



Blätter zur Geschichte

Verein für Altertumskunde und Heimatpflege Haltern



Ausgabe 1

Januar 1985

Lippeschiffahrt

von

Franz-Josef Kalfhues

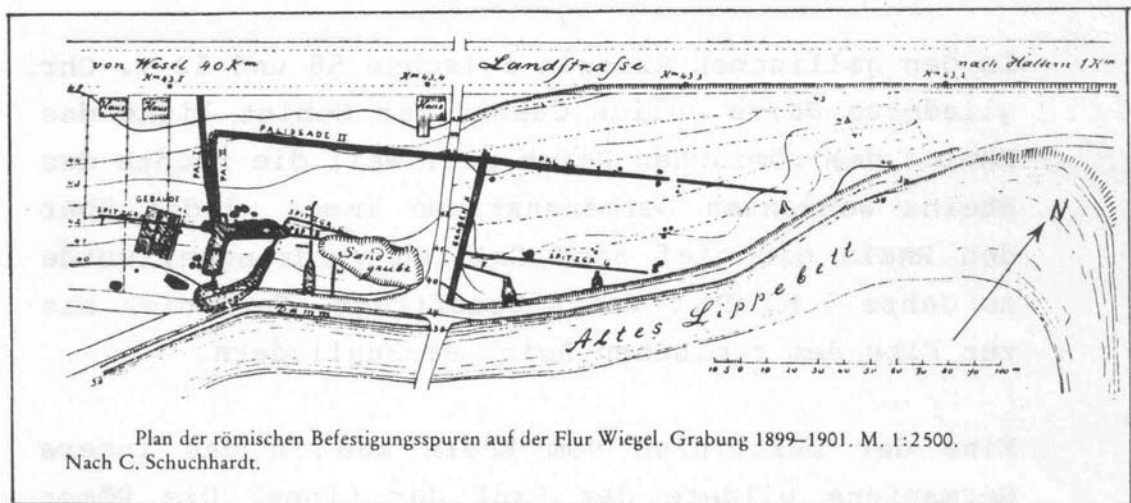
a) Mit den Römern fing es an

In den gallischen Kriegen zwischen 58 und 52 v. Chr. gliederte Gaius Julius Caesar das Gebiet links des Rheins dem römischen Reich ein. Weil die rechts des Rheins wohnenden Germanenstämme immer wieder über den Rhein bis tief nach Gallien vordrangen, wurde im Jahre 6 n. Chr. Varus beauftragt, Germanien bis zur Elbe dem römischen Reich einzugliedern.

Eine der Leitlinie vom Rhein aus in das Innere Germaniens bildete der Lauf der Lippe. Die Römer zogen vom Castra Ulpia Trajana, dem heutigen Xanten aus rheinwärts und folgten vom heutigen Birten an dem Lauf der Lippe.



Im Abstand von ca. 20 km wurden Lager angelegt, in denen die Truppen übernachteten. Eines dieser Lager war das Halterner Lager. Ausgrabungen auf der Flur "Wiegel" in Haltern in den Jahren 1899 und 1900 lassen darauf schließen, daß an dieser Stelle des alten Lippebettes sich ein Anlegeplatz für römische Transportschiffe befunden hat. Die zahlreichen hier gefundenen Amphoren, die in der Antike als Transport- und Vorratsbehälter dienten, sprechen dafür, daß sich hier ein Stapelplatz für die Truppenversorgung befunden haben könnte.



Es ist daher anzunehmen, daß die Römer die ersten Binnenschiffer waren, die Wasserfahrzeuge durch Rudern bzw. durch Ziehen mit Muskelkraft (Treidelschifffahrt) auf der Lippe bewegt haben.

