

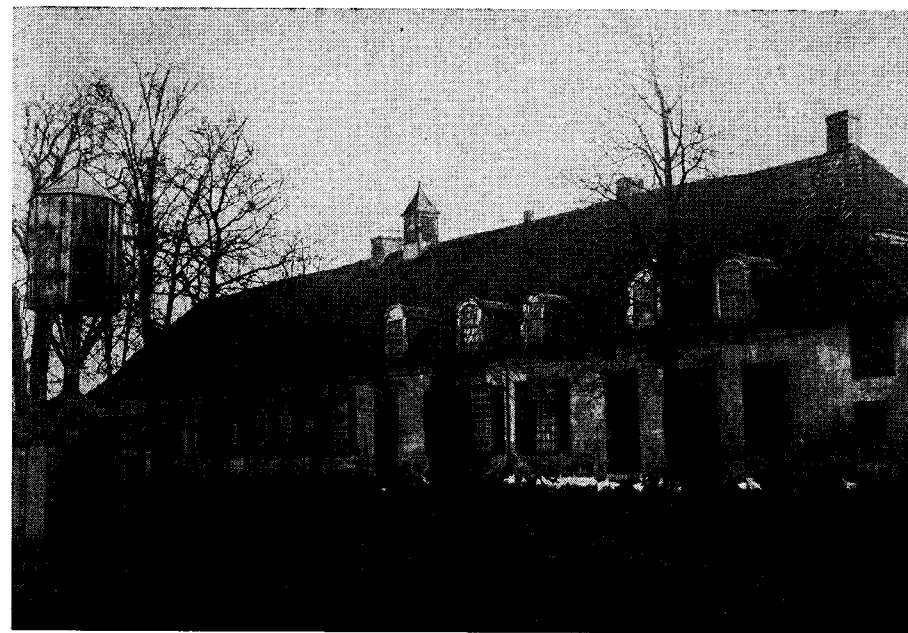
Gahlener Kohlenweg oder Emscher-Schiffahrt

von Dr. Bette †

Um die Mitte des 18. Jahrhunderts steckte der Steinkohlenbergbau des Ruhrgebietes noch in den Kinderschuhen. Die Förderung war gering, der Absatz schwierig. Die südlichen Zechen konnten zum Teil die Ruhr als Transportweg benutzen, den anderen blieb nur die Achse übrig. Da kam um 1765 der „umsichtige Schullehrer, nachheriger Berggeschworene“ F. G. Müser in Blankenstein auf den Gedanken, die Kohlen der Grafschaft Mark, vor allem aus der „Herrlichkeit“ Stiepel bei Bochum auf dem Landwege bis Gahlen an der Lippe zu verfahren, sie dort einzuschiffen und zum Rhein und von dort ins Klevische und Holländische zu befördern. Dieser Plan Müsers fand die lebhafteste Unterstützung der preußischen Regierung (Die Grafschaft Mark gehörte ebenso wie das Herzogtum Kleve und die Grafschaft Moers zu Preußen). Sie hatte ein Interesse daran, die Festung Wesel und ihre niederrheinischen Gebiete mit gutem und billigem Brennstoff zu versorgen, überhaupt die getrennten preußischen Besitzungen Kleve und Mark wirtschaftlich miteinander zu verknüpfen.

Die Arbeiten an dem Gahlener Kohlenweg, auch Märkischer Kohlendamm genannt, wurden verhältnismäßig rasch beendet. Der Weg ging von Bochum an Kranke vorbei, überschritt an der Flöttenbrücke bei Haus Grimberg die Emscher, durchquerte die Gemeinde Buer und führte an Kirchhellen und Dorsten vorbei bis nach Gahlen. Hier wurde 1767 etwa 4,3 km öst-

