

Mündener Tageblatt

UNABHÄNGIGE, ÜBERPARTEILICHE ZEITUNG

Scharn: Stadt hat drei Interessenten für Geschäftshaus

► Seite 3



Schutz: Kinderarzt warnt vor zunehmender Impfmüdigkeit

► Seite 4

Schritt: Romeo und Julia lernen für die Ballnacht tanzen

► Seite 31



Nr. 213 · 37 Samstag / Sonntag, 13./14. September 2014

Gegründet 1856 von J.C.C. Bruns

Einzelpreis 1,80 EUR

AUS ALLER WELT

Pistorius muss auf Strafmaß warten

Pretoria (mt). Sportstar Oscar Pistorius ist nach den Schüssen auf seine Freundin Reeva Steenkamp wegen fahrlässiger Tötung verurteilt worden. Das Strafmaß soll im Oktober verkündet werden. **Seite 25**

REGIONALES



Polizei nimmt Säure-Täter fest

Hövelhof (mt). Nach einem Säure-Angriff auf eine 39-jährige Frau in Hövelhof hat die Polizei den mutmaßlichen Täter gestern in Bayern festgenommen. Offenbar ist es ihr Exfreund gewesen. **Seite 27**

SPORT

Werder punktet bei 3:3 in Leverkusen

Leverkusen (mt). Werder Bremen hat zum Auftakt des dritten Spieltages der Fußballbundesliga in Leverkusen gepunktet. 3:3 hieß es am Ende. **Seite 35**

WETTER



21° / 12°

Seite 25

DA WAR NOCH

Kein Vorbild für Schüler: Eine Grundschullehrerin hat sich im US-Bundesstaat Utah kurz vor Unterrichtsbeginn in der Toilette selbst in den Fuß geschossen. Die Lehrerin hat eine Waffenlizenz. Die Erlaubnis gilt in Utah auch in Schulen. Experten prüfen nun, warum sich der Schuss „versehentlich“ gelöst hat. (dpa)

MT-DIREKT

Zentrale 0571/882-0
Vertrieb 882-72
Anzeigen 882-71
www.MT.de
info@MT.de



100. Geburtstag der Schleuse

Minden (mt). Die Schachtschleuse und das Wasserstraßenkreuz feiern ihr hundertjähriges Bestehen. Zum Jubiläum des Wirtschaftsfaktors und Tourismusmagneten gibt es an diesem Sonntag ein großes Fest rund um die alte Schleuse, neben der die noch viel größere neue Weserschleuse gebaut wird. Von 9 bis 17 Uhr erwartet die Besucher ein umfangreiches Programm. **Foto: Alex Lehn**

■ Weitere umfangreiche Berichte auf den Seiten 13-16

Kreml kontert Sanktionen der EU

Moskau erwägt Importverbot für Autos/Westliche Einschränkungen treffen Energiesektor

Washington/Brüssel (dpa). Nach der Europäischen Union haben auch die USA wegen der Ukraine-Krise neue Sanktionen gegen Russland verhängt. Die Strafmaßnahmen zielen diesmal besonders auf den russischen Finanz-, Energie- und Rüstungsbereich.

Moskau kritisierte die Beschlüsse als kontraproduktiv für eine friedliche Lösung des Konflikts in der Ostukraine. Präsident Wladimir Putin kündigte an, seine Regierung werde Gegenmaßnahmen vorbereiten. Die neuen Strafmaßnahmen des Westens kritisierte Putin als „wenig effektiv“. Sie seien „antirussisch“ und würden nicht zur Lösung des Konflikts beitragen, sagte Putin in der tadschikischen Hauptstadt Duschanbe. Russland erwägt als Reaktion

auf westliche Sanktionen ein Überflugverbot für ausländische Airlines – Experten gehen von etwa 10 000 Euro Mehrkosten pro Flug sowie erhöhten Ticketpreisen sowie längeren Flugzeiten aus – sowie einen Importstopp für westliche Autos. Der russische Markt kriselt aber schon länger.

Die Führung in Moskau wolle diese „Politik der Strafmaßnahmen“ nicht, sagte der russische Außenminister Sergej Lawrow. „Aber wir müssen unsere Interessen schützen“.