b) Die Flößerei

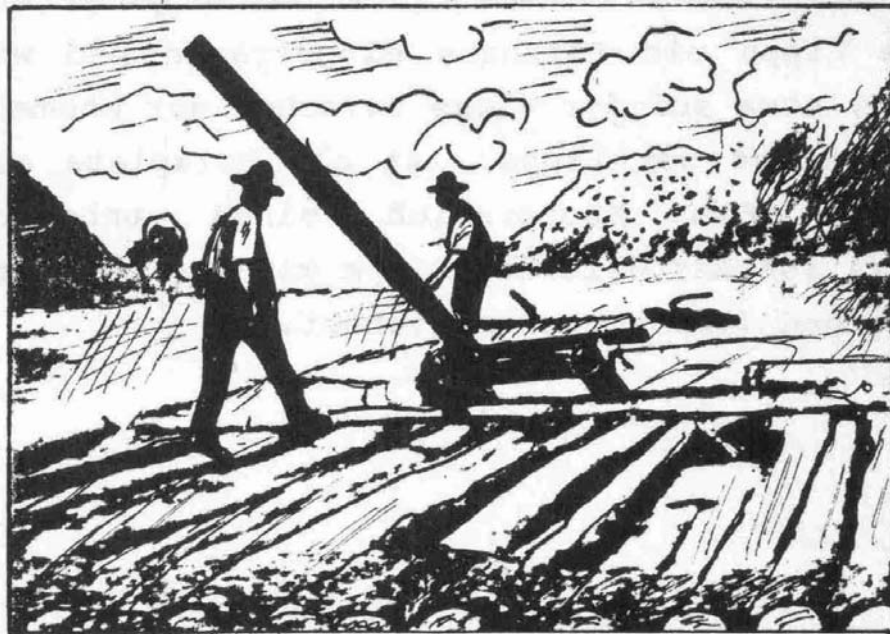
Für den Schiffbau an der Nordseeküste wurden ganze Wälder abgeholzt. Über Jahrhunderte hinweg verwendete der niederländische Schiffbau westfälisches Eichenholz, das vorzugsweise durch Flößen transportiert wurde. Schiffbar für Flöße war die Lippe von Lippstadt bis Wesel; eine Reise dauerte bei 12 stündiger Fahrt pro Tag mindestens eine Woche.

Bei der zur Verfügung stehenden Wassertiefe von 0,9 - 1,5 m und einer Breite von 12 bis 35 m hatten die Flöße auf der Lippe nur eine beschränkte Breite und Länge. Deshalb

wurden auf dem Rhein bei Wesel mehrere Flöße zu einem größeren Verband vereinigt und dann in Richtung Amsterdam/Rotterdam weiterbewegt. In tagelangen Fußmärschen zogen die Flößer von Wesel zu ihrem Ausgangspunkt zurück.

Das Floß bestand aus den zusammengebundenen, geraden Holzstämmen und wurde mit dem "Lapp" oder "Strieh" (= Steuer) gelenkt.. Besonders angestrengt mußten die Flößer in den vielen Lippe-Krümmungen arbeiten, damit das Floß nicht auf lief.

Geschlafen wurde in einer kleinen, flachen, zumeist schilfgedeckten Hütte in der Mitte des Floßes. Eine mit Holzbalken eingefaßte Sandschüttung diente als feuerfester Untergrund für die offene Feuerstelle, wo die einfachen Mahlzeiten zubereitet wurden.



c) Die Handelsschifffahrt

Die Handelsschifffahrt war für das gesamte Lippegebiet, insbesondere jedoch für die an ihren Ufern liegenden Ortschaften und Städte, über Jahrhunderte hinweg von großer Bedeutung.

Einige Städte, so z.B. Dorsten, konnten sich aufgrund ihrer günstigen Lage schon früh zu einem Handels-, Gewerbe- und Schiffbauzentrum entwickeln. Für unsere Heimatstadt Haltern war, sicherlich auch bedingt durch die nahe Lage zu Dorsten, die Lippe von

geringerer Bedeutung. Es ist anzunehmen, daß sich auf dem Lippspeiker (= "Lippe-Speicher") Hafenanlagen befunden haben, denn in einer Chronik von 1838 ist vermerkt, daß bei Erdarbeiten an der Stever Reste eines großen Ankers gefunden wurden. Denn uns ist weiterhin bekannt, daß die Lippe während eines dreimonatigen schweren Hochwassers 1569/70 ihr Bett weiter südlich verlegte und daß die Stever seitdem im alten Lippebett ihrem Mündungsfluß zueilt. In einer Karte von 1747 ist an der Mündung der Stever in die Lippe ein Zollhaus eingetragen und weiter südlich, etwa auf der Wiese zwischen der ehemaligen Glashütte und der Lippe, ist ein Holzplatz eingezeichnet. Dem Kupferstich eines unbekanntes Meisters ist das Bild der Lippe mit dem Annaberg im Hintergrund (1685) nachgezeichnet.



