

Die Ruhrschifffahrt

Siegfried Borgschulze, Hamm



Abb. 1: Rheinschiff *Gute Hoffnung* von 1817. Maße: 35,15m x 4,70m x 1,72m; Modell im Haniel-Museum, Duisburg.

Auf der Jahresversammlung 2008 in Duisburg hatten die Teilnehmer auch Gelegenheit, das Privatmuseum der Firma Haniel zu besuchen.¹ Der Firmengeschichte ist zu entnehmen, dass Franz Haniel (1779-1868) als gelernter Speditionskaufmann um 1800 eine eigene Kohlenhandlung aufbaute. Zum Transport der Kohle erwarb er zunächst sechs Ruhrnachen, die zwischen den Zechen der Grafschaft Mark und Ruhrort verkehrten.²

Zwei Typen von Ruhraaken

Im Jahr 1817 ließ er nach eigenen Entwürfen das Rheinschiff *GUTE HOFFNUNG* (Abb.1) bauen. Dieses war zwar nicht größer als die bislang auf der Ruhr fahrenden Aaken, aber stabiler und aufwendiger gebaut. Auch besaß das Schiff einen gedeckten Laderaum zum Schutz von Schiff und Ladung.

Während es von dem hier als Rheinschiff bezeichneten Ruhraak, auch als *Rüderchen* bekannt, in vielen Museen Bilder (Abb.2) und Modelle (Abb.3)

gibt, ist über einen zweiten Typ des Ruhraaks weit weniger bekannt.

Von diesem Typ war im Museum nur eine Zeichnung vorhanden, die doch von den bekannten Modellen abwich. Die Zeichnung stammt aus dem Hauptstaatsarchiv in Wiesbaden und wurde 1840 anlässlich einer Besichtigung der Ruhr von einer Kommission zur Schiffbarmachung der Lahn als Muster angefertigt.³ (Abb.5 S. 58) Eine weitere, mir bekannte Kopie befindet sich auch im Binnenschifffahrtsmuseum in Duisburg.

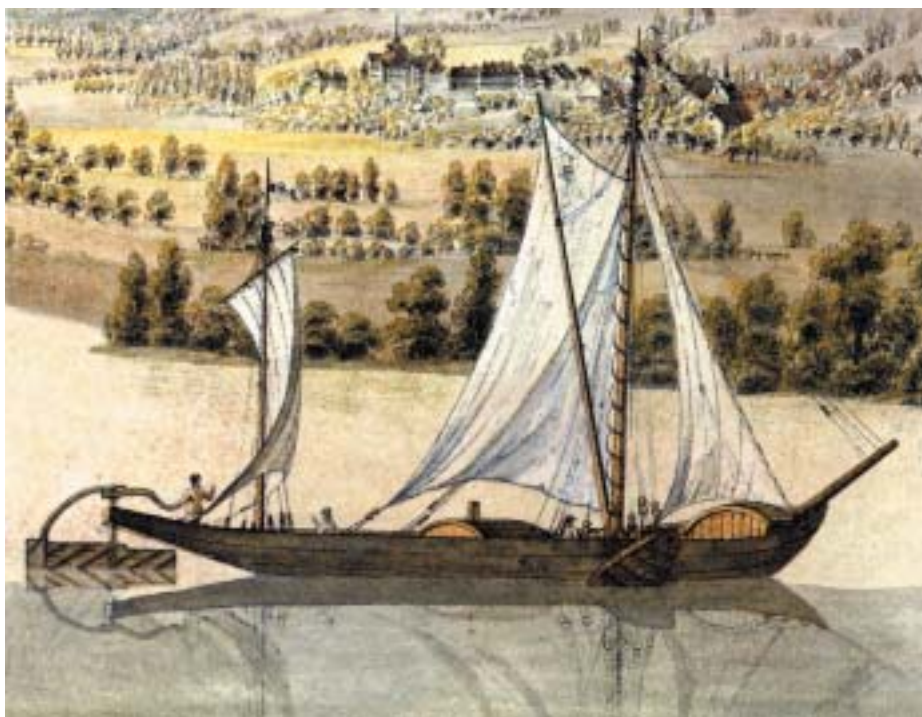


Abb. 2: Johannes Heinrich Bleuler d. Ä. Ruhrlandschaft bei Mülheim mit Blick auf Saarn, um 1810. Ausschnitt, © Westfälisches Industriemuseum Dortmund.

Die Entwicklung der Ruhrschifffahrt.

Die Ruhr ist ein typischer Mittelgebirgsfluss. Sie entspringt am Ruhrkopf bei Winterberg 674 m über dem Meer, ist 218 km lang und mündet in Duisburg-Ruhrort in den Rhein. Dabei überwindet sie einen Höhenunterschied von circa 650 m. Die Ruhr fließt meist durch ein tief eingeschnittenes Tal in ost-westlicher Richtung zum Rhein. Dabei hat sie sich den Weg in engen Windungen und Schleifen durch das Gebirge gegraben. Erst 12 km vor der Mündung oberhalb von Mülheim erreicht sie die Rheinebene. Durch das starke Gefälle, die engen Flussschleifen und den jahreszeitlich stark schwankenden Wasserstand war die Schifffahrt sehr behindert.

Für eine Schiffbarmachung der Ruhr kamen deshalb nur die circa 100 km oberhalb von Mülheim bis Langschede mit einem mittleren Gefälle von 0,8 % in Betracht.

Der früheste schriftliche Nachweis der Ruhrschifffahrt stammt aus dem 11. Jahrhundert. Kaiser Konrad II. verlieh 1033 der Abtei Werden das Schifffahrtsrecht bis zur Rheinmündung. In

der Hafenordnung der Stadt Wesel waren schon 1681 Schiffe von der Ruhr aufgeführt, die dort als Ruhraak oder Kohlernaak eingetragen wurden.⁴ Im 17. Jahrhundert wurden erstmals Pläne zur Schiffbarmachung der Ruhr aufgestellt, die jedoch nicht realisiert wurden. Im unteren schon schiffbaren Teil der Ruhr wurden Mülheim und Ruhrort die wich-

tigsten Städte. Schon 1712 wurde in Ruhrort die erste Helling genannt. Als 1734 die preußische Saline Königsborn bei Unna in Betrieb genommen wurde, kam auch die Frage nach einer geeigneten Transportmöglichkeit für das märkische Salz auf. Als günstigster Transportweg wurde die Ruhr gefunden, doch erkannten die preußischen Behörden schnell, welche politischen Schwierigkeiten sich dem Projekt in den Weg stellen würden.

Bei Langschede tritt die Ruhr aus dem damaligen kurkölnischen Herzogtum Westfalen in die preußische Grafschaft Mark ein, die sie dann auf einer Länge von 70 km durchfließt, durchquert dann das Stift Essen und die Abtei Werden, berührt dabei als Grenzfluss das Herzogtum Berg, dann die Herrschaft Broich und kommt schließlich im wiederum preußischen Herzogtum Kleve zum Rhein.⁵ (Abb. 6, S. 58)

Die Herren der jeweiligen Gebiete hatten kein Interesse an einer Schiffbarmachung, da ihnen dadurch die Zolleinnahmen auf den Landwegen verloren gegangen wären und sie eine wirtschaftliche Abhängigkeit von Preussen befürchteten. Weitere Hindernisse für die Schifffahrt waren die bestehenden Flusswehre für die Mühlen. Erst Ende 1771 einigten sich die Parteien.



Abb. 3: Modell eines Ruhraak. Rheinmuseum Emmerich, © Rheinmuseum