

## **Benefizkunstevent „MeinFriedrich“**

**Dr. Dietrich Thier – Leiter des Kreisarchivs Ennepe-Ruhr  
und des Stadtarchivs Wetter (Ruhr)**

### **„MeinFriedrich: Was sagt uns Friedrich Harkort noch heute?“**

Rede zur Vernissage der MeinFriedrich-Großausstellung  
mit 125 Friedrich-Harkort-Skulpturen am 28. August 2015  
auf dem Bahnhofspatz in Wetter (Ruhr)

Friedrich Harkort scheint in Wetter und den umliegenden Städten noch bekannt zu sein. Seine Leistungen werden allerdings fast ausschließlich auf die frühindustrielle Ebene reduziert. Harkort selbst nahm für sich in Anspruch, in der Eisengießerei die Kupolöfen erstmals in Westfalen eingesetzt zu haben, eiserne Getriebe angefertigt zu haben, eine Verbesserung von Zylindergebläsen erreicht, die Einführung einer Kesselschmiede nach der englischen Methode aufgebaut zu haben.

Wesentlich war aber, dass zum Antrieb aller Maschinen ausschließlich Dampfmaschinen dienten. Dieses ist, wenn auch bislang nicht so verdeutlicht, der Kern von Friedrich Harkorts Bemühungen. Gelöst von der bislang üblichen Energiequelle, dem Wasser, richtete Harkort 40 Meter über dem Ruhrniveau ein Unternehmen ein, das nur von der künstlichen Energie der Dampfmaschinen - und damit von jahreszeitlichen Einflüssen unabhängig - produzieren konnte. Ebenso die im Amtshaus, dem einstigen Sitz der Grafen von der Mark, eingerichtete Eisengießerei und der eisenbemäntelte Hochofen, dokumentieren die aufkommende industrielle Dominanz über den altständischen Staat.

Eisenbahnen galten als Symbol des industriellen Fortschritts. Harkort ging noch einen Schritt weiter und sah in der Eisenbahn den wahren Überwinder altständischer Ordnung, indem er nahezu visionär am Ende seines Aufsatzes „Eisenbahnen (Railroads)“ in der Zeitschrift „Hermann“, erschienen in Schwelm am 30. März 1825 formulierte:

„Möge auch im Vaterlande bald die Zeit kommen, wo der Triumphwagen des Gewerbefleißes mit rauchenden Kolossen bespannt ist...!“ 1833 verfasste er die Schrift „Die Eisenbahn von Minden nach Köln“ einen Entwurf für die Verbesserung der Mobilität in Preußen. 1829 wird mit dem Bau der Schlebusch-Harkorter Kohlenbahn begonnen, die eine Länge von nahezu einer preußischen Meile (ca. 7,5 Kilometer) hatte.

Zu den herausragenden Taten zählte auch, dass Harkort mit seinem Dampfschiff „Rhein“ 1837 von Köln aus, den Ärmelkanal überquerend dann in die Themsemündung einlief und in London vor Anker ging. Das Einlaufen des Schiffes verursachte großes Aufsehen, Harkort überbrachte dem Lordmayor als Geschenk ein Fass Wein vom Rhein und wurde zur Amtseinssetzung des neuen Stadtoberhauptes am 11. November eingeladen. Mit seiner Teilnahme am „Inaugurationsmahle des Lord Mayors“ in London feierte Friedrich Harkort die wohl triumphalsten Stunden seines Lebens.

Unter dem Titel „Ems-Seeschiffahrt“ veröffentlichte im Jahr 1840 Friedrich Harkort, in Wetter wohnend, im „Märkischen Gewerbefreund“ einen Aufsatz, der einen Kanal vom Norden Dortmunds bis zur schiffbaren Ems und den Ausbau des Flusses zu einem schiffbaren Wasserweg nach Emden vorschlug, eine Idee, die erst wesentlich später - vielleicht zu spät - mit dem Dortmund-Ems-Kanal umgesetzt wurde.

Friedrich Harkort hat den engen Zusammenhang zwischen Politik und Pädagogik und die Bedeutung von guter pädagogischer Arbeit für die ökonomische Entwicklung des Staates herausgearbeitet. Hauptsächlich in der Volksbildung sah Friedrich Harkort einen Weg zur Lösung der sozialen Fragen. Er empfand das preußische Volksschulwesen stark vernachlässigt. Mit der Volksbildung wollte er die Arbeitsfähigkeit und damit den Wohlstand erhöhen. In seinen „Bemerkungen über die Preußische Volksschule und ihre Lehrer“ (1842) stellte er fest, die Elementarschulen seien die Grundlage aller geistigen Bildung und des geistigen Kapitalumlaufs.

Einen großen Raum in Harkorts Überlegung zu den Volksschulen nimmt die Besoldung der Lehrer ein. So berichtet Harkort, ein Gemeindevorsteher würde in manchen Gegenden besser besoldet, als der Lehrer, der dafür aber in den Häusern „reihum“ essen dürfe. Vergleiche man den Zuschuss von 150.000 Talern für das Ballett an der königlichen Oper mit der dürftigen Einrichtung eines preußischen Lehrerseminars käme man zu dem Schluss, „nicht ein Zehntel von dem ist geschehen, was für die Erziehung der unteren Klassen geschehen mußte“. In der Lehrerschaft der Volksschulen sind dann auch die Multiplikatoren gefunden, die Harkorts Ruhm zurecht begründeten.

Mit seiner Schrift „Bemerkungen über die Hindernisse der Civilisation und Emanzipation der unteren Klasse“ (Winter 1843/44) verarbeitet Harkort seine Erfahrungen aus der industriellen Arbeitswelt wie auch der offen zu Tage tretenden gesellschaftlichen Missstände. Er zeigt sein Modell der gesellschaftlichen Evolution auf, das er dem Modell der „proletarischen Revolution“ wie es Marx und Engels im „Kommunistischen Manifest“ veröffentlichten, entgegen stellte.

Nach dem Tode Harkorts fand die Beerdigung am 11. März 1880 unter einer ungeheuer großen Anteilnahme der Bevölkerung statt. Verschiedene Züge zu den Bahnhöfen Wetter und Volmarstein brachten die Trauernden, besonders aber viele Lehrer nach Wetter. Um drei Uhr erreichte der sogenannte „Dortmunder Zug“ mit zwei Lokomotiven versehen und einer beträchtlichen Zahl Wagen Wetter. Ihm folgte kurze Zeit später der Zug aus Dortmund-Barop, ein Extrazug mit dem Leichnam des Verstorbenen, mit dem Schüler und Vertreter der von Harkort gegründeten Gewerbeschule anreisten. Die Lokomotive, die den Zug aus Barop nach Wetter zog, trug den Namen „Wilhelm Ostermann“, so genannt nach Friedrich Harkorts Parteigenossen in der National-Versammlung, des früh verstorbenen Direktors der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, jener Gesellschaft, die ihre Entstehung der Initiative publiziert in seiner Schrift „Die Eisenbahn von Minden nach Cöln“ verdankte.

Der Trauerzug setzte sich mit ca. 2700 Personen gegen 15.30 vom Bahnhof Wetter aus zu den Scheder Buchen, dem Begräbnisplatz Harkorts in Bewegung. Zurückgelassen hatte der Leiter der Gewerblichen Fortbildungsschule in Barop Hirsch ein von ihm in charakteristischer Ähnlichkeit entworfenes Modell einer Figur Friedrich Harkorts, die in Lebensgröße ausgeführt werden sollte.