

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 2 (1909-1910)
Heft: 15

Artikel: Die Listertalsperre bei Attendorn
Autor: Zimmer, Heinrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920240>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Anblick erschütterte bis in die Tiefe des Herzens, das war Schaffen der Gegenwart, das war der Flügel-schlag einer neuen Zeit. Wir begrüßen den Heimatschutz als Hüter des heimatlichen Wesens in Bauten, Sitten und Gebräuchen. Aber wir bekämpfen ihn, wenn er dem Kulturfortschritt, dem wirtschaftlichen Fortschritt unseres Landes entgegentritt.

Ein erfreuliches Zeichen ist im Verbands das gemeinsame Zusammenarbeiten von Politikern, Juristen und Ingenieuren. Wir begrüßen es insbesondere, dass die Ingenieure einmal tatkräftig an einem technisch-wirtschaftlichen Problem mitarbeiten wollen. Damit ist die beste Gewähr geboten, dass auch wirklich positive Arbeit geleistet wird. Es sind nun genug Worte gefallen, die Zukunft gehört der Tat.



Die Listertalsperre bei Attendorf.

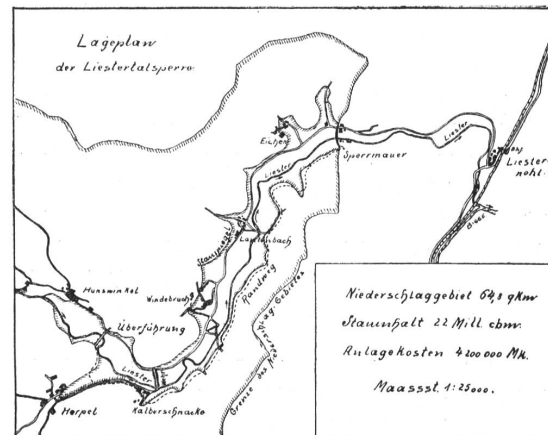
Von HEINRICH ZIMMER, Essen-Ruhr.

Attendorf, das hübsch an der Bigge, einem Nebenflüsschen der Lenne gelegene westfälische Landstädtchen, ist im Laufe der letzten Jahre über die Grenzen Westfalens hinaus durch die in unmittelbarer Nähe erschlossene herrliche Tropfsteinhöhle bekannt geworden. Etwa 8 km südwestlich von Attendorf liegt das auf beiden Seiten von bewaldeten Bergen eingeschlossene romantische Listertal, benannt nach der Lister, einem kleinen Gebirgsflüsschen, das sich bei dem Dorfe Listernohl am Ausgange des Listertales mit der Bigge vereinigt. Hier haben vor einigen Monaten Ingenieure und zahlreiche Arbeiter ihren Einzug gehalten, um auch dieses weltentlegene Tal durch den Bau einer grossen modernen Talsperre mit 22 Millionen m³ Stauvermögen weiteren Kreisen nutzbar zu machen. Wie die meisten Talsperren des Ruhrgebietes soll auch die Listertalsperre besonders der Besserung des Niedrigwasserstandes im Interesse der zahlreichen Hammerwerke und Triebwerke an der Lister, Bigge und Lenne, dann dem Hochwasserschutz und endlich auch der Wasserversorgung des rheinisch-westfälischen Industriegebietes durch Abgabe von Talsperrenwasser an das Ruhrgebiet in trockenen Zeiten dienen. Endlich wird auch durch die Anlage der Talsperre eine Wasserkraft von etwa 400 P. S. gewonnen, die zur Erzeugung elektrischer Energie ausgenutzt werden soll.

Die ersten Anregungen zum Bau dieses Unternehmens datieren aus den Jahren 1904/1905 und stammen von dem Landrat des Kreises Olpe, Geh. Reg.-Rat Freusberg. Ende 1904 bewilligte der Kreistag des Kreises Olpe im Hinblick auf die guten Erfahrungen, die man bis dahin mit den bereits fertiggestellten Talsperren im Ruhr- und Wupperegebiet gemacht hatte, einen Betrag zur Bestreitung der Kosten für die vorbereitenden Schritte zur Anlage von Tal-

sperren im oberen Lennegebiet. Bei eingehender Prüfung ergab sich, dass gerade das Listertal zwischen Eichen- und Hunswinkel die günstige Gelegenheit zur Anlage einer grossen Talsperre von mindestens 15 Millionen m³ bot.