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt hatte die Europäische Union gestern sechs große russische Energie- und Rüstungsunternehmen von der Geldbeschaffung auf den EU-Kapitalmärkten abgeschnitten. So dürfen Anleihen der Ölfirmen Rosneft, Transneft und Gazprom Neft ab sofort nicht

ZITAT



„Wer Strafmaßnahmen in einem Moment erlässt, in dem sich der Friedensprozess in der Ukraine festigt, unterhöhlt diesen Prozess.“

Russlands Außenminister Sergej Lawrow.

mehr an den Finanzmärkten der EU gehandelt werden.

Die neuen Sanktionen wa-

ren erst nach langem Ringen der 28 EU-Staaten in Kraft gesetzt worden. EU-Ratspräsident Herman Van Rompuy stellte noch vor der Veröffentlichung klar, dass die Sanktionen noch vor Monatsende überprüft und möglicherweise geändert werden.

Zu den neuen US-Sanktionen gehört wie bei der EU auch ein Verbot von Exporten und Dienstleistungen für die Förderung von Öl in der Tiefsee und in der Arktis sowie für die Schieferölförderung. Darunter fallen auch die russischen Energieriesen Gazprom, Gazprom Neft und Lukoil.

„Russlands ökonomische und diplomatische Isolierung wird weiter wachsen, so lange seine Taten nicht seinen Worten entsprechen“, sagte US-Finanzminister Jack Lew.

Kommentar, Seite 30

Berlin verbietet IS-Terrormiliz

Berlin (epd). Die Aktivitäten der Terrormiliz „Islamischer Staat“ (IS) sind in Deutschland nun verboten. Wie Bundesinnenminister Thomas de Maizière mitteilte, umfasst das gestern in Kraft getretene Verbot alle IS-Symbole sowie jegliche Beteiligung an den Aktivitäten des IS, darunter auch das Anwerben von Kämpfern. Bei Zuwiderhandeln drohen Haftstrafen. **Kommentar**

Fernbusse setzen Bahn unter Druck

Berlin (dpa). Erstmals seit Jahren werden Fahrkarten im Fernverkehr nicht wesentlich teurer. „Im Fernverkehr bleiben die Preise für die große Mehrheit unserer Kunden stabil“, sagte Bahnchef Rüdiger Grube in „Bild“. Die Bahn steht unter wachsendem Druck der Fernbusse.

Hängen OPs vom Wohnort ab?

Studien: Besonders hohe Zahl an Mandelentfernungen im Nordwesten

Berlin/Gütersloh (dpa). Mandel-Operationen bei Kindern, Blinddarm- und Prostata-Eingriffe werden in manchen Regionen Deutschlands bis zu achtmal öfter vorgenommen als andernorts.

Auch beim Einsatz künstlicher Kniegelenke, bei Kaiserschnitten oder Gebärmutterentfernungen unterscheidet sich die OP-Häufigkeit zwischen den Regionen noch um das Zweifache bis Dreifache. Zu diesem Ergebnis kommen zwei Studien der Bertelsmann Stiftung und der Organisation für Wirt-

schaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), die gestern veröffentlicht wurden.

Rein medizinisch seien solche Unterschiede nicht zu erklären. „Große regionale Unterschiede in der Gesundheitsversorgung sind ein klares Zeichen für Qualitäts-, Effizienz- und Gerechtigkeitsprobleme“, sagte OECD-Direktor Mark Pearson.

Die Autoren der Studien verweisen unter anderem auf den Kreis Bad Kreuznach (Rheinland-Pfalz), auf Bremerhaven oder Delmenhorst (Niedersachsen), in denen eine hohe Zahl an Mandel-

operationen festgestellt wurde. „Offensichtlich spielen hier andere Faktoren eine Rolle als nur die medizinische Notwendigkeit“, sagte Brigitte Mohn, Vorstand der Bertelsmann Stiftung.

Die Ergebnisse beruhen den Angaben zufolge auf einer Langzeituntersuchung. Die Bertelsmann Stiftung beobachtet seit 2007 die Häufigkeit von Operationen in allen 402 Kreisen und Städten. Danach blieb das Ausmaß der regionalen Unterschiede über die Jahre bei den einzelnen medizinischen Eingriffen nahezu gleich. **Seite 27**

Zeitungen neu entdeckt!

