

Wesel – die eingeschnürte Stadt

Prof. Dr. Irmgard Hantsche sprach auf Einladung der **Historischen Vereinigung** über „Wesel als Festungsstadt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts“. Die **Entfestigung kam zu spät** – mit schlimmen Folgen für die Stadt, die den Anschluss an die industrielle Entwicklung versäumte.

VON RUDOLF HAFFNER

WESEL Wenn Frau Prof. Dr. Irmgard Hantsche zum Vortrag nach Wesel kommt, gibt es immer viele interessierte Zuhörer. Wissen sie doch, dass hier jemand spricht, der, was die Sache betrifft, absolut kompetent ist und das Gesagte durch viele Karten- und Bilddokumente zu belegen weiß. So auch wieder kürzlich, als die Historische Vereinigung zum Vortrag ins Bühnenhaus geladen hatte.

Hafen versandet

Das Thema des Vortrags lautete: „Wesel als Festungsstadt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts“. Die Referentin nannte das Fazit ihres Vortrag gleich vorweg: die Entfestigung Wesels zum Ende des 19. Jahrhunderts kam zu spät. Die Festungsstadt Wesel hatte den Anschluss an die industrielle Entwicklung versäumt. Wesel blieb weiterhin Garnisonsstadt, Verwaltungszentrum und Beamtenstadt, aber wurde keine Industriestadt und verlor auch als Handelsstadt immer mehr an Bedeutung, und das trotz seiner bevorzugten Lage an Rhein und Lippe.

Die Zeiten der Hanse waren lange vorbei. Während Duisburg und Ruhrort sich zusammenschlossen und sich auf den Weg zu Europas größtem Binnenhafen machten,

verlor Wesels Hafen an Bedeutung, wurde nicht ausgebaut und modernisiert, sondern hatte mit zunehmender Versandung zu kämpfen.

Für eine industrielle Entwicklung fehlte in Wesel einfach der Platz. Die Festungsmauern und Festungswälle schnürten Wesel ein. Wer von außen auf Wesel blickte, sah hinter den hohen Mauern nur die Türme der Kirchen, aber keine Häuser. Innerhalb der Festungsmauern herrschte katastrophale Enge. Darüber konnte auch die Hohe Straße als Wesels Schaustraße nicht hinwegtäuschen. Da die Festungsgräben auch als Entwässerungsgräben dienten, einen Abwasserkanal in den Rhein gab es

INFO

150 Wirtschaften

Wirklich profitiert von der Garnisonsstadt Wesel haben nur die Schankwirte.

Im Jahre 1875 gab es in Wesel 150 Gast- und Schankwirtschaften, dazu **36 Gaststätten**.

Wesel war also eine Thekenstadt und machte auf eine neue Art ihrem Ruf als gastfreundliche Stadt Ehre.

Der wirtschaftlichen Entwicklung aber hat es letztlich nichts gebracht.

nicht, „muss es in der Stadt Wesel während der Sommermonate“, so die Referentin, „schrecklich gestunken haben“. Hinzu kamen die Rayonbestimmungen, die Wesel als Festungsstadt weiterhin einschnürten.

