

[Inhalt:]



| | |
|---|----|
| Gedanken über den Rhein-Herne-Kanal | 10 |
| Eine neue Wasserstraße entsteht | 12 |
| Neue Transportwege für die aufstrebende Industrie im Revier | 12 |
| Die Wahl der Trasse | 13 |
| Eine Idee nimmt Form an | 14 |
| Ein neuer Schiffstyp entsteht | 15 |
| Auf Nummer sicher | 17 |
| Die Industrie und der Kanal | 18 |
| Der Krieg ist überstanden | 18 |
| Bergsenkungen erfordern drastische Maßnahmen | 19 |
| Moderne Ansprüche erfordern Schleusen Neubauten | 20 |
| Der Kanal wird zur Freizeitoase | 21 |
| Ein Bereisungsschiff für Kaiser Wilhelm II. | 22 |
| Die „Oberhausen“ | 22 |
| Duisburg – das Tor zur Welt. | 24 |
| Bei Rhein-Kilometer 780 zweigt der Rhein-Herne-Kanal ab | 26 |
| Eine Schleuse wird passiert | 27 |
| Das Wasser- und Schifffahrtsamt in Duisburg-Meiderich | 33 |
| Oberhausen – Einfahrt zum Kulturkanal. | 36 |
| Der Westfriedhof in Lirich | 40 |
| Die Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage Oberhausen GMVA | 41 |
| Der Kanal wird zum Angler-, Freizeit- und Sportparadies | 43 |

| | |
|--|-----------|
| Mit sportlichem Ehrgeiz | 46 |
| Rot-Weiß ist das Fußballleben | 49 |
| Das Schloss Oberhausen | 50 |
| Der Kaisergarten..... | 52 |
| DLRG – Leben retten am Kanal..... | 53 |
| Die Siedlung Grafenbusch..... | 54 |
| Der Klettergarten „tree2tree“ | 55 |
| Der Gasometer..... | 56 |
| Die Unterwasserwelt Sea Life | 61 |
| Die Marina Oberhausen | 62 |
| Modellbahnwelt Oberhausen – das Ruhrgebiet im Miniaturformat | 63 |
| Das CentrO – die „Neue Mitte“ Oberhausens | 64 |
| Das Metronom-Theater..... | 65 |
| Haus Ripshorst – Grünes Programm..... | 66 |
| Der Emscher Klärpark in Oberhausen | 70 |
| Im Sommer an den Kanal..... | 73 |
| Das Proviantboot „Sirene“ | 74 |
| Ein Relikt aus vergangener Zeit..... | 74 |
| Essen – die Industrie gewinnt an Bedeutung. | 76 |
| Das Freibad Hesse in Essen-Dellwig..... | 78 |
| Die Montanindustrie wird spürbar..... | 79 |
| Der Hafen Bottrop | 81 |
| Die Wasserschutzpolizei | 81 |
| Der Essener Stadthafen | 83 |





| | |
|-------------------------------|----|
| Der Hafen Cölln-Neuessen..... | 85 |
| Die Schurenbach-Halde..... | 86 |

Gelsenkirchen – zwischen Kultur und Industrie..... 88

| | |
|--|-----|
| Nichts als Öl..... | 91 |
| Die Schleuse Gelsenkirchen..... | 93 |
| Der Stadthafen Gelsenkirchen..... | 94 |
| Die vergessenen Häfen..... | 95 |
| Ruhr-Zoo die Zweite..... | 96 |
| Afrika liegt am Kanal..... | 97 |
| Die Künstlerzeche „Unser Fritz 2/3“..... | 98 |
| Der Mondpalast..... | 101 |
| Der Hafen Wanne-West..... | 102 |

