

BONNER GEOGRAPHISCHE ABHANDLUNGEN

Herausgegeben vom Geographischen Institut der Universität Bonn

durch Prof. Dr. Carl Troll und Fritz Bartz

Schriftleitung: Karlheinz Paffen

Heft 7

Dieter Weis

Die Großstadt Essen

**Die Siedlungs-, Verkehrs- und wirtschaftliche
Entwicklung des heutigen Stadtgebietes
von der Stiftsgründung bis zur Gegenwart**

1951

Im Selbstverlag des Geographischen Instituts
der Universität Bonn

Dieter Weis / Die Großstadt Essen

Hef 7

Dieter Weis

Die Großstadt Essen

Die Entstehung, Entwicklung und wirtschaftliche Lage der Großstadt Essen
von der Gründung bis zur Gegenwart

1931

Im Selbstverlag des Geographischen Instituts
der Universität Bonn

Bonner Geographische Abhandlungen

Herausgegeben vom Geographischen Institut
der Universität Bonn

durch Carl Troll und Fritz Bartz
Schriftleitung: Karlheinz Paffen

Heft 7

Dieter Weis

Die Großstadt Essen

Die Siedlungs-, Verkehrs- und wirtschaftliche Entwicklung des heutigen Stadtgebietes
von der Stiftsgründung bis zur Gegenwart

1951

Im Selbstverlag des Geographischen Instituts
der Universität Bonn

Die Großstadt Essen

Die Siedlungs-, Verkehrs- und wirtschaftliche Entwicklung des heutigen Stadtgebietes
von der Stiftsgründung bis zur Gegenwart

Mit 7 Abbildungen im Text, 4 Tafeln
und 2 Kartenbeilagen im Anhang

von

Dieter Weis

Im Selbstverlag des Geographischen Instituts
der Universität Bonn

Die Abbildungen, Tafeln und Beilagen sind gedruckt mit Unterstützung
des Kulturamtes der Stadt Essen.
Erscheint gleichzeitig in den Forschungen zur Deutschen Landeskunde als Band 59.

Alle Rechte vorbehalten

Druck: Werkbund-Druckerei Würzburg

Vorwort

Vorliegende geographische Arbeit will bewußt die Siedlungsentwicklung und den dadurch bedingten Landschaftswandel in den Vordergrund der Betrachtung stellen, die Stadien der verschiedenen Siedlungsbildung genetisch voneinander ableiten und die Gründe der jeweiligen Änderung im Siedlungsbild aufzeigen. Wirtschaftliche Vorgänge, welche die Veränderungen teils erklären, teils bedingen, mußten dann folgerichtig mitbehandelt werden. Um eine größtmögliche Durchsichtigkeit zu wahren, war es notwendig, historische Ausführungen auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Neben der Unterstützung durch Behörden, Verwaltungen und Einzelpersonlichkeiten war dem Verfasser die vorhandene Literatur eine wesentliche Hilfe. Besonders die vielseitigen geographischen Arbeiten von *H. Spethmann* gaben ihm zahlreiche Anregungen. Bei der Beurteilung der geologischen, morphologischen und bodenkundlichen Verhältnisse konnte die im Jahre 1949 durchgeführte „Geologisch-Bodenkundliche Kartierung des Stadtkreises Essen“ von *E. H. Müller* und *K. Picard* sowie die Arbeiten von *P. Kukuk*, *W. Löscher* und *H. G. Steinmann* herangezogen werden. Besonders letzterer gab zahlreiche persönliche Hinweise und wertvolle Aufschlüsse.

Als historisches Werk über die Stadt darf wohl die „Geschichte der Stadt Essen“ von *K. Ribbeck* an erster Stelle genannt werden. Leider ist dieses umfassende und hervorragende Werk unvollendet geblieben. Bei der Erforschung der historisch-geographischen Grundlagen der Siedlungsentwicklung fand der Verfasser in den Aufsätzen zahlreiche Hinweise und in persönlicher Aussprache Anregung und dankenswerte Unterstützung bei den Herren Stadtarchivrat *R. Jahn*, Oberstudiendirektor i. R. *Dr. F. Körholz* und Mittelschulrektor *L. Potthoff*.

Die außerdem im Text angeführten Arbeiten von *F. Arens*, *K. Mews* und *W. Wirtz* erleichterten die Beurteilung der wirtschaftlichen Vorgänge in den vergangenen Jahrhunderten.

Für den zweiten Teil der Arbeit — der die jüngste Entwicklung im Gefolge der Industrialisierung untersucht — gaben die guten Veröffentlichungen über die Wasserwirtschaft und die Schriften des Verbandsdirektors des Ruhrsiedlungsverbandes zahlreiche Anregungen.

Die Bereitstellung von Fachliteratur im Ruhrsiedlungsverband, in der Emschergenossenschaft und im Verein für Bergwerkliche Interessen sei noch besonders dankbar erwähnt.

Die Zuvorkommenheit und Hilfsbereitschaft in den einzelnen Dienststellen der Stadt ermöglichte ein genaues Durcharbeiten der Katasterkarten, Flurbücher, Statistiken und des sonstigen städtischen Materials. Besonders das zahlreiche vom Vermessungsamt und von der wissenschaftlichen Abteilung des Stadtplanungsamtes überlassene Karten- und Bildmaterial war für den Verfasser sehr wertvoll. Er schuldet an dieser Stelle dem stets interessierten und hilfsbereiten Leiter des städtischen Vermessungsamtes, Herrn Obervermessungsrat *Hinterthür*, und dem Leiter der wissenschaftlichen Abteilung des Stadtplanungsamtes, Herrn Oberinspektor *Bückner*, besonderen Dank.

Abschließend aber ist es dem Verfasser ein Bedürfnis, seinem hochverehrten Lehrer, Herrn Prof. *Dr. C. Troll*, der die Voraussetzung zur Durchführung dieser Arbeit und vielseitige Anregungen gab, seinen Dank auszusprechen.

Bonn, im November 1950.

Dieter Weis.

Inhalt:

	Seite
Einführung	7
I. Naturlandschaftliche Verhältnisse	9
II. Die Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Wirtschaft im Mittelalter.	
1. Einführung	13
2. Die bäuerlichen Siedlungen	
a) Die Siedlungen des Hellweges	14
b) Die Siedlungen des Ruhrtales	19
c) Die Siedlungen des Bergischen Landes	21
d) Erster Siedlungsgang und entstehende Siedlungsarten	22
e) Landstraßen und Feldwege	24
f) Aufbau und Nutzung der bäuerlichen Wirtschaftsgemarkung	
Der Aufbau	24
Die Flurformen	25
Die Bewirtschaftung der Nutzflächen	26
3. Die gewerblichen und städtischen Siedlungen	28
4. Verflechtung der Siedlungseinheiten u. funktionale Zusammenhänge	33
5. Die Ausbildung der Landschaft zu Beginn der Neuzeit	36
III. Die wirtschaftliche Entwicklung bis zur beginnenden Industrialisierung.	
1. Allgemeines	37
2. Die Stadt Essen	38
3. Die anderen Orte im heutigen Stadtgebiet	40
4. Ergebnis	40
IV. Die Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Wirtschaft in den letzten zwei Jahrhunderten.	
1. Einführung	41
2. Die Industrialisierung	
a) Der Bergbau im Ruhrtal und seine Wanderung nach Norden	41
b) Die Industrialisierung des Hellweg- und Emschergebietes	44
3. Die Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung	
a) Allgemeines	45
b) Die werdende Großstadt Essen (Die Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung ihrer heutigen Stadtteile nach der zeitlich erfolgten Eingemeindung behandelt)	
Stadtzentrum und Essen-West	47
Rüttenscheid, Rellinghausen und Huttrop	52
Altenessen, Borbeck und Bredeney	54
Der Nordteil des ehemaligen Landkreises Essen	57
Der Südteil des ehemaligen Landkreises Essen	58
Die soziale Struktur der Siedlungen	59
Zusammenfassung	60
c) Die gewordene Siedlung	62

	Seite
4. Die Siedlung „Groß-Essen“ als Teil der Siedlung „Ruhrgebiet“	63
5. Entwicklung und heutiger Stand des Verkehrswesens	
a) Der Bau von Verkehrswegen als Folge der Industrialisierung	65
b) Die Fernverkehrsanlagen	66
c) Die Nahverkehrsanlagen	67
6. Die Lösung der wasserwirtschaftlichen Fragen	
a) Rückblick	67
b) Die Lösung der wasserwirtschaftlichen Fragen in diesem Jahrhundert	
Einführende Betrachtung	68
Die Anreicherung und Reinerhaltung des Ruhrwassers	69
Die Wasserversorgung der Siedlungen	71
Die Abwasserbeseitigung	72
c) Zusammenfassung	72
7. Die Lösung der übrigen versorgungswirtschaftlichen Fragen	73
8. Die derzeitige Ausbildung der Landschaft	75
Schlußbetrachtung	78
Literatur- und Kartenverzeichnis	81

Verzeichnis der Abbildungen, Tafeln und Karten

Abb. 1: Die Lage von Essen	10
Abb. 2: Boden und geologische Verhältnisse	11
Abb. 3: Markenberechtigte und Hofzugehörigkeit im Bereich der Borbecker-, Viehofer- und Frohnhauser Mark. 15./16. Jahrhdt.	15
Abb. 4: Plangründungsdorf und Weiler im Hellweggebiet	17
Abb. 5: Höfe und Kötterstellen einer Weilersiedlung im Ruhrtal	20
Abb. 6: Wanderung des Bergbaus nach Norden	42
Abb. 7: Steinkohlenabfuhr nach den Häfen Duisburg-Ruhrort	44
Taf. I: Die Stadt Essen im 17. Jahrhdt. (Stich aus der Topographia Westphaliae von M. Merian, 1645)	30
Taf. II: Plan der Stadt Essen, aufgenommen im Jahre 1823 durch den Geometer Heyden	31
Taf. III: Essen. Zeichnung von Grantz 1944	54
Taf. IV: Luftbild der Kruppsiedlung Margarethenhöhe	55
Beilage: Kartenausschnitt aus dem Großblatt Essen (82b) 1 : 100 000	Anhang
Deckblatt: Landschaftszustand um 1800	Anhang

Einführung

In der Vorstellung vieler Menschen, die das Ruhrgebiet nur flüchtig kennen, besteht es aus einer Massierung von Industrie-, Zechen- und Siedlungsanlagen. Mit seinem Hauptprodukt, der Kohle, verbinden sie das Bild einer ruß- und raucherfüllten Landschaft. Dieser Eindruck mag vielfach daher rühren, daß die meisten Fremden das „Revier“, wie es der Einheimische bezeichnet, nur auf seiner Hauptachse von Duisburg über Gelsenkirchen oder Essen nach Dortmund durchfahren und so keinen Einblick in seine Süd- und Nordteile gewinnen können. Doch muß dem aufmerksamen Reisenden neben der gewaltigen Ballung von Industrieanlagen auch das oft lockere Gefüge dieser Kernzone des Reviers mit den eingestreuten Feldern, Bauernhäusern und kleinen Siedlungen neben den massierten Industrie- und Siedlungskomplexen auffallen. Im Norden aber und besonders im Süden weist dieses Industriegebiet weite, von keiner Industrie genutzte Flächen auf. Landstriche mit vorwiegenden Wäldern und Feldern, wenige Kilometer von der Kernzone entfernt, lassen ihre Nähe vergessen.

Ob man auf den beiden Hauptstrecken das Ruhrgebiet durchfährt oder die südliche Strecke durch das Ruhrtal wählt, immer berührt man das sich im Mittelteil des Industriegebietes erstreckende Stadtsystem Essen. Wenn einleitend schon von einem Stadtsystem gesprochen wird, so soll dies andeuten, daß wir es hier nicht mit einer Stadt im üblichen Sinne, also einer von innen nach außen harmonisch gewachsenen Siedlungseinheit, sondern mit dem aus wirtschaftlichen Gründen erfolgten Zusammenschluß einzelner Siedlungsindividuen zu tun haben. Das Stadtgebiet Essen, politisch zum Regierungsbezirk Düsseldorf und damit zum Land Nordrhein-Westfalen gehörend, erstreckt sich von den Höhen südlich der Ruhr bis über die Emscher hinaus. Es besitzt eine maximale Nord-Süd-Ausdehnung von 19,5 km und eine Ost-West-Erstreckung bis zu 16,5 km. Die Flächengröße beträgt 188 km². Mit einer Einwohnerzahl von 600 000 im Jahre 1949 und fast 700 000 vor dem Krieg ist Essen die größte der Industriestädte des Ruhrgebietes. Der letzte Krieg hat zahlreiche Spuren hinterlassen, ohne die Struktur des Siedlungsgefüges zerstören zu können. Diese alte Struktur bildet die Leitlinie ihres Wiederaufbaues. Und so, wie die Grenzen dieser Stadt einen industrialisierten Nord- und einen wenig industrialisierten Südteil umschließen, sind auch ihre Zerstörungen hauptsächlich in dem ersteren und nur gering im letzteren zu finden. Durch den Übergang vom bergigen ins flachere Land weist das Stadtgebiet eine deutliche Zweiteilung auf. Auf den letzten Höhen des Bergischen Landes*) stehend, der Wasserscheide der beiden das Stadtgebiet durchfließenden Flüsse Ruhr und Emscher, überschaut man dieses Gebiet am besten und nimmt seine großen Gegensätze wahr.

*) „Bergisches Land“, früher die Bezeichnung für das sich südlich den Stiftsgebieten anschließende Territorium der Grafschaft Berg, wird heute als Landschaftsbezeichnung für das bergige Land östlich der Niederrheinischen Bucht, einer Teillandschaft des Rheinischen Schiefergebirges, verwandt. Damit ist dieser Begriff auf die bergigen Teile des alten Territoriums eingengt worden (Nieder- und Oberbergisches Land).

Verwischt werden weitgehend bei dem sich bietenden Bild die Zerstörungen, man sieht ein Ganzes in seiner großen Gestaltung und Struktur. Nach Norden hin erstreckt sich ein Siedlungskonglomerat, aus dem sich einzelne Siedlungskomplexe deutlich herausheben. Besonders auffällig ist der nach Westen stark gewachsene Stadtkern, der nach Norden und Süden in breite Siedlungsstreifen ausläuft. Verteilt im Umkreis dieses Hauptsiedlungskomplexes sind einzelne kleinere, zwischen denen oft eine sehr lockere Bebauung vorherrscht. Eingestreut sind zahlreiche Zechen, die durch ihre Fördertürme ein auffälliges Merkmal der Landschaft darstellen. Dazu Zechenhalden, Fabrikkomplexe, eine Massierung von Gleis- und Straßenanlagen mit einer deutlichen Ost-West-Orientierung und dazwischen nur noch wenige Felder und Grünflächen. Ganz im Norden begrenzen wie zwei Bänder der parallel laufende Rhein-Herne-Kanal und die Emscher dieses Gebiet. An sehr klaren Tagen gewinnt man noch einen Eindruck von der Landschaft jenseits der Emscher. Leicht steigt das Gelände wieder an und weist durch die hier fehlende Konzentrierung der eisenschaffenden Industrie noch ein Gleichgewicht zwischen landwirtschaftlich genutzten und Industrieflächen auf.

Wendet man sich nun nach Süden, so ist man erstaunt über das veränderte Stadtbild. Beim ersten Blick erfaßt man nur die bewaldeten Ruhrberge und den zwischen diesen liegenden Baldeneysee. Waldbestandene und landwirtschaftlich genutzte Flächen herrschen vor. Zahlreiche Einzelhöfe neben kleineren Dörfern und wenige größere Siedlungskomplexe sowie einige Zechenanlagen fallen dem Auge erst bei weiterem Betrachten auf.

Wer sich die Mühe macht, noch eingehender diese Großstadt zu studieren, wird bei dem Anblick des Ovals des Altstadt-kerns, des zwischen den Ruhrbergen liegenden Städtchens Werden (Stadtteil von Essen) mit seiner Abteikirche, der schmucken, in Quellmulden und Tälchen gelegenen Bauernhöfe oder bei den Namen von Stadtteilen und Waldkomplexen sich Gedanken machen über Vergangenes und Gegenwärtiges. Er wird bemerken, daß es ganz verschiedene Landschaftseinheiten sind, die innerhalb dieser Stadt ineinander übergehen. Er wird, da er die Zechen vornehmlich im Norden und die Bauernhöfe in Quellmulden und Tälern, also nahe dem Wasser, vorfindet, und an vielem mehr die enge Bindung des Menschen an die Natur verstehen, die um so fester und sichtbarer gewesen sein muß, je primitiver der Mensch, je unentwickelter seine Technik war. Dem Beschauer mögen viele solcher Gedanken kommen, die ihm die Einflüsse, welche die Natur und eine vergangene Zeit auf die heutige Gestaltung dieses Gebietes ausübten, näherbringen — natürliche und menschliche Faktoren der Landschaftsgestaltung, beide zahlreich und oft der eine nur aus dem anderen zu verstehen oder durch diesen bedingt.

Und so, wie der Betrachter heute auf den letzten Höhen des Bergischen Landes stehend, die Teilung des Stadtgebietes durch zwei verschiedenartige natürliche Landschaftseinheiten erfaßt, so weiß er auch, daß die natürlichen Gegebenheiten, älter als jede durch den Menschen bedingte Umgestaltung, Voraussetzung für das Verständnis und die Verfolgung des Landschaftswandels bilden. Die naturlandschaftlichen Verhältnisse dieses Stadtgebietes sollen deshalb, soweit sie für das Verstehen der weiteren Ausführungen vonnöten sind, diesen vorangestellt werden.

I. Naturlandschaftliche Verhältnisse.

Durch den erwähnten Übergang vom bergigen ins flachere Land, also vom Rheinischen Schiefergebirge in die Münsterländer Bucht, weist das Stadtgebiet ganz unterschiedliche Höhenverhältnisse auf. Bei der Verfolgung eines NS-Schnittes von der Emscher über den Essener Altstadtkern steigt das Gelände von der 30 bis 40 m ü. d. M. liegenden Talau nach Süden allmählich an. Es erreicht im Stadtkern 85 m, 3 km südlich desselben 110 m, um dann steiler in weiteren 1.5 km auf 165 m, zu den höchsten Höhen nördlich der Ruhr, anzusteigen. Nicht in allen Längsschnitten, die wir durch das Stadtgebiet legen, ist dieser Anstieg so regelmäßig. Er wird mehrfach durch Einzelerhebungen unterbrochen. Von den Höhen nördlich der Ruhr fällt das Gelände durchschnittlich in 2 km bis zu der im 50 m-Niveau liegenden Talau dieses Flusses ab, um dann wieder ansteigend im südlichen Stadtgebiet Höhen von 180—200 m zu erreichen.

Der steiler werdende Anstieg südlich des Altstadtkerns ist durch das Auftauchen des Karbons unter der nach Süden dünner werdenden Überdeckung der oberen Kreide bedingt. Diese Grenze trennt ein Gebiet lockerer Sedimente im Norden von den festeren Gesteinen im Süden und damit die Münsterländer Bucht vom Rheinischen Schiefergebirge. (Abb. 1.) Die erwähnte Kreideüberdeckung reichte ursprünglich weiter nach Süden, war aber bereits im Miozän wieder abgetragen (Kukuk, 48; Spethmann, 97).

Im Ausstrich der wenig widerstandsfähigen Kreidemergel der Emscher hat der Fluß, nach dem diese Unterabteilung der oberen Kreide ihren Namen erhielt, eine 3—4 km breite Talung geschaffen. Sie wird im Norden durch den allmählichen Anstieg zum Recklinghauser Höhenzug abgeschlossen. Die Flußtalung begrenzt das zwischen ihr und dem Anstieg zum Rheinischen Schiefergebirge liegende Gebiet des Hellweges. Dieser, die große geschichtliche Landstraße bezeichnende Name, wird hier als Landschaftsbezeichnung verwandt. Der Hellweg weist ein hügeliges Relief auf, das durch einzelne Kreideauftragungen bedingt ist. Diese setzten der Abtragung, durch die Auflagerung diluvialer Schotter geschützt, größeren Widerstand als ihre Umgebung entgegen. Sie kennzeichnen so ein ehemaliges Oberflächenniveau. Besonders ausgeprägt ist dieses durch ältere Schotter bedingte hügelige Relief bei Stoppenberg (am Hallo und am Mechtenberg u. a.).

Im südlichen Teil des Stadtgebietes, das dem Niederbergischen Land als Teillandschaft des Rheinischen Schiefergebirges angehört, hat sich die Ruhr als Randfluß des Gebirges eingeschnitten. Sie bildet mit ihren Terrassen ein Gebiet eigenen Charakters. Eine ältere (H. T.) 40 bis 50 m über der heutigen Talau und eine jüngere (M. T.) 12—18 m über dem Talboden liegende Terrasse lassen sich über das ganze Talstück gleichmäßig verfolgen (Steinmann, 102). Morphologisch ist das Gelände beiderseits der Ruhr durch den Wechsel von Längsrücken und Mulden gekennzeichnet, entsprechend den WSW—ONO streichenden Sandsteinbänken und Schiefertönen des oberen Karbons.

Das Stadtgebiet weist demnach eine morphologische Gliederung in die Emscher Talung und den Hellweg der Münsterländer Bucht sowie das nördliche und südliche Bergland der Ruhr mit dem dazwischen liegenden Flußtal und seinen Terrassen als Teillandschaften des

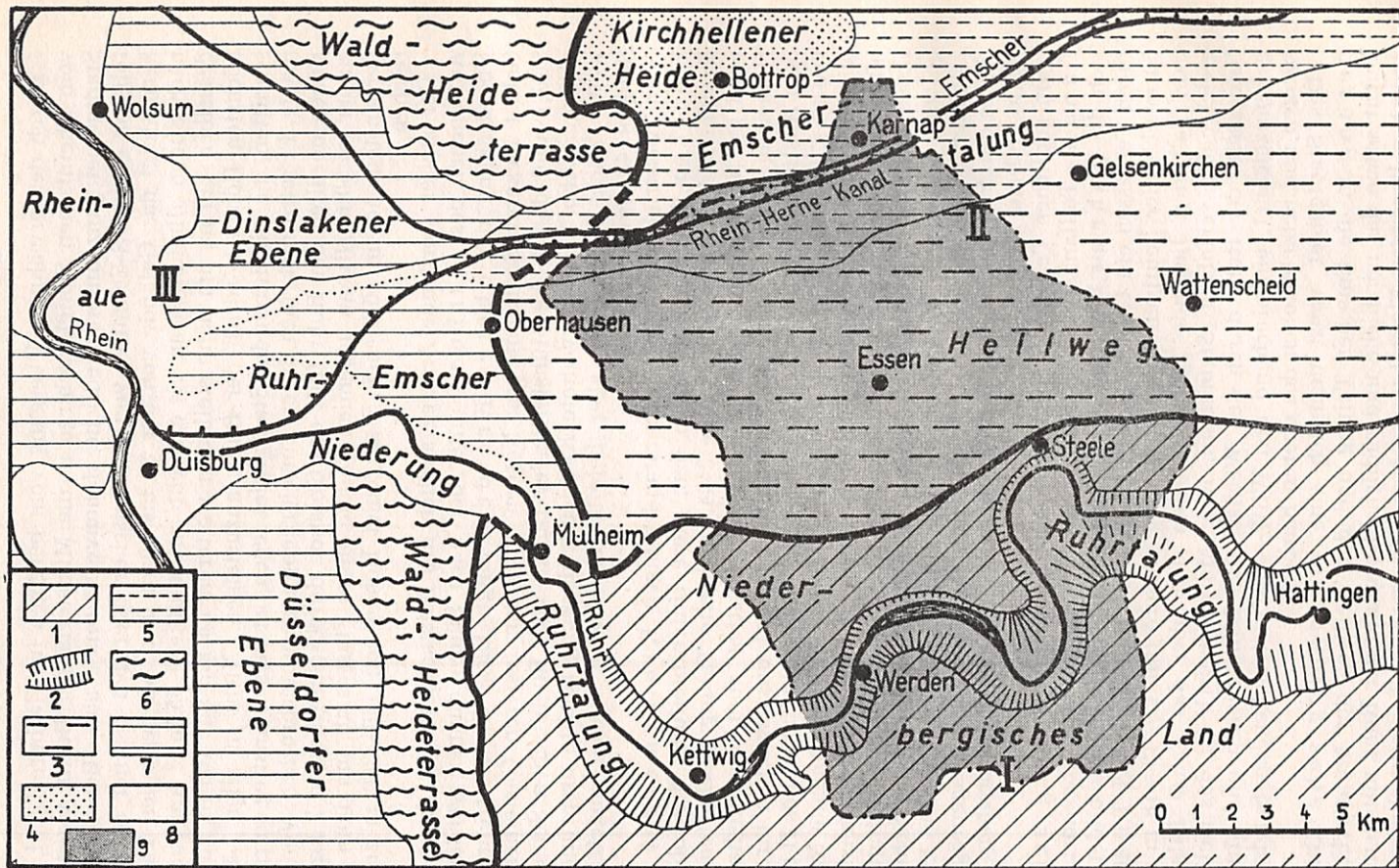


Abb. 1; Die Lage von Essen

- I Rheinisches Schiefergebirge*
 1. Hügelland und Hochflächen
 2. Gebirgstal

II. Westfälische Bucht

3. Lößplatte
 4. Sandplatte
 5. Muldentalung

III. Niederrheinisches Tiefland

6. flachwellige Hauptterrassenplatte
 7. Niederterrassen-Ebene
 8. Talau
 9. Stadtgebiet von Essen

Lehme und tonigen Lehme in Stoppenberg und Frillendorf. Die Partien sandiger Schotter und kiesiger Sande auf den Kreideerhebungen bei Stoppenberg und südlich Dellwig sind durch die bereits erwähnten diluvialen Schotter zu erklären. Alluviale Lehm- und Tonböden sind im Bereich der ehemaligen Bachbetten anzutreffen. Diese von kleineren Flächen andersartiger Böden unterbrochenen Lößlehme gehen ohne besonders scharfe Grenze nach Norden in lehmig-sandige und sandig-lehmige Böden über. In der Emscherniederung überlagern durchweg stark sandige bis tonige Lehme die Sande der Niederterrasse, die nur stellenweise an die Oberfläche treten (*Müller u. Picard, 70*). Durch die Überlagerung und den stauenden Kreidemergeluntergrund bedingt, verbunden mit einer sehr schlechten Vorflut der Emscher, wies diese Zone vor der Industrialisierung vielfach sumpfige Bodenpartien auf. Im Süden setzt sich die Lößlehmbedeckung am Anstieg des Gebirges noch fort, um dann nur noch in dünner, oft unterbrochener Decke, vornehmlich auf den Terrassenflächen der Ruhr aufzutreten. Das von Lößlehm freie Gebirge wird von Verwitterungsböden der Karbongesteine eingenommen, die durch die Wechsellagerung von Schiefertönen und Sandsteinen noch einer Zweiteilung bedürfen, da das Verwitterungsprodukt der ersteren bedeutend lehmiger ist und einen für die landwirtschaftliche Nutzung besseren Boden abgibt. Die stark sandigen Lehme des Ruhrtales haben nur geringe Ausdehnung.

Durch die besprochene Zweiteilung gehört die Stadt z. T. dem Einzugsgebiet der Ruhr, überwiegend jedoch dem der Emscher an. Einer umfassenden Beurteilung der hydrographischen Verhältnisse, besonders der des Emschergebietes, setzen die vielfachen künstlichen Eingriffe und die durch ausgedehnte Siedlungs- und Industrieanlagen verdeckten natürlichen Gegebenheiten Schwierigkeiten entgegen. Die Anlage der Bachbetten im nördlichen Gebiet geht wohl mit derjenigen der Emscher, der sie ihr Wasser zuführen, parallel. Da diese erst nach der Rheinischen Hauptterrassenzeit erfolgte — durchsticht doch der Fluß die von Hauptterrassenschottern des Rheines geschützten Höhen bei Osterfeld — ist wahrscheinlich eine Zuordnung in diese Zeit richtig. Die später erfolgte Überdeckung mit Löß verschleiert die ursprünglichen Verhältnisse und veränderte z. T. den Austritt der Quellen. Die größere Wasserdurchlässigkeit des Lößlehmes auf einer wasserstauenden Kreideunterlage (*Müller u. Picard, 70*) bedingt bei Auflagerung in alten Bachbetten bzw. Mulden der Kreide Wasseraustritte (Quellen). Sie sind teils ständig, teils nur vorübergehend wasserspendend. Entsprechende Verhältnisse finden sich an der Grenzfläche von Löß und den schon besprochenen Kreideerhebungen. An der innerhalb des Stadtgebietes von Lößlehm überdeckten Kreide-Karbongrenze treten keine Quellen auf. Im Süden sind diese an die Schiefertонmulden gebunden. Bei Lößauflagerung entsprechen sie oftmals den nördlichen Verhältnissen. Die Bindung an die Schiefertонmulden erklärt die vorherrschende SW—NO-Richtung im Oberlauf der Bäche in Streichrichtung des Variskischen Gebirges ehe sie dann nach Süden bzw. Norden der Ruhr, dem Randflusse des Rheinischen Schiefergebirges, zufließen.

Klimatisch ist das Gebiet durch eine relativ große Niederschlagshöhe von 750—1000 mm gekennzeichnet. Die Niederschläge nehmen nach SO zu, betragen im Stadtkern ca. 850 mm und am Baldeneysee ca.

925 mm. Vorherrschend sind SW-Winde. Die durchschnittliche Jahrestemperatur beträgt $9,4^{\circ}$. Ihr Maximum liegt im Juli bis $17,2^{\circ}$, ihr Minimum im Januar bei $2,1^{\circ}$ Monatsdurchschnitt (Ziegler, 119).

Den Untergrund des Gebietes bildet das produktive Karbon, das unter dem Einfluß der variskischen Gebirgsbildung ein WSW—ONO-Streichen erhielt und in mehrere Sättel und Mulden zerlegt wurde. Entsprechend der weiteren Entfernung vom Zentrum der Faltung verlaufen die Sättel und Mulden nach Norden hin gleichmäßiger und weniger steil. Durch das Nordeinfallen gelangen wir in dieser Richtung in immer jüngere Schichten (Abb 2). So werden die ältesten Kohlenflöze der Magerkohle, die im Süden an die Oberfläche treten, nach Norden von den jüngeren der Fett-, Gas- und Gasflammkohle überlagert. Durch den noch andauernden Inkohlungsprozeß, von dem Kohlensäuregase und schlagende Wetter zeugen, nimmt der Gehalt an flüchtigen Bestandteilen mit dem Alter der Kohle ab, da hier der Verbrennungsprozeß weiter fortgeschritten ist. So besitzt die Magerkohle nur noch einen solchen von 5—20%, die Fettkohle von 20—23% und die Gaskohle von 33—37% (Ziegler, 119). In dem vom Deckgebirge freien Teil des Stadtgebietes tritt auf der Heisinger Halbinsel die Fettkohle, sonst nur die Magerkohle an die Oberfläche. Von den beiden auftretenden Überschiebungen, der Gelsenkirchener und der Sutan, ist die letztere südlich Werden aufgeschlossen und macht sich auf der Heisinger Halbinsel in einer deutlichen Bruchstufe bemerkbar.

Das Stadtgebiet weist also, um das für die folgenden Ausführungen Wichtigste zusammenzufassen, durch den Übergang vom Rheinischen Schiefergebirge in die Münsterländer Bucht eine deutliche Zweiteilung in einen gebirgigen südlichen und einen schwach welligen nördlichen Teil auf. Letzterer ist in den durchweg von Lößlehmen eingenommenen Hellweg und die ehemals weitgehend nasse Böden aufweisende Emscher-Talung zu gliedern. Bei dem ersteren aber bedarf es einer Unterteilung in ein nördliches und ein südliches Bergland mit Verwitterungsböden der Karbongesteine und das Ruhrtal mit seinen lößbedeckten Terrassenflächen. Das im Süden an die Oberfläche tretende produktive Karbon nimmt nach Norden ständig an Mächtigkeit zu.

II. Die Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Wirtschaft im Mittelalter

1. Einführung.

Das Gebiet der heutigen Großstadt Essen gehörte, ehe es im Anfang des 19. Jahrhundert zum preußischen Staate kam, seit dem 9. Jahrhundert zu den Herrschaftsbereichen der *Stifte Essen und Werden*. In den Jahrhunderten vor Gründung der Stifte verläuft durch das Stadtgebiet die Grenze zwischen den im Norden wohnhaften Brukterern und den im Süden sitzenden Ruhrfranken (Kahrs, 40). Die Grenze, an die heute noch die Frankenstraße sowie die differenzierte Bezeichnung für die bäuerlichen Gemarkungen — im Norden Bauernschaften, im Süden Honnschaften genannt — erinnern, stellt wohl nur eine mehr oder weniger rekonstruierte

Linie dar. Das Gebiet der Brukterer ist dann in den ersten Jahrhunderten nach Christi wechselnd von Franken und Altsachsen beherrscht worden. Doch ist diesem Vorgang nur eine militärische Bedeutung zuzumessen. Es wechseln zwar die Herren des Landes, die in diesen Jahrhunderten im heutigen nördlichen Stadtgebiet lebende Bevölkerung aber bleibt dieselbe. Die alte Burg bei Werden, deren Reste noch heute auf den Ruhrbergen zu finden sind, erinnert noch an jene Zeit.

Um 800 erwirbt Ludger zum Bau eines Klosters Grundstücke an der Ruhr (Körholz, 44), und wohl schon vorher ist an der Stelle des heutigen Altstadt-kerns eine fränkische Schutzanlage errichtet worden (Kahrs, 40), die auch den Gutshof Altfrieds (Astnide), des späteren Gründers des Stiftes Essen, mit einschloß. Mehrere solcher Schutzburgen mögen wohl entlang des Hellweges, jener alten Völkerstraße, vorhanden gewesen sein, über die dann in den letzten Jahrzehnten des 8. Jahrhunderts der Vorstoß Karls des Großen in das Sachsenland hinein erfolgte. Größere Hofverbände und auch kleinere Güter von Freien waren in diesem Gebiet vorhanden, von denen dasjenige Altfrieds, zu dem Bauernschaften im nördlichen Stadtgebiet gehörten, um 850 durch Schenkung seines Besitzers zum Stift erhoben wurden. Zahlreiche Schenkungen von geschlossenen Hofverbänden und Einzelgütern vermehren in den nächsten Jahrhunderten die Macht des Stiftes Essen und der Abtei Werden. Neben ihren um 1000 geschlossenen Stiftsbezirken, die ungefähr das heutige Stadtgebiet umfassen, kommen noch zahlreiche Besitzungen am Rhein und in Westfalen hinzu. Die den Stiften unterstehenden großen Höfe werden künftig als Oberhöfe, die diesen pflichtigen als Unterhöfe bezeichnet. Zur Zeit der Stiftsgründung sind städtische Siedlungen in diesem Gebiet unbekannt, sind doch die Germanen überhaupt keine Städtebewohner gewesen. Erst aus der Vielzahl der bäuerlichen Siedlungen entwickeln sich an besonders ausgezeichneten Plätzen — wie Burgen, Kirchorten oder größeren Höfen — städtische Ansiedlungen. So haben wir in den bäuerlichen Siedlungen die primäre Siedlungsart dieser Gegend zu sehen. In der Untersuchung ihres Entstehens und ihrer Weiterentwicklung und der durch diese bedingten Verkehrswege sowie ihrer Wirtschaft besteht die erste Aufgabe dieser Arbeit, aus der heraus sich die weiteren ergeben.

2. Die bäuerlichen Siedlungen.

a) Die Siedlungen des Hellweges.

Die erste Untersuchung hat sich, nach dem im Vorangegangenen Gesagten, mit der in diesem Gebiet ältesten Siedlungsart, den rein bäuerlichen Siedlungen zu befassen. Der Verfasser sieht es nicht als seine Aufgabe an, die erste, also die Ursiedlung im heutigen Essener Stadtgebiet zu rekonstruieren. Doch bedarf es, will man die heutige Siedlungsstruktur richtig verstehen, einer Rekonstruktion der Siedlungsbildung vor Beginn der Industrialisierung. Diese aber erklärt sich, um damit ein Ergebnis vorweg zu nehmen, aus dem werdenden Siedlungsbild des Mittelalters.

Die Ausbildung der mittelalterlichen Siedlungen und damit die durch sie bedingten Fluren und Verkehrswege sind die Kernstücke einer ältesten, in ihren wesentlichen Zügen noch zu umreißenen Kulturlandschaft. Zur Rekonstruktion der Siedlungen scheint die Kenntnis der Markenberechtigungen besonders wertvoll, da diese nach den Unter-

suchungen von Wirtz und Ruhrländer um 1200 ihren Abschluß fanden. Die vom Verfasser vorgenommene Eintragung der Markenberechtigungen nach Wirtz in eine Karte von Pasbach (1796), die die nördlichen Marken verzeichnet, erleichtert deshalb diese Aufgabe *).

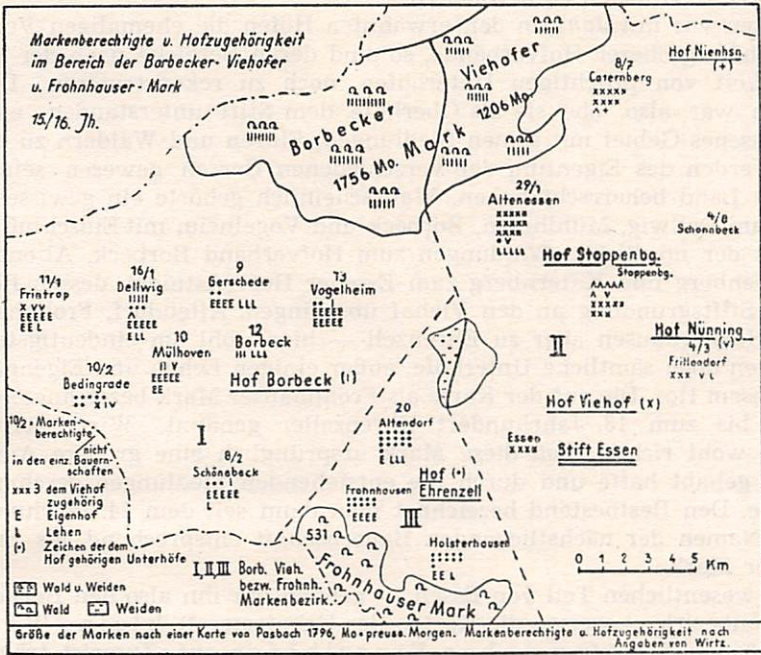


Abb. 5

Die auf der Karte (Abb. 3) verzeichneten Marken stellen das gemeinsam genutzte Wald- und Weideland einer oder mehrerer Bauernschaften dar. Sie mögen, wie es zahlreiche Rodungsnamen besagen, ehemals ausgehnter gewesen sein. Ihr Umfang wurde durch den zunehmenden Landesausbau geschmälert. Verwirrend wirkt auf der Karte die scheinbar nach keinem Plan erfolgte Unterstellung der Unterhöfe unter die Oberhöfe. So waren nach dieser Karte z. B. Höfe in der Umgebung von Borbeck diesem, teils aber dem Hof Ehrenzell, Nienhausen oder dem Viehof unterstellt. Dieses unübersichtliche Bild der Hofunterstellung hat sich wohl aber erst nach Errichtung der Stifte entwickelt. Die Schenkungen von Höfen zu einer Zeit, da der in der Nähe liegende Oberhof noch nicht vorhanden bzw. noch nicht dem Stift unterstand, läßt schnell ein solches Bild entstehen. Die sehr scharfen Abgrenzungen der Marken aber sind wohl von seiten des Stiftes aus erfolgt. Sie waren ja erst zu einer Zeit nötig, als die Siedlungen sich vermehrten und die Wald- und Grünflächen dadurch geschmälert wurden. Von den in der Karte eingetragenen Oberhöfen nennt die Liste des Essener Brauamtes von 869 den Viehof, Borbeck

* Die Eintragung erfolgte in eine Karte des 18. Jahrhunderts, da brauchbare ältere Karten nicht existieren. Es wird auch weiterhin das Vorhandensein guten Kartenmaterials erst aus dem 18. und 19. Jahrhundert dazu führen, weitgehend auf dieses zurückzugreifen.

und Nienhausen. Der Hof Ehrenzell wird 966 dem Stift durch Otto I. geschenkt (*Jahn*, 38). Seine Anlage ist wahrscheinlich bedeutend älter, bestimmt aber ist der Hof vor Errichtung des Stiftes vorhanden gewesen. Nünning (den Nonnen gehörend) und Stoppenberg dagegen haben wir als jüngere Anlagen zu betrachten.

