

# Als auf der Ruhr noch Schiffe fahren

Oh du Schwerte, altbewährte  
Schöne Stadt am Strand der Ruhr,  
Du gleichst einer Hafenstadt —  
Die Schiffe fehlen nur!

Dieser Refrain eines von Friedrich Spiegel vor 1900 getexteten Liedes nimmt Bezug auf die alljährlich mehrmals auftretenden Ruhr-Hochwasser. Aber Friedrich Spiegel hatte hier nur bedingt recht. Für 20 Jahre — von 1780 bis 1800 war Schwerte zwar keine Hafenstadt, aber zumindest zogen Schiffe an Schwerte vorbei. Wie kam das?

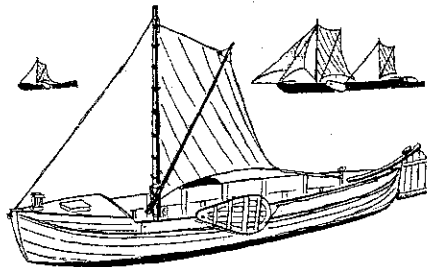
Als nach dem Siebenjährigen Krieg Preußen und die dazugehörige Grafschaft Mark in Trümmern lag, versuchte man mit allerlei tauglichen und untauglichen Mitteln, die Wirtschaft des ruinierten Landes wieder anzukurbeln. Ein Mittel war die Erschließung der Ruhr als Schifffahrtsweg. Gründe dafür gab es mehr als genug. Da waren die Kohlen der Bergwerke von Herdecke bis Essen, am Oberlauf das Getreide der Soester Börde und nicht zuletzt das Salz der königlichen Saline Unna-Königsborn. Alle diese Güter verlangten nach einem wirtschaftlichen Transportweg.

Im Jahre 1776 begannen die Bauarbeiten. Stauwehre — die „Schlachten“ — wurden errichtet und Schleusenammern angelegt. Längs der Ruhr entstanden zahlreiche Kohlendepots. Die gesamte Kohlenproduktion des Ruhrgebietes wurde auf den Wasserweg verfrachtet.

Am 9. August 1780 konnte der neue Schifffahrtsweg in voller Länge eröffnet werden. Durch 14 Schleusen, von Duisburg-Ruhrort bis Herdecke, war die Ruhr nun durchgehend schiffbar. Die Ruhrschiffe - die Aaken - maßen bis zu 38 m Länge und 5 m Breite. Sie trugen bei nur 86 cm Tiefgang eine Nutzlast bis 715 t. Von Pferdegesspannen wurden sie flußauf getreidelt und besaßen am Treidelmast ein zusammenklappbares Luggensegel zur Unterstützung der Zugtiere.

Von Herdecke bis Langschede wurde ein Zubringerdienst eingerichtet. Auf diesem Teilstück gab es

keine Schleuse mehr. Hier verkehrten kleine, 12 m lange Flachwasserkähne mit einer Nutzlast von 8 t bei einem Tiefgang von 35 cm. Wie ihre großen Brüder besaßen diese kleinen Aaken im Vorschiff eine Kajüte, Treidelmast mit Luggensegel und seitlich 2 Senkschwerter als Kieler-satz und Steuerhilfe, die mit dem Heckruder durch Seilzüge verbunden waren und je nach Steueraus-schlag links oder rechts ins Wasser tauchten.



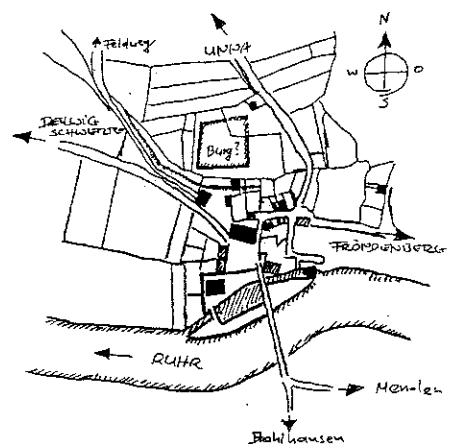
Ungünstige Wasserstände, wie Hoch- und Niedrigwasser, behinderten die Schifffahrt stärker als erwartet, und das Transportaufkommen auf dieser oberen Strecke entsprach nicht den Erwartungen. So kam es, daß man im Jahre 1801 die Strecke von Langschede bis Witten wegen Unrentabilität wieder stilllegte.

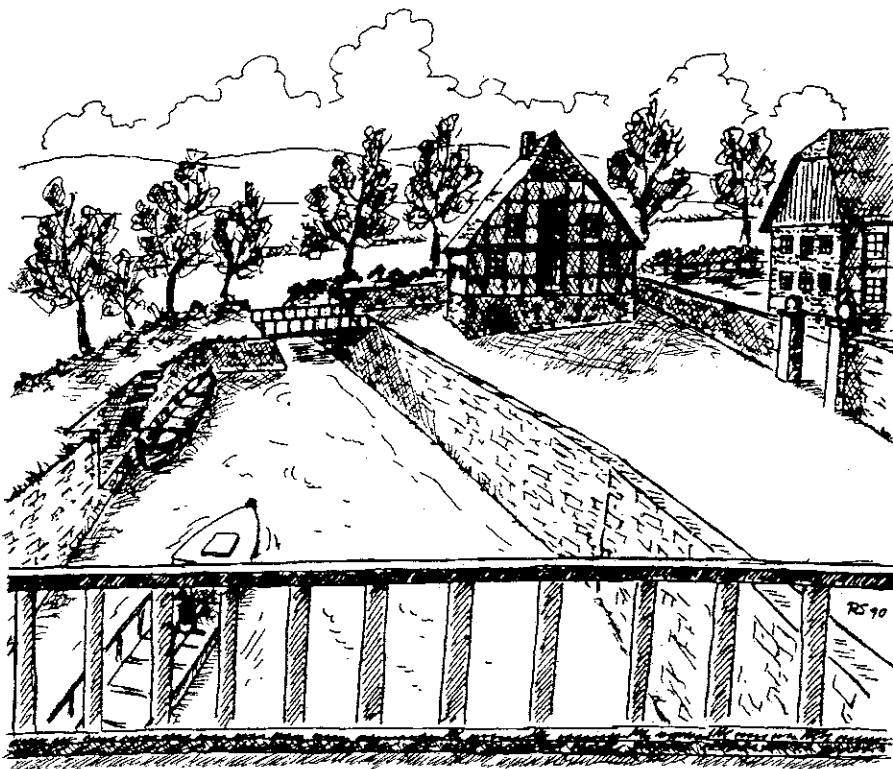
Sehen wir uns den Langscheder „Hafen“ einmal an:

Langschede war damals ein Grenzort des Königreiches Preußen. Südlich der Ruhr lag das Kurköenische Herzogtum Westfalen, die Ruhr bildete also hier zwischen den beiden Staaten die Grenze. Den Fluß überspannte eine Holzbrücke. Sie wurde durch preußische Grenzer gesichert. Die Wache scheint an der Stelle der heutigen Gaststätte „Zur Brücke“ gelegen zu haben. Der Lauf des Mühlengrabens wurde bei dieser Insel zu einem trapezförmigen Hafenbecken verbreitert und durch eine Holzbrücke mit dem festen Ufer verbunden. Auf dem leicht abschüssigen Ufer der Landseite erbaute man ein Speichergebäude zur Aufnahme des angelieferten Salzes und Getreides. Dieses „Salzhaus“, wie die Langscheder sagen, steht nach einigen Umbauten noch heute.

Hafenmeister und Salzpediteur war 1782 Franz-Georg Grillo, Ahnherr der späteren Industriellenfamilie Grillo, deren Wirken die Königsborner Saline im 19. Jahrhundert ihren Aufschwung verdankt. Der ganze Hafenbereich war mit einer Mauer oder mit einem Zaun vom Marktplatz abgetrennt und besaß ein Einfahrtstor. Das Hafengelände diente auch als Lagerplatz für nicht verderbliche Güter. Hierzu zählten wohl auch die Produkte der Westhofener Steinbrüche, deren Sandstein sich zu einer Vielfalt von Produkten verarbeiten ließ und je nach Schichtungsstärke Dachschindeln, Bodenplatten, Grabsteine, Werksteine und Zaunpfosten lieferte. Vor allem die bis zu 3 Zentner schweren und 2 m langen steinernen Zaunpfosten scheinen ein wahrer Exportschlager gewesen zu sein. Zahlreiche solcher Zaunpfosten hat man noch vor Jahrzehnten aus der Langscheder Ruhraue ausgebuddelt, wie mir Herr Schöppe, der Besitzer des Langscheder Markenhofes erzählte. Ein völlig intakter Zaun befindet sich noch in Westhofen in den Wiesen zwischen Wasserstraße und Pumpstation. Übrigens scheint auch Westhofen damals eine Schiffsladestation besessen zu haben, doch ist mir nicht bekannt, wo diese gelegen hat.

An der Nordseite des Langscheder Marktplatzes, heute unmittelbar an der Straße Unna-Menden gelegen, steht das nach dem Brand von 1709 neu errichtete große Haupthaus des Markenhofes, des ehemals größten Hofes von Langschede, mit seinem





in den Hang gebauten dreigeschossigen Wehrspeicher. Auf der Höhe über dem Markenhof lag wahrscheinlich die Grenzbefestigung der Grafen von Mark, jedenfalls deuten Spuren darauf hin. Ich nehme an, daß Burg und Hof ursprünglich verbunden waren. Hier auf dem Markenhof kann man noch viele Zeugen Westhofener Steinmetzarbeiten bewundern.

Das Hauptfrachtgut des Langscheder Hafens war das Salz der Königsborner Saline. Von 1800 — 1900 entwickelte sie sich zum größten Salzwerk Westfalens. Um den Salzabsatz zu gewährleisten, bestand eine Zwangsabnahmeverpflichtung einer bestimmten Menge für jeden Bürger. Über die Tonnage, die in Langschede umgeschlagen wurde, ist mir nichts bekannt. Die Jahresproduktion der Saline betrug im Jahre 1865 8.000 Tonnen und steigerte sich bis 1880 auf 12.000 Tonnen. Wenn wir für die Jahre 1780 —

1800 einen jährlichen Umschlag von 2 — 3000 Tonnen annehmen, dürfen wir wohl nicht zu hoch liegen.

Interessierten Lesern, die gern einmal auf den Spuren der Ruhrschiffahrt wandern möchten, empfehle ich die unten aufgeführten Publikationen. Zahlreiche Schleusen und sonstigen Anlagen (Buhnen, Kohlendepotplätze, Treidelpfade usw.) des alten Ruhrschiffahrtsweges sind bis heute erhalten und teilweise in recht gutem Zustand. (rs)

Quellen-Nachweis:

Gustav Adolf Wüstenfeld  
Die Ruhrschiffahrt von 1780 — 1890  
G.A. Wüstenfeld-Verlag  
5802 Wetter-Wengern

Wilhelm Dege  
Das Ruhrgebiet, Braunschweig  
1972