



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Eine Kunstreise auf dem Rhein von Mainz bis zur holländischen Grenze

Von Köln bis zur Grenze

Klapheck, Richard

Düsseldorf, 1927

Duisburg

[urn:nbn:de:hbz:466:1-51624](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-51624)



— Die Homberger Rheinbrücke.
Im Hintergrunde die Hütte Phoenix. — Vgl. Bild S. 134.

Industrieland am Niederrhein! Herz des Deutschen Reiches, arbeitend Tag und Nacht, ohne nur eine einzige Sekunde auszusetzen, wie das menschliche Herz, das dem menschlichen Leib Leben erhält. Dieses ewig pochende Herz am Rhein machte das Deutsche Reich groß und mächtig vor dem Völkerringen. Dieses Herz — verrußte Arbeiter vor lebenverkürzenden Feuern der Hütten- und Stahlwerke oder tief in der Erde Dunkel der Bergwerke, täglich den Tod vor Augen und selten der golden beglückenden Sonne sich freuend, oder in der Giftluft chemischer Werke — ließ Separatismus, Loslösung der Rheinlande vom Reich, zuschanden werden und rettete des Fürsten Bismarcks heiliges Vermächtnis! Dieses Herz — für uns alle: Frontkämpfer unseres Daseins — rettet das Reich weiterhin einer besseren Zukunft entgegen.

Kaiserpfalzen und Dome, romantische Reben- und Burgenhügel, malerische Nester, einladend zu Lust und Fröhlichkeit, das ist der Mittelrhein — das Herz des Römischen Reiches Deutscher Nation.

Bergwerke, Hütten und Fabriken, ermüdende Ebene gedehnter Arbeiterstraßen, arm der Lebensfreude, das ist das Industrieland am Niederrhein, hinüberwachsend nach Westfalen — das Herz des Deutschen Reiches Deutscher Nation.

Dieses Land gebärt täglich unser Dasein, und dieses Land gebärt eine Schönheit, die ein Konstantin Meunier, der Belgier, zu begreifen verstand, die aber noch kein Bildner oder Schreiber in Form zu fassen wußte, weil sie zu gewaltig. Nur Ausschnitte wußte bisher die Kunst von dieser Schönheit uns zu geben. In Ehrfurcht staunen Augen, vernimmt das Ohr Helden- und Sphärensang, unfaßlich.



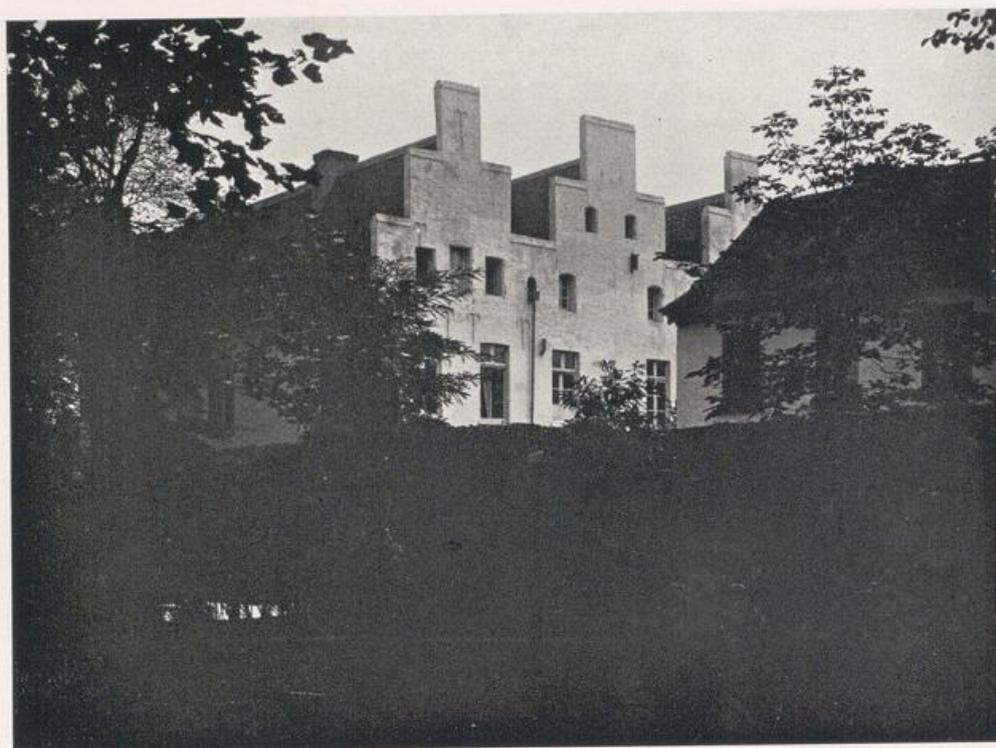
Duisburg.
Die Niederrheinische Hütte am Rhein.