Sehen wir mit *Jahn* in den erwähnten Höfen die ehemaligen Verwaltungshöfe größerer Hofverbände, so sind deren Bereiche nach der Zugehörigkeit von pflichtigen Unterhöfen noch zu rekonstruieren. Diesen Höfen war also, ehe sie als Oberhöfe dem Stift unterstanden, ein geschlossenes Gebiet mit seinen Siedlungen, Fluren und Wäldern zu eigen. Sie werden das Eigentum der verschiedenen Herren gewesen sein, die dieses Land beherrscht haben. Wahrscheinlich gehörte ein gewisses Gebiet um Dellwig, Mühlhofen, Borbeck und Vogelheim mit Einschluß eines Teiles der nördlichen Waldungen zum Hofverband Borbeck, Altenessen, Stoppenberg und Katernberg zum Essener Hof (Astnide), dessen Rechte nach Stiftsgründung an den Viehof übergingen, Altendorf, Frohnhausen und Holsterhausen aber zu Ehrenzell — hier wohl am eindeutigsten — gehören doch sämtliche Unterhöfe, außer einigen Lehen und Eigengütern zu diesem Hof. Die auf der Karte als Frohnhauser Mark bezeichnete, wird auch bis zum 13. Jahrhundert Ehrenzeller genannt. *Wirtz* vermutet dabei wohl richtig, daß diese Mark ursprünglich eine größere Ausdehnung gehabt hatte und durch die entstehenden Siedlungen geschmälert wurde. Den Restbestand bezeichnet man dann seit dem 14. Jahrhundert, dem Namen der nächstliegenden Bauernschaft entsprechend, als Frohnhauser Mark.

Im wesentlichen Teil von Essen — nennen wir ihn also den Borbecker Markenbezirk — weisen die Karten des Urkatasters*) kleine Weiler von 3 bis 5 Höfen neben Einzelhöfen auf. Zumeist trägt ein Hof der Weilersiedlung den Namen derselben, so in Frintrop, Mühlhofen, Dellwig und Bocholt. Die Flurkarten (1822—1824) verzeichnen den Weilersiedlungen entsprechend eine Gemengelage der Äcker. Die sich hier ergebende Vermutung, daß diese kleinen Weiler aus einem Urhof hervorgegangen sind, ist wohl richtig. Auch findet sie in anderen Teilen des Stiftsgebietes noch in exakter Weise Bestätigung.

Ist dieser Vorgang der Besiedlung vom Hof Borbeck aus durch Einzelhofanlagen erfolgt, denen durch Teilung oder Neuansiedlung weitere folgten, und entstanden so kleinere Weiler, so muß im Bereich des Ehrenzeller Hofes eine planmäßigere Besiedlung stattgefunden haben. Schon die Fluraufnahmen (1821—1824) weisen hier eine Unterbrechung der überwiegenden Block- und Blockgemengfluren auf und verzeichnen mit geringen Ausnahmen *Gewannfluren*. Diesem auf eine gemeinsame Rodung hindeutenden Flursystem entsprechen die Siedlungen dieses Gebietes. Altendorf, Frohnhausen und Holsterhausen bezeichnet *Aubin* im Gegensatz zu denjenigen der Umgebung als Dorfsiedlungen. Altendorf, also das alte Dorf, die erste zu Ehrenzell gehörige Ansiedlung, deren eigentlicher Name uns nicht mehr bekannt ist, erhielt wohl nach Gründung von Frohnhausen und Holsterhausen diesen Namen. Auch der Name Frohnhausen, die Siedlung der Frohnleute, deutet die Abhängigkeit von

*) Urkataster: das erste amtliche Verzeichnis von Grundstücken. Diese ersten Katasteraufnahmen erfolgten in den Jahren 1820-1825. Die Katasterkarten (Flurkarten) haben durchweg einen Maßstab von 1:5000.

einem Hofe an. Die älteste Anlage von Altendorf zeigt die Form eines Waldhufendorfes, die an einer geschlossenen Ansiedlung keinen Zweifel läßt (Abb. 4, Fig. 1). *Ruhrländer* bezeichnet diese Siedlung als Straßendorf. Aber nicht die Hauptstraße (Hellweg), die nördlich an ihr vorbeiführt, gab den Ausschlag zur Anlage von Altendorf, sondern — wie es auch *Ruhrländer* betont — der von einem Bach durchflossene Muldenzug der Bärenelle. Die beiden rechts und links der Häuserzeile verlaufenden Wege stellen nur eine Verbindung zur Hauptstraße und nach Frohnhausen her. Sie sind wie auch die Anlage dieser letzten Siedlung jünger. In dem Bau der Wege haben wir also einen sekundären Vorgang zu sehen. Da sie wohl nie große Bedeutung als Durchgangsstraßen gehabt haben, ist die Bezeichnung „Straßendorf“ für diese Siedlung unzutreffend.

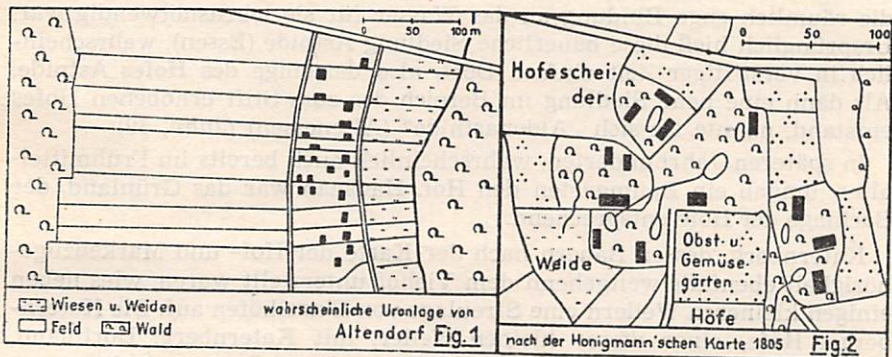


Abb. 4: Plangründungsdorf und Weiler im Hellweggebiet

Die Abbildung der ältesten Bauernhäuser Altendorfs mit ihren hausnahen Fluren nach der Urkatasteraufnahme von 1821 zeigt ganz deutlich eine Reihensiedlung in Form eines Waldhufendorfes. Jeder Siedler besaß ursprünglich nur zu beiden Seiten seines Hauses ein rechteckiges Stück Land, nach Osten, der Bachlage entsprechend als Grün-, nach Westen als Ackerland genutzt. Die Anlage dieser Siedlung erfolgte nach Wirtz im Waldland des Hofes Ehrenzell. Die Gewannaufteilung der Außenfluren dieser Siedlung aber lassen die später erfolgte gemeinsame Rodung und Aufteilung des Landes erkennen. Ähnlich und doch schon aufgelockerter lagen zu jener Zeit südlich und südöstlich von Altendorf die Siedlungen Frohnhausen und Holsterhausen. Auch hier besaß nach der Urkatasteraufnahme jeder Ansiedler ein Stück Land beim Haus, die Außenfluren wiesen wiederum Gewanne auf. *Ruhrländer* bezeichnet diese drei Siedlungen als karolingische Hörigendörfer. Ob sie karolingisch oder vorkarolingisch sind, läßt sich wohl kaum noch entscheiden. Für ihre Beurteilung aber ist wesentlich, daß es sich um Hörigendörfer handelt. Planmäßig und — außer einzelnen später hinzutretenden Höfen und Kotten — geschlossen im ehemaligen Ehrenzeller Waldland angelegt, können wir sie als planmäßige Gründungen, auch als „Plangründungsdörfer“ *Martinys* bezeichnen. Da ihre Häuserzahl geringer als diejenige von Dörfern im üblichen Sinne war, kommt die Bezeichnung „Kleindorf“ ihrem Charakter am nächsten.

Die Siedlungsbildung im Nordteil des Stiftes Essen war ganz ähnlich derjenigen im Borbecker Bereich. Auch hier ein Wechsel von lockeren Weilern und Einzelhöfen, die teils in Streulage, oft aber weit voneinander entfernt lagen. Wir gehen wohl nicht fehl, in diesem Nordteil den Bereich des ehemaligen Hofes Essen (Astnide) zu sehen. Die älteste Siedlung des Hofes war unzweifelhaft Altenessen, dessen Bauern nach der Karte der Hof- und Markenzugehörigkeit überwiegend dem Viehof unterstellt waren. Der Viehof übernahm, wie bereits erwähnt, die Aufgaben des zum Stift erhobenen Hofes Essen. Die Bauernhöfe von Altenessen lagen nach dem erwähnten Kartenmaterial des 18. Jahrhunderts locker verteilt an der Berne und am Stoppenberger Bach. Auch hier, dem Beispiel Altendorfs und Frohnhausen entsprechend, führte nicht die Hauptstraße, sondern die Bachläufe zur Anlage der Siedlung — ein Bild, das wir bei den Wohnstätten unserer Vorfahren immer wieder antreffen, da die räumlich enge Bindung an das Wasser für sie lebensnotwendig war. Ursprünglich hieß diese bäuerliche Siedlung Astnide (Essen), wahrscheinlich in vorstiftiger Zeit einfach Dorf, also dasjenige des Hofes Astnide. Als dann eine neue Siedlung im Bereich des zum Stift erhobenen Hofes entstand, nannte sie sich „Aldenastnide“ (Altenessen) (*Jahn*, 39).

In späteren Jahrhunderten, wahrscheinlich auch bereits im Frühmittelalter, umgab ein Baumgarten den Hof. Hausnah war das Grünland, der Bachlage der Höfe entsprechend.

Katernberg, dessen Bauern nach der Karte der Hof- und Markenzugehörigkeit ebenfalls weitgehend dem Viehof unterstellt waren, wies neben einigen kleineren Weilern eine Streulage von Einzelhöfen auf. Die Katernberger Höfe, einer dieser kleinen Weiler, mit Katernberg, Dortmann, Brüggmann und Niermann lagen im Bereich dieser Bauernschaftsgemarkung. Die Namen deuten auf die Teilung eines Urhofes hin. Erwähnt wird diese Siedlung zwar erst 1150 (*Meyer*, 64), doch ist wohl anzunehmen, daß nach Anlage von Altenessen die Siedlung in Richtung des heutigen Stoppenbergs und Katernbergs vordrang. Wahrscheinlich erfolgte dieser Vorgang schon vor der Stiftsgründung. Einen zweiten kleinen Weiler stellen die Mitteldorfer Höfe dar. Stoppenberg, um 800 erwähnt (*Meyer*, 64), wies dem vorhandenen Kartenmaterial zufolge neben einer Streulage von Einzelhöfen ein gedrängtes Dorf auf. Die von *Jahn* nach der Katasterkarte, dem Flurbuch und der Landmatrikel des 18. bzw. 17. Jahrhunderts rekonstruierte Karte von Frillendorf zeigt sieben Höfe mit geschlossener Flur. Nur am Rande sind einige Streifenfluren im Bruchland, also späterer Urbarmachung, zu finden. Diese sind auf die Anlieger aufgeteilt. Nach *Jahn* handelt es sich bei den aufgezeichneten Siedlungseinheiten um ehemalige Freigüter, also Höfe, die keinem Hofverband unterstellt waren. Der größte, Nünning, wird erst um 1000 erwähnt (*van de Loo*, 56). Das Zusammenliegen von einmal drei, zum anderen zwei Höfen ist durch die notwendige Lage derselben in der Nähe des Wassers bedingt.

Südlich von Frillendorf schlossen sich die in Quellmulden gelegenen Weiler Huttrop, Hofescheid und Brünlinghaus an, die wahrscheinlich im 16. Jahrhundert zur Bauernschaft Huttrop zusammengefaßt wurden. Nach den Katasterkarten führte je ein Hof der Weiler Huttrop und Brünlinghaus den Namen derselben, also einen Ortsnamen, die übrigen Personennamen. So wies Huttrop die Namen Huttrop, Vollmer, Kaiser und Kitte, Brünlinghaus, Mesh und Lindeken auf.

In Hofescheid (Abb. 4, Fig. 2) wurde ein Hof als Altenhof bezeichnet. Die Flurkarten verzeichnen für jeden dieser Weiler eine Gemengelage der Äcker. Da die Ortsnamen durchweg älter als die Personennamen sind, ist das Hervorgehen dieser kleinen Weiler aus einem Urhof kaum zweifelhaft. Zum gleichen Ergebnis kommt auch Michels bei seinen Untersuchungen über diese Bauernschaft. Neben diesen Weilern lagen die reinen Einzelhöfe Stattrop und Deimelsberg. Die Endung „-trup“ („-trop“), die wir nach Martiny als Bezeichnung für Dörfer in altsächsischer Zeit anzusehen haben, bezeichnet zumindest hier einen Einzelhof. Der schnelle Wechsel von kleinen Weilern und Einzelhöfen, der charakteristisch für das Gesamtgebiet war, deutet daraufhin, daß die Teilung der Höfe weitgehend im Belieben der Einzelnen gelegen haben muß.

In gleicher Ausbildung wie die vorgenannten Weiler lag südwestlich von Huttrop Vöcklinghaus. Heute erinnert nur noch eine Straßenbezeichnung an diesen Weiler. Vöcklinghaus, Grote (der Große), Ruprecht und Justes (Justus) waren die Namen der Anlieger; also auch hier neben Vöcklinghaus Personennamen, vielleicht sogar Familienangehörige des Erstsiedelnden. Aber nur der Hof Vöcklinghaus hatte Markenrecht in der Viehofer Mark (Wirtz, 117). Wenn auch schon die Namen auf ein verschiedenes Alter hindeuten, so beweist letzteres eindeutig das höhere Alter dieses Hofes.

Westlich von Frillendorf liegt auch heute noch der Hof Eickenscheid. Zu jener Zeit, als er noch Oberhof des Stiftes war, lagen seine pflichtigen Unterhöfe über die Gemarkungen Kray, Leithe und Steele verteilt. Eickenscheid wird auch bereits in der Liste des Essener Brauamtes von 869 erwähnt.

Ein Blick auf die Karte (Abb. 1) zeigt, daß wir uns mit der Verfolgung der Siedlungen von NW nach SO dem Anstieg zum Bergischen Land genähert haben. Es ist verständlich, daß das flachwellige Relief des Hellweges, besonders seine im Nordwesten leichteren Böden, die ältesten Siedlungen aufweisen. Am Anstieg zum Bergischen Land aber häufen sich dann die scheid- und hausen-Namen, früher durchweg Streusiedlungen von Einzelhöfen. Erst im Ruhrtal stehen den Hellwegsiedlungen in ähnlicher Ausbildung diejenigen auf den Terrassenflächen der Ruhr gegenüber. Eine nur geringe Industrialisierung erhielt sie in ihrer alten Form weitgehend bis auf den heutigen Tag. Das beschriebene Siedlungsbild des Hellweges aber ist dasjenige des Mittelalters, das durch die in jüngster Zeit erfolgte Industrialisierung zum größten Teil zunichte gemacht wurde.

b) Die Siedlungen des Ruhrtales.

Nach Körholz reichen die Siedlungen Heisingen, Hinsbeck, Hamm und Oefte bis in die Zeit vor Errichtung der Stifte zurück. Hinsel und Holthausen, in der großen Ruhrschleife bei Steele gelegen, entstanden in den folgenden Jahrhunderten. 1092 wird Hinsel zum ersten Mal erwähnt (Wirtz, 117). Im Bergischen Land, also oberhalb der Terrassenflächen der Ruhr gelegen, waren und sind zum Teil noch heute Hinsbeck und Hamm reine Streusiedlungen von Einzelhöfen. Sie setzen einer Deutung deshalb keine Schwierigkeiten entgegen. Bei Fischlaken dagegen fällt neben Einzelhöfen eine geschlossene Siedlung von 10 Häusern entlang einer zur Ruhr führenden Straße auf. Nach den Fluraufnahmen von 1822—24 um-

gab bei letzteren immer ein größeres Weide- und Ackerstück den Hof, die übrigen Fluren wiesen ein kaum zu übersehendes Gemenge auf. Nun brauchen diese Fluraufnahmen nicht in jeder Hinsicht mit dem Zustand des Mittelalters identisch zu sein. Doch dürfen wir sie für die Essener Gegend weitgehend als Grundlage für die Beurteilung einer vergangenen Zeit mit heranziehen, da die Höfe fast restlos in irgendeiner Form eine gutsherrliche Bindung, die bis zur Auflösung der Stifte reichte, aufwiesen. Diese Bindung aber führte dazu, daß das Flur- und Siedlungsbild über Jahrhunderte eine große Beständigkeit besaß. Die von *Körholz* seinem Aufsatz über Fischlaken beigelegte Flurkarte (1822—24) zeigt, daß einige Höfe ein deutliches Gemenge ihrer Ackerstücke untereinander aufwiesen. Die Teilung einiger größerer Höfe, ähnlich den Beispielen Huttrop und Brünlinghaus u. a. liegt demnach auch hier vor. In den Außenfluren dieser Siedlung befinden sich die Höfe Harnscheid und Viehausen. Es sind die beiden ältesten 838 bzw. 799 erwähnten Höfe (*Körholz*, 43). Sie sind reine Einzelhöfe mit geschlossen um die Höfe liegenden Grundbesitz. Eine Reihe von Kotten liegen im ehemaligen Markengelände. Die Kötter entstanden seit dem 11./12. Jahrhundert als Absplisse größerer Höfe und in der gemeinen Mark. Ihr Besitz war besonders anfänglich sehr gering. Im östlichen Gemarkungsbereich von Fischlaken liegt das Haus Scheppen, ein adliger Rittersitz, dessen Anlage auf das 11./12. Jahrhundert zurückgeht (*Körholz* 43). Neben den überwiegenden Block- und Blockgemengfluren dieser bäuerlichen Siedlung gab es nach den erwähnten Flurkarten zahlreiche Streifenfluren in der Talau der Ruhr (heute Baldeneysee), die auf die Anlieger aufgeteilt waren. Die Urbarmachung dieses schwerer zu bearbeitenden Auebodens darf wohl als jüngerer Vorgang gelten. Auf der anderen Seite des Baldeneysees liegt Heisingen. Im Mittelalter war Heisingen ein Kirchdorf, und die wohl zu jener Zeit wenig befahrene Ruhr trennte es vom Dorfe Fischlaken.

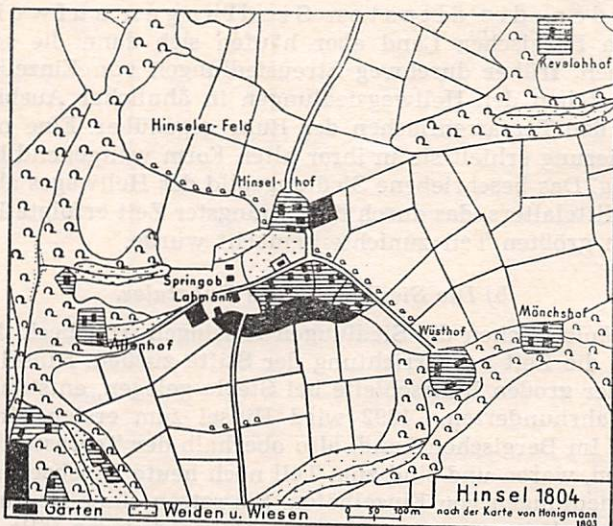


Abb. 5: Höfe und Kötterstellen einer Weilersiedlung im Ruhrtal

Hinsel und Holthausen wiesen im Mittelalter eine eigene, in dieser vollendeten Form sonst nicht vorhandene Siedlungsart auf. Es waren weilerartige Siedlungen, bei denen auf den Verbindungswegen der größeren Höfe kleinere lagen. Nach den Markenberechtigungen waren die am Rande liegenden großen Höfe vollberechtigt, die übrigen wiesen nur $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Rechte auf. Da diese Rechte auf der Hofgröße beruhten — wir werden im folgenden, noch eingehender darauf zu sprechen kommen —, handelte es sich bei den letzteren nicht um Vollbauern. Es waren, wie es auch die Markenrollen verzeichnen, Kötter. Da die Köttersiedlungen jünger als die der Bauern sind — setzt doch die erstere das Vorhandensein der letzteren voraus —, muß die Besiedlung in Hinsel und Holthausen folgenden Verlauf genommen haben: Gleichzeitig oder kurz hintereinander errichteten einzelne Siedler ihre Höfe in den Quellmulden der zur Ruhr führenden Bäche. Durch den Bedarf an Arbeitskräften, die möglichst nahe den Höfen wohnen sollten, entstanden Köttersiedlungen auf deren Verbindungswegen (Abb. 5).

Hinsel und Holthausen bilden somit ein Beispiel dafür, daß aus einer Streulage von Einzelhöfen durch Ansiedlung von Köttern eine weilerartige Siedlung entstehen kann. Es ist jene Art des lockeren, unregelmäßigen Dorfes, das auch Martiny als Siedlungsform Altwestfalens beschreibt, bei dem in Zeilenrichtung die Kleinbauern der Streulage der Einzelhöfe eingefügt sind. Da, wie bereits betont, das Auftreten von Köttern das Vorhandensein größerer Höfe voraussetzt, haben wir es auch hier mit einer Entwicklungsform der bäuerlichen Siedlung zu tun. Durch die Siedlungen Hinsel und Holthausen, von denen ersteres im Kartenbild festgehalten ist, lernten wir eine dritte Art der bäuerlichen Kleinsiedlung kennen. Altendorf, Hofescheid und Hinsel, um hier nur die kartenmäßig dargestellten Siedlungen zu erwähnen (Abb. 4 u. 5), waren ihrer Ausbildung nach weilerartige Siedlungen. Doch kennzeichnen sie ganz verschiedene Typen dieser Art. Altendorf entstand durch planmäßige Ansiedlung, Hofescheid durch Teilung eines Urhofes und schließlich Hinsel durch die Ansiedlung von Köttern auf den Verbindungswegen größerer Höfe.

c) Die Siedlungen des bergischen Landes.

Schon ein Blick auf die Karte des Landschaftszustandes um 1800 (Beilage) lehrt, daß die durchweg weilerartigen Siedlungen des Hellweges und der Terrassenflächen der Ruhr am Anstieg zum Rheinischen Schiefergebirge und im Bergischen Land nicht mehr vorzufinden sind. Einzelhöfe, oft weit voneinander entfernt, teils in Streulage gelegen, kennzeichnen dagegen diese Gebiete. Es waren Siedlungen, die wohl durchweg nach Errichtung der Stifte entstanden sind, so Rütterscheid, Bredenev, Rellinghausen, Eickenscheid u. a. (*van de Loo*, 56). Die aufgezählten Namen sind diejenigen des Hofes, welcher der Bauernschaft, wahrscheinlich einer Einteilung des 16. Jahrhunderts, den Namen gab (*Wirtz* 117). Die spätere Besiedlung dieses Gebietes ist verständlich, da die Siedler zuerst die guten trockenen Böden aufsuchten, ehe sie in die gebirgigen vordrangen. Neben den reinen Einzelhöfen liegen ab und zu einmal zwei bis drei Höfe in Quellmuldenlage (Walmeyer, Meckenstocker Höfe u. a.). Wenn auch nach Stiftsgründung eine Teilung der den Stiften unterstellten Höfe wohl nicht oft stattgegeben wurde, es hätte sich sonst ein anderes Siedlungsbild entwickeln müssen, wird es doch ab und zu

der Fall gewesen sein. Bei den größeren Höfen, besonders der altbesiedelten Gebiete, muß eine Teilung, wie es die vorangegangenen Abschnitte zeigten, öfters erfolgt sein. Durchweg liegen die Höfe des Bergischen Landes, den zahlreichen Quellen entsprechend, in Quellmuldenlage. Die Schiefertonmulden mit ihren besseren tonigen Böden werden als Acker und Grünland genutzt, die Sandsteinrücken aber tragen Wald. Dadurch weisen die Höfe mit ihrer Flur durchweg eine länglich rechteckige Form auf. Die Besiedlung dieser Gebiete erfolgte von den älter besiedelten, den Ruhrterrassen und dem Hellweg aus.

d) Erster Siedlungsgang und entstehende Siedlungsarten.

Durch die Rekonstruktion einer vergangenen Siedlungsverbreitung ist es nun möglich, den Siedlungsgang im Mittelalter und die durch diesen entstehenden Siedlungsarten aufzuzeichnen. Die besprochene bäuerliche Landnahme ist in ihren wesentlichen Zügen im 13. Jahrhundert beendet (Körholz, 44; Ribbeck, 80). Der in den folgenden Jahrhunderten vollzogene Ausbau der Siedlungen ändert, soweit aus ihnen nicht gewerbliche oder städtische erwachsen, ihre Struktur nicht mehr. Die entstandenen bäuerlichen Siedlungsarten sind die ältesten und gehen den letztgenannten voraus. Es sollen deshalb ihre großen Züge und die durch sie entstehenden Formengruppen, ehe ihre wirtschaftlichen Auswirkungen zur Sprache kommen, zusammengefaßt werden.

Schon vor Errichtung der Stifte waren auf den guten trockenen Böden des Hellweges und der Ruhrterrassen Hofverbände und Einzelhöfe vorhanden. Da auch bei den ersteren das Vorhandensein eines „Hofes“, also eine Einzelhofsiedlung der Ansiedlung unterstellter Bauern in Weilern, Kleindörfern oder Einzelhöfen vorausgeht, ist der Einzelhof als älteste Siedlungsart dieses Gebietes anzusprechen. Er erfüllt die Aufgabe einer Pioniersiedlung, die Urzelle der entstehenden verschiedenartigen Siedlungstypen.

Von dem Einzelhof, als Verwaltungshof eines Hofverbandes, erfolgt die Besiedlung entweder durch einzelne Siedler oder geschlossene Siedlergruppen. Durch die ersteren entstehen meist Einzelhöfe in Streulage, durch die zweiten Weiler oder geschlossene Formen, die sogenannten Plangründungsdörfer *Martinys*. Durch Teilung der Einzelhöfe, die entweder als Eigenhöfe neben den Hofverbänden vorhanden waren oder durch Hopfpflichtige gegründet wurden, entstehen weilerartige Siedlungen. Die gleiche Siedlungsart läßt die Zusiedlung an vorhandene Höfe entstehen.

Das Wachstum der Bevölkerung und wenig vorhandenes Neuland bedingen eine weitere Art der Bauernwirtschaft. Auf kleinen Abzweigungen der Höfe oder durch Ansiedlung im Markenland entstehen *Köttersiedlungen*. Wahrscheinlich durch den Bedarf an Arbeitskräften, die möglichst nahe den Höfen wohnen sollen, werden Kötterhöfe an deren Verbindungswegen errichtet. Dadurch entwickelt sich aus einer Streulage von Einzelhöfen eine weilerartige Siedlung.

Später als die Besiedlung des Hellweges und der Ruhrterrassen erfolgt diejenige der gebirgigen Böden und läßt sich erst nach Errichtung der Stifte nachweisen. Ihr Vorgang ist ähnlich dem beschriebenen, es entstehen Einzelhöfe und kleinere Weiler.

Nach Errichtung der Stiftsgebiete, der Schenkung und Unterstellung

von Hofverbänden unter das Stift, erfüllen die Verwaltungshöfe als Oberhöfe eine Teilaufgabe der Stiftsverwaltung. Die ihnen unterstellten pflichtigen Höfe (Unterhöfe) erhalten durch sie die Anordnungen des Stiftes und liefern Getreide und Vieh bei ihnen ab. Die Hofschulden der Oberhöfe sind Stiftsbeamte. Vielerlei Vorgänge, so Schenkungen und verschiedenartige Unterstellung, führen dazu, daß die Gebiete der Oberhöfe keine geschlossenen Einheiten darstellen und sich vielfach überschneiden. Man darf aber an die Karte der Hof- und Markenzugehörigkeit (Abb. 3), die die Unterstellung von Unterhöfen aus den verschiedensten Gegenden unter die Oberhöfe des Stiftes verzeichnet, keine zu komplizierten Betrachtungen knüpfen. Es unterstehen nach der Urkunde von 869 z. B. dem Stift Essen erst 4 solcher Oberhöfe. Kleinere Höfe, die diesem geschenkt werden, müssen also einem der vorhandenen Oberhöfe unterstellt worden sein. Treten nun später noch andere Oberhöfe dazu, wie es für das Stift Essen erwiesen ist, und sind in deren Umgebung schon Höfe diesem unterstellt, so ergibt sich leicht das aufgezeichnete Bild. Als Beispiel mag die Unterstellung von Höfen unter Eickenscheid dienen, dem nach dem Schatzregister des Stiftes Essen von 1551 (*Arens*, 1) außer Höfen im Stift Essen solche in Herne, Altenbochum, Krahwinkel, Stiepel, Wenigern, Horst, Hattingen, Lünen, Dortmund, Südkamen, Westdick, Horstmar, Hardenberg, Herdecke, Vollmarstein, Uelzen, Gelsenkirchen, Castrop, Mülheim-Saarn, Wattenscheid und Altena unterstanden. Zu dem Stift Essen gehörten nach Urkunden des 15. Jahrhunderts (*Arens*, 1) Oberhöfe in der Grafschaft Mark, im Vest Recklinghausen, im Münsterland, in Hessen, im Herzogtum Jülich und in Godesberg am Rhein.

Diese, durch die letzten beiden Kapitel wohl verständlich gewordene Deutung der bäuerlichen Siedlungsarten, läßt sich schematisch einfach überblicken. Da der Verwaltungshof eines Hofverbandes seiner Siedlungsart nach ein Einzelhof ist, bedarf es nicht mehr seiner gesonderten Anführung.

Entwicklungsgang der bäuerlichen Siedlungen



Die Übersicht zeigt, daß die entstandenen Siedlungstypen teils gleich oder zumindest sehr ähnlich sind. Erst die Kenntnis ihres verschiedenen Werdeganges läßt eine richtige Beurteilung der Siedlungen zu. Als besonders gute Beispiele seien für die obigen drei Vorgänge Hinsel, Hofescheid und Altendorf angeführt (Abb. 4 und 5).

e) Landstraßen und Feldwege.

Um das Siedlungsbild in seiner Darstellung abzurunden, bedarf es noch einiger Worte über die vorhandenen Landstraßen und Feldwege. Wege zu den Flurstücken und solche zu den Marken sind schon für die wirtschaftliche Nutzung der zugehörigen Ländereien notwendig. Durch die Unterstellung bedingt, mußten die Unterhöfe Verbindungswege zu ihren Oberhöfen und diese mit dem Stift aufweisen. In einem Dorfgebiet mögen wenige Feldwege genügen, ein überwiegendes Streusiedlungsgebiet bedingt jedoch zahlreiche. Die Karten des 18. Jahrhunderts, die uns wegen fehlender früherer Karten als Ersatz dienen müssen, zeigen ein unübersichtliches Gewirr von Feldwegen, das in der Nähe von Essen noch eine sichtbare Verdichtung erfährt. Vier Straßen verlassen nach diesen Karten das Städtchen Essen, in die allein im Umkreis von 1 km mehr als 50 größere Feldwege einmünden. Den gleichen Karten zufolge weist der südliche Teil, durch das Gelände bedingt, bei weitem keine so große Mannigfaltigkeit der Wege auf.

Größere Landstraßen dagegen waren wenig vorhanden. Der Hellweg von Duisburg über Essen nach Bochum darf wohl als die größte der damaligen Zeit gelten. Nach *Michels* führte er ursprünglich über Stoppenberg - Kray, ehe er seinen Verlauf über Steele nahm. Der Name Hellweg bedeutet einfach „Heller Weg“ (*Pieper*, 78), eine durch Waldland gehauene Straße. Verstehen wir heute unter diesem Namen nur noch die ehemalige Heeresstraße Karls des Großen am Rande der Mittelgebirgsschwelle, so galt dieser Name ehemals für alle größeren Landstraßen. Anzunehmen ist, daß dieser geländemäßig günstig verlaufende Weg schon in vorgeschichtlicher Zeit Verkehrsstraße gewesen ist (*Löscher*, 54). Zwei weitere Landstraßen aus dem Bergischen Land über Werden und vom Rhein über Kettwig stießen bei Essen auf den Hellweg und liefen von dort nach Norden. Auch die letzteren sind älter als die Stifte (*Ribbeck*, 80). Ausgebaut jedoch sind diese Straßen im Mittelalter kaum gewesen. Noch um 1800 werden Klagen wegen ihres schlechten Zustandes geführt.

f) Aufbau und Nutzung der bäuerlichen Wirtschaftsgemarkung.

Der Aufbau.

So wie man den Vorgang des Druckens und Bindens eines Buches verfolgt und nun das Fertige vor sich liegen hat, um es aufzublättern und darin zu lesen, wollen auch wir das in seiner Entwicklung verfolgte und gewordene Siedlungsbild eingehend untersuchen. Unter der Wirtschaftsgemarkung einer bäuerlichen Siedlung sollen alle Ländereien und Gebäude, die von ihr genutzt werden, verstanden sein. Zu ihrem Aufbau gehört dann die eigentliche Siedlung, der Wohnplatz, sowie Acker-, Grün- und Waldland in verschiedenen Nutzungsformen.

Nicht viel anders wird vor Jahrhunderten das Aussehen der Bauernhöfe gewesen sein, als wir sie heute noch zahlreich in den südlichen und vereinzelt in den nördlichen Stadtbezirken vorfinden. Viele der heute noch vorhandenen 300 Höfe können ihre Hofgeschichte über Generationen zurückverfolgen (*Spethmann*, 96). Der Standort ihrer Höfe ist derselbe geblieben, modernisiert und neu aufgebaut sind oftmals die Haupt- und Nebengebäude, die wir uns in den vergangenen Jahrhunderten primitiver vorzustellen haben. Ihr Standort war durch die vorhan-

denen Quellen und Wasserläufe bedingt. Das Wasser, auch heute noch eine Voraussetzung des menschlichen Daseins, ist in früheren Zeiten im engsten Sinne Voraussetzung der menschlichen Siedlung gewesen. Technische Hilfsmittel, die das Wasser zu den Wohnstätten führten, waren in der beschriebenen Siedlungsperiode unbekannt. Wasserleitungen, die zwar die Römer schon kannten, werden in diesem Gebiet erst im 15. Jahrhundert gebaut (*Ribbeck*, 80). Die Siedler suchten sich Plätze, an denen Wasser vorhanden war, also grundwassernahe Standorte, Quellen und Wasserläufe. So entstehen Quellmulden- und Talsiedlungen, die ersten vorwiegend im Süden, die letzteren im Norden. Der Haustyp der Siedlungen ist durchweg der des Niedersächsischen Einheitshauses. Bei größeren Höfen schließen sich an dieses noch Nebengebäude an. Das Niedersachsenhaus vereinigt Wohnraum und Stallungen unter einem Dach. In dieser Gegend finden wir zumeist Vierständerhäuser mit Längstenne, bei denen südlich der Ruhr vielfach der Dachbalken dazu tritt (*Lange*, 51). Das durch diesen gefestigte Dach trägt der Zunahme der Niederschläge nach Süden Rechnung. Fränkische Gehöftanlagen sind selten und treten erst seit dem 15. Jahrhundert auf (*van de Loo*, 56). Bei den letzteren sind Wohnhaus, Stallungen und Scheune getrennt. Sie umschließen im Viereck angeordnet einen meist quadratischen Platz, der durch einen Torweg von der Straße aus erreichbar ist. Der Baustoff der ehemaligen Höfe mag zumeist Holz und Stroh, das reichlich zur Verfügung stand, gewesen sein. Doch müssen auch Ruhrsandsteine, wie es die Ausgrabung der ältesten Hofanlage Altfrieds (Hof Astnide) beweist, verwendet worden sein. Die Kötterhäuser sind verkleinerte Niedersachsenhäuser, bei denen, wenn der Kötter nur noch gewerblicher Tätigkeit nachging, die Tenne wegfiel. Die letzte Art ähnelt dem heutigen Bergmannskotten, der ihre Tradition fortführt. Umgeben waren die Gebäude von einem Bungert. Heute sind es meist Eichen, die dieser Baumgarten aufweist. Weiden und Wiesen waren hausnah, der Quell- und Bachlage der Höfe entsprechend. Daran fügten sich die Felder geschlossen in Kämpfen oder in Gemenglage an. Einzelne Höfe wiesen eigenes Waldland auf, die meisten waren an Markenwäldern, die am Rande der Bauernschaft lagen, berechtigt. Feuchte Talgründe und die Talauen der Flüsse wurden als Weideland gemeinsam genutzt. Bruchländereien, meist abwechselnd Weide- und Ackerland, fanden sich oftmals zwischen den Feldstücken.

Die Flurformen.

Die gemeinsam genutzten Wald- und Weidestücke waren größere ungeteilte, dagegen wies das Feldland unterschiedliche Formen und Aufteilungen auf. So versteht man unter den Flurformen die verschiedensten Aufteilungen des Feldlandes. Ihrer Beurteilung haben wir uns mit sehr viel Vorsicht zuzuwenden. Die ersten, mit genauer Flureinteilung versehenen Karten stammen aus den Jahren 1821—1824. Sie entstanden zu einer Zeit, da das gemeinsame Weide- und Waldland durchweg aufgeteilt und die Bindung an die Stifte weggefallen war. Zwei Typen der Grundrißgestaltung der Ackerflur waren jedoch auch im Mittelalter mit Sicherheit vorhanden:

- a) die streifenförmige Aufteilung,
- b) die blockförmige Aufteilung.

Die erstere tritt in zwei Arten auf, als Gewinnflur, also viele schmale Parzellen gruppenweise in Blöcken geordnet, die verschiedenwinklig aufeinanderstoßen oder in kleinen Blöcken weniger schmaler Parzellen. Die Idealform der Gewinnflur kennzeichnet sich durch fast quadratische Blöcke, die in gleichgroße Streifen aufgeteilt sind. Geländegegebenheiten und verschiedene Bodengüte führen zu den unterschiedlichsten Gewannen und Parzellengrößen. Die Gewinnflur entsteht durch eine gemeinsame Aufteilung des Ackerlandes unter die Anlieger. Sie ist deshalb kennzeichnend für die geschlossen planmäßig angelegten Siedlungen. Wir fanden sie deshalb in Altendorf, Frohnhausen und Holsterhausen.

Kleinere Blöcke weniger schmaler Parzellen lagen am Rande der Bauernschaftsgemarkung. Wie aus Bruchnamen, so z. B. in Altenessen, Frillendorf und bei Dellwig hervorgeht, handelt es sich um feuchte Ländereien, die oft vorher als Hude genutzt wurden. Nach Urbarmachung teilte man diese auf die Anlieger auf. In ähnlicher Art traten sie auf den Aueböden der Ruhr bei Fischlaken auf. Die erst wenig oder als Weide genutzten Flächen wurden später, nach *Körholz* wahrscheinlich nach Einführung des Kartoffelanbaues, aufgeteilt. Die Länge und Breite der Parzellen war naturgemäß sehr verschieden, doch weisen im Essener Gebiet die Flurkarten des 19. Jahrhunderts eine Durchschnittslänge von 150 bis 250 m mit einem Verhältnis zur Breite von 1 : 8 bis 1 : 12 auf.

