

billig sei die von
Wülheim bis Ruhr.
Nach längerer
Beratung, daß man
aus Dahlen von
der Ruhr auf die
Wülheim und
Regierung ließ
bauen, um die not-
wendigen. Als man
feststellte, daß das
wegen von
ankam, wurde
wieder eingest.

Wollm, den 6. Juli 1757.
 Ueberhart Kapellmann, Unteroffizier.
 Die Medaille ist der heiligen Zeit an-
 gepaßt.

Ein Brief aus dem
Siebenjährigen Kriege.

[illegible][illegible]

„Daß keine Frage ist! Ich nehme einen Mann,
 der mich denn hier beider Zuhilfenahme
 und es war nicht nur ich, sondern sogar
 ich, daß nur mit dem Einverständnis der
 ungenügend (ich durch den Vater der
 noch der Ehe, wenn etwas der Vater
 der einen Mann nicht wieder homin
 der A. B. das notwendig, das durch
 ich, die beider in geradezu, die Strau
 in einer neuen Lage antwortet. Ich
 der Erklärung des Hof mit
 der Zuhilfenahme, wenn es mich
 hergeleitet, wenn es mich heilme

[illegible]

Altgermanische Ehe. /

Manne möglich, Thorgerd gegen ihren Willen zu bekommen."

Aber das germanische Mädchen fühlte sich ganz und gar als Glied ihrer Sippe, und da die Heirat der Tochter nicht nur deren reine Privatangelegenheit, sondern zugleich eine wichtige Angelegenheit der Familie und der Sippe war, so war es ihr selbstverständlich, daß Familie und Sippe bei ihrer Heirat ein Wort mitzureden hatten und daß sie ihre Wahl, wenn irgend möglich, nach den Wünschen der beiden genannten Instanzen traf. Daß aber Aufzeichnungen seitens des Mädchens gegen den Willen beider Vorhanden, zeigt wieder z. B. die Liebesheirat Thunelbas gegen den Willen des Vaters.

Diese beweist zugleich, daß die Liebe oft das ausschlaggebende Moment bei der E heirat war. Wenn wir trotzdem so wenig, fast nichts, aus altermaniger Zeit von der Liebe hören, so hat das zwei Gründe. Erstens lebte die germanische Jungfrau sehr abgeschlossen im Kreis der Familie, so daß zwischen Jüngling und Jungfrau kein Verhältniß war, und zweitens ist das Reden über die Liebe dem altermanigen Wesen gänzlich fremd, es trug seine Gefühle nicht auf der Zunge. Selbst so unaltorbische Sagen von Liebesverhältnissen erzählen, da bringen sie nicht Worte von Liebe, sondern Taten der Liebe, sowohl von des Seite der Frau als auch von der des Mannes. So die Abelenungslied von Gudrunlid sind ungemein heuch zurückhaltend mit Liebesworten, desto mehr wollen sie zu berichten von Taten der Liebe, bei Riembild die furchtbare Rache an den Zerstörern ihres Glückes, bei Gudrun die heiliche

Erst das Eindringen westlichen — vor allem französischen — Wesens in Deutschland während der Ritterzeit hat das Reden von der Liebe auch bei unseren Vorfahren in Mode gebracht — bis auf den heutigen Tag.

Er scheinen so bei Eingang der Ehe beide Teile als Gleichberechtigte und Gleichstehende, so wird das nach der Ehegelschließung nicht etwa anders, sondern auch da steht die Frau neben, nicht unter dem Ehemann. Tacitus sei uns dafür wieder ein klassischer Zeuge. Er sagt im 18. Kapitel seiner „Germania“: „Die Ehen sind dort (bei den Germanen) streng, und keine Seite ihres Lebens möchte man mehr loben. Denn die last alle unter allen Barbarenvölkern beugen sich mit einer Gattin“. Damit die Frau nicht wähne, sie stehe außerhalb der Erlebnis- kreise, die männlichen Mut erfordern, wird sie durch die feierlichen Wahrzeichen (die oben erwähnten Brautgaben) gleich bei Beginn der Ehe gemahnt, sie komme als Gefährtin der Mühsale und Gefahren; im Frieden und im Kriege werde sie dasselbe zu dulden und so tragen haben wie der Mann.“

Wahrlich, eine Gemeinschaft für Glück und Leid, für Not und Tod, eine Lebenskameradschaft, wie sie idealer nicht gedacht werden kann: Das war die altgermanische Ehe!

Dei olle Hualwiag.

Jed' weit 'ne olle Fuahr,
Jed' weit en hualen Biag,
Do wakt diar villen Strüke
En ganzen, ganzen Driag.

