



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Universitätsbibliothek Paderborn**

### **Der deutsche Niederrhein vom Erftgebiet bis zur Landesgrenze**

**Brücker, Friedrich**

**Crefeld, 1910**

2. Eine Rheinfahrt von Düsseldorf bis zur Landesgrenze.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-55092](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-55092)

Nebenflüsse der Maas in unserem Gebiete, die Niers, fließt in einem erborgten, weil alten Rheinbette. — Weite Flächen des Niederrheins sind von Brüchen und sumpfigen Niederungen mit Wassertümpeln, Buschwäldern, Holzpflanzungen und nassen Wiesen bedeckt, in manche Bodensenkungen schilfumrandete, seeartige Wasseransammlungen eingebettet.

Das Wasser gehört notwendig zur Landschaft des Niederrheins und doch bildet es nur eines ihrer Elemente. Weiche Lüfte und gedämpfte Farben, frischgrüne Wiesen und grasende Viehherden, wogende Saaten und dunkle Wälder, stille Heiden und sonnige Höhen, baumbesetzte Landstraßen und düster ausblickende Windmühlen, türmereiche Städte und friedliche Dörfer und Weiler, altehrwürdige Edelsitze und stattliche Bauernhöfe: das alles wirkt zusammen, der niederrheinischen Landschaft die ihr eigenen Formen, Farben und Töne — das charakteristische Gepräge zu verleihen.

## 2. Eine Rheinfahrt.

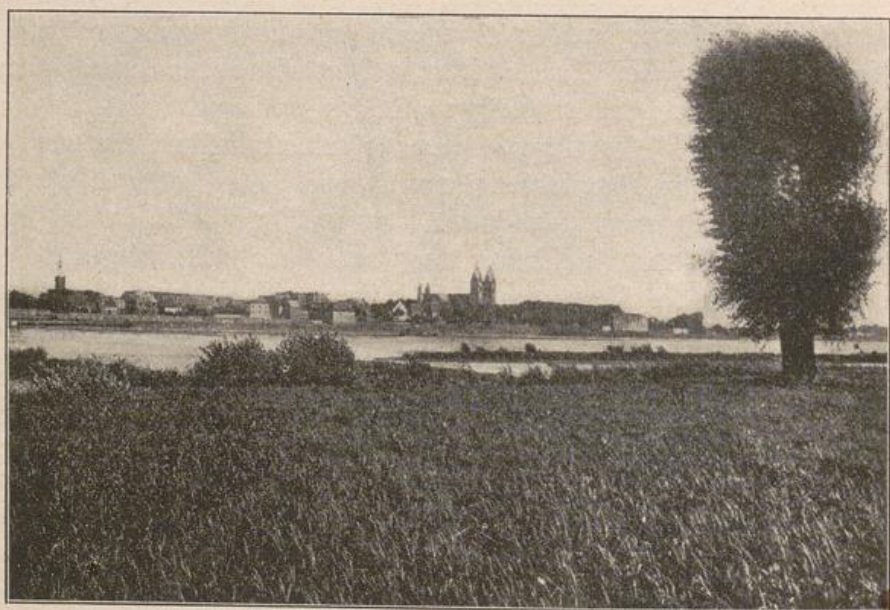
(Von Düsseldorf bis zur Landesgrenze.)

**I**n Düsseldorf besteigen wir einen holländischen Rheindampfer, der uns nach Emmerich, der nördlichsten Stadt des deutschen Rheinstromes, tragen soll. Das Abfahrtsignal ertönt; geräuschvoll, das Wasser hoch aufwirbelnd, setzen sich die Räder in Bewegung. Indem wir der rheinischen Kunst- und Gartenstadt die letzten Grüße zuwinken, dreht das Schiff nach der Mitte des Stromes und wendet sich, stolz unter dem mächtigen Bogen der den Rhein überspannenden Brücke hergleitend, talwärts. Und wie das Schiff die Wellen durchfurcht, wenden wir unsere Blicke dem Strome und seiner Umgebung zu.

Der Rhein, der bei Bonn sein von rebenbekränzten und burgengekrönten Bergen eingeschlossenes Tal verläßt, ist bei Düsseldorf schon ein echter Tieflandsstrom. Gewundenen Laufes strömt er in breitem Bette dahin, flache Ufer säumen seine Flutrinne, langsam schiebt er wegen des schwachen Stromgefälles seine Wellen zu Tal. Auf seiner rechten Seite dehnt sich eine nach Norden an Breite zunehmende Ebene bis zu dem blauen Hügelkamme des Bergischen Landes aus; links zieht eine durch Hügelketten von nur geringer Höhe unterbrochene, fast tafelebene Niederung nach der Landesgrenze und zur Maas. Sein Wasserspiegel, der bei Düsseldorf das Niveau der Nordsee um 30 m überragt, weist unterhalb Emmerich nur noch 11 m Höhe auf; wenige Meter höher als der mittlere Wasserstand des Stromes sind auch die beiderseitigen Ufer, und nur an wenigen Stellen tritt höheres Land an das Flußbett heran. Daher wird er auf seinem weiteren Laufe von einem natürlichen Überschwemmungsgebiet begleitet, das, in seiner Breite beständig wechselnd und wachsend, bis Kantzen — mit Ausnahme der Ruhr-, Emscher- und Lippemündung — durchweg der linken Seite angehört, dann aber die ganze Rheinebene erfüllt und an der deutsch-niederländischen Grenze ein Gebiet

