

den Weg von Buer nach Dorsten sei vertraglich mit den Unternehmern des Gahlenschen Kohlenweges geregelt worden, so wie es auch im südlichen Teil von Bochum bis Buer geregelt war. Das Unternehmen Kohlenweg war jedoch bereits Geschichte. Im Jahre 1817 verfügte die inzwischen preußische Regierung in Münster die Instandsetzung des Weges von Buer nach Dorsten. Zur Erhebung eines Wegegeldes wurden zwei Schlagbäume errichtet, einer bei Buer und einer am sogenannten Mittelweg, etwa eine halbe Stunde vor Dorsten. Diese Zollstellen wurden an Einheimische verpachtet. Erst musste der Zoll an das Land gezahlt werden, und nach 1829 wurde er der Dorstener Bürgermeisterei übertragen. Mit dieser Straße ver-

wirklichte der Staat nun eine richtige Handelsverbindung nach Bochum und Essen. Kohle als Massengut wurde dort jedoch nicht mehr transportiert. Diese Aufgabe übernahm nach der Ruhrschifffahrt die Eisenbahn. Die Straße wurde schließlich von 1849

bis 1854 auf Dorstener Gebiet mit großem Aufwand ausgebaut, sodass sie als „Bochumer Chaussee“ eine zunehmende Bedeutung für den Nord-Süd-Verkehr zwischen Dorsten und dem aufstrebenden Ruhrgebiet erlangte.

Die geschichtliche Bedeutung des Gahlenschen Kohlenweges

Der Gahlensche Kohlenweg konnte keinerlei wirtschaftliche oder identitätsbildende Bedeutung für den Dorstener Raum entwickeln. Nachdem die Lippeschifffahrt und der Schiffbau bereits weitgehend eingegangen waren, blieb Dorsten bis zur Industrialisierung eine Ackerbürgerstadt mit lokalem und regionalem

Handel, Handwerk und Gewerbe.

Das Kohlenhaus in Gahlen, die Verladestation an der Lippe, überstand durch den Einsatz der Gahlener Bevölkerung den Bau des neuen Lippe-Seitenkanals und wurde erst in den 1970er Jahren abgebrochen.

René Franken



Verlauf des Gahlenschen Kohlenweges zwischen Altendorf-Ulfkotte und Gahlen. Karte vor 1850

IMPRESSUM

Herausgeber:
Verein für Orts- und Heimatkunde Dorsten e.V.
www.voh-dorsten.de

In Zusammenarbeit mit dem Stadtarchiv Dorsten,
Im Werth 6 · 46282 Dorsten

Fotos: René Franken, Dorsten

Originale: Stadtarchiv Dorsten

Verantwortlich im Sinne des Presserechts:
V.i.S.d.P.: Dr. Josef Ulfkotte

Druck: Creative Print
Anne Schwankl
Alter Postweg 47
46282 Dorsten
www.creative-print.de



DORSTEN – einst und jetzt

Ausgabe 4

September 2010

Kostenloses Exemplar

Herausgeber: Verein für Orts- und Heimatkunde Dorsten e.V.

Liebe Dorstenerinnen und Dorstener!

Unter dem Motto „DER GAHLENSCHE KOHLENWEG – Kunststraße wird zur Straße der Kunst“ schlossen sich im Hinblick auf das Veranstaltungsjahr „RUHR 2010“ die Kunstvereine Gelsenkirchen, Hattingen, Virtuell-Visuell Dorsten sowie die Bochumer „galerie januar“ und der Förderverein der Zeche „Unser Fritz 2/3“ zur Verwirklichung eines ehrgeizigen Projektes

zusammen. Das Ziel bestand darin, mit Werken zeitgenössischer Künstler den Verlauf des historischen Verkehrsweges in Erinnerung zu rufen, der sich in Süd-Nord-Richtung grenzüberschreitend von Hattingen über die Ruhr nach Bochum, Herne, Gelsenkirchen bis nach Dorsten erstreckte. Inzwischen sind auch auf Dorstener Gebiet Kunstmarken wie die „Berg-

männchen“ (Barloer Weg) entstanden. Der Historiker René Franken hat sich im Verein für Orts- und Heimatkunde intensiv mit der Geschichte des Gahlenschen Kohlenweges befasst, deren wesentliche Ergebnisse er in dieser neuen Ausgabe von „Einst und Jetzt“ vorstellt. Allen Leserinnen und Lesern wünschen wir viel Freude bei der Lektüre!

