

„Die Möhnetalsperre“

Ein Kurzurückblick auf die Entstehungsgeschichte der Möhnetalsperre

Die seinerzeit größte Stauanlage in Europa wurde am 12. Juli 1913 feierlich eingeweiht.

Die Täler der oberen Ruhr und ihrer Nebenflüsse sind von jeher eine Heimstätte der Kleinindustrie gewesen; Hammer- und Walzwerke, Schmieden und Drahtziehereien, Papiermühlen und Betriebe der Holzverarbeitung lagen in großer Zahl an den gefällreichen Flüssen und Bächen des Sauer- und Berglandes. Sie alle stellten die fließende Welle in ihren Dienst um mit der Kraft des Wassers Maschinen und andere Triebwerke anzutreiben. Dank dieser billigen Triebkraft und dem Fleiß der Bevölkerung erlebte auch die hiesige Gegend Zeiten großer Blüte.

Das schnelle Anwachsen der Bevölkerung in den Städten des Ruhrgebiets und die rasante Entwicklung der Industrie im Ruhrgebiet stellten unsere Urgroßväter vor ein neues Problem. Die lebensnotwendige Versorgung der Menschen und Maschinen mit Wasser war nicht mehr gesichert – auch das Grundwasser reichte zur Versorgung der Bevölkerung mit Wasser nicht aus. Die Förderung und Verhüttung der Kohle in der Eisenindustrie bereitete der Gewinnung des Trinkwassers immer größere Schwierigkeiten. Auf Lippe und Emscher konnte nicht zurückgegriffen werden. Die Lippe war salzhaltig und die Emscher bereits als Abwasserkanal umfunktioniert worden.

Unter dem Eindruck dieser Zustände waren nach einer außergewöhnlichen Trockenperiode schon im Jahre 1883 die Triebwerksbesitzer an der Fülbecke und Rahmede im Lennegebiet zu einer Beratung über die Anlage einer Talsperre zusammengetreten.

Es kam der Gedanke auf, durch Talsperren den unregelmäßigen Wasserhaushalt der Natur in geordnete Bahnen zu zwingen, das Wasser der Flüsse und Bäche in zahlreichen Stauweihern aufzuspeichern und für den Bergbau nutzbar zu machen.

Da es jedoch einerseits nach den damaligen gesetzlichen Bestimmungen kein Mittel gab, die widerstrebenden Beteiligten zur Beitragsleistung zu zwingen, andererseits diejenigen Triebwerksbesitzer die für den Bau von Talsperren eintraten, für sich alleine nicht leistungsfähig genug waren, musste der Plan vorläufig aufgegeben werden.

Am 19. Mai 1891 wurde das preußische Wassergenossenschaftsgesetz von 1871 dahingehend geändert, dass der Beitragszwang, der früher nur für landwirtschaftliche Anlagen gegeben war, auch auf gewerbliche Unternehmungen ausgedehnt wurde. Der Eintritt in eine neu zu bildende Genossenschaft zur Errichtung, Benutzung und Unterhaltung von Sammelbecken für gewerbliche Anlagen konnte nunmehr gegen widersprechende Gewerbebetriebe erzwungen werden.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen u.
verordnen, unter Zustimmung der beiden Häuser des Landtages Unserer Monarchie,
für das Gebiet der Wupper und ihrer Nebenflüsse, was folgt:

Artikel 1.

Der Eintritt in eine neu zu bildende Genossenschaft zur Anlegung, Benutzung und Unterhaltung von Sammelbecken für gewerbliche Anlagen kann gegen widersprechende Eigenthümer der bei dem Unternehmen zu betheiligenden gewerblichen Anlagen erzwungen werden, wenn:

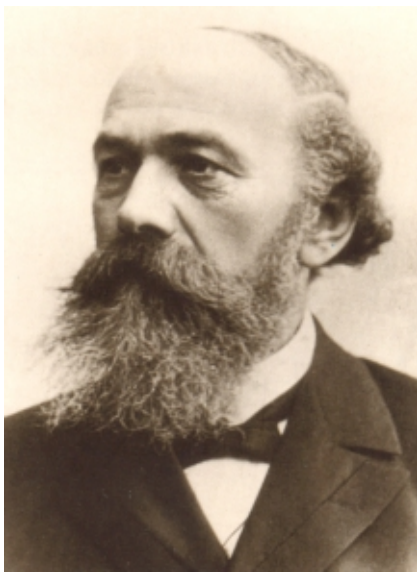
- 1) das Unternehmen — ohne die Landeskulturinteressen zu verletzen — eine bessere Ausnutzung der gewerblichen Triebkraft von Wasserläufen oder eine bessere Benutzung des Wassers zu sonstigen gewerblichen Zwecken verfolgt;
- 2) das Unternehmen nur bei Ausdehnung auf die im Eigenthum der Widersprechenden befindlichen gewerblichen Anlagen zweckmäßig ausgeführt werden kann, und
- 3) diejenigen Betheiligten, welche sich für das Unternehmen erklärt haben, eine Mehrheit des in den Voranschlägen ermittelten Vortheils vertreten.