lich von Gahlen und 3 Kilometer westlich von Dorsten am südlichen Ufer der Lippe das sog. Kohlhaus errichtet. Eine Inschrift an dem Hause sagte über seine Entstehung: Im Jahre des europäischen Friedens 1767 bin ich unter dem König Friedrich dem Großen von dem Architekten der preußischen Provinz Westfalen, F. Hauters, gebaut worden. (Anno in Europa pacis 1767 sub rege Frederico Magno per F. Wauters Westph. Boruss. Prov. Architectus (!) edificata sum.) Wauters stammte aus Holland. Das Kohlhaus war über 60 Meter lang, hatte hohe Fenster, mehrere Mansarden und ein stattliches, von einem Türmchen gekröntes Walmdach. Das Gebäude war durch seine reizvolle Bauart und seine malerische Lage unter alten Bäumen ein wertvolles Heimatdenkmal. Seitdem der Gahlener Kohlenweg als Transportweg für Kohlen nach der Lippe keine Rolle mehr spielte, diente das Haus nur noch landwirtschaftlichen Zwecken. Um 1915 wurde es mitsamt dem dazugehörigen Gelände von der Kanalbauverwaltung aufgekauft. Bei den Vorarbeiten zum Lippeseitenkanal sollte das Kohlhaus abgerissen werden, weil der Kanal noch einen ganzen Teil vom südlichen Ufer des Flusses beanspruchte. Den vereinten Bemühungen des rheinischen Provinzialkonservators und der Interessengemeinschaft für Heimatschutz im Industriegebiet sowie dem freundlichen Entgegenkommen der Kanalbauverwaltung ist es zu danken, daß nur ein kleiner Teil des Gebäudes (die Scheune) entfernt wurde.



Der alte Kohlumschlagplatz an der Lippe, das »Kohlhaus« bei Gahlen, Endstation des Kohlenwegs.

Der Reichsverkehrsminister erklärte sich durch Schreiben vom 9. 10. 1926 sogar bereit, einer geringen Verschiebung der Kanallinie innerhalb der zulässigen Grenzen beim ersten Ausbau zuzustimmen, um dadurch die Erhaltung eines großen Teiles des Wohngebäudes und einiger wertvoller Bäume zu ermöglichen.

Das Kohlhaus bei Gahlen war also früher der Endpunkt des von der Ruhr zur Lippe führenden sog. Gahlenschen Kohlenweges. Bei diesem Hause wurden die Kohlen auf die Schiffe geladen und ins Klevische oder nach Holland gebracht.

Die Aufsicht und die Unterhaltung der genannten Straße oblag auf preußisch-märkischem Gebiete ursprünglich dem Bergamt zu Wetter an der Ruhr; später wurde die Straße in Kohlweg-Inspektionen eingeteilt und der märkischen Zolldirektion unterstellt, die ein Wegegeld von 1 Pf. für den Scheffel Kohle erhob.

Im Veste Recklinghausen stellte der Gahlener Kohlenweg mit seinem starken Verkehr die kurfürstlich-kölnische Regierung zum ersten Male vor die große Aufgabe eines ordnungsmäßigen Wegebaues

und einer geeigneten Unterhaltung. Er ist mit die Veranlassung gewesen zu der Verordnung vom 30. Mai 1781 wegen der Verbesserung der Wege und zu einer zweiten Verordnung vom 29. April 1783. Bestimmte die erste Verordnung, daß die Wege durch Fronarbeiten der Bauern ausgebessert werden sollten, so verfügte die zweite, daß die Wege aus Landesmitteln für Geld hergestellt und von Arbeitern gegen Lohn ausgebessert werden sollten. Um die nötigen Gelder zu bekommen, gestattete der Kurfürst, daß in den betreffenden Gemeinden Barrieren errichtet und dort Wegegelder erhoben würden. Letzteres geschah an dem Gahlener Kohlenweg schon seit langem. Bei den damaligen Wegeverhältnissen war das Karren der Kohle über eine solche Entfernung eine mühsame und zeitraubende Angelegenheit. Schon im Jahre 1750 sprach von Bessel, der Präsident der Kriegs- und Domänenkammer in Kleve, zum ersten Male den Gedanken aus, durch die Schiffbarmachung der Emscher dem märkischen Handel und Gewerbe neue Absatzmöglichkeiten zu erschließen. Das Generaldirektorium in Berlin ging aber auf die Anregung von Bessels gar nicht ein.

Denselben Plan unterbreitete fast zu gleicher Zeit der Obrist v. Rüdmeister dem Berliner Generaldirektorium, das jetzt die Clevische Kammer aufforderte, ein Gutachten über das Projekt abzugeben. Dies geschah; aber die dann einsetzenden Verhandlungen blieben ohne Ergebnis, in der Hauptsache wohl deshalb, weil man auch die Schiffbarmachung der Ruhr erwog. 15 Jahre später, 1766, tauchte das Emscherprojekt von neuem auf; gleichzeitig prüfte man die Frage der Schiffbarmachung der Lippe. Diese war schon seit 1649 erörtert worden, aber man befürchtete die Lippe nur bis Gahlen mit sehr flachen Kähnen.