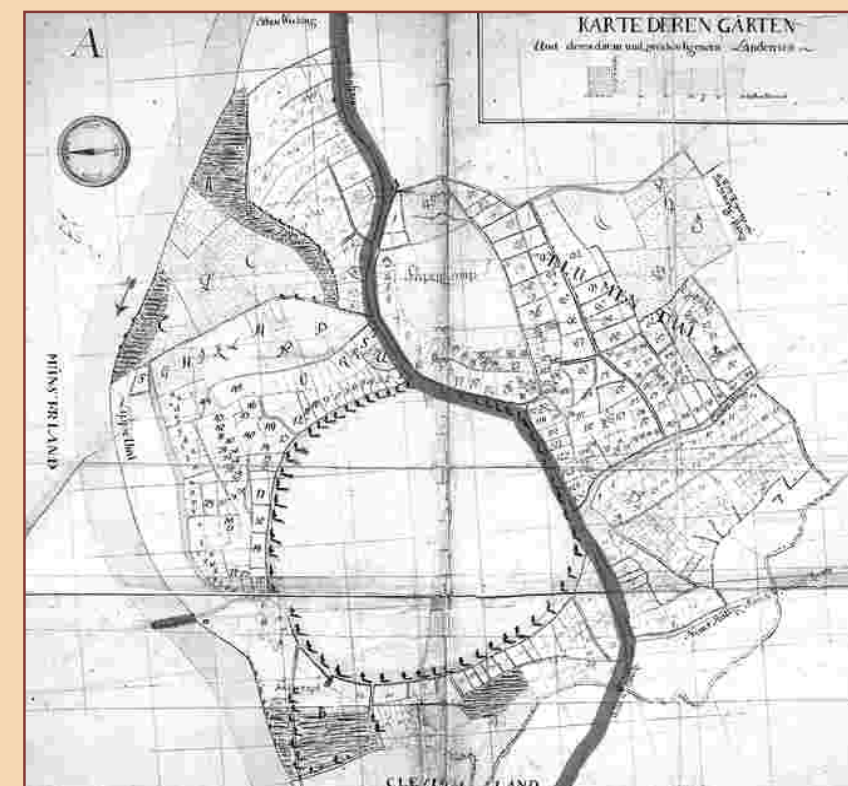
Christa Setzer

Christa Setzer
(Leiterin des Stadtarchivs)

Josef Ulfkotte

Dr. Josef Ulfkotte
(1. Vorsitzender des Vereins für Orts- und Heimatkunde Dorsten e.V.)

Der Gahlensche Kohlenweg



Verlauf des Kohlenweges um die Stadt Dorsten zur Staatsgrenze am Schölzbach. 1790

Die Geschichte dieses vorindustriellen Kohlen-Transportweges ist, zumindest was seinen Verlauf von Süden aus dem Ruhrtal bei Hattingen kommend über Bochum, Herne, Gelsenkirchen bis Buer angeht, gut erforscht.

Das gilt im Grundsatz auch für das auf Gahlener Gebiet errichtete „Kohlhaus“, von wo aus die aus dem Ruhrtal auf dem Landweg beförderte Kohle auf Lippekähne verladen und weiter rheinabwärts bis in die Niederlande transportiert wurde. Lediglich über den Streckenabschnitt des Kohlenweges, der von Buer durch das Dorstener Stadtgebiet bis zum „Kohlhaus“ führte, liegen bisher kaum gesicherte Erkenntnisse vor.