Bei der unter Ziffer 3 erwähnten Abstimmung können nur die Eigenthümer der bei den Unternehmen zu betheiligenden gewerblichen Anlagen mitwirken.

Hinsichtlich solcher gewerblicher Anlagen, für welche nach der Art des Betriebes das Unternehmen eine erhöhte Ertragsfähigkeit nicht in Aussicht stellt, findet ein Zwang zum Eintritt nicht statt.

Änderung des Wassergenossenschaftsgesetz von 1891

Eine ungewöhnlich lange Trockenperiode 1893 führte nach einer Eingabe an den Landwirtschaftsminister dazu, dass der Regierungspräsident von Düsseldorf, Freiherr von der Recke, den bereits als Erbauer der ersten genossenschaftlichen Talsperren bekannten Professor Intze von der technischen Hochschule in Aachen beauftragte, ein Gutachten über die Wasserverhältnisse der Ruhr anzufertigen.



Regierungsbaumeister Prof. Otto Intze

Sein Gutachten ist dadurch von so großer Bedeutung, da sich in ihm zum erstenmal der Gedanke wiederfindet, durch Zusammenschluss der Pumpwerke zu einer Interessengemeinschaft die erforderlichen Mittel aufzubringen, um den Bau von Talsperren im oberen Ruhrgebiet zu ermöglichen.

1897 war es der Regierungspräsident von Düsseldorf, Freiherr von Rheinbaden, der sich bald nach seinem Amtsantritt für den Vorschlag des Intzeschen Gutachtens einsetzte. Auf seine Einladung hin versammelten sich am 26. Mai 1897 die Beteiligten in Hagen zu einer ersten Besprechung. Von größerer Tragweite waren jedoch die Beschlüsse, die in einer zweiten, am 10. Januar 1898, in Essen abgehaltenen gefasst wurden. Hier wurde der Beschluss gefasst, dass die durch die Pumpwerke verursachten Schädigungen des Wasserstandes der Ruhr durch die Anlage von Sammelbecken zu verbessern seien und dass daher die Erbauung von Talsperren durch Unterstützung der Genossenschaften im Ruhrgebiet gefördert werden müsse. Man beschloss die Beiträge in einem Fonds zu sammeln, der lediglich der Förderung zur Anlage von Talsperren im Ruhrgebiet dienen sollte.

Am 15. April 1899 fand im Rathaus zu Essen unter dem Vorsitz des Regierungspräsidenten von Rheinbaden die konstituierende Generalversammlung des Ruhrtalsperrenvereins statt in der auch die schwierige Frage der Art und Höhe der Beiträge geregelt wurde. Durch allerhöchste Order vom 10. Dezember 1899 wurde die Satzung des Ruhrtalsperrenvereins genehmigt; zugleich wurden dem Verein die Rechte einer juristischen Person verliehen.

Der Verein beschränkte sich jedoch zunächst darauf eine Reihe von Talsperrengenossenschaften zu unterstützen, um ihnen den Bau von Talsperren zu ermöglichen. Als Gegenleistung übernahmen diese Genossenschaften die Verpflichtung, auf Anfordern des Vereins während der trockenen Jahreszeit, bestimmte Wassermengen an die Bachläufe und weiterhin an die Ruhr abzugeben.

Nunmehr setzte eine lebhafte Entwicklung des Talsperrenbaus ein. In den Jahren 1901 bis 1904 wurde der Bau von sieben neuen Talsperren in Angriff genommen, nämlich in den Tälern des Hasperbaches, der Ennepe, Verse, Glör, Henne, des Fubachs und der Oester. Diese sieben stellten mit den beiden bereits fertigen Talsperren Fülbecke und Heilenbecke einen Vorrat von insgesamt 32,4 Millionen cbm Wasser zur Verfügung und sollten, wie man hoffte, den Bedarf vorerst decken.

