

# Der Lippeschiffahrt Glanz und Ende

von Hans-Bernd Rühling

Nördlich von Friedrichsfeld führt die Bundesstraße 8 den Verkehr hoch über die Lippe. Sie bildet die nördliche Grenze unseres Heimatkreises. Mancher Autofahrer wird gelegentlich einen Blick auf den Fluß geworfen haben. Dann hat der Verkehr wieder seine Aufmerksamkeit beansprucht. So unberührt die Landschaft an der Nordgrenze des Ruhrgebietes auch aussieht: die wirtschaftliche Bedeutung des Flusses nimmt von Jahr zu Jahr zu. Das Lippewasser wird von der aufkommenden Industrie im Mittel- und Unterlauf des Flusses in immer größerem Umfang gebraucht. Wer einmal an der Lippe entlang wandert, kann das leicht am Aussehen und Geruch des Flußwassers feststellen, das dunkel und ruhig vorbeifließt.

Der Lippeverband wird in den nächsten Jahrzehnten seine ganze Aufmerksamkeit aufwenden müssen, um trotz der voranschreitenden Industrialisierung des Lipperraumes den eigenartigen Reiz der Lippelandschaft so weit wie möglich erhalten zu können.

Ein an den Ufern des Flusses entlanggehender Wanderer wird sich allerdings kaum vorstellen können, daß die Lippe auch einmal eine größere Bedeutung für den Ost-West-Verkehr hatte. Doch infolge ihres geringen Gefälles — die Lippe entspringt in 141 m Höhe über dem Meeresspiegel im Kurpark von Lippespringe und mündet in 18 m Höhe bei Wesel in den Rhein — bot sie der Schiffahrt einmal besonders günstige Bedingungen.

Im Jahr 1951 entdeckte jemand bei niedrigem Wasserstand auf dem Grundstück des Bauern Salemann in der Gemarkung Gartrop-Bühl ein klobiges Stück Holz im Ufersand, das ungefähr  $1\frac{1}{2}$  m herausragte. Nach mühsamer Ausgrabung stellte man fest, daß es ein 15,60 m langer Einbaum war. Bis heute ist dieser Einbaum der längste, der jemals in Europa gefunden wurde. Leider konnte nicht mehr genau festgestellt werden, in welcher Zeit der Einbaum seine Insassen über die Lippe getragen hatte. Jedenfalls

ist er im Laufe der Jahrhunderte mehrmals von Sand bedeckt und wieder freigespült worden. Es steht aber fest, daß schon die Römer den Fluß mit ihren Schiffen befuhren, um ihre Eroberungszüge bis zur Weser hin ausdehnen zu können. So wurden bei Haltern römische Hafenanlagen entdeckt und auch ein Anker aus der Römerzeit gefunden. Ob die Lippe in jener Zeit aber auch ostwärts von Haltern schiffbar war, ist ungewiß.

Genauer es über die Lippeschiffahrt weiß man erst wieder aus dem 13. Jahrhundert. In dieser Zeit wurden größere Mengen von Steinen die Lippe hinunter nach Wesel befördert. Sie wurden bei Borken und in den Baumbergen gebrochen. In Wesel wurden die Steine dann auf die größeren Rheinschiffe umgeladen. Auch ein anderer Handelsartikel hat schon vorher eine Bedeutung gehabt: das Holz der Lippischen Wälder, das auf Flößen die Lippe hinabkam. Es wurde von Holländern in Wesel gekauft und für ihre Fischfangflotte nach Holland gebracht. Dadurch erhielt der Weseler Holzhandel einen großen Aufschwung. Zu Beginn des 17. Jahrhunderts soll es in Wesel 15—20 Holzhändler gegeben haben.

Da nach bestimmten Zeugnissen 1597 ein Schiff mit Ziegelsteinen von Wesel bis Haltern fuhr und in Haltern 8 Tage liegenblieb, kann man annehmen, daß sich dort ein Hafen befand.