In den schriftlichen Überlieferungen und im Gedächtnis der Dorstenerinnen und Dorstener scheint dieser privatwirtschaftlich organisierte Transportweg keine nachhaltigen Spuren hinterlassen zu haben.

Die Erschließung des Kohlen-Transportweges

Der Grund dafür dürfte in der Erschließungsgeschichte des Weges liegen. Die Stadt Dorsten gehörte im 18. Jahrhundert zum Vest Recklinghausen, das wiederum dem Kurfürsten von Köln als Landesherrn unterstand. Die kurkölnischen Gebiete des Vests Recklinghausen trennten die zu Preußen gekommenen Gebiete der Grafschaft Mark – dazu gehörte auch das Ruhrtal – und des Niederrheins. In den holzarmen Regionen des Niederrheins und der Niederlande stieg im 18. Jahrhundert die Nachfrage nach dem Rohstoff Steinkohle als Alternative zu Holz und Holzkohle zunehmend an.

Die kürzeste Verbindung zwischen den preußischen Landesteilen führte durch das Vest. Das bedeutete, dass die Staatsgrenze Preußen/Kurköln somit zweimal passiert werden musste. Dabei waren Zollbestimmungen ebenso zu beachten wie das allfällige Wegegeld.

Im Vest war die städtische Wirtschaft weitgehend auf lokale oder regionale Absatzmärkte und Produktionsstätten ausgerichtet. Der Fernhandel spielte in dieser Region nördlich des alten Hellweges außer als Salz- und Holzhandel über die Lippe keine Rolle. So waren Straßen und Transportwege im Vest lediglich für die Versorgung der lokalen Märkte entstanden. Eine Rolle als überregionale Transportverbindung kam lediglich der Lippe selbst, der Straße zwischen Recklinghausen und Dorsten und dem Lippe-Übergang in das nördlich gelegene Fürstbistum Münster zu. Demnach war zumindest im westlichen Vest auf Dorstener Gebiet historisch keine Nord-Südachse für einen starken Fernverkehr ausgebaut, die über die Grenzen Kurkölns hinaus reichte.

Der 1766 konzipierte Gahlensche Kohlenweg sah jedoch einen Kohlentransport aus dem Ruhrtal über Buer durch das Vest Recklinghausen an die Lippe vor. Eine Verladung der Kohlen am Dorstener Hafen hätte zusätzlich zum Handelszoll und dem städtischen Wegegeld einen Hafenzoll bedeutet. So blieb nur die Alternative, die Steinkohle bei der ersten Möglichkeit auf preußischem Gebiet auf Lippekähne zu verladen. Das war eine Verladung jenseits der Staatsgrenze in Gahlen. Dazu wurde auf einem ursprünglich dem Gahlener Kanoniker Hetterscheid gehörenden Land am südlichen Lippeufer eine sogenannte „Kohlenablage“ und das Gahlener Kohlenhaus als Wohnhaus