Die Clevische Kriegs- und Domänenkammer, die die Pläne zur Schiffbarmachung der Lippe und der Emscher prüfen sollte, arbeitete sehr langsam. Erst im Dezember meldete der Finanzrat Reichert nach Berlin, daß die Emscher nicht schiffbar zu machen sei, da „sie in einigen Distrikten viel zu schmal sei, ein flaches Ufer, auch nicht zu allen Jahreszeiten hinreichendes Wasser habe“. Man könne höchstens einen Kanal graben, in dem alles Wasser aus dem Emscherbruch, auch der Emscher selbst zu leiten sei. In einem Bericht der Clevischen Kammer von April 1767 heißt es, eine Schiffbarmachung der Emscher sei nur durch eine völlige Umgestaltung des Flußlaufes möglich. Es müßte ein Kanal von 8½ Wegestunden angelegt, und 16 Schleusen müßten gebaut werden. Die Gesamtkosten seien auf 386 400 Taler berechnet, „ohne die schwere jährliche Unterhaltung“. Damit war das Emscherprojekt abermals gescheitert; das Lippeprojekt wurde einstweilen noch weiter verfolgt, aber dann auch aufgegeben.

Kaum einen Monat später reichte der Gerichtssekretär und Steuereinnehmer von Oven aus Eickel in einer Eingabe an König Friedrich II. einen neuen Vorschlag zur Schiffbarmachung der Emscher ein. Der Kohletransport auf dem Gahlener Kohlenwege sei zu teuer; zudem fielen von dem Gelde ein großer Teil dem „Auslande“ zu, nämlich dem Veste Recklinghausen. Man brauche die Kohle nicht per Achse aus der Bochumer Gegend bis nach Gahlen zu bringen, sondern nur bis Kränge (wo der Gahlensche Weg die Emscher überschritt). Hier könne man die Kohlenfracht in die Schiffe verladen und emscherwärts nach dem Rhein fahren. Hierdurch würde der bisherige Landweg Bochum—Gahlen = 29,5

Kilometer und die Strecke Kränge—Gahlen = 20,5 Kilometer, also um rund zwei Drittel gekürzt. Ferner sei der Gahlener Kohlenweg zu schlecht. Für den Kohlentransport ins Münsterland könne die Niederlage in Gahlen bestehen bleiben.

Zehn Tage nach dem Eintreffen der Eingabe von Ovens, am 21. Juli 1767, forderte das Berliner Generaldirektorium die Clevische Kammer zum Bericht auf. Diese anerkannte zwar die von Oven begründete Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Emscherschiffahrt, bezeichnete aber die Schwierigkeiten und die Unkosten als untragbar. Infolgedessen erhielt von Oven am 25. September 1767 einen abschlägigen Bescheid.

Im Februar 1773 reichte von Oven seine „nochmaligen allerunterthänigsten Vorschläge wegen Schiffbarmachung der Emscher“ beim König Friedrich II. ein. Durch die Ruhrschiifahrt sei zwar eine Änderung in der Kohlenausfuhr eingetreten, aber nur für die in der Nähe der Ruhr gelegenen Zechen, für die des Emscherdistriktes sei noch immer die Schiffbarmachung der Emscher notwendig. Die Berliner Behörde zeigte wiederum Interesse, während die clevische Kammer gleichgültig war. Von Oven unternahm auf Wunsch des Berliner Generaldirektoriums eine Probefahrt auf der Emscher und berichtete darüber nach Berlin. Hinter von Oven stand eine Gesellschaft von Geldleuten, eine Art Reederei, in deren Namen er dem Generaldirektorium in 30 „Artikeln“ Pläne, Forderungen und Gegenangebote unterbreitete. Gegen das Projekt von Ovens arbeiteten aber aus Konkurrenzneid mit allem Eifer die Ruhrunternehmer, denen es gelang, die meisten Mitglieder der Clevischen Kammer für sich zu gewinnen. Am 2. Dezember 1773 fand in Cleve eine Konferenz zwischen von Oven und dem Kammerpräsidenten von Ostau statt, um über mehrere zweifelhafte Fragen Klarheit zu schaffen. Die Konferenz verlief ergebnislos; auch wiederholte Verhandlungen führten nicht zum Ziel. Von Oven und seine Gesellschaft unterlagen in dem Kampf gegen den zweifachen Gegner, sie waren gegen die Ruhrkonkurrenz und den Fiskus von vornherein die Schwächeren. Was dem 18. Jahrhundert zu schwer war, hat das 20. Jahrhundert durchgeführt. Seit 1914 ist das Emschergebiet durch den Rhein-Herne-Kanal mit dem Rhein verbunden.

Quellen:

(Nach Gladbecker Blätter für Orts- und Heimatkunde, 20. Jahrgang)