Den weitaus überwiegend auftretenden Streusiedlungen und kleinen Weilern entspricht die blockförmige Ackerflur. Ihre eine Form ist der *Kamp*, das meist umfriedete Land eines Einzelnen. Die zahlreichen Kampnamen auf den Karten des 19. Jahrhunderts deuten auf diese Einteilung hin. Durch Teilung von Blöcken entsteht die Blockgemengflur, wie sie die durch Teilung entstandenen Weiler Hovescheid, Brünlinghaus und Huttrop u. a. aufwies. Durch den Vorgang von kleinen Absplissen größerer Höfe, der Ansiedlung von Köttern, ungleichmäßige Aufteilung unter die Erben, wohl auch durch die verschiedene Initiative der Siedler, wies, den Karten des 18. Jahrhunderts zufolge, der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes ein nicht so klares Bild auf. Die Fluren zerfielen in größere und kleinere blockähnliche Stücke, die zumeist ziemlich regellos unter die Bauern aufgeteilt waren. Doch zeigt so das Flurbild eine enge Beziehung zu dem aufgezeichneten Siedlungsvorgang und läßt die Abhängigkeit der Flurform von der Siedlung erkennen. Es kann somit zusammenfassend gesagt werden:

Im Mittelalter stehen einer kleinen Zahl von Gewinnfluren im Untersuchungsgebiet die echten Block- und die überwiegenden blockähnlichen Fluren gegenüber. Die Gewinnfluren entsprechen den geschlossen angelegten Siedlungen, die echten Blöcke (*Kämp*) den reinen Einzelhöfen. Dem besprochenen Siedlungsvorgang, der Ansiedlung von Köttern und der stückweisen Ausdehnung der Feldflur u. a. entsprechen die am häufigsten auftretenden blockähnlichen- und Blockgemengfluren.

Die Bewirtschaftung der Nutzflächen.

Unter der Bewirtschaftung der Nutzflächen soll die Nutzung des Acker-, Grün- und Waldlandes verstanden werden. Als Unterlage dient überwiegend das Heberegister des Stiftes Essen aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, das in Ursprache (Latein) von *Arens* in den Beiträgen zur Geschichte von Stadt und Stift Essen (1912) zusammengestellt ist. Es enthält

die Abgaben der Ober- und Unterhöfe im Stiftsgebiet. Da Unterlagen über den Anbau nicht vorhanden sind, dienen die Abgabekunden zur Beurteilung derselben. Nach den erwähnten Urkunden bestand durchweg die Hälfte der Ablieferung aus Gerste bzw. dem aus diesem hergestellten Malz. Die andere Hälfte zu zwei Dritteln aus Hafer und einem Drittel aus Roggen. Weizen wird selten erwähnt und machte noch nicht einmal 1% der abgelieferten Menge aus. Nun wissen wir, daß die Stifte ihren Weizen zur Herstellung von weißem Mehl aus Besitzungen außerhalb des Essener Gebietes, vornehmlich vom Rhein bezogen (*Arens*, 1). Der Anbau von *H a l m f r ü c h t e n* in den Stiftsgebieten aber bestand demnach aus Gerste, Hafer und Roggen, wovon die beiden letzten zur Herstellung von Nahrungsmitteln dienten. In den späteren Jahrhunderten überwiegt dann der Anbau des Roggens (*Heese*, 26; *Niemeier*, 75). Als weitere Nutzungsfläche tritt neben den Acker das *Grü n l a n d*. Eigene Wiesen und Weiden waren in der Nähe der Besitzungen vorhanden und dienten der Viehwirtschaft. Grünland in den Siepen (kleine Tälchen) und Talauen wurde als Hude neben der Stoppel- und Brachweide gemeinsam genutzt. Daneben traten *Bruchländereien*, die abwechselnd als Weide- und Ackerland dienten. Nach *Jahn* haben wir in ihnen die Vöhdn Westfalens zu sehen, doch war dieser Ausdruck in den Stiftsgebieten nicht üblich. Die Vöhdn werden 3—6 Jahre als Ackerland und eben so viele Jahre als Weide (Hutung) genutzt (*Niemeier*, 75). Einer kleinen Anzahl von Ackerberechtigten standen eine größere von Hudeberechtigten gegenüber (*Heese*, 26). Die ersteren waren die Altbauern, wie es die spätere Aufteilung der Bruchländereien (nach 1800) auf diese beweist. (Vergleich der Katasterkarten mit den Bruchländereien der Karten des 18. Jahrhunderts.)

In den vergangenen Jahrhunderten stellten die Marken einen geschlossenen Komplex der Nutzungsflächen dar. Neben Waldland wiesen sie auch noch Heide- und Wiesenflächen auf. Die nachstehende Tabelle führt die Marken des Stiftes Essen und des Filialstiftes Rellinghausen an.

Stift Essen

Die großen Marken

Ehrenzeller oder Frohnhauser Mark

Borbecker Mark

Viehofer Mark

Die kleinen Marken

Langenbrahmer Mark

Berenberger Mark

Essener Heide

Hofescheider Siepen

Filialstift Rellinghausen

Rüster Mark

Kortenbusch

Rellinghauser Mark

Überruhrsche Mark.

Die meisten Höfe hatten in diesen Nutzungsrechte, eine kleine Anzahl Erbenrechte. *Wirtz* betrachtet die letzteren als Besitzer der Mark. Da neben einigen wenigen Eigenhöfen die Oberhöfe Borbeck, Ehrenzell und Viehof solche Rechte besaßen, können wir mit Sicherheit annehmen, daß die Verwaltungshöfe der Hofverbände und großen Freigüter vorstiftiger Zeit bei der wahrscheinlich nach Errichtung der Stifte vorgenommenen

Neueinteilung der Marken solche besonderen Rechte erhielten. Den übrigen Bauern aber wurde nur eine gewisse Nutzung zugebilligt. Die Nutzungsrechte beruhten auf der Einheit der Hufe (*Wirtz*, 117), also der Größe des zum Hof gehörenden Landes. Einer Hufe entsprachen 30—40 Morgen Acker. Die Berechtigungen, die gleichzeitig einen Einblick in die Hofgrößen gestatten, müssen sehr genau gehandhabt worden sein. So weist nach den Markenrollen des 16. Jahrhunderts die Übrerruhrsche Mark folgende Berechtigungen auf (*Wirtz*, 117):

- 9 Vollberechtigte,
- 2 mit $3\frac{5}{4}$ Recht,
- 8 mit $\frac{3}{4}$ Recht,
- 1 mit $\frac{1}{2}$ Recht,
- 7 mit $\frac{1}{4}$ Recht,

und die Ehrenzeller Mark:

- 16 mit 2 Rechten,
- 1 mit 1,5 Rechten,
- 41 mit 1 Recht.

Der größte Teil der Bauern hatte $\frac{1}{4}$ Recht, somit eine Hufe Land, also 30—40 Morgen. Dieser Nutzungsanteil berechtigte zum Eintrieb von Vieh zur Weide und Mast sowie zur Holzentnahme. Die größte Rolle spielte dabei wohl die Eichelmast der Schweine. *Schweinezucht* scheint in größerem Umfange betrieben worden zu sein, mußten doch die Unterhöfe von Viehof und Borbeck im Durchschnitt jährlich zwei Schweine abliefern (*Arens*, 1). Berücksichtigt man dabei, daß ca. 40 Morgen große Höfe in einer Zeit, in der noch nicht durch künstlichen Dünger die Felder aufgebessert werden konnten, deshalb immer ein Teil brach liegen mußte, nicht mit den heutigen vergleichbar sind, so entspricht diese Ablieferung — neben dem Eigenbedarf — einer im Vergleich zum Hof beachtenswerten Viehwirtschaft.

Damit findet die Untersuchung der rein bäuerlichen Siedlungen, ihres Siedlungsvorganges und der wirtschaftlichen Nutzung und Gestaltung ihrer Gemarkungen seinen Abschluß. Sie kennzeichnet die primäre Entwicklung innerhalb der heutigen Stadtgrenzen, der erst als sekundärer Vorgang auf Grund wirtschaftlicher und kultureller Entwicklung eine weitere folgt. Letztere bedingt das Entstehen gewerblicher und städtischer Siedlungen, die in den folgenden Kapiteln besprochen werden sollen.

3. Die gewerblichen und städtischen Siedlungen.

Die Karte des Landschaftszustandes von 1800 (Beilage) weist neben Einzelhöfen und Siedlungen mit lockerer Bebauung, den Weilern und Kleindörfern, die in den vorangegangenen Kapiteln zur Sprache kamen, Ortschaften mit dichter Bebauung, die Kirchdörfer und Landstädte auf. Einführend war schon erwähnt worden, daß die letzteren sich erst nach der Stiftsgründung entwickelt haben. Ihr Entstehungsvorgang und die Gründe desselben lassen sich deshalb noch mit ziemlicher Genauigkeit aufzeichnen.

Dort, wo der Hellweg sich mit der Nord-Süd-Straße kreuzte, auf einem nach Norden vorspringenden Hügel aus Kreidemergeln, war im 9. Jahrhundert das *Stift Essen* zur Erziehung adliger Töchter errichtet worden (*Ribbeck*, 80). Um 800 entstand im Süden an der Ruhr, an der Stelle eines günstigen Flußüberganges, das *Kloster Werden*. In ihrer Um-

gebung haben sich nach den Karten des 18. Jahrhunderts größere Ortschaften entwickelt. Das Stift Essen war durch Schenkung des Gutshofes Altfrieds, des späteren Bischofs von Hildesheim, entstanden (Ribbeck, 80). Dieser Ort scheint gleichzeitig als fränkische Schutzburg zur Sicherung des Landes und später als Etappenort Karls des Großen gedient zu haben. In unmittelbarer Nähe des Stiftes befanden sich nach der Karte der Hof- und Markenzugehörigkeit noch einige dem Viehof unterstellte Höfe. So bot um die Zeit der Stiftsgründung der heutige Altstadt kern, der Ausbildung des umgebenden Landes entsprechend, das Bild einer Streusiedlung. Der größere Gutshof Altfrieds, auf einem kleinen Hügel gelegen, war von einigen kleineren Höfen umgeben. Nach Stiftsgründung jedoch änderte sich dieses Bild. Der Umfang und die Aufgaben des Stiftes vermehrten sich laufend. Und so entstand wahrscheinlich im 9. und 10. Jahrhundert durch die notwendige Ansiedlung von Stiftsbeamten in der Nähe des Stiftes (Burgfreiheit) eine kleine Siedlung. Die günstige Verkehrslage, die Bedeutung des Stiftes in dem umgebenden Land, aber auch der Wunsch desselben zur Hebung seiner Einkünfte, wird schon früh zu Tausch- und Markttagen geführt haben. Diese förderten naturgemäß das Wachstum und die Bedeutung dieser ersten Siedlung. Das A b h a l t e n v o n M ä r k t e n haben wir als eine erste wirtschaftliche Entwicklung mit zentraler Funktion zu werten, begegneten wir bis jetzt doch nur autark bäuerlichen Siedlungen. Urkundlich wird das Recht, Markt an dieser Stelle abzuhalten, erstmalig 1041 erwähnt. Die damals ausgestellte Urkunde (Staatsarchiv Düsseldorf, Stift Essen, Urk. 13 = Lacomblet I Nr. 176) lautet in einer Übersetzung ihrer wichtigsten Sätze nach Jahn folgendermaßen:

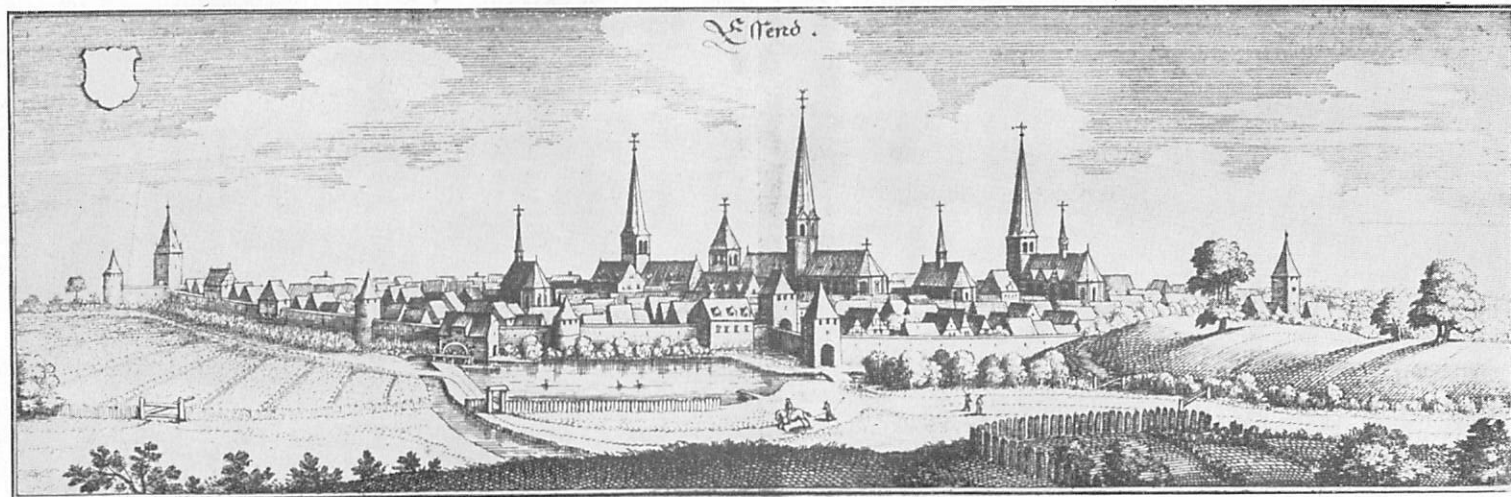
„Weil die ehrwürdige Äbtissin des Stiftes zu Ehren der hl. Märtyrer Cosmas und Damian, mit Namen Theophann, unsere Milde mit der demütigen Bitte anging, wir möchten zu unserem und unseres Vaters Seelenheil gestatten, daß in dem Orte namens Astnide zu Mehrung und zu Nutzen dieses Stiftes ein Jahrmarkt abgehalten werde, und wir es nicht wagen, dieser würdigen Bitte die Ohren der Barmherzigkeit zu verschließen, so gewähren wir genehmigend und genehmigen gewährend, kraft dieser Verfügungsurkunde, auf Bitten und Fürsprache Herimans, des Erzbischofs von Köln, einen Jahrmarkt von 6 Tagen in jedem Jahre, nämlich drei Tage vor und drei Tage nach dem Fest der vorgenannten Märtyrer Cosmas und Damian in eben dieser Siedlung Astnide, und was an Nutzen daraus entstehen möchte, überweisen wir diesem Stifte, dergestalt nämlich, daß die Händler und die übrigen Leute, die zu vorgenanntem Markt kommen, die freie Möglichkeit hinzugehen und wegzugehen und dort zu verweilen haben sollen, und jedermanns Einspruch völlig ausgeschlossen bleibt. Und damit dieses Zeugnis unseres Willens allezeit unerschüttert bleibe, haben wir mit eigener Hand gegenwärtige Urkunde befestigend bestätigt und mit dem Aufdruck unseres Insiegels unten versehen lassen.“

Nun erhielten nur besonders Berechtigte Siedlungsrecht innerhalb der Burgfreiheit. Es mögen jedoch durch den überaus günstigen Verkehrspunkt und durch die Marktlage weitere Siedler angezogen worden sein. Diese siedelten sich außerhalb des Stiftsbereiches an. Durch diesen Vorgang entstand außerhalb der Stiftsimmunität eine weitere Siedlung in unmittelbarer Nähe der ersteren. Um 1050 wird zum ersten Male eine Markt kirche erwähnt (Ribbeck, 80). Wir gehen wohl nicht fehl, anzunehmen, daß diese erst errichtet wurde, als Anfänge der neuen Siedlung bereits vorhanden waren. Diese neue Siedlung muß demnach im 11. Jahrhundert bereits vorhanden gewesen sein und bildet die eigentliche U r z e l l e d e r S t a d t E s s e n. Sie nannte sich Astnide mit dem Namen des Gutshofes Altfrieds. Die so bezeichnete zum Gut gehörige Bauernschaft

wurde dann in Aldenastnide umbenannt. Wahrscheinlich war der Umfang der neuen Siedlung anfänglich sehr klein. Die in der Umgebung wohnenden Bauern werden von den Markttagen wenig Gebrauch gemacht haben. Sie dienten zu dieser frühen Zeit wohl vornehmlich der Befriedigung des Adels (*Ribbeck*, 80). Doch mit zunehmenden Ansprüchen der Bevölkerung, dem sich entwickelnden Ministerialen- und Handwerkerstand, wächst diese Siedlung weiter an. Die Abhaltung von Wochenmärkten, von denen im 12. Jahrhundert gesprochen wird, gibt Zeugnis davon (*Ribbeck*, 80). Die Existenz eines Handwerkerstandes setzt die Aufgabe der völligen Selbstversorgung der Siedlungen voraus und bedingt den Übergang zum Markt- und Tauschwesen. Die aufgezeichnete Entwicklung lehrt, daß dieser Vorgang grob dem 12. Jahrhundert angehört. In der dadurch bedingten Berufssonderung ist das weitere Anwachsen der Siedlung Essen zu suchen. Dazu ist dieser Ort durch den Sitz eines bekannten Stiftes als Mittelpunkt einer größeren Grundherrschaft, mit einer an Wohlstand zunehmenden Beamtschaft, Anziehungspunkt vieler Kaufleute gewesen, als Kirchort Mittel- und Treffpunkt einer großen Gemeinde, die bestimmt Kirchtage dazu benutzte, ihre Einkäufe zu tätigen. Der im 13. Jahrhundert ummauerte und eng bebaute Ort weist im 14. Jahrhundert ca. 3000 Einwohner auf (*Ribbeck*, 80). Die äußere Form der Siedlung ist durch den Hügel, der die erste Anlage, die fränkische Burg und den Gutshof trug, bedingt und läßt sich noch heute an dem Bild des Altstadt-kerns ablesen. Eine Verfolgung der 65—85 m Höhenlinien zeigt, daß diese an der Stelle des heutigen Altstadt-kerns nach Norden ausbuchten. Sie kennzeichnen so einen kleinen in dieser Richtung vorspringenden Sporn. Im Westen und Osten wurde dieser von zwei Bächen umflossen, die im Norden am Fuße dieses Hügels sich vereinigten. An diese Erhebung gebunden weist die entstehende Siedlung ein Oval auf. Die Stadtmauer folgte dem Fuße dieses Sporns, der Stadtgraben wurde durch die Bäche gespeist. Vielleicht waren noch Teile innerhalb der Ummauerung im 13. und 14. Jahrhundert unbebaut, denn erst vom 16. Jahrhundert ist eine erste Zeichnung dieser Stadt vorhanden. Diese zeigt eine dicht bebaute, um drei Kirchen gedrängte ovale Siedlung (Tafel 1).

Ähnlich mag auch im Bereich des Klosters Werden die Entwicklung vor sich gegangen sein. Neben dem Kloster wird 1042 eine Marktkirche erwähnt (*Ribbeck*, 80). Diese setzt ebenso wie in Essen das Vorhandensein einer Siedlung außerhalb des Klosters voraus. Bereits 949 erhält Werden Marktrechte und zwar handelt es sich hierbei um einen Wochenmarkt (*Ribbeck*, 80). Nach *Ribbeck* ist dieser Ort im 12. Jahrhundert von einer Befestigung umgeben. Die äußere Form des Ortes Werden ist geländebedingt. An der Stelle, an der ein von Süden kommendes Tal verbreiternd in das Ruhrtal einmündet, ist seine erste Anlage wohl fast viereckig gewesen. Sie weist im 15. und im 16. Jahrhundert durch Erweiterung ein breites Oval auf. Gemeinsam ist Essen und Werden eine Verdichtung um ihr Zentrum, dem Marktplatz und die Marktkirche.

Der Anlage des Stiftes Essen und des Klosters Werden folgte die Errichtung von Kirchen an verschiedenen Plätzen des heutigen Stadtgebietes. Diese Orte weisen den Karten des 18. Jahrhunderts entsprechend größere Siedlungen auf. Bei der Beurteilung derselben wirft die Verteilung der Kirchen hier die erste Fragestellung auf.



Taf. 1: Die Stadt Essen im 17. Jhrhdt. (Stich aus der Topographia Westphaliae von M. Merian, 1645).

Im Westen von Essen liegt B o r b e c k, in der Nähe des Hofes Borbeck, der als Mittelpunkt eines Hofbereiches schon eine Sonderstellung einnahm. Wenn auch die Errichtung einer Kirche zeitlich nicht mehr festzulegen ist, so ist unzweifelhaft der Hof die ältere Anlage.

St o p p e n b e r g im Nordosten des Stiftes gelegen, erhält 1073 ein Bet-
haus (*Ribbeck*, 80). Ob der Hof Stoppenberg, der erst 1216 erwähnt wird (*van de Loo*, 56), bereits existierte, ist fraglich. Einige kleinere Höfe, die dem ehemaligen Hof Essen unterstanden, waren bestimmt vorhanden. Der Hellweg, der einst durch diese Gegend führte, ließ ihn verkehrsmäßig günstig erscheinen. Nach *Meyer* befand sich an dieser Stelle in vorfränkischer Zeit das heidnische Heiligtum der Tanfana. Mögen wir auch nur mit größter Vorsicht dieser Tatsache begegnen, so lehren doch vielfache Beispiele, daß an Orten ehemaliger heidnischer Kultstätten später christliche Glaubensstätten errichtet wurden. An die in Stoppenberg errichtete Kirche schloß sich ein Filialstift von Essen an.

Auch in R e l l i n g h a u s e n, an dem Verbindungsweg von Bredeneu nach Steele gelegen, war ein Hof (Ruoldinghus), später Kirchfeld genannt, vorhanden. Diesem unterstanden Höfe in Bergerhausen, Heide, Hinsel und Holthausen (*Wirtz*, 117). Durch Erwerbung dieses Hofes entsteht auch hier ein Filialstift und 998 wird eine erste Kirche errichtet (*Ribbeck*, 80).

In H e i s i n g e n scheint die breite Halbinsel als besonders günstiger Platz im Ruhrtal den Ausschlag gegeben zu haben und in S t e e l e trägt der günstige Flußübergang über die Ruhr zur weiteren Entwicklung des Ortes bei. Der Steeler Bezirk gehörte zu dem 869 erwähnten Hof Eickenscheid und lag an der späteren Führung des Hellweges. An dieser Stelle hielt 938 Otto I. einen Hoftag ab, der wohl zu einer ersten Erweiterung der Siedlung führte.

Demnach kann die aufgeworfene Frage dahingehend beantwortet werden, daß günstige Stellen, die bereits eine gewisse Bedeutung erlangt hatten, wie es die Oberhöfe als Ablieferungsorte waren, den primären Grund zur Errichtung christlicher Glaubensstätten bildeten. Soweit keine größere Hofanlage vorhanden war, ist eine gute Verkehrslage ausschlaggebend gewesen.

Die Kirchorte nahmen in einem so aufgelockerten Siedlungsgebiet gewiß eine zentrale Stellung ein, war doch hier der regelmäßige Treffpunkt der Bewohner einer gewissen Umgebung. Die bei Essen bereits erwähnte Berufsordnung, die die Entwicklung des Handwerks bedingte, führte an diesen Orten zu gewerblich-bäuerlichen Siedlungen. Besonders deutlich geht dies bei Werden aus einer Ablieferungsurkunde des Mittelalters*) hervor. Diese Abgabeliste führt die Pflichtigen des Oberhofes Barkhofen auf, die in Werden wohnhaft waren. Sie gestattet einen Einblick in die Art der Werdener Bevölkerung dieser Zeit, die in den anderen gewerblichen Siedlungen ähnlich gewesen sein wird.

Abgabeliste des Oberhofes Barkhofen.

Namen der Werdener Bewohner des Hofes Barkhofen:	Abgaben:
1. Hildiger	6 Denare
2. Herimann der Weber	2 Denare

*) Aus A. Schunken: „Geschichte der Reichsabtei Werden an der Ruhr“ ohne genaue zeitliche Angabe. Die Abgabeliste wird, entsprechend den zeitlich datierten Urkunden, aus dem 14./15. Jahrhundert stammen.

3. Herimann, Brotlieferant	4 Denare
4. Willand	4 Denare
5. Bernher der Gärtner	7 Denare
6. Rütger der Schuster	4 Denare
7. Herimann sein Sohn	4 Denare
8. Gerbach, Bierbrauer des Klosters	4 Denare
9. Wendilburg, Wwe.	4 Denare
10. Adelheid vom Felde	4 Denare
11. Werinbert	4 Denare
12. Bertold der Schuster	4 Denare
13. Adelheid Wwe.	4 Denare
14. Ernhildis	4 Denare
15. Cunigunde, Ehefrau des Fischers Wigmann	4 Denare
16. Alburgis	4 Denare
17. Gottfried Schalvere	6 Denare
18. Elgif Wende	4 Denare
19. Gerwinn, Handelsmann	6 Denare
20. Bertram hinterm Garten	4 Denare
21. Reinher an dem Berge	4 Denare
	und 2 Hühner

Verzeichnet diese Liste auch nur einen Teil der damaligen Werdener Einwohner, nämlich diejenigen, die dem Hof Barkhofen unterstanden, so zeigt sie doch, daß keiner der Aufgeführten Getreide ablieferte. Es waren, wie es auch einige Namenszusätze der Liste besagen, Handwerker und Gewerbetreibende. Ebenso deutlich wie bei Werden geht dies bei Steele aus den Ablieferungsurkunden der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts hervor (*Arens*, 1). Diese bezeichnen die Wohnstätten daselbst als „Casa“, in der deutschen Übersetzung also „Kotten“ oder „Hütte“. Die Ablieferung selbst aber umfaßt außer Geld nur Hühner, also weder Getreide noch Vieh. Wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir die Kirchdörfer der Karte des Landschaftszustandes um 1800, die uns als gedrängte Dörfer entgegengetreten und bei denen wir die Kötter im Dorf, die Bauern aber in den Außenfluren vorfinden, um 1400 als gewerblich bäuerliche Siedlungen ansprechen.

Aus diesen kleineren Markt- und Kirchsiedlungen heraus entwickelten sich Essen, Werden und Steele zu größeren städtischen Siedlungen. Mag es das Zusammenspiel vieler Gründe gewesen sein, die ihre Entwicklung beeinflussten, so ist doch die günstige Verkehrslage dieser Siedlungen als primärer Grund anzusehen. Stoppenberg und Rellinghausen, die ja auch eine gewisse Bedeutung aufwiesen, waren durch ihre Lage nördlich bzw. südlich des Hellweges Essen unterlegen. Für eine Entwicklung aber an einem weniger günstigen Ort fehlte durch die große Nähe Essens die Voraussetzung. Steele und Werden, an günstigen Straßen- und Flußübergängen gelegen, genügend weit von Essen entfernt, wiesen die Voraussetzung zur weiteren Entwicklung auf.

Wir haben also eine Urzelle der werdenden gewerblichen und städtischen Siedlungen und die Voraussetzung für ihr Entstehen zu unterscheiden. Die Urzellen bilden kirchliche Glaubensstätten, die als Versammlungsort einer weitläufig im Umkreis verteilten Gemeinde besonders ausgewählte Orte darstellen. Die Voraussetzung ist in dem Übergang von sich selbst versorgenden Siedlungen zum Markt- und Tauschwesen zu

suchen. Die Weiterentwicklung einer Kirch- bzw. Marktsiedlung zur städtischen ist dann primär von einer günstigen Verkehrslage und der Nachfrage nach den verschiedenen Gütern, die an diesem Ort angeboten werden, abhängig. So bedingen die Stiftsorte mit ihren Bediensteten von vornherein größere Märkte und eine größere Anzahl von Handwerkern. Es hat sich zurückschauend also ein Vorgang abgespielt, der aus einem ehemaligen Einzelhofgebiet, ein Gebiet mit Siedlungen verschiedener Größe und Bedeutung entstehen ließ. Teilung der Güter, Zusiedlung an vorhandene Höfe, planmäßige Ansiedlung von unterstellten Bauern und schließlich die erwähnte, durch den Übergang zum Markt- und Tauschwesen bedingte Berufssonderung, haben in diesem Gebiet ursprünglicher Einzelhofsiedlungen bäuerliche Weiler und Kleindörfer sowie gewerbliche und städtische Siedlungen entstehen lassen.

4. Verflechtung der Siedlungseinheiten und funktionale Zusammenhänge.

Das Werden der bäuerlichen und gewerblich-städtischen Siedlungen wurde in den vorangegangenen Kapiteln verfolgt, in der Besprechung des Marktwesens auch ein Zusammenhang, eine Verflechtung beider, berührt. Im folgenden sollen diese Zusammenhänge näher betrachtet werden, denn die aufgezeichnete Entwicklung gibt nicht nur Gelegenheit, einen Augenblickszustand, sondern auch das Wachsen von Bedeutung und funktionalen Zusammenhängen zu untersuchen. Die erste Frage, die bei einer solchen Betrachtung zu beantworten wäre, ist doch: wann sind Verflechtungen und funktionale Zusammenhänge möglich? Sie setzen, das werden wir an Beispielen zeigen, doch schon Orte bzw. Einheiten verschiedener Bedeutung voraus. Stellen wir uns zwei Höfe in einem Landgebiet vor, die gleiche Tätigkeit verrichten, so haben beide gleiche Bedeutung. Liefert aber der eine von beiden ständig dem anderen Samen für seine Aussaat, so besteht unter beiden ein funktionaler Zusammenhang. Der eine hat — für dieses eine Erzeugnis — eine erzeugende, der andere nur eine verbrauchende Tätigkeit. Sie erfüllen beide in einem gemeinsamen System verschiedene Funktionen. Es besteht eine *Verflechtung* untereinander. Jedes System bedingt somit Bedeutungsunterschiede seiner Einzelteile. Im ersten Beispiel umschließt aber dann kein gemeinsames System beide Höfe. Der Ausdruck *System* ist u. a. für eine Schule üblich. Diese gibt uns ein weiteres gutes Beispiel. Sie umfaßt einen Leiter, die Lehrkräfte und die Schüler. Die Lernenden, die Vermittelnden und den Überwachenden, um es auf einen ganz einfachen Nenner zu bringen. Menschen also mit verschiedenen Funktionen und verschiedener Bedeutung. Man könnte diese Beispiele erweitern, die Schulen der Stadt, eines Landes betrachten. Viele kleine Systeme werden unter einem größeren zusammengefaßt. Es treten neue größere Funktionen und Menschen höherer Bedeutung hinzu. Doch gibt es immer weniger Menschen höherer Bedeutung mit größeren Funktionen, als solche geringerer Bedeutung und kleinerer Funktionen. Noch ein weiteres lehrt dieses Beispiel: Die Bedeutung des Lehrers und des Schulleiters ist doch eine besondere. Die Schüler bilden einen Haufen Menschen, in dessen gedachtem Mittelpunkt der Lehrer, im Mittelpunkt vieler solcher Haufen der Leiter steht. Ihre Funktionen erfüllen sie aus einem Mittelpunkt, einem Zentrum heraus, ihre Bedeutung ist eine zentrale. Und zwar lehrt auch dieses Beispiel, daß es

eine Steigerung dieser Zentralität gibt, die vom Wirkungsbereich abhängig ist. Wenn also viele Teile geringerer mit einem höherer Bedeutung in einem funktionalen Zusammenhang stehen, so ist diejenige des letzteren zentral. Die verschiedene zentrale Bedeutung aber richtet sich nach dem Wirkungsbereich. Damit haben wir aber die wesentlichen Voraussetzungen für die folgende Betrachtung geschaffen:

1. Ein System weist Teile verschiedener Bedeutung auf.
2. Teile höherer Bedeutung sind immer weniger als solche niedrigerer vorhanden.
3. Zwischen Teilen verschiedener Bedeutung innerhalb eines Systems besteht ein funktionaler Zusammenhang (Ist dies nicht der Fall, so bilden sie kein gemeinsames System).
4. Stehen Teile niedriger Bedeutung mit einem höheren in einem funktionalen Zusammenhang, so ist die letztere zentral.
5. Das Maß der zentralen Bedeutung richtet sich nach der Größe des Wirkungsbereiches.

Betrachten wir nun die aufgezeichnete Entwicklung. Einzelhöfe und Hofverbände waren die Siedlungseinheiten des ersten aufgezeichneten Landschaftszustandes. Gehen wir bei dieser Betrachtung noch einen Schritt zurück. Der Hofverband setzte, dies war im vorangegangenen gesagt, das Vorhandensein eines Einzelhofes voraus. Eine Landschaft aber, die nur selbständige Höfe, Universalhöfe, die jede Tätigkeit selbst ausführen, aufweist, wird von keinem gemeinsamen System umspannt. Es sind gleichwertige und bedeutungsgleiche Teile. Damit verbindet sie auch kein funktionaler Zusammenhang, es besteht keine Verflechtung untereinander. Wir hatten diese Einzelhofsiedlungen als Pioniersiedlungen bezeichnet und diese Untersuchung zeigt, daß es wirklich selbständige Urzellen der Landschaft sind.

Siedelt der Hof in dem ihm gehörenden Land pflichtige Bauern an, wie es der weitere Entwicklungsvorgang gezeigt hat, die einen Teil ihrer Erzeugnisse zur Versorgung dieses Hofes abliefern und ordnet dieser den Anbau an, wie es wohl bei den Hofverbänden der Fall gewesen ist, so entsteht ein System. Es ist ein einfaches System mit einem Teil höherer und vielen Teilen niedriger aber untereinander gleicher Bedeutung. Sie stehen in einem funktionalen Zusammenhang und die Bedeutung des „Hofes“ ist zentral. Dieses Entwicklungsstadium weist die erste Verflechtung der Siedlungseinheiten untereinander auf.

Der nächste Entwicklungsschritt bestand in der Errichtung der Stiftsgebiete und der Unterstellung der Verwaltungshöfe als Oberhöfe unter die Stiftsverwaltung. Ihre Verwaltungsaufgabe geht damit an das Stift über. Für die ihnen unterstellten Unterhöfe führen sie aber noch dieselbe Funktion aus, wenn diese ihnen auch von einer höheren Stelle befohlen wird. Somit hat der Oberhof noch eine zentrale Bedeutung, das Stift eine größere. Es ist also ein größeres, untereinander in funktionalem Zusammenhang stehendes System entstanden. Dieses weist das Stift als Verwaltungseinheit, Ablieferungs- und Überwachungshöfe und pflichtige Unterhöfe auf. Dieser weitere Entwicklungsschritt schafft somit ein System, das nicht nur Teile verschiedener Bedeutung, sondern auch solche verschieden zentraler Bedeutung aufweist.

Um das Stift herum bildete sich eine kleine Siedlung von Bediensteten und Kaufleuten, die einmal wohl durch das Stift versorgt wurden, zum

anderen aber auch Güter auf den Jahr- und später Wochenmärkten erwarben. Es tritt eine neue Verflechtung, die bis jetzt unbekannt war, ein. Das Stift war noch selber Erzeuger von Agrarprodukten, jetzt gibt es aber Menschen (z. B. Handwerker, Kauflleute u. a.), die nur noch Verbraucher von solchen sind. Dagegen erzeugen z. B. auch die *H a n d w e r k e r* Produkte. Welcher Unterschied besteht zwischen beiden? Die Agrarerzeugnisse werden an vielen Orten erzeugt, wenige sind Nurverbraucher. Bei den handwerklichen ist der Vorgang genau umgekehrt. Diese kleine städtische Siedlung hat demnach aber für das umgebende Land eine zentrale Bedeutung. Neue Verflechtungen und ein neues System entstanden hier, trotzdem bleibt das bisher besprochene aufrechterhalten. Liegt unserem bisherigen Gedankengang ein Fehler zu Grunde? Das wohl kaum, wenn wir das bisherige nochmals zurückverfolgen und überdenken. Aber wir haben jede kleinste Bedeutung verfolgt, die von einer höheren Warte aus betrachtet unwichtig würde. Es ist für uns heute nicht entscheidend, ob der Bauer X von einem Kreisvorsteher Y einen Anbau vorgeschrieben erhält, sondern wichtig ist, daß X wie auch Y Agrarprodukte erzeugen. Somit ist ihre volkswirtschaftliche Bedeutung wesentlich. Wir wollen diese als wirkliche Bedeutung bezeichnen. Damit gewinnen wir ein neues Ergebnis. Eine wirklich zentrale Bedeutung und damit die Entwicklung zentraler Orte vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus, ist erst nach Erreichen einer ersten Stufe der Arbeitsteilung, also der beschriebenen Berufssonderung und dem *Ü b e r g a n g z u m M a r k t- u n d T a u s c h w e s e n* möglich.

Die weitere Entwicklung und die wichtigen und sichtbaren Verflechtungen der Siedlungseinheiten sind dann eindeutig. Es entstehen gewerbliche und städtische Siedlungen. Diese besitzen eine Kirche, Handwerksbetriebe, Gastwirtschaften, sie beherbergen also Gewerbetreibende, Bedienstete und Beamte u. a. Die Kirche, die Handwerksbetriebe und die Gastwirtschaften erfüllen je eine zentrale Funktion der Siedlung. Der Markt stellt eine weitere dar. Letzterer ist für das Mittelalter nur für Essen und Werden bekannt. Vielleicht haben die Kirchdörfer *W o c h e n m ä r k t e* gehabt, bestimmt aber keine Jahrmärkte, an denen bedeutend mannigfaltigere Waren angeboten wurden. Also sind auch die Menschen der Kirchdörfer, wollen sie besondere Waren erhalten, genötigt, diese „*G r o ß m ä r k t e*“ der städtischen Siedlungen aufzusuchen. Die Handwerker, wollen sie ihre Erzeugnisse einer größeren Menge anbieten, müssen ebenfalls die städtischen Märkte aufsuchen. Damit sind Essen und Werden Mittelpunkte eines größeren Gebietes als es die Kirchdörfer sind, sie besitzen eine größere zentrale Bedeutung als letztere. Es besteht also auch ein Unterschied in den Gütern, die ein zentraler und ein nicht zentraler Ort erzeugt. Zentrale Güter werden, das können wir mit *Christaller* sagen, an wenigen Orten produziert und angeboten, um an vielen zerstreut liegenden verbraucht zu werden, jedoch ist dieser Vorgang bei den nicht zentralen Orten umgekehrt. In der Entwicklung war weiter zum Ausdruck gekommen, daß diejenige von Essen, Steele und Werden weitgehend von der *g ü n s t i g e n V e r k e h r s l a g e* abhängig war. Ihre größere zentrale Bedeutung ist also wesentlich verkehrsbedingt. Dies lehrt nicht nur dieses kleine Gebiet, sondern auch zahlreiche Beispiele von Siedlungen an Flüssen und sonstigen ausgezeichneten Orten. *Christaller* lehnt diese Beziehung weitgehend ab und spricht von einer ökonomischen Verursachung

des Verkehrs. Dies mag für die neuere Zeit gelten, aber für eine solche ohne Eisenbahn ist eine günstige Lage bestimmt entwicklungsentscheidend gewesen. Und auch in der neuen Zeit wird eine überragende Verkehrslage doch nur dann künstlich geschaffen, wenn das an einem Ort erzeugte Gut für einen großen Verbraucherkreis von Wichtigkeit ist. Wir werden darauf bei der jüngsten Entwicklung noch zu sprechen kommen.

Die bis jetzt verfolgte Entwicklung hat aber gezeigt, daß Kirchdörfer und umgebendes Gebiet ein miteinander in funktionalem Zusammenhang stehendes System darstellen, das von einem größeren, die Stadt als Mittelpunkt aufweisenden, überragt wird. Die Stadt und ihr umgebendes Gebiet ist aber weitgehend durch den Vorgang der Arbeitsteilung selbständig und stellt für diesen mittelalterlichen Zustand ein eigenes Wirtschaftsgebiet dar.