Ab 4,50 €/Monat
Infos unter MT.de
Abo & Co. - MT Digital

ePaper jetzt auch für Tablets und Smartphones

MT-Thema des Tages: 100 Jahre Schachtschleuse und Wasserstraßenkreuz

Vor 100 Jahren standen die Schachtschleuse und die Überführung des Mittellandkanals über die Weser – auf Jahrzehnte hinaus das

größte Wasserstraßenkreuz der Welt – kurz vor ihrer Fertigstellung und Freigabe. Zu einer feierlichen Eröffnung hätte der Kaiser kommen

sollen. Daraus wurde wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkrieges nichts. Stattdessen gab es eine stille Freigabe am 16. Februar 1915.

Meisterleistung für ein ganzes Jahrhundert

Neue Drehscheibe des Binnenschiffsverkehrs: Schachtschleuse und Wasserstraßenkreuz vor 100 Jahren erbaut

Von Jürgen Langenkämper

Minden (mt). Vor 100 Jahren wurden die Schachtschleuse und die Kanalüberführung über die Weser fertiggestellt. Mit der offiziellen Freigabe am 16. Februar 1915 – mitten im Krieg ganz ohne Pomp und Glanz – konnte der Weser-Ems-Kanal den Betrieb aufnehmen.

„Wann die erste Schleusung vorgenommen wurde, lässt sich nicht mehr feststellen“, sagt der derzeitige Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Minden, Henning Buchholz. Dass die ersten Probeschleusungen aber bereits im Herbst 1914 erfolgt waren, darf angenommen werden, bevor ein paar Offizielle in Ermangelung des eigentlich in Friedenszeiten erwarteten Kaisers „das schlanke weiße Dampfboot ‚Minden‘“ besteigen durften, um „von der Weser kommend, unter dem Hubtor hinweg in die Schleuse“ einzufahren und sich auf Kanalniveau heben zu lassen.

Erste Überlegungen über den Bau eines Mittellandkanal, der das Industriegebiet an Rhein und Ruhr mit dem Herzen Preußens verbinden sollte, reichten weit zurück. Zu Beginn des neuen Jahrhunderts hatte es noch vage Pläne gege-



Monate vor der Fertigstellung: Im Mai 1914 war die Schachtschleuse schon klar als Wahrzeichen des technischen Fortschrittsglaubens im Kaiserreich zu erkennen, auch wenn es bis zur offiziellen Freigabe im Februar 1915 noch acht Monate dauern sollte. Fotos (Archiv): WSA

ben, einen Kanal im Süden Mindens bis zur Weser zu führen. Die juristische Grundlage

für die dann verwirklichte Ausführung am nördlichen Stadtrand lieferte ein Gesetz vom 1.

April 1905. Der Bau begann schon im Folgejahr. 1911 liefen parallel die Ar-

beiten an der Stadtstrecke und an den zentralen Bauwerken an (siehe Folgeseiten). Denn neben der Schachtschleuse und der Kanalbrücke als augenfälligstes Monument wilhelminischer Architektur in Minden entstanden auch das Hauptpumpwerk auf dem linken Weserufer und das unscheinbare Hilfspumpwerk auf dem Ostufer.

Auf dem rechten Weserufer wurde auch eine weitere Schleuse gebaut, um den tiefer gelegenen neuen Industriehafen anzuschließen, in dessen Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung die Stadt selbst große Hoffnung setzte und deshalb ab Juni 1914 eine repräsentative Gewerbeausstellung, die „Gewa“, inszeniert hatte.

1915 wurde der Kanalbau in östlicher Richtung quer durch Schaumburg-Lippe hindurch weiter fortgesetzt, zum Teil unter Einsatz von Kriegsgefangenen, da deutsche Arbeiter fehlten. 1916 erreichte der Wasserweg Hannover mit dem Stichkanal Hannover-Linden.

Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs gingen die Arbeiten weiter, bis der Kanal 1938 die Elbe am Schiffshebewerk Rothensee erreichte. In den 1920er-Jahren entstand in Minden eine weitere Schleuse, die den Industriehafen mit der Weser verband und den sogenannten Südabstieg schuf.

