UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Duisburg

Dieter, Hermann

Berlin-Halensee, 1925

urn:nbn:de:hbz:466:1-96675

Visual Library

LK 9922
HK 639/6

DUISBURG



DARI-VERLAG

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

EK 0099

„A. H. V." der Baugewerkschule
HÖXTER
Gruppe „Duisburg u. Umg."
Oberhausen (Rhld.) Schließfach 118

Z u r

E R I N N E R U N G an

den Besuch der II.Tiefbau-Klassen der

STAATLICH PREUSSISCHEN BAUGEWERKSCHULE
HOEXTER a.d.W.

gewidmet von

der STADTVERWALTUNG (VERKEHRSAMT) der

Stadt D U I S B U R G

durch

Vermittelung der Alte-Herren-Vereinigung
ehem.Baugewerkschüler der Baugewerkschule
Höxter a.d.W.,Ortsgruppe Duisburg u.Umg.

Duisburg,den 31.Mai 1926.

Der Vorstand:

Vorsitzender
Stadtbaumeister

Schriftführer
Architekt

Kassierer
Bauführer.

EK 9922
HK 639/6

DEUTSCHLANDS STÄDTEBAU

DUISBURG

HERAUSGEGEBEN VON DER
STÄDT. HOCHBAUVERWALTUNG
(BEIGEORDNETER, STADT OBERBAURAT PREGIZER)

SCHRIFTLEITUNG:
STADTBAURAT Dr. ing. DIETER

03
MQ
18520





» D A R I «

DEUTSCHER ARCHITEKTUR- UND INDUSTRIE-VERLAG
BERLIN-HALENSEE
1 9 2 5

EK 798
K D/E

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Vorwort	4
Zum Geleit	5
Groß-Duisburg (Eine Würdigung von Dr. Ludwig Mathar, Köln)	7
Die Schicksale der Stadt (Stadtschulrat W. Eicker)	10
Die Landschaft und ihre Besiedelung (Dr. E. Wildschrey)	16
Das alte Stadtbild (Dr. E. Wildschrey)	20
Das neue Stadtbild (Dipl.-Ing. J. Schneider, Essen, Arch. B. D. A., Stadtbaurat a. D.)	33
Duisburg als Brennpunkt der Rheinschiffahrt (Dr. Gentzsch, Zweiter Syndikus der Niederrhein. Industrie- u. Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort)	46
Großhandel (Dr. H. Herker, Stellvertretender Syndikus der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel	56
Industrie	62
Duisburg als Hafenstadt (Regierungsbaurat Grochtmann, ergänzt von Regierungsbaurat Bayer)	66
Das Verkehrswesen (Dr. Ing. Obergefell)	74
Das Grün in Stadt und Umgebung (Dr. Ing. Dieter)	77
Das Bildungswesen (Dr. Walter Ring)	88
Gerhard Mercator (Dr. Müller-Reinhard in Cleve)	95
Das Theater (Dr. Saladin Schmitt, Intendant des Stadttheaters)	102
Das Musikleben (Paul Scheinpflug, städt. Generalmusikdirektor)	110
Museum und Kunstausstellung (Dr. Hoff)	113
Das Gesundheitswesen (Stadtmedizinalrat Dr. Müller-Voigt)	116
Turnen und Sport (Walter Fest)	119
Bücher und Schriften über Duisburg	125
Duisburg-Ruhrorter Häfen	126
Lehnkering & Cie., Aktiengesellschaft, Duisburg	136
Rheinschiffahrt-Akt.-Ges. vormals Fendel, Zweigniederlassung Duisburg-Ruhrort	138
Franz Haniel & Cie. G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort	140
Wilhelm Hill, Duisburg-Ruhrort, Mannheim, Andernach	141
„Rheinstahl", von Dr. Ernst Körner, Syndikus der Rheinischen Stahlwerke	142
Eisenwerk Kraft, Aktiengesellschaft, Berlin, Duisburg-Hochfeld, Wesel	151
Krupp, Fried. Krupp Akt.-Ges., Friedrich-Alfred-Hütte, Rheinhausen (Niederrhein)	158
Duisburger Kupferhütte, Duisburg	164
Aktiengesellschaft für Hüttenbetrieb, Duisburg-Meiderich	166
Mannesmannröhren-Werke Duisburg / Düsseldorf	168
„Phoenix", Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb	170
Duisburger Treibriemen-Fabrik Georg Schmalenstroer, Duisburg	172
Kabelwerk Duisburg, Aktiengesellschaft, Duisburg	174
Westdeutsche Draht- und Kabelwerke Aktiengesellschaft, Duisburg	176
Gesellschaft Harkort in Duisburg, Aktiengesellschaft für Eisenindustrie und Brückenbau (vorm. Johann Caspar Harkort in Duisburg)	178
Maschinenfabrik Jaeger G. m. b. H., Duisburg	180
Hermann Lohmann, Duisburg a. Rhein	182
C. Heckmann Aktiengesellschaft, Duisburg / Aschaffenburg	184
Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft „Vulkan" in Duisburg	186
Duisburger Centralheizungs-Fabrik Hermann Berker, Duisburg	188
Schwefelsäure-Werke Curtius G. m. b. H., Duisburg a. Rhein	190
Chemische Fabriken E. Matthes & Weber, Aktiengesellschaft, Duisburg	194
Niederrheinisches Sauerstoffwerk G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort	195
Rütgerswerke-Aktiengesellschaft, Duisburg-Wanheimerort	196
Gesellschaft für Teerverwertung m. b. H., Duisburg-Meiderich	198
Maschinenbau-Aktiengesellschaft Tigler, Duisburg-Meiderich am Rhein	200
Buch- und Kunstdruckerei Ferd. Kleinagel, Duisburg-Ruhrort	204
Gebr. Röchling, Duisburg	205
Reinhard Schulte, Duisburg	206
R. Schönstedt & Co., Duisburg	208
Emil Thomas Nachfolger, Inhaber Carl August Schaumann, Duisburg	210
Duisburger Buntweberei Kohlstedt & Crone, Duisburg, Viersen	212
Arnold Böninger, Duisburg	214
Werner & Nicola, Germania-Mühlenwerke G. m. b. H., Mannheim-Duisburg	216
Duisburg-Meidericher Brotfabrik Gustav Bünger	218
Niederrheinische Nahrungsmittelwerke und Großhandels-Gesellschaft m. b. H., Duisburg-Meiderich	220
Johann Rönsberg, Dampf-Kornbranntwein-Brennerei, Duisburg-Beeck	222
König-Brauerei A.-G., Duisburg-Beeck	224
Aktiengesellschaft für Jute-Erzeugnisse, Duisburg	225
Motorenfabrik Heinrich Liesen, Duisburg-Ruhrort	226

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Seite

Duisburger Wäschereimaschinen-Fabrik G. m. b. H., Duisburg 227
Duisburger Metallwaren-Industrie Linker & Macke G. m. b. H., Duisburg-Hochfeld 228
M. Wintgens, Maschinenfabrik, Duisburg am Rhein 229
W. Buller G. m. b. H. & Co., Blechwarenfabrik und Emaillierwerk, Duisburg . . . 230
Fabrik feuerfester Steine von H. J. Vygen & Cie., Duisburg 231
Hermann Verlohr, Duisburg a. Rhein 232
Duisburger Straßenbahnen G. m. b. H. 233
Kreis Ruhrorter Straßenbahn A.-G., Duisburg-Meiderich 234
Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn G. m. b. H. 235
Städtische Schlacht- und Viehhöfe 236
Milchversorgung Duisburg G. m. b. H. 238
Christlicher Metallarbeiter-Verband Deutschlands 240
Krankenhaus Bethesda, Duisburg 242
Gerhard Adam, Pianofabrik, Wesel, Zweiggeschäfte Duisburg, Dortmund 243
Deutsche Bank, Filiale Duisburg 244
Duisburger Bankverein, Aktiengesellschaft, Duisburg 246
Sparkasse der Stadt Duisburg 247
Vereinsbank e. G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort 248
Dresdner Bank in Duisburg 250
Duisburg-Ruhrorter Bank, Filiale der Deutschen Bank, Duisburg 251
Commerz- und Privat-Bank, Aktiengesellschaft, Duisburg 252
A. Schaaffhausen'scher Bankverein A.-G., Filiale Duisburg, Duisburg 253
Diakonen-Anstalt zu Duisburg 254
Schäffer & Co. Aktiengesellschaft, Duisburg und Bremen 255
Peter Fix Söhne, vorm. Peter Fix G. m. b. H., Duisburg-Meiderich 256
Duisburger Wagenfabrik, Lappe, Roßkothen & Wußmann, Duisburg 258
Wennemar Schweer Söhne, Duisburg-Meiderich 259
Castringius & von der Crone, Duisburg-Hafen 260
Kohlenhandelsgesellschaft Hengstenberg & Wiemer, Stammhaus Duisburg-Ruhrort 261
Nölgen & Bessel, Duisburg 262
„Stewy" Konditorei und Café, Duisburg a. Rhein 263
Ad. Linden, Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H., Duisburg 264
Oberrheinische Brikettfabrik G. m. b. H., Mannheim 265
Linden-Rhederei G. m. b. H., Duisburg 265
Elektrotechnische Industrie G. m. b. H., Duisburg-Wanheimerort 266
Tapetenfabrik Gebrüder Becker G. m. b. H., Duisburg 268
Brotfabrik Knäpper, Inh. Albert Gessner, Duisburg 270
Rohlmannwerke Aktiengesellschaft, Duisburg 272
Hermann Kurth, Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau, Duisburg 274
Wittener Walzen-Mühle Actiengesellschaft, Duisburg am Rhein 275
Franz Haas G. m. b. H., Duisburg 276
Aug. Schroelkamp Söhne, Duisburg 277
Franz Gerling, Chemische Werke, Duisburg-Ruhrort 278
Schröder & Baum, Duisburg/D.-Ruhrort 280
Baugesellschaft Carl Graßhoff, Duisburg 281
Hermann Thomas Mühlenwerke, G. m. b. H., Duisburg-Meiderich 282
Rheinisches Tapeten- und Linoleumhaus Ferdinand Spangenberger, Duisburg . . . 283
A. F. Carstanjen Söhne, Duisburg 284
Carl & Wilh. Carstanjen, Duisburg 285
„Montana" Transport-Actien-Gesellschaft, Duisburg-Ruhrort 286
Gebr. Stallmann, Duisburg 287
Weinkellereien P. W. Maaßen, Erkelenz-Duisburg 288
H. Bautzmann, Duisburg 289
Herrenwäschefabrik J. Rothschild, Duisburg 290
Heinrich Schweitzer, Duisburg 291
H. Genevrière, Duisburg 292
Dreiring-Werke m. b. H., Vertriebsstelle Duisburg 293
Lederfabrik Herm. Ingenhamm, Duisburg-Meiderich 294
Rhenusit G. m. b. H., Lack- und Farbenfabrik, Duisburg-Ruhrort-Beeck 296

Kunstbeilagen

Seite

Eisenwerk am Rhein bei Duisburg . . . . . nach 8
An der Liebfrauenkirche . . . . . nach 24
Schleppverkehr auf dem Rhein bei Duisburg . . . . . nach 48
Holzhafen . . . . . nach 64

Lageplan der Ruhrorter und Duisburger Häfen . . . . . nach 72
Stadtplan . . . . . nach 124

Am Schluß Anzeigen Duisburger Firmen

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

VORWORT

ZUR ZWEITEN AUFLAGE

Als Dipl.-Ing. Schneider im Jahre 1920 die 1. Auflage dieses Buches besorgte, stand noch alles im Zeichen des beendeten großen Krieges. Nach Niedergang sollte Wiederaufbau erfolgen. / Heute, beim Erscheinen der 2. Auflage, sind die Zeitverhältnisse ähnliche. Fünf Jahre Nachkriegszeit liegen hinter uns. Hemmungen aller Art verhinderten den erhofften stetigen Wiederaufbau. Wenn sich Stadtverwaltung und Verlag nun doch entschlossen haben, durch diese zweite Auflage dem Städtebuch ein neues Gewand zu geben, so geschah dies aus doppelten Erwägungen heraus. „Duisburg" war seinerzeit eines der ersten Werke im Archiv „Deutschlands Städtebau", das nunmehr die stattliche Reihe von über 120 Städtemonographien umfaßt. Mit „Duisburg" begann der bunte Reigen. Beginnen hieß Lernen. Erfahrung kam den nachfolgenden Werken erst zugute. Aber die ersten Bücher dürfen den letzterschienenen an Vollendung nicht nachstehen, zumal es sich wie im vorliegenden Falle um eine Stadt handelt, die in bedeutungsvoller Entwicklung begriffen ist. Auch ist die erste Auflage mittlerweile vergriffen. So kamen zu den rein buchtechnischen Erwägungen die zwingenden Gründe, den unaufhaltsamen Fortschritt der Stadtentwicklung erneut zum Ausdruck zu bringen. Denn trotz Hemmungen erhielt Duisburg ein anderes Gesicht. Dies Gesicht nun zu zeigen, den ernsten, fast finsteren Ausdruck, aber auch das heitere, rheinische Lachen darin, war die Aufgabe für die Bearbeitung der zweiten Auflage. Demgemäß gliederte ich den Stoff in zwei Hälften. Die erste umfaßt Stadtschicksale und Arbeitsfelder: Den Hafen mit Schiffahrt, Handel, Industrie, den Verkehr. Die zweite Hälfte den grünen Kranz und darin mannigfache Blüten: Theater Musik, Kunst, Sport. Die erste Auflage brachte drei Abhandlungen: Hafen, Geschichte und Aufbau der Stadt. Diese erscheinen wieder, zum Teil ergänzt. Aber vierzehn neue Aufsätze sind hinzugekommen. Ich glaubte beispielsweise eine so überragende Persönlichkeit von universaler Bedeutung wie Gerhard Mercator in einem besonderen Artikel bringen zu müssen. Die textlichen Erweiterungen bedingten dann auch Bereitstellung eines umfangreicheren Bildmaterials. / Wenn ich nun diese zweite Auflage der Öffentlichkeit übergebe, so gedenke ich an dieser Stelle in Dankbarkeit der mitarbeitenden Kräfte, durch deren bereitwilliges und freudiges Entgegenkommen das Werk zustande kam. Verfasser von Wort und Bild, Stadtverwaltung und Verlag und nicht zuletzt die Firmen gaben wertvolle Unterstützung, wodurch es möglich wurde, diese Neuauflage in der kurzen Zeit eines halben Jahres schon vorzulegen. / Unsere Arbeit ist getan. Das Wort haben nun Leser und – Kritik.

DR. DIETER

DUISBURG / IM FRÜHJAHR 1925

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

ZUM GELEIT

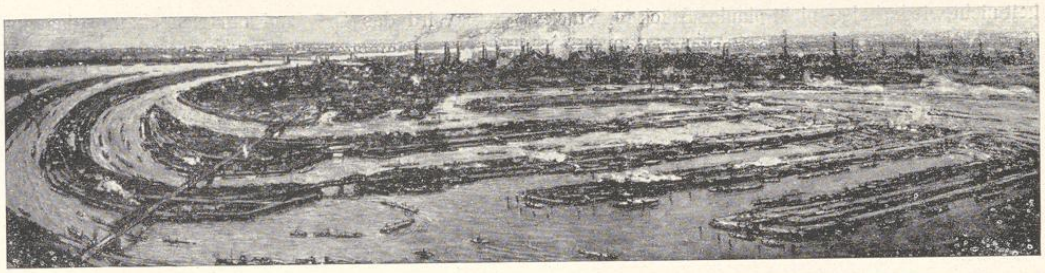
Es freut mich, daß auch unsere große Industrie- und Handelsstadt in dem Archiv „Deutschlands Städtebau" neu zur Geltung kommt. Man spricht in Deutschland viel von den bekanntesten deutschen Städten, die es verstanden haben, sich einen besonderen Klang im Aus- und Inland zu verschaffen. Dabei werden leider zu häufig die wichtigsten Zentren des Wirtschaftslebens vergessen, von denen bedeutungsvolle, wenn auch nüchterne Arbeit geleistet wird. Zu diesen Städten, die wesentliche Werkstätten des Wiederaufbaues sind, gehört auch die Stadt Duisburg, der Hauptpunkt der Eisenhütten-Industrie und der deutschen Binnenschiffahrt. Ohne Zweifel hat Duisburg noch eine große Zukunft. Die Stadt hat aber auch eine alte, leider vielfach übersehene geschichtliche Vergangenheit, wie insbesondere aus den Aufsätzen des Herrn Stadtschulrats Eicker, des Herrn Dr. Wildschrey und des Herrn Regierungsbaurats Grochtmann hervorgeht. Gerade dieses Jahr, das Jahr der Jahrtausendfeier am Rhein, ruft diese Vergangenheit wieder in Erinnerung, die Zeiten, wo Duisburg eine der ältesten deutschen Siedlungen am Rhein war, und wo sich Vorgänge wichtigster historischer Bedeutung abspielten. Schwere Schicksalsschläge haben die Entwickelung der Stadt gehemmt und gelähmt, die wirtschaftliche Entfaltung verhindert und die kulturelle Betätigung niedergehalten. Das alles ist seit Jahrzehnten wieder wettgemacht. Rüstig schreitet die Stadt als Schrittmacherin der Wirtschaft des Industriegebiets vorwärts, und auch ihre Leistungen auf dem Gebiete deutscher Kultur finden mit Recht weithin Beachtung. Von diesem regen Leben und zukunftssicheren Schaffen möge dieses neue Heft dem Leser zuverlässige Kenntnis geben.

DR. JARRES
OBERBÜRGERMEISTER

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Mittelalterliches Stadtsiegel mit Christus als „Salvator mundi"
dem Schutzpatron der Salvatorkirche.



Die Hafenanlagen von Groß-Duisburg. Nach einem Gemälde von Professor Hermanns.

GROSS-DUISBURG

EINE WÜRDIGUNG VON Dr. LUDWIG MATHAR, KÖLN

Es ist etwas Besonderes um diese Großstadt am Niederrhein. Sie hat, so seltsam es klingen mag, in ihrer Lage wenig Niederrheinisches mehr. Sie ist sozusagen entländlicht, der niederrheinischen Eigentümlichkeit entfremdet worden. Ludwigshafen könnte dem ersten Anschein nach Duisburg sein.

Crefeld, Neuß, München-Gladbach sind niederrheinischer. Sind mit ihrer ländlichen Umgebung noch inniger verbunden. Das sind in Crefeld die Kuhlen, die alten Bauernhöfe, die den Ursprung dieser Großstadt aus der niederrheinischen Weite nicht vergessen machen. Auch Neuß ist von allen Seiten in einen Ring von Bauernschaften gebettet; ja, diese Bauernschaften, Büttgen, Kaarst, Norf, haben bis jetzt noch ihre echt niederrheinische Ursprünglichkeit bewahrt, das freie, grüne Feld, den dampfenden Acker und zwischendurch die schlängelnde Erft, den Nordkanal. Bis zum Rheine hin dann noch weit und grün das Hammerfeld. Gerade die Entfernung vom Rheine hat die Industrialisierung verhindert. Je näher diese Großstädte der gewaltigen Wasserstraße kommen, der sie ja als wachsende Industriestädte mit allen Mitteln zustreben, um so mehr entsagen sie dem Ländlich-Niederrheinischen. München-Gladbach ist darin glücklicher. Es liegt so sehr mitten im flachen Lande, hat so viele gesunde Ausdehnungsmöglichkeiten, daß eine industrielle Abschnürung nicht in Frage kommt. Die nähere Umgebung, Schloß Rheydt, die Mühlen an der Niers, Burg Millendonk sind noch immer urwüchsige Landschaftlichkeit.

Die jungen und jüngsten Großstädte in Duisburgs unmittelbarer Nachbarschaft, Oberhausen und Hamborn, haben leider dieses Landschaftliche unerbittlich verwischt, sind Nur-Industriestädte geworden, wirre, ziemlich planlos entstandene Steinwüsten, denen jede Eigenheit des Niederrheins fehlt.

Nein, Duisburg ist schon etwas ganz Besonderes, wenn auch wenig Niederrheinisches. Es ist trotz seiner Lage am Rheine nicht etwa Ludwigshafen.

Nach drei Seiten hin von dem eisernen Ring der benachbarten Industriestädte Hamborn, Oberhausen, Mülheim umklammert, die selber sich machtvoll, landhungrig ausdehnen, steht ihm nur die Südseite nach Angermund, Huckingen, Mündelheim und Serm als kostbares Neugelände offen. Gewiß kann hier viel Niederrheinisches, erhaltene Oasen von Grün, Schlösser und Dorfgemeinden, gerettet werden, aber an dem Gesamtcharakter Groß-Duisburgs ändert das doch nichts Entscheidendes mehr. Gewiß werden Ruhrsiedlungsverband, neuzeitliche Bau- und Verkehrskunst, die Sünden der Vergangen-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

heit nicht wiederholen, nicht planlos Stück für Stück ins Blaue hineinbauen, große Verkehrsstraßen von Nord nach Süd, Ost nach West, Verkehrsbänder der Eisenbahnen zielbewußt anlegen; aber der Kreis Duisburg-Ruhrort-Meiderich ist geschlossen, hat sein ganz besonderes Eigengesicht.

Und worin besteht diese Eigenheit? Was ist dieses Besondere?

In zwei Worten: Rhein und Kohle, Hafen und Hütte und alles das, was an menschlicher Großarbeit damit in Verbindung steht.

Den Rhein haben Ludwigshafen, Düsseldorf auch, aber nicht die Kohle und die aus Kohle und Eisen erschmiedete Großindustrie.

Vom Rheine und seinen Häfen aus sieht man es am besten, das unvergeßliche Bild: Hochöfen, die besonders zur Nachtzeit zyklopisch lodernd gen Himmel flammen; dann wieder im Sonnenlicht blitzschnell kreisende Förderräder. Und über den ungeheuren Tiefen, für die selbst der breite, tiefe Rheinstrom nicht mehr als ein seichter Graben ist, über dem weitverästelten Reich der Stollen die Hallen, in denen gewaltig das Heldenlied der Arbeit dröhnt. In zahlreichen Becken nimmermüdes Hafenleben, gleitende Kräne, stürzende Kipper, Elevatoren, Kahn an Kahn, schier unabsehbar gereiht; Rhein und Ruhr, von emsiger, wimmelnder Schiffahrt belebt: Das ist Groß-Duisburg.

Wer wollte den Rhein, seinen gewaltigen Schleppverkehr, seine schlotenden Raddampfer, seine tiefgeladenen Kohlenkähne vermissen, wer vergißt je das Bild des Hafenmundes, des Kipperdienstgebäudes, des alten Ruhrort, der Schifferbörse! Der alte Hafen, dieses Denkmal des Hafenbaues, Nord- und Südhafen, die erste Entwicklung; der in weitem Halbkreis um das Alte sich dehnende Kaiserhafen, die zweite; und nun endlich der noch weiter ausholende Hafenkanal mit den Kohlenbecken A, B und C, der Zubringer des Rhein-Hannoverkanals; durch Ueberschwemmungsgelände, noch natürlich sich schlängelnd, die alte Ruhr.

Ja, es ist schon etwas ganz Eigenes, dieses großartige Rhein- und Hafenbild, dieser größte Binnenhafen der ganzen Welt.

Im Norden die Ruhrort-Homberger-Brücke, mächtige Bogen über einer dichten Menge ankernder Rheinkähne.

Wird das Grünland um Neuenkamp, das zukünftige Hafengelände, in tiefe, breite Becken verwandelt sein, so wird dieses Bild tiefverästelter, mit der uralten, natürlichen Wasserstraße des Rheines verbundener Kanäle noch viel eigenartiger, überwältigender sein.

Dann ist mit Alt-Duisburgs Parallel-, Außen-, Innen- und Neuem Hafen ein von Meiderich bis zum Herz der Altstadt schlauchartig geschlungener Hafenverband geschlossen.

Man nenne mir eine Stadt am Rheine, die sich eines derartigen, so weitverzweigten, so großartig aus- und angebauten, so natürlich mit dem Rhein verbundenen Hafennetzes rühmen könnte!

Selbst das uralte, über ungeheure Kräfte verfügende Köln, und wenn es auch nördlich Niehls seinen neuen Industriehafen noch so großartig, vorbildlich ausbaut, wird diese gewaltigen Hafenanlagen nicht erreichen.

Ja, darum muß man Groß-Duisburg vom Rheine sehen, etwa auf jagendem Boot des Hafenamtes, vom Geruch und Gischt des Wassers umspritzt, oder von einer der beiden im Norden und Süden auf die jenseitige Stadt zustrebende Brücken, der Homberger oder der Rheinhausener Brücke, die das Frontbild Groß-Duisburgs, den Rhein- und Hafenabschnitt wie in eine Blickgasse scharf abgrenzen, oder, langsam all dieses Besondere genießend, von einem Schleppdampfer oder Kohlenkahn.

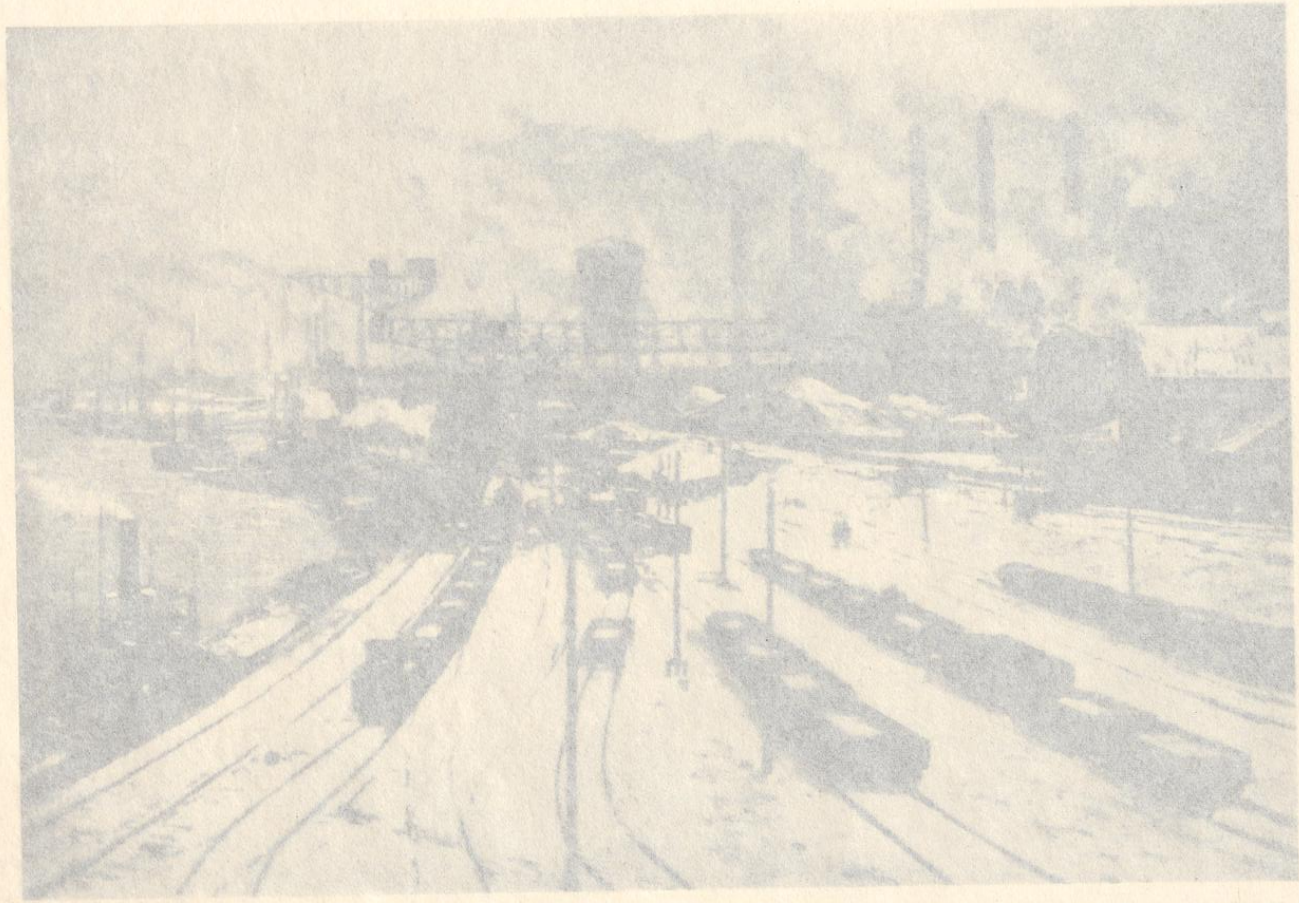
Da breitet sich auch das Reich der aus der Kohle erstandenen Großarbeit in voller Breite. Das Hochofenwerk Mülheim lodert gespenstisch empor; von der Kupferhütte weht weißlicher Schwefelqualm in den von Dunst und Qualm gesättigten Himmel; das Walzwerk Harkort, die Fabrik feuerfester Produkte, die Kupfer- und Messingwerke, die Zinkwerke, die Niederrheinische Hütte reihen sich fast ununterbrochen.

Dahinter ist die Binnenstadt, die Altstadt, völlig verborgen.

Und drüben, jenseits der Hochfelder Eisenbahnbrücke, aber doch ganz mit Duisburg verbunden, baut sich Krupps Rheinhausen, ein riesiger Turm neben dem anderen, in den düsteren Dunst.

Gewiß, das ist nicht mehr des Niederrheins tief versonnene Weise, weicher, grüner Wiesenglanz.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Eisenwerk am Rhein bei Duisburg

Nach einem Gemälde von W. Hambüchen-Düsseldorf

Wird das Grünland um Neuenkamp, das zukünftige Hafengelände, in tiefe, breite Becken verwandelt sein, so wird dieses Bild tiefverästelter, mit der uralten, natürlichen Wasserstraße des Rheines verbundener Kanäle noch viel eigenartiger, überwältigender sein.

Dann ist mit Alt-Duisburgs Parallel-, Außen-, Innen- und Neuem Hafen ein von Meiderich bis zum Herz der Altstadt schlauchartig geschlungener Hafenverband geschlossen.

Man nenne mir eine Stadt am Rheine, die sich eines derartigen, so weitverzweigten, so großartig aus- und angebauten, so natürlich mit dem Rhein verbundenen Hafennetzes rühmen könnte!

Selbst das uralte, über ungeheure Kräfte verfügende Köln, und wenn es auch nördlich Niehls seinen neuen Industriehafen noch so großartig, vorbildlich ausbaut, wird diese gewaltigen Hafenanlagen nicht erreichen.

Ja, darum muß man Groß-Duisburg vom Rheine sehen, etwa auf jagendem Boot des Hafenamtes, vom Geruch und Gischt des Wassers umspritzt, oder von einer der beiden im Norden und Süden auf die jenseitige Stadt zustrebende Brücken, der Homberger oder der Rheinhausener Brücke, die das Frontbild Groß-Duisburgs, den Rhein- und Hafenabschnitt wie in eine Blickgasse scharf abgrenzen, oder, langsam all dieses Besondere genießend, von einem Schleppdampfer oder Kohlenkahn.

Da breitet sich auch das Reich der aus der Kohle erstandenen Großarbeit in voller Breite. Das Hochofenwerk Mülheim lodert gespenstisch empor; von der Kupferhütte weht weißlicher Schwefelqualm in den von Dunst und Qualm gesättigten Himmel; das Walzwerk Harkort, die Fabrik feuerfester Produkte, die Kupfer- und Messingwerke, die Zinkwerke, die Niederrheinische Hütte reihen sich fast ununterbrochen.

Dahinter ist die Binnenstadt, die Altstadt, völlig verborgen.

Und drüben, jenseits der Hochfelder Eisenbahnbrücke, aber doch ganz mit Duisburg verbunden, baut sich Krupps Rheinhausen, ein riesiger Turm neben dem anderen, in den düsteren Dunst.

Gewiß, das ist nicht mehr des Niederrheins tief versonnene Weise, weicher, grüner Wiesenglanz,



Eisenwerk am Rhein bei Duisburg

Nach einem Gemälde von W. Hambüchen-Düsseldorf

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Aber ist das nicht heldischer Schwung, aufquellend aus ewig junger Volkskraft, dieser Machtwille der Kapitäne, dieses Grübeln tausender Hirne, dieses Schaffen von hunderttausend schwieligen Fäusten? Ist das nicht der Arbeit großes und auch schönes „Hohes Lied"?

Dann steht man im Angesichte wogender Schiffahrt, vulkanischen Schaffens. Eine Ahnung, eine Ehrfurcht durchschauert auch den Fremdesten. Das ist nicht Crefeld, Neuß, München-Gladbach; das ist eben Groß-Duisburg, will und kann nichts anderes sein.

Natürlich muß man in Meiderich die Rheinischen Stahlwerke, in Alt-Duisburg die Deutsche Maschinenfabrik A. G., die „Demag", gesehen haben.

In den Stahlwerken diese Kräne am Nordhafen, diese Kokereien, diese gewaltig angeblasenen und gespeisten Hochöfen. Hier muß man in Sturmesnächten stehen, wenn die Lohe gewaltig aus dem Ofenmund schlägt, die Lava durch gespenstisches Dunkel glutet, der Wind in den Erhitzern und Leitungen orgelt! Martins- und Thomaswerk, Konverter und Kokillen, Blockstraße und Walzwerk und dampfhydraulische Scheren!

In der „Demag", bei „Harkort" und in anderen Betrieben erhalten dann Eisen und Stahl die letzte Form.

So kehrt alles zu dem, wovon es ausgegangen war, zur Kohle, zurück.

Und ewig neuen Verkehr bringt die beste aller Wasserstraßen, der Rhein.

Noch einmal: Das ist Duisburg!

Wenig Niederrheinisches mehr, es sei denn, daß man diese fast verbissene Arbeitszähigkeit, dieses stille, aber so gewaltige Schaffen, diese karge Lust an sinnfällig Schönem dazu rechnete. Aber dafür so viel Eigenartiges, Besonderes, daß es fast zu Maßen übermenschlicher Größe aufschnellt.

Hafen und Hütte, das ist das Wesentliche.

Doch auch die eigentliche Kernstadt, die alte und neuere, hat Eigenheiten, die man nicht vergißt.

Und Duisburg an der Arbeit, auch das ist eine Besonderheit. Es ist ein auch künstlerisch gewaltiges Bild, ein brausendes Lied. Kohle, Stahl, Maschine, das ist, so sahen wir, der Ring, der hier alles umschließt. Zeche, Hütte, Maschinenfabrik, das wirkt nirgendwo so klar, so ruhig und doch so schnell wie hier ineinander.

Und diese Ruhe, diese Selbstverständlichkeit ist vielleicht das einzige Niederrheinische dieser Stadt.

Dabei hat aber doch alles — und das ist das Besondere — einen mächtigen Schwung, einen jagenden Gang.

Etwas ganz Eigentümliches dann auch zuletzt der Duisburger Wald.

Im Schatten dieses uralten Waldes, in der Wedau („Waldau"), wo einst die Germanen ihre Toten verbrannten, wo Wildpferde sich tummelten, in kühler, grüner Tiefe entlegene, weltvergessene Pfade, am Steinbruch ein romantischer Felsenweiher, am Heiligen Brunnen feierliche Stille, an der Monning und am Raffelberg ein uralter Gutshof.

Großes schuf aber auch hier die Großstadt. Das Stadion, das dem Berliner nicht nachsteht, ist in der Wedau gewaltig vollendet.

Hoch ragt auf dem Kaiserberge der Wasserturm vor dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal. Nirgends, auch in der Natur nicht, etwas Enges, Kleinliches. Groß weht der Zug der weiten Höhe, des grünen Waldes über die tief unten rastlos und gewaltig werkende Stadt.

In dem weiten, von Rhein und Ruhr umschlossenen Umkreise lohen die Oefen, qualmen die Schlote, schimmern die Häfen.

Zeche, Hütte und Hafen — sie beherrschen auch hier das Landschaftsbild.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Stromleben bei Duisburg-Ruhrort um 1850

DIE SCHICKSALE DER STADT

VON STADTSCHULRAT W. EICKER

Duisburg ist Einheimischen und Fremden viel weniger bekannt, als seiner geschichtlichen Vergangenheit und seiner jetzigen Bedeutung in Handel und Industrie entspricht. Darum sind hier Mitteilungen aus Duisburgs Geschichte recht angebracht, wenn sie auch mit Rücksicht auf Zweck und Umfang vorliegender Schrift kaum über Andeutungen hinaus gehen dürfen. Von vornherein sei darauf hingewiesen, daß Duisburgs Geschicke, namentlich seine wirtschaftliche Entwickelung, stets in hohem Maße abhängig gewesen sind von seiner Lage am deutschen Niederrhein und am Ausgangspunkte des Ruhrgebietes, sowie von den wechselnden Verkehrsverhältnissen und Verkehrsmitteln alter und neuer Zeit.

Das 7073 ha große Gebiet des jetzigen Stadtkreises Duisburg umfaßt die seit dem 1. Oktober 1905 vereinigten früheren Stadtbezirke von Duisburg, Meiderich und Ruhrort und dehnt sich in einer Länge von ungefähr 13,5 km und in einer mittleren Breite von 5—6 km auf der rechten Rheinseite zu beiden Seiten der unteren Ruhr von der Anger- bis zur Emschermündung aus. Als höchste Erhebung unseres Kreises finden wir im Südosten desselben den Duisburger Wald. Er ist der letzte Ausläufer

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

des Bergischen Landes. Seine höchsten Stellen liegen stark 70 m über dem Meere und 50 m über dem Wasserspiegel des Rheins. Von der Höhe des Waldes senkt sich das Gebiet in ziemlich nordwestlicher Richtung nach dem Rheine hin und hat seinen tiefsten Punkt in der Nähe der Emschermündung an der Hamborner Grenze bei Walsum.

Durch die Flüsse Ruhr und Emscher wird der Stadtkreis in drei ungleich große Teile geteilt. Im Süden liegen, bei der Anger beginnend, Wanheim und Angerhausen; nördlich davon dehnt sich Wanheimerort bis zum Hochfelder Bahnhof aus; weiter nördlich umgeben Hochfeld, Neudorf und Düssern auf der einen, Neuenkamp, Kaßlerfeld und die Ruhrau auf der anderen Seite die Altstadt Duisburg. Zwischen Ruhr und Emscher finden wir Ruhrort, Laar, Unter-, Mittel- und Obermeiderich. Nördlich der Emscher haben wir dann noch Stockum und Beeck.

Der Wald war früher wesentlich größer und bedeckte noch vor hundert Jahren ganz Wanheimerort und den südlichen Teil von Hochfeld. Er bot von altersher Holz zum Bauen und Brennen, sowie Bruchsteine für den Bau von Straßen, Stadtmauern und Häusern. Als Königsforst war er vor tausend und mehr Jahren ein Jagdgebiet fürstlicher Herren und enthielt vom Mittelalter her bis zum Jahre 1814 ein dem Herzoge von Berg gehörendes Gestüt wilder Pferde. Die ausgedehnten Eichenbestände haben in alter Zeit die Mast für Tausende von Schweinen geliefert.

Der der Waldeshöhe vorgelagerte Heidestreifen eignete sich besonders als Weide für Schafe und Rinder.

Die Niederung an Ruhr und Emscher enthielt außer Wassertümpeln und Sumpfland auch ausgedehnte Grasflächen. Zwischen Wiese und Heide fand sich fruchtbarer Ackerboden, während der Rheinstrom und die anderen kleinen und großen Wasserläufe einen ergiebigen Fischfang ermöglichten.

Der Schwemmboden der Niederung gab von altersher Anlaß zum Betrieb von Ziegeleien und Töpfereien. Die vor etwa siebzig Jahren in einer Tiefe von 50 bis 100 m unter der Erdoberfläche entdeckten Steinkohlenflöze reizten zur Anlage von Bergwerken.

Die ersten Ansiedelungen in einer meist tiefgelegenen und darum Ueberschwemmungen ausgesetzten Gegend entstanden naturgemäß an den höchstgelegenen Stellen. So sind vor mehr als zweitausend Jahren Duisburg und Düssern und nicht ganz tausend Jahre später Meiderich und Beeck besiedelt worden. Duisburg lag auf dem steilen Uferrande an einer Rheinkrümmung. Der Strom floß nämlich bis ums Jahr 1270 noch am heutigen Schwanentor und Springwall vorbei auf Meiderich zu und schloß Alt-Ruhrort als eine Insel ein. Düssern wurde auf dem steil abfallenden Rande über der Ruhrniederung, Meiderich auf dem hochgelegenen Teile der Landzunge zwischen Ruhr und Emscher und Beeck auf einer ähnlichen Erhebung zwischen dem Emschertal und der Niederung, in welcher der Beeckbach fließt, angelegt.

Die ersten Bewohner unserer Gegend, über die wir etwas Bestimmtes wissen, waren Germanen. Sie haben schon mehr als 600 v. Chr. Duisburg und Düssern bewohnt. Ihre Toten bestatteten sie in dem von der Ruhr bis nach Großenbaum sich hinziehenden Heidelande. Hunderte von Grabhügeln sind hier aufgedeckt worden. Die Größe des Totenfeldes läßt auf eine zahlreiche und langdauernde Besiedelung schließen. Die Urnen, in denen die Aschenreste nach dem Leichenbrande gesammelt wurden, gehören der sog. Hallstattzeit an, das ist die Zeit des Uebergangs von der Bronze zum Eisen. Andere Funde beweisen, daß unsere Gegend schon in vorgeschichtlicher Zeit mit den Ländern am Mittelmeere in Handelsverkehr stand. Ein uralter Handelsweg kam aus der Gegend von Düsseldorf und führte bei Duisburg über den Rhein und bei Düssern über die Ruhr.

Dem großen Weltverkehr wurde unsere Gegend näher gerückt, als die Römer auf der linken Rheinseite an der Heerstraße zwischen Neuß und Vetera castra das Duisburg gegenüberliegende Asberg befestigten und ihre Züge zur Eroberung Germaniens in unserer Nachbarschaft vorbereiteten. Funde im heutigen Kaßlerfeld lassen vermuten, daß dort eine römische Niederlassung und ein Ausladeplatz gewesen sind. Der Name, den die Römer unserer Gegend gaben, Deuso, klingt uns noch an in der ersten Silbe der Wörter Duisburg und Duissern. Zu Ehren des Donnergottes von Deuso ließ Kaiser Postumus in der zweiten Hälfte des dritten Jahrhunderts Münzen schlagen.

Als die Römerherrschaft am Rheine im Jahre 403 zu Ende ging, wohnte schon längst im Bezirk von Deuso ein von den ältesten Bewohnern verschiedener germanischer Stamm. Er begrub seine Toten nicht mehr neben der Heerstraße, sondern auf dem Felde in der Nähe der Siedelung, nämlich bei der heutigen Friedrich-Wilhelm-Straße und an der Hohenzollernstraße. Auch wurden die Leichen nicht mehr verbrannt, sondern beerdigt. Den Toten

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

gab man jetzt Waffen und Geräte mit ins Grab, was die ältesten Bewohner nicht getan haben.

Während und nach der Völkerwanderung wohnten bei Duisburg die Franken, und unsere Stadt war der Sitz eines ihrer Fürsten. Dadurch hat sie auch noch weiterhin Jahrhunderte lang in näherer Beziehung zu den Königen aus dem Geschlecht der Merowinger, Karolinger usw. gestanden. Schon ein Merowingerfürst errichtete hier eine Burg, die Deusoburg, woher der Name Duisburg stammt. Unter dem Schutze der Burg, an die noch der Burgplatz erinnert, siedelten sich während der Karolingerzeit friesische Kaufleute an und betrieben rheinauf und rheinab ihren Tuchhandel.

Bei der Königsburg wurde auch die erste christliche Kirche errichtet. Sie war dem Salvator mundi (Heiland der Welt) geweiht, dessen Bild darum auch auf den älteren Stadtsiegeln vorkommt. 762 unterstellte Pipin der Kleine die Duisburger Salvatorkirche dem Benediktinerstift Prüm in der Eifel. Von diesem ging sie 1245 an den deutschen Orden über, der nach dem großen Brand von 1283 die jetzige Salvatorkirche errichtete und bis zur Reformation behielt.

Selbst die Einfälle der Normannen und Ungarn haben den Handel Duisburgs nicht dauernd lahm legen können. Er hob sich unter den sächsischen, salischen und hohenstaufischen Kaisern immer mehr und erstreckte sich bis zum Oberrhein, bis England und bis zu den Gestaden der Ostsee. Die Zahl der Bewohner um die Burg nahm zu; der Ort wurde mit Mauern umgeben; Märkte wurden ihm verliehen; Duisburg war eine Stadt geworden, eine freie Reichsstadt, eine von den ältesten deutschen Städten, die ihre Gründung nicht auf die Römer zurückführen. Verschiedene deutsche Kaiser haben hier häufiger Hof gehalten, haben hier Münzen schlagen lassen und sich den Bürgern günstig erwiesen. Die Duisburger Stadtmauer mit ihren 15 gedeckten Türmen, ihren 4 Haupttoren und zwei kleineren Ausgängen hat bis Mitte des 18. Jahrhunderts vollständig bestanden, und ihr Verlauf ist an den vorhandenen Resten auch heute noch genau zu erkennen. Der untere Teil ist aus Sandstein gebaut, den der Steinbruch im Walde hergab. In späterer Zeit erfolgte eine Erhöhung aus Tuffstein und nachher noch aus Backsteinen.

Mehrmals haben die Kaiser in Geldverlegenheit die Einkünfte aus Duisburg verpfändet. Besonders wichtig war die Verpfändung an Dietrich von Cleve, der 1290 eine Nichte Rudolfs von Habsburg heiratete und als Pfand für das Heiratsgut seiner Gemahlin u. a. auch Duisburg bekam. Da diese Verpfändung nicht wieder eingelöst worden ist, geriet Duisburg in Abhängigkeit von den clevischen Fürsten und wurde schließlich als Teil des Herzogtums Cleve betrachtet, obgleich es sich selbst bis zur Unterwerfung unter den Großen Kurfürsten noch immer als freie Reichsstadt bezeichnete. Mit dem Herzogtum Cleve sind im Laufe der Zeit auch Meiderich, Beeck und Ruhrort vereinigt worden.

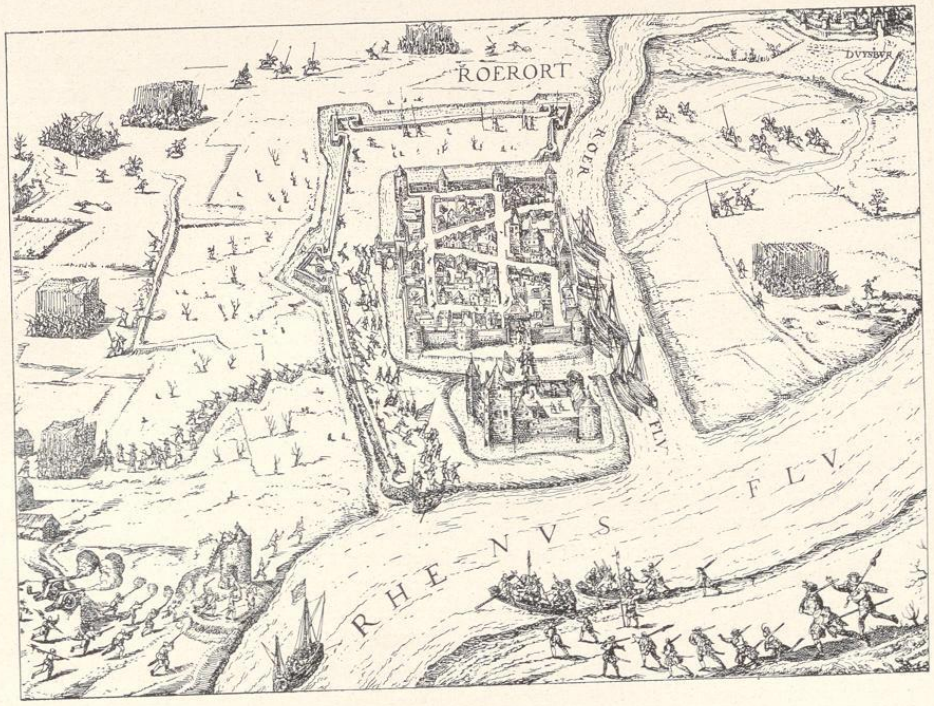
Meiderich ist ein alter Ort, was schon durch die dort gefundenen römischen Münzen und Urnen bewiesen wird. Unter den Karolingern hatte Meiderich schon eine Kirche. Diese wurde zur Zeit Ludwigs des Deutschen, nämlich im Jahre 874, von Regenberga, der Tochter eines Ritters Gerrik, neben anderem Besitz in Meiderich dem Nonnenkloster in Gerresheim bei Düsseldorf geschenkt. Bis ins vorige Jahrhundert hat dieses Kloster in Meiderich das Kirchenpatronat ausgeübt und einen Teil des Zehnten besessen. Im späteren Mittelalter gehörte die Herrlichkeit Meiderich zur Grafschaft Dinslaken und kam mit dieser im Jahr 1220 an Cleve.

Beeck ist um einen Oberhof entstanden. Dieser gehörte den Herzögen von Sachsen, und der Großvater Ottos des Großen schenkte ihn der im Jahre 875 gegründeten Abtei Essen. Die Schutzherrschaft über Beeck ist später an die Herzöge von Cleve gekommen, die zu Beginn des 15. Jahrhunderts auch die Herrlichkeit Knipp von den Herren von Stecke erwarben.

Der Name Ruhrort kommt zuerst 1379 in einer Urkunde vor. Vorher hieß es Homberger Werder und gehörte den Grafen von Mörs. Diese überließen es 1372 an Engelbert von der Mark, der im folgenden Jahr das Haus Ruhrort erbaute zum Schutze der Zollstätte, die er dort hatte. Als Cleve und Mark nicht lange nachher vereinigt wurden, war unser jetziges Stadtgebiet ganz im Besitze der clevischen Herzöge und hat von da ab die gleiche politische Geschichte gehabt.

Kurz vor der erwähnten Verpfändung an Cleve erlitt Duisburg einen anderen schweren Schicksalsschlag. Um das Jahr 1270 nahm der Rhein seinen Lauf von Werthausen unmittelbar auf Ruhrort zu. Damit war Duisburg vom Strom abgeschnitten, sein Handel verlor sich allmählich, und in dem kleinen Ackerstädtchen erhielt sich kaum die Sage von der früheren Lage am Rhein. Die verarmten Bewohner haben außerdem schwere Bedrängnisse durchgemacht in den unaufhörlichen Fehden der Herzöge

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Alt-Ruhrort 1587.

von Cleve, besonders aber in dem langen Kriege zwischen Holland und Spanien, in dem jülich-clevischen Erbfolgestreite und im 30jährigen Kriege. Zu den Bedrängnissen von außen kamen Parteiung und Hader im Innern, besonders während der Reformationszeit.

Von den kriegerischen Ereignissen ist eins in dauernder Erinnerung geblieben. Während der sog. Soester Fehde (1444—1449) rückten Truppen des Cölner Erzbischofs am 12. März 1445 in finsterer Nacht heimlich vor Duisburg, um die Stadt zu überrumpeln. Dieser Plan wurde aber von den auf dem Mühlenturme nahe beim Marientore wachenden Bürgern vereitelt, und die Cölner zogen mit dem Rufe: „Verloren! Verloren!“ eiligst ab.

Noch 150 Jahre später wurden die Duisburger Schüler zur Erinnerung an diesen Erfolg jährlich am 12. März mit Gebäck beschenkt, so daß der Tag Krekelntag hieß. Auch erhielt die dem Mühlenturme benachbarte Brücke über den Dickelsbach den Namen Verlörkesbrücke. Ein Gemälde von Klaus Meyer in unserem Rathaussaale stellt jenen nächtlichen Ueberfall dar.

Infolge der religiösen Wirren in den Niederlanden siedelte Gerhard Mercator 1552 nach Duisburg über, wo er 1558 ein Haus an der Oberstraße erwarb und bis zu seinem Tode am 2. Dezember 1594 bewohnte. Am 5. März 1512 zu Rupelmonde in Flandern geboren, hatte er nach Vollendung seiner Studien in Löwen gelebt und durch Anfertigung von Meßinstrumenten, Ausführung von Vermessungen und Herausgabe von Karten und Globen sich Ruf erworben. Als Kartograph des Herzogs von Cleve in Duisburg lebend, schuf er die Werke, die seinen Weltruhm begründet haben, nämlich die Karte von Europa, die Weltkarte für Seefahrer und den Atlas. Auch erteilte er einige Jahre an der höheren Stadtschule mathematischen Unterricht.

Für diese Schule war im Jahre 1512 ein neues Gebäude errichtet worden, „ein schoen, herlike, nie steinen schoel“. Dieses Haus ist noch erhalten und ist eines der ältesten Gebäude unserer Stadt. Zu Ehren Mercators wurde 1878 das Denkmal auf dem Burgplatz enthüllt.

Nach dem Aussterben der Herzöge von Jülich, Cleve und Berg kam Cleve und damit auch Duis-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

burg im Jahre 1609 bezw. 1614 vorläufig und 1666 endgültig an Brandenburg-Preußen. Aus der Regierungszeit des Großen Kurfürsten sind zwei Ereignisse zu erwähnen, durch die Duisburg wieder an Ansehen und Wohlstand zunahm. Im Jahre 1655 wurde hier eine Universität gegründet, und 1674 eine Börtschiffahrt mit Nymwegen eingerichtet. Das Börtschiff fuhr erst alle 14 Tage und von 1719 an wöchentlich am bestimmten Tage von Duisburg ab. Durch die Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit dieser Fahrten wurde der Handel aus weiter Ferne angezogen. Die Kaufleute aus dem Bergischen und aus der Mark brachten Eisenwaren und Tuch in Duisburg zum Versand. Am Tage vor Abgang des Börtschiffes trafen regelmäßig wohl siebzig Karren mit Waren hier ein und nahmen auf der Rückfahrt die Kolonialwaren mit, die das Börtschiff aus Holland gebracht hatte. So wurde Duisburg der Sitz des Kolonialwarenhandels und der damit im Zusammenhang stehenden Tabak-, Zucker-, Seifen- und Oelfabrikation für einen weiten Umkreis. Trotz mancherlei Schwierigkeiten hat sich die Börtschifffahrt bis in die Franzosenzeit gehalten. Ihre höchste Blüte erreichte sie sogar in den Jahren, die unmittelbar dem Frieden von Basel 1795 folgten.

An diese Zeit des Reichtums und des Ueberflusses erinnert Böningers Mühle am Dickelsbach. Diese mittlere der drei Mühlen an dem Bach gehörte bis 1271 dem Johanniterorden, wechselte später mehrfach ihren Besitzer und wurde schließlich von Böninger erworben, der gegen Ende des 18. Jahrhunderts die der Hauptsache nach noch heute vorhandenen, stattlichen Gebäulichkeiten errichtete und Tabakmühlen dort anlegte. Andere prächtige und geschmackvolle Häuser aus jener Zeit, wie das Böningersche an der Kuhstraße und das Ingenohlsche an der Beekstraße, die der Chronist als Beweis für den hohen „Flor der hiesigen Handlung und Spedition" anführt, haben im letzten Jahrzehnt neuzeitlichen Geschäftshäusern Platz machen müssen.

Die Blüte der Börtschiffahrt und der Duisburger Industrie war leider von kurzer Dauer. Im Frieden von Basel war schon der linksrheinische Teil von Cleve an Frankreich abgetreten worden. Im Vertrag zu Schönbrunn 1805 mußte Preußen auch den rechtsrheinischen Teil abgeben. Mit diesem kam Duisburg 1806 zum Großherzogtum Berg. Sein Handel wurde durch die im gleichen Jahre verhängte Kontinentalsperre gegen England und durch die französischen Zölle unterbunden, erlitt aber den Todesstoß, als Tabakfabrikation und Tabakhandel nach französischem Muster verstaatlicht und am Weihnachtstage 1811 an die hiesigen Tabakfabriken Siegel gelegt wurden. Da waren mit einem Schlage 700 Arbeiter brotlos geworden. Kaum zwei Monate vorher hatte Napoleon bei seiner Anwesenheit in unserer Stadt die Duisburger seines Wohlwollens versichert.

Im Wiener Frieden 1815 kam Duisburg mit der ganzen heutigen Rheinprovinz und der Provinz Westfalen an Preußen; doch die nächsten Jahre brachten noch wenig Tröstliches. Die während der langen Kriegswirren erloschene Universität wurde nicht wieder aufgerichtet, sondern durch die Eröffnung der Universität zu Bonn 1818 endgültig aufgehoben. Die Börtfahrten nahm man zwar wieder auf, sie konnten aber Duisburg die frühere Vorherrschaft auf dem Niederrhein nicht mehr verschaffen. Seine Schiffer wurden nun von der preußischen Regierung nicht wie früher gegenüber den Düsseldorfern und Kölnern bevorzugt; denn diese Mitbewerber um den Rheinhandel waren ja auch preußische Untertanen geworden. Dazu breitete sich bald die Dampfschifffahrt aus und durchbrach unaufhaltsam die Schranken, die man zu Gunsten der Börtschiffer errichtet hatte. Duisburg kam wieder in Gefahr, ganz vom Rheine verdrängt und besonders von dem benachbarten Ruhrort überflügelt zu werden. Sogar das im Jahre 1819 erhaltene Zollamt sollte es einige Jahre später an Ruhrort verlieren.

Ruhrort war durch den Ruhrkohlenbergbau und durch die Ruhrschiffahrt zu Bedeutung gelangt.

Von den Zechen schaffte man die Kohlen meistens auf schmalspurigen Pferdebahnen zur Ruhr und beförderte sie auf diesem Flusse nach dem staatlichen Magazin in Ruhrort. Nur von dort aus wurden sie an die Abnehmer überlassen. Erst 1803 gab der Staat die Abfuhr von den Zechen frei. Auf Anregung Friedrichs des Großen waren an der Ruhr 16 Schleusen zur Umgehung der Mühlenwehre gebaut, Leinpfade hergerichtet und der Hafen in Ruhrort weiter ausgebaut worden. Die Kohlenschiffe oder Aaks wurden bei der Talfahrt von Segel und Strom bewegt und aufwärts von Pferden gezogen. Ihren Höchststand erreichte die Ruhrschiffahrt um das Jahr 1860. Da wurden in einem Jahr bei Mülheim 900 000 t Güter, und fast nur Kohlen durchgeschleust.

Mit der Entwicklung der Ruhrschiffahrt hielt der Ausbau der Ruhrorter Hafenanlagen gleichen Schritt. Der erste Hafen in Ruhrort wurde in der Nähe des alten Kastells von 1715 bis 1753 in einem

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

alten Ruhrbett angelegt und von 1820 bis 1823 um den sogenannten alten Hafen nach Osten hin verlängert.

Als nun auch das Zollamt vom Schlick in Duisburg nach Ruhrort verlegt werden sollte, regten sich die Duisburger. Tatkräftige Bürger gründeten einen Kanalverein und verpflichteten sich, einen Kanal vom Maibüschchen bis zum Marientor zu bauen und hier ein Zollhaus zu errichten. Von 1828 bis 1832 wurde das Werk zu Ende geführt.

Da über die weitere Entwicklung der Ruhrorter und Duisburger Häfen an anderer Stelle dieses Buches ausführlich berichtet wird, sei hier nur noch erwähnt, daß erst mit der 1905 erfolgten Vereinigung von Duisburg und Ruhrort der lange Streit der beiden Städte um die Handelsvorherrschaft am Niederrhein aufgehört hat.

Die 1860 in höchster Blüte stehende Ruhrschifffahrt erlag schnell dem Wettbewerb der Eisenbahnen, und zwar vorwiegend der Bergisch-Märkischen Bahn, die 1862 von Essen über Mülheim nach Duisburg und 1866 über Styrum und Meiderich nach Ruhrort geführt wurde. Schon seit 1846 hatte Duisburg die Köln-Mindener Bahn, und 1847 war Ruhrort mit ihr durch die Strecke Ruhrort-Oberhausen verbunden worden. An beide Linien bekamen die Häfen Anschluß. Die Rheinische Bahn eröffnete 1868 die Strecke Krefeld-Hochfeld und stellte 1873 die Hochfelder Rheinbrücke fertig. Dann folgte der Ausbau der Speldorfer und der Quakenbrücker Strecke und einer Anzahl von Güterbahnen. 1875 kam noch die Strecke Sterkrade-Ruhrort und 1904 Duisburg-Cleve hinzu. 1880 sind die Bahnen verstaatlicht worden.

Schon vor dem Bau der Eisenbahnen begann die Dampfschiffahrt auf dem Rhein. Die Eisenbahnen taten dem Schiffsverkehr manchen Abbruch, bis sich allmählich eine fördersame Arbeitsteilung in der Weise herausbildete, daß die Bahnen vor allem die Zu- und Abfuhr der Güter für den Rheinverkehr besorgten. Um wenigstens eine Andeutung über die Entwicklung der Rheinschiffahrt zu geben, sei erwähnt, daß 1907 der gesamte Schiffs- und Eisenbahnverkehr bei Duisburg 38 114 496 t betrug.

Unter dem Einfluß des Ruhrkohlenbergbaus und der durch Dampfschiff und Eisenbahn geschaffenen Verkehrsmöglichkeit hat die Industrie unserer Stadt einen gewaltigen Aufschwung genommen. Eine befriedigende Darstellung der Entwicklung läßt sich in den Rahmen der vorliegenden Uebersicht nicht geben; jedoch sei wenigstens darauf hingewiesen, wie durch die Gründung des einen oder anderen der ältesten Werke die Großindustrie in den einzelnen Stadtteilen ihren Einzug hielt.

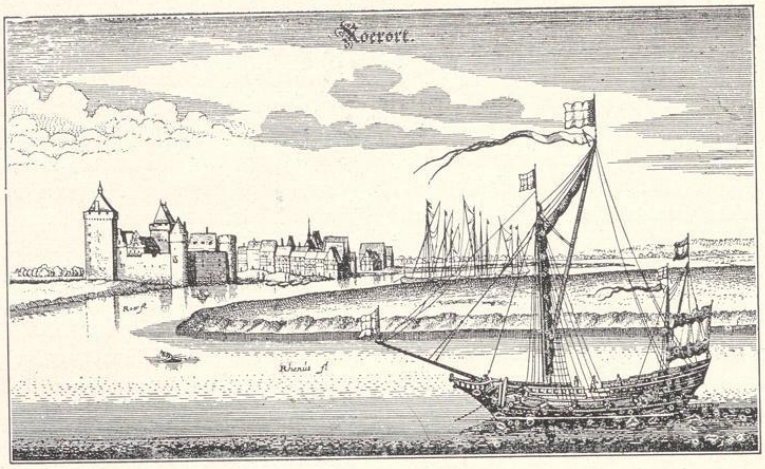
Die chemische Industrie eröffnete den Reigen. 1824 wurde die Schwefelsäurefabrik von Friedrich Curtius am Schlick gegründet, 1837 folgte die Sodafabrik von Matthes und Weber vor dem Marientor und 1849 die Ultramarinfabrik von Julius Curtius an der Düsseldorfer Straße. Fast gleichzeitig eröffneten im Jahre 1854 die Niederrheinische Hütte in Hochfeld und der „Phönix" in Laar ihren Betrieb. Es folgten dann in Hochfeld 1856 die Hütten „Vulkan" und „Deutschholland" und die Fabrik feuerfester Steine von Vygen. Dazu kam 1860 die Fabrik von Joh. Kaspar Harkort. Für Neudorf wurde das 1862 gegründete Werk von Bechem & Keetman (jetzt Deutsche Maschinenfabrik) bedeutsam. 1866 ist die Dampfkesselfabrik von Berninghaus ebenfalls nahe beim Marientor gegründet worden. Als für Meiderich besonders wichtig sei noch die 1869 erfolgte Gründung der Rheinischen Stahlwerke erwähnt. Diesen bahnbrechenden Werken sind im Laufe der Zeit in Duisburg zahlreiche jüngere Betriebe verschiedenster Art gefolgt.

Handel und Industrie haben das ganze Bild unserer Gegend verändert. Aus kleinen ländlichen Orten ist eine mächtige Industriestadt geworden. Neben dem äußeren Anblick der Stadt änderte sich die ganze Lebenshaltung und Lebensführung der Bewohner, auch ihr häusliches und geselliges Leben.

Einen Maßstab für die Größe der Umwälzung bietet das Anwachsen der Bevölkerung, das nur durch starke Einwanderung von auswärts möglich war. Auf dem Gebiete des heutigen Groß-Duisburg wohnten: 4 300 Menschen im Jahre 1700, 6 500 im Jahre 1800, 20 850 im Jahre 1850, 69 600 im Jahre 1880, 159 321 im Jahre 1900, 189 651 im Jahre 1905, 229 463 im Jahre 1910, 248 852 im Jahre 1914 und 260 000 im Jahre 1925.

Die gewaltige Entwicklung unserer Stadt stellt Ansprüche nicht bloß an die Stadtverwaltung, sondern an jeden einzelnen Bürger. Alle sind hineingestellt in das rastlose Treiben unserer Zeit, nicht um gedankenlos zuzusehen, sondern um wacker im eigenen Berufe zu wirken, daneben aber auch Verständnis und Teilnahme für die Arbeit und das Wohlergehen anderer zu betätigen und zum Gedeihen des Ganzen nach Kräften beizutragen. Nur bei solchem Tun können wir nach dem unglücklichen Ausgang des Weltkrieges einen neuen Aufstieg erhoffen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Alt-Ruhrort.

DIE LANDSCHAFT UND IHRE BESIEDELUNG

VON Dr. E. WILDSCHREY

Es ist schon lange lange Zeit her — über 300 Millionen Jahre mögen verflossen sein — da schlug die Geburtsstunde der Duisburger Landschaft. Damals lag die heutige Stadt-Gegend am Nordfuß eines riesengroßen Alpengebirges. Doppelt so weit wie die heutigen Alpen, auch doppelt so hoch reckte es seine Zinnen dem Himmelsblau entgegen. Und wie heute noch Isar und Inn nach Norden fließen, so suchten auch damals die Ströme, die jenem Hochgebirge entsprangen, die Tiefebene im Norden, sammelten sich am Fuße des Gebirges in gewaltigen Tümpeln und Seen. In feuchten Waldmooren wucherten üppige Bärlappe, Schachtelhalme und Farne, deren zwerghafte Nachkommen der Forscher heute noch am Duisser'schen Berg oder in den Waldmooren des Nachtigallentals nahe dem Grenzweg findet. Gierig tranken sie mit ihren Blättern Sonnengluten und speicherten sie in dem Holz des Stammes an, um sie später dem Schoße der Erde anzuvertrauen. Und die Steinkohlen, die der Bergmann heute in Diergardt und Westende fördert — die Feuergluten, die allabendlich in den Hochöfen von Vulkan, Phoenix oder Rheinstahl gen Himmel lodern — was sind sie anders als das versteinerte Himmelsfeuer, das heute seinen Ursprung wiedersucht? Dagegen die Felsen des Steinbruches, die vor ungefähr 50 000 Jahren die Ruhr bei ihrem Abstecher durch den Duisburger Wald wieder bloßlegte, das sind die steingewordenen Sand- und Schlammassen, mit denen in der Steinkohlenzeit jene Riesenströme die eingekellerten schwarzen Himmelsgluten sorgsam zudeckten und vor dem Verderben bewahrten.

Das war das heroische Zeitalter unserer Landschaft.

Aeonen kommen und gehen — ungezählte Jahrmillionen sinken ins Meer der Ewigkeit hinab. Das Weltmeer züngelt hin und her. Mehrmals brandet es auch gegen die Duisburger Landschaft an — die Woge ebbt wieder zurück.

Das letzte Mal war es vor rund 25 Millionen Jahren — die Zeit nach dem Augenmaß geschätzt. Der Ton unseres Duisser'schen Berges, des Heiligen Brunnens, der Döpperskuhlen im Duisburger Walde — er ist weiter nichts als der erstarrte Schlamm jenes Meeres. Es ist ungefähr dieselbe Zeit, da 15 Meilen weiter südlich die Erde sich auftat, und die Vulkane des Siebengebirges Feuer und Verderben spieen, während in seiner Umgebung Palmen, Lorbeer und Zimt grünten, und in üppigen Waldmooren die Sumpfzypresse unsere mittelrheinischen Braunkohlenlager aufschichtete.

Aber es war unserer Landschaft nicht vergönnt, dauernd unter Palmen zu leben.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Es ward rauher und rauher — ein eisiger Todeshauch ging vom Norden aus — das Eisgespenst kündete sich an. Vor ungefähr 100 000 bis 200 000 Jahren mag die Eiszeit begonnen haben — die Zeitschätzung wieder aus der Vogelperspektive gewonnen. Dreimal stieß das Eis aus seinen versteckten Horsten und Schlupfwinkeln in den unzugänglichen Höhen der Hochgebirge in die Ebene vor — drei Mal zog es sich wieder zurück. Drei Mal zersprengte der eisige Frosthauch das Gebirge, bröckelte es ab und dreimal spülte das Wasser gewaltige Schuttmassen in die Täler — so große Schuttmassen, daß die Flüsse den Abtransport nicht mehr bewältigen konnten. Die Sand- und Kiesmassen mußten sich vielmehr als mehrere Meter mächtiger Teppich über die Talsohle ausbreiten. Das Land hob sich seitdem; die ehemaligen Talböden der drei Eiszeiten begleiten den Rhein als drei riesige übereinander gelagerte Landschaftsterrassen.

So entstand die Form des Duisburger Gebietes als Terrassenlandschaft. Und im letzten Abschnitt der Eiszeit, da bildete sich auch die Lage an der Mündung von Ruhr und Rhein heraus, jene Lage, die die Grundlage der heutigen Größe Duisburgs bildet. Auf zwei Grundpfeilern beruht die weltwirtschaftliche Stellung der Stadt: auf der Kohle und auf der Lage an der Kreuzung zweier wichtiger Verkehrslinien. In der Kohlezeit und in der Eiszeit wurden diese beiden Grundpfeiler geschaffen.

Unsere Landschaft ist eine Terrassenlandschaft. Wer von der Essenberger Fähre am Rhein zur Stadt geht, trifft zunächst im Neuenkamp und Kassler Feld die Rheinau, das Reservebett, das der Rhein nur im Notfall, nämlich bei Hochwasser benutzt. Bis wohin es reicht, das haben die Bewohner der Unterstadt bei der letzten Ueberschwemmung mit größerer wissenschaftlicher Genauigkeit feststellen können, als ihnen selbst lieb war. Noch der Alte Markt war vom Wasser bedeckt, dagegen die Salvatorkirche — überhaupt die ganze Burg waren wasserfrei. Da beginnt nämlich die Niederterrasse. Heute wird sie selbst bei stärkstem Hochwasser nicht mehr überflutet. Anders aber vor vielleicht 20 000 Jahren, während der letzten Vereisung. Damals bestand die Mulde der heutigen Rheinau noch nicht — damals war die Terrasse das Ueberschwemmungsgebiet, in dessen Mitte irgendwo der dünne Faden des Niederwassers hin und her pendelte. Sand und Kies, der beim Häuserbau in der Stadt überall ausgeschachtet wird, und den in der Wedau Bagger herausholen — das sind weiter nichts als zerstörte Trümmermassen der Gebirge, die in der Eiszeit auf der Sohle des damaligen Flußtales aufgespeichert wurden.

Das Ufer der Niederterrasse läuft längs der Lotharstraße. Dahinter — dort, wo die Oststraße auf die Umgehungsbahn trifft, oder in der städtischen Kiesgrube an Berg und Tal, oder am Steinbruch — dort findet man 8 m höher wieder eine Terrasse, diesmal aber nur als schmale Gehängeleiste am Gebirge entlanglaufend. Es ist die Mittelterrasse — der Talboden, den die zweite Eiszeit vor ungefähr 50 000 Jahren ausgehobelt hat. Ihr Schotterteppich ist merkwürdiger Weise Ruhrkies. In jener Zeit nämlich wälzte sich das skandinavische Inlandeis über Norddeutschland bis zum Niederrhein vor, überflutete auch die Duisburger Landschaft und bestreute sie mit all den vielen Findlingen, von denen Prof. Aulich in verdienstvoller Weise eine Sammlung im Botanischen Garten und an der Hüttenschule aufgestellt hat. Der Eiskuchen machte erst bei Ratingen und kurz vor Krefeld, aber jenseits von Moers halt. Er wälzte sich auch durch das Ruhrtal, verschloß seine Mündung am Schnabenhuck und zwang damals die Ruhr, zwischen dem Wolfsberg an der Monning und dem Duisser'schen Berg längs der Umgehungsbahn nach Süden durchzubrechen. Bis Lintorf läßt sie sich verfolgen.

Hinter der Mittelterrasse müssen wir uns zu einem größeren Anstieg entschließen: es ist der 40 m hohe Hang des Duisser'schen Bergs, den man auch am Forsthaus vorbei bis zum Weg „Am Hang". oder am Kammerweg zum Heiligen Brunnen vorfindet. Ueberall trifft da der Weg auf ein Hochplateau. Zu Beginn — z. B. am Forsthausweg, Ecke „Am Hang", oder am Grenzweg, wo wir links zum Uhlenhorst abbiegen müssen — fallen uns neue Kieslagen auf. Es ist das ehemalige Flußbett — das Ufer dieses Bettes liegt bei Kettwig — aus der ersten Vereisung, es ist die Zeit vor ungefähr 100 000 bis 200 000 Jahren.

Es ist auch die Zeit, in der der Mensch zum ersten Mal auf die Weltbühne tritt. Ein klein wenig später nämlich datiert der älteste, noch halb tierische Rest des Menschen — der bekannte Kiefer von Heidelberg.

In der Mittelterrassenzeit, zur Zeit der zweiten Vereisung, hatte unser Geschlecht schon einige wenige Höhlen im Rheinland besiedelt. Aus jener

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Zeit stammt der weltberühmte Mensch der Neandertalhöhle, der nur vier Meilen von hier im Düsseltal gefunden wurde, und der den Reigen der urweltlichen Menschenfunde auf der ganzen Erde eröffnete. Auch im Emschertal streifte der Mensch zu jener Zeit umher und verlor dort einige roh zubehauene Steinwerkzeuge, die beim Bau des Emscherkanals gefunden wurden. Einige wenige französische Funde aus jener Zeit birgt das Duisburger Altertumsmuseum. Die Werkzeuge sind nur roh zubehauen, noch nicht geschliffen und zählen der älteren Steinzeit zu.

In der Niederterrassenzeit, während der dritten Vereisung, lebte der Mensch der sog. Renntierzeit bei Andernach und im Lahntal. Sein Kulturzustand war ungefähr der des Eskimos. Er folgte dann dem zurückweichenden Gletscher nach Skandinavien und entwickelte dort vor vielleicht 10 000 Jahren die Kultur der jüngeren Steinzeit, der geschliffenen Steinwerkzeuge, aus der sich dann unsere heutige Kultur herausbilden sollte.

Gegen Ende der jüngeren Steinzeit, als die Kunst des Steinschliffs ihren Höhepunkt erreicht hatte, da eroberte der Mensch unsere niederrheinische Landschaft, und da drang er auch bis Duisburg vor. Von diesem Zeitpunkt an hat unser Geschlecht die Duisburger Landschaft nicht wieder frei gegeben. So um 2 500 v. Chr. mag das gewesen sein. Das ganze Gebiet zwischen dem Bahngelände und dem Rhein (Alt-Duisburg, Hochfeld, Wanheimerort) war noch mit dichtem Urwald bedeckt — Buchenhochwald —, durch den einige idyllische Waldbäche sich hindurchschlängelten (Dickelsbach, Poetbach), um sich dann am Marientor im heutigen Holzhafen zu vereinigen und an der Schleuse in den Rhein zu ergießen. Der Rhein floß nämlich damals noch durch den heutigen Hafen. Zwischen der Bahn und der Lotharstraße — heute Neudorf und Wedau — liegen wenig fruchtbare Sand-und Kiesmassen, jenseits der Grabenstraße und des Sternbuschwegs sogar dürre Flugsanddünen. Da vegetiert nur Heide, die in der Tat bis vor wenigen Generationen dort bestand. Und gerade in diesem Heidestreifen hat sich jener Mensch der Steinzeit zuerst angesiedelt. Dort brauchte er nicht zu roden — das Gelände war von Natur schon offen. Und daß der Boden für Ackerbau nicht geeignet war, focht ihn wenig an: er wurde eben Jäger. Indianergleich durchstreifte er die Heide und den Wald, beschlich Bär, Auerochs, das Wisent, den Elch, Hirsch, Reh und Wildschwein. Pfeil und Bogen, Lanze und Beil waren seine Waffen — Schwert und Dolch kannte er noch nicht. Und die Spitze von Pfeil und Lanze, sowie die Beile bestanden aus hartem Stein, meist vom Siebengebirge. In der Metallzeit — die nach 1000 v. Chr. beginnt — wurde der Stein für kurze Zeit durch Bronze, dann aber bald durch Eisen ersetzt. Sonst änderte sich an den Waffen und an der Lebensweise nichts. Nach wie vor verbrannte der Mensch seine Toten und sammelte die Asche in Urnen, die den Grundstock unseres Altertumsmuseums gebildet haben. Er bestattete sie in Hügeln, von denen einige noch in Buchholz am Kalkweg, auf dem alten Kirchhof und an der Monning erhalten sind.

In der Metallzeit — der sog. Hallstattzeit — nahm das Menschengeschlecht hier wie überall einen gewaltigen Aufschwung. Höchstens ein Dutzend Steinwerkzeuge sind alles in allem genommen auf Duisburger Boden gefunden worden, dagegen Tausende von Urnen aus der Eiszeit. Sie fanden sich in dem ganzen Streifen von der Ruhr bis nach Großenbaum. Aber nicht nur in dem schmalen mit Heide bewachsenen Dünenstreifen längs der Lotharstraße, sondern auch in dem westlich vorgelagerten Sand- und Kiesstreifen, den damals wohl kümmerliches Nadelholz bedeckt haben muß. Das Menschengeschlecht vermehrte sich also so stark, daß der vorhandene Lebensraum nicht mehr genügte, und es durch Rodungen neues Siedlungsland schaffen mußte. Wenn der Heilige Brunnen wirklich eine altheidnische Kultstätte war, wie allgemein angenommen wird und was auch viel Wahrscheinlichkeit für sich hat, dann muß es in dieser Zeit gewesen sein; denn später lagen die Siedlungen ihm nicht mehr so nahe.

Im Vergleich zu den mittelrheinischen Funden jener Zeit — von den Süddeutschen oder gar alpinen Vorkommen ganz zu schweigen — sind die Duisburger- wie überhaupt die niederrheinischen Funde sehr ärmlich. Der Grund liegt wohl in der Bodenbeschaffenheit und der Lebensweise jenes Menschen. Am Mittelrhein traf er fruchtbaren Lößboden und wurde reicher Ackerbauer. Dort wurde er seßhaft. Der Niederrheiner dagegen lebte auf dürrem Sandboden als nomadisierender Jäger. Und wir wissen ja auch von den nordamerikanischen Indianern, daß sie eine weit ärmlichere Kultur und Lebenshaltung hatten, als die mittelamerikanischen. Diese waren seßhaft und hatten gewaltige Städte und Staaten gebildet, die dann von Cortes und Pizzaro erobert wurden. Es ist schade, daß wir über die Lebensgewohnheiten der Duisburger Jäger

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

einstweilen noch nicht mehr sagen können — die Urkunden über ihre Lebensweise sind hier alle vernichtet worden. Noch vor wenigen Jahrzehnten wurde das Gräberfeld in der Wedau in großem Maßstabe, aber ohne wissenschaftliches Verständnis ausgebeutet. Man hatte sich darauf beschränkt, Urnen in großer Zahl von hier wegzuschleppen und auswärts aufzuspeichern. Dagegen sind die so wichtigen Siedlungsreste (Hütten, prähistorische Wege, ferner Abfallgruben), die sicherlich vorhanden waren, völlig unbeachtet geblieben. Jedenfalls sind mir wissenschaftliche Beobachtungen außer denen von Prof. Averdunk nicht bekannt geworden. Dagegen gelang es mir im vorigen Jahre, in einer auswärtigen Niederlassung aus derselben Zeit nicht weit von hier zum ersten Mal am Niederrhein Hüttenlehm auszugraben. Der dortige Mensch hat also in Lehmfachwerkbauten gewohnt. Und so wird es auch mit unseren Heidebewohnern gewesen sein. Ich habe alle Hoffnung, durch Forschung in der Nachbarschaft auch die Lebensweise unserer Duisburger Heidejäger noch weiter aufzuklären.

Bis dahin hat unsere Landschaft sich mit einer Statistenrolle auf der Bühne des menschlichen Geschehens begnügt. Bald aber beginnt sie energisch eine Solistenrolle zu beanspruchen, eine Rolle, die sie seitdem mit zäher Energie behauptet hat. Die Bedeutung der Landschaft beruht darauf, daß hier die Ruhr mündet. Duisburg als Stadt, speziell als Großstadt, ist ein Geschenk der Ruhr. Die Römer entdeckten den Rhein als Weltfaktor; sie entdeckten auch die Ruhr und vor allen Dingen die verkehrspolitische und strategische Bedeutung der Ruhrmündung. Es wird Drusus gewesen sein, der ihr gegenüber die altberühmte Festung Askiburgium oder Calo anlegte, ja es ist nicht unwahrscheinlich, daß Augustus selbst die Stelle aussuchte. Im Kassler Feld und in dem damals noch rechtsrheinisch gelegenen Werthausen postierte der Römer Kastelle, und zwar aus demselben Material, wie es in Duisburger Steinbruch gebrochen wird. Und in Duissern fanden wir römische Scherben, ein Zeichen, daß das Dorf damals schon existierte und die Bewohner zu den Römern durch Vermittlung des Kastells Werthausen in Handelsbeziehung getreten sein mußten.

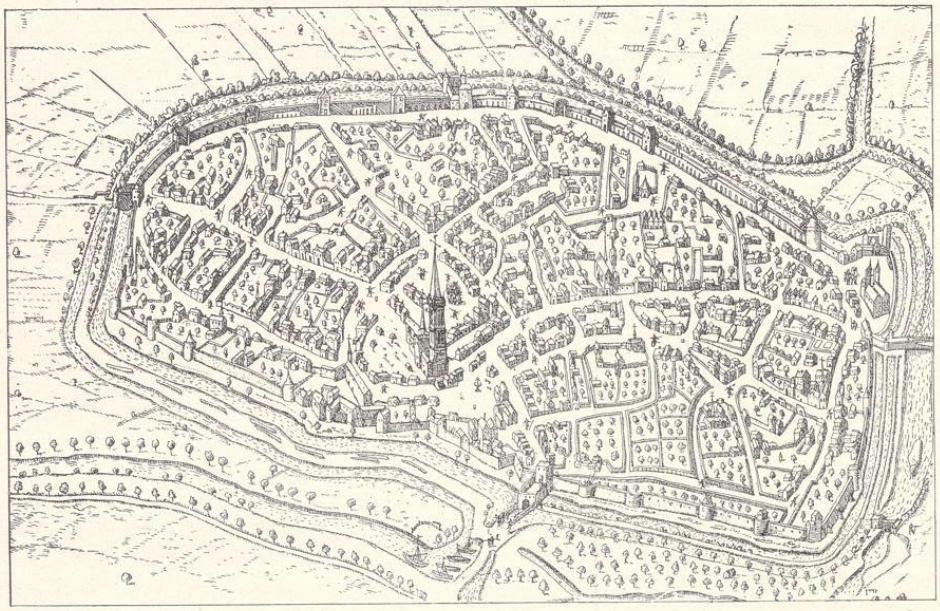
In der frühen Frankenzeit beginnt bei uns der Zug nach dem Westen. Da tauchen zwischen Duissern und der späteren Stadt fränkische Niederlassungen auf. Was bezweckten sie hier? Später sind sie restlos von der entstehenden Stadt aufgesogen worden. Das würde dafür sprechen, daß die Bewohner sich weniger mit Ackerbau befaßten, der immerhin mehr an die Scholle fesselt, daß sie vielmehr einem mobileren Beruf nachgingen, wie Handel und Schiffahrt. Und in der Tat: in der fränkischen Zeit schon hatte Duisburg einen Hafen, wie Prof. Averdunk nachgewiesen hat. Und gewichtige Gründe sprechen dafür, daß dieser im alten Ruhrlauf längs des Pulverweges zu suchen ist; der Name Stapeltor deutet wohl auch noch darauf hin. Gewiß: Lage und Sinn dieser frühfränkischen Siedelung ist noch eine Hypothese, die durch sorgfältige Beobachtungen bei den Ausschachtungen erst bewiesen werden kann. Einstweilen aber hat sie sehr viel innere Wahrscheinlichkeiten für sich und leitet vor allen Dingen zwanglos zu der Entstehung der heutigen Stadt hinüber. Ein Hafen, gelegen an der verkehrspolitisch so wichtigen Ruhrmündung, mußte natürlich die Händler in Scharen anlocken. Der Rheinverkehr war schon von den Römern sehr gut organisiert und auf eine gewaltige Höhe gebracht worden. Die schwere Kulturerschütterung, die der Frankeneinbruch verursachte, wird zwar auch ihn stark herabgedrückt haben. Aber vollständig verfallen konnte er nicht. Es hat daher alles in allem genommen einen großen Wahrscheinlichkeitsgrad, wenn man sagt, daß die frühfränkischen Ansiedler, die in der Merowingerzeit außerhalb Duisserns nach der heutigen Altstadt zu sich ansiedelten, größtenteils Händler und Kaufleute waren und durch den natürlichen Hafen am Pulverweg angelockt wurden.

Das Schauspiel der Römerzüge wiederholt sich in den Sachsenkriegen der Karolingerzeit. Genau so wie die Römer als Ruhrsicherung die Festung Askiburgium anlegten, so bauten jetzt die Pipiniden — Martell mag es wohl gewesen sein — an einer vorspringenden Landspitze der Niederterrasse unserer „Burg" in den Urwald hinein. Es ist der Raum, der heute noch von dem boulevardförmigen Straßenzug Flachsmarkt, Brüderstraße, Alter Markt, Weinhausmarkt, Knüppelmarkt und Georgstraße umgrenzt wird und Burgplatz und Salvator-Kirchhof umfaßt.

Das ist der Ort, da Duisburgs Wiege stand.

Schon nach wenigen Jahrhunderten konnte sich die neue Siedlung mit einer eigenen Mauer umgeben. Da schlug die Geburtsstunde der Stadt. In wenigen Jahren — 1929 — können wir ihren 800jährigen Geburtstag feiern. Das Weitere gehört der Geschichte an.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Duisburg i. J. 1566 nach dem Plan von Corputius.

DAS ALTE STADTBILD

VON Dr. E. WILDSCHREY

Unsere Stadt ist uralt. Es mag in der späten Merovingerzeit gewesen sein, als die Axt an den Urwald gelegt wurde, der damals noch das Gebiet der heutigen Altstadt bedeckte. In den Jahrhunderten von 700 bis 1200 muß sich dann das heutige Straßennetz, der heutige Stadtplan wenigstens in seinen Grundzügen gebildet haben. Aus dieser Zeit stammen wohl auch die meisten der älteren Straßennamen, wie Rheinstraße Beekstraße, Oberstraße, Niederstraße. Von den Bauten jener Zeit hat sich nichts mehr erhalten. Waren doch alle Häuser entweder aus Holz oder Lehmfachwerk mit Strohdach gebaut, und mit diesem haben der normale Verschleiß und wiederholte Brände gründlich aufgeräumt.

Erst aus dem hohen Mittelalter, aus der romanischen Kulturperiode, sind uns Baureste erhalten. Das damals gebräuchliche massive Baumaterial war der Haustein. Anfangs der unbehauene Ruhrsandstein aus dem Duisburger Steinbruch, in dem vielleicht schon die Römer ihr Material für das Kastell Werthausen geholt haben. Später der Tuffstein aus dem Brohltal, der in der vollerblühten romanischen Zeit am Mittelrhein der Modestein war. Wall und Graben, eine lange mit Zinnen geschmückte Mauer, durch vier mächtige Tortürme unterbrochen — das war unsere damalige Stadtmauer. Sie ist nicht nur eine der älteren (50 Jahre älter als die mittelalterliche Kölner Mauer!), sondern auch eine der wehrhaftesten Stadtmauern im Rheinland.

Von Hausbauten aus jener Zeit steht in der Busin (am Schwanentor neben dem Koch'schen Lagerhaus) noch ein Fassadenrest, der in die Stadtmauer eingebaut wurde und dadurch der Vernichtung entging. Ein Stück Wand mit mehreren Fensteröffnungen: gekuppelte Rundbogenfenster mit

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Mittelsäule und Kleeblattumrahmung. Nicht nur das Material — der Tuff des Brohltals — sondern auch die ganze Form weist auf die mittelrheinische Kulturprovinz hin. Es ist der nördlichste unter den noch erhaltenen romanischen Profanbauten. Nur in Kaiserswerth steht ein ähnliches Haus, die nächsten dann erst in Köln. Dieser Gebäuderest zeigt, daß Duisburg in jener Zeit einen großen Wohlstand besaß. Die geistige Verwandtschaft mit dem mittelrheinischen Kunstleben weist auf jenen in Nord-Süd gerichteten Kulturstrom hin, der mit der ganzen staufischen Politik zusammenhängt.

Bald nach dem tragischen Untergang des Staufengeschlechts, das unserer Stadt so sehr gewogen war, ändert sich die Richtung des Kulturaustausches. Die Bedeutung von Westeuropa tritt mehr und mehr in den Vordergrund, und auch in unserem Stadtbild melden sich immer deutlicher die Einflüsse, die vom Westen zu uns herüberstrahlen.

Es ist die Zeit des ausgehenden Mittelalters der Gotik.

Aus dieser Zeit können wir uns von dem Stadtbild schon eine weit deutlichere Vorstellung machen. Das Straßennetz liegt von der romanischen Zeit her fest. Im übrigen müssen im Straßenwesen ähnliche Verhältnisse geherrscht haben, wie man sie von den polnischen Dörfern und Städten her kennt. Ein starker Verkehr von auswärts, dazu keine befestigten Straßen — der Rest ist Schweigen.

Erst in der gotischen Zeit fängt man an zu pflastern, zu „steinwegen", wie man damals sagte. Die Steinsche Gasse und der Steinweg an der Beekstraße gegenüber Klosterstraße erinnern noch an diese Zeiten. Man benutzte hochgestellte Kieselsteine aus der Ruhr. Heute noch findet man Reste von solchem Pflaster am Vootenhof, in der Holzgasse und an einigen alten Höfen, wie Curtius-Pilgrimstift.

Nur in der Mitte der Straße lag eine Abflußrinne. Eine solche Mittelgösse hat sich heute noch an einigen engen Gassen der Altstadt erhalten, wie Eselsdör oder in einigen Straßen von Alt-Ruhrort.

Von dem bekannten Satz Jagows: „Die Straße dient lediglich dem Verkehr" hatte man in der immer stiller werdenden Zeit des späteren Mittelalters hier in Duisburg nur eine unbestimmte Vorstellung. Statt dessen entdeckte man — frei von den übertriebenen hygienischen Bedenken der Jetztzeit — noch mancherlei andere Verwendungsmöglichkeiten. Eine geregelte Müllabfuhr war damals jedenfalls noch nicht das Hauptproblem der Kommunalverwaltung. Und daß sich Misthaufen recht vorteilhaft in den Straßen aufstapeln ließen, hatte man gar bald heraus. Die ältesten Leute wissen vielleicht, daß noch im vorigen Jahrhundert in der Beekstraße ein Misthaufen sein einsames Dasein führte. Auch all der sonstige Abfall und Unrat wurde im Mittelalter in vorurteilslosester Weise auf die Straßen geworfen. Man überließ es eben dem Schicksal, für sein Verschwinden zu sorgen. Allerdings, wenn dann irgend eine festliche Gelegenheit nahte, kostete es immer besondere Anstrengungen, um auch die Straßen „schön zu machen". Die Wohlgerüche Arabiens werden es also nicht immer gewesen sein, die den Straßen des mittelalterlichen Duisburgs entstiegen.

Ein Glück war es unter diesen Umständen, daß die Stadt sehr weitläufig gebaut war. Als nach dem großen Unglück der Rheinverlegung der Handel der Stadt mehr und mehr zurückging, mußten viele Duisburger auswandern und anderwärts Erwerb suchen. Die Häuser verfielen. Schließlich war nur noch etwa ein Fünftel der ganzen Fläche bebaut, vier Fünftel dagegen Gartenland. Und das hielt sich so bis in die neueste Zeit. Ganz anders dagegen verhielt es sich mit Ruhrort, das im späten Mittelalter erst entstanden war. Es hatte zu wenig Raum mitbekommen. Infolgedessen macht die Altstadt heute noch den Eindruck einer Puppenstadt.

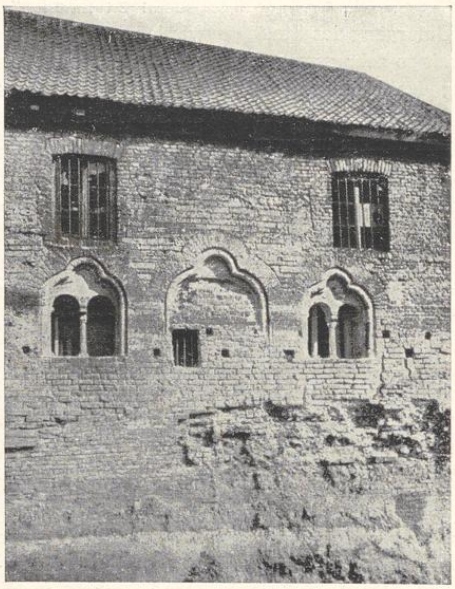
Notgedrungen mußte sich Duisburg mehr und mehr dem Ackerbau zuwenden, und das konnte natürlich nicht ohne Einfluß auf das Stadtbild bleiben. Viele größere Höfe lagen in der Stadt, Einzelbauten, die von einer größeren landwirtschaftlich genutzten Fläche umgeben waren. Aehnlich wie z. B. im Curtius-Pilgrimstift an der Oberstraße, dessen Aufbau allerdings erst in der heutigen Form aus dem 18. Jahrhundert stammt. Auf andere Höfe weisen noch Namen hin, wie Keppelshof, Kesselshof, Winnenhof und Vootenhof. Die Häuser dieser Höfe sprangen von der Straße zurück und brauchten sich daher um die Fluchtlinien nicht zu kümmern.

Aber auch bei den Reihenhäusern, die direkt an der Straße lagen, machte sich das landwirtschaftliche Element stark geltend. Zwischen den Häusern lagen große Toreinfahrten, wie heute noch z. B. an der Beekstraße zwischen Universitätsstraße und Engegasse (Kasinostraße) oder an der Schwanenstraße. Zum Teil waren sie überdeckt, wie an der Oberstraße gegenüber der Schützengasse (der früheren Verkesgasse). Sehr beliebt waren im späte-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

ren Mittelalter Spitzbogenportale. Sie sind jetzt alle verschwunden. Nur eins von dieser Art ist noch erhalten — an Verwaltungsgebäude V, dem ehemaligen Mercatorbesitz. Es entstammt allerdings der Spätzeit — kurz vor Mitte des 16. Jahrhunderts — als die Renaissanceformen einzudringen beginnen. In sehr interessanter Weise liegt die neueindringende Kunst mit der sterbenden Gotik in Konflikt: Mittelalterlich ist noch die Profilierung durch Dienste; der Spitzbogen hat aber schon dem Rundbogen weichen müssen.

Auch dicht nebeneinander stehende Häuser durften, falls es Giebelhäuser waren, nicht unmittelbar zusammenstoßen. Für den Wasserablauf kannte man noch keine Dachrinne (wie heute z. B. noch in Ruhrort am Gildenplatz), daher mußte man zwischen den einzelnen Häusern noch einen freien Raum lassen, den sog. Dröppelgang oder die Soot. Bei weiter zurückliegenden Häuschen der Altstadt (z. B. Oberstraße gegenüber Schützengasse) findet man einen solchen Dröppelgang heute noch. Ferner in der Altstadt von Ruhrort. Da besteht zwischen dem Gildenplatz und der kleinen Hafenstraße eine kleine Stege, die weiter nichts ist, als ein solcher öffentlich gewordener Dröppelgang. Sie führt keinen Namen; sie zeigt auch, wie wenig scharf umgrenzt im Mittelalter die Entstehung einer Straße war. An den Dröppelgang erinnerte noch im vergangenen Jahrhundert die baupolizeiliche Vorschrift, daß man beim Neubau ca. 1 Fuß von der Grenze entfernt bleiben mußte.



Romanische Fassade in der Busin.

Von dem Begriff der Fluchtlinie hatte man damals auch nur eine sehr allgemeine Vorstellung. Mit einer gewissen malerischen Willkür sprangen die Häuser vor und zurück. Z. B. an der bekannten Ecke Oberstraße neben der Schützengasse. Besonders wo ein Brunnen stand, ließ man solche Ecken frei, wie Niederstraße 54.

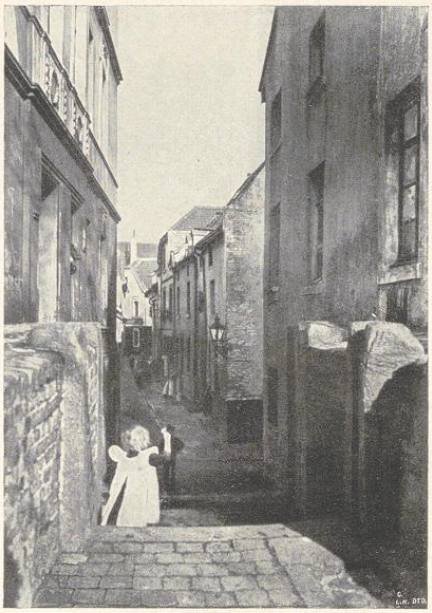
Diese Eckchen und Winkelchen, die so eigenwillig schräg in die Straßenflucht vorspringenden Häuser, der gekrümmte Verlauf der Straße, die aus alten Feldwegen hervorgegangen war — aus alledem atmete jener pittoreske Geist, der uns in Rothenburg oder Dinkelsbühl heute noch entgegentritt.

Nicht weniger malerisch ist der Aufbau.

In den Reihenhäusern hat der Straßengiebel die unbedingte Herrschaft. Daneben gibt es auch wohl Häuser, deren Dachfirst der Straße parallel liegt. Alte Bauten dieser Art befinden sich noch in der Ober- und Niederstraße. Aber es sind immer Häuser geringerer Art. Wenn nur irgend möglich, dann setzte sich der Bürgerstolz in einem eigenen Straßengiebel ein Denkmal. Vielfach verwandte man noch im späteren Mittelalter Fachwerk mit flacher Giebellinie (Obermauerstraße neben Kuhtor oder die Alte Scharn, Alter Markt 4).

