



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Der deutsche Niederrhein vom Erftgebiet bis zur Landesgrenze

Brücker, Friedrich

Crefeld, 1910

IV. Handels- und Verkehrsleben am Niederrhein. (Von G. Lennarz.)

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

IV. handels- und Verkehrsleben am Niederrhein.

Das niederrheinische Land ist durch eine reiche Mannigfaltigkeit seiner Kulturentwicklung ausgezeichnet. Wohl bilden die Landwirtschaft und die mit ihr verbundenen Erwerbszweige für weite Gebiete noch immer die Grundlage des wirtschaftlichen Lebens, aber schon lange hat es die Stufe der Entwicklung erreicht, die neben der Pflege des Bodenbaues den Erfolg industrieller Arbeit fordert, um den Wohlstand der Bewohner fest zu gründen. An der Seite einer hoch entwickelten landwirtschaftlichen Betätigung, die sich weit über die Grenzen der heimischen Gauen hinaus einer hohen Anerkennung ihrer Leistungsfähigkeit erfreut, steht eine blühende, stetig wachsende Industrie von Weltruf. An der Ruhr erheben sich neben und über schier unerschöpflichen Kohlenlagern die gewaltigsten Eisenwerkstätten des Erdteils; gegenüber auf der linken Rheinseite im Bereiche der alten Grafschaft Moers wächst das Bergbau- und Industrieviertel immer weiter ins Land hinein, und nicht mehr fern ist auch die Zeit, da die Ausbeutung der erbohrten reichen Kalisalzlager in den Kreisen Moers, Geldern, Cleve, die mit ihren Vorräten den ganzen Bedarf Deutschlands auf 250 Jahre zu decken imstande sein sollen, reges industrielles Leben in rein ländliche Gebiete bringt, welche bis jetzt nur allein vom Pfluge des Landmannes berührt wurden. Wie Grefeld und seiner Umgebung der Ruhm eignet, unter den deutschen Industriestädten mit Sammet- und Seidenfabrikation die erste Stelle einzunehmen, so bildet M. Gladbach den Mittelpunkt eines Bezirks voll Spinnereien, Webereien und Färbereien von Baumwolle, Halbwolle und Wolle. Wo noch, wie im Erstgebiet, im ganzen Westen und Norden des Niederrheins, Ackerbau und Viehzucht die Herrschaft im Landschaftsbilde behaupten, da beschränkt sich die Industrie fast ausschließlich auf die Verarbeitung der landwirtschaftlichen Bodenerträge.

Da die Erzeugnisse der Landwirtschaft und Industrie nur zum kleineren Teile am Orte ihrer Herstellung verbraucht werden, so erfordern sie, um ihrer Zweckbestimmung zugeführt zu werden, noch erhebliche kaufmännische und verkehrstechnische Leistungen, die nicht minder notwendig sind, um die Nachfrage der dichtbevölkerten Industriegebiete nach Lebensmitteln zu befriedigen und der nicht aus positiver Naturanlage erwachsenen Industrie die Rohstoffe von außen fortgesetzt zuzuführen. Mit der Steigerung der Produktion sind daher Handel und Verkehr in ständigem Wachstum begriffen und infolge der Mannigfaltigkeit der Handelsgüter zu einem reich gegliederten, lebensvollen Organismus geworden. Die Hauptstütze des Handels bilden die an den großen Verkehrsstraßen gelegenen Industriestädte. Düsseldorf verdankt seine Handelsbedeutung der Lage am Rhein-

ströme in der Nähe des gewerbtätigen Bergischen Landes, dessen Flußthal — das der Wupper — mit seiner nördlichsten Ausbiegung in gerader Linie der Hauptstadt des ehemaligen Herzogtums Berg zustrebt. Als Eingangs- und Ausgangspforte des Bergischen Landes fällt ihm die Aufgabe zu, sein Hinterland sowohl mit Nahrungsmitteln und mit Rohstoffen der Industrie zu versorgen als auch den Ausfuhrhandel desselben zu vermitteln. Eine ähnliche Bedeutung wie Düsseldorf für das Bergische haben die Städte an der Ruhrmündung für das rheinisch-westfälische Kohlenrevier. Im Handel des südlich gelegenen Textilindustriebezirks ragen vornehmlich die Städte Grefeld und M.Glabbach hervor. Als wichtigste Handels- güter, die vom Massenverkehr in Ein- und Ausfuhr bewegt werden, sind zu nennen: Kohlen und Eisenerz, Roheisen und verarbeitetes Eisen, Getreide und Kolonialwaren, Holz und Petroleum, Rohstoffe und Fabrikate der Textilindustrie. Die Kohlen- und Eisenmärkte des Kohlenbeckens haben Weltbedeutung erlangt; im Getreidehandel sind Düsseldorf, Duisburg und Neuß zu Hauptplätzen dieser Branche in Rheinland-Westfalen geworden. Düsseldorf betreibt lebhaften Handel mit Nahrungs- und Genußmitteln, Eisen- und Metallwaren, mit Holz, Getreide und Kohlen, technischen- und Materialwaren. Den Handel mit Rohseide und fertigen Sammet- und Seidenwaren hat Grefeld, den Baumwollhandel M.Glabbach übernommen. Wenn sich auch der Umfang der Handelsbeziehungen des Niederrheins zum Auslande ziffernmäßig nicht genau angeben läßt, so steht doch fest, daß die heimische Industrie an der Ein- und Ausfuhr des gesamten deutschen Außenhandels hervorragend beteiligt ist. Die Richtung der Ausfuhr erstreckt sich auf fast alle Teile der Erde, wie umgekehrt die mannigfaltigsten Handels- güter, Rohstoffe und Fabrikate, von fernen und fernsten Erzeugungsstätten dem Niederrhein zufließen. Als Lieferant für den Weltmarkt und als Kon- sument von Welthandelsartikeln ist die Industrie des Niederrheines gleich bedeutsam, besonders eng jedoch ist die Textilindustrie in den Weltverkehr eingefügt. Der Handel in den vorherrschend ländlichen Gebieten des linken Niederrheins läßt die außerordentliche Bedeutung ihrer Viehzucht, die im ganzen Südwesten das Kleinvieh, im Süden und im Norden das Rindvieh bevorzugt, deutlich erkennen.