Zwei Umstände waren es, die 1905 den Ruhrtalsperrenverein zwingen von dem Gedanken abzurücken keine eigenen Talsperren zu betreiben. Dies waren zu einem der gewaltige Anstieg der Bevölkerungszahlen und zum anderen ein außergewöhnlich trockener Sommer und Herbst des Jahres 1904. Der Wasserverbrauch war mittlerweile von 137 Millionen cbm 1897 auf 211,3 Millionen cbm 1904 gestiegen und hatte somit das Gutachten von Intze über den Haufen geworfen.



Übersicht über das Niederschlagsgebiet der Ruhr und Lageplan der Talsperren

Der im Herbst 1904 in den Dienst des Ruhrtalsperrenvereins getretene frühere Mitarbeiter Intzes, Regierungsbaumeister Link, sah daher die Veranlassung, das Intzesche Gutachten den neuen Verhältnissen anzupassen. Schnell kam man zu dem Ergebnis, dass die vorhandenen und die sich noch im Bau befindlichen Talsperren nicht ausreichten. Außerdem wurde er vom Vorsitzenden des Ruhrtalsperrenvereins damit beauftragt, eine planmäßige Untersuchung sämtlicher Täler des Ruhrgebiets auf die Möglichkeit zur Anlegung von eigenen Talsperren vorzunehmen. Hierbei ermittelte Link, dass die beste Möglichkeit eine besonders große Talsperre zu errichten, das Tal der Möhne sei, an der Stelle wo die im Arnberger Wald entspringende Heve in die Möhne mündet. Hier konnten durch eine lange, aber verhältnismäßig niedrige Mauer die beiden Täler der Möhne und Heve zu einem gewaltigen Staubecken abgeschlossen werden. Das neue Gutachten enthielt folgende Punkte: *Gleich hinter der Absperrstelle, wo sich die Flüsse begleitenden Höhenzüge sich nähern, erweitert sich der Talgrund durch das Zusammentreffen der beiden Flusstäler zu einem breiten Kessel von großem Fassungsraum und auch Flussaufwärts zeigen beide Täler große Breite und geringes Längengefälle. Während das Hevetal ganz unbesiedelt, zum größten Teil bewaldet und nur wenig landwirtschaftlich bebaut war, zeigte das Möhnetal einen höheren Kulturstand, doch nicht in dem Maße, dass der Grunderwerb die Anlage einer Talsperre als unwirtschaftlich erscheinen lasse.*

Aufgrund dieses Berichtes wurde der Geologe Professor der Geologie Holzapfel in Straßburg mit der Untersuchung der geologischen Verhältnisse an der Baustelle beauftragt

Holzapfel kam zu dem Gutachten, dass der im Möhnetal anstehende flözleere Sandstein als wasserdicht und bei Anwendung der erforderlichen bautechnischen Maßnahmen auch als genügend tragfähig für die Aufnahme der Riesenlast einer Talsperre zu erachten sei.

Am 22. Mai 1905 wurde der Plan zur Errichtung der Möhnetalsperre zum erstenmal im Vorstand des Ruhrtalsperrenvereins besprochen. Schnell kam man

zu dem Ergebnis, den Entwurf so eingehend zu bearbeiten, dass möglichst bald die landespolizeiliche Prüfung beantragt werden könne.

Die Vorarbeiten für die Errichtung der Möhnetalsperre wurden unterdessen mit Nachdruck betrieben. Um eine Übersicht über die Kosten des Grunderwerbs zu bekommen, wurden der Ehrenamtmann Plange in Ellingsen und Rentmeister Keimer in Hovestadt beauftragt, eine Schätzung des in Anspruch zu nehmenden Grund und Bodens im Heve- und Möhnetal vorzunehmen. Regierungsbaumeister Link stellte sodann unter Mitarbeit des Ingenieurs Kjörholt den ersten allgemeinen Entwurf für die Anlage einer Talsperre von 110 Millionen cbm Inhalt auf.

