



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

**Essen**

**Ehlgötz, Hermann**

**Berlin-Halensee, 1925**

Heinr. Stöcker, Köln-Mülheim, Zweigniederlassung Essen-Ruhr

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-96344](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-96344)

---

# Heinr. Stöcker, Köln-Mülheim

Unternehmung für Hoch-, Tief-, Beton- und Eisenbetonbau

Z W E I G N I E D E R L A S S U N G E N :

Essen (Ruhr) - Karlsruhe - Siegen i.W. - Stuttgart

Dieses Unternehmen, im Jahre 1840 gegründet und seitdem ständig im Besitz der Familie Stöcker, ist nicht nur eines der ältesten, sondern auch eines der größten Rheinlands und Westfalens. In jahrzehntelanger ruhiger und gedeihlicher Entwicklung wurde der Grund zu der heutigen vielseitigen Leistungsfähigkeit und Größe der Unternehmung gelegt, deren Wirkungskreis weit über die Grenzen des Rheinlandes hinausgeht. Der Sitz des Stammhauses befindet sich seit 85 Jahren in Köln-Mülheim. Außerdem unterhält das Unternehmen neben einer Reihe von Zweigniederlassungen und Bauabteilungen in den verschiedensten Teilen Deutschlands seit Jahren auch eine ausgedehnte Zweigniederlassung in Essen. Der stetig weitere Ausbau der Betriebseinrichtungen und maschinellen Anlagen, die Heranziehung eines Stabes von Ingenieuren und Technikern, sowie eines Stammes geschulter Arbeiter befähigt die Firma zur Durchführung aller Bauarbeiten, auch auf sämtlichen Spezialgebieten, sei es des Hoch-, Tief- und Eisenbahnbaues oder des Beton- und Eisenbetonbaues.

Getreu der Tradition des Stammhauses hat es auch die Zweigniederlassung Essen verstanden, in sicherer und zielbewußter Arbeit sich ein ausgedehntes Arbeitsfeld im Ruhrgebiet bei einer stattlichen Reihe von staatlichen und kommunalen Behörden, sowie bei ersten Firmen der Großindustrie zu schaffen.

Die große Anzahl der Bauausführungen verschiedenster Art, die zum Teil einen außerordentlichen Umfang aufzuweisen haben, legen Zeugnis davon ab, daß auch die Zweigniederlassung Essen der Firma Heinr. Stöcker voll und ganz in der Lage ist, selbst unter den schwierigsten Ausführungsverhältnissen die Bauherrschaften in jeder Beziehung zufrieden zu stellen.

In Nachstehendem seien nur einige Ausführungen von dieser innerhalb des Stadtbezirks Essen kurz erwähnt,

die in Anbetracht ihrer Eigenart von allgemeinerem lokalem Interesse sein dürften:

## Rüttenscheider Brücke.

Infolge des starken Straßenbahn-, Wagen- und Fußgängerverkehrs genügte die alte Rüttenscheider Straßenbrücke, die eine Breite von nur 9,00 m und zwei Öffnungen von je 9,50 m hatte, nicht mehr den heutigen Verhältnissen (siehe Abb. 1). So trat die Notwendigkeit auf, die alte Brücke zu beseitigen und an deren Stelle eine neue, den Verkehrsverhältnissen entsprechende Brücke zu errichten.

Von dem Stadtsiedlungsamt Essen, Abtlg. für Verkehr und Brückenbau, wurden der Firma Heinr. Stöcker in Essen diese Arbeiten übertragen. Die neue Brücke erhielt nunmehr eine Spannweite von 31,00 m, sowie eine Gesamtbreite von 19,00 m, und zwar mit einer 11,00 m breiten Fahrbahn und zwei Fußsteige von je 4,00 m Breite.