Mit dem Handel eng verschwistert ist der Verkehr. Den Atemzug des niederrheinischen Verkehrslebens verspüren wir am deutlichsten in den durch Industrie und Handel belebten Gebietsteilen; denn hier drängt das Bedürfnis der „Wechselwirkung und des Austausches der Gedanken, der Menschen und der Erzeugnisse“ ganz besonders zur Verkehrsbetätigung. Doch auch in seiner Gesamtheit ist der Niederrhein eine verkehrreiche Landschaft. Das wird schon durch seine Lage bedingt. Am Nordrande des großen mitteleuropäischen Gebirgsdreiecks gelegen, bietet er dem west- östlich gerichteten Verkehr eine geeignete Straße, die zwischen den Gebirgs- schranken des Südens und den unwegsamen Sümpfen und Mooren der

nördlichen Niederungen hindurchführt und den Rheinstrom da überschreitet, wo in der Nähe der Ruhr und an der Lippemündung die beiderseitigen hochwasserfreien Ufer so nahe an den Fluß herantreten, daß der Übergang keine großen Schwierigkeiten verursacht. Aber nicht allein dem von West nach Ost strebenden Verkehr, dem Verkehr zwischen dem nördlichen Frankreich, Belgien und Holland einerseits, Berlin und den deutschen Nordseehäfen andererseits, stellt der deutsche Niederrhein seine Linien zur Verfügung; eine noch größere Bedeutung kommt ihm für die Verbindung zwischen dem Norden und Süden zu, ist doch der Rhein die natürliche Verkehrsader zwischen den Alpen- und den Nordseeländern, „ein Stück der großen und uralten Transitlinie von Britannien und den Niederlanden nach den Staaten Süd- und zum Teil auch Osteuropas“. Daher hat seit altersher der deutsche Niederrhein für friedliche und kriegerische Unternehmungen einen Knoten- und Ausgangspunkt gebildet, „aber dieser Verkehr in ältere Zeiten verschwindet gegen den geradezu riesenhaften Umfang, den der friedliche Verkehr gewonnen hat, besonders seit der Entwicklung der modernen Verkehrsmittel und der Ausdehnung der Kohlen- und Eisenindustrie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts“.

Bei der genaueren Betrachtung des niederrheinischen Verkehrsstraßennetzes beginnen wir mit seiner wichtigsten natürlichen Straße: dem Rheinstrome. Fast die einzige Wasserstraße unseres Gebietes, ist er auch einzig in seiner verkehrsgeographischen Bedeutung und verkehrstechnischen Ausstattung: ein königlicher Strom, „die wichtigste Binnenschiffahrtsstraße Europas und eine der bedeutendsten der Erde überhaupt“. Mit einer mehr als 700 km Länge messenden schiffbaren Lauffstrecke tief ins Land eindringend, die eine durchschnittliche Fahrwasserbreite von 150—200 m und noch bei mittlerem Niedrigwasser eine Fahrwassertiefe von 3 m bis Cöln und eine solche von 2 m bis Mannheim aufwärts aufzuweisen hat, eröffnet er den industriereichen Gegenden Westdeutschlands den vorteilhaftesten Zugang zu den niederländischen und belgischen Seehäfen und zum Weltmeere. Die Günstigkeit seiner natürlichen Verhältnisse hat die angrenzenden Uferstaaten nicht abgehalten, die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße durch umfassende Arbeiten an der Stromrinne, die seit 1850 mit einem Kostenaufwande von 350 Millionen Mark ausgeführt wurden, stetig zu steigern. Den Umfang des Verkehrs auf dem Rheine mögen einige Zahlenangaben illustrieren. Auf das Rheingebiet entfällt mehr als $\frac{1}{4}$ der gesamten Wasserstraßenlänge Deutschlands, und seine Wasserwege bewältigen mehr als die Hälfte der im deutschen Binnenhandel verfrachteten Warenmengen; noch deutlicher tritt das Übergewicht der Rheinstraße in dem deutschen Stromnetz hervor, wenn wir bei dem Vergleiche der einzelnen Flüsse die Leistungen der Nebenflüsse außer Anschlag lassen. Die riesige Entwicklung des Rheinverkehrs hat ein entsprechendes Anwachsen der Rheinflotte zur Folge gehabt. Die Zahl ihrer Schiffe bezifferte sich 1895 auf ca. 8500 Schiffe