ZUM THEMA

Der Weser-Ems-Kanal

■ Ein denkwürdiger Tag in der Geschichte des Mittelland-Kanals. Ein denkwürdiger Tag vor allem in der Geschichte unserer Stadt Minden, der Provinz Westfalen und des ganzen preußischen Westens überhaupt: dieser 16. Februar 1915. Heute ist die Fertigstellung eines wichtigen Teiles im westlichen Kanalsystem, des Ems-Weser-Kanals, vollendete Tatsache geworden. Der kleine Schleppzug, der heute morgen durch das Schleusenwerk in den Vorhafen gehoben wurde, um dann langsam gen Westen zu keuchen, er bedeutet einen weiteren Abschnitt in der Weiterentwicklung Rheinlands und Niedersachsens. Im tiefsten Frieden begonnen als das, was es ist und sein soll, ein Kulturwerk 1. Ranges, hat die preuß. Staatsregierung auch während der Kriegsstürme mit ungehemmter Tatkraft die Fertigstellung des Ems-Weser-Kanals gefördert. Der heutige Tag krönt ihre Bestrebungen. Wenn später die Geschichte des großen Weltkrieges geschrieben wird, dann darf man auch nicht die Fertigstellung des Ems-Weser-Kanals vergessen als eines Zeugnisses preußischer Verwaltungskraft und preußischen Staatsgefüges, das für immer ein Ruhmesblatt in der Geschichte unserer Monarchie bilden wird.

■ Nur wenige Zuschauer hatten sich am Schleusenwerk eingefunden. Nichts ließ auch sonst eine hervortretende Bedeutung erkennen, nur von den beiden Schleusentürmen wehten die Flaggen im herben Morgenwind und auch die Fahrzeuge hatten ihre bescheidenen Wimpel gehißt. Sonst alles still und alltäglich, wie es ja auch der Zeiten Schwere entspricht. (...) **MLK vom 17. Februar 1915, Seite 2**



Halbzeit: Nach zwei Jahren Bauzeit waren im Januar 1913 über den Unterbau des Pumpwerks hinweg bereits die Bögen der Kanalüberführung in der Ferne deutlich zu sehen.

Großes Fest zum Hundertjährigen

Zum Jubiläum werden viele Besucher erwartet / Festakt an Bord

Minden (lkp). „Nur wenige Zuschauer hatten sich am Schleusenwerk eingefunden“, hieß es nach der offiziellen Eröffnung im Zeitungsbericht (siehe rechts). So soll es zum Hundertjährigen nicht sein – im Gegenteil.

An diesem Wochenende wird das Jubiläum von Schachtschleuse und Wasserstraßenkreuz, auf das die Stadt und die Region stolz sind, freudig gefeiert. Zum Tag des offenen Denk-

mals am Sonntag, 14. September, haben das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) und Minden Marketing ein buntes und abwechslungsreiches Programm von 9 bis 17 Uhr auf die Beine gestellt. Um 11.30 Uhr gibt es sogar einen zünftigen offiziellen Festakt: auf dem Wasser an Bord der „Poseidon“. Die ersten 200 Zuschauer können an Bord gehen.

Mit der Weißen Flotte können Besucher auch zum anderen Ufer übersetzen oder sich schleusen lassen wie bei der

Premiere vor 100 Jahren „der Leiter des Wasserbauamts II (früheres Kanalbauamt), Regierungsbaumeister Dinkgreve und unser 1. Bürgermeister Dr. Becker“, wie das Minden-Lübbecke Kreisblatt schrieb. Wer den richtigen Überblick über die alte und neue noch im Bau befindliche Schleuse erhalten will, kann sich in einem Korb von einem Kran gegen einen Obolus 30 Meter in die Höhe ziehen lassen und auch bis zum Wasserstraßenkreuz mit alter und neuer Brücke blicken.

Anzeige



*für alle Fahrten der Mindener Fahrgastschiffahrt bis 24. Oktober 2014. Pro Coupon max. 2 Personen.

Keine weiteren Rabatte. Anzeige bitte ausschneiden und an unserer Kasse einlösen.

Einsteigen, Ablegen, Wohlfühlen!

Erleben Sie Ausflugsziele an Weser und Mittellandkanal mit der „Weißen Flotte“



Rund- und Linienfahrten · Erlebnisfahrten · Tagesfahrten in alle Himmelsrichtungen · Fahrten durch die historische Schlachtschleuse und über das europaweit größte Wasserstraßenkreuz · Feiern an Bord und vieles mehr. Termine und Preise finden Sie auf www.mifa.com

Hier Fahrplan downloaden!