von 25 km Breite einnimmt. Linksrheinisch verläuft die äußerste Grenze des Überschwemmungsgebietes, von einigen Aus- und Einbuchtungen sowie einzelnen hochwasserfreien Inseln abgesehen, von Neuß über Biederich, Linn, Herdingen, Kapellen, Neufkirchen, Rheinberg bis Xanten. Von letztgenanntem Orte abwärts wird das Flutgelände von dem Rande der Labbecker- und Clever Höhen bis Wyler begrenzt. Auf der rechten Stromseite kommt als Grenze eine Linie von Wesel bis Haltern in Betracht. Von da ab vereinigen sich die Überschwemmungsgebiete des Rheines und der Yffel, aus denen nur einige Striche nördlich der Stadt Emmerich und der Eltenberg hochwasserfrei hervorragen. Das Land gegen die verheerenden Wirkungen der Hochfluten und Eisgänge zu schützen, hat man längs des Stromes Erdwälle, Deiche, aufgeschüttet, die, weil sie zu verschiedenen Zeiten auf Grund augenblicklicher örtlicher Bedürfnisse und nicht nach einem vorher festgesetzten einheitlichen Plane errichtet wurden, vielfach unregelmäßig und regellos verlaufen. Ein geschlossenes Deichsystem beginnt linksseitig bei Heerdt oberhalb Düsseldorf, rechts nimmt erst unterhalb Wesel eine ununterbrochene Linie von Banndeichen ihren Anfang. Von hohen Uferstreifen unterbrochen, bald weiter landeinwärts gelegen, bald nahe an das Ufer herantretend, bedingen diese Deiche eine überaus große Verschiedenheit der Hochwasserprofile des Niederrheins, einen steten Wechsel von Becken und Engen des Hochwasserstrombettes, wodurch die Gefahr von Eisstaunungen eher erhöht als vermindert wird. Bei Düsseldorf erheben sich die Deiche in der unmittelbaren Nähe des Stromes, so daß unser Auge ihre Linie bequem verfolgen kann. Der bis zu den sandigen oder kiesigen Ablagerungen des Flusses vordringende, stellenweise von Baumgruppen und Buschwerk unterbrochene Graswuchs steigt die flache Böschung der Deiche hinan und schmückt Krone und Flanken derselben mit saftigem Grün. Je nach der Höhe der Deichbauten unterscheiden wir zwischen Banndeichen, die entweder gar nicht oder doch nur bei ausnahmsweise hohen Wasserständen im Winter überflutet werden, Winterdeichen, die vor dem gewöhnlichen Winterhochwasser schützen, und Sommerdeichen, die das Sommerhochwasser nur wenig überragen und bei Winterfluten überlaufen. Die Höhe der Deichkronen steigt am unteren deutschen Niederrhein auf 9—10 m am Pegel. Ihre Breite beträgt in der Regel 2 m, und nur da, wo sie als Fahrzeug dienen, sind sie  $3\frac{1}{2}$ —4 m breit. Zurzeit ist man zwischen Herdingen und Düsseldorf mit der Herstellung eines ausnahmsweise breiten und schnurgraden Dammes beschäftigt, der in erster Linie dem Automobilverkehr dienen soll. Wo kein Steinpflaster angewandt ist, dient Grasnarbe als Befestigungsmittel von Krone und Flanke. Die zwischen den Banndeichen und dem Strombette gelegenen Flußmarschen tragen vortreffliche Weiden, deren Ergiebigkeit besonders durch die regelmäßigen Überflutungen bedingt wird, die mit ihren zur Ablagerung gelangenden Schlamm- und Schlickmassen den Boden düngen. Üppiges Gras und sonstige Kräuter bedecken den Boden, bunt-

scheckigen, kräftigen Röhren und Rindern Nahrung bietend. Erlen und Weiden säumen den Stromrand des Vorlandes und die Ufer der Teiche und Tümpel, die von dem Flutwasser zurückgelassen wurden. Einzelne oder zu malerischen Gruppen vereinigte Pappeln, verwitterte, knorrige Kappweiden, häufig in Reihen geordnet, beleben die grüne Fläche, ja gesunde, mit Früchten beladene Obstbäume erfreuen das Auge. — Aber nicht immer läßt uns der Strom so friedliche Bilder schauen wie jetzt, wo er ruhig in seinem Bette dahinrauscht, wo Sonnenschein auf den Fluten glänzt, der in dem aufsprühenden Gischt der stampfenden Schiffsräder die schönsten Farbenspiele hervorzaubert, wo eine leichte Brise die Fahnen und Wimpel des Schiffes lustig flattern läßt. Anders ist's, wenn zur Zeit der Winterflut



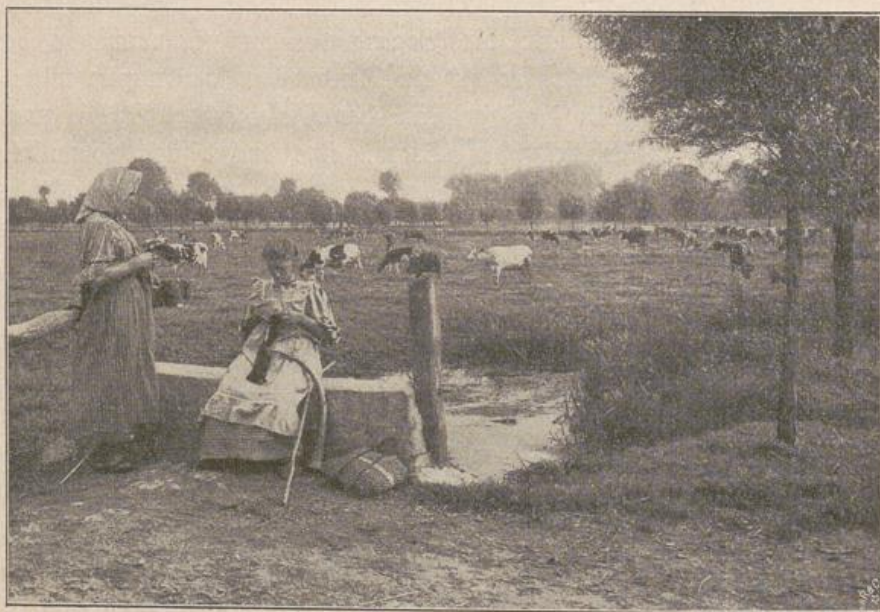
Kaiserswerth. Blick auf die Rheinseite vom andern Ufer.  
Aufn. von Dr. Erwin Quedenfeldt-Düsseldorf.

die weite Fläche zwischen den Banndeichen in bleigrauem Wasser erbraust, wenn der Sturm aufstöhnend über den Deich dahinfährt und die Schaumspriegen die Flanken des Dammes hinaufjagt, während der Mond sein fahles Licht zwischen den Wolkenfetzen hindurch auf die wellenbedeckten, schaumgekrönten Wassermassen wirft. Ein Schauspiel schaurig, beänstigend und doch erhaben schön!

Doch kehren wir zu unserer Rheinfahrt zurück! Wir haben mittlerweile die Orte Ober- und Niederkassel, Ober- und Niederlörick, Biederich und Iverich, sämtlich auf der linken Stromseite, passiert und nähern uns dem etwa zwei Stunden unterhalb Düsseldorf gelegenen Kaiserswerth. Es erhob sich ursprünglich auf einer Rheininsel, die nach dem heiligen Suitbertus, der hier ein Kloster gründete, Suitbertswörth.