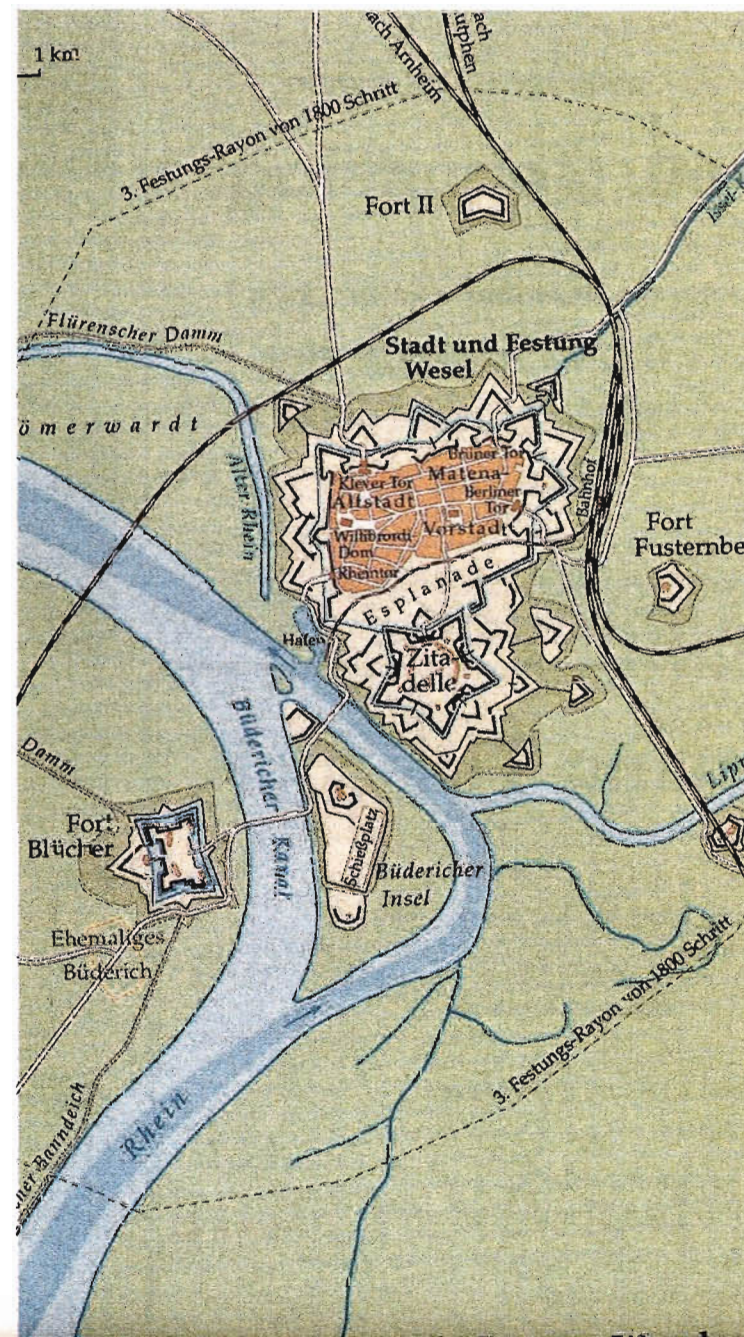
Bahnhof im Ernstfall abfackeln

Bis zu einer Entfernung von drei Kilometern rund um die Stadt durfte nicht oder nur sehr eingeschränkt gebaut werden. So wurde der Bahnhof, Mitte des 19. Jahrhunderts errichtet, aus Holz gebaut, damit man ihn im Ernstfall schnell abfackeln konnte. Er war deutlich außerhalb der Stadt gelegen; denn die Bahngleise durften die Festungsmauern nicht aufbrechen. Der Weg zum Bahnhof führte durch das Nadelöhr Berliner Tor, war eng, umständlich und häufig verschlammmt. Der Bahnhof hatte Insellage, war also zwischen den Gleisen gelegen, das alles war nicht dazu angetan, ihn attraktiv zu machen. So profitierte Wesel, obwohl Eisenbahnknotenpunkt geworden, nicht wirklich davon. Ihr Festungscharakter machte alles zunichte.

Nun war Wesel auch Garnisonsstadt. Fünftausend Militärangehörige wohnten und arbeiteten hier, machten ein Fünftel der Bevölkerung aus. Dazu brauchte es Kasernen, Proviantmagazine, Verwaltungsgebäude, Platz und Ressourcen, die der Stadt für ihre industrielle Entwicklung fehlten. Der Kommandant und nicht der Bürgermeister hatte seinen Amtssitz im Schloss, das allein machte klar, wer in Wesel das Sagen hatte. 20 Prozent der Militärangehörigen mussten bei Privatleuten unterkommen, das brachte etwas Geld, steigerte aber auch die allgemeine Enge.

1890 entstehen die Ringstraßen

Als dann im Jahr 1890 die Entfes-



kommt, gibt es immer viele interessierte Zuhörer. Wissen sie doch, dass hier jemand spricht, der, was die Sache betrifft, absolut kompetent ist und das Gesagte durch viele Karten- und Bilddokumente zu belegen weiß. So auch wieder kürzlich, als die Historische Vereinigung zum Vortrag ins Bühnenhaus geladen hatte.