Nennt Duisburg und seine Nachbarorte mit Recht häßlich, wenn ihr mit gotischen Kathedralen und Griechenlands Tempeln Schönheit umschreibt. Doch niemals werdet ihr diese Stätten am Niederrhein häßlich finden, wenn sie euch erst zum Erlebnis wurden.

Vor uns am linken Rheinufer Rheinhausen mit seinen gewaltigen, stetig sich weiter ausdehnenden Hüttenwerken. Turm neben Turm. Politisch ein Ort für sich, aber auf das engste verwachsen mit Groß-Duisburg. Von Rheinhausen spannt die Eisenbahnbrücke zum rechten Ufer ihre Bögen nach Duisburg-Hochfeld. Dort muß man stehen auf schmalen Pfad, den man dem Fußgänger gelassen, und seine Blicke über das grandiose Panorama schweifen lassen:

Ich steh' hoch oben auf fest surrender Eisenbrücke. Abwärts versinken taumelnd meine Blicke: Herkulisch spukhaft treibt das unter mir. Wild himmelüber schleudernd Flammensäulen, mit Riesenschatten und mit Urweltheulen wütet und tobt das Walzwerk hinter mir.
(Jos. Winckler.)

Auf mächtigen Kaimauern ragen dicht am Strom die neuen Hochburgen des Niederrheins auf — Vulkan und Harkort, Kupfer-, Johannes- und Niederrheinische Hütte, oder wie sie alle heißen mögen — gewaltiges Werk! Oder, wo sie zurückliegen, rattern ihnen zu Füßen im Vorgelände vielgleisig Eisenbahnzüge dahin; davor am Ufer wartend Schiffsreihen; über sie hinweg baut das Werk seine Gleitkranen (Bild S. 137). Spielzeug nur sind ihnen Schiffe und Eisenbahnzüge. Spielend füllt sie der Ladekran, spielend entleert er sie. Stahlgrau der Himmel, dazwischen okergelbe Wolkenballen. Weißblaue oder rotgelbe Streifen aus unzähligen Schloten



Duisburg.
Ehemaliges Nonnenkloster.

ziehen darüber hin. Aus Riesenhallen tobt Lärm, Gestampf und Rasseln der Hämmer zu uns herüber, Sirenengeheul, Dampfsignale, Zischen, Fauchen. —

Fragt berußte Gesichter in Hallen, wo Hämmer auf glühende Eisen fallen, wo Menschen mit Erzen und Erde ringen, wo Pressen rasen und Pendel schwingen — fragt: wie heißt dieses Land? Arbeit wird es genannt! (Joh. Heinr. Braach.)

Spät erst wurde diese grandiose Schönheit erkannt, die vom Rausch des Schaffens redet. Heinrich Lersch, Arbeiter und Dichter, wurde von Sehnsucht und „Heimweh“ gepackt nach diesen heimatlichen Stätten und ihrer erhabenen Größe:

Nun weiß ich es und fühl's in jeder Nacht, das Land, das ich verließ, war mein. Nun seh' ich Strom und Schiff und Stadt und Schacht und fühle: aller Arbeit Macht in den Fabriken, die aus Stahl und Stein gepanzert sind, umhüllt von Rauch und Flammenschein, war mein und unser.

Nachts enthüllt dieses Land seine ganze unheimliche Schönheit, wenn die Stille auf dem Fluß den Lärm der Werke noch tobender werden läßt, wenn auflodernde Flammen der Hochöfen den Himmel feurig färben und Bessemer Birnen ihre Funkengarben gleich einem Riesensternenregen über das Land in das Dunkel aussprühen. Vor diesem Nachthimmel, durchleuchtet, unsagbar schön, in seinen tausendfachen Tönen nicht zu beschreiben, violette, gelbe, blaugraue Rauchfahnen; und unaufhörlich das Kreisen der Räder der Fördertürme vor rot leuchtendem Himmel, Knappen in das Dunkel des Erdreichs versenkend. Wie



Der Duisburger Hafen.

