

Ruhrbergbau und Verkehr vor der Industrialisierung

Entwicklungen im Süden Wittens

Werner Kroker

Die Anfänge des Steinkohlenbergbaus an der Ruhr, namentlich im Raum Witten, sind, wie ein kritischer Beobachter schon am Beginn der sechziger Jahre festgestellt hat¹, in einer außergewöhnlich großen Zahl von Publikationen behandelt worden. Mit dem dort gelegenen Muttental als einer der Keimzellen des Ruhrbergbaus hat sich auch DER ANSCHNITT verschiedentlich befaßt². Aber dennoch erscheint es immer noch geboten, vor allem die Zusammenhänge zwischen der Entwicklung des Bergbaus, der durch ihn hervorgerufenen Transportbedürfnisse und der dafür gefundenen Lösungen ausführlicher zu untersuchen.

Daß wirtschaftende Tätigkeit Verkehrsbeziehungen nicht nur voraussetzt, sondern auch hervorruft, ist eine historische Tatsache. Erst mit der gezielten Förderung der Landeswirtschaft, dem Merkantilismus, rückte sie in die Interessensphäre des Staates, und die daraus resultierenden Maßnahmen bildeten eine wichtige Voraussetzung für den danach einsetzenden Industrialisierungsprozeß: „Die Revolutionierung der Bereiche Produktion und Distribution sowie ihrer Organisation, die seit ihren Anfängen im 18. Jahrhundert in immer neue Dimensionen hineinwuchs, ist sicher einer der erregendsten Vorgänge der Geschichte überhaupt“³. An einem der ersten Höhepunkte in dieser

verkehrspolitischen Entwicklung, in der Entstehungsphase der deutschen Eisenbahnen, war es das Montanwesen, das für sich in Anspruch nehmen kann, als ein Führungssektor bezeichnet zu werden⁴. Ohne Einschränkung gilt diese Feststellung auch für die frühe Phase des Steinkohlenbergbaus im Ruhrgebiet und somit für die im folgenden näher untersuchte Entwicklung der Verkehrsverhältnisse im Raum südlich von Witten.

Der in den fünf Jahrzehnten um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert zu verzeichnende Anstieg der Produktion vollzog sich zwar unter den strengen Maßgaben der staatlichen preußischen Bergverwaltung nach dem Direktionsprinzip, er ist aber ohne vielfältige und durchaus nicht immer risikofreie Initiativen seitens der Gewerke als den Anteilseignern an den Gruben nur schwer vorstellbar⁵. Sie ermöglichen nicht nur in innerbetrieblicher Hinsicht die Gewinnung von Kohlen in einem vergrößerten Produktionsrahmen, der auch den Anforderungen des beginnenden Industriezeitalters gerecht wurde, sondern sie trugen maßgeblich auch zur Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur bei.

Solche Maßnahmen deckten sich voll und ganz mit den Bestrebungen der preußischen Montanverwaltung, den

Kohlenabsatz als Voraussetzung der allgemeinen Wirtschaftsförderung zu steigern. In solchen Fällen gemeinsamer Interessen kam es verständlicherweise kaum zu Kollisionen in prinzipiellen Fragen, auch nicht in bezug auf die konkrete Betriebsführung. Im folgenden werden die Bemühungen um einen effizienteren Landabsatz, die Schiffbarmachung der Ruhr, verbesserte Wege zum Flußufer bis hin zur Inbetriebnahme einer mit Pferden gezogenen Bahn auf eisernen Schienen durch das Muttental näher geschildert, bei denen die Gewerke in den Jahrzehnten zwischen 1780 und 1830 innovativ⁶ tätig waren. Sie leisteten beachtliche Investitionen, manche von ihnen traten sogar als „Entrepreneurs“ in Erscheinung, als Kapitalanleger bei Projekten, die über ihre unmittelbare Funktion als Kohleproduzenten erheblich hinausgingen. Es kam sogar zur Gründung der ersten Eisenbahnaktiengesellschaft in Deutschland, ein Jahr früher als bislang von der Forschung ermittelt worden ist.

Das traditionelle Wegenetz

„Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts waren die Fortschritte in der Beschaffung guter Wege sehr geringfügig gegenüber dem Stand des Altertums“,

konstatierte eine 1917 erschienene Arbeit über den Chaussee- und Wegebau in der Provinz Westfalen⁷, und demzufolge bildeten auch noch an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert lediglich zwei Chausseen das Grundgerüst für den überregionalen Verkehrsanschluß der Grafschaft Mark, die zwischen 1788 und 1794 angelegt worden waren: Die eine stellte die Verbindung vom Niederrhein bei Wesel über (Essen-)Steele – Bochum – (Witten-)Crenfeld – Herdecke – Hagen nach Siegen, Wetzlar und Frankfurt (Main) her, die andere verband den Raum Köln/Düsseldorf über Schwelm – Gevelsberg – Hagen – Herdecke – Unna mit den zentralen Landesteilen Preußens⁸. Danach folgten im Laufe der Zeit Wege, die diese Städte untereinander verbanden, und als weitere Ergänzung kamen stichwegartige Verbindungen hinzu, die der Anbindung einzelner Punkte an die Chausseen dienten⁹.

Die Gesamtlänge der am Ausgang des 18. Jahrhunderts in der Mark neu gebauten oder zumindest erheblich ausgebauten Wege gab der großherzoglich-bergische Oberinspektor für den Brücken- und Straßenbau H. M. Wessermann im Jahre 1814 mit fast 100 km an¹⁰, und zwölf Jahre später definierte das Märkische Bergamt in Bochum eine Reihe der ergänzend angelegten Verbindungen folgendermaßen: „Diejenigen Wege auf welchen zunächst die Kohlen aus den Revieren nach den umliegenden Oertern und Haupt-Chausseen transportiert werden, begreift man unter dem Namen: Kohlenstraßen. Diese stehen unter der Regierung; es wird ein Wegegeld wie auf anderen Chausseen darauf erhoben und sie werden von den Wegebaubeamten beaufsichtigt.“¹¹ Von den sechs Wegen, die in dieser Ausarbeitung für die gesamte Grafschaft Mark aufgeführt sind, befanden sich allein zwei auf heutigem Wittener Stadtgebiet: Eine führte auf einer Länge von 5 km von Herbede bis nach Scheideweg, wo sie Anschluß fand an die zweite, die 8 km lange Verbindung von der „Wittener Schiffahrt“ über Bommern bis in den Raum Haßlinghausen/Hiddinghausen.

Über die Bedeutung dieser Verbindung hatte kurz zuvor das Bergamt in einer Denkschrift geurteilt: „Der befahrenste Weg in der Grafschaft Mark – und man möchte fast sagen im ganzen preußischen Staate – ist ohnstreitig die Kohlenstraße welche von Witten ins Bergische führt“¹². Sie war somit jedoch keineswegs die am stärksten frequentierte Straße in ganz Preußen und schon gar nicht „die befahrenste

Straße zu Beginn des 19. Jahrhunderts“ schlechthin, wie es gelegentlich in der Literatur unter vermeintlicher Berufung auf eine Aussage des Oberbergamts in Dortmund heißt¹³. Dennoch läßt die Feststellung des Bergamtes keinen Zweifel daran, daß sie für das Wirtschaftsleben der Grafschaft Mark eminent wichtig war. Würde man allerdings glauben, sie hätte sich in einem ihrer Bedeutung entsprechenden Zustand befunden, so hieße das, die tatsächlichen Verhältnisse zu verkennen.

Die Kunde von den dort vorliegenden schlechten Zuständen begann sich in dieser Zeit schon über den Kreis derjenigen hinaus zu verbreiten, die unmittelbar davon betroffen waren. Die zunächst in Hagen, ab 1823 in Schwelm erscheinende „Zeitschrift von und für Westphalen oder die Lande zwischen Weser und Maas“ mit dem Titel „Hermann“ sah sich zur selben Zeit veranlaßt, einen Artikel mit der Überschrift „Wegejammer“ zu veröffentlichen. In einem fiktiven Brief an einen „Freund“ werden im Prinzip die gleichen Klagen geführt wie von den Bergbautreibenden, und das Urteil läßt sich in dem Satz zusammenfassen: „Wäre ich Dir gefolgt, und hätte ich meinen Weg nach Elberfeld nicht über Witten und die Kohlentransportstraße genommen, so würde ich vieler Angst überhoben worden sein.“¹⁴

In der Denkschrift des Bergamtes lauteten die Verbesserungsvorschläge: „Wenn diese Straße nun eine feste Steindecke, nebst einem Sommerwege doppelte Spurbreite hätte, mit gehörigen Seitengraben versehen wäre, stets mit hinlänglichem und gutem Material ausgebeßert würde, so dürfte man wohl zufrieden seyn; allein, sie hat eine Form die keiner Kunststraße ähnlich sieht, keine gewählte, sondern nur zufällige Richtung, keine gehörige Breite, keine ordentliche Steindecke und Besatz, keinen offenen Graben, kein hinlängliches und gutes Material zur Ausbeßerung, keine thätigen Hände u.s.w. Daher ist es besonders bei abgehendem Frost oder an haltenden Regenwetter für den Fuhrmann und Treiber eine wahre Quälerey diesen Weg zu passieren.“¹⁵

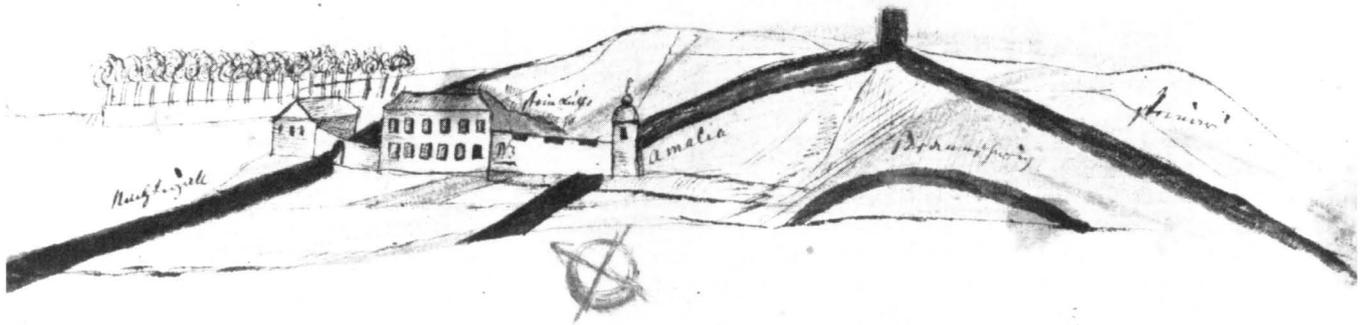
Bis zu ihrem leistungsfähigen Ausbau sollten jedoch noch Jahre vergehen, obwohl die Gewerke im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts darauf sicherlich ebenso mit Spannung warteten wie am Ausgang des Jahrhunderts die Bergbauunternehmer im nördlicheren Ruhrgebiet auf den Bau einer Eisenbahnverbindung¹⁶. Erst nachdem eine Kommission des Märkischen Bergamtes in

Begleitung des Geheimen Bergrats Karl Johann Bernhard Karsten (1782-1853) vom Innenministerium in Berlin das Revier bereist und verschiedene Gewerke angehört hatte, sann die Behörde auf Abhilfe. Immerhin findet sich auf der schriftlichen Eingabe eines Gewerkes von 1834 die behördliche Anmerkung, mit dem bevorstehenden Ausbau der Straße, d.h. der Vermeidung steiler und schlechter Wegeabschnitte wolle man erreichen, „daß bei gleicher Pferdekraft . . . die Ladungen der zu transportierenden Kohlen . . . um wenigstens ein Drittel gegen früher vergrößert und dadurch die Kohlen billiger als seither geliefert werden können.“¹⁷

Auch der Zustand des zweiten in der amtlichen Ausarbeitung genannten Weges, die 1798 geschaffene Verbindung von Herbede nach Süden, ist durch eine Eingabe der betroffenen Gewerke an die Behörden aktenkundig geworden¹⁸, allerdings erst im Jahre 1837, am Ende des Untersuchungszeitraums, nachdem die Wittener Straße dem gesteigerten Transportaufkommen entsprechend ausgebaut worden war. Sein Verlauf wurde als günstig angesehen, durch relativ kurze Verbindungen waren zahlreiche Zechen daran angeschlossen, so daß jährlich mehr als eine halbe Million Scheffel¹⁹ Kohlen darüber abgesetzt werden konnten.

Die Gewerke vermochten daher „jede Konkurrenz auszuhalten, so lange andere sich auf das Bergische Land beziehende Gruben resp. Reviere ebenfalls keine beßern Straßen zu benutzen hatten“. Aber mit dem Ausbau der Straße durch Bommern waren diese Gewerke in eine ungünstige Situation versetzt worden, und mit neidvollem Blick stellten sie fest, „was Steigen und Fallen, was den Mangel an Entwässerung, und an gutem Material betrifft“, sei die Herbeder Straße „eben so schlecht als die frühere Wittensche“, noch immer entspreche sie „der auf der niedrigsten Stufe stehenden Bauart unserer Vorfahren“. Erläuternd fügten sie in der Eingabe hinzu: „Entweder hat ... der Fuhrmann es mit einem gar nicht vertheilten Steigen und Fallen zu thun, oder er befindet sich in einer Wasserstraße“. Am schlimmsten sei es im Winter, zugleich der Zeit des stärksten Verkehrsaufkommens²⁰.

Angesichts solcher Zustände bestimmte das schwächste Glied in der Kette die Leistungskraft des Weges und den Transportablauf: „Der Fuhrmann der Herbeder Straße bringt über sie und die Wittensche Straße ins Bergische ei-



Skizze über die Lage der Zechen und die Flözsituation im Muttental, undatiert, offenbar am Übergang zum Tiefbau – Archiv Frhr. v. Elverfeldt, Schloß Canstein

ne Ladung, so groß sie das Pferd auf der Herbeder Straße mit äußerster Kraftanstrengung fortzubringen vermag. Es scheint kaum glaublich, daß auf dem Herbeder-Wege 1 Pferd, um 12 Scheffel fortzuschaffen sich mehr anstrengen muß, als 1 Pferd auf der Wittenschen Straße mit 18 Scheffeln; und doch ist es wirklich so.²¹

In diesem Fall dauerte es jedoch noch fast sechs Jahre, bis im Juli 1843 eine Kabinettsorder an die Gewerken erging, die Straße entsprechend den allgemeinen „Kunststraßen“²² auszubauen und sie als öffentliche Straße zu unterhalten, wofür sie zum Einzug von Wegegeldern berechtigt waren²³. Die Regierung war damit bereit, auf die jährlichen Einnahmen aus den Benutzungsgebühren zu verzichten, die mit ca. 800 Talern nicht unwesentlich waren²⁴.

Kohltreiber und Fuhrleute

In dem „Promemoria“ des Bergamtes über die Bedeutung der Wittener Kohlenstraße vom Juni 1826 befindet sich auch eine anschauliche Schilderung des Transportaufkommens auf dieser Verkehrsachse, als sie noch nicht ausgebaut war: „Wenn man erinnert, daß die sehr bevölkerten Fabrikorte . . . größtenteils ihr Baumaterial, einen Theil ihrer Früchte, Bauhölzer darauf beziehen müssen; wenn man bedenkt, daß auf Karren und beladenen Pferden

an einem Wintertage oft 10 Tausend Scheffel Kohlen darüber geführt werden, wodurch der Weg stundenlang einbedeckt ist, wenn man ferner erwägt, daß an einigen Barrieren . . . in einem Monat zuweilen über 2 Tausend Taler Wegegelder in Empfang genommen werden, so läßt sich von der Frequenz dieser Straße ein ohngefährer Begriff“ machen²⁵. Immerhin bedeuteten solche Zustände schon einen Fortschritt gegenüber der Situation vor dem Ausbau vor der Jahrhundertwende, als sie nur von Pferden ohne Wagen benutzt und noch keineswegs als Straßen im modernen Verständnis bezeichnet werden konnten.

Der Transport der Kohle geschah anfangs unter den schlechten Wegeverhältnissen im wesentlichen in Säcken, die auf den Rücken von Pferden befestigt waren. „Kohltreiber“ hießen diese Transporteure auch im offiziellen Sprachgebrauch, und ein solcher selbständiger Unternehmer führte in der Regel vier Pferde gleichzeitig, womit er aber nicht mehr als etwa 0,5 t Kohlen bewältigen konnte, was sich in relativ hohen Kohlepreisen im Raum Wuppertal niederschlug. Nach dem Ausbau der Wege, als auch Pferdekarren und -fuhrwerke für den Transport eingesetzt werden konnten, verringerten sich die Tonnenkilometer-Kosten um etwa ein Drittel, die durchschnittliche Geschwindigkeit eines Fuhrwerks betrug 4-5 km/Stunde. Bei einem Tagesbedarf in Elberfeld und Barmen von 130 t und der Nutzlast eines einspännigen Fuhrwerks von 0,75 t mußten jedoch weit mehr als 150 Fahrzeuge täg-

lich unterwegs sein²⁶. Setzt man, um ein weiteres Rechenbeispiel zu betreiben, die durchschnittliche Förderleistung einer Zeche pro Arbeitstag mit 10 t an, so mußten allein schon von jeder einzelnen der vielen kleinen Gruben täglich 10-15 Fuhren abtransportiert werden. Das Bild, das die Herbeder Gewerken noch im Jahre 1837 von ihrem Hauptabfuhrweg malten, war also keinesfalls in zu düsteren Farben gehalten²⁷.

Die Kohltreiber angesichts solcher Verhältnisse nur als „von Kohlenstaub geschwärzte Burschen“ zu sehen, die mit ihrem „fortwährenden Fluchen und Schimpfen“, durch ihr „wüstes Benehmen“ und „übermäßigen Alkoholgenuß“ bei den „Zeitgenossen nicht in besonders gutem Rufe“ standen, oder sie gar als „Kinderschreck“ zu bezeichnen, wie es in der heimatgeschichtlichen Literatur gern geschieht²⁸, ist allerdings mehr als problematisch. Selbst wenn diese „schwatten Kerls“ unstrittig so übel beleumdet waren wie wohl keine andere Berufsgruppe in diesem Raum²⁹, dürfte in solchen Beschreibungen auch eine historisierende Sozialromantik mitklingen, die ihrer Arbeits- und Lebensrealität kaum gerecht wird.