Daneben gibt es aber auch schon sehr viele Steinbauten bei Bürgerhäusern. Das hängt damit zusammen, daß jetzt in dem Backstein ein weit billigeres und bequemeres Material als der Haustein auftritt. Bei den Massivbauten entsteht dadurch die Aufgabe, in dem Konflikt zwischen der schrägen Giebellinie und der winkelrechten Kontur des Steines einen Ausgleich zu schaffen. Dieser wurde in einer sachlich und ästhetisch gleich hervorragenden Weise gefunden — durch den Staffelgiebel nämlich. Schon in den Tuffbauten der romanischen Zeit trat er auf und wird wahrscheinlich auch die romanische Fassade in der Busin gekrönt haben. Jetzt in der Gotik ist sein Sieg entschieden, und damit ein Motiv in das Straßenbild eingeführt, das mit mannigfaltigen Abwandlungen sich über ein halbes Jahrtausend als lebenskräftig erweisen sollte. Staffelgiebel sind heute nur noch in einigen zurückliegenden Häusern vorhanden, z. B. zwischen Oberstraße und dem

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Hafengasse (Alt-Ruhrort).



Casteelstraße (Alt-Ruhrort)

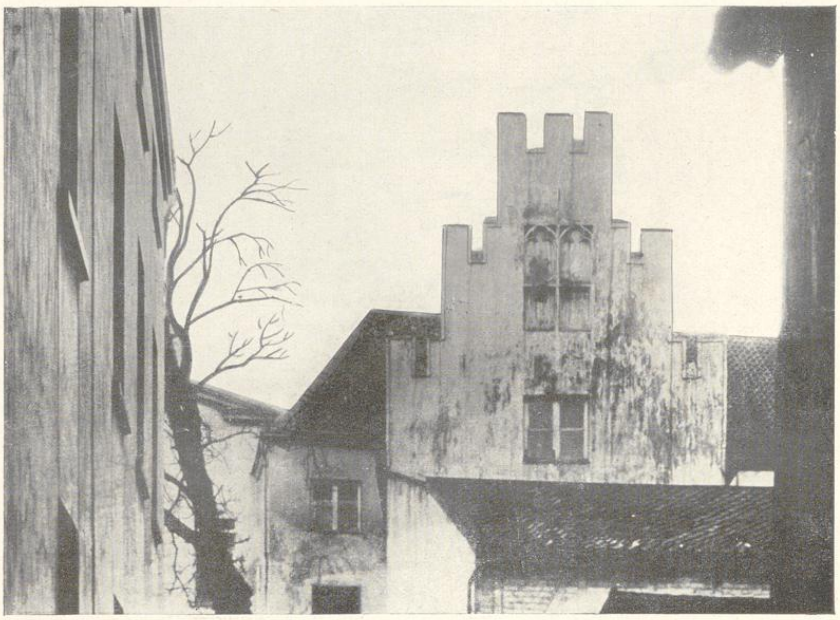


Niederstraße (Alt-Duisburg).

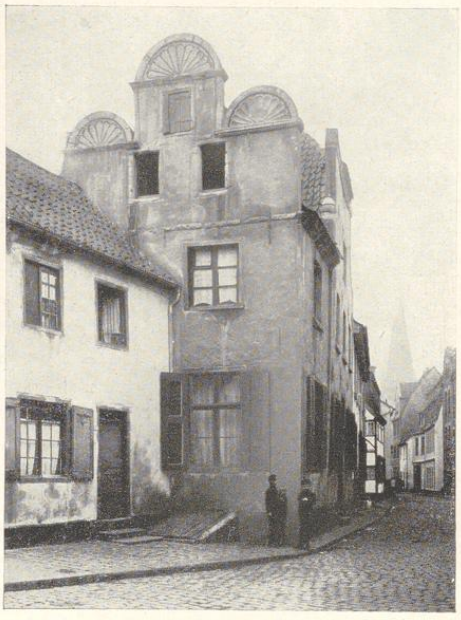


Oberstraße (Alt-Duisburg).

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Keppelshof.



Renaissancehaus mit Muschelgiebel. Fot.: Rhein-Ruhrzeitg.



Ehem. Nonnenkloster. Fot.: Rhein-Ruhrzeitg.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



An der Liebfrauenkirche

Nach einer Zeichnung von Mühler

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



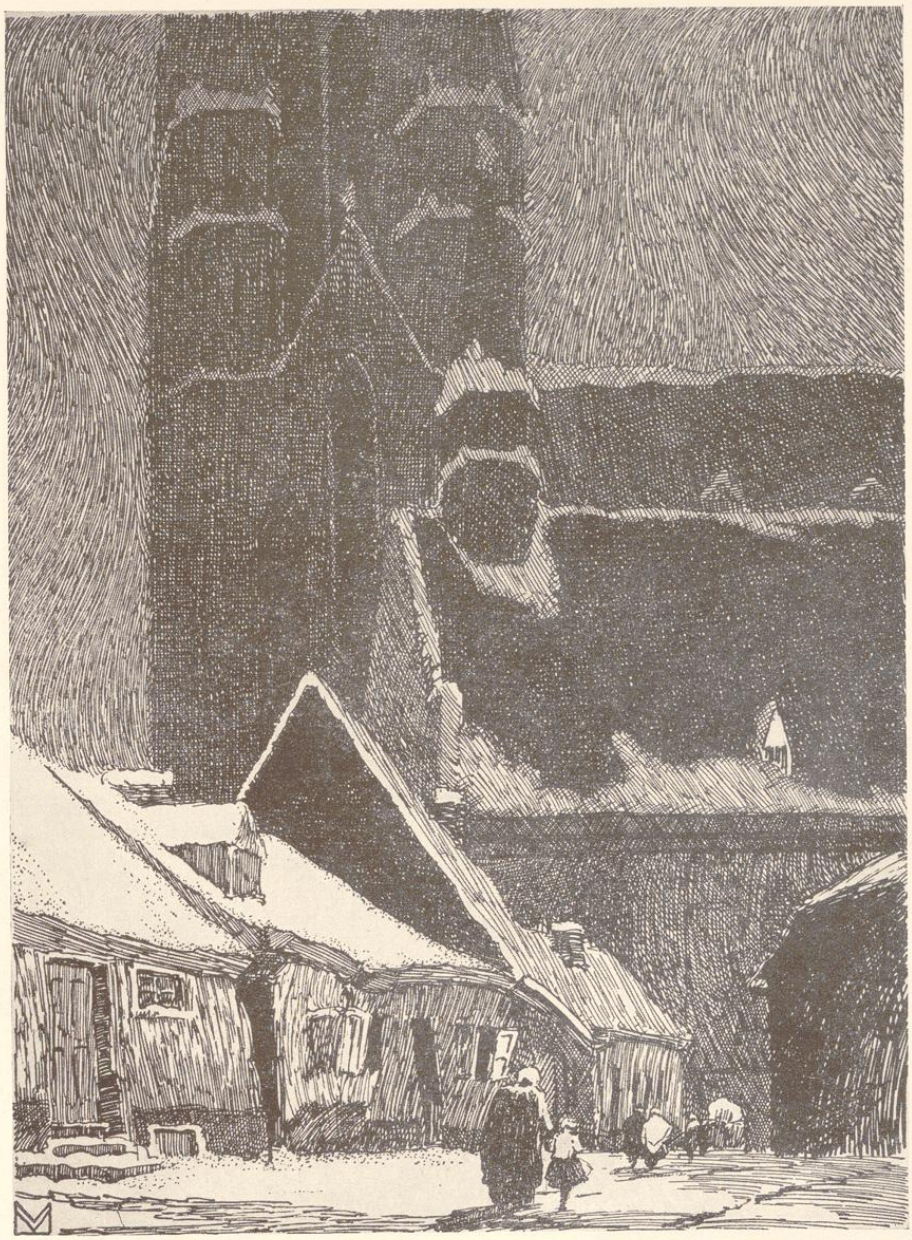
Kappelshof.



Renaissancehaus mit Muschelgiebel. Fot.: Rhein-Ruhrzeitg.



Ehem. Nonnenkloster. Fot.: Rhein-Ruhrzeitg.



An der Liebfrauenkirche

Nach einer Zeichnung von Möhler

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Poet (Gutenbergstraße) hinter der Sparkasse, das frühere Dr. Lange'sche Haus Ecke Oberstraße und St. Georgstraße, ferner Vootenhof und Altes Nonnenkloster.

In der Zeit der Spätgotik des 15. Jahrhunderts, als die Baukunst alle ihre konstruktiven Aufgaben gelöst hatte, als sich der schöpferische Geist auf das Dekorative werfen mußte, da trieb auch der Profanbau neue Blüten: der Staffelgiebel belebt sich. Durch Zinnen auf den Staffeln, schräg gestellte oder gar runde Fialen — ja auch der Flammbogen der spätgotischen Kirchenkunst tritt auf (Düsseldorfer Rathaus des Duisburger Architekten Heinr. Tussmann, Marktplatz zu Kalkar, Wippermanns Haus in Lemgo, moderne Nachahmung am neuen Gymnasium rechter Straßengiebel). Solcher spätgotischer Ziergiebel hatten wir in Duisburg mehrere. Noch vor einigen Jahrzehnten stand neben dem Diakonenhaus der Keppelshof, in dem Goethe den Hofrath Merrem besuchte. Das sog. Alte Kloster in der Abteistraße hat seine Staffel mittlerweile verloren wie viele anderer Häuser auch. Die Zinnenhäuser Kölns mit ihrem wagerechten Dachsims (Gürzenich) fehlen hier — wahrscheinlich, weil die Duisburger Verhältnisse solche monumentalen Bauten nicht gestatteten. Der Zackengiebel dagegen, den Duisburg mit dem Niederrhein gemein hat (Goch, Kalkar, Xanten) zeigt, daß das kulturelle Band zwischen Mittel- und Niederrhein, das noch in der romanischen Zeit bestand, sich lockert, und daß sich auch in dieser Beziehung eine landschaftliche Scheidung herauszubilden beginnt.

Mit einigen Worten möchte ich die weitere Entwicklung des Giebelhauses in der Folgezeit berühren. Sie betrifft nur den Massivbau. Die Renaissancezeit hat den mittelalterlichen Massivbau mit dem Staffelgiebel in Innenraum und Gesamterscheinung einfach übernommen. Der schon in der spätgotischen Zeit aufs spielerische gerichtete Baugeist mußte in dem Formenschatz der Renaissance eine willkommene Bereicherung erblicken, und so beginnen alle möglichen Formen sich um den Staffelgiebel herum zu ranken: beim Haustein der Schnörkelgiebel, der in Köln und Emmerich z. B. vertreten und bei uns im neuen Gymnasium linker Straßengiebel nachgeahmt worden ist. Der niedersächsischen Kulturprovinz entstammt der Muschelgiebel, der merkwürdiger Weise auch bei uns Eingang fand, in dem früher Grothues'schen Hause Niederstraße Nr. 54. Das Rollwerk in den Portalleibungen zeigt, daß es ein auswärtiger Künstler gewesen sein muß, der diese Formen hierher brachte.

Der Backsteinbau schloß sich anfangs eng der Spätgotik an, sodaß man in vielen Fällen zweifelhaft sein muß, wohin stilistisch der Bau gehört. Beim Rathaus von Düsseldorf tauchen schon solche Zweifel auf. Ein ähnliches Haus steht in der Ruhrorter Altstadt, Ecke Weidenstraße und Kasteelstraße, mit Fialansätzen, Konsolen und geschweiftem Bogen — leider ist während des Ruhrkampfes das Charakteristische dieses Hauses beseitigt worden.

Später schloß sich der Backsteinbau dem Volutengiebel an, dessen Vorbild man in der Hausteinvolute nach Art des Dürener Kornhauses sehen mag. Es wurde der Backsteintechnik entsprechend vereinfacht, und die Volute in einer Rollschicht ausgedrückt. Diese Form, die zu Beginn des 17. Jahrhunderts voll entwickelt war, (Zollhaus von Kaiserswerth 1635) beherrscht die ganze Barockzeit. Sie hat sich hier am Niederrhein außerordentlich lebenskräftig erwiesen und war auch in Duisburg mehrfach vertreten. Das bekannte Eckhaus an der Oberstraße, ferner das Haus Schwanenstraße Nr. 15 gehören hierher. Am südlichen Niederrhein, d. h. in unserer Gegend herrscht es unbedingt; in Kleve und Emmerich entsteht ihm in dem holländischen Schweifgiebel dagegen eine starke Konkurrenz.

Es hält sich noch bis in das 18. Jahrhundert; in Uedem ist es sogar noch bis Ende des 18. Jahrhunderts verwandt worden. Bei uns dagegen mußte es in den spielerischen Zeiten des Rokoko seine streng geschlossene Form verlieren. Solche entartete Formen findet man z. B. in Meiderich an der Emmericher Straße (Ratinghof), ferner in Ruhrort an der Dammstraße. Auswärtige Beispiele sind das Rathaus in Ratingen, ferner ein Bauernhaus an der Chaussee Hamborn-Dinslaken (Vierlinden).

Mit ihm stirbt das Giebelhaus kurz vor 1800 überhaupt aus. Zu den Giebelhäusern gehörten in der Altstadt auch die öffentlichen Gebäude. Das mittelalterliche Rathaus und die Tuchhalle sind verschwunden, die letztgenannte erst um 1856. Nur von der Fleischhalle, der Scharn, scheint sich in Alter Markt 4 der südliche Teil erhalten zu haben.

In der Fassadenbehandlung macht sich in der frühgotischen Zeit der neue westöstlich gerichtete Kulturstrom deutlich geltend. Schon in der romanischen Zeit hatte im Westen bei der Fassadenbehandlung des Profanbaues eine

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

mehr sachliche Auffassung geherrscht — im Gegensatz zum Rheinland, wo in der romanischen Zeit die Kirchenfassade auf den Bürgerbau übernommen wurde. Diese schlichte sachliche Aufteilung dringt in der gotischen Zeit auch bei uns ein. Die Fenster werden nur noch als einfache viereckige Oeffnungen wirksam, die lediglich durch ein steinernes Kreuz belebt werden. Gewöhnlich aus Haustein (s. g. Alte Kloster an der Abteistraße). Bei uns aber gewinnt der Sturz- und Querbalken bei der Verwendung von Backsteinen noch eine besondere Wölbung (Blendfenster an der alten Lateinschule).

Eine reizvolle Note gewinnt das Stadtbild durch die Ueberhänge der oberen Geschosse, die vom Oberrhein aus eindringen. Duisburg liegt im Rheinland fast an der nördlichen Verbreiterungsgrenze. Sie finden sich nur bei Fachbauten, wie an der Oberstraße, Holzgasse oder in der Ruhrorter Altstadt (Stege). Früher lagen aber anstelle des jetzigen Rathauses am Alten Markt noch einige Häuser dieser Art, sogar mit mehreren vorkragenden Obergeschossen, die hier in der Landschaft zu den größten Seltenheiten gehören.

So muß im ausgehenden Mittelalter die Stadt einen sehr malerischen Anblick gewährt haben. Wer von der Feldseite her kam, für den ruht die ganze Silhouette auf einem mächtigen Sockel, der durch die Stadtmauer gebildet wurde. Eine kraftvoll betonte Horizontale, durch den Zinnenkranz bekrönt, rhythmisch belebt durch Türmchen aus der gotischen Zeit (wie am Springbrunnen am Kuhlenwall). Die vier mächtigen Doppeltore mit Haupt- und Vortürmen geben der Mauer einen besonders starken Akzent. Noch im 18. Jahrhundert war die Stadtverwaltung sehr stolz auf die künstlerische Wirkung dieser Mauer. Leider ist das Verständnis für die Bedeutung und die ästhetische Wirkung einer solchen Festungsanlage später vollkommen verloren gegangen. Was hätte es z. B. für die Stadt einen Schmuck gegeben, wenn ähnlich wie in Moers oder Bremen die Anlagen zu Grünflächen verwandelt worden wären, wenn wir im Zug des Walles jetzt einen Grünzug hätten, der nach der Stadtseite zu von der Efeu umwachsenen altertümlichen Mauer abgeschlossen würde! — — Ueber dieser Mauer erhob sich dann das malerische Gewirr von Giebelhäusern, deren Wirkung durch die horizontale Dachlinie der einfacheren Häuser nur noch mehr unterstrichen wurde. Die künstlerische Einheit verlieh diesem ganzen Bild der mächtig emporstrebende Turm der Salvatorkirche, der das Aufwärtsdrängen der Giebelhäuser kraftvoll zusammenfaßt und in die Luft führt. Ein Nebenakzent lag in der Marienkirche, die sich gegenüber dem benachbarten Marientor erfolgreich durchzusetzen wußte. Die Salvatorkirche — in ihrer künstlerischen Geschlossenheit und Formenfreudigkeit eine Perle spätgotischer Baukunst! Ganz in der Nähe die schlichte Kirche der Franziskaner (das südliche Schiff von Liebfrauen). Ohne Turm — nur mit einem einfachen Dachreiter. Eine einfache glatte jetzt verputzte Backsteinfassade — selbst die Pfeiler wagen sich nicht recht nach außen, aus Furcht, zu stark als Ornament zu wirken — welch ein Gegensatz! Es lohnt sich wirklich, vom Salvatorkirchhof aus die beiden Gebäude gleichzeitig ins Auge zu fassen. Auf der eine Seite die gewaltige, prunkvolle Salvatorkirche mit ihrem steinernen Filigran- und Spitzenwerk, in der Bürgerstolz und mittelalterlich religiöse Inbrunst der Wallfahrer sich ein Denkmal gesetzt haben. Und daneben die schlichte Franziskaner Kirche, eine Versinnbildlichung der Armut des Bettelordens — steingewordener Geist des heiligen Franziskus! —

So hat das städtische Giebelhaus mit seinem hohen Satteldach eine starke Lebenskraft durch all die Jahrhunderte hindurch entwickelt. Nicht ohne Grund. Es war den klimatischen Verhältnissen einer niederrheinischen Stadt außerordentlich gut angepaßt. Der spitze Firstwinkel (60°), die Steilheit des Daches ließen Regen und Schnee schnell ablaufen. Das war in jenen Zeiten, da das Strohdach noch die Hauptrolle spielte, bedeutungsvoll. Noch im 17. Jahrhundert mußte die Stadt besondere Mittel aufwenden, um im Winter den Schnee vom Rathausdach herunter zu kratzen.

Im Zeitalter des dreißigjährigen Krieges aber beginnt dem städtischen Giebelhaus ernsthafte Konkurrenz zu erwachsen.

Den Anfang macht das niederrheinische Bauernhaus. Es ist anderen Grundsätzen entsprossen als das Stadthaus. Die über die großen Flächen hinfegenden Stürme würden das große schmale Giebelhaus bald hinweggefegt haben. Niedrig und breit — so steht es fest in der Landschaft, in der es wurzelt — so kraftvoll und behäbig wie sein Besitzer, der seine Ellenbogen selbstbewußt auf den Tisch stützt. Welch ein Gegensatz zu dem hochstrebenden engbrüstigen städtischen Giebelhaus! Sein besonderes Kennzeichen ist das Krüppelwalmdach. So dringt es in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts in alle Städte des Niederrheins

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

ein. Bei uns ist es am Poet (Gutenbergstraße) neben der Poststraße vertreten. Z. B. im Gasthaus zur guten Quelle. Ferner in der Unterstadt (Klosterstraße).

Immerhin war es noch ein Giebelhaus. Das Leitmotiv der Straßenmelodie wurde dadurch noch nicht besonders gestört.

Stärker ins Schwanken geriet dieses vielmehr durch ein anderes Haus, das ungefähr um dieselbe Zeit auch wohl vom Niederrhein her eindringt (wenigstens hat es dort seine stärkste Verbreitung): es ist das Haus mit dem Walmdach. So recht das Charakterhaus der niederrheinischen Landstädtchen. Mit seinen roten Pfannen, seinen niedrigen Wänden gibt es den breiten Straßen ihre charakteristische ruhig behäbige Note. Jeder, der Kalkar oder Xanten gesehen hat, kennt sie; schon in Moers an der Nordwestseite des Neumarktes werden sie in geschlossener Zeile wirksam.

Bei uns dringt dieses Haus sowohl als Patrizierhaus (das frühere Mylendonkshaus Ecke Kalkhof und Wilhelmstraße, im vorigen Jahrzehnt abgerissen), wie auch als Reihenhaus ein: z. B. Ambrosius Haus von 1611 an der Schwanenstraße Nr. 4 gegenüber dem Rathaus.

Der Geist des Klassizismus ist es, der mit diesem Haus seinen Einzug hält und den Geist des romanischen Mittelalters zu verdrängen beginnt. Das Dachgesims schickt sich jetzt an, die Herrschaft über das Straßenbild anzutreten und durch eine ruhig durchlaufende Horizontale die Unruhe, die die emporstrebenden Giebel in das Straßenbild hineinbringen, zu dämpfen. Vornehme Ruhe ist die Parole des Klassizismus, der jetzt seinen Einzug zu halten beginnt.

Diese beiden zuletzt genannten Haustypen scheinen den Wasserstraßen zu folgen. Im 17. Jahrhundert gewinnt auch Mülheim durch die Ruhrschiffahrt den Anschluß an den Niederrhein; es ist wohl kein Zufall, wenn in dieser Zeit auch dort diese beiden Typen eindringen und in die ländliche Bauweise, in der das bergische Fachwerkhaus dominiert, zum ersten Male ein fremdartiges, städtisches Element hineinkommt. (Wirtschaft Niederrheinisches Bauernhaus in der Delle.) Beide Häuser haben dort Boden geschlagen und werden es da noch zu hohem Ansehen bringen.

Ganz zu Ende ist es mit dem Giebelhaus aber erst seit dem 18. Jahrhundert, seitdem das Patrizierhaus französische Formen annahm.

In Frankreich war schon von dem 16. Jahrhundert an der Geist des Klassizismus herrschend. Seit Ende des 17. Jahrhunderts hatte sich das Haus mit dem gebrochenen Dach, das nach dem genialen Baumeister Mansard den Namen Mansardendach führt, allgemein durchgesetzt. Ursprünglich aus rein praktischem Bedürfnis heraus erwachsen, um nämlich in der Höhe Raum zu bekommen, gewann es aber sehr bald als Ziermotiv allgemeinen Beifall und begann als solches seinen Siegeslauf durch die Welt.

Als Mitte des 18. Jahrhunderts mit Handel und Gewerbe der Wohlstand wiederum nach Duisburg zurückkehrte, drang auch die modische Kultur hier ein, die einen ausgesprochen französischen Charakter trug. Mit ihr auch die französische Bauweise, die schon 40 Jahre vorher in den mittelrheinischen Fürstenbesitzen ihren Einzug gehalten hatte.

Zunächst als einzelstehendes Patrizierhaus: Wintgenshaus, das jetzige Curtius-Pilgrimstift in der Oberstraße, das Buchloh'sche Haus auf dem Hofe des Verwaltungsgebäudes V, das Hardtshaus (das jetzige Schwesternhaus des Diakonenkrankenhauses Oberstraße, Ecke Bohnengasse), ferner Gallenkamps Haus am Flachsmarkt. Auch das Reihenhaus nimmt das Mansardendach an: das frühere Majert'sche Haus Beekstraße Ecke Universitätsstraße und das frühere Hardt'sche Haus, das jetzige Schwesternhaus Oberstraße, Ecke Bohnengasse. Auch Bürgerhäuser werden bald in diesem neuen Stil erbaut: das jetzige Bülles'sche Haus, Ecke Poststraße und Knüppelmarkt, das wahrscheinlich die alte Universitätsbuchhandlung enthielt. Dagegen scheint von dem Haus Ecke Georgstraße und Burg, gegenüber dem Flachsmarkt, der Kern älter zu sein. So beginnt sich jetzt das klassische Ideal: kühle Regelmäßigkeit der Fassadenbehandlung und vornehme Ruhe in den Linien, dem Straßenbild allgemein aufzuprägen.

Nicht überall konnte man einem bereits vorhandenen Haus ein neues Dach aufsetzen. Um aber wenigstens den Schein eines horizontalen Gesimses zu erwecken, zog man an den Giebelhäusern die Mauern hoch und ließ dahinter die noch überstehende Dachspitze durch einen Walm verschwinden. Also ganz offenbar in der ausgesprochenen Absicht, „durch Vorspiegelung falscher oder Entstellung oder Unterdrückung wahrer Tatsachen einen Irrtum zu erregen und zu unterhalten." In der Oberstraße finden sich mehrere Beispiele. „Flabes" nennt man eine solche Mauer. Flabes ist ein Wichtigtuer, ein Mensch, der von niemanden ernst genommen wird. Der Ausdruck ist von Köln zu uns herüber gekommen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Auch optisch gewinnt das Straßenbild jetzt ein anderes Aussehen. Vorher muß es recht farbenprächtig gewesen sein. Die Lehmfachwerkbauten waren gekälkt, mit schwarzgeteertem Gerüst wie auch heute noch. Dazu der warmrote oder bronzefarbene Ton der mittelalterlichen Holzbrandziegel und das rote Pfannendach — all das bildete mit den gleichfalls bunt angestrichenen Türen und Fensterläden eine rauschende Farbenharmonie. Die Wände werden jetzt verputzt; die Farbenpracht besonders des Fachwerks verschwindet unter einem eintönigen Grau. Der Putz der alten Häuser an der Oberstraße stammt aus dieser Zeit. Nur eine geringe Belebung der Fassaden gestattet das Rokoko, indem es die Ecklisenen durch Fugenstriche aufrauht.



Curtius-Pilgrimstift. Fot. Rhein-Ruhrzeitg.

Also koloristisch und in der Form wirkt das 18. Jahrhundert im Straßenbild revolutionierend. Es beginnt jene Eintönigkeit, die das 19. Jahrhundert hindurch bis fast in die Gegenwart hinein angedauert hat.



Klassizist. Haus in Ruhrort Fot. Gerling, Duisburg.

Auch die Verkehrsrichtung hat sich vollkommen geändert. Einst, als der Rhein noch seinen alten Lauf hatte, folgte der Hauptverkehr vom Niederrhein nach oben — die Talstraße nämlich — der Richtung Stapeltor, Oberstraße, Beekstraße, Marientor, dann weiter den Dickelsbach entlang über die Heerstraße. Im 18. Jahrhundert war die Beekstraße eine stille Straße. Hier lag die Universität und auch wohl das Studenten- und Professorenviertel, hier hatte sich noch etwas von dem Geist des Mittelalters erhalten, unberührt von dem neuzeitlichen Verkehr. Dieser ging nämlich — im Zusammenhang mit der Beurthschiffahrt — vom Bergischen über Duisburg zur Ruhr oder zum Niederrhein. Und zwar vom Kuhtor aus über Kuhstraße, Poststraße und dann entweder an der Burg entlang zum Schwanentor oder Oberstraße-Stapeltor nach Meiderich. In dem letztgenannten Straßenzug wohnten all die großen Kaufleute, die „Herrschaften", wie sie im Bürgermund hießen. Es ist daher kein Zufall, wenn wir in der Linie Kuhstraße, zu der auch die Poststraße gehörte, und Oberstraße all die genannten Rokokobauten finden.

Der Zopfstil, der Ende des 18. Jahrhunderts vom Rokoko langsam zum strengen Klassizismus hinüberführt, bringt im Stadtbild wesentliche Veränderungen nicht hervor. Im Ganzen haben die Bauten dasselbe Aussehen wie vorher, nur in der Dekoration — Flachgiebelaufsatz, Girlandenumrankungen von Portalen usw. — macht sich das Wiedererwachen antiken Geistes bemerklich. Dazu gehört das alte Böninger'sche Haus an der Kuhstraße, das kurz vor dem Kriege erst fiel, ferner ein Haus an der Burg nördlich vom alten Rathaus, schließlich auch noch die lutherische, jetzige Johanneskirche. Aus dieser Zeit stammt auch Böningers Mühle, wie sie heute vor uns steht. In der schönen Parkumgebung ein Juwel der Duisburger Landschaft. Sie ist, wie ich glaube festgestellt zu haben, die ins zopfige übersetzte Kopie eines Rokokovorbildes, das einige Jahrzehnte vorher in der Nähe von Kleve gebaut worden war. (Haus Schmidthausen bei Kellen).

Schon die ganze letzte Hälfte des 18. Jahrhunderts ist von dem Bestreben nach größerer Einfachheit, nach klassischer Ruhe durchwebt. So ungefähr um 1800 hat dieses Streben in der Baukunst seine letzten Konsequenzen gezogen.

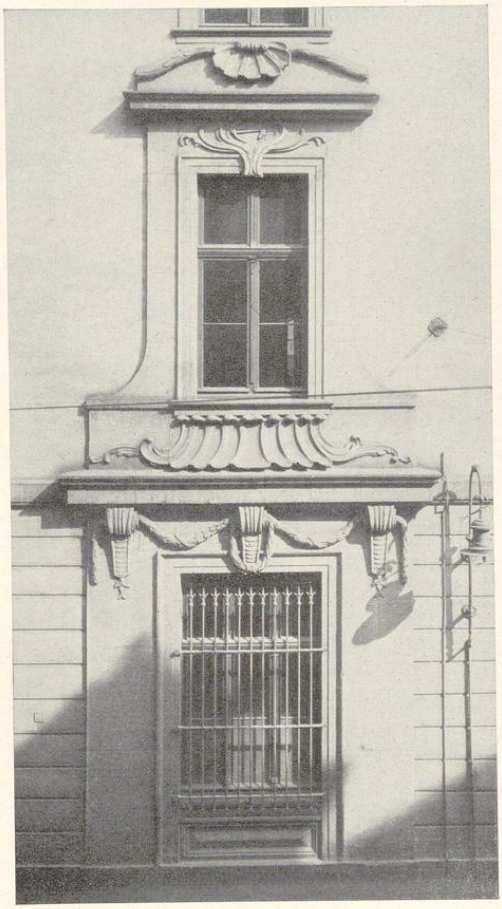
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Auch diesmal hat Duisburg an der Stilentwicklung nicht teilnehmen können. Gerade die entscheidenden Jahre waren durch die Kriegswirren und ihre Folgeerscheinungen rechte Notjahre. Und als in der Biedermeierzeit um 1830 die Bautätigkeit wieder auflebte, konnte Duisburg nur eine fertige Bauweise übernehmen.

Klassische Ruhe ist ihr Leitmotiv.

Das Mansardendach ist von dem einfachen Satteldach abgelöst worden. Es war aber nicht mehr das hohe Satteldach des deutschen Mittelalters — es ist das Flachdach, das klimatischen Verhältnissen Griechenlands und Süditaliens seine Entstehung verdankt. Natürlich bleibt das Dachgesims nach der Straße zu gerichtet; der Straßengiebel hätte das Streben nach Ruhe zu sehr durchbrochen — er hat jetzt völlig ausgespielt. Ruhige Gesimslinien, regelmäßige Fassadeneinteilungen, glatte Außenhaut, — das ist jetzt das Gepräge des Straßenbildes, das das ganze 19. Jahrhundert hindurch herrschen wird.

Nur kleine Konzessionen werden dem dekorativen Empfinden gemacht, sodaß man nicht von einer all zu strengen, eher von einer heiteren Ruhe sprechen kann. Die Rustikagliederung, die bei uns in der Rokokozeit nur die Eckpfeiler des Putzbaues ergriffen hatte, dehnt sich jetzt über das Untergeschoß, ja über die ganze Außenwand aus. (Gallenkamps Haus am Flachsmarkt, Straßenfront; Rüdesheimer-, Georgstraße.) Die Patrizierhäuser (Rüdesheimer-, Georgstraße, Gallenkamps Haus zwischen Poststraße und Knüppelmarkt) bekommen einen leicht vorgezogenen Mittelrisalit mit oberem Abschluß durch Flachgiebel — der griechischen Tempelfront entnommen. In dieser Zeit erweist sich die Baukunst wieder einmal als interessantes wirtschaftliches Barometer: um 1820 wurde der Ruhrorter Hafen erweitert. Nicht nur in Ruhrort, sondern auch in Mülheim gewann das wirtschaftliche Leben einen starken Impuls, während Duisburg noch einige Jahrzehnte unter der Umstellung der wirtschaftlichen Lage zu leiden hatte. Die gleichzeitigen Patrizierbauten wirken daher in Mülheim und Ruhrort mit Pilasterstellung und Kapitälen am Mittelrisalit weit prunkvoller. (Ruhrort, Hafenstraße.)



Fassadendetail des alten Böningerschen Hauses an der Kuhstraße

Etwas später machen sich in den klassizistischen Bauten auch die Einflüsse der Florentiner Früh-Renaissance geltend. Man vgl. dazu die Rundbogenwölbungen über Tür und Fenster am früheren Rathaus, am Europäischen Hof auf der Burg neben dem Rathaus, an der Poststraße, am alten Krankenhaus Krankenhausstraße und andere mehr.

Die romantische Kultur, die in der Biedermeierzeit neben der klassizistischen Richtung herläuft, hat im Duisburger Stadtbild — im Gegensatz zu der weiteren Umgebung — kaum einen Niederschlag hinterlassen. Wenn man von Böningers Schlößchen an der Düsseldorfer Straße hinter der Tiergartenstraße und einigen anderen (Ev. Gemeindehaus, Stapeltor, Portal und Kapelle Friedhof, Städt. Forsthaus, Realgymnasium) absieht, fand ich nur einmal eine Spangentür, die das Flammbogenmotiv der Spätgotik übernimmt (Grabenstraße 21 unmittelbar vor der Flurstraße), ferner an der Oberstraße ein Oberlicht.



Klassizistische Fassade an der Poststr. Fot. Hesse, Duisburg.



Altes Krankenhaus an der Krankenhausstr. Fot. Hesse, Duisburg.

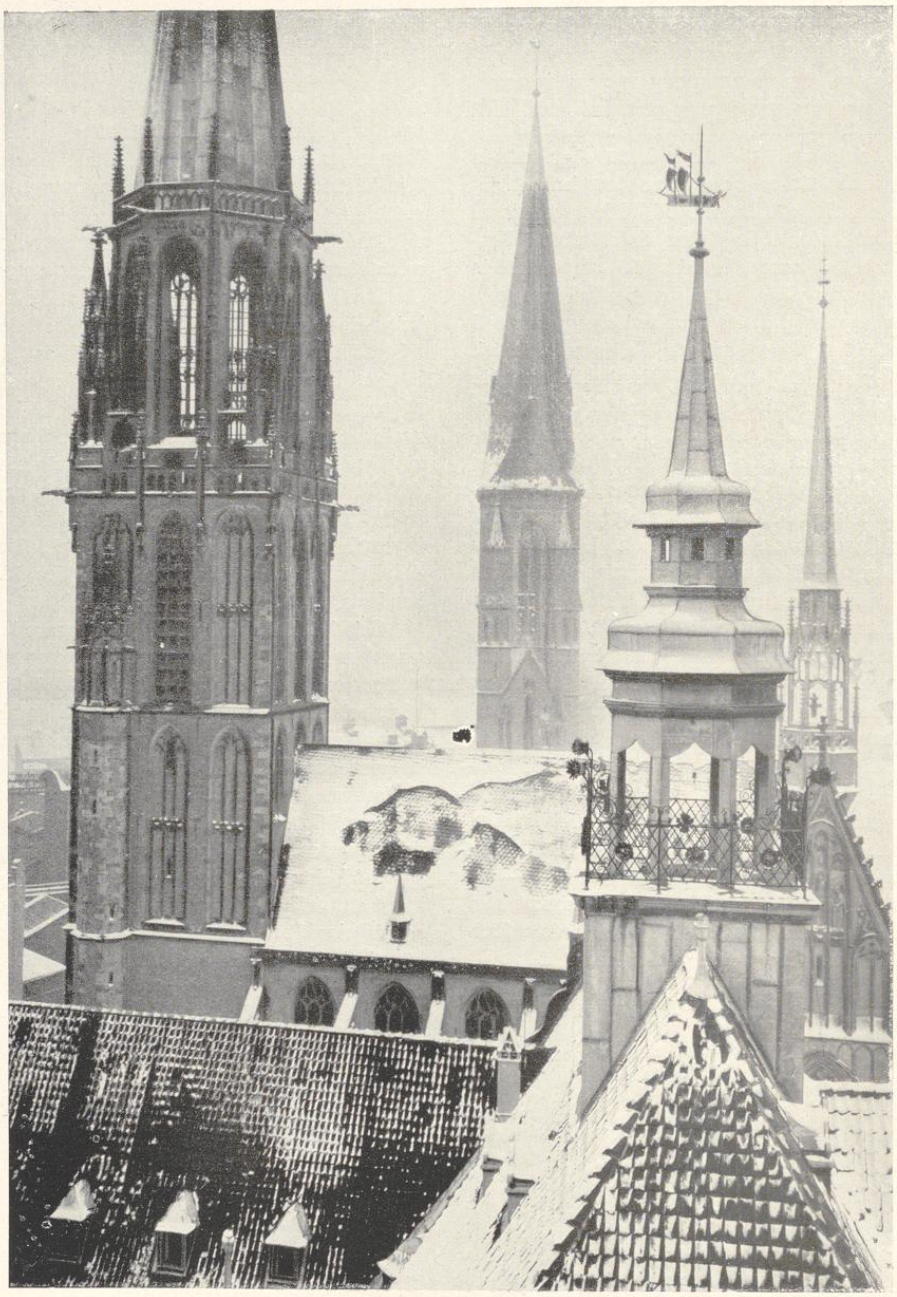


Am Flachsmarkt.

Mittlerweile ist der Stadt ihr altes Kleid zu eng geworden. Der große wirtschaftliche Aufschwung, der im zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts einsetzt, bewirkt im Stadtbild eine vollständige Umgestaltung. Eine Zeit gewaltiger Kolonisation bricht an. Bis dahin hatte die Stadt in einer landschaftlichen Umgebung ganz isoliert gestanden. Am Wall (Sonnenwall, Kuhlenwall usw.) war sie zu Ende. Die Felder der nächsten Umgebung wurden zwar schon im 18. Jahrhundert in Gärten verwandelt. (Rest: der Tonhallengarten). Trotzdem erscheint die Grenze zwischen Stadt und landschaftlicher Umgebung am Wall ganz plötzlich und unvermittelt. Aehnlich wie heute noch in Xanten und Kalcar oder Wachtendonk. Seit den 40er Jahren ändert sich dieses. Patrizier und Bürger ziehen hinaus. Zur bürgerlichen Kolonisation gehört zunächst der Wall, später auch die Pappendell; Hochfeld, Neudorf und Wanheimerort dagegen bilden Kolonisationszentren für sich. Die Patrizier bauen reizende Villen, meist im Stil eines römischen Kasinos, inmitten einer neugeschaffenen Parkanlage an den Hauptzubringerstraßen, der Mülheimer- und der Düsseldorfer Landstraße. Es ist bedauerlich, daß man es nicht verstanden hat, dieses Streben zu unterstützen und die Grünzüge bis zur Stadtpheripherie zu verlängern, in ähnlicher Weise wie die Champs Elisées in Paris, vor allen Dingen den Streifen Lotharstraße Sternbuschweg diesem Streben dienstbar zu machen. Wir hätten hier eine Waldfront bekommen ähnlich wie im Tiergartenviertel oder im Bois de Boulogne. Vorbei — — —

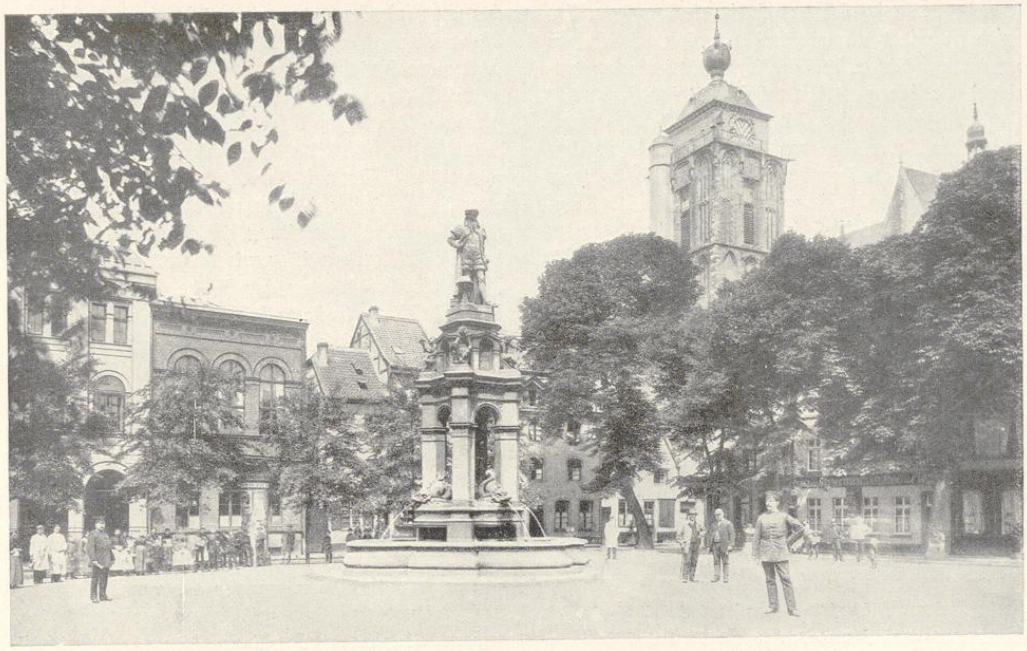
Seit Mitte des 19. Jahrhunderts nimmt der Wohlstand, ja der Reichtum zu — seit dem 70er Kriege direkt sprungweise. Man sucht den neu entstandenen Reichtum auch baulich auszudrücken. Leider aber hatte Geschmack und künstlerische Potenz mit der wirtschaftlichen Entwicklung nicht Schritt gehalten. Die Baukunst ist nicht imstande, von innen heraus neue architektonische Ausdrucksformen zu schaffen. Die glatten Fassaden der klassizistischen Zeit werden übernommen. Aber sie ersticken mehr und mehr unter einem Wust von aufgeklebten Ornamenten, die in den neunziger Jahren wahre Orgien feiern. Man braucht nur durch die Straßen zu gehen, um mit spielender Leichtigkeit eine ganze Schreckenskammer des Geschmackes zusammenzustellen. Was hier in Säulen, Konsolen, Voluten und anderen Zementpappereien, in roten und gelben Verblendern alles gesündigt wurde, läßt sich in wenigen Worten garnicht schildern. Indeß muß man berücksichtigen, daß heute schon dieser Stil historisch geworden ist und für den damaligen Geschmack oder vielmehr Ungeschmack ein ebenso treues Zeugnis ablegt, wie die Rokokobauten von dem Geist des 18. Jahrhunderts.

Seit 1900 ist das bauliche Gewissen wieder erwacht und hat schon recht beachtenswerte Leistungen erzielt. Man merkt aber noch eine gewisse künstlerische Nervosität, ein Auseinandergehen der Auffassungen, begründet durch das Zusammenströmen der Künstler aus allen Himmelrichtungen. Hoffentlich erlebt unsere Generation es noch, daß sich das Stilwollen hier zusammenschweist, daß aus dem brausenden und schäumenden künstlerischen Most sich der edle Wein einer bodenständigen Baukunst entwickelt, die mit dem Charakter der Landschaft, der Seele der Heimat im Einklang — in künstlerischer Harmonie steht.



Stadttürme. Fot. Gaede, Duisburg.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Burgplatz mit Rathaus, Mercatorbrunnen u. Salvatorkirche um 1880.

DAS NEUE STADTBILD

VON DIPL.-ING. J. SCHNEIDER, ESSEN, ARCH. B.D.A., STADTBAURAT A. D.

Die vorhergehenden Ausführungen haben gezeigt, welch' wechselvolle Schicksale das Stadtgebilde Duisburg durch eine zwei Jahrtausende alte Geschichte begleiteten, und welche wirtschaftlichen Quellen sein erfolgreiches Wachstum nährten. Betrachten wir im Folgenden die heutige Erscheinung dieses eigenartigen Gemeinwesens, so ist von vornherein zu verstehen, daß der Eindruck kein einheitlicher sein kann. Die sprunghafte geschichtliche Entwicklung, die wechselvolle geographische Lage (Aenderung des Rheinstromlaufes im 13. Jahrhundert), zuletzt die Verschmelzung von drei ursprünglich weit auseinanderliegenden und verschieden gearteten Gemeinwesen zu einer Verwaltungseinheit im Zusammenhang mit dem beispiellosen wirtschaftlich-technischen Aufschwung in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, der Duisburg zum Vorort unseres wichtigsten Industriegebietes und zum größten Güterverkehrsplatz der Welt werden ließ, haben ein Stadtbild geschaffen, das — weit entfernt von jeder Einheitlichkeit — doch nicht der ästhetischen Reize entbehrt.

Wohl alle ausgesprochenen „Industriestädte" zeichnen sich vor den in langsamer aber stetiger Entwicklung gewachsenen Stadt-Organismen durch einen gemeinsamen Zug sozusagen kolonialen Charakters aus. Auch dort, wo die Entwicklung an historischem Kern ansetzt, ist dieser meist nicht stark genug, um dem Ganzen Richtung zu geben oder als wirkliches Gerippe zu dienen. Sind doch im Ruhrgebiet fast über Nacht Dörfer zu Großstädten geworden! Man vergleiche den Umfang der Duisburger „Altstadt" (oder vielmehr Altstädte) mit dem heutigen Gesamtstadtgebiet und stelle die gleiche Untersuchung etwa mit den Stadtplänen von Köln oder Frankfurt a. M. an. Im umgekehrten Verhältnis zu den sich ergebenden Wachstumsgrößen steht die Rolle, welche die Tradition im Leben der betreffenden Städte zu spielen hat; denn das übersteigerte Wachstum der Industriegemein-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

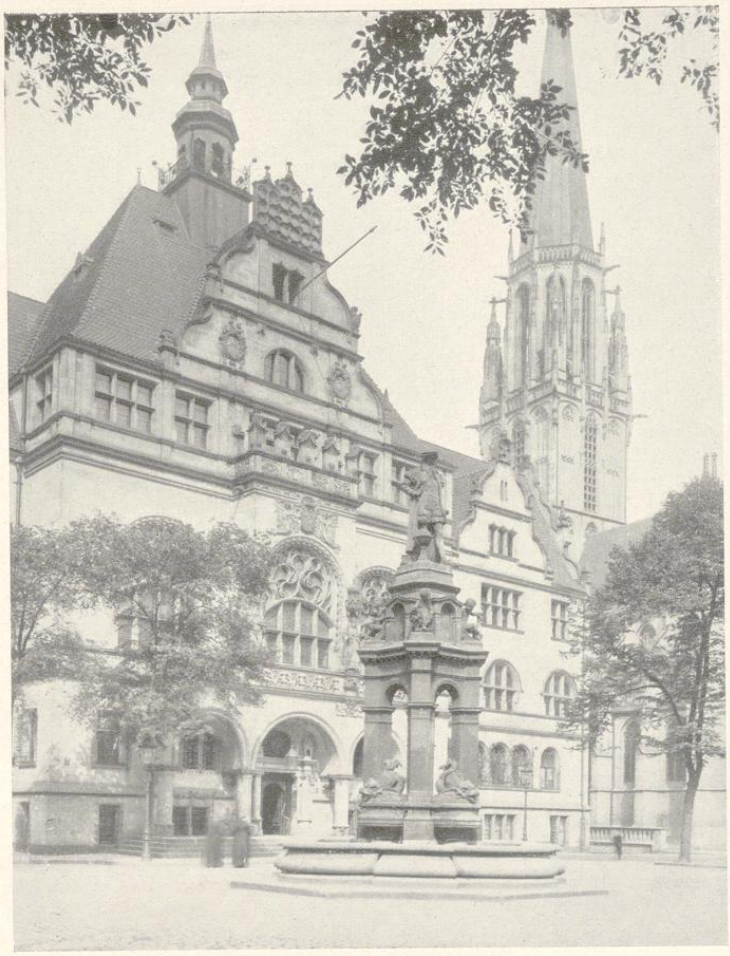
den erfolgte und erfolgt noch durch ständigen Zuzug von außen derart, daß vorwiegend jüngere Kräfte durch die guten Verdienstmöglichkeiten angelockt werden, um sich möglichst vor dem vollständigen Verbrauche der besten Lebensenergien wieder zurückzuziehen und anderen Platz zu machen. Diese ständig wechselnde, mit Tradition nicht belastete und daher auch nicht mit dem Herzen am Stadtschicksal interessierte Bevölkerung bestimmte in nicht geringem Maße das Stadtbild. Daher sehen auch die „Gründerstädte" des 19. Jahrhunderts wiederum ganz anders aus, als manche im 18. Jahrhundert in planmäßiger Ansiedlungstätigkeit erbaute Stadt. Dies ist der Eindruck der Industriestadt bis etwa um die Jahrhundertwende: alles zeugt von rastloser Arbeit, nichts von einheitlichem Wollen, nirgends ein Ziel, das über die Improvisation und Spekulation des Tages hinausweist. Das letzte Jahrzehnt vor dem Kriege hatte die Entwicklung schon in vernunftgemäßere Bahnen gelenkt. Was dann kam, war wirtschaftlicher Stillstand oder, wenn man will, eine Folge von Scheinblüten: Rüstungs-, Abrüstungs- und Inflationskonjunktur. Nachdem heute in der Bevölkerungsbewegung wie in den allgemeinen Verhältnissen des Industriegebietes eine gewisse Beruhigung einzutreten beginnt, zeigt sich als neues formgestaltendes Moment eine Art Kulturbedürfnis der nun erst zum Bewußtsein ihrer selbst gelangten Industriestadt, und fast scheint jetzt die obengeschilderte für die frühere Entwicklung so unheilvolle Traditionslosigkeit sich in einen Vorzug wandeln zu wollen: durch keine rückwärts gerichteten Blicke behindert, bereitet sich im Industriegebiet gerade den neuesten Bestrebungen auf dem Gebiete der Kunst, der Architektur, des Städtebaues ein aufnahmefähiger Boden vor.

In welcher Weise haben nun die soeben allgemein geschilderten Verhältnisse im besonderen Fall betreffs des Duisburger Stadtbildes ihren städtebaulichen Niederschlag gefunden und welche Aussichten eröffnen sich für die Zukunft?

Zunächst muß festgestellt werden, daß die historisch wertvollen oder auch nur „alten" Gebäude, so sehr sie lokalgeschichtlich interessieren, in der Masse des Stadtbildes kaum eine Rolle spielen, was nach dem einleitend Gesagten verständlich sein dürfte.

Mit den Zeugnissen der auf die klassizistische Periode folgenden Zeit des Stildurcheinanders und des verständnislosen Eklektizismus, die ungefähr bis zur Jahrhundertwende reicht, und von deren Nachwirkung auch die letzten Jahre vor dem Kriege noch nicht frei waren, ist Duisburg dagegen reichlich gesegnet. Erfreulicherweise zeigt die neueste Bautätigkeit fast auf allen Gebieten den entschiedenen Willen zum plan- und sinnvollen Gestalten. Ehe auf diese Bautätigkeit selbst eingegangen wird, sei kurz auf das Rückgrat aller städtebaulichen Gestaltung, das System der Straßen und Verkehrsadern, hingewiesen. Die von Ost nach West als Fortsetzung der Mülheimer Straße verlaufende Königstraße und die senkrecht hierzu nach Süden abzweigende Düsseldorfer Straße stellen die Hauptachsen des Stadtgebietes von Alt-Duisburg dar, die Abzweigungsstelle, das sogenannte Kuhtor, bildet das Verkehrszentrum. Von hier aus führen auf den genannten Straßen die elektrischen Bahnen an weiträumigen Villenvierteln vorüber nach den Nachbarstädten Düsseldorf und Mülheim a. d. Ruhr. Düsseldorfer und Mülheimer Straße bilden zugleich die Haupt-Grünstraßen. Die letzte der drei wichtigsten Verkehrslinien, welche das durch Ruhrbett und Hafenanlagen in zwei Teile zerschnittene insgesamt 71 qkm große Stadtgebiet zusammenhält, ist in ihrer heutigen Form jüngeren Datums: Die Königstraße wurde 1913 durch die Verlängerung der Münzstraße, einem großzügigen Altstadt-Durchbruch mit dem Schwanentor in Verbindung gebracht. Hier beginnt ein langer Zug aufeinanderfolgender Brücken, welcher die genannten Wasserflächen überquert, und dessen letztes Glied, die Oberbürgermeister - Lehr - Brücke gleichfalls erst vor dem Kriege fertiggestellt wurde. Daß diese Brücken zum Durchlassen des Schiffsverkehrs an mehreren Stellen aufklappbar eingerichtet werden mußten, und welch' interessantes Verkehrsbild sich hieraus ergibt, wird an anderer Stelle dieses Buches erörtert. Am Ende der Karl-Lehr-Brücke beginnt der Stadtteil Ruhrort; von Ruhrort führen Straßenbahnlinien nach dem gleichfalls eingemeindeten Meiderich sowie nach den Städten Homberg, Hamborn und Dinslaken. Meiderich ist ruhraufwärts noch durch die Ackerfähr-Brücke mit Alt-Duisburg verbunden. Der Umstand, daß in Duisburg als dem Ausfalltor des Ruhrgebietes mehrere große Eisenbahnlinien sich schneiden, daß ferner zahllose Stränge die Hafenbecken mit den großen Güterbahnhöfen in der Nachbarstadt Duisburgs verbinden, stellt der Plangestaltung schwierige aber oft auch reizvolle Aufgaben. Das Stadtgebiet wird im Westen durch die 17 km lange Rheinstrecke be-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

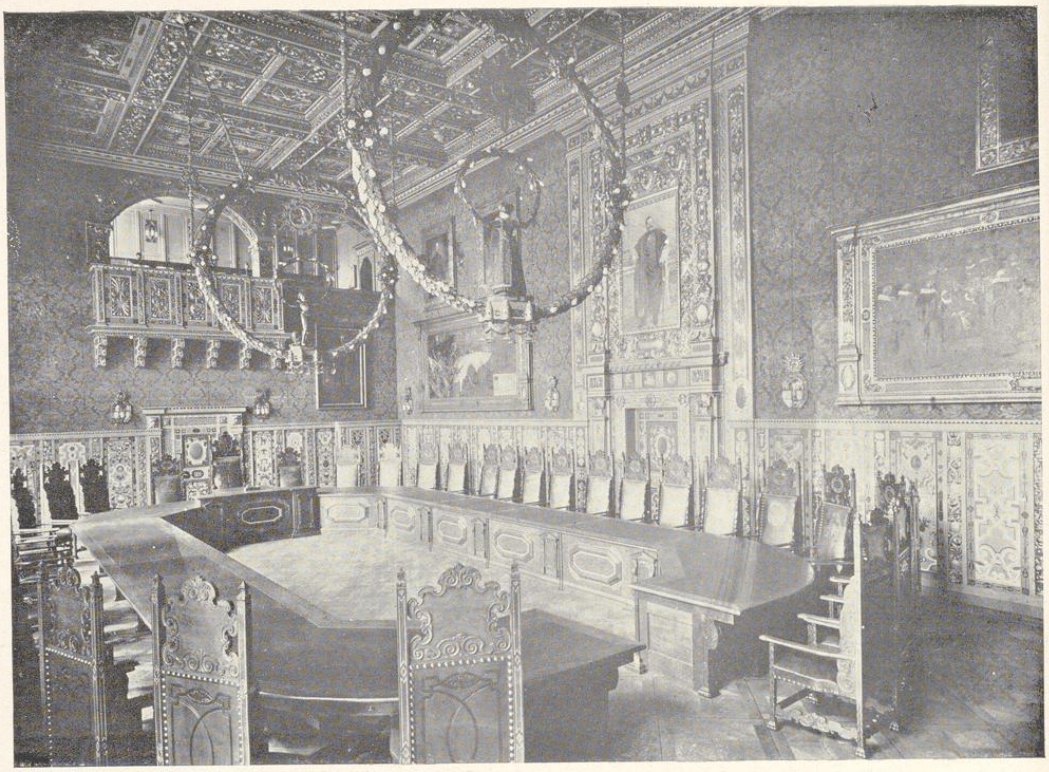


Burgplatz mit Rathaus (Arch. Prof. Ratzel †), Mercatorbrunnen u. Salvatorkirche nach 1900

grenzt, auf welcher nach Vollendung der im Bau begriffenen Eisenbahnbrücke vier Brücken mit Spannweiten bis zu 203 m den Strom überspannen werden, im Osten ist ihm ein im städtischen Besitz befindliches Waldgebiet vorgelagert, das in einer Größe von mehreren 1000 Morgen an die Gemeinden Mülheim, Essen und Düsseldorf anschließt und reichlich Gelegenheit zu ausgedehnten Spaziergängen bietet. Hier kann die Lunge sich baden und reinwaschen von der kohlengeschwängerten Luft des Stadtinnern.

Aus allen diesen Voraussetzungen sucht eine umsichtige Verwaltung das Zukunftsbild der Stadt zu entwickeln, indem sie zufällig Gewordenes zur Einheit zu zwingen und zum Organismus zusammenzufassen strebt. Dem zeitgemäßen Ausbau der Verkehrswege widmet man die größte Sorgfalt. Weiterhin sorgt ein General-Bebauungsplan in Verbindung mit einer Staffelbau-Ordnung, welche die Höhe der Gebäude nach den Außenbezirken abnehmend festsetzt, dafür, daß die Industrie auf bestimmte Viertel beschränkt bleibt, daß das Ueberhandnehmen der Mietskaserne — in sozialer und architektonischer Beziehung das größte Schmerzenskind des modernen Städtebaues — vermieden wird, daß die vorhandenen Grünflächen und Grünstreifen nach amerikanischem Vorbild durch neue Grünstraßen mit eingestreuten Spiel- und Sport-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Stadtverordneten-Sitzungssaal im Rathaus. Arch. Prof. Ratzel (†).

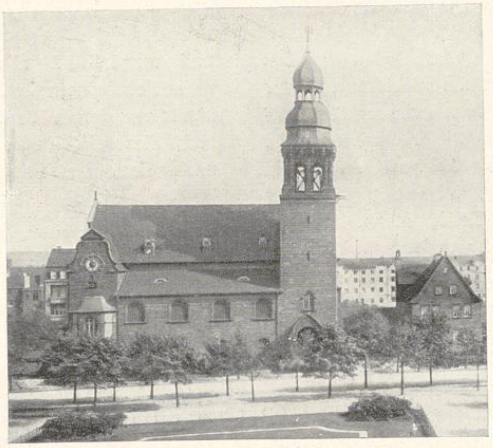
plätzen verbunden werden. Leider ist fast die ganze Rheinstrecke von der Anger- bis zur Emschermündung durch industrielle Anlagen belegt, so daß auf das dankbare Motiv einer architektonischen Ufergestaltung wohl für alle Zeiten verzichtet werden muß. Nur an einer Stelle in Wanheimerort konnte für die Zukunft eine Uferpromenade vorgesehen werden.

Kehren wir nach dem Stadtinnern zurück, so bleibt neben der als Repräsentations- und Hauptstraße gestalteten Königstraße noch die vom Schwanentor zum Marientor führende Beekstraße erwähnenswert, welche in ihrer Bedeutung als Geschäftsstraße der ersteren die Wage hält. Sie war die Hauptstraße des alten Stadtkerns, wie deutlich aus dem Plan des Corputius von 1566 zu ersehen ist, und ist daher noch heute winkelig und von geringer Breite. Ihr etwas unruhiges Bild gewinnt an malerischem Reiz durch den Ausblick auf den Turm des neuen Rathauses, das wir hier als erstes der modernen Gebäude näherer Betrachtung unterziehen wollen.

Das „neue" Rathaus erhebt sich am Burgplatz, der mit dem anschließenden ehemaligen Salvatorkirchhof eine annähernd ringförmige Anlage bildet, deren Niveau etwas höher liegt als die Umgebung; an der Nordseite des Platzes beträgt der Unterschied einige Meter. Hier im Zentrum der Altstadt war, wie der Name sagt, die Stätte der alten Burg und auch der ersten christlichen Kirche, der Vorläuferin der heutigen Salvatorkirche. Hier war auch von altersher der Sitz der Verwaltung; und als die Stadtverordnetenversammlung im Frühjahr 1895, da das damalige aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts stammende Rathaus trotz fortgesetzter Erweiterung und Ankaufs von Nachbarhäusern den gesteigerten Bedürfnissen der Verwaltung nicht mehr genügte, einen Neubau beschloß, glaubte man bei der Lösung der Platzfrage der uralten Tradition treu bleiben zu müssen. Aus einem im gleichen Jahre erlassenen Preisausschreiben ging der damalige Assistent an der Techn. Hochschule Karlsruhe, Architekt Fr. Ratzel, als Sieger hervor, dem die Bearbeitung des Ausführungsentwurfes übertragen

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

wurde. Der Bau wurde 1897 begonnen und 1902 fertiggestellt. Die Einfügung in das Platz- und Stadtbild gelang aufs beste. Für die Anordnung des Turmes und des darunterliegenden Durchgangs nahm man die auf alter Gewohnheit beruhenden Verhältnisse beim früheren Rathaus zum Vorbild. Trotz der Anlehnung an die Formen der deutschen und flämischen Renaissance zeigt der Bau Ansätze, die wie ein Auftakt zu moderner Architektur anmuten, und die ihn als eine für die damalige Zeit sehr persönliche Leistung ansehen lassen, wenn er auch nach den Begriffen der heutigen Architekturauffassung noch ganz als im Banne der Romantik stehend erscheinen mag. Bewundernswert ist die Leistung des Architekten, der alle Innenräume und selbst das kleinste Detail mit größter Liebe durcharbeitete und weit über 1000 Zeichnungen lieferte, wie auch die Sorgfalt und Ausdauer der beteiligten Unternehmer und Handwerker, die seinen Intensionen verständnisvoll folgten. So wurde der Bau, der die beträchtliche Summe von 2,6 Millionen verschlang, ein beredtes Denkmal des nach Repräsentation drängenden Wohlstandes der damaligen Zeit.



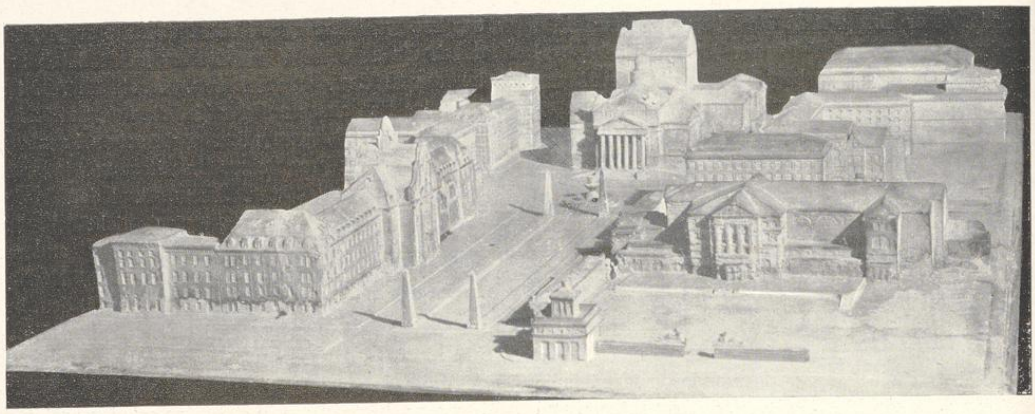
Ev. Kirche, Neudorf. Arch. Prof. Ratzel (†).

Bedauerlicherweise wurde ungefähr gleichzeitig mit dem Beginn des Rathausbaues auch die Freilegung und der „stilgerechte" Ausbau der Salvatorkirche in Angriff genommen. Der alte Graat, eine schmale Gasse mit beiderseitigen Häuserreihen, welche den Burgplatz vom Salvatorkirchhof trennte, wurde abgerissen, und die barocke Not-Haube des Kirchturms durch eine lange aus dem Achteck allmählich auslaufende und angeblich „gotische" Spitze ersetzt. Beide Maßnahmen sind vom heutigen Standpunkt aus als künstlerisch verfehlt zu betrachten. Mögen für die Beseitigung des Graates auch verkehrstechnische und andere mehr oder weniger stichhaltige Gründe maßgebend gewesen sein, so kann für die Rekonstruktion der Kirche keine andere Entschuldigung angeführt werden als die Verirrung des Zeitgeschmacks, der denselben Fehler auch an anderen Orten beging. Ein Blick auf die beigefügten Abbildungen des früheren und des heutigen Zustandes lehrt, daß Platz und Kirche durch die absolute Vergrößerung an Maßstab und innerer Größe verloren haben. Auch die Aufstellung des Rathauses auf der historischen Stätte begann sich insofern zu rächen, als schon kurz vor dem Kriege die Frage einer Erweiterung wiederum brennend geworden war. Es entstand damals der Plan, an Stelle der architektonisch nicht sehr bedeutenden Johanniskirche und einiger anderer städtischer Gebäude am Flachsmarkt einen Neubau zu errichten, der durch eine Kolonnade mit dem bestehenden Rathaus verbunden werden sollte. Diese wäre entlang der jetzt vereinsamten Baumreihe geführt worden, welche vom alten Graat übriggeblieben war, hätte die beiden Plätze wieder architektonisch getrennt und der Kirche den notwendigen Maßstab gegeben. Da an einer Ausführung dieser Idee unter den Verhältnissen der Nachkriegszeit nicht gedacht werden konnte, der Verwaltungsapparat sich aber wiederum vergrößert hatte, wurde eine andere der drei am Burgplatz in Betracht kommenden Erweiterungsmöglichkeiten wenigstens insofern berücksichtigt, als der im Winkel des Burgplatzes an das Rathaus angrenzende „Europäische Hof" für die Zwecke der Verwaltung erworben wurde. Die städtischen Büros verteilen sich nun außer dem Rathause auf eine ganze Reihe von Gebäuden in der Umgebung des Burgplatzes.

Die allerneueste Zeit ist im Begriff, diesem unhaltbaren Zustand ein Ende zu bereiten. Nicht allzuweit von der historischen Stätte des Rathauses in unmittelbarer Nähe des Stadttheaters, geht ein neues städtisches Bürogebäude der Vollendung entgegen. Unter Anlehnung an schon typisch gewordene Formen modernen Bürohausbaues verspricht es mit seiner klaren Massengliederung eine gute städtebauliche Wirkung.

Anschließend an die Erwähnung des ältesten Duisburger Gotteshauses seien aus der großen Zahl der übrigen Kirchen noch genannt die gleichfalls an den Salvatorkirchhof anschließende, aber tiefer gelegene katholische Liebfrauenkirche mit zwei

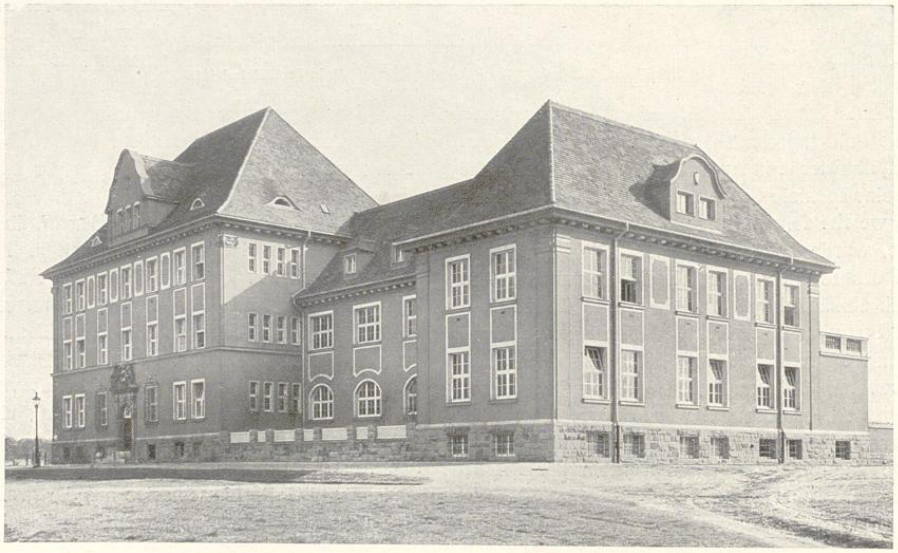
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Königsplatz (Modell).

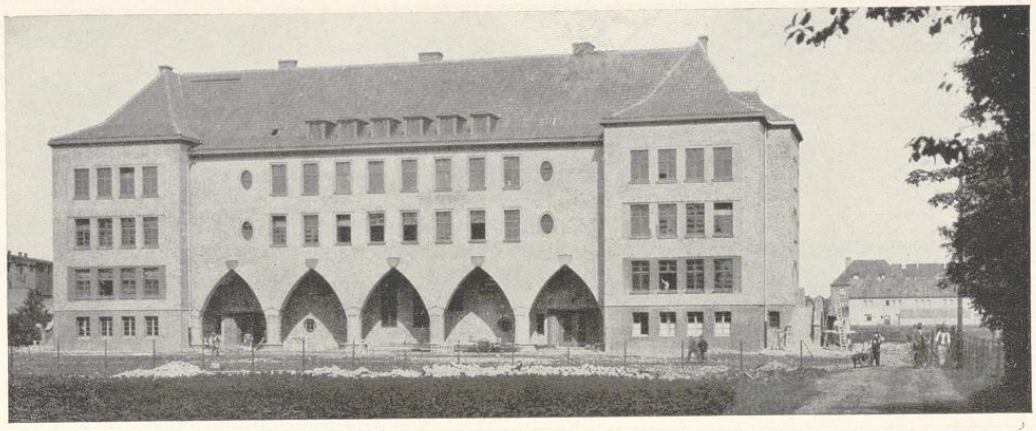
nebeneinander gelagerten verschieden großen Schiffen, die Johanniskirche am Marientor, ferner von modernen Bauten die vom Erbauer des Rathauses errichtete fein empfundene Christuskirche in Neudorf und die Lutherkirche von Otto March.

Waren Rathaus und Kirche von altersher gleichsam das Gehirn eines Stadtwesens, von dem aus seine Funktion geleitet wurde, so bildet der Bahnhof das Herz der modernen Großstadt, welches ständig den Strom des Verkehrs aufsaugend und ausstoßend, alle seine Adern mit Leben füllt. Der Duisburger Bahnhof läßt den Ankömmling nichts von der Größe des Gemeinwesens ahnen, das er in dieser Weise zu versorgen hat. Schon kurz nach seiner Fertigstellung am Ende der 80er Jahre häuften sich die Klagen und Eingaben ob seiner Unzulänglichkeit. Erst 1913 hatten sie sich nach endlosen Verhandlungen soweit verdichtet, daß der preußische Eisenbahnfiskus auf Grund eines großzügigen Projektes größere Geländeankäufe für die



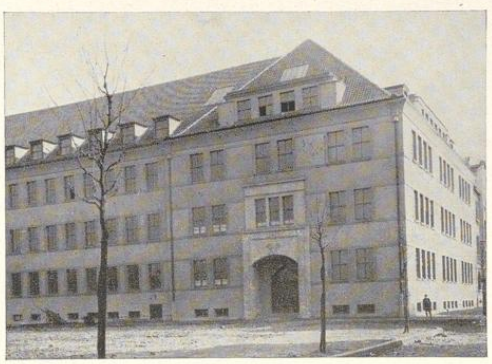
Städt. Waisenhaus, Straßenansicht. Arch. städt. Hochbauverwaltg. (Beig. Pregizer).

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

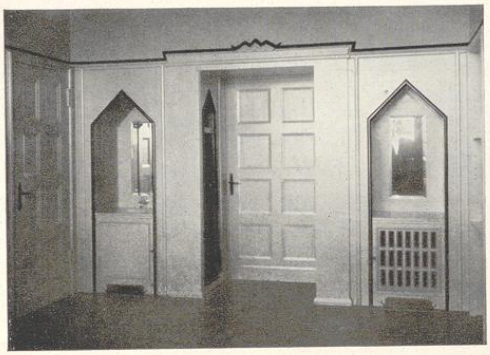


Kath. Volksschule, Wanheimerort. Arch. Städt. Hochbauamt Süd (Stadtbaurat Dr. Dieter.)

Umgestaltung der Bahnhofsanlagen tätigen konnte. An die Stelle des jetzigen Inselbahnhofes mit seiner häßlichen Rampe sollte ein stattliches Bahnhofsgebäude mit nach der Stadt gerichteter Hauptansicht treten, von dem aus die acht Personenbahnsteige durch Tunnels zugänglich gemacht werden. Die beiden Ueberführungen über die Königstraße sollten in eine einzige vereinigt und diese weit über die jetzt östlich des Bahnkörpers entlang führende Otto-Keller-Straße verlängert und die Otto-Keller-Straße selbst beseitigt werden. Im Norden an den Bahnhof anschließend war ein monumentales Bahnpostamt und weiter südlich der große Güterbahnhof gedacht. Die Stadtverwaltung plante die Anlage eines ca. 14 000 qm großen Bahnhofsvorplatzes. Hinsichtlich des Geländeerwerbs und Austauschs war zwischen Stadt und Fiskus ein für die Stadt günstiges Abkommen getroffen worden. Das ganze Projekt der Umgestaltung des Bahnhofsviertels, das in 2—3 Jahren verwirklicht werden sollte, hätte nach dem Voranschlag einen Kostenaufwand von 38 Millionen Mark beansprucht, eine Summe, wie sie zu solchem Zwecke und in dieser Zeit wohl noch nie an einem Ort verbaut worden war. Es sollte jedoch anders kommen. Nachdem im Frühjahr 1914 der preußische Landtag seine Zustimmung gegeben hatte und mit den Vorarbeiten begonnen worden war, brach der Krieg aus. Inzwischen sind die bahntechnischen Arbeiten wohl stockend und nach Ueberwindung größter Schwierigkeiten vorangeschritten, doch behilft sich Duisburg immer noch mit dem alten, vor 35 Jahren schon zu kleinen

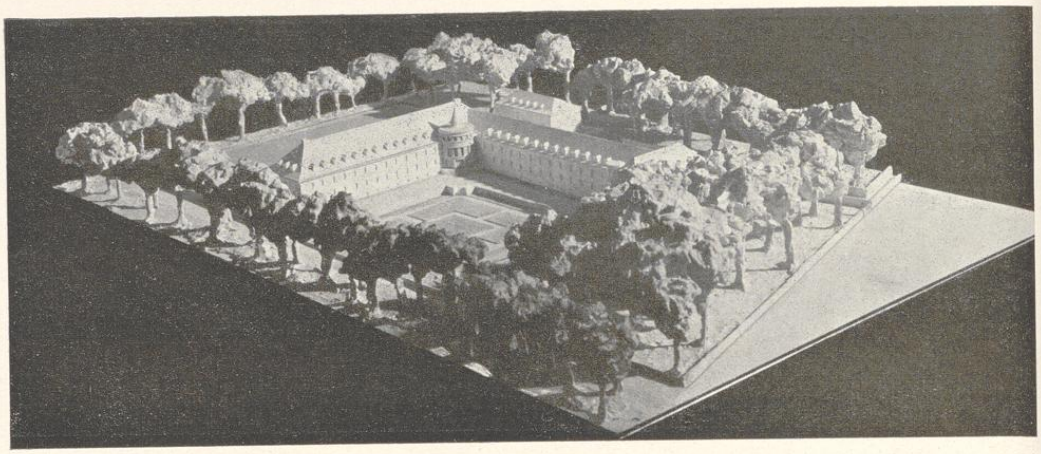


Gewerbeschule. Arch. Städt. Hochbauamt Süd (Stadtbaurat Dr. Dieter)



Gewerbeschule. Direktorzimmer. Arch.: Städt. Hochbauamt Süd (Stadtbaurat Dr. Dieter)

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

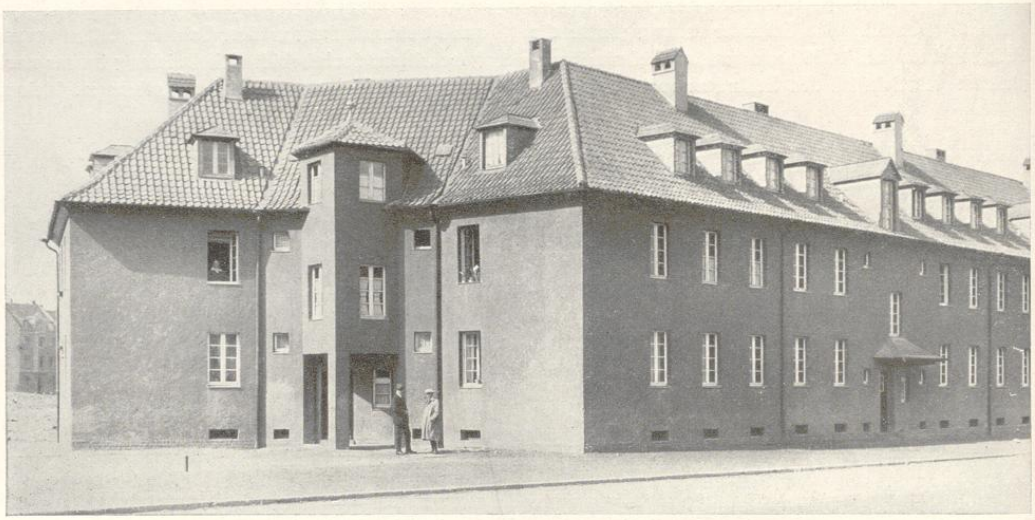


Mütter- u. Säuglingsheim.

Arch.: Städt. Hochbauamt Süd (Stadtbaurat Dr. Dieter).
Modell von Bildh. Voegele-Düsseldorf.

Bahnhof. Die Fertigstellung des ganzen Projektes, welches für die Stadt von größter Bedeutung ist, dürfte nun aber wieder in greifbare Nähe gerückt sein.

Verfolgen wir, vom Bahnhof stadtwärts wandernd, die Königstraße, so gelangen wir zu dem auf der Stätte eines alten Friedhofes angelegten Königsplatz, dessen Achse auf den antikisierenden Portikus des von Prof. Martin Dülfer erbauten Stadttheaters führt. Wie beim Rathausbau, so wurde auch hier die Form des öffentlichen Wettbewerbs gewählt, der dem bewährten Erbauer des Dortmuder Theaters den Auftrag zuteil werden ließ. Gegenüber Dortmund zeigt der Duisburger Bau eine wohltuende Zurückhaltung in der Formensprache. Insbesondere der 1650 Personen fassende



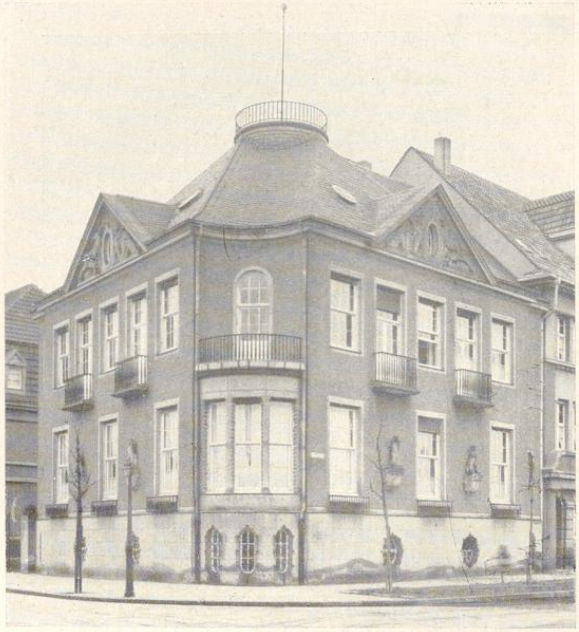
Siedlung Beeck.

Arch.: Städt. Hochbauamt Nord (Stadtbaurat Bräuhäuser).

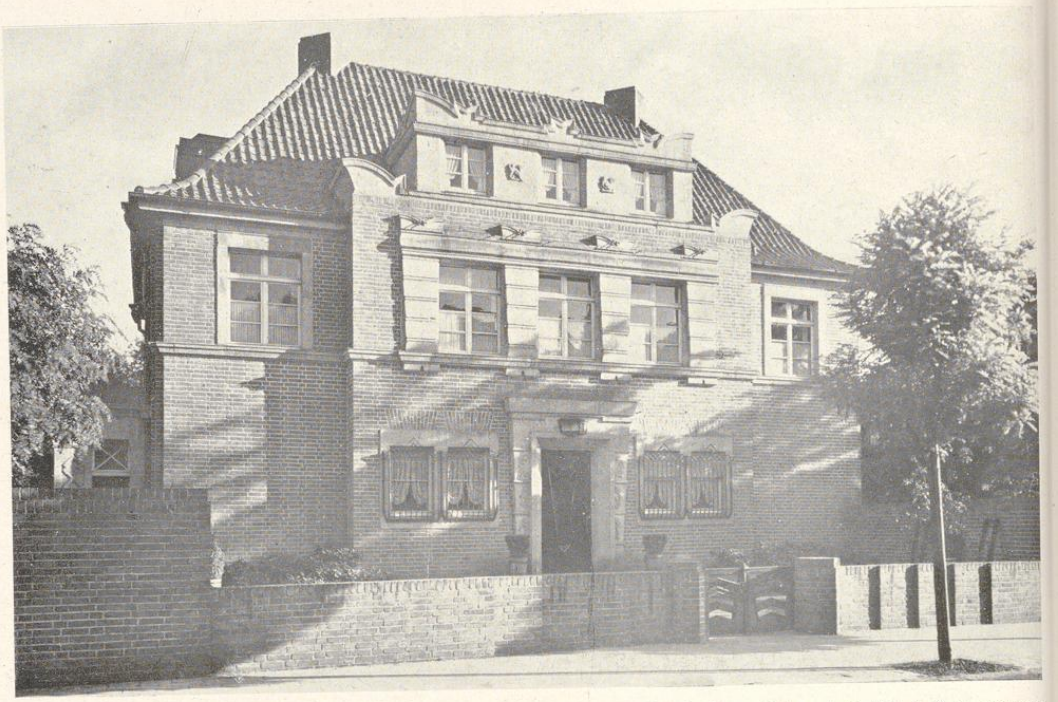
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Wohnhaus R. Arch.: Prof. Bruno Paul



Wohnhaus V. Arch.: Fr. A. Breuhaus.



Wohnhaus G.

Arch.: Prof. Dr.-Ing. v. Cube u. A. Buchloh, B. D. A., Duisburg.



Mercedes-Haus, Innenraum. Arch.: Prof. Dr. Ing. v. Cube und Arthur Buchloh, B. D. A., Duisburg.



Einfamilienhausgruppe. Arch.: Wißmann & Brenschede, B. D. A., Duisburg.

Zuschauerraum mit freiausragenden Rängen, welche zweckmäßigerweise nicht bis zum Proscenium durchgeführt wurden, ist von angenehmer Raumwirkung. Rechterhand des Königsplatzes liegt, unter mächtigen alten Ulmen, Platanen und Rotbuchen fast verschwindend, die städtische Tonhalle, der Schauplatz der großen musikalischen Aufführungen, Volks- und Festversammlungen. Ein anspruchsloser Bau, ist sie den alten Duisburgern doch ans Herz gewachsen. Gegenüber mit hochragender und leider zu stark betonter Mittelpartie entwickelt sich die 114 m lange Front des neuen Landgerichts. Von sonstigen öffentlichen Gebäuden seien zunächst die Schulen erwähnt.

Unter den ersteren erscheinen 2 Bauten aus jüngster Zeit besonders bemerkenswert: Die Gewerbeschule am Schinkelplatz mit interessanter farbiger Behandlung der Innenräume und die katholische Schule in Wanheimerort, deren klare Grundrißlösung und einfach monumentale Schauseite sie als ein Musterbeispiel modern-kommunaler Bautätigkeit erscheinen lassen. Ferner seien genannt das Waisenhaus und das an der Lotharstraße am Waldrand im Bau befindliche Mütter- und Säuglingsheim, das rd. 50 Betten für Wöchnerinnen und 80 Betten für Säuglinge enthalten wird.

In der Erkenntnis, daß die Bekämpfung der Säuglingssterblichkeit wie auch die Hebung der Volksgesundheit heute mehr denn je zu den wichtigsten Aufgaben der Gemeinde gehören, hat die Stadt kurz nach dem Kriege auch den Bau eines Stadions mit Schwimmbahn und anschließendem Strandbad an einem der Wedauseen zur Durchführung gebracht. Daß die Verwaltung auch auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge eifrig tätig war, daß sie der augenblicklichen Wohnungsnot, soweit es die Verhältnisse erlauben, zu begegnen sucht, daß sie der Pflege der Friedhöfe die größte Sorgfalt widmet und auf gute Ausbildung der Grabsteine einwirkt, kann nur angedeutet werden. Der stimmungsvolle Ehrenfriedhof, den unsere Abbildungen zeigen, liegt im Walde am Ostabhang des Kaiserbergs. Zurzeit wird im Süden der Stadt an der Düsseldorfer Landstraße die großzügige Anlage eines weiteren Waldfriedhofes fertiggestellt. Die im äußeren bereits vollendete Gruppe der Eingangsgebäude, hohe Trauerhalle, langgestreckte Leichenhalle und Wohngebäude, hält sich in zeitbewußter Beschränkung ganz fern von dem früher an solchen Stätten beliebten Prunk und verspricht, wenn ihr farbiges Klinkergewand erst mit der natürlichen Umgebung verwachsen sein wird, trotz aller Ein-

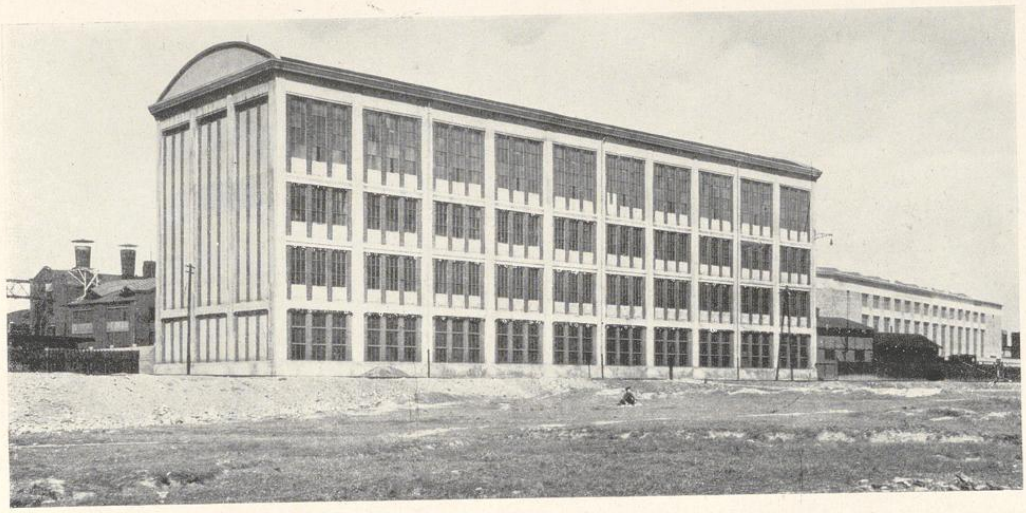
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Commerz- u. Privatbank. Arch. Schmidt. B. D. A., Duisburg



Wohnhaus H. Arch. Hitzbleck.



Halle Rheinstahl. Arch.: Baudirektor Blecken, Duisburg.

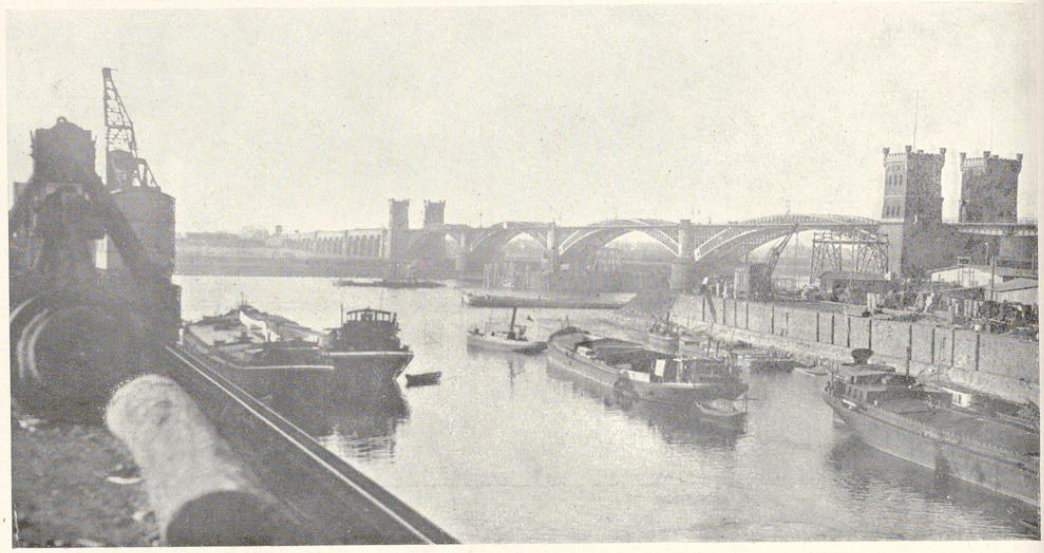
fachheit eine stimmungsvolle Wirkung. Die gleiche architektonische Hand, die mit einfachsten Mitteln viel zu sagen weiß, verrät sich in der gleichfalls durch die Stadt errichteten Wohnhausgruppe in Duisburg-Beeck.

Aus der langen Reihe von Werken der Privat-Bautätigkeit kann nur eine beschränkte Anzahl neuerer Wohn- und Geschäftshäuser von besonderem architektonischen Wert genannt werden. So wurden in den letzten Jahren vor Kriegsausbruch errichtet: Das Rheingoldhaus und der Duisburger Hof von den Architekten Gebr. Weimann, das „Mercatorhaus" von Regierungsbaumeister Brocker, die Getreidebörse von Bielenberg und Moser, das Gebäude des Konsumvereins Eintracht von Drucks & Heilers in Essen. Gute Miet- und Wohnhäuser erbauten Backhaus und Hamberg an der Landgerichtstraße und Geheimrat Muthesius an der Mülheimer Straße. Höchst reizvolle und persönliche Schöpfungen stellen die Einfamilienhäuser Vollrath an der Lippestraße von Fr. Aug. Breuhaus und Röchling an der Düsseldorfer Straße von Prof. Bruno Paul dar.

Unter den nach dem Kriege errichteten Privatbauten fallen die Schöpfungen der Architekten Prof. v. Cube und Arthur Buchloh auf — erwähnt sei vor allem der Umbau der Deutschen Bank an der Königstraße, jetzt Städt. Sparkasse —, ferner eine große Zahl guter Wohnungsbauten, hierunter wieder Arbeiten der Architekten J. Walbrück, Wißmann & Brenschede, O. Schmidt. Eine wirklich hervorragende Leistung stellt auch das Wohnhaus H. an der Prinz-Albrecht-Straße von Architekt Hitzbleck dar. Alles in allem manifestiert sich gerade in den zuletzt genannten Werken deutlich der Fortschritt, welchen unsere Baugesinnung nach dem großen Kriege erfahren hat. Auch die vor und nach dem Kriege im Zusammenhang mit industriellen Werken entstandenen Siedlungen sowie die Bautätigkeit der Industrie, soweit Werkanlagen selbst in Frage kommen, bieten ein Beispiel dafür. Immer mehr besinnt sich die Baukunst auf ihre Aufgabe, Spiegel der Kultur und Ausdruck der Zeit zu sein; im selben Maße scheint auch das Interesse an den Werken der Baukunst in allen Schichten der Bevölkerung neu zu erwachen.

Diese erfreuliche Feststellung, mit welcher der knappe Ueberblick über das neuere Bauschaffen in Duisburg geschlossen werden kann, verbindet sich mit dem Glauben an die Kraft und Zukunft unseres Volkes zu der Hoffnung, daß sich über alle Schwierigkeiten einer bitter ernsten Zeit hinweg die alte Stadt an der Ruhrmündung zur modernen Großstadt im besten Sinne des Wortes entfalten wird.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Rheinbrücke Duisburg-Hochfeld.

DUISBURG ALS BRENNPUNKT DER RHEINSCHIFFAHRT

VON Dr. GENTZSCH, ZWEITER SYNDIKUS DER NIEDERRHEINISCHEN INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER DUISBURG-WESEL ZU DUISBURG-RUHRORT

Wer zum ersten Male nach Duisburg kommt, hier den Rhein, die Ruhr und die ausgedehnten Häfen an Rhein und Ruhr in dieser Stadt der Arbeit sieht, wird aufs höchste erstaunt und überrascht sein über das Bild, das sich ihm da bietet. Der erste Eindruck, den der Fremde empfängt, ist zweifellos der: hier geht Großes vor sich. Und so ist es in der Tat. Ein Schiffsverkehr wickelt sich hier ab, ist hier zusammengeballt, wie in keinem anderen deutschen Binnenhafen. Wohl wenige wissen, daß die Duisburg-Ruhrorter Häfen den größten Binnenhafen der Welt darstellen. Nicht vielen wird ferner bekannt sein, daß in ihnen und auf der Duisburg-Ruhrorter Rheinreede ein Riesenverkehr vor sich geht, der vor dem Kriege selbst den Verkehr Hamburgs, unseres größten Seehafens, erheblich übertroffen hat. Es ist in Duisburg und auf seiner Rheinreede ein Auf- und Abfluten von großen und kleinen Rad- und Schraubendampfern, Güter- und Rheinseedampfern, Schleppkähnen, Segelschiffen, Motor-, Hafenbugsierbooten und anderen mehr, ein ununterbrochenes Kommen und Gehen, Zusammenstellen von Schleppzügen für die Bergfahrt, Lösen der ankommenden Schleppzüge, Wechsel im Vorspann der von Holland zu Berg fahrenden Schleppzüge, wie es sich in auch nur ähnlichem Umfange sonst nirgendwo auf einem Strom vor den Toren eines Binnenhafens abspielt. Der Mittellandkanal, der in den Duisburg-Ruhrorter Häfen durch den Rhein-Herne-Kanal seinen Ausgangspunkt nimmt, bringt den großen Durchgangsverkehr vom Kanal zum Rhein und umgekehrt. Und bald werden die Schiffe wieder die Ruhr hinaufziehen wie ehedem, als vor dem Auf-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Schleppverkehr auf dem Rhein bei Duisburg. Fot. Hallensleben, Dbg.-Ruhrort.



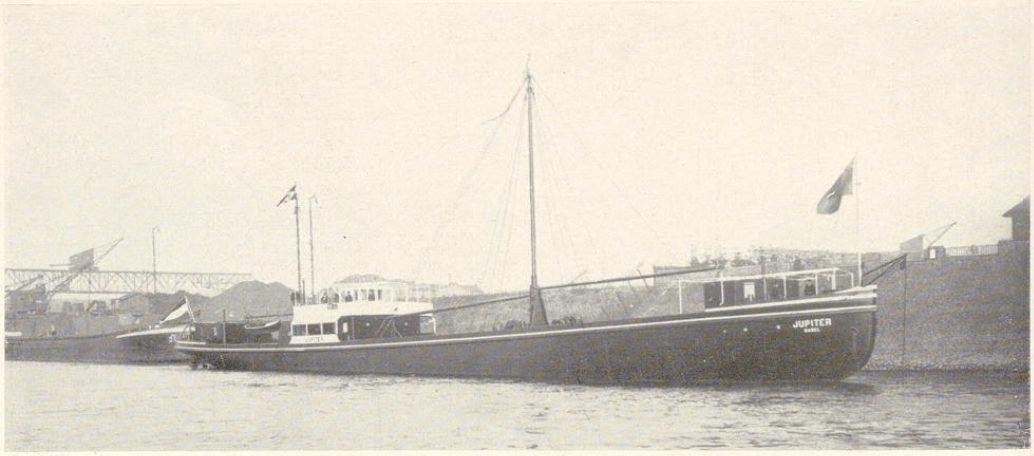
Hafenmund mit Rheinbrücke Ruhrort-Homberg. Fot. Hallensleben, Dbg.-Ruhrort.



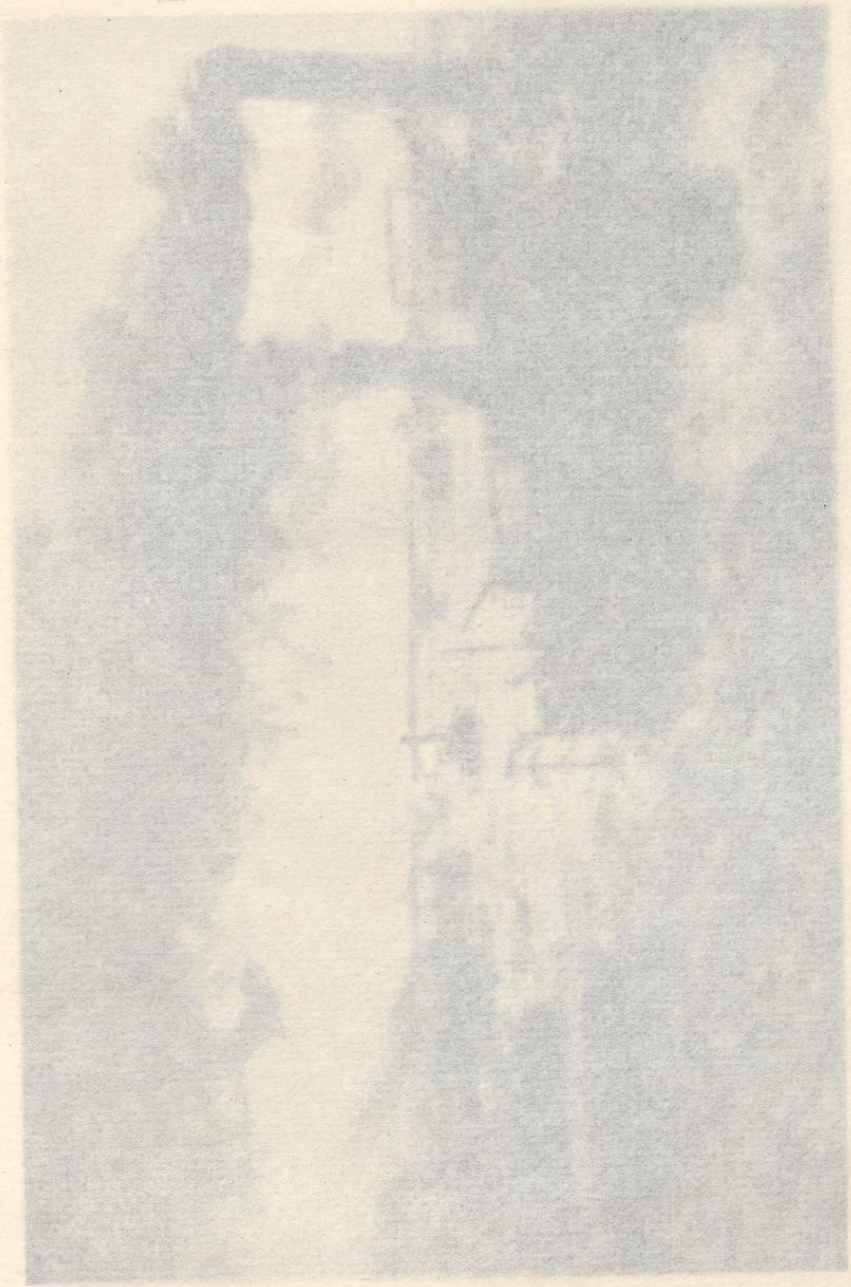
Frachtkähne auf dem Rhein. Fot. Hallensleben, Dbg.-Ruhrort.