In Wesel stand schon 1523 ein Kranschiff. Für dieses Schiff wurde eine Liste geführt. So weiß man heute, welche Güter in jenen Tagen auf der Lippe befördert wurden. Neben dem Holz wurden auch Lohe, Holzkohlen, Getreide und zuweilen auch märkisches Eisen auf dem Talweg die Lippe hinabgebracht. Nach Unterlagen der Stadt Wesel gewinnt man den Eindruck, daß die Lippeschiffahrt für den Weseler Handel im 16. Jahrhundert nicht unbedeutend war. In diesem Jahrhundert erscheint Wesel als Mittelpunkt des Schiffsverkehrs am Niederrhein. Aus den Kranlisten von 1586 und 1589 geht hervor, daß die holländischen Waren den breitesten Raum einnahmen.

Folgende Güter werden genannt: Heeringe, Schollen, Bückinge und Stockfische, Nüsse, Hanf, Felle, Torf, Öl, Branntwein, Essig, Joppenbier, Käse, Seife, Teer, Leder, Lakenpacken, Papierballen.

Die Liste der ausländischen Waren enthält folgende Güter: Getreide, Franzwein, „Romeney's" (Romaner Wein), Blei, Kupfer, Zucker, Reis und Wolle. Für diese Güter war Wesel der große Umschlagplatz. An der Beförderung dieser Güter ist sicher auch die Lippeschiffahrt beteiligt gewesen, denn schon 1362 hat man in Wesel das Lippebett zum Bau von Hafenanlagen vertieft.

Alte Weseler Schiffer geben 1585 an, daß sie schon 50 Jahre lang mit ihren Schiffen oder Flößen die Lippe befahren hätten. Außer dem Holz waren noch das Salz aus den Salinen von Salzuflen, Sasendorf und Werl und das Mehl aus den Hammer Mühlen Massengüter, die auf der Lippe hinabkamen.

### Hindernisse: Mühlen und Gebühren

Um 1630 bestanden in Wesel zwei Schiffergilden, die große und die kleine. Die kleine Gilde wurde wohl in der Hauptsache mit Fahrten auf der Lippe beauftragt. Nach dem Dreißigjährigen Krieg erhofften die Weseler viel von einer regelmäßigen Markt- oder Burt-schiffahrt. Die vielen Abgabestellen und Mühlenwehre, vor denen die Schiffe warten mußten, bereiteten aber immer wieder einer regelmäßigen Schiffahrt so unüberwindliche Hindernisse, daß die Burt-schiffahrt, bei der nach Fahrplan gefahren wurde, bald wieder einschlief. In unserer Gegend gab es allein drei Abgabestellen: bei Wesel, an der Mühle bei Krudenburg und am Barnum zwischen Gahlen und Gartrop. Bei Krudenburg stand eine Flußmühle mit Durchlaß. Wollte ein Schiffer oder Flößer die Mühle passieren, so mußte er beim Müller eine Gebühr entrichten.

So erklärt es sich, daß neben dem Wasserweg auch der Landweg benutzt wird. 1695—1697 gingen z. B. 250 Wagen mit Steinen, für den Festungsbau in Wesel bestimmt, auf der Straße über Coesfeld, Ramsdorf, Borken nach Wesel.

Erst nachdem die preußische Regierung im 18. Jahrhundert die Salztransporte von Forck unterhalb Lünen nach Wesel

unternimmt, wird der Schiffahrtsverkehr auf der Lippe wieder lebendiger. Der Schiffer Christoph Klumbt aus Ahs verpflichtet sich, so viel Salz als möglich von Forck nach Wesel zu bringen.

Es gibt eine Nachricht, wonach die Schiffe des Schiffers Klumbt 95—110 Fuß lang (ca. 33 m), 16—17 Fuß (ca. 5 m) unten breit waren und eine Ladefähigkeit von 80 000—100 000 Pfund hatten.

Aber auch jetzt gab es bei der Einrichtung einer regelmäßigen Marktschiffahrt wieder Schwierigkeiten. Die Anlieger des Fürstentum Münster, die Grafschaft Mark, die Grafschaft Dortmund, das Erbstift Köln und Preußen konnten sich nicht einigen.

Auf die Dauer war außerdem die Unternehmung der vielen Lippemühlen eine starke Behinderung der Schiffahrt. Eine Kanalisierung des Flusses wurde erforderlich, wenn sich eine Schiffahrt überhaupt lohnen sollte.