Sie bewirtschafteten zumeist wohl mit den übrigen Familienangehörigen einen kleinen Kotten, wovon sie sich im allgemeinen nur unzureichend ernähren konnten³⁰. Anders als die Arbeitskräfte im Bergbau genossen sie als selbständige Unternehmer keinerlei soziale Absicherung durch die Knapp-

schaft³¹. Ihre Einkünfte dürften sich insgesamt im Bereich der unteren Verdienstmöglichkeiten befunden haben, und der Alkoholkonsum nicht eines jeden Kohlentreibers muß erheblich über dem Durchschnitt sozialer Unterschichten gelegen haben. Ihr Beruf brachte es zwangsläufig mit sich, daß sie ständig unterwegs waren und vielleicht aus diesem Grund in den Augen wohl vieler bürgerlicher Zeitgenossen als suspekt galten.

„Es wird vielseitig und mit Grund über die Exzesse geklagt, welche die Führer der Kohlentreiber-Pferde und der Kohlenkarren sich zumal auf den an Nebenwegen liegenden Orten erlauben, indem sie Zaum verderben, Felder vertreten, und allerlei polizeilichen Unfug treiben, wie es von solchen ursprünglich wenig gebildeten und frühe an ein unstätes, umherziehendes fast heimatloses Leben gewöhnte Leute nicht wohl anders zu erwarten ist“, stellte jedenfalls am 1. Oktober 1826 der Solinger Landrat v. Hauer sehr drastisch in einer Eingabe an die Regierungspräsidenten in Düsseldorf und Arnberg fest³². Da es nach solchen Vorkommnissen notwendig sei, „solche Leute mit allen ihren Pferden und Vorräten festzuhalten, und eine Untersuchung zu veranlassen, die dem Vorgehen selbst nicht angemessen und schwerer als die Strafe ist“, wußte er als Mann der politischen Verwaltungspraxis gleich einen Vorschlag zur Abhilfe: die Einführung von behördlichen „Legitimationskarten“.

Auch wenn es, wie der Landrat am Ende seiner Klage indirekt einräumte, im allgemeinen eher um bagatelhafte Vorfälle ging, hatte er das dringende Bedürfnis, daß politisches Handeln angezeigt sei, und so empfanden es auch die Bezirksregierungen. In Arnberg arbeitete man den Entwurf für ein überaus umfangreiches Personaldokument aus, das nicht nur die notwendigsten Daten zur Identifizierung der autorisierten Personen, sondern auch etwa Angaben über deren Bart, die Form des Kinns, die Haarfarbe und die Gesichtsfarbe enthielt. Nachdem die Ausarbeitung des Formulars die Beamten wohl eine ganze Weile bis in den Januar 1827 hinein in Anspruch genommen hatte, ging das weitere Verfahren bemerkenswert zügig voran, wobei beide Bezirksregierungen ebenso wie die beiden Oberpräsidenten von Westfalen und Rheinland miteinander in Kontakt standen. Vincke in Münster wies die Regierung in Arnberg schon im Januar an, den Vorschlag des Solinger Landrats weiterzuverfolgen³³, und am 5. April forderte der Oberpräsident in

Koblenz die Düsseldorfer Regierung auf, „auch die erforderlichen Bekanntmachungen demnächst“ zu erlassen³⁴.

Am 1. Mai erschien die Ankündigung der neuen Verordnung im Amtsblatt der Regierung Arnberg, die auch im Regierungsbezirk Düsseldorf in Kraft treten sollte und für deren Begründung man sich eng an Hauers Beschwerden anlehnte³⁵. Jeder Kohlentreiber und jeder Kohlenfuhrmann war ab dem 1. Juli 1827 verpflichtet, sich von seiner heimatlichen Polizeidienststelle eine Legitimationskarte ausstellen zu lassen, die ihn zu den Transporten autorisierte. Ohne solch ein amtliches Personaldokument, jeweils nur für die Dauer eines Jahres gültig, sollte er bei Kontrollen sogar „angehalten und durch Transport zurückgeschickt werden“.

Von Hauer hatte ganz offensichtlich Übelstände angesprochen, die nicht nur bei der Bevölkerung, sondern auch bei den außerhalb der betroffenen Regionen lebenden Regierungsbeamten zu Mißstimmungen geführt hatten. In Düsseldorf sprach die Abteilung des Innern von „dieser rohen Menschenklaße“³⁶, und in Koblenz hatte man eigens eine, wenn auch schmale Akte „Die Exzesse der Kohlentreiber“ angelegt.

Die eingeführte polizeiliche Kontrollmaßnahme kann als das Ergebnis einer vorausgegangenen öffentlichen Diskussion angesehen werden, die im Frühjahr 1825 von der einflußreichen westfälischen Zeitschrift „Hermann“ mit einem namentlich nicht gekennzeichneten Artikel eingeleitet worden war. Obwohl die Argumente, die im Zuge der Auseinandersetzung vorgebracht wurden, mitunter grob und überzeichnet waren, ermöglichen sie durchaus differenzierte Rückschlüsse auf die Arbeits- und Lebensverhältnisse der Kohlentreiber und -fuhrleute.

Der Verfasser des Auftaktartikels berichtete von seinen Erfahrungen im Raum Schwelm, an der wichtigen Transportroute von der Ruhr in das Bergische Land³⁷. Die Kohlentreiber, so heißt es darin, „sind bekanntlich die allerplumpste und roheste Klasse von Menschen, die nur in ganz Westfalen angetroffen werden, und sie übertreffen hierin die Kohlenfuhrleute noch weit“, schien der Autor eingangs noch kritisch zu differenzieren, um dann allerdings seinen religiösen Eifer ungebremst auf die „Menschenklasse der Kohlentreiber“ abzuladen: „Diese Menschen besitzen, wie es von ihrer rauhen Erziehung und viehischen Lebensart nicht anders zu erwarten, einen Grad

von Unwissenheit, Gefühllosigkeit und Gleichgiltigkeit gegen alles Heilige, der unglaublich ist, weshalb sie sich auch wenig oder nichts aus religiösen Dingen, aus der öffentlichen Gottesverehrung machen, und viele von ihnen selbst an Sonntagen und hohen Festtagen nur ihrem Kohlenhandel nachgehen.“

Nachdem der Verfasser versucht hatte, die Glaubwürdigkeit seiner massiven Angriffe durch mehrfaches Wiederholen einzelner Erscheinungen zu begründen, und bei dieser Gelegenheit seine persönliche Abrechnung in nur halbwegs verklausulierter Form gegen eine ganz bestimmte Kohlentreiber-Familie vorgetragen hatte, schlug er die seiner Ansicht nach einzig „richtige“ Lösung vor, die Kohlentreiber ganz einfach abzuschaffen: „Es bleibt hier nur ein einziges Mittel für die Obrigkeit zur gründlichen Heilung dieses sittlichen und bürgerlichen Uebels übrig, und dieß ist das gänzliche Verbot des Kohlenhandels durch Pferde, womit denn zugleich die Erlaubniß verbunden seyn darf, daß jeder auf Karren so viel Kohlen wegbringen mag, als er verhandeln kann. . . . Werden . . . erst alle Kohlentreiber durch das Gesetz gezwungen Kohlenfuhrleute zu werden; so ist als sicher vorauszusehen, daß dieser so tief herabgesunkene Stand nach und nach bessere und menschlichere Sitten annehmen wird.“

Vor allem die Arbeit an Sonntagen und kirchlichen Feiertagen war es vermut-

Englischer Kohlentreiber, um 1820



No. des Journals.	Gratis.
<p>Person-Beschreibung.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alter 2. Größe Fuß Zoll. 3. Haare 4. Stirn 5. Augenbraunen 6. Augen 7. Nase 8. Mund 9. Bart 10. Kinn 11. Gesicht 12. Gesichtsfarbe 13. Statur 14. Besondere Zeichen <p>Unterschrift des Inhabers</p>	<p style="font-size: 1.5em; font-weight: bold;">Legitimations-Karte</p> <p>auf Dem gültig. aus</p> <p>im landrätlichen Kreise Regierungs-Bezirks Arnberg, wird, zur Reise nach und zurück, die gegenwärtige, von heute an auf gültige Legitimations-Karte erteilt.</p> <p>Der Inhaber muß diese Legitimations-Karte jederzeit auf der Reise bei sich tragen, um sich, auf Erfordern, der Polizei oder Gend'armerie als unbeschol- ten auszuweisen, widrigenfalls er angehalten und durch Transport zurück- geschickt wird.</p> <p style="text-align: center;">den ten 1827</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold;">Der Bürgermeister</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>Diese Karte ist nur auf die bemerkte Dauer, für den in derselben benannten Inha- ber gültig. Derselbe darf solche keinem Andern zum Ge- brauch überlassen.</p> </div>

Ausweisformular für Kohlentreiber und Kohlenfuhrleute, 1827 in den Regierungsbezirken Arnberg und Düsseldorf eingeführt

lich, die den Zorn des wohl pietistisch geprägten Autors erregt hatte, und dieser Sachverhalt veranlaßte einen anderen Mitbürger zu einer wiederum im „Hermann“ abgedruckten „Wiederholten Rüge“, nachdem er solches auch „am letztverwichenen Charfreitage“ beobachtet hatte³⁸. Gerade die Ursachen für diesen Vorwurf hatte ein paar Wochen zuvor schon der Verfasser eines Beitrags mit der wirtschaftlichen Notwendigkeit zu erklären versucht, indem er schrieb: „Der mit dem Kohlenhandel sich befassende muß vorab auf die Lebensweise der gewöhnlichen arbeitenden Klasse verzichten. Er kann die Stunden seiner Thätigkeit nicht nach stehenden Regeln bestimmen, da das Geschäft selbst von gar zu vielen Zufälligkeiten und Umständen abhängig ist, die nicht in seiner Gewalt sind. Ebenso wenig ist ihm ein angemessener Wechsel von Arbeit und Ruhe verordnet.“³⁹

Entschieden wandte sich dieser mit Bedacht und Verständnis argumentierende Verfasser auch gegen die im ersten Artikel aufgestellte Behauptung, die Kohlentreiber hätten eine leichte Arbeit und verdienten ihr Geld ebenso leicht. Wohl mit Recht klagten die Kohlentreiber über die gestiegenen Wegegelder und die Verluste, die wegen der unterschiedlichen Währungskurse hin-

zunehmen wären. Besonders schwer hätten sie jedoch, da sie nicht nur als Transporteure, sondern als selbständige Zwischenhändler zwischen den Zechen und den Abnehmern fungierten, unter dem Zahlungsmodus zu leiden: „Auch trägt der Mann bei weitem nicht immer seinen Verdienst schon in der Tasche, wenn er Abends heimkehrt. Der größte Theil dieser Gewerbetreibenden liefert auf Accord. Dieser ist oft mit Gefahr, meist mit Nachtheil für ihn verbunden. Die Hauptsumme namentlich erhält er erst nach Verlauf des Jahrs. Während nun der Fabrikherr sein Geld noch benutzt, muß jener borgen auf der Zeche, bei Krämern und Kaufleuten, und wer weiß nicht, daß solches Verhältnis tägliche Nachtheile mit sich führet, die wie der Krebs das häusliche Bestehen heimlich aufzehren.“ Darüber hinaus bereitete auch die mangelhafte Bonität mancher Abnehmer den Kohlentreibern existentielle Probleme: „Nicht zu gedenken, daß oft verhältnißmäßig bedeutende Summen von zahlungsunfähigen Geschäftsinhabern zum großen Ruin mancher Familien verloren gehen, deren Väter und Söhne alle Kraft aufgeboden haben, auf diesem mühevollen Wege ihr Bestehen zu sichern.“

Als besonders nachteilig erwies sich die wechselnde Konjunkturlage auch

für die „Halbbrüder“⁴⁰ der Kohlentreiber, die Kohlenfuhrleute: „Mag er des Abends spät erst heim gekehrt seyn zu den Seinen; bald nach Mitternacht weckt ihn sein Beruf, und wenn die Nacht noch auf Thal und Höhen ruht, wenn schauerliche Wetter, in nächtliche Dunkel gehüllt, daher stürmen, zieht er aus der Heimath stundenweit durch enge düstre Pfade der Kohlenzeche zu. Jeder eilt, um hier nicht der letzte zu seyn, weil seit mehreren Jahren auf den bessern Gruben der Bedarf die Ausbeute weit übersteigt.“ Andererseits hätten vor nicht langer Zeit das metallverarbeitende Gewerbe eine lange Konjunkturlaute durchlaufen, „wodurch der Absatz der Kohlen erschwert, und die Preise herabgedrückt worden sind. Sehr oft zieht der Kohlenfuhrmann Tagelang von Ort zu Ort, ehe er für seine Ladung einen Käufer findet, und muß sich dann zu den geringsten Preisen abfinden lassen.“

Der Verfasser dieser Zeilen muß über gute Kontakte zu dem Berufsstand verfügt haben. Seine Argumente sind differenziert und beruhen offensichtlich auf detaillierten persönlichen Informationen, die daher insgesamt Hinweise auf dieses Gewerbe vermitteln. Er beschließt seine Erwiderung mit den Worten: „Ohne den Verteidiger des Sittens losen abgeben zu wollen, wird es denn doch dem aufmerksamen Menschenbeobachter nicht entgangen seyn, wie jedes dem Betreibenden ein eigenthümliches Gepräge aufdrückt, welches bald sanfter, bald rauher, nach seiner Außenseite nicht immer auf den Werth des Menschen schließen läßt“, und im gleichen Tenor hatte auch bald nach dem Erscheinen des ersten Artikels der Schwelmer Pfarrer Nonne sich gegen die unqualifizierten wie pauschalierenden Angriffe des religiösen Eiferers gewandt⁴¹.

Bei allen Kritikern bestand Einigkeit über die Notwendigkeit, daß es Menschen geben mußte, die die Kohlen zu den Abnehmern transportierten, ebenso wie über die Verurteilung von Exzessen, die massiert auftraten, als die Zahl der Kohlentreiber mit dem gestiegenen Energiebedarf stark angewachsen war. Vor allem auf der Seite der Bergbautreibenden bestanden keine Zweifel, wußten sie doch, daß deren Arbeit von fundamentaler Bedeutung für den Kohlenabsatz war. Letztlich waren die Kohlentransporteure die Geschäftspartner der Gewerke wie der Bergbehörde. Daraus entwickelten sich auch fürsorgliche Gedanken um eine Berufsgruppe, die in pauschalierender Betrachtungsweise zu einer sozialen Problemgruppe zu werden drohte.

Als sich im anbrechenden Zeitalter des Schienenverkehrs die Gefahr abzeichnete, die Kohlentransporteure könnten von einer frühen Form des kollektiven Arbeitsplatzverlustes betroffen werden, ließen sich altruistische, mit sozialer Verantwortung für diesen Berufsstand begründete Gedanken vortragen, die zudem von Vorteil waren für den Versuch, generell die altgewohnten Verkehrsmittel zu bewahren und damit die Scheu vor dem noch unsicheren neuen zu verbergen. Besonders trefflich ließen sie sich auch als Argument anführen, wenn es Vorteile zu verhindern galt, die sich aus neuen technologischen Möglichkeiten für konkurrierende Reviere ergeben könnten: Als es 1826 um erste Eisenbahnpläne Friedrich Harkorts durch das Deilbachtal vom südlichen Ruhrufer bei (Essen-) Kupferdreh nach Nierenhof bei (Neviges-)Langenberg mit Verbindung nach Elberfeld ging, sprachen Wittener und Sprockhöveler Gewerker in einer Eingabe an das Dortmunder Oberbergamt von 600-1000 Kohlenfuhrleuten, die dadurch in ihrer Existenz bedroht sein würden⁴².