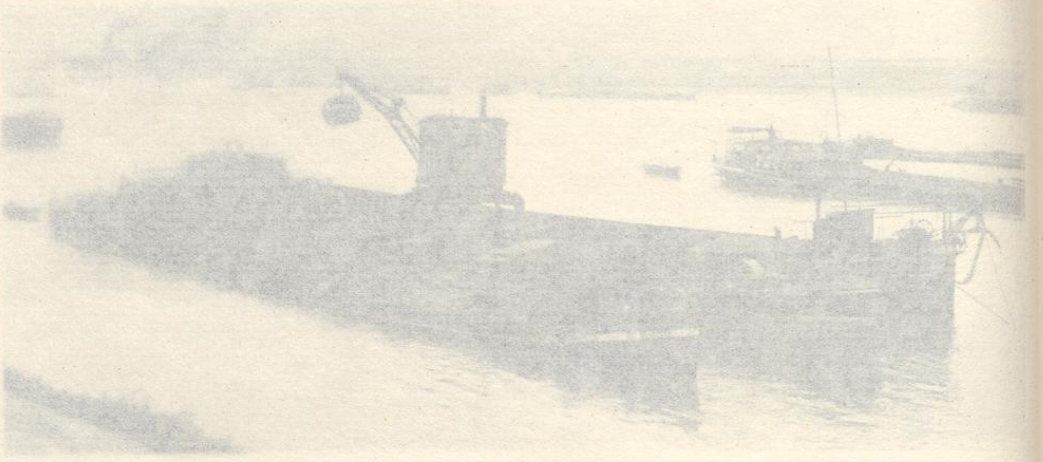
kommen der Eisenbahn die Ruhrschiffahrt noch in Blüte stand. Die neue zweite Schleuse, welche den Rhein-Herne-Kanal mit dem untersten Lauf der Ruhr verbindet, wird bald fertiggestellt, dieser Lauf ausgebaut sein. Dann wird das regsame Mülheim durch einen neuen Schiffahrtsweg an den Rhein angeschlossen sein.

Duisburg weist eine außerordentlich günstige geographische Lage an Rhein und Ruhr, im Gebiet der Kohle und des Eisens auf. Diese und die gigantische Entwicklung, welche in erster Linie der Kohlenbergbau und die Großeisenindustrie und in Verbindung damit das allgemeine Wirtschaftsleben im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet überhaupt genommen haben, führten dazu, daß Duisburg in der Schiffahrt sich zu einem Zentrum allerersten Ranges, zum Brennpunkt der gesamten Rheinschiffahrt entwickeln konnte und mußte. Hier und in seiner näheren Umgebung wird in Millionen und Abermillionen Tonnen die Kohle gefördert, der Koks gewonnen, Roheisen in den Hochofenwerken erblasen, Halbzeug und Fertigerzeugnisse in den Stahl- und Walzwerken der Großeisenindustrie



Doppelschrauben-Eilgüterboot „Jupiter" mit Dieselmotorenantrieb Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel, Duisburg.





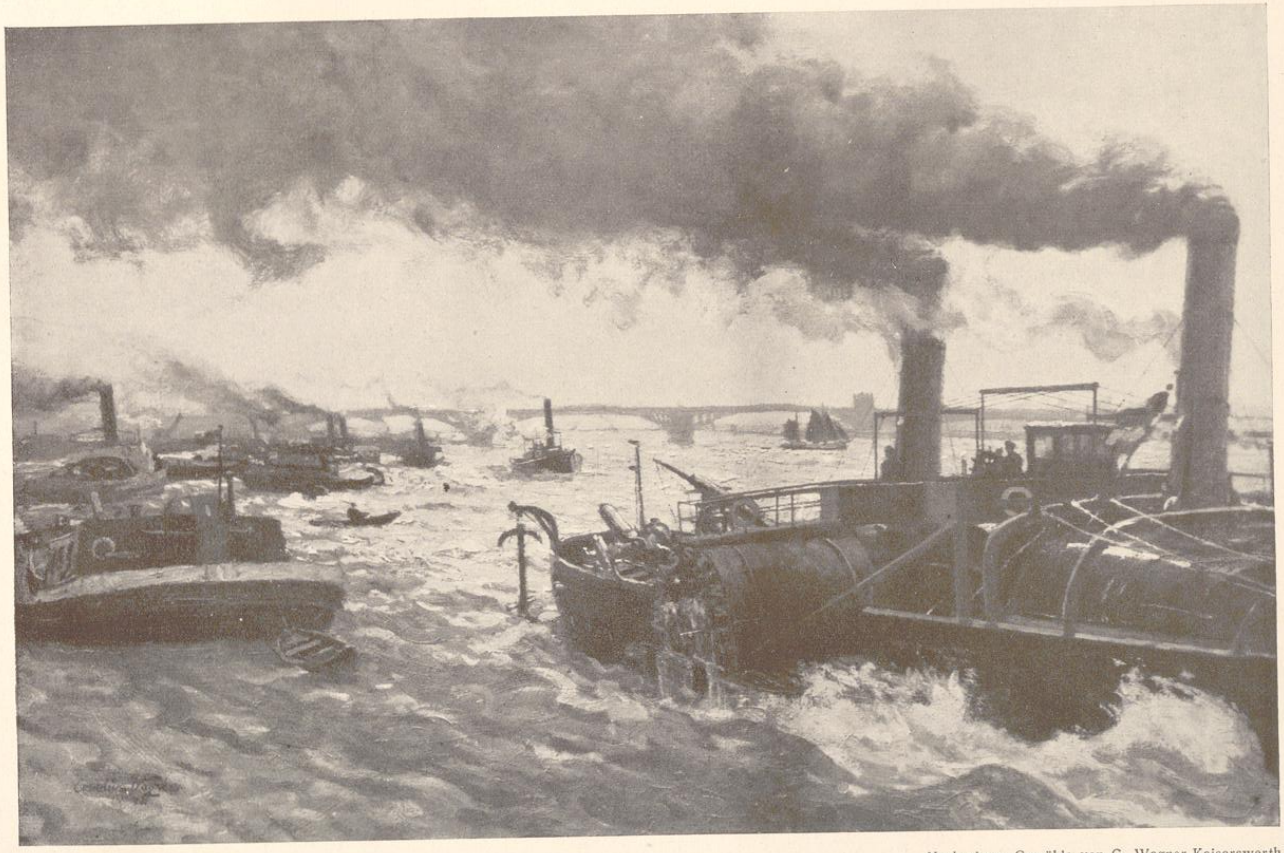
Frachtkähne auf dem Rhein. Fot. Hallensleben, Dbg.-Ruhrort

kommen der Eisenbahn die Ruhrschiffahrt noch in Blüte stand. Die neue zweite Schleuse, welche den Rhein-Herne-Kanal mit dem unteren Lauf der Ruhr verbindet, wird jetzt hergestellt, dieser Lauf ausgebaut und [illegible] die regsame Mülheim durch einen [illegible] Schiffahrtsweg an den Rhein angeschlossen sein.

Duisburg [illegible] seine [illegible] günstige geographische Lage an [illegible] Gebiet der Kohle und [illegible] Eisen und Stahl und die gigantische Entwicklung, welche in weiter Linie der Kohlenbergbau und die [illegible] und in Verbindung damit das allgemeine Wirtschaftsleben im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet überhaupt genommen haben, führten dazu, daß Duisburg in der Schiffahrt sich zu einem Zentrum allerersten Ranges, zum Brennpunkt der gesamten Rheinschiffahrt entwickeln konnte und mußte. Hier und in seiner näheren Umgebung wird in Millionen und Abermillionen Tonnen die Kohle gefördert, der Koks gewonnen, Roheisen in den Hochofenwerken erblasen, Halbzeug und Fertigerzeugnisse in den Stahl- und Walzwerken der Großeisenindustrie



Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel, Duisburg



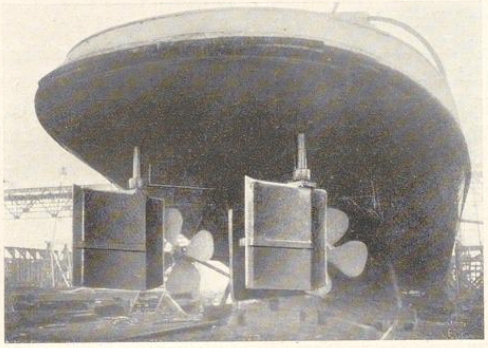
Schleppverkehr auf dem Rhein bei Duisburg

Nach einem Gemälde von C. Wagner-Kaiserswerth



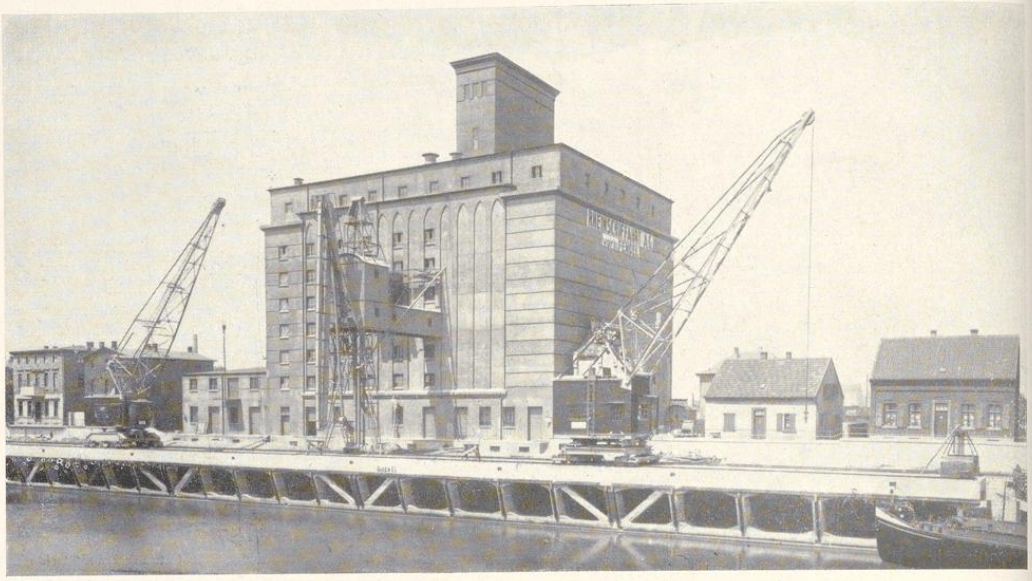
Hafenpartie mit Schifferbörse Duisburg-Ruhrort. Fot. Lölgen, Düsseldorf.

hergestellt in einem Umfange und in einer Zusammenballung der Werke wie sonst nirgendwo im Reich. Es seien nur Namen wie Krupp (Friedrich Alfred Hütte), Thyssen, Stinnes, Haniel, Gutehoffnungshütte, Rheinische Stahlwerke, Phönix, Niederrheinische Hütte, Vulkan, Kupferhütte, A.-G. für Zinkindustrie, Metallhütte, Akt.-Ges. für Hüttenbetrieb, Rheinpreußen, Neumühl, Westende, Diergardt und andere mehr genannt. Wer kennt sie nicht, wer hätte noch nicht von ihnen, ihrem Wagemut und kühnen Vorwärtsdrängen, ihrer deutschen Kraft und ihrem deutschen Erfindergeist gehört? Es sind die großen Frachtenempfänger und Frachtengeber mit ihrem gewaltigen Bedarf an Erzen, Kiesen, Schlacken, Eisen, Schrott, Holz (Grubenholz, Bau- und Nutzholz), Sand und anderen Rohstoffen, mit ihrem erheblichen Versand an Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts, Eisen, Stahl und anderen Erzeugnissen. Es sind die Steinkohlenbergwerke, Kokereien und Eisenhütten, welche die Schiffahrt zur Bewältigung ihrer Massentransporte nach und von dem Inland und Ausland benötigen. Sie sind auf den Rhein als Zu- und Abfuhrstraße in hohem Maße angewiesen. Ihm verdanken sie ihre Entstehung und Entwicklung zum guten Teil, wenn nicht ausschließlich. Diese großen Werke sind es naturgemäß auch, welche der Schiffahrt in erster Linie die Beschäftigung geben und



Doppelschrauben-Eilgüterboot „Jupiter". Hinterschiff m. Flettner-Ruder Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel, Duisburg.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Speicher (Fendel)

Fot. Lölgen, Düsseldorf.

sichern. Man denke nur an die gewaltigen Kohlen- und Eisenmengen, welche in den Duisburg-Ruhrorter Häfen von der Eisenbahn in das Schiff umgeschlagen werden (1913: 18,3 Mill. t Kohle, 1 Mill. t Eisen) zur Schiffsbeförderung nach dem Oberrhein für süddeutsche Fabriken und sonstige Verbraucher in Baden, Bayern, Württemberg, Hessen, in der Schweiz und nach Holland und Belgien zur Ausfuhr über See. Hinzu kommt eine hochentwickelte weiterverarbeitende Industrie, Maschinenbau, Werften, Hilfsindustrien der Eisen- und Kohlenwerke, hinzu kommen Fabriken feuerfester Steine, die Holz- die Oelindustrie und die Mühlen, ein ausgedehnter hochentwickelter Uebersee- und Binnenhandel, wie Getreideeinfuhrhandel, Holz-, Kohlen-, Kolonialwaren-, Eisen- und Metallhandel, Schrotthandel, die alle mehr oder weniger mit dem Rheinstrom und der Rheinschiffahrt in Verbindung stehen, ja geradezu von ihr abhängig sind. So führte die wirtschaftliche Entwicklung dazu, daß in Duisburg die bedeutendsten Reedereien ihren Standort haben, daß die weitaus größte Zahl der Partikulierschiffer in diesem Bereich ihren Wohnsitz hat, und daß hier die namhaftesten Speditions- und Lagerhäuser ihre großen Niederlassungen besitzen. Von den Reedereien seien nur Namen genannt wie Franz Haniel & Cie., Math. Stinnes, Hugo Stinnes, Winschermann & Cie., Harpener Bergbau A.-G., Abt. Schiffahrt, Stachelhaus und Buchloh, de Gruyter & Co., Jos. Schürmann, Lehnkering & Cie., Ad. Linden, H. Paul Disch, Duisburg-Ruhrorter Schleppverein, Westfälische Transport A.-G., Schulte & Bruns, Vereinigte Spediteure und Schiffer, Reederei Schwaben, Rheinische Schiffahrtsgesellschaft, Hansen Neuerburg. Die großen Reedereikonzerne: der badische Fendelkonzern, der bayerische Rhenaniakonzern und der preußische Rhein- und Seekonzern sind hier durch umfangreiche angeschlossene Betriebe wie Allgemeine Speditions-A.-G. (Rhenaniakonzern), Münsterische Schiffahrts- und Lagerhausgesellschaft, (Rhein- und Seekonzern) oder durch eigene Zweigniederlassungen (Fendel) vertreten. Mit ihren großen Flotten von Dampfern und Kähnen dienen sie alle dem Rheinschiffahrtsverkehr. Neben diesen Großreedern ist noch eine Anzahl von Kleinreedern und solchen Schiffahrtsfirmen hier ansässig, die das Schiffahrtsgeschäft in der Hauptsache mit gemietetem oder für eine Reise jeweils gechartetem fremden Schiffsraum ausüben. Die Speditions- und Lagerhäuser und die sonstigen Hafenumschlagsfirmen vermitteln den Umschlag der ankommenden Güter von der Eisenbahn in das Schiff und umgekehrt, sowie deren Lagerung. Besondere Bedeutung kommt der Duisburger Getreidespedition

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Speicher am Innenhafen (Lehnkering). Fot. Lölgen, Düsseldorf.

zu. In ihrer Hand lag vor dem Kriege die gesamte Getreidespedition von den Rhein-Seehäfen bis einschließlich Köln. Von den der Getreidespedition sich widmenden Häusern sind zu nennen die Allgemeine Speditionsgesellschaft, Akt.-Ges., Fendel, Koch & Co., Lehnkering & Cie., Rheinisch-Westf. Speditionsgesellschaft, Schroers, Voß & Langen und die Duisburger Speichereigesellschaft. Große andere Häuser betreiben die Massen- und Stückgutspedition von Erzen, Eisen, Holz usw. wie Engelhardt, Faber, Haeger & Schmidt, Hansa, Niederrheinische Speditions- und Umschlagsgesellschaft, H. Milchsack, Müller & Co., Rigaud, Rheinische Transport-Gesellschaft, vom Rath, Rhein-Ems-Umschlags-Gesellschaft, Scharrer, Friedr. Schmitz, Zietzschmann und andere mehr. Besonders erwähnenswert ist noch das Kohlenkontor Weyhenmeyer & Co., das in Ruhrort seine Verfrachtungsabteilung hat.

Von dem sich in Duisburg abwickelnden Schiffsverkehr kann man sich ein Bild machen, wenn man sich vor Augen hält, daß im Jahre 1913 insgesamt rund 34 000 Güterdampfer und rund 76 000 Schleppkähne und Segelschiffe, zusammen also fast 110 000 Schiffe mit einer Gesamtladung von rund 26,8 Mill. t verkehrten. Wenn auch in der Nachkriegszeit dieser gewaltige Verkehr noch nicht wieder erreicht worden ist — 1924 betrug er 67 443 Schiffe mit 18,3 Mill. t —, so liegt dies in den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen begründet. Nicht mehr lange aber wird es dauern, bis die Duisburg-Ruhrorter Häfen ihren Vorkriegsverkehr nicht nur eingeholt, sondern überholt haben.

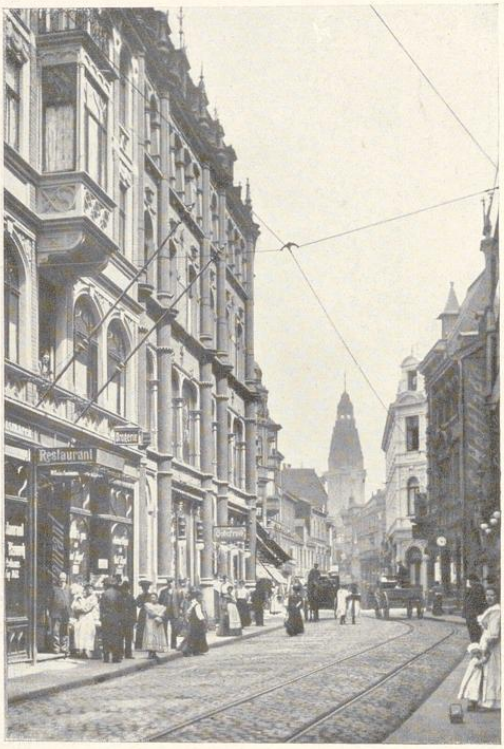
Die geschilderten Verhältnisse bringen es mit sich, daß in Duisburg der Frachten- und Schleppmarkt an Rhein und Kanal konzentriert ist. Nach hier kehrt der Schiffer nach vollendeter Reise zurück, um sich neue Fracht zu holen, wenn er am Bestimmungsort nicht schon Rückfracht erhalten konnte. Hier schließt er mit dem Verlader seine Frachtgeschäfte und mit dem Schleppunternehmer oder dessen Agenten seine Schleppverträge. Die seit 1901 bestehende und der Aufsicht der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort unterstehende Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort, die einzige dieser Art im ganzen Reich, dient der Erleichterung des Abschlusses von Schiffsfracht- und Schleppgeschäften zwischen den Schiffartstreibenden und den Verladern. Die großen maßgebenden Berufsorganisationen der Rheinschiffahrt haben demzufolge in Duisburg ihren Sitz, so der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, der sich in hervorragender und erfolgreicher Weise im allgemeinen Interesse der gesamten deutschen

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Rheinschiffahrt betätigt, der Partikulierschifferverband Jus et Justitia mit dem Befrachtungskontor, die Zusammenfassung der Einzelschiffer, der Verband Niederrheinischer Schiffahrts-Spediteure, der die besonderen Interessen der am niederrheinischen Schiffahrts- und Hafenverkehr beteiligten Hafenspediteure wahrnimmt, die westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufs-Genossenschaft Sektion III und mehreren Schiffer-Hilfsgesellschaften, Gegenseitigkeitsgesellschaften für die Zwecke der Kaskoversicherung, der Arbeitgeberverband der Rheinreedereien, der Verband der Kleinreeder und der Deutsche Verkehrsbund Mitgliedschaft Binnenschiffer, Flößer, Wasserbaupersonal der west- und süddeutschen Wasserstraßen, Sitz Duisburg, als Arbeitnehmerorganisation.

Die Hafenumschlagsfirmen sind im Rhein-Ruhr-Hafenbetriebsverein zusammengeschlossen. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch der Verkehrsverband Nordwest Niederrhein mit dem Sitz in Duisburg-Ruhrort. Er umschließt die Stadt- und Landkreise und sonstigen Wirtschaftskreise insbesondere des rechten Niederrheins zum Zwecke der Verkehrsverbesserung auf diesem und den angrenzenden Gebieten. Insbesondere und auch mit Nachdruck und Erfolg tritt dieser Verband für die Ausdehnung der Personendampfschiffahrt auf dem Niederrhein ein. Nicht zuletzt ist hier schließlich noch die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort mit ihrem Schiffahrts- und Hafenausschuß für die Fragen der Schiffahrt und des Hafenverkehrs zu nennen, zu deren Mitgliedern die namhaftesten Reeder und Spediteure Duisburgs zählen. Mit warmem Herzen, mit Nachdruck und vollem Gelingen ist diese Stelle bisher stets für die Interessen der Rheinschiffahrt und Hafenbetriebe im Rahmen der Gesamtinteressen der Wirtschaft am Niederrhein und der gesamten deutschen Rheininteressen überhaupt eingetreten.

So ist denn Duisburg die typische Schiffahrtsstadt, eine internationale Schiffahrtsstadt; denn hier ballt sich der Rheinschiffahrtsverkehr mit Holland, Belgien, Frankreich und Uebersee zusammen. Holländische, belgische und französische Reedereien, deren Schiffe in Duisburg laden und löschen, sind neben den oben genannten deutschen hier ansässig oder haben hier ihre Vertretungen. Zahlreiche holländische und belgische Einzelschiffer verkehren in der Fahrt zwischen den Duisburg-Ruhrorter Häfen und holländischen und belgischen Häfen, namentlich Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen. Die Schiffahrt drückt diesem Industrie- und Handelsplatz ersten Ranges am Niederrhein im besonderen ihr Gepräge auf. In den im Stadtgebiet liegenden zahlreichen Hafenanlagen mit ihren großen, vielgeschossigen Lagerhäusern und Silos, mit ihren Kranen, Ladebühnen und Elevatoren, ihren Kohlenkippern, ihrem äußerst regen Hafenbahnbetrieb, in diesen Häfen, wo die ladenden und löschenden Schiffe, die zur Lade- oder Löschstelle zum Kanal oder Strom und umgekehrt geschleppten Fahrzeuge und die flinken Motorboote und Hafenschlepper gar oft ein beängstigendes Wirrwarr erzeugen, führt der Schiffahrtsmann das Wort. Der Schiffahrtscharakter der Stadt spiegelt sich weiter wieder in den zahlreichen Hilfs- und Nebenbetrieben der Schiffahrt, die hier ansässig sind, wie Werften und Schiffsreparaturwerkstätten, Betriebe die der Herstellung oder dem Handel von Schiffsausrüstungs- und Schiffsbedarfsartikeln aller Art dienen, wie



Beeckstr. mit Blick auf Rathausturm.



Münzstr. Fot. Hesse, Duisburg.



Münzstraße während der Ueberschwemmung im Jahre 1924.



Königstraße, Duisburg. Fot. Lölgen, Düsseldorf.

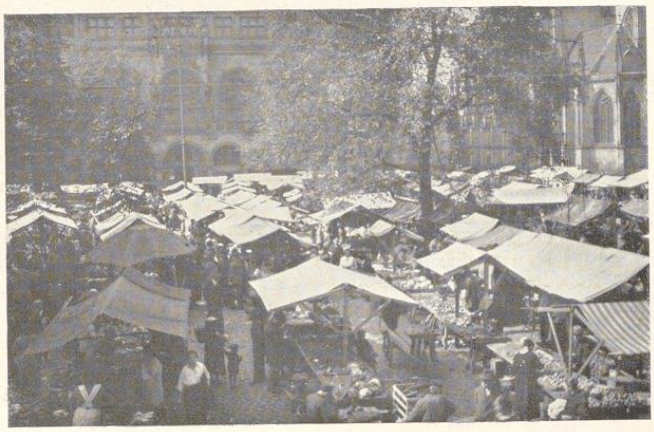


Kuhstraße, Duisburg. Fot. Lölgen, Düsseldorf.

Schrauben, Anker, Ketten, Hebezeuge, Taue usw. Er zeigt sich aber auch stark im Verkehr in dieser bewegten Stadt, wo der Schiffer, besonders in Ruhrort, in der Nähe der Schifferbörse dem Straßenbild seinen Stempel aufdrückt. Soweit nicht emsig auf dem Schiffe tätig, sucht er die Schifferbörse und den bekannten Damm in Ruhrort, aber auch gern die umliegenden Wirtschaften auf, um hier seine Geschäfte zu machen oder in den vielen und guten, insbesondere auf den Bedarf der Schifferbevölkerung eingestellten Geschäften der Stadt seine Einkäufe an Lebensmitteln für die kommende Reisezeit zu besorgen.

Daß die großen deutschen Reedereien am Platze auch der technischen Entwicklung der Schifffahrt ihr Augenmerk zuwenden, bedarf nicht der besonderen Betonung. Die neuesten Errungenschaften auf dem Gebiete dieser Technik werden von ihnen ausprobiert und dem praktischen Schifffahrtsbetrieb dienlich gemacht. Wie diese Reedereien sich die technischen Fortschritte zu Nutze machen und sie mit Erfolg ausführen, erweisen die vielerlei Neuerungen in der Schleppschiffahrt aus der allerletzten Zeit. Als erste Reederei in der deutschen Binnenschiffahrt führte die Fa. Franz Haniel & Cie. in Duisburg-Ruhrort den Dieselmotor von 2000 Pferdestärken Leistung mit glänzendem Erfolg ein. Gleichzeitig ließ sie alle Hilfsmaschinen an Deck, wie Ruder, Anker- und Trossenwinde elektromotorisch betätigen. Nach diesem großen Erfolg baute die Walsumer Werft der Gutehoffnungshütte 6 Güterboote mit ölmotorischem Antrieb. Sie führt weiter das an mehreren Kähnen und Dampfern bereits ausprobierte Flettnerruder ebenfalls an Güterbooten aus. Die Firma Math. Stinnes baute den Contra-Propeller auf einen Schlepper ein, welcher den Nutzeffekt um 10 % erhöht. Sie führt ferner die Staubkohlenfeuerung auf einem Raddampfer ein. Haniel läßt zur Zeit einen Schlepper nach Lloyds Patent bauen, dessen Rad einen um 25 % höheren Nutzeffekt als das Normalrad hat. Haniel läßt außerdem 10 Kähne mit Flettnerruder ausrüsten. Die Meidericher Schiffswerft versieht die Winden der Dampfer statt mit Kolben- mit Rotationsmaschinen, die sehr gut arbeiten. Auch die Dampfturbine ist auf dem Rhein eingeführt worden. Sie hat sich hinsichtlich des Kohlenverbrauchs und des Rädergetriebes vorzüglich bewährt.

So bildet nach all dem Vorgesagten Duisburg in der Tat den Brennpunkt der Rheinschiffahrt. Mit ihrer glücklichen Weiterentwicklung und dem Gedeihen der aufs engste mit ihr verbundenen Kreise der Wirtschaft ist zugleich das der Stadt Duisburg verknüpft. Wenn auch noch lange nicht die schweren Wunden, welche der unglückliche Kriegsausgang und insbesondere die Ruhraktion der Rheinschiffahrt geschlagen haben, geheilt sind, so berechtigen doch Zähigkeit, Tatkraft und Weitblick, Fähigkeiten, Erfahrungen und Kenntnisse der führenden Männer der hiesigen Schiffahrt zu der Hoffnung, daß der Duisburger Rheinschiffahrt zu ihrem und der Gesamtheit Wohle wieder glücklichere Zeiten beschieden sein werden.



Marktleben auf dem Burgplatz. Fot. Gaede, Duisburg.



Königstraße mit Banken. Fot.: Lölgen, Düsseldorf.

GROSSHANDEL

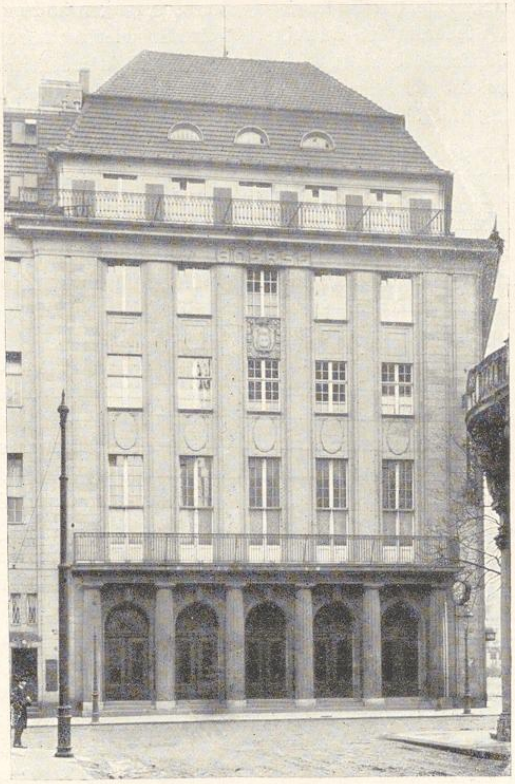
VON Dr. H. HERKER, STELLVERTRETENDER SYNDIKUS DER NIEDERRHEINISCHEN INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER DUISBURG-WESEL

„Mein Feld ist die Welt" — ein stolzes Kaufmannswort! Nie ermüdende Unternehmungslust und rastlose, zielsichere Tatkraft klingen nicht minder daraus als das auf den Erfolgen eigenen Schaffens gegründete Selbstbewußtsein deutscher Handelsherren, die über die engen Grenzen der Heimat sich die Güter der Erde dienstbar gemacht haben. Nicht nur die Kontore der alten Hansestädte wissen manches hiervon zu erzählen; der aufmerksame Leser, der Duisburgs Geschichte der letzten Jahrhunderte durchblättert, wird nicht selten auch hier am Niederrhein auf die Spuren vorwärtsstrebenden Kaufmannsgeistes stoßen, die den Rheinstrom hinauf und hinab in alle Welt führen.

Doch diese Zeilen sollen nicht von dem Vergangenen berichten; hier ist nicht der Raum, um auch nur auf die bedeutsamsten Marksteine in der wechselvollen Geschichte des Duisburger Großhandels, die auf das Engste mit dem Wachsen und Werden der Stadt selbst verknüpft ist, hinzuweisen. Ausschließlich von der gegenwärtigen Größe und Bedeutung des Handelszentrums, das insbesondere im Laufe der letzten fünfzig Jahre an der Mündung der Ruhr entstanden ist, soll im Folgenden die Rede sein. Mit Industrie und Schiffahrt gesellt sich der Handel zum harmonischen Dreiklang, der Duisburg die besondere Note unter den zahlreichen Großstädten des engeren Ruhrbezirks wie auch

des weiteren rheinisch-westfälischen Industriegebietes gibt.

Damit ist schon angedeutet, daß der in Duisburg ansässige Großhandel seine Tätigkeit nicht in der Versorgung des heimischen Gewerbes mit den notwendigen Rohstoffen sowie Halbfabrikaten und der örtlichen Bevölkerung mit dem erforderlichen Lebensbedarf erschöpft. Die verkehrstechnisch außerordentlich günstige Lage am Rheinstrom wie an der Mündung des Rhein-Dortmund-Ems-Kanals wie schließlich am Schnittpunkt seit altersher wichtiger Landwege boten dem Duisburger Großhandel eine von Natur und Menschenhand geförderte Grundlage, sich zum Mittelpunkt des weiten Hinterlandes am rechten und linken Rheinufer mit seinen in ständigem Wachstum befindlichen Industrien und seiner unaufhaltsam wachsenden Bevölkerung zu entwickeln. Die Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen als die größten Binnenhäfen der Welt mit ihren umfangreichen Umschlags-, Speditions- und Speicherungseinrichtungen förderten diese Entwicklung gemeinsam mit den zahlreichen Versandmöglichkeiten, die die Wasserstraßen mit ihren billigen Frachten und ein in Deutschland kaum wieder erreichtes dichtes Schienennetz nach allen Richtungen hin schufen. Kohle, Eisen, Erze, Holz, Getreide und andere Massengüter werden hier gekauft, verkauft, gelagert. Tabak, Kolonialwaren, Südfrüchte, Kartoffeln, um noch einige wenige andere zu nennen, spielen im Handel eine nicht minder bedeutsame Rolle. Von der Vielseitigkeit des hiesigen Großhandels geben die ununterbrochenen An- und Abfuhren am neuerbauten Güterbahnhof und ein Blick etwa auf das rege Leben im Innenhafen das rechte Bild. Stückgut und Massengut in jeder Menge, aus aller Herren Länder: Getreide aus Rußland, Argentinien, Nordamerika und Australien, Erze aus Schweden, Norwegen und Spanien, Kaffee aus Brasilien, Gewürze aus Ostindien, ein ständig in Bewegung befindliches buntfarbiges Kaleidoskop.



Getreide-Börse: Düsseldorfer Straße. Arch. Bielenberg u. Moser

Die Anfänge des Spezerei- und Nahrungsmittelgroßhandels verlieren sich im Dämmer vergangener Jahrhunderte. Die Namen der Kolonialhandlungen von Esch, Schenk und vielen anderen haben bis auf den heutigen Tag einen guten Klang. Es mag ihrer ein Dutzend sein, in deren Händen die Fäden aus dem Ausland, aus Hamburg und Bremen zusammenlaufen. Neben den Versammlungen des Verbandes der Kolonialwarengroßhändler in den niederrheinisch-westfälischen Industriebezirken bieten die Zusammenkünfte an der Kolonialwarenbörse (Donnerstags von 5-6 Uhr) Gelegenheit zur Besprechung der Marktlage und zu Geschäftsabschlüssen mit den Agenten auswärtiger Häuser, insbesondere aus den Hansestädten. Der Kaffeehandel wird neben den anderen marktgängigen Waren vor allem von der Firma Böskens-Esch-Meiwes, einer Interessengemeinschaft aus der jüngsten Zeit, gepflegt. In den letzten Jahren hat die Westkauf A.-G. in Duisburg-Meiderich einen beachtenswerten Aufstieg genommen; es handelt sich hier um die Einkaufszentrale einer weitverzweigten genossenschaftlichen Organisation, die sich mit mehreren hundert Mitgliedern bis nach Aachen und Siegen erstreckt. Mit wenigen Ausnahmen hat sich der Großhandel in Duisburg keine Verkaufsstellen für den unmittelbaren Absatz an die Verbraucher angegliedert; er versorgt lediglich die zahlreichen

selbständigen Einzelhandelsgeschäfte der Stadt mit seinen Waren, wie sich denn überhaupt der ansässige Einzelhandel auch der anderen Branchen dank seines Gewerbefleißes wirtschaftliche Unabhängigkeit trotz der Schwere der letzten Jahre zu erhalten gewußt hat. Im Verein mit dem Großhandel hat er während des Ruhrkampfes 1923, wo Schiffahrt und Eisenbahn stillagen und nur die Landstraßen noch offen standen, wiederum den Beweis für seine Tüchtigkeit und Umsicht erbracht; denn seiner Ausdauer ist nicht zuletzt die reibungslose Versorgung der Bevölkerung mit allem Notwendigen zu verdanken gewesen.

Sehr beachtenswert sind die Bestrebungen des verwandten Südfrüchtegroßhandels, sich von den Hamburger und Bremer Häusern unabhängig zu machen und zur unmittelbaren Einfuhr über Rotterdam überzugehen; dabei spielt die Frachtenfrage eine ausschlaggebende Rolle. Eines guten Rufs erfreut sich von jeher der Weingroßhandel, der hier und in den Bezirken am Mittelrhein, an Mosel, Saar und in der Pfalz geräumige Kellereien unterhält; seine Jahrgänge eigenen Wachstums werden von Kennern besonders geschätzt.

An privat- wie an volkswirtschaftlicher Bedeutung treten alle diese Großhandelszweige allerdings hinter dem Getreidehandel stark zurück. In allen fernen Ländern der Welt, wo immer nur Getreideüberschüsse verschifft werden, ist Duisburg, die Binnenstadt an Rhein und Ruhr, nicht weniger bekannt und viel genannt als die großen Seehafenplätze Europas. Mag sonst seine Bedeutung als Industrie- und Schiffahrtsstadt in Odessa und Nicolajeff, in Cherson und Theodosia, in Chicago und Buenos-Aires, in Südafrika, Kanada und Indien in undurchdringliches Dunkel gehüllt sein und bleiben; als wichtigsten Umschlagsplatz eines der größten Einfuhrländer wird man sich Duisburgs allerwärts erinnern.

Es ist kaum ein Menschenalter her, daß Duisburg diesen Aufschwung genommen hat; er fällt zusammen mit der Entwicklung, die der internationale Getreidehandel in den letzten fünfzig Jahren zu verzeichnen in der Lage ist. Wo sind die Zeiten, da selbst in Kulturländern infolge von Mißwachs empfindliche Hungersnot mit all ihren aus einer trüben Vergangenheit bekannten Folgeerscheinungen herrschte, während gleichzeitig in anderen Ländern überreiche Getreideernten mangels rechtzeitiger Verwendung und Lagerung auf dem Felde verdarben? Dank der ständig fortschreitenden Ausgestaltung sämtlicher Verkehrseinrichtungen, bei den Transportmitteln nicht minder als auf postalischem Gebiet, ist es heute leicht möglich, einen Ausgleich zwischen Ueberschuß- und Bedarfsländern herzustellen. Die Ueberbrückung von Zeit und Raum bietet infolge der neuesten technischen Fortschritte, der zunehmenden Kapitalbildung, der Verbesserungen in den Organisationen des Handels keine Schwierigkeiten mehr. Hinzu kommt der Umstand, daß in jedem Monat des Jahres an irgend einer Stelle der Welt eine neue Ernte heranreift. Die Verteilung ist etwa wie folgt:

Januar: Schluß der Ernte in Australien, Ernte-beginn in Neuseeland, Chile, Argentinien.
Februar: Aegypten, Südindien.
März: Nordindien.
April: Persien, Kleinasien, Mexiko, Kuba.
Mai: Algerien, Marokko, Texas, Florida.
Juni: Donauländer, Ungarn, südliche Staaten der U. S. A.
Juli: Mitteleuropa, U. S. A.
August: Nördliches Europa, Kanada.
September: Skandinavien, Nord-Rußland.
Oktober: Nördliches Kanada.
November: Nord-Australien, Peru, Südafrika.
Dezember: Chile, Beginn in Argentinien und Neusüdwales.

Der Duisburger Getreidehandel beruht überwiegend auf der Einfuhr; seine Entwicklung hängt auf das engste mit der Wandlung Deutschlands vom Agrar- zum Industriestaat zusammen. Die zunehmende Bevölkerung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet machte die Heranschaffung ausländischen Getreides in immer steigendem Maße erforderlich. Der ortsansässige Handel trat durch Vermittlung der Rotterdamer und Antwerpener Zwischenhändler zunächst mit den russischen Ostseeprovinzen in Verbindung. Während die Duisburger Händler gar bald mit den baltischen Exporteuren in unmittelbare Beziehungen kamen, verstanden es die Vermittler an Schelde und Rhein lange Zeit, alle Geschäfte mit den Donauländern und Uebersee durch ihre Hände laufen zu lassen. Erst allmählich gelang es, diese Vermittler lediglich auf die Spedition zu beschränken; die Abschlüsse selbst erfolgten nunmehr durch die in Duisburg tätigen sogenannten „Cif-Agenten"; sie pflegten ausschließlich die Verbindungen mit den Getreide-Ausfuhrländern (Allgemeine Commissionsgesellschaft, A. Dannenberg u. a.). Der Krieg hat auch diese Entwicklung jäh unterbrochen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Als Verkehrsstraße wird wegen der niedrigen Frachten der Rhein vorgezogen. Bereits im Jahre 1891 konnte sich Duisburg rühmen, von allen deutschen Rheinhäfen den größten Getreideumschlag zu haben. Mit einigen Schwankungen blieb es bis zum Kriegsausbruch an der Spitze. So betrug 1913 die Getreideeinfuhr beispielsweise in:

Duisburg	947 244 t
Mannheim	859 271 t
Düsseldorf	305 949 t

Insgesamt wurden 1913 an Brotgetreide (Weizen und Roggen) über Emmerich 2 459 621 t, über Hamburg, Bremen und Emden zusammen nur 1 039 850 t eingeführt.

Diese Zahlen zeigen die Bedeutung des Getreidehandels im Duisburger Wirtschaftsleben. Wenn auch die Nachkriegsziffern noch weit zurückbleiben, so ist doch schon allein mit Rücksicht darauf, daß Deutschland infolge des Verlustes an landwirtschaftlich genutzter Fläche (15,4 Proz. bei ca. 10 Proz. verlorener Bevölkerung) mehr als je auf das ausländische Getreide angewiesen ist, mit einem Steigen der Einfuhrmengen zu rechnen. Im Laufe der Jahre haben sich in Duisburg eine ganze Reihe von Getreidehandelsfirmen niedergelassen; zu den bedeutendsten gehören u. a. Amberg & Klestadt, Enss & Dauter, Rosenthal & Sohn, Klestadt & Moser.

Aus den Bedürfnissen des Einfuhrhandels heraus ist in den neunziger Jahren die Duisburger Getreidebörse (Börsenversammlungen Montags von 11—1 Uhr) erwachsen; der Handel mit Landware spielt an ihr nur eine untergeordnete Rolle; um so bedeutungsvoller ist sie für den Einfuhrhandel im besonderen wie für den rheinisch-westfälischen Getreidehandel überhaupt. Während an der Börse ein Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage unter völliger Ausschaltung spekulativer Momente herbeigeführt wird, nimmt der Verein rheinisch-westfälischer Getreidehändler e. V. mit dem Sitz in Duisburg die beruflichen Belange wahr. Er hat sich unter der Leitung seines Gründers S. Amberg besondere Verdienste um die Vereinheitlichung der Schiedsgerichtsordnungen und die Aufstellung der Handelsgebräuche der rheinisch-westfälischen Getreidebörsen erworben, nicht zuletzt auch um Verbesserung der bis zu Beginn dieses Jahrhunderts lediglich auf die englischen Verhältnisse zugeschnittenen Verträge im internationalen Getreideverkehr (deutsch-niederländische Getreideverträge: 1. für Abladung vom Schwarzen Meer, 2. von der Ostsee). Als Vorort für den Einfuhrhandel hat in Duisburg die Rheinisch-Westfälische Getreidekreditbank AG., Duisburg-Münster, ihren Sitz; sie wurde mit etwa zwölf anderen ähnlichen Instituten zur Finanzierung der deutschen Brotversorgung im Jahre 1923 gegründet. Innerhalb der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern des Ruhrkohlenbezirks bearbeitet die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort federführend die Getreidehandelsfragen für das ganze Gebiet.

Mit der steigenden Entwicklung des Getreidehandels hat die Getreidespedition Schritt gehalten. Die Bedeutung des hiesigen Lagerungs- und Umschlagsgewerbes, das im wesentlichen in der Duisburger Lagerhausvereinigung G. m. b. H. zusammengeschlossen ist, wird jedem klar bei einem Blick auf die zahlreichen Silos und Speicher mit ihren Elevatoren am Innenhafen, wo ein Gebäude sich an das andere reiht, dieses noch massiger als jenes. Das aus neuerer Zeit stammende turmartige Lagerhaus der Lehnkering & Cie. AG. ist zu einem Wahrzeichen des Hafenbildes am Schwanentor geworden.

Daß unter diesen günstigen Umständen ein guter Nährboden für eine leistungsfähige Mühlenindustrie gegeben war, versteht sich von selbst. Die Rosiny-Mühlen AG., die Wittener Walzenmühle, die Mühlenwerke von Werner & Nicola gehören zu den bedeutendsten ihrer Art. In enger Verbindung damit steht ein lebhafter Mehlhandel, der sich über das ganze weite Hinterland erstreckt.

Ueber Kolonialwaren- und Getreidegroßhandel dürfen bei all ihrer Bedeutung nicht die zahlreichen anderen Großhandelszweige vergessen werden, die Bergbau und Industrie Rohstoffe und Halbfabrikate zuführen und ihnen ihre Erzeugnisse abnehmen. Vor allem ist da als einer der ältesten der Holzgroßhandel zu nennen, der schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts den hiesigen Schiffswerften Material für ihre hölzernen Kähne lieferte. Heute versorgt er im wesentlichen das Baugewerbe mit Nutzholz für Wohnungs- und Siedlungsbauten, den Bergbau mit Grubenhölzern zum Abstützen der Kohlenflöze. Seine Zufuhren kommen teils aus den deutschen Waldgebieten — Floßholz, weiche Balken und Bretter vom Schwarzwald und aus der Maingegend — und teils aus dem Ausland: aus Schweden, Finnland, Rußland und Amerika. Die Firma Louis Windthorst handelt außerdem mit tropischen

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Binnenhäfen Duisburg. Fot. Lölgen, Düsseldorf.

Hölzern. Vielen Handelsfirmen sind Sägemühlen und Hobelwerke angegliedert.

Der Rhein-Herne-Kanal und das dichte Eisenbahnnetz ermöglichen eine schnelle Anfuhr der im Revier geförderten Kohlenmengen nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen. Hier befindet sich die Hafenabteilung der Firma Kohlenkontor Weihenmeyer & Co., Kommanditgesellschaft in Mülheim-Ruhr — kurz „Kohlenkontor" genannt —, die Versandstelle der Vereinigung für die Verteilung und den Verkauf von Ruhrkohle AG. in Essen, dem ehemaligen Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat. Die Verfrachtung erfolgt über den Rhein nach Holland und Süddeutschland bis in die Schweiz und nach Tirol, und zwar durch die Mitgliedsfirmen des Kohlenkontors, die als Reedereien über ausgedehnten Kahnraum und starke Schleppkraft verfügen. Nach Beseitigung der Zwangswirtschaft vermag sich auch der örtliche Kohlenplatzhandel wieder mehr zu rühren.

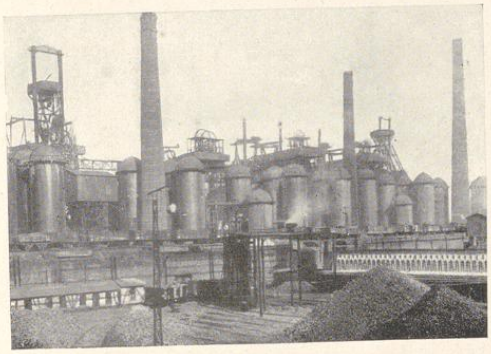
Kohle und Eisen sind die Grundlagen des Industriegebiets an Rhein und Ruhr; auch beim Handel tritt das in Erscheinung. Neben den bedeutenden Erzhandel — insbesondere mit schwedischen und spanischen Erzen — tritt ebenbürtig der Großhandel sowohl mit Alteisen und Schrott als auch mit Neueisen, vor allem Edelstählen. Es seien nur genannt: W. H. Müller & Co., G. m. b. H., Klöckner & Co., Gebr. Röchling, Karl Spaether, Georg von Cölln. Alle Firmen unterhalten ausgedehnte Lagerplätze, teils im Hafengebiet, teils in der Nähe der Güterbahnhöfe.

Ein wenn auch nur kurzer Ueberblick über den Duisburger Großhandel würde unvollständig sein, wenn nicht noch mit einem Worte der Banken als den für eine industrielle und Handelsentwicklung notwendigen Faktoren zur Darleihung oder Anlage von Kapitalien Erwähnung getan würde. Welche wirtschaftlichen Werte in Duisburg angelegt und geschaffen, welche Geldumsätze hier tagtäglich getätigt werden, geht zur Genüge daraus hervor, daß die Reichsbankstelle Duisburg noch Nebenstellen in Ruhrort und Meiderich unterhält. Es erhellt ferner aus dem Vertretensein sämtlicher Berliner D-Banken (Darmstädter und Nationalbank, Deutsche Bank, Dresdner Bank, Diskonto-Gesellschaft durch den A. Schaffhausen'schen Bankverein). Des weiteren gehören zur Duisburger Bankenvereinigung noch der Barmer Bankverein Hinsberg, Fischer & Co., die Commerz- und Privatbank AG. und die Duisburg-Ruhrorter Bank, Filiale der Essener Credit-Anstalt AG., die allerdings in absch-

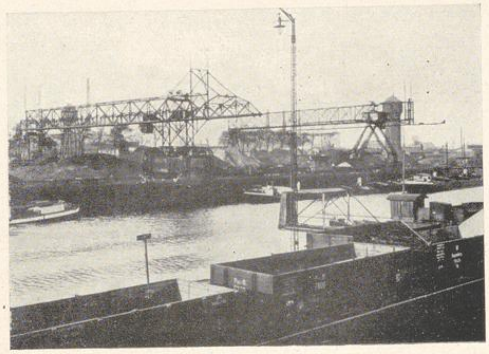
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

barer Zeit mit der Filiale der Deutschen Bank verschmolzen werden dürfte. Neben einigen Privatbankiers bestehen noch eine Reihe sonstiger Privatbanken, die einen in Form von Aktiengesellschaften (Duisburger Bankverein AG., Volksbank AG.), die anderen auf genossenschaftlicher Grundlage (Gewerbebank, Bank für Handel und Gewerbe, Ruhrorter Bankverein, Vereinsbank, sämtl. e. G. m. b. H.) Sie alle unterhalten je nach ihrem besonderen Charakter ausgedehnte Effekten- und Devisengeschäfte; sie pflegen neben dem Depot- und Depositen- vor allem Kontokorrentverkehr mit den zahlreichen Duisburger Industrie- und Handelsunternehmungen. Mag auch seit der Stabilisierung der Mark der Umfang der Bankgeschäfte dem Aeußeren und der inneren Ausstattung der an der Königstraße errichteten Paläste nicht immer entsprechen, so steht doch bei weiterer Festigung der Wirtschaftslage ein neuer Aufschwung auch der Banken zu hoffen.

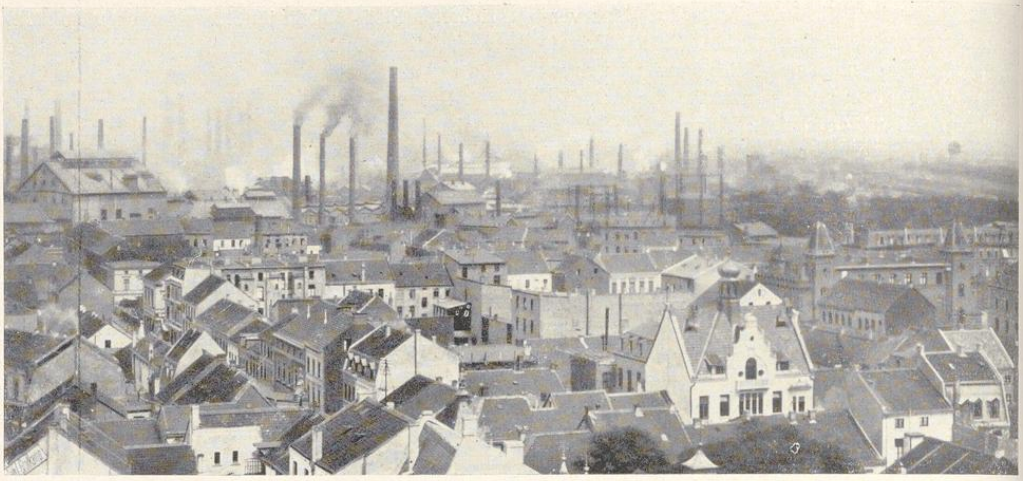
Der verlorene Krieg hat wie anderwärts, so auch dem Duisburger Großhandel schwere Lasten aufgebürdet, die den Geschwindschritt seiner Entwicklung stark gehemmt haben und noch weiter hemmen werden. Wo aber starke natürliche Kräfte vorhanden sind, kann vorübergehendes Ungemach zwar die Gegenwart drücken; die Zukunft gehört ihnen doch. Die im Duisburger Großhandel tätigen Männer werden ihr in besseren Zeiten begonnenes Werk in diesem Sinne fortsetzen. Trotz der Wirrnisse und Fährnisse der letzten Jahre werden sie über dem Gestern und Heute das Morgen nicht vergessen; denn „Mein Feld ist die Welt!“



Hochofenanlage.



Erzlager.



Die Industriestadt Duisburg. Fot. Gerling, Duisburg.

INDUSTRIE

Duisburg, seit 1905 mit den früher selbständigen Städten Ruhrort und Meiderich zu einer Gesamtstadt vereinigt, liegt auf dem rechten Rheinufer zu beiden Seiten der Mündung der Ruhr in den Rhein, am westlichen Ausgang des rheinisch-westfälischen Industriegebietes, wo dieses an den Rhein stößt. Vermöge ihrer günstigen Lage hat die schon im Mittelalter Achtung gebietende Handelsstadt, namentlich in den letzten Jahrzehnten auch als Industriestadt einen außerordentlichen Aufschwung erlebt und steht heute an Umfang und Bedeutung unter den rheinisch-westfälischen Großstädten mit an allererster Stelle.

Die Lage Duisburgs an der großen natürlichen Wasserstraße des Rheins einerseits und in unmittelbarer Nähe der großen Kohlenvorkommen des rheinisch-westfälischen Industriegebietes andererseits bot der mannigfachsten Industrie die besten Ansiedelungsbedingungen. Vor allem hat sich die Eisenindustrie neben dem naturgemäß auch im Weichbild der Stadt ansässigen Bergbau schon früh hier angesiedelt. Gerade für ihre Anfuhr erwies sich die Lage von Duisburg als besonders günstig, so daß sich heute hier und in nächster Nähe eine Reihe der bedeutendsten niederrheinischen Hüttenwerke befinden. Die Mehrzahl stellen den Typus der gemischten Werke dar, d. h. sie vereinigen die verschiedenen Stadien der Produktion von der Kohlenzeche bis zum Walz- oder Stahlwerk in sich. Bekannte und klingende Namen von Hochöfen, Stahl- und Walzwerken sind mit dem Namen der Stadt Duisburg eng verbunden:

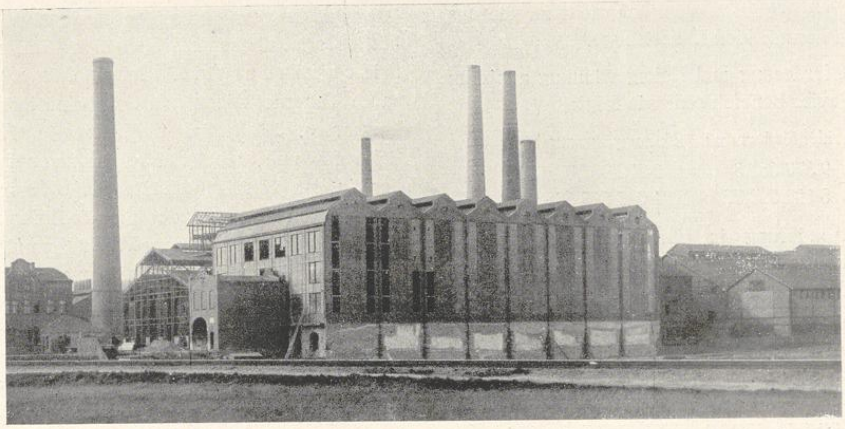
- Aktiengesellschaft für Hüttenbetrieb in Duisburg-Meiderich,
- Gelsenkirchener Bergwerks-Akt.-Ges., Abteilung Vulkan, Duisburg,
- Niederrheinische Hütte, Abteilung Eisenwerk Kraft, Duisburg,
- Phoenix, Act.-Ges., Duisburg-Ruhrort,
- Rheinische Stahlwerke, Duisburg-Meiderich und Duisburg.

Dazu kommen noch in nächster Nähe:

- Gewerkschaft Deutscher Kaiser, heute in die Gewerkschaft Friedrich Thyssen und in die August-Thyssen-Hütte Gewerkschaft geteilt,
- Friedrich Alfredhütte in Rheinhausen auf dem linken Rheinufer.

Die Bedeutung dieser sieben großen Hüttenwerke ergibt sich aus folgenden Verbrauchszahlen:

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Kammergebäude einer Schwefelsäurefabrik (Metallhütte).

	1913 t	1912 t	1911 t
Deutsche Minette	1 250 832	1 391 425	1 269 019
Siegerl. u. nass. Erze	570 588	508 630	540 735
Schwedische Erze	1 821 946	1 613 034	1 397 603
Spanische Erze	1 803 987	1 562 983	1 291 969
Russische Erze	296 154	307 670	253 167
Französische Erze	726 294	489 729	600 931
Nordafrikanische Erze	266 431	182 022	109 346
Norwegische Erze	81 505	—	—
Griechische Erze	38 281	—	—
Kanadische Erze	34 098	—	—
Indische Erze	19 587	—	—
Alle übrigen in- und ausländischen Erze	1 178 427	1 342 099	1 126 421
	8 108 130	7 397 592	6 589 191

An Kalksteinen, deren Transport von Letmathe, Düsseldorf und aus dem Angertale mit der Bahn geschieht, kommen ca. 310 kg für die t Roheisen.

Folgende Zahlen geben uns ein Bild über die hiesige Eisenproduktion:

	Roheisen t	Rohstahl t	Walzwk. t
1913 insgesamt:	3 786 026	3 104 497	2 530 048
1912 insgesamt:	3 413 172	2 962 011	2 229 068

Wenn auch nicht aus dem Duisburger Bezirk, so wurden doch aus dem Ruhrgebiet bedeutende Koksmengen über Duisburg ausgeführt, besonders zum Saarrevier, dessen Kohle sich nicht verkoken



Ofenhalle einer Zinkhütte in Duisburg-Wanheim (Metallhütte).

läßt. Ruhrkoks bildete die Rückfracht für die aus Lothringen kommenden Minettezüge.

Kohlenförderung und Koksgewinnung aus dem hiesigen Revier beliefen sich wie folgt:

Kohlenförderung t	Koksgewinnung t
9 370 668,8	2 272 987,8
5 790 583,37	1 045 675,63

Die Aenderung in der Erzversorgung bedingte teilweise Umstellung der Werke. Um der Schwierigkeiten Herr zu werden, wurden entweder kleine Werke mit größeren vereinigt oder es bildeten sich Interessengemeinschaften. Die steigende Zufuhr ausländischer Erze beeinflußte den Standort der Hüttenwerke; jüngere siedelten sich dicht am Rhein an und bauten ihre eigenen Häfen.

Außer den großen Hüttenwerken gibt es in Duisburg etwa 2000 kleinere Betriebe, die, wenn auch teilweise an erstere angegliedert, doch selbständig und im allgemeinen auf Eisenindustrie eingestellt sind, wie Draht- und Blechwalzwerke, Gießereien.

Die heute blühende Maschinenindustrie geht auf den Anfang des 19. Jahrhunderts zurück, spielte aber damals neben der chemischen, Tabak- und Textilindustrie nur eine untergeordnete Rolle. Seit den sechziger und besonders seit den neunziger Jahren nahm sie ungeahnten Aufschwung. Sie paßt sich den Bedürfnissen des nächsten Absatzgebietes an und arbeitet für den Hütten- und Bergbau, den Hafen- und Werftbetrieb. Hervorzuheben wäre auch noch der Brücken-, Schiffs- und Eisenbahnwagenbau. In der ganzen Welt bekannt sind die Brückenbauten der AG. für Eisenindustrie und Brückenbau vorm. Joh. Casp. Harkort und im Kranbau die Deutsche Maschinenfabrik AG. (Demag), Duisburg. Letztere hat im Jahre 1913 für die Schiffswerft Blohm & Voß in Hamburg einen Riesenkran von 250 Tonnen Tragkraft, der noch heute der größte der Welt ist, gebaut. In einer Schifffahrtsstadt wie Duisburg stand der Schiffsbau von jeher in Blüte. Zu einer der ältesten und angesehensten Werften am ganzen Rhein zählt die Werft von Caspar Berninghaus, auf deren Hellig mancher Kahn oder Dampfer im Laufe der Jahre entstanden ist. Bereits 1857 wurde die Duisburger Kupferhütte gegründet, welche Kupferplatten und Blöcke zum Teil aus dem von Spanien bezogenen Rio tinto-Kies, das ist ein Schwefelkies mit Kupfergehalt, herstellt.

Ein wichtiger Zweig des hiesigen Wirtschaftsbetriebes ist die schon früher hier heimische chemische Industrie. Schwefelsäure, schwefelsaure Tonerde, Alaun und Soda sind ihre Herstellungsarten. 1824 wurde die heute noch bestehende Schwefel- und Salpetersäurefabrik von Ferd. Curtius, in den vierziger Jahren die Ultramarinfabrik von Jul. Curtius gegründet, die mit Aufkommen der Teerfarbenindustrie in dem Werk Vereinigte Ultramarinfabriken aufging. Erwähnungswert sind ferner die Firma Matthes & Weber, sowie die 1905 gegründete Gesellschaft für Teerverwertung m.b.H. in Duisburg-Meiderich, die Teer, Pech, Naphtalin, Benzol, Soluol herstellt. Auch die zum Konzern der Frankfurter Metallbank gehörige Berzelius Metallhütten AG. mit ihren namhaften Zinn- und Zinkprodukten darf nicht vergessen werden.

Nicht in ursächlichem Zusammenhang mit den oben genannten Wirtschaftszweigen und weit hinter ihnen zurückgeblieben sind die ältesten Industrien des Ortes: Tabak- und Textilindustrie. Am bekanntesten sind die Tabakfirmen von A. Böninger, A. F. Carstanjen Söhne und C. & W. Carstanjen.

Neben den bislang genannten Eisen-, Maschinen-, chemischen, Tabak- und Textilindustrien besteht in Duisburg auch noch eine bedeutende Mühlenindustrie, da hier der Hauptstapelplatz des zugeführten Getreides sich befindet. Nicht weniger als sieben Mühlen haben sich im Gebiet der Rhein- und Ruhrhäfen niedergelassen. Bestimmend für ihre Niederlassung gerade an dieser Stelle ist die günstige Lage und Verkehrsgelegenheit für das aus dem Ausland bezogene Getreide, das über Rotterdam, Antwerpen, Bremen und Emden kommt. Ursprünglich wurde mehr Roggenmehl hergestellt, jetzt kommt ihm die Weizenfabrikation fast gleich. Die Gerste wandert zum großen Teil in die Brauereien und Mälzereien. Die Abfuhr des Getreides und der Mühlenfabrikate erfolgt fast nur mit der Bahn. Im Jahre 1921 waren die hiesigen Getreidemühlen bis zu 40 Proz., später 65 bis 75 Proz. ihrer Leistungsfähigkeit beschäftigt. Da bei den großen Valutaschwankungen eine einzelne Mühle kaum noch größere Einkäufe im Ausland tätigen konnte, schlossen sich im Juli 1921 eine Reihe westdeutscher Getreidemühlen zu gemeinsamem Ein- und Verkauf in der „Mühlengesellschaft“ zusammen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Holzhafen

Nach einem Kaltnadelblatt von Artur Zahn-Duisburg

Ruhrkoks bildete die Rückfracht für die aus Lothringen kommenden Minettezüge.

Kohlenförderung und Koksgewinnung aus dem hiesigen Revier beliefen sich wie folgt:

Kohlenförderung t	Koksgewinnung t
6 370 668,3	2 272 987,8
3 250 870,27	1 045 675,63

Die Änderung in der Erzversorgung bedingte teilweise Umstellung der Werke. Um der Schwierigkeiten Herr zu werden, wurden entweder kleine Werke mit größeren vereinigt oder es bildeten sich Interessengemeinschaften. Die steigende Zufuhr ausländischer Erze beeinflußte den Standort der Hüttenwerke; jüngere siedelten sich dicht am Rhein an und bauten ihre eigenen Häfen.

Außer den großen Hüttenwerken gibt es in Duisburg etwa 200 kleinere Betriebe, die, wenn auch teilweise an erstere angegliedert, doch selbständig und im allgemeinen auf Eisenindustrie eingestellt sind, wie Draht- und Blechwalzwerke, Gießereien.

Die heute blühende Maschinenindustrie geht auf den Anfang des 19. Jahrhunderts zurück, spielte aber damals neben der chemischen, Tabak- und Textilindustrie nur eine untergeordnete Rolle. Seit den sechziger und besonders seit den neunziger Jahren nahm sie ungeahnten Aufschwung. Sie paßt sich den Bedürfnissen des nächsten Absatzgebietes an und arbeitet für den Hütten- und Bergbau, den Hafen- und Werftbetrieb. Hervorzuheben wäre auch noch der Brücken-, Schiffs- und Eisenbahnwagenbau. In der ganzen Welt bekannt sind die Brückenbauten der AG. für Eisenindustrie und Brückenbau vorm. Joh. Casp. Harkort und im Kranbau die Deutsche Maschinenfabrik AG. (Demag), Duisburg. Letztere hat im Jahre 1913 für die Schiffswerft Blohm & Voß in Hamburg einen Riesenkran von 250 Tonnen Tragkraft, der noch heute der größte der Welt ist, gebaut. In einer Schiffahrtsstadt wie Duisburg stand der Schiffsbau von jeher in Blüte. Zu einer der ältesten und angesehensten Werften am ganzen Rhein zählt die Werft von Caspar Berninghaus, auf deren Hellig mancher Kahn oder Dampfer im Laufe der Jahre entstanden ist. Bereits 1857 wurde die Duisburger Kupferhütte gegründet, welche Kupferplatten und Blöcke zum Teil aus dem von Spanien bezogenen Rio tinto-Kies, das ist ein Schwefelkies mit Kupfergehalt, herstellt.

Ein wichtiger Zweig des hiesigen Wirtschaftsbetriebes ist die schon früher hier heimische chemische Industrie. Schwefelsäure, schwefelsaure Tonerde, Alaun und Soda sind ihre Herstellungsarten. 1824 wurde die heute noch bestehende Schwefel- und Salpetersäurefabrik von Ferd. Curtius, in den vierziger Jahren die Ultramarinfabrik von Jul. Curtius gegründet, die mit Aufkommen der Teerfarbenindustrie in dem Werk Vereinigte Ultramarinfabriken aufging. Erwähnungswert sind ferner die Firma Matthes & Weber, sowie die 1905 gegründete Gesellschaft für Teerverwertung m.b.H. in Duisburg-Meiderich, die Teer, Pech, Naphtalin, Benzol, Soluol herstellt. Auch die zum Konzern der Frankfurter Metallbank gehörige Berzelius Metallhütten AG. mit ihren namhaften Zinn- und Zinkprodukten darf nicht vergessen werden.

Nicht in ursächlichem Zusammenhang mit den oben genannten Wirtschaftszweigen und weit hinter ihnen zurückgeblieben sind die ältesten Industrien des Ortes: Tabak- und Textilindustrie. Am bekanntesten sind die Tabakfirmen von A. Böninger, A. F. Carstanjen Söhne und C. & W. Carstanjen.

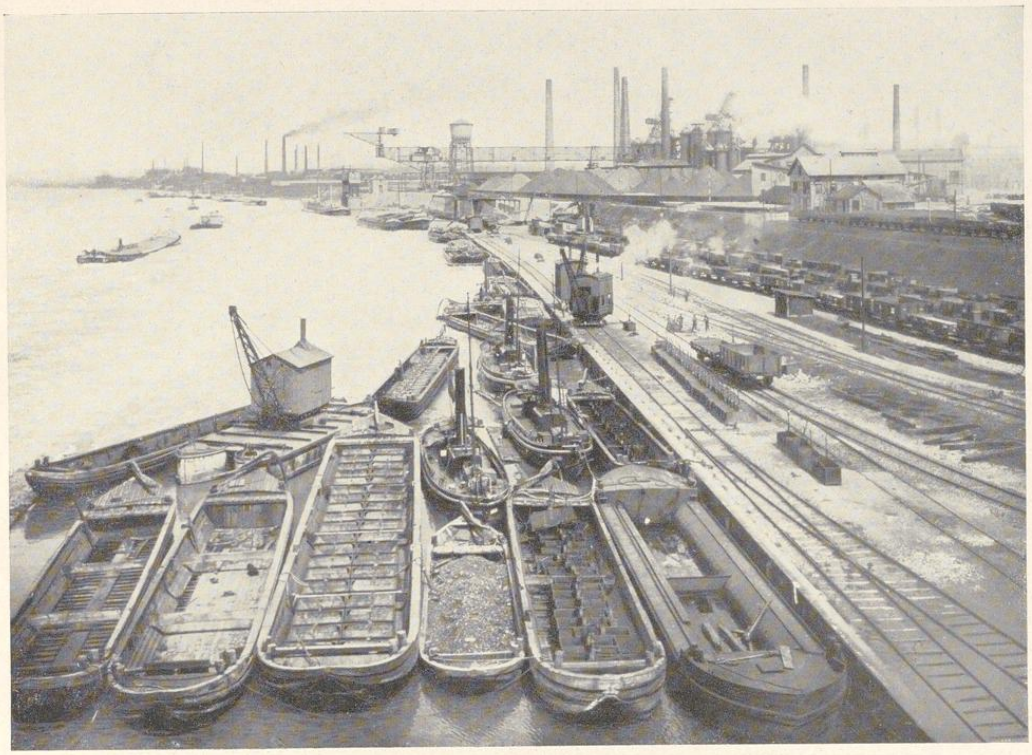
Neben den bislang genannten Eisen-, Maschinen-, chemischen, Tabak- und Textilindustrien besteht in Duisburg auch noch eine bedeutende Mühlenindustrie, da hier der Hauptstapelplatz des zugeführten Getreides sich befindet. Nicht weniger als sieben Mühlen haben sich im Gebiet der Rhein- und Ruhrhäfen niedergelassen. Bestimmend für ihre Niederlassung gerade an dieser Stelle ist die günstige Lage und Verkehrsgelegenheit für das aus dem Ausland bezogene Getreide, das über Rotterdam, Antwerpen, Bremen und Emden kommt. Ursprünglich wurde mehr Roggenmehl hergestellt, jetzt kommt ihm die Weizenfabrikation fast gleich. Die Gerste wandert zum großen Teil in die Brauereien und Mälzereien. Die Abfuhr des Getreides und der Mühlenfabrikate erfolgt fast nur mit der Bahn. Im Jahre 1921 waren die hiesigen Getreidemühlen bis zu 40 Proz., später 65 bis 75 Proz. ihrer Leistungsfähigkeit beschäftigt. Da bei den großen Valutaschwankungen eine einzelne Mühle kaum noch größere Einkäufe im Ausland tätigen konnte, schlossen sich im Juli 1921 eine Reihe westdeutscher Getreidemühlen zu gemeinsamem Ein- und Verkauf in der „Mühlengesellschaft“ zusammen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Holzhafen

Nach einem Kaltnadelblatt von Artur Zahn-Duisburg



Eisenwerk am Rhein (Niederrheinische Hütte) Fot. Lölgen, Düsseldorf.

Für Massenartikel und weite Wege wird wegen der geringeren Transportkosten der billigere Wasserweg bevorzugt, hochwertige, leicht verderbliche, wenig umfangreiche Waren benutzen für kurze Strecken die Bahn. Allerdings haben sich auch dabei Verschiebungen eingestellt, bedingt durch Tarifermäßigungen auf einzelne Güter und einzelne Strecken. Im allgemeinen war in der Ausfuhr von Kohle, Koks und Eisen die Bahn erfolgreicher, in der Einfuhr die Schiffahrt. Wir haben im rheinisch-westfälischen Industriegebiet eines der wichtigsten Schienennetze, in denen Duisburg ein Knotenpunkt bildet. So ist Duisburg die Stadt des Verkehrs. Gütermengen, wie hier jedes Jahr ankommen und von hier versandt werden, finden sich an keinem anderen Orte Deutschlands zusammen. Um diesen Güterverkehr zu bewältigen, ohne die Hauptstrecken nicht zu sehr zu belasten, schuf man große Umgehungsbahnen, auf welchen die Transporte unter Umgehung der Stadtbahnhöfe übergeleitet werden. Eine Reihe von Bahnhöfen nehmen diese Gütermengen auf, deren teilweise Verteilung wiederum auf Sammelbahnhöfen geschieht. In der Wedau kommen z. B. die Minettesendungen für die Rheinischen Stahlwerke und Phönix, die Erztransporte aus dem Siegerland für Phönix, rohe Kalksteine, gebrannter Kalk und Dolomit aus dem Angertal in großen Mengen an.

Brachten schon der Weltkrieg, die Revolution und die wirtschaftliche Demobilmachung große Umwälzungen und Erschütterungen für Deutschland mit sich, so gestalteten sich die ersten Friedensjahre in wirtschaftlicher Hinsicht noch weit schlimmer. Gerade Duisburg mit seiner Industrie traf diese Wandlung doppelt empfindlich. Es muß daher als ein gutes Zeichen angesehen werden, wenn trotz der widrigen Verhältnisse deutsche Arbeitslust und Arbeitskraft unverdrossen weiterleben und unermüdlich neue Werte schaffen, gerade hier, im Herzen unseres deutschen Vaterlandes.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Gesamtansicht der Häfen (Nach einem Gemälde v. Schreiner). Verlag: August Thiel, Duisburg-Ruhrort

DUISBURG ALS HAFENSTADT

VON REGIERUNGSBAURAT GROCHTMANN, ERGÄNZT VON REGIERUNGSBAURAT BAYER

Wohl selten ist eine Stätte so von der Natur zu einem Hafen- und Umschlagsplatz vorausbestimmt worden, wie die Stelle, wo die Ruhr ihre schwärzlichen, schaumgekrönten Wasser mit den gelben Fluten des Rheins vereinigt.

Von jeher hatten die großen Ströme und ihre Täler eine besondere Bedeutung in der Entwicklungsgeschichte der Völker. Vermöge ihrer Fruchtbarkeit waren die Stromtäler die Wiegen des Ackerbaues und die bevorzugten Stätten der Tierzucht, die Stromtäler hinauf führten die ersten Verkehrswege von den Meeren in das Innere der Kontinente. Hier verdichteten sich die menschlichen Siedelungen zu Städten, hier spielte sich die älteste Geschichte ab, und hier auch keimten zuerst Zivilisation und Kultur, entfalteten sich Gewerbe, Handel und Verkehr.

Auf Grundlage jener älteren ursprünglichen Verhältnisse hatte die an Rhein und Ruhr zugleich gelegene fränkische Siedelung Duisburg bereits im Mittelalter einen ansehnlichen Handel und regelmäßigen Schiffsverkehr mit dem Küstenland Holland. Der Aufschwung Hollands als seefahrendes und handeltreibendes Land wirkte rheinaufwärts auch auf Duisburg zurück. Kolonialwaren, Baumwolle, Tabak, flandrische und friesische Gewebe kamen auf dem Rhein nach Duisburg und wurden auf Karren zu Lande weiter verfrachtet. Als Rückfracht gingen bergische und märkische Erzeugnisse, vornehmlich Eisen- und Stahlwaren, aus den Tälern der Ruhr und ihrer Zubringer über Duisburg nach Holland.

Entwicklung und Aufstieg der heute weltberühmten Hafen- und Verkehrsanlagen Duisburgs gingen jedoch nicht aus jenen älteren Anfängen hervor; sie beruhten auf einer geheimen Kraft und Begabung seiner Lage, die erst spät sich offenbarte und auswirkte. Um den Unterlauf der Ruhr und von ihren Ufern nordwärts zur Lippe hin sich erstreckend ruht im Schoß der Erde in zahlreichen übereinander

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

gelagerten Schichten die Sonnenarbeit versunkener Jahrtausende, liegen die kostbaren Lager der Ruhrsteinkohle. Ein wahrer echter Hort der Nibelungen!

Von altersher kannte man an der Ruhr die Steinkohle, deren Schichten an den Höhenrändern ihres Tales vielfach zu Tage traten. Aber ihre Verwendung ging nicht über den geringfügigen Gebrauch in Haus und Werkstatt und über die engeren Bezirke ihrer Fundstellen hinaus. Ihrer Gewinnung und Verwertung im großen, ihrem Vertriebe im weiteren Volksgebiete und nach dem Auslande standen Hindernisse entgegen, deren Hebung erst verhältnismäßig spät gelang. Was vor allem fehlte, war die Möglichkeit, größere Massen auf weitere Entfernungen zu transportieren. Auf den schlechten Landwegen waren Massentransporte nur auf verhältnismäßig kurze Entfernungen durchzuführen. Die Ruhr war durch Mühlenwehre verbaut, die eine durchgehende Schiffahrt nicht zuließen. Am schlimmsten aber waren die politischen Hindernisse. Das alte Deutsche Reich, wie es bis 1803 bestand, war in hunderten von Ländern und Ländchen geistlicher und weltlicher Herren zersplittert. Unter diesen auseinander und gegeneinander strebenden Herrschaften, bei der unendlichen Vielfältigkeit in Verwaltung und Recht, in Maß und Gewicht, in Währung und Münze, bei den unzähligen Grenz- und Flußzöllen, den zahlreichen Gewerbebindungen und willkürlichen Handelsbeschränkungen konnte eine Aufgabe, wie die Erschließung der märkischen Kohlenfelder es gewesen wäre, nicht unternommen werden. Erst als durch den Anfall des Herzogtums Kleve und der Grafschaft Mark an Brandenburg (1609) dieses Fürstenhaus die Herrschaft über die reichen Kohlenfelder der Mark, über die Ruhrmündung und einen Teil des Unterrheins erlangt hatte, konnte sich ein Wandel anbahnen. Allerdings dauerte es bei den beständigen Kriegswirren, die im 17. Jahrhundert Deutschland durchtobten, noch mehr als ein Jahrhundert, ehe die brandenburg-preußischen Herrscher ihrer Länder am Rhein sich tatkräftig annehmen konnten.

Friedrich Wilhelm I. ließ zuerst die märkischen Bergverhältnisse eingehend studieren. Aber erst Friedrich II. brach den Bann, der bisher den kostbaren Hort durch Wälle von Hindernissen von der Welt abgeschlossen hatte. Durch die Bergordnung von 1766 legte er die Leitung des Bergbaues und die Verwaltung der Bergbetriebe ganz in die Hände des Staates. Gegen den Widerstand der übrigen Ruhruferherren setzte er den Bau von Schleusen neben den Steinwehren in der Ruhr durch. Nun war eine durchgehende Schiffahrt nach dem Rhein möglich, und ein leistungsfähiger Absatz für die Kohle geschaffen. Die am rechten Ruhrufer Duisburg gegenüber gelegene klevische Stadt Ruhrort wurde zum Stapel- und Umschlagsplatz für die Kohle eingerichtet. Die Wirren der französischen Revolution und die Aera der napoleonischen Kriege brachten einen vorübergehenden Stillstand in der Entwicklung. Nach des Korsen Sturz jedoch gelangte Preußen in den ungeteilten Besitz der Provinzen Rheinland und Westfalen, und nun war erst recht die Bahn frei für eine neue Entwicklung.

Noch in der Unruhe des napoleonischen Zeitalters war im Jahre 1805 von Friedrich Wilhelm III. die äußerst wichtige Bestimmung ergangen, daß die Einkünfte aus der Ruhrschiffahrt nur für deren eigene Zwecke, nicht für allgemeine Staatszwecke verwendet werden sollten. Durch die Gründung dieses noch heute bestehenden Ruhrschiffahrtsfonds war die Weiterentwicklung der Ruhrschiffahrt als der damals wichtigsten Vorbedingung des Kohlenbergbaues finanziell gesichert. Aus den Mitteln dieses Fonds wurde 1820—1825 der sog. alte Ruhrorter Hafen erbaut.

Diese für damalige Zeit hochbedeutsame Anlage löste in der Schwesterstadt Duisburg einen eigenartigen Wettbewerb aus. Ihre Kaufmannschaft hegte die nicht unbegründete Furcht, daß das auf Duisburger Gebiet am linken Ruhrufer sehr ungünstig gelegene Zollamt für den holländischen Verkehr an die neue Ruhrorter Hafenanlage verlegt werden könnte. Aus eigenen Mitteln beschlossen sie ein neues Zollamt vor dem Duisburger Marientor zu errichten und durch einen besonderen Stichkanal mit dem Rhein zu verbinden. Dieser Stichkanal, von dem Rheinkanal-Aktienverein (1828-31) erbaut, ist der Kern des heutigen Duisburger Außenhafens.

Einen Kohlenverkehr hatte diese Anlage nicht, denn sie hatte keine Verbindung mit der Ruhr. Der Aufschwung des Ruhrorter Kohlenhandels ließ jedoch die tatkräftigen Duisburger Handelsherren nicht ruhen. Als der Ruhrfiskus die Ruhrorter Anlage in den Jahren 1837-42 durch den Schleusenhafen vergrößerte, schuf in Duisburg ein eigens gegründeter Ruhrkanal-Aktienverein die fehlende Verbindung mit der Ruhr (1840-44), die Anfänge des heutigen Innenhafens.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

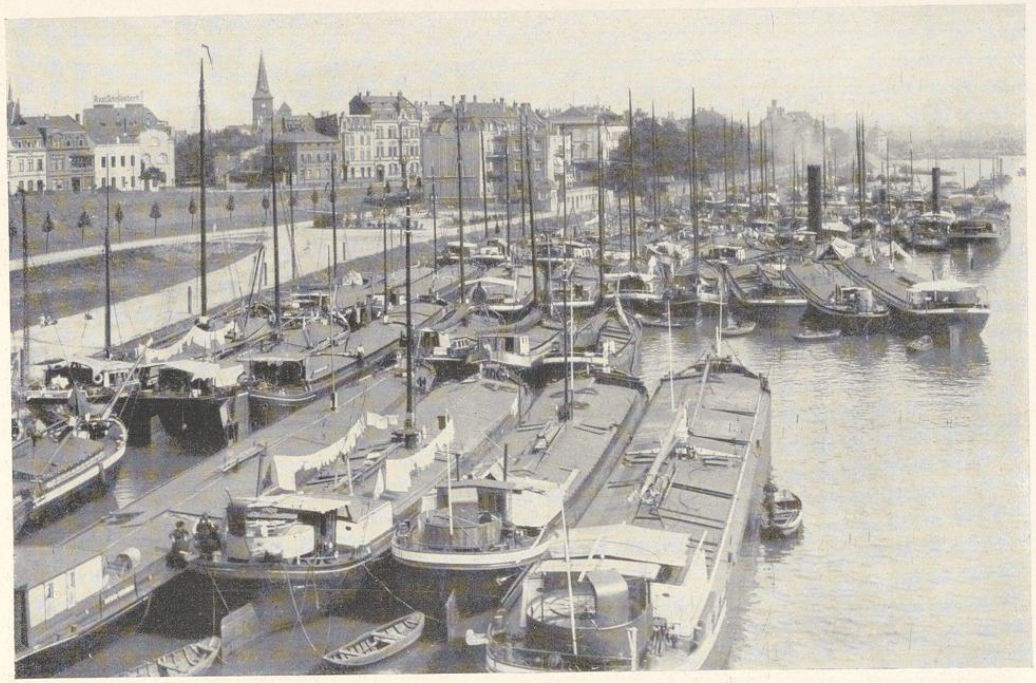
Bis zur Mitte des Jahrhunderts war die Ruhr der einzige Zubringer zu den Häfen. Ende der 40er Jahre traten die Eisenbahnen auf, behaupteten sich nicht nur neben der Ruhr in der Beschickung der Häfen, sondern überflügelten die Ruhrschifffahrt, die im Jahre 1860 zu ihren höchsten Leistungen sich erhob, schnell und brachten sie bald ganz zum Erliegen. Der Ruhrorter Nord- und Südhafen, 1860-68 erbaut, wurde schon in der ersten Anlage mit Bahngleisen versehen. Auch die Duisburger vereinigten Kanalvereine (Rheinruhrkanal-Aktienverein) machten sich die Neuerung schnell zu Nutze und verbreiterten zugleich 1861-64 den Rheinkanal. Dem Bau des Kaiserhafens in Ruhrort (1872-90) setzten sie die Herstellung eines neuen Hafenbahnhofs (1889-90) und den Bau des Parallelhafens entgegen (1895-98), Anlagen, die jedoch von der Stadtgemeinde selbst ausgeführt werden mußten, da die privaten Gründungen der Kanalvereine den Wettbewerb mit dem Staate nicht länger aushalten konnten. Aber auch die Stadt Duisburg mußte bald der Erkenntnis Raum geben, daß ein Wettbewerb mit dem Staate auf diesem Gebiete auf die Dauer nicht den Interessen der Stadt entsprechen könne. Zwar antwortete, als der Ruhrfiskus im Anfange dieses Jahrhunderts mit dem Plan einer neuen großen Hafenerweiterung auftrat, die Stadt Duisburg mit dem Gegenplan eines Hafens in der Rheinau, dessen Grunderwerb mit größter Beschleunigung betrieben wurde. Jedoch die Einsicht, das ein Zusammenarbeiten der beiden Körperschaften bessere wirtschaftliche Ergebnisse für die Allgemeinheit zeitigen müsse als ein Gegeneinanderarbeiten, führte zu einer Verschmelzung der Hafenverwaltungen in eine Interessen- und Betriebsgemeinschaft und im Zusammenhang damit zu einer Vereinigung der 3 Städte Duisburg, Ruhrort und Meiderich. Der Ruhrorter Plan, die Herstellung des sog. neuen Hafens mit dem Hafenkanal und den 3 Becken A, B und C, die sich zum großen Teil auf Meidericher Gebiet befanden, wurde in den Jahren 1905-08 ausgeführt, der Duisburger Rheinauhafen jedoch zurückgestellt.

Der Ruhrorter sog. Eisenbahnhafen, ursprünglich eine Gründung der Köln-Mindener Bahngesellschaft und mit der Verstaatlichung der Bahn auf den Staat übergegangen, wurde 1908 und der Hochfelder Hafen, eine Anlage der früheren Rheinischen Bahngesellschaft, wurde 1912 der Betriebsgemeinschaft der Häfen angeschlossen.

Die vereinigten Anlagen, deren Verwaltung vom Staate (Ruhrfiskus) geführt wird, bilden die weltberühmten Duisburg-Ruhrorter Häfen, die bedeutendsten Binnenhäfen der Welt. Im Verlaufe eines langen Zeitraumes allmählich entstanden, tragen sie nach ihrer Ausgestaltung und ihrem Verkehr deutlich den Stempel ihrer Entstehung und ihrer Bestimmung.

Die älteren Duisburger Anlagen mit Ausnahme des neueren Parallelhafens weisen recht enge Verhältnisse auf. Wie ein Gürtel legen sie sich eng an die Mauern und Tore der alten Stadt. In dem engen fast 4 km langen Schlauche liegen die hohen Ufer entlang in langer Reihe die Rheinschiffe, nur eine schmale Fahrstraße für den Verkehr übrig lassend. Am Ladeufer erheben sich in bunter Abwechslung mächtige Speicher und Fabrikanlagen, Eisenwerke, chemische Fabriken, Sägewerke, Maschinenhallen von gewaltigen Ausmaßen, Mühlen und Tankanlagen für Petroleum und Benzin. Dazwischen Schiffswerften und weitgedehnte Holzläger. Ein starkes Leben pulst in dieser Hauptschlagader der alten Hansestadt. An den langen Kais stehen endlose Reihen von Eisenbahnwagen, die von den Schiffen aus beladen werden sollen. Dort haben sich die Speicher geöffnet und auf Karrdielen, die eine Brücke vom Speicher zum Wagenboden schlagen, werden Güter aus dem Speicherinnern dem Schienenwege zugeführt. Laufkrahne mit Drehgestell arbeiten pfeifend und zischend; die Ketten rasseln nieder, und der Greiferkorb stürzt mit weitgeöffnetem Maul in die Schiffsladung, um geschlossen und gefüllt wieder aufwärts zu rattern. Dazwischen das heftige Hämmern der pneumatischen Nietwerkzeuge auf den Schiffswerften, das verhaltene Surren der Getreideelevatoren, der schrille Schrei der Sägen und das eintönige Tacken der Ankerwinden. Auf den Geländern der über den Hafen führenden Schwanentorbrücke lehnen Schaulustige. Jetzt gerät die Menge in Bewegung. Das Läuten einer Glocke zeigt an, daß ein Schleppzug die Brücke passieren will. Die Schlagbäume schließen sich und sperren den Straßenverkehr von jeder Seite ab. Von den beiden malerischen Brückentürmen aus, wo die Brückenwärter zwischen einem Gewirr von Hebeln und Handrädern ihres Amtes walten, werden die Brückentafeln mit elektrischer Kraft gehoben, und eine breite Durchfahrt öffnet sich für den wartenden Schiffszug. Langsam setzt sich der Dampfer in Bewegung. Der Kapitän nickt kameradschaftlich dem Brücken-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Blick von der Rheinbrücke Duisburg-Ruhrort-Homberg. Fot. Lölgen, Düsseldorf.

wärter zu und hebt lässig grüßend die Hand zur Mütze. Mit wehender Rauchfahne zieht der Schlepper arbeitend seinen Weg. Lautlos, fast geisterhaft, folgt gleitend das mächtige Lastschiff mit ragenden Masten und fliegenden Wimpeln. Am hohen Ruderstuhl steht der Schiffer, sorgsam den Gang des Schiffes beobachtend, während mit Korksack oder Schürholz ein Matrose bereit steht, um ein Ankommen des Schiffes an die Brückenmauern zu hindern. Einen Blick noch senden wir dem Schiffe nach, das sich im Gewirr der im Hafen liegenden Fahrzeuge verliert. Dann schließen sich die Brückentafeln, mit dumpfem Hall fallen sie auf ihr Lager, und der gehemmte Großstadtverkehr flutet wieder über die Brücke. Alles in allem ein Bild voll malerischen Reizes und voll treibenden Lebens, auf das die ehrwürdigen Türme der alten Stadt herabgrüßen, in Rauch und Nebel wie im Ungewissen verschwimmend.

Der Duisburger Hafen hat sich den Charakter eines Handelshafens zu erwerben und zu bewahren gewußt. Wenn auch der Kohlenumschlag ganz erheblich ist, so zeigen doch die mächtigen Speicher und Lagerhäuser, die bedeutenden industriellen Anlagen, die zahlreichen Speditionsniederlassungen noch heute, welchen Anteil die Duisburger Kaufmannschaft an der Entstehung des Hafens hatte, daß er ein Kind ihres unternehmenden Handelsgeistes ist.

Andere Züge weist der Ruhrorter Hafen auf. Weite Wasserflächen in zahlreiche Hafenbecken gegliedert, unzählige Gleisgruppen mit hunderten von Kilometern Schienensträngen, langgestreckte öde aussehende Lagerplätze, auf denen hunderttausende Tonnen Kohlen lagern können, eine geringe Bebauung, all das charakterisiert den Hafen als Durchgangs- und Lagerhafen für Kohle. Die bunte Vielfältigkeit und anziehende Geschäftigkeit des Duisburger Hafens fehlt. Dafür imponiert er durch seine Größenverhältnisse, durch die gewaltigen Maße seiner Ausdehnung und seines Schiffsverkehrs. Eine Stimmung von Nüchternheit, ein Hauch von preußischer Strenge und Einfachheit liegt über den weiten Anlagen, die beim ersten Anblick jedes ma-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

lerischen Reizes zu entbehren scheinen. Aber wir werden belehrt, daß wir in dem gewaltigen Stau- und Verteilungsbecken für die Ruhrkohle uns befinden. Tag für Tag rollen von allen Seiten des Reviers lange Züge mit Kohlen beladen ein, um hier auf den Wasserweg überführt und nach den Rheinuferstaaten und den westlichen Nachbarländern, auch über See, versandt zu werden. Im Jahre 1913 kamen Tag für Tag 60 000 t Kohlen (einschließlich Koks und Briketts) in den vereinigten Häfen an. Das macht im Jahre bei 300 Betriebstagen 18 Mill. Tonnen. Eine gewaltige Menge, fast der sechste Teil der gesamten Förderung des Ruhrreviers. Läßt man Tag und Nacht ununterbrochen die Züge anrollen, so läuft alle 10 Minuten ein Kohlenzug von 25-30 Wagen in den Hafen ein, um auf den Wasserweg umgeladen zu werden. Von dieser Leistung entfielen allein auf den Ruhrorter Hafen drei Viertel; der Rest verteilte sich auf den Duisburger Hafen und den Hochfelder Hafen.

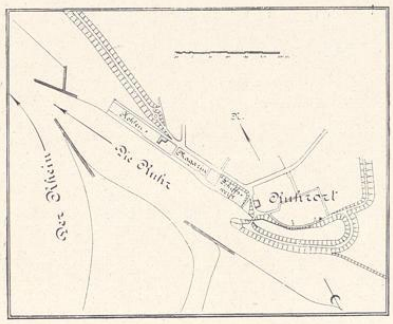
Sinnreiche Vorrichtungen ermöglichen diese gewaltigen Leistungen. Diese Vorrichtungen sind die Kohlenkipper, deren 24 in den Häfen aufgestellt sind. Die modernsten und leistungsfähigsten sind die elektrisch betriebenen, 11 an der Zahl, mit denen zur Zeit nur der Ruhrorter Hafen ausgestattet ist. Sind alle Umstände günstig, d. h. fehlt es nicht an Kohlen und an Schiffsraum, so kann ein solcher elektrisch betriebener Kipper alle drei Minuten einen Bahnwagen mit Kohlen ins Schiff entleeren. Umfangreiche Gleisanlagen gehören zu einem solchen Kipper. In einer hochliegenden Gruppe stehen die beladenen Züge. Auf mäßigem Gefälle läßt man die beladenen Wagen der Volldrehscheibe zulaufen; dort werden sie mit elektrischer Kraft gedreht und auf das Kippergleis eingestellt. Ein Anheben! und durch eigene Schwerkraft laufen sie auf sorgsam abgestimmtem Gefälle dem Kipper zu, wo sie auf der um eine horizontale Achse drehbaren Plattform durch Bremsschiene und Fanggeschirr angehalten und aufgefangen werden. Die Verriegelung der klappenartig eingerichteten Kopfwand des Wagens wird aufgeschlagen, der Kipperführer betätigt einen Hebel, die Plattform mit dem beladenen Wagen macht eine langsame Kippbewegung nach unten, und die Kohlen stürzen durch die aufgeklappte Stirnwand in den Schiffsraum. Aufgerichtet und angehoben läßt die Plattform den entleerten Wagen zu einer tiefer gelegenen Drehscheibe laufen, von wo er auf das Leerwagengleis eingestellt und entlassen wird.

Die Kipper sind in geräumigen Hafenbecken angeordnet. In ihrer Nähe drängen sich die Schiffe zusammen, die in Ladung liegen oder auf Ladung warten. Die großen Rheinkähne pflegen nämlich in ihren zahlreichen durch Querschotten von einander getrennten Räumen, ja oft im gleichen Laderaum verschiedene Kohlensorten einzunehmen, um durch Mischung besondere Eigenschaften zu erzielen. Das bedingt häufige Schiffswechsel und längeres Warten der Fahrzeuge. In den Hafenbecken A und B, wo die neuen Kipper sich befinden, häufen sich die Fahrzeuge dicht zusammen. Aber auch am oberen Teile des sog. Hafenkanals. Hier mündet der Rhein-Herne-Kanal mit seiner untersten Schleuse in den Hafen. Abseits im Hafenbecken C liegen große Ansammlungen leerer Schiffe, die warten, bis das große Schiebetor der Schleuse sich öffnet, um ihnen die Fahrt ins gelobte Land der Kohle zu ermöglichen. Beladene Schiffe hinwieder schwimmen durch das Tor in den Hafen, um bald von den Schleppern des staatlichen Schleppmonopols auf die Rheinreede gebracht zu werden. Hier auf freiem Strom um die Mündungen des Ruhrorter Hafens und noch einige Kilometer stromab der holländischen Grenze zu liegt ständig eine ganze Flotte beladener, auf Schleppgelegenheit wartender Fahrzeuge. Mächtige Anker haben in der Flußsohle Halt gefaßt. Glucksend und schwappend schlagen die Wellen um Bug und Seitenwand der Schiffe und jagen gelegentlich über die hart auf dem Wasser liegenden Gangborde. Da und dort liegen zwischen den Schiffen zerstreut mit breiten Radkästen und doppelten Schornsteinen die mächtigen Raddampfer, die an langen Stahltrossen 3-4 beladene Schleppkähne rheinaufwärts schleppen, bis Mannheim vielleicht, auch wohl bis Straßburg. Weniger mächtig gebaute Schraubendampfer besorgen den Schleppdienst nach Rotterdam.

Die Bedeutung eines Hafens liegt in seinem Verkehr. Der Masse nach weisen die Duisburg-Ruhrorter Häfen, weist die Stadt Duisburg einen Verkehr auf, der den Verkehr Hamburgs überbietet. Im Jahre 1913, dem letzten Friedensjahre, hatten die vereinigten Häfen einen Verkehr von rd. 27 000 000 t. Von der Größe dieses Umschlags erhält man einen Begriff, wenn man sich vergegenwärtigt, daß diesem Jahresverkehr von 27 000 000 t ein Tagesverkehr von 110 beladenen Eisenbahngüterzügen entspricht.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Mit Rücksicht auf das beispiellos schnelle Anwachsen des Verkehrs in den Häfen trug man sich schon mit großen Erweiterungsprojekten, namentlich auch mit dem Bau des Rheinauhafens, als der Weltkrieg ausbrach und diesen Plänen auf Jahre hinaus ein Ziel setzte. Besonders schwierig gestalteten sich die Verhältnisse für die Duisburg-Ruhrorter Häfen indeß während der Inflationszeit und namentlich während der Zeit der Ruhraktion; ja man kann ohne Uebertreibung sagen, daß kein anderer Hafen während dieser Zeit so schwer zu leiden hatte, wie gerade der Duisburg-Ruhrorter. Glücklicherweise können diese traurigen Verhältnisse im wesentlichen als überwunden betrachtet werden: Der Umschlag im Hafen näherte sich im letzten Jahre bereits der

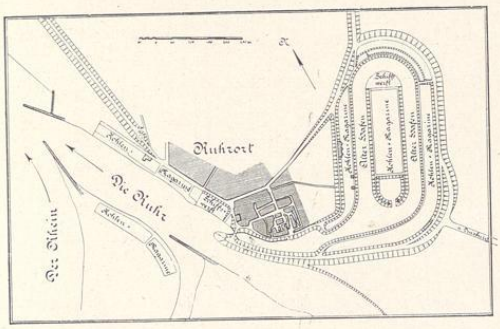


Die Häfen im Jahre 1753.

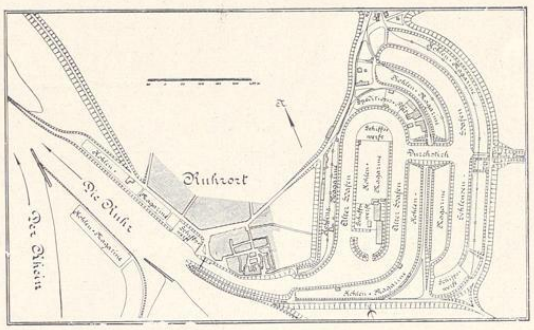
Friedenshöhe, und es besteht berechtigte Aussicht, daß dieser in Zukunft den Friedensumschlag noch weit überflügeln wird. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Duisburg-Ruhrorter Häfen bei der Vermittlung der gesteigerten Kohlenausfuhr Deutschlands eine hervorragende Rolle spielen werden.