Im Laufe des Winters 1905-06 wurde nach nochmaliger geologischer Untersuchung der Baustelle durch den Landesgeologen Professor Dr. Leppla ein zweiter Entwurf ausgearbeitet, der die Vergrößerung des Staubeckens von 110 auf 118 Millionen cbm Fassungsvermögen vorsah. Nach den endgültigen Plänen ist dann durch nochmalige Erhöhung der Staumauer ein Inhalt von 130 Millionen cbm erreicht worden. Diese Vergrößerung hatte jedoch zur Folge, dass der am oberen Ende liegende Bahnhof Wamel der Westfälischen Landeseisenbahngesellschaft sowie das Eisenbahngleis auf einer Strecke von etwa 2 Kilometern von Wasser überflutet wurde, sodass die Verlegung des Bahnhofs und der Gleise zu den vom Ruhrtalsperrenverein im Möhnetal zu lösenden Aufgaben hinzutraten.

Nach Beschlussfassung durch den Ruhrtalsperrenverein veranlasste der Regierungspräsident von Arnsberg sofort die landespolizeiliche Prüfung des Entwurfs der Talsperre. In mehreren Ortsterminen wurden noch im Frühjahr 1906 alle Einzelheiten des Planes besprochen. Über den Ersatz der von dem Staubecken zerstörten Wegeverbindungen wurde bestimmt, dass abgesehen von der Wiederherstellung der Provinzialstraßen, die Sperrmauer befahrbar und dem öffentlichen Verkehr zugänglich gemacht wird, dass bei Körbecke eine 4 Meter breite Überführung mit drei Ausweichstellen und ferner eine Überführung bei Stockum hergestellt und dass die ganze Talsperre, soweit sie nicht von der verlegten Möhnestraße begleitet wird, von Randwegen von 7½ und 5 Meter Breite eingefasst werden solle. Der Regierungspräsident reichte daher den Antrag auf Verleihung des Enteignungsrechtes für das zur Talsperre und ihrer Nebenanlagen benötigte Gelände mit dem zugehörigen Entwurf ein. Durch allerhöchste Kabinettsorder vom 15. September 1906 wurde dem Ruhrtalsperrenverein dieses Recht verliehen.

Nachdem eines der noch anstehenden Probleme, dass der Finanzierung und Geldbeschaffung gelöst waren, wurde in der Generalversammlung des Vereins am 12. Dezember 1906 der Beschluss gefasst die Talsperre zu errichten und eine Anleihe zur Finanzierung bei der Landesbank der Provinz Westfalen aufzunehmen. Nun endlich konnte das Werk in Angriff genommen werden.

Die Bauleitung der Möhnetalsperre übernahm unter Links Oberleitung der Regierungsbaumeister Walther Raddatz, der bereits den Bau der großen Ennepetalsperre geleitet hatte. Dieser wurde vom Regierungspräsidenten in Arnsberg zum Staatskommissar für den Bau der Möhnetalsperre und in der Folge auch für sämtliche Brücken und Überführungen ernannt. Sein Vertreter im Möhnetal wurde der im Talsperrenbau ebenfalls sehr erfahrene Ingenieur Haarvardsholm.

Die nächste gewaltige Aufgabe war der Grunderwerb. Das Wasser der Talsperre wird bei randvoller Füllung eine Gesamtgröße von 116 ha bedecken. Diese Fläche musste zunächst erworben werden. Da hierzu aber noch breite Uferstreifen traten, teils für die um den See führenden Wege und Straßen, teils als sogenannte Schutzstreifen und so manches Restgrundstück von den alten

Besitzern nicht mehr zweckmäßig bewirtschaftet werden konnte, hat der Grunderwerb schließlich 1208 ha, also mehr als 12 km² umfasst. Dieses bedeutete natürlich einen sehr entscheidenden Eingriff in die Landschaft, der ihr ganzes Bild verändert hat. Innerhalb des Gebietes lagen 200 Gebäude, darunter zwei Schulen, eine Molkerei, eine Zementwarenfabrik, eine Ziegelei, mehrere wertvolle Wassermühlen (Mühlenschulte in Stockum, Körbecker Mühle, Schulte Grundmann in Drüggelte, Schulte Günne in Günne), vier Gastwirtschaften, Schreinereien, Lohgerbereien, Schmieden, Bäckereien und Kolonialwarenhandlungen. Das gesamte Dorf Kettlersteich bis auf einen Teil der Besitzung des Rittergutsbesitzes Moenikes wurde überflutet. Die Dörfer Delecke und Drüggelte waren zum größten Teil verschwunden, ebenso die tieferliegenden Häuser von Körbecke, Stockum und Wamel. Über 700 Menschen waren von dieser Maßnahme betroffen. Einschließlich der Gebäude und aller Nebenentschädigungen sind vom Ruhrtalsperrenverein im Durchschnitt 7000 Mark für den Hektar, im ganzen, nach Abzug des Erlöses aus dem Verkauf von Restgrundstücken und Holzbeständen 8.200.000 Mark gezahlt worden.