Auch in den Augen der Verantwortlichen in den Behörden stellten die Fuhrleute einen nicht zu unterschätzenden Gewerbezweig dar. Sie setzten sich entsprechend für sie ein, vielleicht auch weil die Legitimationskarte für die Kohlentransporteure inzwischen zu einer konkreten wie emotionalen Verbesserung der Situation beigetragen hatte. So verfügten die Kohlentreiber und -fuhrleute, was nach den früheren Klagen als eher überraschend erscheinen mag, sogar über eine „Lobby“, wenn es um die Vertretung ihrer Interessen ging: Im Zusammenhang mit dem Plan einer Eisenbahn aus dem Raum Witten in Richtung des heutigen Wuppertal sorgte sich 1828 der Abgeordnete und Hammerwerksbesitzer Moritz Heilenbeck aus Milspe bei Schwelm⁴³ um die Arbeitsplätze der Kohlenfuhrleute, nicht nur in seiner eigenen Stadt, sondern auch in den Ortschaften Sprockhövel, Haßlinghausen und Volmarstein. Er argumentierte vor dem Westfälischen Provinziallandtag: „Gewöhnlich hat in genannten Gegenden jeder Fuhrmann ein Pferd, deren Zahl sich beinahe an 2000 beläuft⁴⁴, womit er sich und seine Familie durch den Transport der Steinkohlen ernährt. Da ein solcher nur 10-12 Scheffel ladet, so würden diese, da durch die projektierte Anlage 9/10 der erforderlichen Zugpferde überflüssig würden, den Kohlentransport nach Barmen und Elberfeld verlieren, und . . . beim Aufhören ihrer bisherigen Beschäftigung keinen andern Erwerbszweig ergreifen können, unvermeidlich

grösstenteils an den Bettelstab gebracht und aus Not zu sträflichen Handlungen übergehen.“⁴⁵

„Es ist wohl nicht zu bezweifeln“, so fuhr Heilenbeck fort, daß alle diese „kleinen Kolonien . . . um die Hälfte im Werte fallen und teils zu Grunde gehen müssen“, denn die Fuhrleute und ihre Familienangehörigen stellten einen nicht zu unterschätzenden Wirtschaftsfaktor dar, da durch ihr Gewerbe „Hunderte von Menschen als z.B. Wirte, Handwerker, Landwirte, Bäcker ihre Existenz und Oekonomie des fruchtreichen Hellweges einen bedeutenden Absatz von Getreide haben, was durch den Untergang jener aufhören würde.“

Im Kampf der Interessen setzte Heilenbeck sich aus naheliegenden Gründen für die Interessen der Bewohner in seinem Bezirk ein. Ebenso verständlich waren jedoch auch Kosten-Nutzen-Überlegungen, die im Raum Wuppertal angestellt wurden. In einer zur gleichen Zeit ausgearbeiteten Stellungnahme hieß es einerseits zu den Nachteilen für die Kohlentransporteure: „Wenn . . . die Steinkohlen um 40 % wohlfeiler nach Barmen und Elberfeld geliefert werden können, wie bisher, dann ist es gewiß, daß alles Kohlenfuhrwerk auf dieser Strecke in der bisherigen Art ganz aufhören wird. Auch die ferner gelegenen Ortschaften . . . werden dann nicht mehr ihren Bedarf direkt von den Gruben bekommen, sondern ihn aus den Magazinen von hier oder Elberfeld nehmen“⁴⁶. Das Bahnprojekt, so war man überzeugt, „greift . . . in viele lang bestandene Rechte, Gewohnheiten und Verhältnisse störend ein, und besonders wird jenes Kohlen-Fuhrwerk, diese viel verzweigte Erwerbsquelle dadurch vernichtet, woraus so viele Menschen bisher ihren Unterhalt schöpften.“ Andererseits gab man jedoch abwägend die Vorteile zu bedenken, die sich für die heimische Industrie ergeben könnten, und man kam zu dem Schluß, es sei „leicht zu ermeßen, daß unsere hohen und höchsten Landesbehörden umso lieber und unbedingt die Concession zu dieser Unternehmung erteilen werden, wenn sie auf solche Art die Überzeugung nur gewinnen, daß die Unternehmer nicht blos ihren eigenen Nutzen, sondern besonders die allgemeine Wohlfahrt möglichst beherzigt haben und das auch vorzüglich auf die hier angegebene Weise den Eisenfabriken hier in der Gegend das ihnen so unentbehrliche Brennmaterial so leicht, schnell und wohlfeil als es nur immer möglich war zugeführt werden soll.“

Einen Kompromiß im Interessenstreit zwischen den herkömmlichen Trans-

portmitteln und der Eisenbahn hatte im Jahr zuvor noch der beim Bochumer Bergamt beschäftigte Bergmeister Ehrenfried Honigmann (1775-1855) insofern einzubringen versucht, als er vorschlug, die Bahntrasse im Deilbachtal südlich von Essen so anzulegen, daß sie gleichzeitig auch von Fuhrleuten oder Kohlentreibern genutzt werden könnte⁴⁷.

Der Transport auf der Ruhr

Etwa jede vierte im Ruhrbergbau geförderte Tonne Steinkohle wurde in diesen Jahrzehnten jedoch nicht auf dem Landweg in die südlichen Absatzregionen, sondern mit kleinen Kähnen flußabwärts über die Ruhr transportiert, um in die westlichen Landesteile Preußens, zum Rhein bzw. zum Export nach Holland zu gelangen. Gerade aus dem weiteren Gang der Untersuchung wird sich jedoch ergeben, daß solche statistisch ermittelten Mengenangaben⁴⁸ allerdings nur äußerst bedingt mit der jeweiligen örtlichen Situation übereinstimmen.

Nachdem bereits um die Mitte des 18. Jahrhunderts während der Regierungszeit des Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm erste Überlegungen angestellt worden waren, das in den westfälischen Salinen um Unna und Werl gewonnene Salz⁴⁹ über die Ruhr zum Niederrhein zu transportieren, griff man ein Jahrhundert später diesen Plan wieder auf, als die Steinkohlengewinnung am Ufer und in den Tälern des Flusses zusätzlichen Transportbedarf weckte⁵⁰. Konkrete Formen nahm das Vorhaben an, als 1771 der preußische Staat einen exklusiven Vertrag über den Kohlentransport auf der Ruhr mit einem Handelshaus in (Duisburg-) Ruhrort abschloß⁵¹.

Für den Transport erwiesen sich jedoch die zahlreichen Wehre, die sog. Schlachten, die im Fluß zum Antreiben von Wasserrädern, etwa für Mühlen, angelegt worden waren, als einschneidendes Hindernis. Dort mußten nicht nur die Schiffe umgeladen werden, was einen zusätzlichen Zeit- und Kostenaufwand mit sich brachte. Als besonders nachteilig erwies sich, daß dabei die Stückkohlen leicht zerbrachen, was zu einer beträchtlichen Wertminderung bei den Abnehmern führte. Die durchgehende Schiffbarmachung der Ruhr mit Hilfe von Schleusen, die von den Schiffen ohne Unterbrechung passiert werden konnten bei gleichzeitiger Um-

gehung der Wehre, erwies sich als geeignete Maßnahme, solche Probleme zu vermeiden.“ Die Ruhr war mit ihren vielen Schlachten gleichsam eine von Barrikaden durchquerte Straße. Wie dann jedoch bei der Kriegs- und Domänenkammer in Kleve die Entscheidung zur Realisierung solcher Pläne tatsächlich gefallen ist, läßt sich im einzelnen nicht ermitteln. Fest steht allerdings, daß damit die Ruhr nicht nur für den Kohlen-, sondern im Prinzip auch für den allgemeinen Gütertransport geöffnet wurde⁵².

Nachvollziehen läßt sich, daß die Regierung in dieser Situation auf Überlegungen zurückgriff, die der Freiherr v. König auf Haus Cliff bei Hattingen als Anteilseigner verschiedener Zechen an der Ruhr schon im Jahre 1767 unterbreitet hatte, seinerzeit aber noch aus Kostengründen abgelehnt worden waren⁵³. Als dann schließlich 1780, nach erfolgreichen Verhandlungen Preußens mit den kleinen Anrainerterritorien der Ruhr, die letzte von insgesamt 16 Schleusen fertiggestellt war, konnte der Schiffsverkehr ab Langschede bei Unna, nahe der Saline Königsborn, bis Ruhrort aufgenommen werden.

Um die Staatskasse zu schonen, war man in Berlin zunächst davon ausgegangen, möglichst fremde, private Investitionsmittel zu aktivieren⁵⁴. Die Regierung legte daher den Besitzern der Wehre nahe, den Schleusenbau zu übernehmen. Für den Staat ließen sich auf diese Weise eventuelle Grundstücksprobleme ohne langwierige Verhandlungen lösen, und für die Investoren mochte sich dieser Schritt durchaus als eine günstige Kapitalanlage eignen.

Zwar passierten in den späten 1820er Jahren immerhin jährlich etwa 150 Schiffe die auf heutigem Wittener Stadtgebiet gelegene Herbeder Schleuse⁵⁵, und für das Jahr 1814 sind 60.000 t Steinkohlen angegeben, die in 2.765 Schiffsladungen versandt wurden⁵⁵, doch weiter flußaufwärts lag eine gänzlich andere Situation vor, nicht zuletzt aufgrund häufigen Hoch- oder Niedrigwassers, wodurch die kontinuierliche Leistungsfähigkeit des Schifffahrtsweges erheblich beeinträchtigt wurde.

Bauherr der Steinhauser Schleuse im unmittelbaren Einzugsbereich des Muttentals war ab 1778⁵⁷ Clemens August v. Elverfeldt (1732-1783)⁵⁸. Er hatte vier Jahre vorher schon den Bau der Schleuse weiter flußabwärts im heutigen Bochumer Stadtteil Dahlhausen übernommen. Der Auffassung, die Besitzer der Wehre seien nicht zum



Schleusenbau zu bewegen gewesen⁵⁹, kann im Falle Elverfeldts nur bedingt zugestimmt werden, denn mit der Baugenehmigung hatte man sich in Berlin ein Jahr lang Zeit gelassen⁶⁰. Fast auf den Tag genau vier Jahre später kam es dann zum Vertragsabschluß wegen des Baus der Steinhauser Schleuse, die wohl ebenfalls mit Quadersteinen ausgeführt und noch 1778 fertiggestellt werden sollte⁶¹. Vereinbarungsgemäß sollten die Schleusen „kostenbeständig in guten Stande unterhalten“ werden, damit „die Schiffarth dadurch zu keiner Zeit gehemmet werden müsse“, wie es in der Bewilligung geheißen hatte⁶² – eine wichtige Klausel, die später häufig Anlaß zu ernstern Konflikten gab.

Der Bedeutung des Vorhabens entsprechend war auch die insgesamt 14 Punkte umfassende „Instruction“ für den Schleusenwärter, der auf Steinhausen eingesetzt war, verbindlich ausgearbeitet worden⁶³. Während die ersten Punkte genaue Anweisungen zur Gewährleistung eines ständigen Betriebes und den technischen Ablauf des Schleusenvorgangs enthalten, geht aus den letzten drei eindeutig die Funktion der Schleusenwärter als Amtspersonen mit hoheitlichen Funktionen hervor, da sie auch bei jeder Passage „auf Pflicht und Gewißen“ die Schleusengelder tarifgemäß festsetzen und einnehmen mußten. Ein flußaufwärts fahrender, beladener Kahn hatte 30, ein „lediges“ Schiff 10 Stüber zu bezahlen, und bei der Talfahrt betrug der Satz für beladene Kähne 40 Stüber⁶⁴. Wie dem „Regulativ zur Schleusen-Gelder-Erhebung“ von 1805, nachdem im Zuge der politischen Neugliederung der Territorien an der Ruhr Essen und Werden an Preußen gefallen waren, zu entnehmen ist, war das gesamte Gebührenverfahren von Berlin aus schlüssig organisiert, indem die Belege für zu leistende Passagegebühren an den Ladeschein des jeweiligen Schiffes gekoppelt waren⁶⁵. Am letzten Abend eines jeden Monats hatte der Schleusenwärter, der ein „ordentlich Buch“ führen mußte, die Abschlußrechnung aufzustellen und die im vergangenen Monat eingenommenen Gelder an den Rendanten der in Mülheim neu eingerichteten Ruhrschifffahrts-Kasse abzuliefern.

Regulativ zur Erhebung von Gebühren bei den Ruhrschleusen von 1805 – Archiv Frhr. v. Elverfeldt, Schloß Canstein

Als Gehalt sollte er jährlich 40 Reichstaler Frankfurter Cours erhalten, ein Betrag, der sich offenbar in den folgenden drei Jahrzehnten nicht erhöhte⁶⁶. Gleichermaßen bedurfte auch die Unterbringung der Schleusenwärter der verbindlichen Abstimmung mit den Behörden. Für Steinhausen unterbreitete Elverfeldt den Vorschlag, sie in seiner bei der Schleuse gelegenen Kornmühle einzurichten, was ihm im August 1778 genehmigt wurde⁶⁷. Eigens dafür erhielt er einen zusätzlichen Vorschub von 500 Talern aus dem speziellen Ruhrschiffahrts-Fonds⁶⁸. Zur Absicherung des Darlehens und der jährlich zu zahlenden Zinsen in Höhe von 5% mußte der Bauherr das Mühlengebäude der Ruhrschiffahrts-Kasse grundbuchmäßig abtreten⁶⁹.

Daß die Behörden in der Grafschaft Mark bereit waren, solch einen Vorschub zu leisten, ist sicher darauf zurückzuführen, daß sie als unmittelbar zuständige Instanzen an der möglichst unverzüglichen Schiffbarmachung der Ruhr interessiert waren und es mit dem Fortgang der Arbeiten eilig hatten. Darauf deutet beispielsweise die Information der zuständigen Kriegs- und Domänenkammer in Hamm hin, die dem „lieben getreuen“ Elverfeldt mitteilte, einer seiner Anträge sei in Berlin genehmigt worden, und obwohl der förmliche Vertrag sich noch auf dem Behördenweg befände, hoffe man, „daß Ihr der Abrede gemäß, das nöthige Holz bereits angeschafft und fällen lassen, auch zum ferneren schleunigen Bau alle sonstigen Veranstaltungen vorkehren werdet.“⁷⁰

Die Zentralverwaltung in Berlin war im Gegensatz dazu weiterhin bestrebt, die Höhe der aufzuwendenden Mittel zu begrenzen. Gemäß dieser Maxime wies noch wenige Monate später der an der Spitze des preußischen Berg- und Hüttenwesens stehende Friedrich Anton v. Heynitz (1725-1802)⁷¹ unmißverständlich darauf hin, man sei schließlich davon ausgegangen, Elverfeldt hätte „als Gutsbesitzer von Steinhausen auf seinen Gewinn und Verlust“ den Schleusenbau übernommen⁷². Tatsächlich aber – und ganz im Gegensatz zur ursprünglichen Absicht Berlins – war es Clemens August v. Elverfeldt gelungen, für die Errichtung der beiden Schleusen nach und nach beträchtliche Vorschüsse zu erhalten, die sich auf nicht weniger als insgesamt 11.599 Reichstaler beliefen⁷³. Die Aussage, der kurkölnische Kammerherr hätte sie „mit königlicher Unterstützung“ bauen lassen und „seinem maßgeblichen Einfluß“ sei auch die Errichtung der Schleuse in Dahlhausen „zu verdan-

ken“⁷⁴, kann somit als zumindest euphemistisch bezeichnet werden.

Die überlieferten Akten zeugen vielmehr von zähen Verhandlungen mit den Behörden, in denen es fortwährend um Kapital, Kredit, Obligationen, Währungskurse und Liquidation geht. Um an die Vorschüsse zu gelangen, hatte Elverfeldt – zusammen mit dem Freiherrn v. König, dem Bauherrn der Hattinger Schleuse – schon während der Baumaßnahmen in Dahlhausen gegenüber der Kriegs- und Domänenkammer seine Bedenken zu Protokoll gegeben, er sehe das Projekt „durch die Ungewißheit ob die Schleußen auch in den auswärtigen Territorii würden ausgeführt werden“, gefährdet und dann gleich festgehalten, er und König könnten „auch nicht umhin der Commission zu erkennen zu geben, daß wenn der Schleußen Bau in der Art wie er jetzt das Ansehn gewöhnlich betrieben werden sollte, ihnen zu völliger Perfectionirung desselben ein Vorschub von vier tausend Reichstalern für einen jeden erforderlich seyn würde“⁷⁵. Damit hatten die letztlich erfolgreichen Verhandlungen um die Aufnahme staatlicher Kredite eingesetzt, deren Rückzahlung einschließlich der inzwischen aufgelaufenen Zinsen dann allerdings noch für lange Zeit selbst die Erben des Clemens August v. Elverfeldt beschäftigen sollte, bis man sich in einem äußerst langwierigen Vergleichsverfahren mit dem Staat einigte⁷⁶.

Die unternehmerische Überlegung, die hinter allen diesen Aktivitäten stand, war die Möglichkeit, mit der Einnahme von Passagegebühren, den Schleusengeldern, mittel- bis längerfristig die Kredite zurückzahlen, um danach tatsächlicher Eigentümer der Schleusen zu werden und schließlich sogar Gewinne erzielen zu können. Die Schuldverschreibung⁷⁷, die Elverfeldt im Jahre 1779 wegen der Vorschüsse für die Steinhauser Schleuse – insgesamt 6.474 Taler zu einem Zinssatz von 5% – ausstellte, sah vor, daß die Schleusengelder bis zur Tilgung der Gesamtsumme an die Staatskasse abgeführt wurden. Als Sicherheit für Kapital und Zinsen setzte er nicht nur die Steinhauser, sondern auch die Dahlhauser Schleuse und die dort erzielten Einnahmen „zum Specialen Unterpfande“ ein. Bevor das geliehene Geld nicht abbezahlt war, verpflichtete er sich, darauf „nicht den geringsten Anspruch“ zu erheben. Die betreffende Beurkundung durch den Regierungs-Vizepräsidenten von 1822 liefert den Nachweis, daß die Forderung erst 43 Jahre später im Witterener Hypothekenbuch endgültig gelöscht worden ist⁷⁸.

Generell gilt für die Ruhrschleusen nach der in der Literatur vorherrschenden Meinung, daß die dort erzielten Einnahmen „im ganzen reichlich“ waren⁷⁹. Welche Summen indes in der Praxis bei der Steinhauser Schleuse eingenommen wurden, ergibt ein Blick auf die wenigen im Familienarchiv v. Elverfeldt überlieferten Aufstellungen: Sie zeigen, daß kaum das Geld für den Schleusenwärter verdient wurde. Die Listen⁸⁰ offenbaren mit gut 5 bzw. reichlich 3 Talern für die Monate Juni bzw. Juli 1787 Beträge, die – gelinde formuliert – ausgesprochen ernüchternd auf den Bauherrn gewirkt haben müssen, selbst wenn diese Nachweise nicht repräsentativ für einen längeren Zeitabschnitt sein müssen, sie vielleicht nur aufbewahrt wurden, um für allfällige Zwecke die besonders schlechte Ertragslage zu dokumentieren. Sieben Jahre später, in den Monaten Oktober/Dezember 1804, war die Bilanz mit 5, 11 bzw. 3 Talern nicht wesentlich günstiger. Walter Kliches Feststellung, die Gebühreneinnahmen „verminderten . . . sich im einzelnen rasch“, je weiter flußauf eine Schleuse lag⁸¹, trifft voll und ganz zu, und sie wird auch dadurch bestätigt, daß die ausgewerteten Listen über die Einnahmen bei der Dahlhauser Schleuse, flußabwärts gelegen, erheblich höher waren. Dort ergeben sich für das erste Jahrzehnt, den Zeitraum zwischen 1776 und 1785, aus einer anderen Aufstellung durchschnittliche Jahreseinnahmen in Höhe von 300 Talern⁸².