Wanne-Eickel – mitten im Pott an der Schleuse..... 104

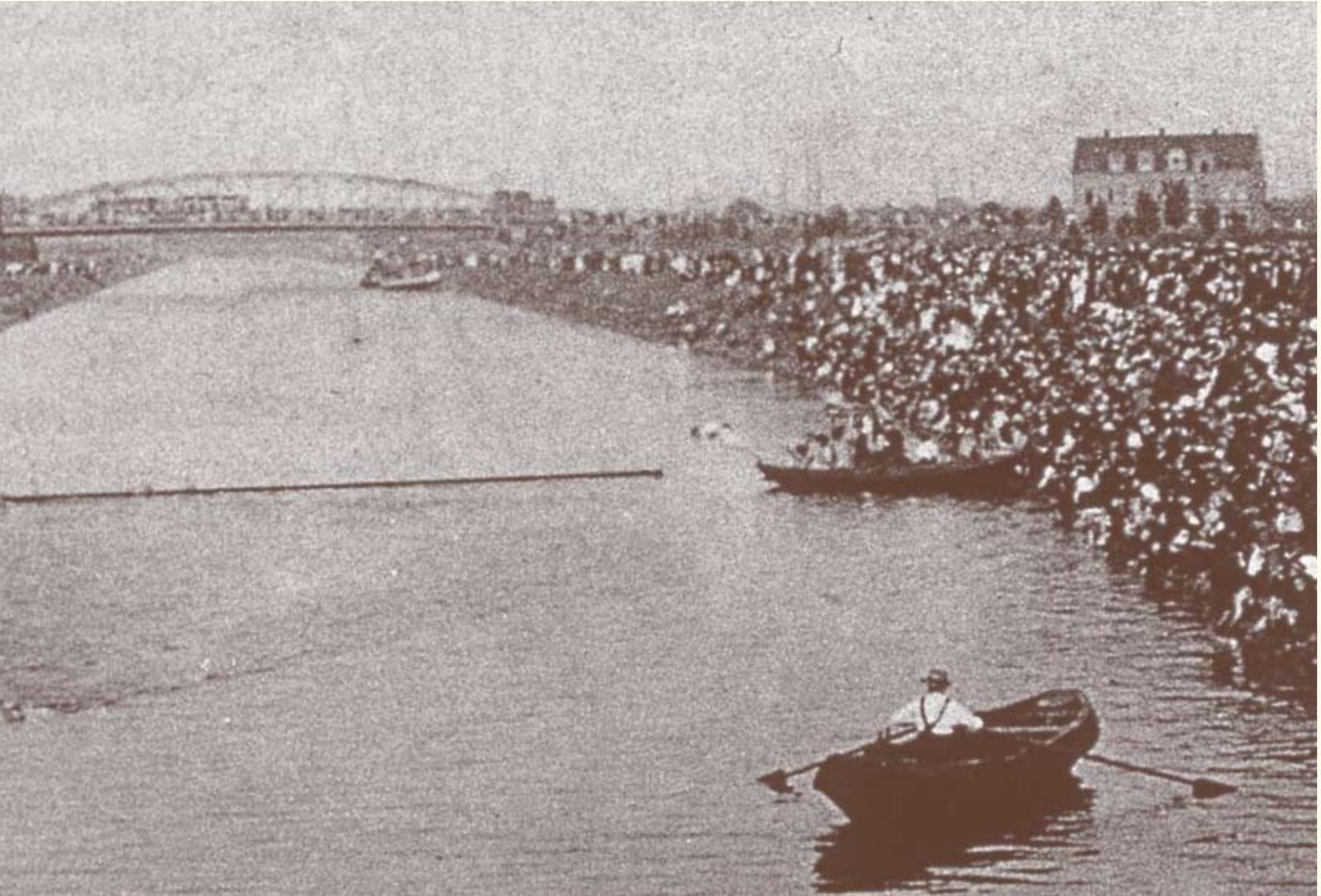
| | |
|--|-----|
| Der Hafen Wanne-Ost..... | 107 |
| Die Cranger Kirmes..... | 108 |
| Die Halde Hoheward..... | 110 |
| Der Hafen Julia..... | 112 |
| Das Heizkraftwerk Herne..... | 113 |
| Das Schloss Strünkede..... | 115 |
| Ein Museum für den Strom..... | 117 |
| Platz am Wasser in Recklinghausen..... | 118 |
| Die ehemalige Schleuse Herne-West..... | 120 |
| Herne-Horsthausen 1919 e.V..... | 121 |

Die Schiffe auf dem Rhein-Herne-Kanal..... 122

| | |
|---|-----|
| Herne-Ost – auf zu neuen Ufern | 124 |
| Der Hafen Friedrich der Große | 129 |
| Der Yachthafen Castrop-Rauxel..... | 131 |
| Das Gestüt Forstwald..... | 132 |
| Auf Schloss Bladenhorst | 133 |
| Der Hafen Victor | 134 |
| Der Hafen Rütgers | 136 |
| Der Hafen Luck | 137 |
| Der tote Kanalarm in Henrichenburg..... | 138 |
| Der Emscher-Düker..... | 139 |
| Der Landschaftsarchäologische Park Henrichenburg..... | 141 |
| Moderne Baustoffe von Marmorit..... | 142 |
| Das Sperrtor in Henrichenburg..... | 143 |
| Der Osten ist grün..... | 144 |
| Das Alte Schiffshebewerk Henrichenburg | 148 |
| Das Schiffshebewerk als Museum | 151 |
| | |
| Der Verlauf des Rhein-Herne-Kanals | 152 |
| | |
| Anschriften | 154 |
| | |
| Die Brücken über den Rhein-Herne-Kanal | 156 |
| | |
| Dank – allein geht nichts! | 159 |
| | |
| Faszinierendes Ruhrgebiet. | 160 |



[Eine neue Wasserstraße entsteht.]



▲
Als der Rhein-Herne-Kanal 1914 eingeweiht wurde, kam das einem Volksfest gleich. Unzählige Menschen säumten die Ufer und feierten die neue Wasserstraße im Revier.

Neue Transportwege für die aufstrebende Industrie im Revier

Die wirtschaftliche Entwicklung in der Ruhrregion Mitte des 18. Jahrhunderts forderte neue Transportwege für den Bergbau und die stetig wachsende Hüttenindustrie. Damals spielten die Flüsse eine wesentliche Rolle, um Güter, wie Kohle und Eisenerz, aber auch Getreide, Holz und Salz, zu transportieren. Zu diesem Zweck hatte man 1780

bereits die Ruhr kanalisiert. 1840 folgte die Kanalisierung der Lippe, die für den Schiffsverkehr allerdings nie wirklich bedeutsam war. Alles Um- und Ausbauen der vorhandenen Gewässer mit den bescheidenen Maßnahmen nutzte dem Vorankommen aber wenig. Das Transportaufkommen von Massengütern im Zeitalter der Industrialisierung wuchs so stark an, dass vor allem Verbindungen in Ost-West-Richtung fehlten. So be-

gann man schließlich nach jahrelangen Überlegungen mit dem Bau des Dortmund-Ems-Kanals, der dem Ruhrgebiet den Anschluss an die Nordseehäfen ermöglichte.