Daß wirkliche Schiffahrtsinteressen bestanden, bewies die Tatkraft einiger Weseler Schiffer, die trotz aller Hindernisse 1816 eine Markt- oder Reihenschiffahrt ins Leben riefen. Anfangs ging die Berg- und Talfahrt nur bis Forck; 1818 aber schon bis Lünen; 1819 trotz aller Mühlen bis Lippstadt. Bei den Mühlen mußten die Güter umgeladen werden, da die Durchlässe zu eng waren. Bekannt sind aus der Zeit der Marktschiffahrt die Schiffer Th. Timmermann aus Wesel, die Gebrüder Arntzen aus Dorsten und Carl Beste aus Vogelsang. Sie fuhrer mit ihren Schiffen an den im Fahrplan für das ganze Jahr festgelegten Tagen. So standen 1817 24 Fahrten lippeauf und lippeab auf der „Tourliste". 1819 und später fanden monatlich 3 Fahrten statt. Die Monate Dezember, Januar und Februar waren ausgenommen. Die Fahrt von Wesel bis Dorsten dauerte 7, umgekehrt 5—6 Tage.

Nach einer Denkschrift aus der erwähnten Zeit wurden stromab folgende Güter befördert: Salz, Holz, Getreide, Wolle, Pottasche, Branntwein, Glaswaren, Hanf, Zwetschgen, Driburger Wasser, Leinwand, Wacholderbeeren, Speck, Schinken, Holzwaren, Eisenwaren, Kupfer und Dachschiefer.

Aber auch Steinkohlen tauchen in der Güterliste auf. Bei Gahlen wurde vom Staat an der Lippe schon im 18. Jahrhundert eine Kohlenniederlage gegründet und 1767 ein Haus erbaut, das heute

noch Kohlhaus heißt. Esel und Maultiere trugen die märkischen Steinkohlen in Säcken von Hattingen an der Ruhr über Bochum, Buer und Dorsten zu dieser Niederlage. Hier wurden die Kohlen in Schiffe verladen.

Stromauf wurden befördert: Wein, Mühlsteine, Tannenbretter, irdene Geschirre, böhmisches Glas, Material- und Farbwaren, Mineralwasser, Porzellan, Nägel, Eisen, Eisenwaren, Kolonialwaren, holländische Produkte, Lein- und Hanfsamen, Fische, Teer, Tran, Öl, französische Weine, bergische und märkische Fabrikate und Steinkohlen aus dem Dortmunder Revier über Lünen auf der Lippe nach Lippstadt und Paderborn.

Durch die in der Denkschrift aufgeführten Güter wurde die Bedeutung der Lippe als Schiffahrtsweg hervorgehoben und der König von Preußen gestattete, sehr zur Freude aller Schiffahrtsinteressenten die Schiffbarmachung der Lippe und bewilligte gleichzeitig 217 879 Reichstaler. 1823 waren die ersten Schleusen bei Dahl und Horst fertiggestellt und wurden der Schiffahrt übergeben.

Die Versuche, die Lippe schiffbar zu machen, sind schon so alt wie die Lippeschiffahrt selbst. Die meisten Versuche sind aber schon in der Planung stecken geblieben. Daran lag es wohl auch, daß die Schiffahrt auf dem Fluß nie recht in Gang kommen wollte.

Immerhin wird zum ersten Mal ein derartiger Versuch der Kanalisierung in einem Bericht an den Herzog von Cleve vom 28. Februar 1486 erwähnt.

In einem Schreiben an den Drost Knippink zu Hamm heißt es, daß Bürgermeister und Rat der Stadt Soest

„der Meinung seien, daß sie von Soest einen Strom machen sollten, der ungefähr 12 Last trage und von Soest bis Hamm in die Lippe und von Hamm auf der Lippe bis Wesel in den Rhein fahren möchte, daß ferner, da Mühlen auf der Lippe lägen, die münsterischen und auch märkischen Untertanen gehörten, es nötig sei, mit den Besitzern zu verhandeln“

### Klippen und Sandbänke

Die Gutachten, die für eine geplante Kanalisierung in früheren Jahrhunderten angefertigt wurden, geben auch Aus-

kunft über die Hindernisse, die der Strom der Schiffahrt in den Weg legte.

