

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Der Rhein und die Rheinlande**

dargestellt in malerischen Original-Ansichten

Von Cöln bis ans Meer - erste Section

**Lange, Ludwig**

**Darmstadt, 1854**

X. Das Ruhrthal.

[urn:nbn:de:bsz:31-54437](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-54437)

ihre Stelle. Am Gymnasialgebäude liest man unter dem preussischen Adler die Inschrift: „Doctrina et pietas consociata viget,“ welche erinnert, wie Gelehrsamkeit nur im Bunde mit Sittlichkeit blühe. — Unbemerkelt darf nicht bleiben, daß in Duisburg auch der gelehrte Mathematiker und Geograph Gerhard Mercator lebte und starb, jener von Kaiser Karl V. hochgeachtete Mann, welcher 1550 die nach ihm genannte Mercatorische Projektion erfand, nach welcher die Seekarten mit wachsenden Meridianen und unveränderlichen Parallelgraden dargestellt wurden. Unweit der Stadt beginnt der bekannte Duisburger Wald, der angeblich schon von Tacitus erwähnt wird. „Es befindet sich in selbigem, sagt Hübner, unter anderm häufigem Wilde insonderheit eine Art wilder Pferde, die sich allda gar öfters in großer Menge sehen lassen.“ Dieser Wald hatte nämlich bis 1814 eine Wildbahn und ein Gefüte wilder oder wildumherlaufender Pferde, deren Zahl sich auf 3 bis 4 Hunderte belief.

## X.

## Das Ruhrthal.

Eines der anziehendsten und merkwürdigsten Seitenthäler des ganzen Rheinstroms ist unstreitig das Ruhrthal, dem wir seine romantischen Zauber, wie seiner industriellen Bedeutung halber um so weniger einen längeren Besuch versagen dürfen, als dasselbe an vielen Punkten, wie zu Hohenstein und Blankenstein, kühn den schönsten Rheinlandschaften an die Seite und in manchen Partien sogar über dieselben gestellt werden kann. Wilder und romantischer oben von seinem Beginne bis Arnsberg, anmuthiger und bedeutender in seinem Verlaufe abwärts nach Mülheim, reich an eigenthümlichen Naturschönheiten der mannigfaltigsten Art, von waldigen Bergen mit Ruinen alter Ritterburgen bekrönt, fruchtbare Felder, blühende Gärten und duftige Wiesen in seinem Schooße hegend, von Städten und Dörfern, Hämmern und Mühlen, Fabriken und Landhäusern übersät, bildet das Ruhrthal eine höchst malerische Gebirgsgegend, deren Reize die unermüdliche Betriebsamkeit und der schöpferische Kunstfleiß der Bewohner mit einer seltenen, bewunderungswerthen Weihe krönen. Der dumpfe Wiederhall der Eisenhämmer und das taktmäßige Pochen der Stampfmühlen, die behenden Hammerschläge der Schmiede und das lustige Getriebe der Schleifwerkstätten,