Weitere Überlegungen schrieb man später im preußischen Wasserstraßengesetz von 1905 fest. Insbesondere sollte die Isolation des Dortmund-Ems-Kanals beendet werden. Dazu plante man, den schon vorhandenen Zweigkanal zwischen Henrichenburg und Herne bis zum Rhein nach Duisburg-Ruhrort auszubauen. Dieser neue Kanal sollte die Bezeichnung Rhein-Herne-Kanal erhalten. In Richtung Osten plante man ab Bevergern vom Dortmund-Ems-Kanal aus mit dem Mittelland-Kanal die Verbindung zur Weser. Diese sollte noch wei-

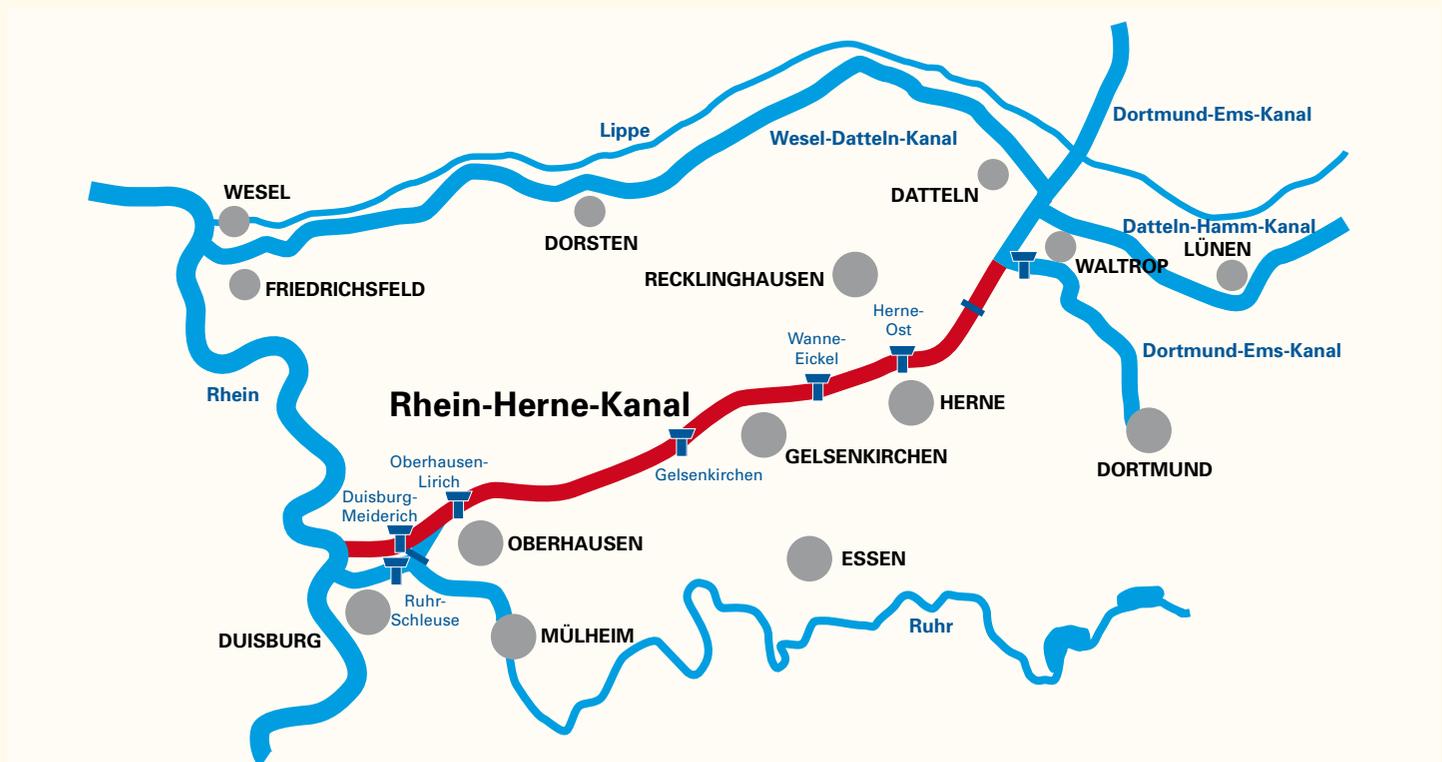
ter östlich fortgeführt werden. Bis zum Bau des Rhein-Herne-Kanals sollte es noch etwas dauern.