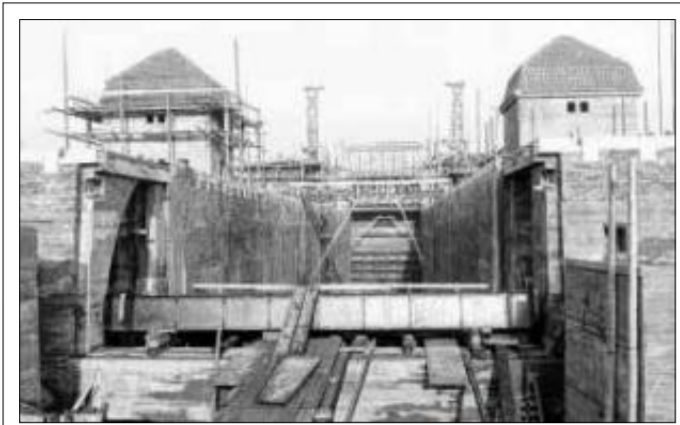


Mindener Fahrgastschiffahrt GmbH & Co. KG
Sympherstr. 16 · Minden · Telefon: (0571) 648080-0



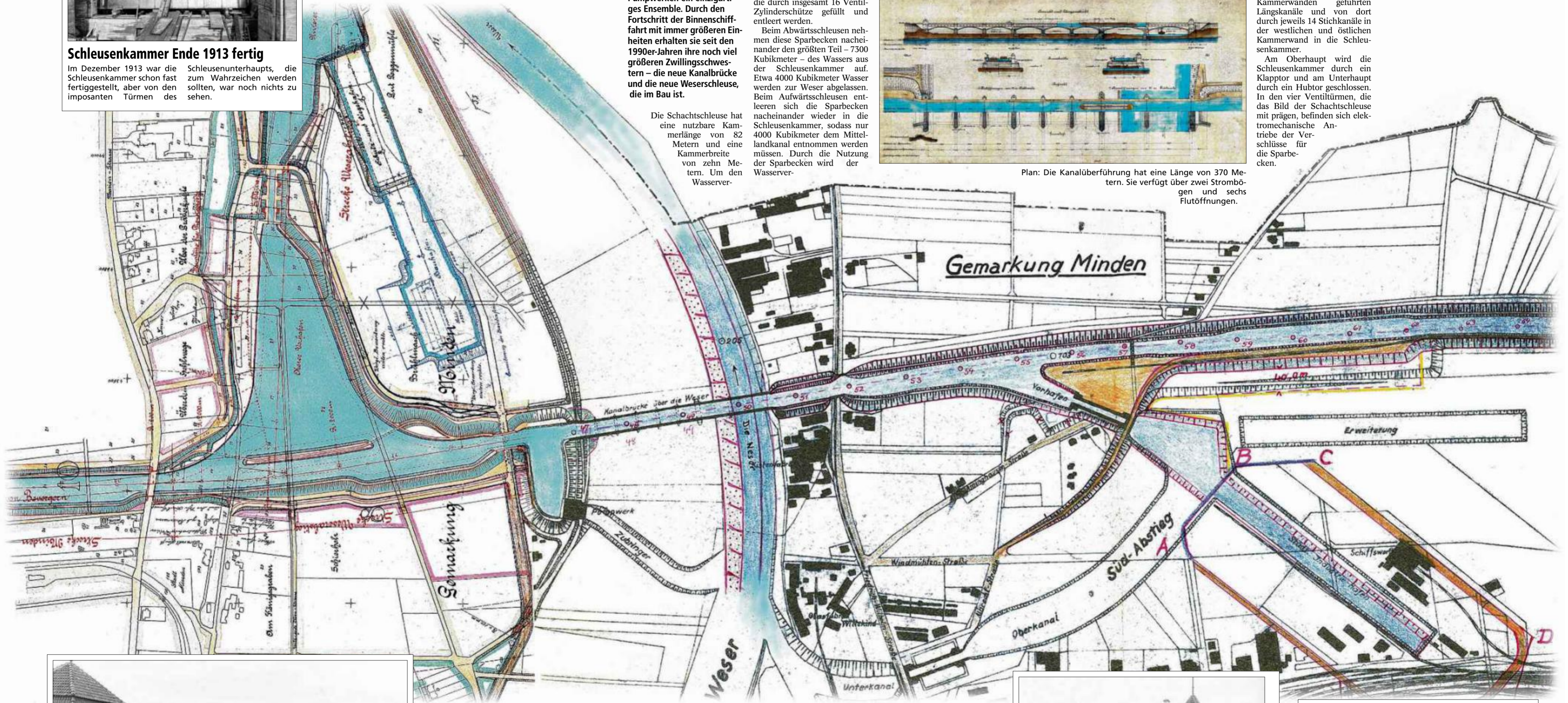
Einzigartiges Ensemble der Binnenschifffahrt