Bei der Bereisung des in Betracht kommenden Geländes fanden sich zahlreiche Spuren des alten Olper-Erzbergbaues. Zum Betriebe eines Pumpwerkes auf der Grube Rhonard waren schon vor mehreren Jahrhunderten im Alten- und Neuenkleusheimer Tal bei Olpe drei Talsperren angelegt worden, zwei im Haupttal, eine in einem Seitental. Sie bestanden aus ansehnlichen 8—10 m hohen Erdämmen, die ähnlich wie die bekannten Staudämme des Oberharzes mehrere tausend Kubikmeter Wasser aufgestaut haben mögen. Anfangs der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde einer dieser Dämme überspült und zerstört. An der sehr dürrtigen Vegetation des Talgrundes waren damals, also nach vierzig



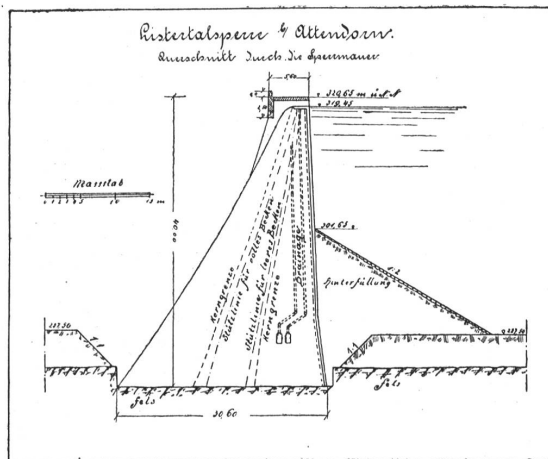
Jahren, noch die Folgen der Überlagerung mit Lehm und Geröll zu erkennen. Nach der Zerstörung des einen Dammes hat man seinerzeit auch die beiden andern Staudämme durchstochen und damit ausser Betrieb gesetzt.

Die Absperrungsstelle ist ziemlich eng, gleich dahinter erweitert sich das Tal bedeutend und bleibt breit bei geringem Gefälle der Talsohle. Die beiden Steinbrucharbeiterdörfer Hunswinkel und Herpel bilden die obere Grenze des Staugebietes. Die Hänge der Baustelle bestehen aus festem, dichten Schiefer, und das Steinmaterial für die Sperrmauer ist in nächster Nähe der Baustelle in vorzüglicher Qualität vorhanden.

Der erste Plan zur Anlage der Listertalsperre wurde im Jahre 1905 vom Regierungsbaumeister Link in Essen, dem längjährigen Mitarbeiter des verstorbenen Geheimen Rats Intze, des Vorkämpfers für den modernen deutschen Talsperrenbau, entworfen und hatte ein Stauvermögen von 15—18 Millionen m³ zur Grundlage. Die näheren Untersuchungen liessen

aber die Erhöhung des Stauinhalts auf 22 Millionen m³ vorteilhafter erscheinen. Nach längeren Verhandlungen, die vorzugsweise der finanziellen Seite des Unternehmens galten, gelang es nach Überwindung mancherlei Schwierigkeiten den eifrigen Bemühungen des zum Königlichen Kommissar ernannten Landrats des Kreises Altena Thomée, Ende des Jahres 1907 die Mehrheit der Interessenten zu verpflichten, einer zum Bau der Listertalsperre zu gründenden Genossenschaft beizutreten. Nachdem inzwischen auch die Verhandlungen mit dem Ruhrtalsperrenverein zu Essen zwecks Bewilligung eines jährlichen Zuschusses von 100,000 Mark zu den Kosten der Verzinsung und Tilgung des Baukapitals bis zur völligen Tilgung zum günstigen Abschluss gelangt waren, wurde am 7. März 1908 die Listertalsperren - Genossenschaft zu Altena i. W. gegründet und damit der Bau des Unternehmens gesichert. Auf Grund des mittlerweile vom Regierungsbaumeister Link in Essen aufgestellten end-

kunftsräumen für die Arbeiter usw. waren im Laufe des Sommers 1909 soweit vorgeschritten, dass am 13. September der erste Spatenstich für den Aushub der Baugrube getan werden konnte und damit die eigentlichen Bauarbeiten ihren Anfang nahmen. Zur Überleitung der Lister über die Baugrube wurde eine eiserne Rinne von 48 m Länge und 4 m Breite eingebaut, die schon Anfang November ihrer Bestimmung übergeben wurde, sodass die Ausschachtungsarbeiten seitdem unbehindert fortschritten und gegenwärtig fast beendet sind. Für den Transport der erforderlichen Baumaterialien vom Bahnhof Listerohl (Strecke Finnentrop-Kirchen) bis zu der am rechten Berghange, direkt über der Baustelle im Bau befindlichen Mörtelstation wird eine Schlepfbahn angelegt, die zurzeit ihrer Vollendung entgegengeht. In das zukünftige Staugebiet fällt auf eine Strecke von etwa 7 km die Gemeindestrasse Klinke-Hunswinkel, die von der Talsohle über die Höhe des linken Berghanges verlegt werden muss. Auch hier ist mit den Arbeiten im September begonnen worden, die Vollendung ist im Lauf des Sommers zu erwarten. Gegenwärtig sind etwa 400 Arbeiter beschäftigt, davon etwa 100 am Strassenbau. Untergebracht sind sie teils in den umliegenden Dörfern, teils in Baracken.



