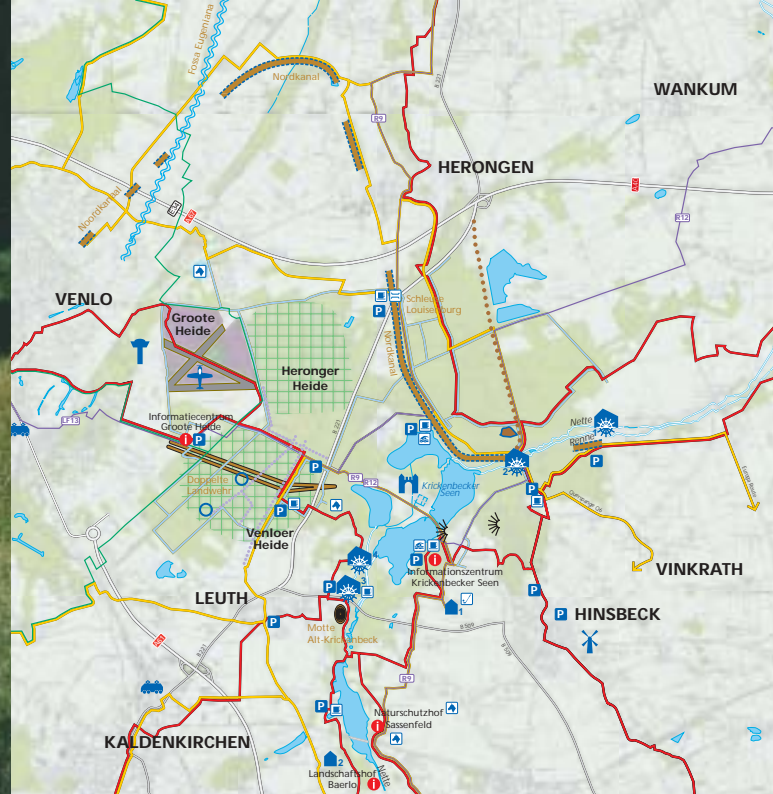




Welkom in het grensoverschrijdende natuurbelevingsgebied Grootte Heide - Venloer Heide!



Natuurbelevingsgebied Grootte Heide - Venloer Heide



Ter overbrugging van het hoogteverschil tussen Neuss en Venlo waren in totaal 9 sluisen voorzien. De geplande breedte van het kanaal bedroeg 16 meter, de waterdiepte 2,6 meter. De jaagpaden waarover de paarden die de schuiven voorttrokken moesten gaan lopen waren op de wallen voorzien. Het hoogst gelegen tracégedeelte, gelegen tussen de sluis bij Neuss en de eerste sluis in Herongen-Louisenburg, moest 42 kilometer lang worden. In Louisenburg, genoemd naar Napoleons gemalin Marie-Louise, werd één van de zeven geplande sluisen naar de Maas aangelegd. Iedere sluis moest een hoogteverschil van 4 meter overwinnen. Kort na de annexatie van het Koninkrijk Holland, waarbij Napoleon zijn broer Louis Bonaparte afzette als koning, werden de bouwactiviteiten in januari 1811 voorlopig gestaakt. De Noordervaart was toen voor ongeveer 2/3 gereed.



Dubbele landweer

Landweren zijn aarden grens- en verdedigingswallen, versterkt met eiken hakhout en vaak gecombineerd met droge greppels. De dubbele landweer op de Grootte Heide en Venloer Heide dateert van rond 1450 en vormde oorspronkelijk een verdedigingslinie die liep van de huidige kruising Stalbergweg / Waterleidingsingel langs de oude weg in oostelijke richting naar Krickenbeck. Het gebied voor de wallen vormde het gemeenschappelijk beheerde heideterrein waar men het vee onbeheerd liet weiden en plaggen werden gestoken. De wallen boden bescherming tegen plunderingen en roof door soldaten en dorpsbewoners



Vliegveld Venlo na het bombardement in 1944.

Vliegveld Grootte Heide / Venloer Heide

Op de Grootte Heide werd in 1883 een militair oefenterrein aangelegd. In 1913 kwam daar een provisorische landingsbaan bij.



Grootte Heide - Venloer Heide

Het Duits-Nederlandse natuurbelevingsgebied Grootte Heide - Venloer Heide biedt u veel mogelijkheden voor ontspanning en voor een kennismaking met de natuur en cultuurhistorische bijzonderheden:

- Een prachtig heidelandchap met zeldzame planten en dieren, ingebed in uitgestrekte bossen;
- Het voormalige vliegveld met de daarbij behorende inrichtingen zoals de verkeerstoren, de hangars en de taxibanen die getuigen van een bewogen geschiedenis;
- Sporen uit de Romeinse tijd en vroege bewoning zoals terug te vinden in de Romeinse wegen, de vluchtheuvel "Alt Krickenbeck" en de landweren;
- Het imposante Noordkanaal met de sluis Louisenburg, aangelegd in opdracht van Napoleon, maar nooit voltooid. Tegenwoordig is het een ongestoorde verblijfplaats voor planten en dieren.