5. Die Ausbildung der Landschaft zu Beginn der Neuzeit.

Mit dem Abschluß des Mittelalters hat ein erster großer Entwicklungsvorgang des Gebietes innerhalb der heutigen Stadtgrenzen sein Ende gefunden. Das äußere Bild der Landschaft ändert sich bis zur einsetzenden Industrialisierung nur noch geringfügig, und das Landschaftsbild von 1800 gibt die wesentlichen Züge dieses Gebietes auch für den Zustand des 15./16. Jahrhunderts wieder, den wir als mittelalterlichen Landschaftszustand bezeichnen können. Das Mittelalter verleiht diesem seine wesentlichen Züge. Haben wir uns zu Beginn dieser Zeitrechnung das Gebiet noch überwiegend als Waldland vorzustellen (*Spethmann*, 94), so kennzeichnen die vorangegangenen Kapitel mit der Verfolgung der Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Wirtschaft eine erste große Umwandlung der Landschaft, der erst mit der einsetzenden Industrialisierung eine zweite, noch gewaltigere folgt.

Das Landschaftsbild aber zu Beginn der Neuzeit charakterisiert sich durch das Vorherrschen von Agrar- und Waldflächen. Zwei große Waldzonen lassen sich zu dieser Zeit deutlich unterscheiden, eine nördliche in der Emschertalung und eine südliche, das Bergische Land beiderseits der Ruhr weitgehend bedeckend. Wahrscheinlich bestand noch zu jener Zeit über die Frohnhauser Mark im Südwesten der Stadt Essen nach Norden eine lockere Waldverbindung beider Zonen. Eine ausgesprochene Agrarzone mit nur vereinzelt kleinen Waldstücken bildet das leicht hügelige Relief des Hellweges, eine zweite bedeutend kleinere das Ruhrtal. Finden sich in der nördlichen Waldzone nur vereinzelt Agrarflächen, so ist die südliche stark von diesen durchsetzt. Das bereits besprochene Siedlungsbild mit seinen entwickelten Siedlungen im Bereich des Hellweges und des Ruhrtales, den vereinzelt Höfen der Emschertalung und den reinen Streusiedlungen des Bergischen Landes unterstreicht diese verschiedenartige Landschaftsbildung. Vielfach verzweigt durchfließt im Norden die Emscher das Gebiet und im Süden durch das eng eingeschnittene Tal kaum anders als heute die Ruhr.

Wahrscheinlich aus dieser Zeit stammt eine erste geschlossene kommunale Gliederung der Stiftsgebiete (*Wirtz*, 117), die zum besseren Verständnis hier angefügt wird. Die Stadt Essen, seit 1377 reichsunmittelbar (*Ribbeck*, 80), nimmt eine Parallelstellung zum Stift Essen ein.

Kommunale Gliederung zu Beginn der Neuzeit.

<p style="text-align: center;">Stadt Essen Stift Essen</p> <p><i>Altenessener Quartier</i> mit den Bauernschaften:</p> <p>Altenessen Schonnebeck Katernberg Stoppenberg Rotthausen</p> <p><i>Borbecker Quartier</i> mit den Bauernschaften:</p> <p>Borbeck Dellwig Bedingrade Gerschede Mülhofen Bocholt Frintrop Schönebeck</p> <p><i>Steeler Quartier</i> mit den Bauernschaften:</p> <p>Kray Frillendorf Leythe Rüttenscheid Huttrop</p> <p><i>Drei-Bauernschaftsquartier</i> mit den Bauernschaften:</p> <p>Altendorf Frohnhausen Holsterhausen <i>Stadt Steele</i></p>	<p><i>Gewalt Karnap</i> <i>Bauernschaften Lippern u. Lirich</i> <i>Stift Rellinghausen</i> mit Rellinghausen Hinsel Heide Holthausen Bergerhausen <i>Herrschaft Byfang</i> Stift Werden</p> <p><i>Stadt Werden</i> <i>Dorf Kettwig</i> <i>und die Honnschaften:</i> Zweihonnschaft: Bredeney-Schuir Dreihonnschaft: Roßkoth - Ikten - Umstand Heisingen Fischlaken Hamm Hinsbeck Rottberg Heidhausen Klein-Umstand Holsterhausen</p>
---	--

III. Die wirtschaftliche Entwicklung bis zur beginnenden Industrialisierung

1. Allgemeines.

Sähe man nur die Dynamik der Landschaft, alles sichtbar werdende und entstehende, so wäre man berechtigt, einen Sprung vom Beginn der Neuzeit in das 18./19. Jahrhundert zu machen, das den Beginn der großen Umformung und Neugestaltung des Landschaftsbildes bringt. Zwar tritt nie ein vollkommener Stillstand ein, doch die großen Züge der Landschaft erfahren keine Veränderungen in den folgenden Jahrhunderten. Vereinzelt treten Kötter und Neubauern zu den vorhandenen bäuerlichen Siedlungen und die städtischen werden in geringem Umfang weiter ausgebaut. Für uns heute Lebende aber, die wir das Stadtbild Essen betrachten, sind jene Züge einer vergangenen Landschaftsgestaltung wichtig, die sichtbar oder unsichtbar einen Beitrag zu der heutigen leisteten. Und das sind jene der naturlandschaftlichen Gliederung und des mittelalterlichen Landschaftszustandes, wie es die Verfolgung der jüngsten Umwandlung des Landschaftsbildes noch zeigen wird. Demzufolge soll dieses Kapitel keine Gesamtentwicklung aufzeichnen, sondern nur die wichtigen Züge der wirtschaftlichen Wandlung berühren, um damit zu der jüngsten Entwicklung überzuleiten. Auch hierbei soll nur auf das wesentlichste eingegangen werden. Wir wollen uns dabei nicht in Einzelheiten städtewirtschaftlicher Wirren, die durch die kriegerischen Zeitläufe bedingt waren, verlieren. Es sei an dieser Stelle für denjenigen, der sich über städtewirt-

schaftliche Einzelheiten unterrichten möchte, auf *Oskar Ismer*: „Der Dreißigjährige Krieg als Ursache des wirtschaftlichen Niederganges und der Verschuldung der Stadt Essen“ verwiesen. Die Träger der einsetzenden wirtschaftlichen Entwicklung aber sind die Städte. Bedeutend über den engeren Bereich des Stiftsgebietes hinaus die Stadt Essen, in geringerem Umfang Steele und wohl nur von örtlicher Bedeutung Werden.

2. Die Stadt Essen.

Zu Beginn der Neuzeit ist Essen nur ein kleines Markstädtchen. Sein Entstehen und seine Entwicklung hatten wir in den vorangegangenen Kapiteln verfolgt und soweit es das vorhandene Material erlaubte, uns diese Siedlung vergegenwärtigt und die Art seiner Bewohner kennengelernt. Handwerker, Gewerbetreibende und Beamte stellen den größten Teil seiner Bevölkerung dar. Wahrscheinlich war es das Suchen nach einträglichen Gewerben, die den Finanzen der Stadt zugute kommen sollten, das schließlich zum Ausbau des *Büchsenmachergerwerbes* führte. Wie weit dies durch die Initiative des Magistrates der Stadt oder Einzelner geschah, ist nicht mehr festzustellen. Tatsache aber bleibt die durch diesen Gewerbezweig hervorgerufene wirtschaftliche Blüte. Die Grundlage desselben bildete das Eisenerz aus dem Märkischen in Verbindung mit der Holzkohle, die bald durch Schmiedekohle des Ruhrtales ersetzt wurde. Begünstigt wurde dieses Gewerbe durch die kriegerischen Zeitläufe des 15. bis 17. Jahrhunderts, die dem Absatz der Büchsen zugute kamen und wohl nicht zuletzt durch den *Anschluß der Stadt Essen an die Hanse* im 15. Jahrhundert (*Spethmann*, 96), also der Beteiligung an dem bedeutenden Handels- und Wirtschaftsband jener Zeit. Die günstige Lage Essens an der Hauptverkehrsstraße, dem Hellweg, ist nicht zuletzt ein wesentlicher Faktor der nun einsetzenden wirtschaftlichen Entwicklung. Die mit dem Schwert des Essener Wappens als Wertmarke versehenen Büchsen gewinnen schnell einen guten Ruf und lassen Essen zur wertvollen Rüstkammer werden. Bedingt durch diese Entwicklung ist das Entstehen von *Wasser-, Hammer- und Bohrmühlen* an den Bachläufen und zahlreicher Gewerbetriebe innerhalb der Stadtmauern. Die wenigen bekannten Zahlen zeugen von der Bedeutung dieses Gewerbes, dessen Handel in die verschiedenen Teile Europas führte. Die Akzise, d. h. die Steuerabgaben für jede Büchse zugunsten der Stadt, gibt einen ersten Einblick in diese Entwicklung.

Akzisenbetrag in Gulden (*Spethmann*, 96).

1587 = 190	1602 = 391
1592 = 331	1606 = 400
1595 = 364	

Leider können sich die weiteren Ausführungen nur auf ein geringes Zahlenmaterial stützen. Auch die Ausfuhrzahlen sind nur sehr lückenhaft, doch gestatten diese noch einen besseren Einblick in die damaligen Verhältnisse.

Ausfuhr von Büchsen.

Zusammengestellt aus den Aufsätzen: „Geschichte der Essener Gewehrindustrie“ und „Werdegang der heimischen Industrie“ von *K. Mews*.

Jahr	Anzahl
1545/46	2 000
1608	3 864
1612	8 692

Jahr	Anzahl
1620	14 996
1622	12 622
1624	4 015
ca. 1660	ca. 3 000
1681	8 449
1684	13 500
1689	8 485

Um einen kleinen Einblick in die Geldgeschäfte der Stadt zur damaligen Zeit zu erhalten, dürften die wenigen bekannten Zahlen genügen. 1581 hat nach *Mews* allein das Regiment des Prinzen von Parma über 14 000 Taler für Einzellieferungen und im Jahr 1592 Truppen des spanischen Königs 35 295 Gulden zu zahlen. Auch über die weitreichenden Handelsbeziehungen sagen diese Zahlen etwas aus. Welchen nachhaltigen Einfluß dieses Gewerbe bedingt, zeigt das Wachsen der Bevölkerung von 3000 auf 5000 zu dieser Zeit (*Ribbeck*, 80). Dieses Wachstum erfolgt, obwohl die Bevölkerung in den bedeutenden Städten der Nachbarschaft zurückgeht. So sinkt die Einwohnerzahl Dortmunds von 17 000 auf 7—9000 (*Ziegler*, 119). Der Dreißigjährige Krieg mit seiner erhöhten Forderung an Gewehren bedeutet jedoch nur eine äußere Blüte. Er läßt die Stadt auf der anderen Seite verschulden, da Ratenzahlungen und Nichtbezahlen zunehmen. Erschien es doch bestimmt vielen Truppen günstig, hier eine Neuausrüstung ihrer Mannschaften vorzunehmen (*Ismer*, 37). Da neben der Büchsenmacherei in geringem Umfang Tuchmacherei betrieben wurde, war dies ja in zweierlei Hinsicht möglich. Ende des 17. Jahrhunderts ist der Höhepunkt der Gewehrfabrikation überschritten. Die veränderte politische Situation, aber auch der innere Zwist zwischen Handwerk und Kaufmannschaft läßt dieses Gewerbe zurückgehen. Aus beiden Ständen erwächst am Ende des 17. Jahrhunderts ein neuer, das Unternehmertum. Die rein kapitalistische Produktionsweise nimmt damit ihren Anfang. Der Handwerkerstand wird dadurch empfindlich getroffen. Die Zahl der Büchsenmacher (Verfertiger) geht laufend zurück. 1645 sind es noch 40 in der Stadt Essen, 1689 nur noch 21 und 1695 noch 8 (*Mews*, 65). Die immer noch hohen Ausfuhrzahlen am Ende des 17. Jahrhunderts verteilen sich also auf wenige Betriebe. Der nordische Krieg (1700—1721) bringt der Stadt die letzten großen Aufträge. Lieferungen erfolgen an Dänemark, Polen, Pfalz-Neuburg, Braunschweig und Münster (*Mews*, 65). Auch preußische Regimenter erhalten 1712 noch eine Waffenlieferung Essener Büchsen (*Mews*, 65). Doch ist in den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts die Blütezeit der Essener Gewehrfabrikation endgültig vorbei. Anderen Orts entstehende Gewehrfabriken, besonders 1723 die Errichtung einer preußischen in Potsdam, tun dem Essener Gewehrhandel erheblichen Abbruch. Ende des 18. Jahrhunderts ist die Akzise so gering, daß ihr Betrag unter derjenigen der Lumpenakzise bleibt. Die im Anfang des 19. Jahrhunderts nach Anschluß an den preußischen Staat erfolgte Errichtung einer Gewehrfabrik stellt einen letzten Versuch dar, noch einmal dieses Gewerbe zu beleben. Doch ist diese wohl kaum existenzfähig gewesen. Auch die erwähnte Tuchmacherei war im Dreißigjährigen Krieg gänzlich verfallen (*Spethmann*, 96). Von Bedeutung ist im 19. Jahrhundert nur noch die Kaffeemühlen- und Tuchkratzerfabrikation. 1804 beschäftigt erstere noch 35 Meister, 19 Gesellen und 9 Lehrlinge (*Speth-*

mann, 96). Ihre Produktion beträgt zu dieser Zeit wöchentlich bis zu 1000 Stück. Die Tuchkratzerfabrikation erlebt durch die Textilindustrie des Ruhrtales — besonders im 18. Jahrhundert — ihre Blüte. Es mögen vielerlei Anstrengungen von seiten der Stadt erfolgt sein, zu einer Zeit, da die Industrialisierung bereits ihren Anfang nahm, um die Lage der Stadt und ihrer Bewohner zu bessern. Aber Handel und Gewerbe gehen immer mehr zurück. Schlechte Wege, die das Emscherbruch durchlaufenden NS-Verbindungen wurden immer mehr vernachlässigt und sind nur in ganz trockenen Monaten befahrbar, isolieren dieses kleine Landstädtchen immer mehr. Seine, besonders durch die Gewehrfabrikation hervorgerufene Bedeutung, war demnach nur vorübergehend.

3. Die anderen Orte im heutigen Stadtgebiet.

Ebenfalls als Mittelpunkt eines Stiftsgebietes hatte die Stadt Werden eine ähnliche Entwicklung wie die Stadt Essen zu verzeichnen gehabt. Doch war es wohl der schlechteren Verkehrslage wegen, daß dieser Ort weniger Handelsbeziehungen über seine nähere Umgebung hinaus unterhielt. Auch hier entwickelt sich zu Beginn der Neuzeit etwas Eisenindustrie. Aus dem Roherz aus Nassau werden auf drei Eisenhämmern im Hesperbachtal Acker- und Werkzeuggeräte verfertigt (*Körholz*, 44). Anfang des 19. Jahrhunderts leben in Werden noch 160 Familien von der Weberei (*Körholz*, 44). Das Braugewerbe scheint im ganzen Gebiet größeren Umfang gehabt zu haben. 1804 beherbergt allein Werden bei 329 Häusern 47 Wirtschaften.

Steele wies gegenüber Werden eine bedeutend günstigere Lage auf. Am Hellweg gelegen, führte der Weg der meisten Kaufleute durch diesen Ort. 1467 wird bereits eine Schmiedegilde erwähnt (*Henschelmann*, 28). Neben der Weberei wird auch hier die Büchsenbereitung betrieben. Diese Gewehrfabrikation erfährt besonders durch die Essener Äbtissinnen eine Förderung, die dem Konkurrenten der reichsunmittelbaren Stadt Essen natürlich gewogen sind. Aber genau wie die stärkere Stadt Essen den Zeitumständen unterliegt, besitzt auch Steele Anfang des 19. Jahrhunderts keine Bedeutung mehr. Nur die Kohlenförderung im Stollenbau im Ruhrthal betrieben, dessen Anfänge schon auf das 14. Jahrhundert zurückgehen, sieht einer günstigen Entwicklung entgegen. Doch leidet auch dieser unter dem wirtschaftlichen Verfall des Gesamtgebietes.

Die Betrachtung wäre wohl nicht vollständig, wenn nicht die Kaufmannschaft in Kolonialwaren Erwähnung fände, die im Anfang des 19. Jahrhunderts einen wichtigen Erwerbszweig darstellt. Das durch diesen erworbene Vermögen bildet den Grundstock für die Anlage bergbau-licher und industrieller Unternehmungen.

4. Ergebnis.

Durch die wirtschaftliche Entwicklung des 16.—18. Jahrhunderts gewinnen die städtischen Siedlungen im Bereich der heutigen Großstadt Essen eine vorübergehende Bedeutung. Besonders die Stadt Essen wird durch die Herstellung von Gewehren Mittelpunkt eines großen Verbraucherkreises. Hatten wir doch bereits in dem Kapitel über Verflechtungen und funktionale Zusammenhänge festgestellt, daß das Maß der zentralen Bedeutung von der Größe des Wirkungsbereiches abhängt, so darf jetzt mit Recht von einer erhöhten zentralen Bedeutung dieser Stadt gesprochen werden. Auf der anderen Seite aber zeigen die vorange-

gangenen Ausführungen, daß die Bedeutung eines Ortes vorübergehend sein kann. Essen und in geringem Maße Steele und Werden sind Handels- und Gewerbestädte geworden, deren Bedeutung durch die veränderte politische Situation einerseits, aber auch durch die schlechten Wegeverhältnisse um die Wende des 18./19. Jahrhunderts nur noch gering ist.

Der Gesamtausbildung der Landschaft aber vermochte diese Zeit kein eigenes Gepräge zu geben. Das Hinzutreten von Mühlenbetrieben, Kotten und einigen Stollenzechen verändert die großen Züge, die der Landschaft durch die mittelalterliche Entwicklung gegeben waren, nicht. Der Landschaftszustand von 1800, der sich aus zahlreichen alten Karten noch gut rekonstruieren ließ, darf somit mit Recht als mittelalterlicher Landschaftszustand des heutigen Stadtgebietes Essen angesprochen werden.

IV. Die Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Wirtschaft in den letzten zwei Jahrhunderten

1. Einführung.

Die nun beginnende Industrialisierung führt zu einer wohl beispiellosen Veränderung des Landschaftsbildes, das in 100 Jahren mehr Umgestaltung erfährt, als es 1000 Jahre stetiger Entwicklung vermochten. So wird dieses Kapitel den zweiten großen Prozeß der Landschaftsumwandlung aufzeichnen, der mit dem ersten gleichmäßig ruhigen in keiner Weise vergleichbar ist. Die natürlichen Grundlagen der zu besprechenden Industrialisierung sind in dem erwähnten Kohlenreichtum am Nordrand des Schiefergebirges zu suchen, die stetige Weiterentwicklung des Kohlenabbaues in der technischen Vervollkommnung seiner Hilfsmittel und des dadurch ermöglichten Tiefzechenbaues. Dieser bedingt die Wanderung des Kohlenabbaues von der Ruhr nach Norden. Die parallele Entwicklung der eisenschaffenden und chemischen Industrie, die in der Kohle ihr eines Rohprodukt fand und sich mit dem Bergbau zu einem unzertrennlichen Wirtschaftsfaktor zusammenschloß, tritt dazu. Der nun einsetzende und sich ständig verbessernde Eisenbahnbau fördert maßgeblich diese Entwicklung. Bedingt durch diese Industrialisierung ist eine beispiellose Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung sowie die Lösung der verkehrs-, wasser- und versorgungswirtschaftlichen Fragen. Die äußeren Ereignisse im Bereich der heutigen Großstadt Essen aber sind ein Beispiel für die politischen Wirren der damaligen Zeit. Im Frieden zu Lunéville 1801 werden die Stifte Essen und Werden Preußen zugesprochen. Wenige Jahre später, im Tilsiter Frieden von 1807, jedoch dem Großherzogtum Berg einverleibt. Nachdem dann 1813 Napoleons Macht bei Leipzig gebrochen war, rücken im November des gleichen Jahres preußische Truppen in das Essener Land ein (*Spethmann*, 96) und es erfolgt die schon 1803 begonnene endgültige Auflösung der Stifte (*Meyer*, 64).

2. Die Industrialisierung.

a) *Der Bergbau im Ruhrtal und seine Wanderung nach Norden.*

Mit dem Namen Ruhrgebiet verbindet sich die Vorstellung eines ausgeprägten Industriegebietes und die wenigsten Menschen wissen, daß die Ruhr im Süden dieses Gebietes, im ausklingenden Rheinischen Schiefergebirge, durch eine kaum industrialisierte Zone dahinfließt. An ihren Ufern begann die Industrialisierung, begann der Kohlenabbau, der

bald nach Norden abwanderte. Nur der Name erinnert noch daran, daß seine Anfänge im Tal dieses Flusses zu suchen sind. Hier war es durch die natürlichen Gegebenheiten der nahe an die Oberfläche tretenden Kohlenflöze leicht, diese im Tagebau abzubauen. Seine Anfänge gehen weit zurück. Bereits 1317 finden sie das erste Mal Erwähnung (*Spethmann*, 96). Zunächst sind es wohl ganz primitive Gruben gewesen, mit deren Hilfe man die Kohle gewann. Dann erfolgte die Förderung durch Stollen, die vom Ruhrtal oder ihren Nebentälern in das Gebirge vorgetrieben wurden. Bereits im 15. Jahrhundert führte ein kleiner Handel mit Stein-

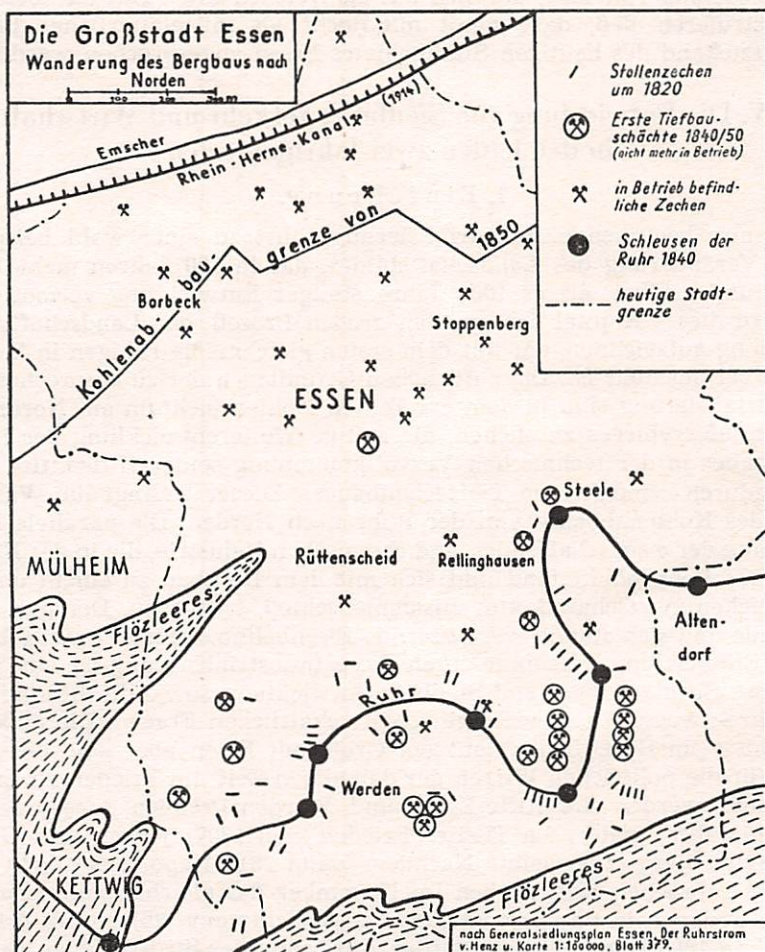


Abb. 6: Wanderung des Bergbaus nach Norden

kohlen nach Wesel, Düsseldorf, Neuß und Köln. Im Essener Gebiet benötigte, wie bereits erwähnt, das Schmiede- und Gewerhandwerk Kohlen, doch scheint mit dessen wirtschaftlichen Verfall auch die Förderung, da es an Abnehmern fehlte, zurückzugehen. Besondere Schwierigkeiten brachte die politische Situation am Anfang des 19. Jahrhunderts. Die Abriegelung des Hauptabsatzgebietes „Holland“ durch Maßnahmen Napoleons

machte sich stark bemerkbar. Nach dem Sturz des Kaisers und der Neuordnung Europas, besonders der Freigabe der Kohleneinfuhr nach Holland um 1830 erhielt der Bergbau neue Impulse. Die Förderzahlen sind immer noch sehr gering und betragen im heutigen Stadtgebiet um diese Zeit bei etwa 80 Kohlenbetrieben ca. 100 000 t (*Spethmann*, 93). Um den Absatz der Kohlen zu steigern, war jedoch ein günstiger Verkehrsweg notwendig, und so begann man Ende des 18. Jahrhunderts durch den Bau von Schleusen mit der Schiffbarmachung der Ruhr. Bereits 1780 ist sie vom Essener Gebiet an, 1840 von Witten bis zur Mündung ohne Umladen befahrbar (*Henz*, 29). Damit tritt auch die Ruhr zum ersten Male in den Vordergrund der Betrachtung. Ein Blick auf die Karte lehrt, daß ihre Bedeutung bis zu dem Zeitpunkt, da der Kohlenbergbau im Ruhrtal beginnt, gering gewesen sein muß. Stellt sie doch keine wichtige Leitlinie dar, die z. B. Rhein und Lippe schon früh Bedeutung zukommen ließ. Zwar wird bereits 1033 von der Schiffbarkeit der Ruhr gesprochen (*Sopp*, 92), doch gehen wir wohl nicht fehl, für diese Zeit nur einen Orts- und Übersetzverkehr anzunehmen. 1599 wird einmal Kohle, Kalk und Holz als Schiffsladung erwähnt (*Sopp*, 92), im 17. Jahrhundert aber ist sie von Mühlen und Fischwehren durchsetzt. Erst nach Anlage zahlreicher Schleusen, allein acht auf Essener Gebiet (Abb. 6), wird sie in der Mitte des vorigen Jahrhunderts ein vielbefahrener Fluß. Am Ende des Jahrhunderts ist jedoch, nachdem der Kohlenabbau nach Norden abgewandert ist, auch ihre Bedeutung für die Schifffahrt vorbei. So weist das bis Anfang des 19. Jahrhunderts ruhige Tal der Ruhr vorübergehend einen lebhaften Betrieb auf. Neben den Kohlenstollen sind zahlreiche Klein-eisenbetriebe an ihren Ufern zu finden. Die ersteren sind Kleinbetriebe, die kaum mehr als zehn Arbeitskräfte beschäftigen und auch nach ihrer Stilllegung keine merklichen Veränderungen im Landschaftsbild hinterließen. 75% der gewonnenen Kohle wird auf Kohlennachen verladen. Diese haben den Schleusen angepaßt eine Länge von 110 Fuß (*Henz*, 29). Sie bringen die Kohle, wenn sie nicht gleich verkauft wird, zu den Lagerplätzen nach Duisburg-Ruhrort. Dann werden die leeren Nachen durch Pferde die Ruhr hinaufgezogen, woran noch heute der Leinpfad erinnert. Durch den vielfachen Wechsel von Prall- und Gleithang hatte diese Aufwärtsfahrt ihre Schwierigkeiten, und die Pferde mußten oft durch Boote auf das andere Ufer gebracht werden.

Als es 1839 Stinnes zum ersten Mal im nördlichen Gebiet gelingt, die Mergeldecke zu durchstoßen und in 54 m Tiefe ein Kohlenflöz zu erreichen, ist das Ende des Kohlenabbaues im Ruhrtalgebiet vorgezeichnet. Technik und Unternehmergeist haben eine Schlacht gewonnen und eine neue Periode des Kohlenbergbaus eröffnet. Zwar ist der nun beginnende Tiefzechenbau anfänglich noch sehr primitiv, verbessert sich aber von Jahr zu Jahr. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts werden die Zechen mit Hilfe der Dampfmaschine weitgehend technisiert. 1852 wird eine erste Seilanlage erwähnt. Zuerst versuchte man natürlich mit Hilfe des Tiefzechenbaues die südlichen Kohlenflöze restlos auszunutzen, wie es die zahlreichen, bereits längst stillgelegten Tiefbauzechen im Ruhrtal bezeugen. Doch bereits um 1850 erreicht der Kohlenabbau die heutige Altenessener Eisenbahnstrecke und um 1900 die Emscher (Abb. 6). Durch den aufkommenden Eisenbahnbau wird der Absatz erleichtert. Besonders deutlich unterstreicht diesen sich abspielenden Vorgang der

Wanderung des Bergbaues nach Norden die Zeichnung: „Steinkohlenanfuhr nach den Häfen Duisburg-Ruhrort“ (Abb. 7), da sich die Eisenbahnstrecken im nördlichen Gebiet befanden. Die ansteigende Beförderung auf der Eisenbahn und die absteigende zu Schiff auf der Ruhr überschneiden sich 1862. Mit dem Ende der Kohlschiffahrt auf der Ruhr

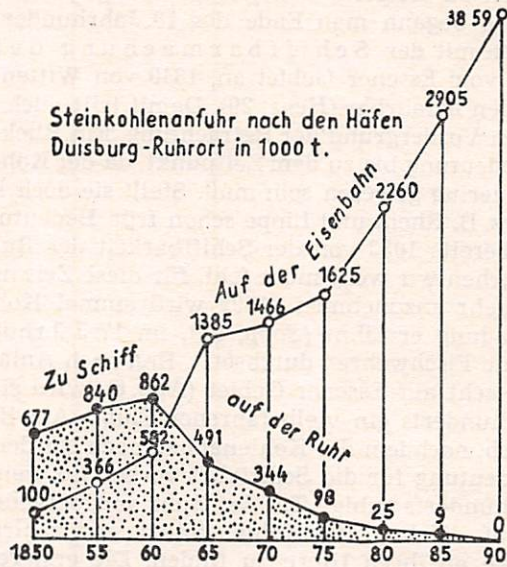


Abb. 7

1890 ist auch die Bedeutung des Ruhrtales als Kohlengebiet vorbei. Der Kohlenabbau ist unter Umwandlung vom handwerklichen zum Großbetriebsverfahren nach Norden gewandert. Er läßt mit der sich hier entwickelnden Eisenindustrie dem Hellweg- und Emschergebiet eine neue Bedeutung zukommen. Es ist die Geburtsstunde des heutigen Industriegebietes.

b) Die Industrialisierung des Hellweg- und Emschergebietes.

Die Anfänge der Industrialisierung des nördlichen Stadtgebietes sind in den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts zu suchen. Eng verknüpft mit dem Werden dieser Industriezone ist der Name Krupp. Bereits 1811/12 hatte er im Norden des Landstädtchens Essen auf der Halbachsmühle ein Hammer- und Schmelzwerk errichtet und auf das Jahr 1818 gehen die Anfänge des heutigen Kruppwerkes zurück (Koepper, 45). Doch die Lage Essens am Rande des preußischen Staates und der leistungsfähigere Konkurrent England sind die Gründe zahlreicher Fehlschläge. Neben Krupp sind es vor allem Dinnendahl, Harkort und Waldhausen, deren Namen mit dem Beginn industrieller Werke eng verknüpft sind. Nicht einem Staat, sondern der Privatinitiative einiger Männer verdankt diese Industriezone ihre Anfänge. Trotz vielfacher Rückschläge und Wirren verzeichnet in der Mitte des vorigen Jahrhunderts das Hüttenwesen, der Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie sowie der Maschinenbau große Fortschritte (Spethmann, 96). Die Eisenindustrie macht sich vom

englischen Vorbild frei und bildet mit dem dazutretenden Bergbau eine Wirtschaftseinheit. So entstehen neben zahlreichen Zechen größere Industriebetriebe. Das größte, durch den letzten Krieg fast vollkommen zerschlagene Werk, die Kruppfabrik, verdient besondere Beachtung. Welche Bedeutung dieses Werk schon 1841 hatte, zeigt der Abschnitt 3 des ersten Handelskammerberichtes der neu gegründeten Handelskammer aus diesem Jahr, in dem es wörtlich heißt:

Verdient die Gußstahlfabrik des Herrn Friedrich Krupp einer vorzüglichen Erwähnung und kann bedeutungsvoll genannt werden. Diese beschäftigt eine Menge Arbeiter und gibt ihnen ihr gutes Bestehen. Die Fabrikate, welche noch vor den englischen den Vorzug haben, und die in Münzstempeln, Walzen und Maschinenteilen bestehen, werden außer den Vereins-Staaten, auch nach Österreich, Polen, Rußland, Schweiz und Frankreich versandt, und selbst von Nordamerika sind schon Aufträge eingekommen. Sie hat neulich ein Glockengeläute von Gußstahl nach Schleiden in der Eifel abgeliefert, deren Zweckmäßigkeit in den öffentlichen Blättern anerkannt worden und infolge deren mehrere Bestellungen auf dergleichen Geläute, namentlich aus der Schweiz eingekommen sind.

Am Ende des vorigen Jahrhunderts tritt zur Eisenindustrie die chemische, 1891 Goldschmidt in Essen, die Vereinigten Sauerstoffwerke in Steele und 1889 Bierhoff und Springorum in Altenessen. Damit hat eine Entwicklung ihren Anfang genommen, die dieses Bauernland so durchgreifend verändert, daß es schwer ist, dies anschaulich aufzuzeichnen. Die Betriebe benötigen Arbeitskräfte, diese Wohnraum. Bedingt dadurch nimmt die Versorgungs-, Verkehrs- und Wasserwirtschaft eine gleich schnelle Entwicklung. So führt die Zeit der beginnenden und sich ständig steigernden Industrialisierung im heutigen Essener Stadtgebiet zu einer wohl wenig Parallelen besitzenden Veränderung des Landschaftsbildes, und es wird den folgenden Kapiteln vorbehalten bleiben, die durch die Industrialisierung bedingte Entwicklung zu rekonstruieren.

3. Die Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung.

Für die folgenden Ausführungen dienen weitgehend die Katasterkarten und Flurbücher des Katasteramtes und die Statistiken des statistischen Amtes der Stadt Essen als Unterlage, auf die im einzelnen nicht mehr gesondert hingewiesen wird.

a) Allgemeines.

Diese in ihren großen Zügen geschilderte Industrialisierung bedingt eine unvergleichbar hohe Bevölkerungszunahme, der als parallele Erscheinung das Anwachsen und Neuentstehen von Siedlungen folgt. Die eine Entwicklung bedingt hier die andere. Das sichtbare, die Landschaft verändernde Moment ist die Siedlungsentwicklung. Die Bevölkerungsentwicklung aber unterstreicht diesen Vorgang. Sie gibt auch ein Hilfsmittel an die Hand, die erstere, soweit Kartenmaterial nicht vorhanden ist, zu rekonstruieren. Beide Vorgänge sollen deshalb weitgehend nebeneinander behandelt werden, da eine Trennung ihrer engen Bindung nicht entspräche. In dieser Einführung aber wollen wir uns, durch einige Zahlen belegt, nur einen kurzen Überblick über die gewaltigen Vorgänge des letzten Jahrhunderts verschaffen, der für die folgende eingehende Betrachtung das Verständnis erhöht. Wenn man sich einmal vorstellt, daß die Bevölkerung des heutigen Essener Stadtgebietes im vorigen Jahrhundert ein zwanzigfaches Anwachsen zu verzeichnen hatte, also von rund 20 000 um 1800 auf 400 000 um 1900 anstieg und bis 1939 um fast weitere 300 000 zunahm, so gewinnt man bereits eine Vorstellung von den Veränderungen, die in diesem Zeitraum vor sich gegangen sein müssen.

Der im vorigen Kapitel ausgesprochene Satz von einer beispiellosen Veränderung des Landschaftsbildes klingt dann wohl kaum noch übertrieben. Dabei muß betont werden, daß es sich bei den obigen Zahlen nicht um einen durch Eingemeindungen erfolgten Bevölkerungsanstieg handelt. Wir werden auf diese, die das Landstädtchen Essen zum Kern der Großstadt Essen erheben, noch zu sprechen kommen. Die Ausführungen aber beziehen sich, wenn nicht besonders darauf hingewiesen, immer auf das heutige und nicht auf das jeweilige Stadtgebiet. Die im vorangegangenen geschilderte Industrialisierung und Wanderung des Kohlenabbaues nach Norden kann wohl nicht besser unterstrichen werden, als durch einen Vergleich der ehemaligen Städte Essen und Werden. Wir greifen damit eine Siedlungseinheit des nördlichen (Essen) und eine solche des südlichen (Werden) Gebietes heraus. Ein Vergleich ihres verschiedenen Bevölkerungsanstieges darf beispielhaft für das Gesamtgebiet gelten.

Vergleich des Bevölkerungsanstieges von Essen und Werden
in den Jahren 1816 bis 1900 (ortsanwesende Bevölkerung).

Volkszählung	Essen	Werden
1. Dezember 1816	4 661	2 424
1. Dezember 1825	5 130	2 867
1. Dezember 1831	5 460	3 163
1. Dezember 1837	5 784	3 586
1. Dezember 1843	7 119	4 966
1. Dezember 1849	8 732	5 359
3. Dezember 1852	10 475	5 605
1. Dezember 1855	12 891	5 804
1. Dezember 1858	17 165	5 792
1. Dezember 1861	20 765	5 639
1. Dezember 1864	31 306	5 903
1. Dezember 1867	40 695	6 264
1. Dezember 1871	51 513	6 684
1. Dezember 1875	54 790	6 746
1. Dezember 1880	56 944	7 590
1. Dezember 1885	65 064	7 970
1. Dezember 1890	78 706	8 838
1. Dezember 1895	96 128	9 413
1. Dezember 1900	118 862	10 704

In der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts ist also die Zunahme der Bevölkerung beider Städte fast gleichmäßig, prozentual diejenige Werdens sogar größer. Nimmt doch die Bevölkerung dieser Stadt bis 1849 um 120%, die Essens nur um knapp 90% zu. Dann jedoch ist der Anstieg des nördlichen Städtchens unvergleichbar größer. Diese beiden wichtigsten Siedlungseinheiten der ehemaligen Stiftsgebiete Essen und Werden bilden somit ein Beispiel für die Gesamtentwicklung in diesem Raum. Nach einem geringen Bevölkerungsanstieg und damit auch einer geringen Siedlungstätigkeit im Süden folgt nach dem Abwandern des Kohlenabbaues nach Norden und der Weiterentwicklung der eisenschaffenden Industrie eine enorme Bevölkerungszunahme und Siedlungstätigkeit im nördlichen Gebiet. Doch verteilt sich diese im ersten Zeitabschnitt nicht gleichmäßig über die nördlichen Teile der heutigen Großstadt Essen. Untersuchungen

werden dies im einzelnen aufzeichnen, doch macht ein grober Überblick schon auf das wesentliche aufmerksam. Bei Beginn der Industrialisierung, also im Zeitraum von 1840—1870, ist ein Anwachsen der Bevölkerung entlang der Nord-Süd-Achse, also in Rüttenscheid, Essen (heutige Altstadt) und Altenessen zu beobachten. Ebenso im Westen der Stadt, also in dem ehemaligen Dreibauernschaftsquartier (heutiges Essen - West) sowie in Borbeck. Im Osten nimmt die Bevölkerung zwar in Stoppenberg, Katernberg und Steele zu, dagegen weist diejenige von Schonnebeck, Frillendorf und Kray in dem besagten Zeitraum eine auffällige Stagnation auf. Zieht man nun in diesem Zusammenhang die Karte des Landschaftszustandes von 1800 zu Rate, so wird diese Entwicklung verständlich. Einmal erfolgt die Bevölkerungs- und damit Siedlungszunahme entlang der Nord-Süd verlaufenden Hauptverkehrsstraße. Dies ist ein Vorgang, der auch heute noch an den Hauptausfallstraßen großer Städte zu beobachten ist. Zum anderen aber, im Westen der Stadt Essen, also in der Umgebung der sich hier ständig vergrößernden Kruppfabrik. Auch dies bedeutet nur eine folgerichtige Entwicklung, da die Fabrik durch ihre Erweiterungen immer mehr Arbeitskräfte benötigt. Steigt doch die Belegschaft dieser Fabrik von 50 Arbeitern 1834 auf über 20 000 — 1887 an (Koepper, 45). Im Osten aber sind es die entwickelten bäuerlichen Siedlungen der Vorindustrielandschaft, die primär an dieser Entwicklung Anteil haben. Natürlich ist ein Moment der verschiedenartigen Bevölkerungszunahme durch die unterschiedliche Verteilung der Zechen bedingt. Doch ziehen diese, um ihren Arbeiterbedarf zu steuern, Standorte in der Nähe geschlossener, weitgehend von Köttern, Handwerkern und Bürgern bewohnter Siedlungen vor, denen auch Neuzuziehende vor den aufgelockerten Einzelhofgebieten den Vorzug geben. Primär aber ist wohl, daß die Umwandlung weitgehend schon gewerblicher bzw. städtischer in Industriesiedlungen leichter, der Widerstand in den rein bäuerlichen aber größer ist. So bilden die geschlossenen Siedlungen der Vorindustrielandschaft Kerne der neuen Entwicklung. Die Kruppwerke, durch ihre Größe und dadurch bedingten Arbeiterbedarf sind als solcher anzusprechen. Diese angedeutete Entwicklung der Siedlungskerne ist die primäre und hebt sich noch heute im Siedlungsbild deutlich ab. Erst als sekundärer Vorgang entstehen neue Siedlungen, erfolgt eine Besiedlung der reinen Einzelhofgebiete und rückt die Bebauung vom Kern der Industrie ab und schiebt sich weiter nach Süden. So kennzeichnet dieser durch die Bevölkerungsentwicklung angedeutete Siedlungsvorgang die zeitliche Entwicklung des letzteren. Doch soll im folgenden, um eine bessere Übersicht zu gewährleisten, die Entwicklung stadtteilweise behandelt werden.

b) Die werdende Großstadt Essen.