später von den Kaisern Kaiserswerth genannt wurde. Die alte Kaiserstadt ist mit zahlreichen geschichtlichen Begebenheiten verknüpft. Auf Kaiserswerth fand die Entführung des jungen Königs Heinrich IV. durch den Erzbischof Anno von Köln statt; ein Jahrhundert später ließ Friedrich Barbarossa, der den Rheinzoll nach hier verlegte, die von Pippin angelegte Burg, die „kaiserliche Pfalz“, neu herstellen und stark befestigen. Stadt und Burg hatten oft unter Kriegswirren zu leiden. Im Jahre 1689 nach harter Belagerung von dem Kurfürsten von Brandenburg eingenommen und teilweise zerstört, erlebte Kaiserswerth bald nachher die Schrecknisse einer zweiten Belagerung und Einnahme. Es wurde 1702 von den siegreichen vereinigten Truppen der Holländer, Preußen und Engländer den Franzosen entzogen und fast ganz vernichtet; auch von der Burg blieben nur Mauerreste erhalten. Stumm grüßen nun die Bogengänge und Mauervände der ehemals so stolzen Pfalz herrüber als ein Denkmal entschwundener mittelalterlicher Kaiserherrlichkeit. In der Nähe der Pfalz erhebt sich die zwei-türmige katholische Pfarrkirche der Stadt, eine dreischiffige romanische Pfeilerbasilika, die im 12. Jahrhundert begonnen und 1243 vollendet wurde. Sie birgt in einem kostbaren Reliquienschrein die Gebeine des heiligen Suitbertus. Kaiserswerth ist auch der Geburtsort des berühmten Friedrich von Spee, eines der besten Dichter des 17. Jahrhunderts, der uns die „Trugnachtigall“ und das „Güldene Tugendbuch“ geschenkt hat. Aber noch mehr bekannt und verehrt ist dieser Mann als heldenmüthiger, unerschrockener Bekämpfer der unseligen Hexenprozesse. In der Gegenwart ist der Name der Stadt Kaiserswerth in weite Lande getragen worden durch die hier im Jahre 1836 erfolgte Gründung der Diakonissenanstalt, welche letztere das Mutterhaus zahlreicher Töchteranstalten in Deutschland und im Auslande wurde. Heute zählt der Ort nahezu 3000 Einwohner, die teilweise in der Baumwoll- und Wollspinnerei, Seiden- und Sammetmanufaktur tätig sind. Wenn wir in dem Städtchen mit seiner überbreiten Mittelstraße und seinen vielen Nebengassen Umschau halten, so tritt uns überall „das saubere Bild einer Wohnart am Niederrhein“ entgegen. „Das Haus ist hier ein niedriges Backsteinding, doch ganz getüncht in einem duftig grünen Blau, das in der Ferne heller leuchtet als jedes Weiß und in der Nähe zartfarbig duftet — ein Farbenlabial für das Auge ist. Der Sockel dazu schwärzlich grün, auch braun, auch grau, doch immer gut gestimmt — manchmal japanisch fein — zu grünen Böden und dem weißen Fensterwerk. . . Ein solches Haus zu sehen, wenn unter Bäumen die Sonne auf die getünchten Wände ihre Lichter und Schatten wirft, die auf dem blaugrünen Weiß viel Helligkeit behalten, fast transparent, wie wenn es gar nicht aus Steinen gebaut wäre: ist ein Entzücken. In der geschlossenen Straße steht es ernster da; da wirken die gefalkten Wände als Keinlichkeit.“ (Schäfer.) Eine Fähre vermittelt den Verkehr mit dem anderen Ufer, wo das wiesenumsäumte Langst und in einiger Entfernung

vom Strome Kierst und Lauf liegen. Bei Wittlar an der Mündung des Schwarzbaches erreichen wir das Nordende der sog. „Insel“ von Kaiserwerth; gegenüber wird das Dorf Kierst sichtbar, an dessen dem Rheine zugekehrten Seite die Wiesen der „Spey“ beginnen. Indem wir an der dicht am Ufer sich lang hinziehenden Häuserreihe des Dorfes Bockum vorbeifahren, taucht in der Ferne das Stadtbild von Herdingen vor uns auf. Bevor wir den Ort erreichen, erblicken wir links die Erdwallreste der „Franzosenchanze“, die im Jahre 1795 von dem französischen General Jourdan errichtet wurde, und dahinter die Häuser des Dorfes Gellep, des alten Gelduba, wo schon die Römer ein befestigtes Lager hatten. Gelduba soll nicht weniger als fünfmal — zuletzt unter Kaiser Julian — zerstört worden



Viehweide im Strümpfer Bruch bei Lank.  
Aufn. von Dr. Erwin Quedenfeldt-Düsseldorf.

sein, und seine Schicksale sind denjenigen Asciburgiums (Asberg) sehr ähnlich. Über Gellep führte der östliche Arm der großen Römerstraße von Köln nach Xanten; in der Nähe des Ortes liegt der Weg auf dem steilwandigen Ufer des früher mehr westlich fließenden Stromes, im Dorfe selbst ist die Straße als „Römerstraße“ erhalten.

Unmittelbar vor Herdingen begegnen wir den großartigen Anlagen des neuen Rheinhafens Crefeld-Linn. (Bild S. 32.) Wo früher ein von unbebautem Wiesenlande umgebener kleiner Holzhafen ein bescheidenes Dasein fristete, dringt jetzt ein 460 m langer Hafen, der Rheinhafen, an dessen Seite ein 40 m breiter Flußhafen durch Pfahlbündel abgetrennt ist, spitzwinkelig zur Rheinstromrichtung ins Land vor. Von dem Rheinhafen durch eine Straßendrehbrücke geschieden, die den Zugang bildet zu der mit Kaimauer, Geleisen, Kran-

anlagen und Lagerräumen versehenen, am Strom- und Rheinhafenufer gelegenen Handelswerft, schließen sich landeinwärts der 400 m lange Binnenhafen und der 900 m messende Osthafen an, beide zu je einem Wendepunkte sich erweiternd. Die weiteren Hafenanlagen umfassen den in paralleler Richtung mit dem Rheinhafen verlaufenden West- und dessen südliche Fortsetzung, den langen Südhafen; letztere sind durch einen Verbindungshafen, den die Provinzialstraße überschreitet, an den ersten Wendepunkt am Ende des Binnenhafens angeschlossen. Umfangreiche industrielle Anlagen sind in dem Hafengelände entstanden und noch im Entstehen begriffen; eine besondere Hafenbahn vermittelt die Beförderung der ankommenden und abgehenden Güter. — In Uerdingen tritt ein reges gewerbliches und Verkehrsleben in die Erscheinung. Die Stadt, der Hafenplatz für das linksrheinische Textilindustriegebiet, unterhält einen sehr lebhaften Expeditions- und Schiffsverkehrsverkehr. Dem hoch gelegenen Rheinufer entlang zieht eine fast 3 km lange Werft und etwas tiefer als diese eine halb so lange Uferstraße, beide mit Geleisen und Dampfkränen versehen und von mächtigen, vorwiegend dem Getreideverkehr dienenden Lagergebäuden sowie Fabrikanlagen linksseitig begleitet. Die Zufuhr erstreckt sich auf Rohstoffe der Textilindustrie, Getreide, Ölsaaten, Holz, Mehl und Mehlfabrikate. Zur Ausfuhr gelangen besonders Erzeugnisse der Zuckerindustrie und fette Öle. Die aufblühende Industrie Uerdingens umfaßt chemische und Maschinenbauabriken, Ölmühlen, Zuckerraffinerien; auch die Baumwollspinnerei ist vertreten. Fast noch mehr als durch die industriellen Werke wird das Auge des Reisenden gefesselt von der schönen, mit alten Bäumen geschmückten Anlage am Rheinufer, in der sich das Standbild Kaiser Wilhelms I. erhebt. In idyllischer Ruhe liegt das jenseitige Ufer im Grün sonnenbestrahlter Wiesen, die vor Mündelheim in Ackerfelder übergehen.