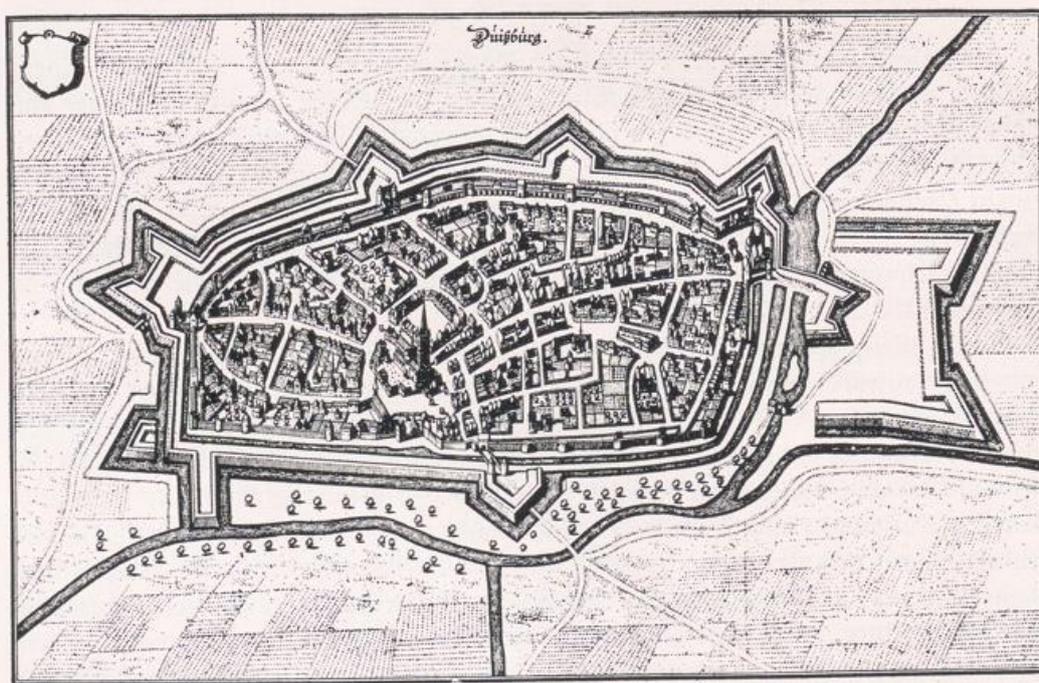
Links im Hintergrunde die katholische Kirche. In der Mitte die Salvatorkirche. Rechts Rathausurm.
Vgl. Bilder S. 140—143.

ein gewaltiges Uhrwerk, diese Fülle der Räder am Horizont. Schlackenhalde, tagsüber dampfende, graue Berge, rotglühend im Dunkel der Nacht und immer von neuem aufleuchtend, zündend durch neue Lavamassen, die die Hütten ausstoßen. Selbst der Strom, Spiegel dieses nächtlichen Schauspiels, glüht auf. Man glaubt seinem Zischen und Sieden durch die Nacht zu lauschen. Meilen- und meilenweit, unabsehbar weit ruhraufwärts in das Herz Westfalens hinein. Wer das nicht einmal geschaut, kann diese Schönheit nicht ahnen. — Was will da die Bergen- und Burgromantik des Mittelrheins!

Hinter dieser gigantischen Rheinfront verborgen liegt Alt-Duisburg. Wenn man stromabwärts am Ende der Industrieburgen den Hafen hinauffährt, so sieht man das Herz der Altstadt mit den Türmen der Liebfrauen- und Salvatorkirchen und des Rathauses vor sich liegen (Bild S. 139). Das ist das Gelände des Burgplatzes, heute an Ort und Stelle noch deutlich erkennbar der alte Burghügel, und im Stadtplan das Burgoval (Bild S. 140). Vom Marientor im Hafen dorthin durch die alte Beekstraße sind wenige Schritte nur. Schon im 8. Jahrhundert sah der Burghügel einen fränkischen Königshof, die Deusoburg, und eine Salvatorkirche aufragen, und um die Burg, zu deren Füßen früher der Strom vorüberrauschte, siedelte sich, begünstigt von deutschen Kaisern, eine Handelsstadt an, die selbst von England und den Ostseeländern Schiffe kommen und gehen sah. Das mittelalterliche Duisburg hebt sich ebenfalls noch heute deutlich im Zuge der gebogenen Mauerstraße

aus dem Stadtplan ab. Mitte des 15. Jahrhunderts, damals hatte Duisburg seinen Höhepunkt schon überschritten, da der Rhein es verlassen hatte, zog man den neuen Mauerbering um die Stadt, der bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts noch so bestand, wie Merian ihn mit seinen vier Doppeltoren und zahlreichen Stadttürmen Mitte des 17. Jahrhunderts aufgezeichnet hat (Bild S. 140).

