Die Heimatseite

Wochenbeilage zum Stadtanzeiger für Castrop-Rauxel und Umgebung

152 Okt. 1937

Neue Folge der Heimatblätter für Castrop-Rauxel und Umgebung

Castrop-Rauxeler Familien- und Höfechronik

Von Dr. Adolf Dorider, Dülmen i. Westf.

XV.

Der Werthshof zu Börnig

Der Werthshof zu Börnig gehört zu den bäuerlichen Besitzungen unserer Gegend, die sich trotz Industrie bis auf den heutigen Tag erhalten haben. Dazu hat sich der Hof seit mehr als 250 Jahren nachweislich stets in männlicher Linie vererbt. Bereits 1542 findet sich ein Hinrich Werth, der mit einem Gulden zur Türkensteuer veranlagt ist, desgleichen 1598 ein Joost Werth, der zu demselben Zwecke 1½ Gulden zahlen soll. Nach dem Vermessungsprotokoll des alten Gerichts Castrop von 1675 bestand die Werthsche „Kolonie" aus Wohnhaus, Scheuer, Garten, 9 Stücken Land insgesamt 6 Malter groß, 6 Stücken Vödeland[1]) in Größe von 2½ Scheffeln, dazu kamen 8 Plätze zum Heuen von verschiedenem Umfange[2]).

Im 18. Jahrhundert gehörte die eine Hälfte des Hofes nach Giesenberg, die andere nach Dornebura bei Eickel. Dorneburg kam 1740 — 1750 unter den Hammer. Aus diesem Konkurs erwarb der Syndikus Arnold Surmann den Dorneburgischen Anteil am Werthshof für 220 Reichstaler; von der Witwe des Genannten erstand ihn Johann Hermann Werth für 620 Reichstaler. Ebenso brachte dieser den Giesenberger Anteil für 470 Reichstaler im Jahre 1790 käuflich an sich und wurde somit freier Eigentümer seines Besitzes.

Der Kotten Bleckmann in Börnig, bestehend aus einem Hausplätzchen mit Wohnhaus, „der Tirg" genannt, ist ein Abspliß des Werthshofes.

Zu Beginn des 18. Jahrhunderts saß auf dem Hofe

I. Joan Werth verheiratet mit ?

Kinder:

1. Anna Margarete, getauft 28. 2. 1702; gestorb. 17. 9. 1737; heir. Joh. Kleinhubbert gen. Büchte;
2. Hermann, get. 7. 9. 1704; (s. II.)

II. Hermann Werth (geb. i. o.; gest. 7. 9. 1756), heir. 2. 3. 1732 Elisabeth Weser (geb. um 1701; gest. 4. 3. 1786).

Kinder:

1. Anna Gertrud, get. 28. 12. 1732; heir. 17. 2. 1759 Johann Hinrich Stromberg;
2. Maria Elisabeth, get. 25. 12. 1734; heir. 6. 8. 1761 Petrus Echterhoff;
3. Anna Katharina, get. 24. 3. 1737;
4. Johann Heinrich Wilhelm, get. 16. 9. 1742 (s. III.);
5. Katharina Elisabeth, get. 3. 4. 1746.

Besitzer wurde der genannte Johann Heinrich Wilhelm, der sich jedoch später Johann Hermann nannte.

III. Johann Hermann Werth (geb. i. o.; gest. 9. 11. 1809), heir. 9. 7. 1761 Anna Katharina Baack gen. Köller aus Rauxel (geb. 23. 3. 1738; gest. 2. 6. 1815).

Kinder:

1. Johann Hermann, get. 10. 5. 1763 (s. IV.);
2. Johann Heinrich, geb. 3. 7. 1766; gest. 12. 6. 1778;
3. Anna Gertrud, geb. 4. 6. 1769; gest. 29. 10. 1836; heir. 4. 11. 1794 Johann Heinrich Koop in Velwig;
4. Maria Katharina, geb. 1. 4. 1772; gest. 8. 4. 1848; heir. Johann Heinrich Bostmann;
5. Johann Petrus, geb. 12. 4. 1776; gest. 4. 2. 1779;
6. weibl. Totgeburt 16. 4. 1779.

