

Schiffe und Mühlen auf der Lippe

Krudenburg und seine Mühlenponte

Die Lippe nahm für die Menschen am Fluß zu allen Zeiten einen Rang ein, den wir heute nur anhand von Funden erkennen und besonders aus alten Schriften herauslesen können. Die geologischen Erkenntnisse bestätigen, daß die Lippe hier im Unterlauf eine durchaus romantische, walddreiche Auenlandschaft durchfloß. Malbäume, als Markbäume der Grundstücksgrenzen, die hier und da noch als Kopfeichen, ein besonderes Charakteristikum bilden, bezeugen dieses neben anderem. Alte Pläne, Niederschriften, mündliche Überlieferungen bezeugen, daß die Lippe oftmals unmittelbar an Hünxe vorbei floß, daß andererseits der große Lippebogen und die Ollandniederung den Drevenackern wegen des Landabtriebes einige Sorge bereitete. Erst 1365 wurde der Fluß mit dem Bau der Vogtburg Crudenburg und des Lippewehrs, der damit entstehenden unteren, oberen und hinteren Mühlenschlucht, sowie dem Durchstich nach Crudenburg in regulierte Bahnen gelenkt.

Wesel lag zu dieser Zeit noch an der Lippe, die hier unmittelbar südlich der Mathena-Vorstadt um die Willibrord-Altstadt im Bogen, entlang der heutigen B 8 floß, um dann in der Bauernschaft Flüren etwa in Höhe der Rose in Bislich in den Rhein zu münden. Erst ab 1590 hat der Rhein sein Flußbett oberhalb Wesels verlagert, so wie wir es heute noch vorfinden. Die großen Veränderungen, welche die Menschen an ihrer Umwelt vornahmen, durch Deichbefestigungen, Ausbau des Schiffahrtsweges Lippe, das Abholzen der Wälder im unteren Lippetal, haben nicht nur Lebensraum, sondern auch die Möglichkeiten des Broterwerbs verändert. Die Eigensüchteleien der Menschen, hier besonders der Müller am Oberlauf der Lippe und die durch das Abholzen entstehende Versandung des Unterlaufes, führten schon früh zu unregelmäßigen Wasserständen.

Die Zeit des 16., 17., 18. Jahrhunderts bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts war die Blütezeit der Lippeschiffahrt. Die damalige große Lippeschiffahrt begann in Wesel und endete hinter der Schiffsmühle Vogelsand bei Haltern. Weiter oberhalb bis Hamm war der Weg durch fest am Ufer gebaute und schwimmend im Fluß verankerte Floßmühlen behindert.

Die Weseler Schiffergilde verzeichnete zu dieser Zeit folgende Stationen auf der Strecke Hamm bis Wesel:

Feste und Floßmühlen ohne Durchlaß: Hamm-Stockum, Grimmger Mühle, Werne, Beckinghausen 2 Mühlen, Altünen, Horst und Dahl, Dahl zugleich Grenze der großen Lippeschiffahrt. Pont oder Dampfmühlen (Schiffsmühlen mit Durchlaß): Vogelsand-Haltern, Dorsten und Crudenburg, Kranschiff in Wesel zugleich Zollstelle. Brücken mit Durchlaß: Lünen, Baddenberg, Haltern, Dorsten zugleich Zollstelle des churfürstlichen Zoll zu Münster und des Stadtzolls, Zollstelle Gartrop am Barnum des churclevischen Zolls auf der Lippe und Crudenburg.

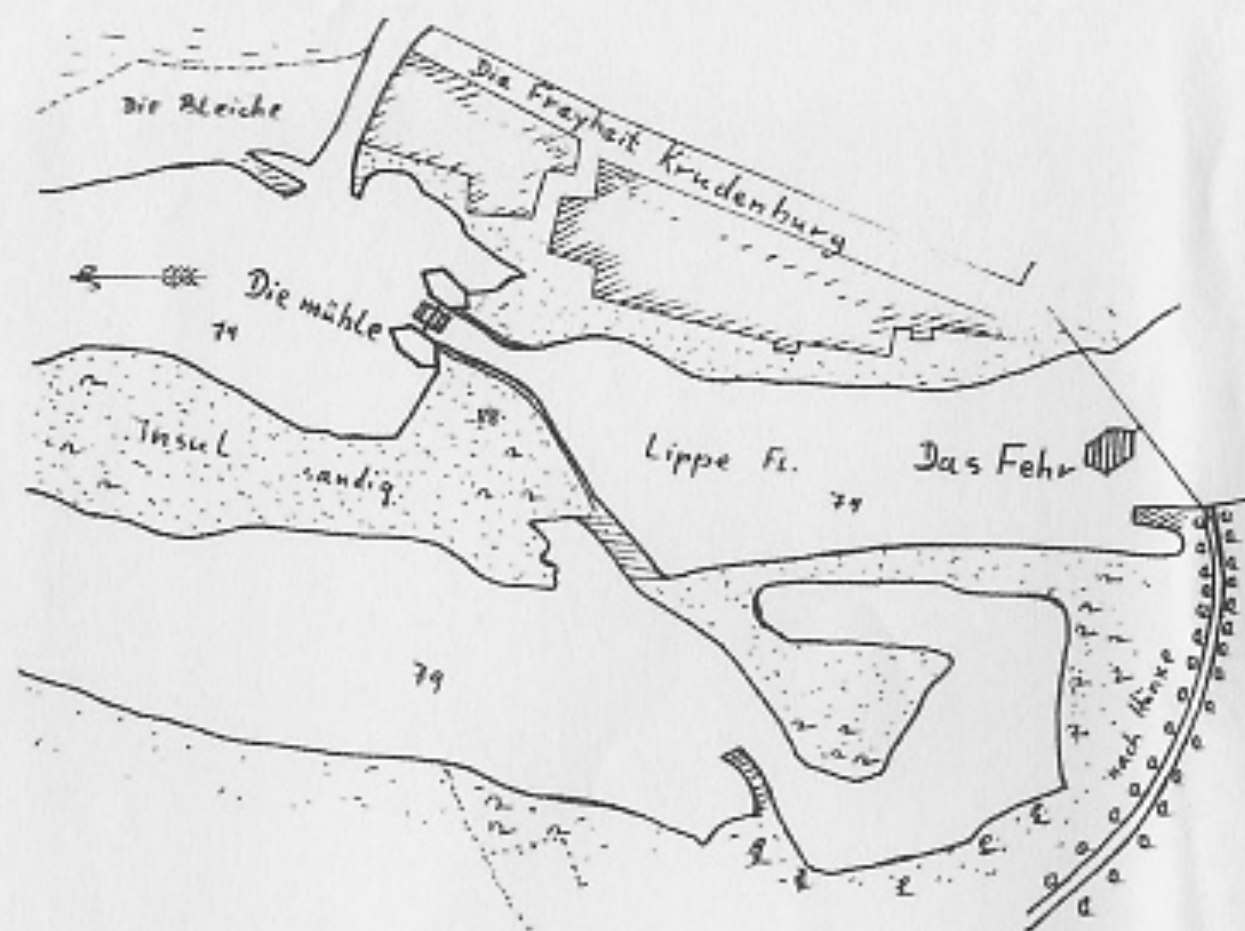
Auch Steinkohle-Transporte

Etwa 3 km lippeaufwärts der heutigen Kreisgrenze zwischen Gahlen und Dorsten, am Kohlhaus, wird reger Handel an und auf der Lippe begonnen. Von hier aus wurde Holzkohle von den Meilern um die Hardt und aus den Wäldern um Gahlen, später auch Steinkohle aus dem nahen Revier eingeschifft.



Der alte Kohlenumschlagplatz an der Lippe, das »Kohlhaus« bei Gahlen, Endstation des Kohlenwegs aus dem Ruhrgebiet

Eichenholz für den Schiffsbau in Holland, aus den Wäldern bei Gahlen, Schermbeck und Damm, wird ab Schermbeck gefloßt. Aus Schermbeck werden schon Ende des 18. Jahrhunderts Dachziegel der Ziegelei Prinz verschifft. In Crudenburg, so wird berichtet, wird in der Hauptsache Klafter- und Krummholz gehandelt. Fusternberg bei Wesel betreibt den Handel mit Schnittholz und Brettern. Flußauf werden am Weseler Kranschiff Mühlensteine, Salz und Kaufmannswaren aus den Niederlanden verladen.



Die wassertechnisch sehr komplizierte Situation der Lippe vor Crudenburg nach einer Flurkarte, die 1733 von L. F. von Wrede, »Ingenieur-Kapitän« gezeichnet wurde. Die Lippe (79) umfließt eine sandige Insel. Rechts die Lippefähre (»Das Fehr«), in der Mitte die Wassermühle, rechts darunter ein Wehr, das bei Bedarf geschlossen oder geöffnet werden konnte

Kranschiffe jener Zeit wurden im Fahrwasser oder stromseits verankert und von unterschlächtigen Wasserrädern betrieben. Ebenso wurden auch die meisten Schiffsmühlen, besonders jene auf dem Rhein, angetrieben.

Zeitgenössischen Berichten zufolge wurde zwar der Schiffsverkehr auf der Lippe durch Mühlenschiffe, die im Fluß verankert lagen, wie bei Crudenburg, behindert, andererseits dienten sie in Verbindung mit den Stauwehren und den Mühlenschleusen sowohl der Wasserhaltung der Lippe allgemein, sowie der Bewässerung der Burggräben (Wassergraben).

Mit zunehmendem Handel am Beginn des 19. Jahrhunderts besann man sich der Kanalisierung mit der Errichtung und Erweiterung vorhandener Schleusen. Die Schleusen dienten zur Umgehung der festen und Floßmühlen. Die Schleuse Vogelsand diente der Umgehung einer Klippe.

Bei den Pontmühlen, wie in Crudenburg, sah man anfangs vom Bau einer Schleuse ab, da diese Mühlen seitlich verschoben werden konnten, jedoch mußte hier mit der Bezahlung des Mühlenpassagegeldes gerechnet werden. Über die Bauart der Mühle ist nichts überliefert, wenig Aufschluß gibt eine Planzeichnung aus dem Jahre 1720, auf der ein Doppelponton mit einem zwischen den Pontons laufenden Mühlrad eingetragen ist. Dieses Mühlrad lag unmittelbar am Wasseraustritt der Mühlenschleuse, wobei der Gefällestrom für höhere Durchflußgeschwindigkeit sorgte.

Mehr Aufschluß gibt uns eine Begebenheit, die Friedrich Sander in seinem Buch »Burgvogt von Crudenburg« wiedergibt. – 1625 zogen niederländische Geusen über die Mühlenponte gen Hünxe auf die grote Wej. Als sie eine ihnen übermächtige Schar spanischer Soldaten gewahrten, zogen sie sich wieder über die Mühlenponte nach Crudenburg zurück. Der letzte aber hob den Baum auf, der vor der Haspel lag, mit dem die Mühle aufgewunden wurde, so daß die Spanier ihnen nicht folgen konnten.

Der letzte Müller

Die Mühlenponte bot also zu jener Zeit die einzige Verbindung über den Fluß. Die lästige Abgabe an den Müller von Crudenburg, wie auch das zeitraubende Verschieben der Mühle, waren Grund genug, auch hier eine Schleuse zu errichten. Man entschied sich leider, wie sich später herausstellen sollte, zum Ankauf der Mühle für 5500 Rthlr und damit zum Beseitigen im Jahre 1827. Der letzte Müller, Peter Benninghoff (Lühl-Benninghoff), ließ im Kaufvertrag mit einiger Schläue das Mühlenpassagegeld offen. Dieses wurde erst am 29. Mai 1833 aufgehoben. Ein weiteres Hindernis stellte die zu niedrige Crudenburger Brücke dar, von der es hieß »Die Schiffer nahmen immer die Mütze ab und beteten drei Vaterunser beim Passieren der Brücke«. Der Schiffahrtsverband Wesel-Hamm entschied sich auch hier für den Ankauf zu einem Preis von 2000 Rthlr im Jahre 1828. Erst 1835 wird an jener Stelle eine Gier- oder Gerponte errichtet. 1827 wird in Crudenburg auf einer Fläche von 715 preuß. Ruten ein Überwinterungshafen eingerichtet. Interessant sind Kostenentwicklungen jener Zeit. Unter Zugrundelegung hölzerner Schleusen hatte man die Schiffbarmachung der Lippe von Wesel bis Lippstadt auf anfänglich 152 000 Rthlr berechnet. Dem Gesuch um Bewilligung von 217 879 Rthlr lag allerdings schon die Absicht zum Bau von halbmassiven Schleusen zugrunde. In der Bauzeit erhöhten sich dann die Kosten auf 408 334 Rthlr, 6 Silbergr. und 8 Pf, so daß die schon 1824 genehmigte Anleihe vom preuß. König am 15. 9. 1826 erhöht wurde. Der Rest von ca. 60 000 Rthlr wurde aus der Kasse der Schifffergilde bestritten.

Am 30. August 1853 startet auf Betreiben des damaligen Kreissekretärs Hermann aus Hamm ein Schiff, das nie den Weseler Hafen erreichte. An der Crudenburger Brücke blieb es hängen. Die Barnumer Brücke wird hier schon lange nicht mehr genannt, zuletzt in der Zeit des Dreißigjährigen Krieges. Möglicherweise wurde sie ein Opfer jener Zeit oder ein Opfer der reißenden Winterhochwasser, die auch Crudenburgern immer noch in Erinnerung sind. Es erwies sich weiterhin als ein Unglück, daß die Pontmühlen, wie hier in Crudenburg, beseitigt wurden, da sie gewissermaßen als Schleusen dienten. So argumentierte die Petition des Weseler Magistrats am 8. 2. 1859 an den Berliner Landtag, schon am 12. 12. 1858 der ständische Abgeordnete Uhlendorf an den Weseler Magistrat, sowie am 17. 12. 1858 an den Provinziallandtag. So wie die Menschen am Fluß sich den veränderten Gegebenheiten stellen mußten, da der Fluß seinen Lauf änderte, oder die Veränderungen durch sie selbst verursacht wurden, änderten sie ihre Einstellung zum Broterwerb. Aus Fischern und Schifffern wurden Bauern und Handwerker.

Die Lippeschiffahrt brachte den Menschen jener Zeit einen gewissen Wohlstand. Das gilt für den Beruf des Leinreiters, den viele Schermbecker ausführten. Auch die Flößer in Gahlen, sowie Schiffer, Schiffsbauer und Fischer in Crudenburg konnten von den Erträgen leben. Zwischen 1840–44 entwickelte sich in Crudenburg eine kleine Schiffsbauindustrie. Es wurden Nachen, sogenannte Flieger gebaut.

Der erste Fährmann

Der erste Fährmann, Scholten genannt Schwanen, betrieb neben der Schankwirtschaft und der Nebenstelle der Post auch noch lange Zeit die Schifffahrt. In den zwanziger Jahren unseres Jahrhunderts ging das Fährrecht an jene Familie Scholten, die hier gut nachbarschaftlich »Scholten an de Pont« genannt wird.



Lippefähre Krudenburg

Die Idylle der alten Fähre und die der späteren Brücke ging mit der Umgehung der Straße verloren, nicht aber die Idylle des alten Dorfes, mit seinen engen Gassen und seinen geheimnisumwobenen Geschichten vom alten Hafen. Nach mündlicher Überlieferung liegt im Krudenburger Hafen ein gesunkenes Schiff. Anderen Berichten zufolge ist hier ein Fuhrmann mit Pferd und Wagen versunken. In stillen Nächten hört man aus der Tiefe das Knarren des Ruderbaumes, den Schiffer und Fuhrmann fluchen, die Pferde wiehern. Der Müller soll hier in manchen Nächten Streitgespräche mit den Crudenburgerinnen führen um den Mahlpreis. Der Wassergeist im alten Mühlloch hat einen Pfarrer aus Drevenack vom Mühlsteg gezogen und dieser redete manchmal aus der Tiefe.

Es sind aber immer nur die alten Pappeln und Silberweiden die ihre Äste knarrend aneinander reiben, das uwit quit der Käuze vom nahen Poll, das Wiehern der Pferde, die friedlich in der Dunkelheit grasen, die Enten und Frösche, die dort im Mühlloch ihr Zwiesgespräch halten.