Der Duisburger Burgplatz war früher ein malerisches Bild (Bild S. 141). Überkragende Fachwerkhäuser, Backsteinbauten, gekälkt oder gefugt, in den verschiedensten Giebelformen, wie wir sie hier und da noch in den Altstadtstraßen antreffen (Bild S. 138), und breitgestellte Patrizierhäuser des 18. Jahrhunderts, auch deren hatte Duisburg zahlreiche und heute noch einen vornehmen Vertreter im Böningerschen Hause am Dickelbach, rahmten den Platz ein und rückten so nahe an die Salvatorkirche heran, daß sie ihr südliches Seitenschiff verdeckten. Über sie hinaus wuchsen Langhaus und Westturm der Kirche, des alten und großräumigen Wahrzeichens der Stadt. 1426 hatte man mit dem Neubau des Chores begonnen. 1479 ließ Meister Johannes Haller einen neuen Turmbau mit dem seitlich angelehnten schlanken Treppenturm folgen. Nach einem Brande entwarf 1682 Meister Grevenbroeck das anmutige kleine barocke Gehäuse auf der Plattform des Turmes, wo im 18. Jahrhundert die Duisburger Universität ihr Observatorium academicum hatte. — Doch heute sieht das Bild des Burgplatzes wesentlich anders aus, seitdem in den Jahren 1897—1902 Fr. Ratzel das neue Rathaus errichtet hat. Nicht, daß ich Kritik üben will an dem Neubau, der für seine Zeit eine sehr persönliche und mit Liebe durchgearbeitete Leistung ist! Aber die Folgen des



Duisburg.

Nach Merians Topogr. Archiep. Mogunt., Colon, etc. Um 1646. — Im Mittelpunkt der Burghügel mit der Salvatorkirche (vgl. Bilder S. 141—143).

Neubaus für den Burgplatz! Erstlich wurde die Salvatorkirche an ihrer Südseite freigelegt, dabei war von Anfang an die Südseite, im Gegensatz zu der immer freigelegt gewesenen Nordseite, schlichter behandelt worden, weil sie doch verdeckt war. Mit dem Freilegen verlor die Kirche ihren Maßstab. Daß nun aber das neue Rathaus höher sein sollte als der Salvatorturm, daß außerdem in nächster Nachbarschaft ein moderner Kirchturm anderen Gesangbuches schon vorher höher ausgefallen war (Bild S. 142) — das konnte die Kirchturmspolitik der Salvatorgemeinde



Duisburg.

Salvatorkirche und Umgebung nach einer Darstellung Mitte des 19. Jahrhunderts.
Vgl. Bilder S. 142, 143.

sich auf keinen Fall gefallen lassen! Sie stockte auf, aber gründlich, zunächst mit einem ganzen Geschoß und dann noch mit einem recht hohen spitzen Helm (Bild S. 143). So hat die Salvatorgemeinde über den Gräbern und Epitaphien des Gerhard Mercators und der Professoren der ehemaligen Duisburger Universität und sonstigen Duisburger Gelehrten wieder den ihr geschichtlich auch zustehenden höchsten Turm im Stadtbilde! Aber durch das höchst kostspielige Aufstocken haben Burgplatz und Kirche sehr an künstlerischer Wirkung verloren! Schade um das



Duisburg.

Salvatorkirche während des Umbaus. Aufnahme vom Rathausturm aus.
Nach dem Umbau Bild S. 143.

Bauwerk, das in der Aufteilung des Turmes und der hohen Spitzbogenbehandlung des Turmuntergeschosses hinter der Brüstungsmauer, die den Burgplatz gegen die tiefer liegende Straße abschließt, doch früher einen großen Reiz besaß. Schade!