(darunter 7650 Segelschiffe und 850 Dampfer) mit 25 000 Mann Besatzung, der Tonnengehalt auf nahezu 2 000 000 t (gegen 150 000 t im Jahre 1860). Nach dem Rheinschiffahrtskalender für 1910 besteht die deutsche Rheinflotte heute aus 632 Dampfschiffen mit 1 886 690 ind. P. S. (Pferdestärken) und 2800 Schlepp- und Segelschiffen mit 1 881 261 t Tragfähigkeit; die gesamte Rheinflotte umfaßt 1318 Dampfschiffe mit 295 849 ind. P. S. und 9574 Schlepp- und Segelschiffe mit 3 960 378 t Tragkraft.*) Die Landesgrenze bei Emmerich passierten 1908**)

in Bergfahrt	35 474	Schiffe	aller	Art	mit	14 199 654	t	Befrachtung.
in Talfahrt	35 561	"	"	"	"	7 634 654	t	"
zusammen	71 035	"	"	"	"	21 834 308	t	"

Die Größe der Schiffe reicht fast bis an die Höchstgrenze der Möglichkeit auf einer Binnenschiffahrtsstraße heran. Von den für den Transport der Massengüter inbetracht kommenden eisernen Schleppfähnen hält man heute diejenigen als die wirtschaftlichsten, die über 1500 t, also die Ladung von ungefähr 150 und mehr Eisenbahndoppelwaggon, zu fassen vermögen. Es gibt aber auch Schiffe, welche die Ladung von 4—5 Eisenbahnzügen zu je 45 Doppelwagen befördern. Der größte Schleppfahn ist z. B. Karl Schrörs 31, der 123 m Länge, 14,08 m Breite mißt und bei einem Tiefgange von 2,98 m 3581 t Tragfähigkeit besitzt.

Der Verkehr auf dem Rheine beschränkt sich heute nicht mehr allein auf die Flußschiffahrt; in neuerer Zeit hat sich auch die Rhein-Seeschiffahrt mit direkten Linien nach den Häfen der Nord- und Ostsee und des Mittelmeeres in ansehnlicher Weise entwickelt. Seit man 1885 mit regelmäßigen Dampferfahrten zwischen Köln und London den Anfang mit dem Rhein-Seeverkehr gemacht hat, ist die Zahl der Dampfer und Segelschiffe, die von der See her den Rhein herauf bis Köln kommen oder rheinabwärts ins Meer fahren, stetig gewachsen, betrug doch im Betriebsjahre 1906 der Seeverkehr für Düsseldorf allein 732 Schiffe mit 253 000 t Ladung; für Köln stellten sich die Ziffern noch höher. Der Entwicklung der Seeschiffahrt auf dem Rheine sind durch die Fahrtiefe des Stromes Schranken gesetzt; würde die Fahrtiefe bis Köln auf 6,50 m gebracht, so könnten alle Schiffe bis zu 6 m Tiefgang und bis zu 1650 t Brutto, also 95% unserer gesamten Handelsflotte, bis zur Metropole des Rheinlandes fahren.

Die wichtigsten Knotenpunkte des Verkehrs entwickelten sich naturgemäß da, wo die großen Produktions- und volkreichen Absatzgebiete den Strom direkt berühren oder doch ihre natürliche Eingangsz- und Ausgangsz-

*) Gültige Mitteilung von Herrn Regierungs- und Baurat Stelkens, Rheinschiffahrts-Inspektor zu Duisburg.

**) Die auf den Verkehr der verschiedenen Rheinhäfen bezüglichen Zahlenangaben sind den letzten Berichten der Handelskammern zu Düsseldorf, Neuß, Crefeld, Duisburg und Wesel entnommen. Den genannten Kammern, die mir ihr Material freundlichst zur Verfügung gestellt haben, sei auch an dieser Stelle verbindlichst gedankt.

portierte haben. Staunend stehen wir an diesen Plätzen vor den Schöpfungen unserer modernen Technik, die einen ins Riesenhafte gewachsenen Verkehr so schnell und sicher bewältigen helfen. Aber der Hauptverkehr des Niederrheins konzentriert sich in den Häfen der Ruhrmündung. Im Jahre 1908 stellte sich dort die Zu- und Abfuhr in Summe auf 23 668 500 t, die Zahl der eingelaufenen Schiffe auf 41 747 und der abgefahrenen auf 39 475.

