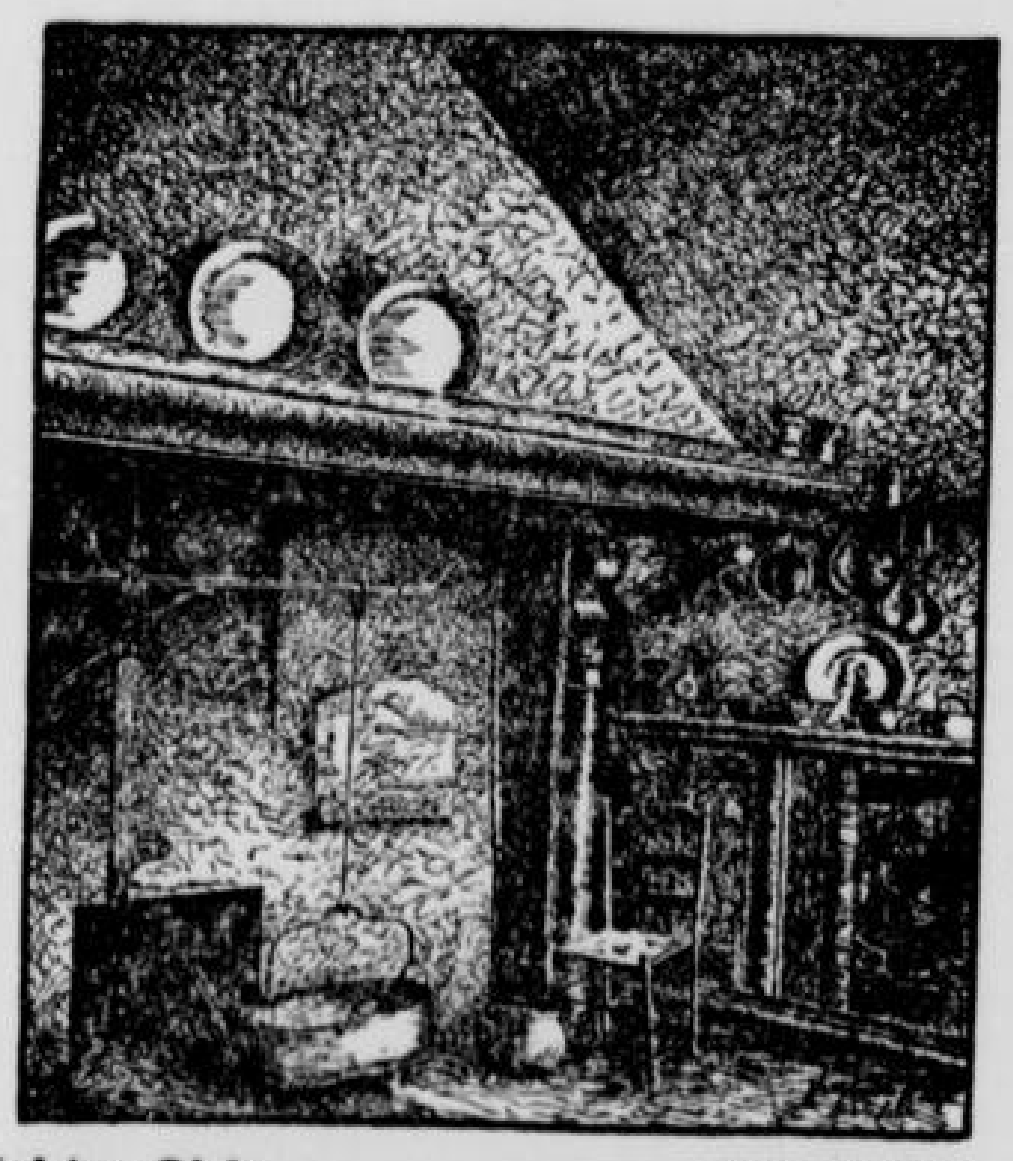
Kaals Bejne — en rächen — Gummiklaps.
Son Taustand, därre dem Reinwold lejd,
Hä sache — Kaal, paß op bot gejd.
Für fieftijenn Pennege ohne Plus,
De Post die brängt dä Piep int Hus.
In düöm Fall was dat ock en Glück,
Un met de Füerwehr-Musik.
Dä ganze Schwunk trock no de Post,
So was Kaal Piep un driäggen los.
Et Owends kam hä blou un laate
Te Huse ahn — in dä Penate.
De Keu, dä rappeln met de Kijetten,
Dem Kaal, däm schlaug nu doch't Gewijetten.
Dann siene Frau dä was füö allem
Gewiß nit op de Schnute e fallen,
Et muorgens woue sä dann och wahn,
Nu kiek doch blous son Schoopskopp ahn.
Eck kann bi Guott kein Jätten kuocken,
Du hast mi doch so fast versfpruocken,
De Piepe fottens met te brängen.
Verdammt sijet Kaal blief nit am schängen,
Met all däm Schlijeppen ut de Stadt,
Hewk ejn füö alle Moll Schluß e mat.
De Post dä maut jo dovan liäwen
Eck hewe dä Piepe — opegijewen.
Nohia kömmt de Terro Krah,
Un dann es ock de Piepe doh.
Et Nombags — kam dann schwatt op witt,
Ueöwer Land brängt de Post so Saaken nit.
Un trotz Gewitter — — ohn Disput,
Was Kaal ock alt — de Düa ruht.
Hä schlejk ganz hejmleck un verstuollen,
Uem nu in Wut de Piep — te huollen.
Noch keine Stunne was verstrijecken,
Do fonk de Rüe ahn te blijecken.
Un üöwert Feld — den richsten Paad,
Kam Kaal, doch nu van buhten naat.
Gliek gaff hä sick — dann ohn te küern,
An't Uowenpiepe in te müern.
Doch wat et Owends guot utfüht,
Un dann am annern Dag nit tüht.
Off Knippink dat, oder wecker e mat,
Dat hiät me dann ock flott wie satt.
Et woll kein richteg Füer glücken,
De Luft im Hus — was taum erstiecken.
Was erst de Piepe blos am hinken,
Fänget nu de Härd ouk an te stinken.
Erst was et uowen män am tuorwen,
Nu es dä ganze Krohm verduorwen.
De Driehte stouf düö alle Ecken,
De Katten wöen am verrecken,
De Fleigen stürwen an de Wänne,
Et was, as gönk de Welt te Aenne.
Marie foog schwatt as en Neger ut,
Un Kaal dä brüllde, gries füö Wut.
Kein anderer as dä Reinewold,
Eck maak verflucht dän Kähl noch kolt.
Hiätt mie met siene Häzenkunst
De Piepe, Härd, un Wief verhunzt.
Eck maut dän Düwelsspruöck terieten,
Un dän ganzen Drijett doruhter schmieten.
Met Waater gonk Kaal nu ganz riewe,
Dem Füer, Härd, un Piep te Liewe.
Doch was domet noch nicks gescheihn,