Doch nicht nur für die Städte, sondern auch für die Landbevölkerung war der Lippehandel von Vorteil. Einfache Leute verdienten ihr Brot als "Schiffszieher". Bauern betrieben nebenbei ihr Gewerbe als "Lein"- oder "Schiffsreiter" zu Zeiten geringen Arbeitsanfalls in der Landwirtschaft.

Auch manche "stille Kneipe" wurde an den Ufern der Lippe betrieben, wo reichlich wohlfeiler Kornbrand als "Medizin" ausgeschenkt wurde.

Zu Tal trieb die Strömung die Boote vorwärts. Um die Boote jedoch manövrierfähig zu halten, war ein bestimmter Staudruck auf das Ruderblatt notwendig. Dazu mußten die Boote mindestens mit 2 km/h schneller bewegt werden, als es der Strömungsgeschwindigkeit des Flusses entsprach. Daraus resultierte eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit bei normalen Wasserstand von etwa 5 km/h bei Talfahrt.

Bei der Bergfahrt mußte entsprechende Zugkraft vorgespannt werden, damit das Schiff gegen die Strömung bewegt werden konnte. Größere Lippeschiffe mit einer Tragfähigkeit bis ca. 120 t waren mit 6 Mann besetzt und wurden von ca. 12 Pferden gezogen. Kleinere Lippeschiffe wurden von Männern gezogen.



Die Pferde liefen auf einem ca. 9 m breiten "Treidel"- oder Leinpfad am Ufer des Flusses entlang, geführt von einem Pferdeknecht.



Ein langes Seil übertrug die Zugkraft vom Geschirr der Pferde auf den Zughaken des Schiffes. Der Schiffsführer wurde "Schipperbaas" und seine Gehilfen "Schippknechte" genannt.

Das Befahren der Lippe erforderte von den Schiffen gute Kenntnisse in der Beschaffenheit der Fahrinne und ausreichende Körperkräfte. An besonders gefährlichen Stellen, z.B. an den Papensteinen bei Hervest-Dorsten oder an der Ruine Rauschenburg bei Datteln mußte ein Lotse an Bord kommen.

Den geringen Wassertiefen entsprechend waren die Schiffe ausgelegt. Der "Aak"-Typ war etwa 40 m lang, ca. 5,9 m breit und die Bordhöhe betrug ca. 1,8 m. Der Rumpf war in Klinkerbauweise geschaffen, d.h. die einzelnen Rumpfbretter wurden an den Kanten übereinandergelegt und nicht stoßweise voreinander gesetzt. Die Schwerter waren seitlich angebracht und konnten, dem Tiefgang entsprechend, heraufgezogen oder abgelassen werden.

Die Aak hatte zwei Masten mit Gaffeltakelung und im Heck einen hausähnlichen Aufbau zur Unterbringung der Mannschaft.

Für den Bau der Aak wurden ca. 150 Festmeter Eichenholz benötigt. Bei einem Einsatz von 12 Schiffszimmerleuten war das Fahrzeug in etwa 3 Monaten fertig. Das Wort "A a k" ist friesischen Ursprungs und bedeutet soviel wie "Boot mit plattem Boden". Dieser Bootstyp ist auf verschiedenen Werften gebaut worden und wurde in unterschiedlichen Größen auf der Ruhr, dem Rhein, der Maas und der Scheide benutzt. Die auf der Lippe fahrenden Schiffe dürften zum größten Teil in Dorsten gebaut worden sein, wo das Schiffsbauerhandwerk eine jahrhundertealte Tradition hatte.

So wurden in Dorsten viele Schiffsrümpfe hergestellt, die dann in Wesel mit der Besegelung, dem Tauwerk usw. vervollständigt wurden und dann ihren Dienst auf den vorgenannten Gewässern aufnahmen.

Eine Weiterentwicklung der "A a k" war das sogenannte "Dorstener Schiff". Diese Bauart hatte gedrungener Abmessungen bei größerer Bordhöhe und wurde vorzugsweise auf dem Rhein eingesetzt. Durchschnittliche Ladefähigkeit bei Einsatz auf der Lippe bis 120 t,

auf dem Niederrhein bei dem langjährig eingesetzten Schiff "Justitia" 650 t. Diese Schiffe transportierten schwere Ladungen wie Kohle, Sand, Steine und Erze.