Den weitaus größten Anteil an dieser Güterbewegung, die den Verkehr Hamburgs überflügelt hat, haben die Duisburg-Ruhrorter Häfen*) mit annähernd 17 Millionen Tonnen verfrachteter Waren. An Massengütern wurden in den Rhein- und Ruhrhäfen befördert (1908):

Anfuhr:		Abfuhr:	
Eisenerz	5 577 907 t	Kohlen und Koks	13 174 150 t
Getreide	695 697 t	Roheisen und verarbeitetes	
Holz	653 810 t	Eisen aller Art	726 797 t

Es gewährt einen hohen Reiz, von der Höhe der Ruhrbrücke aus den Anblick auf einen großen Teil der Duisburg-Ruhrorter Häfen und ihren Rieserverkehr zu genießen. Da bietet sich auch der im Jahre 1907 vollendete, mit einem Kostenaufwand von 13 Millionen Mark hergestellte neue Hafen dem Auge dar, ein Werk, das den größten wasserbautechnischen Unternehmungen des Preussischen Staates zugezählt werden muß und den Hafen von Ruhrort um das Doppelte seiner früheren Ausdehnung vergrößert hat. Von Fahrzeugen aller Art ragen die Masten empor in die von wallenden Dampf- und Rauchwolken erfüllte Luft. „Fortwährend kommen und gehen Schiffe, von kleinen Dampfern vorsichtig bugsiert; in kurzen Zwischenräumen drehen sich die großen Brücken, um Schiffe durchzulassen; ohne Unterlaß arbeiten zahllose Dampfkrane, und ebenso beständig rollen lange Güterzüge auf den Staden der Häfen hin und her.“ An den Ufern erheben sich die verschiedenen Lagerstätten für Grubenhölzer, Bretter und Bauholz, Erze und Kohlen, Eisen und Eisenwaren, Getreide und Petroleum; hier strömen die Erzeugnisse fremder Länder mit den Bodenschätzen der Heimat und den Produkten des heimischen Fleißes zusammen, um dem Wasser- und Landverkehr überantwortet und dem Orte ihrer Bestimmung zugeführt zu werden. Wohin wir schauen, arbeiten Menschenhand und Maschinenkraft bald neben-, bald miteinander: überall Bilder von verwirrender Lebhaftigkeit, die Arbeit und Arbeitssegen künden. Im Norden findet die Rundschau ihre Grenze durch die Anlagen der „Phönix-“ und „Rheinischen Stahlwerke“, wo Hochöfen und Fabriken das Gelände erfüllen, unzählige Schornsteine ihre schlanken, geraden Formen in das Landschaftsbild einzeichnen, wo „gelblicher und brauner, von Metallgasen erfüllter Qualm neben dem

*) Seit 1905 sind Duisburg, Ruhrort und Meiderich zu einem Stadtkreise — Duisburg — verschmolzen.

schwarzen Rauch der Essen und dem blendend weißen Wasserdampf in buntem Farbenspiel emporsteigt und den Himmel mit ständigem Dunste umzieht.“ Und rheinwärts, jenseits der schiffbelebten Stromrinne, sehen wir die Gruben, Hüttenwerke, Fabriken und Arbeiterkolonien von Homberg und Essenberg: das linksrheinische Gegenstück kleineren Maßstabes zu dem großen Industriegebiet auf dem rechten Rheinufer.

Die andern Hafenplätze des Niederrheins folgen Duisburg-Ruhrort erst in bedeutendem Abstände. Den umfangreichsten Wasserverkehr unter ihnen unterhält das mächtig aufblühende Düsseldorf. Die rheinische Kunst- und Gartenstadt hat sich in der Neuzeit den wohlverdienten Ruf einer rasch zu großer Bedeutung gelangten Industriestadt mit vielseitigem Handel und regem Verkehr erworben. Ueber 500 große und mehr als zehnmals so viele kleine Handelsfirmen haben in Düsseldorf ihren Sitz. Der Güterverkehr erreichte 1908/09 die Höhe von annähernd 4 Millionen t und sein Schiffsverkehr von 1 237 479 t. Der 1896 eröffnete große Binnenhafen genügte schon bald dem wachsenden Verkehr nicht mehr und mußte wenige Jahre später durch einen 3 km langen Außen- oder Uferhafen ergänzt werden. Für die Verkehrsentwicklung Düsseldorfs ist sehr wichtig, daß die Stadt durch die im Jahre 1908 beschlossenen Eingemeindungen benachbarter Orte — darunter Oberkassel mit einem Teile von Heerdt — auch auf dem linken Rheinufer eigene Hafenanlagen gewonnen hat, die bis an den Erftkanal reichen und mit der Neußer-Hafen-Ringbahn in Verbindung stehen. Die durch diese Hafenerweiterung bedingte Steigerung des Güterverkehrs betrug für 1909 allein 357 677 t.

