Die Heimatseite

Wochenbeilage zum Stadtanzeiger für Castrop-Rauxel und Umgebung

149 Aug. 1937

Neue Folge der Heimatblätter für Castrop-Rauxel und Umgebung

Was ist das Ruhrgebiet?

Von Dr. Wilhelm Brepohl

Allzulange ist das Ruhrgebiet ausschließlich Forschungsgegenstand der Wirtschaftswissenschaften und der Technik gewesen. Zwar ist es nötig, die große und großartige Industrie nach ihren eigenen Lebensgesetzen hin zu untersuchen; aber man hat dabei nur zu gern daran vorbeigesehen, daß in diesem Land viele Millionen Menschen wohnen — Menschen, deren Geist, Kraft und ganzes Dasein dem Dienst an diesem größten Wirtscha tsorganismus der deutschen Volkswirtschaft gewidmet ist. Wo immer man früher von diesen Menschen sprach, geschah es aus einer soziologischen Theorie heraus nicht aber aus der unmittelbaren Beobachtung und genauen Kenntnis des Volkes selbst. Auf diesem Gebiet ist der beschämendste Unsinn zum Thema Proletariat unwidersprochen der Welt kundgetan worden.

Nun sind längst die weltanschaulichen Voraussetzungen vorhanden, von denen aus die Erforschung des Menschentums nicht nur möglich, sondern nötig ist Man weiß, daß im Volksganzen jedes Glied seinen Sinn und seine unersetzbare Leitung hat, und damit ist die Erforschung des Volkstums im „Lande der tausend Feuer" nicht mehr mitleidig betrachtete Liebhaberei einiger Romantiker vielmehr gehört die Kunde und die Kenntnis vom Menschentum im Schatten der Industrie zu den wichtigsten Teilen der Deutschkunde. Die Erforschung des Ruhrmenschen ist Aufgabe der „Forschungsstelle für das Volkstum im Ruhrgebiet" zu Gelsenkirchen, die ein Teil des Provinzial-Instituts für westfälische Landes- und Volkskunde ist

Wenn ich hier einen Versuch unternehme, und in größerem Rahmen den Grundriß zeichne, so geschieht das in erster Linie, um andern Lust zu machen, sich ebenfalls mit diesen Dingen zu beschäftigen. Kaum ein Land birgt soviel Intelligenz, und es müßte sonderbar sein, wenn sich in ihm nicht Leute finden sollten, die sich mit der Erforschung unseres Landes abgeben wollten.

Um das Ruhrgebiet als Ganzes zu verstehen, müßte auch die Bedeutung der wirtschaftlichen, technischen und politischen Kräfte in ihrer geschichtlichen Folge berücksichtigt werden; um aber den Rahmen nicht noch weiter zu spannen, verzichte ich hierauf und begnüge mich mit dem Hinweis, daß die Fortschritte der Technik, die modernen Organisationsänderungen in Geldwesen, ferner bestimmte Gesetze und die gestaltende Arbeit der alten Industriekapitäne ebenfalls mit in die Rechnung gesetzt werden müssen. Aber irgendwie muß sich jede Tageszeitung Beschränkungen auferlegen, um wenigstens das Wichtigste dartun zu können.

Gebiet oder Bewegung?

Auf die Frage: welche Orte sind zum Ruhrgebiet zu rechnen? gibt es verschieden lautende Antworten. Man ist hin und wieder versucht zu lächeln, wenn man liest, wie sich einer bemüht, möglichst widerspruchslos eine rote Grenze auf der Landkarte zu finden. Genau genommen gerät das nie, und zwar aus naheliegenden Gründen. Geht der Versuch von der Wirtschaftsstruktur aus, kann er auch nur zu wirtschaftlich-organisatorisch zufriedenstellenden Lösungen führen. Geht er vom Geschichtler aus, gelten andere Gesichtspunkte und andere nur für ihn zureichende Gründe. Schließlich gehen alle diese Bemühungen fehl.

Das Ruhrgebiet ist — paradox gesagt — gar kein Gebiet im landläufigen Sinne, keine Raumtatsache, sondern eine Geschichtstatsache.