Die industriellen Betriebe setzen sich hinter Uerdingen fast bis Hohenbudenberg fort, einem sehr alten Dorfe mit ehrwürdiger Pfarrkirche, die auf einem vorspringenden, ringsum regelmäßig abgebochten Hügel — wahrscheinlich ein römisches Kastell — am Rheinufer erbaut ist. Bei Hohenbudenberg bemerken wir eine durch künstlichen Anschluß seit 1868/69 mit dem Ufer verbundene Insel, die linksseitig von dem „Alten Rhein“ bespülte Budberger Insel, bei der ein fast ununterbrochener bis Homberg reichender Wiesenfaum seinen Anfang nimmt. Jenseits desselben liegen das von Obstbäumen beschattete Friemersheim mit dem von Wiesen und Ackerflächen umgebenen, an der Stelle des ehemaligen Schlosses Wertschenhof erbauten gleichnamigen Gute, dann Bliersheim, weiter die Hochofen- und Hüttenwerke des Krupp'schen Werkes, letztere durch einen besonderen Kanal unmittelbar mit dem Strome verbunden, und endlich Rheinhausen. Unterhalb des malerisch am Fuße eines bewaldeten Hügels sich ausbreitenden Ghingen öffnet sich die kleine Bucht von Ghingen, die durch Buhnen ausgebaut und durch Ausbaggerung auf normale Tiefe gebracht wurde. Das Rittergut Angerhausen an der Mündung

des Angerbaches bleibt noch lange in Sicht, während wir an dem Dorfe Wanheim vorüberziehen, und uns Sichelskamp, der Stelle nähern, wo die Franzosen trotz des energischen Widerstandes der Kaiserlichen im Jahre 1796 den Übergang über den Rhein erzwangen.

Wie die vierbogige, ein km lange Rheinbrücke Rheinhausen-Hochfeld vor uns auftaucht, ändert sich das Bild. Zwar können wir die gewaltigen Häusermassen, welche die ganze Fläche zwischen dem Rheinufer und dem Duisburger Stadtwalde bedecken, nicht die zahlreichen Eisen- und Hüttenwerke überschauen, die hier zur Nachtzeit ihre Feuergarben in hellroter Glut zum Himmel emporlodern lassen, aber das Bild der Industrie, wie es uns schon auf dem engen Raume des Rheinufers entgegentritt, zeigt zur Genüge, daß wir uns hier an einer Stätte hochentwickelter materieller und praktisch ausgenutzter geistiger Kultur befinden. An der Ruhrmündung, bei Ruhrort bietet sich ein ähnliches Bild, nur noch großzügiger, geräuschvoller, sinnverwirrender! Denn hier ist die Industrie nicht auf das eine Ufer beschränkt, sie hat auch auf der linken Seite von dem ganzen Landstriche zwischen Homberg, Hochemmerich, Baerl und Mörs Besitz ergriffen. Und alle die Güter, die im Ruhrrevier und in dessen Nähe gegraben und gehämmert werden, tragen unzählige Eisenbahnen in dem Duisburg-Ruhrorter Hafen für die Rheinschiffahrt zusammen. „Da gehen täglich stromab, stromauf die Riesenschlepper ab, die Daniel und Stinnes mit vier, fünf Schlepplähnen hinter sich, davon ein jeder einige Güterzüge voll in seinem Bauche hat. Wenn ihrer mehrere sich kreuzen auf dem Strom, wenn aus der Ferne heranrückend die schweren Rauchsäulen in den Himmel qualmen: das ist eine andere Welt als die auf der Unterelbe, aber keine geringere.“ Heute ist Duisburg der bedeutendste Binnenschiffahrtsplatz der ganzen Erde und nächst Hamburg-Cuxhafen, das es im Tonnenverkehr fast erreicht, der größte Hafen Deutschlands. Eine eiserne Gitterbrücke, über welche die Straßenbahn fährt, verbindet seit 1907 die beiderseitigen Industriegebiete von Homberg und Ruhrort. —

Weit nach Westen ausbiegend, umfließt der Rhein das Beeckerwerth mit seinem verhältnismäßig hohen Ufer, um unterhalb des linksrheinischen Baerl, 8 km von der Ruhrmündung entfernt, bei Alfum die Wasser der Emscher aufzunehmen. Die Emschermündung ist zu einem Hafen ausgestaltet, der die Ein- und Ausfuhr des großartigen Hüttenwerkes der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ in Bruchhausen zu vermitteln hat. Von da ab wird's wieder still an den Ufern des Stromes; alles atmet friedliches Schweigen. Weidegebiete, von Rinderherden bevölkert, beherrschen die Landschaft; Korbweidengebüsche treten ganz nahe an den Fluß heran oder tauchen mit ihrem äußersten Saume in tote Wasserläufe und Kolke; vereinzelt erscheint auch ein wogendes Getreidefeld in der Nähe des Stromes. Die menschlichen Siedlungen, das flache Ufer meidend, erheben sich landeinwärts im Schutze starker Deichbauten; nur ab und zu wird ein einzelnes Gehöft an einer alten Stromrinne innerhalb des Flußmarschgeländes sichtbar. Jenseits des