Das Düsseldorf gegenüberliegende Neuß arbeitet tatkräftig daran, seinen Erftkanal zu einem großstädtischen Hafen auszubauen und mit den modernsten Einrichtungen, Ladestellen, Verladeanlagen, Bahnanschlußgleisen zu versehen. Der ersten Erweiterung des Hafens folgte im Jahre 1908 die zweite, wodurch weitere 550 m des Erftkanals auf 50 m Sohlenbreite gebracht wurden. Die technischen Vorarbeiten für den Bau eines zweiten Hafenbeckens sind mittlerweile zum Abschlusse gelangt. Die Statistik des Verkehrs auf dem Erftkanal gibt den Gesamtverkehr im Jahre 1908 auf 535 531 t und die Gebühreneinnahmen auf 130 000 Mark an. Die Verkehrsbedeutung der Stadt Neuß beruht einerseits auf der regen Industrie des Ortes selbst und seiner nächsten Nachbarschaft, anderseits auf den Erzeugnissen und Bedürfnissen seines reichen Hinterlandes, das nicht allein das fruchtbare Erftgebiet umfaßt sondern auch bis in den Gladbacher Textilbezirk, ja bis ins Burmkohlenrevier hineinreicht. Bedeutend umfangreicher als der Wasserverkehr von Neuß ist seine Güterbewegung durch die Eisenbahn. Die mit der Eisenbahn verfrachteten Gütermengen stiegen im Jahre 1907/08 auf 1 204 000 t. Dazu kam noch die Viehbeförderung mit 46 686 Stück.

Die starke Westausbiegung des Rheines in der Nähe des Crefelder Industriebezirks sichert den dortigen Wasserverkehrsanlagen — Crefelder

Rheinhafen und Herdinger Werft — einen bedeutenden Anteil an der Güterbewegung des Hinterlandes. Die Einfuhr Herdingens, die im Jahre 1908 338 000 t ausmachte, überragt die Ausfuhr um das Achtfache, bei Crefeld-Linn — Einfuhr 102 000 t — verhalten sich die entsprechenden Zahlen sogar wie 12:1. Das Übergewicht der Einfuhr erklärt sich aus der Tatsache, daß die Crefelder Industrie für ihre wertvollen, im Gewichte gegen andere Fabrikate zurückbleibenden Waren den schnellen Eisenbahnverkehr der langsamen Wasserbeförderung vorzieht. Hinsichtlich der Tonnenzahl der bei Herdingen ankommenden Güter stehen Erden und Steine an erster Stelle, denen folgen in absteigender Reihe Ölfaat, Getreide, Zucker (Melasse, Sirup), Mehl und Mühlenfabrikate. Crefeld-Linn empfängt vorzugsweise Getreide, Holz, Steine und Steinwaren.

Von den Rheinhäfen unterhalb Duisburg-Ruhrort ist zunächst Wesel zu nennen. Die Verkehrsbedeutung des Ortes gründet sich zum Teil auf seinen Charakter als Flußwinkelstadt. Wesel liegt an der Stelle des Rheinlaufes, wo der Fluß aus seiner bisher fast nördlichen Richtung allmählich und immer entschiedener nach Westen „sich herumzuwerfen“ beginnt und einen Winkel von etwa 110° bildet, wenn wir als einen Schenkel die Rheinstraße Wesel-Bingen, als anderen die Linie von Wesel — über die Waal — bis zum Meere betrachten. Als Umladepfad, an dem Wasser- und Landverkehr einander ablösen, mußte Wesel daher sowohl in dem rheinabwärts nach dem nördlichen Holland gerichteten wie in dem von Holland nach Osten sich bewegenden Verkehr von jeher eine wichtige Rolle spielen. Außerdem ist Wesel der natürliche Ein- und Ausfuhrplatz des gesamten Lippegebietes. Zwar ist die Schifffahrt auf der Lippe von äußerst geringer Bedeutung, aber um so bedeutungsvoller ist das Tal des Flusses, das wegen seiner ebenen Lage und guten Wegsamkeit die natürliche Straße zwischen der mittleren Weser und dem Niederrhein bildet. Die Straßen von Kassel, Hörter und Detmold treten durch die Pässe der Egge und Osning in das Rhein-Lippegebiet, vereinigen sich bei Paderborn und ziehen dann längs der Lippe dem Rheine zu. Heute kreuzen in Wesel sechs Eisenbahnlinien; eine Eisenbahn- und eine Schiffbrücke führen hier über den Rhein. Die Verbesserung der Hafenverhältnisse, mit der die Verlegung der Lippemündung und die Abschnürung des alten rechten Rheinarmes verbunden war, hat sehr günstig auf die Verkehrsentwicklung der Stadt eingewirkt. 1908 hatte der Verkehr am Rheinwerft 710 000 t zu bewältigen — das Floßholz (15 500 t) nicht eingerechnet — während 1895 nur 80 000 t zu verzeichnen waren. Wenn in dem Güterverkehr die Ausfuhrmengen gegenüber der Einfuhr fast verschwinden, so liegt die Ursache in der verhältnismäßig geringen gewerblichen Tätigkeit des gesamten Hinterlandes, dessen Textilindustrie das Ausfuhrgeschäft sogar fast ganz einstellen mußte. Von den Gegenständen der Zufuhr haben Holz, Getreide und Kolonialwaren die höchsten Ziffern aufzuweisen.

Ein reges Schiffsahrtsleben spielt sich auf dem Rhein bei Emmerich ab. Hier müssen sich alle zu Berg fahrenden Schiffe der Zollrevision unterziehen, und nicht selten liegen ganze Flotten im Flusse vor Anker, der Zollabfertigung harrend. In dem städtischen Industriehafen löschten im Jahre 1908 152 Schiffe mit 31 614 t Ladung, während an der Werft mittels Kran 19 693 t verladen und 3 100 Waggons bewegt wurden. Die entsprechenden Zahlen des Vorjahrs zeigen auch für Emmerich einen ansehnlichen Verkehrszuwachs auf.