Hafen versandet

Das Thema des Vortrags lautete: „Wesel als Festungsstadt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts“. Die Referentin nannte das Fazit ihres Vortrags gleich vorweg: die Entfestigung Wesels zum Ende des 19. Jahrhunderts kam zu spät. Die Festungsstadt Wesel hatte den Anschluss an die industrielle Entwicklung versäumt. Wesel blieb weiterhin Garnisonsstadt, Verwaltungszentrum und Beamtenstadt, aber wurde keine Industriestadt und verlor auch als Handelsstadt immer mehr an Bedeutung, und das trotz seiner bevorzugten Lage an Rhein und Lippe.

Die Zeiten der Hanse waren lange vorbei. Während Duisburg und Ruhrort sich zusammenschlossen und sich auf den Weg zu Europas größtem Binnenhafen machten,

Für eine industrielle Entwicklung fehlte in Wesel einfach der Platz. Die Festungsmauern und Festungswälle schnürten Wesel ein. Wer von außen auf Wesel blickte, sah hinter den hohen Mauern nur die Türme der Kirchen, aber keine Häuser. Innerhalb der Festungsmauern herrschte katastrophale Enge. Darüber konnte auch die Hohe Straße als Wesels Schaustraße nicht hinwegtäuschen. Da die Festungsgräben auch als Entwässerungsgräben dienten, einen Abwasserkanal in den Rhein gab es

INFO

150 Wirtschaften

Wirklich profitiert von der Garnisonsstadt Wesel haben nur die Schankwirte.

Im Jahre 1875 gab es in Wesel 150 Gast- und Schankwirtschaften, dazu **36 Gaststätten**.

Wesel war also eine Thekenstadt und machte auf eine neue Art ihrem Ruf als gastfreundliche Stadt Ehre.

Der wirtschaftlichen Entwicklung aber hat es letztlich nichts gebracht.

bestimmungen, die Wesel als Festungsstadt weiterhin einschnürten.