De Knippink mogg sin Wiärk besefhn.
Un't drübbe Moll, wat was te daun,
Konn Kaal nu met de Piep affhaun.
Däm Knippink woue en Marsch e blohsen
Doch do fonk dä nu ahn te rohsen.
Eck miätte es dä Piepe nouer,
Un fählt do wat, dat es jo klouer.
Dann mauk en nigge Rouer maaken,
Doch Schuld sit sijecker annere Saaken.
Eß ock din Schuottstejn richteg wiet,
Un stejd de Härd op de räche Siet,
Dänn miene Arbejd dä eß guot,
Doch ähne maut de Rouk jo futt.
De Piepe stemmt op Widde un Fuge,
En Musterstück, so in de Riege.
Doch do im Luocke stemmt et nit,
Eck glöif dat do wat drinne sitt.
Me süht düöt Rouer ock kein Lecht,
Verdammt, dat Dingen eß nit schlecht.
Met pruockeln un em kleinen Ruck,
Trock hä nu druht, dän Mattensack.
So waß dä Häzenkrohm enthuppt,
As Sack harre hä sich hier entpuppt.
Verfluoggen es nu Kaals Verdruß,
De Piepe van Daage noch im Schuß.
So eß dä Welt un blitt Theater,
Däm Ejnen fröi dann andern laater,
Un Glück un Unglück wessselt aff,
Wann't Drijeppet, holt as Kaal die straff.
Drümm was un blitt hä unse Held,
Hä liäwe houch — un Briäckerfeld.
Un hiemet make eck dann Schluß,
Empfiäle mie — — as

Riemekus.