Die Schiffsahrt auf den rechten Nebenflüssen des Rheines, auf Ruhr und Lippe, beides früher belebtere Wasserstraßen, ist in der Gegenwart so gut wie erloschen. Sie haben ihren Verkehr den Eisenbahnen überlassen und den aussichtslosen Wettbewerb mit diesen ganz aufgegeben. Ein Verkehr in bescheidenem Umfange (22 000 t) wird noch auf dem Spoykanal zwischen Cleve und dem Rheine unterhalten; noch geringer ist derselbe auf dem zu einem für kleine Fahrzeuge brauchbaren Wasserwege umgewandelten alten Rheinlaufe bei Rheinberg. Die Arbeiten an dem Rhein-Herne-Kanal, der Weiterführung des Dortmund-Ems-Kanals zum Rheine hin, sind in lebhaftem Gange und werden bis zum Jahre 1915 den künstlichen Wasserweg zwischen Ems und Rhein zur Vollendung gebracht haben; bei Drsoy ist die Herstellung großer Werftanlagen in der Ausführung begriffen.

Den großen Verkehr zu Lande beherrschen wie allenthalben so auch am Niederrhein die Eisenbahnen. Zeitweise scharfe Konkurrenten der Rheinschiffsahrt, selbst auf dem Gebiete der Massenbeförderung, der ureigenen Domäne des Wasserverkehrs, tritt heute deutlich eine Teilung der Aufgaben des Transportgewerbes am Rheine zwischen Fluß und Eisenbahn hervor. Aus dieser Tatsache erklärt sich denn auch die Gleichmäßigkeit in der Steigerung des Verkehrs zu Wasser und zu Lande, die während der letzten Jahre zu verzeichnen war. Am engsten sind die Maschen des Schienennetzes wieder in den Industriegebieten und besonders an der Ruhr, wo auf einer Fläche von 10 km im Geviert 35 km Bahnlänge gezählt werden. Diese Zahl wird gegenständlicher, wenn wir ihr die entsprechenden Zahlen für die Rheinprovinz — 15,27 km — und den Preussischen Staat — 9,43 km — zum Vergleiche gegenüberstellen. Ungeheure Gütermengen sind in den Industriezentren von der Eisenbahn zu bewältigen; Duisburg verzeichnete (1907) mehr als 21 Mill. t, Düsseldorf (1908/09) 4 Mill. t, Grefeld $\frac{3}{4}$ Mill. t, M. Gladbach $\frac{3}{5}$ Mill. t Güterverkehr. Die größten Lücken des niederrheinischen Bahnnetzes zeigen sich in den ackerbautreibenden Strichen im Norden und Westen. Die Entwicklung der Eisenbahnen in unserm Gebiete wurde durch den Umstand erleichtert und gefördert, daß nirgendwo nennenswerte Terrainschwierigkeiten zu überwinden waren und die Bahnlinien in dem ebenen Lande frei sich entfalten konnten. Trotzdem schimmert das Relief des Bodens durch das Geflecht der Eisen-

bahnlinien hindurch. Das Bild des Bahnverkehrs trägt deutlich hervortretende geographische Züge; denn die alten Wege, welche die Natur dem Verkehr vorgezeichnet hat, sind von dem modernen Verkehr aufgenommen worden. Ein Blick auf die Eisenbahnkarte des Westens zeigt uns sofort, daß der große Talweg des Rheines hier eine herrschende Stellung einnimmt; er ist beiderseitig von Eisenbahnlinien begleitet, indes andere Linien der Niers- bzw. Erftstraße folgen. Die Linie Cöln-Crefeld-Cleve dient dem internationalen Verkehr zwischen London über Hoek van Holland oder Blijssingen und Basel, München, Wien, Mailand, Rom, Triest. Auf der rechten Rheinseite führt die Bahn von Cöln über Düsseldorf und Duisburg in direkter Linie nach Rotterdam, nach dem Haag und Amsterdam. Zahlreiche Eisenbahnen stellen sodann die westöstliche Verbindung zwischen diesen im wesentlichen der Rheinrichtung folgenden Eisenbahnen her; einige von ihnen verknüpfen weiter Paris, Brüssel, Antwerpen und Rotterdam mit Berlin, Hamburg und Kiel. Stolze Eisenbahnbrücken spannen ihre mächtigen Bogen über den Rheinstrom, wo die Verkehrslinien die Flußrinne queren: bei Düsseldorf-Neuß, Duisburg-Rheinhausen, Wesel-Büderich; an anderen Übergangspunkten sind Eisenbahntrajekte in Dienst gestellt, so bei Homberg-Ruhrort, Spyl-Welle. Aber noch nicht zahlreich genug für den gewaltigen Verkehr sind die Stellen, wo die Technik den Strom bezwungen: schon rüstet man sich, die Joche für den Bau weiterer Eisenbahnbrücken — bei Ruhrort und Düsseldorf-Neuß — aufzurichten.

