

Die Lippebrücke bei Krudenburg

von Heinrich Nesbach

Anfang Mai 1956 hat man mit dem Bau einer festen Brücke über die Lippe bei dem alten Schiffer- und Fischerdörfchen Krudenburg begonnen. Bis jetzt überquert man hier den Fluß auf einer Holzbrücke, die, von Pionieren vor dem zweiten Weltkrieg erbaut, im Kriege schwer beschädigt, nach 1945 wieder bald erneuert wurde.

Ein langer Kampf ist in den letzten hundert Jahren um die Erbauung einer festen Lippebrücke geführt worden. Bis 1835 gab es eine stehende Brücke über die Lippe. An den Bauarbeiten hatten sich die Einwohner von Krudenburg, Hünxe, Bruckhausen und Bucholtswelmen durch unentgeltliche Dienstleistungen beteiligt. Dafür durften sie die Brücke als Fußgänger umsonst und mit Vieh und Fuhrwerk um ein geringes Brückengeld passieren. Bauherr war der Besitzer des Rittersitzes Krudenburg, Freiherr von Strünkede, der aus seinen Waldbeständen das Bauholz hergab. Die Gemeindeeingessenen der genannten Gemeinden gehörten zum größten Teil zum Krudenburger Mühlenbann, hatten also ein großes Interesse daran, zu jeder Jahreszeit einen festen Weg über die Lippe zu haben.

Der Rittersitz Krudenburg ging im Anfang des 19. Jahrhunderts durch Kauf an den Grafen von Quadt-Hüchtenbruch zu Gartrop über, der den Eingessenen ihre Rechte ungeschmälert überließ. Die auf der Lippe schwimmende Wassermühle sowie die Brücke wurden 1827 von der Freifrau v. Nagell an die Lippe-Schiffahrtsverwaltung, also an den Fiskus, verkauft. Die Wassermühle wurde sofort abgetragen, da sie angeblich der Lippe-Schiffahrt hinderlich sei. Die Brücke überlebte ihre Nachbarin noch acht Jahre. 1835 wurde auch sie abgebaut, obwohl sie an Pacht jährlich bis zu 360 Talern aufgebracht hatte. Eine Fähre ersetzte sie. Die Brückengeldfreiheit bzw. -ermäßigung für die obengenannten Gemeinden fiel weg, das Fährgeld war verhältnismäßig hoch. Trotzdem brachte die Fähre nur eine jährliche Pacht von 18 Rth. Bei der Verpachtung einer Fähre ist die Konkurrenz immer kleiner als bei der

Vergebung eines Brückengeldes, da die Bedienung einer Fähre kostspielig ist und bestimmte Fertigkeiten voraussetzt.

Am 29. Oktober 1863 in der Morgenfrühe sackte nun die in einem sehr „desolaten“ Zustande befindliche Fähre plötzlich ab. Zum Glück waren weder Menschen noch Fuhrwerk darauf. Der Gemeindevorsteher von Krudenburg, Benninghoff, schickte noch am gleichen Tage an den Landrat Dönhoff in Wesel einen Bericht und bat ihn, sich für den Bau einer festen Brücke, evtl. einer Schiffsbrücke, höheren Orts zu verwenden.

Er weist hin auf die Lage der Gemeinde Krudenburg, die sich früher eines ziemlichen Wohlstandes und eines regen Verkehrs erfreute, die aber nach Abbruch der festen Brücke so von allem Verkehr abgeschnitten sei. Viele Leute suchten sich außerhalb Arbeit. Teilweise müssen sogar hier ansässige und verheiratete Personen als Arbeiter nach den 5 bis 6 Stunden entfernten Fabriken Oberhausen, Ruhrort und Duisburg gehen, um nur Verdienst zu haben. —

Die Hebestelle der Lippe-Schiffahrtsabgaben wurde von Krudenburg in den neuen Hafen von Fusternberg verlegt. Dadurch nahm die Benutzung des Krudenburger Hafens so sehr ab, daß der Hafen mit der Zeit vollständig verlandete.