IV. Johann Hermann Werth (geb. i. o.; gest. 13. 1. 1809), heir. 2. 7. 1792 Katharina Margaretha Heckt aus Behringhausen (geb. 14. 1. 1766; gest. 30. 8. 1844).

Kinder:

1. Johann Hermann, geb. 16. 5. 1793 (s. V.);
2. Christina Gertrud, geb. 25. 10. 1794;
3. Johann Wilhelm, geb. 26. 12. 1797; gest. 12. 9. 1798;
4. Maria Elisabeth, geb. 3. 10. 1798; heir. 21. 11. 1826 Johann Heinrich Holling;
5. Maria Margareta, geb. 3. 2. 1802; heir. 30. 7. 1829 Johann Wenzeslaus Peters gen. Klöcker;
6. Heinrich Wilhelm, geb. 19. 4. 1804; gest. 21. 1. 1806;
7. Friedrich Wilhelm, geb. 16. 8. 1806; gest. 29. 8. 1807;

V. Hermann Werth (geb. i. o.; gest. ?), heir. 1. 5. 1816 Anna Elisabeth Vierhaus gen. Sibbe (geb. 13. 4. 1787; gest. 7. 3. 1857).

Kinder:

1. Katharina Elisabeth, geb. 26. 3. 1817;
2. Theodor Wilhelm, geb. 17. 12. 1818 (s. VI.);
3. Friedrich Wilhelm, geb. 25. 10. 1821; gest. 7. 7. 1827;
4. Anna Margareta, geb. 29. 1. 1824; heir. 16. 4. 1850 Wilhelm Bußmann;
5. Heinrich, geb. 25. 11. 1825;

VI. Theodor Wilhelm Werth (geb. i. o.; gest. 14. 1. 1903), heir. 29. 10. 1849 Anna Maria Elisabeth Sehrbrock (geb. 6. 7. 1823; gest. 7. 4. 1896).

Kinder:

1. Elisabeth Gertrud, geb. 5. 8. 1851; heir. 1) 23. 7. 1878 Theodor Heinrich Tönnishoff in Behringhausen; 2) am 17. 11. 1887 Heinrich Hermann Geilmann aus Habinghorst;
2. Maria Elisabeth, geb. 20. 10. 1853;
3. Heinrich Wilhelm, geb. 9. 4. 1856 (s. VII.);
4. Antonia, geb. 5. 4. 1859;
5. Bernhardine, geb. 15. 9. 1861; gest. 7. 5. 1866;
6. Georg Heinrich, geb. 29. 10. 1864;
7. Bernhardine, geb. 1. 3. 1867; gest. 12. 3. 1867;
8. Agnes, geb. 25. 3. 1869; heir. 19. 6. 1894 Carl Heinrich Plaßmann in Castrop.

[1]) Die Vöde (Viehweide) wurde eine Anzahl Jahre, etwa 4 — 6 abwechselnd als gemeinsame Weide benutzt, dann die gleichen Jahre unter Flurzwang beackert.

[2]) Als Flurnamen werden erwähnt „hinter dem Keller", „bei der Rieth", „im Vogelpoeth".

VII. Heinrich Wilhelm Werth (geb. s. o.; gest. 14. 10. 1821), heir. 13. 6. 1893 Friederike Wilhelmine Klute (geb. 19. 8. 1866; gest. 30. 12. 1899).

Kinder:

1. Wilhelm (s. VIII.);
2. Heinrich;
3. Maria.

VIII. Der jetzige Besitzer ist der unter 1. genannte Wilhelm Werth (unverheiratet).

(Fortsetzung folgt.)

Verzeichnis der Prediger an den evgl. Kirchen in Castrop und Bladenhorst

Durch Zufall gelangten zwei lose Blätter, scheinbar Korrekturabzüge aus einem Buch in meine Hand, das die kirchlichen Verhältnisse der obengenannten Pfarreien behandelt. Die Identität des Buches war nicht festzustellen; verschiedene Umstände aber lassen mit großer Wahrscheinlichkeit vermuten, daß es zwischen 1860 — 1870 gedruckt worden ist. Der Verfasser hat sich sehr bemüht, die Personalien der früheren Pfarrer von Castrop und Bladenhorst zu erforschen. Es sei daher zum Vergleiche mit Schröder, Beiträge . . . . . S. 62 u. folg. und Wiggermann, Castrop-Rauxel, Heimatbuch . . . S. 223 nachstehend das obengenannte Verzeichnis an diese Stelle veröffentlicht:

a) Die Prediger der lutherischen Gemeinde

1. Heinrich Heringhaus, begann 1594 die Einführung der Reformation und wurde 1597 Pastor zu Wetter. Sein unmittelbarer Nachfolger ist unbekannt.
2. Arnold Maes von Unna, hatte bereits der Gemeinde mit Predigen und Schulhalten gedient, als er, nachdem der Gemeinde der Bau einer Kirche gestattet war, 1675 gewählt wurde. Er starb, 73 Jahre alt, im Jahre 1722.
3. Bernhard Arnold Maes aus Unna, des Vorigen Brudersohn, seit 1711 Adjunkt, starb 1712.
4. Ernst Heinrich Bordelius aus Bochum, Adjunkt seit 1717, wurde 1720 Pastor zu Valbert, später zu Bochum.
5. Goswin Florenzius Hoffmann aus Weslar, 1720, wurde 1728 Pastor zu Herne.
6. Johann Kasper Balthaser aus Dortmund, 1729. Er mußte bei seiner Anstellung vor der Regierung den Beweis erbringen, daß er nicht in Wittenberg studiert hatte, und wurde 1734 Pastor im Holländischen.
7. Georg Friedrich zum Rumpf aus Saton im Mecklenburgischen, 1734. Er war seit 1731 Substitut zu Dahl gewesen und folgte 1737 einem Rufe nach Eichlinghofen.
8. Heinrich Christian Hausemann aus Mengede, 1737, starb 1766.
9. Christian Theodor Karl Hausemann, des Vorigen Sohn, 1766, war auch Vicar zu Werne. Er ging gegen Ende 1777 als Pastor nach Werne.
10. Johann Friedrich Starmann aus Hemmerde gebürtig, aber zu Herne erzogen, bediente auch die Vicarie zu Werne und starb am 24 Mai 1812.
11. Johann Albert Heinrich Theodor Pollmann, Sohn des Pfarrers Pollmann zu Kierspe, am 8. August 1816 eingesetzt, starb am 5. Januar 1849.

b) Die Prediger der reformierten Gemeinde

1. Heinrich Werner Ehinger, der schon als Kandidat die Gemeinde bedient hatte, wurde am 15. August 1697 ordinirt und starb 1712.
2. Lynkius, bis 1714.
3. Heinrich Under Eick, am 27. Juni 1714 eingesetzt, ging 1745 nach Schwelm.
4. Philipp Wilhelm Steinberg, am 3. Juli 1728 eingesetzt, ging 1745 nach Schwelm.
5. Gerhard Friedrich Senger aus Hamm, am 4. Mai 1746 ordinirt, starb am 2. Juni 1775.
6. Conrad Heckina aus Camen, am 13. Mai 1777 eingeführt, ging 1778 nach Bönen.
7. Heinrich Lambert Ueltjerfort aus Mörs, am 29 Februar 1780 ordinirt, ging 1781 nach Alpen.
8. Conrad Wilhelm Müller, ging 1789 nach Heeren.
9. Isaac Wilhelm Büsing aus Bremen, ging 1790 nach Greplingen bei Bremen.
10. Ludwig Wilhelm Senger aus Castrop, ging 1792 nach Bladenhorst.
11. Johann Wilhelm Reinhard, ging 1797 nach Hilbeck.
12. Daniel Osthoff aus Wesel, am 22. Juni 1797 eingeführt, ging 1802 nach Crudenburg bei Wesel.
13. Friedrich Wilhelm Küper aus Bodelschwingh, im Herbst 1803 eingeführt, war vorher drei Jahre lang Pfarrer in Cranenburg bei Cleve gewesen, verwaltete seit dem 15. Juli 1806 zugleich die Gemeinde zu Strünkede und ging im Juli 1821 nach Dortmund, wohin er an die Marienkirche berufen war und 1824 starb.
14. Friedrich Rocholl aus Radevormwald, nach zweijähriger Vacanz im Jahre 1823 gewählt, starb schon im November 1823.

c) Die Prediger der vereinigten evangel. Gemeinde

1. Johann Albert Heinrich Theodor Pollmann (siehe oben), starb am 5. Januar 1849.
2. Friedrich Falkenberg, am 12. April 1802 zu Schwelm geboren, wurde am 10. Juli 1827 eingesetzt.