(Die Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung ihrer heutigen Stadtteile nach der zeitlich erfolgten Eingemeindung behandelt.)

Stadtzentrum und Essen - West.

Die folgenden Abschnitte sollen nun die Fortsetzung zu denjenigen, die das mittelalterliche Siedlungsgebiet aufzeichneten, herstellen. Indem wir uns dieses Bild, das bis zur beginnenden Industrialisierung das Landschaftsbild beherrschte, nochmals zurückrufen, werden die großen Veränderungen, die dieses in den letzten zwei Jahrhunderten erfuhr, verständlich.

Um 1800 befindet sich an der Stelle des heutigen Altstadtkerns das Städtchen Essen, umgeben von einem ausgedehnten Gartenring. Ein- und zweistöckige Häuser sind die Siedlungseinheiten dieser Stadt. Um die gleiche Zeit liegen im Westen dieses Ortes die Kleindörfer Altendorf, Frohnhausen und Holsterhausen. In ihren Außenfluren befinden sich noch einige Einzelhöfe und kleine Weiler. Im Süden dieser Bauernschaftsgemarkung breitet sich ein 531 Morgen großer Wald aus, der noch bis in das zweite Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts den Bauern zur Nutzung zur Verfügung stand. Heute sind nun beide Teile des ehemaligen Hellwegsiedlungsgebietes die volkreichsten und dichtbesiedeltesten Teile der Großstadt Essen und gleichzeitig diejenigen, die am frühesten und umfangreichsten eine bauliche Erweiterung zu verzeichnen hatten. Zwischen beiden breitet sich das Gelände der Kruppwerke aus. Die Anfänge auf diesem Gelände gehen, wie wir dies im vorigen Kapitel erfuhren, auf das Jahr 1818 zurück. Um diese Zeit befand sich an jener Stelle erst eine Ziegelei und ein kleines Verwaltungsgebäude. Letzteres ist als Stammhaus der Familie Krupp weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt. Wie es das schnelle Wachsen der Arbeiterzahl dieser Firma zeigte, erweiterte sich das Werk von Jahr zu Jahr. Die Arbeiter, die sich nicht allein aus den volksarmen Landgebieten der Umgebung rekrutieren konnten, kamen aus den verschiedensten Teilen der weiteren Umgebung. Der verständliche Wunsch, möglichst nahe ihrer Arbeitsstätte zu wohnen, beeinflusst natürlich das bauliche Wachsen in der Nähe dieses Werkes. So haben die das Kruppwerk umgebenden heutigen Stadtteile, also Essen-West, das ehemalige Dreibauernschaftsquartier und der Altstadtkern, das ehemalige Landstädtchen Essen, weitgehend ihr schnelles Wachsen im vorigen Jahrhundert demjenigen der Kruppfabrik zu verdanken. Bedenke man doch, daß im vorigen Jahrhundert bis zu 20 Prozent der hier wohnenden Bevölkerung bei diesem Werk beschäftigt waren (*Koepfer*, 45). Das bedeutet, daß mit Familienangehörigen bis zu 50 Prozent von dieser Fabrik abhängig waren. Dadurch wird wohl der große Einfluß dieses Werkes auf die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung verständlich. Vergleicht man die Zahlen der Kruppschen Belegschaft des vorigen Jahrhunderts mit der Einwohnerzahl Essens, so ist die Abhängigkeit beider Zahlenreihen eindeutig. Die Zahlen der Beschäftigten werden dabei ohne Familienangehörigen aufgeführt.

Vergleich der Essener Einwohnerzahl mit der Belegschaft der Firma Krupp 1803—1900.

Jahr	Einwohnerzahl Essens	Kruppsche Belegschaft
1803	3 480	—
1830	5 457	8
1843	7 119	99
1852	10 475	345
1858	17 165	1 063
1861	20 766	2 106
1864	31 306	6 752
1867	40 695	6 944
1871	51 513	8 915
1875	54 790	9 997

Vergleich der Essener Einwohnerzahl mit der Belegschaft
der Firma Krupp 1803—1900.

Jahr	Einwohnerzahl Essens	Kruppsche Belegschaft
1877	53 510	8 870
1880	56 944	9 092
1887	67 693	13 044
1895	96 128	17 673
1900	118 862	27 355

Wie es die obige Tabelle zeigt, reagiert selbst auf ein Zurückgehen der Kruppschen Arbeiterzahl um 1877 die Essener Bevölkerung. Das ist verständlich, fanden doch die nicht mehr in der Industrie Beschäftigten immer in der noch weitgehend ländlichen Umgebung Arbeit. Dies unterstreicht noch einmal eindeutig den großen Einfluß der Kruppwerke auf die werdende Siedlung Essen.

Als weiterer siedlungsbeeinflussender Faktor sind die Zechen zu nennen. Nach den Karten des vorigen Jahrhunderts zu urteilen, müssen sich im Gebiet des ehemaligen Städtchens Essen und der Bürgermeisterei Altendorf (ehemaliges Dreibauernschaftsquartier) um 1860 12 Zechen befunden haben. *Henschelmann* führt in ihrer Arbeit über Steele für das Jahr 1850 198 Zechen mit einer Gesamtbelegschaft von 12 741 an. Dies entspräche also einer Beschäftigtenzahl von ca. 63 Personen pro Zeche. Nun wird die Arbeiterzahl der einzelnen Zechen verschieden gewesen sein, doch dürfte sie wohl um diese Zeit kaum mehr als 100 betragen haben. Bedenkt man dabei, daß diese Betriebe über das ganze Land verteilt lagen (siehe Abb. 6), die Industrierwerke aber einen geschlossenen Komplex darstellen, so kommt der Siedlungsbeeinflussung der ersteren nur sekundäre Bedeutung zu. Als weiterer Faktor der baulichen Erweiterung des Städtchens Essen tritt noch hinzu, daß in diesem zentralen, wichtigsten Ort der ehemaligen Stiftsgebiete Essen und Werden verständlicherweise sich Verwaltungen niederließen. Durch das Wachsen dieses Ortes bedingt, folgten neue Geschäfts- und Handwerksbetriebe. Bereits durch die im vorangegangenen aufgeführten Bevölkerungstabelle wurde die Entwicklung der Stadt unterstrichen. Dabei muß aber betont werden, daß diese Bevölkerungszahlen nur für den Gemarkungsbereich der Stadt Essen gelten. Sie erklären sich allein durch Zusiedlung neuer Bewohner, nicht aber durch Eingemeindungen. Der Stadtplan von 1823 zeigt, daß noch Teile innerhalb des engeren, ehemals von einer Mauer umgebenen Stadtbezirks ungebaut waren. Diese wurden in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts ausgebaut. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfolgt dann die Siedlungserweiterung in unmittelbarer Nähe der Stadt. Der bis zu diesem Zeitpunkt das Städtchen umgebende Gartenring fällt dieser zum Opfer. Ebenso werden um die gleiche Zeit die Viehweiden der Stadt bebaut. Die letzteren, das Segeroth, standen zur Hälfte der Stadt, zur anderen den Bauernschaften Altendorf, Frohnhausen und Holsterhausen zur Nutzung zur Verfügung. Die zuerst noch ungelentke, wir dürfen mit *Martiny* urwüchsige Bebauung sagen, wird durch eine geplante abgelöst. Es setzt sich besonders in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts eine gradlinige, oft schachbrettartige Führung der Straßen durch. Diese Bebauungsweise macht sich bei den noch zu besprechenden Siedlungs-

einheiten immer stärker bemerkbar. Als ein Versuch anfänglicher Planung darf die Straßenführung im Osten des Altstadt-kerns gelten. Doch muß als Grundfehler der Planung des vorigen Jahrhunderts herausgestellt werden, daß sie sich nur in geringem Maß dem Gelände anpaßte. Erst in diesem Jahrhundert achtet man darauf, die Besonderheiten dieser Landschaft zu wahren und die Straßenführung dem unebenen Relief dieses Gebietes anzupassen.

Trotzdem die Stadt Ende des vorigen Jahrhunderts mit über 100 000 Einwohnern eine Großstadt geworden ist, erinnert ihre Bebauung noch an das ehemalige Ackerstädtchen. Vergegenwärtigen wir uns das Bild dieses Städtchens in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts, so zeigt es uns im Vordergrund neben kleineren Fabriken und Eisenbahnanlagen eine mit durchweg zweistöckigen Häusern dicht bebaute Siedlung, im Hintergrund die eine Industrielandschaft des vorigen Jahrhunderts kennzeichnenden vielen Schornsteine. Ein- bis zwei- und selten dreistöckige Häuser herrschen vor und erst nach dem ersten Weltkrieg erhält die Innenstadt ein anderes Gesicht. Neue, größere Gebäude, z. T. Eisenbetonbauten ersetzen die alten, von denen hier und da noch eines wie verloren zwischen den größeren Nachbarn zu finden ist. In dem von den jüngst erfolgten Zerstörungen stark mitgenommenen Altstadt-kern geht durch die Initiative der Stadt und ihrer Bewohner der Wiederaufbau schnell voran. Der Altstadt-kern wird bald, etwas aufgelockerter als vorher, sein altes Aussehen wiedergewonnen haben. Schon heute ist dieser bereits wieder weit über die Grenzen Essens hinaus als Geschäfts- und Einkaufsstadt bekannt.

Im Westen aber lagen, wie bereits erwähnt, durch das Krupp-gelände vom Altstadt-kern getrennt, die Bauernschaften Altendorf, Frohnhausen und Holsterhausen. Durch die halbkreisförmige Lage um das Kruppwerk wirkt auch äußerlich dieses als Siedlungskern. Wesentlich unterstrichen wird die große Bedeutung dieser Fabrik für den Bereich des ehemaligen Dreibauernschafts-quartiers noch durch einen Vergleich der Karten um 1900 mit den heutigen. Zeigen die ersteren hauptsächlich eine dichtere Bebauung in der Nähe des Kruppwerkes, so nimmt diese auf den jüngeren Karten nach außen hin immer mehr zu. Die Bebauung war anfänglich also in der Nähe Krupps sehr dicht. Ebenso auffällig war sie kreisförmig um den Altstadt-kern, sowie entlang der Nord-Süd-Straße, auf die wir im vorigen Kapitel hinwiesen, verteilt.

Essen-West, um damit auf den zu besprechenden Stadtteil zurückzukommen, ist wohl derjenige Essener Stadtteil, der am deutlichsten die durch die Industrialisierung verursachte Umwandlung im Landschaftsbild aufzeichnet. Um 1800 weist dieser drei kleine weilerartige Siedlungen und verstreut liegende Einzelhöfe auf. Noch 1846 wohnen in den Gemarkungen dieser Bauernschaften erst 700 Menschen. 1871 sind es bereits 10 400 und 1900 63 238. Das bedeutet, daß die Bevölkerung dieses Gebietes innerhalb 25 Jahren von 1846 bis 1871 um das fünfzehnfache, in 54 Jahren um das neunzigfache ihrer ursprünglichen Größe angewachsen ist. Gehört in diesem Zeitraum die Entwicklung zu 75 Prozent der Bauernschaftsgemarkung Altendorf an, also der Krupp am nächsten liegenden, so erfolgt nach 1900 die Zunahme in demselben Maße in den übrigen Teilen des heutigen Essen-West. 1933 erreicht dieser Stadtteil das Maximum seiner Einwohnerzahl mit 137 713 bei einer Flächengröße von

932 ha. In den folgenden Jahren ist dann ein geringer Bevölkerungsrückgang zu Gunsten der südlichen Stadtteile zu verzeichnen.

Die Bebauung in diesem Stadtteil nimmt, wie erwähnt, in Altendorf ihren Anfang. Aber nicht direkt an den Kern des alten Dorfes schließt diese an. Die dorfnahen Fluren im Westen bleiben durchweg bis 1900 Ackerland. Zuerst wird ein breiter Streifen jenseits dieses Feldlandes bebaut. Auch entlang der Altendorfer Straße entstehen neue Wohnbauten. Die Altendorfer Straße (Hellweg) ist eine der Hauptprovinzialstraßen des vorigen Jahrhunderts. Es läßt sich also auch hier die Beobachtung machen, daß die breiten Ausfallstraßen siedlungsanziehend wirken. Noch ein weiteres Ergebnis ergab die Durcharbeitung der Katasterkarten. Die hausnahen Wiesen und Weiden werden durchweg in Gärten oder Ackerland umgewandelt. Es hat sich nämlich durch die Bebauung weiter Flächen der Außenfluren die Größe der Bauernbetriebe verringert. Die kleiner gewordenen benötigen aber keine Wiesen und Weiden mehr. Vergleichen wir hierzu die Urkatasterkarte von Altendorf, welche die dorfnahen Fluren verzeichnet. Parzelle 221, 222 und 232 sind noch bis 1863 Wiese und werden dann in Hausgärten umgewandelt. Parzelle 158 (Weide) wird 1904 Ackerland. Ein weiterer Vorgang war zu beobachten. Um 1820 ist ein Großteil der hausnahen Fluren Gartenland. So Parzelle 157, 161, 166, 174, 182, 185, 192; 193, 194, 197—202, 214, 227 und 230. Von diesen werden in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts die Parzellen 185 und 192 bis 194 wieder Ackerland. Das bedeutet, daß ein Teil der Bauern nach Verlust ihrer Außenfluren durch Umwandlung von Garten- in Ackerland ihre Bauernbetriebe noch aufrechterhalten wollen, ein letztes Aufbegehren dieses kleinen Dorfes, das endgültig im zweiten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts der Industrialisierung zum Opfer fällt.

Werfen wir nun einen Blick auf die Straßenführung dieses Stadtteils. Dieselbe läßt noch weitgehend jegliche Straßenplanung vermissen. Besonders in der Gemarkung Altendorf fällt die unregelmäßige Führung derselben auf. Ein Vergleich der Straßenzüge dieser Gemarkung mit den Feldwegen und Flurgrenzen der Urkatasteraufnahme von 1823 zeigt eine weitgehende Übereinstimmung. Diese wurden also zu Leitlinien der im vorigen Jahrhundert einsetzenden Bebauung. Dadurch weist die Siedlung heute ein sehr unregelmäßiges Straßennetz auf, das wir bereits einmal als urwüchsig bezeichneten und das charakteristisch für die plötzlich entstehenden Industriesiedlungen ist. Aber auch in diesem Stadtteil läßt sich dieselbe Beobachtung wie in der Umgebung des Altstadt-kerns machen. In den später bebauten Teilen setzt sich auch hier eine gradlinige Führung der Straßen durch.

Da die private Bautätigkeit zur Befriedigung der Wohnansprüche nie ausgereicht hätte, widmet sich auch Krupp dem Wohnungsbau. Es ist verständlich, daß wir die zuerst entstehenden Siedlungen dieses Werkes noch nicht als ideal bezeichnen können. Es kam ja vorerst darauf an, möglichst schnell den Beschäftigten des Werkes Wohnraum zu beschaffen. Bereits 1863 entsteht in diesem Stadtteil die Siedlung Westend mit 214 Wohnungen (*Krupp, Verwaltung*, 47). Die Wohnungen umfassen durchweg 2—3 Räume (*Krupp, Verwaltung*, 47). 1871 wird in dem Gemarkungsbereich der Stadt Essen die Siedlung Nordhof gebaut, 1872 in der Gemeinde Holsterhausen der Schederhof mit 152 Wohnungen (*Krupp, Verwaltung*, 47). Um 1872 entsteht östlich von Altendorf

auf dem Barkhofsfeld die erste großzügig geplante Siedlung des Werkes, *Kronenberg* genannt (*Krupp, Verwaltung*, 47). Sie darf mit Recht als ein Siedlungsindividuum, eine weitgehend selbständige kleine Siedlungseinheit bezeichnet werden. Ihre Anlage diente als Vorbild der in den folgenden Jahren entstehenden *Kruppsiedlungen*. An geraden, rechtwinklig aufeinanderstoßenden Straßen stehen die untereinander gleichen Häuser. Letztere umfassen 1501 Wohnungen (*Krupp, Verwaltung*, 47). Ein eigener Marktplatz, eine Kruppsche Konsumanstalt und eine Bierhalle weist diese Siedlung auf. Durch den Bau der Siedlung, die sich östlich an das alte Dorf „Altendorf“ anschließt, wird der Gegensatz zwischen Plan- und Nichtplansiedlungen besonders kraß. Hier die geplante Siedlung Kronenberg mit ihren geraden Straßenzügen, dort, also westlich des Dorfes, eine ungleichmäßige Bebauung mit einem sehr unregelmäßigen Straßennetz. Bis 1920 ist Essen-West voll bebaut. Auch die alten Bauernhäuser, bis auf wenige Ausnahmen, sind der Industrialisierung zum Opfer gefallen. Durch die Gesamtbebauung der Fluren des ehemaligen Dreibauernschaftsquartiers und der weiteren baulichen Ausbreitung um den Altstadtkern sind beide Teile um 1920 flächenhaft zusammengewachsen und schließen die Kruppfabrik in sich ein. Die Altstadt ist wieder der Kern dieser Siedlungsfläche, deren nach Westen angeschwollene Form durch die Kruppwerke bedingt ist. Der Krieg zerstörte einen großen Teil der Wohnungen dieses Stadtteiles, so daß 1948 nur noch knapp 57 Prozent der Vorkriegsbevölkerung trotz der im Vergleich zur Vorkriegszeit geringeren Wohnraumbeanspruchung hier Platz fanden.

1901 wurde das heutige Essen-West, zu jener Zeit Bürgermeisterei Altendorf, von Essen eingemeindet, seine Einwohnerzahl betrug 78 475. Dies entsprach also derjenigen einer Stadt. Ihre Anlage war jedoch alles andere als städtisch. Die Siedlung wies kein größeres Zentrum auf. Essen war wahrscheinlich schon damals das Hauptgeschäftszentrum. Da der überwiegende Teil der hier Wohnenden bei Krupp beschäftigt waren, von jener im Stadtbezirk befindlichen Fabrik also abhängig, darf diese Eingemeindung als vollauf gerechtfertigt gelten. 1901 bilden somit das ehemalige Landstädtchen Essen und das ehemalige Dreibauernschaftsquartier die Stadt Essen und heute den Kern dieser Industriegroßstadt.

Rüttenscheid, Rellinghausen und Huttrop.

Der Name Rüttenscheid war uns als derjenige eines Hofes und einer Bauernschaft bekannt geworden. Rellinghausen leitete sich von dem hier zuerst angelegten Hof Ruoldinghus ab. Ein Filialstift und eine Kirche waren im Mittelalter an dieser Stelle entstanden, die den Anlaß zur Entwicklung eines gewerblich-bäuerlichen Dorfes bildeten. Zu dem heutigen Stadtteil Rellinghausen gehören noch die ehemaligen Streusiedlungsgebiete Heide und Bergerhausen. Huttrop aber fand besondere Beachtung, da sich in dieser Bauernschaft einige durch Teilung entstandene Weiler befanden. So wiesen diese drei heutigen Stadtteile zu Beginn der Industrialisierung zahlreiche Einzelhöfe, kleine Weiler und ein gewerblich-bäuerliches Kirchdorf auf. Ihre Umwandlung zu ihrer heutigen Ausbildung soll dieses Kapitel aufzeichnen.

An die Altstadt schließt sich nach Süden der Stadtteil Rüttenscheid, nach Südosten Rellinghausen und nach Osten Huttrop an. Mit 581,8 und 285,27 ha entspricht ihre Flächengröße fast derjenigen des Stadtgebietes von 1901. Zwei wichtige Landstraßen durchliefen bereits vor der Indu-

strialisierung, ja bereits, wie wir dies erfahren, im Mittelalter diese Gebiete. Die von Werden kommende nach Essen verlaufende Straße, in die in Bredeney diejenige von Kettwig einmündete und eine von diesem Vereinigungspunkt über Rellinghausen nach Steele.

Rüttenscheid, der sich nach Süden erstreckende Stadtteil Essens, liegt nicht mehr in der eigentlichen Industriezone. Als einzige Tiefbauzeche war bereits in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts die Zeche Langenbrahm südlich der heutigen Eisenbahnstrecke Rüttenscheid—Steele-Süd hier zu finden, die vor kurzer Zeit stillgelegt wurde, auch dies eine Folge des allmählichen Weiterwanderns des Kohlenabbaus nach Norden. An der eigentlichen Industrialisierung hat dieser Stadtteil also keinen Anteil. So erklärt es sich auch, daß er um 1900 erst 14 735 Einwohner aufwies. Erst in diesem Jahrhundert verzeichnet der Stadtteil eine starke Bautätigkeit. Somit ist auch die durch die Industrialisierung primär bedingte Bautätigkeit, die uns bei der Besprechung der Altstadt und Essen-Wests so eingehend beschäftigte, nur gering. Im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts entsteht hier eine kleine Zechenkolonie der Anlage Langenbrahm. Wir befinden uns, als diese gebaut wird, bereits in einer Zeit, in der sich schon eine planmäßige Führung der Straßen durchgesetzt hat. So durchschneidet auch die Straße (Ursula), an der diese Zechenkolonie angelegt wird, die Flurstücke, an der Stelle der Siedlung das Flurstück 44 dieser Gemarkung, die ehemalige Blockflur eines Einzelhofes. Ein Vorgang, der bei den Straßen dieser Gemarkung immer wieder auffällt. Der Fehler der plötzlich einsetzenden Bebauung, die Feldwege und Flurgrenzen zu Straßen werden ließ, wie dies uns bei Altendorf aufgefallen war, tritt durch eine vorsorgliche Straßenplanung hier nicht mehr auf.

Am stärksten ist die anfängliche Bebauung in dem heutigen Stadtteil entlang der Nord-Süd verlaufenden Hauptverkehrsstraße. Wir können also hier dieselbe Beobachtung machen, die bereits bei Altendorf Erwähnung fand. In den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts erwirbt Krupp in dieser Gemarkung Baugrundstücke für seine Siedlungszwecke. In den Jahren 1892—1914 entsteht südlich der heutigen Eisenbahnstrecke Rüttenscheid—Steele-Süd, östlich der Rüttenscheider Straße (= erwähnte Nord-Süd verlaufende Hauptstraße) die modernen Wohnansprüchen gerecht werdende Siedlung Altendorf (Krupp, Verwaltung, 47). Als Invalidensiedlung dieses Werkes dient sie den Pensionären und Witwen. Kleine Ein- und Zweifamilienhäuser mit schmucken Gärten, Grünanlagen und eigenem Waldkomplex zeichnen die Siedlung aus. Mit zwei kleinen Kirchen beider Konfessionen, einer Konsumanstalt, Erholungs- und Krankenhäusern stellt sie in noch höherem Maße als Kronenberg ein eigenes Siedlungsindividuum dar. Ein geplantes, jedoch nicht rechtwinkliges Straßennetz nimmt ihr die Eintönigkeit der ersten Siedlung. Die Lage von Altenhof südlich der eigentlichen Industriezone, durch die vorwiegenden Süd-West-Winde auch weitgehend vom Rauch dieser verschont, ist für ihre Zwecke ideal. Leider ist auch sie durch den letzten Krieg stark beschädigt worden.

In diesem Jahrhundert verzeichnet dann Rüttenscheid eine rege Bautätigkeit, doch macht sich dabei, wie schon darauf hingewiesen, eine weitgehende Planung bemerkbar. Weder Flurgrenzen noch Feldwege dienen als Leitlinien der Bebauung. Die von Werden nach Essen verlaufende

Landstraße (Rüttenscheider Straße) erfährt eine Begradigung und die auf diese stoßenden Straßen durchschneiden durchweg die Flurgrenzen. Besonders deutlich wird dies im südlichen Teil der Gemarkung, in der westlich der Rüttenscheider Straße die Flurgrenzen durchweg von Nord-West nach Süd-Ost verliefen, die neu angelegten Straßen aber einen West-Ost-Verlauf nehmen. Weiterhin ließe sich eine Parallelentwicklung der Bebauung Rüttenscheids mit der Industrialisierung der nördlichen Gebiete feststellen. Wie ein Vergleich der sozialen Struktur der Siedler, auf den wir im folgenden noch besonders eingehen, zeigt, bevorzugen Angestellte, Beamte und freie Berufe die im Süden liegenden Wohnviertel. Diese weisen zwar durchweg einen weiteren Arbeitsweg auf, dafür sind sie aber lagemäßig besser. Da diese Berufsgruppen mit der zunehmenden Industrialisierung ebenfalls ansteigen, nimmt die Bevölkerung bis 1939 hier laufend zu und beträgt in diesem Jahr 45 248. 1905 erfolgte die Eingemeindung dieses baulich an die Altstadt anschließenden Stadtteils.

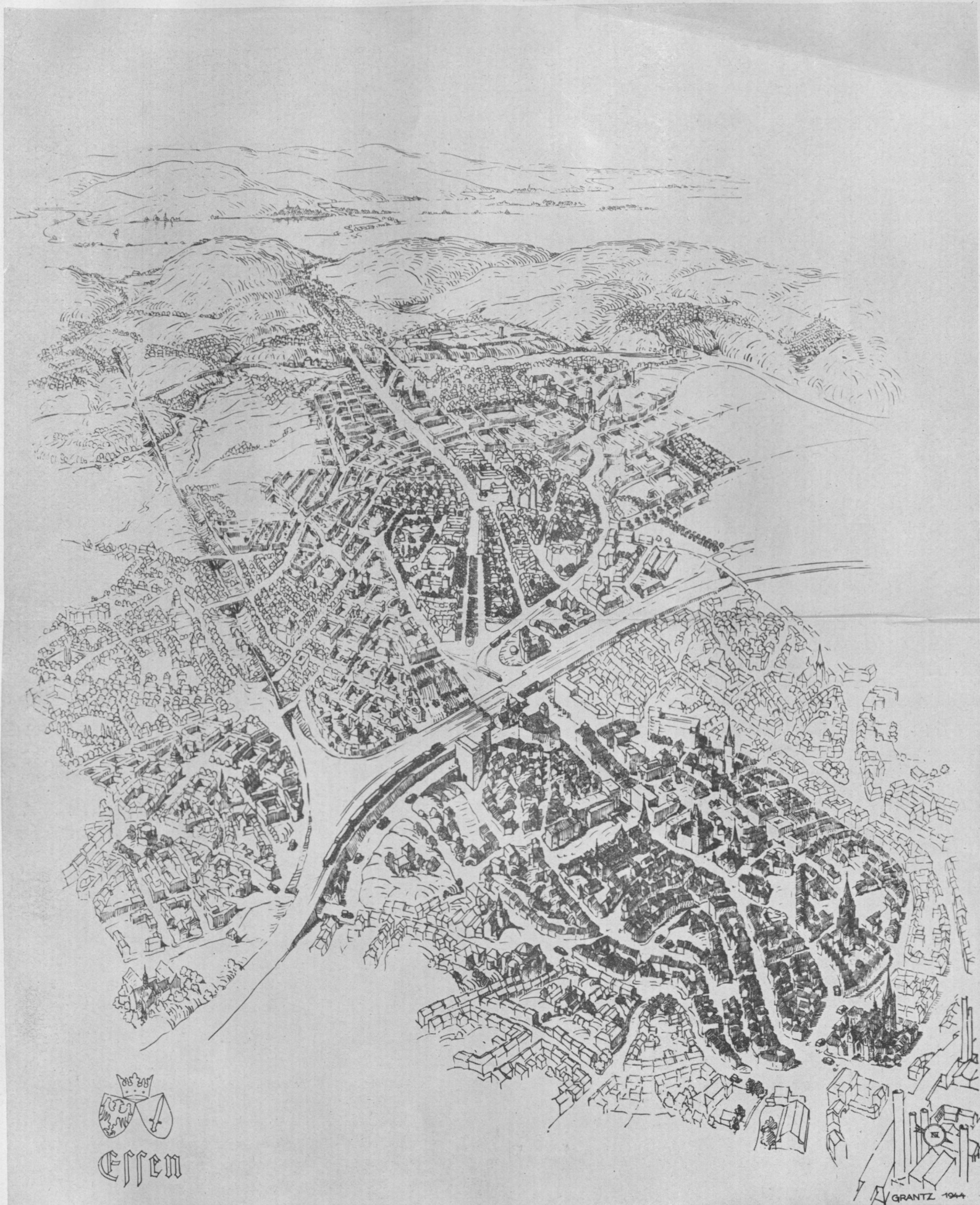
Wenn es auch zu weit führen würde, jede Einzelheit der werdenden Siedlung Groß-Essen aufzuzeichnen und im wesentlichen das wichtigste die heutige Struktur erklärende herausgegriffen werden soll, so darf doch die im Westteil der Gemarkung von Krupp angelegte Siedlung Margarethenhöhe (Luftbild) nicht vergessen werden. Durch Wald- und Feldflächen von der übrigen Bebauung getrennt, mit 16 000 Einwohnern vor dem Krieg (*Krupp, Verwaltung*, 47) und 8168 1948, stellt sie eine kleine städtische Einheit dar. Mit einem Marktplatz, Geschäften, großzügig geplanten Straßen und Grünflächen ist sie als Ideal eines Siedlungsindividuum zu bezeichnen.

Auch in Rellinghausen ist anfänglich eine auffällige Bebauung entlang der diese durchlaufenden Hauptstraße zu verzeichnen. Der Hauptsiedlungsausbau erfolgt in diesem Jahrhundert. Die schwache Siedlungstätigkeit des vorigen Jahrhunderts war nur in der nächsten Umgebung des Dorfes Rellinghausen stärker. Die Beeinflussung der geschlossenen Siedlungen der Vorindustriellandschaft macht sich auch hier bemerkbar. Die Siedlungstätigkeit in den rein bäuerlichen Gebieten Huttrops war im vorigen Jahrhundert ganz gering. Um 1900 verzeichnet diese Gemarkung erst 2639 Einwohner. Die Zahl steigt bis 1925 auf 8507 und bis 1939 auf 15 712 an. Die Siedlungsdichte mit 55 Einwohnern pro ha 1939 läßt die im Vergleich zu Essen-West lockere Bebauung erkennen. 1908 erfolgte die Eingemeindung Huttrops, 1910 diejenige Rellinghausens.

Altenessen, Borbeck und Bredeney.

Der folgende Abschnitt ist für unsere Betrachtung besonders interessant, da er gegensätzliche Gebiete, die charakteristisch für die Großstadt Essen sind, aufzeichnet. Sie waren es aber nicht nur während der jüngsten Entwicklung, sondern auch in der vergangenen Zeit. Die enge naturlandschaftlich gebundene Beziehung der alten und neuen Entwicklung, die uns noch eingehender beschäftigen wird, tritt uns auch hier entgegen.

Das Gebiet des heutigen Stadtteils Altenessen liegt im Norden der Altstadt, Borbeck im Nordwesten und Bredeney im bergischen Land südlich der Altstadt. Borbeck und Altenessen gehörten zu dem früh besiedelten Hellweggebiet, Bredeney zu demjenigen erst nach Errichtung der Stifte besiedelten im bergischen Land. So fanden wir auch bei den ersten durchweg weilerartige Siedlungen, im letzteren die typischen Streusied-



Taf. 3: Essen. Blick von Norden nach Süden. Im Vordergrund der Altstadt kern, südlich des Bahnkörpers die jüngeren Siedlungsteile, im Hintergrund das Bergische Land mit dem Baldeneysee (Zeichnung von Grantz 1944).



Taf. 4: Luftbild der Kruppsiedlung Margarethenhöhe.

lungen. Doch weisen um 1800 alle drei Gebiete nur unwesentlich verschiedene Einwohnerzahlen auf. Um 1900 die beiden nördlichen jedoch fast 30 bzw. 50 000 (Altenessen und Borbeck), das südliche jedoch nur knapp 6000. Noch deutlicher geht diese verschiedene Entwicklung aus einem Vergleich der Bevölkerungsdichte hervor.

	Einwohner je ha Gebietsfläche.					
	1816	1871	1890	1910	1933	1939
Altenessen	0,5	8,9	15,9	35,8	45,9	45,6
Borbeck	0,9	6,1	9,3	23,2	29,2	29,3
Bredene y	?	2,0	2,1	4,6	5,8	7,0

Und doch ist diese Entwicklung, genau wie sie bei Rüttenscheid Erwähnung fand, gegenseitig bedingt. Bredene y, im ausklingenden kohlenführenden Karbon gelegen, weist keine Industriebetriebe auf. Es bleibt reines Wohngebiet. Seine Bevölkerungszunahme weist eine Parallelentwicklung zu der im nördlichen Gebiet zunehmenden Industrialisierung auf, da es genau wie Rüttenscheid als Wohngebiet bevorzugt wird. Auch hier wieder in Hinsicht auf die soziale Struktur dasselbe Ergebnis wie bei dem letzteren.

Die Umwandlung von der Bauernschaft zur Industriegemeinde Altenessen haben wir primär dem Bergbau zuzuschreiben. 1845 erfolgt die Abteufung des Schachtes Anna (Neuköln), 1855 von Heinrich Theodor und um 1870 der ersten Schächte im Emschergebiet (*Siebrecht*, 91). Wir hatten bereits einmal darauf hingewiesen, daß diese Zechen zu Beginn nur verhältnismäßig wenig Arbeiter beschäftigten. Mit Errichtung der Seilanlagen, in Altenessen 1863, und dem sich ständig verbessernden Abteufverfahren erhöht sich diese jedoch ständig. Doch hat das allmähliche Ansteigen der Betriebsgrößen auch eine langsamere Siedlungsentwicklung zur Folge, die nicht die Fehler der Umgebung der schneller wachsenden Fabriken aufweist. Beträgt die durchschnittliche Belegschaft einer Zeche in Altenessen um 1850 etwa 150, so steigt diese bis 1860 auf 800 an. Genau wie wir zwischen der Krupfabrik und der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung eine Parallele zogen, läßt sie sich hier zwischen den Bergwerken und diesen ziehen. Die Entwicklung der Zechen geht wohl am deutlichsten aus ihrem Vordringen in die Tiefe hervor. 1855 war, wie erwähnt, Heinrich Theodor abgeteuft. Sein weiteres Vordringen in die Tiefe verlief wie folgt:

Anlage Heinrich Theodor		
abgeteuft bis zur	2. Sohle	1855—59
abgeteuft bis zur	3. Sohle	1868
abgeteuft bis zur	4. Sohle	1879
abgeteuft bis zur	5. Sohle	1891

Dies mag als Beispiel der ähnlichen Entwicklung aller Zechen gelten, die mit weiterem Abteufen mehr Arbeitskräfte binden. In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts treten zu den Zechen zwei kleinere Fabriken hinzu, die Maschinenbau-Union und die Eisengießerei von Stolle (*Siebrecht*, 91).

Sehen wir uns nun die Siedlungsentwicklung dieses Gebietes an. Die von *Schultheiß* veröffentlichten 5 Karten von Altenessen geben uns ein gutes Hilfsmittel an die Hand. Zuerst macht sich auch hier die starke Siedlungsanziehung der Altenessener Straße bemerkbar. Es ist jene alte, das Emscherbruch durchlaufende Straße, auf die wir schon bei der Be-

sprechung der mittelalterlichen Wegeverhältnisse hinwiesen. Dann aber springt die Bebauung auf die Gebiete links und rechts der Straße über und erfährt besonders in der Nähe der Zechen eine Verdichtung. Die verstreut liegenden Zechen, die den größten Teil der Einwohner dieser Gegend beschäftigen, verursachen die im Gegensatz z. B. zu Essen-West bedeutend lockere Bebauung. Das Wegenetz darf im Gegensatz zu Rütten-scheid und Bredeney um 1870 als urwüchsig und typisch für die Indu-striesiedlungen gelten und ist es auch heute noch weitgehend.

Auch in diesem Stadtteil ist Anfang des Jahrhunderts die ehemalige Bauernschaft der Industrialisierung zum Opfer gefallen. 1876 stehen noch 2073 Berg- und 97 Fabrikarbeitern 67 Bauern gegenüber (*Siebrecht*, 91). 14 größere Güter werden allein in den Jahren 1885—1895 von der sich ausbreitenden Industrie vernichtet (*Siebrecht*, 91). Nach einem weiteren starken Bevölkerungsanstieg macht sich auch hier ähnlich wie in Essen-West seit 1933 ein geringer Bevölkerungsrückgang zu Gunsten der wohnlich angenehmeren südlichen Stadtteile bemerkbar.

Ähnlich haben wir uns die Entwicklung in Borbeck vorzustellen. Zu diesem heutigen Stadtteil gehören die ehemaligen Bauernschaften Schönebeck, Bedingrade, Frintrop, Dellwig, Gerschede, Bocholt und Vogelheim. Ihre Umwandlung zur Industriegemeinde fällt wesentlich in das letzte Drittel des vorigen Jahrhunderts. Die zuletzt erwähnte Bauernschaft wird dabei weitgehend reines Industriegebiet, die übrigen zu Industrie-wohngebieten. Jedoch bleibt ihre Bebauung sehr aufgelockert und ver-dichtet sich flächenhaft nur um den Kern des ehemaligen Kirchdorfes Borbeck. Da dieses auch die am frühesten einsetzende Bevölkerungs- und Siedlungszunahme aufzuweisen hat, bestätigt sich der gleiche Vorgang, der auch bei Essen und Rellinghausen Erwähnung fand. Die geschlossenen Siedlungen der Vorindustrielandschaft erfüllen ihre Aufgabe als Sied-lungskerne der einsetzenden jungen Entwicklung.

Die geringe Bevölkerungs- und damit Siedlungsdichte aber erklärt sich aus der geringen Zechendichte (vergl. Abb. 6), diese wiederum aus den natürlichen Verhältnissen (vergl. Abb. 2), nämlich der geringer werden- den Ergiebigkeit der Essener Mulde nach Westen. Der unterschiedliche Einfluß der eisenschaffenden Industrie und der Bergwerke geht auch hier aus einem Vergleich der Bevölkerungsdichte Borbecks mit Essen-West hervor. 29,3 Einwohner je ha 1939 in dem ersteren und 142,2 in Essen-West zeigen dies deutlich. Bedingt ist dieser Unterschied auf der einen Seite durch die zerstreut liegenden Zechen, auf der anderen durch die Bindung vieler an ein Werk, was die flächenhafte Besiedlung in der Nähe desselben verursachte.