De Schleihdörn un de Hiaseln
Un Bistern do un hie
Un vills Rousenstrüke
In bunter Kumpernie;

Un Hüallerten un Quiacken
Un Brummerten en Tropp . . .
So tüht siech dat Gestrüke
Dien besten Fliesch . . .

Dei Wiag, so hiat en Ollen
Wie einmol es 'esagt,
Dei wär te deipe mouern,
Do hörn sei iehn' verlost.

Nu gräunt dat üm de Berre,
Nu blött dat do met Fliet
Im Fröühjohr un im Sommer
Ais in de Siarmestied

Ied' weit 'ne olle Fuahr,
Ied' weit en hualen Biag.
Do hef ied' diar Bekannten
En ganzen grouten Driag:

Dat Eiken un dat Sjaomeln,
Dei brune Sjaefelnus,
Dei het hie at de Iel
Jahr Helmet un iahr Hus.

Un moßt du Nester säuken,
Dann gief diech hie män dran,
Sie sind sei duzendwiese;
Doch röüer keint mie an.

Sie singt dei Disselfinken
So wunder-wunder-schön,
Tunkhüonnig singt derniarwer
Sien' kleinen leiven Döün.

Dat tummelt im Gestrüke
Sleck schier ut Reif un Luft,
Sie hef ick wat vernuammen
Wa'k nümmer füs 'erwuft. —

Doch wann dei junge Buer
 Dei Strüke sieck besüht,
 Wann hei am hualen Blag
 Biem Pläügen Fuahrn tüht,

Dann es mie luter bange,
Jahm wär sien Land te schmal,
Sei häm met Sack un Biele
Un heig dian Hualtwing kahl.

Dann wär dat Blüahn am Aenge,
Am Aenge Lust un Lied. —
En wunderschöön Stück Heimet
Frät wier de niggie Lied. Fritz Linder

Bessere Erfolge versprach man sich von dem beschriebenen Plane, der gleichfalls 1735 zur Verwirklichung der Kohlenfrachten die Kanalisation der Ruhr in Vorschlag brachte, ein Plan, der in anderer Form von dem Gewerken A. Hünninghaus, dem Eigentümer einer Glasbläse und Besolmächtigten eines Kohlenwerkes zu Königsstede, verwirklicht werden sollte. Dieser hatte an der Stelle der heutigen evangelischen Schule ein „königliche Glasmanufaktur“ errichtet, die aus kleinen Aningen heraus bald einen bedeutenden Aufschwung nahm und ihre Gläser und Flaschen bis nach Holland ausführte. Die Beförderung der Waren bis zum Ausgangspunkte Mißheim war infolge der schlechten Wege sehr schwierig, so daß die Schiffarmuth der Ruhr seinen eigenen Belangen entgegenkam. Weil er aber nicht damit rechnen konnte, daß man nur ihm zu Liebe an die Ausführung des Planes herangegangen wäre, ließ er sich durch die Gewerken der umliegenden Zechen zum Vergamte zu Bochum unterbreiten. Als Zweck des Unternehmens wurde die Verfrachtung von Glaswaren und Kohlen auf der Ruhr angegeben. Eine Kanalisation des Flusses war nicht vorgesehen. Entweder sollten bei den einzelnen Mißheimschlachten oder sonstigen Stauembrechen Schleusen eingebaut werden, oder man wollte sich bei je zwei Wehren ein Schiff verkehren lassen und bei jedem Wehre die Kohlen und sonstigen Waren auf ein anderes Schiff verladen. Das war zwar müßsam und zeitraubend, aber bei den damaligen Arbeitslöhnen billiger, als der Bau starrer Schleusen oder eine gefährliche Beförderung auf dem Landwege. Wie aus den Akten im Geh. Staatsarchiv zu Berlin (General-Direktorium Markt, 232, Nr. 7) „betr. die von den Interessenten der Glasbläse bey Königsstede intendirte Navigable Machung des Ruhr Stroms“ ersichtlich ist, beauftragte das Vergamte den Berggeschworenen auch mit der Prüfung des Antrages, die günstigste Ausfall und einen Kostenpunkt von nur 2000 Rthl. für den Ausbau der Stauewehren, für die Verlebung der Fahrtrinne und Anlage eines Leinpfades für die Jagtiere auf der Strecke von Königsstede bis Mißheim vorzuschlagen. Hünninghaus erklärte sich bereit, alle Kosten zu übernehmen, wenn ihm das Vorrecht erteilt würde, daß während der ersten 25 Jahre nur er die Ruhr mit Schiffen befahren dürfe. Ein weiterer Vorbehalt ging darin, daß ihm keiner bei der Anlage des Leinpfades oder bei der Kohlenverladung Schwierigkeiten bereiten dürfe. Obwohl eine actualmäßige Verladung der Güter erforderlich war, versprach sich der Unternehmer einen die Kosten der Anlage deckenden und verzinsbaren Gewinn. Zudem wollte er für jede Schiffsladung 4 Rthl. Abgabe leisten.