Verzeichnis der Prediger in Bladenhorst

1. Philipp von Virmund, starb 1584.
2. Poet, um 1612.
3. Heinrich Denninghof, um 1656.
4. Melchior Frowein, starb 1716 nach 49jähriger Amtsführung.
5. Friedrich Heinrich von dem Busch, 1718 berufen, starb 1754.
6. . . . . Knevels.
7. Theodor Under Eick aus Hamm.
8. Ludwig Wilhelm Senger, 1792 berufen, war vorher Prediger in Castrop und starb 1825.
9. Adolph Edmund Bädeker aus Essen, 1836 ernannt, starb im Juli 1853. — In der nächstfolgenden Zeit wurde die Pfarrstelle von den Predigern zu Castrop mitverwaltet.
10. Friedrich Wilhelm Schulte aus Witten, wurde am 28. Dezember 1854 ordinirt.

(Wg.)

Was ist das Ruhrgebiet?

Von Dr. Wilhelm Brepohl

Landschaftliche Vorbedingungen

Während im Gebirge durch die Flußläufe an den durch sie besonders hervorgehobenen Punkten die Städte wie die Hammerwerke entstanden und damit eine punktuelle Ausbreitung der Industrie ergaben wurde das allmählich nach Norden abfallende Land an Hellweg und Emscher in breiter Front von der Industrie besetzt.

Zwischen Ruhr und Lippe gibt es keine andere Ausdehnung als die von Sonnenaufgang nach Sonnenuntergang.

In dieser Linie gibt es Gleichzeitigkeit; und es ist, als sei das ganze Gebiet in Frontabschnitte, in Angriffswellen eingeteilt. In jedem der Abschnitte, die durch nordsüdlich verlaufende Linien gegeneinander abgegrenzt sind, gibt es ein zusammenhängendes Vorrücken, dem sich die Siedlungen ohne ihr Zutun angepaßt haben:

alle Städte wachsen von Süden nach Norden,
und die Versuche, ihnen auch eine abrundende
Ost-West-Ausdehnung vorsätzlich zu schaffen, haben nur begrenzten Erfolg gehabt.

Trotz dieser Süd-Nord-Wanderung ist es den Verkehrsmitteln nie recht gelungen, den Ansprüchen gerecht zu werden; denn alle erfahren eine Ablenkung von 90 Grad, und so gehört das Problem der Nord-Süd-Verbindungen zu den großen, noch unerledigten Aufgaben. Nur die Straßenbahnen haben mit ihren schnell zu schaffenden Verbindungen der Aufgabe nachkommen können, die Eisenbahn hat hier erheblich größere Schwierigkeiten. Dieser aus den Notwendigkeiten des Gebiets nicht recht zu verstehende Mißstand findet seine Begründung in einem uralten Merkmal der Landschaft zwischen Ruhr und Lippe.

Der Hellweg war die große Heerstraße, die sich zum Teil mit der Lippe in der Bedeutung teilte. Die Römer bevorzugten den Fluß, die Franken aber zogen auf den Höhenstraßen ins Land. Da und dort führten kurze Seitenwege zu Siedlungen und Reichshöfen wie Königssteele. In ziemlich gleichem Abstand liegen am Hellweg die Städte, die ihre Bedeutung großenteils von der Straßenlage und damit auch als Rastorte hatten. Da die Täler in der frühen Zeit wenig wegsam waren, weil Wald und Sumpf zu der durch Überschwemmungen verursachten unklaren Wegführung der Gewässer traten, konnten die Heerstraße und die Kaufleute den trockenen und in gleichbleibender Höhe verlaufenden Hellweg einschlagen, wie man ja auch weiß daß das Kloster Corvey an dieser Straße eine in gleichen Abständen angelegte Folge von Höfen als eigene Etappenstationen für seine Weinfuhren hatte.