Bredeney weist eine langsame, aber ständig zunehmende Bebauung auf. Seine Straßenzüge, weder ungeplant noch schachbrettartig, passen sich dem hügeligen Relief dieses Gebietes an. Durch seine günstige, indu-strielerne Wohnlage sind hier die Villenviertel der Stadt zu finden, also die Wohngebiete jener sozialen Schicht, die in der Lage ist, einen weiteren Arbeitsweg mit besseren Wohnlagen in Kauf zu nehmen.

1915 erfolgte die Eingemeindung dieser Stadtteile. Bredeney und Alten-essen, ersteres über Rütten-scheid, siedlungsflächenhaft an die Altstadt gebunden, sind als wirkliche Stadtteile zu bezeichnen. Borbeck, durch lockere Bebauung und eingestreute Felder von dieser getrennt, ist in seiner Art Vorort dieser Großstadt.

Der Nordteil des ehemaligen Landkreises Essen.

Da die lagemäßig ähnlichen Gebiete der Großstadt Essen eine fast gleiche Entwicklung genommen haben, dürfen wir uns im weiteren auf das wesentliche beschränken. Durch das Umgemeindungsgesetz vom 29. Juli 1929 wurde der ehemalige Landkreis der Stadt Essen in Stadtteile derselben umgewandelt (Ziegler, 119). Der Nordteil dieses Landkreises, ehemals Streu- und Weilersiedlungen, das Kirchdorf Stoppenberg und das Städtchen Steele, liegen zum größten Teil im Bereich der Essener und der Emscher Kohlenmulde. Dadurch ging die Umwandlung dieser Teile zu ihrem heutigen Aussehen parallel mit der Entwicklung des Bergbaues.

Eine Übersicht über die Bevölkerungszunahme und ein Vergleich der Bevölkerung von 1948 mit derjenigen von 1939 unterstreicht diese Entwicklung:

	1846	1871	1905	1925	1939	1948 gegenüber 1939 (1939 = 100)
Steele	2505*)	5365*) (11,9)**)	12 245*)	33 823*)	36 804 (33,9)	119,8
Kray	395	802 (0,8)	14 642	25 405	28 112 (29,3)	118,8
Stoppenberg	563	1934 (3,7)	8 907	13 795	15 125 (28,6)	96,4
Katernberg	464	2075 (3,8)	19 786	22 381	21 451 (38,9)	118,2
Schonnebeck	211	1196 (3,8)	7 268	11 488	12 660 (40,6)	106,3
Frillendorf	90	174 (0,7)	2 171	3 733	5 898 (24,8)	122,1
Karnap	155	622 (1,8)	5 469	9 142	11 055 (31,4)	117,6

*) Ohne Königssteele.

***) Einwohner je ha.

Auffällig ist die sehr langsame Entwicklung in Frillendorf und Karnap. Beides waren ehemals rein bäuerliche Gebiete. Wir hatten schon einmal darauf hingewiesen, daß die Besiedlung in den reinen Einzelhofgebieten nur sehr zögernd der übrigen folgt, da hier der Widerstand größer als in den gewerblichen und städtischen Siedlungen ist. Eine Reihe von Zechensiedlungen ist in diesem Gebiet zu finden. Die Häuser derselben sind zu meist mit etwas Land ausgestattet, um die größtenteils aus den ländlichen Gebieten kommenden Zechenarbeiter fester an ihr Werk zu binden. Die Siedlungen setzen, wie wir dies schon einmal betonten, die Tradition der Köttersiedlungen fort. Diesen Nordteil des ehemaligen Landkreises Essen dürfen wir als echtes Bergbauggebiet bezeichnen. Doch ist seine Ausbildung heute etwas anders, wie es diese Gebiete in der Vorstellung der meisten Menschen sind. Nicht eine unübersehbare Masse von Zechen- und Siedlungsanlagen ist hier zu finden, sondern ein sehr aufgelockertes Gefüge. Verstreut liegen die Zechen mit ihren Betriebsanlagen und Zechenhalden. Zechenkolonien sind meist in ihrer Nähe zu finden. Dazwischen aber immer noch ausgedehnte Felder, kleinere Waldkomplexe und schmucke, meist in Quellenmuldenlage liegende Bauernhäuser. Der Hof Eickenscheid, der ehemalige Oberhof des Stiftes Essen, ist einer von diesen. Auch von den alten Höfen Stoppenbergs und Frillendorfs finden wir noch einige wieder.

Der Südteil des ehemaligen Landkreises Essen.

Mit der Behandlung des Südteiles des ehemaligen Landkreises Essen betreten wir jenen Teil der Großstadt, der durch seine landschaftlichen Schönheiten die Nähe der Großindustrie vergessen läßt. Dieser Teil bildet auch keine Siedlungseinheit mit dem nördlichen. Die nördlichen bewaldeten Ruhrberge trennen ihn auffällig von diesem. Seine Eingemeindung erfolgte wohl als Ausgleichsgebiet der dicht besiedelten Nordteile. Außer zahlreichen Einzelhöfen, weilerartigen Siedlungen und dem Kirchdorf Heisingen fanden wir hier vor der Industrialisierung noch das Städtchen Werden. Der Beginn der jüngsten Entwicklung führte uns bereits einmal in diese Zone, in der man in der Mitte des vorigen Jahrhunderts mit Hilfe von Stollen Kohle gewann. Die gleiche Bevölkerungsübersicht, die wir im vorigen Abschnitt zur Hilfe nahmen, soll uns auch hier einen ersten Überblick verschaffen:

	1846	1871	1905	1925	1939	1948 gegenüber 1939 (1939 = 100)
Werden	5251	6684 (11,2)	12 380	12 232	12 213 (20,4)	127,2
Heidhausen*)	2525	4993	5 226	5 925	6 684	141,6
Heisingen	801	1665 (3,0)	4 129	5 250	6 143 (9,8)	129,6
Kupferdreh	734	2803 (2,7)	10 725	13 201	14 910 (13,8)	126,3
Überruhr	875	2773 (4,1)	3 920	4 490	5 061 (7,6)	128,3
Haarzopf	?	720 (2,8)	1 455	1 966	3 875 (15,0)	126,4

*) Ehemals Werden-Land.

Die bauliche Entwicklung, die eine Parallele zur Bevölkerungsentwicklung darstellt, verzeichnet die gleichen Züge, die wir nun schon in vielen Teilen dieser Stadt beobachten konnten. Im vorigen Jahrhundert erleben Werden und Heisingen als geschlossene Siedlungen eine erste Erweiterung. Die Siedlungsentwicklung in dem übrigen Gebiet ist nur gering. Am Ende des vorigen Jahrhunderts beginnt eine stärkere flächenhafte Bebauung im heutigen Kupferdreh, die in diesem Jahrhundert weiter anhält. Bedingt ist diese durch einige hier errichtete Industrierwerke. Zwei sich im Ruhrtal befindende Zechen beeinflussen die Siedlungstätigkeit nur wenig. Ausgedehnte Gebiete erhalten ihr ländliches Gefüge. So finden wir ähnlich wie im Mittelalter das Dorf Fischlaken und die in diesem Zusammenhang erwähnten Höfe Harnscheid (Doppelhof) und Viehausen. Haarzopf, jenseits der Ruhr-Emscher-Wasserscheide, also am Anstieg zum Bergischen Land liegend, hat seine Entwicklung der Industrie im Nordteil zu verdanken. Also derselbe Vorgang, den wir bei Rüttenscheid und Bredenev beobachteten. Hier jedoch sind vor allem Arbeitersiedlungen zu finden. In Werden trägt die Textilindustrie zu einer langsamen natürlichen Entwicklung bei. Die Bezeichnung Vorort von Essen führt hier leicht zu falschen Vorstellungen. Werden ist eine eigene kleine Siedlungseinheit, ein kleines Städtchen mit einem mittelalterlichen Kern. Das langsame, von der Hast einer sich überstürzenden Industrialisierung verschonte Wachsen dieses Ortes brachte es mit sich, daß sich auch äußerlich seine alten Züge erhalten konnten. Dasselbe gilt für Steele, worauf nicht besonders hingewiesen wurde. Die Siedlungsentwicklung von Werden ist besonders

interessant, weil wir in dieser Siedlung ein Beispiel finden, in dem sich eine Parallele zwischen Siedlungsentwicklung und Geländeanlage ergibt.

In der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts umgibt noch ein ausgehnter Gartenring diesen Ort. Bereits um die Mitte des vorigen Jahrhunderts aber fällt der größte Teil der Gärten der Bebauung zum Opfer. Nachdem erst die eigene Flußseite bebaut worden ist, springt in diesem Jahrhundert durch den Wechsel von Prall- und Gleithang gezwungen, die Bebauung auf das jenseitige Ufer über. Die auf dieser Seite verlaufende Landstraße nach Kettwig verzeichnet die erste Besiedlung. Die weitere Bebauung zieht sich dann den Hang hinauf. So lassen sich hier also drei durch Geländebedingtheiten verschiedene Bebauungsphasen der Siedlungsentwicklung unterscheiden. Die erste läßt die Siedlung um das Kloster in der Zeit von 1000—1800 entstehen. Die zweite kennzeichnet sich durch eine Erweiterung dieser Siedlung nach Norden auf dem Gleithang der Ortsseite, nach Süden den schmalen Raum zwischen Prallhang und Ruhrtal ausfüllend und talaufwärts nach Osten. Nach 1900 erfolgte die weitere Bebauung der breiten Talaue nördlich des Städtchens, springt dann aber auf diejenige auf der anderen Seite des Flusses über. Es läßt sich von einem einzigen solchen Beispiel natürlich kein allgemeines Ergebnis ableiten. Aber das wichtigste der Siedlungsentwicklung dieses Ortes ist doch das kreisförmige Ausbreiten um ihr Zentrum. Die Siedlung wächst nur bis zu einem gewissen Grad auf der eigenen Flußseite an, springt dann, da sie durch den Prallhang nach Süden sich nur gering ausdehnen kann, auf die andere Seite über. Die enge Beziehung zwischen der äußeren Form dieser Siedlung und dem Gelände ist eindeutig. Dieser Ort ist vollkommen von dem Siedlungsbereich „Essen“ getrennt. Die äußerste nach Süden reichende Bebauung der flächenhaft zusammengewachsenen Hauptsiedlung Essen endet in Bredeney. Zwischen Bredeney und Werden bildet aber der bewaldete Abfall zur Ruhr eine natürliche Grenze. Der gesamte Südteil der Großstadt Essen zeigt durch ausgedehnte Wald- und Feldfluren eine landschaftliche Gestaltung, die wohl kaum den allgemeinen Vorstellungen über das Ruhrgebiet entspricht. Und doch gehört dieses Gebiet zu der größten Industriestadt des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes und liegt nur 6 km von ihrem Hauptzentrum entfernt.

Die soziale Struktur der Siedlungen.

Die soziale Schichtung der Bevölkerung der einzelnen Stadtteile, das war schon im Vorangegangenen zum Ausdruck gebracht worden, ist weitgehend von der Lage derselben abhängig. Jede Stadt hat wohl in dieser Hinsicht ihre verschiedenartigen Teilgebiete, deren Entstehungsgründe denen von Essen wohl oft entsprechen.

In der Mitte des heutigen Stadtgebietes begann die Industrialisierung, entstanden die ersten Fabriken und Bergbaubetriebe. Mit dem Vordringen des Kohlenabbaues nach Norden traten neue Zechen hinzu. Abgesehen vom Ruhrtal, das ein Gebiet eigenen Charakters darstellt und auch von dem anderen Stadtgebiet durch eine natürliche Grenze getrennt ist, blieb der südliche Teil von der Industrialisierung weitgehend verschont. Er bildet deswegen — zwar von den meisten Arbeitsplätzen weiter entfernt — ein bevorzugtes Wohngebiet. Die Besiedlung des letzteren erfolgte hauptsächlich nach 1900, also zu einer Zeit, da das Werden zur Großsiedlung Essen seinen Anfang nahm. In dieser jungen Siedlungsgegend überwiegen in dem Verhältnis Arbeiter zu übrigen Erwerbstätigen die letzteren. In

den nördlichen Gebieten dagegen stellen die ersteren den größten Prozentsatz. Nun muß bei der Darstellung natürlich berücksichtigt werden, daß die Arbeiter den größten Prozentsatz der Erwerbstätigen stellen. 1939 standen 179 419 Arbeitern 102 332 sonstige Berufstätige gegenüber. Doch erklärt sich die Berufsgruppenverteilung überwiegend aus dem bereits im vergangenen angedeuteten Gründen. Einmal entstanden unmittelbar neben den Industrierwerken und Zechen Wohnsiedlungen, zum anderen werden von dieser Gruppe der Berufstätigen Wohnplätze in der Nähe ihrer Arbeitsstätte bevorzugt. Letzteres hat wohl im wesentlichen einen finanziellen Grund. Ein Zahlenbeispiel zeigt die Verteilung der Berufstätigen noch deutlicher. Bei einem Nord—Süd-Abschnitt von Altenessen über die Altstadt nach Rüttenscheid-Bredeneu entfallen nach der Berufszählung von 1939

	auf 12 Berufstätige in		
	Altenessen	Altstadt	Rüttenscheid/Bredeneu
an Arbeitern	9,4	7,3	4,7
Im gleichen Zeitraum wohnten von den genannten Arbeitern:			
	Nordteil	südl. Stadtviertel	Ruhrtal
über	70 %	10,1 %	7,8 %

Es wurden bei diesen Angaben Zahlen des Jahres 1939 verwandt, da diejenigen von 1948 ein falsches Bild ergeben würden. Die Zerstörung ausgedehnter Wohnviertel zwang große Teile der Bevölkerung sich in anderen Gegenden niederzulassen. Ein Vergleich aus der Nachkriegszeit würde also keinen natürlich gewordenen Zustand aufzeichnen. Zudem ändert sich dieser durch die Wiederherstellung zerstörten Wohnraums ständig.

Zusammenfassung.

Die vorangegangenen Ausführungen lehrten, daß bei lagemäßig ähnlichen Teilen der Großstadt Essen die Entwicklung einen fast gleichen Verlauf nahm. Die Ursache der gewaltigen Umwandlung innerhalb der Stadtgrenzen war eine bodenmäßig gebundene Industrialisierung. Letzteres erklärt aber die verschiedenartigen Auswirkungen im Nord- und Südteil der Stadt. Das nach Süden ausklingende kohlenführende Karbon führte zu einer starken Umwandlung nur im Norden und ließ weitgehend dem Süden seine alten Züge erhalten. Im Norden aber war es die Verteilung der eisenschaffenden Industrie und der Zechen, sowie die Lage der größeren Siedlungen der Vorindustriellandschaft, die das werdende Siedlungsbild bestimmten. Die Industrialisierung bedingte im Stadtgebiet einen enormen Bevölkerungsanstieg von 20 000 um 1800 auf fast 700 000 — 1939. Dieser löste eine starke Siedlungstätigkeit aus, die als primärer Faktor der Landschaftsumwandlung betrachtet werden muß. An der ersten Siedlungsentwicklung hatten primär die geschlossenen Siedlungen der Vorindustriellandschaft Anteil. In größerem Ausmaß wuchs die Besiedlung flächenhaft um das ehemalige Landstädtchen Essen. Als Ursache hatten wir auf der einen Seite die westlich dieser Siedlung liegenden Kruppwerke, zum anderen die zentrale Stellung die-

ses Ortes herausgestellt. Außer der Entwicklung der vorhandenen Siedlungen entstanden neue Industriesiedlungen. Entweder fügen sie sich als Teilsiedlungen der geschlossenen zusammenhängenden Bebauung ein oder sie füllen als eigene geschlossene Siedlungsindividuen bzw. als locker gefügte Siedlungen die bis dahin landwirtschaftlich genutzten Flächen. Als letzte Phase der Siedlungsentwicklung erfolgte die Besiedlung der im Süden und Südosten des Altstadt-kerns liegenden Gebiete. Die Gebiete im Süden der Stadt aber, das Ruhrtal und seine Umgebung, nahmen eine langsame gleichmäßige Entwicklung.

Bei den entstandenen Siedlungen lassen sich urwüchsige von geplanten und Plansiedlungen unterscheiden. Erstere schließen an eine Kernsiedlung an und benutzen vorhandene Feldwege und Flurgrenzen als Leitlinie ihrer Bebauung. Es entstehen dadurch Siedlungen mit einem unregelmäßigen Straßennetz, wie wir sie in Essen-West und Altenessen u. a. kennenlernten. Die geplanten Siedlungen, wie wir ihnen im Osten und Süden des Altstadt-kerns begegneten, zeigen ein entworfenes Straßennetz. Die reinen Plansiedlungen dagegen sind solche, die eine geschlossene Siedlungseinheit darstellen, wie wir sie in den Krupp- und Zechensiedlungen kennenlernten. Auch die ländliche Hausbauweise ging wesentlich nach 1900 in eine städtische über.

Durch die neu entstandenen Industrierwerke, Zechen- und Wohnsiedlungen änderte sich das äußere Bild der Landschaft im nördlichen Teil vollständig, konnte aber im Süden seine alten Züge weitgehend erhalten. Als erstes fielen dieser Entwicklung die ausgedehnten Gartenringe der Städte zum Opfer. Der weitaus größte Teil des nördlichen Feldlandes wurde in Industrie- und Siedlungsland umgewandelt und dadurch die meisten bäuerlichen Betriebe vernichtet.

Erst seit 1929 bildet das beschriebene Gebiet eine Stadteinheit. Die in den einzelnen Abschnitten erwähnten Eingemeindungen sollen hier noch einmal übersichtlich zusammengestellt werden:

Die Eingemeindungen der Stadt Essen.

Eingemeindungen	Jahr	Fläche in ha	Gesamtfläche in ha
—	1900	995,53	995,53
Altendorf	1901	932,00	1927,53
Altendorf			
Frohnhausen			
Holsterhausen			
Rüttenscheid	1905	581,80	2509,33
Huttrop	1908	285,27	2794,60
Rellinghausen	1910	955,37	3749,97
Rellinghausen			
Bergerhausen			
Heide			
Fulerum	1910	156,92	3906,89
Borbeck	1915	3000,86	6907,75
Borbeck			
Schönebeck			
Bedingrade			
Frintrop			
Dellwig			
Bocholt			
Vogelheim			
Gerschede			

Eingemeindungen	Jahr	Fläche in ha	Gesamtfl. in ha
Bredene y	1905	1532,75	8440,50
Bredene y			
Schuir			
Haar zopf	1915	257,35	8697,85
Altenessen	1915	1122,96	9820,81
Landkreis Essen	1929	9026,19	18847
Werden	Kray		
Heidhausen	Frillendorf		
Heisingen	Schonnebeck		
Kupferdreh	Stoppenberg		
Überruhr	Katernberg		
Steele	Karnap		

c) Die gewordene Siedlung.

Als wir zu Beginn der Ausführungen von den Ruhrbergen auf das Stadtgebiet Essen blickten, sahen wir die großen Züge im Siedlungsbild dieser Stadt. Die verfolgte Entwicklung von den rein bäuerlichen Siedlungen über die Kirchdörfer und Landstädte bis zum heutigen Zustand hat wohl das Verständnis für diese geschaffen. Im Mittelteil dieses Stadtgebietes liegt ein zusammengewachsener großer Siedlungskomplex, der den Stadtkern umschließt. Seine vom Stadtkern aus gesehene nach Westen angeschwollene Form ist durch die Lage und Siedlungsbeeinflussung der Kruppwerke verursacht. Dieser Siedlungskomplex ist mit den harmonisch gewachsenen Städten vergleichbar und darf deshalb als harmonisches bzw. eigentliches Stadtgebiet bezeichnet werden. Daran schließen sich Gebiete lockerer Bebauung an, die von geschlossenen Siedlungskomplexen unterbrochen werden. Durch den Vorgang der gleichzeitig erfolgten Industrialisierung und Besiedlung, wie er im vorigen Kapitel Erwähnung fand, lassen sich nur ganz geringe Flächen reiner Industriegebiete ausscheiden, die größeren sind mehr oder weniger industrialisierte Wohngebiete. Neben den kleinen, im gewissen Grade selbständigen Industriesiedlungen sind die größeren Siedlungskomplexe der Außenzone weitgehend selbständige Orte. Da diese teils bis 1915 bzw. 1929 ein eigenstädtisches Dasein führten, besitzen sie Geschäfts- und kulturelle Zentren. So z. B. Werden, Steele und in kleinerem Ausmaß Borbeck. Wie sehr diese Orte eigene Siedlungsgebiete darstellen, zeigt die Verfolgung der Bevölkerungsstatistik, die zwischen den Zählperioden ein Anwachsen der Bevölkerung in den Außenstadtteilen des harmonischen Stadtgebietes zeigt und eben einen solchen Vorgang des Wachsens von innen nach außen in den Siedlungskomplexen der Außenzone. Am deutlichsten wird dies zwischen Essen und Werden. Bei ersterem nimmt die Bevölkerung in Bredene y zu, die Siedlung wächst den südlichen Anstieg zu den nördlichen Ruhrbergen hinauf. In Werden breitet sich diese jenseits der Ruhr aus. Erst wenn die Siedlung von Essen aus Werden eingeschlossen haben sollte und südlich dieses Ortes sich fortsetzte, wäre der Vorort zum Stadtteil geworden und bildete mit dem ersteren eine geschlossene Siedlungseinheit.

Die weit über das engere Stadtgebiet als Einkaufs- und Kulturzentrum bekannte Altstadt überragt die übrigen Zentren. Diese bilden so Nebenzentren dieses Stadtgebietes. Der Name *Stadtsystem* kommt einer

solchen Art von Siedlung wohl am nächsten. Die entwicklungsbedingte Bildung dieser Nebenzentren kann bei einem fast 200 qkm großem Stadtgebiet nur als vorteilhafte Lösung betrachtet werden. Das Stadtzentrum wird auch dann seine primäre Stellung nicht einbüßen, wenn die Entwicklung in solchen natürlich vorgezeichneten Nebenzentren unterstützt wird und eine gewisse Dezentralisation herbeigeführt würde. So ist es auch unrichtig, in diesem Stadtsystem eine geschlossene Siedlungseinheit zu sehen und eine Gliederung in eine Industrie-, Geschäfts- und Wohnstadt vorzunehmen, wie dies *Ziegler* in seinen Ausführungen über Essen tat. Diese Gliederung ist vielleicht Wunschtraum aber nicht Wirklichkeit. Es lassen sich bei dieser Stadt Stadtteile des geschlossenen inneren Siedlungskomplexes und Vororte unterscheiden. Diese kann man nach dem Vorhandensein von mehr oder weniger Industrie- und Zechenbetrieben als Industriestadtteile und Vororte bzw. als Wohnstadtteile und Vororte bezeichnen.

Die aufgezeichnete Siedlungsstruktur der Großstadt Essen aber ist die primär sichtbare und leitet sich aus der Siedlungsentwicklung dieser Landschaft her. Die besprochene Nebenzentren- bzw. Siedlungszellenbildung der Vororte eines solchen Systems darf aber bei den weitgehenden Eingemeindungsbestrebungen der Industriestädte für die Siedlungsstruktur dieser Stadtsysteme nur als vorteilhaft bezeichnet werden.

4. Die Siedlung „Groß Essen“ als Teil der Siedlung „Ruhrgebiet“.

Das Stadtgebiet Essen ist ein Teil des Ruhrgebietes und die verfolgte Umwandlung der Landschaft innerhalb ihrer Stadtgrenzen ist ein Beispiel für diejenige im gesamten Industriegebiet. Die Ausführungen würden unvollständig sein, würde man nur das Stadtsystem Essen und nicht das umgebende Gebiet und die Stellung der Stadt in demselben betrachten. Es ist schon deswegen von Bedeutung, weil die Besprechung der Verkehrs- und versorgungswirtschaftlichen Fragen zumeist das Ruhrgebiet als Ganzes und nicht nur das Stadtgebiet als Teilgebiet desselben betreffen.

Die Ausbildung des Ruhrgebietes aber zeigt dieselben Züge, wie wir sie bei dem Stadtsystem Essen antrafen. Größere Siedlungskomplexe wechseln mit Gebieten vorherrschender lockerer Bebauung und eingestreut sind zahlreiche kleinere geschlossene Siedlungen. Bei den großen Siedlungskomplexen lassen sich deutlich zwei Siedlungsreihen unterscheiden, die gewöhnlich als *Hellweg-* und *Emscherstädterreihe* bezeichnet werden. Zu der ersteren gehören Duisburg, Mülheim, Essen, Wattenscheid, Bochum und Dortmund, zu der anderen Oberhausen, Gelsenkirchen, Wanne-Eickel, Herne und Castrop-Rauxel. Eine Reihe von kleineren geschlossenen Siedlungen weist das Ruhrtal auf. Dies sind fast ausschließlich alte Orte mit einem mittelalterlichen Kern. Eine ähnliche, aber bedeutend jüngere und zumeist im letzten Jahrhundert aus Kirchdörfern erwachsene Siedlungsreihe ist am *Recklinghauser Höhenrücken* im Norden der Kernzone des Reviers zu finden: *Hamborn*, *Sterkrade*, *Bottrop*, *Gladbeck*, *Buer*, *Recklinghausen*. Erstere sind kaum und letztere noch wenig von der Industrialisierung erfaßt. Die zeitliche Entwicklung der *Hellweg-* und *Emscherstädterreihe* aber war weitgehend von der Wanderung des Kohlenabbaues nach Norden abhängig,

der um 1800 die erste und in den letzten zwei Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts die zweite Linie erreichte. Fand aber die beginnende Industrialisierung im Hellweggebiet bereits kleine Städte vor, so waren im Emschergebiet nur kleine ländliche Siedlungen, z. T. Kirchdörfer vorhanden. Dieser Zustand des vorigen Jahrhunderts hat seine enge Beziehung zur Naturlandschaft. Wenn wir an die ersten Kapitel dieser Ausführungen zurückdenken, so wird dieses verständlich. Das trockene, fruchtbare Hellweggebiet bot die Voraussetzung für zahlreiche bäuerliche Siedlungen und deren Weiterentwicklung. Die geländemäßig günstige Lage führte schon früh, wahrscheinlich bereits im vorgeschichtlicher Zeit, zur Benutzung des Hellweges und damit der verkehrsmäßigen Erschließung dieses Gebietes. Die Voraussetzung zur Entwicklung größerer Ortschaften war damit gegeben. Dagegen wurden weite Flächen des Emschergebietes von nassen Böden eingenommen. Dies führte dazu, daß die Emschertalung nur von vereinzelt, verstreut liegenden bäuerlichen Siedlungen landwirtschaftlich genutzt wurde. Die Nutzung des größten Teils dieser Fläche als Weide- und Waldland ging aber von den Siedlungen des Hellweges aus. Nur durch die vereinzelt Errichtung von Kirchen entwickelten sich an diesen Stellen kleinere bäuerlich-gewerbliche Dörfer. Als der Industrialisierung des Hellweg- und Emschergebietes die Besiedlung folgte, bildeten ebenso wie im heutigen Stadtgebiet Essen im Ruhrgebiet die geschlossenen Siedlungen der Vorindustrielandschaft die primären Siedlungskerne der neuen Entwicklung. Waren aber nun im Hellweggebiet die Kerne der werdenden Siedlungen Städte, so im Emschergebiet nur kleinere Kirchdörfer oder lockere bäuerliche Siedlungen. Die heutigen Städte sind deshalb in letzterem ohne einen sichtbaren alten Kern. An industriegünstigen Plätzen, an denen selbst gar keine geschlossenen Siedlungen vorhanden waren, bilden sich junge Industriesiedlungen künstlich, wie es die Stadt Oberhausen lehrt. Die Industrialisierung, die als Montanindustrie bodenmäßig gebunden ist, schreibt die Orte der Siedlungen vor, die, wenn kein alter Kern, an dem sie angreifen können, vorhanden ist, auch künstlich entstehen.

Ist das Straßennetz der Hellwegstädte durch die vorhandenen städtischen Kerne urwüchsig, so ist dasjenige der Emscherstädte, der beliebten Schachbrettstraßenführung der letzten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts entsprechend, weitgehend rechtwinklig. Es gilt auch in dieser Hinsicht der gleiche Vorgang, den wir bei Essen im kleinen beobachten konnten, für das Ruhrgebiet im ganzen. Die äußere Form der Hauptsiedlungskomplexe der einzelnen Großstädte des Reviers ist verschieden und ähnlich Essen von der Lage der Industriewerke abhängig. Die südlich der Hellwegstädte gelegenen Ortschaften des Ruhrtals sind teilweise von diesen eingemeindet und bilden ähnlich wie bei Essen Nebenzentren dieser Städte oder sie führen ein eigenstädtisches Dasein (Kettwig, Hattingen, Witten u. a.). Die eigentlichen Industriestädte, also diejenigen der Kernzone des Reviers, sind die Hellweg- und Emscherstädte. Die größte von diesen ist Essen und ihre Lage im Hauptzentrum des Industriegebietes läßt ihr besondere Bedeutung zukommen. Essen ist der Sitz zahlreicher industrietechnischer Verwaltungen des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes (Ruhrverband, Ruhrtalsperrenverband, Emschergenossenschaft, Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk, Kohlensyndikat, Verein für bergwerkliche Interessen, Reichsbahndirektion u. a.). Es ist kaum über-

trieben, Essen als Herz des Ruhrgebietes zu bezeichnen und es wäre wünschenswert, wenn dieses durch Regierungsbezirksgrenzen zerschnittene Gebiet nicht nur in wirtschaftlicher, sondern auch in kommunaler Hinsicht eine Einheit bilden würde.

5. Entwicklung und heutiger Stand des Verkehrswesens.

a) Der Bau von Verkehrswegen als Folge der Industrialisierung.

Nicht allein die Erzeugung eines hochwertigen Gutes, sondern auch günstige Absatzbedingungen bilden die Voraussetzung einer gesunden Wirtschaft. Um letztere für den Kohlenbergbau zu schaffen, hatte man in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts mit der Schiffbarmachung der Ruhr begonnen und diese 1840 von Witten bis zur Mündung, also durch das gesamte Kohlenabbaugebiet hindurch vollendet. Diese Vollendung fiel in eine Zeit, da durch Ermöglichung des Tiefzechenbaues die Wanderung des Bergbaues nach Norden bereits begonnen hatte. Um die alten Absatzmärkte zu erreichen, bedurfte es für die Zechenbetriebe im Norden neuer Verkehrswege. Als erster Versuch, sich den Absatzmärkten näherzubringen, ist der Bau von Aktienstraßen in der Mitte des vorigen Jahrhunderts zu werten. Zwei Straßen, Steelerlinghausen-Werden und Borbeck-Mülheim wurden gebaut (*Spethmann*, 96) und stellten die Verbindung mit der Ruhr her. Doch macht der nun aufkommende Bau von Eisenbahnen diese Straßen als Kohlentransportwege bald überflüssig. Erstere übernahmen leichter und schneller den Transport dieses Gutes. Es soll nun nicht behauptet werden, daß der Bau sämtlicher Eisenbahnlinien eine Folge der Industrialisierung darstellte. Eine Erschließung dieses Gebietes durch letztere wäre wohl auch ohne dieselbe erfolgt. Die Massierung der Eisenbahnlinien in dieser Zone aber ist als Folge derselben zu betrachten. Am 15. 10. 1847 wurde die Strecke Duisburg—Dortmund dem Verkehr übergeben (*Siebrecht*, 91). Diese Strecke berührt das heutige Stadtgebiet in Altenessen. Erst 1862 folgte die Strecke durch das Herz des Reviers, die Städte Duisburg, Mülheim, Essen und Bochum verbindend. Die zwischen beiden verlaufende Strecke über Essen-Nord wurde 1866 eröffnet (*Siebrecht*, 91). Letztere dient primär dem Kohlentransport und ist durch zahlreiche Anschlußgleise mit den Zechen verbunden. Erst 1914 erfolgte die Eröffnung des Rhein-Herne-Kanals und damit einer ersten Wasserstraße für das Rheinisch-Westfälische Industrievier. Der Anteil von 80% Kohlen an der Masse der auf ihm versandten Güter (*Weihnsner*, 115) kennzeichnet seine hohe Bedeutung für den Bergbau.

Der Industrialisierung aber folgte die Siedlung und damit der Bedarf an Nahverkehrsmitteln, die die Verbindung mit den Arbeitsplätzen und Geschäftszentren herstellen sollten. So betrieb von 1868 bis 1899 die Firma van Eupen Pferde-Omnibusstrecken, die die wichtigsten Essen umgebenden Orte mit diesem verband. Folgende Strecken waren in Betrieb (*Süddeutsche Eisenbahngesellschaft*, 104):

Essen—Steele
Essen—Oberhausen
Essen—Bottrop
Essen—Horst
Essen—Stoppenberg-Katernberg
Essen—Frintrop-Bedingrade.

Erst 1893 erfolgte die Eröffnung der ersten elektrisch betriebenen Straßenbahnstrecke vom Hauptbahnhof durch Essen-West nach Borbeck (*Süddeutsche Eisenbahngesellschaft*, 104), also die Nahverkehrserschließung der Wohnviertel der Kruppschen Belegschaft. Die Anlage dieser Strecke unterstreicht den Vorgang der Siedlungsentwicklung dieses Gebietes, wie er im vorangegangenen Erwähnung fand. Dann folgten die Strecken vom Hauptbahnhof nach Altenessen und von diesem nach Rütterscheid, also entlang der Hauptsiedlungsachse dieser Stadt, die Wohnviertel mit dem Bergbaugebiet verbindend.

Durch die Schaffung von Verkehrswegen wurde also auf der einen Seite weitgehend der Absatz der Güter ermöglicht und die fortschreitende Industrialisierung unterstützt, auf der anderen Seite die Verbindung zwischen Wohnort und Arbeitsplätzen geschaffen. Wenn auch ohne eine Industrialisierung die Erschließung des Gebietes durch die Eisenbahn erfolgt wäre, so ist die Anlage dreier Parallelbahnen und des Rhein-Herne-Kanals dem Bedürfnis der Industrie zuzuschreiben. Man darf hier mit *Christaller* von der ökonomischen Verursachung des Verkehrs sprechen, die immer dann eintritt, wenn das Bestreben, günstige Absatzbedingungen zu schaffen vorliegt bzw. die Bedeutung seines Gutes so groß ist, daß dessen Erzeugerort von außen verkehrsmäßig erschlossen wird.

b) Die Fernverkehrsanlagen.

Im folgenden Abschnitt soll die heutige Lage Essens im Netz der Fernverkehrsanlagen, also aller solcher Verkehrswege, die das Stadtgebiet mit der Umgebung verbinden, betrachtet werden. Die Entwicklung der Eisenbahnen hat bereits gezeigt, daß die Hauptstrecken das Revier und damit die Stadt Essen von Westen nach Osten durchlaufen, wie es auch bereits die bedeutende Straße der Vergangenheit, der Hellweg, tat. Letzterer hat auch heute noch Bedeutung, wird aber durch die nördlich von diesem verlaufende *Reichsautobahn* entlastet. Die Massierung der Verkehrswege von Westen nach Osten, worauf der Leser in der Einführung dieser Arbeit schon aufmerksam gemacht wurde, ist natürlich bedingt. Der geländemäßig günstige Saum am Rande der Mittelgebirgsschwelle und die Verbindung zum Rheintal einerseits und nach Mitteldeutschland andererseits waren dabei primär entscheidend. Von den Eisenbahnstrecken sind die 1847 bzw. 1862 eröffneten Altenessener- bzw. Hauptbahnhofsstrecke auch heute noch die wichtigsten. Da letztere alle zentralen Bahnhöfe berührt, ist sie für den Pendelverkehr, beide aber für den Fernverkehr von Wichtigkeit. Nach dem Sommerfahrplan 1949 verkehren über Essen-Hbf. 52, über Altenessen 32 Fernzüge. Die Verbindung beider stellt eine z. Zt. nicht betriebene Strecke nach Altenessen, sowie eine solche nach Gelsenkirchen her. Direkte Strecken nach Norden fehlen auch heute noch weitgehend und werden durch Autobuslinien ersetzt. Nach Süden besteht eine hauptsächlich dem Stadtverkehr dienende Verbindung über Werden nach Kettwig und eine solche über Steele nach Wuppertal.

Von den Autostraßen ist der die Ost-West-Verbindung herstellende *Ruhrschnellweg* (*Hellweg*), von den Nord-Süd-Straßen die Verbindung Düsseldorf, Kettwig, Essen und vom bergischen Land über Werden von Bedeutung. Sie entsprechen in ihrem Verlauf den Hauptlandstraßen des Mittelalters. Die Fortführung dieser Straßen nach Norden stellt die Verbindung mit der Reichsautobahn her. An Wasserstraßen besitzt das Revier nur den erwähnten 1914 eröffneten Rhein-Herne-Kanal,

der die Verbindung zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal und dem Duisburger Hafen herstellt. Die Anlage von 25 Zechenhäfen auf der 38 km langen Strecke, davon 7 auf Essener Gebiet, der geringe Durchgangsverkehr, der vor dem Krieg nur $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{4}$ ausmachte (Weihner, 115) und der bereits erwähnte Anteil von 80% Kohlen an den über ihn versandten Gütern, kennzeichnet seine hohe Bedeutung für den Bergbau der Stadt und des Ruhrgebietes. Dient diese Wasserstraße ausschließlich dem Güterversand, so die übrigen jedoch nur teilweise. Als Personenverkehrswege sind sie nicht nur Fern-, sondern gleichzeitig Nahverkehrsanlagen. Die Lösung des Nahverkehrs aber liegt hauptsächlich in den Händen der Kleinbahn.

c) Die Nahverkehrsanlagen.

Ein so ausgedehntes Stadtsystem, wie es das Essener darstellt, benötigt umfangreiche Nahverkehrsanlagen, um den Ansprüchen der Bevölkerung gerecht zu werden. Einen Teil dieser Aufgabe übernehmen die Eisenbahnen, die das Hauptzentrum Essen mit den Nebenzentren Borbeck, Steele und Werden verbinden. Den Innen- und Kleinvorortverkehr aber haben hauptsächlich die Straßenbahnen zu bewältigen. Ein strahlenförmig vom Zentrum der Stadt ausgehendese Straßenbahnnetz überzieht heute das Stadtgebiet. Eine auffällige Verdichtung der Linien nach Westen und eine bedeutend geringere nach Osten und Nordosten ist dabei auffällig. Dies bestätigt jedoch noch einmal die aufgezeichnete Siedlungsentwicklung, da die Straßenbahnlinien primär dem Dringlichkeitsbedürfnis nach angelegt wurden. Dies war in den Westvierteln, wie es schon die Anlage der ersten Strecken zeigte, größer, da durch die große Anzahl der hier wohnenden Industriearbeiter eine enge Konzentration um ihre Arbeitsstätten, wie sie bei den Zechen im Osten und Nordosten möglich war, sich hier aber nicht durchführen ließ. Die in den Händen der 1895 ins Leben gerufenen Süddeutschen Eisenbahngesellschaft liegenden Straßenbahnen betreiben neben diesen elektrischen Schienenfahrzeugen noch zahlreiche Omnibuslinien, die günstige Verbindung zu den Vororten schaffen. Eine erste Obusstrecke wurde in jüngster Zeit eröffnet. Auch die Reichsbahn betreibt noch einige solcher Omnibuslinien. Der ganzheitlichen Betrachtung des Industriekomplexes „Ruhrgebiet“ würde eine zentrale Planung der Kleinbahnen günstiger sein, wie es bereits einem Plan des Landrates von Hövel aus dem Jahre 1893 entsprach (*Süddeutsche Eisenbahngesellschaft*, 104), der aber durch die einseitigen Profitinteressen der Städte zerschlagen wurde.

6. Die Lösung der wasserwirtschaftlichen Fragen.

a) Rückblick.