Aber schließlich, was bedeuten Duisburgs noch erhaltene künstlerische und bauliche Zeugen einer großen geschichtlichen Vergangenheit gegenüber seiner heutigen Bedeutung, die doch erst das 19. Jahrhundert heranreifen ließ! — An der Ruhrmündung, in Ruhrort, stand einst das stolze Schloß der Märker Grafen und Klever Herzöge aus dem 14. Jahrhundert (Bild S. 144). Spätere Zeiten hatten es weiter ausgebaut und verstärkt. Es ist längst gefallen; und versunken war auch Duisburgs Blüte als

Handelsstadt. Die Universität des Großen Kurfürsten und Handel mit Holland bedeuteten eine kleine Nachblüte nur. Dann erst begann im 19. Jahrhundert über den fallenden Toren und Mauern der Stadt ein neuer „Flor der Handlung“. Ruhrort und Duisburg wetteiferten miteinander im Ausbau ihrer Häfen, bis sie sich, eingemeindet, fanden zum größten Binnenhafen der Welt (Bild S. 145 u. 134). Das ist ein neues gewaltiges Erlebnis, dieses Hafengewirr, wenn man es auch zunächst nur einmal auf dem Landwege erfährt, vom Schwanentor unweit des Burgplatzes aus, vorbei an den monumentalen Speicherbauten Lehnkering und Fendel, durch Duisburg-Kasselerfeld, über die Brücken, die die Ruhr, den Hafenkanal, Kaiserhafen und Vinckekanal überqueren, mit den belebten Bildern auf die sechs tiefen Hafenbecken bis zum Hafenumund in Duisburg-Ruhrort. — Aber ein Bild der gewaltigen Ausdehnungen der Anlage, des Ausgangspunktes der niederrheinisch-westfälischen Industrie zum Rhein, gibt erst eine Hafenfahrt. — Von der Homberger Rheinbrücke an der Ruhrmündung noch einmal einen Blick auf das ewige Kommen und Gehen talabwärts und bergaufwärts fahrender Schiffe auf dem Strom oder vor den Hafeneinfahrten, im Hintergrunde die rauchende Schlote der Hütte Phoenix (Bild S. 136). Nur eines tat weh, als ich zuletzt dort oben stand: selten nur sah ich am Heck der

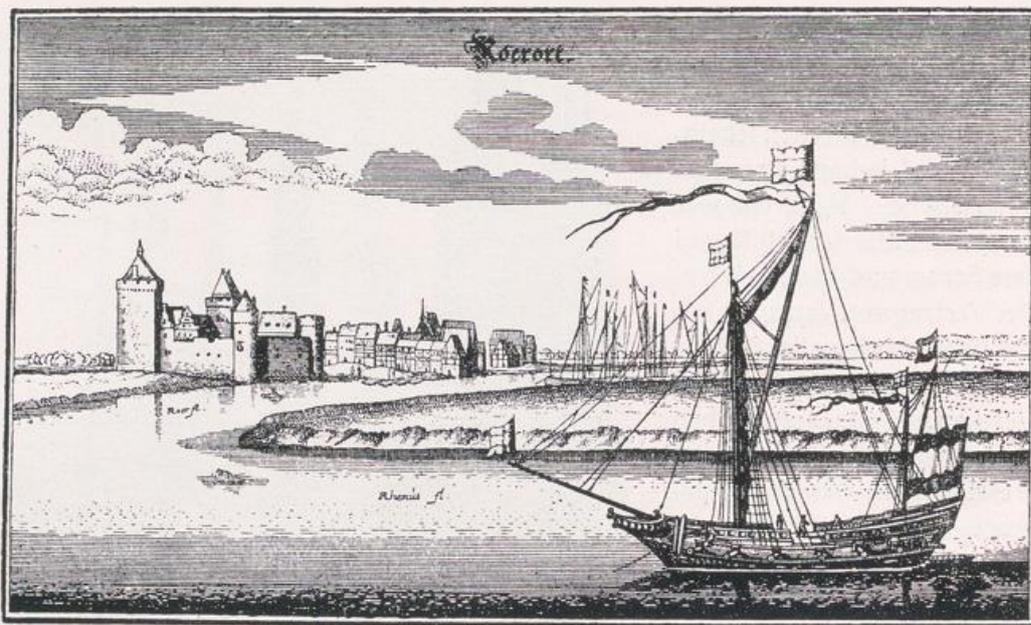
Schiffe noch Schwarzweißbrot. Der Vertrag von Versailles diktierte die Abgabe des größten Teils der deutschen Rheinflotte; und behend kreuzten französische Kontrollboote durch die Fülle der Schiffe auf dem Strom und in den Häfen. Der Vertrag von Versailles hat den deutschesten aller Ströme international erklärt. Doch hier in Groß-Duisburg haben niederrheinische Franken und Westfalen ein Geschlecht gezeugt, dem der Glauben an sich selbst nicht zu rauben ist. Immer weiter wächst diese Hafenstadt, zieht sie ihre Wasserbecken tiefer in das Land hinein, und wenige Jahre noch, dann wird auch das ausgedehnte Gelände zwischen Duisburg und Ruhrort, Neuenkamp und Mörser Grinden von Wassergräben durchfurcht sein, allen Gewalten und Vergewaltigungen zum Trotz!