Auf der Strecke von Wesel bis Hamm, — einer Strecke von 19 Meilen (ca. 145 km) lagen 51 Sandbänke, 3 Steinklippen und zwischen Haus Dahlen und Hamm 6 Mühlenschlachten, die nur durch Schleusen zu umgehen waren. Vom Rhein bis Krudenburg lagen allein schon 15 Sandbänke im Lippebett. Von Krudenburg bis Dorsten waren es noch einmal 14. Die Steinklippen, bei der Vogelsangschen Mühle, bei der Rauschenburg und bei Oberkamp ragten bei Niedrigwasser bis dicht an die Oberfläche.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts konnte aber die Lipperegulierung energischer angefaßt werden, da Preußen das gesamte Lippegebiet in der Hand hatte.

In der Zeit zwischen 1824 und 1830 wurden außerdem noch Schleusen bei Beckinghausen, Werne, Stockum, Hamm, Heeßen, Vogelsang, Untrop, Kesseler, Benninghausen und Lippstadt fertiggestellt. Bei Krudenburg, Heeßen und Fusternberg wurden Überwinterungshäfen angelegt. Daneben legte man 20 Durchstiche an und erniedrigte hohe Ufergebiete zur Verengung des Flußbettes. Bei Hochwasser kann man heute noch den Überwinterungshafen von Krudenburg erkennen. Man findet ihn leicht: Wenn man am Ortsausgang von Krudenburg von der Straße, die nach Drevenack führt, links abbiegt, steht man nach 30 Metern unmittelbar vor dem Hafeneende.

1830 war die Lippe über Lippstadt hinaus bis Neuhaus schiffbar. Als Folge der Lipperegulierung begann der Verkehr zuzunehmen. Der Handelskammerbericht jener Zeit gibt bekannt, daß die Schiffbarmachung der Lippe den holländisch-westfälischen Gütertausch begünstigte und dem sogenannten „Speditionshandel“ einen kräftigen Auftrieb verleihe.

Für die holländische Fischerei waren nach wie vor das Holz der lippischen Wälder für den Schiffsbau wichtig, und das Salz westfälischer Salinen, das zur Fisch-Konservierung gebraucht wurde. Allein im Jahre 1826 wurden über Wesel 84 000 Kubikmeter Eichenholz, das in Wesels Sägewerken zugeschnitten wurde, nach Holland verfrachtet.

Holländische Gerbereien bezogen Eichenlohe und die Schidamer Brenne-



Ein Lippekahn wird von Pferden flussaufwärts gezogen.

reien Wacholderbeeren aus den westfälischen Gebieten. Außerdem gingen Bruchsteine aus dem Sauerland und Weizen aus der Soester Börde, sowie Klein-eisenwaren des märkischen Industriegebietes, für die holländischen Kolonien bestimmt, talwärts über Wesel in die Niederlande.

Die beförderten Holzmengen stiegen nach der Regulierung der Lippe stark an, wie man an den für die einzelnen Jahre angegebenen Zahlen erkennen kann. Es wurden an Eichenholz befördert in den Jahren:

1829 = 400 000 Ztr., 1836 = 591 064 Ztr., 1840 = 1 032 151 Ztr.

Da das Holz meistens geflößt wurde, mußte auch die Zahl der auf der Lippe verkehrenden Flöße nach der Regulierung größer werden.

1825 waren es 125, 1827 waren es 307, 1832 waren es 271, 1840 waren es 1305.

Die Flußregulierung gab der Lippeschiffahrt neuen Auftrieb. Während 1815 nur 11 Schiffe auf der Lippe verkehrten, waren es 1830 schon 54 Schiffe, und 1850 hielten 108 Schiffe den Verkehr auf der Lippe aufrecht.

Noch wichtiger als der Holztransport war die Salzfracht für die Schiffahrt, weil

das Salz den bergfahrenden Schiffern eine Rückfracht sicherte. Seit 1832 war der Kölner Firma Seidlitz und Merken der Salztransport vom Staat übertragen worden. 1852 wurden 211 968 Ztr. Salz auf der Lippe zu Tal gebracht. Den stärksten Gesamtverkehr und damit den Höhepunkt der Lippeschiffahrt brachte das Jahr 1840. In diesem Jahr wurden 1 643 560 Ztr. auf der Lippe befördert. Im gleichen Jahr gelangten 1 295 788 Ztr. auf der Talfahrt nach Wesel. Dadurch wird verständlich, daß die Weseler ein sehr großes Interesse an der Lippeschiffahrt hatten.