Dementsprechend wurden seitens der Hafenverwaltung alle Vorbereitungen getroffen, um sich einer Steigerung der Kohlenausfuhr, selbst wenn sie weit über den höchsten Friedensstand hinausgeht, anzupassen. Unter den Bauvorhaben seien nur die wichtigsten genannt: Erbreiterung des Duisburger Außenhafens, neuzeitlicher Umbau der Sperrschleuse am Marientor, Vertiefung des Duisburger Außen- und Innenhafens, Erbreiterung des Kaiserhafens, Errichtung neuzeitlicher Kohlenumschlagsvorrichtungen dortselbst, Aufschließung des Industriegeländes am Rhein-Herne-Kanal, und vor allem Ausbau des Rheinauhafens zwecks Ermöglichung des Umschlags aus Großraumgüterwagen ins Schiff.

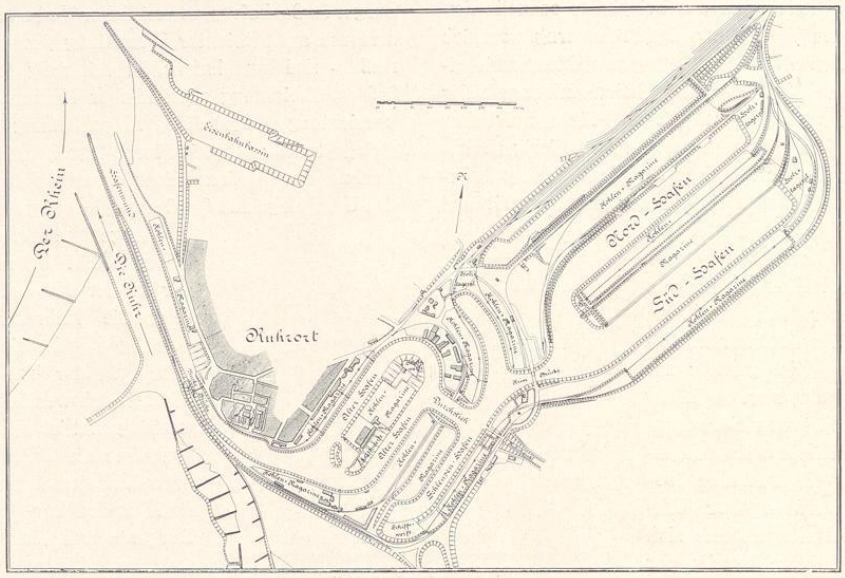
Menge und Art der Güter lassen leicht erkennen, daß wir in der Hafenstadt Duisburg die Nährmutter einer mächtigen Industrie vor uns haben. In der Tat, das niederrheinisch-westfälische Industriegebiet ist nicht zu denken ohne die Duisburg-Ruhrorter Häfen, und diese wieder sind undenkbar ohne den Bergbau und die Eisenindustrie ihres Hinterlandes. Die Ruhrwasserstraße eröffnete der Steinkohle zuerst den Weg zum Rhein und begründete Schicksal und Bestimmung Duisburgs als Rheinhafen des Ruhrreviers. Seitdem verbinden tausend Schienenwege die Hafenanlagen mit allen Teilen des Reviers und haben beide miteinander unlösbar verkettet. Ein Monopol der Natur ist es, das Duisburg zugefallen ist, und das ihm nicht entrissen werden kann, ein Monopol allerdings, das ihm nicht mühelose Gewinne in den Schoß wirft, sondern in steter immer wieder sich erneuernder Arbeit sich auswirken muß.



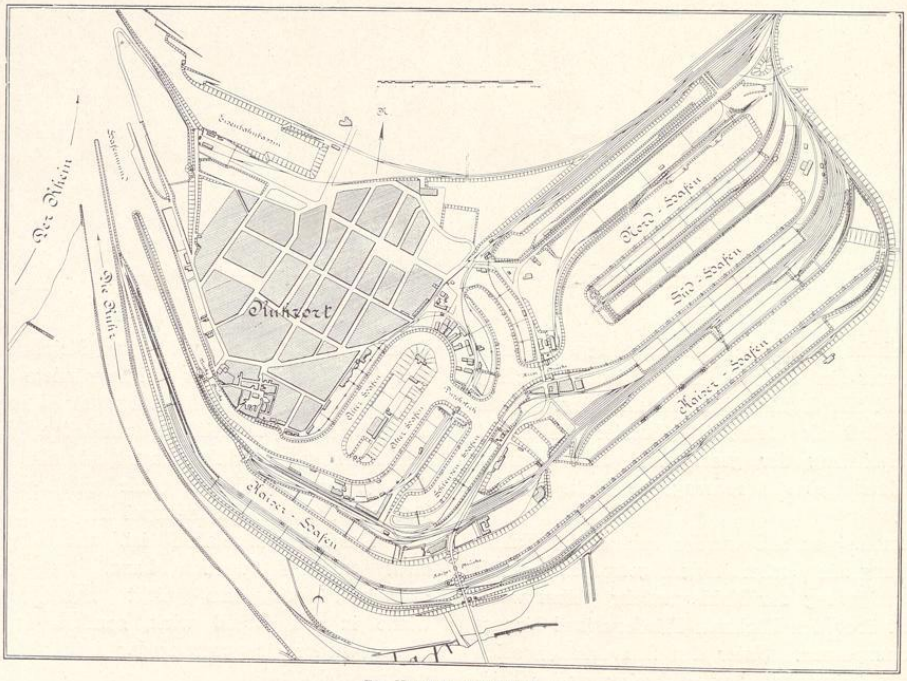
Die Häfen im Jahre 1825.



Die Häfen im Jahre 1853.

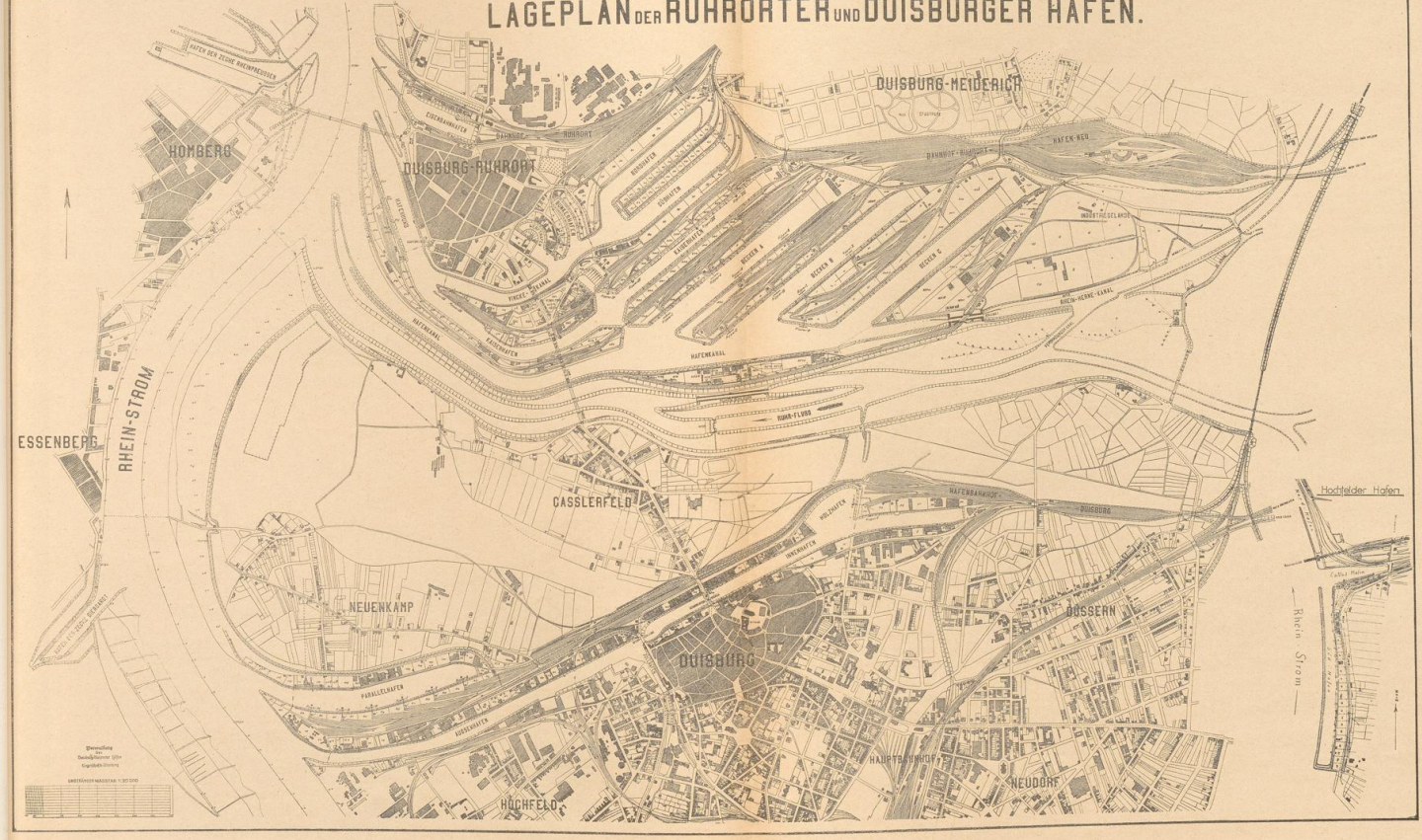


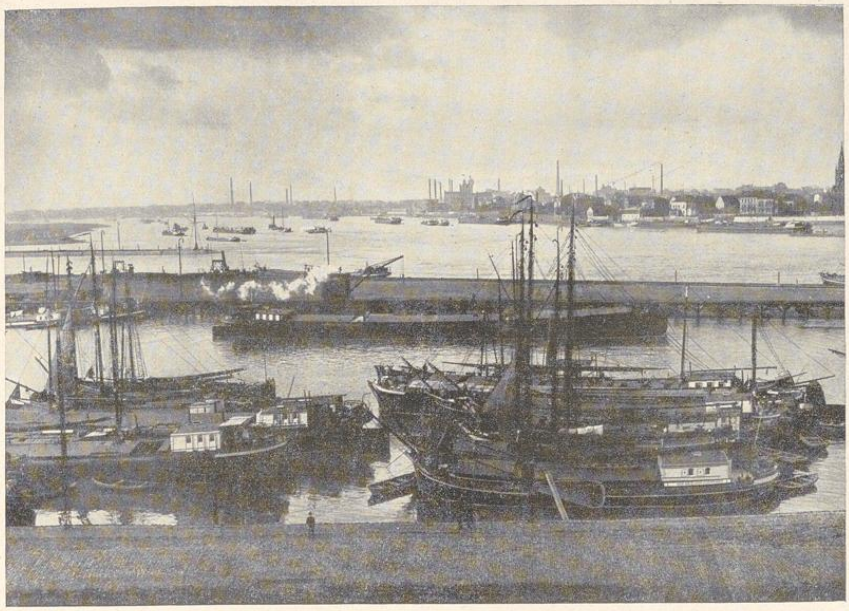
Die Häfen im Jahre 1868.



Die Häfen im Jahre 1906.

LAGEPLAN DER RUHRORTER UND DUISBURGER HÄFEN.

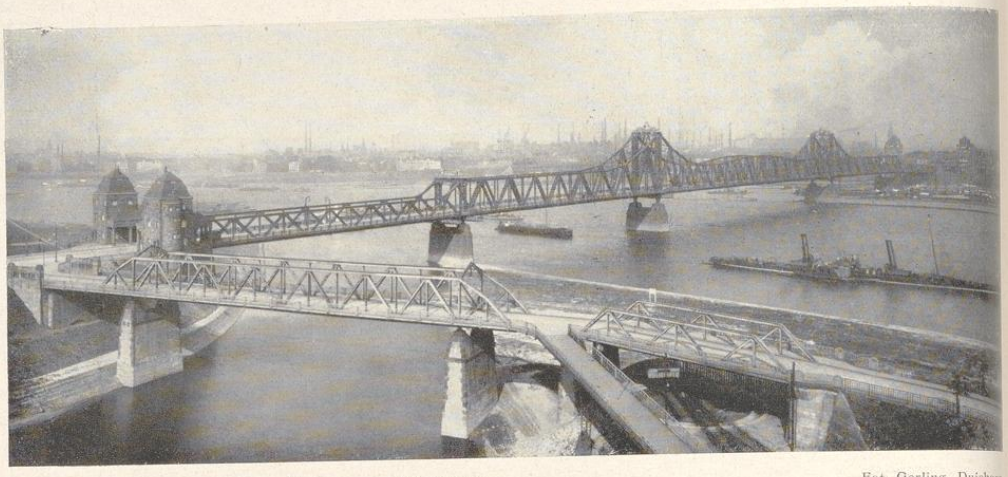




Blick auf Hafenmund und Rhein vom Ruhrorter Ufer. Fot Hallensleben, Ruhrort.



Blick in das alte Eisenbahn-Bassin, Ruhrort. Fot. Hallensleben, Ruhrort.



Blick auf die Rheinbrücke Dbg.-Ruhrort—Homberg u. auf Hütte Phönix. Fot. Gerling, Duisburg

DAS VERKEHRSWESEN

VON Dr. ING. OBERGEFELL

Wo der Rhein, der völkerverbindende Strom, sich endgültig vom deutschen Mittelgebirge abwendet und noch den letzten Gebirgsfluß, die Ruhr, schützend in seine starken Arme aufnimmt, hat er den auf Austausch der Güter sinnenden Menschen eine Stätte geschaffen, die seit altersher dazu einladen mußte, hier einen Stapel- und Umschlagplatz einzurichten.

Auf dem Rhein, der großen Wasserstraße, fahren die Schiffe ihren Weg, bergauf, talab; am Rhein entlang ziehen Landstraßen von Süden nach Norden. Diese werden gekreuzt von solchen Wegen, die vom Osten, vom inneren Deutschland her, nach dessen westlichen Teilen und nach Holland führen.

Von besonderer Bedeutung mußte dieser Verkehrsschwerpunkt werden, als der menschliche Geist daran ging, die im Erdinnern schlummernden ungeheuren Schätze zu bergen in einer Gegend, deren Schwerpunkt wiederum unsere Stadt Duisburg ist. Was Wunder, daß auch die Ruhr bald dazu benutzt wurde, die in ihrer Nähe gefundenen Kohlen dem stärkeren Vater Rhein zuzuführen. Mit der Einführung der Eisenbahnen ging diese Transportart allerdings wieder ein. Neuerdings bestehen jedoch ernsthafte Bestrebungen, die Ruhr wenigstens auf einem gewissen Teile wieder schiffbar zu machen. Der im Bau begriffene Wasseranschluß der Nachbarstadt Mülheim ist der erste Schritt auf diesem Wege.

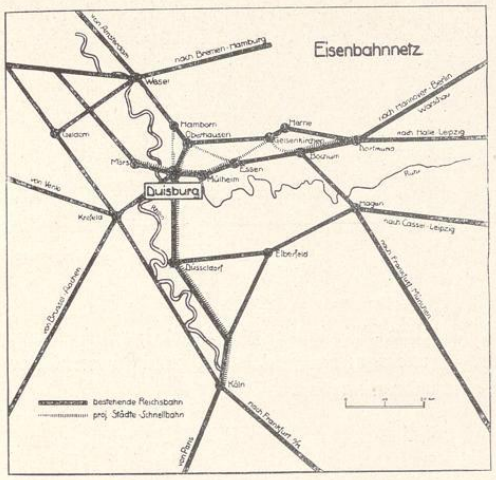
Eine Wasserverbindung mit dem Norden Deutschlands ist durch den Rhein-Herne- und Dortmund-Ems-Kanal hergestellt worden. Dieser Wasserstraßenzug mündet jetzt in die Häfen. Wie aus dem beigefügten Bild ersichtlich, soll durch den Einbau einer Ruhrschleuse eine zweite Ausmündung zum Rhein durch die Ruhr hergestellt werden. Der Bau der Ruhrschleuse ist in vollem Gang; sie stellt ein stattliches Musterstück deutscher Technik dar mit ihrer Länge von 330 m, die es ermöglicht, einen ganzen Schleppzug von 4 Kähnen auf einmal zu schleusen.

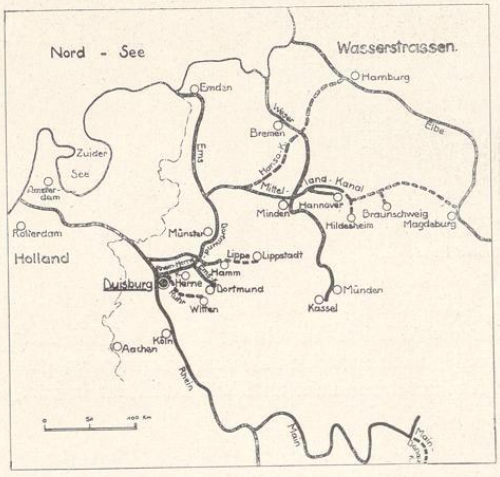
Eine weitere Vermehrung der Wasserstraßenverbindungen des engeren und weiteren Industriegebiets mit dem übrigen Deutschland wird der geplante und zum Teil fertiggestellte Mittellandkanal bilden. Auch der Hansa-Kanal dürfte früher oder später zur Tatsache werden.

Nach allen Richtungen ziehen von Duisburg aus wichtige Landstraßen, die hier den Rhein bezw. die Ruhr mit kühnen Bauwerken überschreiten. Seit der Tätigkeit des Siedlungsverban

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

des des Ruhrkohlenbezirks ist dieses Netz von Landstraßen systematisch ergänzt und zu einem einheitlichen System der „Verbandsstraßen" zusammengefaßt worden. Neuerdings bestehen Pläne, die darauf abzielen, auf solchen ortsverbindenden Straßen Autobusverkehr einzurichten. Daneben laufen Projekte zur Erbauung eigener Autostraßen, die im Sinne des Eisenbahnverkehrs als unbebaute Verkehrsstreifen mit möglichst wenig Kreuzungen von anderen Verkehrswegen hergestellt werden sollen. Natürlich setzt die teilweise weit vorgeschrittene Bebauung der Durchführung solcher Pläne gewisse Grenzen.

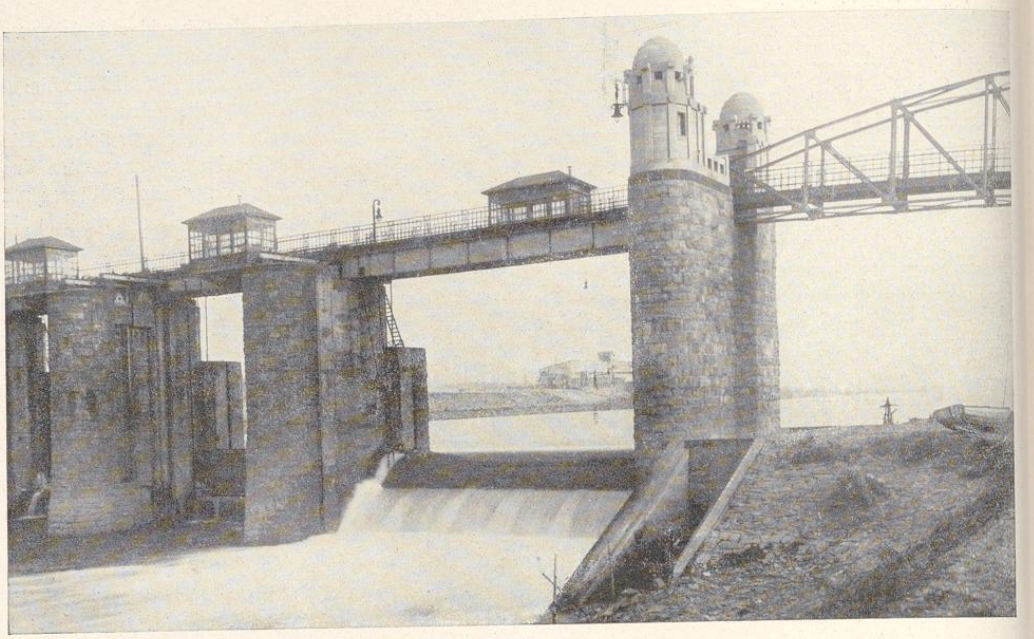




Das durchgehende Eisenbahnnetz, das in Duisburg seine Verbindung zwischen Ost und West erhält, wurde bekanntlich gerade im Industriegebiet auf einen hohen Grad der Leistungsfähigkeit gebracht. Immerhin sind der Weiterentwicklung des Personenverkehrs infolge der außerordentlich angespannten Belastung der Bahnen durch den Güterverkehr Grenzen gezogen. Es besteht daher der Plan, durch das Industriegebiet bis nach Köln eine Städteschnellbahn zu erbauen, die lediglich dem Personenverkehr dienen und nur an den wichtigeren Orten mit Haltestellen ausgestattet werden soll.

Die einzelnen Teile Duisburgs sind durch Straßenbahnlinien verbunden. Es bestehen 3 Unternehmen: die Duisburger Straßenbahn im Besitze der Stadt sowie der Allgemeinen Lokalbahnen- und Kraftwerke A.-G., die Kreis-Ruhrorter Straßenbahn A.-G. und die Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn G. m. b. H., im Besitze der Städte Duisburg und Düsseldorf. Ein Mangel ist, daß die Linien des ersten und des letzten Unternehmens Normalspur, die des zweiten aber Schmalspur haben. Die Linien des ersten Unternehmens umspannen das Gebiet von Alt-Duisburg und verbinden dieses mit Ruhrort und mit Meiderich. Weiter vermitteln sie den Anschluß an das Netz der Mülheimer Straßenbahn. Die Linien der Kreis-Ruhrorter Straßenbahn durchfahren die Stadtteile Ruhrort und Meiderich, haben Verbindung mit der Hamborner Straßenbahn und reichen bis Dinslaken. Die Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn verbindet Duisburg mit Düsseldorf, sie geht beiderseits in das übrige Straßenbahnnetz über und durchfährt die Ortschaften Huckingen, Witlaer und die Stadt Kaiserswerth. Es ist beabsichtigt, die Leistungsfähigkeit dieser Bahn durch Verlegung auf eigenen Bahnkörper und durch zweigleisigen Ausbau zu heben. Ein Abzweig der Bahn führt zum Süden der Stadt Duisburg, nach Wanheim, wo bedeutende industrielle Werke am Rhein in neuerer Zeit entstanden sind.

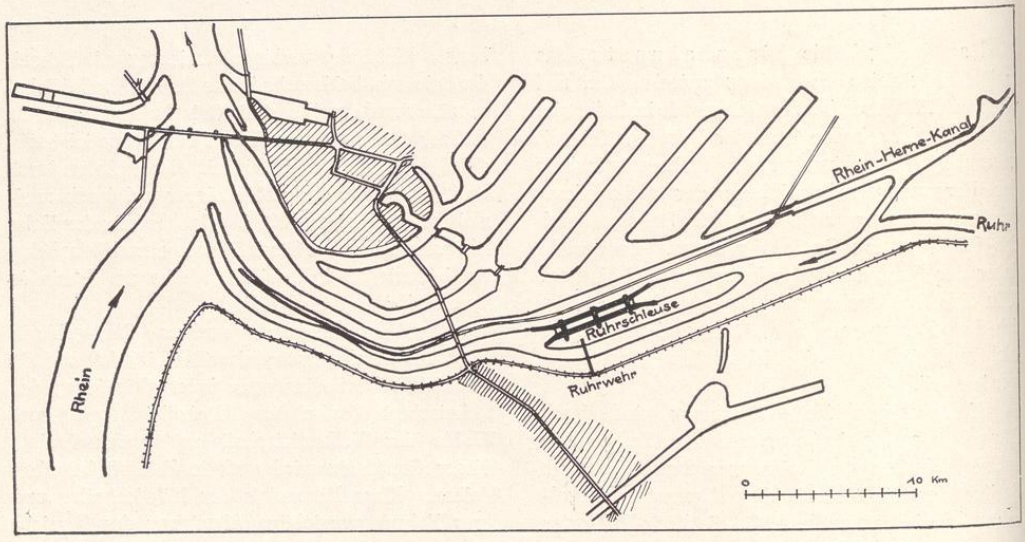
Das Verkehrswesen unseres Stadtgebietes zeigt, wie durch verständnisvolles Eingehen auf die natürlichen Vorbedingungen unter Würdigung des technischen Fortschritts Höchstleistungen zum Wohle der Volkswirtschaft zu erreichen sind. Dieser Grundsatz wird auch in Zukunft bestehen bleiben. Klare Erkenntnis der Möglichkeiten und ihrer Folgen, vorsichtige Abwägung des Erreich-



Ruhrschleuse

Fot. Rhein-Ruhrzeitg.

baren und kühne Verfolgung des gesteckten Ziels werden auch fernerhin den von Natur geschaffenen Verkehrsschwerpunkt an Rhein und Ruhr in wirtschaftlicher Blüte halten und damit den Bewohnern die Grundlage zu gesicherter und sorgenfreier Lebensführung geben.





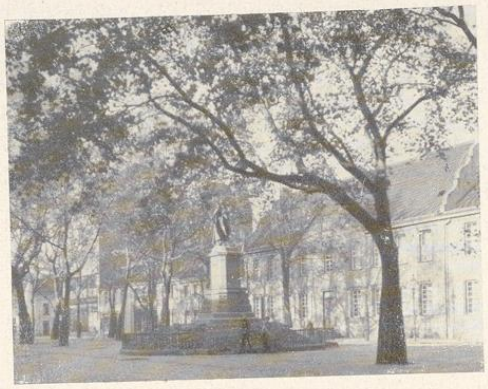
Blick vom Kaiserberg auf die Stadt. Fot. Lölgen, Düsseldorf.

DAS GRÜN IN STADT UND UMGEBUNG

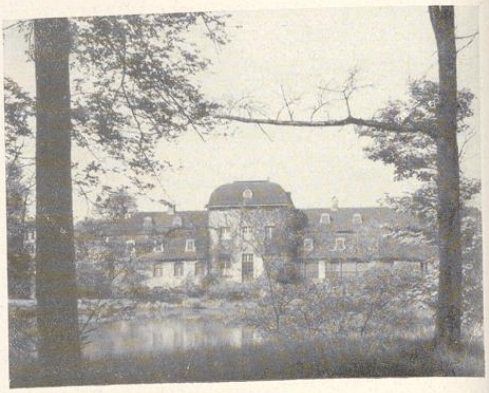
VON Dr. ING. DIETER

Es gibt Städte, die landschaftlich bevorzugt liegen: an schönen Gewässern oder umkränzt von Wald, Wiesen und Bergen. Hier merkt man im allgemeinen wenig von den Lasten und Mühen des täglichen Lebens, hier haben die meisten Menschen „viel Zeit", wie man zu sagen pflegt. Besonders das Alter bevorzugt diese Orte, um in ihnen den Lebensabend zu beschließen. Und es gibt Städte, wo Baum und Strauch selten sind oder nur ein kümmerliches Dasein fristen. Das sind die Stätten der Arbeit, aus denen die Natur verjagt wurde, die keinen grünen Kranz mehr um ihre Häusermassen besitzen. Die Menschen eilen und hasten in ihnen dem Broterwerb nach und müssen weit hinaus wandern, wenn sie Ruhe und Erholung von der Arbeit in der Natur suchen wollen. Das sind die Städte, in denen die Hochöfen rauchen, wo die Erde rücksichtslos durchfurcht und aufgewühlt wurde auf der Suche nach den Schätzen des Bodens: nach Salzen, nach Erzen, nach Kohle. Wiesen verschwanden und Wälder. Im rheinisch-westfälischen Industriegebiet gibt es solche Städte.

Unsere Stadt Duisburg, die wir hier in Schrift und Bild vor uns erstehen sehen, möchte ich nicht zu letztgenannten Städtetypen rechnen. Bislang sahen wir allerdings nur das ernste, finstere Gesicht dieser Stadt. Ein Riesenhafen frißt sich in die an sich nicht reizlose Landschaft ein. An ihm greifen mächtige Eisengerüste, Krane und Laufbühnen in den diesigen Himmel. Auf ihm schwimmen Kolosse, schleudern Ruß- und Rauchwolken empor, die sich wiederum vereinigen mit den schwarzen Rauchfahnen der Industrieschlote. Trotzalledem ist die Natur hier nicht ganz bezwungen, nicht so ganz finster wie andere Nachbarstädte schaut uns Duisburg an. Zwar ist auch hier grau die vorherrschende Farbe im Gesamtbild der Stadt. Mit großer Mühe und Ueberlegung versucht man,



Der Neumarkt in Duisburg-Ruhrort. Fot.: Gaede.



Böningerpark: ehem. Mühle. Fot.: Gaede.

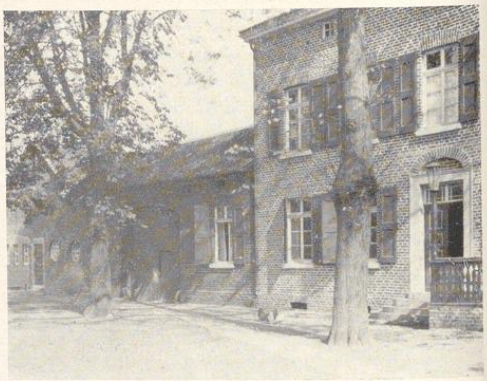
leuchtendere Farben dazwischenzustellen. Nicht immer ist der Erfolg ein vollkommener. Doch unmittelbar hinter diesen grauen Steinmassen erhebt sich der schöne, uralte Wald. Vorhandene Grünanlagen werden sorgsam gepflegt, neue werden geschaffen: im Innern, an der Peripherie der Stadt. Rhein und Ruhr strömen zu Tal, durch die Stadt, an der Stadt vorbei.

Beobachtet man nun die Entwicklung dieser Siedlung, so erkennt man deutlich die landschaftlich schöne und interessante Lage der Stadt, man sieht aber auch mit Betrübnis, daß ihr ein herbes Schicksal nicht erspart blieb. Der Rheinstrom entfernt sich von den Wohnstätten. In diesen entstehen Unternehmungen, die gezwungen sind, Wiesen und Grünflächen zu zerstören, um anderes wirtschaftliches Gut, die Kohle, zu gewinnen.

Diese Zerstörungen nach Möglichkeit einzuschränken, ist die vornehmste Aufgabe des in neuester Zeit in Essen ins Leben gerufenen Siedlungsverbands Ruhrkohlenbezirk. In zweifacher Weise geht dieser Verband schützend vor: durch Schaffung von Verbandsgrünflächen und Baumschutzflächen. Verbandsschutzflächen sind fluchtlinienmäßig festgesetzte Freiflächen, die als Grünflächen erhalten bleiben sollen. Enteignungsrecht steht der Stadt oder dem Verband zu. Beispiel: der im Entstehen begriffene Waldfriedhof an der Düsseldorfer Landstraße. Baumschutzflächen sind durch ein Baumschutzgesetz gesicherte wertvolle Baumbestände und Grünanlagen, die sich im Privatbesitz befinden. Ergänzend schützt dann noch die Stadt Grünflächenstreifen, das sind Grünanlagen, die als solche erhalten bleiben sollen. Beispiel: Böningerpark, Lehnhof.

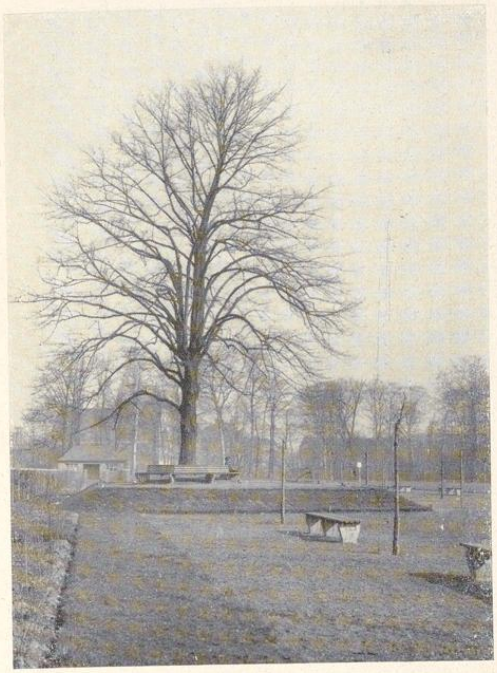


Der Lehnhof in Duisburg-Beeck. Fot.: Gaede.

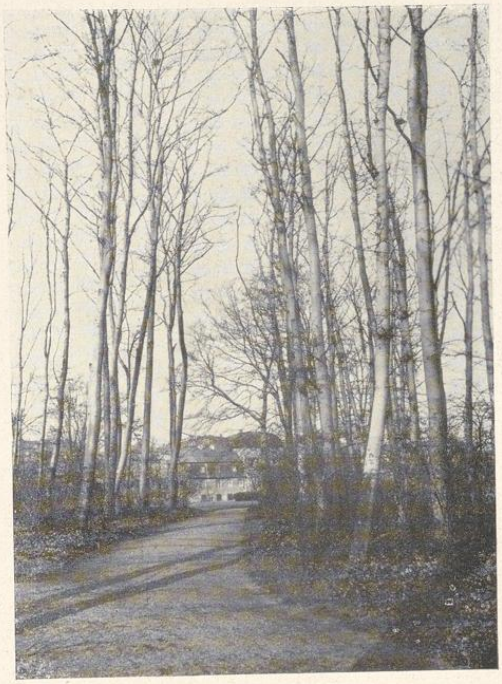


Der Lehnhof, neu eingerichtet vom Städt. Hochbauamt Nord. (Stadtbaurat Bräuhäuser).

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



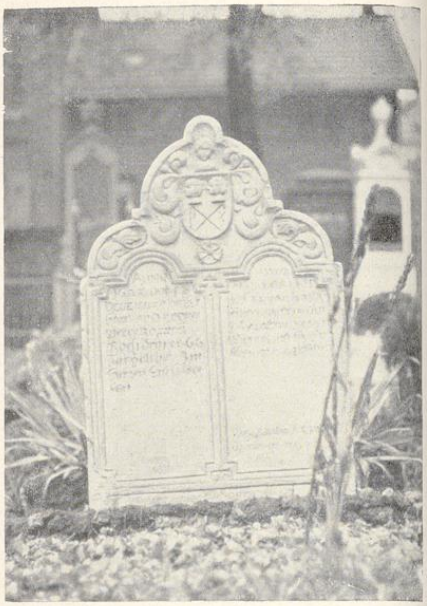
Böningerpark: Spielwiese. Neuanlage durch Städt. Hochbauamt Süd und Stadtgärtnerei (Stadtbaurat Dr. Dieter und Garteninsp. Heymann).



Böningerpark: Parkweg mit ehem. Mühle. Fot.: Gaede.

Betrachtet man nun unter diesen Gesichtspunkten die Grünflächen von Duisburg, so findet man im Stadtinnern manch Beachtenswertes, teils vorhandene alte Anlagen, teils neugeschaffene, die in später Zukunft erst voll entwickelt sein werden. Ich streife hier nur kurz Plätze, Grünstraßen und öffentliche Gartenanlagen kleineren Umfangs, da diese im allgemeinen nichts besonders Architektonisches aufzuweisen haben. Der Neumarkt in Ruhrort, ein langgestrecktes Rechteck mit altem Baumbestand, ist sicher ein schönes Beispiel alter Platzanlage, die in ihrer Geschlossenheit besser wirkt wie der Königsplatz Alt-Duisburgs. Hier wird die Zukunft noch allerhand verbessern müssen. Eine schöne Grünstraße ist auch das Stück Düsseldorfer Straße zwischen Hafenbahn und Grunewald, hauptsächlich schön durch den prachtvollen alten Baumbestand der an ihr liegenden Privatgärten. In diesem Zusammenhang seien noch die Deichwege erwähnt an Rhein und Ruhr. Falls es gelingen sollte, diese charakteristischen Linien mit den langhinziehenden Baumreihen einigermaßen frei von Industrieanlagen, die Böschungen frei von Einzäunungen zu erhalten, so wird man hier sehr bald ausgezeichnete Grünstraßen von beachtenswerter Länge haben, von denen aus die reizvollsten Blicke auf Stadt, Strom und Hafen sich darbieten. Von öffentlichen Gartenanlagen kleineren Umfangs nenne ich dann noch die Stadtgärtnerei an der Schweizer Straße mit dem botanischen Garten, in dem Spaziergänger sowohl wie Pflanzenkundige Erholung und Freude haben. Eine Grünanlage von bedeutendem Ausmaß und großer Schönheit ist nun aber der Böningerpark, vor kurzem noch im Besitz der Familie Böninger, jetzt Eigentum der Stadt, die ihn im Jahre 1922 durchforsten und neubepflanzen ließ. Welchen Wert eine solche gewachsene, alte Anlage hat, erkennt man, wenn man gezwungen ist, aus dem Nichts heraus einen großen Park zu bauen wie den Stadtpark in Meiderich. Mit viel Mühe muß hier erst einmal die Grundlage geschaffen werden, die großangelegten Baumpflan-





Alte Grabsteine von Duisburger Friedhöfen.

zungen müssen erst aufwachsen zu trennenden und abschließenden Baumkulissen. Im Böningerpark ist dies alles schon vorhanden. Hochgewachsene alte Waldstreifen stehen an den Stirnseiten und bilden einen wirksamen Abschluß gegen andringende Häusermassen. Sie frei von Bebauung zu halten muß oberster Grundsatz sein. Einer Breitseite ist ein Wiesengelände mit Wasser (Dickelsbach) vorgelagert, und nur die zweite Breitseite ist vorläufig noch offen gegen die Bebauung hin. Hier wurde aber jetzt schon durch Baum- und Strauchpflanzungen derart Vorsorge getroffen, daß ein späteres Geschlecht die Lücke geschlossen finden wird. Der Park hat auch in sich eine interessante Gliederung: hoher Baumbestand wechselt ab mit weitem Wiesengelände, und reichliche Spielflächen, Spielplätze und Spielwiesen, sorgen dafür, daß die Jugend zu ihrem Recht kommt neben dem müden Wanderer, der ungestört die Parkwege wandeln will. „Jede öffentliche Anlage fordert eine gewisse Auszeichnung durch hervorragende Gebäude und Kunstwerke, welche daran erinnern, daß sie einem kräftigen Gemeinwesen angehören." Der Gartenkünstler Lenné sagte dies 1825 in seinem Buch „über die Anlage eines Stadtgartens bei der Stadt Magdeburg". Die am Eingang des Böningerparks stehende ehemalige Mühle, jetzt ausgebaut für gesellige Vereinigungen, zeigt deutlich in der Erfüllung der Lenné'schen Forderung den vorteilhaften Unterschied zwischen dieser und der Meidericher Anlage. Ein wertvoller Besitz bedeutet für Duisburg auch der Lehnhof. Dieser alte, im Stadtteil Beeck gelegene Gutshof mit Park und Garten, wurde in vorteilhafter Weise zu einer Stätte der Erholung umgebaut. Alt und Jung können dort gesellige Stunden verleben, und ein kleiner Gasthofbetrieb sorgt für die nötige Wegzehrung.

Eine Ergänzung der bislang besprochenen Grünanlagen im Innern der Siedlung sind die folgenden Grünstreifen an der Pheripherie: Friedhöfe, Wedauanlagen und Waldgebiet.

Die Friedhöfe sind wesentliche Bestandteile des Stadtgrüns, weil sie allmählich wachsend, nach erschöpfter Belegung als fertige Parkanlagen in Erscheinung treten. Ursprünglich waren sie, wie der Name sagt, Kirchhöfe. Sie lagen an der Kirche oder die Kirche lag im Bestattungsfeld. Um die Wende des 19. Jahrhundert, etwa zur Zeit, da die Städte keinen Platz mehr im Innern zur Verfügung hatten, um ihre Toten dort zu beerdigen, verließ man den Kirchhof schweren Herzens, wählte vor den Toren der Stadt ein geeignetes Gräberfeld und

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Ehrenfriedhof. Architekt: Stadt-Oberbaurat Pregizer. Bildhauer: Prof. H. Netzer. Fot.: Gaede.

nannte dies dann allgemein Friedhof. Heute müssen auch diese Friedhöfe allmählich verlassen und neue Plätze zu Bestattungszwecken an der Pheripherie des Stadtgebietes erschlossen werden. Manche Städte haben die Kirchhöfe und die alten Friedhöfe vor den Stadttoren erhalten: Leipzig, Dresden, Hamburg. Duisburg hat sie teils zu öffentlichen Plätzen umgewandelt (Salvatorkirchhof, Königsplatz), teils bestehen sie noch und werden mit ihren zum Teil architektonisch wertvollen Denkmälern als Grünanlagen erhalten und gepflegt.

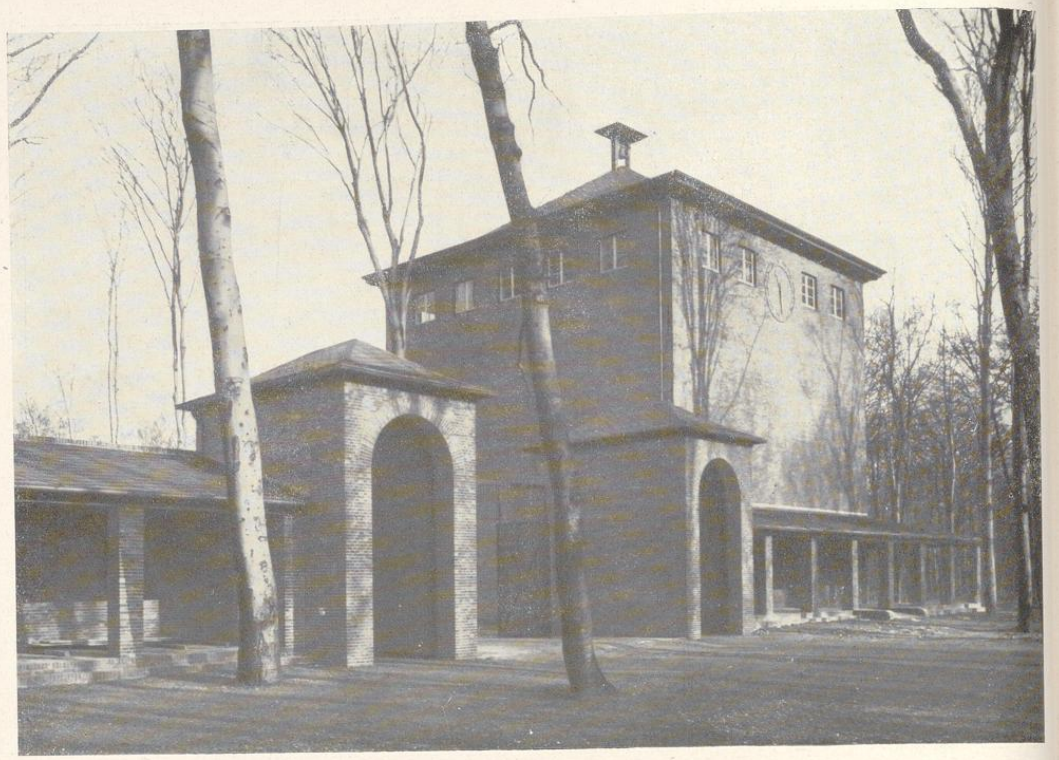
Die Stadtverwaltung schuf nun hier in den letzten Jahren zwei beachtenswerte Neuanlagen: den Ehrenfriedhof am Kaiserberg und den Waldfriedhof an der Düsseldorfer Landstraße. Schon die Plätze beider Friedhöfe sind gut gewählt. Zwar an der Peripherie des Stadtgebietes gelegen, sind sie doch nicht übermäßig weit vom Stadtmittel-



Ehrenfriedhof: Stehende Steine. Fot.: Gaede.



Ehrenfriedhof: Liegende Steine. Fot.: Gaede.



Waldfriedhof an der Düsseldorfer Landstr.: Einsegnungshalle. Arch.: Städt. Hochbauamt Nord (Stadtbaurat Bräuhäuser). Fot.: Becker, Duisburg.

punkt entfernt. Durch vorteilhafte Ausnutzung vorhandener Waldbestände wurde das unfertige Uebergangsstadium vermieden; schon heute machen die Anlagen einen vollendeten Eindruck. Was mir besonders wertvoll erscheint, ist der Gedanke der Loslösung von Zentralisation. Es gibt wohl nichts Häßlicheres als den weit vor den Wohnungen der Menschen liegenden großen Zentralfriedhof. Ein gesundes Volksempfinden hat seinerzeit in München die Dezentralisation durchgesetzt, und in Duisburg ist man diesem Vorbild mit klugem Verständnis gefolgt.

Der Ehrenfriedhof wurde für die Gefallenen im Weltkrieg geschaffen, und zwar anschließend an die in nächster Nähe der Stadt gelegenen Kaiserberganlagen im Duisburger Wald. Durch Terrassierung und Erweiterung vorhandener Waldblößen wurde das Gelände als Gräberfeld eingerichtet. Die Einfachheit der Einfriedigung, die wohlüberlegte Abwechselung der Gräbergruppen mit stehenden und liegenden Steintypen in einheitlicher Gestaltung, bewahren dem Friedhof den Waldcharakter. Als es nun galt, einen neuen Bürgerfriedhof zu schaffen, erwarb die Stadtverwaltung aus Privatbesitz ein nicht allzuweit vom Stadtmittelpunkt entfernt liegendes Waldgelände an der Düsseldorfer Landstraße. Die Vorteile sind einleuchtend. Der Wald bleibt hier für alle Zeit erhalten und der städtische Waldbestand wird durch diesen Erwerb nicht unwesentlich vergrößert. Außerdem gibt die Wahl gerade dieses mit hochragenden Buchen und Eichen bedeckten Geländes dem Friedhof schon jetzt den Charakter der Vollendung. Mit feinem Verständnis wurden nun in ihm die notwendigen Bauten errichtet: Einsegnungshalle, Leichenhallen und Verwaltungshäuser. Wege und Gräberfelder ordnen sich dem Waldcharakter unter. Eine den Grässel'schen Ideen angepaßte Friedhofsordnung sorgt dafür, daß der Gräberschmuck, Steine und Bepflanzung, diesen ein-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Wedau: Bertasee. Fot.: Hesse, Duisburg.



Wedau: Ufergelände am Bertasee. Fot.: Gaede, Duisburg

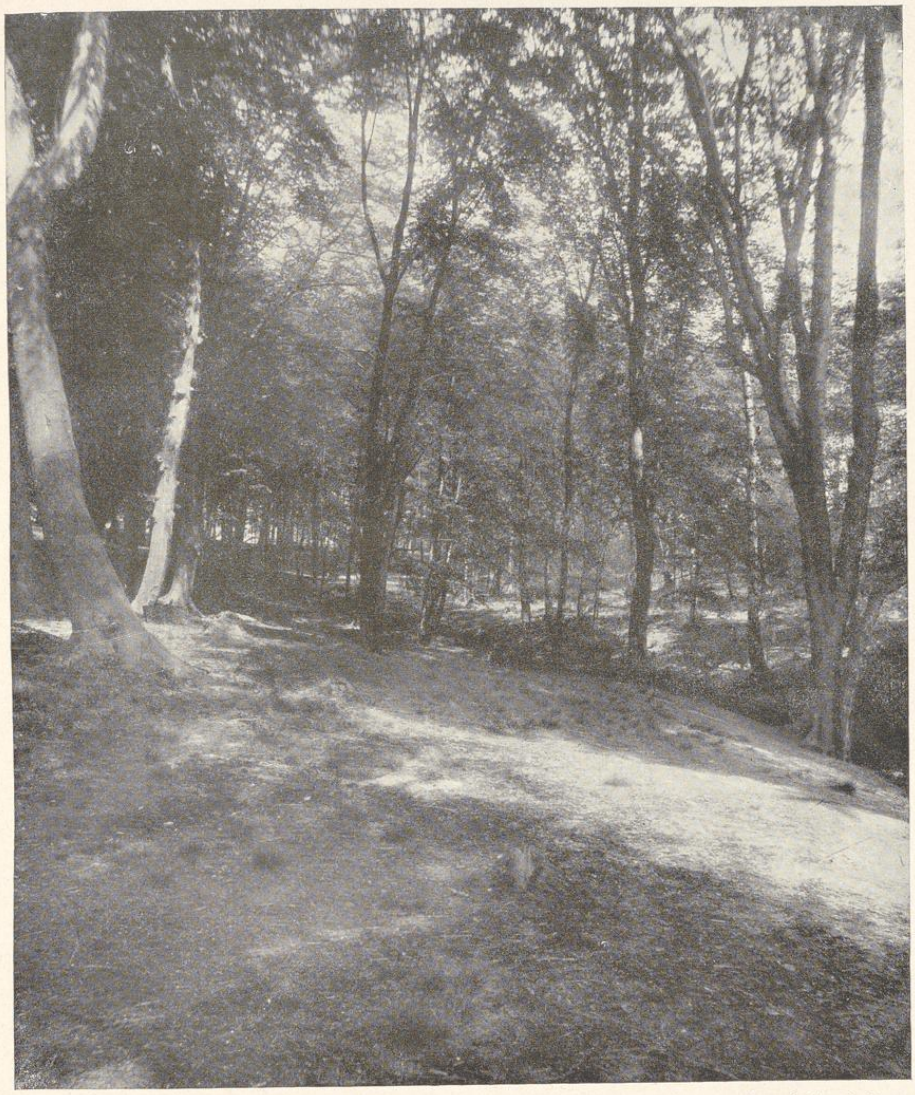
heitlichen Eindruck nicht zerstören, ihn vielmehr erhöhen. Nicht aus konfessionellen Rücksichten soll man hier Trennungen schaffen, aber die Eigenart der Konfessionen in sich geschlossen zusammengefaßt durch Schaffung von Friedhofsbezirken im Friedhof, von charakteristischen Gräbergruppen in diesen wiederum, erhöhen Ruhe und Feierlichkeit der Gesamtanlage. Dies wird man bei der fortschreitenden Belegung hier dankbar empfinden, ebenso wie die Wahl des schlichten Rahmens, der das Waldfriedhofbild einfaßt.

Die Ausnutzung vorhandener Naturdenkmäler ist auch der Leitgedanke bei der Ausgestaltung der neuen W e d a u a n l a g e n, die ein Stadion und weite Wasserflächen für Schwimm- und Rudersport enthalten. Das Gelände liegt am Südrand der Stadt und umfaßt ein vorläufig noch größtenteils in Privatbesitz befindliches Gebiet von ca. 120 ha Ausdehnung. Wir sehen hier einen interessanten Werdegang. Industriellen Zwecken zulieb zerstörte man einst das reizvolle Landschaftsbild, das umsäumt ist von den bewaldeten Höhen des Duisburger Waldes. Baggerloch reiht sich an Baggerloch. Das Wasser bringt einen neuen Charakter in die Landschaft. Und heute arbeiten Stadtverwaltung und Industrie zusammen, dies neue Landschaftsbild durch verständnisvolle Ausnutzung dem allgemeinen Stadtgrün einzuverleiben. Noch haben wir kein Alsterbecken, aber der Zeitpunkt ist nicht mehr allzufern, wo auch hier ein Werk von großer Schönheit und Eigenart vollendet sein wird. Das von der Stadtverwaltung angelegte Stadion mit bedeutenden Abmessungen dient jetzt schon den verschiedenen sportlichen Zwecken. Anschließend hieran breitet sich ein See aus mit langem Strand, und auf ihm erheben sich demnächst geräumige Auskleidehallen für Sportteilnehmer und Badende. Während man hier nach strengen, architektonischen Gesichtspunkten vorgeht, läßt man die übrigen größeren Wasserflächen im vorhandenen Zustand. Nur die Uferböschungen werden verbessert, Uferwege werden angelegt und der umsäumende schöne alte Birkenbestand wird gepflegt und ergänzt. So sehen wir heute die Wedauanlagen. Im Sommer ein Bild, wie es Liebermann gemalt hat: der weite hellschimmernde Strand ist bevölkert mit tausenden von Badenden. Leuchtende Farben im Sand, im Wasser, im Wald. Im Winter ein Bild von Brueghel: auf weiten Schnee- und Eisflächen Schlitten und Eisfahrende. Jetzt ist schwarz-weiß vorherrschend, nur hier und da ein farbiger Klex, eine leuchtende Sportjacke oder Haube. Und über dem Ganzen der schwere, graue Dezemberhimmel. Dies der Sommer und Winter in der Wedau. Aber auch Frühling und Herbst sind hier schön. Wenn die Nebel steigen oder der Sturm die Fluten peitscht, die dann mit weißen Kämmchen ans Ufer rollen, unentwegt wie an der See.

Ein wahres Juwel besitzt Duisburg nun aber an seinem W a l d, welcher infolge günstiger Lage die Krone des Stadtgrüns bedeutet. Wo die Häusermassen dicht an ihn herandrängen, ist und wird er mehr und mehr Waldpark. In ihm liegen die Kaiserberganlagen mit Ehrenfriedhof, Denkmal und Wasserturm. Von hier hat man den schönsten Blick auf die Stadt mit den unzähligen Schornsteinen. Und geht man in den Anlagen auf der Höhe weiter bis zum Schnabenhuck, dann zeigt sich uns ein Bild, wie es ähnlich nur von dem gegenüberliegenden Kahlenberg aus gesehen werden kann: eine weite Landschaft liegt vor uns, das rheinisch-westfälische Industriegebiet in erhabener Größe mit den Städten Duisburg, Mülheim, Oberhausen und Essen. Und rückwärts wendend dringt der Wanderer immer tiefer ein in teilweise noch unberührtes Waldgebiet. Gepflegte Parkwege verschwinden, an ihre Stelle treten moos- und grasbedeckte Pfade oder sandige Schneisen, die oft in dichtem Gestrüpp enden. Kein Auto kann auf ihnen fahren und die Radler müssen absteigen. Wir sind in altem Waldbestand, von dem die Ueberlieferung berichtet, daß in ihm einstmals wilde Pferde und wilde Schweine ihr freies Leben führten. Urwald ist's, auch heute teilweise noch, in dem der Wanderer die Gegenwart vergißt, und wo die Sage ihn umwebt mit tausend Silberfäden. Stundenlang kann er in diesem Waldrevier sich ergehen, keines Menschen Spur erinnert ihn an die Nähe der Stadt. Er steht ganz plötzlich vor einem einsamen Waldsee. Schwarz erscheint das Wasser und düster erheben sich die Kiefernstämme, die nur am Abend zu glühen beginnen, wenn die Sonne ihre letzten Strahlen auf ihnen ruhen läßt. Oder eine Waldblöße taucht auf. Mauern erscheinen unter Moos- und Grasnabe. Und weiter erhebt sich der Stumpf einer gebrochenen Schornsteinsäule. Wir stehen auf einer verlassenen Zeche und haben, ohne daß wir's merkten, das Weichbild Duisburgs verlassen.

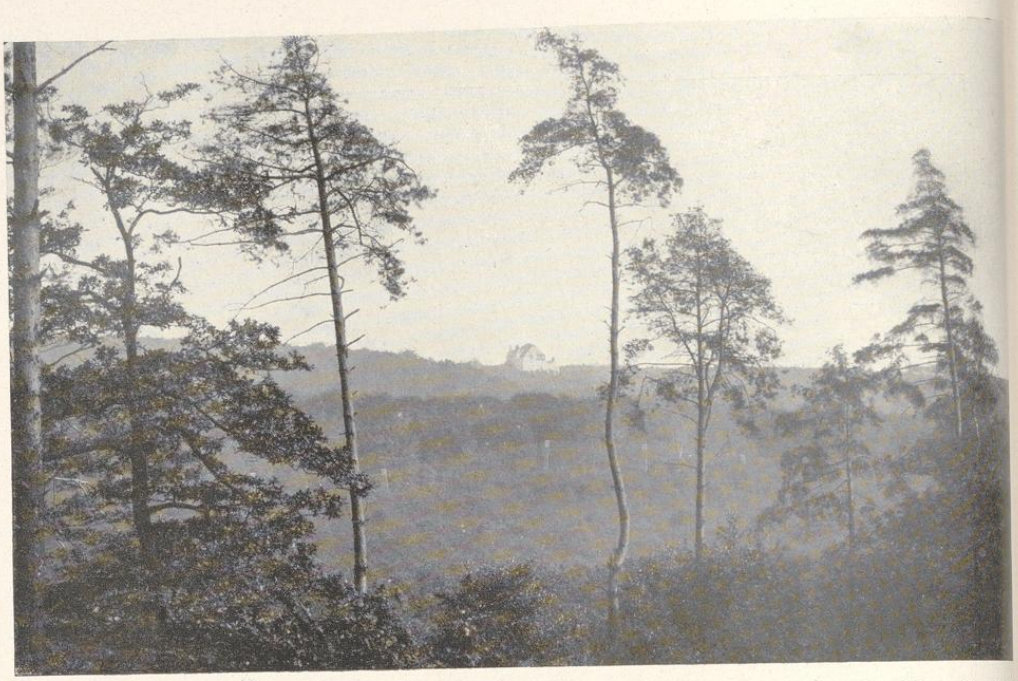
Die weitere U m g e b u n g der Stadt haben wir betreten. An prächtigen Schlössern und Landsitzen führt nun der Weg vorbei. Spee, Stinnes, Thyssen sind die Besitzer. Immer im alten Duisburger Wald

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

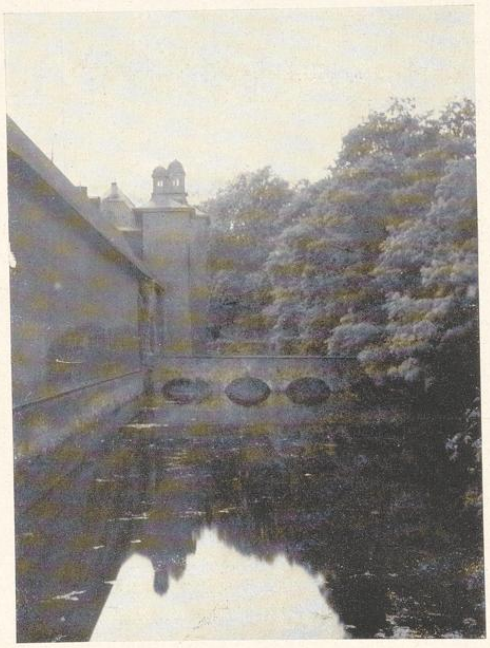


Partie im Duisburger Stadtwald: „Am heiligen Brunnen."

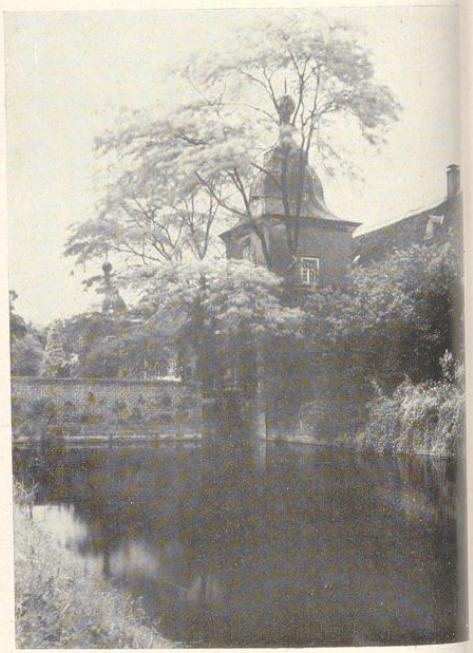
Fot.: Gerling, Duisburg.



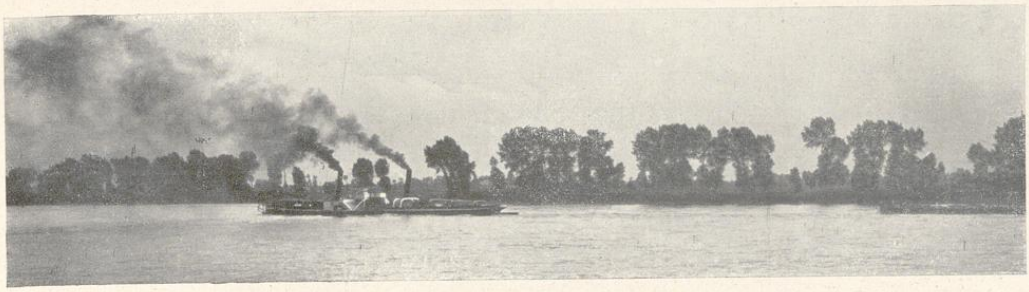
Kaiserberg. Blick von der Ruine zur Wolfsburg. Fot. Lölgen, Düsseldorf



Schloß Kalkum. Fot.: Hofmann, Duisburg.



Schloß Heltorf. Fot.: Hofmann, Duisburg



Der Rhein zwischen Duisburg und Kaiserswerth. Fot.: Hofmann, Duisburg.

wandern wir noch. Und wenn wir ihn verlassen, dann tauchen vor uns Bilder auf so lieblich, wie sie nur süddeutsche Landschaft zu bieten vermag. Das Ruhrtal ist's, und in ihm Kettwig, das alte Städtchen. Die Wasserscheide von Rhein und Ruhr haben wir erklommen.

Rhein und Ruhr, sie geben Duisburg keinen besonderen Charakter. Die Ruhr fließt gebändigt durch das Stadtbild. Nur wenn im Frühjahr und Herbst die Wasser zu Tal stürzen, dann schwillt sie an und weite Wasserflächen bedecken Wiesen und Felder: Ueberschwemmungsgebiet. Die Ruhr ist hier kein schöner Fluß mehr, nur noch Kanal. Und ähnlich ergeht's dem Rhein. Wohl ist er weit und breit und majestätisch durchfließt er die mächtigen Brücken bei der Stadt. Aber seine Uferschönheit ist verschwunden. Werk an Werk hat sich an seinen Böschungen festgebissen. Keine Grünanlagen fassen ihn ein. Nur wenn wir vor der Stadt ihn erschauen, bei Kaiserswerth oder bei Wesel, dann haben wir ihn noch unberührt und schön.

Geschlechter kommen und gehen. Verschieden sind ihre Lebensauffassungen, ihre Taten. Ein vergangenes Geschlecht hat hier nur gearbeitet und hat sich selbst viel zerstört von dem, was es zum Leben braucht, vor allem das Grün, die Stätten der Erholung. Unsere Zeit lockt die verscheuchte Natur zurück. Wir sehen wieder Grün im Häusermeer. Und so ist zu hoffen, daß neben dem ernsten und finsteren das fröhliche und liebliche Gesicht des Stadtbildes mehr und mehr in Erscheinung treten und allmählich die Oberhand gewinnen wird.



Blick ins Ruhrtal von den Höhen des Duisburger Waldes. Fot.: Hofmann, Duisburg.



Joh. Clauberg (1622—1665) Erster Rektor der Universität Duisburg.

DAS BILDUNGSWESEN

VON Dr. WALTER RING

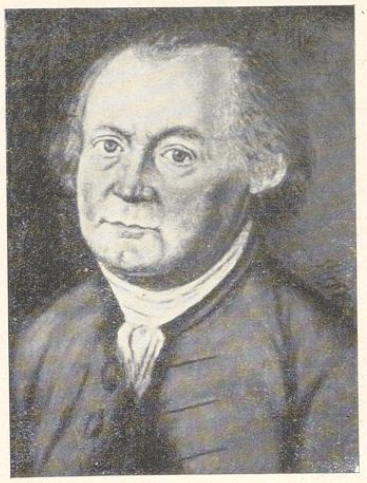
Duisburg — eine Stadt stiller Gelehrsamkeit. Der Gedanke will dem, der das rastlose Getriebe und die imponierende Arbeit der heutigen Handels- und Industriemetropole kennt, nicht recht glaubhaft scheinen. Und doch genoß Duisburg in früheren Jahrhunderten vor den anderen Orten des Niederrheins durch seine Schule einen besonderen Ruf: „Duisburgum doctum", das gelehrte Duisburg, nennt es ein klevischer Spruch aus jenen Tagen um die Mitte des 16. Jahrhunderts, als Herzog Wilhelm der Reiche von Kleve in unseren Mauern eine Universität errichten wollte, und manch hervorragender Lehrer, u. a. Gerhard Mercator, in Duisburg seinen Wohnsitz hatte. Doch begünstigten die damaligen unruhigen Zeiten die Ausführung nicht. Erst hundert Jahre später, als der Große Kurfürst von Brandenburg Herr von Kleve und Mark war, konnte der Plan verwirklicht werden. Trotzdem die Nachwirkungen des großen Krieges für die finanzielle Ausstattung der neuen Hochschule, die 1655 eröffnet wurde, nicht vorteilhaft waren, hat sie in jenen Zeiten bedeutendere Lehrer und eine größere Schülerzahl gehabt als später.

Unter den Professoren nimmt Johann Clauberg (1622—1665), der erste Rektor, als Philosoph und Theologe eine bedeutsame Stelle ein. Er versuchte verhältnismäßig früh, den Grundsätzen der beginnenden Aufklärung gegenüber dem strengen Kalvinismus, der von dem Kopernikanischen Weltbilde noch damals nichts wissen wollte, Geltung zu verschaffen. Unter ihm und seinen gleichgesinnten Amtsgenossen wurde von den Duisburger Lehrstühlen die Philosophie Descartes' verkündet. In ähnlicher Weise fortschrittlich war später nur noch einmal der Mediziner Johann Leidenfrost (1715—1794), der in seiner Wissenschaft die uns heute so selbstverständlich scheinende empirische Methode, in Anlehnung an Boerhave, befolgte. Einen angesehenen Namen hat auch der Jurist Paul von Fuchs (1640—1704), der 1670 in den diplomatischen Dienst übertrat und als Staatsminister der einflußreichste politische Berater des Großen Kurfürsten wurde. Der bedeutende Philologe und Historiker Johann G. Graevius (1632—1703) war nur zwei Jahre in Duisburg und ging schon 1658 nach Holland, dessen Lehranstalten damals eine europäische Bedeutung

besaßen. Ihre Anziehungskraft für die tüchtigeren unter den Duisburger Lehrkräften war so verhängnisvoll, daß von 109 Professoren im Laufe der Jahre 23 über die Grenze wanderten. Des Philosophen F. V. L. Plessing (1749—1806) „Moralphilosophie" ist heute vergessen. Aber der Goethekenner interessiert sich für den eigenartigen Mann, dessen „düster jugendliches Treiben" den Meister zu dem Gedicht „Harzreise im Winter" — vertont von Brahms — anregte. Der Theologe F. A. Krummacher (1768—1845) ist gleichfalls durch seine literarischen Arbeiten, die „Parabeln" und manches sinnige Naturgedicht und Kirchenlied bekannter als durch seine Fachschriften. Nicht als hervorragende Gelehrte, aber als sympathische Persönlichkeiten seien noch die beiden Mediziner D. E. Günther (1752—1834) und K. J. Carstanjen (1763—1840) genannt, die nach Aufhebung der Universität Duisburg und ihrer Neugründung in Bonn im Herbst 1818 die letzten Jahrzehnte ihres Lebens als gesuchte und erfolgreiche Aerzte in ihrer alten Musenstadt verbrachten.



Prof. Graevius (1632—1703).



Prof. Leidenfrost (1715—1794).

Von den Studenten, deren Zahl mit ungefähr 6000 in 163 Jahren von der Jahresfrequenz mancher heutigen Großstadtuniversität übertroffen wird, ist K. A. Kortum, der jüngst vielgenannte und gefeierte Dichter der „Jobsiade", wohl der bekannteste.

Der Zwang, an „landesherrlichen" Hochschulen zu studieren, ist wohl der Hauptgrund für die von Beginn an kümmerliche Entwicklung der Duisburger Universität. Das Gebiet, aus dem sie in der Hauptsache ihren studentischen Nachwuchs erwarten mußte, waren die niederrheinischen Provinzen von Brandenburg—Preußen, und aus diesem an sich schon engen Raum kamen fast nur die Söhne reformierter Familien zum Studium nach Duisburg, weil die dortige Hochschule seit ihrer Gründung einen ausgesprochen reformiert-protestantischen Charakter trug. Zu der ungünstigen Wirkung dieser örtlichen und konfessionellen Verhältnisse traten noch die verheerenden Folgen, denen die Stadt durch die gerade am Rhein sich so verhängnisvoll entwickelnden politischen Verhältnisse des ausgehenden 17. und des 18. Jahrhunderts ausgesetzt war.

Trotz allem aber hat die Duisburger Universität durch stille Arbeit an der Entfaltung deutscher Wissenschaft mitgewirkt und ist in den Jahren ihres Bestehens die Bildungsstätte wohl aller Juristen, Aerzte und protestantischen Prediger des preußischen Niederrheingebietes gewesen. Zeigt die Geschichte unserer früheren Universität auch nicht viele ruhmvolle Blätter, so bildet sie für den, der die Bedeutung von Zeiten und Menschen nicht lediglich nach ihren wirtschaftlichen Erfolgen beurteilt, doch ein bedeutsames Kapital in der Entwicklung Duisburgs.

Die Verbundenheit der Geisteskultur mit den äußeren Umständen, die keine Abhängigkeit zu sein braucht, zeigt sich besonders deutlich an der 600jährigen Geschichte des Duisburger Gymnasiums.

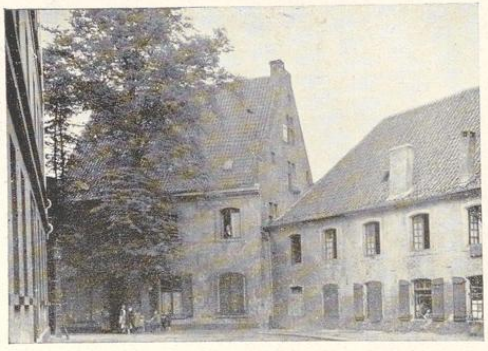
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die Stadt, deren wirtschaftliche Entwicklung im 12. und 13. Jahrhundert dank ihrer günstigen Verkehrslage auf einen Höhepunkt gekommen war, brauchte zur Bildung ihrer Bewohner eine Schule, die außer Lesen, Schreiben und Rechnen auch das im damaligen öffentlichen Leben unentbehrliche Latein lehrte. Zum ersten Male wird ein Duisburger Schulrektor schon in einer Urkunde des Jahres 1303 erwähnt. 1513 wurde von der Stadt ein neues, noch erhaltenes Schulgebäude errichtet. Der Ausbau der Schule im Sinne einer heutigen höheren Lehranstalt fällt in die Mitte des 16. Jahrhunderts, als tüchtige Lehrkräfte, die leider nur vorübergehend festgehalten werden konnten, die Schülerzahl in der Unter- und Oberstufe, dem eigentlichen Gymnasium, auf 80 bezw. 20 brachten. Die Ungunst der Zeiten führte nach neuen Anläufen zum Besseren immer wieder zum Verfall. Waren 1623 112 Schüler anwesend, so mußten 1625—1634 alle Schüler, vom Sechsjährigen bis zum Primaner, sich mit dem Unterricht zweier Lehrer begnügen.

Das Bemühen der Universitätsbehörde, sich ein Aufsichtsrecht über das städtische Gymnasium zu sichern, würde, auch wenn es von Dauer gewesen wäre, wohl keine entscheidende Bedeutung gehabt haben. Denn die staatliche Verwaltung, die unter Friedrich Wilhelm I. das städtische Regiment übernahm, konnte die Bürgerschaft auch nicht dazu bewegen, mehr als das Nötigste für die Schule zu tun. Ein Versuch des Rektors Nonne, der in den Jahren um 1800 eine Aenderung des Lehrplans vornahm, wonach die Hinzunahme von „Realfächern" auch die nicht zum akademischen Studium bestimmte Jugend als Schüler gewinnen sollte, blieb ohne Dauerwirkung. Averdunk bemerkt dazu in seiner Geschichte des Duisburger Gymnasiums: „Offenbar lernten die jungen Leute über alles reden oder auch schwätzen, aber solide Kenntnisse als Grundlage wurden wenig erstrebt." Die durch die Franzosenzeit, die Kriegs- und Nachkriegsnöte der Befreiungsjahre wirtschaftlich schwer geschädigte Stadt wandte sich endlich an die preußische Regierung mit der Bitte, der höheren Schule gründlich zu helfen. Das geschah. 1821 entstand das königliche Kompatronat; 1886 übernahm der Staat die Schule.

Von den Lehrern verdient an erster Stelle Gerhard Mercator genannt zu werden, über dessen Bedeutung an anderer Stelle dieses Buches gesprochen wird. Wie er waren Geldorp und Molanus um ihres Glaubens willen aus den spanischen Niederlanden nach Duisburg gewandert und hatten kurze Zeit mit Erfolg am Gymnasium gelehrt. Hundert Jahre später war der als erster Rektor der Universität schon genannte J. Clauberg Leiter der Schule. Aus dem 18. Jahrhundert sind erwähnenswert die Brüder Johann Gerhard und Arn. Friedrich Hasenkamp, beide als Bekenner eines pietistischen Christentums noch heute am Niederrhein nicht vergessen, der ältere Bruder auch als Schulmann von dem reinsten Bestreben erfüllt, besonders auf die Gesinnung seiner Schüler einzuwirken. Das Wirken des Direktors Landfermann war auf die Jahre 1835—1841 begrenzt. Als letzter aus einer größeren Zahl verdienter Schulmänner sei noch Professor Hülsmann erwähnt, der an dem Gymnasium seiner Vaterstadt von 1837—185[illegible] wirkte und als tiefreligiöser, aufrechter Charakter seinen Schülern lange unvergeßlich blieb.

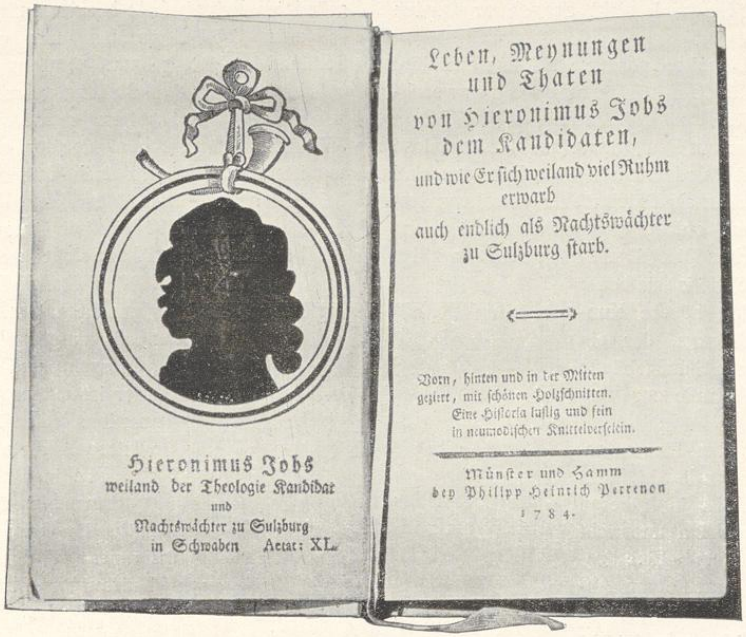
Den Forderungen der Zeit nach einem von der humanistischen Bildung abweichenden, den Bedürfnissen des veränderten Gesichtskreises besser ent-



Ehem. Lateinschule. Fot.: Gaede, Duisburg.



Gymnasium. Fot. Lölgen, Düsseld[illegible]



Titel der Erstausgabe von Kortums „Jobsiade".

sprechenden Bildungsziel hatte schon der Rektor Nonne zu genügen gesucht. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts entstanden „Realschulen" in größerer Zahl.

Mit der Geschichte des Gymnasiums war die des Duisburger Realgymnasiums 44 Jahre lang verbunden. Während dieser Zeit standen beide als Parallelanstalten unter der Leitung des Gymnasialdirektors. Als schon in den ersten Jahren nach der 1831 erfolgten Eröffnung die Schülerzahl des alten Gymnasiums hinter der der neuen Anstalt zurückblieb, wurden die selbständigen Unterklassen der Realschule aufgehoben. Die Aufnahme in die Reihe der Realschulen I. Ordnung (1862), womit erweiterte Berechtigungen der Abiturienten verbunden waren, hob die Schülerzahl von neuem. 1875 wurde die Verbindung mit dem Gymnasium gelöst, und das Realgymnasium bezog als Vollanstalt mit einem eigenen Direktor ein besonderes Gebäude. Diesem Direktor, Dr. Quintin Steinbart, dem erfolgreichen Vorkämpfer für die Berechtigung der Realschulsache, verdankt die Anstalt ihren Aufschwung, der durch die 1905 erfolgte Verselbständigung der Oberrealschule allerdings etwas gehemmt und in der Gegenwart durch die Einwirkung der französisch-belgischen Besatzung, die die Schule heimatlos machte, leider stark beeinträchtigt worden ist.

Verhältnismäßig jung ist die höhere Knabenschule Duisburg-Meiderichs. 1891 mit den zwei untersten Jahrgängen gegründet, ist sie heute ein vollausgebautes Reform-Realgymnasium. Statt der notdürftigen ersten Klassen im „Eickenhof" steht seit 1895 ein stattliches Schulgebäude zur Verfügung, das mit naturwissenschaftlichen Unterrichtsräumen besonders gut ausgestattet ist.

Duisburg-Ruhrort besitzt seit 1857 eine höhere Knabenschule, die zunächst in einigen bescheidenen, gemieteten Zimmern arbeiten mußte. Die „höhere Bürgerschule", die 1859 in das noch heute benutzte, später durch Neu- und Umbauten erweiterte Anstaltsgebäude einziehen konnte, wurde seit dem 20. August 1862 als Realschule I. Ordnung anerkannt. Aus der Zahl ihrer Lehrer ist besonders Dr. Wilhelm Münch hervorzuheben, der von 1876—1883 den Direktorposten bekleidete und später als Professor an der Universität Berlin wirkte. Seine „Gebote" für Lehrer und für Schüler sind noch jetzt für den Pädagogen vorbildlich. Der seit langem beschlossene Neubau der

Schule hat leider noch nicht ausgeführt werden können.

Zu diesen realgymnasialen Bildungsanstalten trat Ostern 1905 die Duisburger Oberrealschule, zunächst mit den Klassen VI-O III. Schon Ostern 1901 war am Realgymnasium eine lateinlose Sexta errichtet worden. Aus dem Lehrplan sind die alten Sprachen als Pflichtfächer verschwunden. Im Vordergrund stehen die mathematisch-naturwissenschaftlichen Disziplinen. Abgesehen von der Knabenmittelschule ist sie heute die bestbesuchte höhere Knabenschule Duisburgs, der ein großes, modernes Schulgebäude an der Musfeldstraße zur Verfügung steht.



Dr. med. Karl Arnold Kortum.

Eine über den Elementarunterricht hinausgehende Mädchenbildung mußte in früheren Jahren durch Privatunterricht erworben werden. Eine gewisse Abhilfe brachte am Anfang des 19. Jahrhunderts die einklassige Privatschule des evangelischen Pastors Mohn, in der „die Töchter angesehener Familien unserer Stadt in deutscher und französischer Sprache, wie in allem sonst Wissenswürdigen unterwiesen wurden. 1823 wurde die höhere Töchterschule von Fräulein Wuppermann gegründet, an der die besten Kräfte des Gymnasiums nebenamtlich mitwirkten (Landfermann, Hülsmann). Von 1851—1884 wurde sie von Karl Wrampelmeyer geleitet. Im Jahre 1884 wurde diese Anstalt unter gleichzeitiger Verschmelzung mit der katholischen Privatschule von Fräulein Schaeling als Städtische höhere Mädchenschule neu eröffnet, die einen 10jährigen Kursus umfaßte. Neuerdings ist der Lehrgang durch die Schulreform auf die 6 oberen Klassen verkürzt worden. Seit 1909 sind der Anstalt eine realgymnasiale Studienanstalt und eine einjährige Frauenschule des Oberlyzeums angegliedert.

Das Lyzeum in Duisburg-Meiderich, 1898 als Privatschule eröffnet, seit 1904 städtisch, ist seit 1908 gleichfalls Vollanstalt.

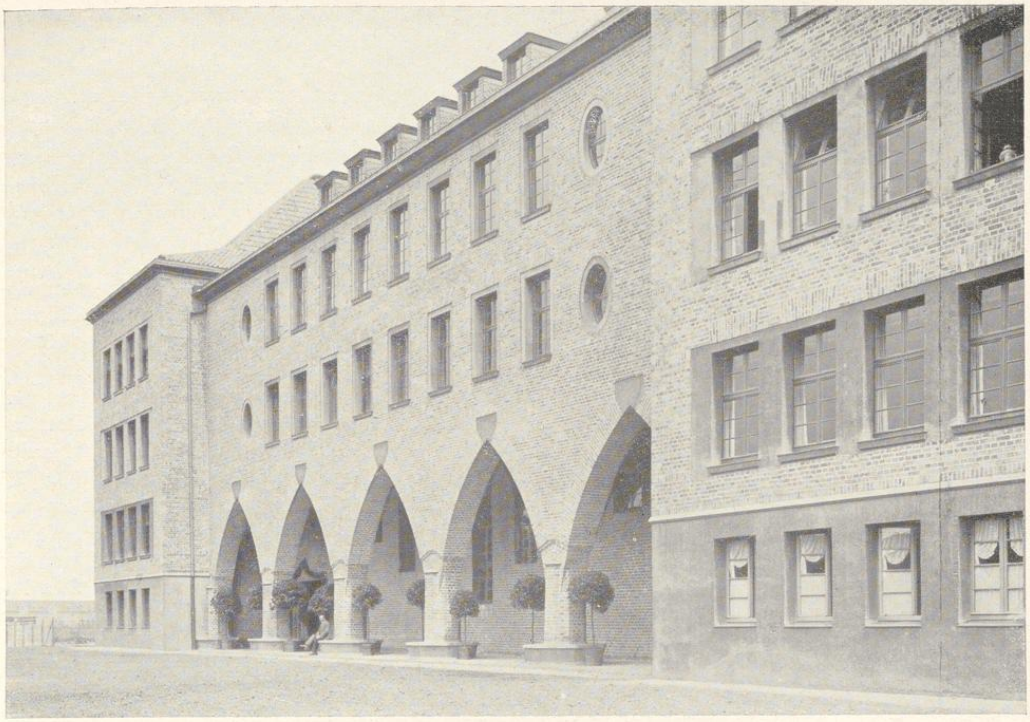
Das städtische Lyzeum in Duisburg-Ruhrort, das Ostern 1907 einen stattlichen Neubau beziehen konnte, ist aus einer alten, 1848 gegründeten Privatschule hervorgegangen. Heute ist es zum Oberlyzeum mit angeschlossener Seminarklasse ausgebaut.

Eine eigenartige Stellung nehmen die paritätischen Mittelschulen ein, deren Lehrgang ein Jahr mehr beansprucht als der der Volksschulen und unmittelbar auf das praktische Leben gründlich vorbereiten soll. Die 1869 eröffnete Knabenmittelschule in Alt-Duisburg war bis Ostern 1911 vierstufig und nahm Schüler auf, die die ersten fünf Volksschulklassen durchgemacht hatten. Seitdem sind zwei untere Klassen angeschlossen, und das Eintrittsalter ist entsprechend geändert worden. Seit 1897 besteht eine weitere Knabenmittelschule in Duisburg-Beeck.

Einen ungeahnten Erfolg hatte die Ostern 1905 erfolgte Gründung der neunstufigen Duisburger Mädchenmittelschule, die in die vier Unterklassen sofort 213 Schülerinnen aufnehmen konnte. Die seit 1908 in einem großen Schulneubau an der Nahestraße untergebrachte Anstalt ist durch die Angliederung einer Hausfrauenschule und eines Kindergärtnerinnen-Seminars bedeutsam erweitert worden und hatte 1922 eine Schülerzahl, die das erste Tausend fast erreichte, ein schöner Beweis für das Ansehen der Schule, die auch die beiden modernen Fremdsprachen in ihren Lehrplan aufgenommen hat.

Als die erste Duisburger Volksschule dürfen wir die 1567 erwähnte „Kinderschule" betrachten, in der Knaben und Mädchen gemeinsam von einer Lehrerin in Religion, Lesen, Schreiben und Rechnen unterwiesen wurden. Die aus den Jahren 1585—1593 bekannte „Mädchenschule" wird deren Fortsetzung gewesen sein, desgleichen die im folgenden Jahrhundert genannte „deutsche Schule". Im Jahre 1788 bestanden in Alt-Duisburg und den Ratsdörfern Duissern und Wanheim-Angerhausen sechs Volksschulen, darunter eine katholische, die von Knaben und Mädchen gemeinsam besucht wurden. Auch in Ruhrort und Meiderich gab es schon früh evangelische Schulen. 1922 wurde in 809 Klassen unterrichtet, darunter befanden sich 31 „be-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Kathol. Volksschule in Wannheimerort Arch.: Städt. Hochbauamt Süd (Stadtbaurat Dr. Dieter). Fot.: Gaede.

kenntnisfreie" Klassen, in denen nach dem Wunsch der Erziehungsberechtigten kein Religionsunterricht erteilt wird, und 41 Hilfsschulklassen für Schwachbegabte. Duisburg kann stolz darauf sein, auf diesem wichtigsten Teilgebiet des Bildungswesens keinen „Abbau" zugelassen zu haben.

Die oft gehörte Frage, ob die Schule eine allgemeine Persönlichkeitsbildung vermittele, oder auf einen praktischen Beruf vorbereiten solle, wurde seit langem zugunsten der Allgemeinbildung gelöst. Dennoch besteht das Bedürfnis auch nach Berufsbildung, dem in Duisburg weitgehend Genüge geleistet ist.

Der Fortbildung der schulentlassenen Jugend dient zunächst die Gewerbeschule. Ihre Anfänge liegen fast 100 Jahre zurück. Im Jahre 1832 wurde sie von der hiesigen Loge „Zur deutschen Burg" als Sonntagsschule für junge Arbeiter und Handwerker ins Leben gerufen. Nach 50 Jahren bestand die Schule, die 1847 von der Stadt übernommen wurde, aus 5 Klassen mit 301 Schülern. 1899 wurde der Schulbesuch obligatorisch, seit 1902 auch für ungelernte Arbeiter. 1922 waren 228 nach Berufsgruppen gegliederte Klassen für Handwerks- und Industrielehrlinge und für ungelernte Arbeiter eingerichtet. Die Schülerzahl überschritt 6000, darunter 543 Schülerinnen. Angegliedert sind Meisterkurse, Fortbildungskurse für Elektromonteure, Fachklassen für den Milchhandel und das Uhrmachergewerbe.

Auf die Interessen des Bergbaues zugeschnitten ist die in ihren Zielen sonst gleiche Bezirksschule für junge Bergleute, die 1921 begründet wurde und von der Berggewerkschaftskasse in Bochum unterhalten wird. In Duisburg-Meiderich besteht seit 1898 eine Vorbereitungsschule für die Bergschulen in Hamborn und Bochum.

Die städtischen Handelsschulen unterrichten in 57 Klassen in ein- bezw. zweijährigen Tages- und Abendkursen junge Leute beider Geschlechter aus dem Kaufmannsstand. Zwei Fachklassen für Drogisten sind angeschlossen. Für den

geschichtlich Interessierten sei noch erwähnt, daß der an der alten Universität vorübergehend wirkende Privatdozent H. Ibbecke schon im Jahre 1782 eine „Handlungsakademie" eröffnet hat. Trotzdem die Stadtbehörde die jungen Kaufleute zum Besuch dieser Privathandelsschule aufforderte, ging das Unternehmen schon nach einem Jahre wieder ein.

Ein weit über die Aufgaben der gewerblichen Fortbildungsschulen hinausgehendes Ziel hat sich die Maschinenbau- und Hüttenschule gesteckt, die mit Beginn des Winterhalbjahres 1891 von Bochum nach Duisburg verlegt, 1894 vom Staat übernommen wurde und seit 1899 in ein von der Stadt errichtetes neues Schulgebäude im Stadtteile Neudorf einziehen konnte. Hier werden junge Leute in viersemestrigem Lehrgang dahin gefördert, daß sie in der chemischen und Eisengroßindustrie als Werkmeister und Betriebsbeamte angestellt werden können. Außerdem bestehen Abendkurse, deren Lehrziele einfacher sind. Eine sehr weitgehende Ausbildung in reich ausgestatteten Untersuchungs- und Experimentierräumen ergänzt den theoretischen Unterricht.

In den Rahmen des Berufsschulwesens gehört auch die städtische Stromschifferschule zu Duisburg-Ruhrort, gegründet 1892. Junge Leute, die in der Schiffahrt beschäftigt sind, erhalten hier in zwei Abendkursen während der Wintermonate Januar—März Gelegenheit, ihr praktisches Wissen theoretisch zu ergänzen und sich die Kenntnisse anzueignen, die ein selbständiger Schiffsführer besitzen muß. Der Inhaber des Abgangszeugnisses erhält das Schifferpatent zwei Jahre früher als andere. Der verstorbene Professor Hersmann in Ruhrort hat sich um die Gründung und Entwicklung der Schule besonders verdient gemacht.

Obwohl nicht auf Duisburg beschränkt, sei in diesem Zusammenhange doch die vor kurzem hier gegründete Niederrheinische Verwaltungsschule für Gemeindebeamte erwähnt. Ihre Träger sind die Städte und Landkreise des Niederrheins. Sie bezweckt, in Ausbildungs- und Aufbaulehrgängen die Beamten des Büro- und Kassendienstes für den praktischen Beruf und die Ablegung zweier Verwaltungsprüfungen vorzubereiten. Der Unterricht wird von dem Direktor der Schule, von vier hauptamtlichen Lehrern (Verwaltungslehrer und Diplomhandelslehrer) und einer Reihe nebenamtlicher Lehrer erteilt. Die Schülerzahl betrug im letzten Schuljahre 320. Die Schule hat auch Sonderlehrgänge für Sparkassenbeamte, Kaufleute und Vollziehungsbeamte eingerichtet.

Unter den Privatschulen, die staatlich genehmigt sind und unter der Aufsicht der Regierung stehen, ist am bedeutendsten das 1898 eröffnete katholische Lyzeum in Duisburg, das als vollberechtigte höhere Mädchenschule anerkannt ist. Dazu kommen mehrere höhere Privatknabenschulen, kaufmännische Schulen und das Städtische Konservatorium für Musik.

Die nach dem Kriege auch in Duisburg begründete Volkshochschule, die keinerlei Berechtigungen verschaffen oder berufliche Fortbildung ermöglichen soll, sondern die innere Erneuerung des Volkes pflegen will, hat leider trotz ihres sehr vielseitigen Arbeitsplanes eine sinkende Besuchsziffer. Immerhin betrug die Teilnehmerzahl in den drei Abschnitten des Unterrichtsjahres 1922: 555 bezw. 138 und 661, hauptsächlich aus Arbeiter- und Handwerkerkreisen.

Für das außerschulmäßige Bildungswesen der gesamten Bevölkerung sorgt unsere Stadtbücherei. Nachdem schon einige bescheidene Ansätze dazu in den Stadtteilen Duisburg, D.-Meiderich und D.-Ruhrort bestanden, wurde Ende des Jahres 1916 die Leitung in die Hand eines hauptamtlichen Fachmannes gelegt, welcher die vorhandenen Anstalten nach modernen Grundsätzen umgestaltete und eine neue Zweigstelle in D.-Beeck gründete. Alle Büchereien haben einen eigenen Bücherbestand, welcher ausgeliehen wird, und Lesesäle mit Nachschlagwerken, Zeitschriften und Zeitungen. Die eigentliche Stadtbücherei im Stadtteil Duisburg wurde zu einer Einheitsbibliothek ausgebaut, in welcher eine wissenschaftliche und eine Volksbücherei organisch verbunden sind, während die Zweigstellen den Charakter reiner Volksbüchereien tragen. Die Anzahl der Bände beträgt 82 000.

Ein Rückblick auf die kurz geschilderten Bildungsanstalten der Stadt Duisburg berechtigt zu dem Urteil, daß sie trotz aller Einschränkungen, die die Not der Zeit auf anderen Gebieten erforderlich machte, im Kern nicht gelitten haben. Viele Schulgebäude und eine Zweigstelle der Stadtbücherei waren und sind noch mit Besatzungstruppen belegt, und die Schäden und Unterbrechungen, denen die Bildungsarbeit dadurch ausgesetzt ist, müssen wohl oder übel in Kauf genommen werden. Daß in dieser schweren Zeit nicht nur Altes erhalten, sondern Neues geschaffen werden konnte, ist eine Tatsache, auf die Duisburg stolz sein darf.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



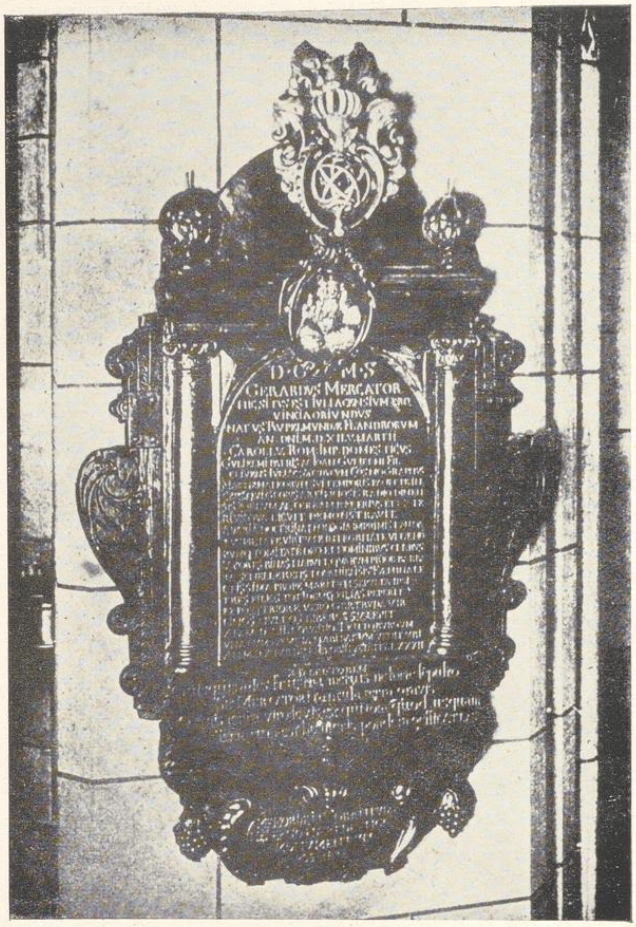
Gerhard Mercator. (1512—1594).

GERHARD MERCATOR

VON Dr. MÜLLER-REINHARD IN CLEVE

Es möchte überflüssig erscheinen, in Duisburg, der Stadt der Zechen und Hüttenwerke, der fast unübersehbaren Fülle großer und kleiner Betriebe, in der Stadt mit dem größten Binnenhafen und entsprechenden Zufahrtstraßen in Gestalt von Strom, Kanal und Schienenweg die Frage aufzuwerfen, ob es auch ein Duisburg der Vergangenheit gibt. Unsere Aufgabe ist es, aus dieser Vergangenheit das Bild einer Persönlichkeit herauszuheben, deren große Bedeutung für die Gesamtheit den wenigen Leuten vom Fach wohlbekannt, den meisten anderen aber verborgen geblieben ist. Diese Persönlichkeit heißt Gerhard Mercator.

Dem Fremden, der nach Duisburg kommt, fällt es vielleicht auf, daß es hier eine Mercatorstraße, ein Mercatorhaus und einen Mercatorbrunnen auf



Grabtafel Mercator's in der Salvatorkirche.

Die in lateinischer Sprache verfaßte Inschrift lautet in deutscher Uebersetzung:

Dem Allgütigen, Allmächtigen Gott geweiht.

Gerhard Mercator liegt hier begraben, stammend aus dem Jülicher Land, geboren zu Rupelmonde in Flandern am 5. März 1512, Hofrat des römischen Kaisers Karl V., Kosmograph des klevisch-jülichschen Herzogs Wilhelm und seines Sohnes Joh. Wilhelm. Er war bei weitem der erste Mathematiker seiner Zeit, der auf kunstvollen, sorgfältig ausgemessenen Globen den Himmel und die Erde von innen und von außen, soweit es möglich war, dargestellt hat. Er war durch mannigfaltige Gelehrsamkeit, besonders in der Theologie, berühmt, durch Frömmigkeit, Unbescholtenheit im Leben und Wandel, durch freundliches Wesen bei Gott und den Menschen beliebt.

Er war zweimal verheiratet, zuerst mit Barbara Schellekens aus Löwen; diese vortreffliche Frau, die neben dem Gatten beigesetzt ist, gebar ihm drei Söhne und ebensoviele Töchter. Von Gertrud Vierlings aber, der zweiten Gattin, hatte er keine Kinder.

Im Jahre 1552 kam er mit seiner Frau von Löwen nach Duisburg, um sich hier niederzulassen, wo er am 2. Dezember 1594, in seinem 82. Lebensjahre starb.

An den Leser!

Wer du auch bist, der hinzutritt, fürchte nicht, daß diese kleine Erdscholle den begrabenen Mercator als eine Last bedrücke; die ganze Erde ist keine Last für einen Mann, der als ein Atlas ihr ganzes Gewicht auf seinen Schultern getragen hat.

Zur Erinnerung und zum Beweis ihrer dankbaren Gesinnung haben die Erben dies Denkmal aufgestellt.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

dem Marktplatz vor dem Rathause gibt. Wer aber mit Muße und beobachtendem Blick durch Alt-Duisburg gewandert ist, der bemerkt an einem alten Hause der Oberstraße, ganz nahe beim Marktplatz, eine Tafel, die ihm sagt, daß dieses Haus einem Manne mit Namen Mercator gehört hat. Und wenn es ihn treibt, das Innere des ältesten kirchlichen Bauwerks, die schöne Salvatorkirche zu betreten, deren Turm im Verein mit Liebfrauen und Rathaus das weithin sichtbare Wahrzeichen Alt-Duisburgs bildet, so wird ihm in der Nähe des Südportals eine Gedenktafel aus alter Zeit begegnen, auf der abermals der Name Mercator nebst dem Bildnis seines Trägers sichtbar ist.

Ein paar ausführliche Angaben über das Leben des Mannes, dessen Bedeutung man jetzt wohl ahnen kann, mögen am Schluß dieser Abhandlung Platz finden; denn das Interesse dafür wird durch eine Betrachtung seiner Leistungen zweifellos geweckt werden.

Wir knüpfen an die Bezeichnung „Kosmograph" der Gedenktafel an. Weil nämlich die Bezeichnungen Kosmograph und Kosmographie aus unserem Sprachgebrauch fast verschwunden sind, könnte man leicht vermuten, daß Mercator sich auf einem Gebiet betätigt habe, das heute seine Bedeutung verloren hat. Die Sache liegt aber so, daß die alte Kosmographie oder Beschreibung des Weltalls aus naheliegenden Gründen heutzutage in ihre beiden Hauptgebiete, nämlich in Astronomie oder Lehre von den Himmelskörpern und Geographie oder Erdbeschreibung aufgeteilt ist. Da aber die nachhaltige Wirksamkeit Mercators auf geographischem Gebiet liegt, so tun wir gut daran, ihn künftig als Geographen zu bezeichnen und das uns fremd gewordene andere Wort zu vermeiden. Die Tätigkeit der Geographen ist aber außerordentlich mannigfaltig und dem einzelnen Geographen ist es unmöglich, die vielen Teilgebiete seines Faches gleichmäßig zu pflegen. Der eine geht auf Entdeckungen aus, der andere sammelt und sichtet die Entdeckungsberichte, der dritte entwirft Landkarten danach — um nur einige Tätigkeiten herauszugreifen.