Auf der Diele Heinrich Kelp.
eines alten münsterländischen Bauernhauses.

Verantwortlich: Walter Peddinghaus, Hagen.
Druck und Verlag: Gustav Butz in Hagen.

Hagener Heimatblätter

Monatliche Beilage zur Hagener Zeitung

Nr. 4 April 1937

Wikingerfahrt vor hundert Jahren / Von Wallisfurth-Warth, Schwelm.

Es war im stürmereichen Frühjahr 1836. An den Ufern der Weser liefen die Menschen zusammen und bestaunten das wunderbare Schiff, das von Bremen her flußaufwärts stampfte, ohne Segel, ohne Treidelung durch Pferde oder Menschen, einzig vorangetrieben durch die Kraft seiner unfaßbar geheimnisvollen Dampfmaschine. Daß das Schiff von weither über die Nordsee kam, in die es rheinabwärts gelangt war, ließ den Leuten das Wunder noch wunderbarer erscheinen. Zwar waren die Zeiten lange vorüber, da die Mündener Weserschiffer das erste Dampfboot der Welt, die Erfindung des Marburger Professors Papin in eifersüchtiger Wut zerschlagen hatten; man hatte sich an das Hörensagen von der Maschinenkraft des Dampfes, von der man immer Erstaunlicheres hörte, langsam gewöhnt. Nun aber sah man das Wunder mit eigenen Augen. Ein Schiff, vierzig Meter lang und über fünf Meter breit, das bergan fuhr. Das war ein für die Zeit und ihre Menschen unfaßbarer Eindruck.

An Bord aber stand ein hochgewachsener Mann mit scharfgeschnittenem, kühnem Gesicht. Ein Wiking. Er hatte das Schiff nach seinen Angaben bauen lassen und die geheimnisvollen Maschinen selbst geschaffen. Dieser Mann war Friedrich Harkort.

Es ist über ihn und sein Geschlecht schon viel geschrieben worden, auch in diesen Blättern. Und dennoch wird es nie zuviel sein, was man von ihm sagt. Hundert Jahre lang war er uns ein Großer unserer märkischen Heimat. Wir kennen ihn als den Pionier der Eisenbahn und der Dampfmaschine, als den Förderer alles technischen und kulturellen Fortschritts nicht nur Westfalens, sondern ganz Deutschlands. Was wir bisher an ihm nicht beachtet hatten, das ist Harkorts Treue zu den bäuerlichen Wurzeln seiner Abstammung und seine, für uns Zeitgenossen des deutschen Erwachens bewundernswerte innerliche Erfassung der deutschen Zukunft und ihrer Aufgaben. Harkort war in mehr als einer Hinsicht der geborene Prophet. Viele seiner Worte und Forderungen lesen sich, als seien sie heute geschrieben, obgleich sie schon vor fast hundert Jahren geprägt sind. Leider sind Harkorts zahlreiche Schriften meist vergessen, seine Beiträge zum „Hermann" und zum „Westfälischen Anzeiger" bisher ungesammelt, viele nachgelassene Handschriften bis heute unveröffentlicht.