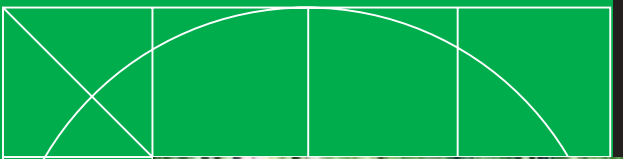
Veel plezier bij uw belevinstour!

De bezienswaardigheden kunt u bezichtigen vanaf het goed uitgebouwde netwerk aan fiets-, wandel- en ruiterspaden.

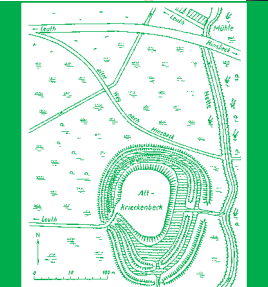
Noordervaart

In het verleden is tweemaal gestart met de realisatie van een kanaalverbinding van de Schelde via Venlo naar de Rijn. In 1626 startten de Spanjaarden met de aanleg van de Fossa Eugeniana, oftewel Rijnbeek. De aanleg werd in 1628 stopgezet. In 1807 blies Napoleon dat idee weer nieuw leven in met het 'Grand Canal du Nord'. Door de aanleg van de Noordervaart zou het Franse keizerrijk niet afhankelijk meer zijn van de havens in het Koninkrijk Holland en zou de handel over de Rijn via Antwerpen omgeleid kunnen worden. Hierdoor, en door een economische blokkade van Engeland, kon de Engelse handel met het vasteland gevoelig worden getroffen. In 1808 startten de bouwactiviteiten aan de Noordervaart onder leiding van A. Hageneau. Het kanaal was berekend op 30 schepen met een laadvermogen van 200 ton per dag.

In 1813 werd het project definitief beëindigd. De huidige Noordervaart is als landschappelijk monument herkenbaar in Duitsland en in het kerkdorp Boekend.



uit de omgeving. Daarnaast boden ze mogelijk ook bescherming voor het handelsverkeer tussen Venlo en Krickenbeck. Het huidige restant bestaat uit delen van een noordwal met een totale lengte van ongeveer 500 meter en een zuidwal met een totale lengte van ongeveer 200 meter. Deze wallen hebben een onderlinge afstand van ongeveer 40 meter.



Motte Alt-Krickenbeck



Motte Alt-Krickenbeck

De afbeelding laat de middeleeuwse burcht Alt-Krickenbeck zien, ook wel "Motte Alt-Krickenbeck" genoemd. Opgravingen hebben duidelijk gemaakt dat de burcht beschermd werd door drie wallen en twee grachten. De grachten werden door de Nette gevoed. Op het binnen terrein bevond zich een tweedelige burcht opgebouwd uit hout of vakwerk. De ligging van de burcht, beschermd door een grote laagte, in de nabijheid van een molen, bij een oude rivierovergang, was in die tijd ideaal. Oude geschriften bewijzen het bestaan van de burcht vanaf het begin van de 12e eeuw. In de 13e eeuw werd de burcht verlaten doordat de burcht Nieuw-Krickenbeck (tegenwoordig Slot Krickenbeck) gesticht werd. Materiaalonttrekkingen voor de versterking van de Nettedammen hebben in het verleden tot een sterke vervlaking van het gebied geleid. Tegenwoordig is nog slechts een plateau in het terrein herkenbaar. Dit plateau heeft een afmeting van 180 x 110 meter en een hoogte van maximaal 1,4 meter.



In 1930 werd dit gebied een officieel vliegveld. In oktober 1940 is begonnen met de uitbouw tot een vliegbasis voor Duitse nachtjagers. De vliegbasis werd met name gebouwd om het Ruhrgebied tegen geallieerde aanvallen te beschermen. Aan de westzijde van de vliegbasis lag de commandobunker annex verkeerstoren. In de bossen van de Heronger en Venloer Heide lagen twee complexen met in totaal zo'n 100 werkplaatsen en hangars, waarin de vliegtuigen stonden opgesteld. Het complex was ca. 1760 hectare groot. In augustus 1944 begonnen de Engelsen en de Amerikanen met stelselmatige aanvallen op het vliegveld en op 5 september 1944 trokken de Duitsers zich terug en werden de gebouwen opgeblazen. In het voorjaar en de zomer van 1945 werd het vliegveld door de geallieerden nog gebruikt, daarna werd het vliegveld opgeheven.

Dit project "Natuurbelevingsgebieden in het internationale natuurpark Maas-Swalm-Nette" is tot stand gekomen in het kader van het Operationele Programma INTERREG II van de euregio rijn-maas-noord met financiële ondersteuning van het Europese Fonds voor regionale Ontwikkeling, het Ministerie für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein Westfalen, het Ministerie van LNW/ROM (NUBL) en de Provincie Limburg.