Ungefähr 100 Jahre vor dem Tode Mercators war die neue Welt entdeckt worden. Columbus, der größte Entdeckergeograph, hatte im schweren Kampf gegen Natur- und Menschengewalten ein ungeheures Neuland erschlossen. Der Kampfnatur des Columbus steht die friedliche, fast zaghafte Natur Mercators gegenüber, der stille, gründliche Gelehrte dem kühnen, rastlosen Forschungsreisenden. Das Portal des Mercatorhauses in Duisburg ist von den Büsten der beiden Männer eingerahmt. Diese Verbindung deutet auf enge Zusammengehörigkeit: Columbus durch seine Tat am Beginn einer neuen Zeit, einer Zeit, in der wir heute noch leben, Mercator durch sein Werk, das sich hochbedeutsam durch diese neue Zeit hindurchzieht bis auf den heutigen Tag. Hat Columbus der Erdbeschreibung ein neues, weites Gebiet erschlossen, so hat Mercator dazu beigetragen, daß die neuen Kenntnisse von der Erdoberfläche Allgemeingut wurden, und außerdem hat er der jetzt mächtig aufblühenden Seeschiffahrt einen unschätzbaren Dienst erwiesen, indem er ihr ein unentbehrliches Hilfsmittel schenkte: Die Seekarte.

Die von Mercator entworfene und eingeführte Karte wird heute noch zum Steuern des Schiffes, zur Navigation, benutzt; sie ist, wie wir noch sehen werden, so praktisch eingerichtet, daß es bis auf den heutigen Tag nicht möglich war, etwas Praktischeres an ihre Stelle zu setzen. Und was seine andere Tätigkeit betrifft, so muß hervorgehoben werden, daß der uns allen wohlbekannte „Atlas", das Buch mit den handlichen Karten der Erdoberfläche und ihrer einzelnen Teile, zwar nicht ausschließlich sein Werk ist, aber durch ihn eine Förderung und Verbreitung gefunden hat, wie durch keinen anderen vor ihm. Auch den Namen Atlas für dieses Buch verdanken wir ihm. Es ist merkwürdig genug, daß unser Kartenbuch diesen Namen erhalten und behalten hat. Bei diesem Namen denkt man natürlich zuerst an den Riesen Atlas, von dem die griechische Sage erzählt, daß er im äußersten Westen der im Altertum bekannten Welt, also im westlichen Nordafrika — im Atlasgebirge — stehend das Himmelsgewölbe stützt. Aber an ihn dachte Mercator nicht, als er seine große Kartensammlung Atlas betitelte. Es soll im Altertum einen König gleichen Namens gegeben haben, von dem erzählt wurde, daß er zum ersten Male Kugeln verfertigt habe als Abbilder der Erde und des Himmels, also Erd- und Himmelsgloben. Diesem sagenhaften König fühlte Mercator sich durch die eigene Tätigkeit verwandt, wir hörten schon, daß er äußerst geschickt war in der Anfertigung von Globen, seine Werkstatt war weltberühmt und lieferte eine große Zahl dieser handlichen Kugeln, die bekanntlich eine weit anschaulichere Vorstellung von der gegenseitigen Lage der Länder und der Sterne zueinander bieten, als die Land- oder Sternkarten es vermögen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Den besten Ueberblick über alles, was Mercator geschaffen hat, gewinnt man bei einem Besuch des Duisburger Museums, das im Rathaus ein vorläufiges Heim gefunden hat. In diesem Museum ist das Mercatorzimmer ein Anziehungspunkt für alle Geographen von nah und fern; denn um die Werke Mercators herum gruppiert sich hier eine Darstellung der Entwicklung des geographischen Kartenwesens von seltener Vollständigkeit. Der Duisburger aber findet hier ein wichtiges Kapitel seiner Heimatgeschichte vor sich aufgeschlagen. Und wer als Fremder nach Duisburg kommt und sich die kleine Mühe macht, das Museum aufzusuchen, wird staunen über die weltbedeutenden Werke, die in dem kleinen Duisburg des 16. Jahrhunderts entstanden sind unter den Händen eines geschickten Meisters und Gelehrten, des Schuhmachersohnes Gerhard Mercator, der in seinen jungen Jahren den Namen Cremer führte, weshalb die Fortsetzung der Mercatorstraße in Duisburg „Cremerstraße" genannt worden ist. Wenn diese Abhandlung auch kein Führer durch die Mercatorsammlung des Museums sein soll, so wird sie doch den Leser auf die bedeutendsten Stücke dieser Sammlung hinweisen. Und da man bei einem einzelnen Museumsbesuch nicht alles sehen kann und es auch gar nicht soll, so mögen die folgenden Zeilen auch dazu dienen, daß der Fremde und Einheimische, der zum ersten Male das Mercatorzimmer betritt, sich leicht zurechtfindet und das Wichtigste kennen lernt.

Da wären zunächst die Globen zu betrachten, von denen das Museum zwei Originale und zwei Nachbildungen besitzt. Wie ein solcher Globus hergestellt wird, kann man leicht erkennen: auf eine Kugel sind bedruckte Papierstreifen geklebt; damit diese Streifen beim Aufkleben genau zusammenpassen, müssen sie nach beiden Enden hin schmäler werden. Vielfach läßt man sie dabei nicht in Spitzen auslaufen, sondern schneidet sie stumpf ab, so daß beim Aufkleben auf die Kugel noch zwei kreisförmige Flächen offen bleiben, die schließlich mit einem passenden Papierstück beklebt werden. Vor nicht langer Zeit (1868) fand man in Gent die von Mercator in Kupfer gestochenen Globusstreifen. Der belgische Staat ließ sie nachdrucken und schenkte sie auch dem Duisburger Museum, das mit ihnen einen Erd- und einen Himmelsglobus herstellen ließ. Diese Nachbildungen sind zum oberflächlichen Betrachten geeigneter als die stark nachgedunkelten bunten Originalgloben, die übrigens die wertvollsten Stücke der Duisburger Mercatorsammlung darstellen. Das Paar stammt aus Italien und konnte durch eine großartige Schenkung des verstorbenen Kommerzienrats Theodor Böninger für das Duisburger Museum erworben werden.

Der besondere Wert des Mercator'schen Erdglobus beruht darauf, daß die eingezeichneten Windrosen, die für die Schiffahrt sehr wichtigen Linien erkennen lassen, welche nicht wie Aequator und Längenkreise die Luftlinie zwischen zwei Orten der Oberfläche enthalten, sondern den Weg angeben, auf dem man ohne Aenderung der Himmelsrichtung von einem Ort zum anderen gelangt. Diese Linien gleicher Himmelsrichtung werden uns später auf der Weltkarte für Seefahrer wieder begegnen.

Die Karte ist das bekannteste und am häufigsten gebrauchte geographische Hilfsmittel. Während es verhältnismäßig einfach ist, die Gebilde der Erdoberfläche auf die Oberfläche der Globuskugel zu übertragen, weil beide Flächen durchaus gleichartig sind, macht sich bei der Wiedergabe der Erdoberfläche oder einzelner Teile in einer Karte der große Unterschied zwischen der gekrümmten Kugelfläche und dem ebenen Kartenblatt unangenehm bemerkbar. Um die Schwierigkeiten zu überwinden, die sich aus diesem großen Unterschied ergeben, haben die Kartographen, zu denen Mercator als einer der bedeutendsten zu rechnen ist, Wege gesucht und gefunden. Es geht freilich nicht an, daß wir uns mit dieser Aufgabe eingehend befassen; denn dazu müssten wir uns der Mathematik in einem größeren Umfange bedienen, als den meisten Lesern lieb sein wird. Wir müssen darauf verzichten, obwohl gerade Mercator eine seiner Hauptaufgaben darin sah, richtige und praktische Wege für den Entwurf seiner Kartennetze zu finden, und obwohl eine seiner größten Leistungen auf diesem Gebiet liegt. Es ist ein besonderes Verdienst Mercators, daß er die Art des Kartenentwurfs, die sogenannte Projektion, genau nach dem Zweck der Karte ausgewählt und, wo ihm Vorbilder fehlten, eigens erfunden hat.

In Duisburg erschien im Jahre 1554 und in neuer Auflage 1572 eine große Europakarte von Mercators Hand. Der Wert dieser Karte, die in vielen hunderten, vielleicht tausenden von Stücken verbreitet war und trotzdem nur in drei Stücken erhalten ist, wurde gleich bei ihrem Erscheinen von den Fachleuten erkannt, die mit höchstem Lob und Beifall nicht zurückhielten. Und das ist begreiflich; denn „Die darstellende Kunst der Erdbeschreibung

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Toreinfahrt mit Gedenktafel. Fot.: Gaede, Duisburg.



Toreinfahrt und Giebel bei der früheren Mercator'schen Besitzung.

hatte bis zum Erscheinen von Mercators Europa nichts auch nur annähernd dieser Darstellung Gleichendes unter ihren Schöpfungen aufzuweisen" äußert sich Heyer darüber, der das erste Original der Europakarte 1889 in der Breslauer Stadtbibliothek entdeckte, und er sagt nicht zuviel damit. Der Fortschritt liegt bei dieser Karte nicht im Netzentwurf, vielmehr in der kritischen Behandlung des gesamten Materials, das dem Kartographen damals zur Verfügung stand. Dieses Material war natürlich, mit dem heutigen verglichen, lückenhaft, aber es ist erstaunlich, was Mercator damit angefangen hat. Ueber sein Verfahren sind wir ziemlich genau unterrichtet. Denn die Karte enthält wie auch die nachher zu behandelnde Weltkarte zahlreiche „Legenden", das sind kleine Abhandlungen, von denen einige der Länderbeschreibung, andere dem benutzten Kartennetz, wieder andere biblischen Gegenständen gewidmet sind, für die Mercator zeitlebens großes Interesse gezeigt hat. Von der Karte gab es einfarbige und bunte Ausgaben.

Dieses Werk und alle anderen werden in den Schatten gestellt durch die Weltkarte vom Jahre 1569. Denn die Europakarte, die Globen, die noch zu besprechenden Kartensammelwerke oder Atlanten waren für die Zeit ihres Erscheinens etwas Neues, Wertvolles, zur Verbreitung der neugewonnenen geographischen Kenntnisse Unentbehrliches. Aber die große Weltkarte oder vielmehr das ihr zugrunde liegende Kartennetz bedeutet mehr. Dieses Kartennetz nämlich, die sogenannte Mercatorprojektion, ist mit der Zeit, und zwar durch die mehr und mehr zunehmende Seefahrt immer wichtiger und unentbehrlicher geworden. Hier liegt auch keine zufällige Entdeckung vor; denn Mercator bezeichnet seine Karte ausdrücklich als für den Gebrauch der Seeleute bestimmt. Und außerdem legt er auf der Karte selbst ihren Zweck und Gebrauch mit so klaren Worten dar, daß sich ohne weiteres ergibt: Mercator wollte dem Seefahrer eine Karte bieten, aus der er sofort die Richtung erkennen kann, in der er steuern muß, um an ein bestimmtes Ziel zu gelangen. Wenn man das Besondere dieser Karte kurz angeben will, kann man sagen, daß die auf der Erdoberfläche und dem Erdglobus gekrümmt verlaufenden Linien gleicher Himmelsrichtung bei dem von Mercator hier ausgearbeiteten Netzentwurf als gerade Linien erscheinen, was schon an dem geradlinigen Verlauf der von den eingezeichneten Kompaßrosen ausgehenden Windstriche zu erkennen ist. Verbindet man daher auf einer Mercatorkarte Ausgangs- und Endpunkt der Fahrt durch eine gerade Linie, so gibt sie die einzuschlagende Richtung genau an.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Von dieser Weltkarte unterscheiden sich die bis auf den heutigen Tag benutzten und vielleicht in aller Zukunft zu benutzenden Seekarten hauptsächlich nur dadurch, daß auf ihnen nicht die ganze Erde, sondern meist nur ein kleines Stück davon dargestellt ist; denn je kleiner das dargestellte Stück ist, desto größer kann der Maßstab gewählt werden, desto größer werden Genauigkeit und Leistung der Karte. Selbstverständlich sind die heutigen Karten auch viel reicher an Einzelheiten und genauer in allen Angaben; denn was hat man nicht alles in den seit Mercator verflossenen vier Jahrhunderten hinzugelernt! Der Grundgedanke hat aber keine Aenderung erfahren, und in seiner Auffindung und Anwendung liegt das unvergängliche Verdienst Mercators. Vier Stück dieses Werkes sind gefunden worden; schade, daß Duisburg keines besitzt. Aber stolz muß die Stadt darauf sein, daß in ihren Mauern der Genius lebte, der den Menschen dieses kostbare Geschenk machte, daß in ihren Mauern die ersten wirklich brauchbaren Seekarten gestochen und gedruckt wurden und von hier in die Welt hinausflatterten.

Zweiundvierzig Jahre hindurch, den größeren Teil seines langen Lebens, hat Mercator hier gelebt. Das Bürgerrecht hat er nie erworben. Aber hochgeehrt und in höchstem Ansehen verbrachte er hier seine Tage, bescheiden, anspruchslos, hilfsbereit. Ein Beispiel nur aus seinem Leben als Duisburger Bürger: Die Stadtschule, das spätere Gymnasium, hatte in jener Zeit eine Erneuerung und Erweiterung erfahren und es fehlte ein Lehrer für Mathematik. Da sprang Mercator ein und erteilte zwei Jahre hindurch unentgeltlich Mathematik-Unterricht für die Primaner. Als Anerkennung ward ihm von der Stadt ein Geschenk zuteil: drei Taler und drei fette Schweine. Daß er mit vielen auswärtigen Gelehrten und hochgestellten Personen in Verkehr stand, ist nicht zu verwundern und durch zahlreiche Briefe und Berichte bezeugt.

Doch wir müssen noch eines letzten großen Werkes gedenken. Sein Atlas erschien zwar erst nach seinem Tode; Sohn und Enkel haben daran mitgearbeitet, aber in der Hauptsache ist er seine Schöpfung. In Mercators Atlas zu blättern ist ein wahres Vergnügen. Wie nüchtern wirkt daneben ein moderner Atlas! Der ist nur sachlich, ganz Zweckmäßigkeit. Mercators Atlas dagegen ist ein aesthetischer Genuß. Keine Karte ohne ornamentalen oder figürlichen Schmuck, vom selben Meister entworfen und gestochen. Zwischen den Karten Seiten mit belehrendem Text. Und die Karten selbst so sauber ausgeführt und außerordentlich inhaltreich, die Kartennetze dem Maßstab und der Kartengröße planvoll angepaßt. Das Ganze nach Inhalt und Form vollendet. Das Gleiche gilt vom „Ptolemäus", dem Atlas des Altertums, benannt nach dem großen Astronomen und Geographen, der um das Jahr 200 unserer Zeitrechnung im ägyptischen Alexandria lebte und wirkte. Diese zweite Kartensammlung, noch zu Lebzeiten Mercators in Duisburg veröffentlicht, macht uns mit der politischen Erdkunde des Altertums, und zwar des zweiten Jahrhunderts bekannt.

Um das Wichtige und dauernd Wertvolle besser zur Geltung zu bringen, haben wir weniger Bedeutendes bisher unberücksichtigt gelassen. Wir dürfen annehmen, daß die besprochenen Leistungen des Mannes das Interesse an seinem Lebenslauf geweckt haben, und so wollen wir zum Schluß ein Bild von des Meisters Erdenwallen zu geben versuchen und dabei auch der nach unserer Auffassung weniger bedeutsamen Leistungen gedenken.

Gerhard Mercators Eltern wohnten in Gangelt, dem kleinen Städtchen an der holländischen Grenze im jetzigen Kreise Geilenkirchen. Sie reisten 1512 nach Rupelmonde an der Schelde, nicht weit von Antwerpen, um dort einen Oheim des Mannes zu besuchen. Bei diesem Besuch, am 5. März, kam Gerhard zur Welt. Der Wohnort der Eltern lag in der damaligen Grafschaft Jülich, Rupelmonde in den habsburgischen Niederlanden. Mercator ist also zweifellos ein Deutscher. Die Eltern kehrten mit dem schwächlichen Kinde in die Heimat zurück, verlegten aber bald, und zwar um den Beginn der deutschen Reformation, ihren Wohnsitz dauernd nach Rupelmonde, wo der Vater neben einer kleinen Ackerwirtschaft das Schuhmacherhandwerk betrieb. Bereits mit 16 Jahren hatte der Knabe beide Eltern verloren. Schon vorher hatte der Oheim die Familie unterstützt. Trotz der ärmlichen Verhältnisse wurde Gerhard zum Studium bestimmt, offenbar weil er schon in jungen Jahren eine gute Begabung verriet. Den ersten Unterricht erhielt er in Rupelmonde. Mit 15 Jahren kam er nach Herzogenbusch zu den Brüdern vom gemeinsamen Leben. Als Achtzehnjähriger bezog er die heute noch bestehende Universität in Löwen. Sein ganzes Leben hindurch bewahrte er, der jetzt wohl dem Brauch der Zeit folgend seinen deutschen Familiennamen Cremer durch den lateinischen Mercator ersetzte, eine gewisse Vorliebe für Philosophie und

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Theologie. Für beide Wissenschaften war aber eine Kampfzeit angebrochen, die mit dem Namen Humanismus und Reformation genügend gekennzeichnet ist. Mercator war keine Kampfnatur, nach außen war er eher ängstlich und schüchtern. Aber in seinem Innern spielten sich Gewissenskämpfe ab. Das Ergebnis war zweifach: entschiedene Hinneigung zur neuen religiösen Richtung und Beschäftigung mit der Geographie.

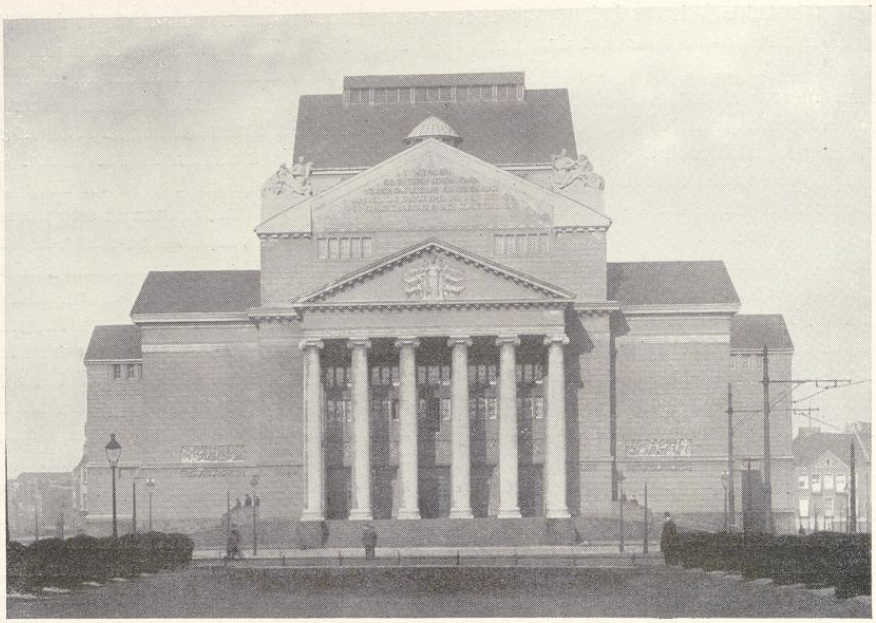
Einer der bedeutendsten Professoren an der Universität Löwen war damals Rainer Gemma mit dem Beinamen Frisius, Arzt, Mathematiker, Astronom und Geograph, zugleich Kupferstecher und Mechaniker, der Globen und astronomische Instrumente anfertigte, also von seiner ärztlichen Tätigkeit abgesehen in jeder anderen Hinsicht ein Vorbild für Mercator.

Dieser fertigte jetzt Erd- und Himmelsgloben an, baute astronomische Instrumente — Fernrohre gab es damals noch nicht — und schrieb Gebrauchsanweisungen dazu; benutzt wurden diese Instrumente hauptsächlich zu geographischen Ortsbestimmungen, zu Zeitmessungen und Beobachtungen am Sternenhimmel. Seine Arbeiten waren jedenfalls sehr geschätzt: hochgestellte Persönlichkeiten, Fürsten, ja selbst sein kaiserlicher Landsmann, der in Gent geborene Karl V., wurden seine Kunden. Als Geometer vermaß Mercator Ländereien und fertigte darnach Pläne an. Als Erweiterung dieser Tätigkeit kam dann die Bearbeitung von Landkarten an die Reihe, und um die Vorarbeiten zum Druck selbst erledigen zu können, erlernte er das Kupferstechen und brachte es in dieser Kunst zu hoher Vollendung, wie seine Kartendrucke zeigen. 1537 gab er schon eine Karte von Palästina heraus, sie ist lange und viel benutzt worden, aber vollständig verloren gegangen. Bei dieser vielseitigen Tätigkeit fehlte es dem jungen Mercator auch nicht an ausreichenden Einkünften. Mit vierundzwanzig Jahren konnte er sich verheiraten und führte mit seiner Frau Barbara fünfzig Jahre hindurch ein glückliches Gemeinschaftsleben. Von ihren drei Söhnen starben die beiden älteren vor dem Vater, der jüngste bald nach ihm. Im Mannesstamme erlosch das Geschlecht nach reichlich hundert Jahren, in weiblicher Linie sind aber zahlreiche Nachkommen bis auf den heutigen Tag vorhanden. Nach dem Tode des Großoheims Gisbert (1544) reiste Gerhard Mercator zur Regelung der Erbschaft noch einmal nach Rupelmonde oder dem nahegelegenen St. Nikolas. Damals wurden die Anhänger des neuen Bekenntnisses in den Niederlanden eifrig verfolgt, und so widerfuhr es Mercator, daß er unter dem Verdacht der Ketzerei auf dem Schloß zu Rupelmonde gefangen gesetzt wurde. Obwohl er der neuen Richtung zweifellos gewogen war, gelang es nicht, ihn zu überführen. Einflußreiche Gönner und die Universität Löwen, die ein Wort mitzureden hatte, wenn es sich um ihre akademischen Bürger handelte, bemühten sich um seine Freilassung, die aber erst nach einem guten Vierteljahre erfolgte. Nach diesem unangenehmen Zwischenfall, der leicht einen anderen Ausgang hätte nehmen können, kehrte Mercator nach Löwen zurück, nahm seine gewohnten Beschäftigungen wieder auf und siedelte acht Jahre später mit der ganzen Familie nach D u i s b u r g über. Damit kehrte er in das Land seiner Vorfahren zurück, da Duisburg damals dem Herzog von Jülich, Cleve, Mark und Berg gehörte. Weshalb er gerade Duisburg gewählt hat, ist uns nicht bekannt. Wir wissen aber, daß Duisburg damals ein in jeder Hinsicht angenehmes Städtchen war, darin auch religiöse Freiheit herrschte und das vielleicht gerade deshalb für Mercator eine besondere Anziehungskraft hatte; hier konnte er sich seiner friedlichen Arbeit ungestört hingeben und seiner religiösen Ueberzeugung ohne Anfeindung und Verfolgung leben. Seine Arbeit erfuhr hier keine Aenderung. Schon nach sechsjährigem Aufenthalt konnte er ein umfangreiches Besitztum in der Stadt erwerben. Im vornehmsten Viertel, an der jetzigen Oberstraße, erwarb er Haus und Hof nebst Zubehör; bis an die Abzweigung der heutigen Gutenbergstraße reichte die Besitzung heran.

Wir betonten, daß die bedeutendsten Werke Mercators in Duisburg entstanden sind. Er plante hier auch eine vollständige Beschreibung des Weltalls und der Menschheit; nur Teile davon sind fertig geworden und als wertvollsten haben wir seinen Atlas anzusehen, der ein Jahr nach seinem Tode erschien und von seinem Sohne Rumold herausgegeben wurde. Er war lateinisch verfaßt, wurde aber bald in alle Kultursprachen übertragen. Die ersten Auflagen erschienen in Duisburg, die späteren in Amsterdam. Die Mehrzahl der Ausgaben ist im Duisburger Museum zu finden.

Daß die Stadt das Andenken seines großen Ehrenbürgers, wie man ihn wohl nennen muß, festhält, davon legen die in der Stadt liebevoll gepflegten Erinnerungen Zeugnis ab, das soll auch der hiermit beschlossene Teil des Stadtbuches bekunden.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Stadttheater. Arch.: Prof. Dülfer, Dresden. Fot.: Gerling, Duisburg.

DAS THEATER

VON Dr. SALADIN SCHMITT, INTENDANT DES STADTTHEATERS

Wie Kunst im allgemeinen eine Verdichtung und Zusammenfassung kultureller Kräfte darstellt, so umreist sich auch jede künstlerische Einzelphysiognomie am deutlichsten, wenn man sie im Zusammenhang mit ihren Ursprüngen betrachtet. Und namentlich gilt das, wenn es Aufgabe ist, das besondere Gesicht eines städtischen Theaterinstitutes zu treffen. Denn Stadttheater und Stadttheater ist nicht dasselbe: wenn man vergleicht, so wird die Physiognomie jeder gedeihenden Bühne durch ganz besondere Ortsbedingnisse mindestens ebenso stark bestimmt sein wie durch die bewußten Ziele der jeweiligen Leitung. Ja noch mehr: jede Leitung, die vorwärts kommen will, muß von den unterirdischen Kräften des städtischen Gemeinwesens getragen und bewegt sein, muß irgendwie in ihnen wurzeln, um ihnen verständnisvoller Träger und Ausdeuter sein zu können. Wie verschieden sind etwa — um auf gut Glück hin zu wählen — die Wiener und die Berliner Theater, wie differieren Frankfurter und Münchener Schauspiel, welch anderes Gepräge haben Hamburger und Breslauer Oper! In all dem drückt sich aber nichts anderes aus wie der Wille des jeweiligen Gemeinwesens, dessen geheime Kulturkräfte nach außen drängen, namentlich dann, wenn die betreffende Theaterleitung diese Kräfte in sich und außer sich aufzuspüren weiß, und das Fundament der Bühne bewußt auf diese Kräfte gegründet hat.

Was das für unsere Duisburger Bühne heißen kann, das ergibt sich von selbst. Die Stadt Duisburg ist einerseits Mitträger der großen kulturellen Gesamtidee des Rheinlandes; andererseits hat sie durch bestimmte Bedingnisse noch ihre Sonderzüge. Die kräftigsten, ursprünglichsten und kennzeichnendsten Impulse ordnen sie zunächst in die große kulturelle Gesamtmission des Rheinlandes ein. Welche Kulturmission das sei, das wissen wir alle. Das Rheinland ist, geographisch gesprochen, vorgeschobenes Gebiet, Grenzland und Berührungspunkt

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

zweier Rassen. Von beiden hat es im Blutgemisch Charakter- und Wesenszüge, Appetite und Neigungen, Vorzüge und Fehler geerbt: beider Ehrgeiz und beider Widerstreit sucht es in sich auszugleichen und zu vereinigen. Daher die seltsame Erscheinung, daß der Rhein und das Rheinland einerseits wie kein anderes deutsches Land nationale Ehrensache und nationales Symbol und andererseits Träger vermittelnder Kräfte zum Romanentum hinüber sind. Beides trifft sich nun in der Person des Rheinländers in einzigartiger Verschmelzung: er empfindet sich durchaus als Deutscher, ja vermöge seiner vorgeschobenen Position als Wahrer einer bestimmten deutschen Sendung und hat doch in seiner Blutmischung bestimmende Merkmale, die ihm die Grenze zu den romanischen Ländern — namentlich, wenn es sich nicht um politische, sondern um allgemeine Kulturfragen handelt — in vermittelnder Weise überspringen lassen.

Aber noch in ganz anderem Sinne ist der Rheinländer Vermittler: er stellt auch innerhalb unseres Volkes den ausgleichenden Typus dar. Die spürbare Grenze, die zwischen dem Norddeutschen und Süddeutschen besteht, wird durch ihn verwischt: er hat vom einen wie vom anderen Typus entscheidende Wesenszüge und bringt sie in sich zum Ausgleich. Mit dem Süddeutschen teilt er den demokratisch-bürgerlichen Grundzug seiner Lebensauffassung und seiner persönlichen Einstellung, teilt er vor allem auch den gerade in seiner Landschaft zu besonderer Farbigkeit gedeihenden Katholizismus. Mit dem Norddeutschen verbinden ihn starke äußere Interessenbeziehungen, Beziehungen, die durch die Bedeutung des Rheinlandes als eines ganz eigenen Handels- und Industriegebietes erklärlich sind, Beziehungen, die dann auf den rheinischen Charakter vor allem hinsichtlich energischer Unternehmungslust und mutiger geschäftlicher Initiative entscheidend eingewirkt haben. Die bedächtig abwägende, agrarische Einstellung des eigentlichen Süddeutschen ist dem Rheinländer fremd; er ist genau wie der Norddeutsche ein gegenwartsgewandter Geschäftsmann und steht dem praktischen Leben entschlossen und zupackend gegenüber.

In ähnlicher Weise gleichen sich in seiner Natur der norddeutsche Protestantismus und der süddeutsche Katholizismus aus. Wie erwähnt, erhält letzterer durch die eigentümliche Blutmischung des Rheinländers ein seltsam farbiges, künstlerisches Gepräge — vergleiche die rheinischen Dome, die rheinischen Prozessionen, die rheinischen Kirchenfesttage — andererseits hat gerade der rheinische Katholizismus den Unterton liberaler Toleranz; er steht dem andersgläubigen Mitbürger verständnisvoll und unvoreingenommen gegenüber.

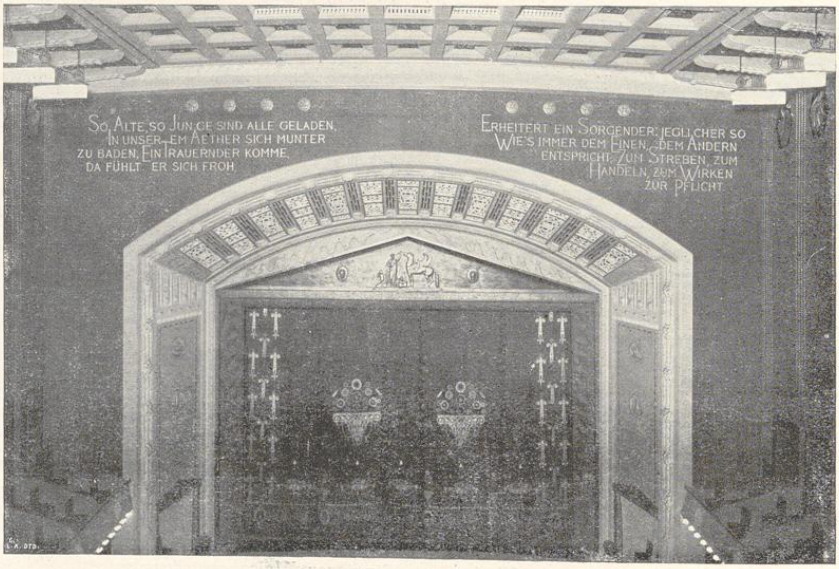
Aus all dem ergibt sich nun auch die Gesamtphysiognomie der künstlerischen Sehnsucht des Rheinländers, eine Gesamtphysiognomie, die man in der deutschen Kunst bei vielen entscheidenden Vertretern trifft. Die Kunst des Rheinlandes hat einerseits die merkwürdige Treue, Genauigkeit, Andacht und Bürgerlichkeit des rein germanischen Norddeutschen, hat in vielem auch dessen Sinn für nüchternen Realismus, für behaglichen Witz und derbe Volkstümlichkeit, sie hat andererseits das Formenbedürfnis, die Farbigkeit, die phantastische Ueppigkeit und die Glut des Romanentums; sie hat vom Katholizismus den stark mystischen Grundzug und die Sehnsucht nach breitem feierlichen Pomp, vom Protestantismus das Gefühl für Klarheit und Geistesschärfe, für Gewissenstreue und auf sich selbst gestellte Ehrlichkeit. Und all das muß erklärlicher Weise auch auf die Natur des rheinischen Theaters einwirken und dessen Wesenheit bestimmend kennzeichnen. Der Rheinländer wird durch seine besondere Charaktermischung vor allem das Bedürfnis nach den starken, ursprünglichen und bluterfüllten Geschenken jeder klassischen Theaterepoche haben, nach jenen Dichtungen, die seiner starken Mystik, seiner Phantasie und Spielfreudigkeit entsprechen. Der mystische Einschlag seines Katholizismus vereinigt ihn mit dem antiken und dem östlichen Theater, seine Phantasie und Spielfreude mit Shakespeare, mit Calderon und Molière, vor allem natürlich auch mit den deutschen Klassikern, die in ihrer Kultursynthese ja letzten Endes Widerspiel der merkwürdigen Blutmischung des Rheinländers sind. Grundstock für den Spielplan eines rheinischen Theaters wird deshalb der Schatz der Klassiker sein müssen: der Rheinländer wird einerseits die schwere und gehaltvolle, andererseits die phantastische, dichterisch ausschweifende und keck emporschießende klassische Dramatik nie vermissen wollen; die tiefe Wesensverwandtschaft, die ihn mit einer Dichtung wie „Faust“ — um auf gut Glück hin gerade das Drama des Deutschen zu wählen — verbindet, wird ihn jederzeit begierig auch nach dem „Hamlet“ und dem „Macbeth“, nach der „Stuart“ und der „Jungfrau von Orleans“, nach der „Ahnfrau“ und der „Jüdin von Toledo“, in bedingterer Weise dann nach dem „Homburg“ und

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

der „Penthesilea“ und noch bedingter nach „Gyges und sein Ring“ und den „Nibelungen“ greifen lassen.

Besondere Beachtung müßte man im rheinischen Spielplan dem klassischen Lustspiel einräumen. Gerade das klassische Lustspiel, sei es Plautus oder Shakespeare, Lessing oder Kleist, seien es die Italiener, die Franzosen oder die Spanier diese bezeichnende Mischung von Phantastik, spielerischer Verwicklung und derber Rüpelhaftigkeit, von nüchtern realistischer Charakterisierungsfreude und fein zugespitztem Witz, ist etwas, was zu sehr der rheinischen Natur entspricht, als daß ein Theater es ungestraft vernachlässigen dürfte. So werden die rheinischen Bühnen den „Sommernachtstraum“ und „Wie es euch gefällt“, die „Minna“ und den „Amphitrion“, „Donna Diana“ und den „Diener zweier Herren“, den „Eingebildeten Kranken“ und die „Schule der Frauen“ wohl immer mit Glück ihrem Publikum bieten können. Und das mit gutem Grund. Denn wenn es die im Katholizismus wurzelnde Mystik des Rheinländers ist, die ihn mit der fatalistischen Tragik etwa des antiken Dramas und weiterhin mit der wuchtigen Tragik des klassischen Trauerspiels überhaupt verbindet, so offenbart sich in seiner Freude am klassischen Lustspiel ein anderer nicht minder starker Grundzug seines Wesens: der Wunsch, sich zu verkleiden und zu verwandeln, die Sehnsucht nach spielerischer Verlarvung, wie sie sich in naivster Form in seinem Karneval austobt. Gerade die Tatsache, daß sich der Rheinländer einen ganz eigenen Karneval geschaffen hat, ist ungemein bezeichnend für ihn; die Zähigkeit, mit der er an diesem Fest hängt, die Breite, die er seiner Entfaltung gönnt — begannen doch in der Vorkriegszeit schon am 11. November die Karnevalsfeste! —, vor allem aber die Allgemeinheit karnevalistischer Lust, die Tatsache, daß hoch und niedrig, alt und jung von derselben Freude am Spiel und an der Verkleidung ergriffen wurden, so daß jede rheinische Stadt für die drei berühmten Fastnachtstage ein ganz verändertes, unter dem närrischen Zwange stehendes Gesicht bekam: all das läßt verstehen, wieso der Rheinländer für jedes auf ursprünglicher Spielfreude beruhende Lustspiel ein unvergleichlicher Zuschauer ist.

Um nun anderseits auch die Grenze zu berühren: rheinisches Publikum ist nur bedingt für rein gedankliche und problematische Kunst zu haben. Soweit das Gedankliche und Problematische mit fortschreitender Kunstentwicklung zusammen-

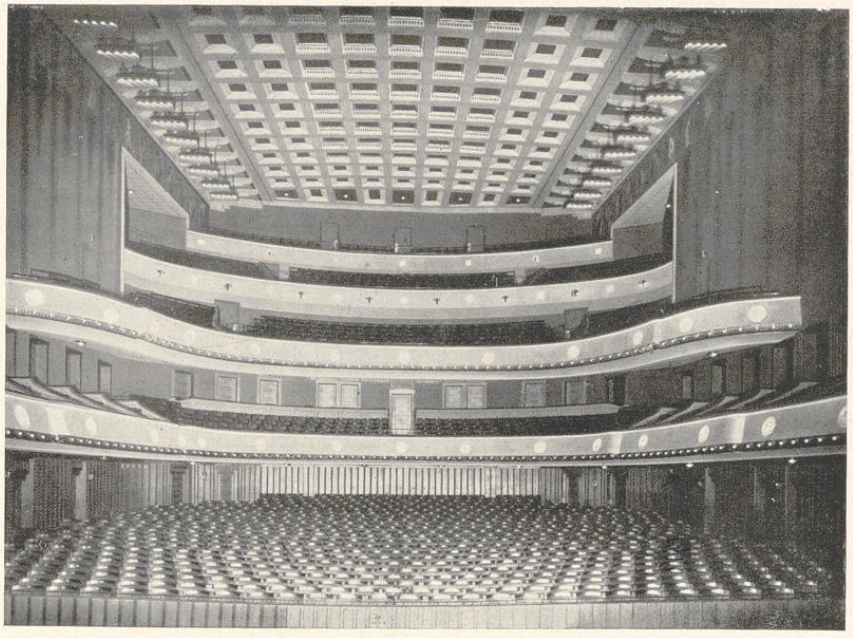


Stadttheater: Bühne. Fot. Gerling, Duisburg.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Stadttheater: Foyer. Fot. Gerling, Duisburg.



Stadttheater: Zuschauerraum. Fot. Gerling, Duisburg.

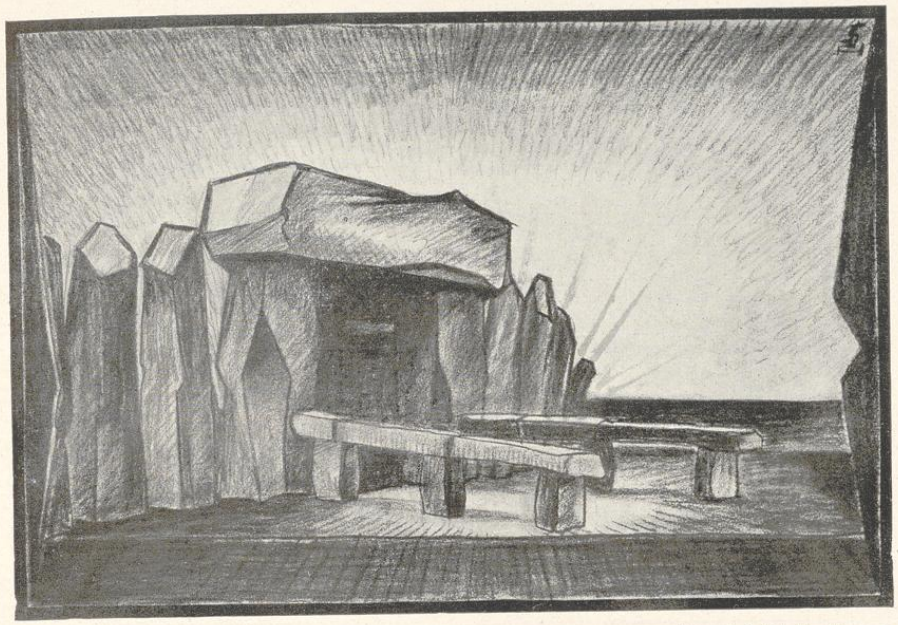
geht, soweit vermag er vielleicht aus seinem lebhaften Fortschrittbedürfnis einen gewissen Sensationsanteil dafür aufzubringen; er fühlt sich angereizt, das Neue, im Augenblick Besprochene, im Mittelpunkt der Diskussion Stehende zum mindesten kennen zu lernen. Tiefere, in seinem Wesen wurzelnde Teilnahme bringt er diesen literarischen Gattungen nicht entgegen. So ist es bezeichnend, daß selbst in der Zeit der lebhaftesten Ibsen-Pflege der große Norweger am Rhein nicht wirklich heimisch wurde, daß Strindberg kein größeres Publikum dort besitzt, daß auch die gegenwärtige expressionistische Dichtung — um irgendein Schlagwort zu wählen — dort nicht wirklich Wurzel schlägt. Gewiß gibt es in allen rheinischen Städten interessierte Kreise, die es den Theatern ermöglichen, den Spielplan auf diese Gebiete auszudehnen: wirklich in die Breite dagegen vermag die Bühne mit solchen esoterischen Werken nicht zu wirken. Die kühle, zurückhaltende Einstellung des Rheinländers allem rein Gedanklichen gegenüber wird schon deutlich, wenn man ihm etwa Hebbel vorsetzt: ein wirklicher Hebbelverehrer ist der Rheinländer nicht. Die großartige intellektuelle Durchdringung des Problems mag er bewundern; ergreifen wird sie ihn nicht sonderlich.

Bei der ganz besonderen Temperamentsmischung des Rheinländers ist es selbstverständlich, daß er, ebenso wie der Wiener, ein Musikverehrer, ja ein Musikenthusiast ist. Wohl kaum eine deutsche Landschaft weist eine solche Fülle von offiziellen und unoffiziellen Einrichtungen und Vereinen zur Pflege der Musik auf wie gerade das Rheinland. Die Anzahl der städtischen Orchester, der städtischen Opern, der großen städtischen Musikvereine, der gemischten Gesangvereine und reinen Männer-Gesangvereine, der Vereinigungen auch zur Pflege der Instrumentalmusik, der städtischen, staatlichen oder privaten Konservatorien endlich, ist hier geradezu erstaunlich. Und wenn von allen musikalischen Gattungen die besondere Liebe des Rheinlandes dann der Oper gilt, so ist das nicht wunder zu nehmen; in der Oper verschmilzt sein Theater- und sein Musikenthusiasmus zu einer ihn restlos ausdrückenden Synthese. Jede rheinische Stadt setzt irgendwie ihren Stolz darein, eine besondere Oper zu besitzen; blühende Opernepochen einer Bühne werden stets mit besonderem historischen Stolz genannt. Die bekannte Blüte der Darmstädter Oper um die siebziger Jahre, die Blüte der Mannheimer Oper unter Bodanzky, die Glanzzeit der Kölner Oper unter Hoffmann seien auf gut Glück herausgegriffen; selbst kleinere Institute wie das Mainzer Stadttheater rühmen sich heute noch besonders glänzender Operntaten, beispielsweise der Uraufführung des „Armen Heinrich" von Pfitzner.

Dabei wiederholt sich auf musikalischem Gebiet eine ähnliche Erfahrung, wie auf literarischem. Ebenso wie der Rheinländer im Schauspiel einerseits das wuchtige Stildrama, anderseits das farbige klassische Lustspiel bevorzugt, so gilt in der Oper den beiden Gattungen der klassisch-heroischen und der phantastisch-komischen Oper seine besondere Liebe. Auch hier zeigt er einen konservativen Zug: das romanischer Verwandtschaft entspringende Bedürfnis nach Haltung und Form fesselt ihn lange an gute Tradition. So hat sich beispielsweise im Rheinland in den achtziger und neunziger Jahren Wagner verhältnismäßig schwerer durchgesetzt wie in anderen Musikstädten des Reiches. Nun hatte das seine besonderen Gründe. Die um die Mitte des Jahrhunderts die Opernbühnen beherrschende große Oper mit dem lebhaften französischen Rhythmus und dem auf äußere Sinnfälligkeit gerichteten großen Apparat, saß tief in der Gunst des Rheinländers und entsprach jenen Seiten seines Theaterinstinktes, die auf große dekorative Entfaltung hindrängen. Die rheinischen Spielpläne der achtziger und neunziger Jahre weisen außer den bekannten großen Opern Meyerbeers, Gounods und Halévys auch Werke auf, die sich im übrigen Deutschland kaum durchsetzten und so gut wie garnicht gehört wurden. Namentlich die Darmstädter Oper setzte in den 70er Jahren ihren Stolz darein, wenig gespielte französische Prunkopern, wie beispielsweise die „Königin von Saba" von Gounod, mit einem ungeheuren Apparat zu inscenieren. Noch in den neunziger Jahren aber waren wenig gegebene Opern Meyerbeers wie „Robert der Teufel", beliebte Repertoirstücke rheinischer Bühnen; am längsten haben wohl Frankfurter und Kölner Oper an diesen Arbeiten festgehalten.

Wie erwähnt: der Kampf, der um Wagner entbrannte, war zäh; als er sich freilich im Rheinland durchgesetzt hatte, wurde er mit derselben abgöttischen Liebe gefeiert wie vorher die Vertreter der großen Oper. Und Wagner brachte außer dem großen Apparat, dem äußeren Theater, noch etwas mit, was der Rheinländer zufolge seiner religiösen Einstellung begierig aufnehmen mußte: die mystische Erlösungsidee, sowie Würde und

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Bühnenbild: „König Lear". Entw.: Joh. Schröder-Hamburg

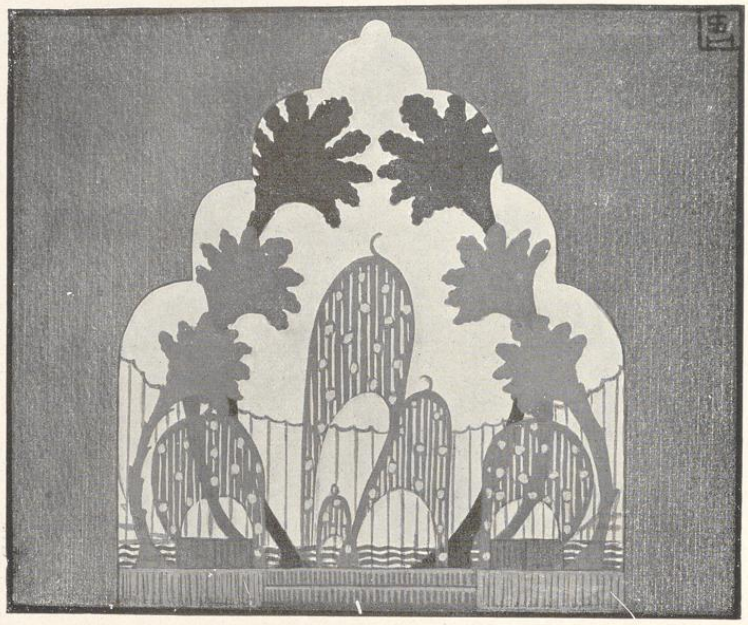
Gewicht des Dramatisch-Musikalischen. Immerhin ist es für den merkwürdigen Zug rheinischer Opernpflege interessant, daß an der Kölner Oper unter Lohse sich für viele Jahre eine Art jüngerer Auflage der französischen großen Oper im Spielplan behauptete. Werke wie De Laras „Messalina" und „Solea" seien als typisch dafür genannt. Auch hier war es namentlich der imposante theatralische Apparat, der das Glück dieser Aufführungen machte.

Mit der besonderen Schätzung des großen äußeren Opernapparats hängt dann die Vorliebe des Rheinländers für den Tanz zusammen. Wie die romanische Oper von dem Begriff des Balletts untrennbar ist, so gehört zu den rheinischen Bühnen der Tanz als etwas Organisches. Die Leistungen des Darmstädter Balletts kurz nach dem siebziger Krieg, die selbst die tanzverwöhnten russischen Verwandten des hessischen Hofes in Erstaunen setzten, der bedeutende Raum auch, der an der Frankfurter wie auch der Kölner Oper dem Ballett eingeräumt wurde, mögen als typisch für diesen Zug gelten.

Wenn vorhin darauf verwiesen wurde, daß selbst Wagner sich im Rheinland relativ spät durchsetzte, so darf es nicht wunder nehmen, daß ausgesprochen problematische Musik auf diesem Boden keine ursprüngliche Gegenliebe findet. Aehnlich wie auf literarischem Gebiet steht es hier auf musikalischem. Die rheinischen Opern bemühen sich um die gegenwärtige musikalische Bewegung; sie bringen, schon aus dem Wunsche mitzusprechen, Uraufführungen und zeitgenössische Premieren. Wirklich entscheidend setzt sich nur wenig von alledem um. Als bezeichnend für das Rheinland und seine musikalische Charakteristik mag es gelten, daß die erfolgreichste Premiere der letzten 20 Jahre d'Alberts „Tiefland" war. (Cöln 1905.)

Bei alledem wäre es verkehrt, den Operngeschmack wie den Theatergeschmack des Rheinländers überhaupt, als oberflächlich zu charakterisieren; bester Beweis dafür ist die Tatsache, daß die eigentlich seichte Musikgattung, die Operette, namentlich die moderne Operette, im Rheinland keine wirklich dauernde Pflegestätte gefunden hat. Ganz im Gegensatz zu anderen deutschen Großstädten hat das Rheinland nur Operettentheater von untergeordneter Bedeutung und auf rein privater Grundlage; die wirtschaftliche Unsicherheit, mit

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Bühnenbild: „Entführung aus dem Serail". Entw.: Joh. Schröder-Hamburg.

der diese Institute dauernd zu kämpfen haben, ist bester Beweis für die mangelnde Neigung des Rheinländers zu flacher und oberflächlicher Kost. Ebenso ist es bezeichnend für das Rheinland, wenn man die Parallele auf literarischem Gebiet zieht, daß sich dort ein eigentliches Schwanktheater nicht behauptet hat. Versuche, die man verschiedene Jahre in diesem Betracht gemacht hat, etwa im Kölner Residenztheater analog dem Wiesbadener Residenztheater, waren erfolglos.

Aus alledem ergibt sich nun die Theaterphysiognomie des Rheinländers in folgendem Gesamtumriß: der Rheinländer hat eine kräftige, urtümliche und gesunde Liebe zur Bühne und ihren Ausdrucksformen. Seine besondere Blutzusammensetzung läßt ihn mit richtigem Instinkt die starke urwüchsige Kost einerseits der klassischen Dichtung und klassisch-heroischen Oper, andererseits der klassischen Komödie und komisch-phantastischen Oper wählen; seine Liebe zu dem großen Apparat der Bühne ist nur äußerer Spiegel dieses inneren Triebes. Formen, die sich problematisch und zersetzt geben, finden auf literarischem wie musikalischem Gebiet beim Rheinländer keine Gegenliebe, allenfalls Interesse und registrierende Beachtung, wenn es sich um Entwicklungsprobleme handelt. Eine rheinische Bühne muß also zunächst ein freies und unmittelbares Verhältnis zu der klassischen Dichtung und zu den großen ursprünglichen Persönlichkeiten unserer Opernliteratur aufbringen, wenn sie Heimatrecht erlangen soll. Sie muß den weiteren Verständnis für die phantastische Fröhlichkeit des historischen Lustspiels und der Spieloper besitzen. Sie muß endlich die lebhafte Schaufreude des Rheinländers irgendwie unterstützen und in richtige Bahnen zu lenken versuchen, wobei es gänzlich verkehrt wäre, dem Rheinländer mit dürrer, asketischer und phantasieloser Bühnenbildnerei die Lust an der Schaubühne zu verderben. Ins Rheinland paßt nur ein künstlerischer Bühnenbeirat, der dieselbe phantastische Fabulierfreude, denselben tragisch-mystischen Zug und dieselbe tolle, übermütige Laune aufbringt, wie sie sich im Geist karnevalistischer Vermummungsfreude einerseits im Geist der gotischen Dome und feierlichen Prozessionen andererseits dokumentiert.

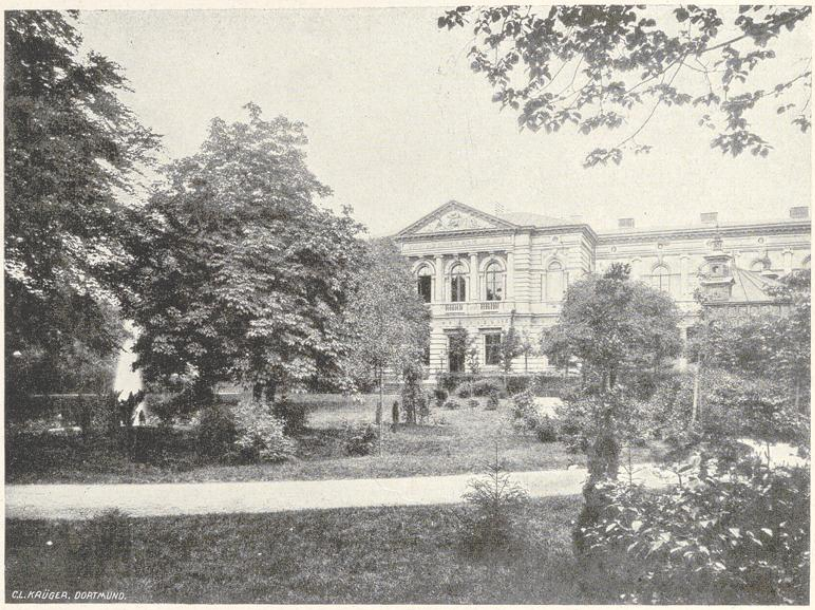
Wenn nun alles bis jetzt Gesagte auf das Rheinland im ganzen zutrifft, so hat unsere Stadt innerhalb der rheinischen Landschaft ja noch ihre Sonderbedeutung. Wirtschaftlich als Vermittlerin



Bühnenbild: „Tristan und Isolde". Entw.: Joh. Schröder-Hamburg.

zu Holland gelegen, wird sich das „Niederländische" künstlerisch in gesteigerter Vorliebe für breiten behaglichen Humor und bodenständige, kräftige Volkstümlichkeit ausdrücken. Das ganz Eigentümliche jedoch, was Duisburg gerade für sein Theaterleben mitbringt, ist die Wertung der städtischen Bühne als eines Kultursymbols: als Sehnsuchtsausdruck eines um Kultur ringenden, nach Kultur strebenden ganz jungen Gemeinwesens. Ein bislang an der allgemeinen Kultur nicht mitsprechendes Gebiet ringt mit aller Energie nach Geltung, nach seinem eigenen Ausdruck; dieselben heißen Impulse, die hier wirtschaftlich zu rascher Blüte empordrängten, wirken sich nun in dem Kampf um kulturelle Geltung aus. Dies ist das Merkwürdige, das ganz Eigenartige und, wenn man den Zug richtig versteht, das Beglückende dieses jungen Bodens: der maßlose Appetit und die heißhungrige Sehnsucht etwas zu gelten, etwas zu werden. Es verschlägt gar nichts, wenn dieser Trieb, wie jeder ursprüngliche Instinkt, einmal über das Ziel hinausschießt; Hauptsache ist und bleibt, daß man seinen Atem verspürt und sich von seinem Rhythmus treiben läßt: ein Atem und ein Rhythmus, nicht minder gewaltig und tempobeschwingt wie der Atem und der Rhythmus der Arbeit, die hier geleistet wird. Von diesem Atem, von diesem Rhythmus strömt Kraft aus und überträgt sich auf alle, die gewillt sind, sich dieser Kraft und diesem Strom zu überlassen, die die Zähigkeit aufbringen, den Anforderungen eines solchen Rhythmusses gewachsen zu sein, die der Geduld nicht entraten, deren eine solche Jugend bedarf. In manchen anderen Städten mag es äußerlich dankbarer sein zu arbeiten, mag es leichter sein „beachtet" und „bemerkt" zu werden; innerlich befriedigender, an Selbstbefreiung und mitschwingender Freude reicher kann eigentlich kein Arbeitsboden sein. Hier wie überall kommt es darauf an, was man will. Wer Weiterführer und Vollender begonnener Dinge zu sein glaubt, wer absolut im „Mittelpunkt" und in der „Reihe" stehen will, der tut gut, von solchem Boden fern zu bleiben; wer sich nicht scheut, Same und Anfang zu sein, für den ist diese Erde empfangend bereit. Mag er's gleich mit manchem Verzicht erkaufen, mit mancher Freude auch wird es ihm vergolten.

Mit einer Freude, die dem, der sie in Entdeckerglück und Pioniermut zu werten versteht, vieles zu ersetzen vermag.



Städt. Tonhalle.

DAS MUSIKLEBEN

VON PAUL SCHEINPFLUG, STÄDT. GENERALMUSIKDIREKTOR

Das heute so reiche expansive Musikleben Duisburgs ist jetzt ungefähr 100 Jahre alt. Um 1830 wurde unter dem Dirigenten Kufferath der erste gemischte Chor gebildet, der unter anderem Mozarts „Idomeneo" und Mendelssohns „Paulus" zur Aufführung brachte. Zwar ging dieser Chor wieder ein, aber er bereitete den Boden vor für den „Duisburger Gesangverein", der 1852 von Albert zur Nieden ins Leben gerufen wurde und Jahrzehnte lang, ja bis in die jüngste Zeit hinein, jedenfalls bis zum Ausbau des „Städtischen Orchesters", alleiniger Träger des Musiklebens war. Carl Laue, Hugo Grüters (später in Bonn) und dann Professor Walter Josephson waren die Nachfolger in der Leitung des Gesangvereins. Blättert man die alten Programme durch, so wird man eine ununterbrochene, aufsteigende Linie erkennen: Die intensive Pflege der klassischen Meisterwerke unter gleichzeitiger Berücksichtigung des zeitgenössischen Schaffens. Es ist auffallend, wie schnell die aktuellen Namen jener Epochen: Mendelssohn, Liszt, Bruch, Cornelius, der junge Strauß, Bruckner und

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

andere mehr ihren Weg nach Duisburg fanden. In erster Linie waren es die großen Chorwerke, die gepflegt wurden, dann Kammermusik und solistische Darbietungen. Orchesterliteratur trat vorerst wenig in Erscheinung, aus einem einfachen Grunde: es war kein Orchester da! Erst in den neunziger Jahren begann ein zögernder Orchesteraufbau, der 1908 sein vorläufiges Ziel erreichte: Das „Städtische Orchester" in städtischer Verwaltung, zwar nur ganz bescheiden mit 40 Mitgliedern, aber 1912 waren es schon 50, und heute 1925 sind wir im Begriff, unser Orchester von 70 auf 86 Mitgieder zu verstärken. Trotz der erwähnten Orchesternöte erstand eine musikhistorische Tat, auf die hingewiesen werden muß: Die Erstaufführung der „Neunten Sinfonie" von Anton Bruckner in Deutschland im Jahre 1903 unter Walter Josephson. Man stelle sich Bruckners letztes, reifstes und tiefstes Werk vor in einer Atmosphäre zu Anfang des Jahrhunderts, die, kalt und abweisend, noch nichts von der heutigen Brucknerwärme kannte, und man wird diese Tat nicht vergessen dürfen.

Der Krieg unterbrach auch in Duisburg die aufwärtsführende Entwicklungslinie. Man lebte mit Unterstützung Düsseldorfs, welches seinen genialen Dirigenten Carl Panzer lieh. Ihm ist es zu verdanken, daß in den schweren Kriegsjahren die heilige Flamme der Kunst weiter brannte, wenn auch klein und bescheiden; aber das Feuer erlosch nicht und ward Funken für den Neuaufbau nach Kriegsende. Dieser Neuaufbau auf breitester Grundlage erstand 1920 durch die Initiative unseres Oberbürgermeisters Dr. Jarres, der mit Energie und feinfühligem Kunstverständnis den Standpunkt vertritt, daß ein gutes Kunstleben erstes Kulturerfordernis ist. Es ist das große einigende Element, das die vielfach auseinanderstrebenden Teile der Bürgerschaft zu einer höheren ethischen Gemeinschaft zusammenfaßt. Meine Ziele bei Uebernahme der Leitung im Herbst 1920 sind dementsprechend. Auf- und Ausbau des Städtischen Orchesters zu einer vorbildlichen, im deutschen Musikleben mitbestimmenden Orchestergemeinschaft, Pflege der großen Orchesterliteratur aller Zeitepochen mit besonderer Berücksichtigung des deutschen Schaffens unserer Tage. Daß der Pflege der großen Chorliteratur unter Mitwirkung des „Städtischen Gesangvereins" weiterhin im Musikleben eine bedeutungsvolle Rolle vorbehalten blieb, entsprach nur der guten Tradition der Duisburger Musikentwicklung, und war eine Selbstverständlichkeit. Der Duisburger „Städtische Gesangverein" ist auch im neuorientierten Musikleben der Träger dieser Chorliteratur geblieben und bezüglich der Mitgliederzahl ebenfalls auf aufsteigender Linie (z. Zt. 250 singende Mitglieder). In den verflossenen 4 Jahren meiner Wirksamkeit wurden fast der ganze Bruckner und Mahler erobert. Arnold Schönberg erschien mit seinen markantesten Werken: Pelleas und Melisande, 5 Orchesterstücke, Pierrot lunaire, und als Erstaufführung in Norddeutschland, auf dem 1. Musikfest der Stadt Duisburg 1922, die „Gurrelieder". Die großen deutschen Meister unserer Zeit Richard Strauß, Hans Pfitzner, Max Reger haben ihre treue Gemeinde und das junge Schaffen verkörpert in den Namen Hindemith, Rudi Stephan, Weismann, Krenek, Windsperger, Toch und andere mehr, fand bei den Duisburger Musikfreunden eine vorurteilslose, warme und fördernde Aufnahme. Kammermusik wird unter Führung des Grevesmühl-Quartetts (Hermann Grevesmühl, Richard Spindler, Fritz Hilbert, Otto Hedler) in weitestem Maße gepflegt. Es dürfte wenig Städte geben, die so zahlreiche Kammermusikveranstaltungen aufweisen und mit so großer Beteiligung der Oeffentlichkeit musizieren. Auch in diesem Rahmen die betonte Linie: Pflege des klassischen Kulturgutes als Grundlage, Förderung des jungen Schaffens ohne Ansehen einer sogenannten Richtung. Das Männerchorwesen blüht, wie überall am Rhein, auch in unserer Stadt. Zahlreiche leistungsfähige Vereine ringen in schönem Ehrgeiz um die Palme des Erfolges. Die billige Liedertafelei ist fast ganz überwunden, und einige große Vereinigungen streben unter jungen talentvollen Führern mit Erfolg hohen Zielen entgegen.

Das Städtische Konservatorium unter Leitung seiner beiden Direktoren Professor Walter Josephson und Paul Tödten sorgt mit einem Stab ausgezeichneter Lehrkräfte für die musikalische Entwicklung der Jugend, so daß uns um die Zukunft unserer Musikpflege nicht bange zu werden braucht, das Städtische Jugendamt für die künstlerische Erziehung unserer Jugend durch ein vorbildliches Programm guter Konzert- und Theateraufführungen, die klassische und neuzeitliche Kunst in verständlicher Form und erstrangiger Ausführung darbieten.

Duisburg mit seinem weiten musikalischen Hinterland, zugleich fruchtbares Neuland, hat ein Recht, die großen Meisterwerke der Tonkunst bei

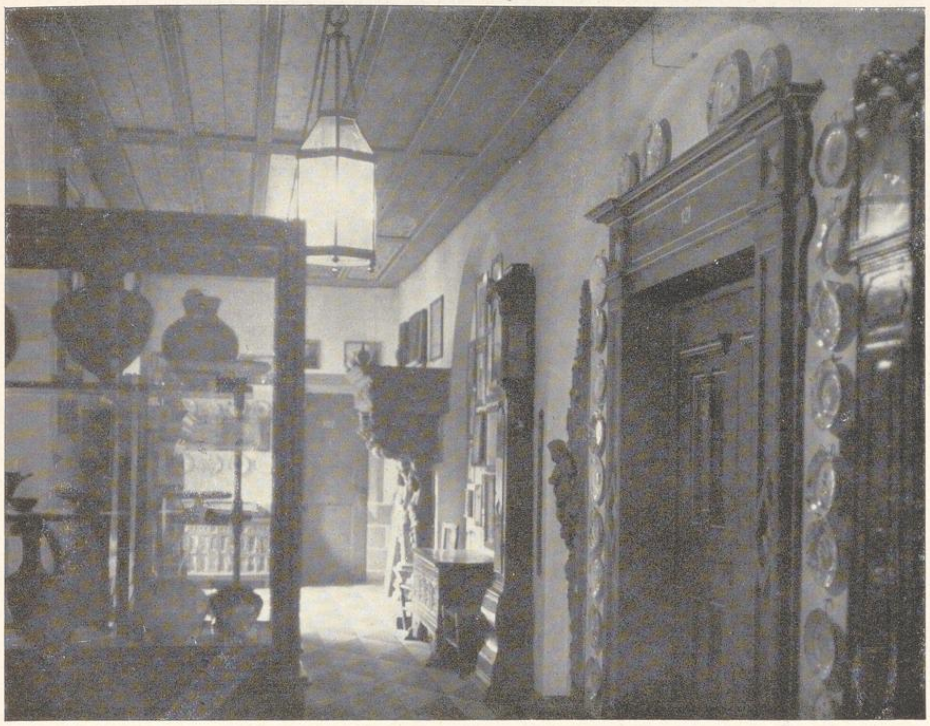
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



1. Musikfest der Stadt Duisburg (Juli 1922).
Erstaufführung der „Gurrelieder" von Arn. Schönberg unter Leitung von P. Scheinpflug.

Fot.: Gieseler, Duisburg.

sich selbst in nach Möglichkeit vollendeter Darstellung zu hören. Es war ein unmöglicher Zustand, wenn die Musikbedürftigen, um diese Orchesterwerke zu erleben, in benachbarte Kunstzentren fahren mußten. Bleiben wir auf unserem mit Erfolg beschrittenem Wege, und wir behalten auch in der Kunstpflege eine führende Stellung im Westen!



Städt. Museum im Rathaus. Fot.: Gaede, Duisburg.

MUSEUM UND KUNSTAUSSTELLUNG

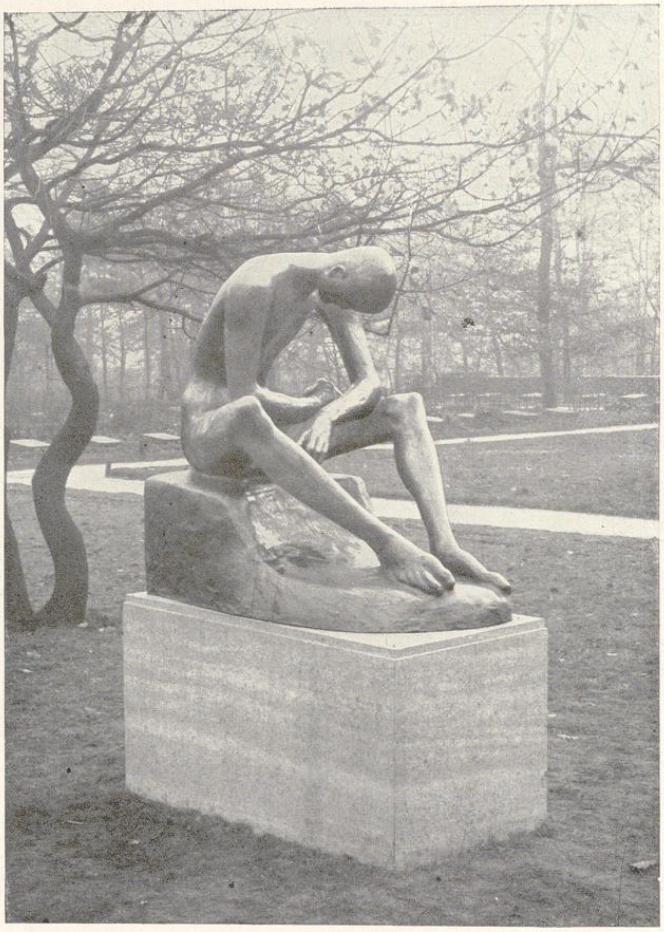
VON Dr. HOFF

Heimatliebe hat an vielen Orten mit der Geschichte und den Sitten der Gegend vertraute Männer bewogen, Altertümer und kulturhistorisch wichtige Dokumente zu sammeln, um sie der Nachwelt zu erhalten. Es kam ihnen meist weniger darauf an, ein Museum durchzugestalten nach kunstgeschichtlichen Gesichtspunkten, nach der Qualität handwerklicher Arbeit oder nach geschlossenen kulturhistorischen Folgen. Sie sammelten alles, was an Dokumenten alter Kultur in der Gegend auftauchte und erhielten so, was sonst dem Verfall und der Vergessenheit anheimgefallen wäre.

Duisburg fand einen solchen Mann in Professor Averdunk, der in jahrzehntelanger Tätigkeit alle Erinnerungen aus Duisburgs Geschichte und früher Blüte zusammentrug, um seinen Mitbürgern und vor allem der Jugend lebendige Erinnerungen an die Heimat zu erhalten und dadurch die Anhänglichkeit an sie zu pflegen.

Im oberen Stockwerk des Rathauses befindet sich diese heimatkundliche Sammlung. Sie leidet unter den räumlich beengten Verhältnissen und verliert durch diese die notwendige Uebersichtlichkeit.

Den Grundstock zu dieser Sammlung bildete die Bonnetsche Urnensammlung; denn um Duisburg herum und in dem heutigen Stadtgebiet selbst war einst ein reiches Urnenfeld aus der Hallstattperiode und den nächstfolgenden Zeiten. An die Römerzeit gemahnen viele Funde, von der anderen Rheinseite hauptsächlich; denn dort waren wichtige Hauptstützpunkte und Straßen. Unter den



Figur von Lehmbruck (†) auf dem Ehrenfriedhof. Fot.: Gaede, Duisburg.

frühfränkischen Königen spielte Duisburg dank seiner günstigen Lage schon eine wichtige Rolle. Aus dieser Zeit stammen Gefäßfunde vom Rathausplatz.

Die sehr reiche Münzensammlung beginnt mit in Duisburg geprägten Münzen fränkischer Könige und spiegelt die Geschichte Duisburgs und des Niederrheins in reizvoller Weise wieder.

Ganz natürlich ist es, daß die Volkskunst, die bekanntlich hier am Niederrhein so reiche Blüten trug, in unserer Sammlung zu besonderer Geltung kommt. Hier sind es vor allem die Gebrauchsgegenstände, die von alter Handwerklichkeit und altem Formsinn zeugen und die reiche Volksphantasie, die am Niederrhein so stark ausgeprägte Phantastik deutlich machen. An den schön geschnitzten Möbeln, den Geräten aus Ton, Zinn, Messing oder Eisen leuchtet uns so viel schöpferischer Formsinn entgegen, daß wir beschämt über die Armut heutiger Wohnkultur sind.

Die Sammlung enthält viele Proben der Töpfereien von Köln, Siegburg, Raeren, Frechen und der Nassauer Töpferei. Sie zeigt Irdenwaren aus Schaephuysen und Hüls, sowie Proben der in Duisburg einmal bodenständigen Töpferei. Man sieht hier reich mit Schnitzwerk, mit schönen Beschlägen, mit Zinn- und Holzintarsien geschmückte Möbel.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Städt. Ausstellungsräume. Mit Plastiken des Bildhauers Lehmbruck (†) Fot.: Gieseler, Duisburg

An schmiedeeisernen Arbeiten enthält die Sammlung sowohl handwerklich wie formal wertvolle Stücke. Vor kurzem wurde ihr eine der ältesten rheinischen Glocken aus dem Jahre 1487 hinzugefügt. Von den am Rhein früher üblichen Kaminplatten finden sich schöne Proben.

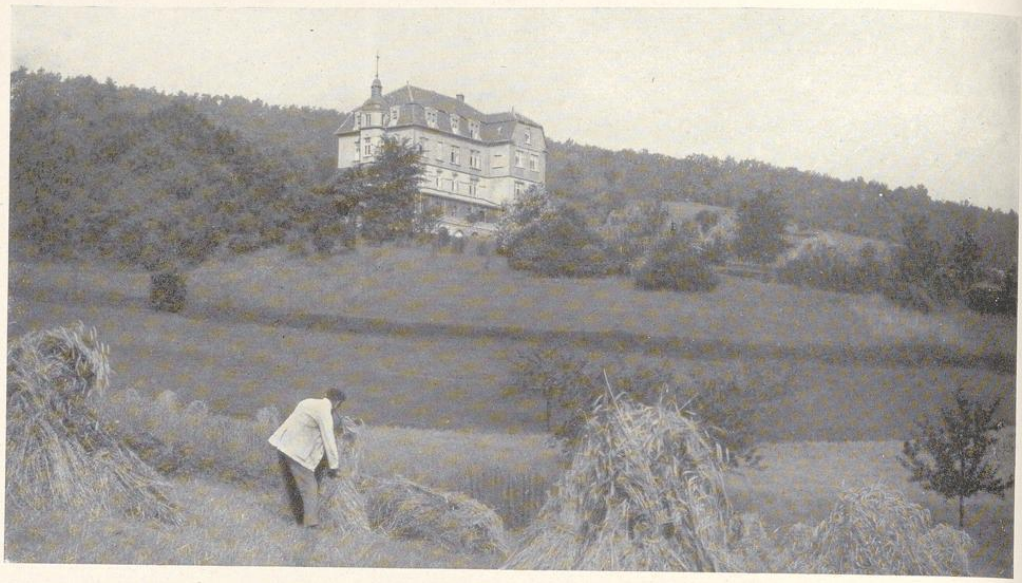
Weit ärmer ist das Museum an Werken der Malerei und Plastik früherer Zeiten. Aus der Salvatorkirche stammen der prächtige steinerne Christus und die geschnitzten Apostelfiguren aus dem 1. Drittel des 16. Jahrhunderts. Etwas später liegt die Adam- und Evagruppe, eine niederrheinische Arbeit.

Wissenschaftlich besonders wertvoll ist die Mercatorsammlung, die an anderer Stelle gewürdigt wurde.

Längst war es ein Bedürfnis, den künstlerischen Interessen der Stadt einen Mittelpunkt zu schaffen. Dazu wurden im Dezember 1924 die neuen Ausstellungsräume in der Tonhallenstraße vom Duisburger Museumsverein eröffnet. Hier sollen alle künstlerischen Fragen in wechselnden Ausstellungen behandelt werden unter ständiger Berücksichtigung der heimatlichen Geschichte und der örtlichen Bedürfnisse. Hier soll die alte rheinische Kunst gepflegt und im Sinnzusammenhang mit den Nachbargebieten gezeigt werden. Die Kunst der Gegenwart, die Malerei, die Plastik, die Architektur und das Kunstgewerbe finden hier eine Pflegestätte. Diese Anregung soll der Wohnkultur zugute kommen. Durch das schnelle Emporblühen der Stadt vor allem werden die stadtbaulichen und architektonischen Aufgaben erschwert und bedürfen besonderer Pflege.

Das Kunstleben war früher ganz auf die alte Düsseldorfer Tradition eingestellt. Eine Stadt wie Duisburg aber muß ihr künstlerisches Eigenleben haben, muß infolge ihres pulsierenden wirtschaftlichen Lebens an der frischen geistigen Strömung unserer Zeit lebendigen Anteil nehmen. So steht Duisburg hier vor großen Aufgaben. Was im Theater- und Musikleben erreicht wurde, muß nun auch auf dem Gebiete der bildenden Kunst aufgebaut werden. Dazu ist in den Ausstellungen des Museumsvereins die Grundlage geschaffen worden.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Erholungsheim der Stadt Duisburg „Hohenlinden" bei Remagen a. Rhein. Fot.: Verlag W. Hasting, Remagen.

DAS GESUNDHEITSWESEN

VON STADTMEDIZINALRAT Dr. MÜLLER-VOIGT

Die Gesundheitsverhältnisse der Industrie- und Hafengroßstadt Duisburg sind im Vergleich zu den anderer Großstädte des Industriegebietes und Preußens als relativ günstig anzusehen; auf 1000 Einwohner berechnet starben im Jahre 1924: 11,4 Personen. Besonders häufig gerade in Duisburg auftretende Krankheiten wurden nicht beobachtet.

Die Stadtverwaltung hat sich dem Ausbau seines Gesundheitswesens, wie er in den letzten Jahren fast überall in Deutschland zu beobachten war, nicht entzogen. Die Neuorganisation, geschaffen unter Aufwendung großer Geldmittel, war nötig im Interesse der Gesundheit seiner zum größten Teil werktätigen Bevölkerung.

Einrichtungen verschiedener Art, die mehr oder weniger direkt oder indirekt die Gesundheit der Bevölkerung günstig beeinflussen, können hier nicht gewürdigt werden. Es sei aber in diesem Zusammenhang hingewiesen auf das eifrig betriebene Wohnungs- und Siedlungswesen, die Wasserversorgung, die Arbeiten auf dem Gebiete der Entwässerung, die Nahrungsmittelkontrolle durch das städtische Nahrungsmitteluntersuchungsamt und die außerordentliche Fleischbeschau, auf den städtischen Milchvertrieb, das Bäder- und Sportwesen, alles Einrichtungen, die nach modernsten Gesichtspunkten arbeiten und der öffentlichen Gesundheitspflege dienen.

Seit drei Jahren besteht in Duisburg ein Gesundheitsamt unter der Leitung eines städtischen Arztes, das alle Fragen gesundheitspolizeilicher und gesundheitsfürsorgerischer Art bearbeitet. Dem Gesundheitsamt, welches zugleich dem Dezernenten des Unterstützungsamtes unterstellt ist, steht ein Gesundheitsausschuß, bestehend aus den Mitgliedern der Verwaltung, der Stadtverordnetenversammlung und der Bürgerschaft zur Seite.

Der Staat hat sich aus bestimmten Gründen die Aufsicht über die Gesundheitspolizei vorbehalten. Daher erfolgen auch die polizeilichen Maßnahmen, soweit sie die Medizinalpersonen, das niedere Heilpersonal, das Apothekenwesen und den

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Arzneimittelverkehr wie den Handel mit Giften außerhalb der Apotheke, das Hebammen- und Krankenhauswesen, die Wasserversorgung, die Seuchenbekämpfung, die Gewerbehygiene betreffen, auf Ersuchen des staatlichen Medizinalbeamten, des Kreisarztes.

Die übrigen Angelegenheiten des städtischen Gesundheitswesens, insbesondere die Gesundheitsfürsorge und sämtliche gesundheitlichen Aufgaben, die sich aus dem Krüppel-, Tuberkulose- und Reichsjugendwohlfahrtsgesetz ergeben, werden durch den Stadtmedizinalrat bearbeitet. Sie nehmen den weitaus größten Teil der Arbeit des Gesundheitsamtes in Anspruch.

Zur Durchführung ihrer Aufgaben auf dem Gebiete des städtischen Gesundheitswesens beschäftigt die Stadt an Fachbeamten außer dem Leiter des Gesundheitsamtes 5 Stadtärzte, 1 Oberfürsorgerin, 1 Gesundheitsinspektor, 16 Fürsorgerinnen, 3 Schulschwestern und 4 Desinfektoren.

Die Organisation ist im einzelnen so getroffen, daß den fünf Stadtärzten je ein Stadtbezirk und diesen wiederum die entsprechende Anzahl Fürsorgerinnen zugewiesen ist. Die Stadtärzte, unter denen sich kreisärztlich geprüfte und fachärztlich ausgebildete befinden, haben in ihren Bezirken die gesamte Gesundheitsfürsorge auszuüben und für die Erledigung aller gesundheitlicher Angelegenheiten zu sorgen. Die einheitliche Leitung aller Bezirke, wie des Gesundheitsamtes überhaupt, liegt dem Stadtmedizinalrat neben seiner Gutachter- und Sachverständigentätigkeit für alle Stadtämter ob. Die Stadtverwaltung Duisburg ist somit anderen Großstädten in der Organisation seines Gesundheitswesens gefolgt und hofft, wie diese durch seine bestehenden und immer im weiteren Ausbau begriffenen gesundheitsfürsorgerischen Einrichtungen den Gesundheitszustand seiner Bevölkerung im Laufe der Zeit mehr und mehr zu heben.

Die Gesundheitsfürsorge hat besonders vorbeugende Arbeit im Hinblick auf die Gesundheit der Bevölkerung zu leisten. Man hofft dies durch Belehrung, Beratung, Unterstützung und Vermittlung von Behandlung zu erreichen. Dies geschieht in den Sprechstunden der Stadtärzte und gelegentlich der Hausbesuche der Fürsorgerinnen. Die Bevölkerung, bis weit in den Mittelstand hinein, nimmt die Gesundheitsfürsorge, die für jedermann unentgeltlich ist, sehr gern in Anspruch. Je seßhafter die Bevölkerung ist, desto aussichtsvoller wird die Arbeit sein! Irgend eine Behandlung der Ratsuchenden findet nicht statt, da diese den frei praktizierenden Aerzten überlassen ist. Infolgedessen hat sich bisher auch die Zusammenarbeit der Stadtärzte mit diesen ohne jede Störung vollzogen.

An vier Stellen der Stadt werden wöchentlich Sprechstunden für werdende Mütter abgehalten. Diesen, ihren Säuglingen und Kleinkindern wird in fünfzehn verschiedenen Sprechstunden ärztlicher Rat zuteil; an zehn verschiedenen Stellen der Stadt wird den Schulkindern, an acht den Tuberkulösen Untersuchung, Rat und Hilfe gewährt. In besonderen Sprechstunden der Bezirke durch die Stadtärzte kann die Bevölkerung sich außerdem in allen gesundheitlichen Fragen beraten lassen.

Einer wie großen Beliebtheit sich jetzt schon nach der relativ kurzen Zeit seiner systematischen Arbeit die Fürsorge in der Bevölkerung erfreut, mögen nur einige Zahlen des Jahres 1924 dartun. Es erschienen z. B. 712 Frauen in den Beratungsstunden für hoffende Mütter, um Rat in den verschiedensten Angelegenheiten zu erbitten, 24 288 Mütter brachten ihre Säuglinge in die Säuglingssprechstunden und 5232 weitere ihre Kleinkinder, 5951 Personen, darunter 2244 neu aufgenommene, ließen sich in den Tuberkulosesprechstunden untersuchen und beraten. Dank der Tätigkeit der städtischen Fürsorgerinnen, die im Jahre 1924: 40 396 Besuche ausführten, konnte mancher Familie Hilfe jeglicher Art gebracht werden.

Auf Grund der Reihen- und Kontrolluntersuchungen der rd. 32 000 Schulkinder und der rd. 5000 Gewerbeschüler wurden viele als krank Befundene in ärztliche Behandlung gebracht. Unter anderen händigten die Schulärzte im Jahre 1924 an 6212 Kinder Karten für kostenlose Zahnbehandlung aus und entsandten 1158 Kinder in Erholungsheime und Solbäder. Von diesen wurden 555 in dem Erholunngsheim „Hohenlinden" in Remagen, welches die Stadt seit zwei Jahren besitzt, untergebracht. Die Stadtverwaltung ist mit der Rentabilität dieses Unternehmens und mit den Erfolgen in diesem Heim äußerst zufrieden.

Die Krüppelfürsorge arbeitet nach den gesetzlichen Bestimmungen. Gerade auf diesem Gebiete zeigte sich deutlich die Notwendigkeit und der Nutzen der städtischen Gesundheitsfürsorge, durch deren Organe im Jahre 1924 fast sämtliche Meldungen von Krüppeln abgegeben wurden. Daß auch die Alkohol- und Geisteskranken, soweit es möglich ist, durch die Gesundheitsfürsorge betreut werden, sei nicht unerwähnt gelassen. Wegen der Wieder-

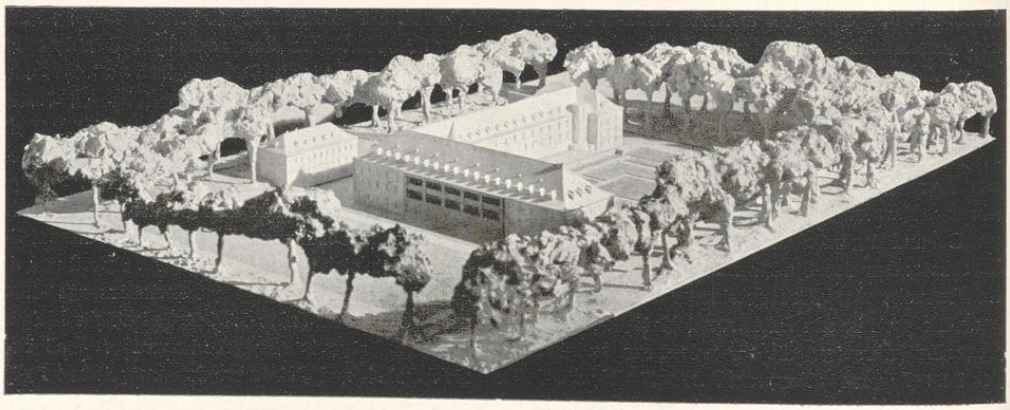
eröffnung einer Beratungsstelle für Geschlechtskranke, die früher von der Landesversicherungsanstalt betrieben wurde, sind mit dieser Verhandlungen gepflogen worden, die binnen kurzem zur Wiederaufnahme dieser Arbeit führen werden. Durch eine eifrige Tätigkeit der Sittenpolizei, die im engsten Benehmen mit dem Gesundheitsamt arbeitet, wird nach Kräften dafür gesorgt, die Allgemeinheit vor Ansteckung zu bewahren.

Um die Bevölkerung in gesundheitlichen Dingen aufzuklären, wurden mehrfach Ausstellungen, Filmvorführungen, Vorträge und Kurse veranstaltet; das Gesundheitsamt ist ständig bemüht, in dieser Beziehung mit allen anderen Städten Schritt zu halten.

Auf dem Gebiete der Seuchenbekämpfung leistet die Stadt ebenfalls das Möglichste. Sie übernimmt u. a. die Kosten für alle Desinfektionen bei meldepflichtigen ansteckenden Krankheiten. Im Jahre 1924 wurden im Interesse der Seuchenbekämpfung 7203 Desinfektionen von Wohn- und anderen Räumen vorgenommen und außerdem 19 425 Einzelgegenstände in der neuzeitlich eingerichteten städtischen Desinfektionsanstalt keimfrei gemacht. Die Zusammenarbeit des staatlichen mit dem städtischen Gesundheitsbeamten hat dazu geführt, daß die Stadt bisher von größeren Epidemien verschont geblieben ist. Ein sonst unbenutztes außerhalb der Stadt gelegenes Seuchenkrankenhaus, vollkommen eingerichtet für die Aufnahme von Seuchenkranken, Krankheits- und Ansteckungsverdächtigen, bietet infolge der Möglichkeit einer vollkommenen Isolierung die Gewähr, auch bei plötzlich auftretenden Epidemien die Bevölkerung nach menschlichem Ermessen vor Erkrankungen zu schützen.

Die Krankenbeförderung geschieht mittels Kraftwagen modernster Art, die in bester und schnellster Weise die Kranken von der Behausung in die Krankenhäuser bringen. Um auch dem Straßenpublikum bei Unglücksfällen helfen zu können, sind die Polizeimannschaften der Bezirke in der ersten Hilfe ärztlich unterwiesen, und die Polizeirevierstuben mit allem Nötigen für die erste Hilfeleistung ausgerüstet.

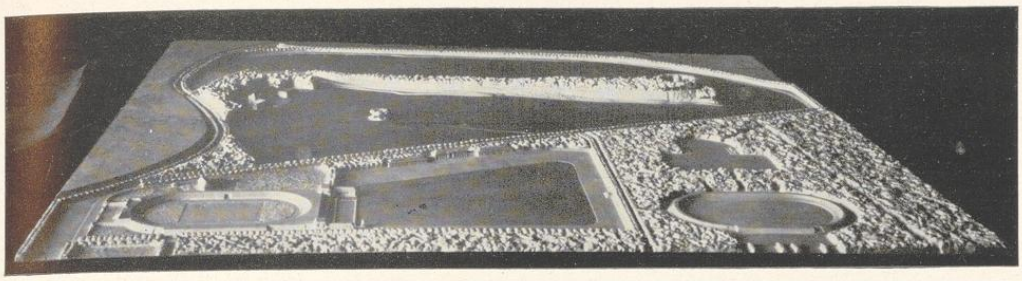
Diese kurzen Ausführungen mögen dartun, daß die Stadtverwaltung in jeder Beziehung nach Kräften bemüht ist, im Interesse der Gesunderhaltung seiner Bevölkerung alles zu tun. Sie steht nicht auf dem Standpunkt „Erst Wirtschaft, dann Wohlfahrt", sondern leistet, von ihrem Nutzen überzeugt, insonderheit vorbeugende Arbeit. Die im städtischen Haushaltsplan für 1925 vorgesehene Summe von 559 600 M. und das im Bau befindliche, am Duisburger Stadtwald gelegene Entbindungs-, Mütter- und Säuglingsheim dürften den besten Beweis hierfür erbringen!



Mütter- und Säuglingsheim.

Arch. Städt. Hochbauamt Süd (Stadtbaurat Dr. Dieter)
Modell von Bildhauer Voegele-Düsseldorf.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Wedauanlagen (Modell). Gesamtanlage und Hochbauten: Städt. Hochbauverwaltg. Stadtoberbaurat Pregizer und Stadtbaurat Dr. Dieter. Tiefbauarbeiten: Städt. Tiefbauverwaltung (Stadtoberbaurat Geißler). Modell: Bildh. Voegele-Düsseldorf

TURNEN UND SPORT

VON WALTER FEST

Auf dem Gebiet des Turn- und Sportwesens erfreut die Stadt Duisburg sich eines weit über ihre Grenzen hinausreichenden guten Rufes. Wenn sie in den letzten Jahren auch das Schicksal aller deutschen Städte teilte, mit den tatsächlichen Leistungen hinter ihrem Wollen zurückbleiben zu müssen, so hat sie dennoch einen Stillsand zu vermeiden gewußt und der heute für die Zukunft des Volkes äußerst wichtigen Aufgabe, die turnerischen und sportlichen Uebungsmöglichkeiten dauernd zu erweitern, ihre Aufmerksamkeit in unverändertem Maße geschenkt. Ihr Bemühen, in erster Linie Turnhallen und Spielplätze für die schulpflichtige und schulentlassene Jugend zu schaffen, ist von einer größeren Anzahl Duisburger Turn- und Sportvereine von jeher tatkräftig unterstützt worden, so daß man heute hier über zahlreiche Anlagen dieser Art verfügt. Duisburg besitzt sieben Turnhallen in Verbindung mit höheren Schulen, außerdem dreizehn Turnhallen an Mittel- und Volksschulen. Diesen städtischen und staatlichen Bauten reihen sich die im Privatbesitz befindlichen Hallen an. So besitzen der Duisburger Turnverein von 1848 und der Turnverein Neuenkamp eigene Turnhallen, ebenso die St. Bernardipfarre in Obermeiderich.

In der Anlage von Spielplätzen sind Stadtverwaltung und viele Leibesübungen treibende Vereine ebenfalls nicht untätig gewesen. In der Waldecke Mülheimer- und Lotharstraße hat die Stadt Duisburg schon vor dem Kriege den ersten städtischen Spielplatz eingerichtet, der infolge seiner vorzüglichen Lage — er ist rundum von Wald- und Grünanlagen eingefaßt — den besten Anlagen seiner Art zur Seite gestellt werden darf. Neben ihm entsteht, gleichfalls im Grün des Waldes, ein zweiter Platz von gleicher Größe. Spielplatz und Erholungsstätte nebeneinander finden sich in Böningers Park und im Stadtpark Duisburg-Meiderich. Von weiteren städtischen Spielplätzen sind noch zu erwähnen die am Blücherplatz und auf der Mühlenweide in Duisburg-Ruhrort.

Außerordentlich zahlreich treten uns die Vereinsspielplätze entgegen. Der Duisburger Spielverein besitzt an der Düsseldorfer Landstraße eine große, neuzeitlich eingerichtete Spiel- und Sportplatzanlage, die mehrere Fußballfelder und eine Tribüne umfaßt. Der Duisburger Sportklub „Preußen“ schuf in der Ruhrau eine ähnlich große Anlage. Die Ruhrorter Sportplatz AG., zu der sich der Ruhrorter Turnverein von 1860 und der Verein für volkstümliche Bewegungsspiele Duisburg-Ruhrort zusammengeschlossen haben, reiht sich als Besitzerin einer gleich vorzüglichen Anlage am Ruhrdeich den beiden genannten Vereinen an. Der Vierte im Bunde, der die Duisburger Spielplätze wertvoll bereicherte, ist der Meidericher Turn- und Spielverein, dessen große Anlage an der Dennewitzstraße außerordentlich wertvolle Einrichtungen aufweist. Der Duisburger Turn- und Sportverein von 1899 ist Besitzer dreier vorzüglich angelegter Spielplätze an der Wedau. Einfachere Anlagen, deren Kernstück in der Regel ein Fußballfeld bildet, besitzen außerdem fünfzehn Turn- und Sportvereine

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Spiel- und Sportplatzanlage des Duisburger Sportklubs „Preußen." Fot.: Rhein-Ruhrzeitung.

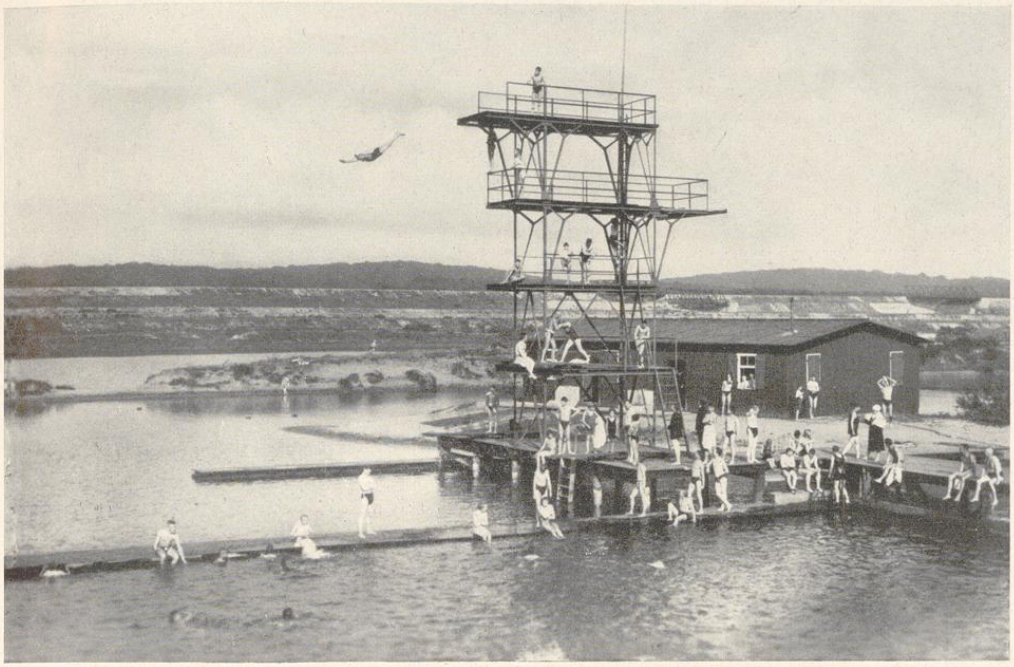
(einschließlich der Deutschen Jugendkraft und des Arbeiter-Sportkartells) in Alt-Duisburg, zwei in Duisburg-Meiderich und drei in Duisburg-Laar und Beeck. Der Klub Raffelberg hat unweit der erwähnten städtischen Spielplätze am Duisburger Walde, gleichfalls am Waldrand, eine freundliche Anlage geschaffen. Den Tennisplätzen, an deren Seiten sich eine malerische Pergola entlang zieht, sind nach der Straßenseite hin prächtige Schmuckanlagen vorgelagert.

Auch für die Förderung des Bade- und Schwimmwesens hat die Stadt Duisburg das Möglichste getan. Die städtische Badeanstalt an der Heerstraße bietet schon einige Jahrzehnte der Bevölkerung eine ausgiebige und vielseitige Gelegenheit zum Baden und Schwimmen. In den äußeren Formen einfach gehalten, vereinigt sie im Innern die praktischen und technischen Erfordernisse in einer Weise, die auch weitgehenden schönheitlichen Ansprüchen gerecht wird. Das Gleiche gilt von der aus neuerer Zeit stammenden Badeanstalt an der Apostelstraße in Duisburg-Ruhrort. Auch hier ist ein Bauwerk geschaffen worden, das den Schwimmern und Badenden eine behagliche und schöne Stätte bietet.

Für den Bade- und Schwimmbetrieb im Sommer stehen der Bevölkerung die städtischen Badeanstalten in der Ruhr und im Rhein zur Verfügung, einfache und anspruchslose Einrichtungen, die indes ihren Zweck erfüllen und stets außerordentlich lebhaft in Anspruch genommen werden. Diese beiden Badeplätze finden ihre Ergänzung durch einige Schwimmanstalten, die von privater Seite geschaffen worden sind. So hat der Verband Duisburger Schwimmvereine im Barbara-See in der Wedau eine mustergültige Sommerschwimmbahn angelegt, die, in einem landschaftlich reizvollen Rahmen gelegen, von den Mitgliedern der Duisburger Schwimmvereine sehr gern und zahlreich besucht wird. Die Anlage war schon mehrfach der Schauplatz bedeutender schwimmsportlicher Veranstaltungen. Eine ähnliche Ausnutzung vorhandener Wasserflächen finden wir in Neuenkamp. Dort hat die Bürgerschaft an einem großen Baggerloch Umkleideräume errichtet. Sie sorgte auch für sachkundige Aufsicht und gelangte auf diese Weise leicht zu den Voraussetzungen eines gesunden Schwimm- und Badelebens. Als unmittelbarer Erfolg dieser Bemühungen ist die Gründung des Schwimmvereins „Neptun" anzusehen. An einem Baggerloch in Obermeiderich entwickelten sich ähnliche Verhältnisse. Am zukunftreichsten stellt sich jedoch für das Duisburger Schwimm- und Badeleben die Wedau dar. Außer der schon erwähnten Schwimmbahn des Verbandes Duisburger Schwimmvereine enthält sie jetzt schon eine hübsche Schwimmanlage des Duisburger Arbeiter-Sportkartells. Auch die „Deutsche Jugendkraft" hat dort eine einfache, praktische Schwimmanlage geschaffen.

Innerhalb des Duisburger Turn- und Sportlebens hat ferner der Reitsport eine Stätte gefunden. Zwar liegt die große Rennbahn des Mülheim-Duisburger Rennvereins nicht auf Duisburger Gebiet. Sie breitet sich vielmehr auf Mülheimer Boden im idyllischen Ruhrtal aus, unweit des Duisburger Waldes, im Angesicht der Städte Mülheim und Oberhausen, vom Horizont her gegrüßt von zahlreichen industriellen Werken, Förderanlagen

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

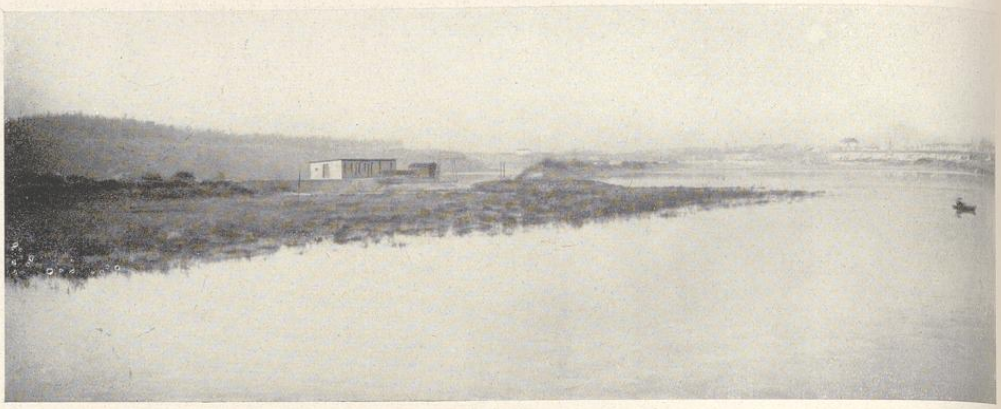


Schwimmanlage des Verbandes Duisburger Schwimmvereine am Barbarasee (Wedau).

und Schornsteinen, die oft in grauen Rauchwolken verschwinden. Diese Rennbahn darf jedoch sowohl infolge ihrer Lage als auch wegen der außerordentlich starken Beteiligung der Duisburger Sportfreunde an den Mülheim-Duisburger Rennen den Duisburger Sportanlagen wenigstens in etwa gleichgestellt werden. In Duisburg selbst erhebt sich an der Reitbahnstraße die Duisburger Reitbahn, gegliedert in eine geschlossene und eine offene Bahn. Diese Bahn gilt als die größte Westdeutschlands. Dem alltäglichen reitsportlichen Uebungsbetrieb wie auch öffentlichen reitsportlichen Vorführungen gegenüber erweist sie sich als gleich hervorragend eingerichtet. Die Hauptreitbahn hat an je einer Lang- und Stirnseite Galerien, die eine glänzende Beobachtung aller in der Bahn vor sich gehenden Geschehnisse gestatten.

