und stellt somit einen hohen Denkmalwert dar.

In dem Denkmalumfang wird auch die Führung von Wasser mit einbezogen, weil deren Verlust mehr als eine ästhetische Beeinträchtigung des Baudenkmals darstellt.

Die Bedeutung der "Alten Fahrt" und des "Kanalüberführungsbauwerkes" als Verkehrsbauelement, hier speziell als Wasserstraße, läßt sich nur mit einer entsprechenden Wasserfläche erkennen. Eine Verfüllung der Kanaltrasse der Alten Fahrt würde die Sinnbedeutung als Kunstbauwerk Wasserstraße aufheben. In diesem Fall würde man zwar noch die historische Führung und das

08 Konstruktiv

08 Kunstbauwerk erkennen, aber es könnte auch vermutet werden, daß es sich um eine aufgegebene Eisenbahntrasse oder einen Straßenzug handelt. Nur durch die Beibehaltung von Wasser ist die Funktion des Denkmals ablesbar.

Für die Erhaltung und Nutzung des Gesamtdenkmal liegen auch wissenschaftliche Gründe vor, da hier im Zusammenspiel von Dammlage, Überführungsbauwerk, Sperrtor und Dienstwärtergehöft ein in weiten Bereichen erhaltenes und aussagekräftiges Dokument der Ingenieurbaukunst des 19. Jahrhunderts erhalten ist.

Der dokumentarische Wert dieser Anlage begründet sich auch in dem Nebeneinander der "Alten Fahrt" und der "Neuen Fahrt" als zwei Bauwerke, die rund 40 Jahre Ingenieurtechnik ablesbar machen.

Literatur:

H. Kettler, Technische Denkmäler im Kreis Steinfurt, Steinfurt 1987
 Information der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Münster 1989
 Franz Mühlen, Wasserstraßen in Westfalen, Münster 1980
 Arbeitskreis Technische Denkmalpflege beim OKD Steinfurt, Heft 1, Steinfurt 1989

09 Anschrift des Eigentümers

10 Az.:

nachrichtlich

01	Stadt / Gemeinde	Greven		05	Kurzbezeichnung
02	Listenteil	03	Lfd.-Nr.	04	Tag der Eintragung
	A		31 (B1. 4)		
06	Straße, Haus-Nr.	Dortmund-Ems-Kanal		Flurstück	Gauß-Krüger Koordinaten
		06	Gemarkung	Flur	

07 Charakteristische Merkmale

1. Benennung des Objekts, Typ, Einordnung in die Umgebung

Steinernes Brückenbauwerk aus vier Bögen zur Überführung des Dortmund-Ems-Kanals über die Ems. In seiner Konstruktionsweise folgt das Objekt grundsätzlich noch der antiken Aquäduktbaukunst, allerdings hier in große Dimensionen gesteigert. Während sich die Brücke aus dem Verlauf des Kanals konstruktionsgemäß optisch kaum heraushebt, bietet sie aus dem Emstal betrachtet einen imposanten Anblick.

2. Daten

Der Dortmund-Ems-Kanal wurde in den Jahren 1892-1899 gebaut. Zu den letzten Bauabschnitten zählt die Kanalüberführung bei Gelmer, die 1899 fertig war.

3. Bauliche Veränderungen

Noch im Planungsstadium stand für den Bau der Brücke alternativ eine Eisenkonstruktion zur Diskussion, man entschied sich jedoch trotz Mehrkosten von 10 % für die steinerne Ausführung, die als dauerhafter und preisgünstiger im Unterhalt ange-

08 ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

sehen wurde. Der gewundene Lauf der Ems im Bereich Gelmer machte es für den Brückenbau notwendig, die vier tief gegründeten und vor Unterspülung sicheren Brückenbögen neben dem Flußlauf zu errichten. Anschließend wurde die Ems im begrabigten Lauf unter dem Brückenbauwerk hindurch geführt und der Kanal über die einstige Flußschleife geleitet. Schon vor dem 2. Weltkrieg büßte die Brücke die vier auskragenden Ecktürmchen ein, die aus den Landfesten aufwuchsen. Das nivellierende Bild des durchlaufenden Brückengeländers entspricht somit nicht der ursprünglichen Intention. 1940 erlitt das Objekt einen größeren Bombenschaden: Die Westseite der beiden nördlichen Brückenbögen wurde zerstört. Nach dem Krieg wurden die fehlenden Teile in Stahlbeton repariert. Die fehlende Sandsteinverblendung wurde in Betonquß imitiert und im Sandsteinton gestrichen. Der Kämpferpunkt des nördlichen Brückenpfeilers wurde in Werkstein erneuert. Zur Stabilisierung erhielten die reparierten Brückenbögen breite Betonunterzüge.