Die Wahl der Trasse

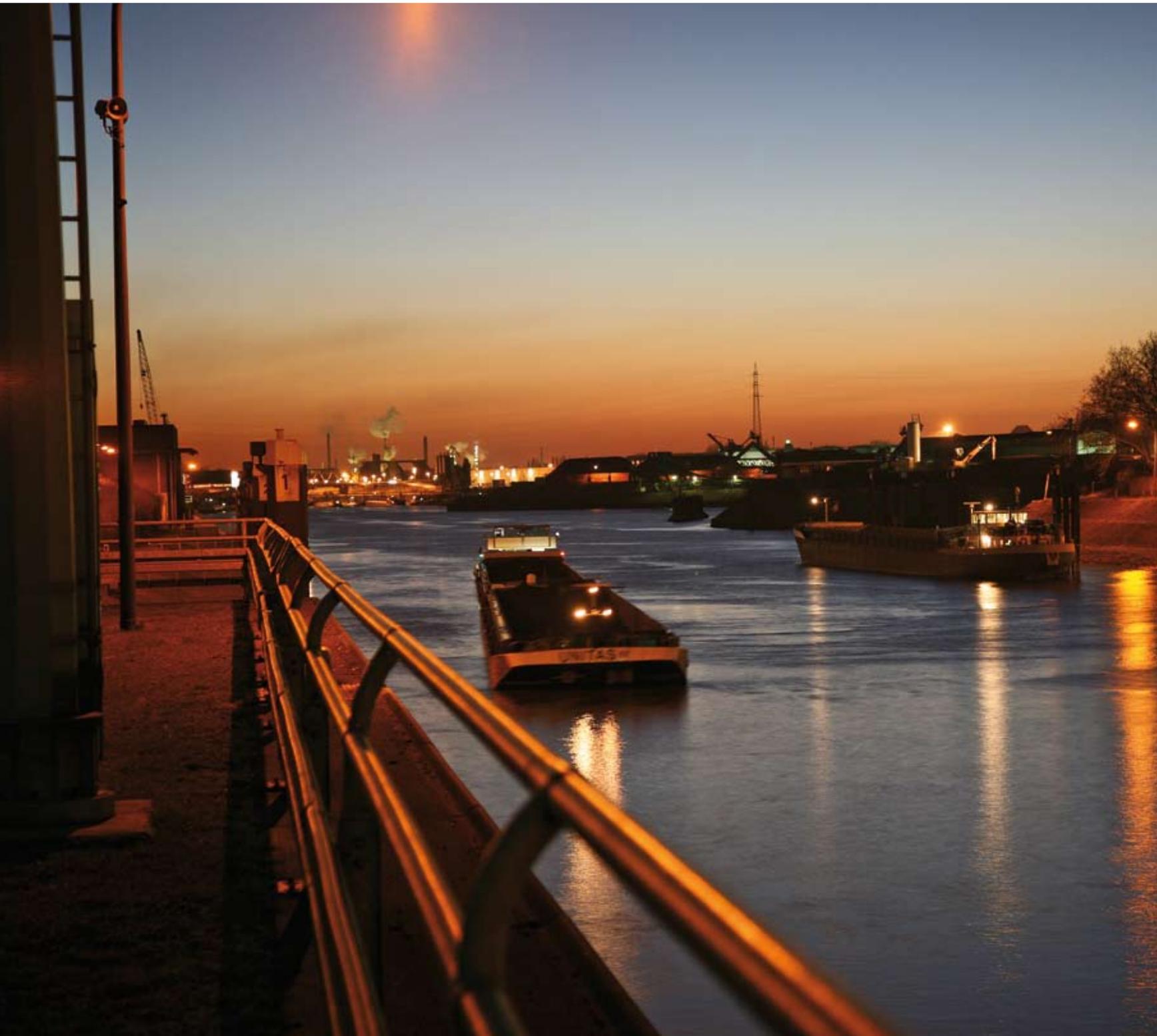
Für eine leistungsfähige Wasserstraße durch das Ruhrgebiet boten sich drei Möglichkeiten an. Im Norden waren die Lippe, im Süden die Ruhr und die dazwischen verlaufende Emscher im Gespräch. Schon 1767 reichte der Gerichtsschreiber und Steuereinnahmer Engelbert von Oren zu Eickel den Vorschlag ein, die Emscher ab Crange schiffbar zu machen und als neuen Transportweg zu nutzen.

Schließlich setzte sich der Vorschlag durch, die Emscher zwischen Dortmund-Ems-Kanal und Rhein als neue

Wasserstraße zu nutzen. 1899 wurde ein erster Entwurf von dem damaligen Wasserbauinspektor Prüsmann angefertigt. Weitere wesentlich verbesserte Planungen folgten, die insbesondere eine Speisung des neuen Kanals aus der Lippe vorsahen. Dazu plante man einen Kanal von Datteln bis Hamm, der das Wasser über das natürliche Gefälle dem Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln zuführen sollte. Angedacht war dieser zunächst ausschließlich als Wasserzubringer. Die zahlreichen Forderungen aus der Wirtschaft im Raum Hamm trugen dazu bei, dass die künftige Lippewasserstraße als erstes Teilstück für die Schifffahrt ausgebaut werden sollte. Ein Schritt in die richtige Richtung, wie sich herausstellen sollte.



[Duisburg – das Tor zur Welt.]





◀ *Vor der Duisburger Industriekulisse passieren Frachter die Schleuse I in Duisburg-Meiderich.*

▲ *Die rot-weiß gestreiften Pfähle markieren die Mündung des Rhein-Herne-Kanals bei Duisburg in den Rhein.*

Im größten Binnenhafen der Welt riecht es förmlich nach dem Duft der weiten Welt. Hier spürt man das Flair eines Welthafens, das Pulsieren der Maschinen und des Lebens auf dem Wasser. Schiffe aus allen wichtigen Häfen Europas laufen hier ein und machen fest, um neue Ladung aufzunehmen. Riesige

Industriekräne ziehen die Aufmerksamkeit auf sich, wenn die Kranführer die Klauen lösen und sich mit lautem Getöse tonnenweise metallischer Schrott in dem Laderaum eines Schiffes breit macht. Nebenan wird ununterbrochen das schwarze Gold verladen. Kohle ist noch immer ein wichtiges Gut, das hier



▲
Nächtlicher Blick von der Brücke Pontwert auf den Duisburger Hafen unter einem traumhaft schönen Himmel.