das Säusen der Webstühle und das Rauschen der Dampfmaschinen vereinigen sich zu einer eigenthümlichen Harmonie, die keiner Schilderung fähig ist und, in Verbindung mit den Naturschönheiten des Thales und seiner historischen Erinnerungen, es begreiflich machen, wie ein vaterländischer Dichter diese Gegend ein „Idyllenartiges Epos“ nennen konnte. — Neben der Bergkette, durch welche das Ruhrthal gebildet wird, streichen, ohne mit derselben zusammenzuhängen, dies- und jenseit des Flusses eine Menge einzelner Berge ziemlich tief in das Land hinein, die fast alle das so wichtige Produkt, die Steinkohle, den Hauptgegenstand des Rheinhandels, enthalten. Die Ruhr, welche der Gegend den Namen verleiht, entspringt aus dem „Ruhrköpfe“ am Winterberg in der tiefsten Wildniß der Berge des Sauerlandes oder Westfalens, die eine unmittelbare Verzweigung des als mächtiger Gebirgsstock sich erhebenden Westerwaldes bilden. Sie hat mit andern Bergwässern die Eigenthümlichkeit gemein, daß sie nicht nur schnell und ungestüm fließt, sondern auch nicht selten zu einer bedeutenden Höhe anschwillt, weil sie sich in ihrem engen Thale nicht in die Breite ausdehnen kann. Der reisende Lauf des Flusses, sein starkes Gefälle, sowie besonders auch die vielen kleinen Kanäle, welche das Wasser zum Dienste der Mühlen und Hammerwerke ableiten, wurden lange als unbestegbare Hindernisse für seine Schiffbarmachung betrachtet. Wenn Simrock schon von der Wupper sagt, daß weit und breit kein anderer Fluß den Menschen wesentlichere Dienste leisten möchte, und es als ein Wunder bezeichnet, daß sie sich auf den Mühlen, Maschinen und Werken, die sie treiben muß, nicht ganz verspritzt und in Dampf auflöst und auf den Bleichen Barmens die Sonne sie nicht aufzehrt; so gilt dies gewiß noch in weit höherem Grade von der Ruhr, deren Gewässer sich der menschliche Geist nicht bloß zum Hervorbringen, sondern auch zum Fortbringen seiner zahllosen Erzeugnisse dienstbar zu machen wußte, während jenes Flüsschen unschiffbar und selbst unflößbar blieb. Nachdem die Schiffbarmachung der Ruhr und Lippe bereits einen Hauptpunkt des berühmten Recesses von 1660 gebildet, den der Kurfürst von Brandenburg den cleveschen Ständen aufoktroirt hatte, und zwar aus dem Grunde, „um der so gar erschöpften Grafschaft Mark in Etwas wieder aufzuhelfen und seine eigenen Intraden zu verbessern,“ wurde dieselbe doch hauptsächlich erst in den 1770er Jahren auf Anregen des Abtes von Werden in Angriff genommen, wo eine Gesellschaft von Privatleuten zusammentrat, welche die Arbeit beginnen und mit großem Kostenauf-

wand soweit vollenden ließ, daß der Fluß mittelst 16 Schleußen von Witten (Langeschede bei Unna) bis zu seiner Mündung bei Ruhrort mit Schiffen von 2000 Centner Ladung befahren werden konnte. Dieser wichtige Fortschritt, der Handel und Verkehr der Ruhrgegenden außerordentlich beleben half, vermochte indessen der unternehmenden Neuzeit bald nicht mehr zu genügen. Nachdem daher Dechselhäuser, der thätige Bürgermeister Mülheims, der auch als nationalökonomischer Schriftsteller bekannt ist, den Plan zur Errichtung einer Ruhrdampfschiffahrt kaum angeregt hatte, wurde auch schon in Verbindung mit den Nachbarstädten Kettwig und Werden rasch zu dessen Ausführung geschritten. Und so brauste denn bereits Anfangs September 1853 zum ersten Male ein Dampfboot die an vielen Punkten wildströmende Ruhr hinauf bis Werden, jauchzend begrüßt von den Ufern des Flusses durch Tausende fröhlicher Menschen. War dies doch für die Ruhrstädte, welche von keiner Eisenbahn berührt werden, ein um so wichtigeres Ereigniß, als das Ruhrthal überhaupt mit den benachbarten Eisenbahnen bloß in mittelbarer Verbindung steht, wie namentlich mit der Köln-Mindener Bahn nur durch eine Zweigbahn, welche von Ruhrort nach Oberhausen führt, und mit der Ruhrort-Masener Bahn, die zu Homberg jenseit des Rheines beginnt, sogar nur erst durch seine Wasserstraße! — Die Freude jener Städte über dieses neue und rasche Verkehrsmittel unter einander wurde zwar bald wieder getrübt, da die Ruhrdampfschiffahrtsgesellschaft ihre Fahrten wegen der Untauglichkeit dieses ersten Schiffes nach kurzer Zeit wieder einstellen mußte; allein seit 1854 macht ein neues und tüchtiges, in Coblenz gebautes Dampfboot täglich zweimal seine regelmäßigen Fahrten zwischen Mülheim, Kettwig und Werden hin und zurück. Auch ein zweites hat seinen Dienst zwischen Mülheim, Duisburg, Ruhrort und Homberg begonnen, und da eine Probefahrt bis Hattingen sehr wohl gelungen ist, so hegt man die Hoffnung, daß auch die Oberruhr bis Witten bald von entsprechenden Dampfschiffen werde befahren werden. — Liegt nun die Ausführung des Projektes, die Ruhr von Mülheim bis zu ihrer Mündung in den Rhein zu kanalisieren, auch noch ferne, so wird die unterm 6. Juni 1853 durch königliche Genehmigung bestätigte und im Frühjahr des laufenden Jahres in's Leben getretene Mülheimer Dampfschiffahrtsgesellschaft unter Direktion des gleichfalls als nationalökonomischen und handelspolitischen Schriftstellers bekannten Dr. Bögel ohne Zweifel auf die Blüthe des Ruhrthales einen um so vortheilhafte-