Ost-West-Verkehr — Nöte von Norden nach Süden

In die naturgegebenen Verhältnisse mußte sich die Industrie einfügen. Sie hat sich bis heute in diesem Rahmen gehalten, und man kann auch heute noch nicht sagen, sie habe der Erde ihren eigenen Willen aufgedrückt. Sie konnte immer nur den Möglichkeiten folgen, die ihr die Natur bot. Insbesondere hat sie die Grundrichtungen noch immer nicht ändern können, die durch die Bodenform gegeben sind. Bekanntlich ist das größte Übel im Verkehrswesen des Ruhrgebiets, daß die Nordsüdverbindungen fehlen oder sehr unzureichend sind. Vom Emschertal ins Sauerland, vom Vest ins Bergische führen nur Umwege, und erst die jüngsten Straßen, die für den Autoverkehr entstanden sind, bringen ihm etwa Abhilfe.

Die Eisenbahnlinien sind älter; seit Jahrzehnten ist keine neue Linie mehr entstanden und alle folgen der natürlichen Richtung, indem sie auch wenn sie in südlicher oder nördlicher Richtung auf das Ruhrgebiet zukommen — um 90 Grad umbiegen müssen. Die alte Eisenbahn von Köln folgt zunächst dem Rheintal, biegt bei Duisburg in die Ostrichtung ein, und behält sie bis Hamm bei, nur eine Strecke schwenkt in Wanne nach Nordosten ab, auf Münster zu. Hier ist auch noch das Stück Duisburg-Wanne ein Umweg, doch ein viele Jahre altes, viel umstrittenes Projekt Essen-Marl-Haltern soll in nächster Zukunft hier eine Abkürzung schaffen. Aufgebaut ist das Eisenbahnnetz auf den drei Linien, die heute noch als Bergisch-Märkische, Köln-Mindener und Emschertalbahn unterschieden werden. Mit der Zeit hat man kurze Anschlüsse und Übergangsstrecken eingeschaltet, aber an dem kaum als Netz zu bezeichnenden alten Zustand nicht viel geändert.

Die Emscher

Das — man darf schon sagen: uralte Verkehrsnetz schließt sich an die Höhen und Senken des Landes an, wobei die Höhenwege die ältesten sind. Der Grund dafür ist wieder in der Notwendigkeit, nicht in der Willkür zu suchen; denn die Emscher ist erst heute so zahm und harmlos. Noch in unserer Jugend war sie sozusagen wild; denn dieser kleine Flachlandfluß hat seine urzeitlichen schlechten Neigungen bis nach der Jahrhundertwende beibehalten: in jedem Winter trat er schon bei dem geringsten Hochwasser aus seinem muldenförmigen Bett, breitete sich über die Wiesen aus und schickte überdies noch seine Wasser weit in die kleinen Rinnen hinauf, aus denen ihm sonst unbedeutende Bäche entgegen kamen. Erst die Emscherregulierung hat da Abhilfe geschafft. Und wenn heute die Emscher eine langweilig-ordentliche Abflußrinne mit hohen Böschungen ist, so läßt dieser Zustand nicht mehr erkennen, wie es Jahrhunderte und Jahrtausende war: die Emscher war ein breites Sumpftal, für den Verkehr niemals geeignet. Darum war diese Gegend auch so abgelegen und ohne jede Bedeutung. Nur wo ein Weg (wie bei Horst oder Crange-Wanne) diesen Sumpfstreifen durchschnitt, gab es alte Siedlungen, die ihre Bedeutung eben aus dieser besonderen Lage hatten. Interessant ist, daß aus dieser Sumpfzeit noch die Pferdezucht übriggeblieben ist; denn es hat früher eine Pferdeart, die „Emscherbrücher", gegeben, die wild lebende Pferde alter Züchtung waren; davon hat sich der berühmte Pferdemarkt im nordöstlichen Teil von Wanne-Eickel (Crange) bis in unsere Zeit erhalten.

Das Vest

Der Emscherstreifen war also der uralte Grenzstreifen, der sich auch durch die politisch-dynastische Geschichte des Mittelalters erhielt. Der Übergang vom Vest Recklinghausen in die frühere Grafschaft Mark ist der vom „Kölnischen" ins „Preußische", und so scheidet der Fluß hier in ihrem geschichtlichen Charakter grundverschiedene Landschaften: während die Grafschaft Mark schon 400 Jahre zu Brandenburg-Preußen gehört, ist das Vest erst 120 Jahre dabei — bei dem ausgeprägten Charakter der preußischen Staatsführung freilich ein Unterschied, der sich noch seit 1928 bei den Umgemeindungen geltend machte.