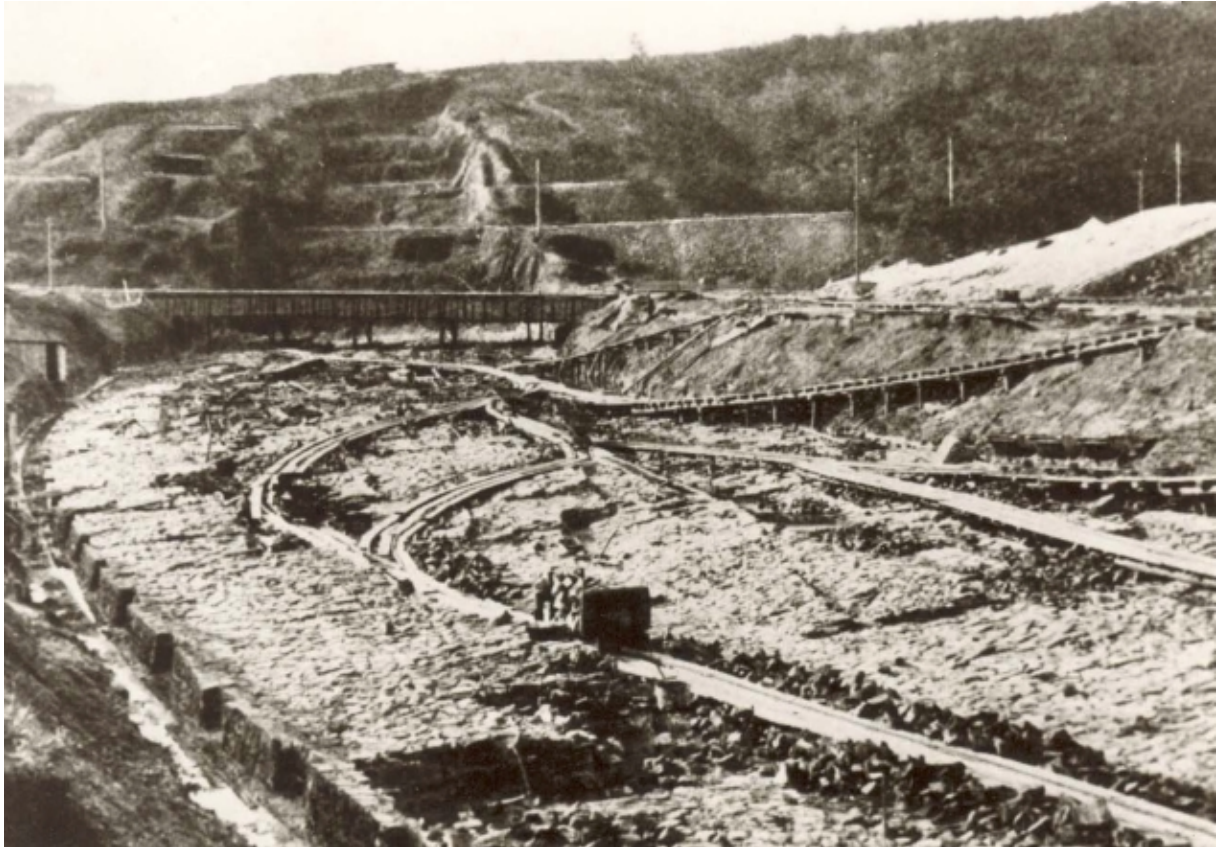


Das alte Dorf Delecke vor dem Talsperrenbau um 1908

Zur gleichen Zeit der Verhandlungen über den Erwerb des Talsperrengebietes wurden auch die Pläne für die im Möhnetal zu errichtenden Bauwerke in allen Einzelheiten fertiggestellt.

Zur Ableitung des Wassers der fließenden Möhne und Heve während der Bauzeit war die Anlage eines durch den linken Berghang führenden Umleitungsstollens vorgesehen. Die am linken Hang fließende Heve konnte direkt in den Stollen eingeleitet werden, für die Möhne die auf der Rechten Talseite floss, musste ein neues Bett oberhalb der Baugrube quer durch das Tal ausgehoben werden. Der Stollen erhielt eine Länge von 302 Metern.