Es ist etwas Unheimliches um dieses Groß-Duisburg und sein Wachstum. Kohle und Eisen, Bergwerke, Kokereien, Hütten, Stahlwerke und Fabriken verschiedenster Art, eines zog das andere nach sich, haben in früher bauerlich friedliche Landschaft im Laufe der Jahre Zehntausende, Hunderttausende angelockt. Wo heute noch der Bauer pflügte, mußte morgen eine Wohnkolonie für Arbeiter und Beamten erstehen. Krupp in Essen hatte den Weg gewiesen. Da entstanden Siedlungen, die bauliche Sehenswürdigkeiten wurden; so auch in und um Duisburg. Bald ist indes das Stadtgebiet Duisburgs umschlossen; bald keine trennende Grenze mehr nach den Nachbarorten Hamborn, Oberhausen und Mülheim, alles Großstädten; bald keine Grenze mehr zwischen diesen Städten und Essen; bald alles eine zusammenhängende große Stadt. Diese Entwicklung konnte kein Mensch in diesem Umfange voraussagen. Mit Siedlungen und Verwaltungsbauten glaubte man des Wachstums Herr zu werden. Doch so reizvoll diese Dinge sein möchten, sie dachten nur an sich und heute, dachten nicht, weil noch Grünflächen und Felder sie trennten, an die wachsenden Nachbarorte, mit denen sie sich verästeln würden, unorganisch, so daß das unentbehrlich gewordene Auto seine Qual hat, sich hindurch-



Duisburg.

Salvatorkirche nach dem Umbau. Aufnahme vom Rathausturm aus.
Zustand vor dem Umbau Bild S. 142.



Ruhrort.

Ehemalige Burg der Herzöge von Kleve an der Ruhrmündung. Nach Merians Topogr. Archiep. Mogunt., Colon. etc. Um 1646.

zuwinden. Nicht Siedlung, sondern Städtebau muß da die Lösung bringen, aber ein Städtebau, wie man ihn nie geahnt hat! Uns fehlt noch das richtige Wort dafür; denn hier handelt es sich um Grundlinien eines gemeinsamen Bebauungsplanes, der von Duisburg aus weit nach allen Richtungen in das Industrieland hineinreicht, auch über das linke Rheinufer hinaus. Breite Autostraßen müssen dieses werdende Über-London erschließen, dazu neue „Eisenbahnverkehrsbänder“ — ein neues Wort aus der neuen Aufgabe heraus, die einzelnen Orte des von einem unübersehbaren Geleisgewirr durchwühlten Landes zweckmäßig zu verbinden — und neue Brücken über Rhein, Ruhr, Emscher und Lippe. Das alles wird am Ende kaum reichen. Über und unter der Erde wird man neue Verkehrswege suchen. Abseits dieser großen Durchgangsstraßen Verkehrswege eines ruhigeren Tempos in den einzelnen Städten, die in Platzgestaltungen, von Monumentalbauten eingerahmt, einen Ruhe- und Sammlungspunkt finden. Daneben friedliche Wohnstraßen. Diese neue Übergroßstadt muß auch an Grünflächen denken, an Stätten der Erholung und Ausspannung. Und so werden Wälder und Parks alter Herrrensitze, die Gaststätten der gemeinsamen Industriestadt sein werden, in den Bebauungsplan einbezogen. Nur eine überstädtische Organisation kann ihn entwerfen. Man gründete den Ruhrsiedlungsverband. Nirgendwo sonst ist städtebaulich so Großes geplant. Und wie aus Zwang, aus Zweck und Not in den Siedlungen, Fabrikbauten, Speicherhäusern und Verwaltungsgebäuden künstlerisch etwas ganz Neues erstanden, so wächst auch hier ein gänzlich neues Formgebilde heran.