Das heißt: „Gebiet zu sagen, ist irreführend, weil es sich um Phasen einer „Bewegung" handelt und die Abgrenzung nur den jeweiligen Zustand auf der Erdoberfläche andeuten kann. Wenn man trotzdem die Bezeichnung „Gebiet" bestehen lassen will, so mag man es tun, weil es bequem ist.

Das Ruhr-„Gebiet" ist also nicht restlos kartenmäßig und räumlich-geographisch zu erfassen, sondern entwicklungsgeschichtlich — dabei müssen wir sehr weit in die Vorzeit zurückschauen. Oder hat man noch nicht gesehen, daß die heute als Ruhrgebiet bezeichnete Phase der Augenblicksstand einer Bewegung ist, die nun schon etliche Jahrtausende über die deutsche Erde dahinrollt? Jawohl: Jahrtausende. Denn so mißlich es ist, das Ruhrgebiet räumlich abzugrenzen, so wenig will auch die Bestimmung des Anfanges gelingen.

Das Siegerland

Das Industrierevier der Eisenzeit

Drei Wellen dieser Bewegung können wir erkennen, vorausgesetzt, wir sehen die Industrie des Ruhrlandes in der Weise geschichtlich, wie sie es tatsächlich ist Dann ist die erste Zone technischer Betätigung der Menschen in unserm Raum im Siegerland, die zweite im Sauerland und die dritte im Ruhrkohlenbezirk. Mögen sich auch die Arbeits- und Wirtschaftsweisen mit der Menschenentwicklung verändert haben: das entscheidende Merkmal industrieeller Arbeit — technisch zu sein — erkennen wir schon in der Eisenzeit, die ja hier bis heute noch nicht zu Ende ist. Schon damals war die handwerkliche Einzelarbeit als Betriebsform überwunden, galt es doch, das Eisen zu gewinnen und zu verarbeiten.

Das Siegerland ist tatsächlich das älteste deutsche Industriegebiet, das wir kennen. Denn wie die neuen Ausgrabungen von Böttger (Siegen) ergeben haben, war dort bereits in vorgermanischer Zeit das Eisenhüttenwesen so primitiv es auch gewesen sein mag, nicht nur vorhanden, sondern schon Grundlage des Volkslebens. Anders ist es nicht zu verstehen, daß die gefundenen Zeugen ältester Verhüttung zusammen mit Fliehburgen auftreten. Dieses früheisenzeitliche Industriegebiet (La-Tene- und Hallstattperiode) hatte also schon seine strategische Bedeutung; es war Angriffen ausgesetzt und mußte geschützt werden.

Das Sauerland

Die Kleinindustrie des Mittelalters

Vom Siegerland aus geht die technisch-industrielle Gemeinschaftsarbeit in den Norden weiter. Grundlage bleibt durch das ganze Mittelalter hindurch die Verarbeitung des im Siegerlande gefundenen Eisens. So rückte die Industrie zwar mit einer neuen Welle vor, aber sie blieb angewiesen auf die Eisenfunde an der Sieg. Und wenn Jahrhunderte hindurch die Waffenherstellung eine Hauptbeschäftigung der sauerländischen wie auch der bergischen Industrie war, so war das nichts Neues; denn auch im Siegerland hatte man nichts anderes hergestellt. Und diese vorzüglichen Waffen waren gewiß ein Grund für die Angriffe, die (etwa 400 v. Chr.) von Norden her kamen, durch welche die Kelten vertrieben wurden und die Germanen in den Besitz des Industriegebiets kamen. Ohne Siegerländer Erz und die guten Waffen hätten sie wohl die siegreiche Völkerwanderung nicht durchführen können.

In dieser Etappe greift die Industrie weit nach Westen aus, sie erfaßt auch das Bergische Land, ohne daß eine Grenze oder klare Unterscheidung zwischen dem Sauerland und dem Bergischen Land zu finden war Es ist hier nicht der Ort, ins einzelne gehende Betrachtungen über die Industrie des Berglandes anzustellen, es kann nur darauf hingewiesen werden, daß die Welle der Schwerindustrie, welchen Grad der Vollkommenheit sie auch jeweils erreicht haben mag, von Süden nach Norden vorgerückt ist, ohne daß sich das rückwärtsliegende Land und seine Wirtschaftsform verändern. So drang die Industrie bis in das Ruhrtal vor, wo dann schließlich ganz Neues entstand.