Die Auflistungen für die Monate Juni/Juli 1787 sind auch im Hinblick auf den Schiffsverkehr und die transportierten Güter aufschlußreich: In diesem Zeitraum passierten insgesamt nur 22 Fahrzeuge die Steinhauser Schleuse, lediglich 13 davon waren beladen. Daß davon wiederum die 12 flußab fahrenden Kähne Salz transportierten, belegt, wie wenig Bedeutung – zumindest in dieser frühen Zeit – die Schiffbarmachung der Ruhr für den Kohlentransport aus dem Raum Witten besaß. Als Folge dieses offensichtlich unvermutet geringen Transportaufkommens – sicherlich mitverursacht durch den in den Vorjahren vorgenommenen Ausbau der Landverbindungen – wurde im Jahre 1801 der Schiffsverkehr auf der oberen Ruhr bis Witten eingestellt und damit auch die Schleusen in Herdecke und Wetter⁸³. Steinhausen blieb dagegen vorerst noch in Betrieb, zumindest bis 1807.

Als die Kohlen-Kaufmannschaft 1816 einen Vorstoß zur „Wiederaufbauung“ dieser Anlage unternahm, bezweifelte der Geheimrat Liebrecht von der Ruhr-

schiffahrts-Direktion den Nutzen dieses Vorhabens, das 5.400 Taler kosten sollte. Ein Jahrzehnt vorher, als das meiste Salz auf dem Landweg transportiert wurde⁸⁴, hatten die jährlichen Erträge aus Schleusengeldern nur bei gut 30 Talern gelegen. Auf die Anfrage bei den Gewerken der Zechen oberhalb der Schleuse wies Levin v. Elverfeldt (1762-1830), angesichts der noch nicht endgültig abgeschlossenen Vergleichsverhandlungen mit dem Staat wegen der Rückzahlung der Vorschüsse auf die „Verhältnisse worin ich dieserhalb mit dem Gouvernement stehe“ hin und betonte, daß es sich (noch) um eine private, d.h. seine, Schleuse handele. Es könne, so fuhr er fort, „daher wohl niemand gezwungen werden, zu seinem Nachtheil Anlagen der Art zu machen“. Damit aber „das gute Werk nicht in Stocken gerathe“, bot er in seiner Eigenschaft als Gewerke an, sich mit 300 Talern zu beteiligen⁸⁵.

Erhebliche zusätzliche Geldaufwendungen ergaben sich neben dem Kapitaldienst und den Personalkosten durch die Instandhaltung der Schleusen und des Leinpfades, auf denen die Boote von Pferden mit Seilen gezogen, d.h. getreidelt, wurden. Hatten schon vor der Inbetriebnahme der Schleusen die Behörden streng darauf geachtet, daß der Leinpfad durch die Grundbesitzer in einem ordnungsgemäßen Zustand gehalten wurde und Versäumnisse oder Nachlässigkeiten genau verfolgt⁸⁶, so kontrollierte seit Aufnahme des Schiffsverkehrs die Ruhrstrom-Befahrungskommission einmal jährlich den Zustand der Anlagen. Sie fertigte Protokolle über Mißstände an und bemühte sich um möglichst unverzügliche Abhilfe, wobei das Freihalten des Weges von Büschen und Sträuchern eine der einfacheren Maßnahmen darstellte.

Als symptomatisch für die unnachgiebige Aufsicht der Behörden kann ein Schreiben angesehen werden, das die Kriegs- und Domänenkammer in Hamm am 23. Juni 1797 an Levin v. Elverfeldt richtete, nachdem sie ihn schon im Vorjahr mehrmals vergeblich aufgefordert hatte, die Generalüberholung der Steinhauser Schleuse vornehmen zu lassen. Selbst die Androhung „militärischer Execution“ und einer Strafe von 200 Reichstalern hatten nichts gefruchtet, Elverfeldt hatte „bis jetzt noch nicht die geringste Anstalt zu diesem wichtigen Bau gemacht hat“⁸⁷. Dieses Schreiben sollte nicht das einzige bleiben, das die Aufsichtsbehörde wegen ausgebliebener Reparaturen an Elverfeldt sandte. Es wirft ein Licht darauf, wie nachlässig und inhaltend,

weil letztlich geldsparend, im Hause Elverfeldt solche Angelegenheiten verfolgt wurden – sicherlich das Ergebnis einer allem Anschein nach fatalen Fehlspekulation über den Nutzen, den die Schiffbarmachung der Ruhr für den Bergbaubetriebenden im Wittener Raum und gleichzeitigen Betreiber zweier Schleusen mit sich gebracht hatte.

Schiebewege zur Ruhr

Mit der Schiffbarmachung der Ruhr wurde der Fluß selbst zum Zielpunkt des Transportes von den Zechen aus, zumal man sie aufgrund der Lagerstättenbedingungen häufig im unmittelbaren Einzugsbereich des Flusses vom Ufer aus in die Hänge vorgetrieben hatte. Das Ufer diente zunächst als Zwischenstation, wo die Kohlen in Magazinen gelagert wurden, bis man sie – je nach Auftragslage und Schiffsartbedingungen – für den Weitertransport auf die kleinen Schiffe verlud.

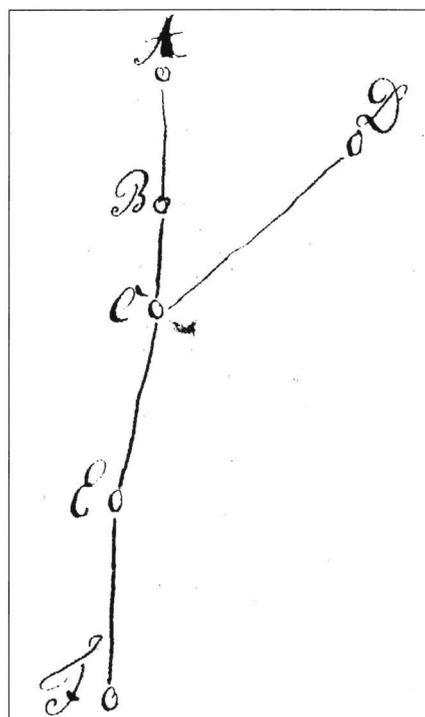
Konsequenterweise richtete die preußische Bergverwaltung bald ihr Augenmerk auf die Verbesserung dieser Transportwege. Speziell dafür angelegte „Schiebewege“, auf denen Transportkarren möglichst ohne große Kraftanstrengung und zügig geschoben werden konnten, boten sich als Lösung an. Im Prinzip stellten sie eine Weiterentwicklung gegenüber dem einfachen Transportieren auf dafür nicht eigens hergerichteten oder allenfalls ohne sonderlichen Aufwand mit Brettern ausgelegten Wegen dar.

Schon während der Aufnahme der Ruhrschiffahrt erreichte das Westfälische Bergamt ein Königlicher Spezial-Befehl auf Veranlassung von Friedrich Anton v. Heynitz, der kurz zuvor als Minister an die Spitze des preußischen Berg- und Hüttenwesens getreten war. Zusammen mit dem Freiherrn Heinrich Friedrich Karl v. Stein (1757-1831)⁸⁸, dem späteren Leiter des Westfälischen Bergamtes, hatte er die märkischen Reviere inspiziert und daraufhin eine Reihe von Verbesserungen vorgeschlagen. Als dritten Punkt seines Erlasses vom November 1780 ordnete er Versuche an, „die Kohlen-Wege von denen Zechen nach der Ruhr, statt der Dielen mit breiten Steinen zu belegen“⁸⁹. Daß diese Anweisung nicht sofort und nicht überall in die Praxis umgesetzt wurde, geht aus dem Bericht des Oberberg-rats Friedrich Wilhelm v. Reden (1752-1815)⁹⁰ hervor, der drei Jahre später ebenfalls die Gruben in der Mark inspizierte: „Bey dieser Gelegenheit nahm

ich auch die nach der Ruhr vorgerichteten Kohlen-Läufer und die an den Ufern derselben angelegten Niederlagen in Augenschein. Erste sind äußerst nachlässig eingerichtet, mit bloßen Pfosten belegt, bald gehet es auf der Ebene, und bald sehr abschüssig, da doch solche mit denen hieselbst befindl. schönen Steinen, sehr bequem und nach englischer Art vorgerichtet werden können“⁹¹.

Der Ausbau vorhandener Wege, der gelegentlich neue Linienführungen mit sich bringen konnte, setzte allerdings klare Regelungen hinsichtlich des benötigten Grund und Bodens voraus, wie sie 1804 in einer Verfügung des Oberbergamtes zum Ausdruck kommen und worauf sich später auch noch Levin v. Elverfeldt in einem erbitterten Streit berufen sollte. Demnach hatten die Grundeigentümer den für solche Vorhaben benötigten Boden zur Verfügung zu stellen⁹², und vielleicht kann die früheste archivalisch überlieferte Information über Verbesserungen an den Schiebewegen im Muttental schon im Vorfeld dieser Verfügung gesehen werden. Sie war auch für die Grundbesitzer im Muttental nicht ohne Bedeutung.

Skizze über den geplanten Gemeinschaftlichen Schiebeweg im Muttental von 1804. A = Zeche Mecklingsbank, B = Zeche Turteltaube, C = Abzweigung, D = Zeche Morgensern, E = Zeche Eleonore, F = Zeche Nachtigall – Archiv Frhr. v. Elverfeldt, Schloß Canstein



Für den 2. Februar des Jahres 1804 hatten die Kirchen in den umliegenden Gemeinden Wengern und Herbede eine Versammlung angekündigt, auf der die öffentliche Verdingung der Arbeiten am „Gemeinschaftlichen Schiebeweg“ stattfinden sollte, zu dem sich die Zechen Mecklingsbank, Turteltaube, Morgenstern ins Osten, Eleonore und Nachtigall entschlossen hatten⁹³. Das Projekt setzte sich aus zwei Teilvorhaben zusammen, einerseits sollten bestimmte Abschnitte bereits bestehender Förderwege generalüberholt werden, die man andererseits durch den Neubau einzelner Strecken zu einer durchgehenden Verbindung vom Zentrum des Muttentals nach Norden zur Ruhr hin zusammenfassen wollte. Das Protokoll der Vergabeverhandlung⁹⁴ informiert detailliert über das Vorhaben und die Ausführung des insgesamt 1,6 km langen Weges⁹⁵. Der Weg sollte 9 Zoll breit und 2 Zoll stark, „mit guten Unterlagen versehen“ und ihre Oberfläche „der Erde gleich“ sein. Es durfte „kein Bach in der Bahn“ sein, und die Bohlen, Brücken und Querbaue sollten „wäbig liegen“, eine Bedingung, die an die schon zwei Jahrzehnte zurückliegenden Einwände Redens über das ebenso mühselige wie unproduktive Auf und Ab der Schiebewege erinnert.

Die anwesenden Gewerke der beteiligten Zechen gingen davon aus, daß nach Fertigstellung des umfangreichen Vorhabens „keine Differenzen zwischen Gewerke und Entreprenneur entstehen könnten wenn Letzterer nur nach dem Zeugniß zweyer Sachverständiger den Schiebeweg in brauchbarem Stande abliefern.“ Derjenige, der den Zuschlag erhielt, mußte „dafür sorgen, daß der Schiebeweg immer im brauchbaren Stande ist; sollte er darin säumig seyn, so soll er auf geschehene Zeugnisse von Revierbeamten schriftlich angehalten, und wenn auch dies nicht fruchtet, die Reparatur auf seine Kosten vorgenommen, und ihm der Betrag abgezogen werden“. Ein durchdachtes Beitragssystem sollte dafür sorgen, daß keine der Gruben, die monatlich nach ihrem Förderaufkommen Gebühren für die verbesserte Transporteinrichtung zu zahlen hatten, benachteiligt wurde.

Einen Monat vorher schon hatten sich der Gewerke von Eleonore und Nachtigall, Levin v. Elverfeldt, Sohn des Schleusenbauherrn Clemens August, Johann Wilhelm Klingholz als Vertreter von Peter Engelbrecht Berger (1752-1808)⁹⁶, dem Mitgewerke von Mecklingsbank, sowie die Gewerke Niederste Frielinghaus und Reebein gen.

Oberste Frielinghaus von den Zechen Turteltaube und Morgenstern über die Umlegung der Kosten „vollkommen“ geeinigt, sie sollten für jede Zeche monatlich nach der Menge der transportierten Kohle berechnet werden. Für die Zeit, in der eine Grube nicht förderte, brauchte sie keine Gebühren zu bezahlen. Die Zechen, die aus der Bahn Nutzen zogen, teilten sich die anteiligen Kosten untereinander auf⁹⁷. Eine ähnliche Regelung wurde bei der Auftragsvergabe auch zur Absicherung des Bauunternehmers getroffen⁹⁸.

Mit seinen bis ins einzelne gehenden Bestimmungen zeugt das Protokoll der Vergabeverhandlung auch von dem geschäftsmännisch-professionellen Vorgehen der Beteiligten. Nachdem es in der Endphase des Verfahrens um jeden einzelnen Stüber gegangen war, erhielt ein Bauunternehmer aus Herbede den Zuschlag, der den geringsten Betrag gefordert und damit den Freiherrn v. Elverfeldt unterboten hatte, der lediglich mit den Unterhaltungsarbeiten beauftragt wurde. Aber bereits vom Tag nach der Verdingung liegt der Entwurf eines Vertrages zwischen Levin v. Elverfeldt und dem Bauunternehmer vor⁹⁹, wonach beide gemeinsam sowohl die Bau- als auch die Unterhaltungsarbeiten übernehmen und „gemeinschaftlich die Unkosten bestreiten, als die Vortheile zur Hälfte theilen“ wollten.

Für Elverfeldt, zu dessen Besitz auch Steinbrüche gehörten, mag insbesondere der Passus nicht unwichtig gewesen sein, daß jeder Partner zur Hälfte die Materialien für den Bau und die Unterhaltung lieferte. Für die Bauaufsicht und für kleinere Ausbesserungsarbeiten sollte ein Pauschalbetrag gezahlt werden. Ausgeschlossen von dieser Bestimmung war jedoch der Bau der Überführungen, „im Fall solche mit Überschwemmungen weggetrieben werden sollten“. Der Anlage der „Brücken und Querbaue“ scheint die besondere Aufmerksamkeit der Auftraggeber gegolten zu haben, weil sie wohl technisch relativ aufwendig und kostenintensiv war. Diese Arbeiten waren in einem besonderen Passus der Vergabeverhandlungen geregelt, wonach Schichtmeister die Aufsicht führen und die Beträge festlegen sollten.

Als Zeitraum für die Fertigstellung des Weges waren drei Jahre vorgesehen, und schon bei der Verdingung war als ein wesentlicher Vertragspunkt festgehalten worden, der Auftragnehmer müsse „nach erfolgter ratification sich sofort an die Arbeit geben, und die Schiebebahn mit gestärkter Hand auf

den schlechtesten Punkten zuerst im Stand setzen, damit abgeschoben werden kann, und damit bis zur völligen Herstellung continuire.“¹⁰⁰ Als dann aber, nach Auslaufen des Vertrages, der Weg noch immer nicht endgültig fertiggestellt war und weiterhin Mängel auftraten, verpflichtete Elverfeldt im April 1807 einen neuen Subunternehmer, der die restlichen Arbeiten ausführen sollte¹⁰¹. Als großer und einflußreicher Grundbesitzer im Muttental hatte er sich ganz offensichtlich zum Sprecher sämtlicher beteiligter Gewerke und zum „Entrepreneur“, gewissermaßen zum Generalunternehmer, aufgeschwungen, und unter seiner Regie wurde auch die bereits bestehende Kohlenniederlage am Endpunkt des Weges den neuen Anforderungen entsprechend erweitert¹⁰².

Die Muttental-Bahn

Der Gemeinschaftliche Schiebeweg dürfte den umfangreichen Verhandlungen zufolge ein für die Gewerke vergleichsweise aufwendiges Projekt gewesen sein, das ihnen durchaus das Gefühl vermitteln konnte, einen den aktuellen technischen Stand berücksichtigenden Transportweg von ihren Gruben zum Ruhrufer hin geschaffen zu haben. Er wurde ganz offensichtlich als eine Investition angesehen, mit der sich das Transportaufkommen in den kommenden Jahrzehnten zufriedensstellend bewältigen ließ. Anstrengungen, die Wege auch nach Süden hin auszubauen, um über die „Wittener Kohlenstraße“ den Kohlenabsatz in die näher gelegenen Verbrauchscentren zu verbessern, wurden im Muttental erst in einer Zeit unternommen, als zwar die Klagen über den schlechten Zustand auf dieser Straße noch anhielten, ihr Ausbau sich aber schon abzuzeichnen begann. Sie fielen in die Zeit, da sich der Leiter des Essener Bergamtes, Johann Heinrich Heintzmann (1778-1858), zunehmend um den stagnierenden Kohlenabsatz aus seinem Revier sorgte. Er war vorwiegend auf den Wasserweg ausgerichtet und blieb lange bei mehr oder weniger 3 Mio. Scheffel konstant, was an den unzureichenden, vor allem von den Wasserhältnissen abhängigen Verkehrseinrichtungen lag¹⁰³.

Wie Heintzmann dem Oberbergamt in Dortmund gegenüber weiter zum Ausdruck brachte, war es dringend erforderlich, die Steinkohlenproduktion vom „Ruhrdebit“ auf den „Landdebit“ umzustellen, wozu es aber notwendig war,

das im Essener Bezirk bestehende Monopol der großen Schiffsspediteure zu brechen. Sie beherrschten den Vertrieb von etwa der Hälfte der gesamten Kohlenproduktion im Ruhrbergbau, die 1825 etwa 436.000 t betrug¹⁰⁴, verhielten sich beim Aufkauf geschickt antizyklisch und konnten als einzige mit der vorherrschenden Situation zufrieden sein: „Die Kohlenkaufleute, besonders die vermögenden, mögen auch hiergegen sagen, was sie wollen. Sie haben ihren Vortheil bei einem unsicheren Transport: 1, darin, daß sie von unvermögenden Gewerken die Kohlen unter der Lage zu derjenigen Zeit kaufen, wo keine Schifffahrt stattfindet; 2, daß sie, wenn nach langer Zeit die Schifffahrt wieder beginnt, solche mit Kraft angreifen können.“

Um diesen Mißstand zu beenden, hatte Heintzmann sich schon seit Jahren für den Bau neuer Straßen eingesetzt, beispielsweise von (Essen-)Steele über Neviges nach Elberfeld. Im September 1826 war er aber schon sicher, daß der Transport per Eisenbahn billiger sein würde als mit Fuhrwerken. Auch Überlegungen, die die später in leitenden Positionen tätig gewesenenen preußischen Bergbeamten Karl v. Oeynhaus (1795-1865) und Heinrich v. Dechen (1800-1889) in den frühen Jahren ihrer Karriere über die Vorteile der Schienenförderung anstellten und zum Teil auf ihren in England gesammelten Erfahrungen basierten, gingen in diese Richtung¹⁰⁵.