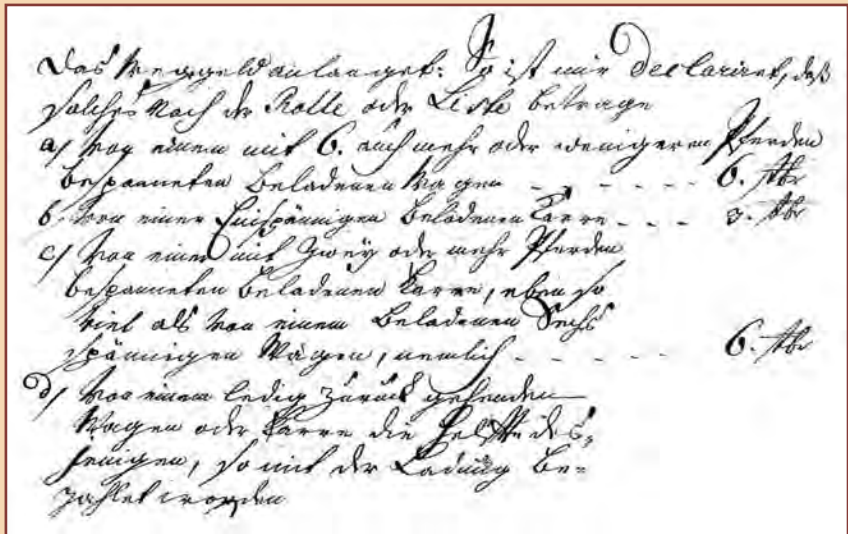
für die preußischen Betreiber des Weges errichtet. Als nun der aus Blankenstein stammende Lehrer und Unternehmer Johann Wilhelm Müser im Jahre 1765/1766 in privater Eigeninitiative die Anlage eines Grenzen überschreitenden Transportweges organisierte, ging er ein nicht unerhebliches Risiko ein. Im Vest hatte der Kölner Kurfürst allein die Wegehoheit; private Initiativen, der Transport von Massengütern und groß angelegter Wegebau waren bis dahin kein Thema. Südlich des Vests konnte Müser zum Teil historische Streckenführungen entlang der Emscher nutzen, die mit etwas Aufwand für bis zu sechsspännige Kohlefuhrwerke ausgebaut werden konnten.

Nördlich von Buer, ab dem Eintritt in das Vest, konnten nur die landesherrlichen Straßen genutzt werden, und diese liefen lediglich zentral auf die beiden Städte Dorsten und Recklinghausen zu. Sie durften nicht umgangen werden, da dort ein landesherrlicher Zoll und ein kommunales Wegegeld entrichtet werden mussten. Müser, der den Kohlentransport als Privatunternehmer im Auftrag des preußischen Staates auf eigenes

Risiko betrieb, band im südlichen Teil, also auf preußischem Gebiet des Weges, die anliegenden Bauern in den Wegebau und die Unterhaltung der Strecke mit ein. Nach anfangs zögerlichen Baumaßnahmen vollendete die preußische Regierung auf ihrem Territorium mithilfe des Militärs 1769 den Ausbau zum Gahlenschen Kohlenweg, der sich auf einer Gesamtlänge von 29 Kilometern bis 1780 kurzzeitig zu einer reinen Verkehrsader für Steinkohlen etablierte. Der Einsatz des Militärs zur Fertigstellung unterstreicht die Bedeutung, die der preußische Staat dem Unternehmen beimaß, zumindest bis zur Schiffbarmachung der Ruhr.

Auch die Emscher wurde zu gleicher Zeit auf ihre Eignung als Transportweg geprüft. Jedoch war der Aufwand zu ihrer Schiffbarmachung höher als der umständliche Transport der Kohlen nach Gahlen. In bergigem Gelände wurden zeitweilig Esel genutzt, die jeweils mehrere Kohlenfässer transportierten. Im flachen Gelände und gerade durch das Vest wurden Wagengespanne eingesetzt, die teilweise von den anliegenden Bauern als Fuhrunternehmer betrieben wurden.