Eine gute Unterlage, das Verkehrsbedürfnis und die damit in inniger Beziehung stehende Verkehrsentwicklung der Gegenden des Niederrheins zu beurteilen, bietet die zeitliche Folge, in der die verschiedenen Eisenbahnen entstanden sind; denn es ist wohl anzunehmen, daß die heute belebtesten Strecken auch am frühesten das Bedürfnis gehabt haben, Eisenbahnen anzulegen. Die ältesten Linien sind diejenigen von Düsseldorf nach Duisburg (1846), Oberhausen und Hamm (1847), von Crefeld über Herdingen nach Homberg (1849). Sieben Jahre später (1856) wurden Oberhausen-Wesel-Emmerich mit Amsterdam verbunden; im Jahre 1863 folgte die Bahn Crefeld-Kempen-Goch-Cleve, die später Anschluß an die rechtsrheinische Bahn nach Elten und Nymwegen erhielt. Die 1865/66 fertig gestellte Bahn von Herdingen nach Duisburg mußte sich anfangs, um den Rhein zu überschreiten, des Trajektes bedienen, bis 1873 mit der Vollendung der festen Rheinbrücke ein besserer Übergang geschaffen wurde. Nach längerem Stillstande konnte 1874 die Strecke Venlo-Geldern-Wesel und 1878 Wesel-Kanten-Goch dem Betrieb übergeben werden. Zu Anfang dieses Jahrhunderts erhielten die ländlichen Gegenden am unteren linken Niederrhein in der linksrheinischen Uferbahn die langersehnte Verbindung mit dem Kohlen- und Industriegebiet, womit sich ihnen ein sehr willkommenes Absatzgebiet für die Erzeugnisse ihres Bodenbaues eröffnete. Eine sehr rege Bautätigkeit innerhalb der letzten Jahre hat sich in dem Moers-

Kantener Gebiete entfaltet, wo die Erschließung ausgedehnter Steinkohlenfelder und Salzlager das Bedürfnis nach neuen Verkehrswegen notwendig wachrufen mußte. Nachdem die Industrie selbst Anschlußbahnen gebaut, der Kreis Moers seine Kreisbahn bis Sevelen dem Betrieb übergeben und die Kleinbahn Baerl-Friemersheim ihre Fahrten aufgenommen, geht jetzt die Staatseisenbahnverwaltung daran, durch den Bau einer Eisenbahnbrücke unterhalb Ruhrort und der Schaffung der Strecke Oberhausen-(West)-Hohenbudberg den beiden Rheinufeln eine ihren gegenseitigen Verkehrsbeziehungen entsprechende Verbindung zu geben wie auch eine Hauptbahn von der rechten Rheinseite und von Moers nach Geldern herzustellen.

Besonders in den letzten Jahren ist das immer enger gewordene Geflecht der Staatsbahnen durch zahlreiche Klein- und elektrische Bahnen vervollständigt worden, die entweder den lokalen Verkehr oder den Anschluß an eine Hauptlinie vermitteln. Sie dienen teils dem Personenverkehr vorzugsweise in Städten und deren Umgebung, teils Handel und Industrie oder landwirtschaftlichen Zwecken, teils letzteren gemeinsam in annähernd gleichem Maße. Am zahlreichsten sind die Straßen- und Kleinbahnen in dem Landstriche zwischen Düsseldorf, Duisburg, Rheinberg, Kevelaer, M.Glabach geworden, so daß es innerhalb des bezeichneten Gebietes kaum einen Ort von einiger Bedeutung gibt, der nicht an die Fäden des Verkehrs angeschlossen wäre. Und noch immer tauchen neue Projekte auf, dem bestehenden Verkehrsneze ein noch dichteres Gefüge zu geben. Wenn wir in diesem Zusammenhange des Planes erwähnen, durch die Anlage einer Überlandzentrale die Kreise Moers, Geldern, Kempen, Nees und Cleve mit elektrischer Kraft zu versorgen, so berechtigt dazu die begründete Annahme, daß die Ausführung dieses Projektes auch den Bau neuer elektrischer Bahnverbindungen in die Wege leiten wird.

Die wirtschaftliche Tätigkeit des Niederrheins findet zu ihrer Beschleunigung und Steigerung eine bedeutsame Hilfe in den elektrischen Wegen der Gedankenübertragung, den Telegraphen- und Telephonlinien, die sich immer dichter über unser Gebiet ausspannen und die beherrschende Kraft der großen Zentren von Handel und Industrie wirksam erhöhen. Wenn Schienen und Dampferlinien — nach den Worten Kirchhoffs — die irdischen Fernen in der Praxis kürzen, so werden diese völlig aufgehoben durch die gedankenartig schnelle Verbindung mittels Telegraphie. Dem Geschäftsverkehr dienen sodann noch die Reichsbank, die Bankstellen und Nebenstellen an den wichtigsten Plätzen des Niederrheins eingerichtet hat, zahlreiche Privatbanken und andere Institute mit zum Teil ganz beträchtlichen Umsätzen.