Schachtschleuse und Kanalüberführung erhalten größere Zwillingschwestern seit den 1990er-Jahren / Sparkammern reduzieren Verbrauch



Schleusenkommer Ende 1913 fertig

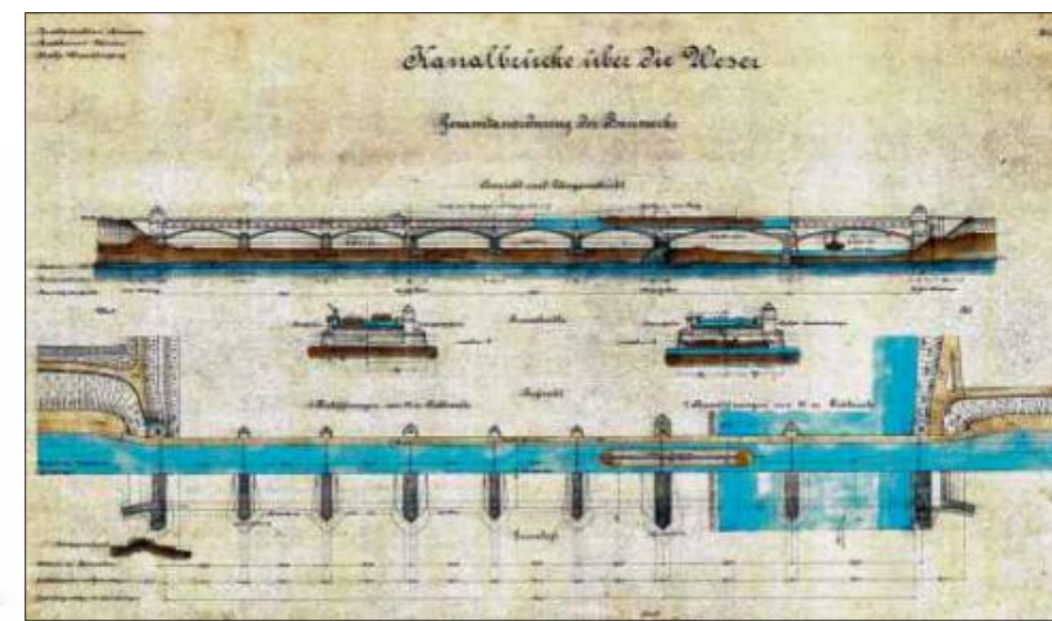
Im Dezember 1913 war die Schleusenkommer schon fast fertiggestellt, aber von den imposanten Türmen des Schleusenunterbaus, die zum Wahrzeichen werden sollten, war noch nichts zu sehen.



Minden (lkp). Die Schachtschleuse und die 370 Meter lange Kanalüberführung bilden gemeinsam mit den Pumpwerken ein einzigartiges Ensemble. Durch den Fortschritt der Binnenschifffahrt mit immer größeren Einheiten erhalten sie seit den 1990er-Jahren ihre noch viel größeren Zwillingschwestern – die neue Kanalbrücke und die neue Weserschleuse, die im Bau ist.

Die Schachtschleuse hat eine nutzbare Kammerlänge von 82 Metern und eine Kammerbreite von zehn Metern. Um den Wasserver-

brauch möglichst gering zu halten, wurden beiderseitig der Schleusenkommer in vier Ebenen übereinander 16 geschlossene Sparbecken angeordnet, die durch insgesamt 16 Ventil-Zylinderschütze gefüllt und entleert werden. Beim Abwärtsschleusen nehmen diese Sparbecken nacheinander den größten Teil – 7300 Kubikmeter – des Wassers aus der Schleusenkommer auf. Etwa 4000 Kubikmeter Wasser werden zur Weser abgelassen. Beim Aufwärtsschleusen entleeren sich die Sparbecken nacheinander wieder in die Schleusenkommer, sodass nur 4000 Kubikmeter dem Mittelkanal entnommen werden müssen. Durch die Nutzung der Sparbecken wird der Wasserver-