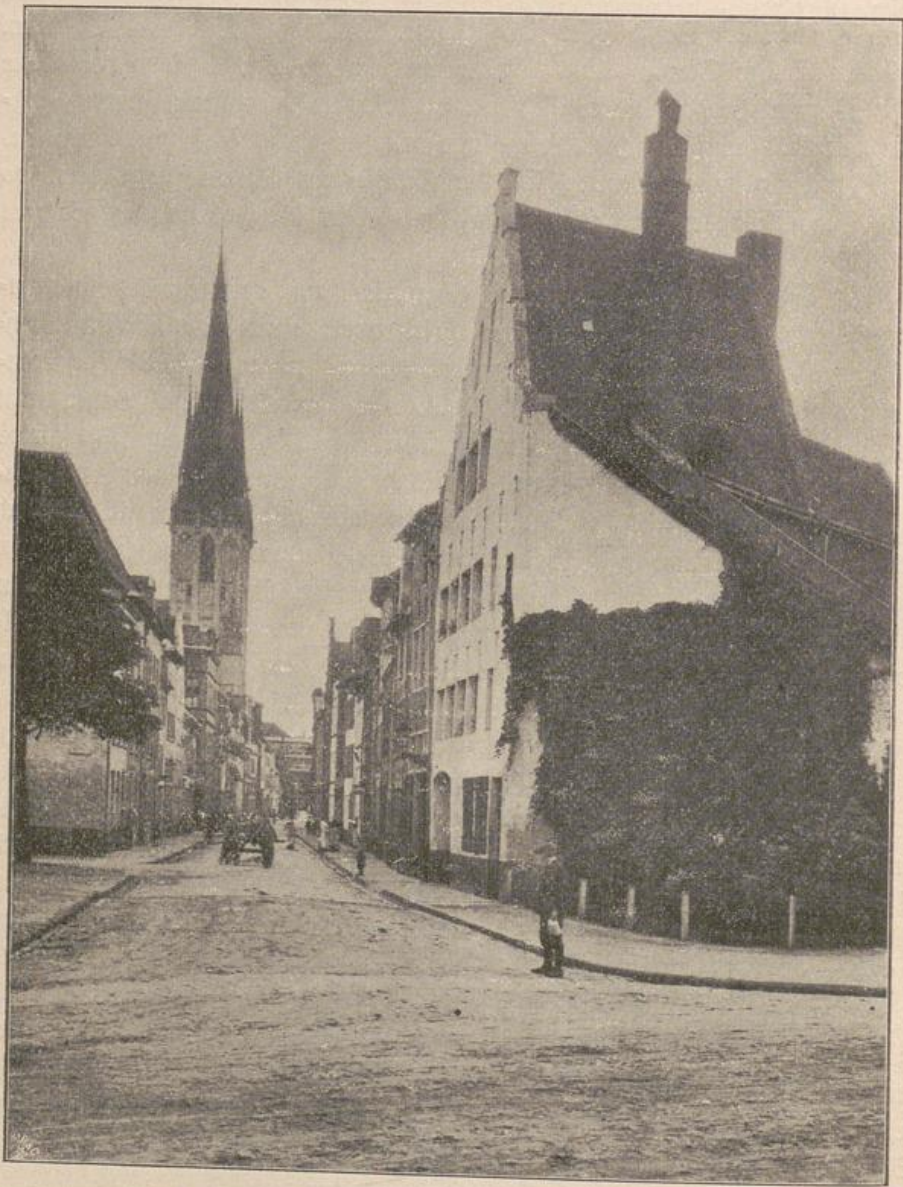


Dammes erscheint bald hier, bald da die schwarze Schieferkalotte einer Windmühle, deren Flügel hinter der Dammlinie abwechselnd verschwinden und wieder auftauchen, oder eine Kirchturmspitze, die ernst zu uns herüberschaut. Schweigend, ruhigen Flügelschlagens ziehen einige Möven durch die Luft. Einsörmig verlaufen die Linien der Dämme, die nirgendwo, etwa durch eine höhere Stufe oder eine Kuppe, Leben und Bewegung erhalten. Belebter ist der Strom selbst. Zahlreiche Schleppdampfer, schwer beladene und bis zum Berdeck ins Wasser tauchende Lastkähne ziehend, fahren berg- oder talwärts und tauschen Grüße mit uns, während wir vorüberfahren. Lässig, die Pfeife im Munde, sitzt der Schiffer am Steuer; denn hier, wo keine Stromschnellen und Klippen drohen, bedarf die Führung des Schiffes nicht allzu großer Aufmerksamkeit.

Als erster bedeutenderer Ort zeigt sich auf der Strecke Ruhrort-Wesel das Städtchen Orsoy, der Mittelpunkt eines hauptsächlich Viehzucht treibenden Bezirks und bemerkenswert wegen seiner Zigarrenfabrikation. Orsoy, im Jahre 1347 von Ludwig dem Bayer mit städtischen Rechten ausgestattet, war früher ein „kleines, doch sehr starkes Stättlein“ mit festen Bollwerken, die jedoch im Jahre 1672 von den Franzosen vollständig zerstört wurden. Von den ehemaligen Toren ist nur noch das Ruhtor und von den Mauertürmen der Pulverturm zu sehen. Ein kleiner Hafen am Nordende der Stadt schließt den Ring der Wassergräben und Teiche, die rings die Stadt umgeben. Da, wo der in flachem Doppelbogen nördlich fließende Strom die Westrichtung einschlägt und die letzten Ausläufer der Wälder, welche die östlichen Randhöhen südlich der Lippe schmücken, an den Fluß herantreten, spiegeln sich etwas stromabwärts der Kirchturm und die Häuser des Dorfes Gørsicker im Strome. Hier beginnt eine stark nach Norden ausbiegende und zwischen Mehrum und Orf zum Rheine zurückkehrende Niederung, der auf dem gegenüberliegenden Ufer eine südlich bis Rheinberg reichende Talfläche entspricht. Die Westgrenze der letzteren wird durch eine alte Stromrinne unterhalb Rheinberg bezeichnet, deren Mündung — der Alte Rhein — bei Offenberg liegt. Mit der Verlegung des Rheinlaufes hat Rheinberg, die früher so wichtige Festung und Zollstätte der Kölner Erzbischöfe, der Ausgangspunkt der Fossa Eugeniana, seine Bedeutung verloren; jedoch stellt die Ausbeutung der in der Nähe erbohrten Kohlenlager ein neues Aufblühen des Ortes in sichere Aussicht. Spellen rechts und Büberich links halten sich in einiger Entfernung vom Strome, den auch hier breite Marschen begleiten.