Einleitend hatten wir bereits einmal davon gesprochen, daß das Wasser schlechthin die Voraussetzung jeglichen menschlichen Daseins bildet. Vielfacher Art ist die Nutzung desselben. Es dient u. a. zur Bewässerung und Wasserversorgung, als Transportmittel, als Antriebsmittel, Kraftvermittler oder als Stoff- und Abwasserbeseitiger. Ohne eine Ordnung und Lenkung der Wasserwirtschaft wären heute ganze Gebiete nicht lebensfähig. Es ist für die Menschen der Städte heute selbstverständlich, in jeder Wohnung fließendes Wasser zu besitzen, ohne daß sie sich Gedanken darüber machen, wie vieler mannigfaltiger Einrichtungen es bedarf, ständig eine genügende Wasserversorgung zu garantieren. Einen kleinen

Einblick gewann auch die Großstadtbevölkerung in dieser Hinsicht im letzten Krieg. Aber nun ist es wieder selbstverständlich geworden, daß Wasserleitungen in alle Wohnungen führen. Dies war nicht immer so. Zu einer Zeit, da die technischen Mittel des Menschen noch primitiv waren, war dieser unmittelbar an das Wasser gebunden. So fanden wir die bäuerlichen Siedlungen in den Quellmulden und Tälchen, also nahe dem Wasser. Wegen ihrer eigenen Versorgung und der ihrer Wirtschaft, waren diese Siedler gezwungen, Stellen, an denen Wasser vorhanden war, aufzusuchen. Später lernten sie Brunnen bauen, die den Grundwasserspiegel erreichten und durch das Grundwasser gespeist wurden. Letzteres war besonders dann nötig, als die Besiedlung sich ausdehnte und gewerbliche und städtische Siedlungen entstanden. So waren die größeren Siedlungen des heutigen Stadtgebietes Essen in den verflossenen Jahrhunderten mit städtischen und zahlreichen Privatbrunnen ausgestattet (Ribbeck, 80). Wahrscheinlich aber reichten auch am Anfang des 16. Jahrhunderts in der Stadt Essen diese nicht mehr aus, das Bedürfnis der Bevölkerung an Wasser zu decken, so daß man zum Bau einer ersten künstlichen Wasserleitung überging. Gespeist wurde diese aus 10 ergiebigen Quellen südwestlich des heutigen Altkerns in der Gegend der Kaupenhöhe (Nerretter, 74). Dieses aus den Quellen erschlossene Wasser wurde in einem großen Behälter gesammelt und von dort unterirdisch in Holzrohren (Nerretter, 74) und mit natürlichem Gefälle der Stadt zugeleitet. Hier speiste es die Brunnen derselben. Die Holzrohre wurden dann Anfang der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts durch gußeiserne ersetzt (Nerretter, 74). Die beginnende Bergbautätigkeit verursachte Senkungen, die die Ergiebigkeit der Quellen beeinflussten. Wassermangel der Stadt zwang wahrscheinlich dieselbe, neuen Möglichkeiten der Wasserversorgung näherzutreten. Der Fluß, in dessen Niederschlagsgebiet sich das Städtchen Essen befand, war die Emscher. Sie kam, da sie schon um diese Zeit durch Abwässer verschmutzt war, für eine Trinkwasserversorgung nicht mehr in Frage. So blieb nur die Möglichkeit, Ruhrwasser zur Versorgung der Stadt heranzuziehen. Doch war man in diesem Fall gezwungen, das Wasser erst auf die nördlichen Ruhrberge (Wasserscheide) zu pumpen. Die erste Wassergewinnungsanlage der Stadt an diesem Fluß wurde 1864 in Bergerhausen in Betrieb genommen und das Wasser von dort in einen 58 m über dem Ruhrwasserspiegel liegenden Behälter auf den Steeler Berg gepumpt (Nerretter, 74), von dem aus es der Stadt Essen zugeführt wurde. Die knapp 500 000 m³ betragende Förderung 1865 wurde in 30 Jahren dem wachsenden Abnehmerkreis entsprechend auf das 13 fache gesteigert. 1899 verlegte man unter Vergrößerung die Wassergewinnungsanlagen auf das linke Ruhrufer (Nerretter, 74), wo sie sich auch heute noch befinden.

b) Die Lösung der wasserwirtschaftlichen Fragen in diesem Jahrhundert.
Einführende Betrachtung.

Das Trink- und Brauchwasser der sich im vorigen und diesem Jahrhundert ausbreitenden Stadt wurde weiter der Ruhr entnommen, das Abwasser derselben der Emscher zugeführt. Doch nicht nur im Stadtgebiet Essen, auch an allen anderen Orten des heutigen Ruhrgebietes breitete sich die Siedlung und Industrie aus. Eine wilde und un gelenkte Wasserentnahme der werdenden Großstädte aus der Ruhr hätte wohl bald zu

katastrophalen Folgen geführt, wenn nicht die wasserwirtschaftlichen Fragen eine ganzheitliche Regelung und Lösung erfahren hätten. Diese Darstellung wäre unvollständig, würde sie nicht die Kenntnis von den Gesamteinrichtungen vermitteln, ohne die die städtischen Wassergewinnungsanlagen nicht lebensfähig wären. In wasserwirtschaftlicher Hinsicht haben wir das Ruhrgebiet als Ganzes und die Städte als Teilgebiete desselben zu betrachten.

An natürlichen Wasserläufen besitzt dieses Industriegebiet wenige. Die Wupper im Süden dieses Gebietes war bereits im vorigen Jahrhundert durch die Abwässer der Textilindustrie verschmutzt, ihre Wasserführung auch sehr gering, so daß sie für eine Trinkwasserversorgung nicht in Frage kam. Auch die Lippe im Norden war für diese Zwecke nicht geeignet. Sie war durch solehaltige Salinen- und Grubenwasser versalzt. Ihr Wasser wird heute zur Speisung von Kanälen mit herangezogen. Die Emscher aber, die durch ihre zentrale Lage für eine Trinkwasserversorgung des Industriegebietes am geeignetsten gewesen wäre, war schon seit langem Abwasserfluß dieser Zone. Die Versorgung mit Rheinwasser aber hätte für einen Großteil des Industrievereins zu hohe Transportkosten verursacht. Die Ruhr, aus einem walddreichen Einzugsgebiet heraustretend, besitzt ein weiches, nur 3—7 Härtegrade messendes Wasser (*Gärtner*, 15) und war so der einzige für eine Trinkwasserversorgung mögliche Fluß des Reviers. Bereits 1898 hatten die großen Wasserentnehmer der Ruhr eine freiwillige Vereinigung gegründet (*Link*, 53), deren Aufgabe es war, für die Lieferung der erforderlichen Wassermengen zu sorgen. Vornehmlich durch den Bau von Talsperren sollte dieses beschafft werden. Am 5. Juni 1913 wurde durch das Ruhrtalesperrengesetz diese freiwillige Vereinigung in eine Genossenschaft des öffentlichen Rechts umgewandelt. Mit der Aufgabe der Reinerhaltung der Ruhr wurde der 1914 in das Leben gerufene Ruhrverband betraut. Die ebenfalls aus einer freiwilligen Vereinigung am 14. Juli 1904 hervorgegangene Emschergenossenschaft (*Gärtner*, 15) übernahm die Regelung der Abwasserwirtschaft im Ruhrgebiet. Sie hat also für eine einwandfreie Wasserabführung ins Emschergebiet zu sorgen und alle mit der Abwasserbeseitigung in Verbindung stehenden Aufgaben zu lösen.

Die Anreicherung und Reinerhaltung des Ruhrwassers.

Das in dem Niederschlagsgebiet eines Flusses gebrauchte Wasser, besonders wenn es sich um Industrierwasser handelt, wird zu einem großen Teil demselben wieder zugeführt. Wenn aber, wie es bei der Ruhr der Fall ist, das Wasser derselben in ein fremdes Flußgebiet gepumpt wird, so geht dieses ihr ständig verloren. Das bedeutet, daß bei diesem Fluß von dem entnommenen Wasser das im Emschergebiet verbrauchte diesem völlig entzogen wird. Im Emschergebiet aber befinden sich die meisten Industrie- und Wohnsiedlungen. In diesem Gebiet wird also auch das meiste Wasser benötigt. Die dadurch entstehenden Schwierigkeiten einer genügenden Trinkwasserversorgung deuten ein paar Zahlen bereits an. Von dem in einer Sekunde aus der Ruhr entnommenen Wasser wurde über die Wasserscheide gepumpt (*Schenk*, 85):

1897 von	4,4 m ³ /s	entnommenes Wasser	3,1 m ³
1905 von	7,7 m ³ /s	entnommenes Wasser	6,1 m ³
1912 von	10,1 m ³ /s	entnommenes Wasser	8,1 m ³
1927 von	19,0 m ³ /s	entnommenes Wasser	10,0 m ³

Bedenkt man dabei, daß das geringste Niedrigwasser dieses Flusses 1911 — $6,5 \text{ m}^3/\text{s}$ betrug (*Link*, 53), so sieht man, wenn man die obigen Zahlen zum Vergleich heranzieht, die Notwendigkeit besonderer Maßnahmen ein. Um die Aufgabe zu lösen, eine ständige genügende Wassermenge dem Fluß zuzuführen und seine Wasserführung zu regulieren, war der Bau von Talsperren in seinem Einzugsgebiet notwendig (*Lenne*, *Volme*, *Ennepe*, *Möhne*, *Sorpe* u. a.). Die Möhnetalsperre ist die größte von den 12 errichteten Sperrren. Sie besitzt ein Fassungsvermögen von 134,1 Mill. m^3 . Ihr Fassungsvermögen ist größer als dasjenige der übrigen zusammen, die mit der ersteren ein solches von 260 Mill. m^3 besitzen. Doch wird auch dieser Stauraum bei dem wachsenden Wasserbedürfnis (1939: 1100 Mill. m^3) (*Flach*, 12) bald nicht mehr ausreichen. Die errichteten Talsperren sind Anreicherungs- und Regulierungsbecken im Gegensatz zu den reinen Trinkwassersperrren. Aus den letzteren wird unmittelbar das Trinkwasser gewonnen. Zur Reinerhaltung des Ruhrwassers wurden vom Ruhrverband örtliche Kläranlagen gebaut, zumeist in Form von Emscherbrunnen. Dieses sind Absatzbecken, in denen das Wasser durch Absetzen und Ausfaulen des Schlammes gereinigt wird. Bei dem letzteren Vorgang wird Gas gewonnen, das der zusätzlichen Gasversorgung dient. So betrug z. B. das gewonnene Gas bei der Kläranlage Rellinghausen 1925: 270 000 l (*Schenk*, 85). Um nicht nur das der Ruhr wieder zugeführte Wasser zu reinigen, sondern auch in ihrem Lauf eine solche vorzunehmen, wurden in ihrem Unterlauf Stauseen angelegt. Der erste der vier heute fertiggestellten ist der Hengsteysee unterhalb der Lenne-Einmündung. Dieser Nebenfluß der Ruhr verschmutzte letztere besonders stark durch sauren Eisenschlamm aus den Abwässern zahlreicher Kleinbetriebe. Bei der Mischung des sauren eisenhaltigen Lennewassers mit dem alkalischen, durch Abwasser von Zellstoff- und Papierfabriken verschmutzten Ruhrwasser, findet eine Ausfällung des Eisenschlammes statt, die vor Anlage des Hengsteysees oft bis nach Essen beobachtet werden konnte. Nach Anlage desselben jedoch findet durch Strömungsverringerung ein Absetzen der Schwebstoffe statt. Dazu tritt die Einwirkung von Licht und Sonne auf eine große Wasserfläche, die eine Selbstreinigung des Flusses bedingt. Außer diesem desinfizierenden Einfluß des Lichtes bildet sich eine Mikrofauna und -flora, die zur Vernichtung der Bakterien des Wassers beiträgt. So treten zu den Anreicherungsbecken im Einzugsgebiet die Klärbecken im Unterlauf des Flusses. Neben diesem Flußklärbecken „Hengsteysee“ besitzt der Fluß drei weitere, den Harkortsee bei Wetter, den Baldeneysee und den Kettwiger See. Der Baldeneysee liegt im Bereich der Großstadt Essen. Seine zwischen den bewaldeten Bergen ideal schöne Lage macht ihn zum Erholungs-, Segel- und Schwimmsportort der Großstadtbevölkerung. Neben ihrer Hauptaufgabe der Klärung des Wassers dienen diese Seen der örtlichen Wasserregulierung. Ihre negative Seite ist der große Verdunstungsfaktor ihrer geringen Tiefe (*Schenk*, 85). Eine Ausnutzung der Wasserkraft zur Stromerzeugung findet noch zusätzlich beim Hengsteysee statt. Während der Nacht wird aus diesem Stausee $1,6 \text{ Mill. m}^3$ Wasser in ein 160 m hoch gelegenes Becken gepumpt (*Schenk*, 85). Dies hat eine Senkung des Wasserspiegels um 70 cm zur Folge (*Schenk*, 85). Am Tage gelangt es durch Turbinen zur Erzeugung von Spitzenstrom in 6—8 Stunden in den See zurück. Der tägliche Gewinn an Spitzenstrom beträgt

560 000 kWh (Schenk, 85). Hierbei wird also das Wasser zur Umwandlung überflüssigen Nachtstroms in wertvollen Tagesstrom verwendet, ohne seiner Hauptaufgabe, der Trinkwasserversorgung, entzogen zu werden. Entlang der Ruhr aber befinden sich die Wassergewinnungsanlagen der einzelnen Städte. Die besprochenen Einrichtungen sorgen dafür, daß diesen ständig genügend Wasser zugeführt wird.

Damit erhielt die Ruhr in diesem Jahrhundert eine neue große Aufgabe. Der Kohlentransportfluß des vorigen Jahrhunderts ist zum Trinkwasserfluß des Industriereviere und Teile seiner angrenzenden Gebiete geworden.

Die Wasserversorgung der Siedlungen.

Entlang der Ruhr befinden sich die eigentlichen Wassergewinnungsanlagen. Diese versorgen Teile des Wuppergebietes, das Emschergebiet und Teile des Lippe- und Ems-Gebietes mit Wasser. 1939 waren dies ca. 6 Mill. Menschen und zahlreiche Berg- und andere industrielle Werke mit einem Verbrauch von 1100 Mill. m³ Wasser. Davon fielen auf die Industrie $\frac{2}{3}$ bis $\frac{3}{4}$ der Gesamtmenge (Flach, 12). Die einzelnen Wasserwerke sind in ihrer Größe verschieden, jedoch in ihrer Art gleich. Sie gliedern sich in die Wassergewinnung in den Ruhrwiesen und in die eigentlichen Wasserwerke. Die erstere gewinnt reines Grundwasser und überfiltriertes Ruhrwasser. Und zwar befinden sich in den Ruhrwiesen, 50 m vom Ufer entfernt, eine Reihe von Brunnen oder Sickerrohrleitungen (Schenk, 85), die durch Grundwasser sowie durch überfiltriertes, aus Anreicherungsbecken gewonnenes Wasser gespeist werden. Die Anreicherungsbecken befinden sich parallel zu den Brunnen mindestens 100 m vom Ufer entfernt. Es sind rechteckige, ungefähr 2,5 m tiefe Becken mit einer 50 cm dicken Sandschicht am Boden. Über eine Vorkläranlage werden sie von der Ruhr aus mit Wasser gespeist. Dieses filtrierte durch die Sandschicht und wird so den Brunnen oder Sickerrohrleitungen als künstliches Grundwasser zugeführt. Über einen Sammelbrunnen gelangt es dann in das eigentliche Wasserwerk. Nach Enthärtung und Überprüfung, der ein eventueller Chlorzusatz folgt, wird es durch Pumpwerkanlagen den Wasserbehältern zugeführt. Von diesen gelangt es zu den Siedlungen und Werken.

Die Wassergewinnungsanlage der Stadt Essen befindet sich auf dem linken Rheinufer südwestlich Steele. Auf dem 560 Morgen großen Gelände sind 22 Filterbecken (Anreicherungsbecken) mit einer Gesamtfilterfläche von 14 100 m² angelegt (Nerretter, 74). Die Länge dieser Becken schwankt zwischen 270 und 538 m, ihre Tiefe beträgt 2,5—2,75 m. Diese Anreicherungsbecken werden, wie allgemein im Ruhrgebiet, über eine Vorkläranlage vom Fluß aus mit Wasser gespeist. Nach seiner Versickerung durch die 50 cm dicke Sandschicht gelangt es als künstliches Grundwasser zu den Sickergalerien (Sickerrohrleitungen) und Brunnen. Durch den Vorgang des Filtrierens verschmutzt natürlich der auf dem Grund dieser Anreicherungsbecken befindliche Sand. Alle 3—4 Monate findet deshalb eine gründliche Reinigung desselben statt, zwischendurch eine einfache. Bei letzterer werden mit Flachschaufeln die oberen 2-3 cm Sand abgehoben und im Längshaufen im Becken belassen. Bei der ersteren aber fällt das betreffende Becken einige Zeit aus, da der gesamte Sand in einer Trommelsandwäsche gereinigt wird. In dem eigentlichen Wasserwerk der Stadt befindet sich ein Keimzähllaboratorium, in dem

eine Überprüfung des Wassers stattfindet. Dem Wasser wird dann ein eventueller Chlorzusatz bis zu 0,2 mg/l zugeführt (*Nerretter*, 74). Da sich die Wassergewinnungsanlage im Ruhrtal, die Hauptsiedlungen von Essen aber im Emschergebiet befinden, ist eine Hebung des Wassers über die Wasserscheide notwendig. Dies geschieht vermittels einer Pumpwerk-anlage. Dadurch wird das Wasser in die Wasserbehälter des jenseitigen Flußgebietes überführt. Der erste, gleichzeitig mit der Wassergewinnungs-anlage errichtete Wasserbehälter auf dem Steeler Berg hat ein Volumen von 3000 m³. Der nach Süden und damit in geländemäßig höher gelegene Teile wachsenden Siedlung entsprechend, war die Errichtung eines solchen an der Frankenstraße und schließlich auf der höchsten Höhe in Bre-denev notwendig.

Die Abwasserbeseitigung.

Die Abwasserbeseitigung gehört zu den dringlichsten Aufgaben einer Stadt. Sie findet häufig, z. B. in Berlin, Breslau oder Dortmund, in der Anlage von Rieselfeldern ihre Lösung. Auch die Randstädte des Industrie-gebietes besitzen solche. Doch hätte ihre allgemeine Anlage in der Kern-zone des Reviers bei der gewaltigen Ballung von Menschen auf so engem Raum keine günstige Lösung der Abwasserbeseitigung bedeutet. Sie wird heute mit Hilfe eines Abwasserkanals, der von Hörde bis zur Mündung begradigten Emscher, gelöst. Bereits im vorigen Jahrhundert war dieser Fluß und seine Nebenbäche durch Abwässer stark verschmutzt. Durch die schlechte Vorflut der Emscher, sie besaß auf ihrer 109,34 km langen Strecke nur 121,5 m Gefälle, von denen bereits auf den ersten 9 km — 40 m verloren gingen, reicherten sich ihre Schmutzstoffe an den Ufern an. Demzufolge war der Gesundheitszustand im vorigen Jahrhundert in ihrem Randgebiet schlecht. Die Klagen über diese Zustände und eine ungenügende Vorflut des Flusses gehen schon bis in das 16. Jahrhundert zurück (*Middeldorf*, 69). Die Vorflut verschlechterte sich durch den einsetzenden Bergbau und die dadurch verbundenen Senkungen noch mehr. Um eine Verbesserung derselben zu erreichen, wurde der Fluß begradigt und ausgebaut. Dies bedingte eine Verkürzung auf 80 km. Demselben Zweck diente auch eine 1910 vollzogene Vorwärtsverlegung der Mündung in die Gegend von Walsum (*Heinrichsbauer*, 27). Vor kurzer Zeit wurde diese abermals nach Norden verlegt und befindet sich nun bei Stopp in der Nähe von Dinslaken. Viele Nebenbäche der Emscher wurden begradigt und als Abwasserkanäle ausgebaut. Zahlreiche Kläranlagen sorgen für eine Reinigung des Abwassers. Trotzdem stellt das Wasser der Emscher durch große Mengen phenolhaltiger Stoffe eine Belastung für den Rhein dar. (*Heinrichsbauer*, 27).

Essen, als Teil des Ruhrgebietes, ist durch Nebenkanäle und Bachläufe an diesen Abwasserkanal angeschlossen. Sechs Emscher-Brunnen befinden sich auf seinem Stadtgebiet. Ebenso wie im Ruhrtal dienen sie neben ihrer Hauptaufgabe der Wasserreinigung zur zusätzlichen Gaserzeugung. Darüber hinaus wird der aus den Klärbecken gewonnene ausgefaulte und ausgetrocknete Schlamm als Düngemittel verwandt.

c) Zusammenfassung.

Dem Fortschritt seiner technischen Hilfsmittel entsprechend, war es dem Menschen, der erst unmittelbar an das Wasser gebunden war, mög-lich, dieses von entfernten Orten seinen Wohnstätten zuzuführen. Als

einen solchen Fortschritt haben wir die Anlage einer Wasserleitung der Stadt Essen im 16. Jahrhundert zu werten. Die Ausnutzung der Dampfkraft ermöglichte in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts eine Hebung des Wassers von der Ruhr in einen Behälter jenseits der Wasserscheide und somit die Versorgung der Stadt Essen mit dem Wasser eines fremden Flußgebietes. Die durch die Industrialisierung wachsende Siedlung „Ruhrgebiet“ aber benötigte eine neue umfassende Regelung der Wasserwirtschaft. Diese liegt in den Händen der 1904 gegründeten Emscher Genossenschaft, dem Ruhrtalsperrenverband (1913) und dem Ruhrverband (1914), sowie der einzelnen städtischen Wasserwerke. Die Anlage von 12 Sperren im Einzugsgebiet der Ruhr mit einem Gesamtfassungsvermögen von 260 Mill. m³ dient der Speicherung und Regulierung des Wassers. Zur Reinerhaltung desselben dienen örtliche Kläranlagen, die Stauseen (Flußkläranlagen), sowie ein 11 km Abwasserkanal von Mülheim bis an den Rhein. Von den Stauseen befindet sich einer, der Baldeneysee, auf Essener Stadtgebiet. Neben ihrer Hauptaufgabe der Wasserreinigung können sie zur lokalen Wasserregulierung herangezogen werden. Eine Ausnutzung der Wasserkraft zur Stromversorgung findet bei dem zuerst gebauten Hengsteysee statt. Zur Wasserversorgung der Städte dienen die Wasserwerke. Diese gewinnen über Brunnen oder Sickergalerien:

- a) reines Grundwasser,
- b) überfiltriertes, aus Anreicherungsbecken gewonnenes Wasser.

Das Wasser wird über Pumpwerke in die Wasserbehälter gehoben und zum größten Teil (ca. 60%) im Niederschlagsgebiet der Emscher verbraucht. Das Abwasser dieses Gebietes wird über rund 200 km ausgebaute Bachläufe dem Abwasserkanal (regulierte Emscher) des Ruhrgebietes zugeführt. 70—90 Mill. m³ Rheinwasser dienen zusätzlich zur Versorgung der westlichen Teile des Industriegebietes.

7. Die Lösung der übrigen versorgungswirtschaftlichen Fragen.

Bedingt durch die Industrialisierung und die damit verbundene Siedlungserweiterung war die Lösung zahlreicher wirtschaftlicher Fragen. Neben der Aufgabe verkehrs- und wasserwirtschaftliche Probleme zu lösen, war die Versorgung dieser auf engstem Raum zusammengeballten Menschenmassen mit Energien (Gas, Elektrizität, Kohle), Lebensmitteln, Textilien usw. zu bewältigen. Es soll aber nun nicht die Aufgabe dieser Arbeit sein, sämtliche volks- und städtewirtschaftlichen Fragen zu behandeln, die ausreichen würden, den Gegenstand einer eigenen Arbeit zu bilden. Ein Werk dieser Art erschien 1929 unter dem Titel „Die Stellung der Großstadt Essen in der Volkswirtschaft“ (*Stat. Amt der Stadt Essen*, 98) und gibt durch reiches Zahlenmaterial demjenigen, der diesen Fragen nähertreten möchte, gute Aufschlüsse. Die vorliegende Untersuchung aber will nur, um das Bild der entwicklungsbedingten wirtschaftlichen Fragen abzurunden, die nicht behandelten kurz streifen.

Die vorhandene Energie „K o h l e“ bildete die Grundlage zur Entwicklung dieses ausgeprägten Industriegebietes und die Versorgung der Bevölkerung mit diesem Gut regelt sich demzufolge im Ortsverkehr. Die Kohle bildet auch die Grundlage der G a s- u n d S t r o m e r z e u g u n g. Die Versorgung der Bevölkerung mit diesen Energien wird im Stadtge-

biet durch die städtischen Gaswerke Essen und das RWE (Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk) durchgeführt. Letzteres, mit seinem Hauptsitz in Essen, ist weit über die Grenzen dieser Stadt hinaus bekannt. Seine Großkraftwerke befinden sich nicht nur an den Fundstätten der Steinkohle, sondern auch an denen anderer Energien, der Braunkohle und der Wasserkraft. Zu diesem Verbundwirtschaftssystem gehören u. a. das Elektrizitätswerk Berggeist in Brühl, das Bergische Elektrizitätswerk in Solingen und dasjenige in Wermelskirchen. Auf Essener Stadtgebiet besitzt das RWE zwei größere Werke. Durch das weitspannige Netz des RWE ist es möglich, Stromausgleichungen vorzunehmen und so z. B. in Essen Strom aus Knapsack bei Köln oder vom Oberrhein mitzuverteilen. Die Wasserkraft aber ermöglicht es, Strom indirekt zu speichern. Bei dem Kraftwerk am Hengsteysee hatten wir bereits darauf hingewiesen, daß dort der nachts nicht benötigte Strom dazu verwandt wird, Wasser einem 160 m hoch gelegenen Becken zuzuführen, um es in der Hauptverbrauchszeit zur Erzeugung von Spitzenstrom zu verwenden.

Besonders umfangreich aber gestaltet sich die Versorgung der Stadt mit lebensnotwendigen Gütern. Von einem natürlichen Hinterland einer Stadt des Industriegebietes zu sprechen, ist kaum angängig. Wir müssen das gesamte Industriegebiet als eine große Versorgungseinheit oder auch Siedlung betrachten, denn die wenigen landwirtschaftlichen genutzten Flächen dieses Gebietes stehen in keinem Vergleich zur Bevölkerung und genügen nur für die Versorgung eines ganz geringen Bruchteils. Damit haben wir zurückschauend in dieser Hinsicht ein neues Stadium erreicht. Die Einzelhöfe einer vergangenen bäuerlichen Kulturlandschaft waren Universalhöfe, die in jeglicher Hinsicht ihre Bedürfnisse selbst befriedigten. Im Mittelalter fanden wir einen Zustand vor, bei dem Stadt und umgebendes Wirtschaftsgebiet eine autarke Wirtschaftseinheit bildeten. Bei den Anfängen der Industrialisierung in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts wird der mittelalterliche Versorgungsring erweitert gewesen sein, aber die einzelnen Ortschaften konnten sich noch durch ein ihnen eigenes Hinterland versorgen. Die in diesem Jahrhundert weitflächige Industrialisierung und Besiedlung führt in dieser Hinsicht zur ganzheitlichen Betrachtung des Ruhrgebietes. Der großen Siedlung „Ruhrgebiet“ entsprechend, hat das Versorgungshinterland eine gewaltige Ausdehnung. Die Betrachtung der Milchversorgung der Stadt Essen läßt dies deutlich werden. Es kamen nach dem angeführten volkswirtschaftlichen Werk von der täglich benötigten Milchmenge:

2,17%	aus der Zone zwischen	0— 25 km,
6,26%	aus der Zone zwischen	26— 50 km,
49,03%	aus der Zone zwischen	51—100 km,
32,33%	aus der Zone zwischen	101—150 km,
8,41%	aus der Zone zwischen	151—200 km,
1,75%	aus der Zone zwischen	201—250 km,
0,05%	aus der Zone über	250 km.

Das Münsterland und Westfalen sind die Hauptversorgungsgebiete hierfür. Ohne weiter auf Einzelheiten eingehen zu wollen, ergab sich bei der Durcharbeitung der Statistik (*Statistisches Amt der Stadt Essen*, 98), daß die das Industrieviertel umgebenden Gebiete der Rheinlande und Westfalens für die Versorgung mit lebensnotwendigen Gütern für dieses Gebiet ein natürliches Hinterland darstellen und den Hauptteil der gefor-

derten Mengen an Getreide, Mehl, Butter, Eier, Milch, Margarine, Kartoffeln, Gemüse, Bier und Wein liefern. Dazu treten Waren, die aus weiter entfernten Gegenden und aus dem Ausland kommen.

Bei dem heutigen Stand der Technik ist ja die Forderung eines natürlichen Hinterlandes keine lebensnotwendige mehr. Die Möglichkeiten eines schnellen Austausches bedingt nur ein gesundes Gleichgewicht zwischen verbrauchenden und erzeugenden Gebieten jeglicher Güter. Und so wie das Industriegebiet fast ausschließlich Verbrauchergebiet für landwirtschaftliche Güter ist, so ist es auf der anderen Seite überragendes Erzeugergebiet der Kohle-, chemischen- und Eisenindustrie.

8. Die derzeitige Ausbildung der Landschaft.

Zu Beginn dieser Ausführungen war der Leser bereits auf die Wasserscheide der beiden das Stadtgebiet durchfließenden Flüsse Ruhr und Emscher geführt worden und lernte die großen Züge im Landschaftsbild dieses Großstadtsystems kennen. Die Verfolgung von Siedlung, Verkehr und Wirtschaft seit der Stiftsgründung ließ die einzelnen Stadien des Landschaftswandels innerhalb der heutigen Stadtgrenzen erkennen. Nachdem dasjenige der Agrarlandschaft charakterisiert worden war, führten die durch die Industrialisierung hervorgerufenen großen Veränderungen zur derzeitigen Ausbildung der Landschaft. So gewaltig diese Veränderungen auch waren, so kam einmal im entstandenen Siedlungsbild die enge Abhängigkeit von der Vorindustriellandschaft, zum anderen von den naturlandschaftlichen Verhältnissen zum Ausdruck.

Die einführende Betrachtung hatte eine Zweiteilung der Landschaft innerhalb des Stadtgebietes, eine Dreiteilung im umgebenen Industriegebiet erkennen lassen. Ein flacher industrialisierter nördlicher Teil scheidet sich durch den Anstieg zum bergigen Land deutlich von einem wenig industrialisierten bergigen südlichen Teil. Außerhalb der Stadtgrenzen steigt das Gelände nach Norden zum Recklinghauser Höhenrücken leicht an. Es ist das Gebiet jenseits der Emschertalung, das Bergbau und Industrie in diesem Jahrhundert allmählich erobern.

Am gewaltigsten waren die Veränderungen in den letzten beiden Jahrhunderten in der mittleren Zone des Industriegebietes und somit im Nordteil des Stadtgebietes Essen, das zu dieser Kernzone des Reviers gehört. Der Vorgang der Industrialisierung wandelte hier in zunehmendem Maße das Bild der ehemaligen Agrarlandschaft an. Heute ist in dieser Zone die durch Industrie und Bergbau erfolgte Beeinflussung so stark, daß diese den Ausdruck der Landschaft bestimmt. Die wirtschaftlichen Faktoren der Bergbau- und Eisenindustrie, d. h. ihre Fördertürme, Halden, Hochöfen, Fabrikanlagen sowie Straßen- und Bahnanlagen bestimmen das Bild der Landschaft. Die menschlichen Siedlungen aber erfahren in natürlicher Abhängigkeit davon hier ihre größte Verdichtung. So charakterisiert — der primären Ausbildung dieser Kernzone entsprechend — der Name *I n d u s t r i e l a n d s c h a f t* diese am besten. Die jedem Fremden auffallende Physiognomie dieses Gebietes rechtfertigt vollauf diese Bezeichnung. Ihre natürliche Gliederung aber in zwei Kleinlandschaften, das *H e l l w e g g e b i e t* und die *E m s c h e r t a l u n g*, hat die Industrialisierung zunichte gemacht und so dieses Randgebiet des Rheinischen Schiefergebirges zu einer Einheit geformt.

Der Anstieg zum bergigen Land, hervorgerufen durch das Auftauchen des Karbons unter der nach Süden dünner werdenden Bedeckung durch Schichten der oberen Kreide (siehe erstes Kapitel), trennt dieses Gebiet vom Südteil. Allgemein im Ruhrgebiet, besonders aber im Essener Gebiet, ist dieser Anstieg bewaldet. Die besprochene Wanderung des Bergbaus vom Ruhrtal nach Norden, die letzten vereinzelt Zechen im Süden, lassen physiognomisch die Abgrenzung der nördlichen Industrielandschaft nicht überall deutlich werden. Es erscheint deshalb berechtigt, von einem Übergangsgebiet zu sprechen. Ist jenes Übergangsgebiet jedoch überschritten, befinden wir uns im Tal der Ruhr, so tritt der starke Gegensatz zu den nördlichen Gebieten klar hervor. Wald- und Feldflächen sowie kleinere Siedlungen charakterisieren dieses Gebiet. Deutlich ist die natürliche Gliederung in die Ruhrtalung, das südliche und nördliche Bergland. Und doch war dieses bewaldete, heute nur noch von vereinzelt, das Gesamtbild der Landschaft nicht beeinflussenden Zechenbetrieben eingenommene Tal der Ruhr, im vorigen Jahrhundert ein bedeutendes Bergbauggebiet. Hier wurde, bis die Verbesserung im Abteufverfahren eine Verlagerung nach Norden zuließ, in zahlreichen Stollen Kohle gefördert. Diese absterbende Restindustriezone soll deshalb in Parallelität zu den Siedlungswüstungen als *Industriewüstung* bezeichnet werden.

Nach Norden aber, in das Gebiet zwischen Emscher und Lippe, hier ohne besonders scharfe Grenze, dringt der Bergbau in diesem Jahrhundert vor. Eine vorsorgliche Planung, weitgehend aber die fehlende Konzentrierung der eisenschaffenden Industrie, haben nicht oder noch nicht das Bild jener Industrielandschaft der Kernzone entstehen lassen. Es ist ein Gebiet, das teils bereits vom Bergbau eingenommen, teils auf Grund seiner natürlichen Vorräte an Kohle zum Planungsraum für weitere Zechen-, Industrie- und Siedlungsanlagen geworden ist.

So dürfen wir dieses Industriegebiet zwischen Duisburg und Dortmund, von den südlichen Bergen der Ruhr bis zur Lippe als eine geschlossene Wirtschaftslandschaft betrachten, deren Kernzone durch ihre Physiognomie die Bezeichnung Industrielandschaft, deren Südzone diejenige einer Industriewüstung, deren nach Norden sich anschließende Gebiete — ohne scharfe Grenze zur Kernzone — diejenige als Planungsraum rechtfertigt. Die Betrachtung lehrt, daß naturlandschaftliche Gegebenheiten zwar sichtbar, aber nicht zur Abgrenzung einer Wirtschaftslandschaft herangezogen werden können. Sie erstreckt sich soweit, wie die sichtbaren wirtschaftlichen Faktoren der Berg- und Eisenindustrie das Landschaftsbild beeinflussen. Die Größe ihres Gebietes ist deshalb nicht konstant und steht in enger Abhängigkeit zur menschlichen Initiative und Tätigkeit.

Die Wirtschaftslandschaft aber umgibt der Wirtschaftsraum. Das sind jene Gebiete, die in irgendeinem funktionalen Verhältnis zu ersterer stehen. Es ist das Einzugsgebiet der Rohstoff-, Lebensmittel- und Wasserversorgung u.a., auch dasjenige der Arbeiter und schließlich auch das Belieferungsgebiet für die erzeugten Güter. Die Arbeiterversorgung, um diesen Punkt als ersten aufzugreifen, soweit es sich um eine solche aus entfernteren Gebieten handelt, darf für das Industriegebiet als unbedeutend gelten. Die für andere Industriegebiete, z. B. das Saargebiet, entscheidende Zerlegung von Wohn- und Arbeitsort, ist, wie

es die aufgezeichnete Entwicklung erkennen ließ, hier nicht gegeben. Primär ist dieses Industriegebiet ein solches der Vollindustriearbeiter, d. h. ohne oder mit nur geringer landwirtschaftlicher Nebentätigkeit. Die Industrialisierung in den ehemals weniger dicht bewohnten Gebieten ließ Siedlungen in der Nähe der Werke und Zechen entstehen. Das im Vorangegangenen deutlich charakterisierte Bestreben der Arbeiter, möglichst nahe dem Arbeitsort zu wohnen, führte in der Kernzone zu der beschriebenen Siedlungskonzentration. Die sich erst in den letzten zwei Jahrzehnten anbahnende Bewegung einer Verlagerung von Wohn- und Arbeitsort aus Gründen des gesünderen Lebens, führt weitgehend nur zu Bewegungen innerhalb des Stadtsystems. Die besprochenen großzügigen Eingemeindungen der Industriegroßstädte nach Süden aber erleichtern diesen Vorgang.

Die Frage nach dem Versorgungsgebiet von Industrie und Bevölkerung sowie dem Belieferungsgebiet der ersteren würde zu der Betrachtung eines weit über das eigene Land gehenden Raumes führen. Der bei der Betrachtung des mittelalterlichen Essens aufgezeichnete Versorgungsring, der Stadt und umgebendes Land durch den Vorgang der Arbeitsteilung selbständig und zu einem geschlossenen Wirtschaftsgebiet machte, ist längst gesprengt worden. Die Möglichkeit eines schnellen Austausches, damit die Rohstoffe und sonstigen Versorgungsgüter aus weit entfernten Gebieten heranzuholen bzw. erzeugte Güter in ferne Länder zu versenden, ließ einen ausgedehnten und kaum klar zu umgrenzenden Wirtschaftsraum entstehen.

Gegenüber diesen Gebieten, die in irgend einer Hinsicht funktional mit dem Industriegebiet in Verbindung stehen, soll aber ein engerer Wirtschaftsraum, nämlich derjenige der Wasserwirtschaft, herausgenommen werden. Das Gebiet dieses für Industrie und Bevölkerung lebensnotwendigen Gutes, dessen Bedeutung im Kapitel IV, 6 gewürdigt wurde, steht räumlich und funktional mit dem Industriegebiet in engster Verbindung. So soll das Einzugsgebiet der Ruhr mit seinen Wasserspeicherungsanlagen (Talsperren), das sich nach Osten dem Industrievier anschließt und dort ein weitverzweigtes Gebiet einnimmt, als engerer bzw. primärer Wirtschaftsraum der Wirtschaftslandschaft „Ruhr“ bezeichnet werden.

Das Stadtgebiet Essen, um damit wieder das eigentliche Untersuchungsgebiet in den Vordergrund der Betrachtung zu stellen, nimmt einen Teil der beschriebenen Wirtschaftslandschaft ein. Das nördliche Stadtgebiet gehört zur Kernzone, jener geschilderten ausgeprägten Industrielandschaft. Das südliche Stadtgebiet, durch Wald- und Feldflächen sowie kleinere Siedlungseinheiten charakterisiert, zur Südzone. Es ist, seiner Ausbildung entsprechend, ein Erholungsgebiet der Stadtbevölkerung. An der nördlichen Zone hat die Stadt keinen Anteil. Die besprochene durch den Gegensatz von bergigem und flacherem Land sowie die verschiedene Physiognomie im Landschaftsbild sichtbare Grenze zweier Stadtteilgebiete bedingt die Zweigliederung innerhalb der Stadtgrenzen. Diese Einteilung ist primär so eindeutig, daß es abwegig wäre, ein solches Stadtsystem als Stadtlandschaft zu bezeichnen. Letzteres deutet auf eine Einheit hin, die keinesfalls gegeben ist. Der Begriff „Stadtlandschaft“, wenn man ihn überhaupt anwenden möchte, ließe sich nur als Bezeichnung der Kernzone des Industriegebietes vertreten. Jedoch erscheint durch die hier auffälligen Anlagen der Berg- und Eisenindustrie

sowie die teils aufgelockerten und von Feldflächen unterbrochenen Siedlungen die Bezeichnung Industrielandschaft die weitaus bessere.