Plan: Die Kanalüberführung hat eine Länge von 370 Metern. Sie verfügt über zwei Strombögen und sechs Flutöffnungen.

lust auf rund 35 Prozent des Kammerinhalts eingeschränkt. Das Wasser aus den Sparbecken gelangt über Ventilschächte in die parallel zu den Kammerwänden geführten Längskanäle und von dort durch jeweils 14 Stichkanäle in der westlichen und östlichen Kammerwand in die Schleusenkommer. Am Oberhaupt wird die Schleusenkommer durch ein Klapptor und am Unterhaupt durch ein Hubtor geschlossen. In den vier Ventiltürmen, die das Bild der Schachtschleuse prägen, befinden sich elektromechanische Antriebe der Ventile für die Sparbecken.



Weserüberführung im Dezember 1914 kurz vor der Freigabe

Seit dem 12. September 1911 wurde an der Kanalbrücke über die Weser gearbeitet. Nach dreijähriger Bauzeit stand sie kurz vor der Voll-

endung. Die Überbauten des massiven Bauwerks wurden als Dreigelenkbögen ausgebildet. Diese tragen die Lasten aus Eigengewicht und

Wasserfüllung des Troges von rund 24 000 Tonnen über zwei Widerlager und insgesamt sieben Pfeiler in den Untergrund ab.

DATEN UND FAKTEN

Die Pumpwerke

- Das Hauptpumpwerk war zunächst mit sieben horizontalen, doppelflutigen Spiralgehäusepumpen mit unterschiedlichen Fördermengen von einem bis drei Kubikmetern pro Sekunde ausgestattet. Die Gesamtförderleistung der Pumpen betrug 16 m³/s.
- Die Pumpen mit den zugehörigen Antriebsmotoren wurden in einer Ebene auf dem Pumpenhauflur auf-

gestellt. Für Montagearbeiten in der Pumpenhalle wurde ein Brückenkran mit Laufkatze und Nutzlast von 18.000 kg montiert.

- Die Förderhöhe der Pumpen ist abhängig vom saugseitigen Wasserstand der Weser und beträgt zwischen neun und 13 Metern.

- 1922 wurde eine der großen Drei-Kubikmeter-Pumpen ausgebaut und durch eine Wasserturbine ersetzt. Die Gesamtförderleistung des

Hauptpumpwerkes reduzierte sich dadurch auf 13 m³/s. Über die Turbine konnte das Überschusswasser zur Weser abgelenkt und elektrische Energie aus der Wasserkraft gewonnen werden. Der vorhandene Pumpenmotor wurde hierfür umgebaut, mit einem Schwungrad versehen und dann als Generator weiterbenutzt. Die Turbine besaß eine Leistung von 300 bis 400 kW. Mit der Turbine wurden im Jahr rund 500 000 kWh Strom erzeugt.

- Das Hilfspumpwerk wurde 1914 auf dem rechten Weserufer in Verbindung mit dem östlichen Widerlager der Kanalbrücke errichtet und ist ein Stahlbetonbauwerk. Die Außenwände des Gebäudes wurden mit rötlichem Sandstein verblendet.

- Das Hilfspumpwerk ist mit zwei Pumpen mit je 2 m³/s Förderleistung ausgestattet. Die Spiralgehäusepumpen werden durch einen Drehstrom-Motor mit 440 kW Leistung angetrieben.



Pumpwerke sichern konstanten Nachschub

Der durch Verdunstung, Versickerung, Schleusenbetrieb sowie Entnahme von Verbrauchswasser entstehende Wasserverlust muss durch Zupumpen von Wasser aus natürlichem

Gewässer ausgeglichen werden. Zu diesem Zweck wurde in Minden das Hauptpumpwerk (Bild) sowie ein Hilfspumpwerk gebaut und im Jahre 1914 fertiggestellt.



Verbindung zum Industriehafen

Zusammen mit der Schachtschleuse und der Kanalbrücke wurde zunächst in den Jahren 1911 bis 1914 die obere Schleuse mit einer nutzbaren Länge von 82 Metern und einer Kammerbreite von zehn Metern hergestellt. Der Höhenunterschied vom MLK zur Zwischenhaltung und zum Industriehafen beträgt sechs Meter.