Zur gleichen Zeit und wenige Monate, nachdem das Bochumer Bergamt sein entsprechendes „Promemoria“ über die Landverbindungen ausgearbeitet hatte, einigten sich die Gewerken der Zechen Louisenglück, Turteltaube, Morgenstern ins Osten und Frielinghaus auf den Aus- bzw. Neubau der bisherigen Wege vom Zentrum des Muttentals nach Süden. Einsprüche von Grundeigentümern, die wegen Einschränkungen bei ihren Zugangswegen auf Entschädigung bestanden, führten jedoch zu zähen, langandauernden Verhandlungen, die das Projekt erheblich verzögerten¹⁰⁶.

Streit entbrannte auch deshalb, weil Carl Berger als Repräsentant der Zeche Turteltaube dagegen Einspruch erhob, daß sich die Zeche Frielinghaus – wie alle übrigen – nur mit einem Fünftel an den Kosten beteiligen wollte, obwohl sie bereits das Grubenfeld Engelbert gemutet hatte und diese mögliche neue Zeche als künftigen Nutznießer zusätzlich und ohne weitere Kostenbeteiligung in das Vorhaben einzubringen gedachte¹⁰⁷. Verzögernd wirkte auch

der Plan, ein Teilstück der neuen Hauptkohlenstraße zweispurig auszubauen. Offensichtlich weil sich dadurch die Konkurrenzsituation der Zechen im Muttental gegenüber denen in günstiger gelegenen Revieren verschlechtern konnte, erklärten die Gewerken Frielinghaus, sie würden sich von dem Vorhaben insgesamt zurückziehen¹⁰⁸. Wie sie im Mai 1827 in ihrer Eingabe an den Berggeschworenen Hardt zum Ausdruck brachten, wurde das Vorhaben vor allem wohl dadurch „vereitelt“, daß

sich zusätzlich außenstehende Personen beteiligen wollten. Tatsächlich bahnte sich zu diesem Zeitpunkt bereits eine Entwicklung an, die bald darauf den Gewerken die Initiative aus der Hand nehmen und zur Abänderung des gesamten Vorhabens führen sollte.

Ludwig v. Elverfeldt, der Enkel des Schleusenbauers, war bis dahin noch nicht als Projektbeteiligter in Erscheinung getreten, obwohl auch er für Eleonore und Nachtigall von vornherein

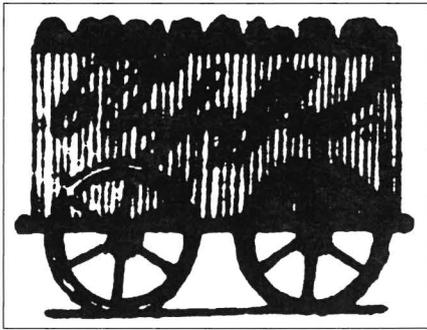
Ladeschein der Muttental-Bahn von 1834 – Stadtarchiv Wuppertal

Muttenthaler Eisenbahn.

 *Zwischenstück*

<i>Substanz der Zucht</i>	<i>Rechnung</i>	<i>Byen</i>	<i>Stk.</i>
<i>Nachtigall</i>	<i>12</i>	<i>4</i>	<i>10</i>
<i>Turteltaube</i>	<i>#</i>	<i>4</i>	<i>11</i>
<i>Morgenstern</i>	<i>,</i>	<i>4</i>	<i>11</i>
<i>Frielinghaus</i>	<i>,</i>	<i>4</i>	<i>6</i>
<i>Osterbank</i>	<i>#</i>	<i>4</i>	<i>10</i>
<i>Louisenglück</i>	<i>,</i>	<i>4</i>	<i>6</i>
<i>Fortuna</i>	<i>,</i>	<i>2</i>	<i>8</i>

Im Magazins der Fünfzehen
im 20. Januar 1834
von Fingern
Heintzmann



Wagen der Muttental-Bahn von 1834 (Ausschnitt aus dem Ladeschein)

stark an einer besseren Verkehrsanbindung nach Süden hätte interessiert sein müssen. Da er angeblich nicht persönlich an einer wichtigen Verhandlung teilnehmen konnte, hatte er zwei Tage vorher dem Berggeschworenen seine Vorschläge schriftlich in Form eines Vertragsentwurfs vortragen lassen. Darin stimmte er Carl Bergers Vorstellungen hinsichtlich der Kostenbeteiligung zu und sprach von „einem durch Sachverständige auszumittelnden Verhältnis“¹⁰⁹.

Sein wichtigstes Anliegen waren ganz ohne Zweifel zwei Vorschläge an die Gewerken, die in seinem detaillierten Angebot nahtlos ineinander übergingen und bei denen er wiederum die gewinnbringende Nutzung seiner Steinbrüche im Auge hatte: „Der Herr von Elverfeldt giebt für die Dauer des Gebrauchs dieses Weges den Grund und Boden . . . her, so wie die erforderlichen und geeigneten Steinbrüche, dagegen verpflichten sich die beteiligten 5 Gruben dem Grundbesitzer von Elverfeldt für obige Bewilligung 1 1/2 Pfennig von jedem Scheffel Kohlen, der auf diesen 5 Gruben gefördert wird, auszahlen zu lassen.“ Außerdem bestand er ausdrücklich auf dem freien Nutzungsrecht des Weges für sein Gut Steinhausen, und – nach den vermutlich einträglichen Erfahrungen, die sein Vater als Generalunternehmer beim Bau des Gemeinschaftlichen Schiebeweges gesammelt hatte – beantragte er, den Berggeschworenen Hardt sowie einen Deputierten der beteiligten Zechen und ihn selbst – und zwar in seiner Funktion als Grundbesitzer – mit der Bauleitung zu beauftragen.

Damit scheiterte er aber bei den Gewerken Oberste und Niederste Frielinghaus sowie dem Herbeder Bürgermeister Constanz Hueck¹¹⁰, dem Deputierten der Zeche Louisenglück.

Auch Berger konnte sich mit seinen Vorstellungen von einer differenzierten Kostenbeteiligung nicht durchsetzen: Die Versammlung bestimmte nicht v. Elverfeldt, sondern Hueck und Friedrich Wilhelm Oberste Berghaus zu ihren Sprechern. Auch mit seinen übrigen Vorstellungen konnte er sich nicht durchsetzen, das Protokoll vermerkt lapidar: „Das Project des Herrn Baron von Elverfeldt ... kann nicht angenommen werden, weil es nicht mit dem Vortheil der Gruben harmoniert.“¹¹¹ Dennoch wurden Berger und Elverfeldt ein Vierteljahr später offiziell als Deputierte an dem gesamten Projekt beteiligt¹¹².

Die Querelen um das Projekt dauerten zunächst an, obwohl das aufsichtführende Bochumer Bergamt Ende November 1828 vom Zustandekommen des Vorhabens ausging. Der dortige Bergmeister Ehrenfried Honigmann hatte im Vorjahr bei seiner Stellungnahme gegen den geplanten Schienenweg durch das Deilbachtal eindeutig für die davon benachteiligten Wittener und Sprockhöveler Gewerken Partei ergriffen und mit seiner Stellungnahme erreicht, daß die Bergverwaltung diese Pläne vorerst zu den Akten legte, um statt dessen den Ausbau der bestehenden Straßen als vorrangig zu betrachten¹¹³. Nun sollte der Weg durch das Muttental möglichst schnell durch eine Übereinkunft zumindest der Mehrzahl der Gewerken realisiert werden und unter der Leitung der Zechendeputierten und Beamten zur Ausführung gelangen¹¹⁴.

Erst die Versammlung vom 5. Januar 1829, zu der das Bergamt als wiederum nachdrücklicher Befürworter des Plans¹¹⁵ geladen hatte, brachte eine Übereinkunft. Honigmann selbst, der spätere Direktor des Bochumer Bergamtes¹¹⁶, leitete die Versammlung. Im Protokoll hielt er fest, daß die Gewerken sich „endlich allesamt geneigt“ erklärten, den Bau auszuführen¹¹⁷. Aber während diese vorschlugen, sich im März erneut zu treffen, notierte Honigmann: „Herr Berger und auch Herr von Elverfeldt wünschten nur, daß damit Anstand genommen werden möge bis zum 12. Mai, weil vielleicht die Concession welche sie auf eine Eisenbahn bis dahin zu erhalten hofften, eine Aenderung veranlassen kann.“

Hinter dieser nur kurz angedeuteten Absicht verbarg sich ein Vorhaben, das eine entscheidende Wende bei den Planungen im Muttental einleitete: Als man sich knapp einen Monat später erneut zusammenfand, um wegen „alsbaldiger Anlage eines neuen Zechen-

weges wieder und definitiv“ zu verhandeln, boten v. Elverfeldt und Berger an, „alsbald eine Eisenbahn von den Gruben in dem Muttenthal anzulegen“¹¹⁷, und zwar bis zur Kohlenstraße von Wittichen nach Elberfeld. Ludwig v. Elverfeldt übernahm es auch gleich, das neue Magazingebäude sowie den Pferdestall am Endpunkt der Bahn zu errichten¹¹⁹, und ein Jahr später wurde im Zentrum des Reviers das sogenannte Bethaus als zentraler Versammlungsort der Bergleute von den Gewerken gebaut¹²⁰. In der Frage der Beschäftigung der Fuhrleute, die wiederum eine Rolle spielte und das Projekt hätte verzögern können, verpflichtete er sich vertraglich in einer Klausel, auch deren Belange dadurch zu berücksichtigen, daß den Zechen „überhaupt nicht verwehrt sein solle, den gegenwärtigen Debit der Fuhrwerke nach ihrem gegenwärtigen und künftigen Interesse so gut und zweckmässig, als sie es für nötig halten“, zu gestalten¹²¹.

Das ursprüngliche Wegebauvorhaben sollte zurückgestellt werden, und es wurde zugesagt, die Eisenbahn „noch vor dem künftigen Winter“, und zwar im Oktober, hergestellt zu haben. Tatsächlich konnte Honigmann schon am 9. Dezember 1829 an das Oberbergamt in Dortmund melden, daß die Eisenbahn „vollendet ist und daß der Kohlentransport mit Anfang dieses Monats bereits begonnen hat.“¹²² Ob zu diesem Zeitpunkt der Betrieb tatsächlich schon aufgenommen worden war, ist allerdings zu bezweifeln, denn die Mengen an Eisen bzw. eisernen Schienen, die noch im folgenden Jahr ausdrücklich für die Bahn im Muttental bestellt wurden, waren erheblich¹²³. Die Bahnen in dieser Zeit bestanden im allgemeinen aus hölzernen Langschwelen mit aufgenagelten Flachschiene¹²⁴, und dasjenige Gleismaterial, das noch im Mai 1833 geordert wurde¹²⁵, könnte dagegen für die Verlängerung der Muttental-Bahn von der Zeche Nachtigall zur Niederlage an der Ruhr verwendet worden sein, über deren Bau keine Archivalien überliefert zu sein scheinen.

Mit ihrer Entscheidung, nicht mehr gemeinsam mit den anderen Gewerken einen herkömmlichen Weg für Pferdefuhrwerke anzulegen, sondern eine mit eisernen Schienen ausgestattete Bahn, versuchten Carl Berger und Ludwig v. Elverfeldt endgültig, die Möglichkeiten der neuen Verkehrseinrichtung zu nutzen, um sich erneut als „Entrepreneurs“ zu erweisen. Elverfeldts Vater hatte eine solche Geschäftstätigkeit bereits am Anfang des Jahrhunderts bei der Anlage des Gemeinschaftlichen Schiebeweges wahrgenommen.

Obwohl der Bau der Muttental-Bahn auf die gemeinsamen Aktivitäten von Carl Berger und Ludwig v. Elverfeldt zurückzuführen ist, dürfte Berger die treibende Kraft gewesen sein. Zwar hatten beide schon 1826 zu den Mitunterzeichnern der Eingabe gegen den Bahnbau im Deilbachtal gehört¹²⁶, doch war es Berger allein, der am 6. Mai 1828 den Elberfelder Oberbürgermeister Johann Rütger Brüning (1775-1837) um Unterstützung bei dem Vorhaben bat, eine Eisenbahn vom Hardensteiner Revier bei (Witten-)Bommern in das heutige Stadtgebiet von Wuppertal anzulegen¹²⁷. Damit versuchte er, die konkurrierende Überlegung in die Realität umzusetzen, die seinerzeit schon von den Wittener und Sprockhöveler Gewerken zu den Essener Bahnplänen entwickelt worden war. Daß er damit sozusagen eine Vorgeschichte zur 1829 verwirklichten Muttental-Bahn einleitete, ist bislang im Zusammenhang mit den frühen Bahnprojekten an der Ruhr zumeist übersehen, allenfalls nur andeutungsweise herausgearbeitet worden¹²⁸. Doch gerade dieses Vorhaben wirft – nicht nur unter chronologischen Gesichtspunkten – ein bezeichnendes Licht auf die Anstrengungen der Gewerken im Wittener Süden, die Verkehrsverhältnisse weiterzuentwickeln.

Berger argumentierte dem Elberfelder Oberbürgermeister gegenüber nicht ungeschickt mit dem Hinweis auf ökonomische Vorteile, die sich für die Industrie am linken Niederrhein dadurch ergeben hatten, daß sie dank des Transports über die Ruhr relativ preisgünstig mit märkischer Steinkohle versorgt werden konnte. Bei den Transportkosten stellte er Einsparungen um etwa die Hälfte in Aussicht, angesichts des hohen Verbrauchs im Wuppertal „eine höchst ansehnliche Summe“, wie er meinte, die „jährlich für die dasigen Bewohner erspart werden würde“. Aber obwohl Brüning ihn unverzüglich aufforderte, nähere Einzelheiten innerhalb von acht Tagen einzureichen¹²⁹, und es Berger in den kommenden Wochen gelang, ebenso einflußreiche wie potente Mitfinanziers zu gewinnen, kam er mit seinem Vorhaben nicht zum Zuge, er geriet vielmehr mitten in den Sog konkurrierender Interessen, die sich angesichts des neuen und zweifelsohne zukunftssträchtigen Transportmittels Eisenbahn herausbildeten.

Allein schon das Schreiben an Brüning war offensichtlich an den falschen Adressaten gerichtet worden: Elberfeld und Barmen waren die „ersten Städte Preußens, in denen der Gedanke an den Bau von Eisenbahnen wach geru-

fen wurde“¹³⁰, wobei allerdings die Orte nicht den Ausgangs-, sondern den Zielort des Transportaufkommens darstellten. Angesichts der Bedeutung des Transportguts Steinkohle für die Industrie- und Gewerbebetriebe entbrannte zwischen beiden Kommunen ein zähes Ringen um den ersten Bahnanschluß zu den Revieren an der Ruhr, das Karl-Wilhelm Belz anschaulich anhand von Dokumenten geschildert hat¹³¹.

Da sich deutlich abzuzeichnen begann, daß wegen der kürzeren Streckenführung zumindest vorerst nicht Elberfeld, sondern nur Barmen als Endpunkt der Bahn von Hardenstein in Frage kommen sollte, mußte Berger erkennen, daß Brüning mit Nachdruck schon länger die Interessen seiner eigenen Stadt verfolgt hatte: Er gehörte dem Komitee für den Bau der Deilbachtal-Bahn an, der von Friedrich Harkort verfolgt wurde und hinter dem auch das Essener Bergamt stand. Schon 1826 war die Vermessung der Trasse an den Markscheider Boehnert in Auftrag gegeben worden¹³², und wie eng Brünings Kontakte zu diesem Interessentenkreis waren, geht aus einem seiner Schreiben an Harkort hervor: „Von Seiten des Comités für Anlegung der Eisenbahn wird eine Berathung mit Ihnen, und wenn es seyn kann, mit dem Herrn OberBergrath Heintzmann gewünscht. Wenn Ew. Wohlgeboren dieser in künftiger Woche beiwohnen und dazu den Herrn Heintzmann allenfalls mit ersuchen könnten, so würde dieses dankbar erkannt werden. Bei dieser Gelegenheit wird dann auch die Zahlung an Herrn Bohner stattfinden.“¹³³

Brüning war daher keineswegs gewillt, Bergers im Mai 1828 ausgesprochenen Bitte nachzukommen, seinen Plan „bei den hohen und höchsten Behörden geneigt zu unterstützen“. Seine Korrespondenz mit dem zuständigen Landrat und dem Regierungspräsidenten in Düsseldorf¹³⁴ macht vielmehr deutlich, daß er bestrebt war, durch mehr oder weniger geschicktes Taktieren die Weichen in Richtung Elberfeld zu stellen. Seine ablehnende Haltung gegenüber der Bahn von Hardenstein mußte er schließlich im Dezember 1828 offen zugeben, als er auf die günstigen Ergebnisse des Nivellements im Deilbachtal hinwies und mitteilte, daß er das von Bommern aus betriebene Projekt „einstweilen nicht so vorteilhaft halten kann“¹³⁵. Sein Argument für die Bahn von Essen, sie würde „eine geeignete Verbindung mit der Ruhr und so mit mehreren Kohlen-Zechen zur Folge haben“, war fadenscheinig, denn auch der Elberfelder Oberbürgermeister wird gewußt haben, daß die Hardensteiner

Bahn ebenfalls von der Ruhr ausgehen und mehreren Kohlengruben eine kostengünstige Transportmöglichkeit bieten sollte¹³⁶.

Dieses Schreiben war an den Vorstand der Bahngesellschaft gerichtet, der inzwischen aus Carl Berger in Witten, dem Elberfelder Fabrikbesitzer August Engels (1797-1874) und dem dortigen Unternehmer Peter Engelbert Werninghaus (1767-1849) bestand, der gerade zum Direktor des in Elberfeld ansässigen Deutsch-Amerikanischen Bergwerks-Vereins berufen worden war¹³⁷. Sie hatten Brüning, „weil hohe und höchste Behörden nicht beschließen werden, ohne seine Meinung gehört zu haben“, erneut um Unterstützung gebeten und ihm mitgeteilt, daß ihnen der Oberpräsident in Münster signalisiert hätte, der Innenminister würde den Plan „wohlgefälligst aufnehmen“¹³⁸.