Der Bau, der im Januar 1923 in Angriff genommen wurde, begann damit, daß die Fahrbahndecke in voller Straßenbreite an jedem Widerlager auf eine Länge von etwa 8,50 m unter Aufrechterhaltung des vollen Verkehrs abgefangen wurde. Ein Abfangen durch lotrechte Stützen war einesteils wegen der Fließschicht, andernteils wegen der Notwendigkeit, den zur Verfügung stehenden Raum für die Errichtung der neuen Widerlager freizuhalten, nicht möglich. Aus diesem Grunde mußte die Fahrbahn am nördlichen Widerlager durch ein Sprengewerk, am südlichen Widerlager durch ein Hängewerk gestützt bzw. aufgehängt werden. Die Baugruben der beiden Widerlager mußten mit Spundwänden eingefast werden. Abgesehen von den außerordentlichen Schwierigkeiten, die sowohl bei den Rammarbeiten als auch bei der Aufstellung der Schalung und der Einbringung des Eisenbetons, die infolge der Eigenart der Verhältnisse fortlaufend ein Auswechseln der eingebau-



Abb. 1. Rüttenscheider Brücke. Beginn des Umbaus

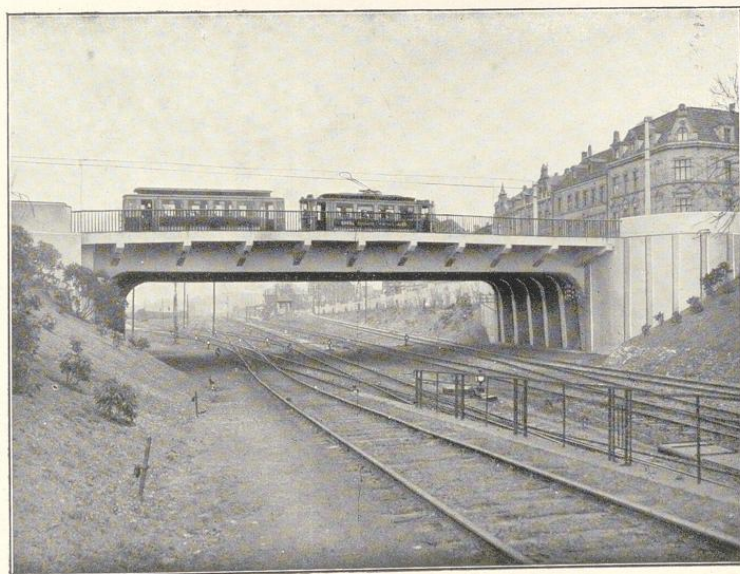


Abb. 2. Rüttenscheider Brücke nach dem Umbau

ten Stützen und Steifen notwendig machte, auftraten, verursachte der Transport der Geräte und Baustoffe zwischen den einzelnen Bauwerken durch den ununterbrochenen Eisenbahn- und Straßenverkehr ganz außergewöhnliche Erschwernisse.

Der Verkehr auf der Straße während des weiteren Baues wurde in der Weise aufrecht erhalten, daß zuerst die Brückenflächen, die durch die Erbreiterung notwendig waren, beiderseits fertiggestellt wurden. Der Verkehr wurde dann über diese Teile geleitet und die dazwischen liegende alte Brücke in voller Breite fertiggestellt. Trotz aller Erschwernisse und Unterbrechungen infolge

übertragen bekam. Durch geschickte Abwechslung von Ein-, Zwei- und Vierfamilienhäusern, sowie durch reizvolle Biegung der Straßenzüge wurde trotz aller Einfachheit der Architektur der Siedlung ein durchaus wohlgefälliges Bild gegeben. Der Forderung größtmöglicher Nutzfläche auf verhältnismäßig geringer Grundfläche wurde man durchaus gerecht. Der Zusammenklang der Baumassen, das gefühlvolle Verteilen der Öffnungen und Flächen, farbenfrohe Verbindung von Grün und Blütenschmuck mit Farbgebung des Putzes, der Fensterbekleidung, Fensterrahmen und Dächer be-



Abb. 3. Straßensbild der Siedlung Feldhaushof

Streik und Aussperrung wurden die Arbeiten im Dezember 1924 beendet (siehe Abb. 2).