Warum war nun der Verkehr über Krudenburg so gering geworden? Der niedrige Wasserstand der Lippe verlangte sehr steile Auffahrtsrampen für die Ponte. Selbst für leichte Fuhrwerke war die Anfahrt gefährlich, für schweres Fuhrwerk oder für Wagen mit Langstämmen aus den fiskalischen Forsten des Dämmer- oder Weseler Waldes eine Unmöglichkeit. So mußten diese ihren Weg entweder 2 Stunden flußabwärts über die Flahmer- oder 3 Stunden flußaufwärts über die Dorstener Brücke nehmen, was natürlich den Preis der Waren verteuerte. Bei Eisgang im Winter mußte die Ponte in den Hafen geschleppt werden. Fußgänger wurden unter Lebensgefahr mit einem Boot

übersetzt. An manchen Tagen war auch das nicht möglich. So standen manchmal die Bauern von Drevenack, Damm, Bricht, Schermbeck oder Brünen mit ihrem Fuhrwerk oder mit ihrem Vieh, was sie zu dem am ganzen Niederrhein berühmten Viehmarkt nach Dinslaken bringen wollten — in Krudenburg an der Lippe, warteten vergeblich auf eine Überfahrt und mußten unverrichteter Sache wieder heimkehren. —

Die am rechten Lippeufer gelegenen Gemeinden bevorzugten schon deshalb die Märkte in Dinslaken und Sterkrade, weil sie auch ihren Kohlebedarf aus dem Bergrevier Essen und Mülheim direkt per Achse oder von der Eisenbahnstation Dinslaken bezogen.

So war der Verkehr zwischen den Kreisen Rees und Dinslaken nicht geringer als früher — im Gegenteil — er war



Die alte Fähre

„Die Eingesessenen von Krudenburg gehören größtenteils zur Kirchengemeinde Hünxe und können während des Eistreibens weder selbst zur Kirche gehen noch ihre Kinder in den Religionsunterricht senden — ja — es sind Fälle vorgekommen, daß sie ihre Toten erst nach Tagen zum Friedhof bringen konnten.“

Die Postverwaltung hatte, um einen regelmäßigen Briefverkehr nach Hünxe zu ermöglichen, eine Postexpedition in Gartrop eingerichtet. Früher holte Hünxe die Post in Peddenberg ab.

sicher um das dreifache gestiegen, so daß eine feste Brücke an Brückengeld gut 1 200 bis 1 500 Taler erbracht hätte. Die Straße Hünxe — Dinslaken war mit einer Kiesdecke versehen worden, ebenso die Wegstrecke von Hünxe bis zur Straße Wesel — Münster bei Peddenberg.

Eine Brücke konnte kein Hemmnis für die Schifffahrt mehr sein, da sämtliche Lippeschiffe Vorrichtungen zum Niederlegen der Masten haben mußten. Auch waren an allen Punkten, wo die Lippe eine Verkehrsstraße schnitt — wie bei

der Flahm, bei Dorsten, Haltern, Werne, Lünen und Hamm feste Brücken erbaut worden, bei Hamm zudem noch eine Eisenbahnbrücke. Im übrigen hatte die Lippeschifffahrt seit dem Abbau der Brücke eher ab- als zugenommen.

Der Antragsteller Benninghoff erhoffte durch den Bau der Paris — Hamburg Linie, die über Wesel nach Münster führte, einen Bahnhof in Peddenberg, und dadurch eine starke Belebung des Verkehrs.

Benninghoff und später (18. 10. 1864) auch der Bürgermeister Kerkhoff, Gartrop, gaben dem Steuerfiskus die Anregung, das staatseigene Gelände am Hafen, an der Wassermühle und der alten Brücke, welches nutzlos liegt und nur eine Jahrespacht von 18 Rth. aufbringt, zugunsten des Brückenbaus zu verkaufen. Er schätzte den Verkaufswert auf 1 000 Thl. und „eine Concurrenz bei einem etwaigen Verkauf kann wohl erwartet werden.“ Unter dem 1. November 1864 wies er das Hauptsteueramt in Wesel darauf hin, daß die Bildung einer Handelsgesellschaft im Werke sei. In der Nähe von Krudenburg sei man dabei, gewerbliche Etablissements zu gründen und zu dem Ende auf den Erwerb der, dem Lippesiskus gehörigen, bei Krudenburg gelegenen Grundstücke „der sogenannten Poll“ spekuliere. Bei einem etwaigen Verkauf werde der Kaufpreis jedenfalls über die angegebene Summe von 1 000 Thl. sich belaufen.

Die Gemeinden wollten sich auch bei diesem Brückenbau durch Gestellung von Fuhren beteiligen. In der Sitzung des Gemeinderats Krudenburg vom 4. Februar 1864 erbot sich die Gemeinde, wenigstens 50 Fuhren zu leisten, so daß die gesamte Holzanfuhr frei erfolgen könnte. Das Holz kostete damals im Walde pro Kubikfuß 15 Silbergroschen. Die Gemeinde würde ungefähr die Hälfte der Kosten des Rohmaterials tragen, ungefähr 400 Thl. (Krudenburg hatte damals nur drei Pferde, Drevenack 62, Gartrop, Hünxe, Bruckhausen und Bucholtwelmen zusammen 180 Pferde.)