Der Hellweg

So haben wir denn von Natur im Ruhrgebiet eine Unterteilung in schmale von Westen nach Osten verlaufende Streifen. Das merkwürdige ist, daß dabei kulturell so verschiedene Landstriche aneinanderstoßen wie das Emschertal und der Hellweg. Dort noch bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts echteste Hinterwelt, hier dagegen schon seit dem frühen Mittelalter eine Linie reich entwickelter Städte. Wenn auch heute dem Außenstehenden der Unterschied nicht mehr groß scheint, — wenn er etwa darauf hinweist, daß doch in der Nordlinie Städte wie Oberhausen, Gelsenkirchen, Wanne-Eickel und Herne liegen, — so darf er nicht übersehen, daß am Hellweg ganz andere Größen schon seit Jahrhunderten sind; denn während jene erst durch die Industrie überhaupt etwas geworden sind, waren Essen, Bochum, Dortmund schon seit dem Mittelalter bedeutende Orte, davon die erste eine reichsfreie adelige Abtei, die letzte eine freie Reichsstadt. Jene hatte im frühen Mittelalter eine hohe, vom ottonischen Hof her angeregte Kultur, und Dortmund war eine Hansestadt von größter Bedeutung, um die Reformationszeit mit Soest die einflußreichste Stadt in Westfalen. Am westlichen Ende des Ruhrgebiets liegt zudem noch Duisburg, das ebenfalls aus der Politik der alten Kaiser bestimmt wurde und einmal sogar eine Universität gehabt hat.

Das Ruhrtal

Um noch einen Blick auf das Ruhrtal zu werfen soweit es für uns wichtig ist: da haben wir neben der ältesten Bildungsstätte in Westfalen, neben der ludgerischen Gründung Werden, nur kleine, doch sehr alte und wichtige Industrieorte, die aber ihr Leben noch aus dem Sauerland empfingen: in erster Linie Witten, aber auch Hattingen und Steele; letzteres wieder von der Hauspolitik der Sachsenkaiser gefördert. Aber was daran kaiserlich war, ist früh schon verblichen, es blieb nichts als ein Unternehmertum vom Pfahlbürgercharakter.

Diese bis jetzt behandelten Streifen werden durch eine sehr wichtige Linie von Süden nach Norden geteilt: die mehr als tausendjährige Grenze zwischen Sachsen und Franken, wobei der erheblich größere Teil des Industriegebiets zum Sächsischen gehört.

Stammesgrenze

Es wäre ein Irrtum, anzunehmen, eine auf so altertümlichen Unterschieden beruhende Grenze habe heute keine Bedeutung mehr! Der Großstädter und der Industriemensch mögen betonen, Stammesgrenzen hätten gegenüber den formenden Mächten der Industrie keine Bedeutung; wer aber genauer sieht und das Menschliche abfühlt, wie es sich beim gemeinen Mann kundtut, der weiß, daß diese Grenze nie verwischt worden ist.

Auch eine Stadt wie Essen, die sich heute so oft mit Stolz „rheinisch" nennt, hat ihr Temperament eher vom Westfälisch-Sächsischen her — auch heute noch nachdem jahrzehntelang Menschen der verschiedenen Vorgeschichte zugezogen sind. Gewiß ist der Charakter von Essen nicht mehr einfach westfälisch, ebenso bestimmt ist er auch nicht fränkisch. Ein Gegensatz wie zwischen dem fränkischen Elberfeld und dem westfälischen Barmen ist in Essen nicht etwa aufgehoben, sondern eher vereinigt. Das lehrt der Vergleich mit Dortmund, das seinen westfälischen Charakter nicht verleugnen kann und aus dieser Eigenart wohl mehr Nachteile als Vorteile empfangen hat. Jedenfalls kommt man weiter, wenn man bei Essen an Stelle des Kennworts „rheinisch" das zutreffendere „großstädtisch" setzt. Da hat Dortmund nie so recht mitgemacht, es war bis vor kurzem nur wenig von Bochum verschieden, hat aber seit einem Jahrzehnt eine stärkere Großstadtentwicklung mitbekommen.

Forts. folgt.