Zu beachten ist jedoch noch, daß die Vorwärtsbewegung der Industrie nach Norden der allgemeinen Zugrichtung der Kelten- und Germanenvölker entgegentrieb. Gleichsam schritt die Industrie in den Wellen der wandernden Völker „stromauf". Das blieb so, bis die Ruhr, der Nordrand des Gebirges erreicht wurde, denn nun ergoß sich der Strom in die Breite, weshalb die Ost-West-Richtung besondere Bedeutung gewann.

Auf das Völkergeschiebe einzugehen, erübrigt sich hier, wo wir nun zeigen wollten, daß auch das Ruhrgebiet" eine Phase einer säkularen Bewegung der technisch-industriellen Wirtschaftsform über die deutsche Erde ist. Wie sehr es sich hierbei nur um eine Phase handelt, wissen wir aus sicherer Erfahrung schon unsers eignen kurzen Erdenlebens; denn Norden und Süden des Ruhrgebietes sind offene Fragen, aber sie waren es in unsrer Jugend noch nicht; im Ruhrtal gab es noch alte Industrie und an der Lippe war sie eben in den Anfängen.

Das Ruhrgebiet

Die dritte Stufe der Wirtschaft

An der Ruhr selbst, im Tal wie in den beiden begleitenden Höhenzügen, gab es Kohle. Damit gliederte sich ein neuer Stoff in die sauerländische Industrie ein, die mit dem Holz der früher riesigen Wälder arbeitete. In dieser Linie traten aber auch von Menschen her neue Kräfte und Möglichkeiten auf, welche die Voraussetzung für alles weitere wurden.

Entstehung und Entwicklung der großtechnischen Wirtschaft im Kohlenrevier wurden bestimmt von den verschiedenartigsten Kräften; teils kamen sie aus der Natur, teils vom Wirtschaftlichen und Politischen wie vom Geschichtlichen überhaupt her. Und je weiter Bergbau und Eisenhütte vom Ruhrtal nach Norden in die Ebene niedersteigen, desto vielfältiger wurden diese Kräfte.

Wann der Bergbau dort begonnen hat, ist kaum zu fragen, denn nach der Natur der Verhältnisse kann seit vielen Jahrhunderten Kohle verwandt worden sein (erwiesen schon für das 14. Jahrhundert) — einfach, weil in den für die Ruhr geschaffenen Einschnitt die Kohle zutage tritt und ohne besondere Einrichtungen geholt werden kann. Noch heute sieht man gelegentlich auf den Höhen, in Wäldern letzte Spuren davon, daß hier früher nach Kohle gebuddelt worden ist. Schwierigkeiten gab es nicht, weil die klar gezeichneten schwarzen Schichten für jedermann zu sehen waren. Anders wurde es aber, als der Bergbau nach Norden wanderte Wenn auch der eigentliche Berg-Bau, der Abbau der Kohle durch kurze waagerechte Stollen, die in den Berg getrieben wurden, uralt ist, so ist doch der Tiefbau, auf dem alle Erfolge der Ruhrkohle beruhen, an besondere technische Fertigkeiten, an Maschinen gebunden. Denn bei dem starken Einfallen der Kohle nach Norden, von dem man schon lange wußte, war es nicht leicht, den kohleführenden Flözen zu folgen. Wenn der Bergbau eines Tages das Flußtal doch verließ und über die Höhe gegen die Emscher zu fortschritt, dann war das nur möglich bei dem Zusammentreffen technischer und finanzpolitischer Voraussetzungen.

Fortsetzung folgt.

Woher stammt die Bezeichnung „Gnadenhochzeit"?