Am 24. Januar 1836 war das erste deutsche Flußdampfschiff, dem Harkort den Namen „Friedrich Wilhelm III" gab, auf der unter seiner Förderung gegründeten Werft von Westphal, Strack und Kompanie zu Duisburg vom Stapel gelaufen. Die Fahrt rheinabwärts durch die Yssel zur Nordsee war für den ganzen Niederrhein und für Holland ein unerhörtes Schauspiel. Stundenweit folgten die niederländischen Bauern dem Schiff. Im Hafen von Kampen mußte man lange warten, weil sich der Stürme wegen kein Lotse getraute, das ungewöhnliche Fahrzeug zur Wesermündung zu führen. Als man endlich abfuhr und an die Frieseninseln kam, wurde das Wetter immer ungünstiger. Harkort erkannte als erster, wie notwendig nicht nur für die Seeschiffahrt, sondern auch für die deutsche Hochseefischerei, die damals noch in den Kinderschuhen steckte, ein Nothafen etwa auf Norderney war. Als Folge jener Reise hat er noch im selben Jahre diese Forderung eines Fischereihafens und zugleich die weitere auf Organisation der Hochseefischerei und der Versorgung des Binnenlandes mit billigen Seefischen öffentlich erhoben. Diese bedeutende, weil allererste deutsche Stimme für den Aufbau unserer Seefischerei ist, wie die vorjährige Feier des Fischereijubelfestes gezeigt hat, bisher ganz übersehen worden.

Als die „Friedrich Wilhelm III" dreißig Tage nach ihrer Abfahrt von Duisburg in Bremen ankam, hatte sie zwar einen Anker verloren und auch sonst manche kleine Havarie erlitten, war aber doch fahrtüchtig geblieben. Nun aber begannen erst die unzähligen Plackereien, mit denen der kleine Geist noch stets den großen aufzuhalten sucht. Unter der alten hölzernen Weserbrücke in Bremen kam man nicht durch, wenn nicht das Stauwasser abgelassen wurde. Die Oeffnung des Staues aber brachte die elf Mühlen, die all einem Besitzer gehörten, für eine Stunde zum Stilliegen. Der tüchtige Müller von Bremen mußte sich zwar in die Notwendigkeit fügen, ließ sich aber seinen Verlust von Harkort mit hundert Talern bar bezahlen. Nur mit Groll zahlte Harkort, der damals durchaus kein reicher Mann war — das ist er eigentlich niemals gewesen — und den Betrag keineswegs entbehren konnte.

In Hoya war der Brückendurchlaß zu schmal für das Schiff. Kurz entschlossen ließ Harkort den

einen Radkasten abbauen und nach der Durchfahrt wieder ansetzen. Bei Schweringen bestand eine Seilfähre. Der Fährmann war nach den Vorschriften verpflichtet, für Segel- oder Ruderschiffe das Seil zu senken. Aber von Dampfern oder, wie man damals sagte, von Feuerschiffen stand nichts in der Verordnung. Also wurde das Seil von der „Friedrich Wilhelm III“ nicht gesenkt. Natürlich lief die Widersetzlichkeit nur auf ein Erpressungsmanöver hinaus. Harkort aber schmerzten noch die hundert Taler, um die er in Bremen ausgebeutelt worden war. Als alles Verhandeln nichts half, ließ er Volldampf geben; knallend riß das Seil, und zugleich ging die Fährlände in Trümmer. Der Fährmann erwirkte sofort ein behördliches Verbot der Weiterfahrt des Feuerschiffes. Tagelang ritt der Landjäger, der das Verbot an Harkort zustellen sollte, neben dem Schiffe am Ufer her. Harkort hütete sich anzulegen. Schließlich kehrte der Beamte um, ohne seine Aufgabe erfüllen zu können. Wohl war das Weserufer hannöversches Gebiet, nicht aber das Wasser. Der Wasserweg war frei.

Am 1. März 1836 lief das Wunderschiff in Minden ein, von den Festungsgeschützen und von der Bevölkerung mit Jubel begrüßt. Der Eigner, für dessen Rechnung das erste Weserdampfschiff erbaut war, der Mindener Rheeder und Großkaufmann Gustav Rolff, war überglücklich. Ihm berichtete Harkort von der gefährlichsten Schwierigkeit, die die Fahrt gebracht hatte, von der Untiefe bei den Liebenauer Steinen. Diese Felsen im Weserbette waren später noch lange das größte Hindernis der Weserschiffahrt. Mit Hilfe des Kammerpräsidenten von Vincke suchten Harkort und Rolff die Beseitigung der Steine zu erwirken. Vergeblich, denn die Regierung von Hannover erklärte, die Felsen ließen sich nicht beseitigen. Da erbat sich Rolff die Erlaubnis, auf eigene Kosten die Fahrtrinne in Ordnung bringen zu lassen. Das wurde ihm gestattet. Rolff ließ die Felsen sprengen, und die Weserschiffahrt war ihres Haupthindernisses ledig.