### Auf Ruhr und Rhein fuhr man billiger

Wenn auch die Zahl der Lippeschiffe um die Mitte des Jahrhunderts auf rund 100 gewachsen war — bei einer Tragfähigkeit von 70 bis 150 Tonnen — so waren doch nicht alle Pläne zur Regulierung ausgeführt worden, so daß eine durchgehende Schiffahrt immer noch stark — besonders aber für Kähne mit größerem Tiefgang — behindert war.

Eine andere, nicht minder starke Behinderung der Lippeschiffahrt waren seit alters her die hohen Zölle und Abgaben, die allenthalben von den Anliegerstaa-

ten, Mühlen- und Schleusenbesitzern erhoben wurden. So war z. B. die Fracht der Steinkohlen aus dem Dortmunder Raum über Ruhr und Rhein trotz des längeren Landtransportes billiger, als ihr Transport auf der Lippe. Trotzdem wurde 1844 der größte Kohlenverkehr auf der Lippe mit rund 80 000 Ztrn. verzeichnet. Doch durch die niedrigeren Frachtsätze auf der Ruhr sollte die Lippe als Kohlentransportweg bald an Bedeutung verlieren. Auf der Ruhr kostete jeder Zentner trotz der 12 Schleusen nur eine Abgabe von 4 bis 5 Pfennig, während bei einem vollgeladenen 1600 Ztr. Lippeschiff die Abgaben, bestehend aus Schiffsahrtzoll, Schleusen- und Zettelgeld, von Lünen bis Wesel pro Ztr. 8 Pfg. betragen. Wenn bei seichtem Wasser dasselbe Schiff aber nur 400 Ztr. laden konnte, entfielen auf den Zentner 16 Pfg. Von 16 Zentnern Kohlen zahlte man allein an Schiffsahrtzoll auf der Lippe von Lünen nach Wesel 80, auf der Ruhr von Witten nach Ruhrort 8 Pfennig.

### Konkurrenz: die Eisenbahn

Außer den hohen Zöllen und Frachttarifen sollte noch ein anderer Umstand die Lippeschiffahrt schwer gefährden. Im Jahre 1847 wurde die Eisenbahn auf der Strecke Duisburg — Hamm der Köln-Mindener Eisenbahn eröffnet. Zehn Jahre später folgte die Strecke Oberhausen — Holland. Dieser Konkurrenz — zusammen mit den Duisburg-Ruhrorter Häfen — war die Lippeschiffahrt auf die Dauer nicht mehr gewachsen.

Schon nach 1847 fielen die Transportmengen stark ab. Die Handelskammer Wesel berichtete 1847:

„... wie nachtheilig die Eisenbahn allein schon auf den Roheisen-transport, der sonst seinen Weg über die Lippe aufwärts nahm, wirkt, leuchtet aus dem Umstande hervor, daß ein hier gelagertes Quantum Roheisen von sieben Millionen Pfund, welches ursprünglich über die Lippe und Lünen nach dem Hüttenwerk zu Hörde verführt werden sollte, dieser Richtung nicht folgte, sondern eingeschifft und über den Rhein und Duisburg, von da über die Eisenbahn und Dortmund nach Hörde befördert wurde.“

Die Handelskammer bemühte sich in den folgenden Jahren durch eine Senkung der Tarife eine Änderung herbeizu-