In das Verkehrsstraßenbild des Niederrheins gehören endlich noch die Landstraßen. Ein Vergleich der Schienen- und Landstraßenzüge zeigt den Parallelismus beider, was ja nicht wunder nehmen kann, wenn wir

bedenken, daß „die durch ihre Lage als Knaß- und Knotenpunkte des Verkehrs bereits zur Bedeutung gelangten Orte naturgemäß auch von den Eisenbahnen aufgesucht wurden“, und daß ferner Landstraße und Eisenbahn in der Wahl ihrer Wege in gleicher Weise von der geographischen Beschaffenheit des Geländes abhängig sind. Die linksrheinische Landstraße folgt hauptsächlich der alten Römerstraße von Köln über Neuß, Herdingen, Moers, Rheinberg, Xanten, Calcar und Cleve nach Nymwegen. Auf der rechten Rheinseite führt die Straße von Düsseldorf über Duisburg, Hamborn, Dinslaken, Wesel, Rees, Emmerich und Elten nach Holland hinein. Die Niersstraße geht von Grefeld aus, teilt sich an dem Anfange des Tönisberger Höhenzuges, die Alderkerker Landhöhe einschließend, und vereinigt beide Teile dann wieder bei Geldern; sie berührt weiter Revelaer, Weeze, Goch, Kessel und gewinnt, indem sie die Clever Höhen überschreitet, bei Cranenburg Anschluß an die linksrheinische Römerstraße. Diese Straßen sind durch Querwege miteinander verbunden, von denen außer den in Homberg, Rheinberg, Wesel, Xanten und Grefeld ausmündenden Zügen die Landstraßen in dem M. Gladbacher Gebiete und die Neuß-Nachener Straße besonders hervorzuheben sind. Auf der rechten Rheinseite werden die Lippe und die Ruhr beiderseits von Straßenzügen begleitet, während Düsseldorf den Zielpunkt der Wupperstraßen darstellt.

In unserem Zeitalter, dem des Dampfes und der Elektrizität, das begonnen hat, auch die Luft in seinen Verkehrsbereich zu ziehen, haben die Landstraßen ihre frühere Bedeutung verloren. „Die Zeiten der Landstraßen und der Frachtwagen, die schwer beladen von Stadt zu Stadt zogen und einen für heutige Begriffe schneckenhaft langsamen, teuern und doch in bezug auf bewältigte Gütermenge unendlich geringen Verkehr vermittelten, sind längst dahin; die Landstraßen haben nur für einen eng örtlich begrenzten Güteraustausch noch Bedeutung; für jede weiter in die Ferne strebende Beförderung dienen sie nur noch als Weg zur nächsten Eisenbahnstation.“ Unter den Verkehrsmitteln der Neuzeit nehmen sich die Landstraßen aus, wie etwa das Bild eines ruhig ernsten mittelalterlichen Landstädtchens neben einer von Geräusch erfüllten modernen Verkehrsstadt, und wenn die Eisenbahnen, die Telegraphenlinien einen ganz neuen Zug in die Landschaft hineingebracht haben, so haftet den Landstraßen noch ein geschichtliches Gepräge an, das Gepräge eines Erbstückes, das die „gute, alte Zeit“ der Gegenwart hinterlassen hat.

Manchmal, wenn das Auge sinnend den Straßenlinien bis an den Wolkenfaum des Horizontes folgt und die Phantasie mit ihnen in unbegrenzte Fernen zieht, dann schweifen die Gedanken zurück in die Vergangenheit, wo noch allein die Landstraßen das Verkehrsbild unserer Heimat beherrschten. Welch reiches Verkehrsgebiet ist der heutige Niederrhein gegenüber dem vor 2000 Jahren, dem Niederrhein der Kelten, Römer und Germanen, dessen Waldschatten nur von weiten Moorflächen und auch wohl stellenweise

von offenem Wiesenlande unterbrochen wurde! Welche Wandlung in dem Natur- und Kulturbilde des Niederrheins seit den hellen und trüben Tagen des Mittelalters! Wohl hat schon die Vergangenheit eine blühende geistige und materielle Kultur im Rheinlande zur Entfaltung gebracht, aber die starke Lebenskraft, die das Rheinland und besonders den Niederrhein in dem Auf und Ab der kulturellen Entwicklung unseres Vaterlandes stets ausgezeichnet, konnte erst unter der landesväterlichen Fürsorge und der weisen Regierungstätigkeit der Hohenzollern so recht zur vollen Wirkung gelangen. Ausgestattet mit den reichsten Naturgaben, bewohnt von einem Menschen- schlage, der in ernster Arbeit, mit Kraft und Zähigkeit, Wagemut und Weitblick die Natur seiner Umgebung in seinen Dienst zwingt und Boden wie Wasser zum Schemel seiner Macht macht, darf der Niederrhein auf den Ruhm Anspruch machen, im deutschen und internationalen Wirtschaftsleben eine führende Rolle zu spielen. Man pflegt die Rheinlande den schönsten Edelstein in der Krone Preußens zu nennen — der Niederrhein gibt diesem Edelstein den strahlenden Glanz, das kräftige Leuchten.