Die in den letzten Jahren erheblich verbesserte Lebenshaltung der Allgemeinheit, vor allem der hygienischen und sozialen Verhältnisse, hat es mit sich gebracht, daß dem früher als Seltenheit angesprochenen Feste der goldenen Hochzeit diese Bezeichnung wohl kaum noch zukommt, wohl dagegen dem der Diamantenen Hochzeit, also dem 60jährigen Bunde der Ehegatten fürs Leben. Wirkliche Seltenheiten sind Eiserne Hochzeiten, die den alten Ehepaaren die Möglichkeit bieten, auf ein 65jähriges Ehebündnis stolz zu sein. In den beiden letzten Jahrzehnten ist es im nordwestlichen Deutschland u. W. höchstens dreimal vorgekommen, daß Eheleute volle 70 Jahre hindurch, weit mehr als ein normales Menschenalter hindurch, Hand in Hand durchs Leben gegangen sind, das erste Mal in Münster, das dritte Mal vor wenigen Wochen im Osnabrückschen. Als der alte Reichsbankgeldzähler in Münster in erster Reihe mit seiner Gattin dieses aufsehenerregende Fest feiern konnte, wußte man nicht einmal nach der Eisernen Hochzeit noch eine treffende Bezeichnung für dieses Jubiläum zu finden. Erst bei der zweiten Feier dieser Art wurde die Bezeichnung „Gnadenhochzeit" bekannt.

Mancher mag schon darüber nachgedacht haben, woher dieser Name kommt. Umso interessanter ist, daß dem „Westf. Anz." von einem alten Leser, einem Pfarrer i. R., die geschichtliche Deutung gegeben wird, die im wesentlichen darin gipfelt, daß diese Bezeichnung vom alten Kaiser Wilhelm geprägt worden ist. In der erwähnten Mitteilung heißt es u. a.:

„Es war im Jahre 1881, da entdeckte Pfarrer Wiemer an der lutherischen Gemeinde Hennen bei Schwerte beim Durchblicken der alten Kirchenbücher, daß ein ihm bekanntes hochbetagtes Ehepaar seiner Gemeinde, einsam im Walde wohnend, im November 1811 getraut worden war, also vor 70 Jahren. Über diesen seltenen Fall sandte er einen Immediatbericht an den damaligen deutschen Kaiser Wilhelm I., zugleich mit der Bitte, dieser so seltenen, nach der Eisernen Hochzeit folgenden Feier einen Namen geben zu wollen. Nach einiger Zeit ging aus dem Zivilkabinett Sr. Majestät ein Schreiben zu, laut dessen der Kaiser ihm erklärte, es sei doch eine besondere Gnade von Gott, wenn zwei Eheleute 70 Jahre lang gemeinsam Freud und Leid des Lebens geteilt hätten, und daß er einer solchen Feier den Namen „Gnadenhochzeit" geben würde. Zugleich wurde der Pfarrer beauftragt, dem Jubelpaar die Glück- und Segenswünsche Sr. Majestät zu überbringen und als sichtbares Zeichen dieser Anteilnahme drei Hundertmarkscheine zu überreichen."

Interessant ist übrigens, wie sich die beiden alten Lebenskämpen auf dieses kaum je zuvor amtlich festgestellte Jubelfest ihrer Ehe vorbereitet hatten. Der vorgenannte Gewährsmann schildert es wie folgt: „Als Pfarrer Wiemer am Morgen des Jubeltages die im Walde gelegene einsame Wohnung aufsuchte, fand er diese zunächst leer, entdeckte dann aber die Frau bei der Reinigung des Ziegenstalles und erfuhr, daß der Mann, der einen Sack Streu holen sollte, jeden Augenblick eintreffen werde. Bei dessen Eintreffen entledigte sich der Pfarrer seines hohen Auftrages unter Hinzufügung seiner eigenen Segenswünsche zum höchsten Erstaunen des Jubelpaares, das selbst ohne Ahnung von der hohen Bedeutung des Tages war. Diese Geschichte fand dann durch die Zeitungen weiteste Verbreitung, und seitdem ist es Brauch geworden, dem 70jährigen Ehejubiläum den Namen „Gnadenhochzeit" zu geben."