An der Lippemündung, wo eine mächtige Eisenbahnbrücke den Strom überspannt, grüßt die Stadt Wesel mit ihren zwischen Bäumen hindurchschimmernden Häusern und hochragenden Türmen. An die frühere Festung erinnern noch vier Außenforts und eine Zitadelle. Im Süden der Stadt führt eine Schiffbrücke zur Bislicher Insel, einer früher vom Rheine an ihrer rechten Seite bespülten Halbinsel. Um die für das Weseler Ufer so verderblichen Wirkungen des

Stromes bei Hochwasser abzuschwächen, entschloß man sich am Ende des 18. Jahrhunderts, dem Wasser durch einen Durchstich einen zweiten Abfluß zu verschaffen. Indem der Kanal sich allmählich zum Hauptstrome ausbildete, fiel der alte Arm trotz aller Gegenbemühungen zunehmender Ver-



Weiel. Niederstraße mit Blick auf die Willibrordikirche.  
Aufn. von Dr. Erwin Quedenfeldt-Düsseldorf.

sandung anheim. In den Jahren 1893/95 wurde nun der obere Teil des Alten Rheines künstlich vom Strome getrennt, der untere zum Hafen aus-  
gestaltet und gleichzeitig die Lippemündung verlegt. Bezeichnend für die großen  
Veränderungen, denen die Stromrinne hier seit altersher unterworfen gewesen

ist, sind nicht allein die alten Rheinarme bei Wesel, sondern auch die Zerstörung Büberichs auf der linken Stromseite und die Auffindung eines alten spanischen Kriegsschiffes, dessen Wrack bei Gelegenheit der Erweiterungsarbeiten am Hauptstrome frei gelegt wurde. Der neue Hafen von Wesel ist 700 m lang und an der Sohle 80 m breit; der alte städtische Hafen mißt ca. 350 m in der Länge bei unregelmäßiger Breitenausdehnung; von der Gesamtwerftlänge, nahezu  $1\frac{1}{2}$  km, entfällt ein Drittel auf den freien Strom. Die günstige Lage der Stadt am Anfange der letzten westlich gerichteten, eine ziemlich geradlinige Verbindung mit der See darstellenden Laufstrecke des Rheines und an der Mündung eines für kleine Schiffe fahrbaren Nebenflusses, dessen Ufer entlang die letzte trockene und ebene Straße von West nach Ost zieht, dann die Lage an der letzten Einengung des Hochwasserbettes: alles dies hat Wesel von jeher zu einem der wichtigsten Punkte am unteren Niederrhein in Kriegs- und Friedenszeiten gemacht. Schon am Ende des 14. Jahrhunderts wurde Wesel von einer starken Mauer umgeben, und während sechs Jahrhunderte sah es sich von einem festen Ringe von Mauern und Bastionen eingeschlossen, gewiß nicht zum Vorteil des Ortes, der nicht allein mannigfache Kriegsnöten, namentlich im 16. und 17. Jahrhundert, zu erdulden hatte, sondern auch in seiner räumlichen Entwicklung sehr behindert war. Wesel blieb lange Zeit eine stille Stadt, bis die Schleifung des Festungsgürtels im Jahre 1890, die Verbesserung der Hafen- und Schiffsverkehrsverhältnisse eine neue Zeit wirtschaftlicher Entwicklung einleiteten. Heute ist es der letzte bedeutende Hafen am deutschen Niederrhein mit einem Gesamtverkehr von 300 000 t, in dem die Zufuhr (Getreide, Holz, Kolonialwaren) die Ausfuhr bei weitem überwiegt. Neben Handel und Schifffahrt sind mannigfache Industrien in erfreulichem Aufschwung begriffen. Enge Straßen und hohe Giebelhäuser verleihen dem Innern der Stadt ein altertümliches Aussehen. Von den ehemaligen Toranlagen verdient als „Meisterwerk der Baukunst“ und „als letzte glänzende Erinnerung an das eingeschlossene Wesel“ das 1718 erbaute Clever Tor genannt zu werden, dessen Flügel leider der Stadterweiterung zum Opfer fallen mußten. Eine Zierde des Marktes bildet neben dem in gotischem Stile aufgeführten Rathause, das durch sein prächtiges Giebelwerk und seine reiche Ornamentik unsere Bewunderung erregt, die zu Ehren des Apostels der Niederlande errichtete, jetzt neu restaurierte Willibrordikirche, nächst dem Dome zu Xanten das bedeutendste gotische Bauwerk am Niederrhein. In der Vorstadt auf der Wiesenau steht die schöne gotische Matenakirche, die wie die Willibrordikirche der zweiten Blütezeit der kirchlichen Architektur in den Clevischen Landen (15. Jahrh.) entstammt. An die französische Fremdherrschaft werden wir lebhaft erinnert, wenn wir das Denkmal der 1809 auf Befehl Napoleons erschossenen 11 Schillschen Offiziere betrachten, das auf einer Wiese vor der Stadt auf dem Schauplatze der butigen Tat errichtet worden ist.

Hinter Wesel erscheinen zwei ehemalige Inseln, die „Römer Ward“ und die „Gravinsele“, erstere von dem Römergraben und Alten Rheine, letztere von dem Flürrenschen Kanal bespült. Die nun folgende ostwestlich gerichtete gerade Laufftrecke des Rheines bis zur Mündung des Alten Rheines bei Kantener verdankt ihre Entstehung einem im Jahre 1788 ausgeführten Durchstiche, der die ungemein starke gegen Westen gerichtete, Birten und den Steilrand der Kantener Höhen berührende Serpentine des früheren Rheinlaufes abkürzte und die rasche Verlandung des oberen Armes herbeiführte. Immer stärker auftretende Uferabbrüche hatten den nach dem benachbarten Dorfe Bislich benannten Bislicher Kanal zur dringenden Notwendigkeit gemacht. An dem linken Ufer des Alten Rheines und am Westrande der Bislicher Insel steigen die waldreichen Kuppen des Fürstenberges empor, an deren Nordfüße das sagenberühmte Kantener im Schmucke üppiger Obst- und Gartenanlagen sich erhebt. Eine Dampferfahrt von stark halbstündiger Dauer bringt den Reisenden von Wesel zu der stillen Stätte hinüber. „Ein breiter Weg — wir folgen hier der poetischen Schilderung eines alten Schriftstellers — zwischen duftenden Hecken und Feldern führt vom Landungsplatze des Dampfschiffes in die Stadt. Wie träumend liegen die engen Straßen, die niedrigen Häuser da. Von den meisten Fenstern nickten, schwer vom einörmig niederrieselnden Sommerregen, bunte, oft selten schöne Blumen nieder. . . Der saubere Marktplatz erscheint wie ausgestorben, nur aus einem klosterähnlichen, von Garten und Mauer umgebenen Gebäude tönt leiser Gesang über ein Meer von blühenden Sträuchern, Goldregen, Flieder und Schneeball hinweg. Gegenüber in einer Schmiedewerkstätte klingt taktmäßiger Hammerschlag, und hier und da schlüpft eine Gestalt an den Häusern hin. Durch ein gewölbtes uraltes Tor tritt man zum Dom heran. Totenstill ist's umher. Frischgrüne Lindenbäume schmiegen flüsternd und rauschend ihre Kronen an das graue Gestein, und das „Kreuzbild Gottes steht hoch in stummer Trauer“ zwischen ihnen. Schlank und stolz ragen die beiden Türme an der Vorderfront des Domes empor. Die mächtigen Grundpfeiler enden oben in wunderbar leicht geschwungenen Bogen, die nebeneinandergereiht das schräg abfallende Dach des Schiffes überwölben. Kunstvolle Steinarbeit, zierliche Türmchen, Schnörkel und Spizen schmücken sie. Unbeschreiblich wohlthuend wirkt die Harmonie in allen Verhältnissen, das Ganze hat etwas in sich so Einiges, Abgeschlossenes und Vollendetes.“ Kantener ist geschichtlicher Boden. Zur Römerzeit war es der Mittelpunkt sämtlicher Befestigungsanlagen am Rheine. „Auf dem Fürstenberge bei Kantener erbaute Kaiser Augustus Castra vetera als Winterquartier für zwei Legionen. Wohl wurde das Lager im Jahre 71 durch den siegreichen Bataverfürst erstürmt und vernichtet, und die Römer mieden abergläubisch den Ort, wo ihre Legionen Leben und Sieg verloren hatten; aber am Fuße des Berges erhob sich bald eine neue Ansiedelung: Colonia Traiana. Die neue Kolonie war ein militärischer Stützpunkt ersten Ranges,