Das Niederschlagsgebiet der Listertalsperre beträgt 66,8 km² bei einer mittleren jährlichen Zuflussmenge von 54 Millionen m³. Bei vollem Staubecken wird eine Bodenfläche von 168 ha überstaut und es beträgt die grösste Länge des zukünftigen Stausees reichlich 5 km. Die Sperrmauer erhält die gekrümmte Form einer Parabel und wird ganz aus Bruchsteinen in Trassmörtel von der Zusammensetzung: 1 Teil Kalk, 1¼ Teil Trass und 2¼ Teil Sand erbaut werden. Die

gültigen Entwurfs wurde der Bau der Talsperre beschlossen und zugleich dem Verfasser des Entwurfs die Oberbauleitung übertragen. Die örtliche Bauleitung übernahm der Ingenieur Kjörholt vom Hauptbureau des Ruhrtalsperrenvereins in Essen, der am 1. Oktober 1908 in Attendorf sein Baubureau errichtete. Die Ausschreibung der Bauarbeiten ergab acht Angebote, die sich zwischen 1,479,338 und 2,191,902.80 Mark bewegten, während der Kostenanschlag mit 1,546,209.50 Mark abschloss. Die Ausführung wurde der mindestfordernden Baufirma Arno Möller in Mannheim und Duisburg übertragen, die im Herbst des Jahres 1909 mit den Arbeiten begonnen hat. Sand und Trass werden dem Unternehmer von der Bauleitung geliefert, während dieser für den Betrieb des Steinbruches und das Heranschaffen der Bruchsteine selbst zu sorgen hat. Die vorbereitenden Arbeiten, wie der Erwerb der vorläufig benötigten Grundstücke, Abbruch des auf der Baustelle stehenden alten Bauernhofes „Alte Weuste“, der als erstes Opfer der Talsperre weichen musste, sowie Schaffung von Unter-

Abmessungen sind die folgenden:

Mauerwerksmasse	101,000 m ³
Grösste Mauerhöhe	40 m
Grösste Höhe der Mauer über der Talsohle	34 m
Grösste Sohlenbreite	30 m
Breite an der Mauerkrone	5,60 m
Länge der Mauerkrone	265 m

Die Gesamtkosten der Anlage sind auf zirka 4,200,000 Mark veranschlagt, wovon allein 1½ Millionen Mark auf den Grunderwerb entfallen. Die zu erwerbende Grundfläche wird 200 ha noch übersteigen. Teilweise konnte der Erwerb freihändig erfolgen, doch muss ein beträchtlicher Teil noch enteignet werden. Etwa dreissig Wohnhäuser fallen in das Sperrgebiet und sind dem Abbruch geweiht. Die Bewohner dürften sich grösstenteils in den umliegenden Dörfern wieder ansiedeln. Die Ausnutzung der Wasserkraft mit der Anlage des Elektrizitätswerks hat der Ruhrtalsperrenverein zu Essen gegen eine feste jährliche Entschädigung an die Listertalsperren-Genossenschaft übernommen. Das Elektrizitätswerk ist zu etwa 400,000

Mark veranschlagt, mit dem Bau wird wahrscheinlich noch Ende dieses Jahres begonnen werden.

Die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Listertalsperre wird voraussichtlich Ende des Jahres 1911, also noch vor Vollendung der grossen Möhnetalsperre, die auf eigene Rechnung des Ruhrtalsperrenvereins erbaut wird, erfolgen können. Die Listertalsperre wird mit ihren 22 Millionen m³ Stauinhalt nach Vollendung der Möhnetalsperre, die 130 Millionen m³ fasst, in der Grösse an zweiter Stelle unter den Ruhrtalsperren stehen. Elf Talsperren mit zusammen 186,6 Millionen m Stauinhalt werden dann im Betrieb sein, und damit dürfte der Bedarf auf längere Jahre hinaus gedeckt werden können.



Die Wiedererschliessung Mesopotamiens für die Weltwirtschaft.

Von Dr. RICHARD HENNIG.