Doch über Jahrhunderte hinweg waren Salz und Eichenholz die wichtigsten Transportgüter auf der Lippe. Vor allen Dingen das Salz aus den Salzgruben bei Unna und Werl wurde nach Norden transportiert; auf der Rückreise dienten die Schiffe dem "Holländischen Handel" und brachten knappe und begehrte Kaufmannswaren (Tran, Öl, Fisch, Tonwaren, Nägel, Eisenteile, Farbwaren, Keramiken, Mühlsteine aus dem Basalt der Vulkaneifel) ins Binnenland. Wie rege der Schiffsverkehr auf der Lippe war, läßt sich aus einer Renterechnung der Stadt Dorsten von 1526 ableiten, wo von 225 zahlenden Flußfahrzeugen ("Vlothen") die Rede ist.

Die Anrainerstaaten waren das zu Preußen gehörende Gebiet Cleve-Mark, das seinerzeit kurkölnische Gebiet Vest Recklinghausen bzw. Herzogtum Westfalen und das südliche Grenzgebiet war das Fürstbistum Münster.

Zwischen diesen drei Anrainerstaaten war ein jahrhundertelanger Streit über die Zölle und Abgaben, Ufer- und Leinwegordnungen. Pläne, die Bedingungen für die Lippeschifffahrt zu verbessern bzw. zu vereinheitlichen, wurden regelmäßig unterlaufen. Ein Vorschlag von Seiten der Regierung Cleve-Mark wurde beispielsweise vom Fürstbischof Christoph Bernhard von Galen am 24. März 1667 wie folgt abgelehnt:

"Obwohl die Navigabelmachung der Lippe unserem Stifte schädlich, indem der Handel dorthin (zur Lippe) gezogen und von der Lippe Anwohnenden unseren Underthanen wird benommen werden, haben wir dehmohngeachtet der Herrn Churfürsten zu Cölln Durchlaucht zu Gefallen uns dazu erklehrt und eingelassen und wie der Churcöllnischen und Märkischen Underthanen gar großer Vortheil als welche resp. Korn, Eisen und dergleichen mit großem Nutzen zu Lande hin und holländische Waren wiederum hinauf bringen zu können, zuwachsen wird, so werden sie auch die weitgehenden Kosten zu stehen haben. Was sonst die Abnutzung (Ausnutzung) der Zöhlen betrifft, da sein wir der gnedidsten Meinung, daß gleichwie die Halbscheid der Lippe uns zukommt, also wir auch die Halbscheid der Abnutzung von allsothanen Zollgefällen billig zu genießen haben werden"

Erst als in den Jahren 1813 bis 1815 nach den Freiheitskriegen die gesamten Gebiete preußisch geworden waren, wurde ein planmäßiger Ausbau des Wasserweges "Lippe" möglich. Ansätze dazu waren schon häufiger gemacht worden. Bereits 1707 hatte man den Lippelauf aufgenommen und bildlich dargestellt und alle markanten Punkte wie Stromschnellen, enge Flußschleifen, Grenzmarkierungen, Fähren, Furten, Bootsmühlen eingetragen. In dieser Karte sind auch bereits einige vorgesehene Begradigungen und Durchstiche vermerkt. Aus dem Jahre 1748 liegt der Bericht einer Kommission vor, die alle Gegebenheiten des Lippelaufes erneut aufgezeichnet hat, um die Eignung für die Salz zu prüfen. Denn der Weg auf dem Wasser galt, trotz der vielen Zölle und Abgaben, als weniger gefährlich als der Transport zu Lande.

Im Jahre 1816 wurde eine Stations ("Beurtfahrt") von Wesel bis zur Holzladestelle "Am Forck" (Nähe Selm-Bork) eingerichtet. Zu Tal wurde Salz und zu Berg Kaufmannsgüter aus Holland transportiert.

Mit dem Inkrafttreten der "Strom- und Uferordnung" im Jahre 1817, die insbesondere der Verbesserung und der Befestigung der Leinpfade diente, nahm die einen bedeutenden Aufschwung.

Durch den Bau von Schleusen konnte eine höhere und gleichförmigere Wasserführung erreicht werden. Die Reste einer solchen Anlage können noch bei Haus Vogelsang in Ahsen besichtigt werden. (Das Schleusenwärterhaus ist allerdings schon sehr baufällig und dürfte bald einstürzen. Bemühungen des Verfassers, dieses Haus als "technisches Denkmal" zu erhalten, blieben bisher ohne Erfolg.)