Thema des Tages: 100 Jahre Schachtschleuse und Wasserstraßenkreuz

Von 1911 bis 1915 entstanden mit dem Mittellandkanal prägende Bauwerke, die das Gesicht der Stadt Minden und die Landschaft

auf Generationen hinaus veränderten. Baumeister und Arbeiter kämpften nicht nur mit den Schwierigkeiten des Terrains, sondern

auch mit den Jahreszeiten, die Eisgang und Hochwasser mit sich brachten, und schließlich auch mit den Auswirkungen des Weltkrieges.



Erschwerte Bedingungen: Im Februar 1912 gefährdete Eisgang auf der Weser die im Vorjahr begonnenen Arbeiten.



Vier in kurzer Folge: Auf der Stadtstrecke waren viele Brücken wie 1913 für die Stiftsallee (im Vordergrund) zu bauen.



Unterführung: Die Friedrich-Wilhelm-Straße auf dem Ostufer wurde unter dem Kanal hindurchgeführt.



Die ersten Gastarbeiter: Spezialisten aus Italien arbeiteten als Eisenbieger für Rundbögen auf der Schleusenbaustelle.



Dicke Luft: Nach der Freigabe des Mittellandkanals dampften mit Koks beheizte Schlepper auf der Stadtstrecke durch Minden.



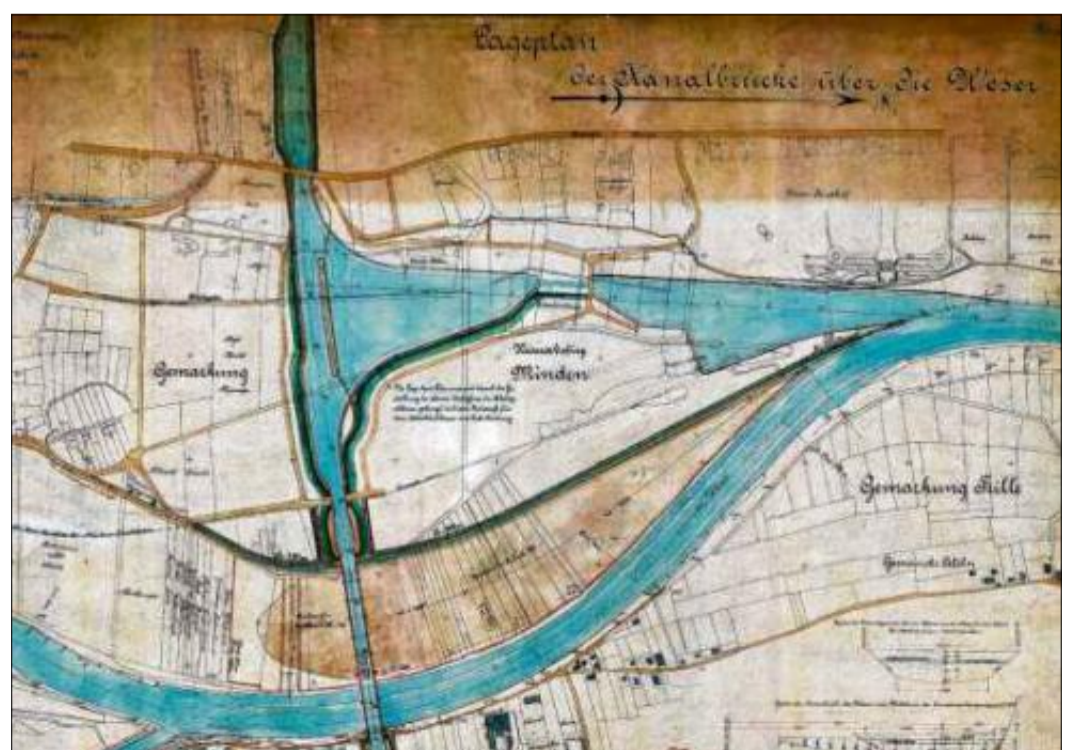
Düker für die Bückeburger Aue: Östlich von Minden ging der Bau durch Schaumburg-Lippe in Richtung Hannover weiter.



Nach Kriegsbeginn: Beim Weiterbau des Mittellandkanals kamen auch Kriegsgefangene unter Bewachung zum Einsatz.



Fortsetzung nach dem Ersten Weltkrieg: Mitte der 1920er-Jahre wurde die Unterschleuse gebaut.



Erste Planungen: Auf den ersten Plänen war das Pumpwerk noch nicht vorgesehen.