

Schon immer waren Wasserstraßen die wichtigsten Transportwege. Weil die Schiffer beim Befahren der großen Ströme aber deren Launen auf Gedeih und Verderb ausgesetzt waren, baute man schon ab dem 6. Jahrhundert v. Chr. Kanäle und begann in Europa mit dem 17. Jahrhundert die wichtigen Flüsse zu begradigen. Besonders der Rhein mit seinen Untiefen, Schlingen und Seitenarmen machte dem Transportgewerbe Schwierigkeiten, speziell den Frachtseglern. Für die Lastkähne hatte man von Basel bis Rotterdam fast überall Treidelpfade angelegt, auf denen die Pferde gingen, die diese Leichter zogen. Allein schon um die Strecke zu verkürzen und den Rhein bis hinunter nach Basel schiffbar zu machen, gründete man 1815 die Rheinstrom-Bauverwaltung in Koblenz, die unter der Leitung von Rheinstrombaudirektor **Eduard Nobiling** für diese **Mammutaufgabe** zuständig war. Nach erfolgreicher Begradigung des Oberrheins, begann man 1864, den Rhein exakt zu vermessen.



*Erklärung zum Myriameterstein bei Meerbusch-Nierst*

Angeordnet hatte das die **Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**, die 1815 gegründete weltweit erste internationale Organisation überhaupt, die noch heute existiert und in der alle Anrainerstaaten des Rheins vertreten sind. Und zwar sollten zwischen der (mittleren) Basler Rheinbrücke bis zur Mündung bei Rotterdam alle 10.000 Meter Steine als Markzeichen aufgestellt werden, die sogenannten „**Myriametersteine**„. Bekanntlich **teilt sich der Rhein** bei Millingen an der heutigen deutsch-niederländischen Grenze in die Waal und den Nederrijn, der später Lek genannt wird. Der Bezugspunkt der Myriametersteine lag mitten im (alten) Rotterdamer Hafen; heute gilt die Mündung der Lek hinter bei Hoek van Holland als Messpunkt. Weil die Vermessung des Rheins damals vor allem ein Projekt der Staaten Baden, Hessen und Preußen war, haben sich die Niederlande nicht daran beteiligt. Deshalb existierten Myriametersteine nur zwischen Basel und Rees.



*Tafel beim Myriameterstein bei Düsseldorf-Lörick*

Die meisten Marksteine wurden nur an einem der beiden Ufer gesetzt. Wo aber die Ufer zu verschiedenen Staaten gehörten, gab es jeweils links- und rechtsrheinisch ein Exemplar. Erhalten sind mehr als 70 Stück, wobei einige Nachbildungen sind. Denn in der Phase der Uferbefestigungen ab etwa 1905 und dann noch einmal bei der Modernisierung der Rheindeiche nach dem zweiten Weltkrieg wurden viele der Myriametersteine einfach entsorgt. Ihre eigentliche Bedeutung hatten sie da schon längst verloren. In unserer Region

finden sich sage-und-schreibe elf Myriametersteine; sieben linksrheinisch und vier am rechten Ufer. Nicht immer stehen sie an dem Platz, an dem sie einst errichtet wurden, mehrere Exemplare wurden bei Bauarbeiten wiedergefunden bzw. versetzt. Hier gibt es **eine vollständige Liste aller erhaltenen bzw. nachgebildeten Myriametersteine.**

Jeder Myriameterstein trug eine fortlaufende Nummer in römischen Zahlen. Bei Düsseldorf-Lörick findet man den Stein LVIII, bei Meerbusch-Nierst die Nummer LIX – das heißt, dass der Rhein ab der Basler Brücke hier (nach alter Messung) 580 bzw. 590 Kilometer hinter sich hat. Diese Angabe steht auf der dem Wasser zugewendeten Seite zusammen mit der Höhe dieser Stelle über dem Amsterdamer Pegel (AP). Dieser Wert war besonders wichtig für die Wasserbauer, weil sie aus der Höhe zweier Steine das Gefälle errechnen und darauf ihre Baumaßnahmen ausrichten konnten. Auf der Landseite sind dann die Myriameter von Basel und bis Rotterdam eingemeißelt. Die beiden Außenseiten der Steine tragen dann die Entfernungen zu den jeweiligen Landesgrenzen, die damals bestanden.



*Die moderne Rheinvermessung – hier der  
Stromkilometer 749*

Die moderne, seit 1939 verbindliche Rheinkilometrierung ist nicht zu übersehen. Jeder Stromkilometer ist durch je eine große, weiße Tafel mit schwarzem Rand und schwarzen Ziffern an beiden Ufer gekennzeichnet; dazwischen findet sich nach 500 Metern immer eine kleinere Tafel mit einem +-Zeichen. Außerdem stehen in vielen Bereichen in unserer Region alle 100 Meter kleinere Zeichen mit laufenden Nummern. Nachdem bereits vor dem ersten Weltkrieg die Rheinkilometer nicht mehr ab der Basler Brücke gemessen wurden, einigte man sich auf die alte Konstanzer Rheinbrücke als Nullpunkt und – wie erwähnt – den äußersten Zipfel von Hoek van Holland als Ende der Kilometrierung.