Im Jahre 1829 konnte das erste Schiff in durchgehender Fahrt in 5 Tagen von Wesel nach Lippstadt gelangen. Nach Fertigstellung der Lippstädter Schleuse wurde sogar die Fahrt bis Schloß Neuhaus möglich. Dabei waren insgesamt 12 Schleusen zu überwinden.



d) Niedergang der Lippeschiffahrt

Mit der Eröffnung der Köln-Mindener Eisenbahnstrecke im Jahre 1847 erwuchs der Lippe eine übermächtige Konkurrenz. Innerhalb weniger Jahrzehnte wuchsen die künstlich angelegten Verkehrswege zu einem organisch zusammenhängenden Fahrwegnetz zusammen und lösten sich von ihrer Bindung an natürliche Wasserwege.

Durch die Inbetriebnahme der Bahnstrecke Venlo-Hamburg im Jahre 1874 und durch die Schienenverbindung zwischen Winterswijk und dem Ruhrgebiet im Jahre 1880 kam der Schiffsverkehr auf der Lippe vollständig zum Erliegen. Dazu hatte auch beigetragen, daß bis 1866 auf der Lippe ein Zoll erhoben wurde, so daß schon 1864 aus Gründen mangelnder Konkurrenzfähigkeit keine Steinkohlen mehr auf dem Fluß verfrachtet wurden.

Auch der Versuch im Jahre 1854, durch den Einsatz von Dampfschiffen die Lippe wieder rentabel zu machen, schlug fehl.

Die "Rhein- und Lippe-Dampfschleppfahrt Aktiengesellschaft" mit 3 Dampfschleppbooten, 6 größeren und 9 kleineren Lippeschiffen vorzugsweise für den Salztransport der Erbsälzerkollegien von Werl und Sassendorf konnte sich nur 2 Jahre halten. Obwohl die Dampf sicherlich als technische Sensation gesehen werden muß und auf Rhein, Donau und Elbe beste Erfolge brachte, waren doch die geringe Wasserführung der Lippe und die

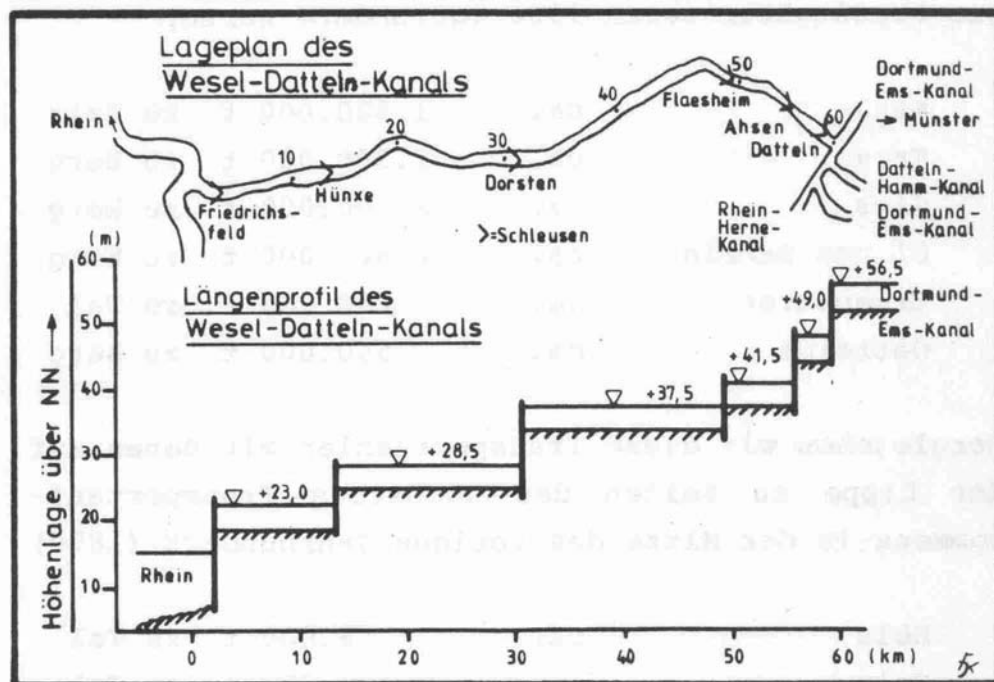
zu klein bemessenen Schleusen Schuld daran, daß dieser ehrgeizige Plan zum Scheitern verurteilt war.

e) Der Wesel-Datteln-Kanal

Die Nachfolge für die auf der Lippe wurde erst 1931 vom Wesel-Datteln-Kanal (auch "Lippe-Seitenkanal" genannt) übernommen.