Am 25. November 1864 fuhr eine Deputation, Bürgermeister Kerkhoff, Gemeindevorsteher Benninghoff aus Krudenburg und Pastor Richter aus Gahlen zum Provinzial-Steuer-Direktor, Geh.

Ober-Finanzrat Wohlers, nach Köln und überreichten eine Eingabe.

Am 15. März 1864 war Kerkhoff beim Ministerium in Berlin, konnte aber dort nichts erreichen, weil die Vorstücke noch nicht eingegangen waren. Am 15. März 1864 reichte Kerkhoff erneut einen Antrag für den Brückenbau ein, der vom Provinziallandtag am 14. 11. 1864 einstimmig angenommen wurde. Der Minister für Handel, Gewerbe und Öffentliche Arbeiten lehnte am 3. 7. 1865 den Bau einer Lippebrücke bei Krudenburg ab mit der Begründung, daß er dieser Brücke keine erhebliche Bedeutung für den größeren Verkehr beimessen könnte.

Kerkhoff reichte erneut einen Antrag ein. Am 6. 12. 1865 wurde er im Ausschuß in Düsseldorf einstimmig gebilligt. Die Straße Peddenberg — Dinslaken wurde dem ostrheinischen Straßenverband eingegliedert und für den Brückenbau wurden 4000 Thl. bewilligt.

Der Oberpräsident erkannte eine Verpflichtung des Fiskus zu einem Brückenbau nicht an, versprach aber am 23. November 1866, daß er sich für die Bewilligung eines Staatszuschusses einsetzen wolle.

Noch einmal trafen sich die Gemeinderäte von Krudenburg, Hünxe und Drevenack unter Vorsitz der Landräte Kessler, Duisburg, und Dönhoff, Wesel, und beschlossen in Anwesenheit des Regierungs- und Baurats Krüger aus Düsseldorf die Erbauung einer Lippebrücke.

Und dann schweigen die Akten — der Antrag war erneut abgelehnt.

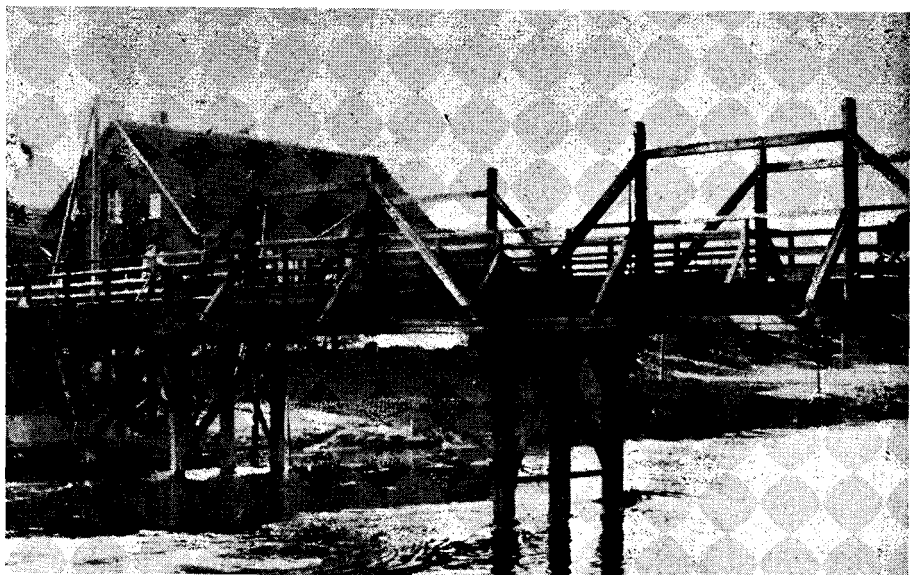
Nach 21 Jahren, am 26. 3. 1889, reichten einige Bewohner von Hünxe, Krudenburg und Drevenack erneut einen Antrag für einen Brückenbau an die Regierung ein. Es heißt darin u. a.: „In besonders mißliche Lage ist Hünxe geraten, indem es nunmehr im Verkehr mit Wesel lediglich auf die neben der Spellener Heide gelegene Kunststraße angewiesen ist, letztere aber, alljährlich während der Dauer der Artillerie-Schießübungen nur wenige Tagesstunden der freien Benutzung offen steht.“ Unterzeichnet ist die Eingabe von: Ed. Benninghoff, Gemeindevorsteher, H. Berger, Dampf-Mühlenbesitzer, Frau Ww. Schulte-Bunert, Kohlenhandlung, H. Küpper, gen. Vennemann,

Kohlenhandlung, H. Bohnkamp, Holzhändler, E. Hansemann, Kaufmann, A. Dames, Kaufmann, Ab. Wolberg, Fuhrunternehmer, F. Lühl, Brennereibesitzer. Die Regierung veranschlagte am 23. 6. 1889 die Kosten auf 40 000 bis 100 000 Mark je nach Material und Bauart.