der Hauptwaffenplatz für den Niederrhein, der Knotenpunkt für sieben römische Staatsstraßen . . . Von der Zeit an, da die letzten römischen Abler den Rhein verlassen hatten, blieb Xanten der wichtigste Ort des linksseitigen Stromgebietes. Hier und im benachbarten Birten erhoben sich zu Ehren der Martyrer die ersten christlichen Kirchen unter dem Schutze der fränkischen Gaugrafen. Aber nicht nur die Kultur, auch die kulturfeindlichen Elemente lockte die breite und bequeme Straße des Rheines. Die Normannen fuhren auf ihren drachenbuchigen Schiffen den Strom hinauf und trugen Brand und Zerstörung in die fränkischen Lande. So ging 864 die ältere Viktoriskirche zu Xanten in Flammen auf. Aber nach jedem Brande wuchs der Dom nur reicher und glänzender wieder empor, begünstigt von den deutschen Königen und der Erzbischöfen von Köln. Seit dem 12. Jahrhundert steht Xanten an der Spitze eines weit ausgedehnten Archidiaconats, seine Kirche wetteifert mit den Kölner Bauten an Pracht und Ausdehnung, sein Ruf wird durch ganz Deutschland getragen: nach Xanten verlegt der Sänger des Nibelungenliedes die Stammburg Siegfrieds:

In einer rîchen bûrge,

Wîten wol bekant,

Nîdene bi dem Rîne:

Diu was ze Santen genant." (Clemen.)

Raum um eine andere Stadt des Niederrheins haben Geschichte, Sage und Legende, sich häufig miteinander mischend, einen solch reichen und lieblichen Kranz geschlungen wie um das alte Xanten. Überall stoßen wir auf geschichtliche Spuren, und Ausgrabungen und Forschungen fördern immer noch neues Material ans Tageslicht: hier schläft in der Tat Vergangenheit. Aber der schönste Ruhm der alten Castra vetera ist und bleibt der St. Viktorssdom mit seinen reichen Kunstschätzen: der „Kölner Dom“ des Niederrheins.

Unterhalb Xanten werden die Reste aller Stromläufe am Rheine und in der Nähe desselben noch zahlreicher als vorher. Bald sind es Bäche oder kleinere Flüsse, die in der tiefsten Rinne des ehemaligen Rheinbettes dahinströmen, bald stehende Gewässer — Meere —, die auf natürlichem oder künstlichem Wege abgeschmirt wurden. Nicht weniger als drei Hauptstromläufe, die wieder unter sich durch zahlreiche Flußarme verbunden gewesen sein müssen und zeitweise vielleicht nebeneinander bestanden, lassen sich von Xanten ab verfolgen. Der Westrhein nahm seinen Weg über Calcar, Cleve, Donsbrüggen, Cranenburg und Wyler nach der Waal bei Rymwegen; bei Cleve floß ein Arm nach Norden hin ab, der den Namen Rhein führte, während der westliche Bahals (Waal) hieß. Durch die Fossa Drusiana wurde letzterer abgeschnitten und die Stromspaltung weiter nach Norden verlegt. Ein östlicher Rheinlauf war in vorgeschichtlicher Zeit bei Bislich, Diersfort, Mehr, Haltern, in den Bruchgegenden an der deutsch-niederländischen Grenze und am Fuße des Etenberges,

vielleicht auch bei Anholt tätig, von wo er zur Zuidersee floß. Vermutlich strömte der Rhein seit dem 10. Jahrhundert über Bynen, Haffen, Rees, Efferden, Praest, Dornick, Warbeyen, Kellen, Griethausen und weiter über Schenkenschanz. Nachdem 1227 die Emmericher Bürger im Streite mit dem Kapitel durch den Freigrund des letzteren einen Graben gezogen hatten, der sich allmählich zum Hauptarme des Stromes ausbildete, floß der Rhein nun an Emmerich vorbei, so daß der jetzige Rheinlauf im wesentlichen seit Ende des 13. Jahrhunderts besteht.

Das Rheinufer zwischen Wesel und Emmerich hat kaum eine Siedlung aufzuweisen, die dicht an den Strom heranrückt; die menschlichen Wohnsitze



Rees. Stadtmauer am Rhein.  
Aufn. von Dr. Erwin Quedenfeldt-Düsseldorf.

liegen meist in sicherem Schutze an der Außenseite des Banndeiches. Nur einige Einzelhöfe — auf erhöhtem Boden angelegt — sind innerhalb der Sommer- oder Winterdeichpolder der Flußmarschen anzutreffen. Links sind bemerkenswert Lüttingen, Wardt, Bynen, Ober- und Niedermörmtter, Hönnepel, Grieth, auf der rechten Seite Bislich und Rees. Letztere Stadt erhebt sich in der Mitte der Flußstrecke Wesel und Emmerich zwischen den ehemaligen Inseln Reeser-Giland und Reeser-Ward. Von der alten Befestigung schauen noch einige Reste auf den Strom: in der Mitte der Rheinseite, der Fähre gegenüber, ein alter Turm, der Toelderstorn, und westwärts ein hier bis zur ganzen Höhe von 6 m erhaltener Teil der Stadtmauer. Die im Jahre 1817 abgebrochene katholische Pfarrkirche soll, nach Clemen, neben dem Xantener Dome „die bedeutendste Anlage“ des

Cleves Landes gewesen sein. Von früheren glänzenden Zeiten erzählt auch das am Markte gelegene Rathhaus, „die wirkungsvollste, wenn auch nicht die symmetrischste Anlage neben den niederrheinischen Stadthäusern zu Calcar, Rheinberg, Wesel.“ Nees ist eine stille Stadt, die neben Käse- und Fischhandel hauptsächlich Tabakbau und die Tabakverarbeitung betreibt. Hinter Hönnepel bei dem Dorfe Grieth zweigt rechts ein kleiner Wasserlauf, die Insel Grietherort umfließend, ab; die ganze Bildung zeigt deutlich, daß auch hier einst ein künstlicher, heute vom Rheine benutzter Durchstich erfolgt ist. Der sogenannte Griether Kanal wurde in den Jahren von 1819—22 gegraben und 1832 für die Schifffahrt freigegeben.