Erst die hier dargestellten angestregten Bemühungen dieser Wochen und Monate erhellen den Grund, weshalb am Beginn des Jahres 1829 Carl Berger und Ludwig v. Elverfeldt die Initiative ergriffen, statt des von den Gewerken im Muttental gemeinsam geplanten neuen Abfuhrweges selbst eine Eisenbahnstrecke bis an die Kohlenstraße nach Elberfeld anzulegen. Gemessen an dem ursprünglichen Hardenstein-Projekt kann sie allerdings nur als eine stark verkleinerte Version bezeichnet werden: Ihr Antrag vom 5. Januar, mit einer endgültigen Entscheidung bis in den Mai hinein zu warten, hing mit der von ihnen erwarteten positiven Entscheidung des Regierungspräsidenten in Düsseldorf zusammen, die sich tatsächlich noch im März abzuzeichnen schien¹³⁹.

Die ursprünglich konkurrierende Bahnverbindung vom Essener Süden wurde erst ein Jahr später in Angriff genommen. Auch wenn sie noch nicht bis in das heutige Wuppertal, sondern nur bis (Velbert-)Langenberg führte¹⁴⁰, hatte sich Friedrich Harkort mit seinem Vorhaben von 1826 schließlich doch in Elberfeld durchgesetzt. Er hatte schon im März 1825 in seinem berühmten gewordenen Aufsatz im „Hermann“ den Gedanken entwickelt, daß sämtliche Steinkohlenzechen im Ruhrgebiet „durch eine Eisenbahn den unschätzbaren Vortheil eines raschen, regelmäßigen Absatzes unter großen Fracht-Ersparungen“¹⁴¹ erhalten könnten, und seine Rentabilitätsüberlegungen deckten sich beispielsweise mit denen der preußischen Bergbeamten v. Oeynhausen und v. Dechen¹⁴². Harkort hatte die Entwicklung richtig vorhergesehen, daß, wie Wolfgang Köllmann es

formulierte, „der Eisenbahnbau nicht nur den Anstoß für die Erweiterung des Kohlenbergbaus an der Ruhr, sondern auch für die Entwicklung des gesamten rheinisch-westfälischen Gewerbegebietes geben würde. Er erkannte aber zugleich, daß nicht einzelne Unternehmer, sondern nur die Gemeinschaft diese Leistung vollbringen könne.“¹⁴³

Aus dieser Überlegung heraus gründete er zur Finanzierung des Vorhabens – ebenso wie das bei der 1829 von ihm begonnenen und 1832 fertiggestellten Schlebuscher Kohlenbahn von (Wetter-) Silschede in Richtung Hagen der Fall gewesen ist¹⁴⁴ – im Laufe des Jahres 1829¹⁴⁵ eine Aktiengesellschaft, die im allgemeinen als die erste deutsche Eisenbahn-Aktiengesellschaft bezeichnet wird¹⁴⁶. In ihrem Schreiben vom 8. November 1828 hatten sich jedoch Werninghaus, Engels und Berger bereits als „die Organe einer Aktien-Gesellschaft“ bezeichnet, die zum Bau der Hardenstein-Barmen-Bahn gegründet worden war. Selbst wenn keine Archivalien überliefert sind, die diese Aussage direkt bestätigen könnten, scheint es sich bei dieser Aussage nicht nur um eine Behauptung gehandelt zu haben, die den Elberfelder Oberbürgermeister zu einer wohlwollenden Beurteilung der Konzessionserteilung bewegen sollte. Am 18. Dezember desselben Jahres ging man nämlich beim Provinziallandtag in Münster davon aus, es „sollen mehrere Einwohner Barmens sich vereinigt haben auf Actien eine Eisenbahn anzulegen“¹⁴⁷, und 1832 hieß es in einer Eingabe an den Barmener Bürgermeister wegen der geplanten Köln-Mindener Eisenbahn über die Hardensteiner Pläne: „Vor einigen Jahren hat sich hier eine Aktien-Gesellschaft gebildet... Nach geschehener Unterzeichnung der Aktien wandte sich die Gesellschaft an die Hohe Regierung“¹⁴⁸. Es scheint demnach gute Argumente zu geben, das Gründungsdatum der „ersten deutschen Schienenbahngesellschaft auf Aktienbasis“¹⁴⁹ um ein Jahr – auf 1828 – vorzulegen¹⁵⁰.

Der Schienenweg durch das Muttental war keineswegs die erste Eisenbahn im Ruhrbergbau, geschweige denn auf dem Kontinent¹⁵¹. Im Saarland hatte beispielsweise schon wesentlich früher, bald nach dem Übergang des Gebietes an Preußen, der Bergamtsdirektor Leopold Sello (1785-1874) den Friederiken-Schienenweg anlegen lassen. 1818 errichtet, verband er die Gerhardgrube mit ihrer Niederlage an der Saar, und nach dem Beispiel der ober-schlesischen Königsgrube sollte er sogar mit einem „Dampfwagen“ befahren

werden, was sich aber nicht realisieren ließ, so daß man sich an der Saar – wie an der Ruhr – zunächst mit dem Einsatz von Pferden begnügte, und auf dem Oberharz läßt sich zumindest für das Jahr 1822 bei der Grube Dorothee ein 600 m langer „eiserner Schienenweg“ nachweisen¹⁵².

Ganz in der Nähe des Muttentals war beispielsweise schon im Frühjahr 1828 mit dem Bau des „englischen Wagenweges“ begonnen worden. Der Leutnant und Gutsbesitzer August Heintzmann (1792-1833) hatte ihn vom Ausgang des Rauendahls im Bochumer Süden bis zur Ruhrbrücke bei Hattingen errichten lassen¹⁵³. Aber auch von dieser Bahn, mit schmiedeeisernen Schienen ausgestattet, die vermutlich ebenfalls von Harkort geliefert worden waren¹⁵⁴, kann keineswegs behauptet werden, die älteste im Ruhrgebiet gewesen zu sein, obwohl dies von Zeitgenossen so gesehen wurde¹⁵⁵. Sie war im Prinzip eine Neuanlage des „englischen“, d. h. auf Schienen geführten, Wagenweges durch das Rauendahl zur Ruhr, der schon mehr als vier Jahrzehnte vorher von Friedrich August Alexander Eversmann (1759-1837) in enger Zusammenarbeit mit dem Freiherrn vom Stein konzipiert worden war, um die Kohlen von mehreren benachbarten Zechen an den Fluß zu transportieren¹⁵⁶. Seine in englischen Revieren angestellten Beobachtungen nutzend, hatte Eversmann sich für die Verwendung eiserner Schienen entschlossen, und der Aufwand, den er für diese Innovation betrieb, war beachtlich: Er hatte – wiederum aufbauend auf seinen Erfahrungen aus England – bei der Vorläuferin der Gutehoffnungshütte in Sterkrade speziell für diesen Zweck einen Temperofen zum Abglühen des Eisens für die Schienenherstellung errichten lassen, der nach Anfertigung des Schienenmaterials wieder stillgelegt wurde¹⁵⁷. Als diese 1,6 km lange Transporteinrichtung im Frühjahr 1787 in Betrieb genommen wurde, war sie sicherlich der erste eiserne Schienenweg im Ruhrgebiet¹⁵⁸, und sie stellte zweifelsohne eine außerordentliche Innovation für den deutschen Bergbau dar¹⁵⁹.

Als noch singuläre Erscheinung im sich erst entwickelnden Ruhrbergbau hatte Eversmann als der weitgehend allein für den technischen Standard des Betriebes zuständige preußische Beamte seinen Gedanken bemerkenswert zügig in die Tat umsetzen können. Sein Vorhaben war noch nicht mit rivalisierenden Interessen konfrontiert worden, wie dies vier Jahrzehnte später der Fall war.

Als vier Jahrzehnte später der Direktor des Bergamtes in Essen, Johann Heinrich Heintzmann, der ältere Bruder des Gutsbesitzers, Gewerken und Bahnbauers August Heintzmann, im August 1828 bei der Besichtigung der neuen Strecke im Rauendahl die geplante Bahn durch das Deilbachtal ansprach, stieß er auf wenig Gegenliebe bei seinen Bochumer Kollegen, die hinter dem Projekt der Hardenstein-Barmen-Bahn standen¹⁶⁰: Jeder verantwortliche Revierbeamte vertrat die wirtschaftlichen Interessen seines Bezirks und seiner Gewerken, vielleicht weil er selbst zu ihnen gehörte und über Kuxbesitz verfügte.

Das Oberbergamt als zentrale Instanz hielt sich bei dieser delikaten Entscheidung diplomatisch zurück und hatte sich erst einmal für den mittlerweile dringend notwendig gewordenen Ausbau der Straßenverbindungen eingesetzt, worauf sicherlich auch der 1827 entstandene Plan der Gewerken von Louisenglück, Turteltaube, Morgenstern ins Osten und Frielinghaus zurückzuführen ist, den Aus- bzw. Neubau der bisherigen Wege vom Zentrum des Muttentals nach Süden in Angriff zu nehmen. Weil man in Dortmund die finanziellen Dimensionen der Bahnbauten richtig einschätzte, vertrat man die sachlich zutreffende Auffassung, es sollten sich erst einmal Gesellschaften gründen, um das entsprechende Kapital für solche aufwendigen Projekte zusammenzubringen¹⁶¹.

Im Prinzip stand das Oberbergamt den Eisenbahnplänen ebenso aufgeschlossen gegenüber wie die Ministerien in Berlin oder etwa der Regierungspräsident in Düsseldorf, der die Auffassung vertrat, die Eisenbahnpläne sollten „nicht gestört“ werden¹⁶². Eine ausgesprochen zukunftsgläubige Haltung nahm dagegen 1828 der Westfälische Provinziallandtag in Münster ein, der sich mit dem Antrag des Abgeordneten Heilenbeck befaßte, die Bahnpläne von Hardenstein abzulehnen, um nicht das Fuhrgewerbe zu beeinträchtigen: Von „der Ansicht ausgehend, daß dieser Antrag die Beschränkung der Fortschritte technischer Vervollkommnung ausspreche, und dem rühmlichen Bestreben zur Erleichterung des allgemeinen Verkehrs, dadurch entgegen getreten werde“, beschloß der Ausschuß für Handel und Gewerbe lediglich, ihn zur Entscheidung an die Regierung bzw. den Oberpräsidenten und das Oberbergamt weiterzuleiten¹⁶³. Den Vorsitz des Ausschusses hatte der Dortmunder Gewerke Giesbert v. Romberg (1793-1859) inne. Auch ihm war wohl bewußt, daß es schließlich um ein zen-



Kopf des Ladescheins der aus der Deilbachtal-Bahn hervorgegangenen Prinz-Wilhelm-Bahn von 1850 – Archiv Frhr. v. Elverfeldt, Schloß Canstein

trales Problem ging, so wie es sich in einer Anfrage des Bochumer Bergamts an Oberbürgermeister Brüning vom Jahre 1830 formuliert findet: „Der Preis der Kohlen aus dem Märkischen Distrikt, so wie er sich durchschnittlich bei guten und wiederum bei sehr bösen Wegen an den bedeutendsten Fabrikplätzen bestimmt, im Vergleich zu dem Preise dieses Brennmaterials am Ursprungsorte ist ein der hiesigen Stelle sehr interessanter Gegenstand.“¹⁶⁴

Das Oberbergamt versuchte, sich einen generellen Überblick über die neuen Möglichkeiten des Betriebes mit Schienen zu verschaffen. Als 1828 im Ibbenbürener Revier die Förderung unmittelbar bei den Zechen verbessert werden sollte, forderte es den Revierbeamten in Essen-Werden auf zur Ausarbeitung einer „Aufstellung der neuesten Erfahrungen über die mechanischen und ökonomischen Vortheile . . ., welche die auf den dortigen Zechen geschehenen Veranstaltungen theils ganz eiserner und theils blos mit Eisen belegter Fördergestänge gewähren.“¹⁶⁵

Es spricht für Carl Berger als einem der führenden Gewerken im Wittener Süden, daß er mit seinen Eisenbahnplänen von Hardenstein nach Barmen die Herausforderung des „Schienenzeitalters“ sehr früh erkannt hatte. Daß er mit seinem Plan scheiterte und dann mit dem Freiherrn von Elverfeldt nur eine Art Ersatzlösung durch das Mutental baute, lag daran, daß auch andere Unternehmer sich der neuen Chancen bewußt geworden waren. Berger geriet mitten in den aufkommenden Konkurrenzstreit hinein, der sich für ihn in dem Elberfelder Oberbürgermeister Johann Rütger Brüning gewissermaßen personifizierte und seine Bemühungen um eine Konzession scheitern ließ¹⁶⁶.

Nach Kenntnis der unmittelbar damit erwachsenen Akten scheint sie nie erteilt worden zu sein, wengleich die Ausarbeitung von 1832 im Zusammenhang mit der geplanten Köln-Mindener Eisenbahn berichtet, sie sei zugesagt worden, jedoch „unter näher festgesetzten Bedingungen, zu deren Annahme die Gesellschaft sich . . . dazumal nicht hat entschließen können.“ Darüber hinaus habe die Gesellschaft so-

gar die Trasse vermessen lassen, „welches pro Actie ungefähr 12 1/2 Thaler oder zusammen ungefähr 500 Thaler gekostet haben soll“¹⁶⁷. Obwohl Berger mit Werninghaus und Engels potente Finanzpartner im Raum Wuppertal gefunden hatte, könnte der hohe Kapitalaufwand die „näher festgesetzten Bedingungen“ gewesen sein, die einen Rückzug von den Plänen geraten erscheinen ließen. Immerhin betrug das Anlagekapital, das Harkort für den Bau der Schlebuscher bzw. der Deilbachtal-Bahn zu mobilisieren hatte, 40.000 bzw. 60.000 Reichstaler¹⁶⁸. Rückbesinnend darf man in jedem Fall R. Waldecks Feststellung zustimmen: „Das Barmer Komitee hatte wenigstens den Erfolg, daß es den Stein ins Rollen brachte. Die Staatsbehörden wurden durch sein Vorgehen nachhaltig für die Bahnanlage interessiert, die sich allmählich zu einer Lebensfrage für die Industrie auswuchs.“¹⁶⁹

Anmerkungen

- 1 Nettmann 1961, S. 253.
- 2 So z.B. Tiggemann 1965 und Kroker 1974.
- 3 So Fuchs 1993, S. 15.
- 4 Dazu vgl. Kroker 1993.
- 5 Anschauliche Beispiele jüngst bei Kroker 1994, S. 114–119.
- 6 Redlich 1964 a und b; unter speziellen Bezügen vgl. Kroker (im Druck).
- 7 Sälter 1917, S. 1; Spethmann 1933, S. 138, formulierte gar, daß sich „seit den Zeiten Karls des Großen nichts Wesentliches“ geändert hätte.
- 8 Sälter 1917, S. 7; Metzelder 1964, S. 92 f.
- 9 Mit zahlreichen Details über die staatliche Wegeverwaltung sehr brauchbar Schwerter 1930, S. 94–98.
- 10 Wesermann 1814, Sp. 10.
- 11 Staatsarchiv Münster (fortan: STAMS), Märkisches Bergamt Bochum, Nr. 275: Bergamt Bochum an Oberbergamt Dortmund, 02.08.1826: Den Zustand der Kohlenstraßen in der Grafschaft Mark betreffend, Bl. 20.
- 12 Ebd., Bergamt Bochum, 12.06.1826: Promemoria die Kohlenstraße von Witten bis Wupperfeld betreffend, Bl. 10.
- 13 Vgl. Wüstenfeld 1961, S. 155. Solche nicht zutreffenden, auf mangelhafter oder gar nicht erfolgter Aktenauswertung beruhenden lokalpatriotischen Superlative setzen sich aufgrund häufiger Wiederholung in der heimatgeschichtlichen Literatur bis in forschungsrelevante Publikationen fort, – vgl. Metzelder 1964, S. 95, und auch noch pauschal bei Tenfelde 1977, S. 73.
- 14 Herrmann, 1826, 18. Stück, S. 137 f.
- 15 STAMS: wie Anm. 11, Bl. 12.
- 16 Reuss 1892, S. 69.
- 17 STAMS, Märkisches Bergamt Bochum, Nr. 275: Eingabe des Gewerkes Friedrich Klingholz zu Rittershausen an Bergamt Bochum, 15.09.1834.
- 18 STAMS, Märkisches Bergamt Bochum, Nr. 275: Wegen der schlechten Beschaffenheit der Herbeder Straße und des daher gewünschten Umbaus derselben, unsign., 14.10.1837, Bll. 117 f.
- 19 1 Scheffel = ca. 150 Pfund.
- 20 Ebd., Bll. 118 f.
- 21 Ebd., Bl. 120.
- 22 Zur Ausführung solcher Neubauten vgl. Sälter 1917, S. 25–36.
- 23 STAMS, Märkisches Bergamt Bochum, Nr. 275: Regierung Arnberg an Oberbergamt Dortmund, 04.08.1834, Abschrift, Bl. 280. Zum zumindest im Großherzogtum Berg praktizierten Verfahren, statt pauschale Pachtverträge abzuschließen, Wegegeld-Zettel an die Konzessionäre auszugeben, die dann gegen eine Provision an die Wegebennutzer weiterverkauft wurden, vgl. Wesermann 1814, Sp. 556–558, dort auch eine Aufstellung der Tarife.
- 24 Ausführlich bei Metzelder 1964, S. 95 ff. – vgl. auch Sälter 1917, S. 81–88.
- 25 STAMS wie Anm. 11, Bl. 10.
- 26 Vgl. zuletzt Hoth 1975, S. 48 ff., und Belz 1979, S. 27, mit Fehlern bei der Berechnung der Zahl der Fuhrwerke. Für das Jahr 1833 gibt Köllmann 1964, S. 92, den Tagesbedarf im Wuppertal mit 72.000 t an, für Elberfeld im Jahre 1829 mit 56.000 t, davon 11.800 t für Industrie und Gewerbe. Anschauliche Belege für die Erörterung der Transportkosten auf der Abnehmerseite im Stadtarchiv Wuppertal (fortan: STAW), Qu II, Nr. 73.
- 27 Vgl. auch die Aufstellung bei Wüstenfeld 1961, S. 146.
- 28 So z.B. Wilhelm 1930, S. 100. – vgl. auch Tiggemann 1965, S. 10 und 14 f.
- 29 Historisch überzeugend dagegen die Ausführungen bei Heithoff 1964, S. 45 ff.
- 30 Vgl. Tenfelde 1977, S. 92 und 114 ff.; vgl. auch Richmann 1975, S. 5, und Walter 1964, S. 114 ff.
- 31 Vgl. Tenfelde 1977, S. 91 ff.
- 32 Landeshauptarchiv Koblenz (fortan: LHAKO), Bestand 403, Nr. 2257, Bll. 5 f.: Landrat v. Hauer, Opladen, 01.10.1826, an Regierungspräsidium Düsseldorf, Abschrift; vgl. auch Tenfelde 1977, S. 73.
- 33 Ebd., Bl. 9: Schreiben vom 30.03.1827.
- 34 Ebd, Konzept.
- 35 Amtsblatt der Regierung Arnberg 1827, S. 123 f.
- 36 LHAKO wie Anm. 32, Bl. 1: Regierungspräsidium an Oberpräsidium Koblenz, 09.03.82.
- 37 Ueber das Gewerbe der Kohlentreiber, Herrmann 1825, 21. Stück, S. 161–163 und 171–172.
- 38 Ebd., 37. Stück, S. 296.
- 39 Noch einige Worte die Kohlentreiber betreffend, ebd., 26. Stück, Beil.
- 40 Nochmals die Kohlentreiber, ebd., 38. Stück, S. 303–304.
- 41 Die Kohlentreiber, ebd., 24. Stück, S. 189–191. Für den Hinweis auf den Autor danke ich Herrn Gerd Helbeck, dem Leiter des Stadtarchivs Schwelm Haus Martfeld.
- 42 Zu den Anfängen des Bahnprojekts vgl. vor allem Blome 1922, S. 31–35; vgl. auch Nebendorf 1954, S. 28.
- 43 Herrn Dr. Wilfried Reininghaus, dem Di-