ren Einfluß üben, als recht lebhaftes Verkehrsmittel zu den Lebensbedingungen seiner Industrie, insbesondere seines Steinkohlenhandels gehören. Ihre Vollenbung erreichen dieselben freilich erst, wenn die seit Mai begonnene Verlängerung der Selterbecker Pferdebahn in den Essener Kohlenbezirk ausgeführt, durch die Erbauung einer Lokomotivbahn\*) von Oberhausen über Mülheim, Essen, Steele und Bochum nach Witten zum Anschluß an die Bergisch-Märkische Bahn eine unmittelbare Verbindung dieser Orte mit der Köln-Mindener Bahn ins Leben getreten und durch die Ausführung der Oberhausen-Arzheimer Bahn einerseits und der Ruhr-Siegbahn andererseits das Ruhrthal noch mehr in das deutsche Eisenbahnetz hineingezogen sein wird. Dadurch müssen sich auch die hohen Ruhrschiffahrtsabgaben ermäßigen, die den Kohlenhandel des Ruhrthals drücken und die mächtige Konkurrenz der belgischen und englischen Kohlen zum Nachtheil der deutschen außerordentlich vermehren helfen.

Während das in der Ruhrgegend gewonnene kostbare Produkt der Steinkohlen jährlich in solchen Quantitäten in den Rheinhandel geliefert wird, daß man sie als einen der wichtigsten Artikel desselben betrachten muß, hat jedoch auch der Gewerbefleiß im Ruhrthal einen Hauptfuß aufgeschlagen und die industrielle Wichtigkeit dieser Landschaft ist nicht geringer, als ihr Reichthum an Kohlenbergwerken und schönen Punkten. Im Hauptthale der Ruhr und in ihren Nebenthälern erheben sich Fabriken aller Art, Dampfwerte, Schmelzöfen, Hämmer, Walzwerke, Gießereien, Zinkhütten, Roaksbrennereien, Mühlen, Glashütten und andere, deren zahlreiche Schornsteine einen eigenthümlichen Anblick gewähren, und in den Städten und Dörfern herrscht auf den Webstühlen, Bänken und Scheiben, in den Spinnereien, Tuchfabriken und Schmieden, wie in zahllosen anderen Werkstätten die lebhafteste Betriebsamkeit. Mit Recht sagt daher J. A. Engels: „Wie Vieles sieht man hier, was man in einer andern Gegend Deutschlands auf einem so kurzen Bezirke nicht erblickt! Ueberall fleißige Menschen, überall ein nie ruhendes Bestreben, um zu erwerben, gleichsam als wenn wir hier eine bleibende Stätte hätten und weder Noth, noch Wurm die gesammelten Schätze vernichteten!“ So entzückt also das Ruhrthal das Auge des Wanderers nicht nur durch die Romantik der Natur und des Alterthums, sondern fesselt auch noch mehr dessen Geist durch die Blüthe der Gegen-

\*) Bezeichnet als Oberhausen-Wittener Bahn.

wart, die mit bewunderungswürdigen Erfolgen schon jetzt die Gewerthätigkeit seiner Bewohner lohnend krönt und täglich noch lohnender zu krönen verspricht. — Wenn nun, neben den so ergiebigen Steinkohlenbergwerken, die Ruhr, welche auf ihrem Laufe durch 13 kleinere Flüßchen und Bäche verstärkt wird, als die Hauptquelle jener mannigfaltigen Industrie betrachtet werden muß, so war es kein Wunder, daß ihre Thäler und Höhen schon frühe zu Ansiedelungen benützt und mit stolzen Burgen und Klöstern, blühenden Städten und Dörfern geschmückt wurden, deren Schicksale nicht unverzeichnet blieben von dem Griffel der Geschichte. In Erinnerungen an jene grauen Tage, wie im Hinblick auf ihre Zeit, feiern den Ruhrstrom schon in Gedichten Carl Hengstenberg und der treffliche Krummacher. —

Neben seinen vielen Segnungen hat aber der kleine Fluß durch seine Ueberschwemmungen auch nicht selten schon großes Verderben über seine Ufer verbreitet. In der Schilderung der großen Wasserfluth von 1497 sagt der alte Chronist Reinhold Kerckhörde von der Ruhr:

„Die Ruhr dede Schaden groit  
Und brachte mennigen in groite Noit.  
Sie war so groit und so flügge,  
Sie dref tho Herdecke over die Brügge;  
Die Besege und Lyppe mogen ghy merken  
Wingen ein tho Lünen in die Kerlen;  
Sie wurden mundselig up den Düsche,  
In den Koeställen singen sie Fische“ u.