Zwischen endlosen grünen, üppigen Wiesenflächen hindurch wälzt der Strom seine Fluten *Emmerich*, der letzten deutschen RheinStadt, die aber schon stark an holländische Eigenart erinnert, entgegen. Hier ist die Hauptzollstätte an der niederländischen Grenze. Eine Dampffähre bringt den Reisenden, der von der rechten Rheinseite kommt, nach der Mündung der Kalslack und der Landstraße nach Cleve. Emmerich teilt mit den meisten anderen niederrheinischen Städten das Geschick, nach Tagen des Glanzes und Blühens Zeiten des Niederganges und des Stillstandes erlebt zu haben. Vor 300 Jahren war die Stadt, 1233 zur Reichsstadt erhoben, eine bedeutende, der Hanse angehörende Handelsstadt mit einer blühenden Jesuitenschule, durch Mauern, Türme und Tore geschützt. Aber nachfolgende Belagerungen, Eroberungen und Zerstörungen vernichteten rasch, was die Arbeit langer Jahre geschaffen hatte. Am Rheinufer thronen die Hauptkirchen der Stadt: die Aldegundiskirche mit ihrem herrlichen gotischen Turme und melodischen Glockenspiel, das melancholisch über Stadt, Strom und Ebene tönt, und die ehrwürdige, in ihrer ursprünglichen Anlage dem 11. Jahrhundert entstammende Münsterkirche. Infolge des schon erwähnten Durchstiches seitens der Emmericher Bürger wurden die Rheinfluten der letzteren Kirche zugelenkt, wodurch der Westteil des Gotteshauses dem Untergange anheimfiel; neue Zerstörungen durch den Strom erfolgten am Ende des 14. Jahrhunderts. Das Emmerich der Jetztzeit ist eine aufstrebende Stadt; es pflegt Eisenindustrie und betreibt Handel mit Kolonialwaren und landwirtschaftlichen Erzeugnissen.

Auf der Weiterfahrt, die uns allmählich der Landesgrenze und damit unserem Ziele näher bringt, sehen wir aus Waldesdunkel und Waldeschweigen die Kruppe des Eltenberges vor uns auftauchen. Es ist die bedeutendste Erhebung der vielfach mit Wald bestandenen Bodenschwelle, welche die Rhein- und Yffelnieferung von einander scheidet. Einstmals stand auf dem Eltenberge eine bedeutende römische Warte, und Funde von römischen Urnen, Münzen zc. wie auch die Aufdeckung eines 72 m tiefen römischen Brunnens (Drususbrunnen) bekunden überzeugend, daß vor nahezu 2000 Jahren auch hier der Boden unter dem Schritt der Legionen erdröhnte. Von der ehemaligen unter Otto I. gegründeten Abtei stehen nur noch wenige

Reste; dagegen ist die später im 12. Jahrhundert neuerbauete Stiftskirche erhalten geblieben und 1889 neu hergestellt worden. An den Nordfuß des Berges lehnt sich Niederelken an, ein Marktflecken mit prächtiger gotischer Kirche. Südlich von Elten vermittelt ein Trajekt den Eisenbahnverkehr mit dem anderen Ufer, eine Verkehrseinrichtung, die bei Hochwasser, Eisgang oder niedrigem Wasserstande versagt und stets den Nachteil der Umständlichkeit hat. Gleich hinter Spyeß und Welle wird das rechte Rheinufer niederländischer Boden.

Ruhig rauschen die Wogen des Tieflandstromes nach Westen. Tafel- eben breitet sich das Land bis an den Rand des Clever Höhenzuges aus, dessen Linie sich scharf vom Horizonte abhebt. Zahlreiche Gewässer, teils regungslos liegend, teils langsam dahinfließend, spiegeln das Riesengewölbe des stahlblauen Himmels. Zwischen Warbeyen und Quisberden hindurch geht der Weg des „Alten Rheines“ nach Norden auf Griethausen zu; hier überschreitet die Eisenbahn nach Cleve die Wasserfläche. Bei Wardhausen und Brienzen zweigt der Spoykanal nach Süden ab, um Anschluß an die Kermisdahl bei Cleve zu gewinnen. In der Nähe der Spoytschleuse fand im Jahre 1809 die heldenmütige Johanna Sebus im Dienste aufopfernder Nächstenliebe ihren Tod in den Fluten des Rheines, der infolge eines Dammbruches das Land überschwemmte. An dem Orte der Heldentat erhebt sich ein auf Veranlassung Napoleons I. im Jahre 1811 errichtetes Denkmal, das eine sinnige allegorische Darstellung, eine auf den Wellen treibende Rose, und darunter eine einfache Inschrift enthält. Bei Schenkenschanz, einer von Martin Schenk von Nibeggen im Jahre 1586 angelegten, häufig umstrittenen Feste, die wegen ihrer Lage als Schlüssel zu den Niederlanden galt, lag früher die äußerste Spitze des Rheindeltas; sie wurde, nachdem 1772 der Durchstich des Bylandschen Kanals zur Ausführung gelangt war, einige Kilometer rheinabwärts auf niederländisches Gebiet verlegt. Bei Reeken und Bimmen an der Mündung des „Alten Rheines“ verläßt der Rhein das deutsche Land. Wehmut beschleicht unser Herz, da wir ihn scheiden sehen, „den ehemals so Ungebärdigen, der nun sein Alter gemessen und bescheiden nach Holland trägt.“

### 3. Crefeld und seine Umgebung.

**S**ammet und Seide haben Crefelds Weltruf begründet und ihm den Namen „deutsches Lyon“ eingetragen. Auf Tausenden von Webstühlen in etwa 150 Betrieben werden jährlich über  $\frac{1}{2}$  Million kg Seide und 1 Million kg Baumwolle zu Sammet und zu ganz- und halbseidenen Stoffen und Bändern im Gesamtwerte von etwa 100 Millionen Mark verarbeitet. Dazu kommen die vielen Hilfsindustrien, wie Seidentrocknungsanstalten, Färbereien und Appreturen, die zahlreichen Arbeitern und Arbeiterinnen Verdienst geben. Eine mächtige Förderin der Textilindustrie besitzt Crefeld in der königlichen Webe-, Färberei- und Appreturschule.