Während die bisher genannten turnerischen und sportlichen Vereinigungen in längeren oder kürzeren Zwischenpausen mit mehr oder weniger großen Veranstaltungen an die breite Oeffentlichkeit zu treten pflegen, vollzieht sich die Wirksamkeit der Jugendwanderbünde mehr in der Stille. „Nester" und „Heime" sind die Stätten, an denen sie ihre Ideale zu verwirklichen suchen, soweit sie nicht auf Wanderungen mit der näheren oder weiteren Umgebung Duisburgs unter allgemein belehrenden und heimatkundlichen Gesichtspunkten bekannt werden wollen. Einen prächtigen Hort solcher Bestrebungen errichtete die Duisburger Stadtverwaltung in Böningersmühle. Dieses ehrwürdige, vom Hauch einer alten Geschichte umwitterte Gebäude ist in letzter Zeit äußerlich und innerlich umgestaltet worden. Es wurde gründlich in Stand gesetzt und erhielt einen neuen freundlichen Farbanstrich. Eine große Anzahl Räume wurde im engeren Sinne zu Nestern und Heimen umgestaltet, im weiteren Sinne durch Schaffung einer geräumigen Jugendherberge mit allen erforderlichen Nebeneinrichtungen in den Dienst des deutschen Jugendwanderns schlechthin gestellt. Eine weitere Jugendherberge besitzt die Stadt Duisburg im Lehnhof in Duisburg-Beeck. Dieser alte Duisburger Hof konnte vor dem Schicksal, das andere Duisburger Höfe erlitten, nämlich Industriebauten Platz machen zu müssen, bewahrt bleiben. Die Stadt Duisburg er-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Schwimmanlage des Arbeitersportkartells im Barbarasee (Wedau). Fot.: Hesse, Duisburg.

warb ihn, errichtete in dem Hauptgebäude eine Wirtschaft und umschloß das Ganze mit hübschen freundlichen Gartenanlagen. Eine sachgemäß eingerichtete Jugendherberge, von dem Wirtschaftsbetrieb des Lehnhofes vollständig getrennt, gehört mit zu den wertvollsten Bestandteilen dieser schmucken Idylle inmitten der Betriebsamkeit des industriellen Lebens Duisburgs. In weiterer Ausstrahlung des sportlichen Lebens der Stadt besitzt der Wander- und Wintersportverein Duisburg im Sauerland bei Nordenau eine „Duisburger Hütte", einen malerischen und praktischen Stützpunkt für Wanderungen. Eine zweite „Duisburger Hütte" steht in den hohen Tauern am Sonnblick. Sie ist Eigentum der Sektion Duisburg des deutsch-österreichischen Alpenvereins.

Und nun zum Duisburger Stadion! Duisburgs Stadtverwaltung darf die Anerkennung für sich in Anspruch nehmen, die Nützlichkeit eines Stadions als eine der ersten deutschen Städte, wenn nicht als die erste Stadt nach Berlin überhaupt, erkannt zu haben. Das Berliner Stadion wurde zudem nicht von einer Behörde, sondern vom Deutschen Reichsausschuß für Olympische Spiele, wie der heutige Deutsche Reichsausschuß für Leibesübungen damals hieß, errichtet. Was kurz nach dem Kriege immer klarer erkennbar wurde: daß die auf das Tiefste erschütterte Volksgesundheit nur durch weitgehende Pflege von Turnen und Sport, besonders bei der Jugend, günstig beeinflußt werden könnte, ergab für die Städte die unabweisbare Notwendigkeit, die Voraussetzung für den Erfolg aller mit den Leibesübungen in Verbindung stehenden volksgesundheitlichen Aufgaben durch die Anlage von Spielplätzen, Turn- und Schwimmhallen zu schaffen. Haben dabei auch Anlagen für den laufenden Uebungsbetrieb in erster Linie Daseinsberechtigung, so ist daneben unerläßlich, daß wenigstens die deutschen Großstädte in Stadien Einrichtungen besitzen, auf denen bei festlichen und werbenden Anlässen das turnerische und sportliche Leben der Stadt und der beteiligten Kreise darüber hinaus zu besonderer Höhe aufrauschen kann. Dem hat die Stadt Duisburg freudig Rechnung getragen. Schon im Jahre 1918, also ehe noch die Städte Köln, Düsseldorf, Elberfeld u. a. an den Bau von Stadien herangingen, lagen die Pläne für das Duisburger Stadion in ihren Grundzügen fertig vor. Ein Teil der in Aussicht genommenen Anlagen verschiedenster Art konnte trotz der wirtschaftlichen Not und der politischen Schwierigkeiten der letzten Jahre verwirklicht werden. Das große Oval der Hauptkampfbahn — dessen Gelände, ebenso wie das für Stadionzwecke erforderliche Nebengelände und die Seen von der Firma Krupp der Stadt Duisburg selbstlos zur Verfügung gestellt worden sind — hat bereits bei großen sportlichen (Deutsche Meisterschaften der Sportbehörde für Athletik, internatio-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

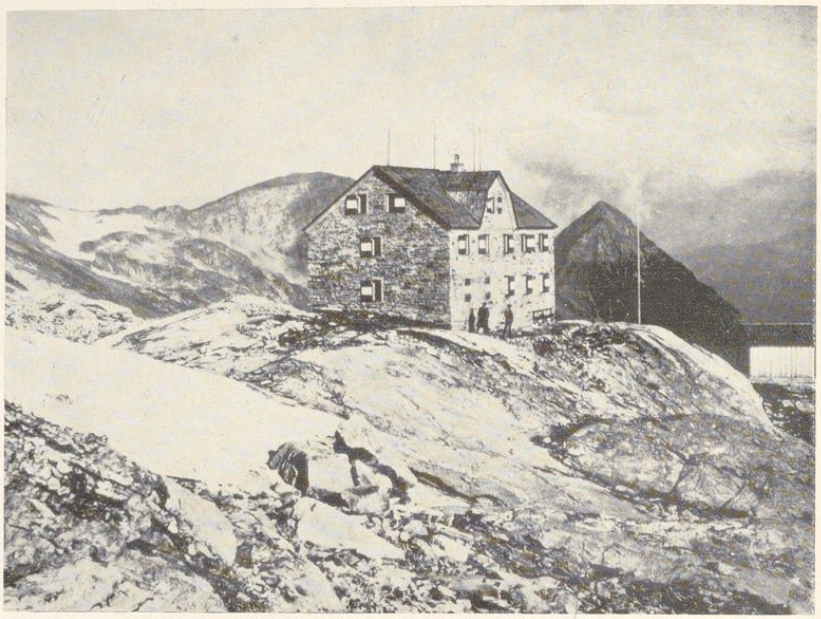


Duisburger Hütte des Wander- und Wintersport-Vereins im Sauerland. Phot.: Hofmann, Duisburg.

nale Fußballspiele) und turnerischen Veranstaltungen (Kaiserbergfeste, Handballmeisterschaftsspiel) die Feuerprobe bestanden. Der glänzend gepflegte Rasenteppich erwies sich dabei als einer der besten, die überhaupt bekannt sind, und die Laufbahn, bei deren Schaffung alle vorliegenden Erfahrungen verwertet wurden, vereinigt gleichfalls die wertvollsten Eigenschaften in sich. Einen besonderen Vorzug hat das Duisburger Stadiongelände an der Wedau in der unmittelbaren Vereinigung rasen- und wassersportlicher Anlagen. Unmittelbar neben der Kampfbahn blitzen die Wasserspiegel dreier großer Seen, des Barbara-, Berta- und Margaretensees auf. Am Margaretensee wird ein etwa 1000 m langes Strandbad errichtet werden, daneben ist die Anlage einer Schwimmbahn mit Sprungturm vorgesehen, wobei auch günstige Unterbringungsmöglichkeiten für größere Zuschauerscharen in Aussicht genommen sind. Auf dem daneben liegenden Bertasee, der mehr als 1 km lang ist, haben Segel- und Rudersport Gelegenheit zur Betätigung. Schon heute verfügt die Stadtverwaltung dort über eine Bootshalle zur Unterbringung von Ruder- und Paddelbooten. Den Duisburger Schwimmvereinen wird Raum zum Bau eigener Anlagen an den malerischen, zum größten Teil bewaldeten Wedauufern gegeben werden. Das unmittelbare Nebeneinanderliegen dieser Seen und der Kampfbahn gibt den gesamten Anlagen, denen in Zukunft der Schmuck prächtiger Grünanlagen zugedacht ist, einen einzig dastehenden Vorzug. Ich kenne die Pläne fast aller zurzeit bestehenden Stadien. Weder bei den älteren Bauten dieser Art (im Ausland: Stockholm, Athen, in mehreren Großstädten Amerikas usw.) noch bei den in jüngster Zeit entstandenen deutschen Stadien ist eine gleiche Verbindung von Land und Wasser vorhanden. Man darf also ohne Uebertreibung sagen, daß das Duisburger Stadion in dieser Beziehung in der ganzen Welt eine Sonderstellung einnimmt. Eine günstige Gestaltung der Verkehrsverhältnisse wird den Wert dieser kostbaren Anlage zudem weiter steigern. Es ist geplant, die Zufahrtstraßen im Hinblick auf die höchstmöglichste Beanspruchung weiter auszubauen, mehrere Straßenbahnlinien in die Reihe der dem Stadion dienenden Verkehrsmittel einzugliedern und endlich gegebenenfalls sowohl auf der Duisburg-Düsseldorfer Eisenbahnstrecke als auch auf der Eisenbahnlinie Duisburg-Wedau in nächster Nähe des Stadions Eisenbahnhaltestellen zu errichten.

Im kleinen wie im großen hat demnach Duisburg nach Maßgabe der verfügbaren Kräfte und Mittel alles getan, um dem Duisburger Turn- und Sportleben die besten Grundlagen für erfolgreiche Arbeit zu schaffen.

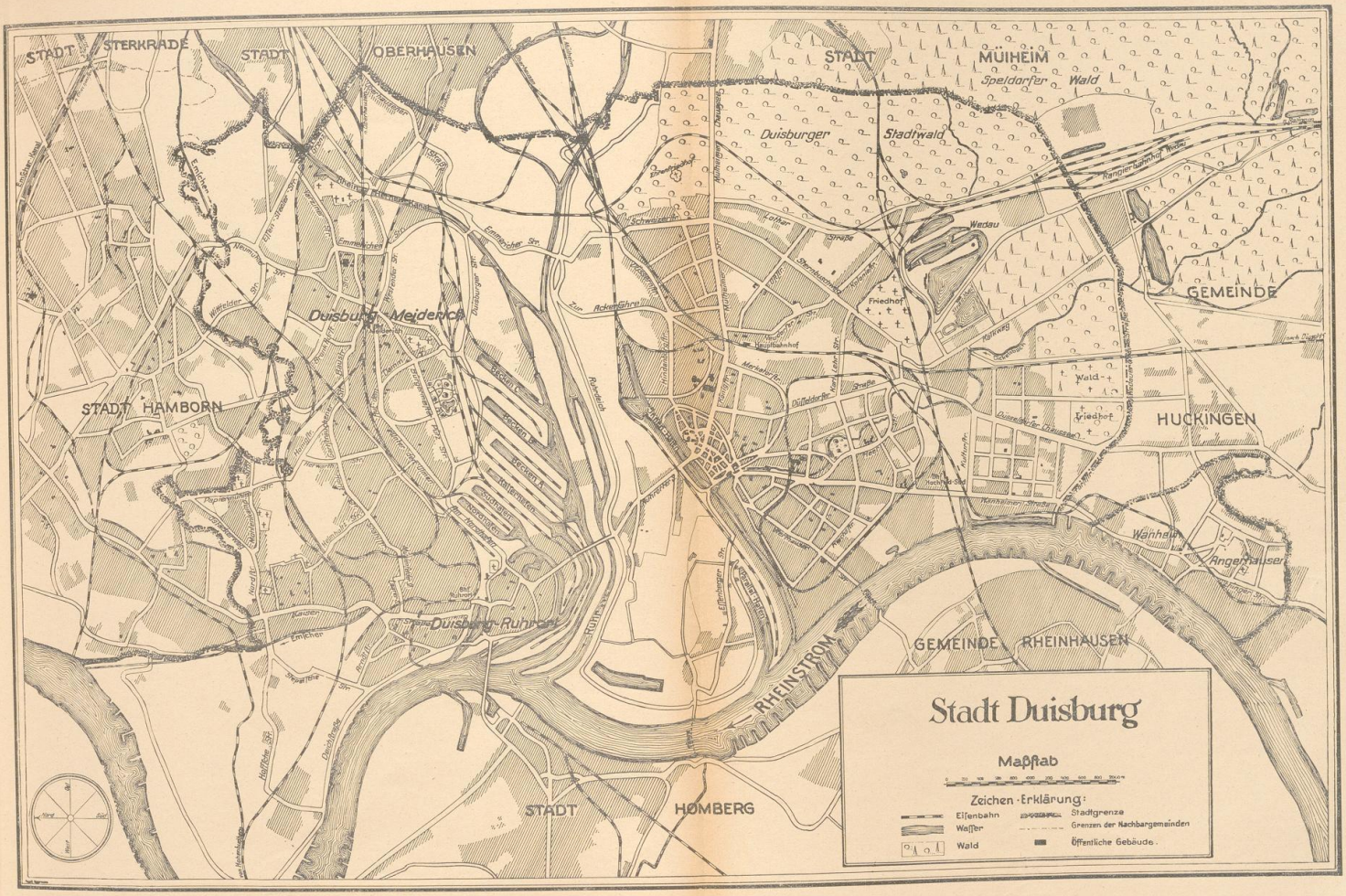
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Die „Duisburger Hütte" (2600 m ü. M.) im Sonnblickgebiet (Hohe Tauern).



Blick von der „Duisburger Hütte" geg. Alteck-Sonnblick und Hocharn.


STADT STERKRADE
STADT OBERHAUSEN
STADT
MÜLHEIM
Speldorfer Wald
Duisburger Stadtwald
Wedau
GEMEINDE
Duisburg-Meiderich
STADT HAMBORN
HUCKINGEN
Wanheim
Angerhausen
Duisburg-Ruhrort
GEMEINDE RHEINHAUSEN
RHEINSTROM
STADT HOMBERG
Stadt Duisburg
Maßstab
Zeichen-Erklärung:
Eisenbahn
Wasser
Wald
Stadtgrenze
Grenzen der Nachbargemeinden
Öffentliche Gebäude.

BÜCHER UND SCHRIFTEN ÜBER DUISBURG

Averdunk: Geschichte der Stadt Duisburg bis zum Jahre 1666. Duisburg 1894.

Averdunk: Die Duisburger Börtschiffahrt, zugleich ein Beitrag zur Geschichte des Gewerbes in Duisburg und des Handelsverkehrs am Niederrhein. Schriften des Duisburger Museumsvereins II. Duisburg 1905.

Averdunk: Duisburg und der Niederrhein zur französischen Zeit I. 1792—1795. Schriften des Duisburger Museumsvereins III. Duisburg 1907.

Averdunk: Duisburg und der Niederrhein zur französischen Zeit II. Der Uebergang der Franzosen über den Rhein am Eikelskamp, bei Uerdingen und bei Düsseldorf am 5. und 6. September 1795. Mit einer Karte. Schriften des Duisburger Museumsvereins VI. Duisburg 1916.

Averdunk: Geschichte des Duisburger Gymnasiums bis zur Errichtung des Königlichen Kompatronats, 1303—1822, und Liste der seit 1824 entlassenen Abiturienten. Duisburg 1909.

Averdunk: Die Flurnamen und andere Ortsbezeichnungen in Duisburg im Anschlusse an die Flurkarten von Duisburg, Meiderich, Ruhrort und Beeck aus den Jahren 1727—1735. Schriften des Duisburger Museumsvereins IV. Duisburg 1911.

Averdunk: Geschichte der Familie Wintgens von Wintgenshof zu Duissern bei Duisburg. Duisburg 1909.

Averdunk: Die Nachkommen des Geographen Gerhard Mercator. Schriften des Duisburger Museumsvereins V. Duisburg 1913.

H. Averdunk und J. Müller-Reinhard: Gerhard Mercator und die Geographen unter seinen Nachkommen. Gotha—Perthes. 1914.

M. Bahr: Gesundheitspflege in Duisburg. Festschrift mit geschichtlichen und statistischen Aufsätzen. Duisburg 1909.

H. Barlage: Die Lebensmittelpolitik der Stadt Duisburg bis zum Verlust der städtischen Selbstverwaltung (1713). Mit 2 Tafeln. Phil. Dissertation, Münster 1916.

J. Baumbach: Die Duisburger Münzen. Ein Beitrag zur Geschichte Duisburgs. In der Festschrift zur Feier des 50 jährigen Bestehens der Realschule I. O. zu Duisburg am 20. Mai 1881. Duisburg, F. H. Nieten 1881.

F. von Borries: Die älteste Geschichte des Duisburger Waldes. Vortrag. Nebst einem Nachtrage über die späteren Schicksale des Duisburger Waldes bis zur heutigen Zeit, und mehrere Anlagen. Duisburg, Joh. Ewich, 1866.

Wilhelm Boss: Die Salvatorkirche zu Duisburg. Eine Zusammenstellung des geschichtlichen Stoffes und eine Beschreibung der Kirche. Duisburg, Dietrich & Hermann 1912.

P. Clemen: Die Kunstdenkmäler der Rheinprovinz II, 2: Die Kunstdenkmäler der Stadt Duisburg und der Kreise Mülheim a. d. Ruhr und Ruhrort, mit Nachträgen in II, 3. Düsseldorf 1893. (Darin ein Verzeichnis vor allem der älteren Literatur).

Duisburg. — Sonderheft der Zeitschrift „Das Wirtschaftsleben", 15. Dezember 1921. Geschichtliche und volkswirtschaftliche Aufsätze. Verlag Freie Wirtschaft. Berlin-Friedenau 1921.

Eicker: Duisburg im Wandel der Zeiten. Festschrift zum 11. Rheinisch-Westfälischen Stenographentag Stolze-Schrey. Herausgegeben vom Stenographenverein Stolze-Schrey zu Duisburg. Duisburg 1908.

H. Genthe: Duisburger Altertümer. Ein Beitrag zur Geschichte der Stadt Duisburg und zur prähistorischen Karte Deutschlands. Beilage des Gymnasialprogramms 1881.

Heinrich Kessel: Reformation und Gegenreformation im Herzogtum Cleve (1517—1609).

Düsseldorfer Jahrbuch 1918/19. Beiträge zur Geschichte des Niederrheins, herausgegeben vom Düsseldorfer Geschichtsverein, 30. Band. Düsseldorf 1920.

Dr. O. F. Kleine: Diplomata Duisburgensia historica, 2 Bändchen. Duisburg 1839/40.

Geschichte des Landgerichtsbezirks Duisburg. Festschrift zur Einweihung des neuen Land- und Amtsgerichts zu Duisburg am 2. Januar 1912. Duisburg, Dietrich & Hermann.

E. Rexroth: Die Großstadt Duisburg geographisch und wirtschaftlich betrachtet. Rhein-Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg 1922.

W. Ring: Kolonisationsbestrebungen Friedrichs des Großen am Niederrhein. Mit einer Karte von Cleve und Mörs und 6 Abbildungen im Text. Bonner phil. Dissertation 1917. Schriften des Duisburger Museumsvereins VII. Duisburg 1917.

W. Ring: Geschichte der Universität Duisburg. Mit einem Lageplan. Duisburg 1920.

W. Rothscheidt: Geschichte der französisch-reformierten Gemeinde zu Duisburg. Schriften des Duisburger Museumsvereins VI. Duisburg 1916.

Dr. Fritz Schöbel: Das Duisburger Kleinwohnungswesen. Seine Entwickelung von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart unter besonderer Berücksichtigung der kommunalen, genossenschaftlichen und industriellen Bautätigkeit. Diss. Jena 1922.

B. Vennewald: Die katholische Gemeinde von Duisburg seit der Reformation. Duisburg 1870. (Vergriffen).

Dr. E. Wildschrey: Duisburg in Urzeit und jetzt. Zeitschrift Industriekultur 1924, Heft 4, 7/8.

M. Wilms: Altertümer der Umgegend von Duisburg. Jahrbücher des Vereins von Altertumsfreunden im Rheinlande, Heft 52. Bonn, Markus 1872.

C. Wrampelmeyer: Geschichte der kleineren evangelischen (lutherischen) Gemeinde zu Duisburg. Duisburg, Küster & Co. 1887.

Verwaltungsberichte der Stadt Duisburg, 1863 ff. Jahresberichte der Handelskammer.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Blick in ein Hafenbecken. Phot. Lölgen-Düsseldorf

DUISBURG-RUHRORTER HÄFEN

Statistisches.

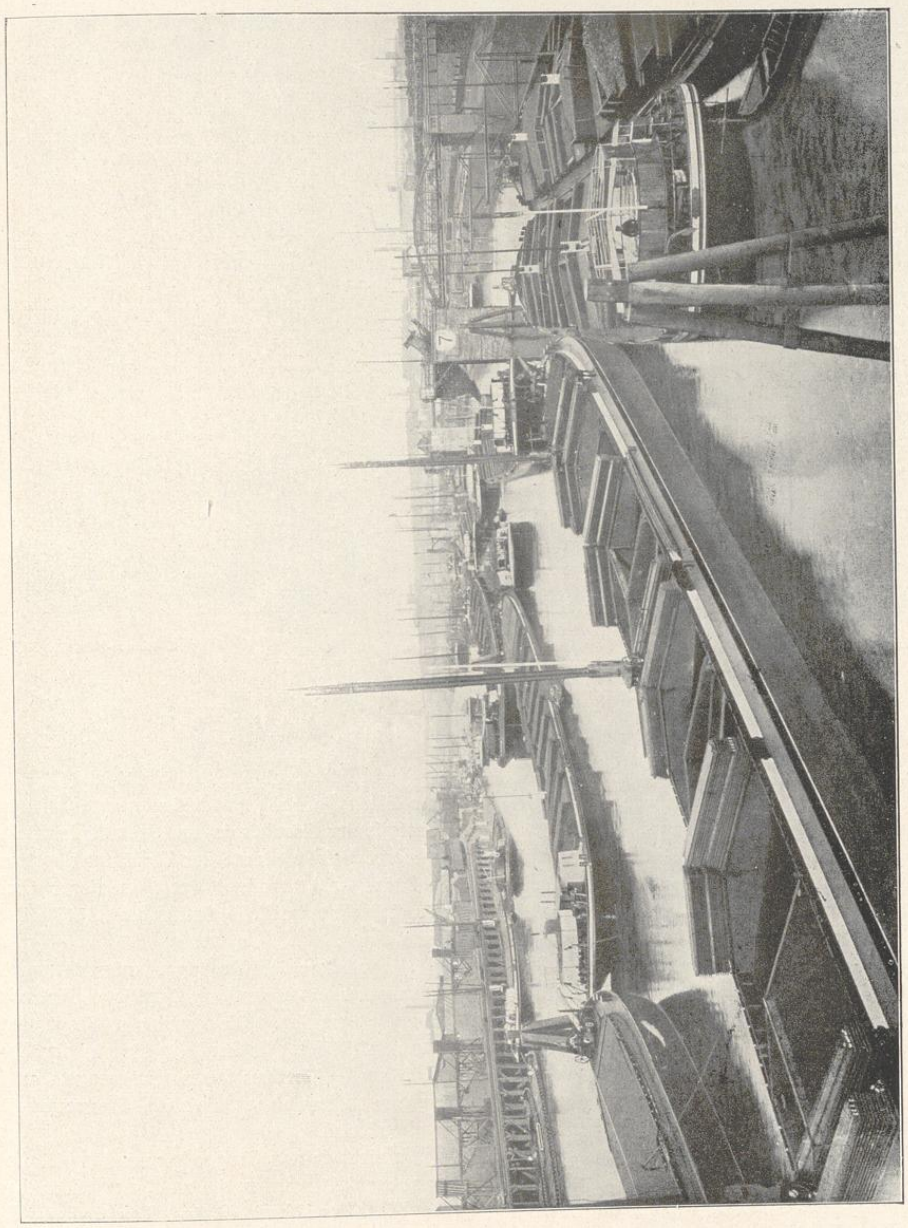
Die Verkehrsbeziehungen der Häfen.

Die vereinigten Häfen verfügen insgesamt über ein Gebiet von 677 ha (rd. 6,8 Quadratkilometer). Die Wasserfläche der Hafenbecken beläuft sich auf nicht wenigeer als 188 ha. Die Ladeufer und Kaimauern haben eine Länge von 44 km. Die Hafengleise ohne die zu den Häfen gehörigen Staatsbahnhöfe messen insgesamt 270 km.

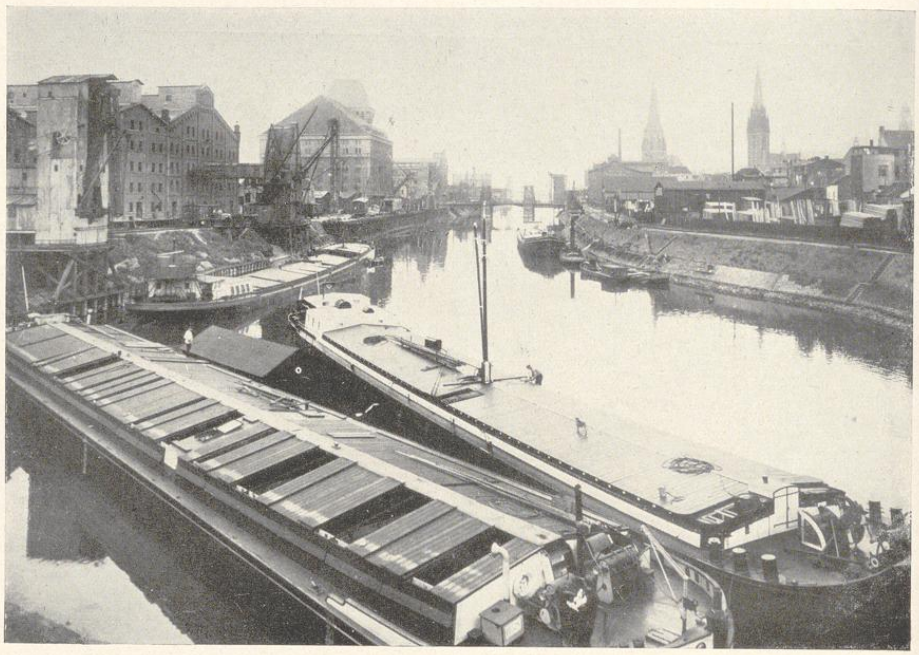
Den Größenverhältnissen entspricht der Verkehr. Die Zahlen, die hier aufgeführt werden, beziehen sich auf das letzte Friedensjahr 1913, weil sie allein die Hafenanlagen in ihrer ungehemmten wirtschaftlichen Entwicklung zeigen. Der Gesamtverkehr des Jahres 1913 in Anfuhr und Abfuhr belief sich auf 27 262 177 t.

Auf die Abfuhr entfielen 20 105 316 t. Sie überwiegt ganz erheblich in der Verkehrsbilanz der Häfen. Die Duisburg-Ruhrorter Häfen stellten damals vor Eröffnung des Rhein-Herne-Kanals noch das einzige öffentliche, allen Interessenten zugängliche Verbindungsorgan des rheinisch-westfälischen Bergbaues mit der großen Rheinwasserstraße dar. In der Abfuhr, die wir in einige wenige Hauptgüterklassen zusammenfassen wollen, bilden daher die Kohlen mit 18 700 404 t das erdrückende Uebergewicht. In dieser Zahl sind Koks und Briketts ihrem reinen Gewicht nach ohne Umrechnung in Kohlenwerte enthalten, ebenso die Bunkerkohlen der Rheinschlepper und Bugsierdampfer.

Die zweite Abfuhrgruppe mögen die Nebenprodukte der Koksgewinnung bilden, nämlich Pech, Teer und Steinkohlenteeröl. Die Abfuhr in diesen



Blick in den Hafen (Parallelhafen)



Innenhafen I. Phot. Lölgen-Düsseldorf.

Erzeugnissen betrug 207 797 t. Sie gingen hauptsächlich zum Versande an chemische und Farbenfabriken.

Die dritte Gruppe mag von den Hauptprodukten der Hüttenindustrie eingenommen werden, nämlich von Stahl und Eisen und den daraus hergestellten Waren. Unter dieser Gruppe war 1913 eine Abfuhr von 856 339 t vertreten: ein ganz erheblicher Teil der Gesamterzeugung des Ruhrgebietes.

In einer vierten Gruppe wollen wir die künstlichen Düngemittel zusammenfassen, die, von Kalisalzen abgesehen, der Hauptsache nach teils als Nebenprodukte der Koksbereitung sich ergeben, wie schwefelsaures Ammoniak, teils als Abfallprodukte der Stahlerzeugung gewonnen werden, wie Thomasschlacke und Thomasphosphatmehl. Die Abfuhr in dieser Gruppe betrug 167 591 t.

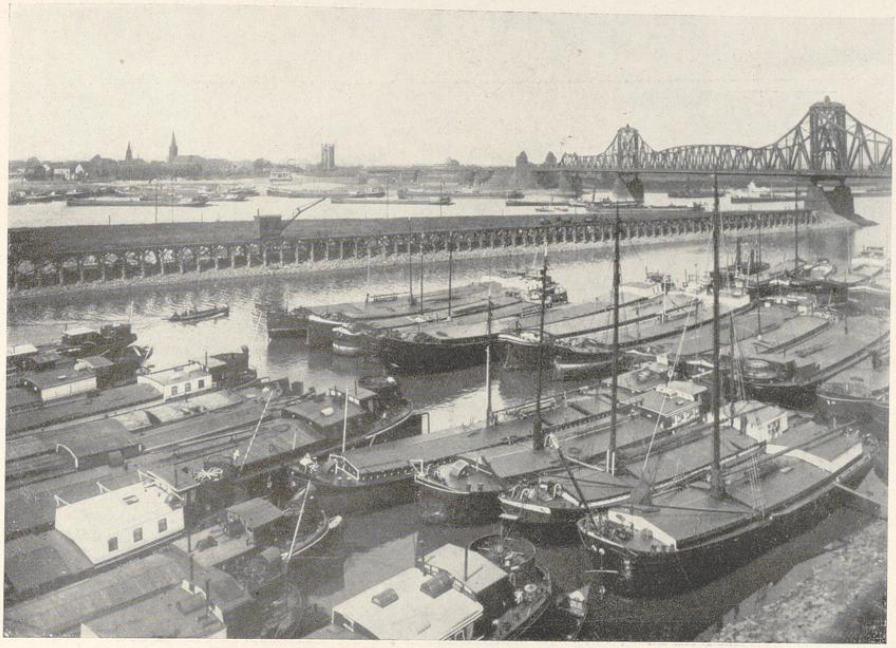
Der Rest der Abfuhr, im ganzen noch 173 186 t, setzte sich aus verschiedenen Gütern zusammen.

Die Anfuhr der Häfen belief sich auf 7 156 861 t. Hier bilden die erste und bedeutendste Gruppe die Rohstoffe der Eisenhütten- und Metallindustrie, also Eisenerze, Schwefelkiese, zur Verhüttung bestimmte Schlacken und sonstige Erze. In dieser Gruppe war die sehr erhebliche Anfuhr von 3 537 490 t zu verzeichnen.

Als nächste Anfuhrgruppe mögen ihrer Beziehung zur ersten wegen Eisen und Eisenwaren aufgeführt werden. Die Anfuhr in diesen Gütern betrug 321 794 t. Es handelte sich in der Hauptsache um halbfertiges Eisen, Halbzeuge, Knüppel, Luppen und dergleichen, die zur Weiterverarbeitung bestimmt sind.

In einer dritten Gruppe können jene Stoffe zusammengefaßt werden, die zu Bauzwecken dienen, wie Kies, Sand, Holz, Steine, Ton, Lehm. Diese Gruppe umfaßt die ansehnliche Menge von 1 939 258 t, wovon 1 220 819 t auf Kies und Sand und 497 738 t

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Hafenpartie mit Rheinbrücke und Homberg — Phot. Lölgen-Düsseldorf.



Innenhafen II. — Phot. Lölgen-Düsseldorf.



Portalkran an der Kaimauer des Hafenkanals

auf Holz entfielen. Bei Kies und Sand handelte es sich um Rheinkies, der für den Bau und die Unterhaltung der Eisenbahnen bestimmt war.

Als vierte Gruppe führen wir Getreide aller Art, Mehl und Mühlenfabrikate mit 1 004 892 t ein, hierunter Getreide allein mit 947 245 t. Mit diesem Getreideverkehr war Duisburg der größte Getreideplatz am Rhein, mit dem nur Mannheim zu vergleichen ist.

Der Rest der Anfuhr mit 353 427 t verteilte sich auf Güter verschiedenster Art.

Erwähnt sei noch, daß von dem Gesamtverkehr von 27 262 177 t auf die Ruhrorter Häfen einschließlich des Eisenbahnhafens 18 235 963 t entfielen, auf die Duisburger städtischen Häfen 7 480 620 t und auf den Hochfelder Hafen 1 107 515 t.

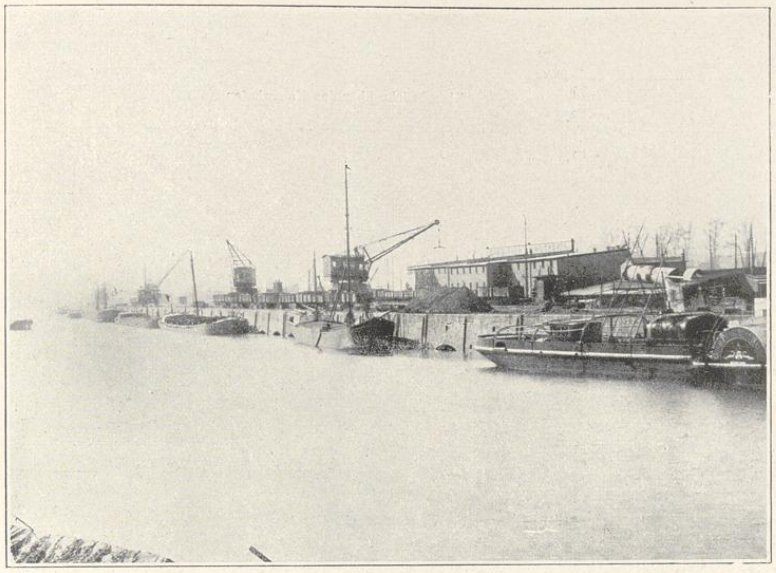
Der Umstand, daß die Duisburger Häfen als Gründungen der Duisburger Kaufmannschaft entstanden sind und jahrzehntelang von ihr verwaltet wurden, drückt sich noch heute in der Verkehrsteilung dadurch aus, daß in den Duisburger Häfen sich hauptsächlich der Umschlag von Getreide, Mehl, Holz und von Speditionsgütern vollzieht, während Ruhrort ganz überwiegend Kohlenhafen ist.

Beim Kapitel des Verkehrs ist auch der Hauptverkehrsbeziehungen zu gedenken, die von den Duisburg-Ruhrorter Häfen ausgehen. Diese sind nur bei den Massengütern einigermaßen zu verfolgen.

Die Kohle hatte zwei Hauptabsatzmärkte. Der eine Hauptmarkt war der Oberrhein, beginnend etwa mit Koblenz. Von Koblenz nach Mannheim hin häuft sich der Absatz und erhält in Mannheim seine größte Dichtigkeit. Von Mannheim nach Straßburg nimmt der Absatz wieder ab. Den Grund für diese Erscheinung hat man in den Verhältnissen des Wettbewerbs der Eisenbahn mit der Wasserstraße zu suchen.

Nach dem Mittelrhein ist der Wasserweg nicht wettbewerbsfähig mit der Eisenbahn. Die Benutzung des Wasserweges bedingt eine Umladung der Kohlen von der Eisenbahn auf die Wasserstraße in Ruhrort oder Duisburg, also einen gebrochenen Verkehr. Der gebrochene Verkehr hat die General-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Krananlage am Kaiserhafen

kosten sowohl der Eisenbahn wie der Wasserstraße zu tragen. Für einen kurzen Wassertransport machen sich die Generalkosten der Benutzung des Wasserweges, die z. B. in den Kosten der Einladung ins Schiff, der Ausladung aus demselben, in Liegezeiten und dergl. bestehen, nicht bezahlt. Der ungebrochene Versand mit der Bahn ist daher vorteilhafter. Die Rheinstrecke bis Koblenz erhielt daher nur in Ausnahmefällen Kohlen über die Duisburg-Ruhrorter Häfen. Je länger der Wassertransport ist, desto mehr kommen die natürlichen Vorzüge dieser Transportart zur Geltung. Rheinaufwärts steigert sich daher der Absatz. Der schiffbare Main mit dem aufnahmefähigen Frankfurt verstärkt diese Verhältnisse noch. Der Hauptstapelplatz für die Ruhrkohle ist jedoch Mannheim. Oberhalb Mannheim tritt ein neuer Umstand hinzu, der die Wirksamkeit der angedeuteten Verhältnisse abschwächt. Die Rheinwasserstraße beginnt weniger leistungsfähig zu werden, ihr technischer Ausbau, die Tiefe der Fahrstraße läßt die Fahrt weiter aufwärts für die großen Rheinschiffe nicht mehr zu allen Zeiten des Jahres zu. Der Absatz der Duisburg-Ruhrorter Häfen nimmt daher oberhalb Mannheim wieder ab.

Die nach dem Oberrhein gehenden Kohlen sind, wie sich leicht versteht, nicht sämtlich für Rheinhäfen bestimmt. Beträchtliche Mengen gehen den Main aufwärts. Von den Häfen des Oberrheins und Mains, vor allem von Mannheim und Frankfurt aus, werden große Teile Süddeutschlands versorgt. In Straßburg findet vielfach eine Umladung in französische Kanalschiffe statt, welche die Verschiffung nach französischen Binnenhäfen und bis Paris besorgen.

Die Verschiffungen der Kohle von Duisburg rheinaufwärts betrugen im Jahre 1913 insgesamt 8 236 275 t.

Der zweite Hauptmarkt der Ruhrkohle ist Holland und die mit der Rheinmündung in Verbindung stehenden Wasserstraßen. Dieser Markt hatte in den letzten Jahren vor dem Kriege ständig an Bedeutung gewonnen und schließlich den früher überlegeneren oberrheinischen Markt überflügelt. Diese



Klappbrücke über den Kaiserhafen

Ausdehnung der Kohlenausfuhr war wohl hauptsächlich der Ursache zuzuschreiben, daß die Rheinische Kohlenhandel- und Reederei-Gesellschaft, die Verkaufsorganisation des Kohlensyndikats, besondere Gesellschaften für den Absatz in den westlichen Nachbarstaaten gegründet hatte. Insgesamt gingen im letzten Friedensjahre 9 790 713 t Ruhrkohlen den Rhein abwärts über die holländische Grenze.

Wo diese Kohlen letzten Endes bleiben, darüber liegt genaues statistisches Material nicht vor. Nach der Hafenstatistik der Duisburg-Ruhrorter Häfen verteilten sie sich in folgender Weise: nach Holland 6 086 817 t, nach Belgien 3 485 090 t, nach Frankreich 218 805 t. Man darf annehmen, daß die nach Frankreich abgemeldeten Kohlen auch wirklich nach diesem Lande gingen. Von den nach Belgien abgemeldeten Kohlen wurde höchstwahrscheinlich ein Teil mit Umladung in Gent weiter nach Frankreich verfrachtet. Die nach Holland abgemeldeten Mengen waren zweifellos nicht sämtlich für dieses Land bestimmt, ein beträchtlicher Teil davon wurde in Rotterdam in Seeschiffe verladen.

Das zweite Hauptmassengut, das im Verkehr der Duisburg-Ruhrorter Häfen eine bedeutende Rolle spielt, sind die Erze, vor allem das Eisenerz. Der Erzbezug vom Oberrhein ist verhältnismäßig gering. Von dem Erzbezug der Häfen (3 537 490 t) kamen vom Oberrhein nur etwa 225 000 t, der Rest kam von Uebersee über Rotterdam. Ueber die Herkunft dieser überseeischen Erze gibt die Rotterdamer Hafenstatistik Auskunft. Die dort ankommenden Erze gehen nämlich fast ausnahmslos nach der Ruhr weiter, das Bild der Zusammensetzung der Rotterdamer Erzanfuhr gilt daher auch für die Duisburg-Ruhrorter Häfen.

Für Rotterdam liegen Zahlen über die Erzanfuhr des Jahres 1912 vor. Die Hauptursprungsländer des Erzes sind Spanien, Norwegen und Schweden. Sie bestreiten allein etwa 87 % der gesamten Erzanfuhr Rotterdams, und zwar entfielen auf Spanien 47 %, auf Norwegen 18 % und auf Schweden 13 %. In Wirklichkeit ist der Anteil Schwedens wohl erheblich größer und der Norwegens erheblich kleiner gewesen. Viele schwedische Erze, besonders die

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Alte Kohlenladebühne

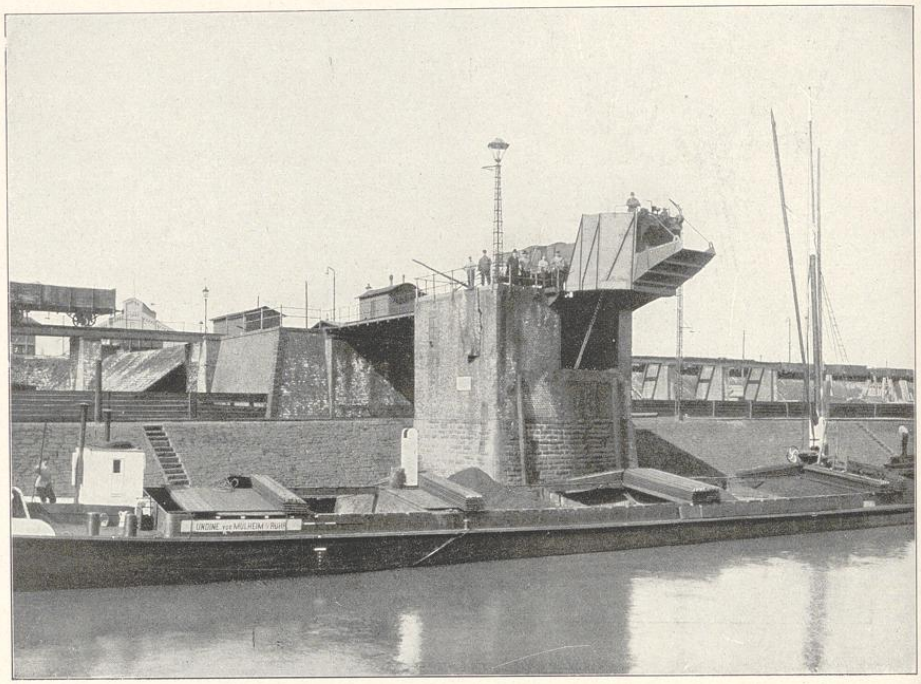
berühmten Kiiruna-Erze werden über den norwegischen Hafen Narvik verfrachtet und in Rotterdam vermutlich großenteils als norwegische Ankünfte deklariert.

Mit nennenswerten Anteilen an der Erzanfuhr Rotterdams waren ferner vertreten Rußland (Schwarzes Meer), Frankreich, Algier, die Berberstaaten, Griechenland, Kanada und mit kleineren Mengen eine große Zahl überseeischer Länder.

Rückblick und Ausblick.

Kriegs- und Nachkriegsjahre.

Der Umschlag des Jahres 1913 mit rd. 27 Millionen Tonnen weist die Duisburg-Ruhrorter Häfen als den größten Binnenhafen der Welt aus. Die angegebenen Zahlen zeigen deutlich, wie die Verkehrskurve außerordentlich steil anstieg und zu weiteren schönen Hoffnungen berechtigte. Da vorauszusehen war, daß bei weiterer Zunahme des Verkehrs die vorhandenen Anlagen trotz ihres Umfanges nicht ausreichen würden, war bereits mit dem Aushub für den obengenannten Rheinauhafen begonnen, als der Weltkrieg ausbrach und sowohl diesem Bau wie auch allen anderen großzügigen Planungen auf lange Jahre ein Ziel setzte. Noch schwieriger als die Kriegsjahre gestalteten sich für die Duisburg-Ruhrorter Häfen die Revolutions- und Inflationsjahre: der Niedergang von Handel und Verkehr infolge dieser Zeitläufe brachten auch im Hafen eine ganz wesentliche Verkehrsverminderung mit sich. Am schlimmsten aber war für die hiesigen Häfen die Zeit der Ruhrbesetzung und ihre Nachwehen mit den zahllosen Beschlagnahmen und Verkehrsbehinderungen, die zeitweise den Hafenumschlag fast vollständig brach legten. Nachweislich hat kein anderer Binnenhafen unter der Ruhraktion so schwer zu leiden gehabt, wie gerade der Duisburg-Ruhrorter. Die nach Aufgabe des



Neuerer hydraulischer Kipper

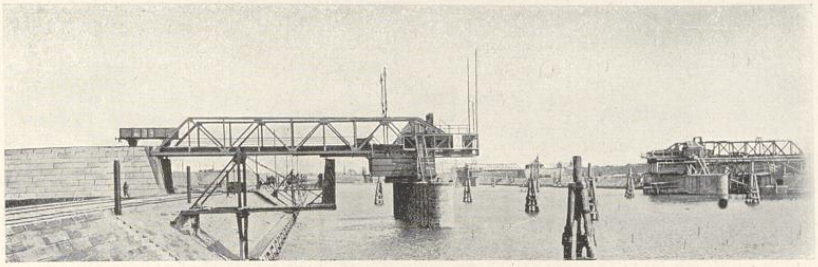
passiven Widerstandes Ende 1923 zwischen der Hafenverwaltung und der Besatzungsbehörde getätigten Zwangsverträge konnten naturgemäß nur verhindern, daß der Umschlag im Hafen gänzlich zum Erliegen kam, eine endgültige Regelung brachte auch hier, wie anderswo erst das Londoner Abkommen.

Zu erwartender Verkehr.

Unter den Bodenschätzen, welche Deutschland in Zukunft die ihm dringend notwendige Ausfuhr gestatten werden, steht die Kohle bei Weitem an erster Stelle. Unter den deutschen Bergbaubezirken kommt aber, da das Saargebiet dabei vorläufig ganz, das oberschlesische Gebiet großenteils ausscheidet, der Ruhrkohle eine ganz überwiegende Bedeutung zu. Ziel der deutschen Wirtschaft muß es sein, nicht nur die ausländische Kohle vom deutschen Markt zu verdrängen, sondern auch in noch weit höherem Maße, als vor dem Kriege, Kohlen auszuführen. Das bedingt neben erhöhter Förderung erhöhten Umschlag, für den wieder im großen Maße der Wasserweg als der natürliche und gegebene im weiten Umfange in Frage kommt.

Alsdann ist mit Bestimmtheit zu erwarten, daß der Verkehr des Duisburg-Ruhrorter Hafens, der u. a. rund 50 % der gesamten Reparationskohlen bewältigt, den höchsten Vorkriegsumschlag bald wesentlich übersteigen wird. Deshalb ist es Pflicht der Hafenverwaltung, nicht nur mit ihren Umschlagseinrichtungen dem steigenden Verkehr zu folgen, sondern in dessen Voraussicht rechtzeitig Erweiterungsmaßnahmen zu treffen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Neuzeitlicher elektrischer Kohlenkipper

Bauvorhaben.

Zwecks Bewältigung des Umlaufs der bisher üblichen Güterwagen (15 - 20 t) ist vorgesehen, im Kaiserhafen nach Erbreiterung des östlichen Ufers neuzeitliche Kohlenumschlagsvorrichtungen zu erbauen. Dagegen bedingt die räumliche Ausdehnung der für den Umschlag der Kohle aus den Großraumgüterwagen (50 t) ins Schiff erforderlichen Anlagen deren Errichtung im Rheinauhafengelände. In engster Fühlungnahme einerseits mit der Reichsbahn und den Bergwerksbetrieben, andererseits mit den Schiffahrttreibenden, werden seitens der Hafenverwaltung nach Bedarf die zweckmäßigsten Umschlagseinrichtungen entworfen und erstellt.

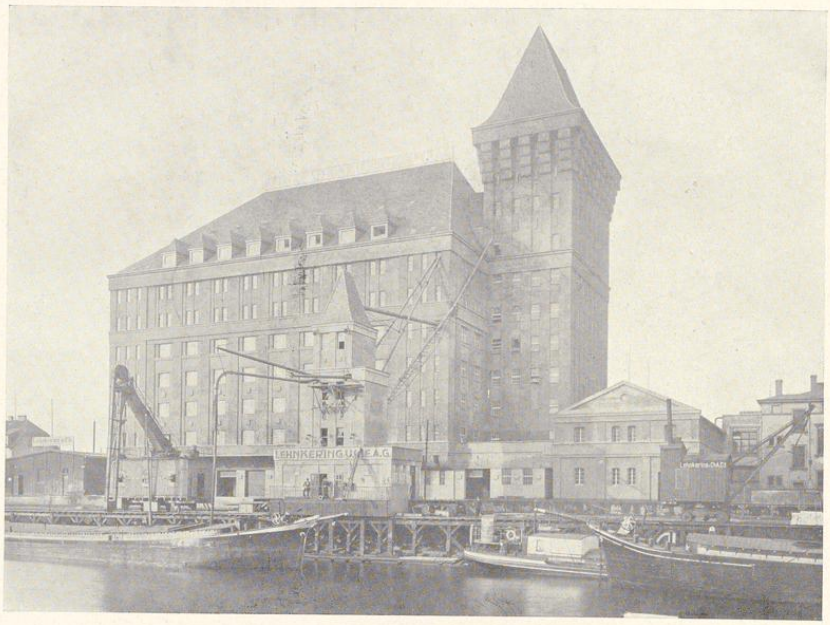
Trotz der schweren Behinderung während der Kriegs- und Nachkriegsjahre hat im übrigen die Hafenverwaltung das von ihr aufgestellte Neubauprogramm nicht aus dem Auge verloren. Es ist ihr u. a. gelungen, in dieser Zeit das zwischen Rhein-Herne-Kanal, BeckenC und Bahnhof Ruhrort-Hafen-Neu gelegene Industriegelände durch Aufschüttung, sowie durch Anlage von Gleisen und Wegen nebst Zubehör aufzuschließen.

Die nächsten Jahre werden voraussichtlich auch die Modernisierung des den heutigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr entsprechenden Duisburger Außen- und Innenhafens bringen.

Auch die im Hafen ansässigen Firmen haben trotz der schwierigsten Verhältnisse in den letzten Jahren vielfach Anlagen großzügigster Art geschaffen. Es seien unter vielen anderen hier nur erwähnt: die Erz-, Stab- und Eisen-Verladeanlagen der Rheinischen Stahlwerke an beiden Ufern des Nordhafens, die Umschlagseinrichtung der Rheinschiffahrts-A.-G. Fendel im Südhafen, deren Getreidespeicher am Duisburger Außenhafen und endlich die Aufbreiterungs- und Kohlenumschlagsvorrichtungen der Zeche Diergardt am Parallelhafen u. a. m.

Es ist ohne weiteres klar, daß die weitreichenden Pläne der Hafenverwaltung sich nur dann ausführen lassen, wenn die dazu erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Dies wiederum wird erheblich erleichtert sein, sobald die bereits lange geplante Umwandlung der jetzigen Verwaltung in eine Aktiengesellschaft zur Durchführung gelangt und dieser dadurch die erforderliche Bewegungsfreiheit gegeben wird, die ihr bei der bisherigen als zu schwerfällig erkannten Verwaltungsform gefehlt hat.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



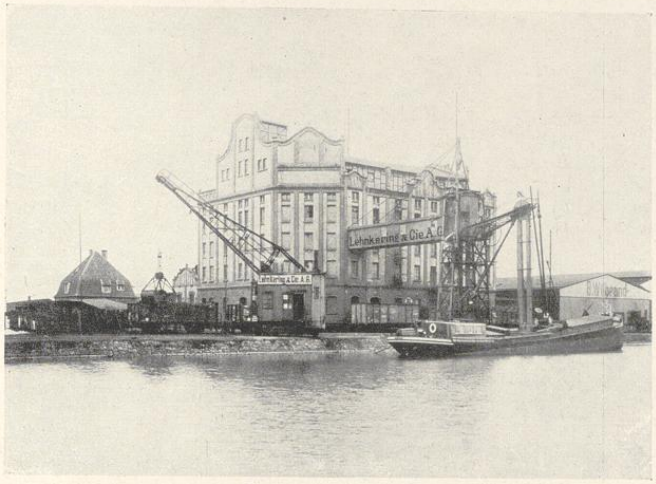
LEHNKERING & CIE

AKTIENGESELLSCHAFT

DUISBURG

Im Laufe des Jahres 1872 eröffneten die Herren C. W. Lehnkering, Carl Scholl und Carl Lehnkering jun., in Duisburg unter dem Namen Lehnkering & Cie. ein Speditions-, Kommissions- und Agentur-Geschäft. Dem jungen Unternehmen stand außer großen Magazinen ein Dampfkran zur Verfügung, der zur Be- und Entladung von Schiffen diente, anstelle der damals fast allgemein noch üblichen Handarbeit.

Die Entwicklung des Geschäftes machte von Jahr zu Jahr merkliche Fortschritte; die Lade- und Löschvorrichtungen wurden infolgedessen vermehrt und eine eigene Reedereiabteilung geschaffen. Das Jahr 1900 verzeichnete bereits einen Rheinflottenbestand von 9 Fahrzeugen mit einer Tragfähigkeit von etwa 9000 t. Der Geschäftszweig wurde Mitte der 80er Jahre auf die Getreidespedition ausgedehnt und ein entsprechendes Getreidelager errichtet. Als es einige Jahre später durch Feuer zerstört wurde, ging man ohne Zögern daran, Ersatz zu schaffen, der nach kurzer Zeit in einem großen, massiven 6stöckigen Lagerhaus erstand. Auch dieser Bau wurde durch Brand nach 23 Jahren vernichtet. Wieder wurde unverzüglich zum Neubau geschritten. Dem in der Zwischenzeit erheblich zugenommenen Getreidespeditionsverkehr Rechnung tragend, wurde ein Speicher in Auftrag gegeben für ein Fassungsvermögen von etwa 20 000 t Schwergetreide, der



gleichzeitig mit allen Errungenschaften der Neuzeit ausgestattet wurde. Das Lager wurde 1914 in Betrieb genommen und verfügt über leistungsfähige pneumatische Elevatoren, Reinigungs- und Mahleinrichtungen, Schütt- und Rieselböden, sowie Silos verschiedener Größe, um den weitgehendsten Wünschen der Kundschaft Rechnung tragen zu können.

Die weitere Entwicklung erheischte die Gründung von Filialen, die in der Folgezeit in Mannheim, Antwerpen und Rotterdam, sowie bei der Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals in Dortmund und Emden, später Münster, und dann in Hagen und Letmathe errichtet wurden. Die Antwerpener Niederlassung ging bei Kriegsausbruch ein; zurzeit besteht dortselbst eine erstklassige Vertretung.

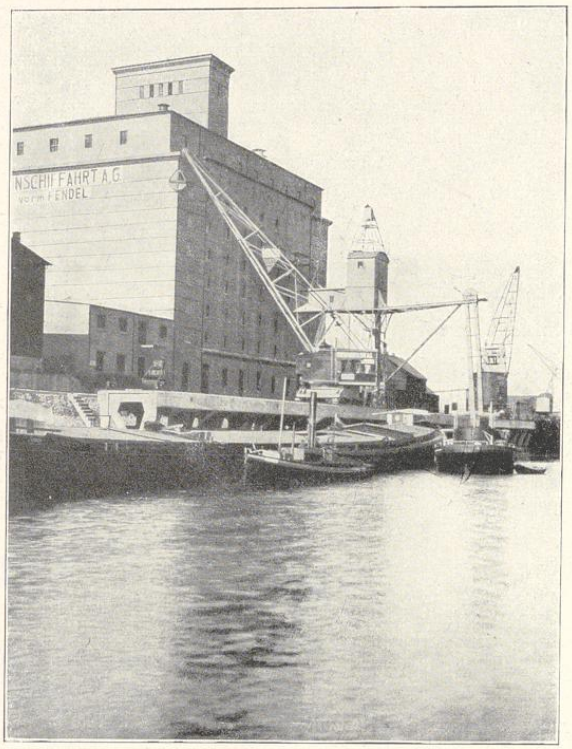
In das Jahr 1907 fällt die Umwandlung der offenen Handelsgesellschaft in eine Aktiengesellschaft, nachdem der Mitbegründer der Firma, Herr Kommerzienrat Carl Lehnkering, kurz vorher verschieden war.

Das Unternehmen dehnte sich stetig weiter aus. Die Rheinflotte wurde erheblich vergrößert. Auf dem Dortmund-Ems-Kanal wurde ein großer und leistungsfähiger Schiffspark geschaffen, der heute, was sowohl Größe, wie Material und Erhaltung angeht, mit an erster Stelle steht. Die Gesamtflotte besteht z. Zt. aus 62 Schleppkähnen und 11 Dampfern.

In Verbindung mit dem Ausbau der Flotte ergab sich die Zweckmäßigkeit der Errichtung von eigenen Lagerhäusern und Krananlagen in Dortmund und Münster. In Hagen wurde ein großes Bürohaus geschaffen. Auch errichtete man große Lagerhallen in Hagen, Letmathe und Westig für den Sammelladungsverkehr. Es stehen dem Unternehmen z. Zt. 14 leistungsfähige Land- und Schwimmkrane zur Verfügung.

Der Geschäftszweig wurde mit der Zeit auch auf den Handel mit Eisenerzen, Abbränden und verwandten Produkten und ferner auf Kohlen ausgedehnt.

Die Emder Abteilung hat seit etwa 20 Jahren die Vertretung des (ehemaligen) Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats, der jetzigen Ruhrkohle, für den Verkauf von Bunkerkohlen. Zu erwähnen ist auch die maßgebende Beteiligung bei der Getreideheber-Gesellschaft in Emden; ferner die Errichtung einer eigenen Schiffsschreinerei in Duisburg, die neben sämtlichen Holzarbeiten aller Art, die an Schiffen auszuführen sind, anerkannt kräftige Flieger in erstklassiger Ausführung liefert.



RHEINSCHIFFAHRT-AKTIENGESELLSCHAFT

VORMALS FENDEL

ZWEIGNIEDERLASSUNG DUISBURG-RUHRORT

Diese Gesellschaft hat sich in den letzten drei Jahren in den Duisburg-Ruhrorter Häfen in großzügiger Weise ausgebaut. Sie hat zunächst einen Umschlagsplatz im Hafenkanal, Magazin 316, erworben und auf diesem Platze zwei elektrische Portalkräne von je 6 t Tragfähigkeit und eine Stückguthalle, die in der Hauptsache für die Abfertigung der Güterdampfer dient, errichtet. Ebenso hat sie auf dem Platze noch eine Reparaturwerkstätte und ein Bootsmagazin bauen lassen.

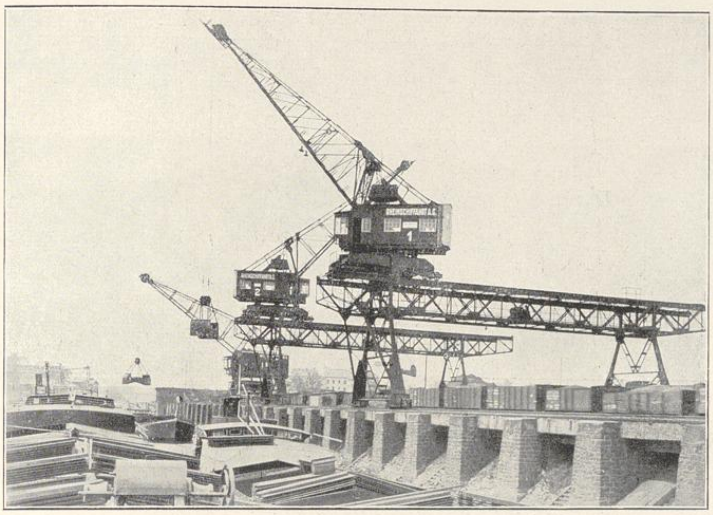
Im Jahre 1922 sicherte sich die Gesellschaft das gesamte Nordufer des Südhafens mit einer Länge von 650 m und einer Lagerfläche von 36 000 qm. Dieser Platz wurde zu einer der größten und modernsten Massengutumschlagsanlage ausgebaut, und zwar wurden errichtet: zwei große Verladebrücken und ein Portalkran von je 10 t Tragfähigkeit. Der Platz dient in der Hauptsache zur Lagerung und zum Umschlag von Erz, Kohlen und anderen Rohprodukten.

Zur Vervollständigung ihres Betriebes hat die Firma Fendel im Außenhafen zu Duisburg einen Getreidespeicher mit ca. 15 000 t Fassungsvermögen sowie eine Stückguthalle errichtet. Diese Anlage ist ebenfalls mit den modernsten Umschlagsvorrichtungen ausgestattet.

Auch hat die Gesellschaft entsprechend der Ausdehnung ihrer Betriebe ein neues Verwaltungsgebäude erstellen lassen.

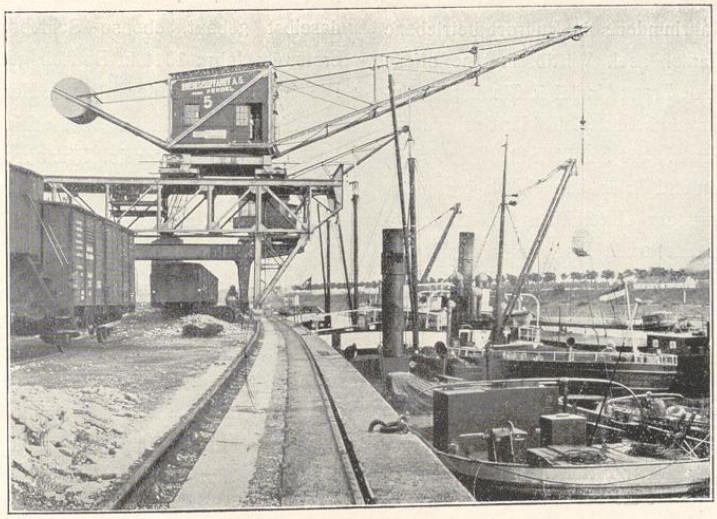
Die Rheinschiffahrt Aktiengesellschaft vorm. Fendel, Zweigniederlassung Duisburg-Ruhrort, betreibt in Gemeinschaft mit ihrer Zentrale in Mann-

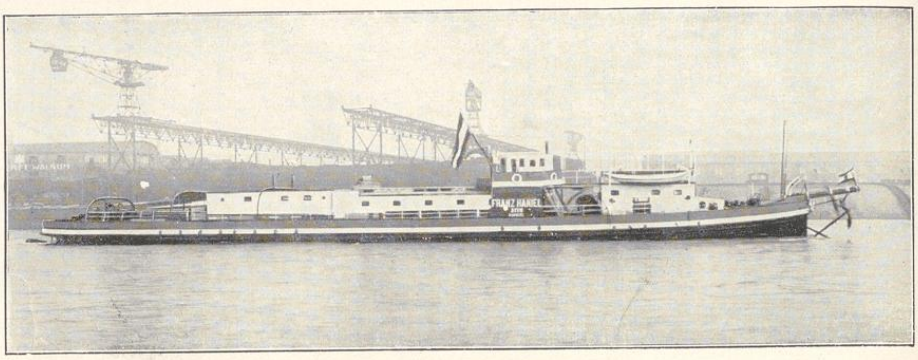
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



heim, der Rheinschiffahrt Aktiengesellschaft vorm. Fendel und der Badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport in erster Linie Schiffahrt nach allen erreichbaren Schiffahrtsplätzen. In der Hauptsache pflegt sie den Verkehr nach dem Oberrhein bis einschließlich Basel. Sie unterhält weiter in Verbindung mit der Rhenus Transportgesellschaft m. b. H. einen Eilgüterdampferdienst zwischen Rotterdam—Antwerpen und dem Niederrhein und Oberrhein. In diesen Dienst werden auch die acht neuen Dieselmotor-Güterboote der Rhenus Transportgesellschaft m. b. H., mit einem Ladevermögen von ca. je 700 t, eingereiht, wovon einige bereits in Fahrt sind, während die übrigen noch in Bau befindlichen Boote in kürzester Frist auf den Rhein kommen werden.

In Gemeinschaft mit der Emder-Verkehrsgesellschaft A.-G. in Emden betreibt die Rheinschiffahrt einen Schiffahrtsdienst auf den westdeutschen Kanälen. Auch hat sie die Vertretung der Hamburg-Amerika-Linie, für deren Rheindienst Hamburg—Duisburg, Duisburg—Ruhrort, Düsseldorf und Köln.





Dieselschlepper Franz Haniel 28

FRANZ HANIEL & Cie.

GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

DUISBURG-RUHRORT

FERNSPRECHER Nr. 6200-6207, DUISBURG-NORD / TEL.-ADRESSE: HANIEL, DUISBURG-RUHRORT

REICHSBANK-GIRO-KONTO: DUISBURG-RUHRORT

POSTSCHECK-KONTO: ESSEN 6616.

Im Jahre 1803 wurde die seit Ende der fünfziger Jahre des 18. Jahrhunderts in Ruhrort betriebene Firma J. W. Haniel, seel. Wittib, in eine offene Handelsgesellschaft Franz Haniel & Cie. umgegründet, deren Inhaber die beiden Gebrüder Gerhard und Franz Haniel waren. Sie befaßten sich hauptsächlich mit Spedition und Kohlenhandel. Nach gemeinsamer Erwerbung der Gutehoffnungshütte, die in Oberhausen und Sterkrade Eisenwerke besaß und sich auch dem Maschinenbau widmete, durch die Gebrüder Haniel und Heinrich Huyssen in Essen ging man Anfang der zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts dazu über, in Sterkrade Dampfboote für die Rheinschiffahrt zu bauen und gründete im Jahre 1828 eine Schiffswerft auf der Insel in Ruhrort. Für die Transportzwecke der Firma Haniel wurden seit Anfang der vierziger Jahre eiserne Schleppkähne daselbst gebaut, ebenso Schleppdampfer, deren erster im Jahre 1844 in Betrieb genommen wurde. Die Gesellschafter der offenen Handelsgesellschaft erwarben bezw. bauten späterhin die Steinkohlenbergwerke Zollverein, Rheinpreußen und Neumühl. Hauptsächlich hierdurch vergrößerte sich der Betrieb der Reederei, welche bald eine führende Stellung in der Rheinschiffahrt einnahm. Im Jahre 1917 kam der Schiffsbestand der Vereinigten Frankfurter Reedereien, G. m. b. H., zu der Hanielschen Flotte hinzu. Zu gleicher Zeit gingen die gesamten Betriebsmittel auf die am 1. Juli gegründete Firma Franz Haniel & Cie., G.m.b.H., über. Nach Beendigung des Weltkrieges führte die Fa. Haniel als erste den Dieselmotorantrieb in der Rheinschleppschiffahrt ein

WILHELM HILL

REEDEREI UND KOHLEN-GROSSHANDLUNG

DUISBURG-RUHRORT / MANNHEIM

ANDERNACH

*

VERFRACHTUNG ALLER GÜTER VON UND NACH ALLEN PLÄTZEN
DES RHEINS, MAINS UND DER WESER, DEN NORDWESTDEUTSCHEN KANÄLEN,
SOWIE HOLLANDS UND BELGIENS

KRANBETRIEB / LAGERUNG / VERSICHERUNG
STEINKOHLEN UND ROHBRAUNKOHLEN

*

SCHWESTERFIRMA:
SCHIFFAHRTS- UND HANDELS-GESELLSCHAFT M. B. H. IN EMDEN

Gegründet am 1. Februar 1919 von Herrn Wilhelm Hill, dem alleinigen und seitherigen Inhaber, hat die Firma in den Jahren ihres Bestehens sich bedeutend entwickelt. Bereits im Jahre 1920 ergab sich die Notwendigkeit, eine Zweigniederlassung in Mannheim zu gründen, um mit den kohlenverbrauchenden Kreisen Süddeutschlands in steter Fühlung zu sein. Die Speditions- und Reedereiabteilung befaßt sich mit dem Transport von Massengütern aller Art auf dem Rhein, der Weser, der Elbe und den mit diesen Strömen in Verbindung stehenden Wasserstraßen, sowie auf den Kanälen Hollands und Belgiens. Zur Abwicklung dieser Transporte steht ihr eine umfangreiche Flotte aus eigenen und gemieteten Schiffen in allen Größen und Abmessungen zur Verfügung. An allen wichtigen Umschlags- und Hafenplätzen wie: Köln, Wesseling (für Braunkohlenumschlag), Mainz, Frankfurt a. M. usw. hat die Firma entweder ihre eigene Vertretung oder Filiale. Ein Spezialgebiet der Firma ist der Stein- und Traßtransport aus dem mittelrheinischen Gebiet nach Holland und Uebersee. Diese Transporte ließen es zweckmäßig erscheinen, auch in Andernach eine Niederlassung zu eröffnen. In Duisburg-Ruhrort, dem Hauptumschlagsplatz am Rhein, besitzt die Firma eigenen Lagerplatz. In Emden ist sie durch ihre Schwestergesellschaft, die „Schiffahrts- und Handelsgesellschaft Emden", vertreten. Selbst der passive Widerstand, der bekanntlich die gesamte Rheinschiffahrt ein Jahr lang lahmlegte, hat den Entwicklungsgang der Firma nicht beeinflussen können, was die kurz nach Beendigung des passiven Widerstandes erfolgte Eröffnung einer Filiale in Amsterdam beweist.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Rheinische Stahlwerke, Verwaltungsgebäude

»RHEINSTAHL«

VON

DR. ERNST KÖRNER, SYNDIKUS DER RHEINISCHEN STAHLWERKE

Das größte Industrieunternehmen der Stadt Duisburg sind die Rheinischen Stahlwerke. Es gibt keinen Stadtteil im weitausgedehnten Stadtgebiet, in dem man nicht auf Rheinstahl stößt: in Meiderich, Ruhrort, Beeck und Laar liegt das Mutterwerk, das bei voller Beschäftigung rund 10 000 Arbeitern Brot gibt, mit seinen riesigen Hochöfen, Stahl- und Walzwerken, Fabriken, Hafenanlagen, seinen zahlreichen Arbeiter- und Beamtenwohnhäusern. Am Hauptbahnhof Duisburg ragen die Schornsteine der Bandeisen- und Blechwalzwerke I-II in die Luft. Im Neudorfer Viertel liegt die dem Rheinstahlkonzern verbundene Gußstahlfabrik von Felix Bischoff, in Hochfeld das Werk III mit einem Martinstahlwerk, Preßwerk und Blechwalzwerken und in Duisburg-Wanheim zeigt Werk IV mit seiner modernen Gesenkschmiede, seiner Kranbauanstalt und seiner Eisengießerei für die Herstellung von Kokillen und großen Maschinenteilen, was für ein weitverzweigter und komplizierter Betrieb sich in unseren großen Eisen- und Stahlkonzernen birgt. Bei normaler Beschäftigung umfaßt die Zahl der in Groß-Duisburg bei Rheinstahl tätigen Angestellten und Arbeiter rund 15 000. Rechnet man davon 10 000 als Verheiratete und 5 000 als Ledige und rechnet man die Familie im Durchschnitt auf fünf Köpfe, so ergibt sich, daß die Rheinischen Stahlwerke zu der Gesamteinwohnerschaft von Groß-Duisburg etwa 55 000 Seelen beitragen, das ist mehr als $^1/_5$.

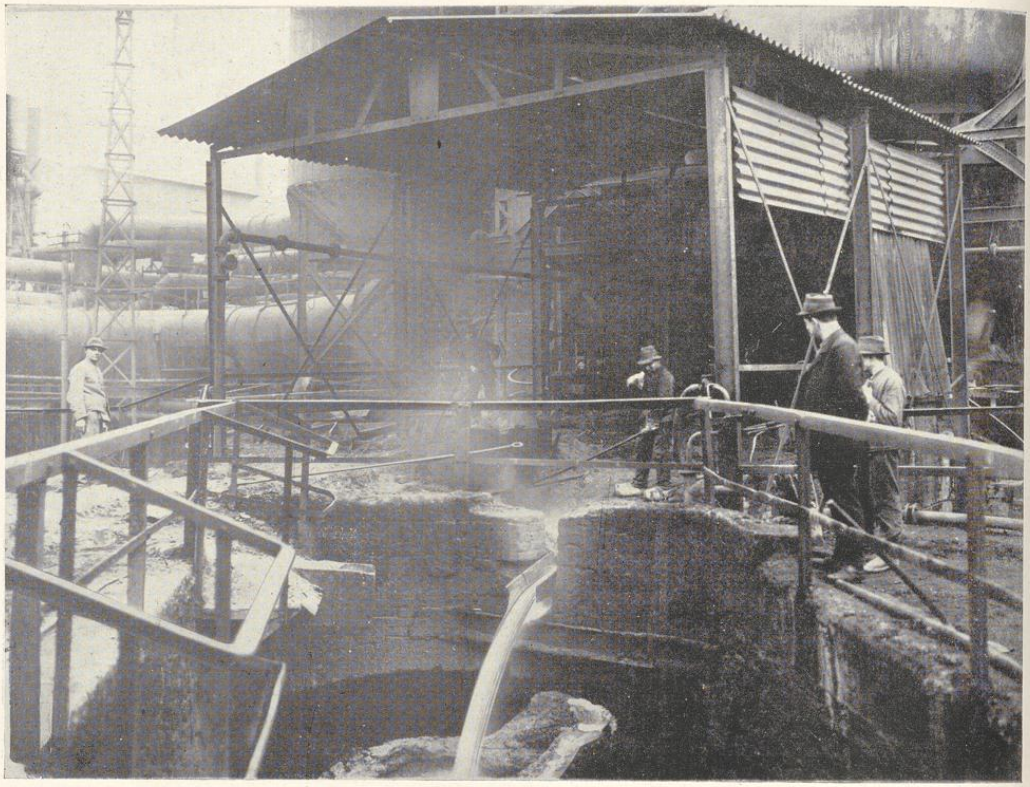
Die Rheinischen Stahlwerke blicken im nächsten Jahre auf ein 55 jähriges Bestehen zurück. Als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts mit der Entwicklung des



Rheinische Stahlwerke, Hochöfen

Eisenbahnnetzes, der Industrie im allgemeinen und der des Maschinen- und Schiffsbaus im besonderen ein stärkerer Eisenverbrauch einsetzte, wurde am 27. Mai 1870 zu Paris die „Société Anonyme des Aciéries Rhénanes à Meiderich" mit einem Grundkapital von 100 000 Francs von vorwiegend französischen und belgischen Kapitalisten gegründet. Für die geplanten Fabrikanlagen wurde die Stelle in Aussicht genommen, die am Zusammenfluß des Rheins mit der Ruhr lag. Hier bot der Rhein einen vorteilhaften Weg für die Versorgung der jungen Werke mit Rohstoffen und die Kohlenzufuhr ließ sich in jedem Umfange schnell und billig auf der Ruhr bewerkstelligen. Mit ungeahnter Schnelligkeit erhoben sich ein Bessemerstahlwerk und Walzwerksanlagen und gaben dem blühenden Bauerndorf Vohwinkel, einem Ortsteil der Gemeinde Meiderich, alsbald industrielles Gepräge. Nach kurzer Zeit erforderte das Werk schon neue Kapitalien zur Vergrößerung der Anlagen. Nachdem der Sitz der Gesellschaft nach Meiderich verlegt war, wurden bis März 1872 mehrere Kapitalserhöhungen bis auf 3 000 000 Francs vorgenommen. Die Organisation der Gesellschaft, aus der mehr und mehr die welschen Namen verschwanden, wurde im Januar 1873 der deutschen Aktiengesetzgebung angepaßt. In den Jahren nach 1873 hatte das Werk mit den Schwierigkeiten der sogen. Gründerzeit zu kämpfen, später aber war die Entwicklung eine stetige. Die fabrikatorischen Anlagen umfaßten bald den Betrieb zweier Bessemerstahlgießereien, eines Hammerwerkes, eines Bandagen- und eines Schienenwalzwerkes sowie einer Straße für Stabstahl, Federstahl und Grubenschienen, einer Radsatzwerkstätte, eines Tiegelgußstahlwerks, einer Federnfabrik und der nötigen Krafthäuser sowie Reparaturwerkstätten. Die Fabrikate erfreuten sich eines ganz besonders guten Rufes und dies war in erster Linie der hervorragenden technischen Leitung des damaligen Direktors Gustave Pastor, eines geborenen Belgiers, zu verdanken. Pastor war es auch, der mit technischem Scharfblick die Bedeutung der Erfindung des englischen Ingenieurs Thomas und des später nach diesem benannten Entphosphorungsverfahrens erkannte, und zwar in einem Augenblick, als dem jungen Unternehmen, das sich ausschließlich auf den Bessemerbetrieb stützte und damit auf die Einfuhr des englischen Hämatitroheisens angewiesen war, durch die von der deutschen Regierung auf die Einfuhr gelegten Zölle die Gefahr der Erdrosselung drohte. In aller Stille legte Pastor die erste Thomasbirne in Meiderich an und erblies darin, zufällig am gleichen Tage, an dem in Hörde Massenez's und Hilgenstocks gleichgerichtete Versuche zum Ergebnis führten, die erste Schmelzung Thomasstahl. Anfängliche Streitigkeiten über die Erstlingsschaft wurden schnell beigelegt. Hörde

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Rheinische Stahlwerke, Hochöfen-Abstich

überließ dem klugen Juristen Dr. Feodor Goecke, der als Vorsitzender des Aufsichtsrats der Rheinischen Stahlwerke die Geschicke des Unternehmens bis zu seinem 1907 erfolgten Tode maßgebend bestimmte, die Führung und beide Werke übernahmen für gemeinsame Rechnung die sämtlichen Thomas'schen Patentrechte für Deutschland und Luxemburg. Der Vorsprung bei der Ausbeutung der Patente, die nach und nach auch den sämtlichen anderen deutschen und luxemburgischen Stahlwerken zur Ausbeutung überlassen wurden, sicherte den Rheinischen Stahlwerken eine gedeihliche Entwicklung. Zunächst wurden zusammen mit der Firma Gebr. Röchling in Saarbrücken ausgedehnte Eisensteinfelder in Lothringen erworben, und zwar allein aus den Lizenzen für die Thomas'schen Patente. Im Juli 1889 wurde dann der erste Hochofen in Betrieb genommen, nachdem die Thomas- und Martinwerke sowie die Walzwerke bereits eine erhebliche Ausdehnung gewonnen hatten. Ein zweiter Hochofen folgte im Jahre 1894. Die Inbetriebnahme der Hochöfen führte zur Erwerbung von Kalksteinfeldern in der Gegend von Wülfrath. Bald mußte ein eigenes Wasserwerk an der Ruhr erbaut werden. Ein Dolomitbruch in Berg.-Gladbach, der Bau einer Kokerei, große Geländekäufe in Meiderich sowie zahlreiche Bauten von Arbeiterwohnungen, endlich der umfangreiche Ausbau der Hafenanlagen sowie des Gleisnetzes auf der Hütte vervollständigten die Liste der Neuanlagen.

Anfang des Jahres 1900 wurde der dritte Hochofen in Betrieb genommen. Hand in Hand hiermit gingen mehrere Kapitalserhöhungen, die das Gesellschaftskapital bis zum Jahre 1900 auf 13 800 00 Mark brachten. Die Entwicklung der Werke von 1881 bis 1899 ergibt sich am besten aus der Gegenüberstellung folgender Ziffern: Es wurden hergestellt:

an Thomas-, Bessemer- und Martinstahl:

1881	1899
79 493 to	223 315 to

an Roheisen:

1890	1899
75 993 to	220 170 to

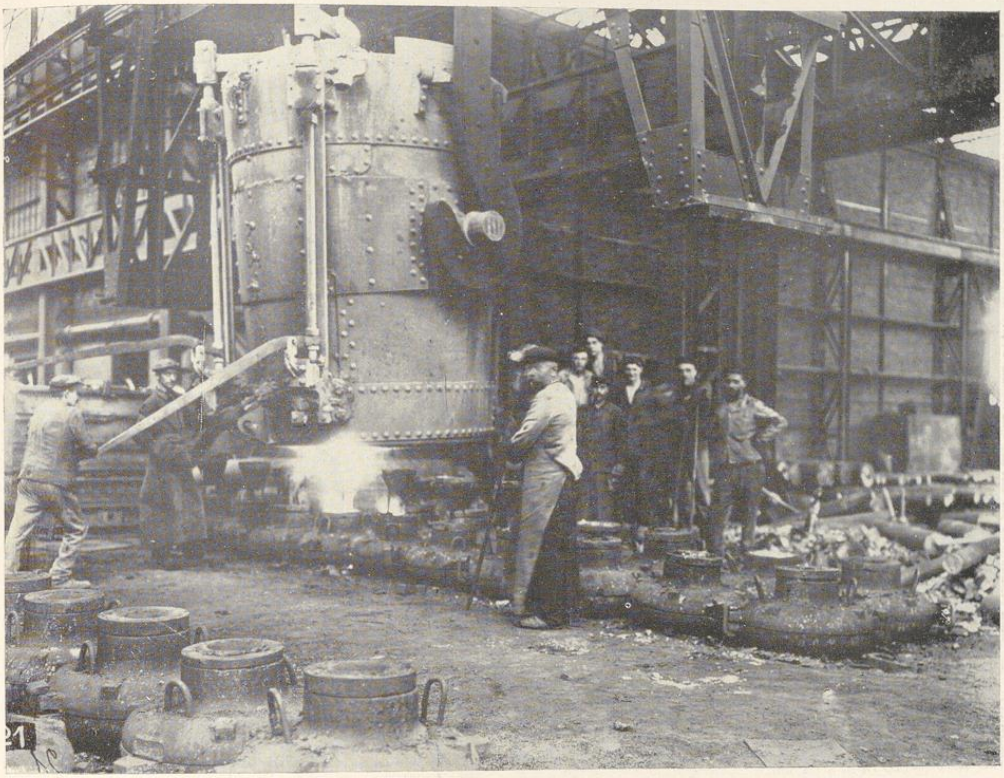
an Arbeitern wurden beschäftigt:

1881	1899
1108	3132

In diese Periode fällt auch die Entstehung einer Anzahl freiwilliger Wohlfahrtseinrichtungen, so die 1884 erfolgte Gründung einer selbständigen Invaliden-, Witwen- und Waisenpensionskasse für Meister und Arbeiter und einer Unterstützungskasse für Beamte, um diesen die Versicherung ihres Lebens zu erleichtern.

Mit dem neuen Jahrhundert setzt für die Rheinischen Stahlwerke eine neue Periode der Entwicklung ein. Die

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



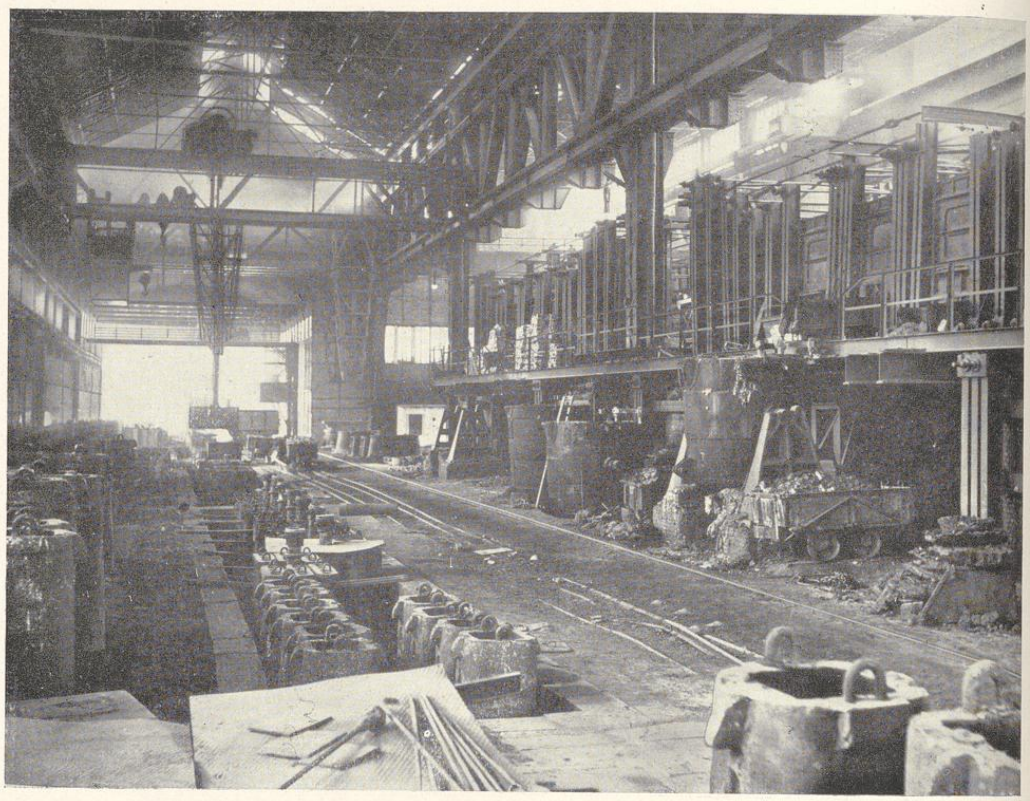
Rheinische Stahlwerke, Stahlformgießerei

andauernd günstige Konjunktur der letzten Jahre hatte zu reichlichen Aufträgen geführt. Es steigerte sich daher bei dem raschen Ausbau des Werkes der Bedarf an Kohle, in deren Versorgung man nach Unabhängigkeit strebte. So faßte man den Erwerb eigener Kohlenzechen ins Auge und übernahm 1900 die Bergwerksgesellschaft Centrum zu Wattenscheid, deren Aktienkapital 15 200 000 Mark betrug, unter Erhöhung des eigenen Aktienkapitals um 13 200 000 Mark. In den folgenden Jahren konnten leider die Vorteile dieses Erwerbes nicht in vollem Maße ausgenutzt werden, da plötzlich für die Eisenindustrie eine sehr flaue Zeit einsetzte. Trotz dieser Widrigkeiten nahm die gute Entwicklung des Werkes ihren Fortgang. Das Thomaswerk und Blockwalzwerk sowie umfangreiche elektrische Anlagen wurden neu errichtet. Im Jahre 1904 wurden die Duisburger Eisen- und Stahlwerke, die das alte Werk der Gebrüder Bicheroux in sich aufgenommen hatten, übernommen. Durch die Angliederung dieser Gesellschaft erwarben die Rheinischen Stahlwerke einen weiteren Stahlwerksbetrieb in Duisburg-Hochfeld (Werk III) mit vier Martinöfen, Blechwalzwerken und Spezialeinrichtungen für geschweißte Wellrohre, sowie die Werke I/II am Hauptbahnhof Duisburg mit Walzenstraßen für Bandeisen, Universaleisen, Mittel- und Feinbleche. Die Zeit nach der Uebernahme der Duisburger Eisen- und Stahlwerke trägt trotz zweier Kapitalerhöhungen bis zum Jahre 1910 einen ruhigen Charakter. Im Jahre 1904 wurden ein vierter Hochofen, ein neues Wasserwerk an der Ruhr und ein neues Bandagenwalzwerk fertiggestellt. 1908 folgte der Bau eines fünften Hochofens und der Erwerb von Kohlenfeldern auf dem linken Rheinufer unweit Rheinsberg.

Neben den schon erwähnten freiwilligen Wohlfahrtseinrichtungen wurde für die Beamten und Arbeiter des Werkes im Jahre 1907 eine Bibliothek errichtet.

Vom Jahre 1910 ab bis zur heutigen Zeit geht die Entwicklung der Rheinischen Stahlwerke auf der bis dahin gewonnenen Grundlage in größerem Ausmaß und mit schnelleren Schritten vor sich. Mit der 1910 erfolgten Berufung eines neuen Vorstandes wurden reorganisatorische Maßnahmen umfangreichster Art auf dem Gebiet der Verwaltung und Technik durchgeführt. Die gute Konjunktur erleichterte zunächst der Verwaltung einige Jahre diese schwere und mit außerordentlichen Mühen verbundene Arbeit. Dann wurde aber noch einmal 1914, mitten in einem Zeitpunkt höchster Blüte, die Entwicklung vorübergehend gehemmt durch das Ereignis, das alles Leben und Weben im deutschen Vaterlande bis in die tiefsten Tiefen beeinflußte: durch den Krieg. In den Jahren 1914 bis 1918 trugen die Rheinischen Stahlwerke in hervorragendem Maße dazu bei, Deutschland durch die Erzeugung von Kriegsmaterial wehr- und waffentüchtig zu machen und zu erhalten. Dabei ergab sich zwangsläufig, daß der innere Ausbau und die tech-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Rheinische Stahlwerke, Martinwerk Gießhalle

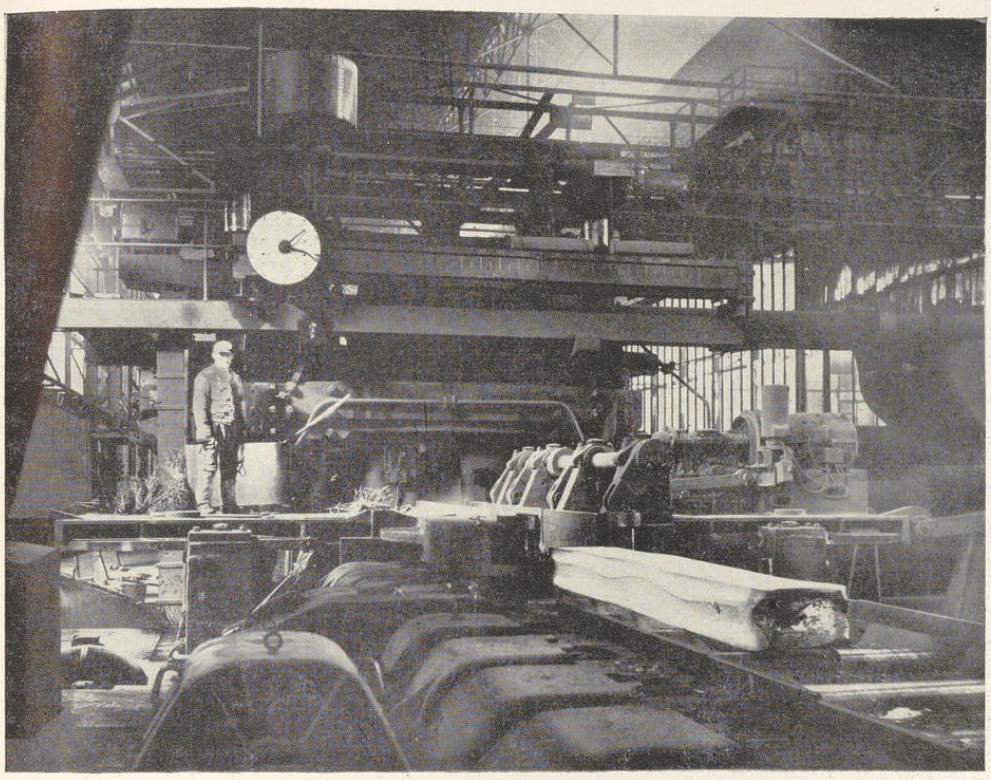
nische Fortentwicklung der Werke nur in dem durch die Versorgung des Heeres mit Kriegsmaterial gezogenen Rahmen vor sich gehen konnte. Erst nach Beendigung des Krieges und der Revolutionsfolgen bekam hierin die Verwaltung wieder freiere Hand und setzte sowohl den Ausbau der Duisburger Hütten wie auch die Ausgestaltung der Verfeinerungs- und Hilfsbetriebe, die schon vor dem Kriege kräftig eingeleitet war, weiter fort. Von 1910 bis zur Jetztzeit sind auf dem Mutterwerk in Meiderich ein sechster Hochofen, ein neues Martinwerk mit fünf Oefen, darunter einem kippbaren, eine Stahlformgießerei, eine zweite Block- und Universalstraße, ein zweites Bandagenwalzwerk, ein großes Preß- und Hammerwerk, eine Kessel- und Hammerschmiede, große elektrische Wagen- und Lokomotivwerkstätten, eine Doppelkokerei mit Nebengewinnung, umfangreiche Krananlagen, eine Sinteranlage, eine Ziegelei und anderes mehr entstanden. Die Hüttenbahn wurde elektrifiziert. Ganz besonderer Nachdruck wurde der Vervollkommnung der Kraft- und Wärmewirtschaft gegeben. Die beim Hoch- und Koksofenbetriebe entstehenden Gase, die früher nutzlos in die Luft geschickt wurden, fanden von jetzt ab Verwendung zum Antriebe großer Gasmaschinen bezw. zur Befeuerung der Stahl- und Wärmeöfen. Die Abhitze von Gasmaschinen und Oefen wurde der Dampfwirtschaft nutzbar gemacht.

Auf den Duisburger Werken blieb man hinter Meiderich nicht zurück. Auf Werk III in Duisburg-Hochfeld wurde das Stahlwerk vollkommen erneuert, ebenso das Preßwerk und andere Anlagen; ein weiteres Blechwalzwerk und eine Dolomitbrennerei wurden neu erbaut. Auf Werk I-II wurden zwei Bandeisenwalzwerke und zwei Straßen für Mittel- und Feinbleche neu erstellt, der Umbau weiterer Werke und Maschinen in Angriff genommen. Die bedeutendste Maßnahme zur Ausgestaltung der Duisburger Eisenwerke der Gesellschaft stellte schließlich der Erwerb des neuen großen und modernen Werks IV in Duisburg-Wanheim dar, früher der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg gehörig. Dorthin wurde die zu klein gewordene Gießerei verlegt, und es wurden neu aufgenommen die Fabrikation von Beschlagteilen für Eisenbahnen sowie der Bau von Kranen und sonstigen Eisenkonstruktionen.

Der Ausbau der Eisen-Verfeinerung drückt sich besonders aus durch den Erwerb auswärtiger Betriebe.

1911 erfolgte die Angliederung der Aktiengesellschaft Balcke, Tellering & Co. in Benrath, Hilden und Immigrath, die sich mit der Herstellung von Röhren, Flanschen, Radiatoren, Heizkesseln etc. beschäftigt und inzwischen zu einem führenden Werk auf diesem Gebiet von modernster Einrichtung ausgebaut ist. 1912 erwarb man die Vereinigten Walz- und Röhrenwerke, Aktiengesellschaft vorm. Friedr. Boecker Ph.'s Sohn & Co. und Friedrich

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



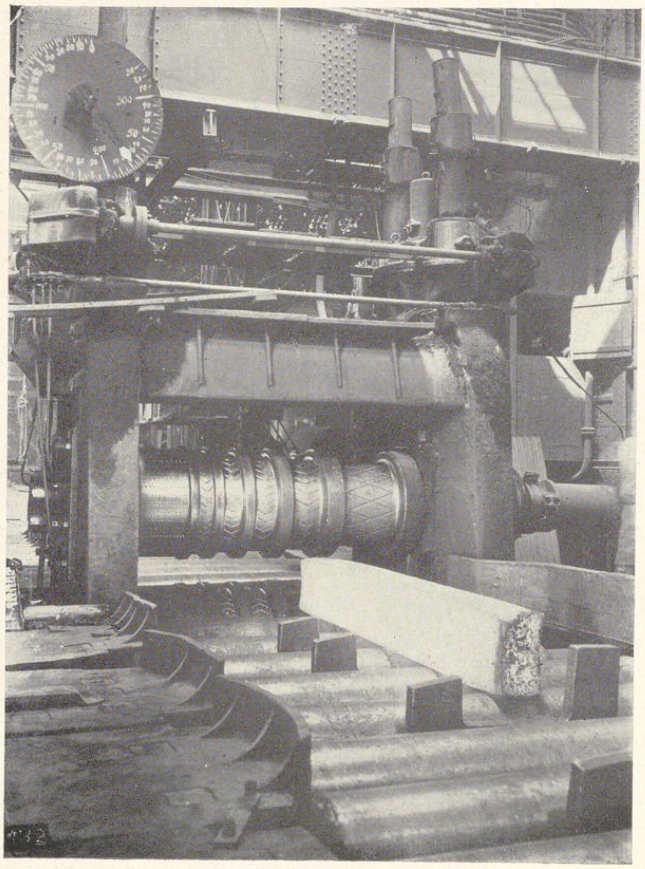
Rheinische Stahlwerke, Universalwalze

Koenig zu Hohenlimburg, das größte Kaltwalzwerk in der Grafschaft Mark, die jetzige Abteilung Wurag der Gesellschaft. Sie wurde später durch Erwerb einer Sauerstoffabrik nebst Wasserkraft in Wickede-Ruhr, unter Verlegung größerer Betriebe dorthin, zeitgemäß ausgebaut. 1917 schlossen die Rheinischen Stahlwerke eine Interessengemeinschaft auf fünfzig Jahre mit der Th. Wuppermann G. m. b. H. in Schlebusch-Manfort, dem größten reinen Bandeisenwalzwerk. 1920 wurden maßgebende Beteiligungen erworben bei dem Puddel- und Schweißeisen-Walzwerk Aug. Herwig Söhne in Dillenburg, sowie bei der Gußstahlfabrik Felix Bischoff in Duisburg. Endlich erfolgte 1921 die Angliederung einer Fabrik für feuerfeste Steine in Wirges, die vorher und später durch den Erwerb von Ton- und Quarzitgruben vervollständigt wurde, mit einer Monatsproduktion von 3 000 Tonnen.