#### Siedlung Feldhaushof.

Zur Bekämpfung der außergewöhnlich großen Wohnungsnot war man, wie in anderen Städten, so auch in Essen auf das eifrigste bemüht, neue Wohnungen zu schaffen. So entschloß sich der Allgemeine Bauverein A.-G. in Essen, nach dem Entwurf des Herrn Architekten Josef Rings, in Essen auf dem Gelände Feldhaushof eine ausgedehnte Siedlung zu errichten, wofür die Firma Hehr. Stöcker die Rohbauarbeiten von 190 Wohnungen

leben die Straßensbilder der Kolonie abwechslungsreich. Dem Zwecke der Wohnungen entsprechend bestehen diese aus 2, 3 und 4 Zimmern, einer Wohnküche mit Dachkammer und Nebenräumen. Des ferneren gehören zu jeder Wohnung ein Garten und ein Stall (s. Abb. 3). Mit dem Bau der Siedlung wurde im September 1919 begonnen. Die ungünstigen Zeitverhältnisse, die einerseits sich durch besonders erschwerter Material- und Geldbeschaffung, andererseits durch die häufigen Streiks und politischen Unruhen jener Zeit bemerkbar machten, wirkten naturgemäß hemmend auf den Fortgang der

Arbeiten. So konnte die Siedlung nach häufigen Unterbrechungen erst im Sommer 1921 fertiggestellt werden.

**Geschäftshaus Gustav Blum, G. m. b. H., Essen.**

Ein imposantes, den großstädtischen Verhältnissen entsprechendes Geschäftshaus für die Firma Gustav Blum, G. m. b. H., Essen, führt die Firma Heinr. Stöcker z. Zt. nach dem Entwurf des Herrn Architekten B. D. A. Knoblauch, Essen, am Burgplatz aus. Ein stattliches Eisenbetongebäude von 1100 qm Grundfläche und einem Kellergeschoß, Erdgeschoß und 4 Obergeschossen mit insgesamt rd. 4500 qm Nutzfläche im Mittelpunkt der Stadt (siehe Abb. 4).

Wenn auch die herbei in Frage kommende Fundierung des Gebäudes und die Eisenbetonkonstruktion des Aufbaues keine außergewöhnlichen Schwierigkeiten aufzuweisen hat, so ist doch ganz besonders bemerkenswert, in welcher außerordentlich kurzen Zeit die Fertigstellung des Rohbaues erfolgt ist. Am 23. Januar 1925 wurde mit den Betonarbeiten begonnen und trotz verschiedener Unterbrechung infolge Regen- und Frostwetters war der Rohbau am 15. April 1925 beendet. Somit ist es der Firma Heinr. Stöcker gelungen, die Fertigstellung des Rohbaues insgesamt in 52 Arbeitstagen zu bewerkstelligen, das fraglos eine stattliche Leistung darstellt.

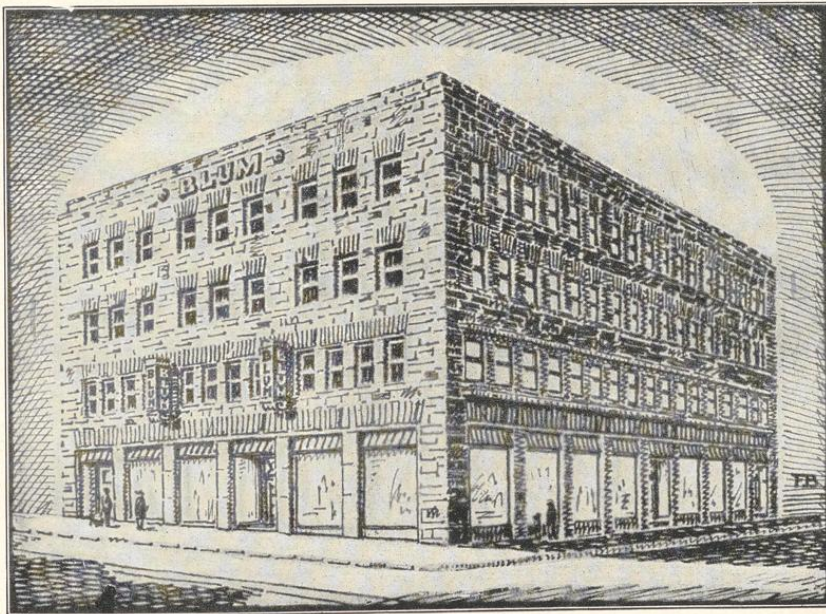


Abb. 4. Geschäftshaus G. Blum. Schaubild