Als mit dem Bau dieses Kanals im Jahre 1915 zur Entlastung des 1914 fertiggestellten Rhein-Herne-Kanals begonnen wurde, war vorgesehen, dem über das Lippetal hinaus vordringenden Steinkohlebergbau den Abtransport der Kohle auf dem Wasserweg zu ermöglichen. Außerdem sollten die Pumpwerke die Scheitelhaltung der westdeutschen Kanäle- zwischen Münster, Hamm und Herne zusätzlich mit Wasser versorgen.

Der Bau des Kanals ging, auch bedingt durch den ersten Weltkrieg, so langsam vonstatten, daß er erst 1931 in Betrieb genommen werden konnte. Der 60 km lange Kanal verbindet den Rhein bei Wesel mit dem Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln. Der Kanal wurde südlich der Lippe, die topographischen Verhältnisse des Lippetals nutzend, so trassiert, daß der Höhenunterschied von insgesamt 44 m in 6 Schleusenstufen überwunden wird.



Die Schleusen mit ihren weithin erkennbaren 2 Hubtoren sind 225 m lang, 12 m breit und haben eine unterschiedliche Hubhöhe. Diese sind aus der Skizze abzulesen. Der Kanal selbst hat ein Muldenprofil mit einer Sohlentiefe von 3,5 m und einer Sohlebreite von 15 m. Die Wasserspiegelbreite beträgt 34,5 m und die Fahrrinnenbreite 23 m für Schiffe mit 2,5 m Tiefgang.

Dadurch, daß die Schiffe in ihren Abmessungen immer größer wurden, mußten Teile des Kanals durch einseitigen oder beidseitigen Spundwandausbau verbreitert werden. Betrug die mittlere Schiffsgröße im Jahr 1960 noch 650 t, so war sie 20 Jahre später schon auf 950 t angewachsen. Die vorhandenen Schleusen wurden deshalb um jeweils eine weitere Schleusenanlage erweitert, bei denen die Schleusentore seitlich verfahren bzw. unter Wasser abgesenkt werden.

Die Frachtgüter waren 1980 (gerundete Werte)

Kohle ca.	1.800.000	t	zu Tal
Erze ca.	1.300.000	t	zu Berg
Kies ca.	2.500.000	t	zu Berg
Öl und Benzin	ca. 2.500.000	t	zu Berg
Eisenwaren	ca. 800.000	t	zu Tal
Getreide	ca. 500.000	t	zu Berg

Vergleichen wir diese Transportzahlen mit denen auf der Lippe zu Zeiten des höchsten Transportaufkommens in der Mitte des vorigen Jahrhundert (1850)

Holz	ca.	8.000	t	zu Tal
Salz	ca.	4.000	t	zu Tal
Kaufmannswaren	ca.	800	t	zu Berg
Kohle	ca.	100	t	zu Berg

dann müssen wir erkennen, dass rund 3 Zehnerpotenzen zwischen diesen Werten liegen.

Über Jahrhunderte hinweg hat die Lippe auch Einfluß auf das Leben der an ihren Ufern wohnenden Menschen genommen.

Heute dient die Lippe nur noch dazu, Oberflächenwasser abzuführen und unsere, wenn auch zum größten Teil geklärten Abwassermengen aufzunehmen. Ihre ehemalige Funktion als Wassertransportweg hat die Lippe vollkommen verloren und es erinnert kaum noch etwas an dieses Kapitel westfälischer Geschichte. Doch die Erinnerung daran gilt es zu erhalten; dann hat dieser Artikel sein Ziel erfüllt.

f) Literatur und Ausstellungen zur Binnenschifffahrt:

Die "Blätter zur Geschichte" können zum Thema "Lippe" nur die wesentlichen Faktoren bringen. Sollte Sie tiefer in die Materie einsteigen wollen, dann sind folgende Schriften und Ausstellungen zu empfehlen, die teilweise auch dem Verfasser von Hilfe gewesen sind:

A Literaturhinweise

1. Dorider, Adolf: Der preußische Salztransport auf der Lippe vor der Kanalisation des Flusses im 19. Jh., In: Vest.Jb. Nr. 51, 1950, S. 105-111
2. Fink, Hermann: Die Beutung der Lippe als Verkehrsweg, In: Wirtsch. Nachr. f. Rhein u. Ruhr, Jg. 7, 1926, S. 497- 500.
3. Gaertner, Kurt: Der Schiffszimmerbau zu Dorsten Ende des 18. Jh., In: Die Heimat. in Verg. u. Gegenw., Jg. 6, 1929, S. 23-26 und 38-42
4. Gehne, Fritz: Das erste Dampfschiff auf der Lippe, In: Vest. Jb., Nr. 51, 1950, S. 97-104
5. Fraaz, Karl Otto: Wechselvolle Geschichte Wasserbau und am Wesel-Datteln-Kanal, In: der Lichtbogen Nr. 185, 1977, S. 34-40
6. Ilgen, Th.: War die Lippe im Mittelalter ein Schifffahrtsweg von erheblicher Bedeutung?, Münster 1901
7. Kuhlmann, Bernh.: Die Bedeutung des Standortes für die wirtschaftliche Entwicklung des Gemeinde Dorsten, In: Heimatkal. d. Herrl. Lembeck, Jg. 25, 1966, S. 59-62
8. Rodekamp, Volker: Museum Dorsten - ein stadt- und kulturgeschichtl. Leitfaden.
9. "Schicksale eines Flusses", In: "Heimatspiegel". Wochenbeilage der Heimatzeitung General-Anzeiger für Wesel und Niederrhein mit Dinslakener Anzeiger, Jg. 3, Wesel 1936, Nr. 17.
10. Schnurbein, S. von: Die Römer in Haltern Westf., Landesmuseum für Vor- und Frühgeschichte, Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Heft 2, 1970, S. 5-7 und 12
11. Strickling, A.: Aus dem Leben der Lippe, In: Vest. Kal. Jg. 10, 1932, S. 57-60
12. Strotkötter, Gerh.: Die Lippe im 19.Jh, In: Zeitschr. der Vereine für Orts- und Heimatkunde im Veste u. Kreis Recklinghausen. Jg. 1895, Bd. 5, S. 65-143

13. Strotkötter, Gerh.: Beschwerde der niederländischen Städte über die Erhöhung des kurkölnischen Zolls auf der Lippe 1559/60, In: Vestische Zeitschr. Jg. 1897, Bd. 7, S.120-123
14. Wessels, Peter: Von der ehemaligen Lippe, In: Vest. Kal.,Jg. 6, 1928, S. 46-49
15. Wessels, Peter: Vom Dorstener Schiffgewerbe, In: Vest.Kal., Jg. 15, 1937, S. 61

B Museen und Ausstellungen zur Binnenschifffahrt

Dorsten, Markt 1, Tel. 02362/25725 (Lippeschifffahrt, Schiffstechnik)

Duisburg, Friedrich-Wilhelm Str. 64, Tel. 0203/28132652 (Rhein- und Ruhrschifffahrt, alter Raddampfer als Schlepper)

Emmerich, Martinikirchgang 2, Tel. 02822/75207 (Rheinschifffahrt, Schiffs- und Werftmodelle)

Hitzacker, Marschtorstr. 4—6, Tel. 05862/444 (Schifffahrt auf Elbe und Jeetzel, Hafen- und Schiffsmodelle)

Koblenz, Festung Ehrenbreitstein, Tel. 0261/71715 (Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen, Schiffstechnik)

Köln, Zeughausstr. 1—3, Tel. 0221/221—2352 (Rheinschifffahrt im Porzer Wehrturm)

Lauenburg, Elbstr. 59, Tel. 04153/3011 (Elbschifffahrt, Schleusenwirtschaft)

Papenburg, Am evang. Friedhof, (Schifffahrt und Schiffsbau)

Regensburg, Krauterermarkt 3, Tel. 0941/53021 (Schifffahrt und Schiffsbau auf dem historischen, restaurierten Radschleppdampfer "Ruthof" auf der Donau)

Weil am Rhein, Lindenplatz 1, Tel. 07621/704-1 (Rheinschifffahrt)

Wörth am Main, Postf. 20, Tel. 09372/5457 (Schifffahrts- und Schiffsbauuseum im Rathaus)

A 3620 Spitz an der Donau, Schifffahrtsmuseum "Otto Meißinger" (Donauschifffahrt, Flößerei)

CH 4019 Basel, Wiesendamm 4, Schweizer Schifffahrts-Museum "Unser Weg zum Meer"