- rektor des Westfälischen Wirtschaftsarchivs in Dortmund, danke ich für den Hinweis auf Heilenbecks Person.
- 44 Daß die angeführte Zahl als Argumentationshilfe zu hoch angesetzt war, darf allerdings unterstellt werden, – vgl. auch Blome 1922, S. 38, Anm. 4.
- 45 Archiv des Landschaftsverbands Westfalen-Lippe (fortan: ALVWL), A II 97, Bl. 1-3; der Antrag v. 29.11.1828 ist abgedruckt bei Blome 1922, Anlage I, S. 191 ff., daraus auch die Zitate.
- 46 STAW, Qu II, Nr. 23, unpag., auch ebd., Nr. 99; Belz 1979, S. 31, gibt an, die Ausarbeitung stamme vom 27.06.1828 von dem Barmener Kaufmann Friedrich v. Eynern.
- 47 Blome 1922, S. 31.
- 48 Vgl. die Daten bei Reuss 1892, S. 68 f.; am ausführlichsten zum gesamten Komplex immer noch Kliche 1904; vgl. auch Metzelder 1964, S. 71-88; Weber 1978, sowie Die Entwicklung des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlen-Bergbaues in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Bd. 10: Wirtschaftliche Entwicklung, Teil 1, Berlin 1904, S. 64 ff.
- 49 Fessner 1992/93, S. 158-161; vgl. auch ders. 1994.
- 50 Als knappen Überblick vgl. Greve 1887, S. 12 f.
- 51 Kliche 1904, S. 82 f. (mit Details zum Vertragsinhalt) sowie S. 104 und 173.
- 52 Ebd., S. 109 ff.
- 53 Vgl. ebd., S. 77 ff.
- 54 Ebd., S. 141.
- 55 Zahlen bei Wilhelm 1930, S. 110.
- 56 Ismer 1919, S. 9.
- 57 Die Angabe 1776 bei Sobotka 1987, S. 15, trifft nicht zu.
- 58 Linie Steinhausen-Canstein.
- 59 Kliche 1904, S. 148 f.
- 60 Archiv Canstein, B, Elverfeldt (fortan: AHSCanst), Nr. 1490: Unterhandlungen über den Bau der Steinhauser Schleuse, 1774-1814; ebd., Nr. 1479: Transport der Kohlen auf der Ruhr betr. Schifffahrtsschleuse in der Dahlhauser Schlacht und Schiffbarmachung der Ruhr, 1771-1774, enthält ausschließlich Akten über die Dahlhauser Schleuse. – Mein herzlicher Dank gilt Alexander Freiherrn v. Elverfeldt sen., Canstein, nicht nur für die Genehmigung zur Einsicht in die Akten, sondern für die angenehme Art, in der er mir ihre Auswertung ermöglicht hat.
- 61 AHSCanst, Nr. 490: Kriegs- und Domänenkammer, Deputations-Collegio, Kleve, 20.02.1778.
- 62 Ebd., Nr. 1490: Kriegs- und Domänenkammer Kleve, 22.02.1774.
- 63 Ebd., Nr. 1483: Instruction für den Schleusenwärter Henrich Georg Haarmann bey der Steinhauser Schleuse auf der Rhur dem Freyherrn von Elverfeldt zugehörig; undat., vermutl. 1778.
- 64 Ebd., Nr. 1490: 22.02.1774.
- 65 Ebd., Nr. 1483: Regulativ zur Schleusen-Gelder-Erhebung auf den Steinhauser, Herbeder, Kemnader, Blankensteiner, Hattinger, Dahler, Baldeneyer, Neukircher und Papiermühlen-Schleusen des Ruhr-Strohms, Berlin, 31.05.1805, auf Spezial-Befehl, gez. v. Reden, beglaubigte Abschrift.
- 66 Ebd.: Abrechnung Steinhausen, Mai 1808.
- 67 Ebd., Nr. 1490: Kriegs- und Domänenkammer, Hamm, 06.08.1778.
- 68 Greve 1887, S. 14.
- 69 AHSCanst, Nr. 1482: Notarielle Beurkundung, Steinhausen, 06.11.1779. Zur Kasse vgl. Ismer 1919, S. 9.
- 70 AHSCanst, Nr. 1490: Kriegs- und Domänenkammer Hamm, 10.02.1778, an Elverfeldt.
- 71 Ausführlich dazu Weber 1976, S. 168-236.
- 72 AHSCanst, Nr. 1482: Heynitz, (offenbar) an die Kriegs- und Domänenkammer Kleve, Berlin, 22.10.1778, Abschrift.
- 73 Ebd.: Eingabe an den König, Levin v. Elverfeldt, Konzept, undat.
- 74 Sobotka 1987, S. 15.
- 75 AHSCanst, Nr. 1482, datiert Weile bei Hattingen, 19.05.1775.
- 76 Vgl. die umfangreiche Aktenüberlieferung ebd. und 1490.
- 77 Ebd., Nr. 1492: Schuldverschreibung Clemens August v. Elverfeldt, Steinhausen, 30.04.1779.
- 78 Ebd., Nr. 1497: Brief Ludwig v. Elverfeldts, Hove bei Wetter, den 24. 02.1822, an den Bauinspektor Neuenborn in Mülheim, aus dem hervorgeht, daß er noch in Vergleichsverhandlungen wegen der Abtretung der beiden Schleusen an den Staat steht.
- 79 So Kliche 1904, S. 174.
- 80 AHSCanst, Nr. 1483: Verhandlungen betr. die Schleusenwärter in Dahlhausen und Steinhausen, 1777-1809.
- 81 Kliche 1904, S. 174.
- 82 AHSCanst, Nr. 1482: Berechnung des Dahlhausischen Schleusen-Ertrages.
- 83 Kliche 1904, S. 174. Die Mitteilung bei Greve 1887, S. 14, sämtliche drei Schleusen am Oberlauf der Ruhr, d.h. auch die Steinhauser, trifft nicht zu.
- 84 AHSCanst, Nr. 1482: Promemoria, Steinhausen, 28.08.1807.
- 85 Ebd.: Deputierter der Kohlen-Kaufmannschaft Lethmann an Elverfeldt, Blankenstein, 31.01.1816.
- 86 Vgl. z.B. ebd., Nr. 1488: Landrat an Elverfeldt, Hagen, 02.08.1777 und 29.08.1778.
- 87 Ebd., Nr. 1490: Unterhandlungen über den Bau der Steinhauser Schleuse, 1774-1814.
- 88 Burisch 1957.
- 89 STAMS, Märkisches Bergamt Wetter, Nr. 25: Königl. Spezial-Befehl, Berlin, 09.11.1780, Bl. 8 f.
- 90 Zu Reden vgl. Weber 1976, S. 192 ff.
- 91 STAMS, Kriegs- und Domänenkammer Hamm, Nr. 180: Alleruntertänigster Reisebericht des Oberbergrats v. Reden den Steinkohlenhaushalt und Bergbau in der Grafschaft Mark betreffend, Breslau, 07.04.1783, Bl. 47. – Der Hinweis auf Vorbilder in England kam nicht von ungefähr. Reden hatte sich dort zu Studienzwecken aufgehalten, um die technologischen Fortschritte, die auf der Insel in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts erzielt worden waren, namentlich für das preußische Berg- und Hüttenwesen kennenzulernen. Auch der Freiherr vom Stein sah sich auf Veranlassung von Heynitz' auf der Insel um und betrieb dabei sogar eine Form von „Industriespionage“, dazu vgl. Kroker 1971, bes. S. 154 ff.; zahlreiche Beispiele auch bei Weber 1976, S. 221 ff.
- 92 STAMS, Märkisches Bergamt Bochum, Nr. 279: Oberbergamt Dortmund an Bergamt Bochum, 20.02.1828.
- 93 Zur Lage der Zechen vgl. die Karte bei Tiggemann 1965, S. 22 f.
- 94 AHSCanst, Nr. 370: Verhandlungsprotokoll, Hardenstein, 02.02.1804.
- 95 Der Abschnitt von Mecklingsbank bis Turteltaube hatte eine Länge von 840 Fuß, von dort bis zu dem Punkt, an dem der 650 Fuß lange Weg von Morgenstern ins Osten hinzukam, 399 Fuß; auf 564 Fuß Länge ging es dann weiter bis Eleonore, von wo es 560 Fuß bis Nachtigall waren; das letzte Stück bis zur Niederlage betrug 2226 Fuß. Es handelte sich demzufolge nicht um drei verschiedene Wege, wie es bei Wüstenfeld 1961, S. 146, heißt.
- 96 Vgl. die Genealogie bei Mühl 1955. Klingholz wurde 1824 der Schwiegervater von Carl Berger.
- 97 AHSCanst, Nr. 370: Protokoll, Witten, 02.01.1804.
- 98 Ebd.: Verhandlungsprotokoll, Hardenstein, 02.02.1804 (§ 10).
- 99 Ebd.: Vertragsentwurf, Steinhausen, 03.02.1804. Ob der Vertrag in dieser Form auch unterschrieben wurde, ist allerdings in den Akten nicht zu ermitteln.
- 100 Ebd.: Verhandlungsprotokoll, Hardenstein, 02.02.1804.
- 101 Ebd.: Protokoll-Abschrift, Oberste Frielinghaus, 13.04.1807.
- 102 Ebd.: Aufstellung der Materialien, undatiert. Demnach war die Niederlage für Eleonore und Nachtigall 364 Kölnische Fuß lang und 98 Kölnische Fuß breit; die Wand zur Außenseite sollte 6 Fuß betragen. Die Quelle enthält auch eine Aufstellung über die Menge der benötigten Bretter und die Arbeitskosten.
- 103 STAW, Qu II, Nr. 76: Bericht des Bergamtsdirektors Heintzmann, Essen, 11.09.26, über Anlage einer Eisenbahn aus dem Ruhrtale nach Elberfeld, Bl. 5-9, Abschrift.
- 104 Lt. Huske 1987, S. 33.
- 105 Vgl. z.B. Oeynhaus 1821; ders./Dechen 1823.
- 106 STAMS, Märkisches Bergamt Bochum, Nr. 278: Acta betr. die Anlage einer Eisenbahn Mutterthal bis in die Gegend des Herberholz an der Hauptkohlenstraße Witten nach Elberfeld, 1828-1830, unpag.
- 107 Ebd.: Verhandlungsprotokoll, Bommern, 31.03.1827.
- 108 Ebd.: Eingabe an den Berggeschworenen Hardt, Bommern, 25.05.1827.
- 109 Ebd.: Vorschlag zur Verlegung des Hauptabfuhrweges der Zechen Frielinghaus, Turteltaube, Louisinglück und Morgenstern ins Osten, Steinhausen, 29.03.1827.
- 110 Herr Gerhard Koetter, Witten, danke ich für den frdl. Hinweis auf den Vornamen.
- 111 Wie Anm. 107.
- 112 STAMS, Märkisches Bergamt Bochum, Nr. 278: Verhandlungsprotokoll, Witten, 13.06.1827.
- 113 Blome 1922, S. 35.
- 114 STAMS, Märkisches Bergamt Bochum, Nr. 278: Witten, 28.11.1828, Randbem.
- 115 Ebd.
- 116 Mit seinem Kartenwerk schuf er Grundlegendes für die weitere Entwicklung des Ruhrbergbaus, vgl. Croon 1972.
- 117 STAMS, Märkisches Bergamt Bochum, Nr. 278: Verhandlungsprotokoll, 05.01.1829.
- 118 Ebd.: Verhandlungsprotokoll, Mutterbach, 06.04.1829.
- 119 AHSCanst, Nr. 394 enthält u.a. Abrechnungen über die Lieferung von Ziegelsteinen für das Magazin und Rechnungen des Schreiners Voß aus Bommern.
- 120 Zum lange unbekannt gebliebenen Baujahr des Hauses vgl. jetzt Koetter 1994.
- 121 Wie Anm. 118.
- 122 Ebd.: Honigmann an Oberbergamt Dortmund, Bochum, 09.12.1829, Konzept. – Somit trifft auch die Angabe bei Wüstenfeld 1961, S. 160, der sich vermeintlich auf Akten im Staatsarchiv Münster beruft, nicht zu, mit den Ver-