Abschließend führt uns wohl ein Blick auf die Karte des Landschaftszustandes um 1800 und das Wissen um die heutige Gestaltung dieses Gebietes noch einmal die gewaltigen Veränderungen im Landschaftsbild vor Augen. Die Arbeit des Menschen und seine wissenschaftlich-technischen Errungenschaften aber dürfen wir als primär gestaltende Kraft derselben ansprechen.

Schlußbetrachtung.

Ein Gang durch die Jahrhunderte hat mit dem letzten Kapitel sein Ende gefunden. Wir sahen die landschaftliche Gestaltung im Bereich der heutigen Großstadt Essen zu den verschiedensten Zeiten und ihre Veränderungen von einem zum anderen Zustand und lernten die Gründe derselben kennen. Wir sahen das Werden der Stifte Essen und Werden und ihren Untergang, das Wachsen der Landstädte zu Industrieorten und ihren Zusammenschluß zur Industriegroßstadt. Es mag als ein glücklicher Umstand gelten, daß die ehemaligen Stiftsgebiete heute von den Grenzen dieser Stadt umschlossen werden. Diese, so jung sie als Industriestadt auch ist, hat so ihren geschichtlichen Werdegang und noch zahlreiche Zeugen einer vergangenen Zeit innerhalb ihrer Stadtgrenzen aufzuweisen.

In dem um die Zeitenwende wohl überwiegend von Wald eingenommenen Gebiet der heutigen Großstadt Essen wandelte eine starke Rodungstätigkeit des Frühmittelalters weite Waldflächen in Agrarflächen um. Dabei wurden die boden- und geländemäßig günstigeren Gebiete des Hellweges und der Terrassenflächen der Ruhr am frühesten und intensivsten bearbeitet. Erst später, wahrscheinlich nach Gründung der Stifte, begann die Rodungstätigkeit auf den gebirgigen Böden des Bergischen Landes, in noch jüngerer Zeit diejenige, jedoch nur in geringem Umfang, auf den nassen Boden der Emschertalung. Dieser Vorgang der Rodungstätigkeit nahm so einen häufig beobachteten Verlauf und erfolgte:

- a) auf den guten trockenen Böden,
- b) auf den gebirgigen Höhen,
- c) auf den nassen Böden.

Durch die erfolgte Rodung wurde das Waldland in Bauernland umgewandelt. Es entstanden bäuerliche Siedlungen. Als Urzelle jeglicher Siedlung hatten wir den Einzelhof bezeichnet. Er erfüllt somit die Aufgabe einer Pioniersiedlung. Durch den Vorgang der planmäßigen Ansiedlung, der Zusiedlung und Teilung entstanden in den altbesiedelten Gebieten weilerartige Typen im Gegensatz zu den reinen Streusiedlungen der später besiedelten Gebiete. Als Ursache des Entwicklungsstillstandes in den letztgenannten Gebieten ist eine weitgehende Unterbindung der Teilung und eine fehlende größere gemeinsame Kolonisationstätigkeit anzusehen.

Aus der Vielzahl der bäuerlichen Siedlungen heraus entwickelten sich an besonders ausgezeichneten Plätzen, bedingt durch den Übergang von den sich selbst versorgenden Siedlungen zum Markt- und Tauschwesen, gewerbliche und städtische Siedlungen.

Damit nahm die Siedlungsentwicklung dieses Gebietes im Mittelalter folgenden Verlauf:

Einzelhof — Weiler — Dorf — Stadt.

Es entstanden also durch die höhere Differenzierung des wirtschaftlichen Lebens Orte verschiedener Bedeutung. Die nicht bäuerlichen Siedlungen nahmen zu Beginn der Neuzeit eine unterschiedliche, weitgehend lagemäßig bedingte Entwicklung. Ihre Bedeutung richtete sich nach ihrem Wirkungsbereich. Ihre unterschiedlichen Wirkungsbereiche aber erklärten ihre verschiedene Wichtigkeit für das umgebende Land. Letzteres hatten wir als Zentralität eines Ortes bezeichnet und festgestellt, daß diese einmal vom Wirkungsbereich abhängig ist, zum anderen, da dieser nichts bleibendes darstellt, vorübergehend sein kann.

Um 1800 begann die Industrialisierung des Ruhrtales, die dem südlichen Gebiet vorübergehend besondere Bedeutung zukommen ließ. Wenige Jahrzehnte später folgte durch die Verbesserung der technischen Hilfsmittel die bergbauliche Erschließung des Nordgebietes. Diese bedingte:

- a) Die Weiterentwicklung der hier bereits vorhandenen eisenschaffenden Industrie,
- b) die Abwanderung des Kohlenabbaues von der Ruhr nach Norden.

Bergbau und Eisenindustrie schlossen sich zu einer Wirtschaftseinheit zusammen und bedingten wesentlich die weitere Entwicklung. Unterstützt wurde diese durch den Eisenbahn- und Wasserstraßenbau, also der Möglichkeit, künstlich eine gute Verkehrslage zu schaffen. Die Massierung der Verkehrswege im Ruhrgebiet hatten wir als Folge der Industrialisierung bezeichnet und von einer ökonomischen Verursachung des Verkehrs gesprochen.

Der Industrialisierung des Hellweg- und Emschergebietes folgte eine enorme Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung, letztere als primärer Faktor der Landschaftsumwandlung. Das äußere Bild der Landschaft änderte sich im letzten Jahrhundert vollkommen. Das entstandene Siedlungsbild aber weist eine enge Beziehung zu demjenigen der Vorindustrielandschaft auf. Besonders für die großen Züge des Siedlungsbildes, also für die Siedlungsstruktur des heutigen Stadtgebietes, stellt die jüngste Entwicklung nur einen Teilfaktor dar. Sie begründet sich aus dem Entstehen gewerblicher und städtischer Siedlungen durch höhere Differenzierung des wirtschaftlichen Lebens einer ehemals autark bäuerlichen Landschaft, die als geschlossene Siedlungen der Vorindustrielandschaft zu Siedlungskernen der jüngsten Entwicklung wurden und somit die heutige Struktur des Stadtgebietes erklären. Da diese heute erweiterten geschlossenen Siedlungen der Vorindustrielandschaft bis zu ihrer Eingemeindung durchweg ein eigenstädtisches Dasein führten, also gesellschaftliche und kulturelle Zentren besaßen, wurden sie nach ihrer Eingemeindung Nebenzentren dieses Großstadtsystems.

Die gewordene Siedlung „Groß-Essen“ ist ein Teil des Siedlungsgefüges des Ruhrgebietes. Das Gesamtgebiet aber zeigt dieselben Züge, die wir bei der Stadt Essen kennen lernten. Das Entstehen zweier paralleler Städtereihen, der Hellweg- und Emscherreihe, erklärt sich aus dem nach Norden vordringenden Kohlenabbau. Die Verschiedenartigkeit der Siedlungsreihen aber ist naturlandschaftlich gebunden. Das Hellweggebiet — als bodenmäßig guter und schon früh verkehrsmäßig erschlossener Raum — bot die Voraussetzung zur Entstehung städtischer Siedlungen. Das Em-

schergebiet, durchweg von nassen Böden eingenommen, wurde verkehrs- und siedlungsmäßig nur unbedeutend erschlossen. Dies führte dazu, daß die Kerne der ersten Siedlungsreihe Städte, der zweiten aber nur bäuerliche Siedlungen sind.

Die gewaltige Entwicklung im Ruhrgebiet und damit im Bereich der heutigen Großstadt Essen bedingte die Lösung der verschiedensten wirtschaftlichen Fragen. Die in diesem Zusammenhang für uns wichtige Wasserwirtschaft ließ der Ruhr eine erneute Bedeutung zukommen. Sie wurde zum Trinkwasserfluß des Gesamtraumes. Damit erfüllt sie innerhalb der letzten zwei Jahrhunderte zwei wichtige Aufgaben:

- a) Kohlentransportfluß des 19. Jahrhunderts,
- b) Trink- und Werkwasserfluß des 20. Jahrhunderts.

Die Emscher aber, die nie große Bedeutung für das Gebiet hatte, wurde zum Abwasserkanal des Industriereviers.

Die Verfolgung der Entwicklung innerhalb der heutigen Stadtgrenzen, der wir die Schilderung der naturlandschaftlichen Verhältnisse vorausgeschickt hatten, führte uns abschließend zu der derzeitigen Ausbildung der Landschaft. Die Gliederung der heutigen Kulturlandschaft läßt eine enge Beziehung zur naturlandschaftlichen erkennen. Die drei großen Zonen des Industriereviers haben ihre enge Verbindung zur Naturlandschaft, von der diese Betrachtung ausging. Die Südzone dieses Reviers, durch die natürlichen Gegebenheiten des ausklingenden kohleführenden Karbons kaum industrialisiert, hat weitgehend ihr ländliches Aussehen erhalten und bildet so ein Erholungsgebiet der Industriezone. Diese Südzone gehört zum Bergischen Land des Rheinischen Schiefergebirges. Die Grenze zu dem nördlich anschließenden Gebiet ist deutlich und konnte von keiner Industrie und Siedlung verwischt werden. Dieses nördliche Gebiet, die Industriekernzone, umfaßt das Hellweg- und Emschergebiet. Die jüngste Entwicklung verschmolz diese Teillandschaften zu einer Industrielandschaft. Doch kommen die beiden ehemals verschiedenen Landschaftsgebiete noch durch zwei Städtereihen zum Ausdruck. Da die Verschiedenartigkeit der letzteren naturlandschaftlich bedingt ist, ist eine enge Beziehung zur Naturlandschaft selbst hier gegeben. An der dritten Zone des Reviers, nördlich der Emschertalung, hat die Stadt Essen keinen Anteil.

Abschließend aber dürfen wir sagen: Auch eine so junge Industriegroßstadt erklärt sich in ihrer Art und Gestaltung nicht allein aus den Tatsachen, die ihre heutige Größe bedingen, sondern in Verbindung mit diesen aus den natürlichen Verhältnissen ihres Stadtgebietes und den sich voneinander ableitenden verschiedenen Stadien der Ausbildung der Landschaft innerhalb ihrer Stadtgrenzen.

Literatur- und Kartenverzeichnis.

1. Arens, F., Das Heberegister des Stiftes Essen. Beiträge zur Geschichte von Stadt und Stift Essen. 34. Heft. Essen 1912.
2. Aubin, H., Geschichtliche Landeskunde. Rhein. Neujahrsblätter. IV. Heft. Bonn u. Leipzig 1925.
3. Bärtling, R., Geologisches Wanderbuch für den Niederrheinisch-Westfälischen Industriebezirk. Stuttgart 1925.
4. Bergbaugesellschaft Neu-Essen, Denkschrift zum fünfzigjährigen Jubiläum 1855—1905. Altenessen 1905.
5. Bobek, H., Grundfragen der Stadtgeographie. Geogr. Anz. 28. Jg. Gotha 1927.
6. Brinkmann, Th., Das Fruchtfolgebild des deutschen Ackerbaues. Bonn 1943.
7. Büchner, F. P., Essener Zechennamen. Die Heimatstadt Essen 1949. Essen 1949.
8. Carol, H., Die Wirtschaftslandschaft und ihre kartographische Darstellung. Geogr. Helv. 1. Jg. 1946. H. 3.
9. Christaller, W., Die ländliche Siedlungsweise im Deutschen Reich. Stuttgart und Berlin 1937.
10. — Die zentralen Orte in Süddeutschland. Jena 1933.
11. Ehlgötz, H., Der Generalsiedlungsplan für den Raum Essen. I. und II. Teil. Essen 1927.
12. Flach, G., Die Wasserversorgung im Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet und ihre Entwicklung. Illustrierte Wirtschaft. 7. Jg. Nr. 2/3. Berlin 1939.
13. Friedensburg, F., Die Bergwirtschaft der Erde. Stuttgart 1942.
14. Funke, F. Ph., Geschichte des Fürstentums Essen. Ein Beitrag zur Geschichte von Rheinland-Westfalen. Elberfeld 1851.
15. Gärtner, A., Die Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung im Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet. Beih. z. Gesundheits-Ingenieur, Reihe 2. H. 4. München und Berlin 1927.
16. Gephart R., Die Zechen des Ruhrgebietes in ihrer landschaftlichen Erscheinung und Auswirkung. Bochum-Langendreer 1937.
17. Gesellschaft für Rhein. Landeskunde, Geschichte des Rheinlandes von der ältesten Zeit bis zur Gegenwart. 1. u. 2. Bd. Essen 1922.
18. Grevel, W., Das Archiv der Familie von Dungen. Beitr. z. Geschichte von Stadt und Stift Essen. 34. Heft. Essen 1912.
19. Grisebach, A., Die alte Deutsche Stadt in ihrer Stammeseigenart. Bln. 1930.
20. Göbel, F., Die Morphologie des Ruhrgebietes. Verh. d. Naturhistorischen Vereins. 73. Jg. Bonn 1918.
21. Goepel, O., Essen. Essen 1925.
22. — Gründer im Essener Bergbau. Die Heimatstadt Essen 1949. Essen 1949.
23. Gradmann, R., Zur Siedlungsgeographischen Methodik. Geogr. Ztschr. 43. Jg. Leipzig und Berlin 1937.
24. Harling, R., Das Bauernhaus im Hannoverschen Wendland. Hamburg 1938.
25. Hassert, K., Die Städte geographisch betrachtet. Leipzig 1907.
26. Heese, M., Der Landschaftswandel im mittleren Ruhrgebiet seit 1820. Münster 1941.
27. Heinrichsbauer, A., Die Wasserwirtschaft im Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet. Essen 1936.
28. Henschelmann, L., Das Schicksal der Stadt Steele unter dem Einfluß industrieller Standortänderungen. o. J. o. O.
29. Henz, L., Der Ruhrstrom und seine Schiffsverkehrsverhältnisse. Essen 1840.
30. Hochholzer, H., Geographische Betrachtungen zur Großstadtfrage. Verh. d. Naturhist. Ver. 73. Jg. Bonn 1918.
31. — Zur Kulturgeographie der Großstädte. Ztschr. f. Erdk. 5. Jg. 1937, 1.
32. Hoederath, H. T., Die Landeshoheit der Fürstäbtissinnen von Essen. Beitr. z. Gesch. v. Stadt und Stift Essen. 43. Heft. Essen 1926.
33. Hömberg, A., Die Entstehung der westdeutschen Flurformen. Berlin 1935.
34. — Siedlungsgeschichte des oberen Sauerlandes. Geschichtliche Arbeiten zur westfälischen Landesforschung. Bd. 3. Münster 1938.

35. H ü c k e r, W., Die Entwicklung der ländlichen Siedlungen zwischen Hellweg und Ardey. Gesch. Arb. z. westf. Landesforschung. Bd. 2. Münster 1939.
36. I m h o f f, Trinkwasser und Abwasser im Ruhrtal. Deutsche Wasserwirtschaft. Jg. 1925. Heft 1.
37. I s m e r, O., Der Dreißigjährige Krieg als Ursache des wirtschaftlichen Niederganges und der Verschuldung der Stadt Essen. Essen 1915.
38. J a h n, R., Der Hoftag König Otto I. bei Steele im Mai 938. Beitr. z. Gesch. v. Stadt und Stift Essen. 56. Heft. Essen 1938.
39. — Orts- und Flurnamen des Kreises Essen. Die Stadt Essen. Berlin 1938.
40. K a h r s, E., Die Essener Burg. Die Heimatstadt Essen. Essen 1949.
41. K l e i n h o r s t, H., Bei Bodensenkungen auftretende Bodenverschiebungen und Bodenspannungen. Berg- und Hüttenmännische Zeitschrift „Glück Auf“ Nr. 34. Jg. 1928. Essen 1928.
42. K e m p k e n, F., Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Oberhausen. Duisburg 1917.
43. K ö r h o l z, F., Fischlaken, das älteste Dorf an der Ruhr. Heimatkalendar für Groß-Essen 1941. Duisburg 1941.
44. — Abriß der Geschichte des Stiftes und der Stadt Werden. Werden 1925.
45. K o e p p e r, G., Die Krupp-Werke. Leipzig 1922.
46. K r a t z e r, A., Das Klima der Städte. Geogr. Ztschr. 41. Jg. 1935.
47. K r u p p V e r w a l t u n g, Führer durch die Essener Wohnsiedlungen der Firma Krupp. Essen 1930.
48. K u k u k, P., Geologie des Niederrheinisch-Westfälischen Steinkohlengebietes. Berlin 1938.
49. L a a t s c h, W., Dynamik der Deutschen Acker- und Waldböden. Dresden und Leipzig 1938.
50. L a n g e, A., Das Wohnhaus im Ruhrkohlenbezirk vor dem Aufstieg der Großindustrie. Essen 1942.
51. — Die Siedlungsfrage im Ruhrgebiet. Essen 1934.
52. L e h n h ä u s e r, A., Das Steeler Bürgerbuch. Beitr. z. Gesch. v. Stadt und Stift Essen. 56. Heft. Essen 1938.
53. L i n k, Wasserführung der Ruhr und Talsperrenersatz in ihren Beziehungen zur Wasserversorgung des Rheinisch-Westfälischen Industriebezirks. Wasserkraft und Wasserwirtschaft. Heft 2. München 1927.
54. L ö s c h e r, W., Der Hellweg als vorgeschichtliche Verkehrs- und Handelsstraße. Heimatkalendar für Groß Essen 1941. Duisburg 1941.
55. — Diluvial- und Alluvialfragen des Rhein.-Westfälischen Industriegebietes und ihre allgemeine Bedeutung. Ztschr. d. Dt. Geol. Ges. 1933.
56. v a n d e L o o, L., Eickenscheidt. Beitr. z. Gesch. v. Stadt und Stift Essen, 56. Heft. Essen 1938.
57. L u t t e r, E., Geographisch-statistische Untersuchungen über die Lage der Städte des Deutschen Reiches mit mehr als 20 000 Einwohnern. Bonn 1909.
58. M a h r, Die zulässige Belastung eines Gewässers durch Stadtentwässerung. Techn. Gemeindeblatt. Jg. XXXII. Nr. 15/16.
59. M a y e r, R., Methoden zur Bestimmung der Stadtgrenzen. Ztschr. f. Erdk. 1936.
60. M a t h i a s, E., Der Essener Oberhof Brockhausen. Beitr. z. Gesch. v. Stadt und Stift Essen. 33. Heft. Essen 1911.
61. M a r t i n y, R., Die Grundrißgestaltung der deutschen Siedlungen. Pet. Mitt. (Ergänzungsheft). Gotha 1928.
62. — Hof und Dorf in Altwestfalen. Forsch. z. Dt. Lds.- u. Volkskd. 24. Bd. Heft 5. Stuttgart 1926.
63. M e r t e n s u. S t e i n, Der Landkreis Essen. Berlin 1926.
64. M e y e r, C., Geschichte der Bürgermeistereien Stoppenberg, Rothhausen und Kray-Leithe. Essen 1914.
65. M e w s, K., Geschichte der Essener Gewehr-Industrie. Beitr. z. Gesch. v. Stadt und Stift Essen. 31. Heft. Essen 1909.
66. M i c h e l s, F., Huttrop. Beitr. z. Gesch. v. Stadt u. Stift Essen. 50. Heft. Essen 1932.
67. M i e l e r t, F., Westfalen. o. J. o. O.
68. M i e l k e, R., Das deutsche Dorf. Leipzig und Berlin 1913.
69. M i d d e l d o r f, Entwurf zur Regelung der Vorflut und Abwasserreinigung im Emschergebiet. Essen 1904.
70. M ü l l e r, E. H., u. P i c a r d, K., Erläuterungen zur Geologisch-Bodenkundlichen Kartierung des Stadtkreises Essen. Essen 1949.

71. Müller-Wille, W., Die Naturlandschaften Westfalens. Westf. Forsch. 5. Bd. Münster 1942.
72. — Der Feldbau in Westfalen im 19. Jahrhundert. Westf. Forsch. 1. Bd. Münt. 1938.
73. — Der Niederwald im Rheinischen Schiefergebirge. Westf. Forsch. 1. Bd. Münster 1938.
74. Nerreter, B., Die Wasserversorgung der Stadt Essen. Kl. Mitt. d. Ver. f. Wasser-, Boden- und Lufthygiene, E. V. Beih. 5. Berlin 1927.
75. Niemeier, G., Das Landschaftsbild des heutigen Ruhrreviers vor Beginn der Großindustriellen Entwicklung. Westf. Forsch. 5. Bd. Münster 1942.
76. — Fragen der Flur- und Siedlungsformenforschung im West-Münsterland. Westf. Forsch. 1. Bd. Münster 1938.
77. Palseur, R., Bochum. Würzburg 1938.
78. Pieper, H., Der westfälische Hellweg. Münster 1928.
79. Potthoff, L., Die Bauernhöfe der ehemaligen Bauernschaft Frohnhausen. Heimatkalender für Groß-Essen. Duisburg 1941.
80. Ribbeck, K., Geschichte der Stadt Essen. I. Teil. Essen 1915.
81. Rübel, K., Hufe und Hof in Dortmund und der Grafschaft Dortmund. Beitr. z. Gesch. v. Dortmund und der Grafschaft Mark. Dortmund 1913.
82. Ruhrländer, Th., Siedlungsgeschichte des Dreibauernschaftsquartiers im Gebiete des früheren Stiftes Essen. Münster 1924.
83. Rüsewald, K., Zur Siedlungskunde des Rheinisch-Westfälischen Industriebezirkes. Geogr. Anz. 23. Jg. Gotha 1922.
84. Rüsewald u. Schäfer, Geographische Landeskunde von Westfalen. Paderborn 1937.
85. Schenk, W., Die Wasserwirtschaft im Niederschlagsgebiet der Ruhr. Emsdetten 1931.
86. Schepke, H., Flurform, Siedlungsform und Hausform im Siegtalgebiet. Bonn 1934.
87. Schmidt, P. F., Einführung in die allgemeine Geographie der Wirtschaft. Jena 1932.
88. Schultheiß, C., Erläuterungen: Fünf Karten zur Geschichte von Altenessen und seine Umgebung. Essen 1928.
89. Schumacher, K., Siedlungs- und Kulturgeschichte der Rheinlande von der Urzeit bis in das Mittelalter. Bd. 1-3. Mainz 1921.
90. Schunken, A., Geschichte der Reichsabtei Werden an der Ruhr. Köln und Neuß 1865.
91. Siebrecht, F., Altenessen. Beitr. z. Gesch. v. Stift und Stadt Essen. Essen 1911.
92. Sopp, J., Die Ruhr als Schifffahrtsweg. Ungedruckt. (Mülheim 1920).
93. Spethmann, H., Die Großwirtschaft an der Ruhr. Breslau 1925.
94. — Das Ruhrgebiet in seinem landschaftlichem Werdegang. Bln. u. Leipzig 1935.
95. — Ruhrrevier und Raum Westfalen. Oldenburg o. J.
96. — Die Stadt Essen. Berlin 1938.
97. — Die Entstehung der Oberflächenformen des Ruhrgebietes. Düsseldorf. geogr. Vortr. 1926.
98. Statistisches Amt der Stadt Essen, Die Stellung der Großstadt Essen in der Volkswirtschaft. Essen 1929.
99. — Bevölkerungsstatistiken von 1816-1948. (Unveröffentlicht.)
100. Stadtverwaltung Oberhausen, Heimatbuch. Oberhausen 1937.
101. Steinbach, F., Beiträge zur Bergischen Agrargeschichte. Bonn und Leipzig 1922.
102. Steinmann, H. G., Die diluvialen Ruhrterrassen und ihre Beziehungen zur Vereisung. Decheniana. Bonn 1925.
103. Stutzer, E., Die Deutschen Großstädte einst und jetzt. Berlin 1917.
104. Süddeutsche Eisenbahngesellschaft, 40 Jahre Essener Straßenbahn 1893-1933. Essen 1933.
105. Timmermann, O. F., Landschaftswandel einer Gemarkung der Soester Börde seit Beginn des 19. Jahrhunderts. Westf. Forsch. 2. Bd. Münster 1939.
106. Timmermann, R., Die Talsperren am Nordrand des Rheinischen Schiefergebirges. (Ungedruckte Diss.) Bonn 1947.
107. Verbandsdirektor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, Denkschrift über Walderhaltung im Ruhrkohlenbezirk. (Unveröffentlicht.) Essen 1927.
108. — Verkehrszählung Januar bis Juni 1926. (Unveröffentlicht.) Essen 1926.

109. Vollmer, A. Ph., Handel, Industrie und Gewerbe in den ehemaligen Stiftsgebieten Essen und Werden, sowie in der Reichsstadt Essen, z. Zt. der französischen Herrschaft (1806-1813). Beitr. z. Gesch. v. Stift und Stadt Essen. 31. Heft. Essen 1909.
110. Vollmer, W., Land an der Ruhr. Münster. o. J.
111. v. Waldthausen, F. A., Geschichte des Steinkohlenbergwerks Vereinigte Sälzer-Neuack. Essen 1902.
112. Wallmeyer, F., Das Bauernhaus am mittleren Hellweg. Aus den Schriften der volkskundlichen Kommission im Provinzial-Institut für Westfälische Landes- und Volkskunde. Münster 1939.
113. Wefelscheid, H., Essener Heimatbuch. Essen 1938.
114. Wegner, Th., Geologie Westfalens und der angrenzenden Gebiete. Paderborn 1913.
115. Weihsner, J., Bergbau und Westdeutsche Kanäle. (Ungedruckt.) Essen 1947.
116. Wiedemann, H., Die Kluse bei Baldeney. Beitr. z. Gesch. v. Stift u. Stadt Essen. 26. Heft.
117. Wirtz, W., Die Marken in den Stiften Essen und Rellinghausen. Beitr. z. Gesch. v. Stift u. Stadt Essen. 43. Heft.
118. Wolf, G., Die schöne Deutsche Stadt. München 1913.
119. Ziegler, S., Die Stadt Essen. Beitr. z. Ldskde. d. Ruhrgebietes. Heft 2. Essen 1929.

Benutzte Karten:

aus dem Heimat- und Ruhrlandmuseum in Essen:

Volksburgen und Königshöfe nach Rübel-Schuchhardt.

Wegeverhältnisse 1791.

Karte von Essen 1803.

Ruhrkohlengebiet, Übersichtskarte der Eisenbahn 1880.

Karte von Essen um 1900.

aus dem Vermessungsamt der Stadt Essen:

Plan der Stadt Essen von 1780 v. F. Ph. Biesten.

Die Heimat im Jahre 1821.

Gemeinde Katernberg 1860 1:6400.

Plan der Stadt Essen 1:1250, aufgenommen 1823 durch den Geometer Heyden.

Spezial-Situationsplan des Fürstentums Essen 1804, von Honigmann.

Territorii Essendiensis 1783, v. Nitribit.

Borbecker und Viehofer Mark, v. Pasbach 1796.

Karte der katholischen Pfarren in der Stadt Essen und Umgebung 1826/27.

Flurkarte von Frillendorf 1:10000, v. Jahn.

Karte der Flur Nr. 1 gen. Altendorf, aufgenommen 1822 durch den Geometer Großmann.

Polygon Nr. 2, aufgenommen 1822 durch den Geometer Großmann.

Kray-Leithe um das Jahr 1820 1:10000.

Situationsplan der Bürgermeisterei Altendorf 1:5000, angefertigt am 1. 7. 1898 vom Vermessungsamt.

Karte der Bergisch-Märkischen- und Prinz-Wilhelm-Eisenbahn um 1870.

Karte des Kreises Essen 1:10000 (1823), angefertigt vom Statistischen Amt Essen.

Katasterkarten aus den Jahren 1821-1823 1:5000, aus dem Katasteramt Essen.

Waldkarte des Hochstiftes Essen 1795, von Pasbach, aus dem Staatsarchiv Düsseldorf.

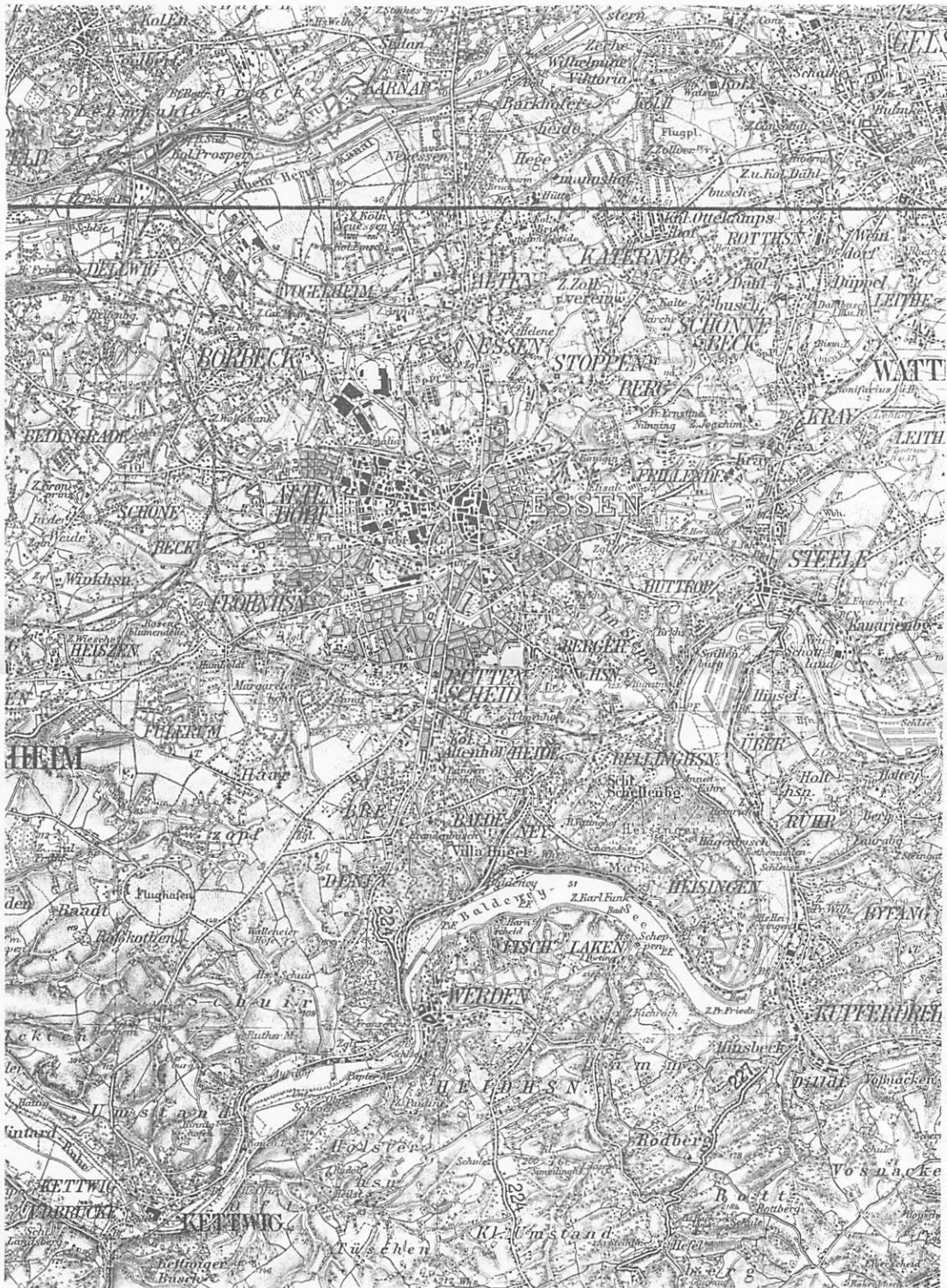
Flurkarte von Fischlaken 1:5000, nach einer Bearbeitung von Körholz, Werden.

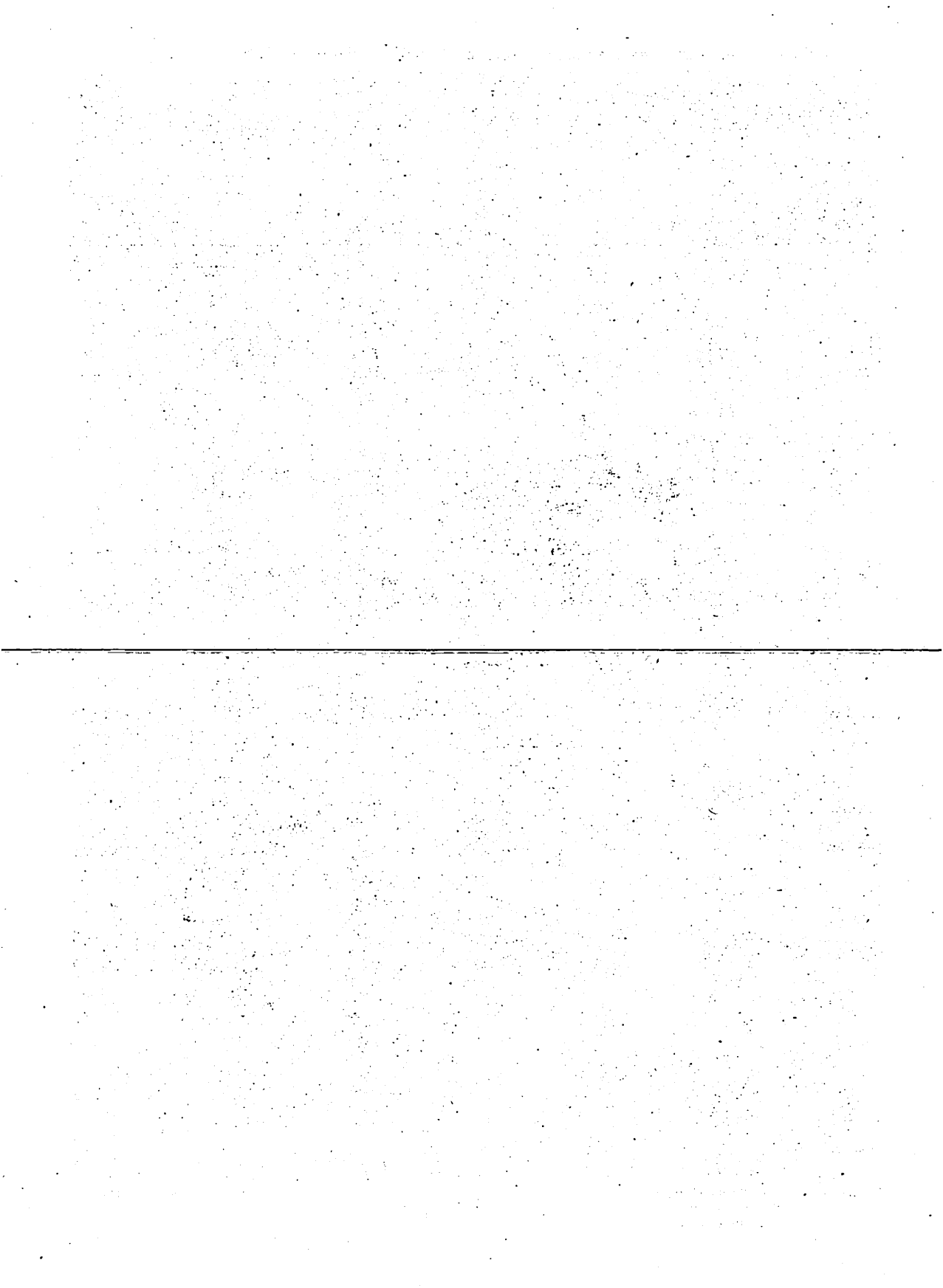
(aus Privatbesitz).

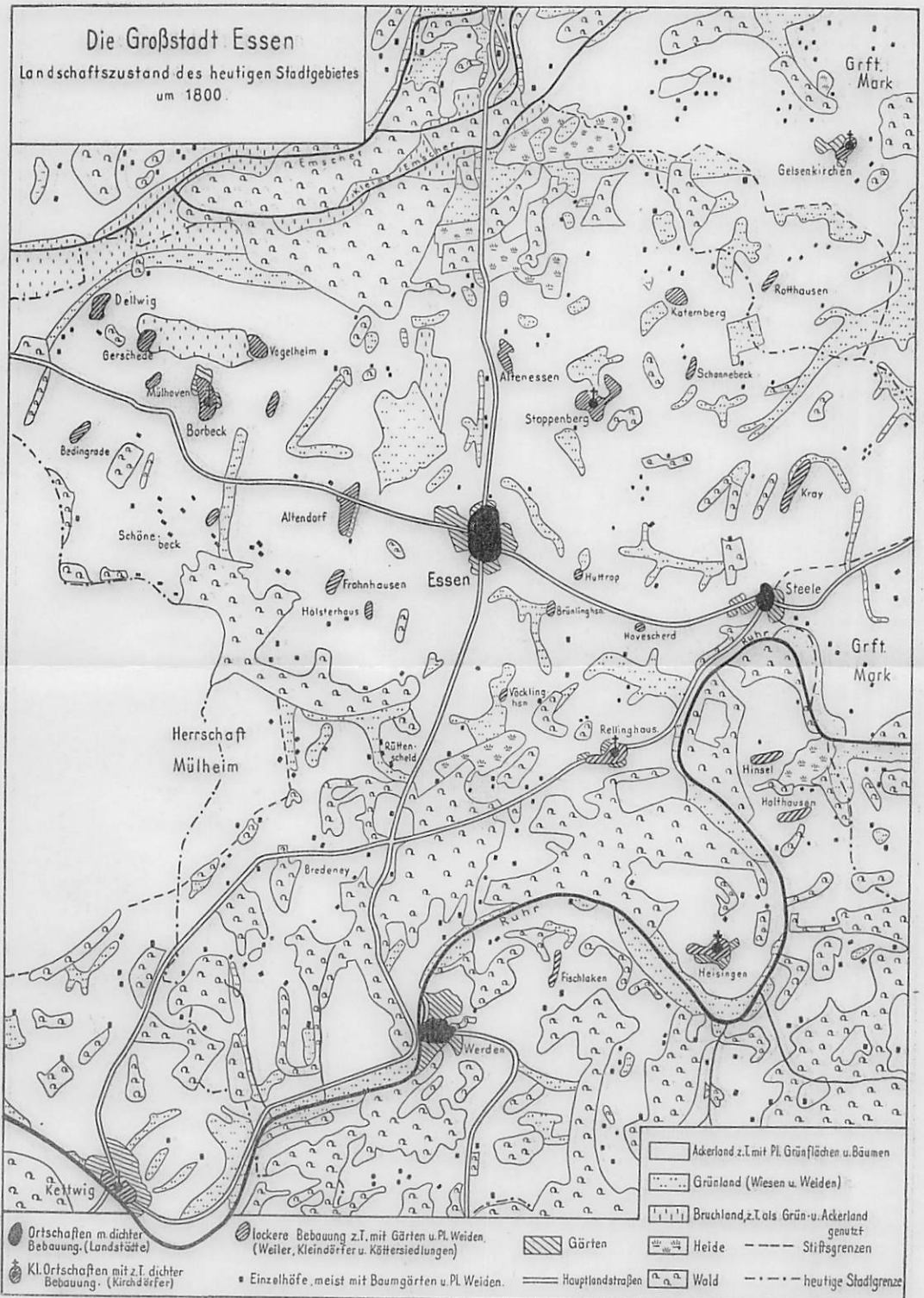
Blatt Essen 1:50000.

Blatt Essen 1:100000.

Geologische und topographische Meßtischblätter des Stadtgebietes.







Deckblatt zum Kartenausschnitt aus dem Großblatt Essen (82b) 1 : 100 000