Zum 75jährigen Jubiläum der Bergisch-Märkischen Eisenbahn

Bc. Ohne besondere Feierlichkeiten wurde am 1. März 1862, vor 75 Jahren, von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft die Strecke Bochum — Essen — Mühlheim(Ruhr) — Oberhausen dem Betrieb übergeben. Nur festlich wehende Fahnen auf den Bahnhöfen und an den Häusern in ihrer Nähe kündeten ein Ereignis, das für die Verkehrsentwicklung des Ruhrgebietes überragende Bedeutung erlangen sollte. Erhielten doch Bochum dadurch die erste Eisenbahnverbindung nach dem Rhein hin, Essen und Mülheim den überhaupt ersten Eisenbahnanschluß.

Der erste Zug fuhr pünktlich um 6 Uhr 10 morgens von Bochum ab, traf in Königssteele 6 Uhr 47, in Mühlheim 7 Uhr 10 und in Oberhausen 7 Uhr 20 ein. Der Fahrpreis betrug zwischen Essen und Bochum in der 1. Klasse 13 Silbergroschen, in der 2. Klasse 10, in der 3. Klasse 7 und in der 4. Klasse 4 Silbergroschen. Für die ganze Strecke von Witten bis Oberhausen zahlte man 33 — 25 5 — 16 bzw. 11,5 Silbergroschen In jeder Richtung fuhren nach dem ersten Fahrplan nur 5 Züge.

Natürlich wirkte sich die Eröffnung der Eisenbahn stark auf die postalischen Verhältnisse aus. Die Postfahrten zwischen Bochum und Essen wurden am gleichen Tage eingestellt. Von den fünf Personenposten, die den Verkehr zwischen Bochum und seiner Eisenbahnstation Herne-Bochum an der Köln-Mindener Bahn vermittelten, verblieben nur zwei von den Essener Posten nur die, die dem Verkehr mit Rellinghausen und dem Bahnhof Überruhr dienten. Dagegen wurden in Orten wie Hattingen, Wattenscheid u. a., die keinen direkten Anschluß an die neue Bahn hatten, besondere Posten mit Anschluß an alle Züge eingerichtet. Vor der Bahneröffnung fuhr man von Hattingen den umständlichen Weg über Langenberg, Vohwinkel und Düsseldorf nach Köln. Nunmehr konnte man, wenn man die erste Post 4 Uhr 25 nach Bochum benutzte, schon 9 Uhr 50 Minuten in Köln sein.

Es zeigte sich sehr schnell, daß die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft mit dem Bau der Eisenbahnverbindung quer durch das Ruhrgebiet einen überaus glänzenden Erfolg haben würde. Die Strecke war schon nach wenigen Jahren der ertragreichste Teil des ganzen bergisch-märkischen Eisenbahnnetzes, und sie wird heute bekanntlich stärker befahren, als irgend eine andere Eisenbahnlinie Europas.

„Beethoven und Rubens"

In dieser Zeit der Erinnerung an die vor 75 Jahren erfolgte Betriebseröffnung der heute am meisten befahrenen Eisenbahnlinie Europas, der Strecke Bochum-Essen-Mülheim-Duisburg (Oberhausen), wird es interessieren, daß um die gleiche Zeit die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft für ihre 16 Jahre früher eröffnete Stammlinie Köln-Duisburg-Oberhausen-Dortmund-Minden bereits eines 200 Maschinen zählenden Lokomotivparkes bedurfte, ohne den sprunghaft wachsenden Verkehrsbedürfnissen der großen neuen Berabaugemeinden im Niederschlagsgebiet des Emscherflusses gerecht werden zu können. Die Köln-Mindener bezog ihre Lokomotiven von der Maschinenfabrik Borsig in Berlin; der damals weitaus bedeutendsten deutschen Lokomotiv-Bauanstalt, die am 21. August 1858 bereits die 1000. Dampflokomotive herausgebracht hatte. Neben der Köln-Mindener Gesellschaft gehörte die unter Gustav Mevissens Führung stehende Rheinische Eisenbahngesellschaft, die den größten Teil des rheinischen Eisenbahnnetzes aufbaute, zu den besten Kunden Borsigs. Sie erhielt von ihm um die Jahreswende 1861/62 die 1299ste Lokomotive. Es wirft ein bemerkenswertes Licht auf die Geisteshaltung des Kreises um Mevissen, das heißt der führenden Bank- und Handelswelt im damaligen Köln, daß die damaligen Lokomotiven die Namen „Beethoven" und „Rubens" erhielten. Heute würde es uns sicher eigenartig anmuten, wenn wir im brausenden Verkehr unserer Eisenbahnen die Namen von zwei Großen aus dem Reiche der Kunst auf qualmenden, feuchten, fauchenden, pfeifenden Maschinen fänden. Damals war es aber Sitte, den Lokomotiven Namen zu geben, die mit der Geschichte oder dem geographischen Tätigkeitsfeld ihrer Gesellschaften irgendwie zusammenhingen. Und diese Sitte war so übel nicht. Es hatte schon einen guten Sinn, als die Lokomotive „Wilhelm Ostermann" den alten Harkort von Hombruch nach Wetter zur letzten Ruhe im Scheder-Wald führte. Hatte doch der Direktor Ostermann von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft in der preußischen Nationalversammlung von 1848/49 in treuer Freundschaft Schulter an Schulter mit Harkort für ein starkes Preußen und ein werdendes Reich gestritten.