- handlungen zum Bau der Bahn sei schon 1827 begonnen worden. Bei Wilhelm 1930, S. 101, heißt es gar, die Bahn sei 1826 angelegt worden.
- 123 Stiftung Westfälisches Wirtschaftsarchiv (fortan: WWA), F 1, Nr. 1019: Carl Berger an Friedrich Harkort, 18.03.1830, (Bl. 74) und 22.07.1833 (Bl. 88).
- 124 Berger 1926, S. 170, Anm. 3.; Hauptstaatsarchiv Düsseldorf (fortan: HSTAD), Bergamt Essen-Werden, Nr. 92, Bl. 195: Die Anfrage des OBA DO an die Bergreviere vom 24.11.1824, die zwischen „ganz eisernen und theils blos mit Eisen belegten Fördergestängen“ unterscheidet, erscheint sprachlich nicht korrekt, da vor allem in der zeitgenössischen bergmännischen Terminologie unter dem „Fördergestänge“ auch die Schwellen verstanden werden, – vgl. Veith 1968, S. 234 f. Tatsächlich berichtete z.B. das Bergrevier Essen-Werden auch nur von „mit Eisen belegten“ Einrichtungen (ebd., Bll. 196-207).
- 125 WWA, F 1, Nr. 1082, Bl. 202: Elverfeldt an Harkort, Steinhausen, 18.05.1833. Pfläging 1979, S. 100, hat bereits darauf hingewiesen, daß entsprechend den ersten Plänen die Muttental-Bahn nicht gleich nach Norden bis an die Ruhr geplant war.
- 126 Blome 1922, S. 41, Anm. 8.
- 127 STAW, Qu II, Nr. 76, Bl. 12: Wilhelm und Carl Berger an Oberbürgermeister Brüning, Bommern, 06.05.1828. Sein Bruder Wilhelm (1792-1862) taucht nur in diesem Schreiben namentlich auf.
- 128 Neben den bereits zitierten Veröffentlichungen vgl. zu den frühen Projekten Steitz 1974, S. 97-115, allein schon wegen der beeindruckenden Zahl von Mißverständnissen und fehlerhaften Angaben, und – darauf weitgehend fußend – neuerdings Menninghaus/Krause/Kampen 1990, S. 11-16.
- 129 Wie Anm. 127, Konzept des Antwortschreibens.
- 130 Waldeck 1910, S. 571.
- 131 Belz 1979, S. 31 ff., insbesondere ist dort auch das Hardenstein-Projekt detailliert herausgearbeitet, allerdings mit der unzutreffenden Aussage auf S. 34, die spätere Muttental-Bahn hätte bei der Zeche Nachtigall am Ufer der Ruhr ihren Ausgangspunkt gehabt. Leider liefert Belz nur pauschale Quellenbelege; vgl. auch Köllmann 1964, S. 92 ff.; Blome 1922, S. 37 ff.
- 132 WWA, F 1, Nr. 1031: Am 14.10.1827 ließ Boehnert die von ihm gezeichnete Karte mit sechs Blättern vom Deilbachtal an Harkort zustellen.
- 133 Ebd., Nr. 1308: Brüning an Harkort, 06.11.1828.
- 134 Belz 1979, S. 32 ff.; vgl. auch Köllmann 1964, S. 100 f.
- 135 STAW, Qu II, Nr. 76, Bl. 24: Brüning an Werninghaus, Engels und Berger, 03.12.1828, Konzept.
- 136 Offensichtlich aus Unkenntnis der Lage der Zechen im Süden Wittens stimmt Belz 1979, S. 33, dem Argument Brüning zu.
- 137 Brüning 1829, S. 42; zu Werninghaus vgl. Bredt 1934, S. 195. – Für freundliche Hinweise und Unterstützung danke ich den Herren Dr. Uwe Eckardt und Peter Elsner vom Stadtarchiv Wuppertal.
- 138 STAW, Qu II, Nr. 76, Bll. 21 f.: Werninghaus, Engels und Berger an Brüning, 08.11.1828.
- 139 Vgl. ebd.: Regierungspräsident Düsseldorf an Landrat Elberfeld v. 18.03.1829.
- 140 Köllmann 1964, S. 101.
- 141 Eisenbahn (Railroads), Hermann, 1825, 26. Stück, S. 201 f.; abgedruckt bei Berger 1926, S. 160-162.
- 142 Vgl. Oeynhaus 1821; ders./Dechen 1823.
- 143 Köllmann 1964, S. 92.
- 144 Vgl. sehr ausführlich bei Blome 1922, S. 41 ff.
- 145 Köllmann 1964, S. 101: erst nach dem 18. März 1829.
- 146 So Steitz 1974, S. 108; Blome 1922, S. 51, und schon Waldeck 1910, S. 614. Zur Frühgeschichte der späteren Prinz-Wilhelm-Bahn vgl. ebd., S. 574 ff., und Köllmann 1964, S. 99-102.
- 147 ALVWL wie Anm. 45, Bl. 4, vom 18.12.1828.
- 148 STAW, Qu II, Nr. 23, unpag., vom 28.02.1832.
- 149 Waldeck 1910, S. 614.
- 150 Dies ergibt sich auch aus der Gedankenführung bei Köllmann 1964, S. 98. Die Aussage bei Kroker 1993, S. 33, ist aufgrund dieser Recherchen überholt.
- 151 So z.B. bei Wüstenfeld 1961, S. 146, und Tiggemann 1965, S. 15. Basierend auf der unzutreffenden Angabe bei Schiffner 1935, S. 95, findet sich selbst in dem betreffenden Artikel der „Neuen Deutschen Biographie“ die Behauptung, der sächsische Maschinenbauer Christian Friedrich Brendel habe 1829 bei der Alten Mordgrube im Erzgebirge die erste deutsche Eisenbahn gebaut.
- 152 Eine ausführliche Darstellung der Förderung auf dem Friederiken-Schienerweg der Königlichen Steinkohlengrube Gerhardgrube in HSTAD, Bergamt Essen-Werden, Nr. 92, Bll. 181-192; vgl. Hoppstädter 1961; vgl. zuletzt auch Veauthier 1993, S. 104; zu Dorothee vgl. die Beschreibung der übertägigen Förderung bei Schulz 1822, S. 137.
- 153 STAMS, Märkisches Bergamt Bochum, Nr. 279: Acta betr. die Anlage eines englischen Wagenweges von den Baaker Zechen bis zur Hattinger Brücke, 1827-1849; Berichte Heintzmanns auch in HSTAD, Bergamt Essen-Werden, Nr. 92, z.B. Bll. 162-166 (23.10.1828); vgl. auch Blome 1922, S. 35 ff.
- 154 So wohl mit Recht vermutet ebd., S. 37.
- 155 Als Beleg vgl. Usipeter 1835, S. 7.
- 156 Breil 1977, S. 103-107; vgl. auch übergreifend, wenngleich etwas sehr knapp, Wilsdorf 1957.
- 157 Landesoberbergamt Dortmund, B 2613, vol. 1: Bericht Morsbach über den Zustand der Gute-Hoffnungs-Eisenhütte zu Sterkrade, Wetter, 13.10.1794. Für frdl. Hinweis danke ich Frau Christiane Todrowski M.A., der Leiterin des Haniel-Archivs in Duisburg; vgl. auch Weber 1987.
- 158 Sie fehlt in der ungenauen und unvollständigen Aufstellung über die ersten Eisenbahnen im Ruhrgebiet bei Reuss 1892, S. 62 f.
- 159 Diese Pferdebahn als „Güterstrecke“ zu bezeichnen, die schon Jahrzehnte vor der mit Dampflokomotiven betriebenen Eisenbahnlinie George Stephenson von Stockton nach Darlington in England, der ersten der Welt, in Betrieb gewesen sei, mutet reichlich kühn an, – vgl. Pfläging 1979, S. 101 f.; vgl. neuerdings die auch Pfläging gegenüber kritischen Ausführungen bei Gantenberg 1994, S. 73-76; zu den ersten Eisenbahnen vgl. Rossberg 1977, S. 31 f.
- 160 Hierzu vgl. Blome 1922, S. 50 f.
- 161 Ebd., S. 59.
- 162 Belz 1979, S. 33, dort weitere Belege.
- 163 Wie Anm. 145.
- 164 STAW, Qu II, Nr. 76, Bl. 66: Anfrage vom 24.07.1830.
- 165 HSTAD, Bergamt Essen-Werden, Nr. 92: Bl. 195, Dortmund, 24.11.1828. Ebd., Bll. 196-207 die Aufstellung für Essen-Werden: bei keiner Grube gab es ganz aus Eisen bestehende, sondern nur mit Eisen belegte Gleise, und zwar auf Gewalt sowie Langenbrahm sowohl in der Grube als auch über Tage; bei zwei Gruben (Sälzer und Neuack, Hundsnocken) waren Schienen nur in der Grube vorhanden, bei einer weiteren nur über Tage. Gewalt verfügte schon seit 1825 über einen 292 Lachter langen Gleisanschluß zur Niederlage, Langenbrahm erst seit 1828, er war allerdings 463 Lachter lang.
- 166 Berger hatte schon im Mai (vgl. Anm. 150) angekündigt, einen entsprechenden Antrag zu stellen, und auch am 28.08.1828 lag noch keine vor, – vgl. STAW, Qu II, Nr. 23, unpag.: Regierung Düsseldorf an Landrat Elberfeld.
- 167 Wie Anm. 146. Auf Betreiben des Finanzministers Motz wurden mehrere in Frage kommende Trassen von der Ruhr in Richtung Wuppertal vermessen, so auch von Hardenstein und Kemnade aus, – vgl. Belz 1979, S. 38.
- 167 Vgl. Köllmann 1964, S. 100 f.
- 168 Waldeck 1910, S. 578.

Bibliographie

- BELZ, Karl-Wilhelm:
1979 Eisenbahnen in der Industriellen Revolution: Ein frühes Wuppertaler Projekt, Wuppertal 1979.
- BERGER, Louis Constans:
1926 Der alte Harkort, ein westfälisches Lebens- und Zeitbild, Leipzig 1926.
- BLOME, Wilhelm:
1922 Friedrich Harkort als Pionier des Eisenbahnwesens, phil. Diss. Münster 1922, ms.
- BREDT, J. V.:
1934 Geschichte der Familie Bredt, Münster o.J. (1934).
- BREIL, Hans:
1977 Friedrich August Alexander Eversmann und die industriell-technologische Entwicklung vornehmlich in Preußen von 1780 bis zum Ausgang der napoleonischen Ära, rer. pol. Diss. Hamburg 1977, ms.
- BRÜNING (Hrsg.):
1829 Annalen der Stadt Elberfeld des Jahres 1828, o.O. o.J. (Elberfeld 1829).
- BURISCH, Erich:
1957 Freiherr vom Stein als preußischer Bergmann, in: Glückauf 93, 1957, S. 1317-1322.
- CROON, Helmut:
1972 Honigmann, in: Neue Deutsche Biographie, Bd. 9, Berlin 1972, S. 599.
- FESSNER, Michael:
1992/ Der märkische Steinkohlenbergbau vor der Industrialisierung: 1600-1806/07, in: Der Anschnitt 44, 1992, S. 150-161; 45, 1993, S. 84-100.
- 1994 Die märkischen Adelshäuser und Brandenburg-Preußen. Die Frage des Bergregals auf Steinkohlen, in: Jahrbuch des Vereins für Orts- und Heimatkunde in der Grafschaft Mark 92, 1994, 63-110.
- FUCHS, Konrad:
1993 Formen der Produktions- und Absatzorganisation in ihrer Bedeutung für die Bewältigung und Erschließung von Räumen vom Spät-

- mittelalter bis zur Gegenwart, in: ders.: *Ausgewählte Aufsätze zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Frankfurt (Main) 1993, S. 1-15.
- GANTENBERG, Walter E.:**
1994 *Auf alten Kohlenwegen. Kohlenweg zur ältesten deutschen Eisenbahn*, Essen 1994.
- GREVE, Julius:**
1887 *Die Canalisirung der Ruhr von Wetter bis Ruhrort. Denkschrift über die Bedeutung der Ruhr-Canalisirung und über den gegenwärtigen Stand der Vorarbeiten*, Berlin 1887.
- HEITHOFF, Ursula:**
1964 *Zur Geschichte des Steinkohlenbergbaus im Raum Silschede*, in: *Jahrbuch des Vereins für Orts- und Heimatkunde in der Grafschaft Mark 64*, 1964, S. 3-78.
- HOPSTÄDTER, Kurt:**
1961 *Die Entstehung der Saarländischen Eisenbahnen, Saarbrücken 1961 (= Veröffentlichungen des Instituts für Landeskunde des Saarlandes. 2)*.
- HOTH, Wolfgang:**
1975 *Wuppertal. Die Industrialisierung einer rheinischen Gewerbestadt, Köln 1975 (= Schriften zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte. 28)*.
- HUSKE, Joachim:**
1986/87 *Die Steinkohlenzechen im Ruhrrevier. Daten und Fakten von den Anfängen bis 1986*, Bochum 1987 (= Veröffentlichungen aus dem Deutschen Bergbau-Museum Bochum. 40).
- ISMER:**
1919 *Die Schiffbarmachung der Ruhr*, Witten 1919.
- KLICHE, Walter:**
1904 *Die Schifffahrt auf der Ruhr und Lippe im 18. Jahrhundert*, in: *Zeitschrift des Bergischen Geschichtsvereins 37*, 1904, 1-178.
- KÖLLMANN, Wolfgang:**
1964 *Friedrich Harkort, Bd. 1: 1793-1838*, Düsseldorf 1964.
- KOETTER, Gerhard:**
1994 *Das Bethaus der Bergleute im Muttental bei Witten*, in: *Jahrbuch des Vereins für Orts- und Heimatkunde in der Grafschaft Mark 92*, 1994, S. 223-234.
- KROKER, Werner:**
1971 *Wege zur Verbreitung technologischer Kenntnisse zwischen England und Deutschland in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts*, Berlin 1971.
- 1974 *Bergbaugeschichtliche Stätten im Muttental bei Witten*, in: *Der Anschnitt 26*, 1974, H. 6, S. 30-37.
- 1993 *Eisenbahnen, Wirtschaftsräume und Unternehmen in Deutschland bis zum Ersten Weltkrieg*, in: *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 38*, 1993, S. 145-163.
- 1994 *Bergbau, Verkehr und Unternehmer im Wittener Süden vor der Industrialisierung*, in: *Jahrbuch des Vereins für Orts- und Heimatkunde in der Grafschaft Mark 92*, 1994, S. 111-187.
- i. D. *Technischer Fortschritt und Innovatoren im deutschen Bergbau vor der Industrialisierung*, in: *Franziska Schinzingler (Hrsg.): Unternehmer und technischer Fortschritt. Bündiger Beiträge zur Sozialgeschichte 1994 und 1995*, Boppard 1996 (= *Deutsche Führungsschichten in der Neuzeit. 22*).
- NEBENDORF, K.:**
1954 *Grundzüge des Verkehrs im Bergischen Land*, phil. Diss. Köln 1954.
- NETTMANN, Wilhelm:**
1961 *Bommern*, in: ders. (Bearb.): *Witten. Werden und Weg einer Stadt*, Witten 1961, S. 253-269.
- MENNINGHAUS, Werner/KRAUSE, Günter/KAMPEN, Manfred van:**
1990 *Bergisch-Märkische Eisenbahn (1843-1881)*, Lübbbecke 1990.
- METZELDER, Hans-Alwin:**
1964 *Der Wittener Steinkohlenbergbau im Umbruch zur Großindustrie 1830-1860*, phil. Diss. Münster 1964, ms.
- MÜHL, Albert:**
1955 *Carl Ludwig und Louis Constanz Berger*, in: *Neue Deutsche Biographie, Bd. 2*, Berlin 1955, S. 81.
- OEYNHAUSEN, Karl v.:**
1821 *Ueber den Effekt der Wagen auf Schienenwegen bei der Grubenförderung*, in: *Karstens Archiv für Bergbau und Hüttenwesen 4*, 1821, S. 102-125.
- OEYNHAUSEN, Karl v./DECHEN, Heinrich v.:**
1823 *Ueber die Förderungs-Methoden auf den Steinkohlengruben im Königl. Preußischen Märkischen Bergamts-Bezirk*, in: *Karstens Archiv für Bergbau und Hüttenwesen, 7*, 1823, S. 86-194.
- PFLÄGING, Kurt:**
1979 *Die Wiege des Ruhrkohlenbergbaus*, Essen 1979.
- REDLICH, Fritz:**
1964 a *Europäische Aristokratie und wirtschaftliche Entwicklung*, in: ders.: *Der Unternehmer*, Göttingen 1964, S. 280-298.
- 1964 b *Das Unternehmertum in den Anfangsstadien der Industrialisierung*, in: ders.: *Der Unternehmer*, Göttingen 1964, S. 299-349.
- REUSS, M.:**
1892 *Mittheilungen aus der Geschichte des Königlichen Oberbergamtes zu Dortmund und des Niederrheinisch-Westfälischen Bergbaues*, Berlin 1892.
- RICHMANN, Klaus:**
1975 *Die Köttersiedlung Vormholz im Muttental bei Witten*, in: *Der Anschnitt 27*, 1975, H. 4, S. 3-43.
- ROSSBERG, Ralf Roman:**
1977 *Geschichte der Eisenbahn, Künzelsau 1977*.
- SÄLTER, Fritz:**
1917 *Entwicklung und Bedeutung des Chaussee- und Wegebbaus in der Provinz Westfalen unter ihrem ersten Oberpräsidenten Ludwig Freiherr von Vincke, 1815-1844*, in: *Jahrbuch des Vereins für Orts- und Heimatkunde in der Grafschaft Mark 30*, 1917, S. S. 1-112.
- SCHIFFNER, Carl:**
1935 *Aus dem Leben alter Freiburger Bergstudenten*, Bd. 1, Freiberg 1935.
- SCHULZ:**
1822 *Oberharzischer Bergbau und Hüttenbetrieb bei Clausthal*, in: *Karstens Archiv 5*, 1822, S. 95-158.
- SCHWERTER, Karl:**
1930 *Kohlenstraßen im Gebiet des ehemaligen Gerichts Volmarstein*, in: *Wilhelm Stehl (Hrsg.): Heimatbuch der Gemeinde Bommern/Ruhr, Witten-Bommern 1930*, S. 94-98.
- SOBOTKA, Bruno J.:**
1987 *Schloß Steinhäusen und seine Bewohner. 700 Jahre Wittener Gesellschaft*, Witten 1987.
- SPETHMANN, Hans:**
1933 *Das Ruhrgebiet im Wechselspiel von Land und Leuten, Wirtschaft, Technik und Politik*, Bd. 1, Essen 1933.
- STEITZ, Walter:**
1974 *Die Entstehung der Köln-Mindener Eisenbahn, Köln 1974 (= Schriften zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte. 27)*.
- TENFELDE, Klaus:**
1977 *Sozialgeschichte der Bergarbeiterschaft an der Ruhr im 19. Jahrhundert*, Bonn-Bad Godesberg 1977.
- TIGGEMANN, Werner:**
1965 *Das Muttental bei Witten*, in: *Der Anschnitt 17*, 1965, H. 1, S. 3-29.
- USIPETER:**
1835 *Das Bergwesen in Weitmar, Wesel 1835*.
- VEAUTHIER, Sigrid:**
1993 *Leopold Sello (1785-1874). Erster Preußischer Bergamtsdirektor an der Saar*, in: *Der Anschnitt 45*, 1993, S. 101-110.
- VEITH, Heinrich:**
1968 *Deutsches Bergwörterbuch mit Belegen*, Repr. Wiesbaden 1968.
- WALDECK, R.:**
1910 *Die Entwicklung der Bergisch-Märkischen Eisenbahnen*, in: *Archiv für Eisenbahnwesen 33*, 1910, S. 563-622, 807-855 und 1071-1107.
- WALTER, Allmut:**
1964 *Die Bergmannsköttersiedlung Wengern-Trienendorf*, in: *Jahrbuch des Vereins für Orts- und Heimatkunde in der Grafschaft Mark 64*, 1964, S. 79-124.
- WEBER, Klaus:**
1987 *Vor 200 Jahren. Erste deutsche „Eisenbahn“ kam aus Sterkrade*, Oberhausen 1987, ms.
- WEBER, Wolfhard:**
1976 *Innovationen im frühindustriellen deutschen Bergbau und Hüttenwesen. Friedrich Anton von Heynitz*, Göttingen 1976.
- 1978 *Ruhrbergbau und Ruhrschifffahrt in der Industrialisierung*, in: *Der Anschnitt 30*, 1978, S. 66-72.
- WESERMANN, H. M.:**
1814 *Taschenbuch für die Straßen- und Bergbaubeamten, Spediteure und Landmesser zwischen dem Rheine und der Weser*, Düsseldorf 1814.
- WILHELM, Moritz:**
1939 *Die Geschichte des Steinkohlenbergbaues im alten Stadtbezirk Witten*, in: *Jahrbuch des Vereins für Orts- und Heimatkunde in der Grafschaft Mark 53*, 1939, S. 1-53.
- WILSDORF, Helmut:**
1957 *Die Einführung englischer Schienenwege im Ruhrbergbau*, in: *Der Anschnitt 9*, 1957, H. 5, S. 29 f.
- WÜSTENFELD, Wilhelm:**
1961 *Die Verkehrswege in und um Witten*, in: *Nettmann, Wilhelm (Bearb.), in: Witten. Werden und Weg einer Stadt*, Witten 1961, S. 141-186.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Werner Kroker
Deutsches Bergbau-Museum
DMT-Gesellschaft für Lehre
und Bildung mbH
Am Bergbaumuseum 28
D-44791 Bochum