Die Kohlengrundlage der Rheinischen Stahlwerke wurde im Laufe der Zeit so erweitert, daß die Kohle heute bei Rheinstahl eine dem Eisen gleichkommende Bedeutung hat. Zunächst wurde im Jahre 1917 die Zeche „Brassert" angegliedert (Gasflammkohlen). 1919 folgte Arenberg-Fortsetzung (Fettkohlen). 1921 wurde die Zeche „Fröhliche Morgensonne" erworben und mit dem ältesten Zechenbesitz „Centrum" zu einer Einheit verschmolzen. 1920 folgte zwecks Bedarfsdeckung der südlicheren Betriebe der Erwerb der Braunkohlengrube „Schallmauer" bei Köln. 1921-22 wurde — als wichtigstes Ereignis auf dem Gebiete der Kohlenversorgung und in der ganzen Entwicklung der Rheinischen Stahlwerke überhaupt — die Fusion mit der Arenberg'schen Aktiengesellschaft in Essen durchgeführt, welche in ihren 3 großen Prosper-Zechen wohl mit den wertvollsten Fettkohlenbesitz im westlichen Ruhrbecken darstellt und durch den vollkommenen Wasseranschluß an den Rhein-Herne-Kanal, auch was Zweckmäßigkeit und Billigkeit der Kohlenversorgung anlangt, für Rheinstahl erstklassig ist. Die im Jahre 1917 übernommene Zeche Friedrich-Heinrich im Kreise Moers ist infolge des verlorenen Krieges wieder an die früheren französischen Besitzer zurückgefallen. Eine kleine abgelegene und nur Magerkohlen enthaltende Betriebsabteilung der Zeche „Centrum", Schacht IV-VI, wurde an die Adler A. G. abgetreten.

Der Erzgrubenbesitz der Gesellschaft, die durch den Krieg ihre vorzüglichen Minettegruben in Lothringen verlor, besteht aus dem 1915 erworbenen und seitdem vervollständigten großen Komplex von Grubenfeldern im Siegerlande mit jetzt zusammen drei Schachtanlagen („Ameise," „Martinshardt," „Mocke-Mathias"), die unter dem Namen „Ameise bekannt sind. Außerdem ist ein Felderkomplex im Wissener Bezirk „Georg & Sonne" durch eine Tiefbauanlage, Röstöfen etc. neu erschlossen worden.

Für den Vertrieb ihrer Erzeugnisse und der angeschlossenen Werke haben die Rheinischen Stahlwerke eine eigene Handelsorganisation geschaffen: die Rhein-



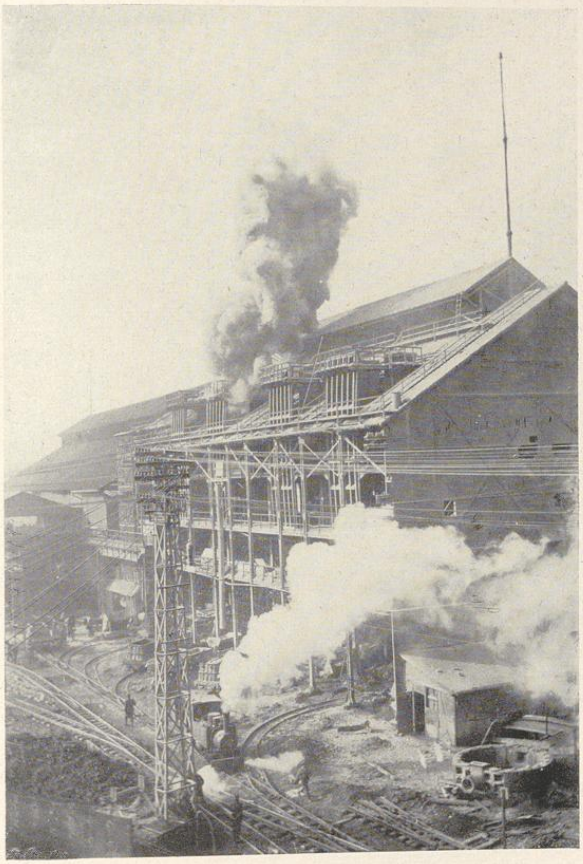
Rheinische Stahlwerke, Blockwalze

stahl-Handelsgesellschaft m. b. H., die in zahlreichen Niederlassungen oder durch Beteiligung bei älteren Handelsfirmen fast ganz Deutschland umspannt. In Frankfurt a. M., Düsseldorf, Hagen, Berlin, Hamburg, Hannover, Nürnberg, Stuttgart, Leipzig, Erfurt und Bielefeld sind Niederlassungen der Rheinstahl-Handelsgesellschaft zum Teil mit großen Lägern gegründet worden. Beteiligt ist die Rheinstahlhandelsgesellschaft ferner in Bremen und Herford bei der Firma Konrad Kellner, in Köln-Kalk bei der Firma Huwald Hammacher G. m. b. H., in Remscheid bei der Eisenhandlung Ibach und in Solingen bei der Firma Karl Rauh. Eine maßgebende Beteiligung besitzt die Gesellschaft auch bei der Eisen- und Schrotthandlung Kaufmann & Lipmann in Düsseldorf, die ein großes Lager in Reisholz und Filialen in Berlin, Leipzig und Siegen unterhält.

Ueber den wirtschaftlichen Ausbau wurde der der Wohlfahrtseinrichtungen nicht vergessen. U. a. entstand in Meiderich ein großer Bau, enthaltend eine Schule für Haushaltung und Kinderpflege mit großem Kleinkindergarten. Ferner wurden auf allen größeren Werken die Einrichtung von Werkspflegerinnen für die Familienfürsorge geschaffen und besonders ausgebaut die Transporte von Kindern der Werksangehörigen in Kuraufenthalte. In Bad Kreuznach wurde ein eigenes Rheinstahl-Kinderheim erworben. 1921 ging auch das liebliche, am Rhein gelegene Bad Salzig in den Besitz von Rheinstahl über und versorgt heute die Belegschaften mit vorzüglichem Mineralwasser aus eigenen Quellen. Endlich wurde 1920 noch die Rheinstahl-Jubiläumsstiftung für die vier Duisburger Werke begründet.

Mit dem Erwerb der Arenberg'schen Aktiengesellschaft gelangten die Rheinischen Stahlwerke in den Besitz eines weiteren großen Duisburger Unternehmens, nämlich der Reederei und Kohlenhandlung Joseph Schürmann G. m. b. H., die in ihrer Rentabilität durch die

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Rheinische Stahlwerke, Thomaswerk

Zuführung der Eisen- und Erztransporte Rheinstahls wesentlich gestärkt und in ihrem Schiffsbestand so ausgebaut wurde, daß sie heute die Rheinschiffahrt um eine Flotte von drei großen Schleppdampfern und über 50 großen Schleppkähnen mit einer Gesamttonnage von ca. 65 000 Tonnen bereichert.

Das Aktienkapital der Gesellschaft, das 1910 noch 35 000 000 Mark betragen hatte, wurde durch die Angliederungen nach und nach auf 160 000 000 Reichsmark erhöht. In allerletzter Zeit erwarb der große deutsche Farbenkonzern unter Führung der Badischen Anilin- und Soda-Fabrik in Mannheim eine Beteiligung an diesem Aktienkapital in Höhe von vollen 35 %, eine Transaktion, die für die Rheinischen Stahlwerke besonders deshalb mit günstigen wirtschaftlichen Folgen verknüpft war, weil sie nunmehr Hauptlieferant des sehr bedeutenden Kohlenbedarfs des Farbenkonzerns wurden.

Die Entwicklung des Rheinstahlkonzerns seit 1910 kennzeichnet sich in folgenden Ziffern:

Die Herstellung in Roheisen hob sich von 407 866 to (1909-10) auf etwa 700 000 to (1924); in Rohstahl von 456 995 (1909-10) auf 877 854 to (1924); die Kohlenförderung von 1 017 016,5 to (1909-10) auf 4 883 211 to in 1924; die Herstellung in Ammoniak betrug 1924: 19 233 to, in Teer: 44 539 to, in Benzol: 10 035 to, in Thomasmehl: 139 893 to.

Die Belegschaft aller Werke zusammen beträgt bei voller Beschäftigung etwa 42 000 Arbeiter und Angestellte.

Mitten in eine schaffensfrohe Zeit, in die noch die Auswirkungen der Revolution hineinzitterten, platzte die militärische und wirtschaftliche Besetzung des Ruhrgebiets. Die Folgen waren entsetzlich. Alsbald rauchte kein Schornstein mehr. Alle Räder standen still und in den Werksanlagen herrschte Kirchhofsruhe. Die Periode



Rheinische Stahlwerke, Erzlager und Verladekran

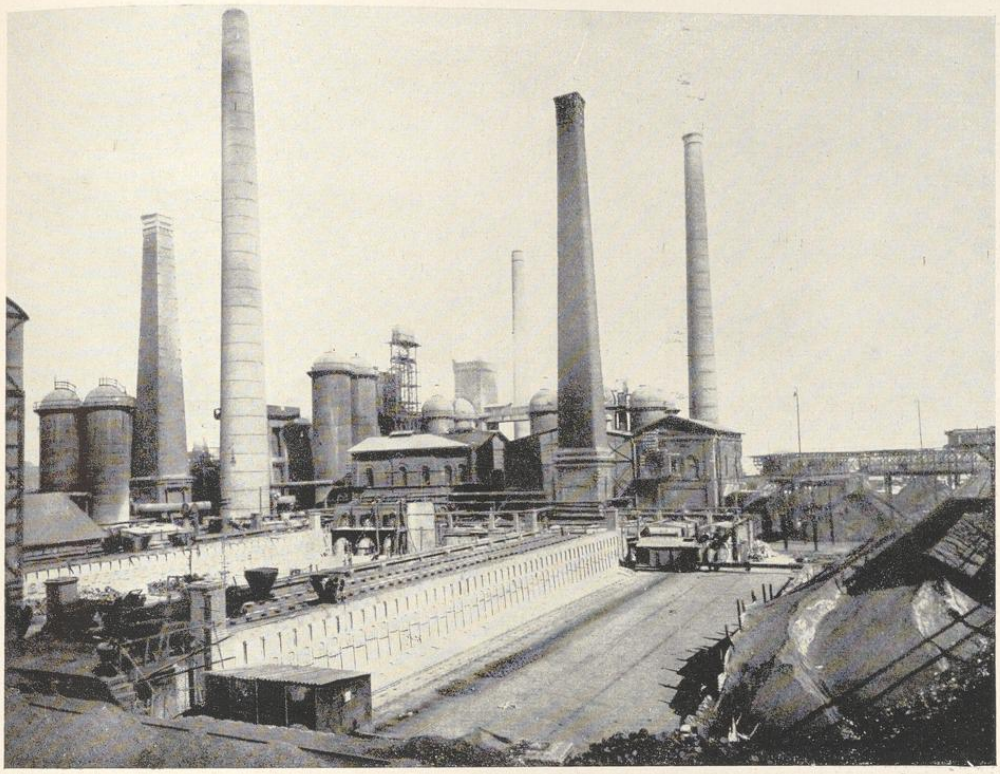
des passiven Widerstandes endete damit, daß den Rheinisch-Westf.-Montan-Konzernen, darunter auch den Rheinischen Stahlwerken die Micum-Lasten aufgebürdet wurden, und es schien eine Zeit lang so, als ob alle die in einem halben Jahrhundert aufgewandte rastlose Mühe und Arbeit völliger Vernichtung anheimfallen sollte. Aber auch diese Periode, an deren Ende wir jetzt noch stehen, wird überwunden werden und ist zum Teil schon überwunden.

Daß das Unternehmen fähig war, sich in der Zeiten Wandel zu erhalten und sich ständig fortzuentwickeln, war das Verdienst der Männer, die an seiner Spitze gestanden haben. Alten Duisburgern wird noch mancher Name gut bekannt sein:

Goecke,
Pastor,
Suermondt,
Bicheroux.

Seit 1919 ist Vorsitzender des Aufsichtsrats Herr Bergassessor Otto Krawehl zu Essen. Vorsitzender des Gesamtvorstandes ist seit 1910 Herr Dr. jur. Jakob Haßlacher in Duisburg-Ruhrort, dem Herr Direktor Dr. ing. h. c. Wilhelm Esser in Duisburg als technischer Leiter aller Eisenbetriebe, Herr Direktor Carl Filius in Duisburg als Leiter der gesamten Verkaufs-Organisation und ein Kreis von weiteren acht ordentlichen und stellvertretenden Vorstandsmitgliedern zur Seite stehen.

Möge das für das Wohlergehen der Stadt Duisburg hochbedeutsame Unternehmen weiter wie bisher blühen, wachsen und gedeihen und möge das jetzt in Ruhrort „auf der Insel" im Entstehen begriffene neue große Hauptverwaltungsgebäude der Gesellschaft nicht nur dem Werk wie der Stadt Duisburg zur Zierde gereichen, sondern auch in eine Zukunft hineinwachsen, die glücklicher für unsere Vaterstadt und unser ganzes deutsches Vaterland ist, als die traurige Gegenwart, in der still und formlos, aber unverzagt, arbeits- und hoffnungsfreudig sein Grundstein gelegt ist.



Kokerei im Jahre 1880

EISENWERK KRAFT

AKTIENGESELLSCHAFT

BERLIN, DUISBURG-HOCHFELD, WESEL.

Der Uranfang des Werkes geht auf das von den Herren

Wilhelm Stein, Düsseldorf

Mathias Heinrich Goering, Düsseldorf

und einigen anderen Persönlichkeiten in den Jahren 1851 bis 1853 errichtete und im Jahre 1854 erweiterte Eisenhüttenwerk

Niederrheinische Hütte zu Duisburg

zurück. Das Werk liegt hochwasserfrei direkt am Rhein.

Am 21. Dezember 1855 gründete ein aus den 5 Herren

Wilhelm Stein, Düsseldorf

Math. Heinr. Goering, Düsseldorf

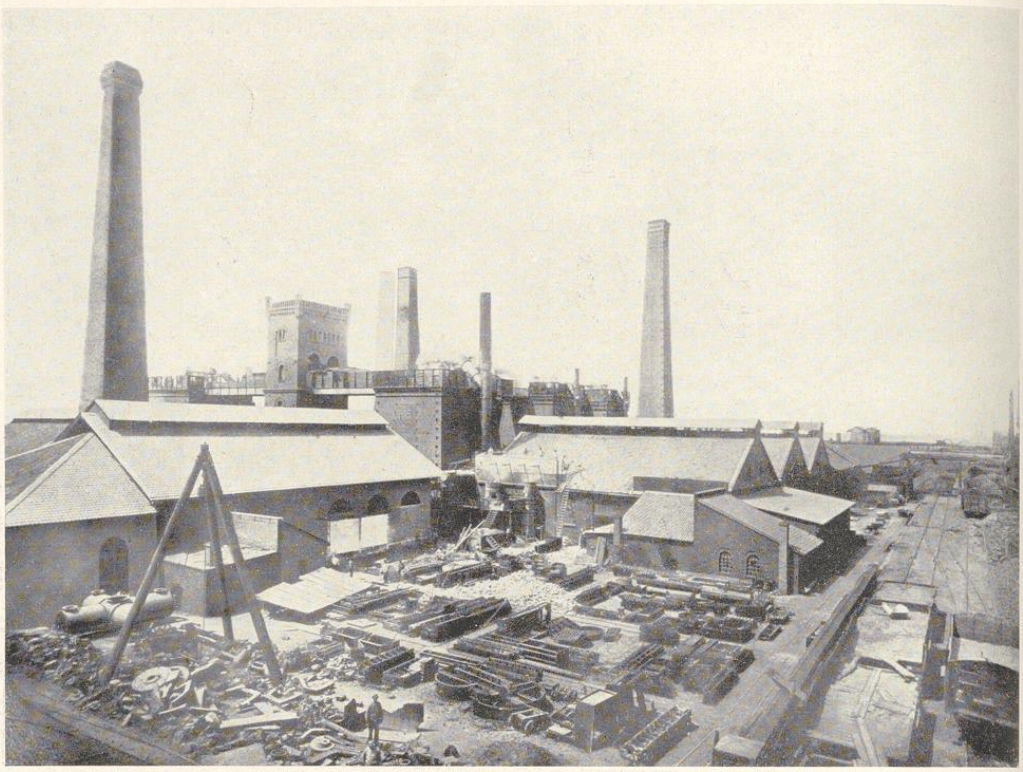
Siegfried Stein, Duisburg

Otto Böninger, Duisburg

Theodor Böninger, Duisburg

bestehendes Konsortium durch notariellen Akt die Rheinische Bergbau- und Hüttenwesen-Aktiengesellschaft mit einem Kapital von Thl. 1 500 000,—, von denen zunächst nur Thl. 1 000 000,— und in dem Jahre 1857 weitere Thl. 60 000,— zur Ausgabe gelangten. Das Konsortium entwarf die Statuten für dieselbe, welche laut Akt vom 12. März 1856 ergänzt und endgültig festgelegt am 11. April 1856 landesherrlich bestätigt wurden.

Die Dauer der Gesellschaft wurde in diesen Statuten auf 50 Jahre festgesetzt. Bei der im Jahre



Gießerei und Hochöfen im Jahre 1880

1874 vorgenommenen Statuten-Aenderung wurde sie auf unbestimmte Zeit verlängert.

Am 15. April 1856 fand die erste Generalversammlung statt. Sie wählte ihren ersten Vorstand in den Herren:

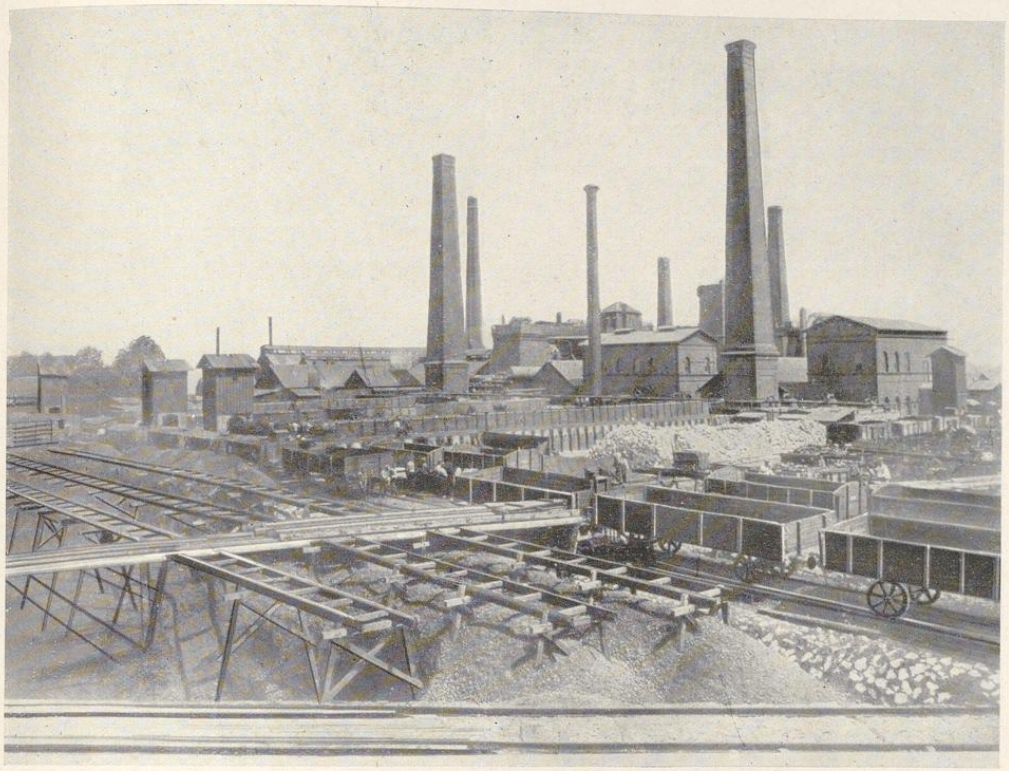
Wilhelm Stein, Düsseldorf
Math. Heinr. Goering, Düsseldorf
Siegfried Stein, Duisburg
Otto Böninger, Duisburg
Justizrat L. J. Kramer, Düsseldorf
Bergamtsassessor Heinrich Thies, Essen

und beauftragte denselben, das ihr seitens des Konsortiums angebotene Eisenhüttenwerk Niederrheinische Hütte zu Duisburg, zu dem auch einige 60 Eisensteingruben im Nassauischen, Werdenschen und Siegenschen gehörten, zum Preise von Thl. 600 000,— zu übernehmen.

Dieses auf einem ca. 36 Morgen großen am Rhein gelegenen Eisenhüttenwerk bestand aus 2 kleinen Hochöfen mit einer Tagesproduktion von 15 bis 20 Tonnen, nebst Gießhallen und Möllerhaus, den zum Betriebe der Gebläse erforderlichen Maschinen nebst Dampfkesseln und 5 Reihen Koksöfen.

Um die günstige Lage des Werkes möglichst auszunutzen, wurde sofort mit der Errichtung eines ziemlich ausgedehnten Puddlings- und Walzwerkes begonnen, das im Jahre 1857 in Betrieb kam, leider aber große Verluste und Schwierigkeiten verursachte. Es wurde im Jahre 1859 stillgelegt und während der Jahre 1863—65 teilweise und von 1866 an ganz verpachtet. Als der Pächter im Jahre 1873 in Konkurs geriet, entschloß man sich, die Anlage unter Aufwendung großer Kosten für die Verbesserung und die Erweiterung selbst in Betrieb zu nehmen. Infolge der ungünstigen Konjunkturen kam es hierzu nicht. Die Maschinen wurden nach und nach verkauft und die Gebäude bis zu ihrem vollständigen Abbruch für andere Werkszwecke benutzt.

Nunmehr verlegte man sich ganz auf den Ausbau des Hochofenwerkes und nachdem schon im



Hochöfen-Kokerei und Erzlagerplatz im Jahre 1880

Jahre 1869 der 3. Hochofen in Betrieb genommen worden war, wurde vom Jahre 1874 ab mit 4 Hochöfen gearbeitet. Im Nassauischen wurden bedeutende Grubenkomplexe erworben und die hierzu erforderlichen Geldmittel durch Ausgabe der restlichen Thl. 440 000,— Aktien beschafft.

Eine Erhöhung des Aktienkapitals um M 900 000 fand im Jahre 1899 zwecks Errichtung einer Zementfabrik und anderer Erweiterungsbauten und im Jahre 1905 um den gleichen Betrag zwecks Erwerbung des Oberbilker Blechwalzwerks statt.

Nach einem 50 jährigen Bestehen der Rheinischen Bergbau- und Hüttenwesen-Aktiengesellschaft besaß das Unternehmen 1905:

In Nassau und im Rheinlande

105 Grubenfelder mit Verleihungen auf Eisenstein, Braunstein, Braunkohle und Ton.

In Duisburg-Hochfeld auf einem 126 Morgen großen Terrain: eine Hochofenanlage bestehend aus 4 Hochöfen mit einer Leistungsfähigkeit von 150 000 Tonnen pro Jahr, 124 Koksöfen mit Kohlenmischanlage und Stampfeinrichtung, 2 elektrisch angetriebenen Hebekränen am Rhein zum Entladen der Schiffe,

ferner 2 große Eisengießereien, in welchen hauptsächlich schwerer Maschinenguß bis zu 50 000 kg und Kokillen für Stahlwerke hergestellt wurden,

eine große mechanische Werkstatt,

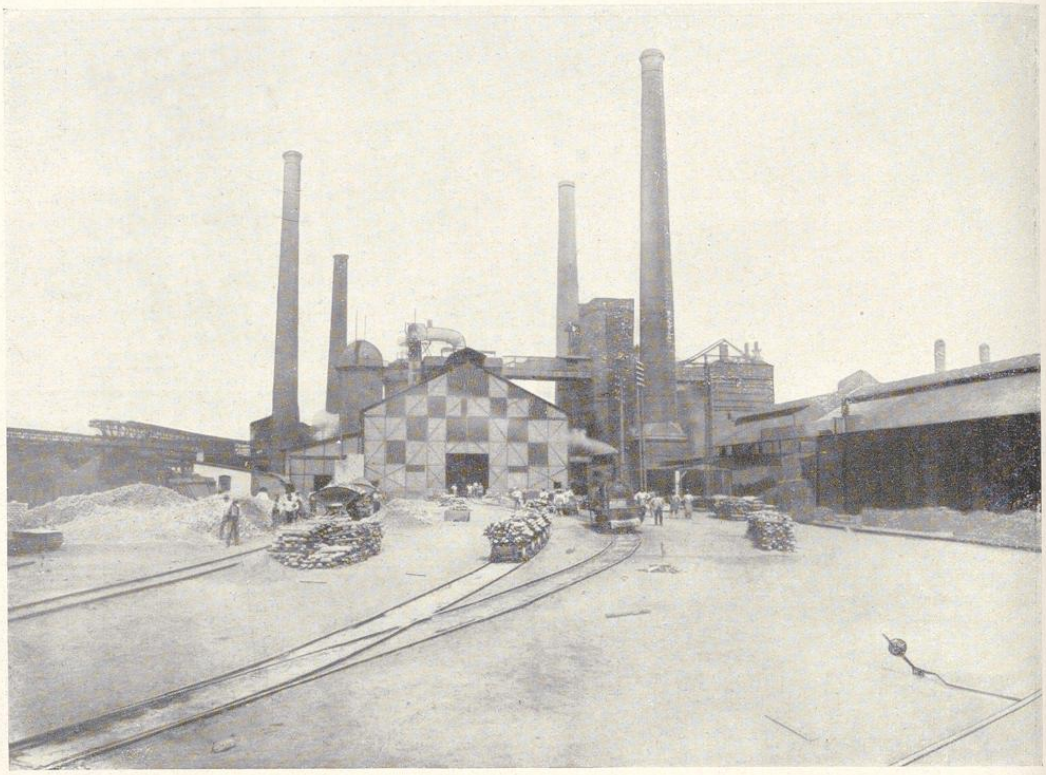
eine Cementfabrik mit einer Leistungsfähigkeit von jährlich 100 000 Faß bei zehnstündiger Schicht,

eine Steinfabrik, die in der Schicht 40 000 Stück Schlackensteine herstellen konnte,

ein Martinstahlwerk mit 3 Martinöfen von je 40—50 Tonnen Fassung zur Herstellung von Siemens-Martin-Flußeisen und Stahl,

105 Arbeiterwohnhäuser mit 159 Familienwohnungen,

ein etwa 10 Minuten vom Bahnhof Hochfeld



Hochofen 3 und 4 im Jahre 1880

entfernt liegendes 47 Morgen großes mit Bahnanschluß versehenes Terrain in der Wedau für die Schlackenablagerung,

bei Dornap ein 27 Morgen großes Gut mit Kalksteinbruch,

ferner in Düsseldorf-Oberbilk ein Blechwalzwerk mit 4 Walzenstraßen für Grobbleche für Kessel und Schiffsbauzwecke mit einer Jahresproduktion von 35 000 Tonnen.

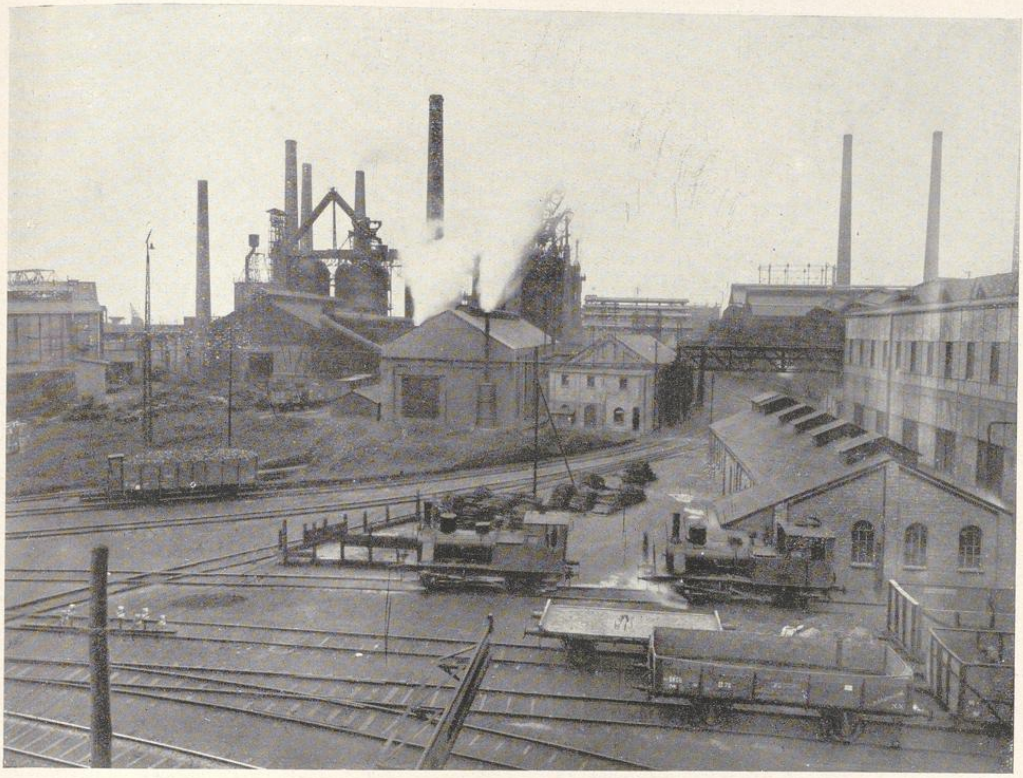
Nachdem im Jahre 1906 Sne. Durchlaucht Fürst von Donnersmarck maßgebenden Einfluß auf die Verhältnisse der Gesellschaft genommen hatte, fand eine vollständige Reorganisation des gesamten Hochofenbetriebes statt, die im Jahre 1909 zu Ende geführt wurde. Die notwendigen maschinellen Anlagen für den Hochofenbetrieb, wie Dampf-, Wind- und Wasserversorgung, eine komplette Gasreinigung waren den erweiterten Betriebsverhältnissen angepaßt und eine neue große Erzentladevorrichtung am Rhein angelegt worden.

Im Anschluß hieran wurde das Stahlwerk ganz bedeutend erweitert und zur Verarbeitung der Stahlwerks-Produktion ein Block-, Knüppel- und Platinenwalzwerk errichtet, das 1910 dem Betrieb übergeben werden konnte.

Um die Mittel für die Neuanlagen und Umbauten zu erlangen, wurde die in der ordentlichen Generalversammlung vom 13. Januar 1910 beschlossene Reduktion des Aktienkapitals von M 6 300 000,— auf M 4 200 000,— und die Neuausgabe von M 3 000 000,— Aktien durchgeführt.

Die Cementfabrik wurde wegen der schlechten Absatzverhältnisse stillgelegt und das nach Niederlegung der Gebäude freigewordene Gelände für die projektierten Neuanlagen verwandt.

Nach einem 55 jährigen Bestehen der Rheinischen Bergbau- und Hüttenwesen-Aktiengesellschaft wurde in der am 3. April 1911 stattgefundenen Generalversammlung beschlossen, das Vermögen der Gesellschaft als Ganzes unter Ausschluß der Liquidation an die Aktiengesellschaft Eisen-



Hochöfen mit Stahlwerk im Jahre 1925

werk Kraft in Kratzwieck bei Stettin gegen Gewährung von M 3 600 000,— nominell vom 1. Januar 1911 ab dividendenberechtigte Aktien an die alten Aktionäre zu übertragen.

Mit dem Ausbau der Hütte wurde fortgefahren und die im Laufe des Jahres 1911 begonnene Erweiterung des Stahlwerks und der Gießerei 1912 zu Ende geführt und gleichzeitig ein neues außerhalb des Werkes gelegenes Verwaltungsgebäude errichtet.

Anschließend hieran kam die Anlage eines großen Blechwalzwerks, einer Drahtstraße und eines Vorfrischers für das Stahlwerk zur Ausführung.

Das Oberbilker Blechwalzwerk wurde stillgelegt und verkauft.

In den Nachjahren wurde der Walzwerksbetrieb durch die Anlage von 3 Walzenstraßen für Stabeisen und Grubenschienen erweitert.

Heute verfügt das Werk über

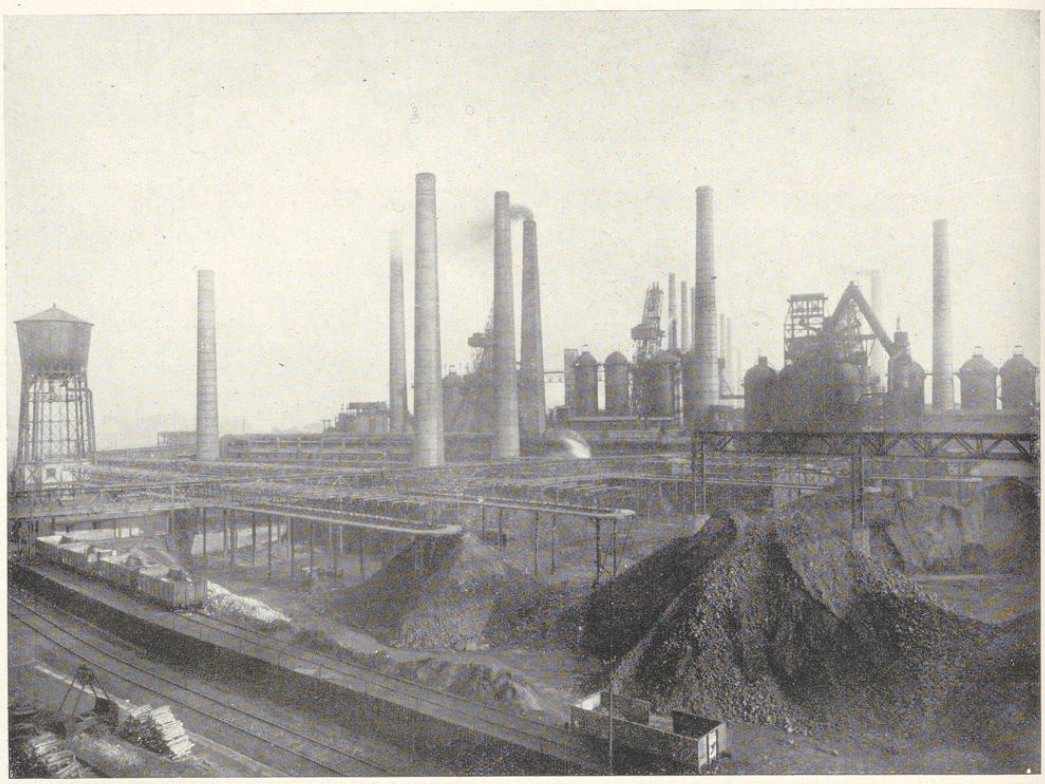
1 Hochofenanlage, bestehend aus 4 Hochöfen mit einer Leistungsfähigkeit von 320 000 t pro Jahr. In der Hauptsache wird Hämatit für Fremde und die eigene Gießerei, sowie Stahl- und Spiegeleisen (bis zu 30 %) für eigenen Bedarf hergestellt.

1 Siemens-Martin-Stahlwerk mit 7 Oefen von je 50—60 t. Fassungsvermögen und einem Vorfrischer mit einer Leistungsfähigkeit von 360 000 t pro Jahr.

Die Walzwerksanlagen bestehen aus
einer Blockstraße mit Knüppelwalzwerk,
einer Drahtstraße,
einer Feinblechstraße,
zwei Grobblechstraßen,
einer 625 er Profileisenstraße,
einer 420 er Feineisenstraße,
einer 280 er Schnellstraße.

Eine Eisengießerei, mit 4 Kupolöfen, welche hauptsächlich schwere Gußstücke herstellt, insbesondere Kokillen für Stahlwerksbetriebe bis zu einem Stückgewicht von 100 Tonnen und Maschinenguß jeglicher Art, hauptsächlich Turbinen-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Hochöfen mit Erzlagerplatz im Jahre 1925

gehäuse für große Turbinen der Seedampfer- und Wasserkraftanlagen, Motorgehäuse, Zylinder für Gas- und Dampfmaschinen jeder Größe, Werkzeugmaschinenguß, sowie Gußstücke für Walzwerkseinrichtungen, Kokereien und Nebenproduktenbetriebe, chemische und Stickstoffindustrie. Die Leistungsfähigkeit beträgt pro Jahr

25 000 t Kokillen

20 000 t Maschinenguß.

Die elektrische Energie zum Betriebe des ganzen Werkes wird in der Kraftzentrale von neun Großgasmaschinen und einer Dampfturbine erzeugt.

An Nebenbetrieben und sonstigen Einrichtungen sind vorhanden:

eine mechanische Werkstatt

eine Reparaturwerkstatt

eine Walzendreherei

eine Modellschreinerei

ein Lokomotiv- und Wagenpark für die ausgedehnte normalspurige Eisenbahnanlage.

Der Grundbesitz beträgt 80 ha 50 a.

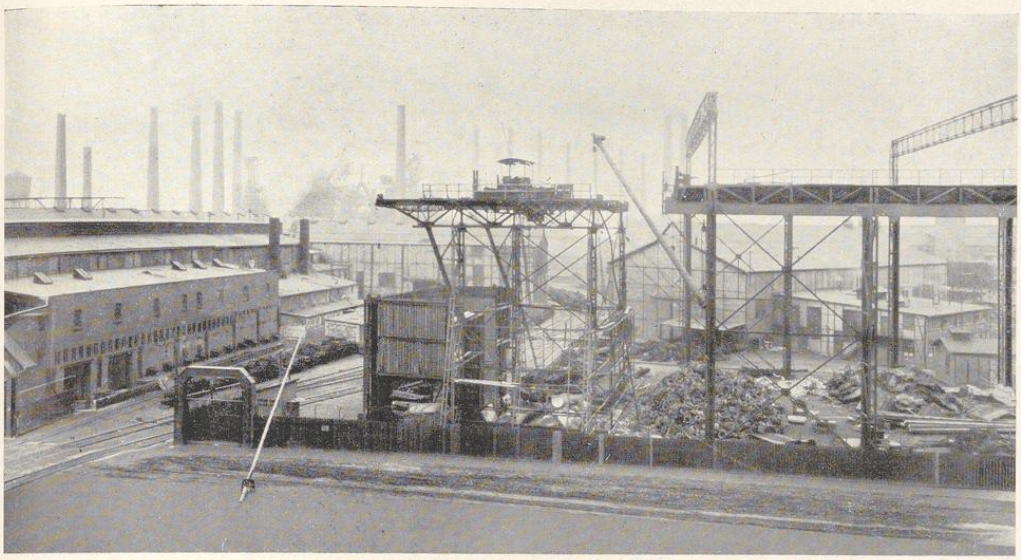
An Wohngebäuden für Angestellte und Arbeiter sind vorhanden 146 Häuser mit 321 Wohnungen, ferner 1 Ledigenheim für 125 Personen.

Gemietet waren 23 Häuser mit 84 Wohnungen für Werksangehörige.

Die Belegschaft beträgt gegenwärtig 2800 Personen.

Das am 1. Januar 1913 von der Firma Krieg und Tigler G. m. b. H., Wesel, gepachtete Draht-Verfeinerungswerk ging am 1. Januar 1917 in den Besitz des Eisenwerks Kraft über. Es wurde wegen seiner günstigen Lage für die Ausfuhr bedeutend erweitert und verfügt heute über eine Leistungsfähigkeit von 45 000 t Fertigfabrikate pro Jahr.

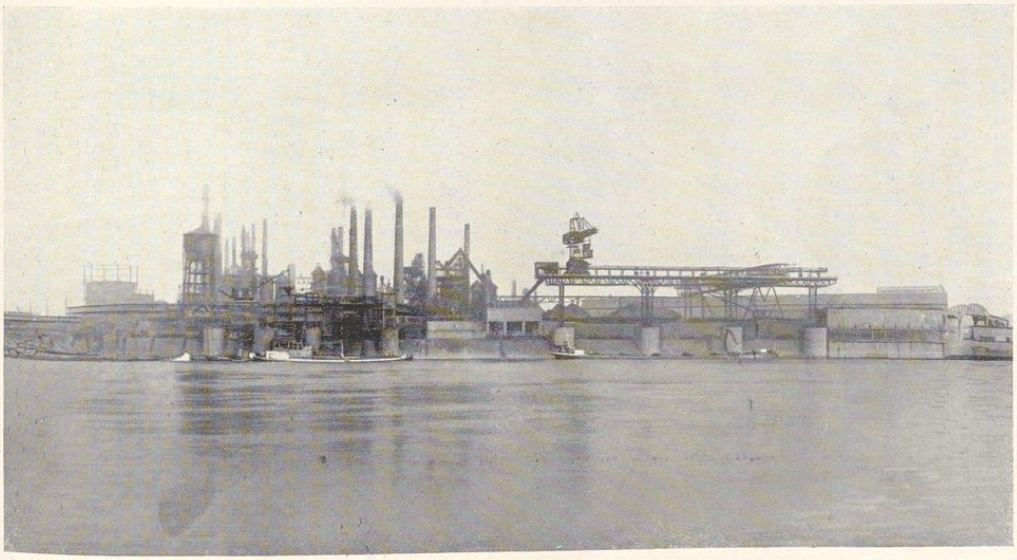
Die früher zum Eisenwerk Kraft gehörige Grufaktiebolaget Stark in Iviken (Mittelschweden) wurde Anfang 1920 verkauft, Ende 1920 aber zwecks teilweiser Deckung des Bedarfs an schwedischen Erzen ein Drittel der Aktien zurückerworben.



Gießerei und Fallwerk im Jahre 1925

Auf den Gruben in Nassau fand kein Betrieb mehr statt, dagegen wurde eine Grube bei Siegen aufgeschlossen und nach dem Ausbau mit der Erzförderung vor einigen Jahren begonnen.

Im Jahre 1919 erwarb eine holländische Firma aus dem Besitz des Fürsten Henckel von Donnersmarck die Mehrheit der Aktien. Diese ging 1920 auf die Gebr. Stumm G. m. b. H., Neunkirchen-Saar über, wodurch diese maßgebenden Einfluß auf das Unternehmen gewannen. Gleichzeitig wurde das Kraftwerk in Kratzwieck bei Stettin verkauft. Seit dieser Zeit gehört das Unternehmen dem Stumm-Konzern an, wodurch ihm neben anderem insbesondere die Kohlenbasis dauernd gesichert ist.



Rheinansicht der Hütte im Jahre 1925

KRUPP

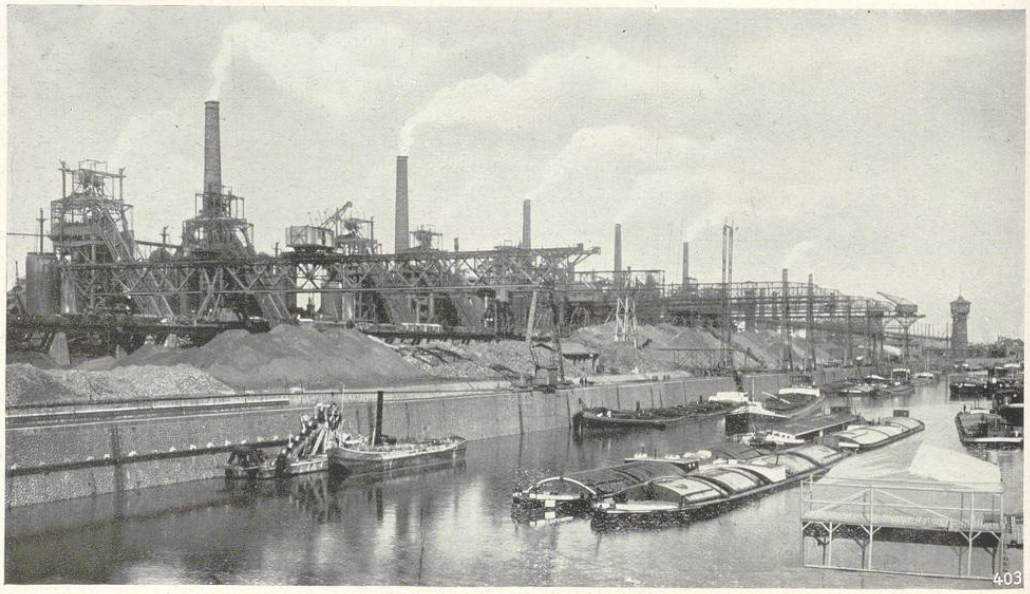
FRIED. KRUPP AKTIENGESELLSCHAFT
FRIEDRICH-ALFRED-HÜTTE
RHEINHAUSEN (NIEDERRHEIN)

Eines der bedeutendſten Hüttenwerke der Welt iſt die in Rheinhauſen, gegenüber Duisburg, gelegene Friedrich-Alfred-Hütte. Das Werk umfaßt Hochofen-, Stahl- und Walzwerks-Anlagen mit den zugehörigen Nebenbetrieben; angegliedert ſind Werkſtätten für Eiſenhoch- und Brückenbau.

Das aus zehn Hochöfen und zwei Schachtöfen beſtehende Hochofenwerk liefert ſämtliche Roheiſenſorten in verſchiedenen Qualitäten. Die Leiſtungsfähigkeit beträgt mehr als 1500000 Tonnen im Jahre. Dem Hochofenwerk angegliedert ſind ein Zementwerk und eine Fabrik für Mauerſteine.

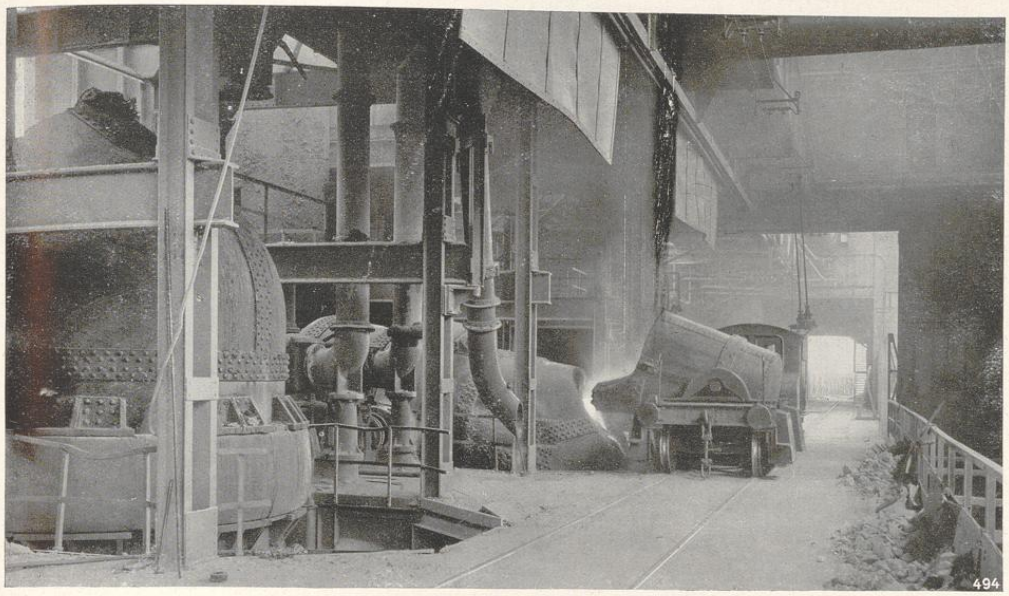
Die Stahlwerke umfaſſen ein Thomaswerk von ſechs baſiſchen Konvertern und zwei Martinwerke von insgeſamt acht Öfen bis 85 Tonnen Inhalt. Es werden Blöcke und Brammen aus Thomas- oder Martinſtahl in jeder gewünſchten Zuſammenſetzung geliefert. In dieſen Stahlwerken können jährlich mehr als 1000000 Tonnen Stahl erzeugt werden.

Die Produktion der Stahlwerke wird in der Hauptſache in den Walzwerken weiter ver-



Hochöfen und Hafen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



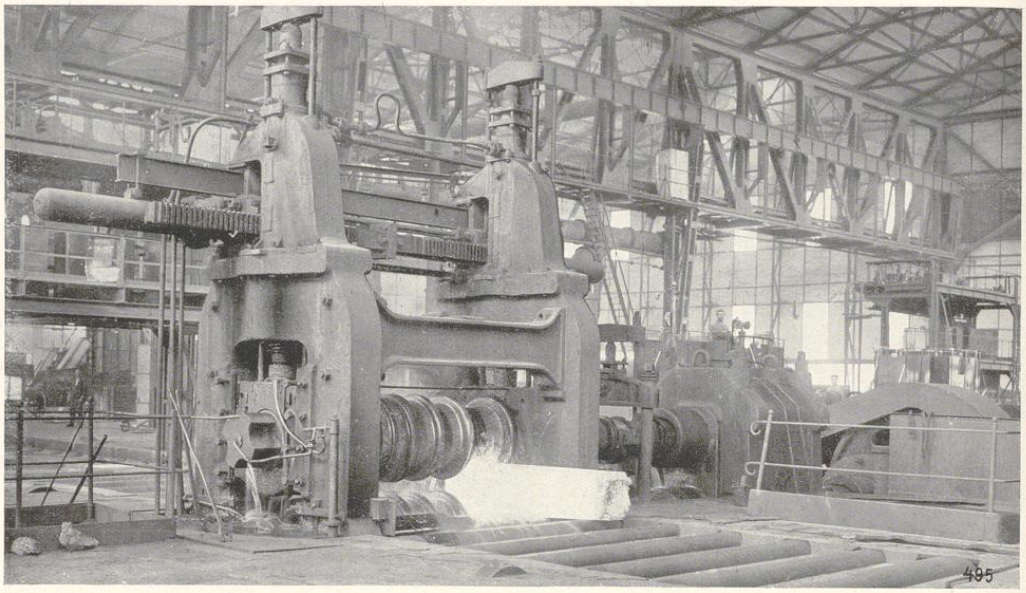
Konverterhalle im Thomasstahlwerk.

arbeitet, die auf 14 Walzenstraßen sämtliche gewünschte Profile herstellen können. Unter anderm werden erzeugt: Blöcke, Brammen, Knüppel und Platinen, Eisenbahnoberbaumaterial aller Art in den verschiedensten Profilen für Haupt-, Klein-, Gruben- und Feldbahnen, Oberbauschrauben, Kranschienen, ferner sämtliche Normalprofile der T- und U-Eisen, auch U-Eisen für den Eisenbahnwagenbau, Spundwandeisen, sämtliche Stabeisensorten, Walzdraht usw. Die Anlagen sind mit modernen Maschinen



Ofenbühne im Martinstahlwerk.

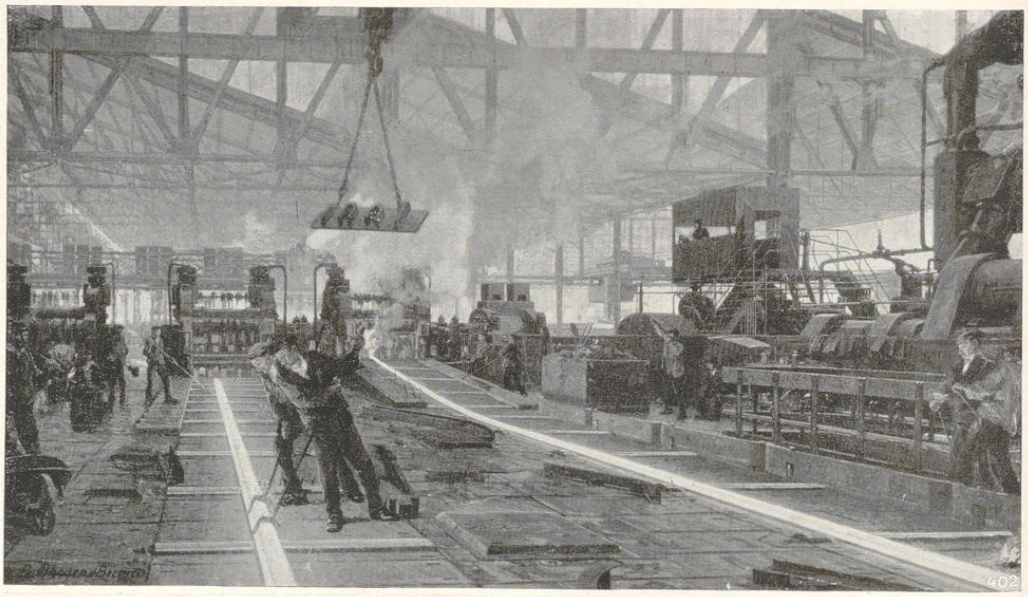
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



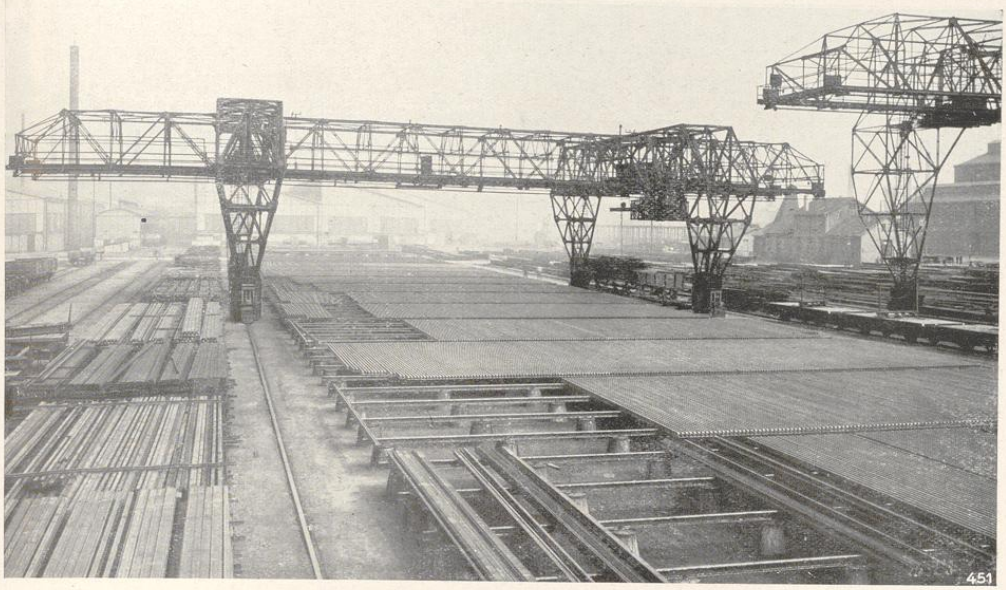
Blockwalzwerk.

und Hilfsmitteln ausgerüstet und genügen allen Anforderungen. Durch die günstige Lage der Friedrich-Alfred-Hütte ist es möglich, den Versand des Materials nicht allein durch die Eisenbahn, die in Friemersheim Anschluß an die Hauptstrecke Duisburg-Crefeld findet, vorzunehmen, sondern auch im eigenen Rheinhafen das Material in Schiffe zu verfrachten.

Im Jahre 1907 gliederte die Firma Krupp ihrem Tochterwerk, der Friedrich-Alfred-Hütte in Rheinhausen, die Abteilung Eisenbauwerkstätten an. Die Werkstatt war bereits



Schienenwalzwerk.

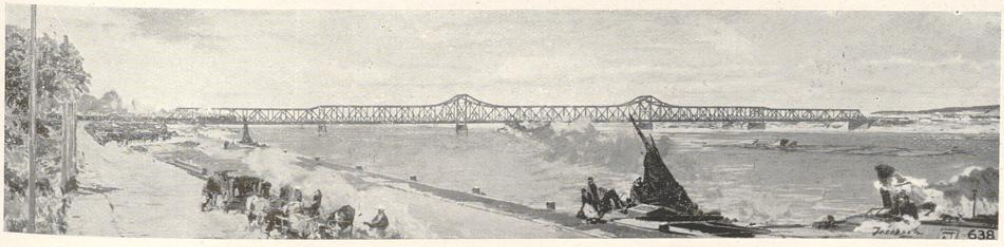


Schienenlager mit Verladekran.

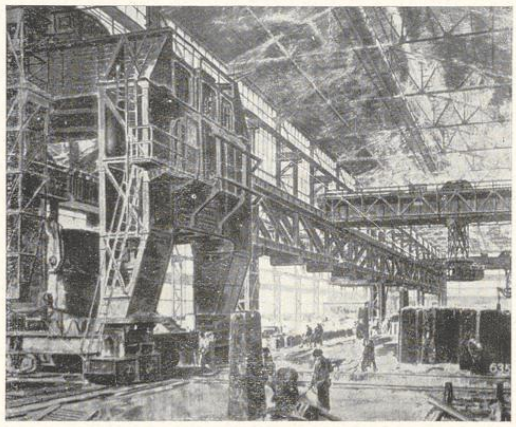
für die Aufnahme einer Jahresproduktion von 8 bis 9000 t angelegt. Diese Anlage erwies sich jedoch infolge der schnellen und erfolgreichen Entwicklung dieser Abteilung bald als völlig unzureichend, insbesondere für die Herstellung großer und größter Brücken. Man entschloß sich sodann, in Rheinhausen unter Bestehenlassen der bereits vorhandenen Werkstatt neue große, mit allen neuzeitlichen Einrichtungen ausgestattete Eisenbauwerkstätten unter Benutzung der jüngsten Erfahrungen zu errichten, wobei auf jede Erweiterungsmöglichkeit dieser Eisenbauwerkstätten Rücksicht genommen wurde. Bereits im Jahre 1916 erfolgte die Inbetriebnahme der neuen Eisenbauwerkstätten. Die bisherige Jahres-Höchstleistung beträgt etwa 28000 t. Sie kann jedoch bei dem jetzigen Ausbau im gewöhnlichen Betrieb auf etwa 38 bis 40000 t gesteigert werden.

Gestützt auf einen Stab erfahrener Ingenieure und tüchtiger Facharbeiter ist es der Firma Krupp gelungen, sich auch technisch auf allen Gebieten des Eisenbaues erfolgreich zu betätigen. Hervorragende Eisenbauwerke für den Bergbau, Brückenbau, Hochbau, Tiefbau, Schiffbau und Wasserbau wurden im In- und Auslande ausgeführt.

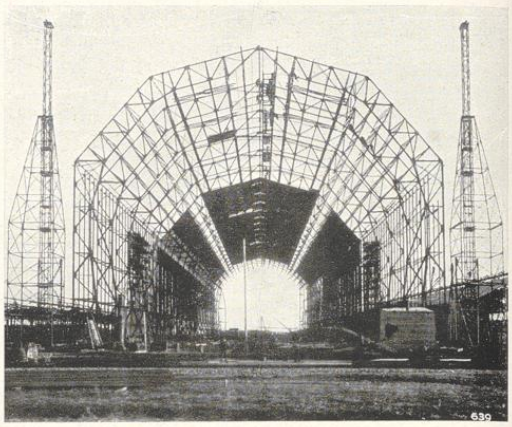
Zu dem Lieferungsgebiet u. a. gehören: Feste und bewegliche Brücken jeder Art und Spannweite, Hochofengerüst mit Gichtaufzügen und Verbindungsbrücken, moderne Stahl- und Walzwerkshallen in den größten Abmessungen, Fördergerüste und Schacht-



Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Save bei Sabac.



Modernes Martinwerk.

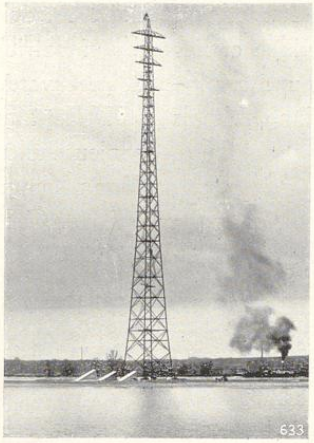


Luftschiffhalle Staaken.

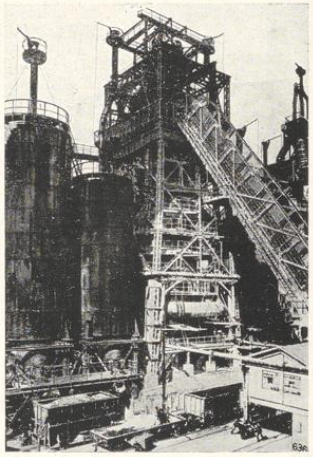
anlagen, Kohlenmischtürme, Fabrikhallen jeder Art, Luftschiff- und Flugzeughallen, Eisenkonstruktion der Mittelschiffe für Handelsdampfer und Flußkähne sowie Wehr- und Schleusenbauten. – Im folgenden seien einige bemerkenswerte Eisenwerke aufgeführt:



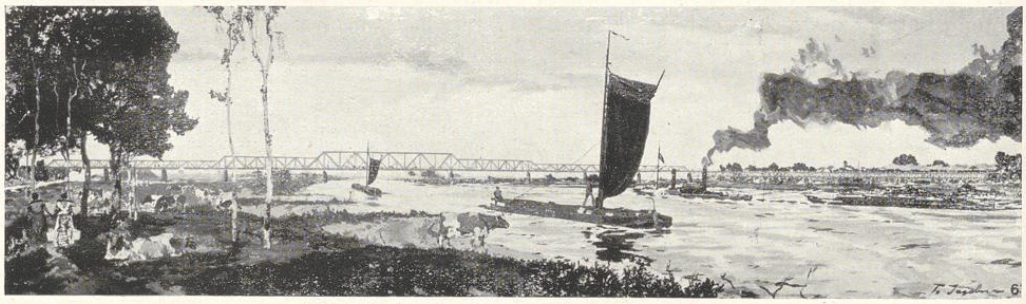
Fördergerüst nebst Schachtgebäude und Verbindungsbrücke.



Elbkreuzungsmaste.



Hochofengerüst.

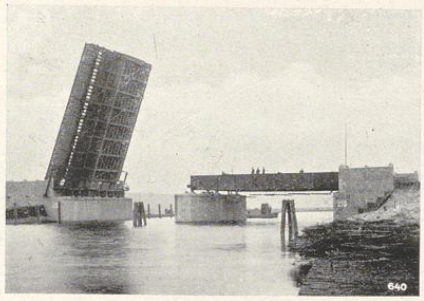


Eisenbahnbrücke über die Elbe bei Hämerten.

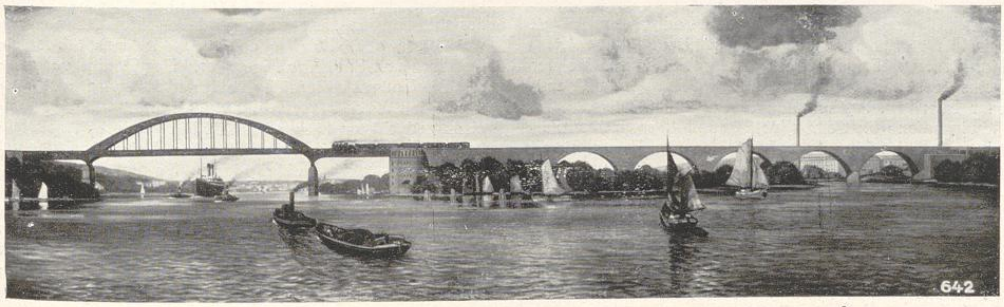


Wettbewerbs-Entwurf für den Neubau der Kaiserbrücke in Bremen. I. Preis.

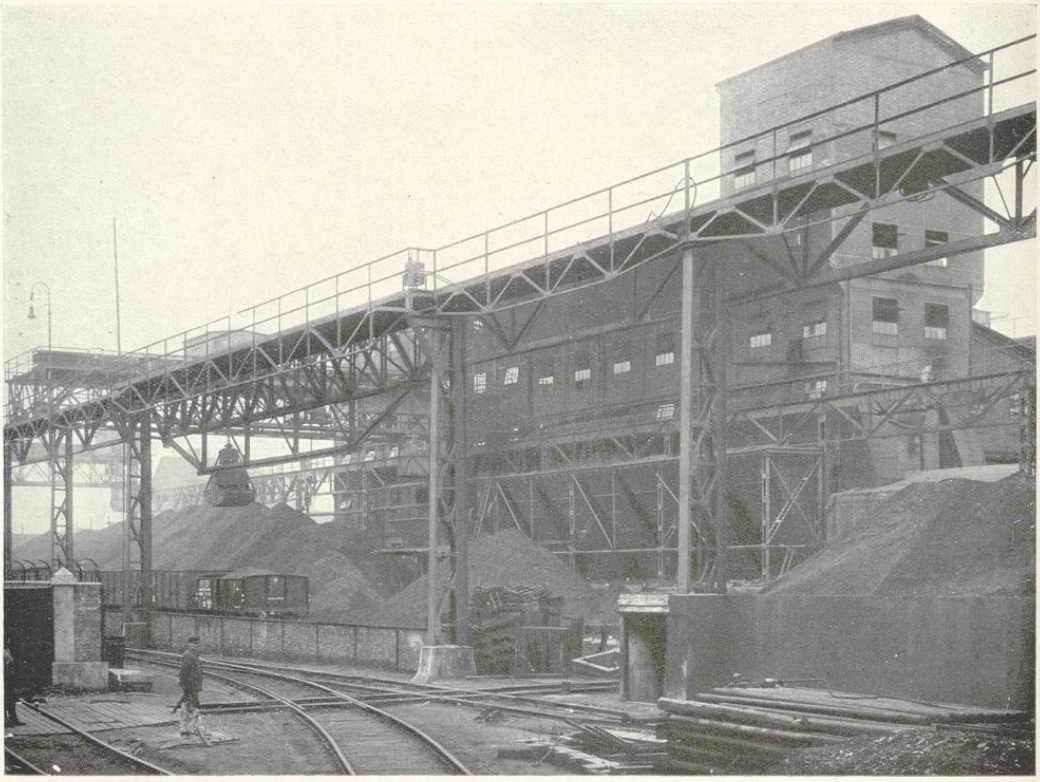
Die 680 m lange und 6200 t schwere Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Save bei Sabac, die nach dem Entwurf der Friedrich-Alfred-Hütte ausgeführt und gemeinsam durch dieselbe und die Firma Beuchelt & Co., Grünberg i. Schlesien geliefert ist, die Straßen- und Eisenbahnklappbrücken für die Stadt Rostock, die Eisenbahnbrücke über den Nordarm des Sanagastromes im Zuge der Kameruner Mittellandbahn, die großen Walzwerkshallen und Kraftzentralen für die Mannesmann-Röhrenwerke Abteilung Schulz-Knaudt, Huckingen, das Kraftwerk Flensburg, die großen Werkstattbauten für die Badische Anilin- und Sodafabrik in Merseburg, Ludwigshafen und Oppau, die Werftluftschiffhalle in Staaken b. Spandau, die Flugzeugfabrik der A. E. G. in Hennigsdorf, die neuen umfangreichen Martinwerkhallen in Rheinhausen und Borbeck im Gewicht von etwa 20000 t, die Eisenkonstruktion für 9 Verladebrücken der neuen Hafenanlage in Emden, die 80 m hohen Elbkreuzungsmaste bei Rogätz-Burg. Auch aus vielen Wettbewerben des In- und Auslandes ging die Friedrich-Alfred-Hütte erfolgreich hervor. So erhielt sie u. a. den I. Preis beim Wettbewerb für den Neubau der Kaiserbrücke in Bremen und den III. Preis beim internationalen Wettbewerb zum Bau der Eisenbahnbrücke über Hammarbyleden bei den Årsta-Inseln in Stockholm. Kürzlich wurde der von der Friedrich-Alfred-Hütte aufgestellte Entwurf für die Stromöffnungen der Eisenbahnbrücke über die Elbe bei Hämerten vom Reichs-Verkehrsministerium zur Ausführung bestimmt und der Hütte zur Lieferung übertragen.



Eisenbahn- und Straßenklappbrücken Rostock.



Internationaler Wettbewerb zum Bau der Eisenbahnbrücke über Hammarbyleden bei den Årsta-Inseln bei Stockholm. III. Preis.



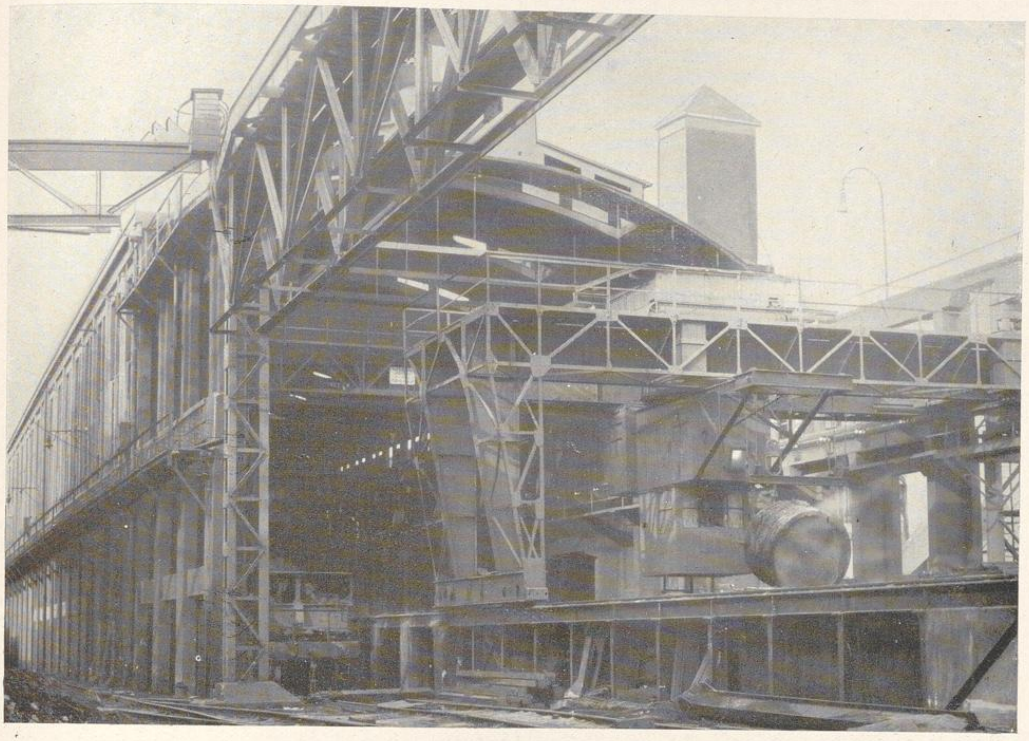
Duisburger Kupferhütte. Agglomerier-Anlage

DUISBURGER KUPFERHÜTTE

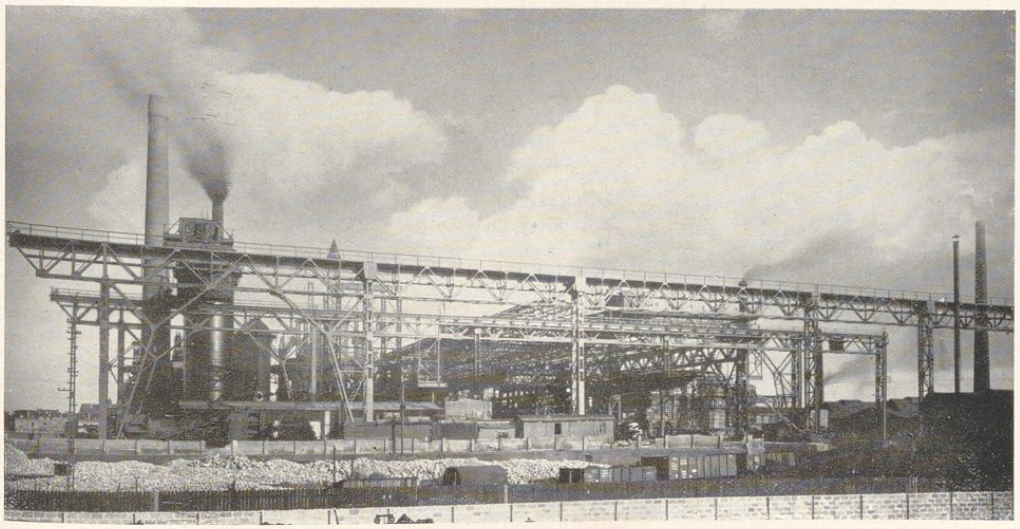
DUISBURG

Die Duisburger Kupferhütte wurde im Jahre 1876 von einer Reihe im Rheingebiet gelegenen Schwefelsäure-Fabriken errichtet. Der Zweck der Gründung war die Verwertung der bei der Schwefelsäureherstellung entfallenden Kiesabbrände. / Aktionäre der Kupferhütte sind zurzeit folgende chemische Werke: Badische Anilin- u. Soda-Fabrik, Ludwigshafen/Rh.; Chemische Fabrik Griesheim-Elektron, Frankfurt/M.; Farbwerke vorm. Meister Lucius & Brüning, Höchst/M.; Rhenania Verein Chemischer Fabriken, Aachen; Gebrüder Giulini, G. m. b. H., Ludwigshafen/Rh.; Georg Carl Zimmer G. m. b. H., Amöneburg b. Biebrich; Farbenfabriken vorm. Friedr. Bayer & Co., Leverkusen; Chemische Fabriken vorm. Weilerter Meer, Uerdingen; E. Matthes & Weber, Act.-Ges., Düsseldorf; Schwefelsäure-Werke Curtius, G. m. b. H., Duisburg. Aus kleinen Anfängen hat sich die Duisburger Kupferhütte zu ihrer heutigen Bedeutung entwickelt. Sie ist das größte Kupferextractionswerk der Welt. / Aus den Kiesabbränden gewinnt die Kupferhütte durch die chlorierende Röstung das darin enthaltene Kupfer und Silber. Der Purpurerz genannte Rückstand ist ein hochwertiges Rohmaterial für die Hochöfen, das neuerdings durch große Sinterungsanlagen stückig gemacht und von den Eisenwerken gern genommen wird. Ein Teil des entfallenden Eisenerzes wird im eigenen Hochofenwerk verhüttet. Die Kupferhütte stellt hieraus Temper-Roheisen und Spezialroheisen her. Der Bedarf der zahlreichen Tempergießereien Deutschlands wird fast ausschließlich durch das von der Kupferhütte gelieferte Roheisen gedeckt, da in Deutschland kein anderes Hochofenwerk Temperroheisen erbläst. Auch im Auslande ist das D. K.-Roheisen für diesen Zweck sehr beliebt. Neuerdings gewinnt die Duisburger Kupferhütte auch kristallisiertes und kalziniertes Glaubersalz, das durch seine Reinheit nicht nur für die Glasfabriken, sondern auch für chemische Zwecke große Bedeutung gewonnen hat. / Zurzeit beschäftigt die Duisburger Kupferhütte 190 Angestellte und 1390 Arbeiter.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

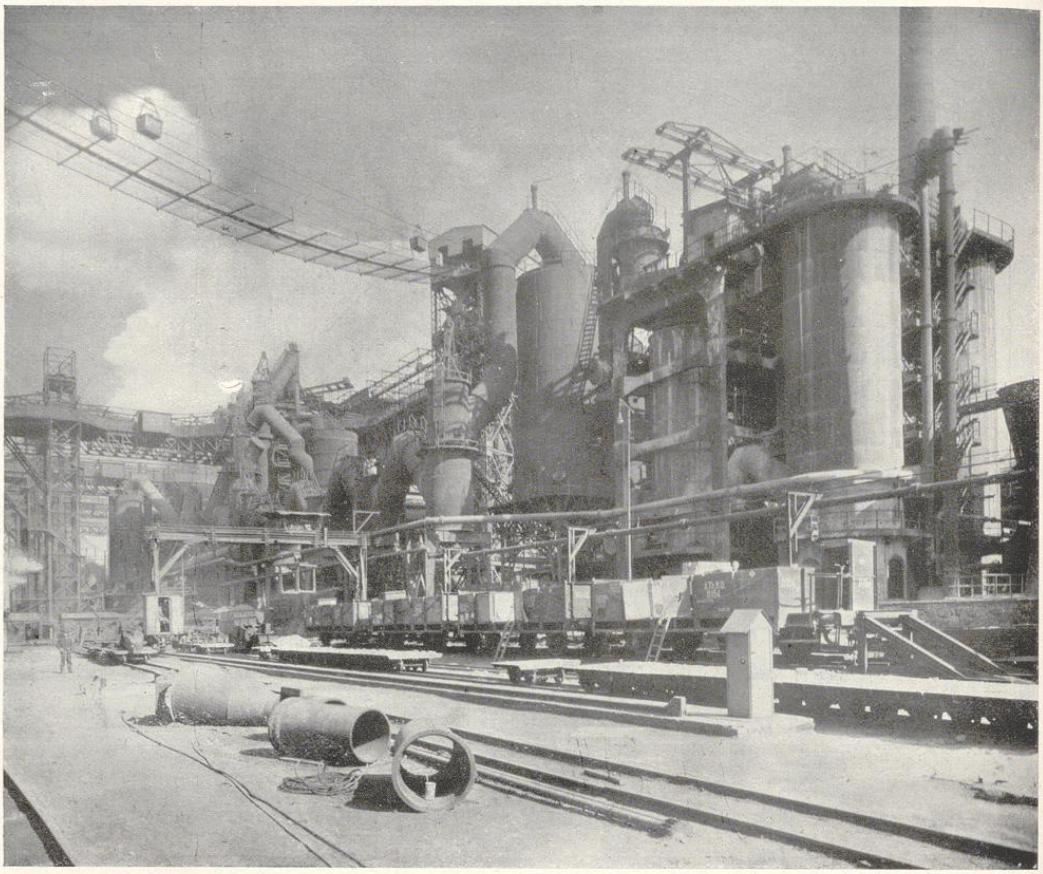


Duisburger Kupferhütte, Laugerei



Duisburger Kupferhütte, Hochofenwerk

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



AKTIENGESELLSCHAFT FÜR HÜTTENBETRIEB

DUISBURG-MEIDERICH

FERNSPR.: DUISBURG-NORD 6122-6127

Die Gewerkschaft „Vereinigte Gladbeck", die in der Umgebung von Gladbeck und Bottrop je eine Doppelschachtanlage betrieb und deren Kuxe in der Hauptsache im Besitz der Firma Thyssen & Co. waren, erhielt am 5. Juli 1901 die Genehmigung zur Errichtung eines Hochofenwerkes in dem nördlichen Teile Meiderichs an der Hamborner Grenze zwischen der Emscher und der Emschertalbahn. Die Hochofenanlage sollte in erster Linie dazu dienen, die Gewerkschaft Deutscher Kaiser, jetzige August-Thyssen-Hütte-Hamborn, und die Firma Thyssen & Co.-Mühlheim-Ruhr, mit Qualitätsroheisen zu versorgen. Noch in demselben Jahre wurde mit dem Bau von 3 Hochöfen nebst den dazugehörigen Anlagen begonnen. Am 17. März 1902 wurden die Besitzungen in Meiderich, Hamborn und Oberhausen von den Grubenanlagen getrennt und erhielten die Bezeichnung Aktiengesellschaft für Hüttenbetrieb. Kurze Zeit nachher ging die Gewerkschaft „Vereinigte Gladbeck" mit ihren Grubenanlagen in den Besitz des preußischen Bergfiskus über.

Am 16. Mai 1903 konnte in Meiderich der erste Hochofen angeblasen und damit die Erzeugung von Hämatit, Gießerei-, Stahl- und Spiegeleisen aufgenommen werden. Ein Vierteljahr später, am 28. August, wurde der zweite Ofen in Betrieb genommen und nach weiteren 4 Monaten stand auch der dritte Ofen unter Feuer. Inzwischen war die Erweiterung der Hochofenanlage um 2 Oefen beschlossen worden, um die Erzeugung von Ferromangan und Ferrosilizium aufzunehmen. Am 10. Mai 1907 erfolgte die Inbetriebnahme des vierten Ofens, und am 15. Dezember 1908 wurde der Ofen V betriebsfertig. Nach der Aufnahme des Hochofenbetriebes war eine der wichtigsten Aufgaben die Ausnutzung der Hochofengase. In einer 170 m langen Maschinenhalle wurden nach und nach 6 Gasgebläsemaschinen und 10 Gasdynamomaschinen gebaut. Diesen Maschinen ist in jüngster Zeit eine moderne Abwärme-Anlage angegliedert worden, die den erforderlichen Dampf für eine Dampfturbine zur Erzeugung von elektrischem Strom und Warmwasser für eine ausgedehnte Fernheizung liefert. Große Mengen

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



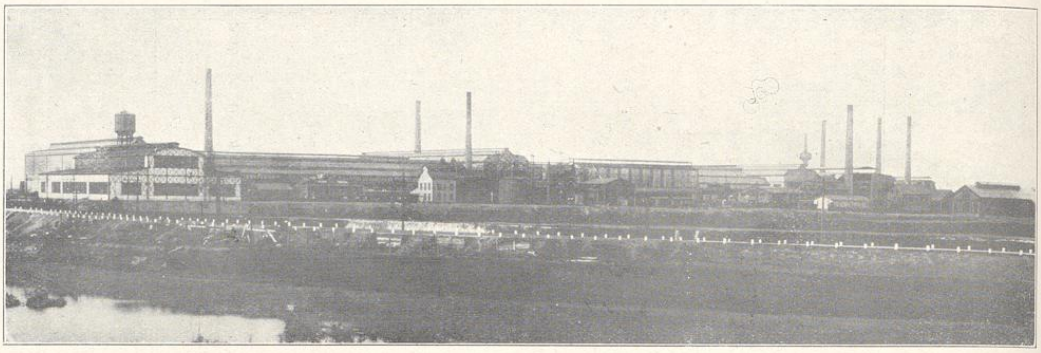
Innenansicht der Gießerei. Aktiengesellschaft für Hüttenbetrieb, Duisburg-Meiderich

Hochofengas werden ferner an die nahegelegene Kokerei Meiderich der Gewerkschaft Friedrich Thyssen-Hamborn, sowie an die eigene Eisengießerei abgegeben. Ein Gasometer mit einem Fassungsvermögen von 20 000 cbm gibt der Gaszuführung zu den einzelnen Verbrauchsstellen die erforderliche Sicherheit und Gleichmäßigkeit. Die Gesellschaft liefert nicht nur den für ihre eigene Betriebe erforderlichen elektrischen Strom, sondern gibt auch große Mengen Strom an die Betriebe der August-Thyssen-Hütte und an die Firma Thyssen & Co., Mühlheim-Ruhr, ab. In den Jahren 1910-11 wurde in der Nähe der Hochofenanlage eine große Eisengießerei errichtet, die in den letzten Jahren durch eine Walzengießerei und -Dreherei erweitert wurde. Die Gießerei verfügt über 8 Kupolöfen und 6 Flammöfen. In der Hauptsache verarbeitet die Gießerei flüssiges von den Hochöfen unmittelbar geliefertes Eisen. Hergestellt werden Gußstücke aller Art bis zu einer Kranbelastung von 80 Tonnen für den Maschinen- und Schiffbau, die chemische Industrie, usw., insbesondere aber Stahlwerkskokillen in jeder Größe und Form, gußeiserne Schachtauskleidungen (Tübbings) und gußeiserne Walzen. Um eine Verbilligung der Roheisenselbstkosten zu erreichen, wurde in den Jahren 1912-13 eine Anlage zur Brikettierung von Feinerzen, Abbränden und Gichtstaub erbaut, die inzwischen auf 6 Pressen erweitert worden ist. Der Hüttenbetrieb ist durch 2 eigene Eisenbahnanschlüsse mit den Stationen Hamborn-Neumühl und Oberhausen-West verbunden. Die einzelnen Werksteile stehen durch ein stark ausgebautes Eisenbahnnetz in enger Verbindung, das Anschluß besitzt an die Privatbahnanlagen der August-Thyssen-Hütte und deren Rheinhäfen Schwelgern und Alsum. Die Kokszufuhr erfolgt von der Kokerei Meiderich der Gewerkschaft Friedrich Thyssen mittels Drahtseilbahn zu den Hochofengichten ohne Umladung. Um ihren Werksangehörigen Wohnungen zu verschaffen, hat die Gesellschaft bedeutende Mittel aufgewandt. Sie besitzt heute 238 Wohnhäuser mit 841 Wohnungen, 2 Ledigenheime für 350 Personen, 1 Konsumanstalt und 1 Kinderbewahrschule, die von etwa 300 Kindern besucht wird. Die Aktiengesellschaft für Hüttenbetrieb beschäftigt in ihren Betrieben in Meiderich über 2000 Arbeiter und Beamte.



Walzen-Gießerei u. Dreherei. Aktiengesellschaft für Hüttenbetrieb, Duisburg-Meiderich

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Gesamtansicht der Mannesmannröhren-Werke, Abteilung Schulz-Knaudt, Duisburg-Wanheim.

MANNESMANNRÖHREN-WERKE DUISBURG / DÜSSELDORF

An der südwestlichen Grenze der Stadt Duisburg auf dem Gebiet der Gemeinde Huckingen (Bürgermeisterei Angermund) besitzen die Mannesmannröhren-Werke ein Eisenhüttenwerk, die Werksabteilung Schultz Knaudt. Dieses Unternehmen befand sich früher in Essen; es wurde dort im Jahre 1854 von den Herren Schulz und Knaudt als Puddel- und Walzwerk gegründet und ist unter dem Namen Blechwalzwerk Schulz Knaudt AG. weit über Deutschlands Grenzen hinaus bekannt geworden. Jene Firma hatte sich in der Hauptsache auf die Herstellung hochwertigen Kesselmaterials eingestellt und war auf diesem Gebiete führend. Sie nahm als erstes Werk in Deutschland die Herstellung von maschinell gepreßten Böden und gewellten Feuerrohren auf und führte auch zuerst die Wassergas-Schweißerei in Deutschland ein.

Da die beschränkten Raumverhältnisse in Essen eine Erweiterung und den Erfordernissen der Neuzeit entsprechende Umgestaltung der Betriebsanlagen nicht zuließen, wurde das Werk im Jahre 1911-12 nach Huckingen am Rhein verlegt, nachdem dort bereits im Jahre 1909 ein eigenes Martinstahlwerk errichtet worden war. Das Gelände, auf dem die Werksanlagen sich befinden, liegt in dem von Rhein und Anger gebildeten Winkel. Die zu dem Werk gehörende Gesamtbodenfläche beträgt rund 254 ha. Von dieser Fläche sind etwa 136 ha für Betriebsanlagen und etwa 22 ha für Siedlungszwecke in Anspruch genommen, während der Rest je nach Bedarf und Entwicklung teils für die Erweiterung der Betriebe, teils für die Ausdehnung der Siedlungen bestimmt ist.

Die Anlage umfaßt ein Martinstahlwerk mit 6 großen Martinöfen für eine jährliche Erzeugung von etwa 200 000 Tonnen Rohstahl, die von den Weiterverarbeitungsbetrieben benötigt werden, eine Walzwerksanlage mit 3 Grobblech-Walzenstraßen und einer Profil-Walzenstraße, ein Preßwerk für die Herstellung von Preßteilen aus Blechen für den Kessel-, Apparate- und Behälterbau, eine Wassergas-Schweißerei zur Herstellung von geschweißten Kesseltrommeln, Turbinen- und Wasserleitungsrohren, Dükerleitungen und Behältern für die Papier- und die chemische Industrie in den größten Abmessungen. Die Errichtung einer Hochofenanlage ist in Ausführung begriffen und der hierfür erforderliche Hafen bereits fertiggestellt. Das Werk ist mit den modernsten Einrichtungen ausgerüstet; Walzenstraßen und sämtliche Maschinen werden elektrisch betrieben.

Durch die Duisburger Privat-Anschlußbahn, Duisburg-Wanheim, ist eine unmittelbare Eisenbahnverbindung mit dem Staatsbahnhof Duisburg—Hochfeld-Süd vorhanden, ferner besteht ein Anschluß an den Rhein mit eigener Ent- und Verladevorrichtung für Wassertransporte.

Die Stärke der Belegschaft beträgt gegenwärtig 175 Angestellte und 1430 Arbeiter. Für die Unterkunft der Belegschaft bestehen 92 Beamten- und 687 Arbeiterwohnungen.

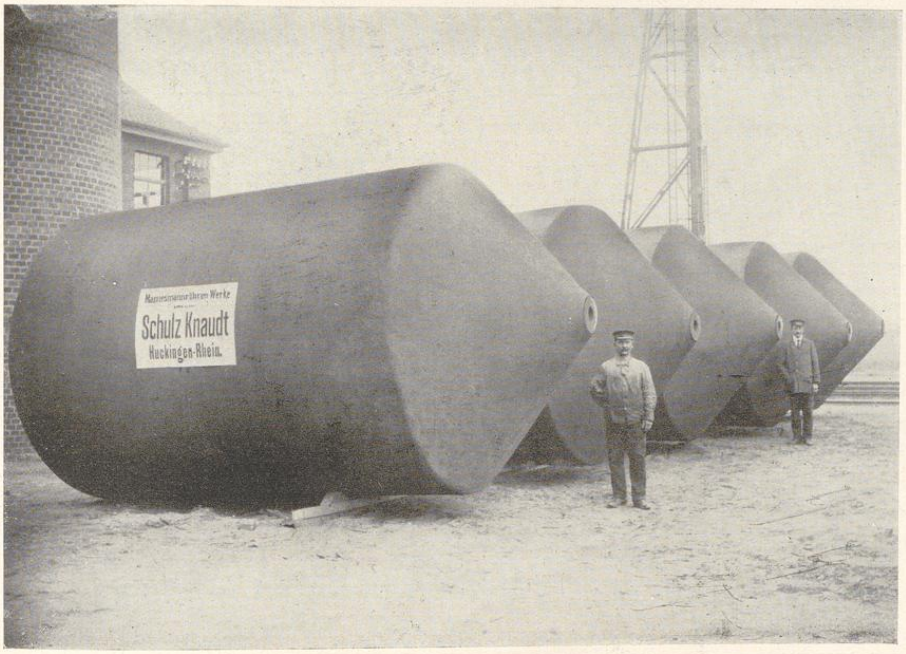
Durch Fusion ging die Blechwalzwerk Schulz Knaudt AG. im Jahre 1914 in den Besitz der Mannesmannröhren-Werke zu Düsseldorf über.

Die Mannesmannröhren-Werke betreiben außer dem vorbeschriebenen Werk in Huckingen noch Fabriken für nahtlose Rohre in Düsseldorf-Rath, Remscheid und Witten, für geschweißte Rohre in Düsseldorf-Rath und Gelsenkirchen-Schalke. Sie besitzen weiterhin ein Stahlwerk mit Blechwalzwerk für Qualitätsbleche in Gelsenkirchen-Schalke und ein Elektrostahlwerk in Grevenbrück i. W. Ferner gehören zum Konzern der Mannesmannröhren-Werke die Steinkohlenbergwerke Königin Elisabeth in Essen, Unser Fritz bei Wanne und Consolidation in Gelsenkirchen-Schalke. Die Gesamtzahl der Arbeiter und Angestellten der Mannesmannröhren-Werke beträgt in Deutschland etwa 28 000.

Die Hauptverwaltung und die Verkaufsabteilung für die sämtlichen Erzeugnisse der deutschen Gesellschaft befindet sich in Düsseldorf.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN


Durchmesser =
5160 m/m
Mannesmannröhren-
Werke
Abtlg.
Schulz Knaudt
Ruckingen a. Rhein


Schulz Knaudt
Ruckingen-Rhein.

»PHOENIX«

AKTIEN-GESELLSCHAFT FÜR BERGBAU UND HÜTTENBETRIEB

Die Aktien-Gesellschaft „Phoenix" wurde am 16. September 1852 in Aachen mit dem Sitz in Eschweiler-Aue gegründet. Bereits im Jahre 1853 erfolgte die Gründung des Hüttenwerkes in Laar bei Ruhrort. Dieses Werk entwickelte sich dank seiner vorzüglichen Lage alsbald zum Hauptwerk des „Phoenix", was in der Verlegung des Sitzes der Generaldirektion nach Ruhrort im Jahre 1860 zum Ausdruck kam. Erst im Jahre 1906, bei der Verschmelzung mit dem Hoerder Bergwerks- und Hüttenverein erfolgte die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft von Ruhrort nach Hoerde. Seit dem Jahre 1923 befindet sich die Hauptverwaltung in Düsseldorf.

Der „Phoenix", der zu den größten Unternehmungen Deutschlands zählt und insgesamt 52 000 Arbeiter und Beamte beschäftigt, umfaßt zurzeit folgende Werke:

1. Den Hoerder Verein mit Hochöfen in Hoerde und Dortmund und der Hermannshütte in Hoerde;
2. die Hütte zu Duisburg-Ruhrort;
3. das Hochofenwerk in Bergeborbeck;
4. die Westfälische Union mit Werken in Hamm, Lippstadt, Belecke und Nachrodt;
5. die Düsseldorfer Röhren- und Eisenwalzwerke;
6. die Kohlenbergwerke Nordstern, Holland, Graf Moltke, Westende, Hoerder Kohlenwerk und Steinkohlenbergwerk Zollverein;
7. die Erzgruben des „Phoenix".

Die Abteilung Ruhrort, die in enger Verbindung mit der Zeche Westende in Duisburg-Meiderich steht, umfaßt folgende Hauptabteilungen:

1. Die Kokerei mit Nebenproduktengewinnung;
2. die Hochofenanlage mit 5 Hochöfen;
3. das Thomaswerk mit 4 Birnen;
4. das Siemens-Martin-Stahlwerk mit 5 Oefen von je 60 t Fassungsvermögen;
5. das Walzwerk mit 2 Blockstraßen, 1 Knüppelstraße, 2 Schienenstraßen für Staatsbahn- und Rillenschienen, 1 Grob- und Universalstraße, 1 Mitteleisenstraße, 1 Feinstraße und 1 Schnellstraße, Schienen-Laschen u. Hakenplattenadjustagen;
6. die Weichenfabrik, die in der Herstellung von Weichen und Kreuzungen aus Rillenschienen in Deutschland führend ist;
7. das Preßwerk zur Erzeugung von nahtlosen Hohlkörpern, wie Stahlflaschen und Stahlrohre, Preß- und Formstücken, Kugeln für Kugelmühlen, Pochstempeln und Pochsohlen;
8. die Konstruktionsabteilung für Neuanlagen und Reparaturen innerhalb des Werkes;
9. die Verladeanlagen am Rheinufer;
10. die Thomasschlackenmühle;
11. die Fabrik für feuerfeste Steine und die Ziegelei;
12. die elektr. Kraftanlagen;
13. das eigene Wasserwerk.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN


Weichen u. vollständige
Gleisanlagen
für Anschluss- u. Hafenbahnen aus Form 37
PHOENIX A.G.
DUISBURG-RUHRORT

DUISBURGER TREIBRIEMEN-FABRIK

GEORG SCHMALENSTROER

GEGRÜNDET 1899

GERBEREI · TREIBRIEMEN- UND PICKERSFABRIK

Fernsprech-Anschluß: Duisburg-Süd Nr. 923 und 4716

Nach 7 Uhr: Duisburg-Süd 3837

Fabrik Neubeckum: Fernsprecher Nr. 88

Gerberei Büttgen: Fernsprecher Willich Nr. 164

Bankverbindungen:

Reichsbank-Giro-Konto

A. Schaaffhausen'scher Bankverein, Duisburg

Postscheck-Konto: Essen Nr. 170

ABC-CODE 5 TH EDITION

Im Jahre 1899 gegründet, stellen sich die Fabriken der Duisburger Treibriemenfabrik Georg Schmalenstroer heute als die ältesten Platzvertreter ihrer Branche dar.

Aus den kleinsten Anfängen hervorgegangen hat das Unternehmen es verstanden, sich im Laufe von 25 Jahren das restlose Vertrauen eines großen Kundenkreises nicht nur in der engeren Heimat, sondern im ganzen Deutschen Reiche und im Auslande zu erwerben.



Eine Unterbrechung der Arbeiten trat während des Krieges infolge Materialmangels ein, bis die Zuweisungen durch die Kriegsleder-Act.-Ges. regelmäßig erfolgten und ein geordnetes Arbeiten in geringerem Umfange wieder möglich wurde.

Nach dem Kriege erfuhr das Unternehmen eine längst als notwendig erkannte Erweiterung durch die Angliederung einer Pickerfabrik sowie einer Gerberei.

Die Durchführung dieses Projektes erhöhte die Leistungsfähigkeit der Firma in mancher Beziehung.

Von der rohen Haut bis zum fertigen Produkt erstreckt sich die Fabrikation aller vertriebenen Artikel unter restloser Ausnutzung der sich im Laufe des Fabrikationsweges ergebenden Abfälle für besondere Zwecke. Durch diesen Umstand ist nicht nur die Gewähr für erstklassige Qualitätsware, sondern auch für das Bestehen in dem Konkurrenzkampfe gegeben.

Nach besonderem Herstellungsverfahren werden angefertigt:

Für alle Industrien:

Schmalenbroer

LEDER

Riemenleder, Sattlerleder, Sohlleder, Näh- und Binderiemen lohgar, chromgar, fettgar und transparent.

Schmalenbroer

KERNLEDER-TREIBRIEMEN

Haupt- und Walzwerks-Riemen größter Abmessungen. Riemen für Dynamos und Spannrollengetriebe aus Mittelrückenbahnen, perforiert und egalisiert. Halbkreuzriemen für Rechts- und Linkstrieb. Riemen für Kegelscheiben, Fallhammerriemen. Gliederriemen. Rohhaut-Treibriemen. Doppelriemen, bei denen die zur Naht erforderliche Rille eingedrückt wird. Selfactor- und Rauhmaschinenriemen.

Projektierung rationeller und praktischer Riementriebe unverbindlich und kostenlos!

Ia. lohgare Kernleder-Treibriemen werden hergestellt aus prima Kernbahnen von süddeutschen Ochsencroupons eigener Edelgerbung. Die einzelnen Bahnen werden im Rahmen einzellagig naßgestreckt. Die fertigen Riemen laufen auf der Einlaufmaschine betriebsmäßig zur Probe und werden vor dem Versand auf Spezialmaschinen bis zur Elastizitätsgrenze der Lederfaser nachgestreckt.

Für ruhigen und schnurgeraden Lauf der so gefertigten Riemen wird garantiert.

Für Webereien:

Schmalenbroer

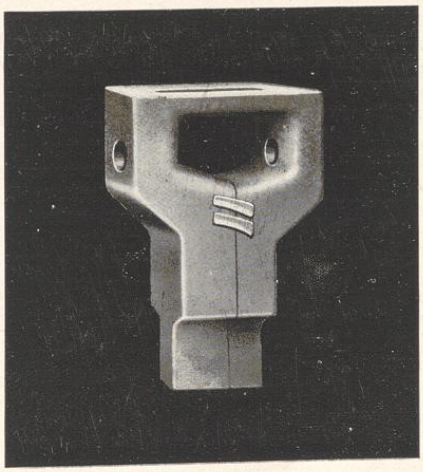
SCHLAGRIEMEN

Oberschlagriemen, einfach, crouponlang mit Haar und ohne Haar,
Unterschlagriemen, einfach, doppelt oder dreifach, in abgepaßten Längen und in Rollen,
Fangriemen, Schlagkappen, Schlaufen, Fangschnallen etc.

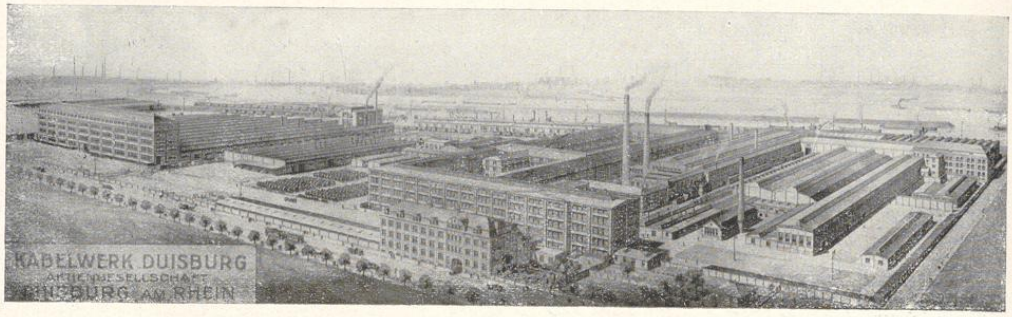
Schmalenbroer

PICKERS

Büffelpickers, Braunlederpickers jeder Art, Prellfedern, Winkel, Ringe etc.