Verhandlungen zwischen dem Unternehmer Müser und der Stadt Dorsten



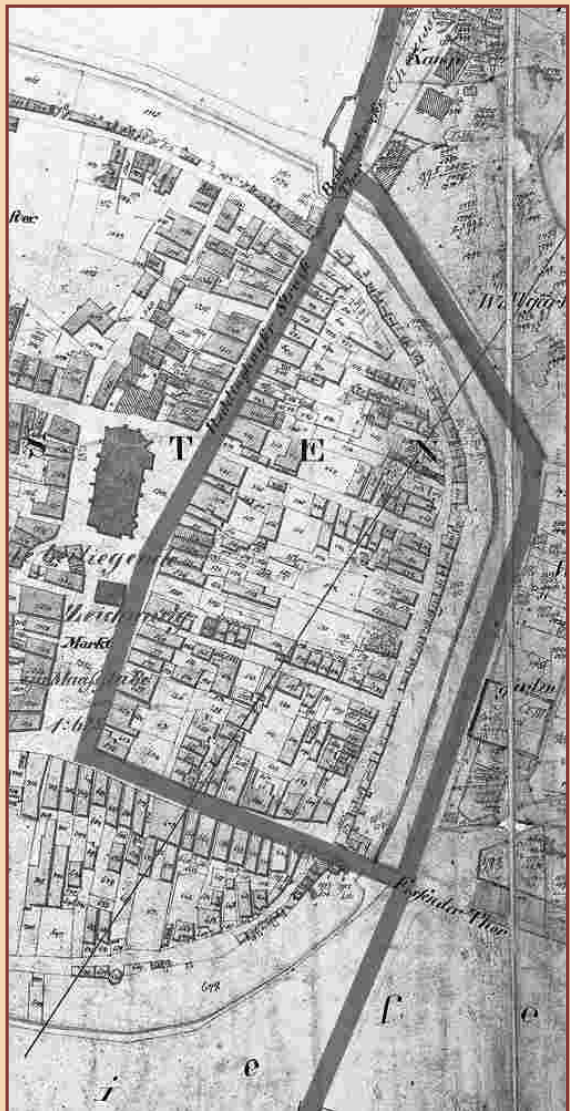
Liste der Stadt Dorsten über das zu entrichtende Wegegeld je Wagen oder Karren. 1766

Ab 1766 verhandelte Müser mit dem Dorstener Bürgermeister Rive über die Abwicklung des Kohlentransportes auf Dorstener Gebiet. Müser versuchte in verschiedenen Briefen an den Magistrat und den Bürgermeister durchzusetzen, dass die Wagengespanne nicht wie üblich mitten durch die Stadt vom Recklinghäuser

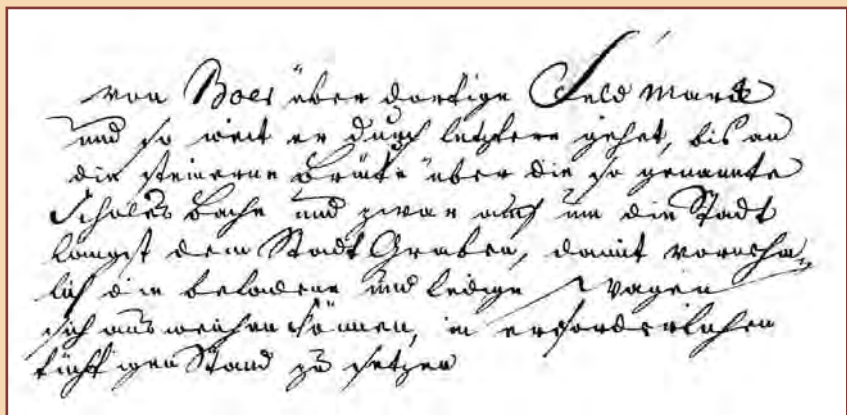
Tor zum Essener Tor fahren mussten. Er hatte die Sorge, dass das innerstädtische Straßenpflaster den Belastungen durch den Kohlentransport nicht gewachsen sein könnte. Schließlich rechnete der Unternehmer mit rund 4.000 Wagenladungen im Jahr. Müser wollte mit dem Dorstener Rat einen eigenen Wegegeld-

katalog für Kohlentransporte ausstellen.

Das herkömmliche Wegegeld betrug für einen mit sechs oder mehr Pferden bespannten und beladenen Wagen sowie einen von zwei oder mehr Pferden bespannten, beladenen Wagen jeweils 6 Stüber. Für einen einspännigen, beladenen Karren wurden lediglich 3 Stüber an Wegegeld an die Stadt Dorsten gezahlt. Auch für die unbeladenen Wagen, die auf dem Rückweg durch Dorsten kamen, wurde jeweils das halbe Wegegeld von dem erhoben, was auf der Hinfahrt gezahlt worden war. Müser wollte jedoch lediglich das halbe Wegegeld für beide Richtungen zahlen müssen. Seine Begründung war, es sei „in meren Consumption der Provinzen Cleve, Geldern und Meurs designiert, auch deshalb nicht als Kaufmannsgüter oder res commercii, sondern als Fürstenguth, welches nur