Bürgermeister Büscher begründete am 16. 8. 1889 den Antrag. Er glaubte, sich nicht nur die Hilfe der Gemeinden, sondern auch die des Forstfiskus, des Militärfiskus und einiger Privater sichern zu können. Die Gemeinde Hünxe bewilligte 4 000 Mark, Gartrop 2 000 Mark, Bruckhausens Vorsteher lehnte eine Hilfe ab, da nach seiner Ansicht höchstens drei an der Straße gelegene Wirte Vorteil von einem stärkeren Verkehr über Pedenberg — Dinslaken hätten. v. Nagell, Gartrop, wollte 3 000 Mark beisteuern. Der Kgl. Oberförster Lynker lehnte am 21. 4. 1890 eine Unkostenbeteiligung ab. Am 5. 5. 1890 schrieb die Kommandantur Wesel, „daß für die Erbauung einer Lippebrücke in Krudenburg ein militärisches Interesse nicht vorliege.“ Würden sich nun die beiden Kreise Ruhrort und Rees beteiligen?

Vorberg nahm zu dieser Frage am 19. 1. 1891 Stellung und schrieb:

„Während den hier in Betracht kommenden Landwirten aus den Gemeinden Drevenack, Damm, Bricht, Brünen und Schermbeck durch den fraglichen Bau eine sichere Verkehrsstraße zum rechtmäßigen Absatz ihrer landwirtschaftlichen Produkte in die Industriegegenden und zunächst zu den Wochenmärkten in Dinslaken wieder geschaffen wird, würden die Eingesessenen des Kreises Ruhrort und speciell der Bürgermeisterei Gahlen in dieser Beziehung nichts gewinnen. Wie mir gesagt, sollen unter anderm zum Martinimarkt in Dinslaken in früheren Jahren wohl 80 Fuhrwerke aus den obengenannten Gemeinden gefahren sein, während die Zahl derer im letzten Jahr nur annähernd dreißig betragen hat.“



Die Holzbrücke

Vorberg führte dann aus, daß die meisten Landwirte aus den Gemeinden nördlich der Lippe lieber den stundenweiten Umweg über Wesel nach Dinslaken wählten, als sich der Gefahr auszusetzen, an der Fährre wegen Defektes oder Hochwassers nicht an das andere Ufer zu kommen. Er weist ferner darauf hin, daß für die Leute aus Hünxe und Gahlen der Abtransport von Frachtgut vom Bahnhof Peddenberg oder Schermbeck billiger wäre als von Dinslaken. Im übrigen gab er für die Notwendigkeit des Brückenbaues dieselben Gründe an, die 1863 schon von Benninghoff vorgebracht waren. Die Kosten für den Brückenbau betragen 80 000 Mark. Die Aufbringung dieser Summe hielt Landrat Hammacher-Ruhrort für aussichtslos (13. 11. 1891). Auch sein Vorschlag, als Brücke einen Ponton von der alten Schiffbrücke über den Rheinarm in Wesel zu verwenden, scheiterte an den Kosten von etwa 20 000 Mark.

Der Landdirektor der Rheinprovinz lehnte es zudem ab, die Straße Hünxe — Krudenburg in die Provinzialverwaltung zu übernehmen. „Mit Rücksicht auf Vor-

stehendes, sowie auf den Umstand, daß nach Reparatur der Fährponte bei Krudenburg und nach Bekanntwerden des zu einem Brückenbau daselbst notwendigen Kostenbetrages der Wunsch der Beteiligten nach einem solchen Bau weniger dringend und laut geworden ist, gestatte ich mir den gehorsamsten Vorschlag, die Angelegenheit einstweilen ruhen zu lassen, bis sich die Verhältnisse günstiger zur zweckmäßigen Erledigung derselben gestalten.“

Und damit war auch diese Attacke umsonst geritten.

Am 29. 11. 1918 reichte Bürgermeister Wetzlar-Hünxe erneut einen Antrag mit Zeichnungen und Kostenanschlägen ein. Auch dieser kam nicht zur Ausführung.

Heute nun zwingt der starke Kraftwagenverkehr, dem die enge Dorfstraße in Krudenburg ein sehr starkes Hindernis ist, zum Bau einer festen Lippebrücke aus Stahl und Beton. Möge sie nach ihrer Fertigstellung im nächsten Jahre jahrzehntelang im Frieden die Gemeinden verbinden.