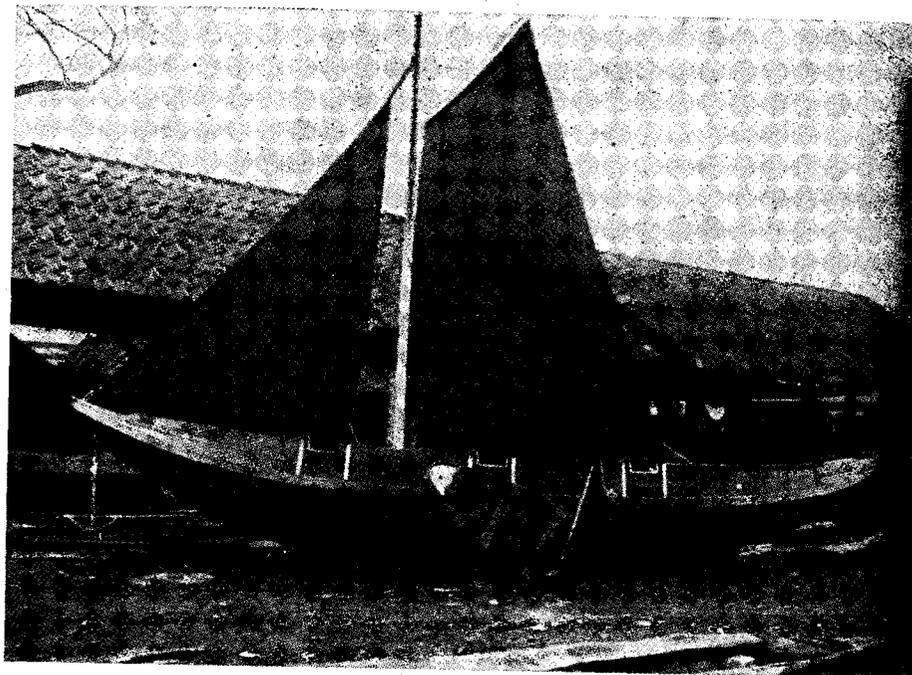
führen. Doch diese Senkung konnte das Unglück für die Lippeschiffahrt nicht mehr aufhalten. Erst 1866 wurden die Zölle auf der Lippe ganz aufgehoben. Bereits 1853 sprach der Jahresbericht der Handelskammer „von einem großen Unglück, das nur die Humanität und die weise Einsicht der entscheidenden Staatsbehörde abzuwenden in der Lage sei.“

Der Weseler Handel und die Schiffahrtsinteressenten wurden durch den Verfall der Lippeschiffahrt natürlich stark betroffen. Man versuchte alles, die Schiffahrt wieder zu beleben.

### Letzter Versuch: Dampfschiffe

So beschloß der Kreissekretär H. Hermann aus Hamm, auf der Lippe die Dampfschiffahrt einzuführen. Bis dahin wurden auf der Lippe die Schiffe noch getreidelt, während auf dem Rhein die Dampfschiffahrt schon eingeführt war. Hermann wollte die Schiffahrt auf der Lippe mittels eines Schleppers, der mehrere Kähne hätte ziehen können, wieder konkurrenzfähig machen. Der unternehmungslustige Kreissekretär kaufte von der Mülheimer Dampfschiffahrt ein für den Ruhrdienst unbrauchbares Dampfschiff namens „Mülheim“ für 2000 Taler an. Das Schiff erschien auch am 27. August 1853 auf der Lippe und sollte den Schleppdienst aufnehmen. Der Dampfer blieb jedoch ebenso wie die von Hermann gegründete Rhein- und Lippe-Schleppschiffahrtsgesellschaft unter den bissigen Bemerkungen der Zeitgenossen stecken. Zwar wurden später noch zwei andere Dampfer gekauft und für die schlechten Fahrwasserverhältnisse in der Lippe umgebaut, doch der Jahresbericht der Weseler Handelskammer von 1854 nennt „die Dampfschleppschiffahrt nicht besonders lebhaft, indem dieselbe in diesem Jahre in der Bergfahrt 45, in der Talfahrt 44 mal Dorsten passiert habe.“ Mit einem Verlust von 65 000 Talern mußte die Gesellschaft 1856 ihren Dienst aufgeben, da die drei Dampfer wegen der unzureichenden Fahrwasserverhältnisse nicht voll einsatzfähig waren.

Hatte so die Modernisierung der Schiffahrt nicht geholfen, so versuchte man nun von Jahr zu Jahr durch Denkschriften die Lippekanalisierung aus Neue voranzutreiben. Der Wasserstand der Lippe aber fiel mehr und mehr. Die Schiffahrtsinteressenten mußten nun alte Vergehen selbst büßen. Das Abholzen



*Die alte Schiffswerft Gebr. Tenderich in Dorsten*

der westfälischen Wälder und Kultivierungsmaßnahmen, verbunden mit der Flußregulierung, verursachten ein schnelleres Abfließen des Wassers. Früher wurde der Lippe nachgerühmt, daß sie am längsten das Jahr hindurch für die Schifffahrt zu verwenden sei. 1857 betrug der niedrigste Wasserstand 18 Zoll (45 cm).