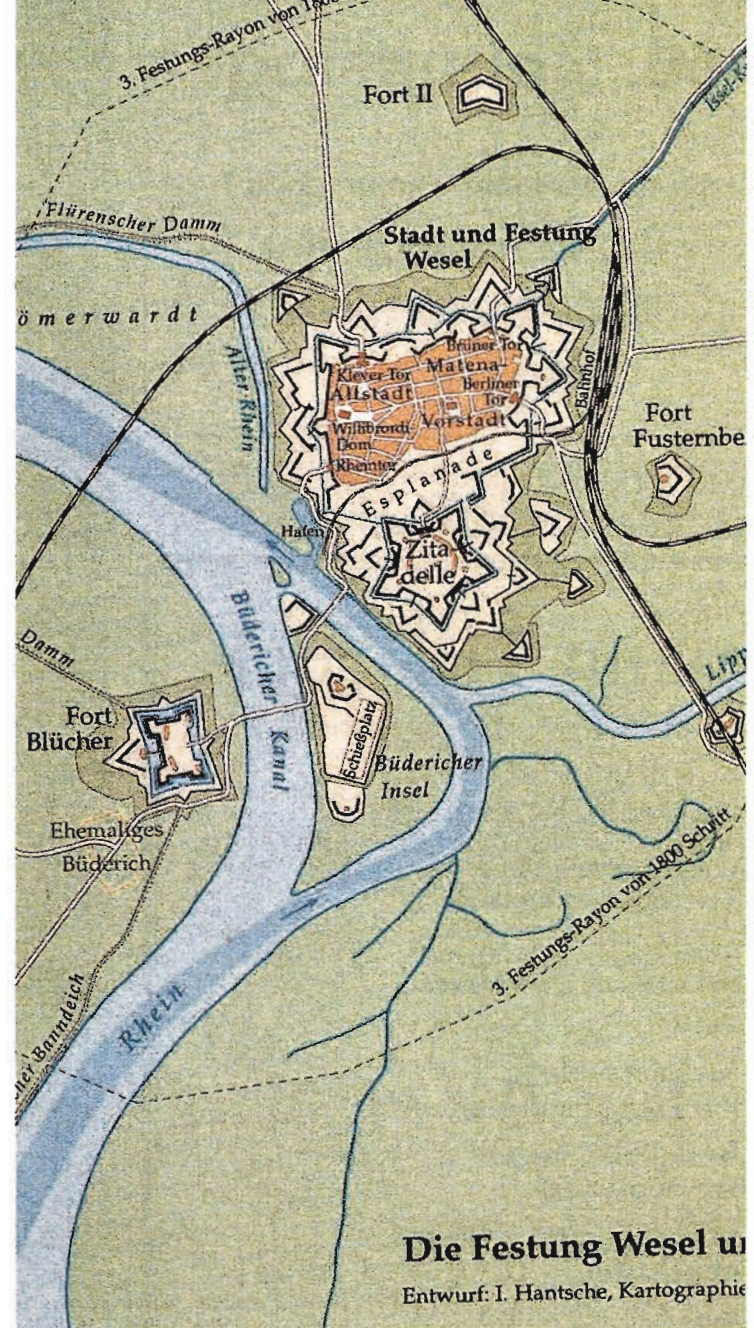
Bahnhof im Ernstfall abfackeln

Bis zu einer Entfernung von drei Kilometern rund um die Stadt durfte nicht oder nur sehr eingeschränkt gebaut werden. So wurde der Bahnhof, Mitte des 19. Jahrhunderts errichtet, aus Holz gebaut, damit man ihn im Ernstfall schnell abfackeln konnte. Er war deutlich außerhalb der Stadt gelegen; denn die Bahngleise durften die Festungsmauern nicht aufbrechen. Der Weg zum Bahnhof führte durch das Nadelöhr Berliner Tor, war eng, umständlich und häufig verschlammmt. Der Bahnhof hatte Insellage, war also zwischen den Gleisen gelegen, das alles war nicht dazu angetan, ihn attraktiv zu machen. So profitierte Wesel, obwohl Eisenbahnknotenpunkt geworden, nicht wirklich davon. Ihr Festungscharakter machte alles zunichte.

Nun war Wesel auch Garnisonsstadt. Fünftausend Militärangehörige wohnten und arbeiteten hier, machten ein Fünftel der Bevölkerung aus. Dazu brauchte es Kasernen, Proviantmagazine, Verwaltungsgebäude, Platz und Ressourcen, die der Stadt für ihre industrielle Entwicklung fehlten. Der Kommandant und nicht der Bürgermeister hatte seinen Amtssitz im Schloss, das allein machte klar, wer in Wesel das Sagen hatte. 20 Prozent der Militärangehörigen mussten bei Privatleuten unterkommen, das brachte etwas Geld, steigerte aber auch die allgemeine Enge.

1890 entstehen die Ringstraßen

Als dann im Jahr 1890 die Entfestigung kam, die Wälle und Festungsmauern eingerissen, die Gräben eingeebnet wurden, da konnte sich Wesel endlich ausdehnen. Die Ringstraßen entstanden, prächtige Bürgerhäuser, Geschäftshäuser und Verwaltungsgebäude wurden gebaut, der Zugang zum Bahnhof wurde begradigt und breit ausgebaut. Aber der Anschluss an die industrielle Entwicklung war verpasst.



Die Festungsmauern und Festungswälle schnürten Wesel bis zum Jahr 1890 ein. Erst danach konnte sich die Stadt ausdehnen.

Während sich die Bevölkerungszahl von Wesel gerade einmal verdoppelt hatte, hatte sich die von Duisburg im gleichen Zeitraum verachtfacht. Das gut 30 Kilometer entfernte Duisburg wurde zu einer

industriellen Großstadt und zu einer Handelsmetropole. Wesel dagegen sank zu einer unbedeutenden Provinzstadt herab. Wie heißt es doch: Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben!



Soldaten ziehen über die **Hohe Straße** – ein typisches Bild in der Garnisonsstadt Wesel, in der Mitte des 19. Jahrhunderts **5000 Militärangehörige** wohnten.