

**Elisabeth-Schleuse und Wehr in Herzfeld-Kessler**

Lagemäßige Bezeichnung: Gemarkung Herzfeld, Flur 32, Flurstücke 39-41, 46 und 62

Nutzungsart:

Tag der

Eintragung: 01.04.1998

Charakteristische

Merkmale:

Zwischen Elisabeth-Schleuse von 1828 und Wehr von 1891 in Kessler besteht ein systemischer Zusammenhang. Aus diesem Grunde sind sie als ein Baudenkmal einzutragen. Die Elisabeth-Schleuse in Kessler wurde am 29. Juli 1828 eröffnet. Die 4,5 m breite und 26m lange Schleuse ist gut erhalten. Sie ist aus sorgfältig bearbeiteten Bruchsteinen und ursprünglich gelbem Klinkermauerwerk erbaut. Ausbesserungen sind zwischenzeitlich unter Verwendung von rotem Kanalklinker und putz erfolgt. Die hölzernen Stemmtore sind, als sie baufällig waren, entfernt worden. Die Hochwasserregulierung wird im Bedarfsfall von den Dammbalkenverschlüssen (Notverschlüssen) übernommen. Für die heute noch existierende Sportschifffahrt werden keine Tore benötigt. Die Schleusenammer dokumentiert noch ausreichend die Wichtigkeit der Schleusen für die Schiffbaumachung der Lippe. Bei dem Wehr handelt es sich um ein bewegliches Wehr. Es wurde 1891 als Ersatz für das ursprüngliche Wehr errichtet. Der massive Wehrkörper hat 3 Öffnungen von je 6m Breite. Während des letzten Krieges sind an der Stauanlage Kessler durch Sprengungen ein Strompfeiler und ein Landwiderlager stark beschädigt worden.

Der Wehrkörper ist in ursprünglicher Form in den Jahren 1953/54 wiederhergestellt worden. Gleichzeitig wurden die Schützführungen, Schutztafeln und Aufzugsvorrichtungen sowie die den öffentlichen Verkehr (Gemeindegeweg) dienende Wehrbrücke erneuert. Zur Bedienung des Wehres wird ein Fußweg neben der Brücke benutzt. Obwohl das Wehr 1891 erneuert wurde und 1953/54 o.g. Wiederherstellungsarbeiten stattgefunden haben, kommt aufgrund des o.g. Zusammenhanges mit der Schleuse zu dem historischen ein technikgeschichtlicher Wert hinzu. Die 1953/54 erneuerten Schützführungen, Schutztafeln und Aufzugsvorrichtungen sowie der Bedienungsteg sollten, in dem man sie festsetzt und somit den Unterhaltungsaufwand mindert, zur Anschauung und zum Vergleich mit früheren wehrtechnischen Anlagen erhalten bleiben. Unzureichende Verkehrsverhältnisse machten den Transport von Gütern in größeren Mengen fast unmöglich. Die Lippe konnte kaum als Schifffahrtsweg genutzt werden und die Landstraßen befanden sich in einem sehr schlechten Zustand. Eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage war nur durch die Schaffung eines guten Verkehrsnetzes möglich. Obwohl bereits in der ersten Hälfte des 17. Jh. Pläne zur Verbesserung der Schifffahrt auf der Lippe existierten, verhinderten Krieg, Pest und später die Preußische Regierung die Realisierung. Sie hielten die Lippe als Grenzfluss zum Stift

Münster für keine sichere Wasserstraße. Erst nach der Säkularisierung der geistlichen Fürstentümer, die das Münsterland zum preußischen Gebiet machte, wurden die Pläne wieder hervorgeholt. Zunächst wurde die Schifffahrt aufgrund von Hindernissen nur als Stationsfahrt eingerichtet. Nach 1815 war es dann der erste Oberpräsident von Westfalen, der Freiherr von Finke, der sich mit Nachdruck für die Lippeschifffahrt im Rahmen der allgemeinen Verbindung zum Rhein zu schaffen, waren insgesamt 19 Schleusenbauwerke erforderlich. Für diese Baumaßnahmen gab die Preußische Regierung einen Kostenzuschlag in Höhe von 218.000,--Rthlr. Als Umschlagplatz für Ausfuhr- und Einfuhrgüter der näheren und weiteren Umgebung gewann Lippstadt und der ganze ostwestfälische Raum durch die Schifffahrt neue Bedeutung. Der Frachtverkehr nahm von Jahr zu Jahr zu und erreichte bis 1850 seinen Höhepunkt. Auf der Lippe wurden hauptsächlich stromabwärts Salz und stromaufwärts Kohle befördert. Durch den Bau der Eisenbahn verlor die Schifffahrt an Bedeutung. Der Fracht- und Güterverkehr verlagerte sich immer mehr auf den Schienenweg. Die Konkurrenz der Eisenbahn, die ein wesentlich günstigeres Hinterland erschloss, wurde zu stark. Die Schifffahrtsgesellschaft versuchte zwar durch den Einsatz von Schleppdampfern mit der neuen Entwicklung Schritt zu halten. Trotzdem ging der Güterverkehr auf der Lippe zwischen Hamm und Lippstadt immer mehr zurück. 1876 wurde der Schiffverkehr auf der Lippe zwischen Hamm und Lippstadt ganz eingestellt. Die Schleuse und das Wehr stellen somit ein Dokument für die Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte der Gemeinde Lippetal und des ostwestfälischen Raumes dar. Die Objekte dokumentieren weiterhin die jeweilige bautechnische Entwicklung im Schleusen- und Wehranlagenbau. Die die Erhaltung und Nutzung liegen wissenschaftliche Gründe vor. Zu den Schleusen gehörte auch immer ein Schleusenwärterhaus. Dieses Objekt ist auch in Kessler noch erhalten. Es ist jedoch durch Modernisierungen verändert worden. Aus diesem Grund ist es auch u.E. als erhaltenswerte Bausubstanz einzustufen.