▲
Das Duisburger Hafenpanorama in westlicher Richtung, wie man es vom 30 Meter hohen Schleusenturm aus sieht.



▲
Auf dem Steuerstand oben im Schleusenturm erfolgt die computergestützte Steuerung und Überwachung am Monitor.



▲
Blick vom Duisburg-Meidericher Schleusenturm in Richtung Osten. Am Horizont verläuft die Autobahn A59.

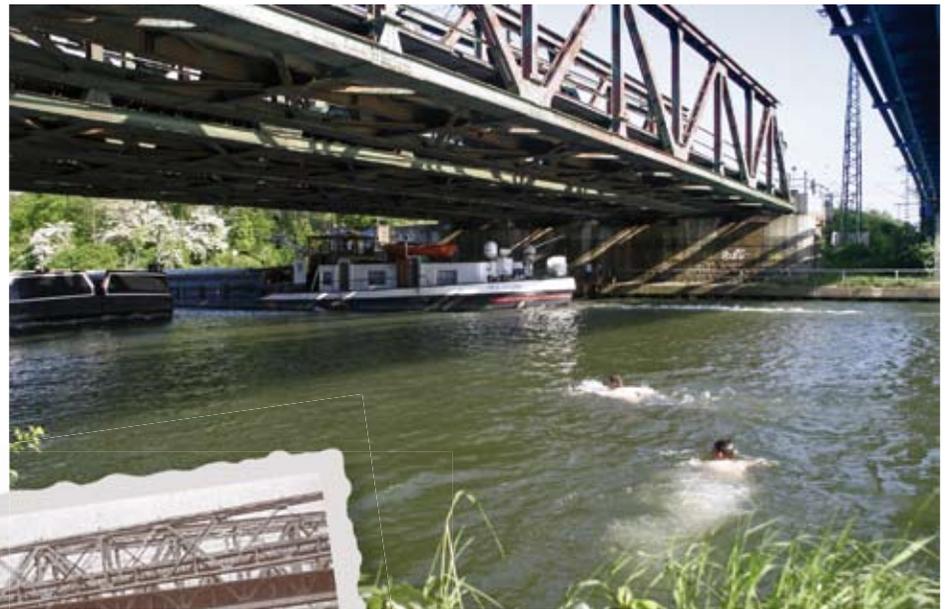


▲
Ein mit Drahtrollen beladenes Lastschiff bei der Ausfahrt am Oberwasser in der alten Ruhr-Schleuse, die nur wenig benutzt wird.



▲
In der Hebestelle unterhalb des Schleusenturmes werden die Abgaben für das Befahren des Rhein-Herne-Kanals abgerechnet.

▶
 Unter der aus dem Jahr 1950
 stammenden Deutschen Bahn-Brücke
 Nr. 316-1 schwimmen Jugendliche ein
 Kanalschiff an.



▼
 Wie man sieht, hat sich die Situation nach
 50 Jahren Freizeit am Kanal kaum
 verändert ...



lichen Städten öffentliche Schwimmbä-
 der in den Kanal integriert oder wurden
 mit Kanalwasser gespeist. Heute nimmt
 man unter dem stetig steigenden Druck
 der Instandhaltungskosten diesen Ge-
 danken wieder auf.

Mit sportlichem Ehrgeiz

Kanal und Sport – das passt gut zu-
 sammen. Überall an den Kanaluferrn tref-
 fen sich Jogger und Radfahrer, unabhän-
 gig von Wind, Wetter und Jahreszeit.
 Walker und Spaziergänger lieben die gut
 ausgebauten, breiten und überschau-
 baren Wege. Zahlreiche Ruder-, Kanu-

▼
 So unterschiedlich kann Freizeitgestaltung
 am Rhein-Herne-Kanal aussehen – mal
 sportlich, mal leger, mal gefährlich.





▲ *Die alten, großen GHH-Direktorenvillen an der Straße Am Grafenbusch wirken auch heute noch sehr eindrucksvoll. Zugeteilt wurden die Häuser und Wohnungen je nach Rangordnung des Mitarbeiters im Unternehmen.*

Die Siedlung Grafenbusch

Zu Zeiten, in denen die Arbeiter innerhalb eines Unternehmens noch etwas galten, genehmigte der Aufsichtsrat der neu angelegten Gutehoffnungshütte 1909 die „Anlage einer großzügig gedachten Beamten-Kolonie“, die ihren leitenden Angestellten und Familien ein neues, attraktives Zuhause bieten sollte. Die Siedlung entstand in vier Bauabschnitten zwischen 1910 und 1923. Gebaut wurden 21 Häuser mit 35 Wohnungen, in denen etwa 120 Bewohner

und 60 Hausangestellte Platz fanden. Nachdem zunächst drei individuelle Einfamilienvillen und ein Doppelhaus am Pariser Platz erstellt worden waren, folgten sechs Häuser auf der Seite zum Kaisergarten. Alle verfügten über separate, bescheidene Lieferanteneingänge. Zuletzt wurden die Doppel- und Mehrfamilienhäuser entlang der Bahnstrecke gebaut. Ausgesprochen beeindruckend sind die Platzverhältnisse: Die Villen verfügten über 300 Quadratmeter große Wohnungen, Doppelhäuser waren um

▶ *Mehrfamilienhäuser am Grafenbusch im stimmungsvollen Abendlicht. Zum typischen Erscheinungsbild dieser Siedlung gehören auch die alten, mächtigen Bäume.*



ein Drittel kleiner. Die Wohnungen der Mehrfamilienhäuser zählten 160 Quadratmeter.