Das Bergamt gab dieses Angebot befürwortend an die märkische Regierung zu Rheve weiter, wo es ihrerseits an das Ministerium in Berlin ging. Gleichzeitig wandte sich die Regierung an die Landesherren, deren Gebiet berührt wurden, mit der Bitte, „diese, obgleich müßsam scheinende Schiffahrt denen Glasfabrikanten zu Königsstuhl zur Verabschiffung des Glases und ihrer übrigen Waren nebst dem nötigen Leinpfad allenfalls gegen Accorrdierung einer leiblichen Recognition zu verstaten und zu verfügen, daß auch sonst von denen Eigenthümern, deren Gründe sie zur Bewirkung der

vorhandenen Navigabel-Machung nötig haben, den Interessenten oberwählter Classenrabais die Billfähigkeit bezeugt werden. „Mit Vorbedacht wurde verschwiegen, daß in der Hauptsache Kohlen befördert werden sollten. „Der Kohlen halber ist mit Fleiß in sothaner Requisition keine Ermahnung geschehen, damit die Sache dadurch, weil Mißlieben an der Ruhr selbst den größten Handel mit Steinkohlen treibt, nicht difficult zu machen, trotz gesuchter werden möge.“

Die Fürstbischöfin von Essen, der Abt von Werden und der Herr von Broich gaben auf alle veranlagte Gesuche die einmüthige Erklärung ab, daß es eine Sache von großen Folgerungen und unaccordieren bedenklich seye, und zeigten sich auch keineswegs nachgiebiger, als Hünninghausen. Die kaiserliche Anerkennungsebuß von 5 Akkr. am 10. August des 1739 angelegene Ministerium in Berlin vermochte hier nichts auszurichten. In Folge davon war, daß dem Kohlenüberflusse in der Grafschaft Mark ein empfindlicher Mangel an Brennholze im Kesselfachen gegenüberstand.

Trotz aller Mißerfolge ließ sich Hünninghaus von seinem Plane nicht abbringen. Im Jahre 1751 nahm er in Verbindung mit dem Spiegel-Abtiskanten Büchel in Düsseldorf seine Bestrebungen wieder auf und bat die Freude, daß König Friedrich II. von Preußen ihnen ein „Ausfuhrprivilegium“ für die Exportation von „Ausfuhrprivilegium“ mit beiden Unternehmern bewilligte, das ihnen den alleinigen Frachtenhohn von Sattlingen bis Mülheim auf der Ruhr übertrug. Wiedermum waren es die Uferstaaten, besonders die bayerische Regierung, die das Unternehmen zum Scheitern brachten.

Der Abt von Werden, der die Bedeutung der Ausfuhrprivilegium sehr einfach, hatte für sein Gebiet einem Unternehmern Engels das alleinige Recht der Kohlenverbrachtung erteilt. Dieser machte seine Kohlen bis Kettwig, von wo sie auf dem Landwege weitergehen sollten. Ein ähnliches Vorrecht erhielt im Jahre 1770 die Firma Elsbruch & Comp. zu Ruhrort vom Preußenkönig auf 20 Jahre, der dann weiter noch durch „Lanfenbrud“ und Genöhrung von Vorteilen andererseits den Wiberstand der Uferstaaten allmählich zum Schwache brachte. Von Trinitatis 1773 bis dahin 1792 wurde der Firma Elsbruch & Comp. das Recht anerkannt, jährlich 200 000 Ringel Kohlen von Sattlingen ab nach dem Rheine zu befördern. Mit den Kohlen ging es, wie vordem mit dem Salz, Beil fe adtmal umgeladen werden mußten, kamen e schließlich als Kohlenstaub am Rheine an.

Um diesen Uebelstand, der die Kohlen fast wert-

machte, zu befeitigen, wurde im Jahre 1772 die Kanalisation der Ruhr und der Schiefenbau beschlossen, sollte aber nichts kosten. Die Verlängerung des Vertrages mit Eschrad & Komp. auf die erforderlichen Mittel. Aber der Widerstand von Bruch und Berg und ein zu hartes Vorgehen der preussischen Regierung brachten mehrere Schwierigkeiten. Schließlich wurden die Besitzer der Mühlenfläcchten veranlaßt, gegen Vermittlung von Schiefenagelbären und staatlichen Beihilfen den Ausbau vorzunehmen. Auf das preussische Gebiet entfielen 10 Schiefen, die zu Herdecke, Wetter, Mitten, Steinhausen, Herbede, Stiepel, Rankenstein, Gattingen, Dahlhausen und Forst.