In keinem andern Land der Erde ist der Gegensatz zwischen der hohen Blüte von Einst und dem jetzigen tiefen Verfall so sinnfällig, wie in Mesopotamien. Vor zweitausend und mehr Jahren war dieses ganze Zweistromland ein einziger blühender Garten; hier war das Paradies der Bibel, hier blühte die assyrische und babylonische Kultur in einem Lande von ungemeiner Fruchtbarkeit, hier waren die hängenden Gärten der Semiramis selbst noch im Mittelalter, als der Höhepunkt der Zweistromland-Kultur längst überschritten war, hier konnte jene stolze Entwicklung sich vollziehen, die wir mit den Namen Bagdad und Balsora der Kalifenzeit zu verbinden gewohnt sind und die dem Euphrat- und Tigrislauf die so wichtige Rolle im Güteraustausch zwischen China und Indien einerseits, Kultur-Europa andererseits zuwies — und heute ist der grössere Teil des Landes, mit Ausnahme der Uferlandschaften und der noch immer bedeutenden Handelsplätze am Tigris selbst, Basra, Bagdad, Mossul, eine öde Wüste, die besät ist mit Ruinen der alten Herrlichkeit. Die verwüstenden Einfälle der Mongolen, der Seldschuken, der Türken haben das einst blühende Land in so trauriger Weise entstellt.

Seit langer Zeit spricht man von der Wiedererweckung der alten Kulturblüte im Zweistromland; man kennt auch genau das Zaubermittel, das aus den Ruinen neues Leben würde erblühen lassen: eine ausreichende Bewässerung, eine Wiederbelebung des alten, von den Babyloniern zu höchster Vollendung entwickelten Systems der Bewässerungskanäle könnte der Menschheit den verlorenen Garten Eden wiedergewinnen. Ausserordentlich grosse Geldsummen müssten dafür aufgewendet werden, aber ausserordentlich gross wäre auch der Gewinn, den

ein solches Vorgehen nach sich zöge. Bisher konnte man an eine Wiedererschliessung Mesopotamiens für die Weltwirtschaft kaum anders als auf dem Papier denken, denn es fehlten und fehlen auch heute noch die Verkehrsmöglichkeiten, die den Erzeugnissen des Landes einen bequemen Weg zur westlichen Kultur bahnen könnten. Die natürliche Ausfallpforte für Mesopotamien ist ja naturgemäss die gemeinsame Mündung der das Land einschliessenden Flüsse Euphrat und Tigris in den Persischen Golf. Weit wichtiger aber als die Öffnung nach Südosten wäre ein gegen Westen gerichtetes Tor — und ein solches ist bis auf den heutigen Tag nicht vorhanden! Der Weg zum Persischen Golf ist, auch schon unter den heutigen Verhältnissen, wichtig genug; der Handel Basras, der zwar nur noch ein schwacher Abglanz der einstigen Herrlichkeit des mittelalterlichen Balsora, aber dennoch von nicht geringer Bedeutung ist (jährlicher Umsatz 50—75 Millionen Franken), stützt sich fast ausschliesslich auf den Schiffsverkehr im Persischen Golf und Indischen Ozean. Wie ganz anders aber würde auf die wirtschaftliche Stellung Mesopotamiens ein bequemer Verkehrsweg zum Mittelländischen Meer rückzuwirken in der Lage sein! Aber kein Schiffahrtsweg, keine Eisenbahn ist vorhanden, die nach Westen beziehungsweise Nordwesten führen!

Und dennoch, trotz der im zwanzigsten Jahrhundert beschämend schlechten Verkehrsmöglichkeiten gen Westen, ist gegenwärtig, wie in alter Zeit, ein ununterbrochener, reger Güteraustausch zwischen den grossen Handelsplätzen am oberen Tigris und der syrischen Mittelmeerküste bereits zu verzeichnen, ein Verkehr, der freilich, für unsere heutigen Begriffe von Welthandel und Weltwirtschaft, als unendlich primitiv bezeichnet werden muss! Genau wie zur Kalifenzeit durchstreifen nämlich noch die Karawanen das weite Land und bringen die Waren heraus und hinein; volle vierzig Tage pflegen die Transporte zwischen der Mittelmeerküste und dem Handelszentrum Bagdad im allgemeinen in Anspruch zu nehmen, also eine Zeitdauer, die selbst für eine Überwindung der grössten Entfernungen auf unserem Erdball als beträchtlich bezeichnet werden muss. Und hier handelt es sich um einen Weg von nur rund 1000 km Länge (Mossul — Adana = 890 km)! Bei Biredjik am Euphrat, dem Hauptübergangsorte der Karawanen, der auch von der künftigen Bagdadbahn berührt werden wird, arbeiten Tag für Tag unausgesetzt acht Fahren, um nur die Karawanen, die auf Beförderung harren, über den Strom zu befördern, und dennoch muss mancher Transport tagelang warten, ehe die Reihe an ihn kommt! Diese Tatsache mag einen Begriff geben von dem regen Verkehr, der sich von den Haupt-Handelsplätzen Mesopotamiens, trotz des Mangels an allen modernen Verkehrsmitteln, unausgesetzt nach Westen bewegt und der natürlich