Im Anschluss an diese Arbeiten begann man mit den Ausschachtungsarbeiten der Baugrube. Im gesamten Bereich stieß man auf geschlossene Felsschichten, zum größten Teil aus Tonschiefer und harte Grauwackebänke. Diese Gesteinsschichten erwiesen sich als äußerst günstig, gewährleisteten sie doch eine gute Druckübertragung auf den Untergrund und einen dichten Abschluss gegen das unterhalb liegende Tal.



Die Baugrube zur Aufnahme des Fundaments der Möhnetalsperre

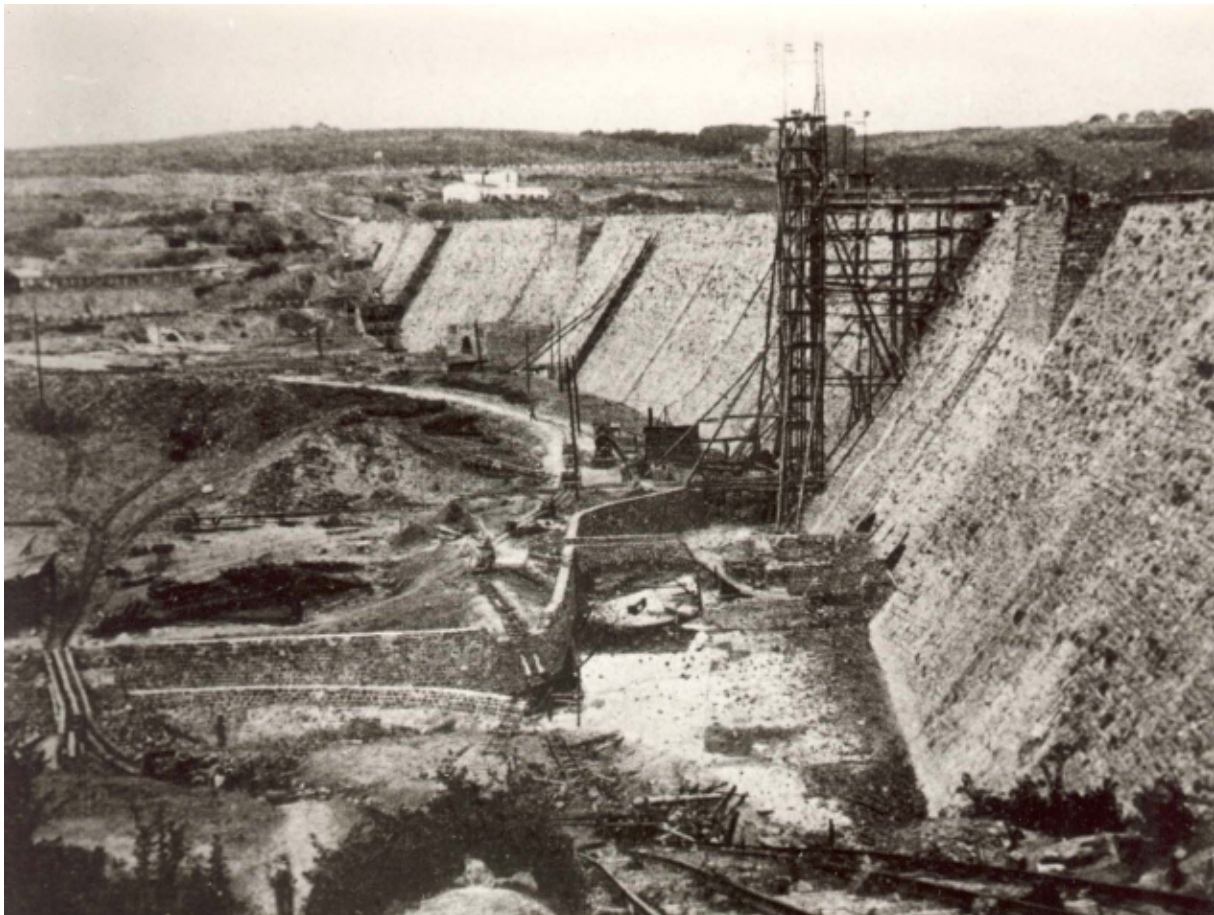
Mitte Juni 1908 war der Aushub der Baugrube im wesentlichen fertig gestellt und konnte am 16. August landespolizeilich abgenommen werden sowie die Genehmigung zum Beginn der Maurerarbeiten erteilt werden. Die Ausführung der Bauarbeiten und die Herstellung der Sperrmauer wurde dem Baugeschäft Liesenhoff in Dortmund übertragen. Dank besonderer Maßnahmen brauchte die Unternehmung keine Zeit mit der Beschaffung der Baustoffe zu verlieren, sondern konnte direkt im Anschluss an das Reinigen und Vergießen des Felsbodens mit den Maurerarbeiten beginnen. Die Bedingungen für die Bauarbeiten der Möhnetalsperre unterschieden sich darin von den meisten dieser Art, dass die Lieferung sämtlicher Materialien Sache des Ruhrtalsperrenvereins blieb. Die für den Talsperrenbau wichtigen Baustoffe wie Bruchsteine, Zement und Sand wurden zum größten Teil von den Ruhr-Lippe-Kleinbahnen geliefert. Diese hatten schon 1907 zur Anfuhr der Arbeitsgeräte und Baumaterialien im Anschluss an ihr Netz von Niederense zur Talsperre eine Kleinbahn von 7 km Länge erbaut, wozu ihr der Ruhrtalsperrenverein das Baukapital zur Verzinsung zur Verfügung stellte. Um weiterhin Zeit zu gewinnen ist ferner die gesamte Mörtelbereitungsanlage einschließlich der Maschinen dienenden Dampfkraftanlage selbst erbaut und später dem Baugeschäft Liesenhoff zur Verfügung gestellt worden. Um den Unternehmer noch weiter an einer schnellen Fertigstellung der Sperrmauer zu beteiligen, die für die Sicherung der Wasserversorgung des Industriegebietes so dringend notwendig war, wurde ihm eine Prämie von 500 Mark für jeden Arbeitstag zugesichert, den er die Mauer vor der vertraglichen Frist, dem 31. Oktober 1913, abliefern würde. Der Höchstbetrag der Prämie wurde auf 180.000 Mark festgesetzt.