Der Klettergarten „tree2tree“

Eine viel genutzte Herausforderung stellt der Hochseil-Klettergarten „tree2Tree“ in Oberhausen dar, direkt am Fuß des Gasometers. Hier können sich Abenteuerlustige von Baum zu Baum und von Hindernis zu Hindernis bewegen. In schwindelnder Höhe hängeln sich geübte Kletterer, an Seilen gesichert, über den Parcours. Doch auch Anfänger mit etwas Mut, Geschick, Selbstvertrauen und Fitness werden diese reizvolle Übung sicher meistern.



◀
Das Klettern in luftiger Höhe im Hochseil-Klettergarten „tree2tree“ ist nichts für schwache Nerven. Energisches Zupacken, sportliche Fitness und natürlich eine Portion Mut gehört dazu, wenn man den Parcours bezwingen möchte.

▼
Typisch Ruhrgebiet – der gewaltige Gasometer südlich des Rhein-Herne-Kanals im abendlichen Sonnenlicht.





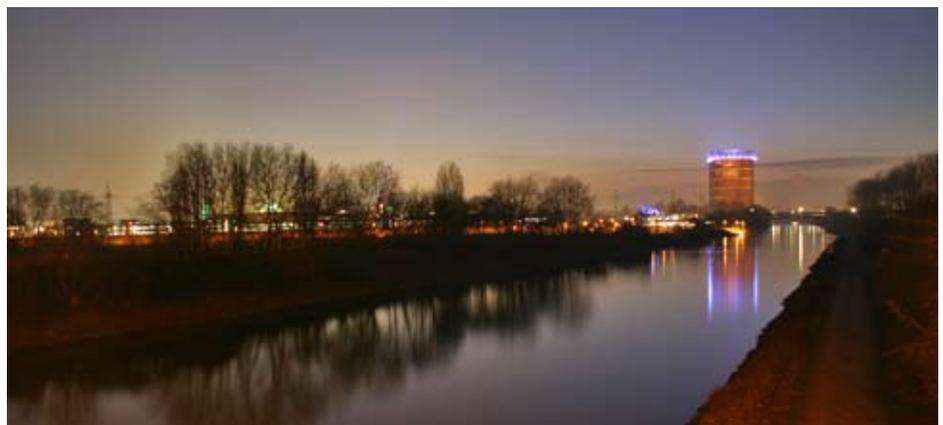
▲ *Ein Aufstieg zur Aussichtsplattform des Gasometers lohnt sich immer. Nirgendwo sonst bietet sich ein so faszinierender Rundblick über das Ruhrgebiet. Hier schauen wir nach Westen in Richtung Duisburg. Vorne links liegt die Siedlung Grafenbusch, dahinter das Schloss Oberhausen. Nördlich davon verläuft der Rhein-Herne-Kanal, parallel dazu die Emscher und die vielbefahrene Autobahn A42.*

▶ *Stimmungsvoll neigt sich der Abend dem Ende zu. Der Gasometer von der Brücke der Osterfelder Straße aus gesehen.*

Der Gasometer – die Tonne im Revier

Der markante Gasometer ist wie kaum ein anderes Industriedenkmal im Revier zum Symbol für den gelungenen Strukturwandel geworden. Mit seinen mächtigen Abmessungen von 117,5 Me-

tern Höhe und 68 Metern im Durchmesser ist er weithin sichtbar. Als er in den Jahren 1928/1929 von der Eisenhütte Oberhausen zur Speicherung des Hochofengases erbaut wurde, zählte er zu den größten seiner Art in Europa. Nach





▲ Von der Aussichtsplattform des Gasometers schaut man in Richtung Osten, entlang des Rhein-Herne-Kanals, der Emscher und der A42.



Die Unterwasserwelt Sea Life

Auf 3.300 Quadratmetern präsentiert sich seit August 2004 die Unterwasserwelt „Sea Life“ zahlreichen Besuchern. Mit über zwei Millionen Litern Wasser in 50 riesigen Becken ist es das größte Aquarium in Deutschland. Seine Besucher erleben eine spannende Reise durch die eindrucksvolle Welt unter Wasser.

Auf anschauliche Weise wird erklärt, wie das Wasser der Gebirgsquellen in den Rhein mündet, von dort in die Nordsee gelangt und weiter bis in die Tiefen des Ozeans. Zur Demonstration werden in aufwändig gestalteten Becken die unterschiedlichen Lebensräume von

über 130 Arten unserer Meeresbewohner dargestellt: von Muscheln, anmutig schwebenden Seepferdchen, merkwürdig anmutenden Quallen bis hin zu Rochen, Haien und grünen Meeresschildkröten.