Von dieser Arbeit des Ruhrsiedlungsverbandes wird freilich einstweilen der Reisende noch wenig erkennen. Es ist eine Arbeit, die erst unsere Söhne und Enkel

segnen werden. Wohl aber verfolgt man heute schon, wie die Stadtverwaltung Groß-Duisburg bisher der schwierigen Aufgaben Herr zu werden suchte. Schwierigen Aufgaben stand sie in der Tat gegenüber, als 1905 Alt-Duisburg, Ruhrort und Meiderich sich zu einer gemeinsamen Gemeinde vereinigten, Städte eigener Geschichte und eigenen städtebaulichen Wachstums. Dazu gesellten sich noch die zum Teil weit auseinanderliegenden Orte Hochfeld, Neudorf, Düssern, Neuenkamp und Kasselerfeld. Schwer ist es, diese einzelnen Orte zu einem organischen Gebilde verwachsen zu lassen. Die ausgedehnten Hafen- und Eisenbahnanlagen kommen erschwerend hinzu.

Der Mittelpunkt Groß-Duisburgs, wo das Leben am stärksten pulsiert, ist nicht mehr die Altstadt-Duisburg mit dem Burgplatz, sondern die breite Königstraße vor den Toren der Altstadt, in die die beiden wichtigen Verkehrsstraßen von Düsseldorf und Mülheim einmünden. Monumentale Verwaltungs- und Geschäftsbauten werden ihr im Laufe der Jahre erst den richtigen Rahmen schaffen, und ein groß geplanter neuer Bahnhof mit geräumigem Bahnhofsvorplatz die würdige Auffahrt. Die Anlage des Königsplatzes mit Dülfers Theaterbau im Mittelpunkt, seitlich von Pregitzers Stadthaus und Großmanns Duisburger Hof flankiert, für den eigentlichen Platz vor dem Theater noch monumentale Einfassungen vorgesehen, das war städtebaulich ein glücklicher Einfall. Die Stadt mußte ihrer Bedeutung entsprechend ein Forum erhalten. Die Fortsetzung der Königstraße, ein notwendig gewordener Durchbruch, führt durch die Altstadt zum Schwanentor, dann zu den Hafenanlagen. Zweckmäßigkeit, städtebauliches Sicheinfügen und Unterordnen, schlicht bei aller Würde großstädtischer Repräsentation, das sind das Leitmotiv der monumentalen Bauten des Stadthauses und des Duisburger Hofes am Königsplatz.



Der Duisburg-Ruhrorter Hafen.
Vgl. Bild S. 134.

Zweckmäßigkeit ist auch das Leitmotiv der Nutzbauten der Fabriken und Speicher, die Groß-Duisburg das besondere Gepräge gegeben haben. Zweckmäßigkeit schuf die verschiedenen sehenswerten Siedlungen für die arbeitende Bevölkerung. Aber noch ein anderes Leitmotiv klingt bei den neuen Duisburger Anlagen durch: wir sind eine Stadt der Arbeit; an 90 % der Bewohner sind Arbeiter; wir sind keine Wohnstadt behäbigen Wohlstandes. So redet auch Pregitzers neuer Waldfriedhof an der Düsseldorfer Straße uns an. Schlichter konnten Kapelle und Leichenhallen nicht entworfen und ausgestattet werden; aber welche eindrucksvolle Würde atmen diese schlichten Backsteinflächen, umrauscht von alten Baumkronen! Eine Arbeiterstadt muß ferner an die Gesundheit ihrer Bewohner denken. Sie hat in der Wedau ein Strandbad geschaffen, das an Ausdehnung wie als Anlage einfach seinesgleichen sucht! Große Schwimm- und Ruderregattabahnen, Stadion, Übungsfeld, Erfrischungs- und Umkleidegebäude reihen sich an, und die Kronen des Duisburger Waldes beschatten diese grandiose Schöpfung. Im Duisburger Wald ehrt die Stadt auch die Erinnerung an die Gefallenen des Weltkrieges. Das ist ebenfalls eine Musteranlage der Stadtverwaltung! Als Mittelpunkt Hubert Netzers ausdrucksvolle Siegfriedsgestalt: Der Kampf ist aus. Er steckt das Schwert in die Scheide, und schmerzerfüllt schaut er hinab auf die Grabstellen der Helden ihm zu Füßen. Im Tod sind alle gleich und ohne Rang. Sie haben alle ganz schlichte Steine erhalten in diesem uralten Forst, der geweiht und geheiligt durch fast zweitausendjährige Überlieferung, denn hier übergaben einst die Germanen dem Feuer ihre Toten. Eine eigene feierliche Stimmung der Ergriffenheit geht von dieser Stätte aus. Fragt man, durch welche Momente: Zweckmäßigkeit und schlichte Würde!