Die Maurerarbeiten der Sperrmauer begannen am 27. August 1909. Als der Winter herannahte, wurde das bis dahin fertiggestellte Mauerwerk durch

Stillsetzen der Pumpen unter Wasser gesetzt und war dadurch vor den Witterungseinflüssen des Winters geschützt. Abb16

Am 7. März 1910 wurden die Arbeiten an der Mauer mit dem Auspumpen der Baugrube und dem Reinigen der Oberfläche des Mauerwerks wieder aufgenommen. Insgesamt waren im Jahr 1910 120.000 cbm Mauerwerk hergestellt, wovon 107.000 cbm auf das zweite Baujahr entfielen. Die durchschnittliche Tagesleistung betrug 632 cbm, die von einem Maurer im Elfstundentag durchschnittlich geleistete Arbeit fast 3 cbm.

Nachdem 1911 die mit Sand vor dem Winter versiegelte Oberfläche wieder aufgedeckt war und einige kleine Frostschäden beseitigt waren, begannen am 27. März die Maurerarbeiten mit 300 Mann. Infolge der günstigen Witterung im Sommer und Herbst 1911 konnten weitere 112.500 cbm Mauerwerk fertiggestellt werden.



Fortschritt der Maurerarbeiten zum Ende des Jahres 1911

Zu Anfang des letzten Baujahres 1912 wurde die Lehm- und Erdhinterfüllung der Mauer möglichst rasch auf volle Höhe gebracht, sodass Ende Januar mit dem Aufbau eines 420 Meter langen Baugerüstes begonnen werden konnte, auf dem im März zwei Gleise, ein unteres für die Herstellung der Verblendung, ein oberes für die Arbeiten am Hauptmauerkörper, auf ihm verlegt werden konnten. Zu dieser Zeit waren noch ungefähr $6\frac{1}{2}$ Höhenmeter an Mauerwerk zu leisten. Im Juli war die Höhe des Überlaufs auf der ganzen Länge erreicht. Bis Anfang Oktober war auch die Betonierung der Fahrbahn über den Pfeilern des Überlaufs vollendet.

Eine wichtige Aufgabe des Baujahres 1912 war der Einbau der 22 Schieber, von denen ein Flachschieber 5.400 kg, ein Rohrschieber 14.000 kg ohne Gestänge wog. Diese Aufgabe war im November 1912 erledigt.

Schon im Juni 1912 konnten die Schieber der Sperrmauer zum erstenmal zu einem Probestau geschlossen werden, um die Wasserdichtigkeit der Schieber und Rohre, des Stollens und Schächte zu prüfen. In den Sommermonaten wurde ein Vorrat von 7½ Millionen cbm Wasser angesammelt.

