

Mit 1000 Arbeitern war die Firma Hessel aus Münster am Bau des Dortmund-Ems-Kanals beteiligt.

Foto: Münster-Wiki

Wer hat den Kanal gebaut?

1899, also vor 125 Jahren, wurde der Dortmund-Ems-Kanal eröffnet. Er verbindet das Ruhrgebiet mit der Nordsee. Sieben Jahre lang war er Europas größte Baustelle, heute ist er im Sommer das „größte Freibad Münsters“.

Ein ganz normaler Tag im Hochsommer am Dortmund-Ems-Kanal, im Osten der Stadt Münster. Abschnitt Münster-Ost: Hunderte Menschen verschaffen sich in Münsters inoffiziell wohl größtem Freibad eine Auszeit von der Sommerhitze. Dicht an dicht tummeln sich die Menschengruppen an der Schleuse, der Wolbecker Brücke oder der Feuerwache. Zur Bauzeit des Kanals vor über 130 Jahren war das nicht anders, nur waren die Menschenmassen nicht zum Vergnügen dort. Vielmehr handelte sich um tausende Arbeiter, die innerhalb weniger Jahre das Großprojekt Dortmund-Ems-Kanal zwischen Dortmund und der Emsmündung bei Emden aus den Boden stampfen mussten. Zu Spitzenzeiten waren über 4500 Arbeiter gleichzeitig auf der damals größten Baustelle Europas beschäftigt.

Holländer, Italiener, Polen

Sie stand unter staatlicher Leitung, allerdings wurden die Arbeiten selbst von privaten Unternehmen ausgeführt. Freilich bestimmte der autoritäre Staat sämtliche Bedingungen von der Arbeitszeit über den Lohn bis hin zu den Verhaltensregeln. So waren den Arbeitern Glücksspiel und Alkoholkonsum untersagt. Bei Vergehen drohten ihnen Geldbußen bis hin zur fristlosen Kündigung. Andererseits setzte der Staat einen be-

stimmten Lohn fest und gewährleistete den Arbeitern auch eine Krankenversicherung. Auf Europas größter Baustelle arbeiteten Männer aus allen Regionen Deutschlands. Und mehr noch: Auch Arbeitskräfte aus dem europäischen Ausland wurden eingestellt. Wegen der sumpfigen Böden im Norden wurden Niederländer, wegen des steinigem Terrains im Süden Italiener angeworben. Arbeiter aus den damals russischen Provinzen Polens hingegen galten als „politischer Sprengstoff“. Sie standen unter Verdacht, die Germanisierungspolitik des Reiches zu unterlaufen. Dass für bestimmte Streckenbereiche Ausländer bevorzugt wurden, führte bei der regionalen Bevölkerung zu empfindlichen Reaktionen. Auch deshalb mahnte die Dortmunder Bauabteilung die deutsch-holländische Baugesellschaft, die zu den ausführenden Unternehmen gehörte: „Die mit den Mitteln des preußischen Staates zur Ausführung kommenden Bauten müssen in erster Linie der einheimischen Bevölkerung Gelegenheit zur Arbeit geben.“ Die Unternehmer stellten dennoch häufig nach der Reihenfolge der Bewerbungen ein – bei Entlassungen wurde den ausländischen Spezialisten vielerorts eher zuletzt als zuerst gekündigt. Unter den Arbeitern des Dortmund-Ems-Kanals befanden sich

auch zahlreiche Vagabunden. Besonders im Winter wurde diese Gruppe zum Problem. Zur arbeitsfreien Wintersaison nämlich standen Massenentlassungen an der Tagesordnung. Wo sollten die nun Arbeitslosen unterkommen? Viele gingen in ihre Heimat zurück oder fanden bei Einheimischen gegen Arbeitsleistungen Unterkunft. Der Rest versuchte, in Krankenhäusern zu übernachten oder wurde durch die Armenhilfe versorgt. Da diese aber nicht alle versorgen konnte, waren einige Arbeiter zum Betteln gezwungen. Eine Großbaustelle wie der Dortmund-Ems-Kanal mit mehreren Tausend Arbeitern brauchte zwingend ein Mindestmaß an Hygiene. Allerdings fand die Kanalverwal-

tung bei Untersuchungen unterschiedliche Hygienemaßnahmen pro Streckenabschnitt vor. In Münster beispielsweise waren die Zustände laut Verwaltung „bedenklich“: Es gebe dort kaum Dielen in den zu kleinen Räumlichkeiten, die Betten seien zu eng, die Toiletten dürftig.

Es gab sogar Impfpflicht

Die Gesundheitsbehörden erreichten immerhin, dass der Sauberkeitsstandard angehoben wurde. Die Maßnahmen zielten besonders darauf ab, damals grassierende Krankheiten wie Cholera, Krätze oder Pocken einzudämmen. Außerdem setzte man auf Desinfektion und teilweise sogar auf eine Impfpflicht.

Um zu verhindern, dass unzufriedene Arbeiter streikten, generell Unruhen anzettelten oder sich gar der als bedrohlich angesehenen „Socialdemokratie“ anschlossen, existierten neben dem bereits aufgeführten Disziplinarkatalog auch sogenannte „aufbauende Maßnahmen“. Diese bestanden hauptsächlich aus kirchlicher Seelsorge und Angeboten zu Gottesdiensten. Doch alle Sorgen bestanden zu Unrecht. In zwei Jahren Bauzeit wurde unter tausenden nur 38 Arbeitern gekündigt, es kam zu keinen größeren Streiks oder Unruhen. Auch der Einfluss der Sozialdemokratie auf die Arbeiter wurde von staatlicher Seite überschätzt. Die Belegschaft – vorwiegend aus der Region rekrutiert – war katholisch, stammte aus ländlichen Verhältnissen und konnte mit sozialdemokratischen Idealen nichts anfangen.

Für den Gütertransport

Es ist unwahrscheinlich, dass sich im kommenden Sommer 2024 die „Kurzurlauber“ am Kanal über all dies Gedanken machen. Hin und wieder unterbricht vielleicht ein voll beladenes Güterschiff den Badespaß und erinnert an den Grund zum Bau und an die eigentliche Funktion des Kanals, nämlich überregionaler Frachtweg zu sein. Münster und das Münsterland kann man sich ohne Kanal kaum mehr vorstellen – es ist, als wäre es schon immer dagewesen und nicht erst vor 100 Jahren durch gewaltige Kraftanstrengung ins Bild von Stadt und Münsterland eingefügt worden. Lukas Kreilkamp

Sommer 1893: Italienische Arbeiter beim Bau des Schiffshebewerkes Henrichenburg am Dortmund-Ems-Kanal bei Waltrop.

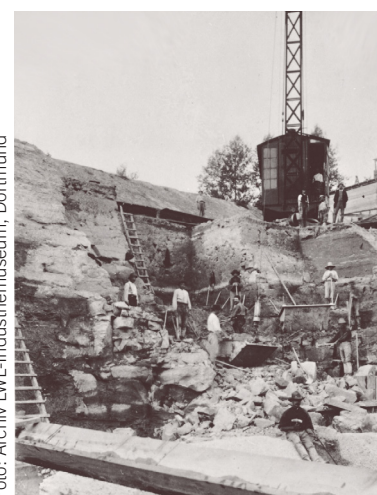


Foto: Archiv LWL-Industriemuseum, Dortmund