Obwohl sich all diese Dinge im Jahre 1836 ereigneten, ist doch gerade das laufende Jahr berufen, die Erinnerung daran zu wecken und wachzuhalten. Denn jene Dampferfahrt zur Weser schuf die Grundlage an Erfahrungen und Erkenntnissen, die Harkort veranlaßten, im Jahre 1837, also vor nunmehr hundert Jahren mit dem Bau eines Dampfschiffes zu beginnen, das zugleich Fluß- und Segelschiff werden sollte. Harkort ist an dieser Pionierarbeit wirtschaftlich zu Grunde gegangen. Aber der von ihm geschaffene und zuerst verwirklichte Plan, Fluß- und Seeschiffahrt zu verbinden, ist Wirklichkeit geworden. Heute besitzen wir eine stolze Flotte von Schiffen, die Harkorts Ideal verwirklichen. Die deutschen Nordseeinseln haben ihre Nothäfen. Die deutsche Hochseefischerei ist zu einer der wichtigsten Quellen unserer Volksernährung ausgebaut, fast buchstäblich genau nach jenen Grundsätzen, die der märkische „Alte Fritz“ vor hundert Jahren aufgestellt und gefordert hat. **Wer aber denkt bei alledem noch an den Mann, dem wir nicht nur die grundlegenden Erkenntnisse dazu, sondern auch die erste Schrittmacherarbeit verdanken, an unseren Landsmann Fritz Harkort?**

Die Spökenkiekerin auf dem Bruchhof.

Fernab vom Verkehr inmitten dunkler Kiefern und weiß schimmernder Sandhügel lag nicht weit von der Ems das stolze Erbe der Bruchhofbauern. Ein uraltes Geschlecht, das bis zu den Zeiten Widukinds hinaufragte, saß auf dieser Scholle, die zwar mager und sandig, den Hofsassen aber immerhin ein bescheidenes Auskommen bot.

Es war im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts. Noch nicht ahnten die Menschen da drüben im einsamen Bruch das gewaltige Völkerringen, das bald darauf über die ganze Welt Unheil und Unruhe bringen sollte. Noch nicht hatten Technik und Verkehr den romantischen Schlummer und das friedliche Dasein aufgeweckt und durchbrochen. Wohl drang bisweilen eine gute oder schlechte Nachricht in diese Einsamkeit aus der weiten Welt mit der Postkutsche, die ächzend und krächzend auf sandigen Pfaden heranschlich.

Im letzten Sommer war der alte Bruchhofbauer plötzlich am Schlage gestorben. Er war ein hochgewachsener, breitschultriger und vierkantiger Mann, gleichsam auf seiner Scholle gewachsen und durch Land und Leben zu einem solchen Menschen geformt.

Die alte Kathrin hatte Tod und Begräbnis des Bauern vorausgesehen. Seit ihrer Geburt lebte sie hier. Ihre Mutter war Magd auf dem Bruchhofe gewesen. Man erzählte, die Kathrin sei ein Siebenmonatskind und während der Predigt am Sonntag geboren. Klein war die blonde Kathrin geblieben; still und fleißig tat sie ihre Arbeit. Meist beschäftigte sie sich mit sich selbst, bisweilen gequält von Ahnungen und Vorgesichten, was sie dann noch stiller machte.

Wegen des „Schichtens“ wurde sie von ihrer Umgebung verlacht. Verlacht auch dieses Mal vom alten Christian, dem Knechte, welcher der Spökenkiekerin wieder einmal ihr Gesicht nicht glauben wollte. Die Kathrin hatte deutlich den Leichenwagen ihres Herrn bespannt mit zwei Schimmeln über die Emsbrücke zum nahen Kirchhof fahren sehen. Als der Herr nun wirklich nach einigen Tagen starb, spannte Christian der Kathrin zum Trotz Füchse vor den Wagen.