Auch die Ueberschwemmungen im Juli und August 1758, sowie besonders jene von 1808 verursachten großen Schaden. Damals trat nach einem sehr kalten Frühjahr im April plötzlich sehr warmes Wetter ein. Der Schnee in den sauerländischen Gebirgen schmolz daher so rasch, daß die Ruhr, die sonst höchstens bis zu 12—15 Fuß gestiegen war, sich 24 Fuß über ihren gewöhnlichen Stand erhob. Da wurden die Felder und Weiden mit Ruhrgrund überschwemmt und in wüste Riesfelder verwandelt, ganze Kohlenmagazine weggespült und von der Fluth verschlungen, Mühlenwerke den Fluß hinabgetrieben und viele Häuser und Hütten vom Ufer fortgerissen. Insbesondere müssen oft die Wiesen bei Eisgängen die unmäßige Wildheit des Flusses empfinden. Durch die Vertilgung von mancherlei Ungeziefer, wie Mäuse, Maulwürfe, Baummooße u. hatten indessen diese Wasserfluthen freilich auch immer wieder ihren Nutzen.

Ehe ich nun die Hauptpunkte des Ruhrthales einzeln hervorhebe, muß ich noch der merkwürdigen Erscheinung erwähnen, daß in dieser Gegend zu keiner Zeit Leibeigenschaft, sondern seit Urgedenken Freithum herrschte und der Adel hier keinerlei Vorrechte besaß.

## XI.

## Die merkwürdigsten Punkte der Oberruhr.

„Das Land der Ruhr ist der Stolz, die Krone unseres Vaterlandes; die frischen, rauschenden Bergwässer des Stromes sind das silberne Stirnband dieser Krone. Wir treten hier in ein Epos, das von der Gewalt urweltlicher Titanenkämpfe spricht und Porphyrkolosse ihnen zum Denkmal aufgethürmt hat, das in Felsenthedralen geht, um versteinerte Dithyrambe zu werden, oder, mit der Mauerkrone von Burg und Warte um das graustirnige Haupt, um die laubgrünen Locken, in die Jahrhunderte schaut und sie an sich vorüberrauschen läßt.“ Mit diesen Worten ungefähr beginnt eine begeisterte Schilderung\*) des Ruhrstroms, welche wir bei unserer kurzen Wanderung durch das Gebiet der Oberruhr um so lieber zur Hand nehmen, als dieselbe von warmem Herzen empfunden und von waderer Feder aufgezeichnet ward.

Bewacht von kümmerlich mit Krüppelholz bewaldeten Bergen und fahlen bis tief in den Mai hinein mit Schnee bedeckten Gipfeln, begleitet von wilden und steilen, mit Heidekraut und Gestrüpp bewachsenen Schluchten und unwirksamem, durch ärmliche Hafersaaten begrünem Ackerlande, bilden die nahe zusammengedrängten Gesteine der jungen Ruhr eine Landschafts-scene, welche an das schottische Hochland erinnern und uns daher um so kürzer aufhalten soll, als wir weiter abwärts gar oft, von Ueberraschung und Bewunderung hingerissen und gefesselt, uns kaum von der Betrachtung der herrlichen Bilder dieses Stromes werden loszureißen vermögen. Aus jenem Reiche des Wüsten geht die Natur selber bald in das Gebiet des Wilden über, um dem Wanderer großartigere und pittoreskere Landschaftsgemälde zu gewähren. Gigantische Felsen erheben sich schwindelnd über Thalfesseln voll seltsamer Trümmer; es eröffnet sich das Land der tropfsteinglänzenden Klüfte und der von allen Höhen niederkollernden Berggewässer; aus den Tiefen dröhnt das

\*) „Das malerische und romantische Westphalen. Von Ferdinand Freiligrath und Levin Schüding. Mit 30 Stahlstichen. Barmen und Leipzig 1842.“