4. Formhistorische Beschreibung der baulichen Gestaltung

Die drei sandsteinernen Brückenpfeiler ruhen auf in den Untergrund gerammten Spundwänden, die das Bauwerk vor Unterspülung sichern. An den Brückenflanken ist der jeweilige Kämpferpunkt der Pfeiler durch ein Profilgesims markiert; darüber spannen sich zwischen den Pfeilern und zu den Landfesten hin vier Flachbögen, deren Bogenlauf jeweils durch Werksteinquader akzentuiert ist. Die Brückengewölbe sind aus Klinker gemauert. Den oberen Abschluß der Brücke bilden zwei Gesimse mit dazwischen

09 Anschrift des Eigentümers

10 Az.:

01 Stadt / Gemeinde Greven	02 Listen teil A	03 Lfd.-Nr. 31 (B1. 5)	04 Tag der Eintragung	05 Kurzbezeichnung
06 Straße, Haus-Nr. Dortmund-Ems-Kanal	06 Gemarkung	Flur	Flurstück	Gauß-Krüger Koordinaten

07 Charakteristische Merkmale
verlaufendem Rundbogenfries, darüber setzt das Brückengeländer an. Den Flanken der Landfesten sind breite Lisenen vorge-
setzt, die früher auskragende Ecktürmchen trugen. Diese sind heute zu kanzelartigen Ausbuchtungen verkürzt. Die Fahrrinne
der Brücke läßt zu beiden Seiten einen geräumigen Treidelpfad von etwa 2 m Breite. Die Schrammborde der Brückenfahrt sind
noch mit alten Eichenbohlen beplankt.

5. Historische Beschreibung der Nutzung und Bedeutung
Bei der raschen Entwicklung der Schwerindustrie im Dortmunder Raum reichte gegen Ende des 19. Jahrhunderts der Ausbau des
Eisenbahnnetzes zur Bewältigung der Transportprobleme nicht mehr aus. Zum Massentransport von Erzen ins Ruhrgebiet und
zum Export von Steinkohle wurde als leistungsfähiger Verkehrsweg der Dortmund-Ems-Kanal ab 1892 gebaut. Bei einem lichten
Querschnitt von 18 m Breite und 2,5 m Tiefe war der Kanal tauglich für Schiffe bis zu 600 Tonnen Tragfähigkeit, was der
Transportkapazität eines ganzen Güterzuges entsprach. Die Größendimensionen des Kanals machten es unmöglich, ihn durch die
engen Flußtäler den Flüssen entlang zu führen. Daher mußte er mit Bauwerken wie der Kanalüberführung Gelmer die Flußtäler
überbrücken. Die Überführung war durch breite Pfade seitlich der Fahrrinne für Schiffe im Treidelverkehr geplant, gezogen
von Pferden oder Menschen. Der weitere Ausbau des Kanals bis zum Rhein 1914 und bis zur Elbe 1938 sowie die ständig zu-

08 ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~
nehmende Tonnage der Schiffe veranlaßten bis 1939 den Ausbau der zweiten Fahrt nordwestlich der alten Kanalüberführung,
die mit einem brückenartig konstruierten, stählernen Trog die Ems überquerte. Im 2. Weltkrieg waren noch beide Brücken-
bauwerke nebeneinander im Betrieb, wovon der benachbarte Flak-Turm zeugt, der hier zum Schutz vor Fliegerangriffen er-
richtet wurde. Nach dem Krieg wurde die Alte Fahrt endgültig aufgegeben und an ihrem Südende durch einen Damm vom Kanal-
bett abgetrennt. Sie dient heute als Yachthafen und wird zusätzlich im Sommer stark als stadtnahes Erholungsgebiet
(Wasserski, Schwimmen) frequentiert.

Untere Denkmalbehörde
I.A. *Kaul*
Zirbel

09 Anschrift des Eigentümers

10 Az.:

Konstruktiv

nachrichtlich