Bleiglanz auf der Zeche „Erin"

Gelegentlich des Fundes von Bleiglanz bei den Erweiterungsarbeiten auf der 1. Sohle an Schacht III der Zeche „Erin" wird eine alte Urkunde in Erinnerung gerufen, die wir des Interesses halber mitteilen wollen.

Sie lautet:

Betrifft:

Fundesconstatierung der Muthung Bleiglanz und Schwefelkies Erin I

Verhandelt Zeche Erin bei Castrop den 21. April 1874.

Zur Constatierung des Fundes der Muthung Bleiglanz und Schwefelkies Erin I war heute Termin auf Zeche Erin anberaumt. Es erschien Herr Betriebsdirektor Herr Ths. R Mulvany überreichte die anliegene Vollmacht des Muthers Th. J. Mulvany und führte den Unterzeichneten in den Schacht der Zeche Erin und in den südlichen Querschlag der 108 Ltr.*) Sohle. Hier zeigte er in 245 Ltr. Entfernung vom 5 Ltr. südlich von Flötz Albert, eine etwa 18"**) mächtige, von Südwest nach Nordost streichende Kluft als den Fundpunkt vor. Die Untersuchung ergab daß die Kluft mit quarziger Gangmasse ausgefüllt war, in der Bleiglanz nnd Schwefelkies in erbsengroßen Körnern, in Krystallen aufgewachsen und als Anflug abgelagert sich zeigte. Der Unterzeichneter spricht sich dahin aus, daß ihm an der in der Muthung bezeichneten Stelle Bleiglanz und Schwefelkies auf natürlicher Lagerstätte überzeugend nachgewiesen ist

V g u
Der Betriebsdirektor
gez: T. R. Mulvany

*) Ltr. = Lachter = 5,094 m.
**) 18" = 18 Fuß.

Wieder zwei neue 10-Pfg.-Kunstführer: Meschede und Arnsberg

Wir haben bereits früher darauf hingewiesen daß der Provinzialkonservator in Gemeinschaft mit dem Westfälischen Heimatbunde volkstümlich gehaltene „Kunstführer" herauszeben die die verdienstvolle Aufgabe haben, bestes Bildmaterial aus dem Besitze des Denkmalarchivs der Provinz Westfalen in Gemeinschaft mit gutem kurz und knapp gefaßtem Text in Taschenformat bei 20 Seiten Stärke für den Preis von 10 Rpfg. je Heft der Allgemeinheit zuzuleiten, um allen Freunden der Kunst unseres schönen Westfalenlandes gute, zuverlässige Anleitung zum Wissen und Verstehen der heimatlichen Kunst zugänglich zu machen. Von den 36 zur Bearbeitung vorgesehenen 10-Rpfg.-Heftchen, durch die der wesentlichste Bestand an Bau- und Kunstdenkmalen der Provinz Westfalen in einem Sammelbande zum Preise von 3,60 RM demnächst vorliegen wird, waren bisher zehn Bändchen erschienen. Neuerdings sind auch die Bändchen 11 und 12 für Meschede und Arnsberg herausgekommen, und man kann nur sagen, daß sie sich ihren zehn Vorgängern gleichwertig anreihen.

Peter Werland.