Der alte Bruchhofbauer wurde nach der Landessitte auf einem Leiterwagen zu Grabe gefahren. Der Leichenwagen kam wohlbehalten ein Stück Weges voran. Plötzlich scheute eines der Pferde — ein junges Tier —, schlug in ein dort angebrachtes Stakett und verletzte sich bedenklich. Ein neues Pferd — zufällig ein Schimmel — mußte herangeholt und eingespannt werden. Weil diese Pferde aber miteinander nicht friedlich waren, mußte ein zweites Pferd — ebenfalls ein Schimmel — eingespannt werden. Der Leichenwagen fuhr also mit zwei Schimmeln bespannt über die Ems.

Das Gesicht der alten Kathrin war richtig, sie hatte Recht behalten.

Dr. phil. Franz Rennemeyer.

fremde Belange, so hat man für die eigenen naturgemäß keine Zeit. Wie kann im Hause Ordnung herrschen, wenn jemand mehr draußen als daheim ist? Da wird sich gar bald die Wahrheit des Wortes beweisen: „Wenn de Katte nit te Huis ies, dann danßet de Muise op Disken un Banken“ (Wenn die Katze nicht zu Hause ist, dann tanzen die Mäuse auf Tischen und Bänken). Gewiß, Leichtsinnige lassen sich auch dadurch in ihrem Tun nicht beeinflussen. Es ist ihnen wohl möglich, auch einerlei, ob zu gewissen Zeiten überhaupt jemand im Hause ist. Das wäre ja, zumal auf dem Lande kaum zu denken. Und doch würde der Leichtsinnige auf die sorgende Frage, wer auf das Haus achte, wenn alle zum Schützenfeste oder zur Kirmes gehen wollen, den alten Scherz als Antwort geben: „Dann treck vi't Hius op'n Balken un hanget de Ledder in'n Pütt“ (Dann ziehen wir das Haus auf den Balken und hängen die Leiter in den Brunnen). Gewiß ist auch ein Scherz manchmal am Platze, und es schadet einem Kinde gewiß nicht, wenn ihm mit dem Wort: „Diu saß mietgohn, wenn vi alle te Hius bluiwet“ (Du sollst mitgehen, wenn wir alle zu Hause bleiben), bedeutet wird, daß es noch nicht überall mit hingehen kann. Allerdings hat nicht jeder ein für Scherz empfängliches Organ, und mancher erwidert auf eine harmlose Bemerkung mit einem Zornesausbruch, so daß man bei Gelegenheit von ihm sagen kann: „Dao schlaug et Fuier iut'r Hillen.“ (Da — nämlich als er gehänselt wurde — schlug das Feuer aus der Hille — der auf der Bauerntenne befindlichen Empore). Wenn es sich dabei nur um einen leicht erregbaren, im übrigen aber harmlosen Menschen handelt, entstehen kaum schlimme Folgen. Aber wehe, wenn von ihm gesagt wird: „Hai hiät de verkaohrten Pannen op me Dache“, (Er hat die verkehrten Pfannen auf dem Dache, d. h. er hat rote Haare). Das Sprichwort behauptet nun einmal, daß rote Haare und Erlenholz auf schlechtem Boden wachsen, und es gibt keine Stelle, bei der wir gegen seinen Entscheid Berufung einlegen können. Mag das aber auf sich beruhen. Die Tatsache, daß es schlechte Menschen gibt, leugnet ja keiner, und die Schlechtigkeit scheut in gewissen Lebenslagen auch nicht davor zurück, das eigene Haus in Brand zu stecken, so daß man spöttisch munkeln hört: „Hai hiät wame afbruocken“, (Er hat warm abgebrochen). Das bleibt allemal ein Verbrechen und die hämische Ausrede: „Dat ies guet füör de Wandluise, harr de Biuer saggt, däo harre suin Hius anstiacken“ (Das ist gut gegen die Wanzen, hat der Bauer gesagt, da hat er sein Haus angezündet) kann niemals in irgendeiner Weise davon entlasten. Ist aber das Haus ohne eigene Schuld durch Brandstiftung vernichtet, dann ist das noch lange kein Grund, in bitterer Ergebenheit zu seufzen: „Säo viell Fuier un doch nit gnaug, dat me sick de Puipe anstiacken kann, sagg de Biuer, däo brannte suin Hius af“ (So viel Feuer und doch nicht genug, daß man sich die Pfeife anzünden könnte, sagte der Bauer, da brannte sein Haus ab). Das hat der oben erwähnte „Kleine Mazel“ auch nicht getan; im Gegenteil, er hat mit einer Kohle seines abgebrannten Hauses seine Pfeife angezündet und hat die Asche nach seinem Beil durchwühlt. Nachdem er's gefunden, hat er den verbrannten Stiel durch einen neuen ersetzt und dann die mühselige Arbeit zum andernmal begonnen. Seiner Mühe Preis ist auch nicht ausgeblieben; auf seinem stattlichen Gehöfte hat er sich noch über Kinder und Kindeskinder freuen dürfen. Wenn es aber eben geht, so lasse man das alte Haus so lange wie möglich stehen, denn mag es auch stimmen: „An aollen Huisern un aollen Fräuluien ios ümmer wuot te flicken“ (An alten Häusern und alten Frauen ist immer etwas zu flicken), so will doch die Weisheit des Sprichwortes auch wissen: „In't nigge Hius trecket sellen dat aolle Glück“ (Ins neue Haus zieht selten das alte Glück).