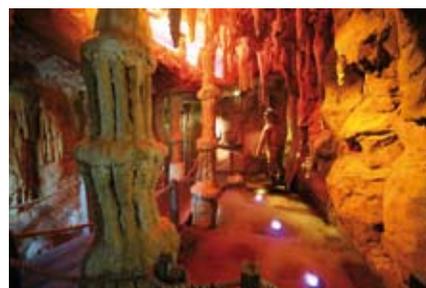
Das Sea Life macht aufmerksam auf die immer stärker bedrohten Lebensräume des Ökosystems der Flüsse und Meere. Verschiedene Sonderausstellungen informieren über aktuelle Umweltthemen, wie Fischsterben, globale Erwärmung oder die Überfischung der Meere. Durch die Erweiterung des ursprünglichen Konzeptes kann man inzwischen auch einen Blick auf die tropischen Unterwasserlebensräume wer-



Die untergehende Sonne taucht die Marina Oberhausen in ein ganz besonderes Licht. Im Westen begrenzt die Unterwasserwelt des Sea Life die Hafenanlage. Im Hintergrund thront der Gasometer mit seinem blau leuchtenden Kranz.



Im Sea Life taucht man ein in eine fremde, faszinierende Unterwasserwelt. Fast ist es, als sei man selbst im Wasser, mitten zwischen Fischschwärmen und Haien.



[Das Proviantboot „Sirene“.]



▲ *Das Proviantboot „Sirene“ hat auch schon bessere Zeiten gesehen. Nach seinem verhängnisvollen Zusammenstoß mit dem Motorschiff „Lünen“, im September 2000 in Höhe der ehemaligen Schleuse Dellwig, schlug es Leck und sank.*

▶ *Bis zum Jahr 2000 war Erwin Miltz täglich mit seinem Verkaufsboot „Sirene“ zwischen den Schleusen Oberhausen und Gelsenkirchen auf dem Rhein-Herne-Kanal unterwegs. Mit dem Untergang seines schwimmenden Kaufladens verschwand das letzte Boot dieser Art auf den Kanälen im Revier.*

Ein Relikt aus vergangener Zeit

Ende der 1920er-Jahre war der Schiffsfahrtsbetrieb auf dem Rhein-Herne-Kanal stark angestiegen. Der Schleusenbetrieb war noch weit von der modernen Technik entfernt und so dauerte ein Schleusungsvorgang viel länger als heute. Überhaupt war die Zeit noch von Gemächlichkeit geprägt. Man hatte Zeit, unterhielt sich gerne mit anderen Menschen und nutzte die Gelegenheit, dem

Proviantboot von Erwin Miltz, das zwischen den Schleusen Oberhausen-Lirich und Gelsenkirchen täglich unterwegs war, einen Besuch abzustatten. Dort deckten die Schiffer sich mit Lebensmitteln ein und erfuhren die „neuesten Nachrichten“.

Bevor die Eltern von Erwin Miltz 1928/29 an der Rosenstraße, direkt an der Oberhausener Schleuse, ein neues Haus mit Ladenlokal für die Schiffer bau-



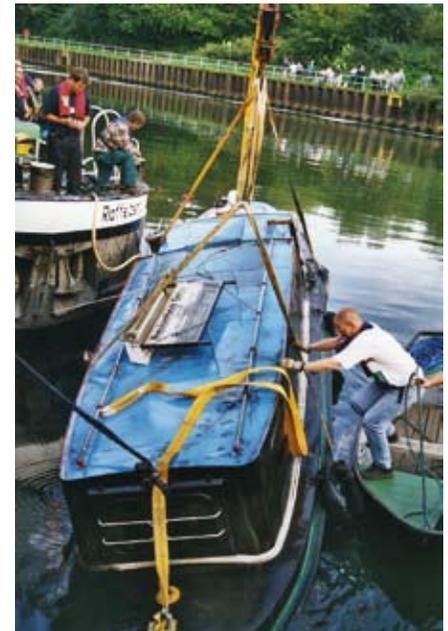
ten, hatten seine Großeltern an dieser Stelle ein ähnliches Geschäft betrieben. So hatte der Verkauf von Lebensmitteln, Getränken und Kurzwaren für den täglichen Bedarf an dieser Stelle bereits Tradition. 1932 erweiterte man das florierende Geschäft um ein Proviantboot, die „Sirene“. Nun hatten die Kanalschiffer die Möglichkeit, über Funk Bestellungen aufzugeben. Die bestellten Waren konnten kurz darauf beim Anfahren der



„Sirene“ an Bord genommen werden. Die neue Geschäftsidee wurde angenommen und das Geschäft lief gut. 1937 brach der Vater der Familie auf der Brücke seines Schiffes zusammen. Seine Frau führte mit einem neuen Partner das Geschäft weiter. Im Zweiten Weltkrieg stellte man den Fahrbetrieb auf dem Kanal aus Sicherheitsgründen ein. Die „Sirene“ überstand diese schwere Zeit unbeschadet und wurde in der frühen

Nachkriegszeit an der zerstörten Ulmenstraßen-Brücke in Oberhausen als Fährboot eingesetzt.

1950 erwarb Erwin Miltz das Kapitänspatent und trat in die Fußstapfen seines Vaters, indem er die „Sirene“ wieder als Proviantboot auf dem Rhein-Herne-Kanal einsetzte. Seine Stammkunden aus Deutschland und den Niederlanden schätzten den guten Service der Familie sehr und so florierte das Geschäft.



◀
Der 26. September 2000 war ein verhängnisvoller Tag für Erwin Miltz und seine „Sirene“. Um das gesunkene Boot zu heben, wurden die Schleusen Oberhausen und Gelsenkirchen gesperrt. So konnten sich die Rettungskräfte des Wasser- und Schifffahrtsamtes voll auf ihre Arbeit konzentrieren.