Am 14. Oktober konnte die Baufirma Liesenhoff die Erfüllung des Vertrages melden und die landespolizeiliche Abnahme der Sperrmauer beantragen. Diese erfolgte am 29. Oktober durch den Regierungs- und Geheimen Baurat Michelmann als Kommissar des Regierungspräsidenten in Arnsberg ohne weitere Beanstandungen. Dem Baugeschäft Liesenhoff war es somit gelungen, die Sperrmauer ein volles Jahr vor dem vertraglichen Termin fertig zu stellen, sodass es Anspruch auf den Höchstbetrag der vereinbarten Prämie hatte und diese ausgezahlt bekam.

Im November und Dezember wurde noch das Kleinpflaster der Mauerkrone verlegt, die Anschlüsse an den Heverandweg im Süden und an die Provinzialstraße im Norden befestigt, sowie die Einläufe gereinigt.

Nachdem nun alle Vorbereitungen für den endgültigen Stau getroffen waren, konnten Sperrmauer und Staubecken der Möhnetalsperre am letzten Abend des Jahres 1912 dem Betrieb übergeben werden.

Auch bei reichlich Zufluss konnte nicht erwartet werden, dass das Sammelbecken in den ersten Monaten des Jahres 1913 ganz gefüllt werden würde.



Brückenbauarbeiten an der Delecker Brücke / Verbindung der Provinzialstraße von Arnsberg nach Soest um 1910

Die Staumauer selbst war fertig, aber ein Teil der Nebenanlagen befand sich noch im Bau. Im Zusammenhang genannt waren zu erbauen die Ersatzstrecke für die im Möhnetal verlaufende Provinzialstraße von Günne bis Völlinghausen, die beiden Überführungen der Arnsberg-Soester Provinzialstraße über das Möhne- und über das Hevetal mit Anschlussstrecken, eine Brücke bei Körbecke, eine Dammüberführung bei Stockum und eine kleine Brücke bei Wamel. Der Bahnhof Wamel und zwei Kilometer der Bahngleise mussten verlegt werden, zu beiden Seiten des Hevetals, auf der südlichen Seite des Möhnetals waren

Randwege zu erbauen und ein neuer Verbindungsweg zum Schloss Conradsruh (heute St. Meinolf) des Freiherrn von Donner zu schaffen.

Die Oberkante der Mauer liegt auf 213,30 Meter über n.N., 1,20 Meter über Überfallkante und dem Stauspiegel des mit über 130 Millionen cbm gefüllten Beckens. Die größte Höhe über der Fundamentsohle beträgt 40,30 Meter. Der Mauerquerschnitt wurde als Überlaufprofil ausgebildet und hat eine nahezu dreieckige Form mit abgestumpfter Spitze und etwas geschweifter luftseitiger Fläche sowie auf der Wasserseite einen 2 Meter breiten Fuß erhalten. Die Sohlenbreite in 40 Meter Tiefe beträgt 34,20 Meter. Da die Mauer einen öffentlichen Weg aufnehmen musste, hat sie eine Kronenbreite von 6,25 Meter erhalten. Die Länge der Mauer, in der Abwicklung gemessen, beträgt in der Krone 650 Meter und in der Sohle etwa 300 Meter. Mit diesen Abmessungen war die Möhnetalsperre zu ihrer Bauzeit und noch lange darüber hinaus die größte europäische Staumauer.

Wie alle deutschen Sperrmauern erhielt die Möhnetalsperre eine gekrümmte Grundrissform, um dem Eintreten von Rissen bei Bewegungen der Mauer durch den Wasserdruck und bei Temperaturänderungen vorzubeugen. Die Krümmungslinie ist, abweichend von der Regel, kein Kreis, sondern eine Parabel nach der Gleichung $y^2 = 1000 x$. Die gewählte Grundrissform mit ihrer stärkeren Krümmung an den Seiten ermöglichte einen guten, nahezu rechtwinkeligen Anschluss der beiden Mauerenden an die Talhänge.



Blick auf die fertige Staumauer um 1915

Benutzte Quellen und Literatur:

Gemeindearchiv Möhnesee:

Bestand Nachlass Neumann Nr.1 Festschrift zur Einweihung der Möhnetalsperre

Bestand Bibliothek Preußische Gesetzessammlung 1891

Bestand Historisches Fotoarchiv Gemeindeverwaltung Möhnesee