Und worin besteht das wahre Glück des Hauses? Die Antwort auf diese Frage mag unsere Ausführungen beschließen:

Des Hauses Glück — Zufriedenheit,
des Hauses Segen — Frömmigkeit.

Dä verhäxte Uowenpiepe.

Du olle Kaal — so stramm un stuer
Bi Briäckerfelle — en grouten Buer
Dä an den Düwel gloff as an Guott,
Däm gonk es — ne Uowenpiepe kuott.
Sine Frau Marie foil sä op den Kopp,
Un lannere dann — im Güöttepott,
De Göhren wöen still am grinsen,
Marr'n sick ower wacker düö de Binsen.
Denn braak bim Ollen dä Geduld,
Dann gaf hä — Wief un Blaagen schuld.
Nu moch hä no de Stadt rin loupen,
Uem do son Stück Ersatz te koupen.
Marie dä was un bleif am driewen,
Hä söll män nit te lange bliewen.
Jou — Jou — sijett Kaal — eck ihle mie,
Bis Middag sick — bestemmt wie hie.
De Moote nahm hä noch ganz flott,
Un domet Richtung — op de Stadt.
Dä Knippink, wat en Mester waß,
Harr dann ock flott en Stück dat poß.
Süh — ineinde hä — dat Wiärk maut flellen.
Bim Reibert we net ower begeiten,
Bis dohenn eck de Piepe driägge,
Du hiäß se dann alt op dem Wiägge.
Do dräpen sä dann den Reinwolds Fritz
Geschäftlek klauk — un grout im Witz.
Ock Blaumenjuljus was do drinne,
Un noch twei — drei so Tuotterpinne.
Doch wecker so 'ner Suotte trugget,
Op iärre Küern Hüser bugget.
Dä harre sijecker Schwein e hat,
Wann hä nit in de Nijetteln saht.
Nu gonk dat loß — met vijell vertellen,
Bot tau gejd bi so Spießgesellen.
Van Häzen, Rejhen, Hasen, Piärren,
Van Jagd, un Schnaps, un Wieverschnurren.
Doch hiätt Kaal laater dann e miärket,
Wann Ejner sick im Wejertshus stiärket.
Den Ougen biätter gijett de Kost,
Süß eß nohia — de Düwel los.
Hä harr nit e seihn dat se iän e foppe.
Un't Uowenrouer tau e stoppet.
Et Owends harr 'n no all dänn Schnaps