Hinter dem Ruhrorter Hafen und der Homberger Brücke ist der stärkste Verkehr auf dem Strom (Bild S. 145). In Parade liegt an beiden Ufern, dicht nebeneinander gestaffelt, in großer Tiefe oft und weit stromabwärts, unübersehbar die Flotte der großen Schleppkähne; die einen wartend, bis sie von einem Schlepper in den Ruhrorter Hafen abgerufen werden; andere die Flagge am Mittelbaum auf halbmast, aber das heißt nicht Trauer, sondern „beladen, doch noch nicht fahrbereit“; andere einen blauen Wimpel, den sog. „blauen Peter“, am Vorderbaum lustig im Winde flattern lassend, das heißt fahrbereit. Der Holländer und Vlame sagt „De blue Piet“ und der Franzose, dem wir durch den Versailler Vertrag neben einem großen Teil der Rheinflotte auch noch Reeden in Duisburg abtreten mußten, ebenso an Belgien, „Pierre bleu“. Zwischen diese wartenden Schiffe schlängeln sich mit ihrem Glöckchen läutend, kleine flinke „Bumboote“, die die Schiffer mit Lebensmitteln versorgen. Schmal ist die Fahrrinne geblieben für die Schiffe in Fahrt. Dabei ein andauerndes bergaufwärts- und talabwärtskommen der Schiffe. Die großen Schleppzüge müssen vorsichtig lavierend aus ihrer Ruhestellung an beiden Ufern sich in den Verkehr einspielen. Auch unser Dampfer steuert nicht mehr lustig drauflos. Dreimal ertönt in langsamster Fahrt das Warnungssignal. Das ist das Stoßgebet des frommen Schiffers vom Ober- und Mittelrhein an seinen Schiffsheiligen: „Hillige, hillige, Nikolas, ich steck dich och drei Kertzkes an, wenn ich durchkomm.“ Und ist er glücklich durch die schmale und belebte Rinne, dann lächelt verschmitzt sein Gesicht: „Zwei Kertzkes don et och.“

Hinter der Homberger Brücke begleitet uns noch kilometerweit das gleiche Bild des von Hochöfen und Industriebauten bestandenen Ufers. Dazwischen neue Siedlungen. Unser Schiff rauscht vorüber an Hamborn, der August-Thyssen-Stadt, der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“, die hier eine Großstadt ins Land zauberte. Wie lange ist es denn her, daß Hamborn nichts anderes war als eines der vielen verstreuten Dörfer, abseits vom Strom um ein altes Prämonstratenserkloster? Als es dann vor einundeinhalbem Jahrzehnt Stadt wurde, reichte das Dorf bis zum Rhein mit mehr denn 100 000 Bewohnern!

Hinter Hamborn schwinden allmählich Rauch und Schloten, Häfen und Gleitkräne. Vor uns breitet sich aus um den weit und müde gewordenen Strom, der sich jetzt noch gemächlicher in großen Schleifen durch das Land ergeht, die weite, fruchtbare Ebene, die Stille des unteren Niederrheins mit seinen verträumten Nestern (Bild S. 147). Die Zahl größerer Orte wird klein. Meilenweit Weidenland, wo buntgefleckte Herden grasen. Am Ufer wieder Weiden und Pappeln. Hier und da ein Bauernhof oder ein alter Edelsitz, ein Kirchturm, um den sich ein Dorf harmloser Backsteinhäuser lagert, und kleine, vergessene Städtchen. Aber sie alle wissen zu erzählen von den Leiden des Niederrheins, dieses immer wieder von Kriegszügen durchfurchten Landes, von Spaniern, Franzosen, Holländern, Kaiserlichen, Hessen, Preußen.



Orsoy.

Blick vom alten Zollhaus auf den Rhein.