Durch einen anderen menschlichen Eingriff in die Natur versandete darüber hinaus noch die Lippemündung. 1784 wurden nämlich durch einen Durchstich des Büdericher Rheinuferes die Wassermassen des Rheines in dem bis dahin nach rechts geschweiften Bogen des Stromes nach links abgeleitet. Das Lippewasser konnte in den darauffolgenden Jahrzehnten die angespülten Sandmassen vor der Mündung nicht mehr beseitigen. Streitigkeiten über die Zuständigkeit verhinderten einen wirksamen Ausbau der Lippemündung. Zwar wurde auf Kosten der Lippeschiffahrtskasse die

Mündung 1858 verlegt, aber 1865 war sie schon wieder versandet.

### Der Todesstoß

Der niedrige Wasserstand versetzte schließlich der Lippeschifffahrt den Todesstoß. Um die Mitte des Jahrhunderts ging die Frachtmenge der Hauptmassengüter wie Salz und Holz fühlbar zurück. Auch die Anzahl der Schiffe und Flöße wurde merklich geringer. Waren 1850 noch 108 Schiffe im Verkehr, so nahm ihre Zahl seit 1852 wieder ab. 1878 hielten nur noch 14 Schiffe den Verkehr auf dem Fluß aufrecht. Aus den Akten der Weseler Handelskammer geht hervor, daß 1841 bei zwei Fuß (60 cm) Wasserstand am Weseler Pegel kaum ein kleiner Kahn in die Lippe gelangen konnte. 1868 wird berichtet, daß für den Transport von Kaufmannsgütern nur noch ein Schiff von Wesel bis Lippstadt fahre. Daneben fuhren noch drei Schiffe Ziegel, Basalt und Kalksteine. Dagegen schreibt die Handelskammer 1876, daß jeder Verkehr mit Handelsgütern aufgehört habe.

Nicht nur Wesel — das seinen Wohlstand zuletzt der Lippeschifffahrt verdankte — erlitt dadurch schweren Schaden, sondern es wurden auch alle die betroffenen, die mit der Schifffahrt zu tun hatten oder sogar von ihr lebten.

Da gab es Pferdebauern, auch Lein- oder Schiffsreiter genannt, die mit Hilfe ihrer Pferde die Schiffe treidelten und hauptsächlich in Benninghausen, Dorsten, Gahlen und Schermbeck wohnten, Schiffer und Flößer, die sonst von dem Ertrag ihrer kleinen Landwirtschaft kümmerlich lebten. Sie alle waren durch die Schifffahrt zu einem gewissen Wohlstand gekommen. Jetzt mußten diese Menschen auf ihre Haupteinnahme verzichten.

Auch an einem anderen Ort trauerte man der verlorengegangenen Erwerbsquelle nach. In Dorsten betrieb man schon seit Jahrhunderten den Schiffsbau, der für

die Stadt seit 1479 Bedeutung hatte und wichtige Erwerbsquelle war.

Jetzt wandten die Dorstener Schiffsbauer alle Anstrengungen an, die Schiffe dem niedrigen Fahrwasser der Lippe anzupassen. Sie schickten eigens Gesellen nach Holland, die dort den neuesten Stand der Schiffbaukunst erlernen sollten. In einer Denkschrift der Weseler Handelskammer vom 8. Februar 1859 heißt es: „Die Schiffbaukunst zu Dorsten tat in dem Kampfe zwischen der Lippe und der Eisenbahn für die Erhaltung des Verkehrs auf dem Flusse ihr Bestes und machte derartige Fortschritte, daß bei gleicher Länge und einigen Zoll mehr Breite die Schiffe das Doppelte der Tragkraft jener in den zwanziger Jahren gebauten, bei geringerem Tiefgange erreichen.“ Dorstener Schiffe fuhren aber auch auf der Ruhr, dem Rhein und den holländischen Gewässern. 1825 baute man in Dorsten



*Beschaulichkeit und Ruhe: Das Lippetal bei Gartrop*

592 Schiffe. 1856 betrug ihre größte Lade-fähigkeit 2600 Ztr. Auch an der Grenze unseres Kreisgebietes, in Krudenburg, wurden 1840—1844 Schiffe gebaut. Doch was nützten Schiffe, wenn sie nicht mehr zu ihrem Bestimmungsort gelangen konnten. Die wenigen, die noch in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts auf der Lippe verkehrten, konnten schon kaum mehr zur Mündung vordringen. Häufig geschah es, daß ihnen die Fracht auf halbem Wege mit dem Wagen abgenommen wurde, da die Lippemündung mehr und mehr versandete.