Verlauf des Kohlenweges innerhalb der Stadt bzw. außerhalb über den Südwall. Urkataster 1822



Beschreibung des Wegverlaufs auf Dorstener Gebiet „von Boer über dortige Feldmark und so weit er durch letztere gehet, bis an die steinerne Brücke über die so genannte Scholes Bache und zwar auch um die Stadt längst dem Stadt Graben, damit voraus(icht)lich die beladene und ledige Wagen sich ausweichen können, in erforderlichen tüchtigen Stand zu setzen“

von einer königlich preußischen Provinz in die andere transportiert wird, anzusehen.“¹ Die Verhandlungen gestalteten sich als schwierig, da der

Dorstener Rat nicht auf seine althergebrachten Rechte verzichten wollte und eine lukrative Einnahmequelle witterte. Müser schlug vor, bei der Festsetzung eines eigenen Wegegeldes „diesen Kohlentransport als eine ganz neue und willfähige Affäre“² zu sehen und entweder nur die Hälfte des üblichen Wegegeldes oder eine Pauschalsumme von 200 Reichstaler im Jahr zu akzeptieren. Das entsprach im Grunde den 4.000 Wagenladungen zum halben Preis des alten Wegegeldes und legt nahe, dass Johann Wilhelm Müser mit weit mehr Wagenladungen kalkulierte, um selbst ein Geschäft zu machen.

Ende 1766 einigten sich der Dorstener Rat und

die Vertreter Müsers darauf, das zumindest die leer zurückfahrenden Wagen nur das halbe Wegegeld zu zahlen hatten. Die Pauschalsumme wurde nicht angenommen.

Wie weiter verfahren wurde, ist heute nicht mehr nachvollziehbar. Letztendlich beschwerte sich Müser in den folgenden Jahren mehrfach über den trotz des hohen Wegegeldes ausgesprochen schlechten Zustand der Wege auf Dorstener Gebiet.

Darüber stritt er mehrfach mit der Stadt und schlug auch einen Transportweg über den südlichen Festungswall außerhalb der Dorstener Stadtmauer vor, damit das städtische Straßenpflaster nicht so litt. Der Weg sollte jedoch so breit sein, dass sich auch zwei Wagen auf dem Wall begegnen konnten. Immer wieder verzögerten sich die Reparaturarbeiten an den stark befahrenen Wegstücken. So drohte Müser sogar, sich über die zögerlichen Wegebauarbeiten der Dorstener an höherer Stelle zu beschweren.

Über die Höhe oder eventuelle Sonderkonditionen beim kurfürstlichen Zoll verhandelte Müser selbst mit dem kurfürstlichen Hof in Bonn. Das Ergebnis dieser Verhandlungen ist in Dorstener Quellen nicht überliefert.

Das Ende des Gahlenschen Kohlenweges

Die kurze Geschichte des Gahlenschen Kohlenweges fand 1780 mit der Eröffnung der Ruhrschiifahrt bis Hattingen ein jähes Ende. Erst 1783 kam es zu ersten landesherrlichen Regelungen des überregionalen Wegebbaus im Vest Reckling-

hausen. In einer kurfürstlichen Verordnung vom 20. April 1783 wird die Straße von Buer nach Dorsten als eine der drei wichtigsten Straßen im Vest bezeichnet. Die späte Ehre half jedoch auch nicht viel. Die für die Pflege des Weges verantwortliche Stadt Dorsten hatte den Wegebau bereits vollständig eingestellt. Zu dieser Zeit behauptete man sogar, die Sorge um

¹ Brief von Müser an den Magistrat der Stadt Dorsten. 11. August 1766. STA Dorsten A, B 8478-8490

² a. a. O.