September 2000 die neun Meter lange „Sirene“ ein weiteres Mal gerammt wurde, war endgültig Schluss. Gegen 13.30 Uhr hatte das 70 Meter lange Motorschiff „Lünen“ den schwimmenden Tante-Emma-Laden so schwer beschädigt, dass er in Höhe der ehemaligen Schleuse Dellwig sank. Erwin Miltz kam mit einem Schock davon. Die „Sirene“ wurde geborgen. Seitdem steht sie an der Bahnlinie an der Mülheimer Straße in Oberhausen und erinnert an eine Zeit, in der die Uhren noch anderes gingen.



▲ Auch wenn das Freibad Hesse heutzutage im Sommer gut besucht erscheint, so ist das kein Vergleich zu früher, als Jugendliche nahezu ihre ganze Freizeit dort verbrachten.

Das Freibad Hesse in Essen-Dellwig

Tausende Menschen haben hier schon als Kinder das Schwimmen gelernt. Natürlich war damals, als das Bad 1928 in Betrieb genommen wurde, nicht alles so komfortabel wie heute, dennoch verbrachten hier Generationen von Jugendlichen ihre Freizeit – und sie konnten sich nichts Schöneres vorstellen, wie man begeisterten Erzählungen entnehmen kann. Schon damals, als

das Bad noch mit Kanalwasser gespeist wurde, gab es den riesigen Sprungturm, der nun seit vielen Jahren gesperrt ist.

Das Freibad Hesse liegt mit seiner 12.000 Quadratmeter großen Liegewiese direkt am Rhein-Herne-Kanal. Es gibt große Ballspielflächen, die von mächtigen alten Bäumen im Sommer beschattet werden. Während das 18 x 50 Meter große Sportbecken den Schwimmern vorbehalten bleibt, ist das mehr als doppelt so große Nichtschwimmerbecken ideal für Familien mit kleinen Kindern.

Das könnte sich bald ändern, denn ein Bädergutachten, das die Kosten im Blick hat, könnte trotz starker Proteste der Bevölkerung das Aus für das traditionsreiche Freibad bedeuten. Dabei for-





▲ *Von der fußläufigen Kanalquerung Alleestraße-Brücke Nr. 350 bei Kanal-Kilometer 29,494 schaut man auf die viel befahrene Brücke der Dorstener Straße. Sie verdeckt den Blick auf die dahinterliegende Schleuse Wanne-Eickel. Das riesige Gruppenkraftwerk STEAG in Herne ist hingegen nicht zu übersehen.*

Um zu verhindern, dass die verbliebenen Zechengebäude abgerissen wurden, gründeten kulturinteressierte Bürger und Künstler im Jahre 1993 den Förderverein „Unser Fritz 2/3“. Sein Ziel ist es, Kultur und Kunst im Emscherraum zu fördern und die Aktivitäten der in der Künstlerzeche ansässigen Künstler zu unterstützen.

Regelmäßige Ausstellungen auch auswärtiger, bekannter Künstler mit anerkannt hohem Niveau verschaffen der Künstlerzeche auch über die Grenzen Hernes hinaus eine nicht zu unterschätzende Beachtung. Als Spielort der „Extraschicht – Nacht der Industriekultur“ erlangte die Zeche einen hohen Bekannt-

heitsgrad. Außergewöhnliche Präsentationen von Licht, Musik und Malerei machen den Weg von der Kohleförderung zur Kunst von heute deutlich.

Aber nicht nur innerhalb der Zechengebäude wird Kunst gezeigt. Auch im Umfeld wird deutlich, dass hier keine „Schwarzmalerei“ betrieben wird. So erlaubte das Wasser- und Schifffahrtsamt Künstlern der Zeche, die Gestaltung der im Jahre 2003 neu errichteten Alleestraße-Brücke zu übernehmen. Heraus kam eine der farbenprächtigsten Querungen der traditionsreichen Revier-Wasserstraße.

Der Mondpalast

Ein Volkstheater im Revier – gibt es das überhaupt? Als Christian Stratmann im Jahre 2004 mit seinem Mondpalast startete, ahnte niemand, dass er damit einen fulminanten Start hinlegen würde. Es schien, als hätte das Revier nur auf so einen wie ihn gewartet, denn schon heute zählt sein Haus mit mehr als 350.000 Besuchern zu den beliebtesten Volkstheatern in Deutschland.

In den selbst produzierten Komödien, die der bekannte Bühnenautor Sigi Domke zusammen mit Intendant Thomas Rech entwickelt, wird das Leben der Menschen in dieser Region sehr eindrucksvoll beleuchtet. Das Programm bietet für jeden etwas. Ob in „Flurwo-

che“, „Ronaldo & Julia“ oder „Auf der wilden Rita“ – immer erleben die faszinierten Besucher die ganz eigene Komik des Ruhrgebiets in Reinkultur. Christian Stratmann betont es gern: „... mit dem Echtheitssiegel vom legendären Mond von Wanne-Eickel“.

Wer einmal eine der Vorstellungen besucht hat, der weiß, wie es im Ruhrgebiet zugeht. Nirgendwo anders wird der Charakter der hier lebenden Menschen auf so vergnügliche Weise deutlich gemacht wie während der Veranstaltungen im Mondpalast in Wanne-Eickel. Wer einen der 495 Sitzplätze ergattert, genießt die Zuwendung des Hausherrn. Christian Stratmann lässt es sich nicht nehmen, jeden einzelnen Besucher per

▼
Der Mondpalast von Prinzipal Christian Stratmann zählt heute zu den beliebtesten Volkstheatern in Deutschland.