## Am Ende: Lippeseitenkanal

Noch einmal im Laufe der letzten Hälfte des Jahrhunderts erhoffte man sich an der Lippe ein Aufleben der Schiff-fahrt. In den fünfziger und sechziger Jahren kamen Bestrebungen auf, eine Wasserstraße für den stark wachsenden Kohlenbergbau im rheinisch-westfälischen Industriegebiet in westöstlicher Richtung zu bauen, eine Wasserstraße, die den Rhein mit Mitteldeutschland hätte verbinden können. Dazu kam der Plan, die Emscher zu kanalisieren und das dazu benötigte Wasser aus der Lippe zu entnehmen, was einer völligen Aufgabe der Lippeschiffahrt gleichgekommen wäre. Da schlug die Stadt Wesel 1882 vor, an Stelle der Emscher die Lippe als Schiff-fahrtsweg auszubauen. Gemeinsam mit der Stadt Hamm wurde 1885 sogar ein Verein zur Schiffbarmachung der Lippe gegründet. Wasserbauinspektor Roeder

verfaßte 1889 eine Denkschrift, in der wieder die Schiffbarmachung der Lippe bis Lippstadt aufgegriffen wurde. Da sie in der Folgezeit der Bergbau an der Lippe stark entwickelte, wurde zugleich mit dem Projekt einer südlichen Kanal-linie ein nördlicher Schiffahrtsweg nach Osten vorgesehen. Nach vielen Kämpfen um den Vorrang der verschiedenen Schiff-fahrtsstraßen bestimmte der Landtag 1900 durch Gesetz die Kanalisierung der Lippe oder die Anlage von Lippeseitenkanälen. Durch den Bau des Wesel-Datteln-Kanal der 1930 in Betrieb genommen wurde, ist die Ostwest-Verbindung geschaffen.

Bei ständig voranschreitendem Bergbau im Lippegebiet erhält der Fluß selbst wieder starke wirtschaftliche Bedeutung. Seine Rolle als Schiffahrtsstraße hat der Fluß endgültig ausgespielt, aber sein Wasser erhält für die Industrie immer größeren Wert.

Die wachsende Bedeutung des Flusses für die Wasserwirtschaft rechtzeitig erkennend, hat das Land Preußen 1926 den Lippeverband gegründet, dem die Betreuung der gesamten Wasserwirtschaft des westlichen Lipperraumes zwischen Lippborg und Wesel übertragen wurde. Dieser Verband hat die Verantwortung dafür übernommen, der Industrie in diesem Gebiet den Rohstoff „Wasser“ bereitzustellen, uns aber den Fluß zu erhalten, der einem landschaftlich schönen Gebiet unserer Heimat sein eigentümliches Gepräge gibt.

## Literaturverzeichnis

1. Ilgen, Th.: Mitteilungen der Altertumskommission für Westfalen, Heft VI, Münster 1901: War die Lippe im Mittelalter ein Schiffahrtsweg von erheblicher Bedeutung?
2. Mitteilungen der Altertumskommission für Westfalen, Heft VI: Haltern und die Altertumsforschung an der Lippe.
3. Münker, Dr. Herbert: Die Weseler Schiffahrt vornehmlich zur Zeit des spanisch-niederländischen Krieges, Wesel 1908.
4. Schmitt, Alfons: Gutachten über die wirtschaftlichen Grundlagen des Rhein-Lippe-Gebietes um Wesel, erstattet vom Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Münster.
5. Schulte, Robert: Die Stadt Wesel. Eine wirtschaftsgeographische Betrachtung, Quakenbrück 1932.
6. Strotkötter, G., Prof.: Die Bestrebungen zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Lippe im 15., 17. und 18. Jahrhundert, Münster 1895.
7. Strotkötter, G., Prof.: Die Bestrebungen zur Neukanalisierung der Lippe, Münster 1907.
8. Strotkötter, G., Prof.: Die Lippeschiffahrt im 19. Jahrhundert, Münster 1896.
9. Ausgabe Nr. 36 der Zeitschrift Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein: 125 Jahre Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel.