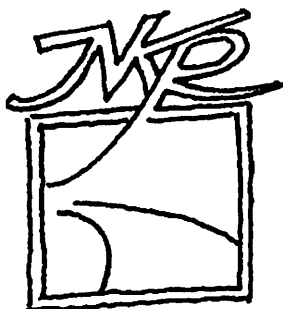


# Niederrhein-Magazin

Nr. 19



Zeitschrift der  
Niederrhein-Akademie/Academie Nederrijn e.V.  
und des  
Instituts für niederrheinische Kulturgeschichte und  
Regionalentwicklung (InKuR)  
Frühjahr/Sommer 2015

## **Inhalt**

### **Blitzlicht**

Böttger contra Nagel – Krefeld gegen Neuss.  
von Lina Schröder 3

### **Aufsätze**

Überlegungen zu Sinn und Nutzen einer Infrastruktur-Geschichte des  
Mittelalters  
von Dominik Greifenberg 13

Über das Mühlenwesen im Rheinland  
von Josef Jörissen 23

### **Berichte**

Vorsorge durch Forschung: zur Rolle baulicher Forschungsinfrastruk-  
turen am Beispiel der Bayer Farbenfabriken, 1950-80  
von Dennis Gschaider 32

„Forschungsreisen“ oder Unterwegs zu niederländischen und bel-  
gischen Archiven  
von Lina Schröder 34

Karl-Heinz-Tekath-Förderpreis doppelt vergeben 37

### **Aus dem Verteilerkreis**

„Viersener Salon“: Forum für historische Ausstellungen, musikalische  
Ereignisse, literarische Begegnungen und wissenschaftliche Diskurse  
von Albert Pauly 38

### **Ankündigungen**

Tagung: 1815-2015 – der nördliche Maas-Rhein-Raum nach dem  
Wiener Kongress 41

Die Jahrestagung des Emmericher Geschichtsvereins e.V.: Der Rhein 42

**Veranstaltungen** 43

**Rezensionen** 48

**Bücherspiegel** 50

**InKuR**

Das Institut für niederrheinische Kulturgeschichte und Regionalent-  
wicklung (InKuR) 53

Schriftenreihe 54

**NAAN**

Die Niederrhein-Akademie/Academie Nederrijn e.V. (NAAN) 57

Bericht des Vorstands 58

Vorstand und Komitee 59

Jahresgaben 61

Antrag zur Mitgliedschaft 63

**Impressum** 64

*Blitzlicht – Persönlichkeiten zwischen Rhein, Maas und Ruhr*

**Böttger contra Nagel – Krefeld gegen Neuss.  
Der Kampf um die Montanachse Rhein-Maas-Schelde 1946-62**

von Lina Schröder



*Abb. 1: Wilhelm Böttger (\*1897; †1984)<sup>1</sup>.*



*Abb. 2: Josef Nagel (\*1895; †1963)<sup>2</sup>.*

Die seit dem 17. Jahrhundert angestrebte Verwirklichung eines somit „uralten Plans“,<sup>3</sup> nämlich die Schaffung eines west-östlichen Verbindungskanals zwischen

<sup>1</sup> Abbildungsnachweis: Der Oberbürgermeister, Stadtarchiv Krefeld.

<sup>2</sup> Abbildungsnachweis: Stadtarchiv Neuss.

<sup>3</sup> Ein uralter Plan – wird er Wirklichkeit? (07.01.1950, Aachener Zeitung), Plan des Rhein-Maas-Kanals uralt (08.03.1951, Kölnische Rundschau). Vgl. Schröder, Lina: Anbindungsbestrebungen des Rhein-Maas-Gebiets an die Nordsee mittels der Flüsse Rhein, Maas und Schelde. Niederrhein-Magazin, H. 13 (2012), S. 20-38; Schröder, Lina: Neuss und das Kanalprojekt Rhein-Maas-Schelde. In: Novaesium. Neusser Jahrbuch 2014, S. 45-70; Schröder, Lina: Infrastrukturgeschichtliche Überlegungen zu rund 320 Jahren Diskussion um die gescheiterte West-Ost Magistrale „Rhein-Maas-Schelde“. In: Niederrhein-Magazin, H. 18 (2014), S. 33-39.

Rhein, Maas und Schelde, erfuhr nach dem Zweiten Weltkrieg neue Beachtung. Die bereits in früheren Jahrhunderten vielfach geführten Diskussionen um die Trassenführung lebten unter den wirtschaftlich daran interessierten Beteiligten erneut auf und wurden vor allem zwischen den Verantwortlichen der Städte Neuss und Krefeld in besonders intensiver Weise ausgetragen. Zur Debatte standen im Wesentlichen drei mögliche Trassierungen: Vor allem Neuss, Mönchengladbach und Aachen favorisierten hierbei gemeinsam einen südlichen oder mittleren Verlauf der Trasse (Süd- bzw. Mittellinie), während die Vertreter Krefelds an der Nordlinie interessiert waren. Der maßgebliche Exponent dieser Auseinandersetzungen war in Neuss Oberstadtdirektor Dr. Josef Nagel (1946-60)<sup>4</sup>, der die Anbindung seiner Stadt an die projektierte Wasserstraße ausdrücklich zur Chefsache erklärte. Als Kontrahenten zur Vertretung der Nordlinie installierte die Stadt Krefeld als in Sachen Kanal „Sonderbeauftragten“ den Verkehrsdezernenten und Beigeordneten Prof. Dr. Dr. Wilhelm Böttger (1947-62).

### **Böttger und Nagel – die Exponenten der Auseinandersetzung**

Von den beiden Persönlichkeiten kann Josef Nagel als der „Praktiker“ auf dem Gebiet der Hafengewirtschaft und der Binnenschifffahrt gelten. 1895 in Köln geboren, war er ab 1936 Wirtschaftsdezernent der Stadt Neuss, bekleidete bereits ab 1929 das Amt des Neusser Hafendirektors, das er auch nach seiner Wahl zum Oberstadtdirektor im Jahre 1946 weiterhin innehatte. Neben seinen kommunalen Ämtern war er ab 1950 stellvertretender Vorsitzender der Hafentechnischen Gesellschaft<sup>5</sup> und im Weiteren auch Vorsitzender des Verbandes Deutscher Binnenhäfen. Über internationale Kontakte verfügte er u. a. als Mitglied der Conférence permanente für die Regionalplanung Nord-West-Europas.<sup>6</sup> Als die Verfechter der südlichen bzw. mittleren Trassenführung 1950 den vor dem Krieg gegründeten Aachen-Rhein-Kanalverein unter dem Namen Westlandkanal-Verein, sozusagen als Instrument der Interessenvertretung, wiederauferstehen ließen,<sup>7</sup> übernahm er dort das Amt des zweiten Vorsitzenden. Bereits in den 1930er Jahren

<sup>4</sup> Wenn nicht anders vermerkt, handelt es sich stets um die beruflichen Daten.

<sup>5</sup> Hg. der Schifffahrtszeitschrift HANSA. In: Jahrbuch der Hafentechnischen Gesellschaft. Bd. 29, Berlin/Heidelberg 1966, S. 5.

<sup>6</sup> Bestand B.02.04.003 Nr. 54, Stadtarchiv Neuss.

<sup>7</sup> Westlandkanal-Verein gegründet. Auch Düsseldorfer Interessen werden dadurch berührt (03.03.1950, Rhein-Echo).

waren aus seiner Feder Publikationen zur wirtschaftlichen Situation der niederrheinischen Häfen sowie zur Gesamtsituation der deutschen Hafenwirtschaft erschienen, sowohl als Monographien<sup>8</sup>, wie auch in Aufsatzform<sup>9</sup>. Davor erfolgte 1917 die Promotion zum Doktor der Wirtschaftswissenschaften mit dem Titel „Die deutsche Herrenwäscheindustrie“.<sup>10</sup> Überliefert sind zudem zahlreiche Manuskripte von Aufsätzen, die sich schwerpunktmäßig mit verkehrswirtschaftlichen Fragen unter Betonung der Hafenstrukturen sowie der Zubringerfunktion der Flussläufe und der künstlichen Wasserstraßen befassen.<sup>11</sup> In seiner Amtsführung pflegte Nagel offenbar einen durchsetzungsfreudigen Stil, was ihm den internen Spitznamen „Gottvater“ einbrachte.<sup>12</sup>

Der Krefelder Verkehrsdezernent Wilhelm Böttger, geboren im Jahr 1897 in Wuppertal, verfügte zwar nicht über die praktische Erfahrung eines Hafendirektors, hatte sich aber ebenfalls über Jahrzehnte mit verkehrspolitischen Fragen befasst. Als gelerntem Juristen war ihm zudem das plädoyerhafte Vertreten von Interessen bestens geläufig. Auch Prof. Dr. rer. pol. Dr. jur. Böttger verfasste neben seinen beiden Promotionsschriften „Die Kohlentarifpolitik der preußisch-hessischen Eisenbahnen“ (1921) und „Das Verhältnis des Beamtenrechts zum Arbeitsrecht“ (1925) zahlreiche Aufsätze. Abweichend zu den Informationen dieser einzelnen Dokumente, die der Personalakte (P-29723, Stadtarchiv Krefeld) von Wilhelm Böttger beilagen und durchpaginiert sind, ist Böttgers Angabe in dem Lebenslauf seiner Bewerbung. Hier gibt er an, dass er 1921 seinen Dr. rer. pol. mit der oben besagten Schrift erworben hat und im Jahre 1923 einen Dr. jur. mit der Schrift „Zur Neuordnung des Rechts der Privatgleisanschlüsse.“ Diese Informationen finden sich ebenfalls in einem Artikel in der Uerdinger Rundschau.<sup>13</sup> Am 1. August 1955 erfolgte laut Per-

<sup>8</sup> So z. B. Nagel, Josef: Die niederrheinischen Häfen in ihrer historischen Entwicklung und gegenwärtigen Struktur. Berlin 1936.

<sup>9</sup> So etwa Nagel, Josef: Grundlagen industriegewirtschaftlicher Hafengestaltung. In: HANSA. Deutsche Schiffsfahrtszeitschrift, Jahrgang 1938, S. 1606-1608.

<sup>10</sup> Für die entsprechenden bibliographischen Hinweise zu Josef Nagel ergeht Dank an Herrn Jens Metzdorf, Leiter des Stadtarchivs Neuss.

<sup>11</sup> Stadtarchiv Neuss, Bestände D.OH.N.O1, Nr. 5 und Nr. 6.

<sup>12</sup> Metzdorf, Jens: Zeichen kraftvollen Selbstbewußtseins. Zur Fertigstellung des Neusser Rathauses vor 50 Jahren. In: Novaesium 2004. Neusser Jahrbuch für Kunst, Kultur und Geschichte, S. 49-66.

<sup>13</sup> Uerdinger Rundschau (Jg. 7, Nr. 24, S. 41). Für die entsprechenden Hinweise ergeht Dank an Frau Sabine Weber vom Stadtarchiv Krefeld.

sonalakte der Stadt Krefeld die Ernennung zum Honorarprofessor für die Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Fakultät der Universität München. Die Uerdinger Rundschau berichtete seinerzeit, Böttger sei zum Honorarprofessor für Verkehrswissenschaften an der Universität Köln ernannt worden.<sup>14</sup> Es muss hier dahingestellt bleiben, ob tatsächlich eine doppelte Bestallung vorlag, oder sich in die eine oder andere Dokumentation ein Fehler eingeschlichen hat. Vor dem Hintergrund seines Wirkungskreises im Rheinischen wäre die Kölner Variante naturgemäß die Wahrscheinlichere.

### Das Kanalprojekt im Spiegel der Presse

Dass die Diskussion um die Trassenführung nicht nur einen internen Disput der hier genannten sowie weiterer Experten verkörperte, sondern vielmehr auch in die Öffentlichkeit getragen wurde, dokumentiert sich in zahlreichen, über mehrere Jahrzehnte nachweisbaren Presseartikeln.<sup>15</sup> Die Intensität, mit welcher der Streit um eine Kanalanbindung geführt wurde, wird verständlich, wenn berücksichtigt wird, welche Hoffnungen sowohl in Neuss als auch in Krefeld mit dem Uerdinger Hafen gerade in diesem Zeitraum hieran verknüpft waren, versprochen sich die verantwortlichen Politiker doch einen Aufschwung für die seit Kriegsende danieder liegende Hafenvirtschaft. Offensichtlich hatten sich die Verhältnisse auch in den Endvierzigern nicht gebessert oder sogar eher verschlechtert. So führt Josef Nagel in einem, allerdings undatierten Manuskript eindrucksvoll aus: „...die Finanzreserven der Häfen waren mit der Währungsreform restlos untergegangen und die laufenden Erträge stellten in vielen Fällen nicht einmal eine Selbstkostendeckung sicher.“<sup>16</sup> Nagel hatte mit der Forderung nach einer Kanalanbindung naturgemäß die Neusser Interessen im Auge. Sein Krefelder Gegenüber Böttger zeigte sich durchaus ebenfalls

<sup>14</sup> Uerdinger Rundschau (Jg. 7, Nr. 24, S. 41).

<sup>15</sup> Z. B. für die Jahre 1947-60: Wasserstraße Antwerpen-Lüttich-Aachen-Neuß (05.04.1947, Aachener Volkszeitung), Rhein-Maas-Schelde-Kanal ohne Krefeld? (20.12.1949, Rhein-Echo), Eine Wasserstraße unter dem Aachener Wald (23.12.1949, Aachener Nachrichten), Duisburg-Ruhrort: Aachen-Rhein-Kanalprojekt unerwünscht (31.12.1949, Aachener Volkszeitung), Schelde-Rhein-Kanal: Born-Neuß (19.04.1952, Westdeutsche Zeitung), Kanal zwischen Venlo und Ruhrort? (07.09.1956, Rheinische Post), Wie vor vierzig Jahren: Kanalprojekt Venlo-Krefeld (09.05.1957, Westdeutsche Zeitung), Rhein-Maas-Kanal über Born-Geilenkirchen-Neuß umstritten (20.04.1960, Stadt und Hafen Duisburg).

<sup>16</sup> Nagel, Josef: Binnenhäfen als Helfer der Wirtschaft. In: Bestand D.04.N.01, Nr. 5, Stadtarchiv Neuss.

engagiert, wenn er sich in einem internen Schreiben, in einer an die wilhelminische Diktion gemahnenden Weise äußert: „Ich bitte Sie, davon überzeugt zu sein, daß die Stadtverwaltung alles tun wird, um in dem Kampf um die Kanalverbindung in der vordersten Reihe zu bleiben.“<sup>17</sup>

### **Die fünfziger Jahre – der „Kampf“ geht richtig los**

Im Dezemberheft 1949 der renommierten Schifffahrtszeitschrift „Hansa“ hatte Josef Nagel einen Artikel publiziert, der neben einem ausführlichen historischen Abriss des Projektes einen südlichen Trassenverlauf propagierte, ohne die zur Debatte stehenden Alternativen sowie die allseits bekannte Krefelder Kanaltradition überhaupt zu erwähnen. Der Zeitschrift blieb nichts anderes übrig, als im folgenden Jahrgang eine entsprechende Gegendarstellung – die sofortige Antwort der Gegenseite – zu veröffentlichen.<sup>18</sup>

Mit der besagten Wiederbelebung des Aachen-Rhein-Kanalvereins in den ersten Nachkriegsjahren sahen die Krefelder ihre Interessen naturgemäß bedroht, wengleich dieser sich zunächst mit konkreten Aktionen noch zurückhielt, zugleich aber die Projektwerbung nicht vernachlässigte: „Die Braunkohle verdiene an ihren Briketttransporten nach Wesseling auf ihrer eigenen Bahn so außerordentlich gut, dass sie bestrebt sei, auf diese Einnahme auch bei dem Verschieben des Braunkohlebergbaues nach Norden nicht zu verzichten. Sie werde daher alles tun, um möglichst lange den Versand auf diesem Weg zu erhalten. Er, Dr. Nagel, habe kürzlich den Baron von Oppenheim auf dieses Problem aufmerksam gemacht und versucht, ihn für das Projekt zu erwärmen. Der Aachen-Rhein-Kanal-Verein habe bewusst in den letzten Monaten jede Tätigkeit vorübergehend eingestellt, um die innerpolitische Entwicklung in Deutschland abzuwarten. Er werde aber voraussichtlich gegen Ende dieses Jahres [1949] erneut an die Öffentlichkeit treten.“<sup>19</sup> Diese Ankündigung wahr machend erfolgte tatsächlich dann Ende des Jahres die Proklamation, den Aachen-Rhein-Kanal-Verein im Februar des kommenden Jahres offiziell wiederauferstehen zu lassen.<sup>20</sup> Während Nagel also mit und ohne Kanal-

<sup>17</sup> Schreiben Böttger vom 5.1.1950. In: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld.

<sup>18</sup> Schifffahrtszeitschrift HANSA: Neusser Aufsatz Dez. 1949 sowie Krefelder Gegendarstellung Februar 1950.

<sup>19</sup> Vermerk Twiehaus, Abt. Binnenschifffahrt, Nr. 140, 22.10.1949, in: Bestand B108/1785, Bundesarchiv Koblenz.

<sup>20</sup> Der Aachen-Rheinkanal-Verein erstet wieder (29.12.1949, Aachener Volkszeitung).

verein in den kommenden Jahren nicht müde wurde, sich in der Öffentlichkeit für „seinen“ Kanalplan stark zu machen,<sup>21</sup> griff Böttger zunächst auf die bereits in den vierziger Jahren ausgearbeiteten Pläne des Krefelder Oberbaurats Hupert Hentrich zurück, was publizistisch ebenso wahrgenommen wurde. So schreibt die Rheinische Post vom 21. Mai 1953: „Hentrichs Plan rückt in den Vordergrund“. Im Jahr 1957 sollte Böttger mit der äußerst gelungenen Konzeption der Krefelder Denkschrift „Um den Maas-(Arcen)-Niederrhein-Kanal“ einen weiteren, wichtigen Erfolg erringen, erhielt doch mit dieser Werbeschrift die in der Diskussion zunächst weit abgeschlagene Nordtrasse eine ganz neue öffentliche Beachtung.<sup>22</sup>

### **1957: Die A-Theorie wird geboren**

So erfuhr denn auch 1957 die Diskussion um die Trassenführung der angedachten Maas-Rhein-Verbindung neue Impulse in Form der sogenannten „A-Theorie“.<sup>23</sup> Stellt sich der Betrachter die Maas als Aufstrich des Großbuchstabens A und, dazu korrespondierend, den Abstrich als den Rhein vor, wäre die Kanalverbindung als der Querstrich des Buchstabens zu sehen. Die besagte Theorie ging nun davon aus, dass die Trassenführung um so kostengünstiger auszuführen wäre, je kürzer der „Querstrich“ ausfallen würde. Für die geographische Realität bedeutete dies folglich: je weiter nördlich die Trasse, desto geringer die Kosten. Auf den ersten Blick erscheint eine derartige Forderung rein formalistisch. Sie wurde allerdings massiv durch die Tatsache unterstützt, dass ein derartiger Trassenverlauf nicht nur kürzer ausgefallen wäre, sondern sich bezüglich der Geländeformation für einen Kanalbau wesentlich besser geeignet hätte. Es liegt auf der Hand, dass die Verbreitung der publizistisch „griffigen“ A-Theorie den Vertretern der Südvariante, allen voran den Neussern und Josef Nagel, nicht ins Konzept passen konnte.

<sup>21</sup> Siehe z. B. Zeitungsartikel: Oberstadtdirektor Nagel fordert Schelde-Maas-Rhein-Verbindung (05.05.1954, Stadt und Hafen).

<sup>22</sup> Neuer Anstoß kommt aus Krefeld. 26. Denkschrift über Rhein-Maas-Kanal – Auf den Spuren der alten Römer (11.09.1957, Westdeutsche Allgemeine).

<sup>23</sup> Industrie- und Handels-Kurier (Oktober 1957), Zeitungsausschnitt, in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.



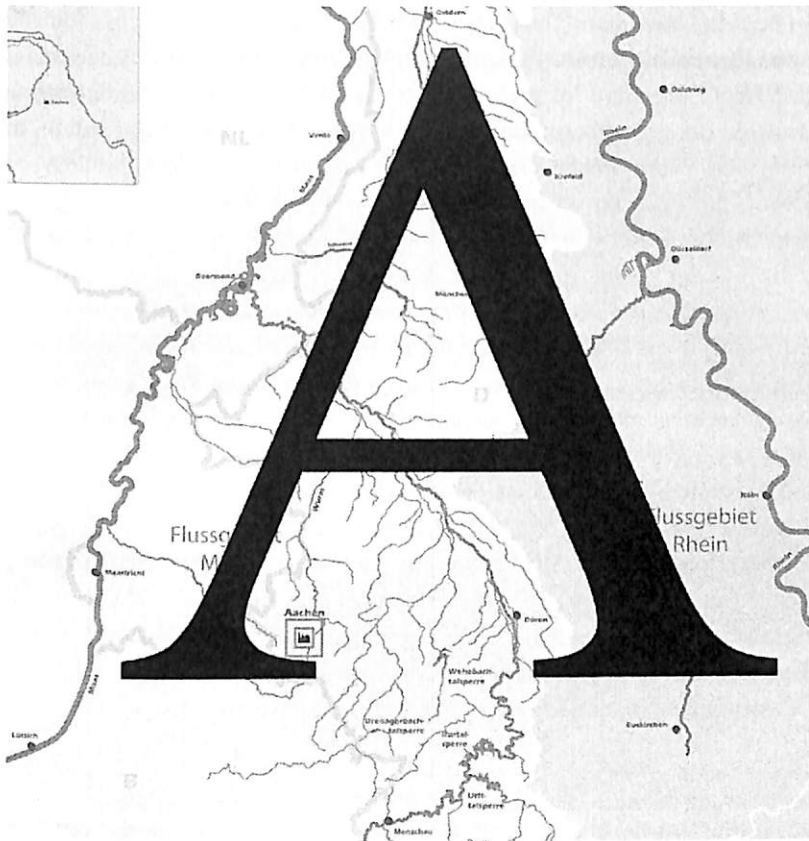


Abb. 3: Der Buchstabe „A“ zwischen Rhein und Maas. Grafik von der Verfasserin erstellt.

### Zusammenarbeit im Sinne der Region Rhein-Maas?

Wie die zahlreichen Presseveröffentlichungen zeigen, waren durch das besagte Kanalprojekt nicht nur Neusser, Aachener und Krefelder – also deutsche – Interessen berührt. Sowohl niederländische als auch belgische Kommunen und Interessenverbände meldeten sich immer wieder zu Wort.<sup>24</sup> Eine besondere Rolle spielte zudem

<sup>24</sup> Z. B.: Der Schelde-Rhein-Kanal. Kosten 1932 auf 130 Mill. veranschlagt – Deutsche, belgische und holländische Interessen (06.01.1950, Kölner Stadtanzeiger), Holland meldet seine Ansprüche an (13.01.1950, Aachener Zeitung), Kanal Visé-Aachen-Neuß. Günstige Verkehrsverbindung Belgien-Ruhrgebiet (31.10.1950, Die Welt), Limburg strebt nach Ruhrort (29.05.1952, Rheinische Post), Belgien wünscht Rhein-Maas-Kanal (09.11.1959, NRZ).

die IHK Aachen mit dem Bedürfnis, ihr Kohlerevier durch eine künstliche Wasserstraße für die Binnenschifffahrt zugänglich zu machen.<sup>25</sup> Die Annahme, dass Böttger und Nagel über ihre lokal determinierten Interessen hinaus tatsächlich auch das Gemeinwohl der grenzübergreifenden Rhein-Maas-Region im Auge hatten, muss hier als Frage im Raum stehen bleiben. In der öffentlichen Diskussion spielte das gesamteuropäische Interesse jedenfalls stets eine zentrale Rolle.<sup>26</sup> Dementsprechend holte Böttger in seiner Rede im Rahmen einer Tagung in Venlo im September 1958 aus: „Ein Gefühl der Freude und des Dankes beseelt uns, dass unsere Denkschrift [von 1957] in so weiten Kreisen Aufmerksamkeit und Anerkennung gefunden hat. Wir glauben deshalb auch, dass diesmal die Notwendigkeit des Kanalbaues diesseits und jenseits der Landesgrenzen einer viel aufgeschlosseneren Würdigung teilhaftig wird als es früher unter engeräumiger Interessenabwägung der Fall gewesen ist. Heute sind wir allesamt in der Zielsetzung einig, dass der zu erbauende Kanal das Optimum aller an ihn zu stellenden Anforderungen zu erfüllen hat. Es ist eine wirklich schöne Gemeinschaftsaufgabe, der wir uns verschrieben haben.“<sup>27</sup>

Beide Kontrahenten dürften sich schon in den ersten Jahren der Debatte auf verschiedenen (internationalen) Tagungen begegnet sein, ein direkter Austausch kann jedoch nur zweimal belegt werden. 1953 bat Nagel in einem Schreiben Böttger um die Überlassung seiner Abhandlung „Antwerpen und das Deutsche Hinterland“ (1953)<sup>28</sup>, dieser Bitte kam der Krefelder Beigeordnete unverzüglich nach.<sup>29</sup>

<sup>25</sup> Z. B.: Erschließung des Aachener Raumes (22.09.1950, Aachener Nachrichten).

<sup>26</sup> Der europäische Mittellandkanal (03.03.1950, Nr. 53, Rhein-Echo); Straße der Montanunion. Umstrittene Kanalbauprojekte – Neuer holländischer Vorschlag (27.08.1953, Die Welt); Das Kanalprojekt Visé-Aachen-Neuß. Neue Überlegungen in Holland und Belgien – Kanalfragen in der Sicht der Montan-Union (05.01.1954, Aachener Volkszeitung/Euskirchener Volksblatt); Großschiffahrtsstraße der Montanunion (20.04.1954, Rheinische Post Krefeld); Großschiffahrtsstraße der Montanunion. Internationales Konsortium für den Bau einer Rhein-Maas-Verbindung (29.04.1954, Westdeutsche Rundschau); Europäischer Ausschuss für die Maas- und Rheinverbindung gegründet (05.06.1954, Stadt und Hafen, Duisburg); Ein Großschiffahrtsweg der Montanunion (12.05.1955, Industriekurier); Kanalprojekt europäische Aufgabe (12.09.1957, Westdeutsche Zeitung); Maas-Rhein-Kanal/Europäische Wasserstraße der Zukunft (09.08.1958, Aachener Volkszeitung); EWG-Kommission für Rhein-Maas-Kanal (13.07.1960, RP); Der rote Montanfaden (13.11.1953, Westdeutsche Zeitung).

<sup>27</sup> Aus Böttgers Rede: Verslag van het op 11 september 1958 te Venlo gehouden congres over de Maas/Rijnverbinding. S. 27, Bestand MA-KAB 1166, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

<sup>28</sup> Böttger, Wilhelm: Antwerpen und das deutsche Hinterland. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. (1953), H. 4, S. 271-289.

Die zweite Begegnung, bei welcher es zumindest zu einem persönlichen Austausch der beiden kam, fand im April 1960 auf eine Einladung des nordrhein-westfälischen Ministerialdirigenten Schäfer hin statt.



Abb. 4: Werbeplakat zum R-M-Kanal. In: Bestand: Abt. 1, Nr. 732, 3, Wirtschaftsarchiv Köln.

Die Experten wurden zu einem gemeinsamen Besprechungstermin bezüglich des Kanalprojektes nach Düsseldorf gerufen und gebeten, als Kenner der jeweiligen regionalen Verhältnisse Material für ein von der Landesregierung in Auftrag gegebenes Gutachten zum Kanal zur Verfügung zu stellen. Beide sicherten die gewünschte Unterstützung zu.<sup>30</sup> Interessanterweise konnten die Gutachter des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Münster in ihrem 1961 fertig

<sup>29</sup> Dankschreiben vom 03.11.1953 von Nagel an Böttger. In: Bestand B.02.04.003, Nr. 50, Stadtarchiv Neuss.

<sup>30</sup> Vermerk Schäfer, 04.03.1960. Auszugsweise Abschrift aus dem Wochenbericht Nr. 18 vom 02.05.1960 an den Herrn Minister. In: Bestand B108/9747, Bundesarchiv Koblenz.

gestellten Dossier bei keiner der zur Debatte stehenden Kanaltrassen eine ökonomische Rentabilität erkennen.

### **Viel Engagement, aber kein Erfolg**

Die Diskussionen um das Kanalprojekt sollten bis in die späten 1980er Jahre andauern, ohne dass dieser „uralte Plan“ jemals realisiert wurde. Ein publizistisch interessantes Streiflicht stellt eine Livesendung des damals noch jungen Mediums Fernsehen dar. In einer Ausgabe der Sendereihe „Hier und Heute“ vom 29. April 1960 diskutierten der Aachener Oberbürgermeister Herrmann Heusch (1952-73), der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Hans Lauscher (1958-62) sowie Wilhelm Böttger die möglichen Trassenführungen eines Rhein-Maas-Kanals.<sup>31</sup> Die Frage, ob und warum Josef Nagel als ausgewiesener Experte zu dieser Runde nicht eingeladen war, muss spekulativ bleiben. Die vier Wochen zuvor erfolgte Pensionierung hinderte ihn jedenfalls nicht daran, sich im Rahmen des Westlandkanal-Vereins weiterhin aktiv für die Neusser Belange einzusetzen. Im Juli 1960 wurde er, als Würdigung seiner bisherigen Verdienste, zum Ehrenmitglied des Vereins ernannt.<sup>32</sup> Es sollten ihm jedoch nur noch knappe drei Jahre verbleiben, in denen er sich für „sein“ Projekt einsetzen konnte, Josef Nagel verstarb am 6. Februar 1963. Sein ehemaliger Kontrahent Wilhelm Böttger schied zum 31. Mai 1962 aus dem Dienst aus.<sup>33</sup> Im Gegensatz zu Nagel finden sich zu Böttger keine Hinweise auf eine aktive wirtschaftspolitische Tätigkeit während seines Ruhestands. Aus der im Stadtarchiv Krefeld erhaltenen persönlichen Korrespondenz mit seinem ehemaligen Arbeitgeber ist aber erkennbar, dass er an einschlägigen Belangen bis zu seinem Tod am 3. Mai 1984 sehr interessiert war,<sup>34</sup> allerdings scheint sein Engagement für die Realisation der Nordlinie mit seiner Pensionierung erloschen zu sein.

<sup>31</sup> Kanalbau-Projekt im Fernsehen (29.04.1960, Rheinische Post), Auftrag an Verkehrswissenschaftliches Institut der Universität Münster (30.04.1960, Rheinische Post).

<sup>32</sup> Sitzungsprotokoll Westlandkanal-Verein 13.07.1960. In: Bestand D.04.N.01, Nr. 3, Stadtarchiv Neuss.

<sup>33</sup> Krefelder Stadtpost (20.06.1962).

<sup>34</sup> Auch diesen Hinweis verdanke ich Frau Sabine Weber vom Stadtarchiv Krefeld.

## Aufsätze

# Überlegungen zu Sinn und Nutzen einer Infrastruktur-Geschichte des Mittelalters

von Dominik Greifenberg

In der letzten Ausgabe des Niederrhein-Magazins Nr. 18 hat Lina Schröder ausgehend von einer allgemeinen Entwicklung des Infrastrukturbegriffs und seiner Systematik ein Plädoyer für die Etablierung einer Infrastruktur-Geschichte (ISG) als „eigenständigen Forschungszweig der Geschichtswissenschaft“ gehalten.<sup>1</sup> Doch inwiefern macht es nun Sinn, dieses Konzept exemplarisch etwa auf mittelalterliche Forschungsfragen anzuwenden? Der Infrastrukturbegriff ist freilich ein moderner, seine Etymologie scheint gerade einmal in das 19. Jahrhundert zurückzureichen.<sup>2</sup> Er findet mit dem Eisenbahnwesen, der Luftfahrt und dem Militär zunächst vor allem in hoch technologisierten Sektoren Verwendung, weshalb es kaum verwundern mag, dass er auch heute ein vermeintlich höchst modernes Konzept beschreibt, das vornehmlich sämtliche ortsfesten Anlagen erfasst, die „als Voraussetzung und im Dienste der Mobilität“<sup>3</sup> stehen. Dirk van Laak hat bereits die Grundsatzfrage gestellt, ob die Anwendung des modernen Infrastrukturkonzepts im Kontext vormoderner Forschungsarbeiten, seine Arbeit zu imperialen Infrastrukturen eingeschlossen, nicht grundsätzlich der semiotischen Methode widerspreche, „Begriffe als Sonden für die Zeit ihres tatsächlichen Wortgebrauchs zu verwende[n].“<sup>4</sup> Dass sich aber das Bewusstsein dafür, was Infrastrukturen ausmacht und was ihr Nutzen ist, mindestens ein Jahrhundert zuvor abzeichnet, darauf haben Schröder, Schatz wie auch van Laak exemplarisch anhand von Adam Smiths „An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations“ hingewiesen.<sup>5</sup> Insofern kommt van Laak letztlich zu dem

<sup>1</sup> Schröder, Lina: Infrastruktur-Geschichte und Landesgeschichte. In: Niederrhein-Magazin 18 (2014), S. 9-14.

<sup>2</sup> Laak, Dirk van: Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960, Paderborn 2004, S. 9.

<sup>3</sup> Schatz, Klaus-Werner: Zur Entdeckung des Begriffs Infrastruktur. In: Heinz Berger (Hg.): Wettbewerb und Infrastruktur in Post- und Telekommunikationsmärkten (Beihefte der Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen 19), Baden-Baden 1996, S. 122-136, hier S. 125 und Laak, Dirk van: S. 9 und S. 17-19.

<sup>4</sup> Laak, Dirk van: S. 21.

<sup>5</sup> Schröder, Lina: S. 12.; Schatz, Klaus-Werner: S. 124; Laak, Dirk van: S. 23.

Schluss, dass Infrastrukturen „Der Sache nach [...] seit der frühen Menschheitsgeschichte bekannt“<sup>6</sup> gewesen seien. Eine besondere Qualität attestiert er in diesem Zusammenhang beispielsweise dem römischen Verständnis von Infrastrukturen. Die Römer waren es, die „Infrastruktur bereits zur Erschließung und Integration peripherer Räume“<sup>7</sup> implementiert hätten. Kurzum: van Laak sieht grundsätzlich keinen Einwand dagegen, Infrastrukturen auch in vormodernen Kontexten zu untersuchen. Infrastrukturen sind epochenunabhängig immer vorhanden gewesen, mal qualitativ oder räumlich weniger ausgeprägt, mal mehr. So betrachtet spräche nichts dagegen, beispielsweise dezidiert auch eine ISG des Mittelalters zu schreiben. Umso mehr verwundert es, dass die einschlägigen historischen Publikationen, die aus einem infrastruktur-geschichtlichen Blickwinkel heraus argumentieren, vornehmlich Themen der jüngeren und jüngsten Geschichte behandeln.<sup>8</sup> Über die Ursachen hierfür kann nur gemutmaßt werden. Es mag nahe liegen, dass das mangelnde Interesse an der ISG als Disziplin von der bereits angesprochenen konzeptionellen Modernität der Infrastruktur herrührt, eine ISG insofern für vormoderne Forschungen scheinbar nicht relevant oder haltbar erscheinen mag. Sicherlich gilt es aber auch schlichtweg festzustellen, dass der Impuls, eine ISG als Disziplin zu installieren, vor allem von Historikern ausgegangen ist, die im Feld der jüngeren und jüngsten Geschichte beheimatet sind. Ganz so haltbar scheint mir diese pragmatische Einschätzung jedoch nicht. Gerade seit dem Jahr 2000 ist der Infrastrukturbegriff mehrfach Ausgangspunkt verschiedener Forschungsvorhaben zur Geschichte des Mittelalters gewesen. Zuletzt hat Thomas Szabó etwa einen Aufsatz über „Die Infrastruktur des Karolingerreiches“ vorgelegt.<sup>9</sup> Ein weiterer Beitrag, der mit dem Begriff Infrastruktur in einem mittelalterlichen Kontext jongliert, kommt von Joachim Müller, der im Jahr 2011 den „Wasserbau als Infrastruktur der mittelalterlichen Stadt“ untersucht hat.<sup>10</sup> Besonders erwähnenswert ist auch der von Rainer Christoph Schwinges 2007

<sup>6</sup> Laak, Dirk van: S. 21.

<sup>7</sup> Ebd.: S. 22.

<sup>8</sup> Dirk van Laak markiert beispielsweise mit seinem Werk zu den imperialen Infrastrukturen, die der Erschließung der deutschen Kolonien in Afrika dienten, schon den äußeren Rand des chronologischen Spektrums von infrastruktur-geschichtlichen Forschungsarbeiten.

<sup>9</sup> Szabó, Thomas: Die Infrastruktur des Karolingerreiches. In: Pohle, Frank (Hg.): Karl der Große. Charlemagne, Orte der Macht, Essays, Dresden 2014, S. 48-57.

<sup>10</sup> Müller, Joachim: Wasserbau als Infrastruktur der mittelalterlichen Stadt. In: Denzer, Vera (Hg.): Die historisch-landeskundliche Bestandsaufnahme und Darstellung von Gewässern und Gewässernutzung. Leipzig 2001, S. 111-136.

herausgegebene Sammelband zum „Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter“, der Beiträge der Herbsttagung des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterliche Geschichte beinhaltet.<sup>11</sup> Anhand des letztgenannten Sammelbandes lässt sich, so meine ich, ein grundsätzliches Problem der ISG, insbesondere auch hinsichtlich einer dezidiert mittelalterlichen ISG, aufzeigen. Der einleitende Beitrag von Christoph Schwinges zum „Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter“ liefert einige entscheidende Hinweise hierzu. Schwinges will den Sammelband – und das liegt nahe – in eine Straßen- und Verkehrsgeschichte eingeordnet wissen.<sup>12</sup> Selbige sei als Teildisziplin zwar grundsätzlich ein „prominentes Thema auf den ersten Blick“<sup>13</sup>, liege aber nach wie vor nicht im „Mainstream der Geschichtswissenschaft.“<sup>14</sup> Die Straßen- und Verkehrsgeschichte sei „in den letzten 20 bis 25 Jahren europaweit stärker in Bewegung geraten“<sup>15</sup>, es handele sich aber immer noch um „eher eine Instituts- als eine Institutionenangelegenheit.“<sup>16</sup> Hier lässt sich geradezu eine Analogie zur ISG herstellen, die sich ja, obwohl „namhafte Historiker wie Dirk van Laak oder Jens Ivo Engels bereits seit zwei Jahrzehnten die Bedeutung einer solchen [ISG] in diversen Aufsätzen hervorheben“<sup>17</sup>, bis dato ebenso noch nicht als Teildisziplin etablieren konnte. Abgesehen von dieser Parallele in der disziplingeschichtlichen Entwicklung macht der überblicksartige Beitrag Schwinges deutlich, dass eine Straßen- und Verkehrsgeschichte auf der einen und eine ISG auf der anderen Seite auch in struktureller und inhaltlicher Hinsicht erhebliche Kongruenzen aufweisen.

So leitet Schwinges in das Thema des Sammelbandes mit der Feststellung ein, dass Straßen- und Verkehrswesen in der heutigen Zeit prominente Thema seien.<sup>18</sup> Straße und Verkehr würden als Voraussetzung vieler Prozesse begriffen, gleichzeitig aber

<sup>11</sup> Schwinges, Rainer Christoph (Hg.): Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter (Vorträge und Forschungen. Hrsg. vom Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte 66), Ostfildern 2007.

<sup>12</sup> Schwinges, Rainer Christoph: Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter – eine Einführung. In: ders. (Hg.): Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter. S. 9-18.

<sup>13</sup> Ebd.: S. 16.

<sup>14</sup> Ebd.

<sup>15</sup> Ebd.

<sup>16</sup> Ebd.

<sup>17</sup> Schröder, Lina: S. 9.

<sup>18</sup> Schwinges, Rainer Christoph: S. 9.

auch unmittelbar mit vielen Problemen gleichgesetzt, so etwa wenn die allgemeine Teilhabe aller an den Kosten auf diesem Sektor nicht *per se* auch eine allgemeine Teilhabe aller am Nutzen bedeute. Auch wenn Schwinges den Infrastrukturbegriff in diesem Zusammenhang kein einziges Mal explizit verwendet, so spricht er doch ein Kernproblem von Infrastrukturen überhaupt an. Nichts anderes umschrieb Adam Smith, als er von Projekten und Institutionen sprach, die „obschon sie für eine Nation im höchsten Maße vorteilhaft seien mögen, [aber] niemals einen solchen Gewinn abwerfen, daß die Kosten einzelner oder einer kleinen Anzahl von Personen daraus gedeckt werden können und daher von keiner einzelnen keiner kleinen Anzahl von Personen erwartet werden“<sup>19</sup> könne.

Und auch im Rahmen der Infrastrukturdebatte um 1960 wird die Divergenz von hohem „Fix- und Gemeinkostenanteil“ einer (eingeschränkt) universellen, bzw. gleichförmigen Beanspruchung durch die Allgemeinheit entgegengestellt.<sup>20</sup> Der Eindruck, dass der Sammelband nicht nur explizit eine Straßen- und Verkehrsgeschichte behandelt, sondern implizit auch eine ISG des Mittelalters, erhärtet sich im Weiteren, wenn Schwinges die den einzelnen Beiträgen zugrunde liegende Programmatik anreißt. So gehe es gewissermaßen auch darum, eine Mobilitätsgeschichte zu schreiben, die als Produkt eines gesellschaftlichen Wandels zu begreifen sei.<sup>21</sup> Dabei sei die mittelalterliche Gesellschaft als ein soziales Konstrukt in den Fokus zu nehmen, das alles andere als statisch gewesen sei und im Zusammenhang mit Prozessen tiefgreifenden Strukturwandels, wie bspw. zunehmender Urbanisierung, veränderter Herrschaftstechnik, Marktorganisation und Arbeitsteilung, Wirtschaftswachstum und Mechanisierung, sowie Expansion nach innen und außen, die Straße als Medium dieser Prozesse und als raumstrukturierendes und herrschafts-topographisches Moment entdeckt respektive wiederentdeckt habe.<sup>22</sup> Eine besondere Rolle gesteht Schwinges dabei dem Städtewesen des Mittelalters zu – ein

<sup>19</sup> Zitiert nach: Schröder, Lina: S. 12.

<sup>20</sup> Dieser Aspekt wird beispielsweise bei Tinbergen und Hirschman sowohl explizit als auch implizit thematisiert, wenn sie im Rahmen des von ihnen aufgestellten Kriterienkatalogs die universelle Verwendbarkeit und die Unteilbarkeit und öffentliche Trägerschaft als definitorisches Moment einer Infrastruktur benennen. Auch der insbesondere von Tinbergen in den Katalog aufgenommene Aspekt, dass eine Vorteilhaftigkeit der Investition aus der Perspektive eines einzelnen Akteurs im Hinblick auf Infrastrukturen stets schwer nachweisbar sei, ist in diesem Zusammenhang anzuführen (siehe hierzu: Schatz, Klaus-Werner: S. 128.).

<sup>21</sup> Schwinges, Rainer Christoph: S. 10.

<sup>22</sup> Ebd.: S. 11-13.



Befund, den van Laak für die Infrastrukturen des Mittelalters ebenso vorlegt.<sup>23</sup> Auch wenn im Kontext der Reaktivierung des Straßenwesens im Laufe des Mittelalters mit Bischöfen, Klöstern, Landesherren, Kommunen und Kaufleuten verschiedenste Akteure mit je spezifischen Intentionen die Initiative übernommen hätten, so habe die Stadt stets einen Fixpunkt in diesem Prozess dargestellt.<sup>24</sup> Die Entwicklung habe mit dem „Ausbau der innerstädtischen Wege, Gassen und Plätze“<sup>25</sup> eingesetzt und sich dann zögerlich nach außen gerichtet. Städte und das Verkehrswesen seien im Mittelalter daher *de facto* beide „systemisch und eng aufeinander bezogen“<sup>26</sup> gewesen. Schwinges konzeptionelle Ausführungen finden in den Beiträgen des Bandes ihren Widerhall. In einzelnen Fällen wird bspw. explizit der Infrastrukturbegriff beansprucht,<sup>27</sup> ohne dass der Terminus einer methodischen Reflexion unterzogen, geschweige denn in eine ISG eingeordnet wird. Der von Rainer Christoph Schwinges herausgegebene Sammelband stellt in gewisser Weise einen qualitativen Querschnitt derjenigen Literatur dar, die sich weitestgehend infrastruktur-geschichtlicher Themen für das Mittelalter annimmt.<sup>28</sup> Die Tatsache, dass sich der Sammelband vor allem den Themen Straßen und Wasserstraßen widmet, ist kein Zufall – dies spiegelt vielmehr die Forschungstendenz wider. Nur sehr vereinzelt sind insgesamt von der Geschichtswissenschaft Forschungsbeiträge zu anderen infrastrukturellen Aspekten, bspw. zur Wasser- und Abwasserversorgung, beigesteuert worden.<sup>29</sup> Das Gros der Beiträge hat

<sup>23</sup> Laak, Dirk van: S. 22.

<sup>24</sup> Schwinges, Rainer Christoph: S. 11.

<sup>25</sup> Ebd.: S. 12.

<sup>26</sup> Ebd.: S. 11.

<sup>27</sup> Hesse, Christian: Handel und Straßen. Der Einfluss der Herrschaft auf die Verkehrsinfrastruktur in Fürstentümern des spätmittelalterlichen Reiches, in: Schwinges, Rainer Christoph (Hg.): S. 229-257.

<sup>28</sup> Die Beiträge reichen dabei von „Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter“, über die „Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege“ aus raumstruktureller Perspektive und „Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen“ bis hin zur Frage nach Straßen- und Brückenbaupraxis im Kontext von städtischer Infrastruktur und Fernhandelsinteressen.

<sup>29</sup> Beispielhaft hingewiesen sei an dieser Stelle auf Kluge-Pinsker, Anja: Wasser und Abwasser. Infrastruktur eines Großhaushaltes. In: Falko Daim/Anja Kluge-Pinsker: Als Hildergard noch nicht in Bingen war. Der Disibodenberg – Archäologie und Geschichte, Regensburg 2009, S. 86-88 oder Krönung, Susanne: Abwasser marsch! Mittelalterliche Infrastruktur in der St.-Marien-Straße von Wittstock, Lkr. Ostprignitz-Ruppin, in: Archäologie in Berlin und Brandenburg (2008), S. 91-92.

sich in den vergangenen dreißig bis vierzig Jahren vor allem Forschungsfragen zur Mobilität gewidmet. Von daher mag es auch nicht verwundern, dass sich derartige Arbeiten zumeist im Umfeld von Technikgeschichte und Verkehrsgeschichte verorten wissen wollen und bei den Verfassern kein Bewusstsein für die mögliche Eingliederung in eine allgemeine ISG besteht. Eines ist ihnen jedoch allen gemein: sie schreiben implizit immer auch an einer ISG des Mittelalters mit.

### **Die Vermessung der mittelalterlichen Stadt – Indikator eines Interesses an einer ISG des Mittelalters?**

Sind diese Beobachtungen nun als Beleg dafür zu werten, dass in der Mittelalterforschung kein Interesse am Konzept der Infrastruktur in seiner Ganzheit besteht? Ist es insofern auch müßig, für die Vorzüge einer ISG des Mittelalters zu werben? Eine solche Einschätzung wäre wohl verfehlt. Vielmehr gilt es die Arbeiten in den Mittelpunkt zu rücken, die sich implizit mit Infrastrukturen auseinandersetzen. Damit scheint wohl auch eine retrospektive Neubewertung erforderlich. Wohl kaum ein Beispiel mag in diesem Zusammenhang den Ansatz plausibler machen als der scheinbar ewig währende Diskurs betreffend die Konstitution der mittelalterlichen Stadt.<sup>30</sup> Die Bemühungen hierzu, ein vollumfängliches und lückenloses Konzept vorzulegen, dauern nun schon mehrere Jahrhunderte an. Eine Typologie der mittelalterlichen Stadt auszuarbeiten ist regelrecht zu einer Paradedisziplin der Mediävistik avanciert. Die Debatte darum setzt im Grunde schon lange vor Max Weber, im frühen 19. Jh., mit einigen vorsichtigen Versuchen von Rechtshistorikern wie Karl Friedrich von Eichhorn, Friedrich Carl von Savigny oder Ernst Theodor Gaupp ein.<sup>31</sup> Schon in dieser Zeit werden zentrale Elemente und Qualitäten der mittelalterlichen Stadt, die auch Max Webers epochalen Aufsatz „Die Stadt“ geprägt haben,

<sup>30</sup> Die Gesamtentwicklung der definitorischen Kartographierung der mittelalterlichen Stadt fassen in jüngerer Zeit drei Beiträge hervorragend zusammen: Irsigler, Franz: Annäherung an den Stadtbegriff. In: Oppl, Ferdinand/Sonnlechner, Christoph (Hg.): Europäische Städte im Mittelalter. (Veröffentlichungen des Wiener Stadt- und Landesarchivs. Reihe C, Sonderpublikationen 14), Innsbruck 2010, S. 15-30; Dilcher, Gerhard: Einheit und Vielheit in Geschichte und Begriff der europäischen Stadt. In: Johaneck, Peter/Post, Franz-Joseph (Hg.): Vielerlei Städte. Der Stadtbegriff, (Städteforschung Reihe A, Darstellungen 61), Köln 2004, S. 13-30; Heit, Alfred: Vielfalt der Erscheinung – Einheit eines Begriffs? Die Stadtdefinition in der deutschsprachigen Stadtgeschichtsforschung seit dem 18. Jahrhundert, in: Johaneck, Peter/Post, Franz-Joseph (Hg.): S. 1-12.

<sup>31</sup> Irsigler, Franz: S. 16. und Heit, Alfred: S. 4.

herausgearbeitet.<sup>32</sup> Dazu gehören u. a. eine spezifisch städtische Verfassung, die die Rechtshistoriker vor allem in der Herausbildung eines *ius civitatis* zu erkennen glauben, der Aspekt der Isolation in politischer, rechtlicher und räumlicher Hinsicht, der auch in der Anlage einer städtischen Befestigung als weiterem definitorischen Moment Ausdruck findet, ferner die Betreibung von Handwerk und Handel durch die Stadtbewohner sowie die „Absicht auf Rechtspflege, Polizei und Kriegswesen.“<sup>33</sup> In der Tradition dieser Definitionsversuche folgen Beiträge zahlreicher renommierter Stadtgeschichtsforscher verschiedenster Disziplinen und Epochen, die die mittelalterliche Stadt von aktualisierten Standpunkten aus definitorisch zu erfassen versuchen.

Im Rahmen jener Definitionsversuche finden sich stets bestimmte Kriterien wieder, die mitunter lediglich in ihrer Gewichtung unterschieden werden. Neben Elementen wie wirtschaftlichen Standortfaktoren, weitestgehend ökonomischer Autokephalie, die sich maßgeblich über Märkte und Gewerbe definiert, einer eigenen Verfassung und Rechtsprechung sowie sonstigen topographisch-demographischen Faktoren, werden nahezu ausnahmslos die Stadtbefestigung und die Entstehung der Kommune, als ein Zusammenschluss einer sich selbst regierenden, unabhängigen Bürgerschaft, fortwährend als zentrale Parameter der mittelalterlichen Stadt genannt. Je nach *Couleur* ist mal die Entwicklung des Genossenschaftsrechts mehr in den Vordergrund gerückt worden, so etwa im Falle Otto von Gierkes, andernfalls wiederum die ökonomische Ausstattung und die wirtschaftlichen Zentralfunktionen der Stadt, wie es bei den Anhängern der „Jüngerer Historischen Schule der Nationalökonomie“ in Form von Gustav von Schmoller und Werner Sombart der Fall war.<sup>34</sup> Bemerkenswert ist, dass die Debatte um den Stadtbegriff strukturelle Analogien zum Diskurs um den Infrastrukturbegriff aufweist. Schlagen für die ersten Definitionsbemühungen vor allem noch recht vage und allgemeine Beobachtungen zu Buche, so setzt für die nachfolgenden gut hundert Jahre ein Trend ein, die mittelalterliche Stadt

<sup>32</sup> Weber, Max: Die Stadt. In: Archiv für Sozialwissenschaften und Sozialpolitik 47. (1920/21), S. 621-772.

<sup>33</sup> Zitat aus: Lancizolle, Carl Wilhelm von: Grundzüge der Geschichte des deutschen Städtewesens mit besonderer Rücksicht auf die preußischen Staaten. Berlin/Stettin 1829, S. 2; Irsigler, Franz: S. 17.

<sup>34</sup> Heit, Alfred: S. 5-7; Irsigler, Franz: S. 18f.

ganzheitlich erfassen zu wollen.<sup>35</sup> Die Folge sind immer komplexer anmutende definitorische Formeln. Exemplarisch sei etwa auf Schmoller verwiesen, für den die mittelalterliche Stadt „[...] ein größerer Wohnplatz als das Dorf [ist], aber zugleich ein solcher, wo Verkehr, Handel, Gewerbe und weitere Arbeitsteilung Platz ergriffen hat, [...] der den wirtschaftlichen, verwaltungsmäßigen und geistlichen Mittelpunkt seiner ländlichen Umgebung bildet.“<sup>36</sup> Es gelte ferner festzuhalten, dass dieser Ort „[...] mit Straßen und Brücken, mit Marktplatz, mit Rat- und Kaufhaus und anderen größeren Bauten versehen, daß er durch Wall, Graben und Mauern besser als das Dorf geschützt sei [...]“<sup>37</sup> und, dass er über eine „höhere politische und Gemeindeverfassung“<sup>38</sup> sowie „gewisse Rechtsvorzüge“<sup>39</sup> verfüge.

Max Webers Definition weicht von dieser auf eine ganzheitliche Erfassung abzielende Konzeption schon deutlich ab, wenn er die Stadt im Kern anhand von fünf zentralen Kriterien definiert. Für ihn zeichnet sich eine mittelalterliche Stadt durch ihre Befestigung, einen Markt, ein „eigenes Gericht und mindestens teilweise eigenes Recht“<sup>40</sup>, sowie ihren „Verbandscharakter und damit verbunden [...] mindestens teilweise Autonomie und Autokephalie“<sup>41</sup> aus. Aus dem relativierenden Moment in Webers Ausführungen (mindestens/mindestens teilweise) scheint bereits die Erkenntnis zu sprechen, dass auch der Stadtbegriff letztlich ein relativer ist.<sup>42</sup> Dieser Stoßrichtung folgt auch die jüngere historische Forschung. So stellt Hektor Ammann 1930 fest, dass „jeder Versuch der Forschung, Stadtwerdung und Stadtentwicklung nur vom wirtschaftlichen, vom politischen oder vom rechtlichen Standpunkt her zu er-

<sup>35</sup> Das Pendant bildet die vor allem in den 1960er und 70er Jahren geführte Debatte um die Definition von Infrastrukturen. Jan Tinbergen, Albert Otto Hirschman, Jaques Stohler, Udo Ernst Simonis und andere stellten immer komplexer anmutende Kriterienkataloge auf, um der Frage nachzugehen, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit der primäre, sekundäre und tertiäre Sektor möglichst schnell wachsen könne (siehe hierzu: Schatz, Klaus-Werner: S. 124 und 129.).

<sup>36</sup> Schmoller, Gustav von: Grundriß der Allgemeinen Volkswirtschaftslehre. Teil 1, Leipzig 1908, S. 259.

<sup>37</sup> Ebd.

<sup>38</sup> Ebd.

<sup>39</sup> Ebd.

<sup>40</sup> Zitiert nach: Irsigler, Franz: S. 21.

<sup>41</sup> Ebd.

<sup>42</sup> Siehe hierzu auch: Heit, Alfred: S. 7-9.

klären“<sup>43</sup> Stückwerk bleiben müsse. Ebenso sei es unhaltbar „von einem einzelnen Beispiele oder von einer beschränkten Zahl von Beispielen aus allgemeingültige Regeln für das Städtewesen zu entwickeln.“<sup>44</sup> Infolgedessen behandeln die jüngeren Arbeiten, sei es die von Ammann selbst, die von Carl Haase, Edith Ennen, Hans-Walter Herrmann, Karlheinz Blaschke, Wilfried Ehbrecht, Peter Johannek, Gerhard Dilcher oder Franz Irsigler, die Stadt als ein variables und relatives Konzept, arbeiten mit Kriterienbündeln und sprechen von einem kombinierten Stadtbegriff.<sup>45</sup> Edith Ennen erarbeitete 1982 bspw. anlässlich der Untersuchung des rheinischen Städtewesens einen Katalog, der die mittelalterliche Stadt, differenziert nach fünf Zeitstufen, anhand von maximal 13 Kriterien zu fassen versucht.<sup>46</sup> Hans-Walter Herrmann hat genau zehn Jahre später einen vergleichbaren Versuch für den Saarraum unternommen.<sup>47</sup> Bei ihm schlagen 22 Kriterien zu Buche.

Aus beiden beispielhaft angeführten Forschungsbeiträgen spricht das Bewusstsein dafür, dass die Stadt grundsätzlich ein Phänomen ist, das in seiner Konstitution zeitgebunden und regional different ist. Jüngste Arbeiten, die sich in dieser Tradition an einer Vermessung der mittelalterlichen Stadt versuchen, bestechen dadurch, dass sie versuchen alle Eventualitäten zu berücksichtigen, sich deshalb letztlich aber durch und durch der Relativierung verpflichtet und so ein Stück weit unverbindlich und abstrakt bleiben. Diese Entwicklung kulminiert in Franz Irsiglers Definitionsversuch, der regelrecht den Eindruck evoziert, die mittelalterliche Stadt sei nur *ex negativo* zu erfassen, wenn er davon spricht, dass die Stadt „eine vom Dorf und nichtagrarischen Einzwecksiedlungen unterschiedene Siedlung relativer Größe“<sup>48</sup> sei. Die skizzierte Forschungsdebatte zur mittelalterlichen Stadt weist hinsichtlich ihrer methodischen Genese frappierende Ähnlichkeit zu der vor allem seit den 60er Jahren geführten Infrastrukturdebatte auf. Hier wie dort hat der Weg weggeführt von einem allzu

<sup>43</sup> Ammann, Hektor: Thesen als Grundlage für eine Aussprache über die Stadtwerdung in der deutschen Schweiz und die Theorien über die Entstehung des mittelalterlichen Städtewesens. In: Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 10. (1930), S. 527-529, hier S. 527f.

<sup>44</sup> Ebd.

<sup>45</sup> Irsigler, Franz: S. 23-30.

<sup>46</sup> Ennen, Edith: Rheinisches Städtewesen bis 1250. (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande. Karte und Beiheft VI/1), Köln 1982.

<sup>47</sup> Herrmann, Hans-Walter: Städte im Einzugsgebiet der Saar bis 1400. In: Michel Pauly (Hg.): Les petites villes en Lotharingie. Die kleinen Städte in Lothringen, Luxembourg 1992, S. 225-317.

<sup>48</sup> Irsigler, Franz: S. 28.

starreren definatorischen Korsett hin zu einer flexiblen, die Relationen berücksichtigenden Lösung. Am vorläufigen Ende der Debatte um die mittelalterliche Stadt steht die Erkenntnis, dass Kriterienkataloge weiterhelfen können, die mittelalterliche Stadt in ihrer Spezifik zu erfassen, wobei keineswegs alle Kriterien erfüllt werden müssen, „um die Stadtqualität abzusichern.“<sup>49</sup> Eine vergleichbare Einschätzung steht auch am Ende einer mehrjährigen, intensiv geführten Infrastrukturdebatte. Geradezu stellvertretend formuliert der Wirtschaftswissenschaftler Jaques Stohler 1965, man könne „in dieser Allgemeinheit nichts Präzises darüber aussagen, welche Rolle ein gegebenes Kriterium im Einzelfall [für die Definition einer Infrastruktur] spielt, und ob ein Betrieb oder Sektor zur Infrastruktur zu zählen ist oder nicht.“<sup>50</sup> Letztlich bleibt festzustellen, dass die Debatte um die Definition und Spezifik der mittelalterlichen Stadt implizit stets einen infrastruktur-geschichtlichen Forschungsansatz dargestellt hat. Sowohl die ältere als auch die jüngere historische Forschung hat versucht, die mittelalterliche Stadt anhand von infrastrukturellen Parametern systematisierend zu erfassen. Diese reichen von klassischen Infrastrukturelementen wie Straßen, Brücken und Versorgungsaspekten, über öffentliche Gebäude wie Marktplätze, Rathäuser und Kirchen bis hin zu eher abstrakten Aspekten wie Verfassung und Rechtspflege.

Hier zeigt sich nun exemplarisch, dass sich die Geschichtswissenschaft im Grunde in vielen Bereichen schon immer für infrastruktur-geschichtliche Forschungsfragen interessiert hat. Es ging in derartigen Fällen, auch wenn dies nicht explizit thematisiert worden ist, immer darum, eine Gesellschaft und den (sozialen) Raum, in dem sie existiert, im Wesentlichen auch über ihre Infrastrukturen, die wohl auch als unmittelbarster Ausdruck der jeweiligen Kultur gelten können, aufzuschlüsseln. Insofern gilt es sich insbesondere im Hinblick auf das Mittelalter oder die Vormoderne allgemein bewusst zu machen, dass sich andere Teildisziplinen der Geschichtswissenschaft ggf. schon mit diversen Infrastrukturen auseinandergesetzt haben – nur eben nicht unter der Prämisse, bewusst eine infrastruktur-geschichtliche Forschungsperspektive einnehmen zu wollen. Folglich wäre es u. a. lohnenswert, derartige Beiträge ausfindig zu machen, sie in eine allgemeine ISG zu überführen, gewissermaßen zusammenzuführen, und infolge ihrer Re-Kontextualisierung neu zu bewerten.

<sup>49</sup> Ebd.: S. 27.

<sup>50</sup> Stohler, Jaques: Zur rationalen Planung der Infrastruktur. In: Konjunkturpolitik. (1965), 11. Jg., H. 5, S. 287.

## Über das Mühlenwesen im Rheinland

von Josef Jörissen

Einst waren es die Dichter, die mit ihren Liedern und Gedichten über Mühlen am plätschernden oder sprichwörtlich rauschenden Bach auf die Mühlen aufmerksam machten. Auch manches Volkslied besang die alte Mühlenherrlichkeit. Sie alle trugen damit wesentlich zur Verbreitung der Mühlenromantik bei. Auch heute noch gehen von den einzelnen restaurierten, aber auch von den stillgelegten Mühlen, seien es Wind- oder Wassermühlen, noch ganz besondere Reize aus. Diesen Charme vor Augen haben sich vor mehr als zwanzig Jahren, nämlich am 17. Mai 1993, Mühlenfreunde aus dem Rheinland zusammengesetzt, um den Rheinischen Mühlenverband in der Alten Donsbrügger Mühle in Kleve zu gründen.<sup>1</sup> Ziel des Verbandes ist es, sich für die Erhaltung, Erforschung und Dokumentation der Mühlen im Rheinland einzusetzen.

### Die Herkunft der Mühlen

Mühlen waren die größten Werkzeuge, die das Mittelalter gekannt und genutzt hat, denn erst mit der Konstruktion einer wirklich brauchbaren Dampfmaschine durch James Watt im Jahre 1769 gelang es, eine von Wind und Wasser unabhängige Maschine zu entwickeln. Bis dahin also zählten die Wasser- und Windmühlen zu den wenigen Maschinen mit großer Arbeitsleistung. Wassermühlen sind älter als Windmühlen. Denn die Erfindung der letzteren setzt die Existenz der ersteren als notwendig voraus. Nach heutigem Erkenntnisstand wurden die Wassermühlen als Weiterentwicklung von Wasserschöpfkrädern vor weit über 2.000 Jahren in Mesopotamien erfunden.<sup>2</sup> Die Kombination von Schöpfwerk und Mahltechnik schuf dann die Wassermühle und zwar mit unterschlächtigem Antrieb. Es waren – wie so oft – die Römer, die mit ihren Soldaten auch die Mühlentechnik über die Alpen brachten. Allerdings bezog sich diese nur auf Handmühlen unterschiedlichster Größe, obwohl man im alten Rom die Wassermühle längst kannte.<sup>3</sup> Es ist auch nicht erwiesen, dass die römischen Landgüter im Rheinland mit Wassermühlen ausgestattet waren.

<sup>1</sup> Jörissen, Josef: Chronik des Kreisverbandes Kleve für Heimatpflege e.V. 100 Jahre 1913-2013. Kleve 2013, S. 260ff.

<sup>2</sup> Vogt, Hans: Niederrheinischer Wassermühlenführer. Krefeld 1998, S. 13.

<sup>3</sup> Vogt, Hans: Niederrheinischer Wassermühlenführer. S. 13.



*Abb. 1: Mühle von Haus Caen, Straelen (Foto: Dr. Anne Meyer zu Düttingdorf, Ratingen).*

### **Die Entwicklung der Wassermühlen**

Fränkische Namen wie Mühlheim deuten aber darauf hin, dass man im 5. Jahrhundert bereits Wassermühlen kannte. Seit dieser Zeit gehörte zu jedem größeren Gutshof eine Mühle, und auch die Burgen aus der Zeit des 8.-10. Jahrhunderts waren ohne Wassermühlen nicht mehr „lebensfähig“. Das mit Wasserkraft betriebene „technische Wunder“ aus der Spätantike ersetzte alsbald die germanische Handarbeit und legte den Grundstein zu einer fast zweitausendjährigen Technikgeschichte. Mühlentechnik war bis in die Neuzeit hinein die Technologie, die nahezu alle Bereiche der handwerklichen, der vorindustriellen und zum Teil auch noch der industriellen Produktion dominierte. Über 150 verschiedene Verwendungsarten der Mühlentechnik sind nachweisbar.<sup>4</sup> Damit kommt den Mühlen in der Geschichte der Technikentwicklung eine überragende Bedeutung zu.

<sup>4</sup> Deutsche Gesellschaft für Mühlenkunde und Mühlenerhaltung e.V. (Hg): Deutscher Mühlentag – Pfingstsonntag 2000. Ein Beitrag zum „Jahr der Industriekultur 2000“ im Lande Nordrhein-Westfalen, Minden 2000, S. 59.



Wassermühlen werden entsprechend dem Antrieb in unterschlächtige und ober-  
schlächtige Mühlen unterteilt. Damit wird zum Ausdruck gebracht, wie das Wasser  
auf die Räder aufschlägt. Der Urtypus des Wasserrades war das schmale unter-  
schlächtige Rad mit einer einzigen Felge, auf der schlichte Schaufelbretter befestigt  
waren. Der Druck des gegen die Bretter anströmenden Wassers setzte das Rad in  
fortwährende Drehbewegung, wodurch die Mühle angetrieben wurde. Beim ober-  
schlächtigen Rad schlug das Wasser über ein hölzernes Gerinne oben auf das Rad  
auf. Das setzte ein größeres natürliches Gefälle voraus. Die Räder der ober-  
schlächtigen Mühlen waren zwar kleiner als die der unterschlächtigen, aber dafür deutlich  
breiter. Zwar hatten 90% der Wassermühlen einen unterschlächtigen Antrieb, aber  
wo immer der Höhenunterschied es zuließ, wurden ober-  
schlächtige Mühlen bevor-  
zugt. Sie waren wesentlich leistungsfähiger als die unterschlächtigen. Während  
nämlich deren Wirkungsgrad etwa 35% betrug, war die Energieausbeute bei den  
ober-  
schlächtigen Mühlen wesentlich günstiger, denn sie lag bei rund 70%.<sup>5</sup> Dieser  
Unterschied ist bedingt durch die Tatsache, dass das Wasserrad bei den  
unterschlächtigen Mühlen nicht durch das Gewicht des herunterfallenden Wassers  
angetrieben wird, sondern lediglich die Strömungsenergie genutzt wird.

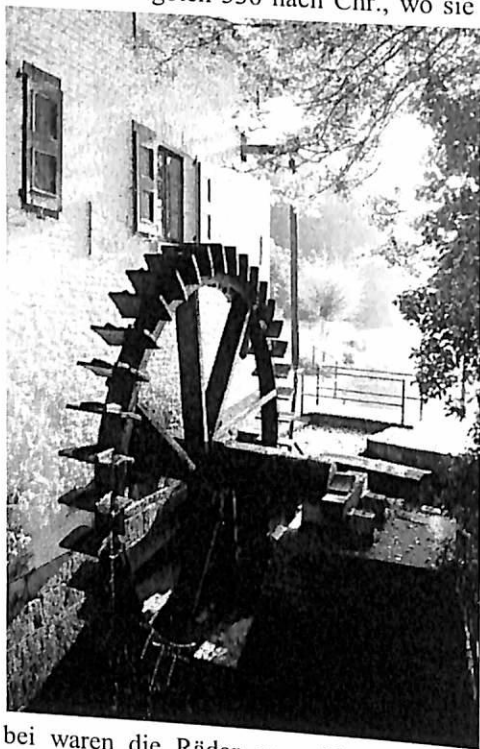
Übrigens gab es auch die Sonderform einer mittelschlächtigen Mühle.<sup>6</sup> Diese ähnelte  
der unterschlächtigen; nur traf das Wasser hier nicht unten, sondern auf der Höhe der  
Radachse auf die Schaufeln. Bei stärkerem und gleichbleibend anhaltendem  
Wasserangebot konnte auf die unterhaltsträchtigen Gerinne, die dem Wasserrad das  
Wasser zuführten, verzichtet werden.

Der erste „Mühlenboom“ setzte im 11. und 12. Jahrhundert ein, als über die rheini-  
schen Wälder eine Rodungswelle ging, um Ackerflächen für die wachsende Bevöl-  
kerung zu schaffen. Mit zunehmender Bevölkerungsdichte wurden die Wassermüh-  
len wirtschaftlich immer interessanter. Bis etwa zum 17. Jahrhundert existierten weit  
über tausend dieser Mühlen im gesamten Rheinland. Auch wenn Windmühlen oft  
weithin sichtbar und damit auffälliger waren, so ist es selbst heute den „Insidern“  
nicht bewusst, welche hohe Dominanz die Wassermühlen vor allem im südlichen  
Rheinland und in der Eifel besaßen, denn das Verhältnis stieg hier auf bis zu 50:1.  
Eine Sonderform der Wassermühlen waren die Schiffmühlen, die im Rheinland auf  
dem Rhein und seinen großen Nebenflüssen vor Anker lagen und in denen Brotge-

<sup>5</sup> Ernst, Eugen: Mühlen im Wandel der Zeiten. Stuttgart 2005, S. 31.

<sup>6</sup> Ernst, Eugen: S. 30.

treide gemahlen wurde.<sup>7</sup> Erwähnt wurden sie bereits bei der Belagerung von Rom durch die Ostgoten 536 nach Chr., wo sie auf dem Tiber eingesetzt worden waren.



Schiffmühlen litten zwar nie an Wassermangel, aber Hochwasser und Eisgang bildeten eine ständige Gefahr. Mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt stellten die Flussmühlen ein zu großes Schiffahrtshindernis dar und bis 1850 waren die Flüsse am Niederrhein „schiffmühlenfrei“.

*Abb. 2: Schrofmühle in Wegberg-Rickelrath (Foto: Dr. Anne Meyer zu Düttingdorf, Ratingen).*

### Die Wasserräder

So wie die Flügel die Windmühlen charakterisieren, so machen die Räder die Wassermühlen aus. Die ersten Wasserräder waren hölzern, schmal, aber groß und unterschlächtig. Wo genug Gefälle war, wurde der überschlächtige Antrieb bevorzugt. Dar-  
bei waren die Räder zwar kleiner, aber breiter. Eiserne Wasserräder kamen im Rheinland erst im 19. Jahrhundert in Gebrauch. Sie hatten meist zwei Felgen und ihre Schaufeln waren der Strömung besser angepasst. Ihr Hauptvorteil war ihre lange Lebensdauer im Vergleich zu den früher üblichen Holzrädern, die alle zwanzig bis dreißig Jahre erneuert werden mussten. Eine beträchtliche Zahl von Wassermühlen besaß zwei oder mehr Wasserräder. Jedes Rad trieb dann eines der Werke an, z. B. einen Mahlgang, einen Schrotgang für das Futtergetreide und/oder das Ölschlagwerk.

<sup>7</sup> Vogt, Hans: Der Niederrhein und seine Mühlen. Das Begleitheft zur Ausstellung des Niederrheinischen Mühlenverbandes e.V. in der historischen Mühle zu Sanssouci, Kleve 1999, S. 8f.

## Die Entwicklung der Windmühlen

Erste gesicherte Nachrichten über das Vorhandensein von Windmühlen brachte das 9. Jahrhundert; aber erst im 13. Jahrhundert gab es detaillierte Beschreibungen. Doch auch diese stammten nicht aus Deutschland oder aus dem christlichen Abendland, sondern vielmehr aus dem Kulturbereich des Islam, der damals noch Teile des europäischen Kontinents besetzt hielt und der die Anregung zum Windmühlenbau an die Europäer weitergab. Rund vierzig Jahre nach dem Bau einer ersten Windmühle in Mitteleuropa (Normandie) wurde die erste Windmühle auf deutschem Gebiet 1222 in Köln errichtet, und zwar als Bockwindmühle.<sup>8</sup> Auch die drittälteste Windmühle in Deutschland stand im Rheinland. Erbauer waren die Mönche der Zisterzienserabtei Kamp bei Kamp-Lintfort. Ihre Mönche erhielten nach einer Urkunde von 1253 die Erlaubnis des zuständigen Territorialherrn, auf dem Dachsberg bei Kamp eine Windmühle zu errichten. Der Nachfolgebau der berühmten Klostermühle wurde 1945 durch den Krieg zerstört und schließlich abgetragen. So endete hier eine 700-jährige ununterbrochene Windmühlentradition, vielleicht die älteste in Deutschland.

Um 1600 reckten im gesamten Rheinland rund 120 Windmühlen ihre Flügel in den Himmel und versuchten, sich gegen die Übermacht der Wassermühlen zu behaupten.<sup>9</sup> Die Windmühlen erwiesen sich am Niederrhein, einer an Wasserkraft armen, aber meist mit beständigen Winden ausgestatteten Region, in manchen Fällen als die vorteilhaftere Version. Trotzdem wurden, wie aus der Anzahl der errichteten Mühlen leicht feststellbar ist, die Wassermühlen generell und überall favorisiert, da sie billiger zu bauen, einfacher zu bedienen und vielseitiger zu verwenden waren. Windmühlen wurden also hauptsächlich dort gebaut, wo geeignete Antriebsgewässer fehlten.

## Mühlentypen: Bockwindmühle – Turmwindmühle – Holländermühle

Im Laufe der Jahrhunderte entwickelten sich verschiedene Typen von Windmühlen. Da wäre zunächst die deutsche Bockwindmühle – auch Kastenmühle genannt – zu erwähnen. Das Mühlenhaus (Kasten) war mitsamt den Flügeln auf einem dicken senkrecht stehenden Zapfen drehbar gelagert. Der Zapfen wiederum, der meist auf einem dicken Eichenstamm von mindestens 60 cm Durchmesser – dem Hausbaum – ruhte, wurde von einem kräftigen Balkengestell, dem Bock, gehalten.

<sup>8</sup> Vogt, Hans: Die Rheinischen Windmühlen. Krefeld 2005, S. 13ff.

<sup>9</sup> Vogt, Hans: Die Rheinischen Windmühlen. S. 33.



Abb. 3: Tönisberger Bockwindmühle, Kempen  
(Foto: Dr. Anne Meyer zu Düttingdorf, Ratingen)

Doch wenn die Herbststürme über das Rheinland hinwegfegten, geschah es nicht selten, dass die Bockwindmühlen umkippten. Das musste aber auf Dauer verhindert werden; und so entstanden die nur im Rheinland und im westlichen Westfalen üblichen, ganz aus Stein gebauten zylindrischen Mühltürme.<sup>10</sup> Meist waren es Mauertürme in der Stadtbefestigung, die als Stadtmühlen dienten, oder sogenannte Feldmühlen in Form steinerner Wehr- und Beobachtungstürme draußen oder in der Nähe von Burgen. Sie hatten eine drehbare, auf Rollen gelagerte Haube und ein Krühwerk, um die Haube samt Flügel leichter in den Wind drehen zu können. Sie besaßen als regelrechte Wehrtürme Schießscharten und hat-

ten eine Wandstärke von einem bis zwei Metern. In den Turmwindmühlen, die wesentlich geräumiger waren als Bockwindmühlen, konnten mehrere Mahlgänge untergebracht werden. Zu den Stadtmühlen gehörte meist eine Rossmühle. Das sind Mühlen, die über ein Göpelwerk von Pferden im „Kreislauf“ bewegt werden. Die Rossmühlen standen meist direkt hinter der Stadtmauer und wurden bei fehlendem Wind als Ersatz eingesetzt. Die im Innern angewandte Technologie war im Kern bei allen Mühlen, ob Wasser-, Wind- oder Rossmühle, gleich. Wichtigster Werkstoff war das Holz, denn Holz war leicht zu bearbeiten. Wurde das Holz vor Feuchtigkeit bewahrt, so hielt es Jahrhunderte lang. Eisen wurde nur bei den Beschlägen verwendet. Eiserne Zahnräder und Flügelachsen kamen erst im 19. Jahrhundert auf. Neben den mächtigen Achsbäumen (Wellen) existieren zahlreiche hölzerne Zahnräder,

<sup>10</sup> DGM (Hg.): Deutscher Mühlentag 2000. S. 14ff.; Vogt, Hans: Die Rheinischen Windmühlen. S. 17.

die einander im Prinzip gleichen. Mit Hilfe der beiden hauptsächlichen Radtypen Kammrad und Stockgetriebe konnten die Betreiber sowohl die Drehkraft übertragen und umlenken, als auch die Drehgeschwindigkeit verändern. Dieses Verfahren war bereits in der Antike bekannt. Es waren die Niederländer, die zu den sturmanfälligen Bockwindmühlen eine stabile Alternative bauten, nämlich die Achtkantmühle.<sup>11</sup> Auf einem steinernen Erdgeschoss ruhten die oberen Geschosse aus Holzfachwerk und die Kappe. Doch trotz der Nachbarschaft des Rheinlandes zu den Niederlanden wurden hier nur sieben Exemplare gebaut, alle am nördlichen Niederrhein. Vielmehr entstanden im Rheinland die später allgemein üblichen holländischen Kappenwindmühlen. Diese Holländermühlen stellten modernere, aerodynamisch günstigere Windmühlen dar. Sie waren in konischer Bauweise ganz aus Stein errichtet. Seit etwa dem 18. Jahrhundert wurden rund 160 dieser Mühlen im Rheinland erbaut. Eine sehr seltene niederländische Bauform als Zwitter von Kastenmühle und Achtkantmühle gab es ebenfalls im Rheinland, und zwar die Kokermühle, auch Wippmühle genannt.<sup>12</sup> An die Stelle des Bockes trat hier ein Unterbau in der Gestalt eines Pyramiden- oder Kegelstumpfes. Das nunmehr verkleinerte Mühlenhaus war auf einer Art Köcher gelagert, woher die Bezeichnung Kokermühle stammte. Das obere Gehäuse enthielt nur die Flügelachse und das große Kammrad, wodurch ein leichteres „In-den-Wind-Drehen“ möglich war.

### Technische Verbesserungen

Während sich beim Innenleben der Wind- und Wassermühlen kaum Entwicklungen vollzogen, gelang es im Laufe der Zeit, die entsprechenden Antriebe zu verbessern. Schon um 1750 wurde bei vielen Mühlen eine Rosetten-Steuerung installiert. Dadurch stand die Haube automatisch immer im Wind und das mühsame „In-den-Wind-Drehen“ mit dem Krühsteert hatte sich erledigt. Auch der angeschüttete Mühlenberg oder die Galerie waren nicht mehr notwendig. Ebenfalls wurde an den Windmühlenflügeln geforscht, um das lästige Besspannen und Reffen der Segel zu ersparen. So wurden die herkömmlichen Gatterflügel durch Jalousieflügel mit Lamellen aus Holz oder Blech ersetzt. Sie konnten während des laufenden Betriebs über ein ausgeklügeltes Hebelsystem geöffnet und geschlossen werden. Einen gewaltigen

<sup>11</sup> DGM (Hg.): Deutscher Mühlentag 2000. S. 18ff.; Vogt, Hans: Die Rheinischen Windmühlen. S. 19f.

<sup>12</sup> Fröde, Wolfgang/Bartsch, Susanne/Bieker, Josef: Windmühlen. Im Wandel der Jahrhunderte, Duisburg 1989, S. 23.

Durchbruch hinsichtlich der Verbesserung beim Flügelwerk brachten die um 1935 entwickelten Bilau'schen Ventikantenflügel.<sup>13</sup> Diese Metallflügel waren so konstruiert, dass man sie ganz öffnen konnte und somit in der Lage war, die Mühle still zu setzen. Durch unterschiedliche Öffnung des Spalts war es aber auch möglich, die Drehgeschwindigkeit zu regulieren, ohne die Flügel anzuhalten. Von den rund zehn übrig gebliebenen „Bilau'schen Mühlen“ steht die Hälfte am Niederrhein.

### **Die Rheinischen Mühlen im Zuge der Industrialisierung**

Die Windmühlen spielten um 1900 fast ausschließlich nur eine Rolle als ländliche Getreidemühlen für die Versorgung der Bevölkerung mit dem täglichen Brot. Vergleichsweise wenige von ihnen waren Walk- und Lohmühlen, wichtig für die Herstellung von Textilien und Leder. Größere Gewerbe oder gar Industriebetriebe sind aus ihnen kaum hervorgegangen. Anders war das bei den Wassermühlen. Von ihnen produzierten nur etwa 60% Mehl und Öl, die anderen 40% wurden als Antriebe für Maschinen vor allem im handwerklichen Bereich eingesetzt. Oft waren sie auch Keimzellen für die Industrie. Beispiele im Bereich der Schwerindustrie sind Friedrich Krupp oder die Stahlfirma Hoesch. Friedrich Krupp hatte 1812 eine Walkmühle zur Verfügung gestellt bekommen, in der er seinen ersten Stahl schmiedete und die Stahlfirma Hoesch in Dortmund ist aus einem Hüttenwerk im rheinischen Lendersdorf bei Düren hervorgegangen. Es wurde dort 1819 gegründet und besaß ein riesiges Wasserrad. Hämmer, Ziehbanke und Schleifsteine in der Kleineisenverarbeitung im Bergischen Land wie auch im Raum Aachen wurden damals ebenfalls von Wasserrädern angetrieben. Aber auch die Papier- und Textilindustrie bedienten sich der Wassermühlen. Gemäß der großen und landesweiten Gewerbe-Statistik von 1895 wurden im rheinischen Landesteil des heutigen Nordrhein-Westfalen noch rund 4.000 Wassermühlen und 450 Windmühlen registriert. Hans Vogt hat diese Zahlen eingehend analysiert und kommt zu dem Ergebnis, dass sie aus unterschiedlichsten Gründen zu hoch gegriffen sind. Er reduziert auch im Einklang mit einer von Susanne Sommer durchgeführten Inventarisierung die Mühlenstandorte um 25-30%.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Vogt, Hans: Der Niederrhein und seine Mühlen. S. 24ff.

<sup>14</sup> DGM (Hg.): Deutscher Mühlentag 2000. S. 26ff.; Vogt, Hans: Niederrheinischer Wassermühlenführer, S. 33ff.; Sommer, Susanne: Mühlen am Niederrhein. Köln 1991, S. 43.

## Das Ende der Wasser- und Windmühlenezeit

Dampfmaschine und Elektrizität ließen im 19. Jahrhundert die Mühlen allmählich überflüssig werden. Allerdings dauerte der Abschied von den naturkraftbetriebenen Mühlen über 150 Jahre. Immer wieder hatte es Stilllegungswellen gegeben, die einerseits durch die verschiedenen Wirtschaftskrisen unterbrochen wurden. Andererseits gab es durch die beiden Weltkriege und den nötigen Einsatz aller Versorgungsmittel gewisse Erholungspausen. Nach dem Zweiten Weltkrieg war schließlich nur noch ein Drittel der Getreidemühlen im Einsatz, die Mehrzahl davon mit Motorkraft. Aber erst durch die staatlichen Mühlenstrukturgesetze von 1957 und 1961, die Mindestkapazitäten festsetzten und gleichzeitig Stilllegungsprämien anboten, wurde die gewerbliche Nutzung der Mühlen nahezu vollständig aufgegeben, völlig schließlich durch das Mühlenstrukturgesetz von 1971. Für die überflüssig gewordenen Wassermühlengebäude ergaben sich, falls sie nicht wegen Bauauffälligkeit abgerissen wurden, alternative Nutzungsmöglichkeiten. Wegen ihrer oft reizvollen Lage an romantischen Orten wurden sie in vielen Fällen zu gastronomischen Betrieben umfunktioniert. Viel schwieriger war das mit den Windmühlen. Hinsichtlich einer gewerblichen Nutzung kamen die Windmühlen für den Ausbau größerer Gewerbebetriebe oder Industrieanlagen kaum in Frage. Ihre Leistungen waren dazu viel zu schwach und wegen der Windabhängigkeit obendrein auch noch sehr unzuverlässig. Des Weiteren waren ihre runden engen Geschosse nicht gerade vorteilhaft. So blieb meist nur die Nutzung für den Wohngebrauch, als Museen oder für andere kulturelle Zwecke übrig. 1998 gab es gemäß der Denkmallisten im Rheinland noch insgesamt 273 Wassermühlengebäude und 170 Windmühlen, von denen lediglich zehn funktionsfähig waren.<sup>15</sup> In den letzten zwanzig Jahren konnten entsprechend den Zielen des NRW-Denkmalschutzgesetzes von 1980 über zehn Mühlen dank der Initiative von Privatpersonen oder durch das Engagement von Mühlen- und Fördervereinen wieder in Betrieb genommen werden.

<sup>15</sup> Vogt, Hans: Niederrheinischer Wassermühlenführer, S. 33ff.

## Berichte

# Vorsorge durch Forschung: zur Rolle baulicher Forschungs- Infrastrukturen am Beispiel der Bayer Farbenfabriken, 1950-80 – ein Projektbericht

von Dennis Gschaider

Die Entwicklung der modernen Forschung ist verbunden mit ihrer Ausdifferenzierung an verschiedenen Orten der Wissenschaft, die unterschiedliche Erkenntnismodelle und Wissenskonfigurationen verkörpern. Einen dieser Orte stellt das industrielle Forschungslaboratorium dar. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts konstituierte sich mit der Industrieforschung eine spezifische Form der Wissenschaft, die wesentlich zum Aufstieg von Industriezweigen wie der chemischen und elektrotechnischen Industrie beitrug. Sie entstand dabei innerhalb der Unternehmen nicht nur als organisatorische Einheit, sondern auch als eine bauliche Infrastruktur in Gestalt von Forschungseinrichtungen.<sup>1</sup> 1891 richteten die Farbenfabriken Bayer mit dem „Wissenschaftlichen Hauptlaboratorium“ im Werk Wuppertal-Elberfeld das erste, eigens für Forschungszwecke konzipierte Gebäude ein. Es zeichnete sich durch eine industrielle Organisation der Wissensproduktion aus, die sich in der Lage im Werk, dem räumlichen Arrangement des Labors und der Verknüpfung mit anderen Einrichtungen ausdrückte.<sup>2</sup> Zeitgenössisch wurden diese Laboratorien als „Erfindungsfabriken“ und die Forschung als Lebensversicherung charakterisiert, welche wirtschaftlichen Erfolg durch die Produktion von Innovationen gewährleisteten.<sup>3</sup> Im Promotionsprojekt des Verfassers geht es um die Frage, wie Konzerne der chemischen Industrie Wissenschaft als Mittel zur Kontingenzbewältigung im Spannungsfeld von Chance und Risiko organisierten, um Forschung für die Zukunft zu gestalten und wirtschaftlichen Erfolg durch Innovationen zu erzielen. Dies wird anhand der Forschungseinrichtungen im Zeitraum von 1950 bis 1980 untersucht, die gewissermaßen die bauliche Infrastruktur der „Lebensversicherung“ Forschung bilden. In besagter Zeit bestand eine besondere Herausforderung für das Unternehmen darin, die Forschung auszubauen und zu intensivieren, da aufgrund der wirt-

<sup>1</sup> Homburg, Ernst u.a.: The emergence of research laboratories in the dyestuffs industry, 1870-1900. In: The British Journal for the History of Science 25 (1992), S. 91-111, hier S. 103-105.

<sup>2</sup> Meyer-Thurrow, Georg: The Industrialization of Invention: A Case Study from the German Chemical Industry. In: Isis 73 (1982), S. 363-381.

<sup>3</sup> Reich, Leonard S.: The Making of American Industrial Research. Science and Business at GE and Bell, 1876-1926, Cambridge 1985, S. 37; Grimm, Hans Georg: Organisation der Forschung in der chemischen Industrie. In: Stahl und Eisen 55 (1935), S. 349-351, hier S. 350.



schaftlichen Folgen der Entflechtung der IG Farben, der starken internationalen Konkurrenz und des beschleunigten wissenschaftlich-technischen Fortschritts Handlungsdruck bestand. Dabei zeigt sich, dass vom bisherigen, seit Ende des 19. Jahrhunderts bewährten Prinzip einzelner, dezentralisierter Laboratorien zugunsten großer Forschungszentren abgewichen wurde. So entstanden in den 1960er und 1970er Jahren mit dem Pharmaforschungszentrum in Wuppertal-Katernberg und dem Pflanzenschutzzentrum in Monheim interdisziplinäre und zentralisierte Forschungszentren auf der grünen Wiese, die sich an amerikanischen Einrichtungen orientierten. In ihrer räumlichen Anordnung und Architektur verweisen sie auf die Bedeutung kommunikativer und kreativer Umfeldler für den Forschungsprozess, um gezielt produktive Zufälle zu ermöglichen und als Ressource zu nutzen.

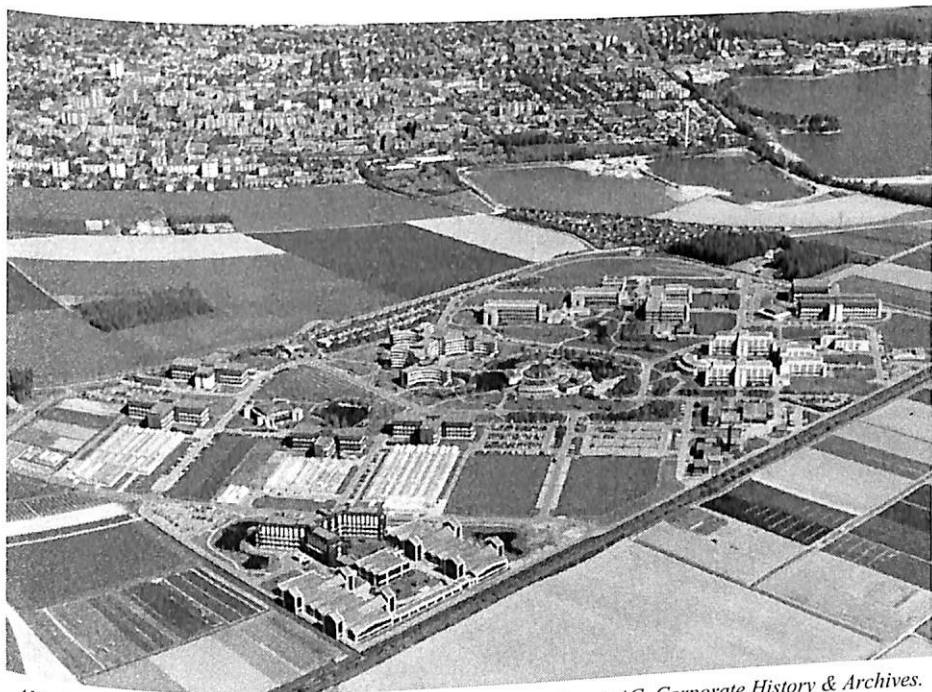


Abb. 1: Bayer-Pflanzenschutzzentrum in Monheim, 1989. In: Bayer AG, Corporate History & Archives.

Es zeigt sich, dass die Funktion der baulichen Infrastruktur über die bloße Bereitstellung einer Forschungsumgebung hinausgeht. In Rückgriff auf Ansätze aus der Wissenschafts- und Technikforschung können die Gebäude als technologische Artefakte konzipiert werden, die von Akteuren mit bestimmten Zielsetzungen geschaffen werden und damit wiederum das Verhalten der Nutzer über eine räumliche, materielle als auch symbolische Ebene konfigurieren. Sie fungieren als Medium

für soziale Prozesse.<sup>4</sup> Bereits die grafischen Repräsentationen der Räume in Form von Grundrissen und Plänen, die eine wichtige Quelle darstellen, enthalten implizite Ordnungen zur Verhaltenssteuerung.<sup>5</sup> Die Forschungseinrichtungen spiegeln somit den unternehmerischen Umgang mit Wissenschaft wieder und verweisen in ihrer Struktur auf die Planung, Ausgestaltung und konkrete Praxis der Forschung und deren Abhängigkeit von gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen. Analytisch lassen sich für eine solche Untersuchung drei Phasen nutzen, die als typische Momente im Lebenszyklus eines Gebäudes verstanden werden können, wenngleich damit keine lineare Abfolge der Phasen impliziert wird, sondern Überschneidungen und Überlagerungen möglich sind. Am Anfang steht dabei das Design der Einrichtungen als Umsetzung einer gewünschten Funktion in eine materielle Form. Dabei wird nach den beteiligten Akteuren, ihren Zielen und den Hintergrundbedingungen, die auf die Planung einwirken, gefragt. Des Weiteren kann die praktische Nutzung der Einrichtungen untersucht werden sowie die Phase der Rekonfiguration, in der die Strukturen nicht mehr wie geplant funktionieren und es zu Veränderungen kommt, deren Bandbreite von einer diskursiven Umdeutung bis zu einer materiellen Dekonstruktion reicht.<sup>6</sup> Die bisherige Arbeit zeigt, dass vor allem die Planungsphase einen tiefen Einblick in die Funktion einer Forschungseinrichtung und der ihr zugrunde liegenden Konzepte ermöglicht, während die praktische Nutzung aufgrund der Quellenlage für eine historische Arbeit deutlich schwieriger zu erfassen ist. Erste Ergebnisse sind nach Auswertung des Quellenmaterials im Laufe des Jahres zu erwarten.

## **„Forschungsreisen“ oder Unterwegs zu niederländischen und belgischen Archiven**

von *Lina Schröder*

Der Stadthistoriker, der sein Archiv vor der Haustüre hat, steht bei der Benutzung desselben, von den Öffnungszeiten abgesehen, vor keinem größeren Problem. Schwieriger wird es für denjenigen, der eine weiter gefasste Archivlandschaft beackern muss und dabei oft einen erheblichen Aufwand an Zeit und Kosten in Kauf zu nehmen hat. Eine intensive Vorbereitung zu einer möglichst rationellen Abwick-

<sup>4</sup> Gieryn, Thomas: What buildings do. In: *Theory and Society* 31 (2002), S. 35-74, hier: S. 41-45.

<sup>5</sup> Hillier, Bill/Penn, Alan: Visible Colleges: Structure and Randomness in the Place of Discovery. In: *Science in Context* 4, 1991, S. 22-50, hier S. 30-33.

<sup>6</sup> Gieryn, Buildings: S. 53.

lung ist ganz besonders dann unumgänglich, wenn sie grenzüberschreitend ist und – schon aus Gründen einer Kostenminimierung – mehrere Lagerorte auf einer Rundtour besucht werden sollen. Für die Rekonstruktion der Diskussionen um den Rhein-Maas-Schelde-Kanal, welcher die Verfasserin im Rahmen ihrer Promotionsarbeit<sup>7</sup> nachgeht, wurden zunächst zahlreiche regionale und zentrale Archiveinrichtungen in der Bundesrepublik in Anspruch genommen. Für eine umfassende Darstellung dieses internationalen Projekts war aber die Einbeziehung der niederländischen und belgischen Interessen hieran unverzichtbar.

Im Vorfeld einer Benutzung ausländischer Archive ist der Forscher gut beraten, sich über die jeweilige Archivstruktur und Archivtektonik kundig zu machen, da diese keineswegs immer dem deutschen Archivwesen entsprechen. Beispielsweise werden in Deutschland und den Niederlanden die nationalen Bestände vorwiegend<sup>8</sup> zentral verwahrt (Bundesarchiv: Koblenz, Rijksarchief: Den Haag). Die Archivalien regionaler Provenienzen finden sich separat in den einzelnen Landes- bzw. Provinzarchiven. Dagegen sind die des belgischen Rijksarchief zusammen mit den jeweiligen regionalen Beständen über 19 Lagerorte verteilt, ein Umstand, der eine besonders sorgfältige Vorbereitung erfordert. Hierbei stellen online-Angebote ein wichtiges Hilfsmittel dar. Für Belgien steht der sehr übersichtlich aufgebaute und in vier Sprachen (Deutsch, Niederländisch, Französisch und Englisch) abrufbare Internetauftritt des Rijksarchief <http://www.arch.be/index.php?l=nl> zur Verfügung. Vor einer Benutzung niederländischer Archive, ganz gleich auf welcher staatlichen Ebene, empfiehlt sich ein Blick auf die Webseite [www.archieven.nl](http://www.archieven.nl) – ebenfalls mehrsprachig verfasst (Niederländisch, Deutsch, Englisch), auf welcher sich mittels entsprechender Suchfunktionen einschlägige Lagerorte ermitteln lassen.

Für das vorliegende Thema waren in den beiden Nachbarländern die unten genannten Archive aufzusuchen. Dies erfolgte im Rahmen einer Rundreise, deren Dauer aus verschiedenen Gründen möglichst 14 Tage nicht überschreiten sollte. Bereits im Februar 2015 konnten im niederländischen Rijksarchief in Den Haag interessante einschlägige Dokumente ausgewertet werden. In der letzten März- und ersten Aprilwoche erfolgte nun der Besuch der niederländischen Stadtarchive in Sittard, Maastricht<sup>9</sup> und Rotterdam (ein Besuch in Venlo erfolgte später noch separat), der belgischen Stadtarchive in Lüttich und Antwerpen<sup>10</sup> sowie der Lesesäle des

<sup>7</sup> Der Titel der Arbeit lautet: Der rote Montanfaden als ultima ratio oder die Wasserstraße von Antwerpen zum Rhein. Eine infrastruktur-historische Betrachtung.

<sup>8</sup> Thematisch begründete Ausnahmen sind z. B. das Militärarchiv in Freiburg oder das Filmarchiv in Berlin.

<sup>9</sup> Das RHCL Maastricht verwahrt nach der Fusion zwischen dem Provinzarchiv Limburg und dem Archiv der Stadt sowohl die städtischen als auch provinziellen Bestände.

<sup>10</sup> Das Antwerpener Stadtarchiv ist das Felixarchief.

belgischen Rijksarchief in Beveren<sup>11</sup>, Brussel und Liège (Lüttich) – rückblickend ein anspruchsvolles, aber lohnendes Programm.

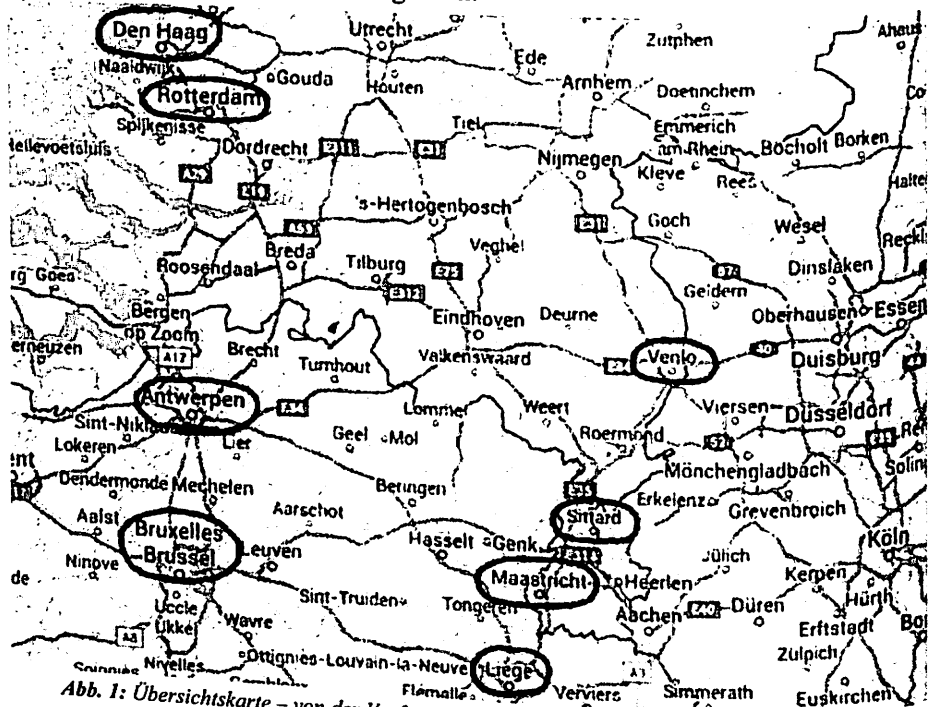


Abb. 1: Übersichtskarte – von der Verfasserin auf der Grundlage von google-Maps erstellt.

Als außerordentlich günstig für eine zügige Durchführung der Reise erwies sich die Tatsache, dass es in den aufgesuchten niederländischen und belgischen Archiven erlaubt ist, ohne Blitz zu fotografieren. Langwieriges Exzerpieren und umständliche und kostenintensive Kopieraufträge konnten somit weitgehend entfallen. Hierzu ist allerdings die Anmerkung zu machen, dass die benutzten Bestände aufgrund des Betrachtungszeitraums der Arbeit im 20. Jahrhundert erwachsen sind und somit keinen besonderen konservatorischen Einschränkungen unterliegen.

Für die Rundreise ebenfalls sehr hilfreich war ein bereits im Vorfeld in Deutschland gekauftes Bahnticket, welches wahlweise für sechs oder acht Tage bei der DB für den gesamten BeNeLux-Raum erstanden werden kann. Dieses ermöglicht dem Inhaber, innerhalb von vier Wochen an insgesamt sechs bzw. acht Tagen, in den beteiligten Nachbarländern nach seinem Bedürfnis mit allen Zügen zu reisen. Dies erleichtert die Organisation und gewährt, was die reine Transportfrage angeht, vor

<sup>11</sup> Westlich von Antwerpen.

alle die Flexibilität, je nach angetroffener Quellenlage, einen Archivaufenthalt abzukürzen oder zu verlängern. Mit derart spontanen Entscheidungen vor Ort stößt der fröhliche Wissenschaftler allerdings auch einmal an seine Grenzen, wenn die örtliche Hotellerie hierauf nicht eingestellt ist. Ein wenig Abenteuer ist also auch auf „Forschungsreisen“ dieser Art durchaus dabei... Naturgemäß steht auf einer Rundtour, wie der hier angedeuteten, die Arbeit im Benutzersaal an allererster Stelle. In der wenigen Zeit, die dann noch zwischen den Zügen bleibt, einen Blick auf die örtliche Geografie zu werfen und etwas vom *genius loci* zu erfassen, ist aber nicht nur persönlich bereichernd, sondern bietet vielmehr einen zusätzlichen gedanklichen Hintergrund für die weitere Forschungsarbeit.

### Karl-Heinz-Tekath-Förderpreis doppelt vergeben



Am 20. März 2015 hat der Historische Verein für Geldern und Umgegend den nach dem früheren Archivar des Kreises Kleve benannten Preis für junge Wissenschaftler zum fünften Mal vergeben. Die deutsch-niederländische Jury entschied sich für zwei Preisträgerinnen: Nienke de Jong aus Groningen hat sich die Ehrung mit ihrer afstudeerscriptie Master History Today „Het Arnhemse klooster Bethanië (1429-1580) als productiecentrum van handschriften voor een Gelders-Nederrijnse markt“ verdient. Anna Janina Bannach aus Köln wurde ausgezeichnet für ihre Masterarbeit „Eine Anna Selbdritt des Dries Holthuys aus Warbeyen – Kunsttechnologische und restauratorische Untersuchungen einer niederrheinischen Skulptur um 1500“. Die Laudatio beim

Festakt hielt Jos Schatorjé, Direktor des Limburgs Museum und gleichzeitig Mitglied der Jury. Weitere Mitglieder sind Prof. Dr. Guillaume van Gemert, Prof. Dr. Irmgard Hantsche, Prof. Dr. Leo Peters und Gerd Halmanns als Vorsitzender des Historischen Vereins. Die Festvorträge der beiden Preisträgerinnen werden im Herbst in einem kleinen Buch veröffentlicht. Weitere Informationen zum Tekath-Preis, der in zwei Jahren erneut vergeben wird, finden sich unter [www.hv-geldern.de](http://www.hv-geldern.de).

*Aus dem Verteilerkreis*

## **„Viersener Salon“: Forum für historische Ausstellungen, musikalische Ereignisse, literarische Begegnungen und wissenschaftliche Diskurse**

*von Albert Pauly*

Am 13. Juni 2014 eröffnete der Verein für Heimatpflege e. V. Viersen den „Viersener Salon“. Die Konzeption erlaubt dem Verein nicht nur, historische (und aktuelle) Wechselausstellungen zu realisieren, sondern auch – angelehnt an den Salon-Gedanken des 17.-19. Jahrhunderts – im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen den wissenschaftlichen Diskurs zur Kultur im Allgemeinen und zur Stadt- und Regionalgeschichte im Besonderen zu pflegen sowie Konzerte und Lesungen ins Programm aufzunehmen. Hochwertige Gastronomie und Kulturereignisse sollen dabei eine Allianz bilden. Der neue Ausstellungsraum des Vereins ist multifunktional nutzbar und bietet den Vorhaben des Vereins in jeder Hinsicht ein geeignetes Podium. Die Mitbenutzung der Villa, in der ein Restaurant entsteht, des Cafés im Foyer vor dem Salon, der früheren Kapelle als Kino und des Parks, der auch open-air-Veranstaltungen möglich macht, vervollständigt das Konzept.

„Wohnen mit und in der Natur“ – so baute der Lederfabrikant Karl Marx 1921 seine Villa an der Gerberstraße in Viersen in ein wunderschönes, 10.000 Quadratmeter großes Parkgelände. Auf 300 Quadratmeter Wohnfläche wurde dann noch einmal viel Natur verbaut: Schränke, große Flügeltüren, Wandverkleidungen und üppige Treppengeländer aus edlen Hölzern. Nach Um- und Erweiterungsbauten 1960 wurde die Villa als Exerzitenhaus genutzt, ehe das ganze Gelände nun zum Standort für 47 Eigentumswohnungen wurde. Stilgeschichtlich steht das Gebäude für eine vom Historismus und Jugendstil abgesetzte neubarocke Richtung. Die erste, von René Franken kuratierte Ausstellung wies dabei weit über Viersen hinaus und brachte dem Besucher den „Niederrhein als Schauplatz europäischer Geschichte“ nahe. Intention der Ausstellungsmacher war es, zum Auftakt den Blick auf die ganz großen Themen der Geschichte zu werfen und diese, als Teil regionaler Ereignisgeschichte des Niederrheins, in archivalischen Quellen und Gegenständen aus lokalen und regionalen Sammlungen in die räumliche Geschichte der Umgebung Viersens einzubeziehen. Die Grenzlage zwischen den wichtigsten Machtbereichen der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Geschichte bedingte, dass in dieser Region Konflikte ausgetragen wurden oder diese wiederholt als Aufmarsch- und Durchzugsgebiet diente. Frankreich, Burgund, England, Flandern, die Niederlande auf der einen Seite und die aufstrebenden rheinischen Herzogtümer, Kurköln, das deutsche Reichsgebiet allgemein sowie die in der Reformation protestantischen Reichsteile andererseits, waren die Parteien in diesen Auseinandersetzungen.

Hierzu wurde ein Schulkoffer für Grund- und weiterführende Schulen entwickelt. Als Begleitbuch zur Ausstellung

erschien als Band 1 der „Edition Viersener Salon“ das Buch „Der Niederrhein – Schauplatz europäischer Geschichte“ von Leo Peters, das nur noch im Salon erhältlich ist (VK 19,90 €).



Abb. 1: Nachbildung des Ateliers des Photographen Albert Breuer mit gemalter Kulisse, Balken-Kamera und Mobiliar aus der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts im Rahmen der Ausstellung im „Viersener Salon“. Heinz Helf.

Die zweite Ausstellung, die am 1. März eröffnet wurde und bis zum 16. August 2015 zu sehen ist, trägt den Titel:

„Photographisches Atelier Albert Breuer – Fotografie der Gründerzeit am Niederrhein“. Mit der offiziellen Vorstellung des fotografischen Verfahrens tritt Mitte des 19. Jahrhunderts in Paris ein neues Bildmedium in die Welt. Die Faszination für die neue Technik, realistische Abbilder der Welt zu schaffen, ist so groß, dass die Fotografie in nur 20 Jahren jeden Winkel Europas erreicht. Die Ausstellung gibt anhand der nachgelassenen Bilder des Kleinstadt-Fotografen Albert Breuer aus Dülken (1839-1901) einen Einblick in die Kultur- und Sozialgeschichte der Fotografie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Für die Idee und Konzeption zeichnet Helge Drafz verantwortlich. Die begleitende Ausstellung bildet mit zeitgenössischem Mobiliar ein Wohnzimmer der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nach, ergänzt durch das Foto-Atelier von Albert Breuer mit einer Plattenkamera und den nach Katalog erworbenen Requisiten sowie einer in seinen Fotos verwandten Kulisse.

Der Historiker und Journalist Helge Drafz, bekannt durch seine Arbeit für das WDR Fernsehen, ist Kenner und Sammler historischer Fotografien. Er konnte für die Aufgabe gewonnen werden, den Nachlass Breuers zu sichten, zu ordnen und zu beschreiben. In dem zur Ausstellung erschienenen Buch schildert Drafz am Beispiel Albert Breuers die Arbeitsbedingungen gewöhnlicher Berufsfotografen des 19. Jahrhunderts, deren Bilder in Millionen von Photoalben landeten. Er analysiert die Ästhetik der Portrait- und Gebrauchsphotografie vor dem Hintergrund der traditio-

nellen Funktionen von Fotografien: Erinnerung und Repräsentation (siehe Bücherspiegel).

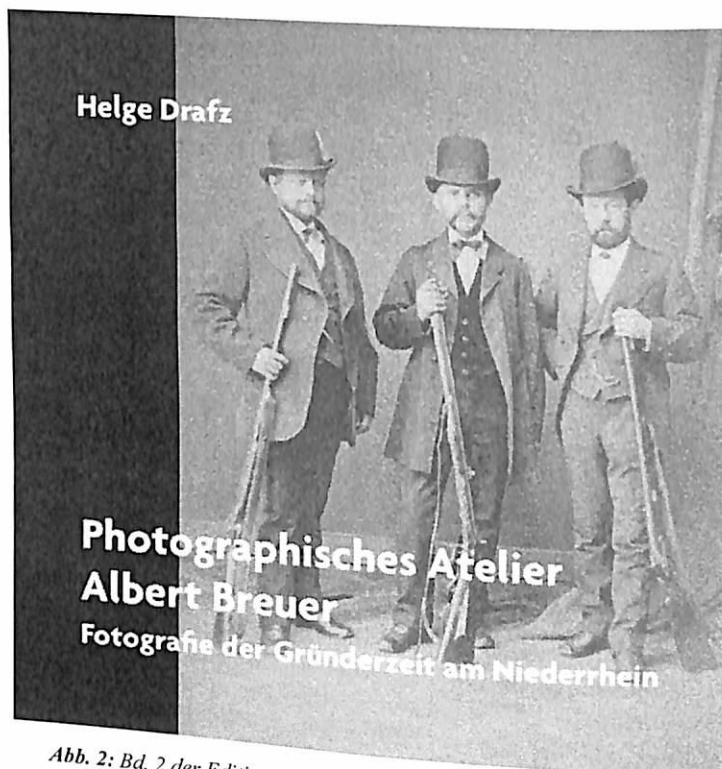


Abb. 2: Bd. 2 der Edition „Viersener Salon“ zur aktuellen Ausstellung.

Im Rahmen des Themenjahres „himmelwärts – hemelwaarts“ des Museum-Netzwerks „Kulturraum Niederrhein“ befasst sich der „Viersener Salon“ in der dritten Ausstellung mit „Exerzitionen und Wallfahrten (06.09.2015-26.02.2016). Die vierte Ausstellung hat zum Thema: „Kaiser’s Kaffee und Kommerzienrat Josef Kaiser“ (April-September 2016).

### „Viersener Salon“

Öffnungszeiten (Eintritt frei): Do.-Sa.: 15-18:00 Uhr, So. und Feiertage: 11-18:00 Uhr, Mo.-Mi. ist reserviert für den Besuch von Schulklassen und privaten Gruppen.

Adresse: „Viersener Salon“, Gerberstr. 20, 41748 Viersen  
[www.viersener-salon.de](http://www.viersener-salon.de)



## Ankündigungen

### 1815-2015: Der nördliche Maas-Rhein-Raum nach dem Wiener Kongress

Symposium der Niederrhein-Akademie/Akademie Nederrijn (NAAN) in Zusammenarbeit mit dem Historischen Verein für Geldern und Umgegend und dem Koninklijk Limburgs Geschied- en Oudheidkundig Genootschap (KLGOG) kring Venlo

Informationen und Anmeldung unter: [www.uni-due.de/naan](http://www.uni-due.de/naan) oder [www.hv-geldern.de](http://www.hv-geldern.de) oder [www.lgog.nl](http://www.lgog.nl)

### Programm

08:30-09:30 Uhr	<i>Empfang.</i> Kaffee, Bücherstände, Ausgeben der Teilnehmerunterlagen
09:30 Uhr <i>Gerd Halmanns (Histor. Verein)</i>	<i>Begrüßung.</i>
09:45 Uhr <i>Prof. Dr. Ralf Peter Fuchs (Essen)</i>	<i>Der Rhein-Maas-Raum und das Gleichgewicht in Europa.</i>
10:15 Uhr <i>Prof. Dr. Irmgard Hantsche (Essen)</i>	<i>Territoriale Veränderungen durch den Wiener Kongress.</i>
10:45-11:00 Uhr <i>Drs. Jos Peeters (LGOG Venlo)</i>	<i>Diskussion.</i>
11-11:20 Uhr	<i>Kaffeepause.</i>
11:20-11:50 Uhr <i>Dr. Gerard Venner</i>	<i>1815. Preußen an der Maas?</i>
11:50-12:20 Uhr <i>Gerd Halmanns (Histor. Verein)</i>	<i>Niederrheinische „Franzosen“ werden „Preußen“.</i> Konkrete Auswirkungen der Epochenjahre 1814/15 am Beispiel der Gemeinde Weeze.
12:20-12:30 Uhr <i>Dr. Beate Sturm (Histor. Verein)</i>	<i>Diskussion.</i>
12:30-14:00 Uhr	<i>Mittagspause.</i>
14-14:40 Uhr <i>Drs. Bert Thissen</i>	<i>Nach dem Regimewechsel die Abrechnung?</i> Beamte in Kleve und das Ende der französischen Herrschaft. Vortrag und Diskussion.
14:40-15:20 Uhr <i>Drs. Frans Hermans</i>	<i>Nieuw land in kaart.</i> De kaart van de linker maasoever 1819. Vortrag und Diskussion.

15:20-16:00 Uhr Prof. Dr. Heinz Eickmans (Essen)	<i>Das Ende der „hiesigen Landes-Niederländischen Sprache“.</i> Das sprachliche Auseinanderwachsen der nördlichen Rhein-Maas-Region nach dem Wiener Kongress. Vortrag und Diskussion.
16:00 Uhr Prof. Dr. Ralf Peter Fuchs (NAAN)	<i>Resümee und Ausblick</i>

## Die Jahrestagung des Emmericher Geschichtsvereins: Der Rhein

Anmeldung: Siehe S. 44 Emmerich T

### Programm

Montag, 20.07.:

Bis 11:00 Uhr	<i>Anreise.</i>
11:15-12:00 Uhr Dr. Martin Feltes	<i>Mythos Rhein.</i> Begrüßung/Einführung in das Tagungsthema/Vorstellung des Programmablaufs.
15-16:45 Uhr Prof. Dr. Irmgard Hantsche (Essen)	<i>Der Rhein als Objekt pol. Interessenlagen und Begehrlichkeiten von Ludwig XIV. bis ins 20. Jh.</i>
17-18:15 Uhr Dr. Emile Smit (Tiel, NL)	<i>Grenzkonflikte infolge Wasserbewirtschaftung im 18. Jh.</i>
19:30-20:15 Uhr	<i>Wie die Dampfer vom Rhein verschwanden.</i> Film

Dienstag, 21.07.:

09:15-10:30 Uhr Herbert Kleipañ (Emmerich)	<i>Die Entwicklung der Rheinschiffahrt.</i> Vom Einbaum zum Containerschiff.
11-12:15 Uhr Karl Heinz Fischer S.J. (Emmerich)	<i>Der Rhein als Wasserstraße der Missionierung.</i> Gesellschaftliche und geographische Grenzen im Laufe der Geschichte.
15-18:00 Uhr Bernhard Lensing (Borken)	<i>Deiche, Schleusen, Gräben, Polder.</i> Deichschau am Niederrhein.

Mittwoch, 22.07.:

09:15-18:30 Uhr	<i>Tagesausflug nach Papenburg.</i>
19:30-21:00 Uhr	<i>Rheingold – der Film.</i>

Donnerstag, 23.07.:

09:15-10:30 Uhr <i>Prof. Dr. Irmgard Hantsche (Essen)</i>	<i>Die Darstellung des Rheins und seiner Uferregion in Reiseberichten des 18. und 19. Jh. Auszüge und Kommentare.</i>
10:45-12:15 Uhr <i>Henrik Wirz (Emmerich)</i>	<i>Die Musik im Spiegel des Rheins.</i>
15-18:00 Uhr <i>Markus Veh (Duisburg)/Dr. Antoon Berentsen (Zeist)</i>	<i>Der Rhein im Spiegel der Literatur.</i>
19:00 Uhr	<i>Grill- und Abschlussabend.</i>

Freitag, 24.07.:

09:15-10:45 Uhr <i>Dr. Martin Feltes</i>	<i>Der Rhein als Motiv der Malerei.</i>
11:15-12:00 Uhr	<i>Rückblicke und Ausblicke.</i>
12:00 Uhr	<i>Wortgottesdienst Abreise nach dem Mittagessen.</i>

## Veranstaltungen

**A**-Ausstellung    **F**-Führung, Exkursion    **K**-Konzert, Kabarett, Kultur    **L**-Lesung  
**V**-Vortrag    **W**-Workshop    **S**-Sonstige Veranstaltungen    **T**-Tagung

### Bedburg-Hau

- F** 24.05., 25.05., 31.05., 04.06., 07.06., 14.06., 21.06., 28.06., 05.07., 12:00 Uhr: *Schloss und Garten – Geschichte unter freiem Himmel*. Schloss Moyland.
- F** 24.05., 25.05., 04.06., 07.06., 14.06., 21.06., 28.06., 05.07., 12.07., 19.07., 26.07., 02.08., 14:00 Uhr: *Sonderausstellung Lori Nix – The Power of Nature*. Schloss Moyland.
- F** 24.05., 25.05., 31.05., 04.06., 07.06., 14.06., 21.06., 28.06., 05.07., 15:00 Uhr: *KUNST. BEWEGT. 07*. Schloss Moyland.
- K** 30.-31.05.: *Moyländer Kräutergartenfest*. Schloss Moyland.
- F** 30.05., 31.05., 15-17:00 Uhr: *Cicerone zur Sonderausstellung Lori Nix – The Power of Nature*. Schloss Moyland.
- F** 13.06., 09-20:00 Uhr: *Tagesexkursion nach Den Haag*. Schloss Moyland.
- K** 26.06., 20:00 Uhr: *Götz Alsmann*. Schloss Moyland.
- F** 27.06., 02.08., 06.09., 10-17:30 Uhr: *Geführte Fahrradtour*. Schloss Moyland.
- F** 18.07., 09-19:00 Uhr: *Radtour in het Nationale Park De Veluwe*. Schloss Moyland.
- K** 08.08., 20:00 Uhr: *3. A-Capella Festival am Niederrhein*. Schloss Moyland.
- A** 09.08., 14:00 Uhr: *Finissage der Sonderausstellung Lori Nix*. Schloss Moyland.
- A** 22.08., 18:00 Uhr: *Ausstellungseröffnung Emil Orlik und Japan. Aus dem Land der aufgehenden Sonne*. Schloss Moyland.
- F** 23.08., 30.08., 06.09., 13.09., 14:00 Uhr: *Emil Orlik und Japan. Aus dem Land der aufgehenden Sonne*. Schloss Moyland.
- K** 11.09., 19:00 Uhr: *Rendezvous auf Schloss Moyland – König trifft Philosophen*. Schloss Moyland.

### Bottrop

- S** 05.06., 07.08., 04.09., 16:00 Uhr: *Erzählte Geschichte*. KWA-Stift Urbana (Im Stadtgarten 2), Historische Gesellschaft Bottrop e.V. (HG).
- F** 07.06., 14:00 Uhr: *Bottrop erkunden per Rad* (Route: Grafenwald, Flugplatz Schwarze Heide, Bottroper Norden), HG.
- F** 19.06., 14:00 Uhr: *Letzte Kneipentour: Auf den Spuren Bottroper Traditionsgaststätten*. Treffen: Parkplatz hinter der Volksbank (Böckenhoffstr.), HG.
- F** 23.09., 14:00 Uhr: *Halbtags-Exkursion nach Essen-Borbeck*. HG.
- L** 27.10., 19:00 Uhr: *Lesung mit Musik*. Schloss Beck (Kirchhellen-Feldhausen), HG.

## Duisburg-Hamborn

**A** Gedenkausstellung zur Erinnerung an den Ausbruch des Zweiten Weltkriegs vor 75 Jahren. Heimatverein Hamborn e.V.

## Essen

**F** Sa, 30.05., 09:45-16:00 Uhr: *Am Hellweg – Dortmunds reiche Kirchen in der City.*

**Führung:** Hans Schippmann, Historischer Verein für Stadt und Stift Essen e.V.

**V** Do, 11.06., 18-19:00 Uhr: *Von Essen in die weite Welt – Auswanderung im 19. und 20. Jahrhundert.* **Referent:** Michael Maas, Historischer Verein für Stadt und Stift Essen e.V.

**F** Sa, 20.06., 15-16:30 Uhr: *Starke Frauen schrieben Essener Geschichte – Im Schloß Borbeck auf den Spuren der Essener Fürstäbtissinnen wandeln.* **Führung:** Birthe Marfording, Historischer Verein für Stadt und Stift Essen e.V.

**F** Sa, 18.07., 15-17:00 Uhr: *Über Kohle und Kumpel. Denkmalpfad Zollverein Schacht XII.* **Führung:** Jutta Kaiser, Historischer Verein für Stadt und Stift Essen e.V.

## Emmerich

**A** 01.06.-10.08., 11:00 Uhr: *Eröffnung: Entsorgung: Vergesst die Umwelt nicht.*

**Künstlerin:** Ines Heßling, Emmericher Geschichtsverein.

**T** 07.-12.07.: *Der Rhein. Sommerseminar in Stapelfeld.* **Anmeldung:** 04471/1881128 oder [vsteiner@ka-stapelfeld.de](mailto:vsteiner@ka-stapelfeld.de) (30.05.2015), Emmericher Geschichtsverein.

**V** 13.08., 19:00 Uhr: *Römische Stadtgründungen am Niederrhein.* **Referentin:** Helga Scholten (InKuR), Rheinmuseum Emmerich.

**A** 17.08.-06.10., 11:00 Uhr: *Eröffnung: Alles neu – alles gut? 70 Jahre nach der Zerstörung.* **Künstler:** Herbert Kleipaß, Emmericher Geschichtsverein.

**K** 14.09.: *Tag des offenen Denkmals: „Farbe“.* Emmericher Geschichtsverein.

**S** 07.10., 19:00 Uhr: *Filmabend: Die Zerstörung Emmerichs.* Emmericher Geschichtsverein.

**S** 09.10., 19:00 Uhr: *Filmabend: Krieg am Niederrhein.* Emmericher Geschichtsverein.

**V** 16.10., 19:00 Uhr: *Die Geschichte und Bestände des Uferhofarchivs und ihre Bedeutung für Emmerich.* **Referent:** Bernhard Lensing, Emmericher Geschichtsverein.

**A** 19.10.-14.12., 11:00 Uhr: *Eröffnung: 50 Jahre Rheinmuseum – Vom Heimatmuseum zur Infoschau.* **Künstler:** Herbert Kleipaß, Emmericher Geschichtsverein.

## Geldern

**A** 05.-25.09.: *Eine Stadt in Trümmern. Geldern 1944-1948,* Foyer der Stadtverwaltung Geldern, Issumer Tor 36, Historischer Verein für Geldern und Umgegend e.V.

§ 12.09., 08:30-17:00 Uhr: *1815-2015: Der nördliche Maas-Rhein-Raum nach dem Wiener Kongress*, Bürgerforum der Stadt Geldern, Historischer Verein für Geldern und Umgegend e.V.

† 26.09.: *Gelderntag in Erkelenz*. Historischer Verein für Geldern und Umgegend e.V.

∇ 28.09., 20:00 Uhr: *Wie kam der Erste Weltkrieg an den Niederrhein? Zur medialen Vermittlung und dem Konstrukt der Heimatfront*, Referentin: Simone Frank (InKuR), Kreismusikschule.

∇ 16.11., 20:00 Uhr: *Der Niederrhein in der Franzosenzeit. Die französische Verwaltung im Departement Roer 1789-1814*, Referentin: Irene Feldmann (InKuR), Kreismusikschule.

### Goch

† *Zu Fuß durch Geschichte und Kultur der Stadt Goch*. Auf Anfrage unter: 02823/320134.

### Haldern

∆ 07.06., 05.07., 02.08., 06.09., 15-18:00 Uhr: *Tag der offenen Tür mit Ausstellung im Battenbergturm*. Heimatverein Haldern.

† 20.06., Abfahrt 17:00 Uhr: *Radwanderung (Abendfahrt)*, Treffpunkt: Marktplatz, Heimatverein Haldern.

§ 29.06., 24.08., 28.09., 26.10., 30.11., 19:00 Uhr: *Proat-Platt-Abende*. Gaststätte Schweer in Haldern, Heimatverein Haldern.

† 13.09., Abfahrt 13:00 Uhr: *Radwanderung*, Treffpunkt: Marktplatz, Heimatverein Haldern.

§ 18.-20.09.: *975 Jahre Haldern*. Diverse Veranstaltungen, Programm: <http://www.haldern.de/>, Heimatverein Haldern.

† 08.11., 08:00 Uhr: *Fußwanderung (Frühwanderung)*, Treffpunkt: Marktplatz, Heimatverein Haldern.

### Kamp-Lintfort

∆ Mai-Juni: *IN MEMORIAM. Sonderausstellung anlässlich des Jubiläums 900 Jahre Morimond*, Europäische Begegnungsstätte Am Kloster Kamp e.V.

† 26.06.: *Halbtagsexcursion nach Rheinberg*. Europäische Begegnungsstätte Am Kloster Kamp e.V.

† 30.08.-08.09.: *Jahresfahrt 2015. Burgund, die geschichtsträchtige Schatzkammer Frankreichs*, Europäische Begegnungsstätte Am Kloster Kamp e.V.

∇ 27.09.: *Das Neue Testament und die griechisch-römische Philosophie im ersten Jahrhundert nach Christus*. Referent: Prof. Dr. Hermut Löhr (Universität Münster), Europäische Begegnungsstätte Am Kloster Kamp e.V.

☞ 20.10.: *Tagesexkursion nach Corvey und Umgebung*. Europäische Begegnungsstätte Am Kloster Kamp e.V.

☞ 15.11.: „Konsumentenverantwortung“ *Ethik im Spannungsfeld von Wirtschaft, Recht und Politik*. Referentin: Prof. Dr. Corinna Mieth (Ruhruniversität Bochum), Europäische Begegnungsstätte Am Kloster Kamp e.V.

### **Kerken-Nieukerk**

☞ 14.06., 11:00 Uhr: *Ein historischer Rundgang mit 8 Stationen* - mit einer Station in Haus Lawaczeck, Historischer Verein für Geldern und Umgegend e.V.

☞ 20.09., 11:00 Uhr: *Heine hat den Blues. Gedichte eines empfindsamen Spötters gelesen und musikalisch kommentiert*, Künstler: Robert Scholtes, Wolfgang Wittmann, Haus Lawaczeck, Historischer Verein für Geldern und Umgegend e.V.

### **Kevelaer**

☞ *Zu Fuß durch Geschichte und Kultur der Stadt Kevelaer*. Auf Anfrage unter: 02832 /122152.

### **Krefeld**

☞ Textilmuseum: [www.krefeld.de](http://www.krefeld.de) oder 02151/861515.

### **Leverkusen-Opladen**

☞ 27.-30.08.: *Studienreise „Reformation und Renaissance: Die Malerfamilie Cranach“*. Anmeldung: <http://ogv-leverkusen.de/programm/anmeldung/>, Opladener Geschichtsverein 1979 e.V.

### **Moers**

☞ 02.07.-28.08.: *Soldiers. Operation Market Garden und die Rheinlandoffensive* (Wanderausstellung), Volkshochschule Moers, Wilhelm-Schroeder-Str. 10.

### **Neuss**

☞ 23.08.-08.11.: *Himmelwärts: urKULTur. Prähistorische Religionen am Niederrhein*, Clemens-Sels-Museum.

☞ Jeweils donnerstags um 13 Uhr sind Interessierte zu einer Kurzführung durch das Clemens-Sels-Museum eingeladen. Themen sind dem Museumsprogramm sowie der Tagespresse zu entnehmen, Eintritt inkl. Führung 3,50 €.

### **Neukirchen-Vluyn**

☞ 25.05., 19:00 Uhr: *Römische Stadtgründungen am Niederrhein*. Referentin: Helga Scholten (InKuR), Museum Neukirchen-Vluyn.

V 22.11., 19:00 Uhr: *Die Gewerkschaftsbewegungen im niederrheinischen Steinkohlebergbau.* Referent: Matthias Gomoll (InKuR), Museum Neukirchen-Vluyn.

### Venlo

F Jeden letzten Sonntag im Monat, 13.30 Uhr: Gratisrundführungen zum normalen Eintrittspreis, Limburgs Museum.

### Viersen

A 06.09.2015-26.02.2016: *Exerzitien und Wallfahrten.* Viersener Salon. Gerberstr. 20.

### Wesel

A 17.04.-28.06.: *Soldiers. Operation Market Garden und die Rheinlandoffensive (Wanderausstellung),* Städtisches Museum im Centrum, Ritterstr. 12-14.

### Xanten

A 01.09.-04.10.: *Soldiers. Operation Market Garden und die Rheinlandoffensive (Wanderausstellung),* Siegfried Museum Xanten, Kurfürstenstr. 9.

V 16.06., 19:30 Uhr: *Anacharsis Cloots und die universelle Gültigkeit der Menschenrechte.* Referent: Dr. Bernd Schminnes, Haus Michael, Kapitel 17.

V 10.11., 19:30 Uhr: *Fremde Helden? Die Nibelungen in den Niederlanden.* Referent: Prof. Bernd Bastert, Haus Michael, Kapitel 17.



## Rezensionen

Rüdiger Pongs: *Die Gladbacher Stadtbefestigung. Die Verteidigungsanlagen in Gladbach vom befestigten Münsterberg bis zur Fortifikation des Dreißigjährigen Krieges, (= Beiträge zur Geschichte der Stadt Mönchengladbach 54), Essen 2014, 396 S., 29,95 €, ISBN 978-3-8375-1101-7.*

Ausgangspunkt für Pongs' Forschungen war die intensive Auswertung der in der „Franzosenzeit“ aufgenommenen Urkataster von 1812/13, welche sich, in modernisierter, digital bearbeiteter Form auch im Heft Mönchengladbach des Rheinischen Städteatlas wiederfinden. Unproblematisch war es zunächst, den Verlauf der damals noch erhaltenen mittelalterlichen Stadtmauer nachzuvollziehen. Darüber fielen dem Verfasser in den Uraufnahmen jedoch topographische Formationen auf, welche die Existenz einer Wehrkirche am Münsterberg wahrscheinlich machen, und, nach seiner Hypothese, zudem Hinweise auf neuzeitliche bastionäre Elemente außerhalb des mittelalterlichen Berings erbrachten.

Im ersten Abschnitt der Publikation, die den Untersuchungen zu einer in das 9. oder 10. Jahrhundert fallenden, bisher offenbar nicht beschriebenen Wehrkirchenanlage am Münsterberg gewidmet ist, greift der Verfasser, wie auch bei späteren Kapiteln, recht weit aus. Ob die Ausführungen zum Normannensturm als möglichem historischen Hintergrund und die Auflistung zahlreicher Beispiele von Kirchenburgen in anderen Regionen des Alten Reiches, sowie zu der Gründungsgeschichte der Kirche selbst als wertvolle Exkurse zu betrachten sind oder ob sie ein Ausfransen der Arbeit verkörpern, soll der Einschätzung des Benutzers überlassen bleiben. Interessant und zielführend sind hier auf jeden Fall die sorgfältig ausgearbeiteten kartographischen Vergleiche, mit denen der Autor seine Theorie erhärtet. Eine kurz gefasste Untersuchung zur Gladbacher Dorfbefestigung des 14. Jahrhunderts schließt sich an diese Darstellungen an.

Nach der Verleihung des Stadtrechts um 1365 ging die städtische Obrigkeit daran, eine neue Stadtmauer zu errichten, welche nun auch die inzwischen entstandene Besiedlung außerhalb der alten Dorfbefestigung einbezog. Der Autor geht dabei kritisch mit der bisherigen Literatur zur Erbauungszeit um, über die offenbar keine letztlich aussagekräftigen Archivalien aus der Zeit erhalten sind. Einer Urkunde aus dem Jahr 1414 zufolge müsste die Stadtmauer zu diesem Zeitpunkt in ihren Grundzügen fertig gewesen sein. Verstärkungen erfuhr der Bering zu Anfang des 16. Jahrhunderts. Der Verfasser vermutet hier eine landesherrliche Einflussnahme, da gleichzeitig in anderen Städten des Herzogtums Jülich, etwa in Düren und Monschau, Modernisierungen der städtischen Wehr erfolgten. In diesem, dem Mittelalter gewidmeten Abschnitt nimmt der Verfasser den Benutzer mit auf einen Rundgang durch das heutige Mönchengladbach entlang des Verlaufs der Stadtmauer. Von der ursprünglichen Bausubstanz, einer fünf bis sechs Meter hohen, etwa neunzig Zentimeter starken Mauer aus Feldbrandsteinen sind überirdisch nur noch wenige

Abschnitte erkennbar. Große Teile sind den Überbauungen des 19. und 20. Jahrhunderts zum Opfer gefallen und allenfalls archäologisch oder durch die Untersuchung von Kellern zu erfassen. Eindrucksvolles Beispiel der Turmarchitektur ist der aufwendig restaurierte „Dicke Turm“, ein Pulvermagazin von 1514 mit 3,20 Meter starken Außenmauern. Der Rezensent fragt sich allerdings, warum in dieser, ansonsten durchaus bildlastigen Publikation auf eine grafische Präsentation der erhaltenen Teilstücke im heutigen Stadtplan verzichtet wurde.

Im dritten Hauptabschnitt finden sich zunächst weit reichende Erläuterungen fortifikatorischer Grundlagen der frühen Neuzeit, die Darstellung der regionalen Kriegsereignisse in den 1640er Jahren und, ausgiebig illustriert, die Vorstellung in- und ausländischer Festungen. In den anschließenden, mehr objektbezogenen Ausführungen fordert der Verfasser die Existenz frühneuzeitlicher, heute nicht mehr erhaltener bastionärer Werke außerhalb der mittelalterlichen Mauer Gladbachs. Grundlage hierfür war wiederum die Auswertung der Uraufnahmen von 1812/13, in denen sich insgesamt 15 polygonale Grundstücksformationen finden, welche hierzu korrelieren könnten. Wäre dieser, auch kartographisch detailliert dargestellte Versuch einer Rekonstruktion als authentisch anzusehen, ergäbe sich naturgemäß nicht das Bild einer primär konzipierten, geschlossenen Bastionärbewehrung. Vielmehr würde es sich um einen situativ bedingten, um nicht zu sagen verzweifelten Versuch gehandelt haben, die mittelalterliche Befestigung in Kriegszeiten ad hoc durch einzelne neuzeitliche Elemente zu verstärken. Auf zeitgenössische Quellenbelege, insbesondere Planunterlagen, kann sich der Verfasser allerdings nicht stützen. Dies ist insofern nicht verwunderlich, als dass die neuzeitliche Bastionärbewehrung von Städten und Zitadellen in aller Regel eine Angelegenheit der Territorialherren, oder wie im vorliegenden Fall, der Kriegsherren war und die entsprechende Protokollführung nicht in den Stadtarchiven zu finden sein wird. Wie aus einem einzigen Satz in den Schlussbetrachtungen hervorgeht, vermutet der Autor, dass im Wiener Kriegsarchiv die Belege für seine hypothetischen Betrachtungen liegen könnten. Warum, um alles in der Welt, ist Rüdiger Pongs dieser Spur nicht nachgegangen?

Wolfgang Bühling

## Bücherspiegel

Der folgende Bücherspiegel soll einen Eindruck von der Fülle und thematischen Vielfalt der neu erschienenen Veröffentlichungen zur Region Rhein-Maas geben. Das nachfolgende Verzeichnis stellt jedoch keine vollständige Bibliographie, sondern eine Auswahl dar und gliedert sich diesmal in die Rubriken Allgemeine Geschichte (d. h. politische, Sozial-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte), Regional- und Ortsgeschichte und Kultur- und Kunstgeschichte. Die Anzeige der Bücher erfolgt unabhängig von einer möglichen Rezension, die später folgen kann.

### Allgemeine Geschichte

- ▣ Dam, Peter van/Wielenga, Friso (Hg.): Religion als Zündstoff. Gesellschaftliches und politisches Engagement in den Niederlanden seit 1945 (Niederlande-Studien, Bd. 55), Münster 2014, 214 S., 29,90 €, ISBN 978-3-8309-3007-5.
- ▣ Gundermann, Christine: Die versöhnten Bürger. Der Zweite Weltkrieg in deutsch-niederländischen Begegnungen 1945-2000, (Zivilgesellschaftliche Verständigungsprozesse vom 19. Jahrhundert bis zur Gegenwart, Bd. 13), Münster 2014, 470 S., 49,90 €, ISBN 978-3-8309-3129-4.
- ▣ Kern, Rudolf: Victor Tedesco, ein früher Gefährte von Karl Marx in Belgien. Sein Leben, Denken und Wirken in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts, 1. Bd. 1821-1854, (Studien zur Geschichte und Kultur Nordwesteuropas, Bd. 26), Münster 2014, 808 S., 74,00 €, ISBN 978-3-8309-3145-4.
- ▣ Lucassen, Leo/Lucassen, Jan/Müller-Haas, Marlene (Übers.): Gewinner und Verlierer. Fünf Jahrhunderte Immigration – eine nüchterne Bilanz, (Niederlande-Studien, Bd. 56), Münster 2014, 220 S., 29,90 €, ISBN 978-3-8309-3062-4.
- ▣ LWL Industriemuseum (Hg.): Welt unter Tage. Neue Perspektiven für die Bergbaukultur am Ende des Bergbaus, Essen 2015, ca. 220 S., 24,95 €, ISBN 978-3-8375-1290-8.
- ▣ Reicher, Christa/Roters, Wolfgang (Hg.): Erhaltung und Erneuerung. Ein Programm für die Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert, Essen 2015, 304 S., 24,95 €, ISBN 978-3-8375-1356-1.
- ▣ Stursberg, Ulrike: Innovation auf dem Rhein. Vom Treidelzug zum Dampfboot, (Düsseldorfer Geschichtsverein, Kleine Reihe, H. 3), Essen 2015, 120 S., 7,00 €, ISBN 978-3-8375-1350-9.

### Regional- und Ortsgeschichte

- ▣ Boland, Karl/Schürings, Hans (Hg.): Der Erste Weltkrieg und Mönchengladbach. Kriegserfahrung und Alltagsbewältigung, Essen 2014, 192 S., 19,95 €, ISBN 978-3-8375-1325-7.
- ▣ Dettmar, Jörg/Rohler, Peter (Hg.): Der Emscher Landschaftspark: die grüne Mitte der Metropole Ruhr. Essen 2015, 120 S., 19,95 €, ISBN 978-3-8375-1289-2.

- 📖 Historischer Verein für Stadt und Stift Essen e. V. (Hg.): Essener Beiträge. (Beiträge zur Geschichte von Stadt und Stift Essen Bd. 127), Essen 2014, 440 S., 24,90 €, ISBN 9878-3-8375-1313-4.
- 📖 Jacobs, Luise: Der Mann mit dem Hut. Für Artur Jacobs begann der Holocaust 1936 in Heiligenhaus, Essen 2014, 192 S., 19,95 €, ISBN 978-3-8375-1295-3.
- 📖 Kaminsky, Uwe: „Hetzt gegen die Ordnung“. Leben in Einrichtungen der Duisburger Diakonenanstalt 1926-1951, Essen 2014, 224 S., 16,95 €, ISBN 978-3-8375-1022-5.
- 📖 Maas, Sabine: Twents op sterven na dood? Een sociolinguïstisch onderzoek naar dialectgebruik in Borne, (Niederlande-Studien Kleinere Schriften, Bd. 18), 96 S., 13,90 €, ISBN 978-3-8309-3033-4.
- 📖 Mauer, Benedikt (Hg.): Hexenverfolgung. Vier Vorträge zur Erinnerung an Helena Curtens und Agnes Olmans aus Gerresheim, (Düsseldorfer Geschichtsverein, Kleine Schriftenreihe, H. 2), Essen 2015, 104 S., 7,00 €, ISBN 978-3-8375-1395-0.
- 📖 Novaesium 2014. Neusser Jahrbuch für Kunst, Kultur und Geschichte. Neuss 2014, 336 S., 19,80 €, ISBN 978-3-9229-8051-3.
- 📖 Schmitz, Jeanette (Hg.): 20 Jahre Gasometer Oberhausen. Essen 2014, 128 S., 9,95 €, ISBN 978-3-8375-1291-5.
- 📖 Stadtarchiv Duisburg/Mercator-Gesellschaft (Hg.): Duisburger Forschungen. (Schriftenreihe für Geschichte und Heimatkunde Duisburgs, Bd. 60), Essen 2015, 352 S., 34,95 €, ISBN 978-3-8375-1345-5.
- 📖 Zacher, Inge: Der Bilker Friedhof. Vom Gottesacker zum Familienpark, (Kleine Schriftenreihe des Düsseldorfer Geschichtsvereins), Bd. 1, Essen 2014, 72 S., 7,00 €, ISBN 978-3-8375-1320-2.

## Kultur- und Kunstgeschichte

- 📖 Drafcz, Helge: Photographisches Atelier Albert Breuer. Photographie der Gründerzeit am Niederrhein, (Edition Viersener Salon, Bd. 2), Viersen 2015, 156 S., 19,90 €, ISBN 978-3-9813-4637-4.
- 📖 Essener Sportbund (Hg.): Sportschau Essen 2014. Essen 2014, 224 S., 17,90 €, ISBN 978-3-8375-1341-7.
- 📖 Fransen, Theo/Mattheijssen Sander: Hèt Carnavalsboek. Van Lentefeest tot Carnaval (In Nederland en Vlaanderen). Venlo-Belfeld 2014, 256 S., 29,95 €, ISBN 978-9-0902-8531-3.
- 📖 Gesthuysen, Anne: Wir sind doch Schwestern. München 2014, 416 S., 9,99 €, ISBN 978-3-4923-0431-3.
- 📖 Waldor-Schäfer, Heike (Hg.): Hereinspaziert 2015. Bauernhof- und Landcafés am Niederrhein, Essen 2014, 84 S., 8,95 €, ISBN 978-3-8375-1296-0.

## Niederrheinische Periodika und Jahrbücher

Am Niederrhein werden zahlreiche Jahrbücher herausgegeben, deren Beiträge nicht alle in diesen Bücherspiegel aufgenommen werden können. Damit sich jeder selbst zu Themen wie Heimatgeschichte, Mundart, Volkskunde, (...) sowie Natur- und Denkmalschutz informieren kann, geben wir hier eine Auswahl verschiedener Periodika der Region an.

- Geschichte der Kirche im Bistum Aachen.
- Anrather Heimatbuch, Hg.: Bürgerverein Anrath e.V.
- Bijdragen en Mededelingen Gelre, Hg.: Vereniging Gelre, Arnhem.
- Düsseldorfer Jahrbuch. Beiträge zur Geschichte des Niederrheins, Hg.: Düsseldorfer Geschichtsverein.
- Duisburger Forschungen, Hg.: Mercator-Gesellschaft Duisburg.
- Duisburger Geschichtsquellen, Hg.: Mercator-Gesellschaft Duisburg.
- Geldrischer Heimatkalender, Hg.: Histor. Ver. für Geldern und Umgend.
- Haldern einst und jetzt, Hg.: Heimatverein Haldern e.V.
- Heimatkalender des Kreises Heinsberg, Hg.: Kreis Heinsberg.
- Jülicher Geschichtsblätter, Jahrbuch des Jülicher Geschichtsvereins, Jülich.
- Kalender für das Klever Land auf das Jahr, Boss-Verlag Kleve.
- Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins, Köln.
- Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein insbesondere das alte Erzbistum Köln. Pulheim, Abtei Brauweiler.
- Die Heimat. Krefelder Jahrbuch, Hg.: Verein für Heimatkunde in Krefeld.
- Beiträge zur Lanker und Meerbuscher Geschichte, Hg.: Heimatkreis Lank e.V.
- Meerbuscher Geschichtshefte, Hg.: Geschichtsverein Meerbusch e.V.
- Jaarboek Numaga, Hg.: Vereniging Numaga, Nijmegen.
- Jahrbuch für den Kreis Neuss Hg.: Kreisheimatbund Neuss e.V.
- Oedter Heimatblätter, Hg.: Heimatverein Oedt e.V.
- Heimatbuch des Kreises Viersen, Hg.: Landrat des Kreises Viersen.
- Jahrbuch Kreis Wesel, Hg.: Landrat des Kreises Wesel.
- Jahrbuch des Arbeitskreises Weezer Heimatgeschichte e.V., Weeze.
- Berker Hefte, Hg.: Historischer Verein Wegberg e.V.
- Heimat-Jahrbuch Wittlaer, Hg.: Heimat- und Kulturkreis Wittlaer e.V.

## **InKuR**

### **Das Institut für niederrheinische Kulturgeschichte und Regionalentwicklung (InKuR)**

Das Institut für niederrheinische Kulturgeschichte und Regionalentwicklung (InKuR) hat es sich zur Aufgabe gemacht, die interdisziplinäre Zusammenarbeit im Bereich der Forschungen zur Kulturgeschichte und Regionalentwicklung des Rhein-Maas-Raums und seiner Nachbargebiete von den Anfängen bis zur Gegenwart zu fördern, entsprechende Forschungsvorhaben durchzuführen und den Wissenstransfer durch Vortragsveranstaltungen, Tagungen und Publikationen zu organisieren.

Das InKuR wurde im Dezember 1998 als Zentralinstitut der Gerhard-Mercator-Universität Duisburg gegründet. Im Dezember 2005 wurde das Institut in ein Institut des Fachbereichs Geisteswissenschaften der Universität Duisburg-Essen umgewandelt. Aktuell gehören dem InKuR vornehmlich Mitglieder der Fakultät für Geisteswissenschaften an. Auch Mitglieder anderer Fakultäten sind als neue InKuR-Mitglieder herzlich willkommen, wenn ihre Forschungen, Projekte oder Schwerpunkte in der Lehre Bezüge zu der interdisziplinären und grenzüberschreitenden Arbeit des Instituts aufweisen.

Studierende können auf Antrag Mitglieder des Instituts werden, wenn sie sich für die Geschichte, Sprache oder Kultur des Rhein-Maas-Raums interessieren und sich mit Themen aus diesen Bereichen im Rahmen ihres Studiums – durch Mitarbeit in einem der Projekte des Instituts oder durch eigene Forschungen – beschäftigen wollen.

In der Region verwirklicht das InKuR das Ziel der interdisziplinären Zusammenarbeit im Rahmen von Kooperationen mit Städten und Gemeinden im Rhein-Maas-Raum, sowie durch Lehrerfortbildungen und durch verschiedene Projekte, an denen auch Schulen beteiligt sind, und nicht zuletzt durch das Periodikum „Rhein-Maas“ des Instituts, das unter verschiedenen Schwerpunkten aktuelle regionsbezogene Forschungen präsentiert. Zudem pflegt das Institut auf der Website einen Veranstaltungskalender, der auch die Aktivitäten der Kooperationspartner umfasst (mehr unter [www.uni-due.de/inkur](http://www.uni-due.de/inkur)).

Das InKuR kooperiert eng mit der Niederrhein-Akademie/Academie Nederrijn e.V.

Dem Vorstand des InKuR gehören an:

Prof. Dr. Ralf-Peter Fuchs (Direktor), Prof. Dr. Heinz Eickmans (stellvertretender Direktor), Prof. Dr. Rüdiger Brandt, Prof. Dr. Amalie Föbel, Lina Schröder, Arno Barth, Erika Büttgenbach, Sven Ehlert

#### Kontakt:

Simone Frank, M.A. (Kustodin), Geibelstraße 41, (SG 066), 47057 Duisburg, Tel.: 0203/379-2497, [simone.frank@uni-due.de](mailto:simone.frank@uni-due.de)

## Schriftenreihen

### **Studien zur Geschichte und Kultur Nordwesteuropas**

Hg. von Horst Lademacher, Münster: Waxmann

Bd. 01: N. Fasse/J. Houwink ten Cate/H. Lademacher (Hg.): Nationalsozialistische Herrschaft und Besatzungszeit – Historische Erfahrung und Verarbeitung aus niederländischer und deutscher Sicht. 2000.

Bd. 02: Gebhard Moldenhauer/Jan Vis (Hg.): Die Niederlande und Deutschland. Einander kennen und verstehen, 2001.

Bd. 03: Hein Hoebink (Hg.): Fokus Europa/Focus Europa. Öffentliche Ordnung und innere Sicherheit als Spiegel politischer Kultur in Deutschland und in den Niederlanden nach 1945/Openbare orde, veiligheid en normhandhaving als spiegel van de politieke cultuur in Duitsland en in Nederland na 1945, 2001.

Bd. 04: Ulrike Hammer: Kurfürstin Luise Henriette. Eine Oranierin als Mittlerin zwischen den Niederlanden und Brandenburg-Preußen, 2001.

Bd. 05: Angelika Lehmann-Benz/Ulrike Zellmann/Urban Küsters (Hg.): Schnittpunkte. Deutsch-niederländischer Literaturaustausch im späten Mittelalter, 2003.

Bd. 06: Burkhard Dietz/Helmut Gabel/Ulrich Tiedau (Hg.): Griff nach dem Westen. Die „Westforschung“ der völkisch-nationalen Wissenschaften zum nordwesteuropäischen Raum (1919-1960), 2003.

Bd. 07: Christiaan Janssen: Abgrenzung und Anpassung. Deutsche Kultur zwischen 1930 und 1945 im Spiegel der Referatenorgane Het Duitse Boek und De Weegschaal, 2003.

Bd. 08: Uwe Ludwig/Thomas Schilp (Hg.): Mittelalter an Rhein und Maas. Beiträge zur Geschichte des Niederrheins, 2004.

Bd. 09: Horst Lademacher/Simon Groenveld (Hg.): Duldung – Anerkennung – Ablehnung. Zur politischen Kultur in den Niederlanden und in Deutschland von der frühen Neuzeit bis zur Gegenwart. Ein Vergleich, 2004.

Bd. 10: Wilhelm Amann/Gunter E. Grimm/Uwe Werlein (Hg.): Annäherungen. Wahrnehmungen der Nachbarschaft in der deutsch-niederländischen Literatur des 19. und 20. Jahrhunderts, 2004.

Bd. 11: Ralph Trost: Eine gänzlich zerstörte Stadt. Nationalsozialismus. Krieg und Kriegsende in Xanten, 2004.

Bd. 12: Dirk Maczkiewitz: Der niederländische Aufstand gegen Spanien (1568-1609). Eine kommunikationswissenschaftliche Analyse, 2005.

Bd. 13: Irmgard Hantsche (Hg.): Johann Moritz von Nassau-Siegen (1604-1679) als Vermittler. Politik und Kultur am Niederrhein im 17. Jahrhundert, 2005.



- Bd. 14: Gerhard Brunn/Cornelius Neutsch (Hg.): Sein Feld war die Welt. Johan Moritz von Nassau-Siegen (1604-1679). Von Siegen über die Niederlande und Brasilien nach Brandenburg, 2008.
- Bd. 15: Martina Klug: Armut und Arbeit in der Devotio moderna. Studien zum Leben der Schwestern in niederrheinischen Gemeinschaften, 2005.
- Bd. 16: Horst Lademacher: Phönix aus der Asche. Politik und Kultur der niederländischen Republik im Europa des 17. Jahrhunderts, 2007.
- Bd. 17: Renate Loos: Deutschland zwischen „Schwärmertum“ und „Realpolitik“. Die Sicht der niederländischen Kulturzeitschrift *De Gids* auf die politische Kultur des Nachbarn Preußen-Deutschland 1837-1914, 2007.
- Bd. 18: Hein Hoebink (Hg.): Europäische Geschichtsschreibung und europäische Regionen. Historiographische Konzepte diesseits und jenseits der niederländisch-deutschen/nordrhein-westfälischen Grenze, 2008.
- Bd. 19: Hubert Roland: Leben und Werk von Friedrich Markus Huebner (1886-1964). Vom Expressionismus zur Gleichschaltung, 2009.
- Bd. 20: Annemarie Nooijen: „Unserm großen Bekker ein Denkmal“? Balthasar Bekkers Betoverde Weereld in den deutschen Landen zwischen Orthodoxie und Aufklärung, 2009.
- Bd. 21: Nicole P. Eversdijk: Kultur als politisches Werbemittel. Ein Beitrag zur deutschen kultur- und pressepolitischen Arbeit in den Niederlanden während des Ersten Weltkrieges, 2009.
- Bd. 22: Hubert Roland/Marnix Beyen/Greet Draye (Hg.): Deutschlandbilder in Belgien 1830-1940. 2011.
- Bd. 23: Christian Krumm: Johan Huizinga, Deutschland und die Deutschen. Begegnung und Auseinandersetzung mit dem Nachbarn, 2011.
- Bd. 24: Bürgerschaftliche Initiative (Hg.): Wachse hoch, Oranien! Auf dem Weg zum ersten König der Niederlande: Wilhelm Friedrich Prinz von Oranien als regierender deutscher Fürst 1802-1806, 2013.
- Bd. 25: Erika Poettgens: Hoffmann von Fallersleben und die Lande niederländischer Zunge: Briefwechsel, Beziehungsgeflechte, Bildlichkeit. 2014.
- Bd. 26: Rudolf Kern: Victor Tedesco, ein früher Gefährte von Karl Marx in Belgien. Sein Leben, Denken und Wirken in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. 1. Band 1821-1854, 2014.





Rudolf Kern

## Victor Tedesco – ein früherer Gefährte von Karl Marx in Belgien.

Sein Leben, Denken und Wirken in der ersten Hälfte  
des 19. Jahrhunderts

WAXMANN

### Die Bände der Zeitschrift *Rhein-Maas*

Hg. von Jörg Engelbrecht (†), Simone Frank, Christian Krumm, Holger Schmenk, Oberhausen: Nicole Schmenk Verlag

Bd. 01: Rhein-Maas. Studien zur Geschichte, Sprache und Kultur, 1. Jg., 2010.

Bd. 02: Rhein-Maas. Studien zur Geschichte, Sprache und Kultur, 2. Jg., 2011.

Bd. 03: Rhein-Maas. Studien zur Geschichte, Sprache und Kultur, 3. Jg., 2012,  
Festschrift für Jörg Engelbrecht zum 60. Geburtstag.

Bd. 04: Rhein-Maas. Sprache und Kultur: Glaube und Aberglaube. 4. Jg., 2013.

Bd. 05: Rhein-Maas. Sprache und Kultur: Der Erste Weltkrieg. 5. Jg., 2014.

## **NAAN**

### **Niederrhein-Akademie/Academie Nederrijn e.V.**

Die Niederrhein-Akademie/Academie Nederrijn (NAAN) verfolgt das Ziel, die Geschichte und Kultur der Niederrhein-Region von den Anfängen bis zur Gegenwart zu erforschen und in Vortragsveranstaltungen, Kolloquien und Publikationen für die Bürgerinnen und Bürger der „Niederrhein-Lande“ allgemeinverständlich darzustellen. Die Tatsache, dass die Akademie ihren Namen in deutscher und niederländischer Form führt, unterstreicht ihren Willen, grenzüberschreitend tätig zu sein. Dabei sind ihre Aktivitäten nicht nur auf die gemeinsame Geschichte des Raumes zwischen Rhein und Maas gerichtet, sondern auch auf die im Zeitalter der Globalisierung und des zusammenwachsenden Europas zunehmende Bedeutung der Grenzregionen.

Unter dieser Perspektive versteht sich die NAAN auch als Forum und Impulsgeber für die Diskussion wichtiger Zukunftsfragen in Bezug auf die gesellschaftliche und kulturelle Entwicklung in der Region Niederrhein. Sie tut dies in Zusammenarbeit mit Kommunen, Bildungseinrichtungen und kulturellen Institutionen (Archive, Museen ...) beiderseits der Grenze.

Die Arbeit der Akademie wird inhaltlich durch das NAAN-Komitee bestimmt, das sich aus den Vertretern des Wissenschaftlichen Rates und des Kuratoriums zusammensetzt. Dem Wissenschaftlichen Rat gehören vor allem Kultur- und Sozialwissenschaftler nordrhein-westfälischer und niederländischer Universitäten an. Das Kuratorium setzt sich aus Vertretern der Archive, Museen, Bildungseinrichtungen und historischen Vereine zusammen. Darüber hinaus kann jeder, der die Ziele und Aufgaben der Niederrhein-Akademie durch einen Jahresbeitrag von (mindestens) 20 € unterstützen will, Fördermitglied werden. Als Gegenleistung erhalten die Fördermitglieder weitgehend kostenlosen Zugang zu den Veranstaltungen der Akademie, über die sie regelmäßig informiert werden, sowie als Jahresgabe jeweils ein Buch aus der Schriftenreihe der Niederrhein-Akademie (vgl. die Übersicht der bisherigen Jahresgaben am Ende dieses Heftes).

Die Niederrhein-Akademie/Academie Nederrijn e.V. (NAAN) wird in ihrer Arbeit insbesondere unterstützt durch die Universität Duisburg-Essen, die Radboud Universität Nijmegen und den Landschaftsverband Rheinland.

## **Bericht des Vorstands der Niederrhein-Akademie e.V.**

Mitglieder von Vorstand und Komitee der *Niederrhein-Akademie/Academie Nederrijn* (NAAN) sind derzeit in unterschiedlichen Kooperationsverbänden mit der inhaltlichen und organisatorischen Vorbereitung mehrerer Tagungen beschäftigt, die hoffentlich auf eine reges Interesse auch bei Mitgliedern stoßen werden. Die beiden ersten dieser Tagungen finden noch in diesem Jahr statt.

Wie bereits im letzten Vorstandsbericht an dieser Stelle angekündigt, veranstaltet die NAAN gemeinsam mit dem *Historischen Verein für Geldern und Umgegend* und dem *Limburgs Geschied- en Oudheidkundig Genootschap* (Kring Venlo) eine Tagung zum Thema: „1815-2015 – Der nördliche Maas-Rhein-Raum nach dem Wiener Kongress“. Das Symposium, das die politischen, rechtlichen, kulturellen und sprachlichen Folgen der Beschlüsse des Wiener Kongresses für den Alltag an Niederrhein und Maas beleuchtet wird, findet am Samstag, den 12. September 2015 im BürgerForum der Stadt Geldern statt. Die Liste der Vorträge und den genauen Programmablauf sind unter den Veranstaltungsankündigungen in diesem Heft zu finden.

Eine in Zusammenarbeit mit dem Bonner LVR-Institut für Landeskunde und Regionalgeschichte durchgeführte Tagung wird sich am 24.10.2015 in Aachen speziell mit dem Thema „200 Jahre deutsch-niederländische Sprachgrenze“ beschäftigen und die Folgen des Wiener Kongresses für das sprachliche Auseinanderwachsen der deutsch-niederländischen Grenzregionen in den Blick nehmen. Separate Einladungen und ausführliche Programminformationen werden alle Mitglieder der NAAN rechtzeitig im Vorfeld beider Tagungen erhalten.

Als eingetragener Verein lädt die Niederrhein-Akademie satzungsgemäß alle drei Jahre ihre Fördermitglieder zu einer ordentlichen Mitgliederversammlung ein, die traditionell mit der turnusmäßigen halbjährlichen Sitzung des Komitees der NAAN verbunden wird. Die Mitgliederversammlung 2015 wird am Freitag, den 29. Mai in Venlo und damit erstmals in den Niederlanden stattfinden. Tagungsort ist das Limburgs Museum, das mit einer beeindruckenden ständigen Sammlung und mit interessanten Wechselausstellungen auch für deutsche Besucher eine echte Attraktion ist. (Informationen auf Deutsch unter <http://www.limburgsmuseum.nl/de>) Neben der allgemeinen Mitgliederversammlung im Rahmen der 37. Komiteesitzung der NAAN werden verschiedene thematische Museumsführungen auf dem Programm stehen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, das Museum auf eigene Faust zu erkunden.

Duisburg-Essen, im April 2015

Prof. Dr. Heinz Eickmans  
Vorsitzender der NAAN

## **Vorstand und Komitee der Niederrhein-Akademie e.V.**

### **Vorstand**

Prof. Dr. Heinz Eickmans (Vorsitzender), Prof. Dr. Guillaume van Gemert (Stellvertretender Vorsitzender), Simone Frank M.A. (Schriftführerin), Dr. Jens Lieven (Schatzmeister), Prof. Dr. Irmgard Hantsche (Beisitzerin), Drs. Jos Schatorjé (Beisitzer)

### **Komitee**

Das Komitee der Niederrhein-Akademie setzt sich aus den Mitgliedern des Wissenschaftlichen Rates und des Kuratoriums zusammen (Oktober 2012).

### **Wissenschaftlicher Rat**

- Prof. Dr. Amand Berteloot, Schmedehausener Str. 26, 48346 Ostbevern, (Post), Westfälische Wilhelms-Universität Münster, Institut für Niederländische Philologie, Alter Steinweg 6/7, 48143 Münster
- Prof. Dr. Rüdiger Brandt, Universität Duisburg-Essen, Campus Essen, Fak. GeWi/ Germanistik, R11 T05 C41, Universitätsstr. 2, 45117 Essen
- Prof. Dr. Gertrude Cepl-Kaufmann, Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf/ Germanistisches Seminar II, Universitätsstr. 1, 40225 Düsseldorf
- Dr. Georg Cornelissen, Amt für rheinische Landeskunde, Sprachforschung und Dialektologie, Endenicher Str. 133, 53115 Bonn
- Prof. Dr. Heinz Eickmans, Universität Duisburg-Essen, Campus Essen, Fak. GeWi/Germanistik/Niederlandistik, Universitätsstr. 12, 47117 Essen
- Prof. Dr. Ralf-Peter Fuchs, Universität Duisburg-Essen, Campus Essen, Fak. GeWi/ Historisches Institut, Universitätsstr. 12, 47117 Essen
- Prof. Dr. Guillaume van Gemert, Dr. Verbeecklaan 22, NL-5845 CE St. Anthonis
- Prof. Dr. Dieter Geuenich, Schwarzwaldstr. 56, 79211 Denzlingen
- Prof. Dr. Gunter E. Grimm, Sonnenacker 74, 40489 Düsseldorf
- Dr. Dagmar Hänel, LVR-Rheinland, Institut für Landeskunde und Regionalgeschichte/Abt. Volkskunde, Endenicher Str. 133, 53115 Bonn
- Prof. Dr. Irmgard Hantsche, Frühlingstraße 6, 45133 Essen
- Prof. Dr. Hein Hoebink, Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf/Historisches Seminar, Neuere Landesgeschichte, Universitätsstr. 1, 40225 Düsseldorf
- Prof. Dr. Wilhelm Janssen, Kalkstr. 14A, 40489 Düsseldorf
- Prof. Dr. Josef Klostermann, Geologisches Landesamt NRW, De-Greiff-Str. 195, 47803 Krefeld

Prof. Dr. Ad Knotter, Maastricht University, Faculty of Arts and Social Sciences,  
P.O. Box 616, NL-6200 MD Maastricht

Prof. Dr. Horst Lademacher, Höher Weg 28, 58511 Lüdenscheid

Prof. Dr. Stephan Laux, Narzissenweg 5, 41542 Dormagen

Dr. Jens Lieven, Ruhr-Universität Bochum/Fakultät für Geschichtswissenschaften,  
Historisches Institut, 44780 Bochum

Prof. Dr. Clemens von Looz-Corswarem, Ringstr. 55, 50765 Köln

Prof. Dr. Nine Miedema, Universität des Saarlandes, FR 4.1 Germanistik/Mediävistik und Ältere Deutsche Philologie, Postfach 151150, 66041 Saarbrücken

Dr. Gerhard Milbert, Geologischer Dienst NRW, De-Greif-Str. 195, 47803 Krefeld

Prof. Dr. Johan Oosterman, Radboud Universiteit/Faculteit der Letteren, Postbus  
9103, NL-6500 HD Nijmegen

Prof. Dr. Thomas Schilp, Altes Feld 28, 58313 Herdecke, Universität Duisburg-  
Essen, Fak. GeWi/Histor. Institut, R12 R05 A09, Campus Essen

Prof. Dr. Helmut Tervooren, Hagebittenstr. 10b, 53340 Meckenheim

Prof. Dr. Jürgen Wiener, Heinrich Heine Universität/Philosophische Fakultät, Seminar für Kunstgeschichte, Universitätsstr. 1, 40225 Düsseldorf

## Kuratorium

Drs. Harry van Enckevort, Bureau Archeologie, Nieuwe Dukenburgsweg 21, NL-  
6534 AD Nijmegen

Prof. Dr. Heinz Finger, Erzbischöfl. Diözesan- und Dombibliothek, Kardinal-Frings-  
Str. 1-3, 50668 Köln

Dr. Beate Sophie Fleck, Archivrätin i.K. Bistumsarchiv Münster, Georgskommende  
19, 48143 Münster

Dr. Stefan Flesch, Archiv der evangelischen Kirche im Rheinland, Hans-Böckler-Str.  
7, 40470 Düsseldorf

Gerd Halmanns, Historischer Verein für Geldern und Umgegend e.V., Boeckeler  
Weg 2, 47608 Geldern

Frans Hermans, Gemeentearchief Venlo, Dokter Blumenkampstraat 1, NL-5914 PV  
Venlo

Dr. Kurt Kreiten, Direktor der Kath. Heimvolkshochschule, Wasserburg Rindern,  
Wasserburgallee 120, 47533 Kleve

Herbert Krey, Forellenweg 13, 47559 Kranenburg/Nütterden

Dr. Wolfgang Löhr, (Stadtarchivdirektor a. D.), Wolfsittard 33 B, 41179  
Mönchengladbach

Dr. Jan van Megen, Radboud Universiteit Nijmegen/Faculteit der Letteren Postbus 9103, NL-6500 HD Nijmegen, Versand: Van Stiphoutstraat 1, NL-6561 EX Groesbeek

Georg Mölich M.A., LVR-Institut für Landeskunde und Regionalgeschichte, Fachstelle für Regional- und Heimatgeschichte, Endenicher Str. 133, 53115 Bonn

Prof. Dr. Leo Peters, Gartenstr. 26 A, 41334 Nettetal

Thomas Ruffmann, Volkshochschule Kleve, Hagsche Poort 22, 47533 Kleve

Drs. Jos Schatorjé, Limburgs Museum, Postbus 1203, NL-5900 BE Venlo

PD Dr. Helga Scholten, Kirchplatz 1, 47546 Kalkar, Kollegium Augustinianum Gaesdonck, Gaesdoncker Str. 220, 47574 Goch

Dr. Jan Smit, Universitätsdozent f. Sozialgeografie, Zeelandstraat 45, NL-6566 DG Millingen a/d Rijn

Drs. Bert Thissen, Leiter Stadtarchiv Kleve, Triftstr. 11, 47533 Kleve

J.H.M.O. Truijen, Gasthuisstraat 1, NL-6015 AJ Neritter

### **Jahresgaben der Niederrhein-Akademie e.V.**

1996 Kulturraum Niederrhein. Von der Antike bis zum 18. Jahrhundert, Schriftenreihe der NAAN 1, hg. v. Dieter Geuenich, Bottrop/Essen 1996, 2. Auflage 1998.

1997 Kulturraum Niederrhein. Im 19. und 20. Jahrhundert, Schriftenreihe der NAAN 2, hg. v. Dieter Geuenich, Bottrop/Essen 1997.

1998 Sprache und Literatur am Niederrhein. Schriftenreihe der NAAN 3, hg. v. Dieter Heimböckel, Bottrop/Essen 1998.

1999 Atlas zur Geschichte des Niederrheins. 1. Bd., Schriftenreihe der NAAN 4, hg. v. Irmgard Hantsche, Bottrop/Essen 1999.

2000 Köln und die Niederrheinlande in ihren historischen Raumbeziehungen (15.-20. Jahrhundert). Hg. v. Dieter Geuenich, Mönchengladbach 2000.

2001 Gelre – Geldern – Gelderland. Geschichte und Kultur des Herzogtums Geldern, 2 Bde., hg. v. Joh. Stinner/Karl-Heinz Tekath, Geldern 2001.

2002 Gegenseitigkeiten. Schriftenreihe der NAAN 5, hg. von Guillaume van Gemert/Dieter Geuenich, Bottrop/Essen 2002.

2003 Mittelalter an Rhein und Maas. Beiträge zur Geschichte des Niederrheins, Studien zur Geschichte und Kultur Nordwesteuropas 8, hg. v. Uwe Ludwig/Thomas Schilp, Münster 2004.

- 2004 Heiligenverehrung und Wallfahrten am Niederrhein. Schriftenreihe der NAAN 6, hg. v. Dieter Geuenich, Bottrop/Essen 2004.
- 2005 Johann Moritz von Nassau-Siegen (1604-1679) als Vermittler. Politik und Kultur am Niederrhein im 17. Jahrhundert, Studien zur Geschichte und Kultur Nordwesteuropas 13, hg. v. Irmgard Hantsche, Münster 2005.
- 2006 Van der Masen tot op den Rijn. Ein Handbuch zur Geschichte der mittelalterlichen volkssprachlichen Literatur im Raum von Rhein und Maas, hg. v. Helmut Tervooren, Geldern 2005.
- 2007 Der Rhein als Verkehrsweg. Schriftenreihe der NAAN 7, hg. v. Clemens von Looz-Corswarem/Georg Mölich, Bottrop/Essen 2007.
- 2008 Atlas zur Geschichte des Niederrheins. 2. Bd., Schriftenreihe der NAAN 8, hg. v. Irmgard Hantsche, Bottrop/Essen 2008.
- 2009 Familiennamen an Rhein und Maas. Von Angenendt bis Seegers/Zeegers, Schriftenreihe der NAAN 9, hg. v. Georg Cornelissen/Heinz Eickmans, Bottrop/Essen 2009.
- 2010 Das „Kerkelyk Leesblad“ (1801/02). Eine Zeitschrift für den Niederrhein zwischen Aufklärung und Traditionalität, Schriftenreihe der NAAN 10, hg. v. Heinz Eickmans/Guillaume van Gemert/Helmut Tervooren, Bottrop/Essen 2010.
- 2011 Das St. Viktor-Stift Xanten. Geschichte und Kultur im Mittelalter, hg. v. Dieter Geuenich/Jens Lieven, Köln 2011.
- 2012 Christus. Zur Wiederentdeckung des Sakralen in der Moderne, hg. v. Anne-Marie Bonnet/Getrude Cepl-Kaufmann/Klara Drenker-Nagels/Jasmin Grande, Düsseldorf 2012.
- 2013 Bauern, Höfe und deren Namen am Niederrhein. Geldrisches Archiv Bd. 13, hg. v. Stefan Frankewitz/Georg Cornelissen, Kleve 2013.
- 2014 Rheinisch! Europäisch! Modern! Netzwerke und Selbstbilder im Rheinland vor dem Ersten Weltkrieg, [1914. Mitten in Europa, Bd. 1], hg. v. Gertrude Cepl-Kaufmann/Jasmin Grande/Georg Mölich, Essen 2013.