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



KABELWERK DUISBURG

AKTIENGESELLSCHAFT

DUISBURG

Die zu Anfang der neunziger Jahre vorigen Jahrhunderts einsetzende ungeahnte Entwickelung der Elektrotechnik und der durch den gewaltigen Aufschwung von Handel und Industrie eintretende große Bedarf an Schwach- und Starkstromkabeln sowie isolierten Leitungen ließen den Gedanken entstehen, in der damals im raschen industriellen Aufstieg begriffenen Stadt Duisburg ein Kabelwerk zu errichten.

Anfangs 1894 erbaute der Ingenieur Oskar Schäfer in dem südlich von Duisburg gelegenen Stadtteil Wanheimerort auf einem Gelände dicht am Rhein das „Rheinisch-Westfälische Kabelwerk O. Schäfer". Aber schon zu Ende des genannten Jahres wurde diese Fabrik wegen eingetretener Schwierigkeiten von der am 10. Dezember 1894 neu gegründeten Aktiengesellschaft „Kabelwerk Duisburg" übernommen.

Klein und bescheiden begann das junge Unternehmen seine Arbeit. Mit 12 Angestellten und 40 Arbeitern sowie 112 Spezialmaschinen wurde der Betrieb aufgenommen; 16 000 qm Gesamtgelände, darunter 2 000 qm Werkstätten, standen damals zur Verfügung. Seit jenem Jahre hat sich das Werk zu einem ausgesprochenen Großbetrieb mit 150 Angestellten und 1 500 Arbeitern entwickelt; die Größe des Fabrikgeländes ist auf 100 000 qm gestiegen, von denen 38 000 qm bebaute Fläche den vielseitigen Fabrikationsgruppen dienen. Rund 3 000 Spezialmaschinen sind zur Zeit im Betrieb. In seinem jetzigen Umfang ist das Werk in obenstehender Abbildung dargestellt.

Nach seiner Gründung beschränkte sich das Werk nicht auf die Herstellung von isolierten Leitungen, sondern ging sogleich zur Anfertigung von Nieder- und Hochspannungskabeln mit Jute- und Gummi-Isolation und einer anderen gleichwertigen Isoliermasse, Kabelit genannt, über. Bemerkenswert sind mehrere im Jahre 1898 angefertigte Dreileiterkabel für eine Betriebsspannung von 10 000 Volt bei einer Belastung von 25 Amp., die in die Fernleitung Bozen-Meran mit gutem Erfolg eingeschaltet waren. In diesen Kabeln sehen wir die ersten verseilten Drehstromkabel von 10 000 Volt, die überhaupt in Deutschland hergestellt wurden. Auch für die Jungfraubahn hat das Werk im Jahre 1905 Hochspannungskabel für 7 000 Volt hergestellt und montiert, die noch jetzt im Betrieb sind.

Um die Jahrhundertwende stellte sich die Fabrik auf die Anfertigung von Starkstromkabeln mit getränkter Papierisolation um, von denen sie einen beträchtlichen Teil für die elektrischen Stromversorgungsanlagen des rheinisch-westfälischen Industriebezirks geliefert und teilweise montiert hat. Aber auch über den engeren Bereich der Heimat und des deutschen Reiches hinaus sind große Mengen von Nieder- und Hochspannungskabeln mit imprägnierter Papierisolation im Laufe der Jahre nach dem Ausland, insbesondere nach Holland und den drei nordischen Königreichen geliefert worden. Zahlreiche Zechenbetriebe hat das Werk mit besonders konstruierten Schacht- und Abteuf-Kabeln versehen.

Ebenfalls zu Beginn dieses Jahrhunderts nahm das Werk die Herstellung von Schwachstromkabeln (Telegrafen- und Fernsprech-Kabel, Signal- und Block-Kabel) mit Papierisolation auf und beteiligte sich mit gutem Erfolge an der weiteren Entwicklung dieser Typen.

Auf eine ausgiebige Ausrüstung der Fabrik mit besonderen für diesen Zweck gebauten Maschinen wurde große Sorgfalt verwendet; u. a. ist erwähnenswert eine

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Fernsprech-Aderverseilmaschine, die es gestattet, 318 Doppeladern in einem Fabrikationsgang zur Kabelseele zu vereinigen. Augenblicklich werden Fernsprechkabel bis zu 700 Aderpaaren ohne Schwierigkeiten hergestellt. Auch zur Anfertigung von Spezialadern für Fernsprech-Krarup-Kabel, d. h. Kabel mit stetig verteilter Induktivität, sind zahlreiche Sondermaschinen vorhanden.

Eine ausgedehnte Anlage von Trockenschränken, Trockenkesseln und Imprägniergefäßen sowie von 6 Bleipressen ist ein Beweis für die Leistungsfähigkeit des Werkes. Ein großer Park von Armiermaschinen steht für die Bewehrung der Kabel zur Verfügung.

Im Jahre 1922 begann die Herstellung von Fernkabeln mit viererverseilten Doppeladern für die Deutsche Reichspost, nachdem die schwierigen und umfangreichen Versuche längere Zeit gedauert hatten. An der Verbesserung dieser Kabel konnte das Werk dank seinen großzügigen und modern eingerichteten wissenschaftlichen Laboratorien erfolgreich mitarbeiten. Erhebliche Teile des deutschen Fernkabelnetzes sind mit Fernkabeln des Werkes ausgestattet, das dadurch mit dazu beigetragen hat, diese wissenschaftlich technische Leistung allerersten Ranges zu ermöglichen.

Der zur Verfügung stehende Raum verbietet es, alle Fernsprechnetze und Eisenbahnlinien Europas aufzuführen, wo Kabel des Werkes verlegt sind. Es gibt wohl kaum ein Land in der Welt, wo nicht Teile der Leitungen für elektrische Kraftübertragungen oder Nachrichtenübermittelungen aus Fabrikaten des Werkes bestehen. Als eine technisch besonders erwähnenswerte Leistung sei die im Jahre 1922 vom Werke ausgeführte Herstellung, Verlegung und Montage eines 28 km langen Fernsprech-Krarup-Kabels für die norwegische Eisenbahn-Strecke Narvik - Ryksgränsem, der nördlichsten Personen-Eisenbahn der Erde, angeführt.

Von der Erwägung ausgehend, daß nur eine vielseitige Fabrikation Gewähr für die gesunde Weiterentwicklung eines Unternehmens bietet, ging man 1908 dazu über, dem Werk noch eine Isolierrohrfabrik nebst einer Abteilung für Zubehörteile anzugliedern. Diese Werkstätten sind in einem besonderen Gebäude untergebracht. Hier befinden sich viele Spezialmaschinen, die aus drei Papierstreifen ein Rohr wickeln, das nach erfolgter Trocknung und Imprägnierung auf Ziehbänken mit einem verbleiten Eisenmantel umgeben wird. Außer diesen Isolierrohren werden in der Fabrik noch Stahlpanzerrohre hergestellt. Auch die gesamten Zubehörteile für Isolierrohr und Rohrdraht werden in dieser Fabrik auf zahlreichen Pressen, Stanzen und Sondermaschinen angefertigt. Die Zubehörabteilung liefert etwa 1000 verschiedenartige Erzeugnisse.

Als sich aus Abnehmerkreisen seit vielen Jahren der dringende Wunsch wiederholte, das Werk möge die Fabrikation von elektrischen Installationsgegenständen, d. h. elektrischen Drehschaltern, Steckern, Steckdosen, Etagenabzweigkästen usw. aufnehmen und somit alle Gegenstände anfertigen, die für die Installation von dem Stromerzeuger aus bis zur Verbrauchsstelle erforderlich sind, entschloß man sich 1920 nach mehrjährigen Versuchen, die unter der Ungunst des Krieges und seinen Nachwirkungen gelitten hatten, eine besondere Fabrik für Installationsmaterialien zu bauen. Diese wurde 1921 in Betrieb genommen. Von dem Grundsatz beseelt, nur solche Gegenstände anzufertigen, die sich durch außergewöhnliche Güte von der allgemeinen Marktware unterscheiden und in jeder Hinsicht den Anforderungen der Verbraucher genügen, werden nur einwandfreie Erzeugnisse nach den Vorschriften und Normen des Verbandes Deutscher Elektrotechniker hergestellt.

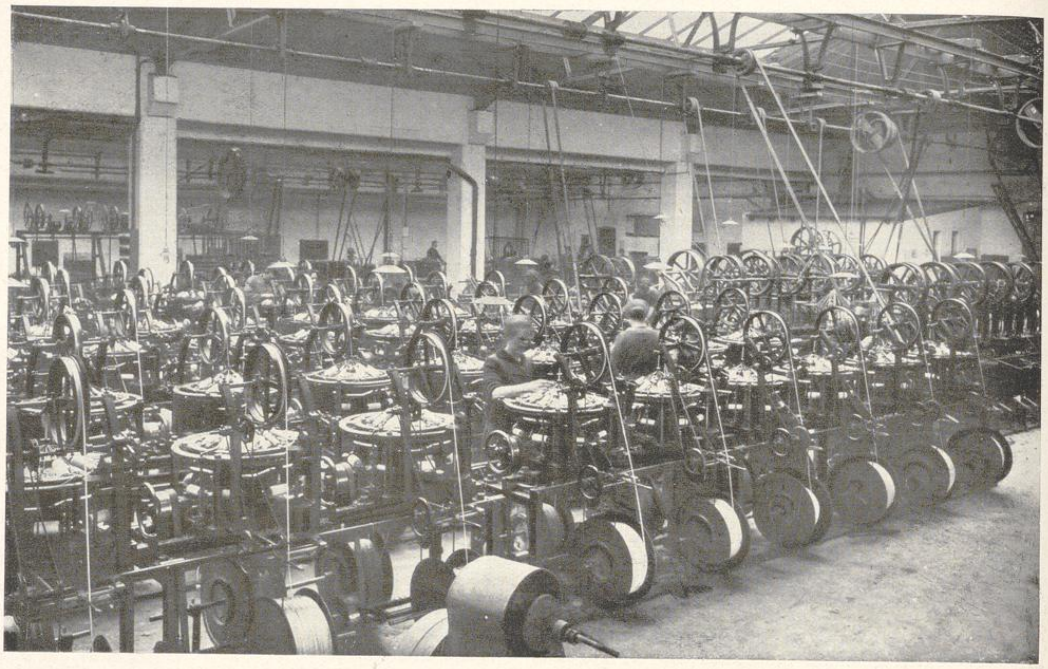
Das stetig sich ausdehnende Arbeitsprogramm dieser Fabrik und der dauernd steigende Absatz der Erzeugnisse forderten dringend, das Werk von der Belieferung mit elektrotechnischen Porzellanen durch fremde Porzellanfabriken unabhängig zu machen. Zu diesem Zwecke wurden im Jahre 1922 die Isolatorenwerke Mutzschen G. m. b. H., Mutzschen Bez. Leipzig, dem Werke angegliedert. Diese 10 Angestellte und 200 Arbeiter zählende Fabrik versorgt aus ihrem mustergültigen Betriebe nicht nur die Installationsmaterialien-Fabrik mit den notwendigen elektrotechnischen Stanzporzellanen, sondern liefert auch noch im großen Umfange andere Porzellane für elektrotechnische Zwecke, insbesondere Porzellan-Doppelglocken für oberirdische Telegrafen- und Fernsprechleitungen.

Neben den Fabrikationswerkstätten verfügt das Werk über reich ausgestattete Laboratorien, die in der Lage sind, alle Aufgaben der Kabeltechnik wissenschaftlich zu untersuchen und an der Entwickelung der einschlägigen Gebiete der Elektrotechnik mitzuarbeiten. Auch zur Prüfung aller für die Weiterverarbeitung eingekauften Gegenstände auf ihre mechanischen, chemischen und elektrischen Eigenschaften dienen diese Laboratorien. Daneben üben sie eine dauernde Kontrolle über alle Werkserzeugnisse aus.

Die im Laufe der Zeit stetig gewachsene Zahl von Angestellten und Arbeitern veranlaßte das Werk, der sozialen Fürsorge der Werksangehörigen besondere Sorgfalt zuzuwenden. Seit mehreren Jahren ist eine Fabrikpflegerin angestellt, deren gesamte Tätigkeit den gesundheitlichen Verhältnissen der Belegschaft gewidmet ist. Durch geräumige Speisesäle, Kleiderräume, gut eingerichtete Bäder sowie Werkswohnungen usw. ist auch für die Bequemlichkeit und das leibliche Wohl der Belegschaft ausreichend Fürsorge getroffen.

Auf eine mehr als dreißigjährige Tätigkeit blickt nunmehr das Kabelwerk Duisburg zurück. Wie in der Vergangenheit, so wird es auch in den weiteren Jahren seiner Entwicklung an dem technischen Fortschritt auf seinem umfangreichen Arbeitsgebiet mitwirken als das größte führende Kabelwerk am Niederrhein.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



WESTDEUTSCHE DRAHT- UND KABELWERKE

AKTIENGESELLSCHAFT

DUISBURG A. RHEIN / KOLONIESTRASSE 120-122

KABEL-ABTEILUNG:

Installationsleitungen, Pendelschnüre, Gummiaderschnüre, leichte Anschlußleitungen, Gummischlauchleitungen, Werkstattschnüre, besonders biegsame Gummiaderleitungen, mehrdrähtig und oval, Leitungen mit Asbestumflechtung, Kabel mit Panzerung und Lederschutz, Spezial- und Hochspannungsschnüre, Handlampenkabel, Spezial Gummiaderleitungen, Aufzugsteuerleitungen, Autobeleuchtungs- und Autoanlasserleitungen, Autozündleitungen, Schießkabel, wetterfest und säurebeständige Leitungen, Nulleiterdrähte, Wachs-, Asphalt-, Guttapercha-Zimmerleitungsdrähte, Manteldrähte, blanke Kupferseile, Spezialanfertigungen jeder Art nach den Vorschriften des Verbandes deutscher Elektrotechniker mit dem vom V. D. E. zugeteilten violetten Kennfaden.

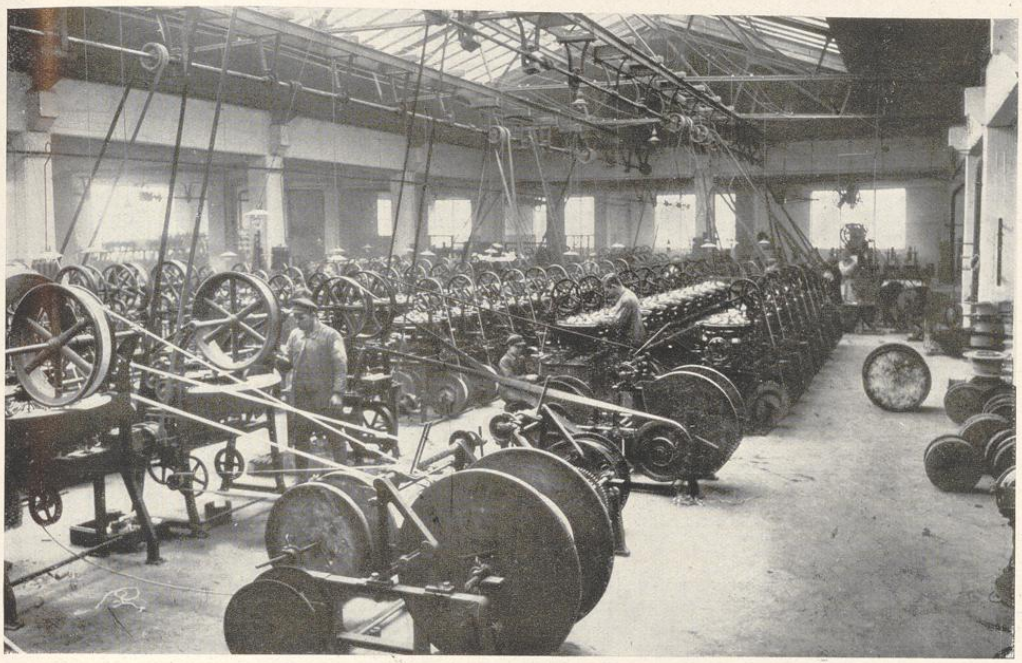
SCHNUR-ABTEILUNG:

Radio- und Telephonschnüre jeglicher Art und Konstruktion.

GUMMI-ABTEILUNG:

Gummimischungen für alle technischen Zwecke, Gasschläuche, Brems- und Pedalgummis für Fahrräder, Fahrrad-Pumpenschläuche, Walzenbezüge in Hart- und Weichgummi, Konservenringe.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

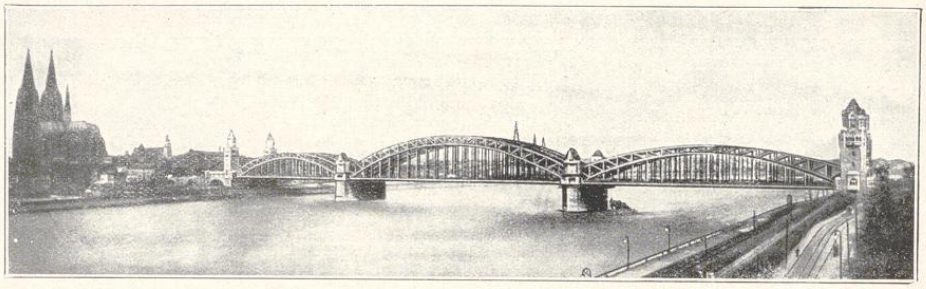


FABRIKLÄGER UND VERTRETUNGEN IN:

Köln, Gerolstein, Düsseldorf, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Crefeld, Rheydt, Bremen, Osnabrück, Hildesheim, Hannover, Cassel, Siegen, Frankfurt, Berlin, Stettin, Hamburg, Oppeln, Königsberg, Halle, Kottbus, Chemnitz, Mannheim, Freiburg, Karlsruhe, Stuttgart, München, Neustadt a. d. Hardt.



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



GESELLSCHAFT HARKORT IN DUISBURG

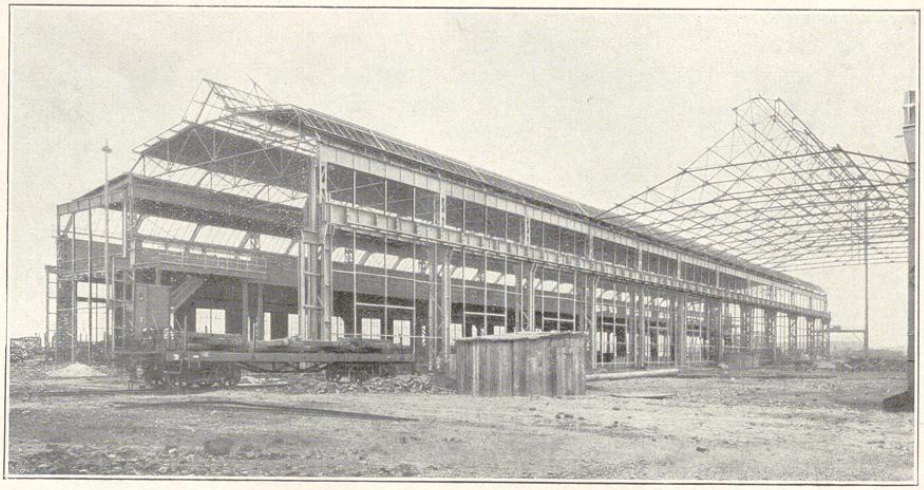
AKTIENGESELLSCHAFT FÜR EISENINDUSTRIE UND BRÜCKENBAU

(VORM. JOHANN CASPAR HARKORT IN DUISBURG)

Eng verknüpft mit der Duisburger Stadt- und Industriegeschichte ist die Entwicklung der Gesellschaft Harkort. Sie ist aus der ehemaligen Brückenbauanstalt von Johann Caspar Harkort in Harkorten in Westfalen hervorgegangen, einem der ersten deutschen Werke, das sich der Herstellung eiserner Brücken widmete.

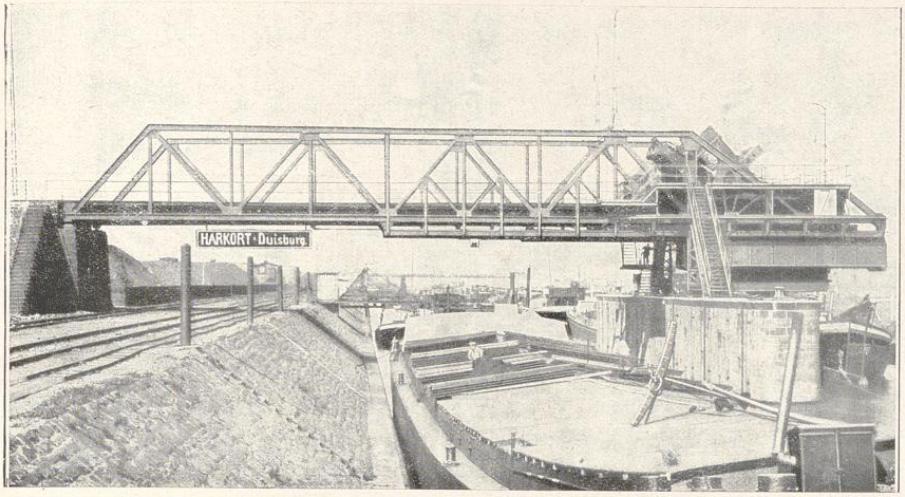
Johann Caspar Harkort begann in den 30er Jahren zusammen mit seinem Vater mit der Herstellung von Schrauben und ging dann zu Wagenbauteilen und Gebrauchsgegenständen der verschiedensten Art für Industrie und Landwirtschaft über. Seiner Zeit folgend legte er ein besonderes Augenmerk auf den Bau eiserner Brücken. Seine Leistungen waren dadurch bemerkenswert, weil damals die Ueberbrückung großer Ströme durch Balkenkonstruktionen großer Spannweiten ein kaum gelöstes Problem war.

Anfang der 60er Jahre legte Harkort ein neues größeres Werk in Duisburg an. Aus diesen Werkstätten gingen im Laufe der nächsten Jahre neben der bekannten Rheinbrücke bei Koblenz viele hervorragende Straßen- und Eisenbahnbrücken über die verschiedensten deutschen Flüsse hervor. 1872 ging das Duisburger Werk Harkorts in den Besitz der heutigen „Gesellschaft Harkort“ über, die sich weiter an den Fortschritten des Eisenhoch- und Brückenbaues führend beteiligte. Noch heute gehört die Rotunde für die Wiener Weltausstellung von 1873 zu den bedeutendsten Kuppelkonstruktionen der Erde. Ferner sei auf die zahlreichen Bauten wie Lagerhäuser, Markthallen, Hüttenwerke, Zechengebäude, Fördergerüste, Verladeanlagen, Kohlenkipper usw. hingewiesen.



Werkstattgebäude für ein Hüttenwerk.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



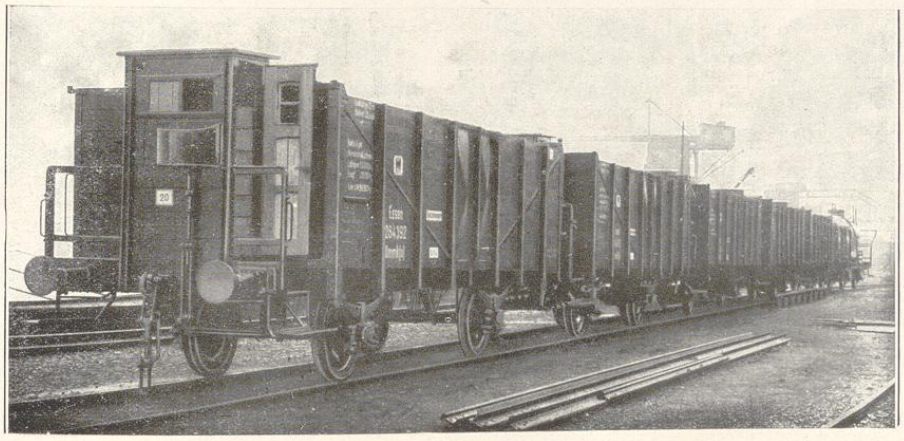
Kohlenkipper im Duisburg-Ruhrorter Hafen.

Besondere Aufmerksamkeit widmete die Gesellschaft dem Bau von beweglichen Brücken, wie Dreh-, Klapp-, Hub- und Rollbrücken, sowie Landungs- und Gelenkbrücken eigenen Systems; weiter befaßte sie sich mit Eisenkonstruktionen des Wasserbaues: Schützen, Wehren, Stauanlagen, Stemm- und Schiebetoren für Schleusen, Schwimmdocks, Rheinschiffe und Kanal-Schiffe. Der größte Teil der angeführten Bauwerke ist nach eigenen Konstruktionsgedanken entworfen worden: so fiel dem Werk u. a. die Schöpfung folgender bekannter Bauten zu: Der „Rote-Sand-Leuchtturm" in der Nordsee, das Schiffshebewerk bei Henrichenburg, die Rheinbrücke bei Worms, die Obenhafenbrücke in Hamburg, die Fähranlage in Sassnitz-Hafen auf der Insel Rügen. Von neueren Bauten, bei denen die Firma Teillieferungen und Entwurfsberatungen übernommen hatte, seien die Rheinbrücken bei Köln, Rüdesheim und Engers erwähnt.

Bereits anfangs der 40er Jahre hatte der Gründer der Firma in Haspe in Westfalen Eisenbahnwagen ausgeführt. Im Jahre 1879 wandte sich die Gesellschaft Harkort erneut dem Bau von Güter- und Personenwagen zu. Es wurden hauptsächlich Güter- und ungepolsterte Personenwagen gebaut, besonders Kohlen- und Kalkwagen, Güter-, Plattform- und Kesselwagen, Selbstentlader, Trichterwagen, 4-6-achsige Spezialwagen mit versenkter Ladefläche für schwere Transportstücke — im ganzen bisher etwa 26 000 Wagen.

Die Werksanlagen befinden sich unmittelbar am Ufer des Rheines. Von hier aus wurden u. a. bedeutende Lieferungen nach Süd-Amerika, namentlich nach Argentinien ausgeführt und damit der Name Harkort weit verbreitet: nach Brasilien, nach Nicaragua, Guatemala, Equador, Salvador, Chile usw. Die Grundstücke haben eine Größe von etwa 140 000 qm, die Zahl der ständigen Arbeiter beträgt etwa 1200-1600.

Bedeutende Um- und Erweiterungsbauten in den letzten Jahren, die Einführung der modernsten Fabrikationsmethoden und Werkstätteneinrichtungen, ein altbewährter Beamten- und Arbeiterstamm und nicht zum wenigsten eine gediegene technisch-wissenschaftliche Arbeit haben die „Gesellschaft Harkort" zu ihrer führenden Stellung innerhalb der deutschen Großindustrie gebracht.



Offene Güterwagen für die Staatsbahn.

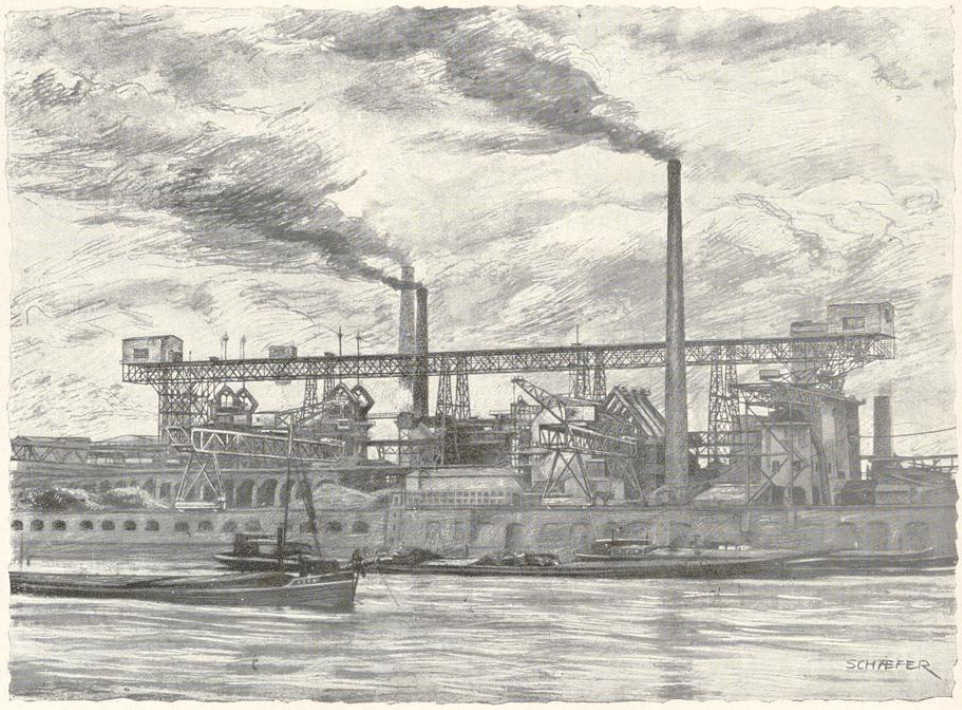
MASCHINENFABRIK JAEGER G.M.B.H.

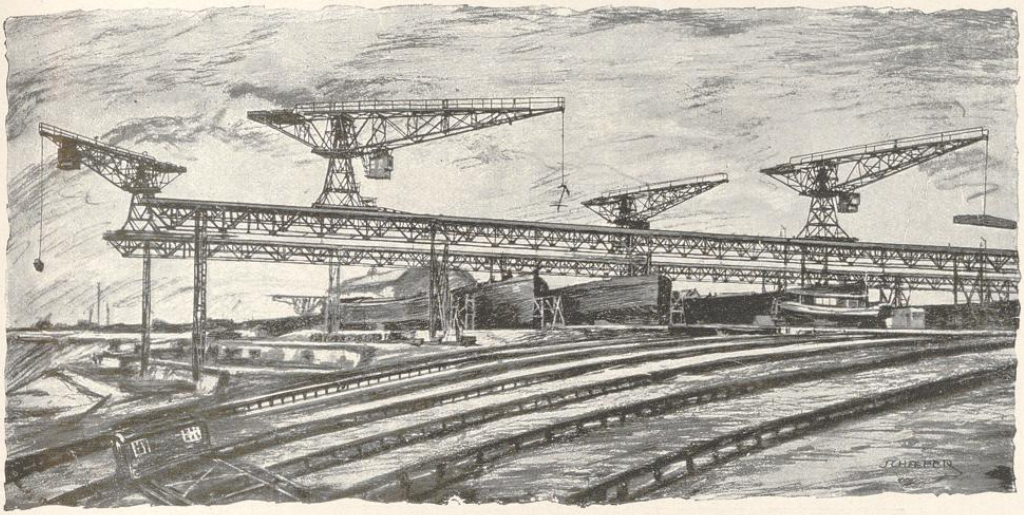
DUISBURG

KRANANLAGEN JEDER ART — GREIFER FÜR MASSENVERLADUNGEN

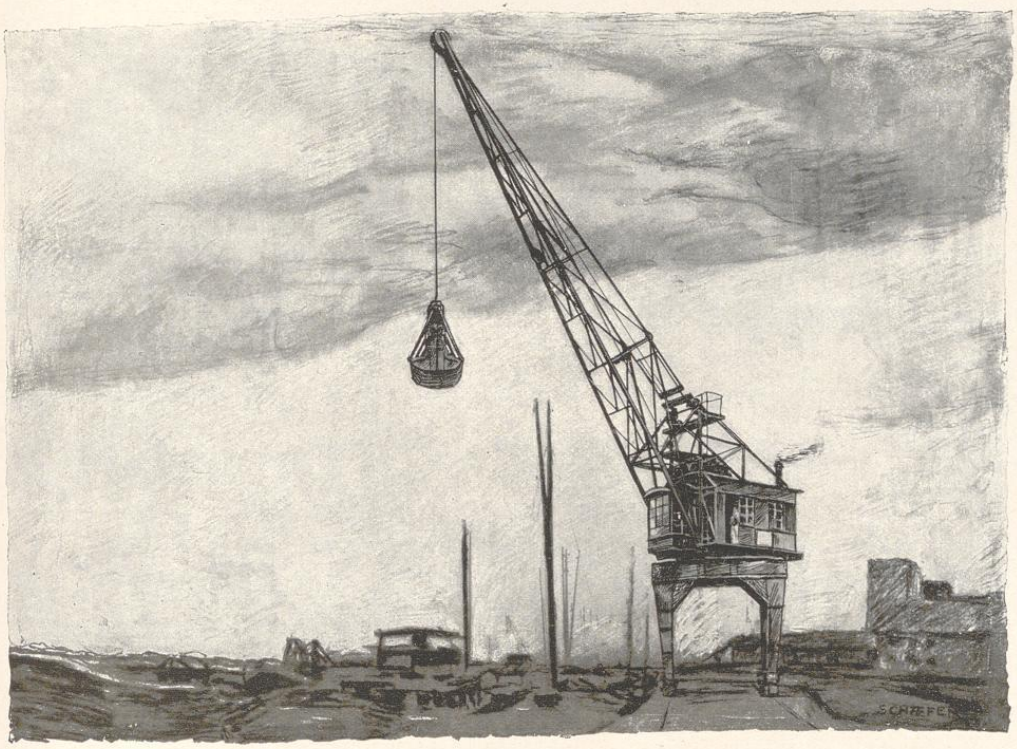
Die Maschinenfabrik Jaeger G. m. b. H., Duisburg, wurde im Jahre 1891 gegründet; sie ist somit eine der ältesten Kranbaufirmen Deutschlands. — Fabrikanlage und Verwaltungsgebäude befinden sich in dem Wegedreieck zwischen Crefelder- und Werftstraße am Hafen.

Das Fabrikationsprogramm der Maschinenfabrik Jaeger umfaßt sämtliche vorkommenden Dampf- und elektr. Krananlagen. Die Firma unterhält große Konstruktionsbüros, die sie in die Lage setzen, allen konstruktiven Sonderwünschen der Kunden Rechnung zu tragen; sie ist somit eine reine Spezial-Kranfirma. Da sie in gleicher Weise auf allen Gebieten des Kranbaues tätig ist, hat sie auch speziell in Duisburg und Umgegend, sowohl für den Hafen-Umschlag wie auch für Hüttenwerke und Eisenbahnbehörden, eine erhebliche Zahl bedeutender Krananlagen erstellt. Besonders erwähnt sei in diesem Zusammenhange die in untenstehender Abbildung wiedergegebene für die Hütte Vulkan gelieferte Begichtungsanlage, die, vom Rhein gesehen, in ihren mächtigen Ausmaßen das Städtebild Duisburgs entscheidend beeinflußt. Unterhalb der Ruhrmündung in Walsum liegt die im Bild wiedergegebene Schiffswerft der Gutehoffnungshütte, deren Kran- und Helling-Anlagen ebenfalls von der Firma Jaeger erbaut wurden.





Die Maschinenfabrik Jaeger G. m. b. H. rechnet von alters her die Hüttenwerke, Eisenbahnbehörden und einen wesentlichen Teil der Speditionsfirmen zu ihren dauernden und festen Kunden. Sie unterhält Vertretungen an allen großen Plätzen des Reichs z. B. Aachen, Berlin, Braunschweig, Bremen, Cassel, Düsseldorf, Essen, Frankfurt a. M., Halle, Hamburg, Hannover, Iserlohn, Köln, Lübeck, Münster i. W., Nürnberg, Stettin, Stuttgart.



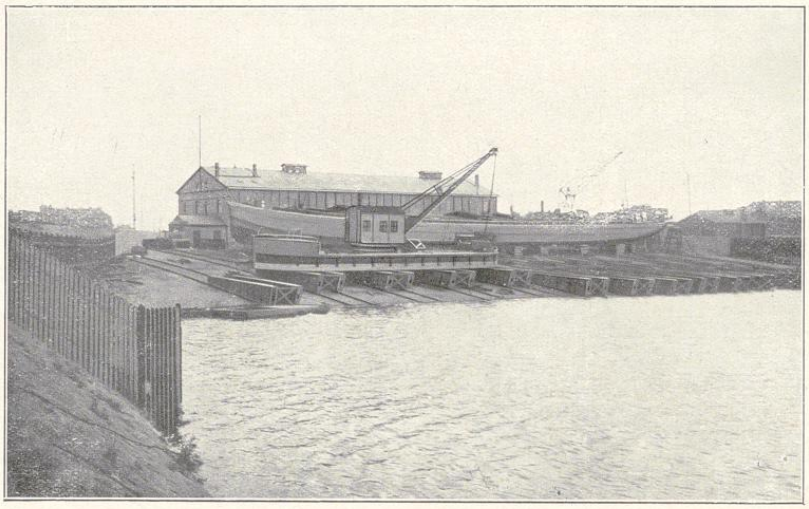


Abb 1: Schiffswerft

HERMANN LOHMANN

MASCHINENFABRIK UND SCHIFFSWERFT

DUISBURG a. RHEIN

TELEFON-ANSCHLÜSSE: MASCHINENFABRIK SÜD 601 u. 297, SCHIFFSWERFT NORD 8126 u. 7611

DRAHTANSCHRIFT: LOHMANNSWERFT



Abb. 2: Montagekran

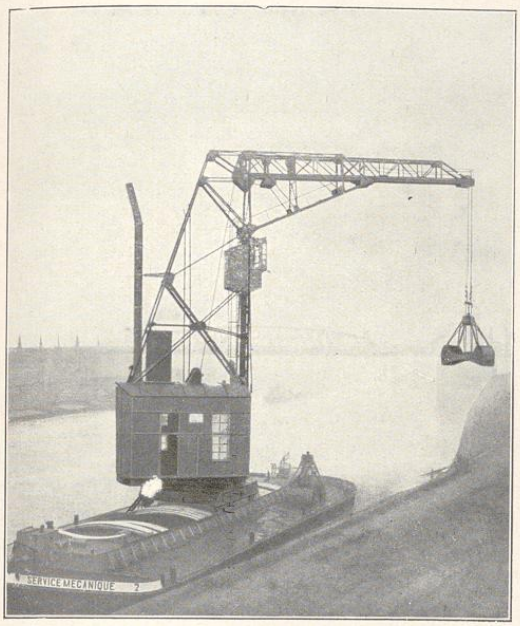


Abb. 3: Schwimmkran

Im Jahre 1902 wurde in Duisburg die Fa. Lohmann & Co., Maschinenfabrik, gegründet. Sie befaßte sich in der Hauptsache mit dem Bau von Hebezeugen aller Art, wie Krane mit Dampf und elektr. Antrieb, Lokomotivkrane, Verladebrücken, Personen- und Lastenaufzüge, sowie deren Umbau und Reparaturen. Eine große Anzahl solcher Anlagen in den Duisburg-Ruhrorter und auswärtigen Häfen zeugen von der Leistungsfähigkeit der Firma. Im Jahre 1911 wurde der Gründer dieser Firma, Fabrikant Hermann Lohmann, Alleininhaber. Er änderte den Firmennamen in „Hermann Lohmann Maschinenfabrik, Duisburg".

Die damals laufend eingehenden Aufträge in Schwimmkranen nach Amsterdam, Rotterdam und Indien bedingten eine Erweiterung der Werksanlagen. Insbesondere fehlte eine eigene Werft, um die Schwimmkrane komplett, d. i. mit Schwimmkörpern, bauen zu können. Es wurde dann kurz nach dem Kriege eine moderne Werft mit entsprechend großen Hilfs- und Transportkranen am Hafenbecken B in Duisburg-Meidereich gebaut. (Abb. I.) Das Geschäft mit Schwimmkranen setzte nach dem Kriege wieder gut ein. So wurden mehrere große komplette Schwimmkrane für die Häfen Batavia, Antwerpen und Gent an der neuen Werft komplett fertiggestellt. Außer diesen Neubauten wurden größere Umbauten und Reparaturen an Bagger, großen und kleinen Rheindampfern und Kähnen ausgeführt. Der patentierte Schiffsaufzug eigenen Systems hat sich bei dem wiederholten Aufziehen der schwersten Rheindampfer bis ca. 800 t Eigengewicht bestens bewährt. Inzwischen wurde ein großer elektr. angetriebener Montagekran (Abb. II) von 75 t Tragfähigkeit bei 15 m und 30 t bei 26 m Ausladung fertiggestellt. Außer dem Verladen von schweren Stückgütern aller Art, dient dieser Kran zum Montieren großer Bauwerke auf dem Lande wie auch auf dem Wasser, insbesondere aber, wie Abb. II zeigt, zum Absetzen fertig montierter Krane vom Lande auf die auf der Werft hergestellten Schwimmkörper. Außerdem dient der Kran zum Ein- und Ausheben schwerer Kessel und Maschinen. In der weiteren Verbesserung der Spezialfabrikate erblickte die Firma immer die wichtigste Aufgabe. So gelangten unter anderem wesentliche Verbesserungen an Schwimmkranen zur Ausführung. Außer dem Einführen des Mehrmaschinen-Systems, wodurch der Dampfbetrieb dem Mehrmotoren elektrischen Antrieb gleich leistungsfähig wurde, wurde ein horizontal verschiebbarer Ausleger konstruiert. (Abb. III und IV.) Dem Sachkenner im Seeschiffbetrieb sind die Vorteile dieses leicht und schnell beweglichen Auslegers ohne weiteres verständlich. Diesen Vorteilen zufolge hat sich die im In- und Auslande patentierte Ausführung in vielen bedeutenden Seehäfen bereits aufs beste eingeführt. Auch elektrisch angetriebene Uferkräne werden nach diesem System ausgeführt. Die von der Firma hergestellten Krane werden auf Wunsch mit einer automatischen Wiegeeinrichtung eigenen Systems ausgerüstet. Allein in den Duisburg-Ruhrorter Häfen sind etwa 50 dieser Wagen zur vollen Zufriedenheit der Besteller in Benutzung.

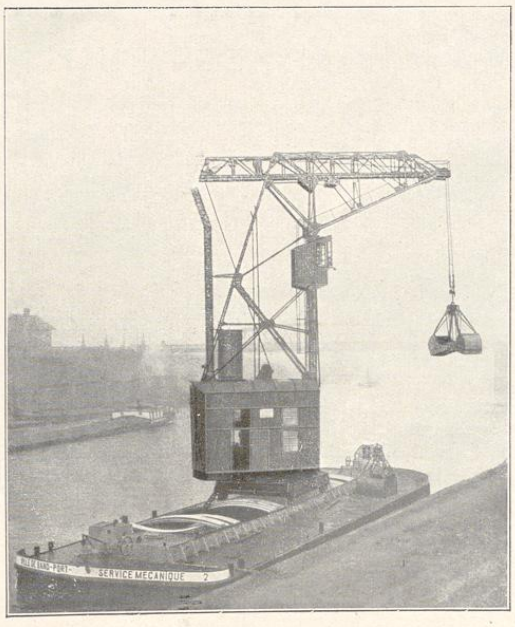
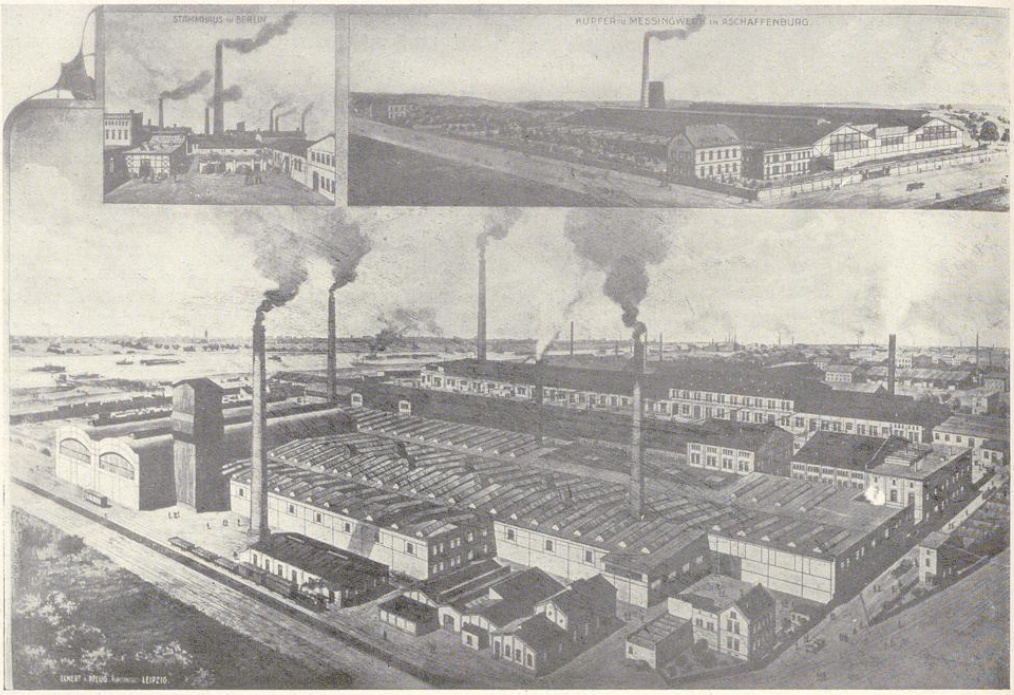


Abb. 4: Schwimmkran

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



C. HECKMANN AKTIENGESELLSCHAFT

KUPFER- UND MESSINGWERKE

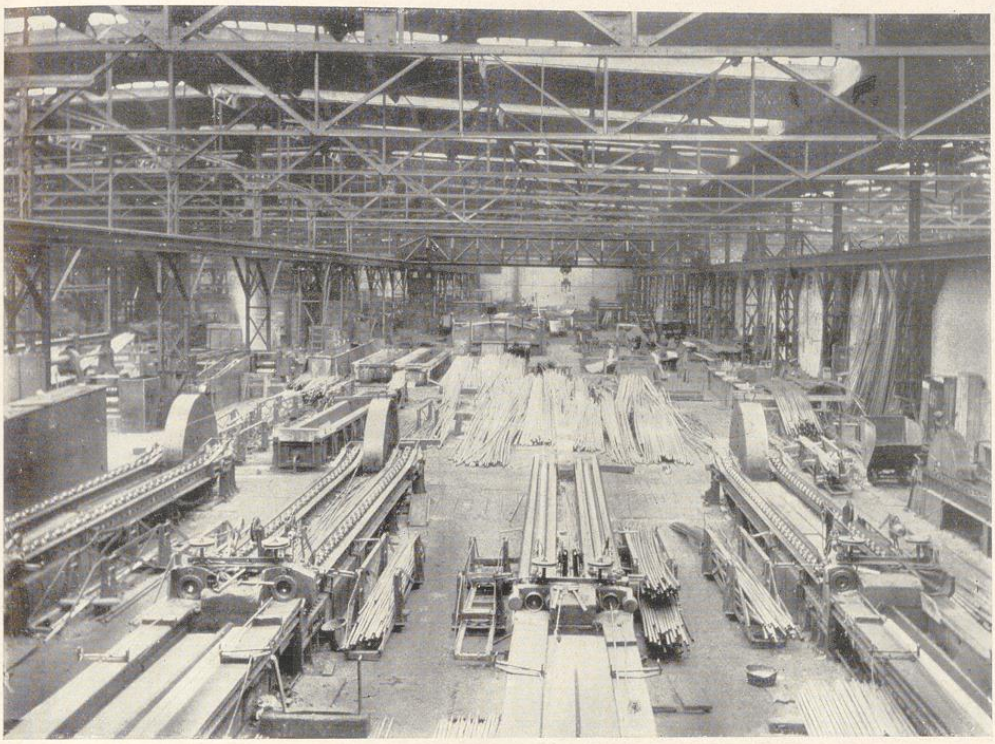
AKTIENKAPITAL 10 000 000 MARK

DUISBURG / ASCHAFFENBURG

Die Firma C. Heckmann wurde gegründet im Jahre 1819 in Berlin. Sie verlegte im Jahre 1888 ihren Sitz nach Duisburg. Im Jahre 1900 errichtete die Firma ein Tochterwerk in Aschaffenburg. 1908 wurde das Unternehmen in Duisburg und Aschaffenburg in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Das Unternehmen besitzt Werksanlagen in Duisburg, Aschaffenburg und Coesfeld. Die in jeder Beziehung modern ausgestatteten Fabrikbetriebe haben eine Leistungsfähigkeit, wie sie nur von wenigen anderen gleichartigen Unternehmungen in Europa erreicht werden dürfte. Das Werk Duisburg umfaßt folgende Betriebe:

Kupferschmelze,
Kupferraffinierwerk,
Messing- und Bronzegießerei,
Reversierwalzwerk,
Blechwalzwerk,
Kaliberwalzwerk,
Rohrwalzwerk,
Rohrpresse,
Stangenpresse,
Rohr- und Stangenzieherei,
Feuerbuchswerkstatt,
Polterwerk,
Rohrbiegerei,
Drahtzug.

Außer diesen, lediglich der Fabrikation dienenden, Werkstätten sind sämtliche erforderlichen Hilfsbetriebe, wie
Kesselhaus,
elektrische Zentrale,



mechanische Werkstatt,
mechanische Dreherei,
elektrotechnische Werkstatt,
Schreinerei,
etc., etc.
vorhanden.

Das Duisburger Werk liefert:

Kupferwalzfabrikate für den Lokomotivbau,
wie Feuerbuchsplatten, sowohl zusammengepaßte Einzelteile, als auch fertig genietete und gebohrte Buchsen bis zu den größten Abmessungen,

Rundstangen für den Lokomotivbau,
voll und durchlocht, aus Kupfer, Mangankupfer und Spezialllegierung,

Stangen in jeder gewünschten Form,
wie rund, flach, oval, oder sonstige Profile aus Kupfer, Messing, Bronze und hochseewasserbeständigem Edelmessing,

Kupfer-, Messing- und Bronzeplatten
bis zu den größten Abmessungen, speziell Kondensatorplatten aus Munzmetall u. ähnlichen Legierungen,

gepolterte Böden
für Braupfannen und ähnliche Verwendungszwecke,

Bleche in allen vorkommenden Abmessungen
aus Kupfer, Messing und Bronze für jeglichen Bedarf der Industrie, als Spezialität Gravurmessing,

nahtlos gezogene Rohre aus massiven Blöcken
entweder nach dem Mannesmann-Verfahren gewalzt oder auf hydraulischem Wege gepreßt von dem kleinsten Durchmesser bis 400 mm lichte Weite,

gebogene Rohre und Schlangen,
speziell schwere Rohrschlangen aus Kupfer, wie sie in Zuckerfabriken und ähnlichen Industrien benötigt werden,

Druckwalzen,
für Textil-Papier- und graphische Industrie.

Als Spezialität stellt die Firma her:

Feuerbuchs-Fabrikate aus Heckmann'schem Arsenkupfer,
Kondensatorrohre der Legierung 70/29/I und 70/30,
Stangen aus seewasserbeständigem Edelmessing,
Stangen aus Nicorrosmetall.

Nicorrosmetall ist eine der Firma geschützte Kupfernickellegierung, die neben großer chemischer Widerstandsfähigkeit besonders gute Festigkeits-Eigenschaften besitzt, die sie auch in Temperaturen von 300 Grad noch nicht einbüßt.

Das Werk zählt seit vielen Jahrzehnten zu seinen Hauptabnehmern neben den Eisenbahnen, Lokomotivfabriken, Werften und Apparatebauanstalten Deutschlands fast sämtliche bedeutenden gleichartigen Unternehmungen in der ganzen Welt.

Die Gesellschaft ist gern bereit, Interessenten jede gewünschte Auskunft über ihre Fabrikate zu geben.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

GELSENKIRCHENER BERGWERKS-AKTIENGESELLSCHAFT

» VULKAN «

IN DUISBURG

Die Gründung der ersten Aktien-Gesellschaft Vulkan fällt in das Jahr 1854.

Das Werk hat in den verflossenen 70 Jahren mehrmals seinen Besitzer gewechselt.

Am 19. Oktober 1860 wurde die erste Gesellschaft aufgelöst. Durch Vertrag vom 13. 1. 1865—7. 7. 1866 übernahm die Preußische Bergwerks- und Hütten-Aktien-Gesellschaft in Düsseldorf die Hütte Vulkan. Am 16. Dezember 1877 ging der Vulkan in den Besitz der Berliner Handels-Gesellschaft über, welche nunmehr die Aktien-Gesellschaft Westfälischer Gruben-Verein auf Zeche Hansa in Hukkarde bei Dortmund gründete.

Diese verkaufte am 20. Juli 1880 die Hütte Vulkan an die neugegründete Aktien-Gesellschaft Vulkan. Im Jahre 1897 wurde die Hütte Vulkan mit dem Schalker Gruben- und Hüttenverein in Gelsenkirchen vereinigt. Beide Werke wurden im Jahre 1907 der Gelsenkirchener Bergwerks-Aktien-Gesellschaft angeschlossen. Die Hütte Vulkan liegt mit der Westseite bei einer Frontlänge von etwa 400 Metern am Rhein und mit der Nordseite mit ungefähr derselben Länge am Hafen, dem sogenannten alten Rheinkanal.

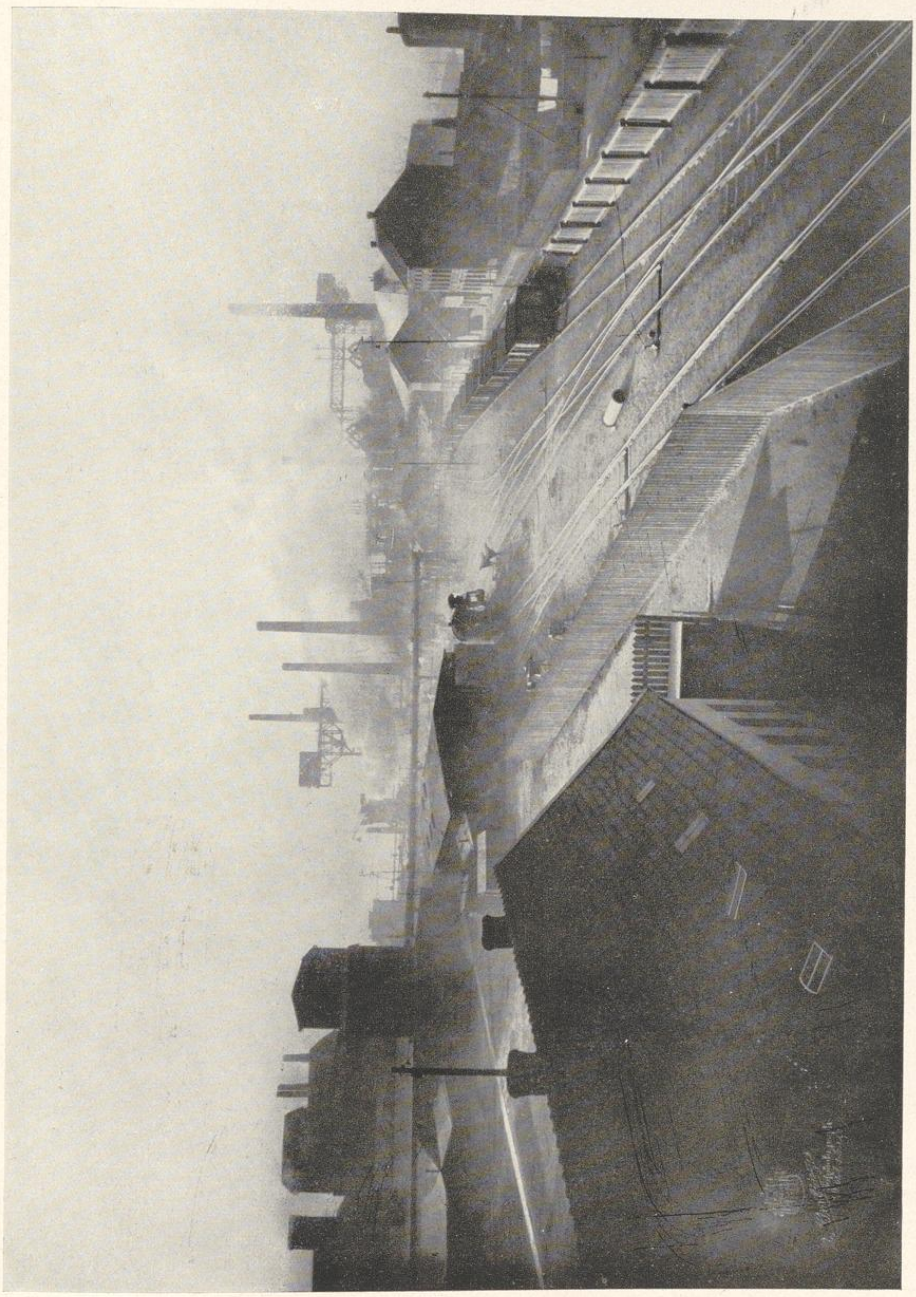
Die Hochofenanlage besteht aus 3 Hochöfen, ausgerüstet mit einer ganz modernen Verlade- und Begichtungsanlage. Verbunden mit den Hochöfen ist eine Kokerei mit Nebengewinnungsanlage. Der in 52 Großkammeröfen hergestellte Koks deckt zum größten Teil den Eigenbedarf der Hochöfen. In der Nebengewinnungsanlage werden Rohteer, schwefelsaures Ammoniak und Rohbenzole gewonnen.

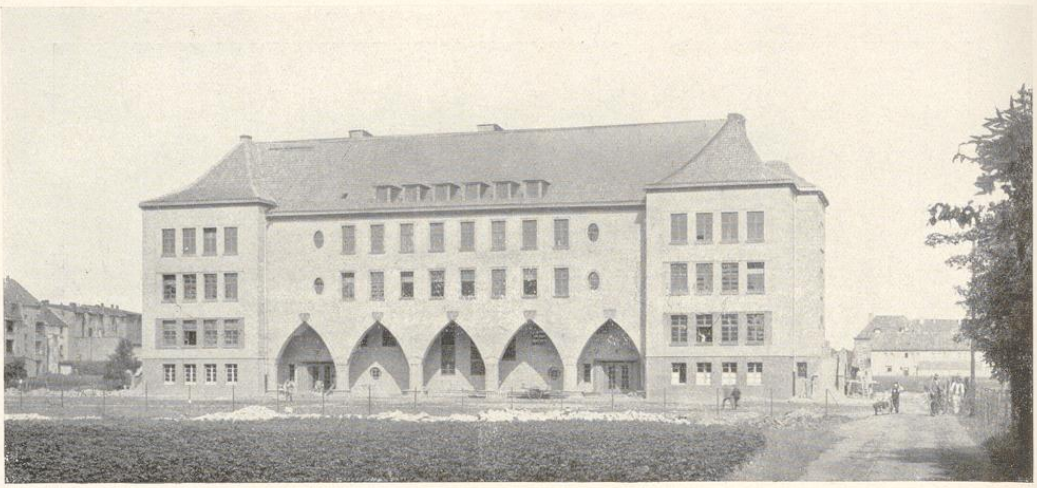
Die im Hochofenbetrieb entfallende Schlacke wird größtenteils in einem im Jahre 1908 errichteten Zementwerk zu Hochofenzement Marke „Alba" verarbeitet.

Die Leistungsfähigkeit des Zementwerks beträgt 100 000 t im Jahr. Seit kurzem ist auch die Herstellung von Schlackensteinen aus der entfallenden Hochofenschlacke in einer eigens hierfür errichteten Schlackensteinfabrik aufgenommen worden.

In diesen beiden Anlagen werden so aus einem Abfallprodukt wertvolle Erzeugnisse geschaffen, die vollständig gleichwertig ihren Konkurrenzprodukten zur Bereicherung der deutschen Wirtschaft dienen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN





Volksschule Duisburg-Wanheimerort Architekt: Hochbauamt Süd (Stadtbaurat Dr. Dieter)
Zentralheizungsanlage: Duisburger Centralheizungs-Fabrik Hermann Berker

DUISBURGER CENTRALHEIZUNGS-FABRIK

HERMANN BERKER

Die Firma ist im Jahre 1906 durch den Ingenieur Hermann Berker gegründet worden und ist die älteste und größte Firma der Zentralheizungs-Industrie am Platze. Sie beschäftigt sich mit der Projektierung und Ausführung von Warmwasserheizungs-, Niederdruck- und Hochdruckdampfheizungs-Anlagen, Warmwasserbereitungs- und Brausebadanlagen, Fernheizwerken, Abdampf- und Abwärmeverwertung, Teer-, Lack- und Leimkoch-Anlagen, sowie von Pharos-Gasheizungsanlagen. Bisher sind über 1000 Anlagen für Verwaltungen, Industrie, Handel und Privatleute ausgeführt worden, und zwar in der Hauptsache in Groß-Duisburg, u. a. in 59 Schulen.

Die Einführung von Zentralheizungen macht in der letzten Zeit, nachdem die Brennstoffnot überwunden ist, sehr erfreuliche Fortschritte. Während früher die Zentralheizung nur in größeren und besseren Wohnungen zu finden war, findet sie heute ihren Weg auch in kleine Wohnungen, wenn auch zum Teil in beschränkterer Ausdehnung, als man sie früher gewohnt war.

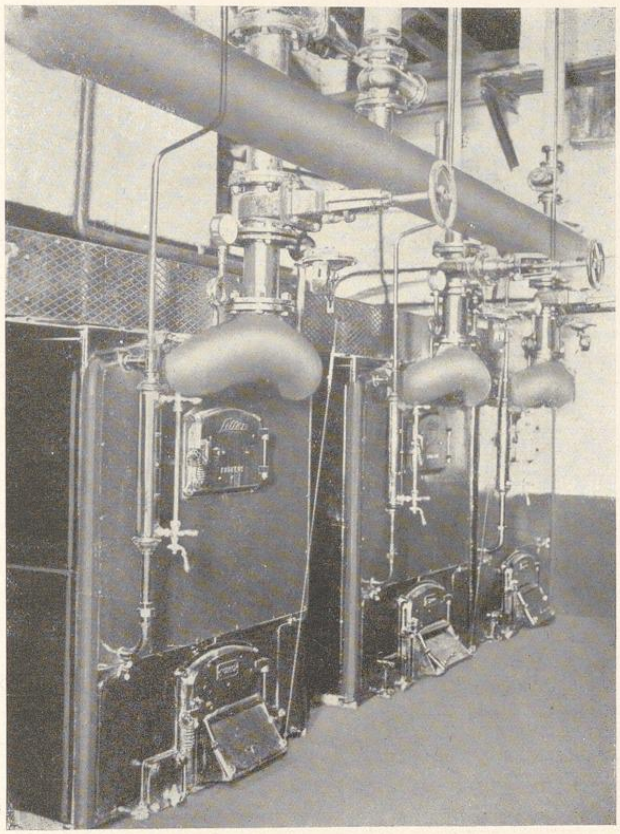
Maßgebend für die stark steigende Einführung der Zentralheizung sind vor allem die beiden folgenden bedeutsamen Vorteile vor der Ofenheizung, nämlich:

1. die Bequemlichkeit, nur eine einzige Feuerstelle bedienen zu müssen und die damit verbundene Reinlichkeit,
2. die bessere Ausnutzung des Brennstoffes, also der billigere Betrieb.

Der volle Nutzen und der höchste gesundheitliche Wert einer Zentralheizung wird erzielt, wenn man nicht allein die Wohnräume, sondern auch die Nebenräume in die Beheizung mit hineinzieht, die größte Reinlichkeit, wenn man die Heizkessel in einem abgeschlossenen Heizraum, und die größte Bequemlichkeit, wenn man ihn in die Nähe des Brennstofflagers in den Keller legt.

Das ist nicht immer durchführbar, besonders, wenn man einzelne Wohnungen oder Stockwerke beheizen will. Deshalb ist man in neuerer Zeit dazu übergegangen, die Heizkessel derart auszu-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Kesselanlage im Rathaus Duisburg
5 Großkessel mit zus. 200 qm Heizfläche

führen, daß sie eisernen Stubenöfen gleichen und auf der Diele oder in der Küche Aufstellung finden können. Noch einen Schritt weiter ist man gegangen, indem man den Heizkessel mit dem Küchenherd vereinigt. Sofern es sich nicht um sogenannte Wohnküchen handelt, ist zu beachten, daß das Wärmebedürfnis fast niemals mit dem der Küche zusammenfällt, so daß eine selbständige Feuerung für die Heizung vorzuziehen ist.

In der letzten Zeit haben sich verschiedene Namen für derartige Kleinheizungen, die also nur für eine beschränkte Zahl von Räumen, kleine Wohnungen, Läden, Büros, Stockwerkheizungen u. dergl. bestimmt sind, eingeführt. Sie nennen sich je nach der Herkunft der Heizkessel, die die Heizungsfirmen von den meisten Kesselfabriken unmittelbar beziehen, Narag — Sieger — Siegerland — Wakatheizungen usw.

Bei allen handelt es sich um die gleiche Heizungsart, nämlich die bekannte und bewährte Warmwasserheizung, die seit Jahren in den weitaus meisten Fällen für Wohnhäuser angewandt wird.

Man lasse sich also nicht durch die oben angeführten Namen in den Glauben versetzen, daß es sich um eine Neuerung, die nur von bestimmten Firmen ausgeführt werden kann, handelt.

Die Firma ist dem Verbande der Centralheizungs-Industrie angeschlossen und ist als solche verpflichtet, ihre Anlagen nach den bewährten Regeln des Verbandes herzustellen, wodurch die Empfänger der Anlagen die Sicherheit erlangen, daß sie eine sachgemäß ausgeführte, ausreichend bemessene und billig arbeitende Anlage erhalten.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

SCHWEFELSÄURE-WERKE CURTIUS G.M.B.H./DUISBURG A./RH.

Die Gründung der chemischen Fabrik Friedrich Curtius in Duisburg fällt zurück in das Jahr 1824.

Gründer war der Kaufmann Friedrich Curtius aus Duisburg, der als Sohn eines bekannten Physikus und Arztes aus Goch am Rhein zuerst den Beruf als Apotheker ergriff und als solcher sich gründliche chemische und naturwissenschaftliche Kenntnisse erworben hatte. Er machte dann mehrjährige Reisen nach Amerika, England, Holland und Belgien, und ließ sich später in Duisburg als Kaufmann nieder, wo er sich bis zum Jahre 1824 mehrfach an Geschäften beteiligte, z. B. betrieb er auch längere Zeit ein Geschäft zusammen mit Wilhelm de Haen, dem späteren Begründer der chemischen Fabrik gleichen Namens in Hannover.

Durch ihn entstand in Duisburg mit der Gründung der Firma Friedrich Curtius im Jahre 1824 eine der allerersten Schwefelsäurefabriken Deutschlands, deren Produkte der Duisburger Fuhrunternehmer Spieß in Kugelwagen — großen, eisernen, kugelförmigen, geschlossenen Gefäßen — und Flaschen durch ganz Deutschland auf monatelangen Reisen abtransportierte.

In England hatte Friedrich Curtius auch schon die Bedeutung der Sodaindustrie erkannt, deren Entwicklung nach dem Leblancschen Verfahren innig zusammenhing mit der Entwicklung der Schwefelsäureindustrie.

So kam im Jahre 1834 durch ihn die Gründung einer Leblancschen Sodafabrik in Duisburg zustande, welche unter der Firma E. Matthes & Weber von Friedrich Curtius zusammen mit seinem Schwiegersohn E. Matthes und Herrn C. A. Weber aus Duisburg erfolgte.

Im Jahre 1840 wurde die am Eichelskamp bei Duisburg errichtete Chemische Fabrik Funcke & Mancy, welche dort nach einem Patent von Wißmann konzentrierten Alaun und schwefelsaure Tonerde machte, durch Beteiligung und später durch Kauf der Firma Friedrich Curtius angegliedert. Der Fabrik wurde ebenfalls ihre unabhängige Rechtsform belassen und ihr der Name Fr. Curtius & Co. gegeben.

Im Jahre 1849 erfolgte die Aufnahme der Fabrikation von Ultramarin in größtem Maßstabe, und auch dieser Betrieb wurde in selbständiger Gesellschaftsform der Mutterfirma angegliedert unter der Firma Julius Curtius, Duisburg.

Der machtvolle industrielle Aufschwung brachte auch die Duisburger chemischen Fabriken zu hoher Entwicklung; die Werke dehnten sich weiter aus und gliederten neue Produkte an, so daß ihnen in der chemischen Industrie der sechziger Jahre eine führende Rolle zukam.

Erst die folgenden Jahre brachten hierin einen Wechsel, besonders, nachdem die Firmen durch Erbteilung in verschiedene Hände übergegangen waren und nun jede Firma ihre eigenen Wege und Interessen verfolgte. Das Interesse der Inhaber wandte sich nach dieser Trennung lange Zeit von der Firma Fr. Curtius & Co. ab; war sie doch in weit größerem Maße bisher von der Lieferung der Rohstoffe von ihren Schwesterfirmen abhängig und das kleinste Glied des Gesamtkörpers gewesen. Durch ungünstige Karenzverträge wurden ihr obendrein bei der Trennung der Firmen Fesseln auferlegt, welche ihr auf eine Reihe von Jahren eine wesentliche Ausdehnung schwierig machten.

Getreu der alten Tradition wurde das Schwergewicht der Firma auf Herstellung von Schwefelsäure gelegt. Große moderne Anlagen nach dem Prinzip der Oplschen Turmsysteme mit vollkommener Reinigung der Gase und Verwendung mechanischer Röstöfen wurden aufgestellt, dazu sämtliche Anlagen zur Gewinnung der wertvollen Nebenprodukte an Kupfer und Purpleore.

Das alte Verfahren zur Tonerdedarstellung wurde aufgegeben und große Anlagen nach dem Bayer-Verfahren eingerichtet, um auch hier technisch unter den günstigsten Bedingungen arbeiten zu können.

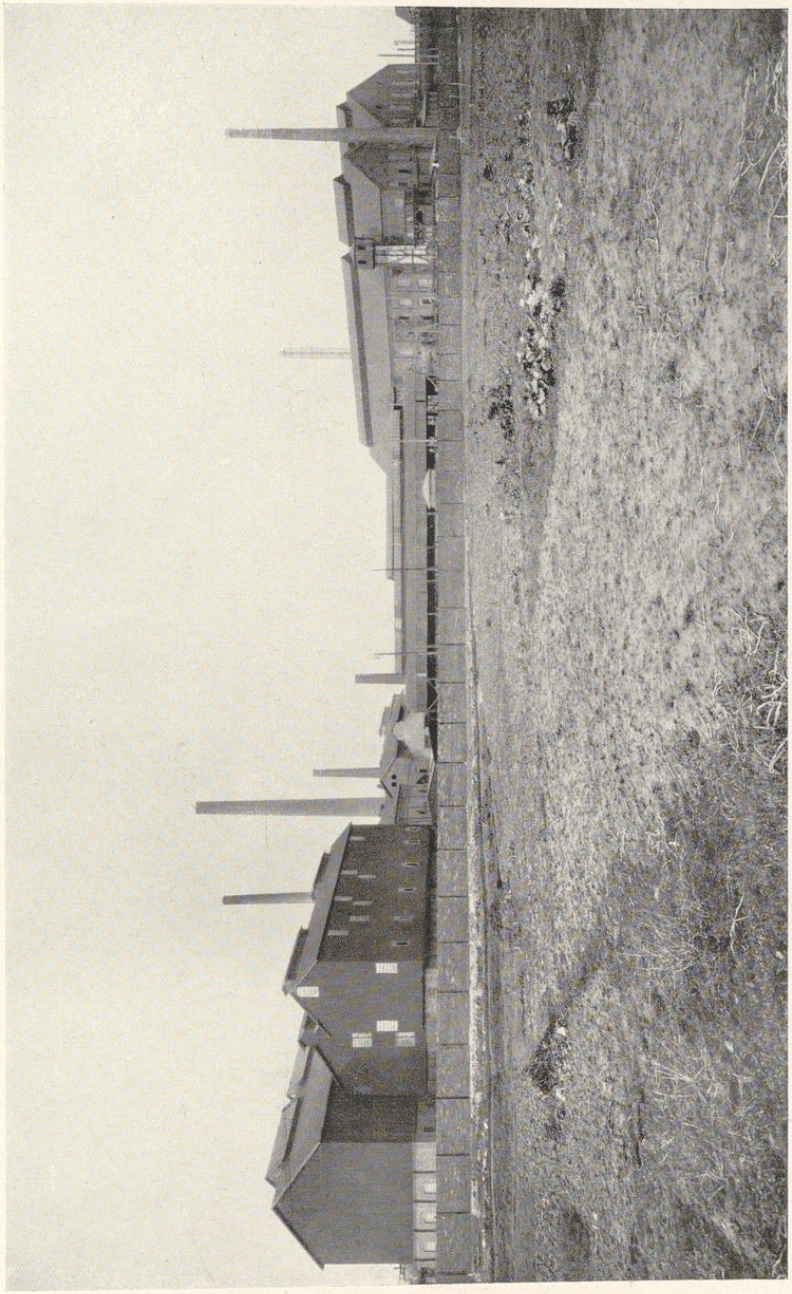
Zur Sicherung der Rohstoffe wurden umfangreiche langfristige Verträge mit den Lieferanten getätigt; in gleicher Weise wurden auch die Hauptmengen der Produktion auf lange Jahre hinaus verkauft und so dem Unternehmen eine feste und sichere Grundlage geschaffen.

Der Ausbruch des Weltkrieges im Jahre 1914 bedeutete für die Entwicklung des Werkes eine außerordentlich schwere Krise. Wegen Rohstoffmangel mußten zeitweise die Schwefelsäurefabrik stillgelegt werden und erst nach Organisation der Rohstoffverteilung kamen die Systeme langsam in Betrieb, konnten jedoch wegen des minderwerten deutschen Rohstoffes keine volle Produktion erreichen. Im Jahre 1915 wurde dann auf Veranlassung der Regierung die Tonerde-Fabrik wesentlich vergrößert und dann im Jahre 1917 der Metallfirma Beer Sondheimer & Co., Frankfurt, verkauft.

Erst im Jahre 1920 nach Freigabe der Einfuhr für fremde Rohstoffe konnte die Fabrikation der Schwefelsäurefabrik im alten Stile aufgenommen werden, jedoch wirkten die sozialen und politischen Kämpfe der Nachkriegsjahre sehr hemmend auf die ganze Entwicklung. Dieses Hemmnis fand in dem passiven Widerstand des Jahres 1923 seinen Höhepunkt, wo die Fabrik 10 Monate stilliegen mußte. Das Jahr 1924 mit der Stabilisierung unserer Währungsverhältnisse brachte für die Entwicklung des Werkes weitere Gefahren und Schwierigkeiten, bis um die Wende des Jahres 1924 sich die ersten Anzeichen einer wirklichen Gesundung auf unserem gesamten wirtschaftlichen Gebiete zeigten, die hoffentlich keinen weiteren Rückschlägen mehr ausgesetzt sind.

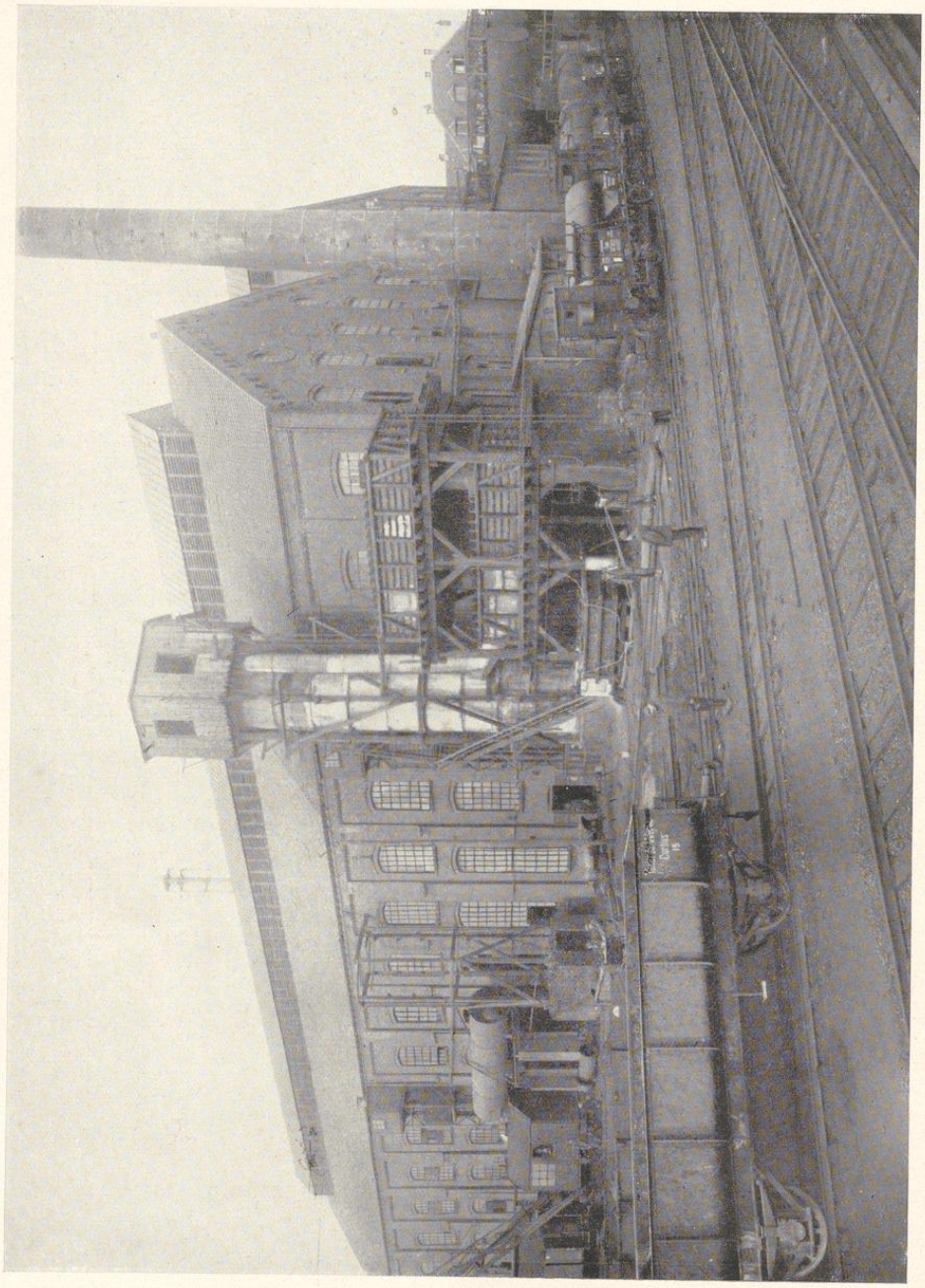
Im Jahre 1924 konnte die Firma auf ein 100jähriges Bestehen zurückblicken.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



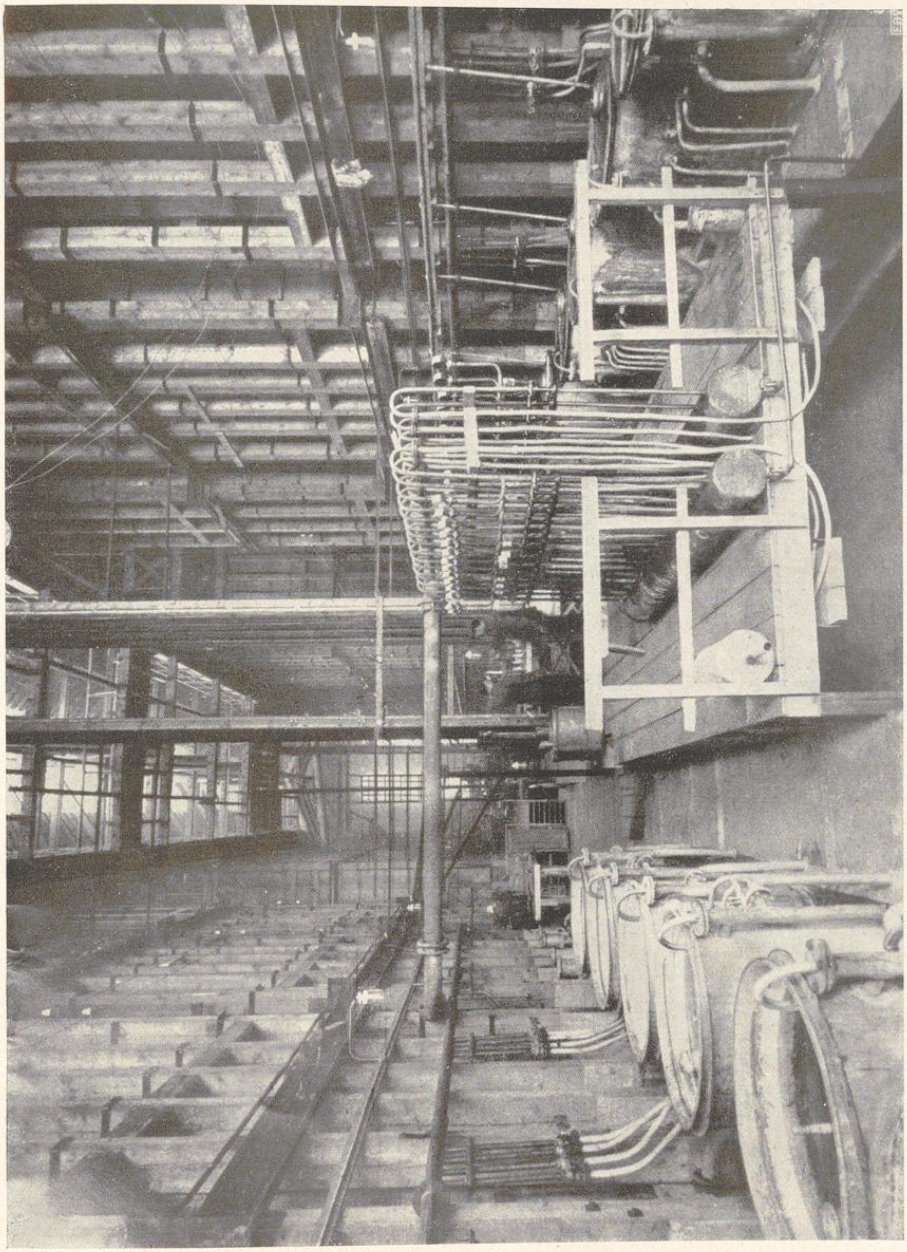
Schwefelsäure-Werke Curtius, G. m. b. H., Duisburg

Phot. Achenbach



Schwefelsäure-Werke Curtius, G. m. b. H., Duisburg

Phot. Achenbach



Schwefelsäure-Werke Curtius, G. m. b. H., Duisburg



Werk I



Werk II

CHEMISCHE FABRIKEN E. MATTHES & WEBER

AKTIENGESELLSCHAFT

DUISBURG

Die Anregung zu der Gründung dieser Firma gab bereits im Jahre 1834 der Schwefelsäurefabrikant Friedrich Curtius, so daß im Jahre 1838 durch diesen und die Herren M. E. Matthes und C. A. Weber die Firma E. Matthes & Weber in Duisburg begründet wurde, welche damals zu den wagemutigen Pionieren der deutschen chemischen Großindustrie zählte, und deren Betriebsanlagen zwischen dem Außenhafen und der Krefelder Straße in Duisburg lagen (Werk I).

M. E. Matthes, welcher bereits in den ersten dreißig Jahren des Bestehens der Firma Salzsäure, Natronsulfat, kristallisierte und kalzinierte Soda nach dem Le Blanc-Verfahren, Chlorkalk, Schwefel und als einer der ersten in Deutschland Aetznatron herstellte, wurde in den ersten Jahren des Bestehens der Firma durch seinen Bruder August Matthes tatkräftig unterstützt. Letzterer wurde aber durch einen frühen Tod von der erfolgreichen, mehrjährigen Mitarbeit abgerufen. C. A. Weber unterstützte seinen Gesellschafter Matthes bei seinen bahnbrechenden Arbeiten aufs Erfolgreichste. Nach dem Ausscheiden von M. E. Matthes trat auch die Mitarbeit des Friedrich Curtius jr. in den Vordergrund und nach dem Tode von C. A. Weber die erfolgreiche Tätigkeit dessen Sohnes und späteren Geheimen Kommerzienrates Julius Weber, welcher das Unternehmen mehr als 30 Jahre leitete und im Jahre 1879 das Le Blanc-Soda-Verfahren durch das Ammoniaksodaverfahren ersetzte und hierzu umfangreiche Betriebsanlagen in Duisburg-Hochfeld am südlichen Ufer des Außenhafens in dem Straßenviereck Engel-, Reichs-, Vulkan- und Rechtsstraße errichten ließ (Werk II). Richard Curtius, der Enkel des Mitgründers Friedrich Curtius, war von 1890-1900 ebenfalls an der Leitung der Firma beteiligt. Im Jahre 1897 wurde neben der Ammoniaksodafabrik eine neue Fabrik zur Herstellung von kaust. Soda errichtet.

Im Jahre 1901 wurde die offene Handelsgesellschaft in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, deren Aktien in Händen der damaligen Werksbesitzer verblieben. Alsbald wurden dann neue Fabriken zur Herstellung von Schwefelsäure aus Schwefelkies und Zinkblende und zur Gewinnung von Nebenprodukten, sowie verschiedener Ammoniaksalze größter Reinheit errichtet.

Das Fabrikgelände der Firma hat z. Zt. eine Ausdehnung von rund 79 000 qm, von denen etwa 37 500 qm mit Fabrikations- und Eisenbahnanlagen und 1 500 qm mit Büros und Laboratorien bebaut sind. Die Firma beschäftigt nahezu 600 Arbeiter und Angestellte. Die Werke verfügen über 40 eigene normalspurige Eisenbahnwagen. Die Heizfläche der vorhandenen Dampfkessel beträgt 2400 qm. Zur Krafterzeugung dienen Dampfmaschinen und Turbinen mit insgesamt über 1100 PS. Der Jahresbedarf an Rohmaterialien einschl. Kohlen beträgt ca. 170 000 t, die gesamte Jahresproduktion ca. 75 000 t. Auszeichnungen erhielt die Firma auf den Ausstellungen in Berlin 1844, München 1854, Düsseldorf 1880, London 1851 und 1862, Wien 1873, Paris 1855, 1867 und 1900.

Im Jahre 1916 erwarben die Inhaber der Firma Henkel & Cie., Fabrik chemischer Produkte in Düsseldorf, sämtliche im Besitz der Familien Weber und Curtius befindlichen Aktien, zu einer Zeit, wo die Begleiterscheinungen und Nöte des großen Krieges schwer auf den Betrieben lasteten. Die neuen Aktionäre, Kommerzienrat Fritz Henkel sen., Kaufmann Fritz Henkel jun. und Chemiker Dr. Hugo Henkel zeigten dann in den Nachkriegsjahren alles Verständnis für die Instandsetzung, Verbesserung und Erweiterung der Fabrikanlagen. Die Firma E. Matthes & Weber Aktiengesellschaft ist also bis auf den heutigen Tag immer dem Gesetze des Fortschrittes gefolgt und hat sich dem Wandel der Zeiten und den Ergebnissen wissenschaftlicher Forschung erfolgreich anzupassen gewußt, so daß diese Firma auch heute noch unter den Soda- und Säurefabriken in erster Linie steht.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Teilansicht

NIEDERRHEINISCHES SAUERSTOFFWERK

GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

DUISBURG-RUHRORT

AM NORDHAFEN 32 / FERNRUF NORD 8331

Zu den wichtigsten und unentbehrlichsten Arbeitsverfahren der gesamten metallverarbeitenden Industrien gehört heute unstreitig das autogene Schneid- und Schweißverfahren. Die außerordentliche Entwickelung und ständig wachsende Verbreitung dieses Verfahrens haben dazu geführt, daß heute ein metallverarbeitender Betrieb ohne die zur autogenen Metallbearbeitung erforderlichen Einrichtungen und Werkzeuge undenkbar ist.

Ein unentbehrlicher Betriebsstoff der autogenen Schneid- und Schweißtechnik ist gasförmiger Sauerstoff, der auf hohen Druck verdichtet, in den bekannten Stahlflaschen in den Handel gelangt. Das im Verhältnis zum Inhalt überaus hohe Gewicht der Stahlflaschen belastet in den Fällen, wo Sauerstoff aus größerer Entfernung herbeigeschafft werden muß, dieses Gas mit so erheblichen Beförderungskosten, daß eine wirtschaftliche Verwendung in Frage gestellt werden kann. Aus diesem Grunde ist das Verlangen der Verbraucher verständlich, ihren Sauerstoffbedarf ohne wesentliche Belastung durch Transportkosten möglichst am Orte des Verbrauches ständig beziehen zu können.

Diesem Verlangen trägt das Niederrheinische Sauerstoffwerk in Duisburg-Ruhrort für die Stadt Duisburg und ihre nähere und weitere Umgebung weitestgehend Rechnung. Infolge der überaus frachtgünstigen Lage zu den zahlreichen Verbrauchsstellen in diesem Bezirke ist heute die Möglichkeit gegeben, Sauerstoff höchster Reinheit ohne wesentliche Transportkosten ständig in Leihflaschen des Werkes sowie Eigentumsflaschen des Verbrauchers beziehen zu können.

Das Gleiche gilt für die bei der autogenen Metallbearbeitung benötigten Gase

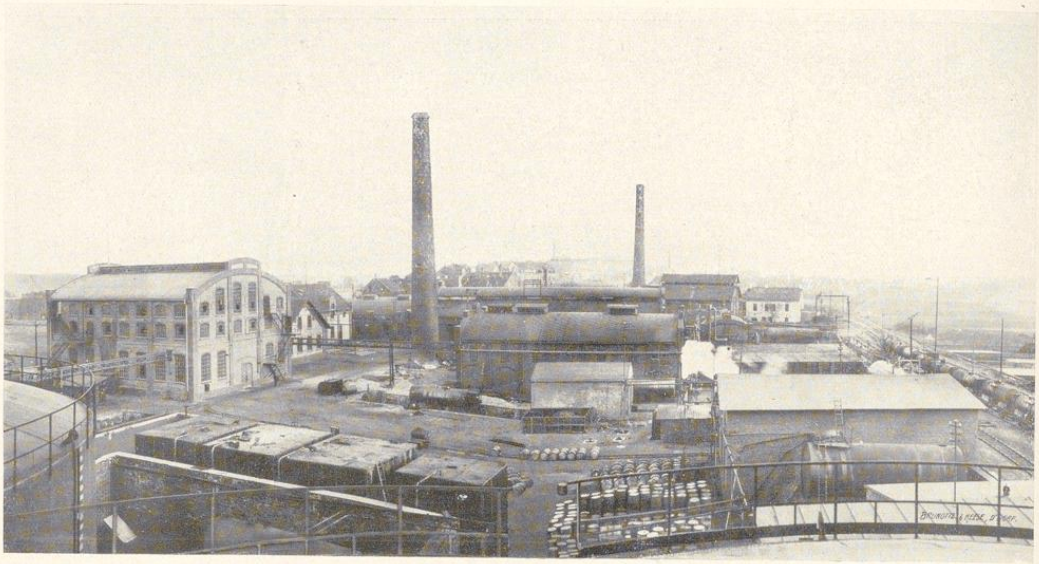
Azetylen-Dissous (gelöstes Azetylen)
Wasserstoff,

die das Niederrheinische Sauerstoffwerk ständig zur Verfügung der Verbraucher hält, sowie für

Calcium-Carbid
Stickstoff

und sämtliche bei der autogenen Metallbearbeitung nötigen Einrichtungen und Werkzeuge wie: Azetylengasapparate, Schneidbrenner, Schweißbrenner, Reduzierventile, Schläuche, Schweißpulver etc.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



RÜTGERSWERKE-AKTIENGESELLSCHAFT

DUISBURG-WANHEIMERORT

FABRIK DUISBURG

Der Grundstock zu der jetzigen Chemischen Fabrik der Rütgerswerke-Aktiengesellschaft im Stadtteil Wanheimerort von Duisburg zwischen der Wanheimer Straße und dem Rhein wurde von Herrn Joh. Chr. Leye aus Bochum gelegt, der im Jahre 1874 auf einem für einen Fabrikbau sehr günstig gelegenen Gelände am Duisburger Südhafen eine Teerdestillation errichtete. Am 1. Februar 1883 ging die Fabrik, nachdem sie inzwischen einige Jahre einer belgisch-englischen Firma gehört hatte, in den Besitz der offenen Handelsgesellschaft Chemischen Fabrik Lindenhof C. Weyl & Comp. über, welche bereits in Mannheim eine große Teerdestillation betrieb.

Durch einen umfangreichen Fabrikbrand wurde im Jahre 1884 das Gebäude des Teerdestillationsbetriebes gänzlich vernichtet. Die Chemische Fabrik Lindenhof C. Weyl & Comp. stellte die Gebäude in erweitertem Umfange wieder her und baute auch in den folgenden Jahren unter fortschreitender Steigerung der Produktion die Fabrik weiter aus. Als im Februar 1902 die offene Handels-

gesellschaft in eine Aktiengesellschaft unter Firma Chemische Fabrik Lindenhof C. Weyl & Comp. Aktiengesellschaft umgewandelt wurde, ging auch die Duisburger Fabrik zusammen mit den beiden anderen Fabriken der Gesellschaft in Mannheim und Hüningen auf die neu gegründete Aktiengesellschaft über, welche später die verkürzte Firma Chemische Fabrik Weyl Aktiengesellschaft annahm. Nachdem die Aktiengesellschaft mit der Rütgerswerke-Aktiengesellschaft zu Berlin, welche in der Teerprodukten-Industrie führende Stellung in Deutschland hat, im Jahre 1905 eine Interessengemeinschaft eingegangen war, wurde später die Duisburger Fabrik der Verwaltung der Rütgerswerke-Aktiengesellschaft angegliedert und von dieser Firma auf dem weiter im Eigentum der Chemischen Fabrik Weyl Aktiengesellschaft verbliebenen Grund und Boden betrieben.

In der Fabrik Duisburg werden Teererzeugnisse, wie

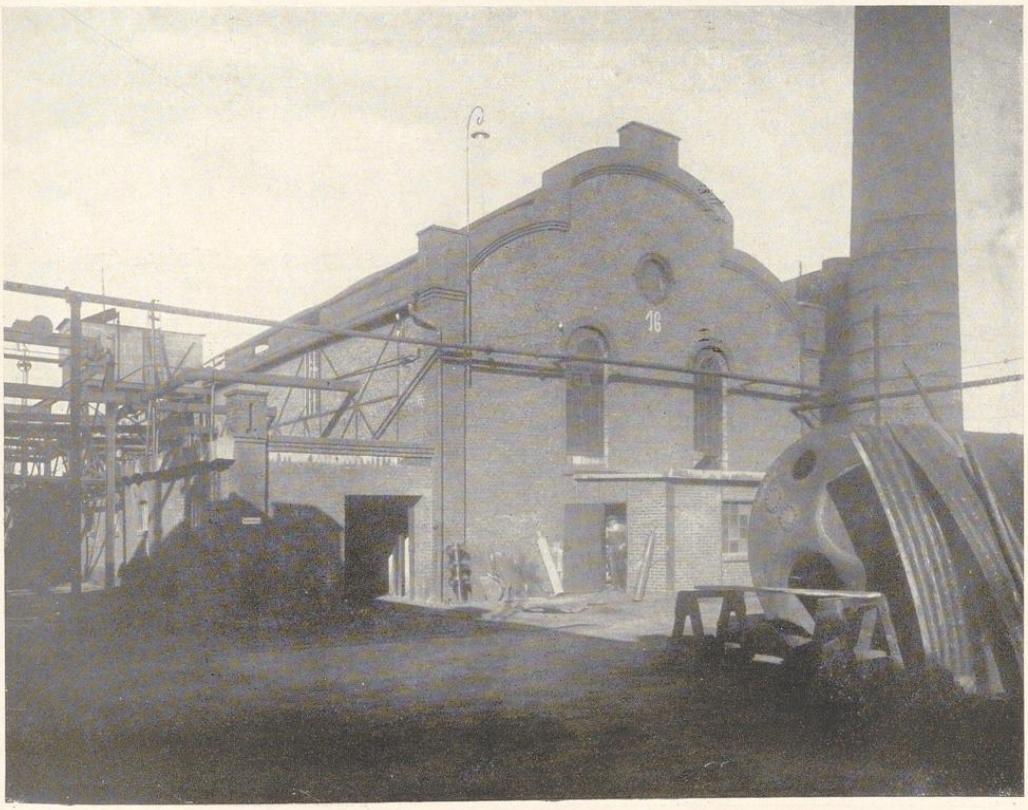
Stahlwerks-, Anstrich- und präp. Teer,
Imprägnier-, Heiz- und Motorentreiböl,
Carbolineum,
Naphtaline, Reinanthracen,
Steinkohlenteerpech usw.

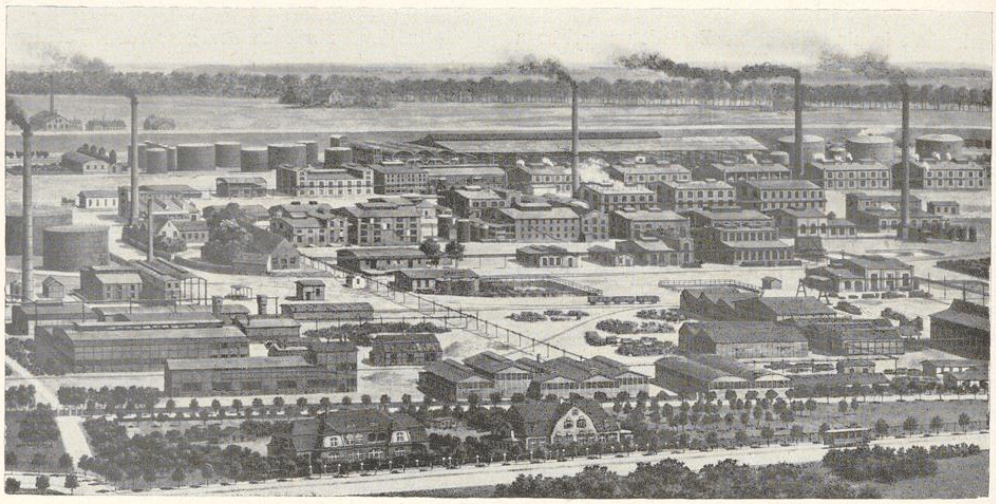
hergestellt.

Als Sonderfabrikate erzeugt die Fabrik

schnelltrocknende Eisenlacke, sowie
Teerfirnis und Straßenteer.

Letzteres Erzeugnis hat bei Stadt- und Gemeinde-Verwaltungen in neuerer Zeit ganz besonderes Interesse gefunden, weil man der Herstellung von asphaltartigen Straßendecken mit einem für diesen Zweck besonders vorbereiteten Teer erhöhte Aufmerksamkeit entgegenbringt.





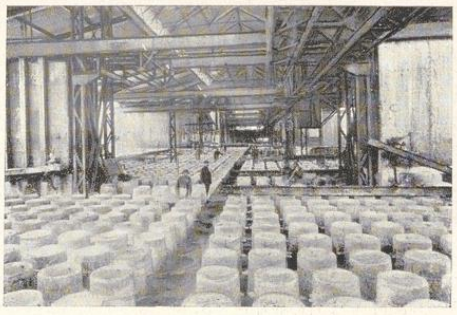
Werk Meiderich

GESELLSCHAFT FÜR TEERVERWERTUNG
M. B. H.
DUISBURG-MEIDERICH

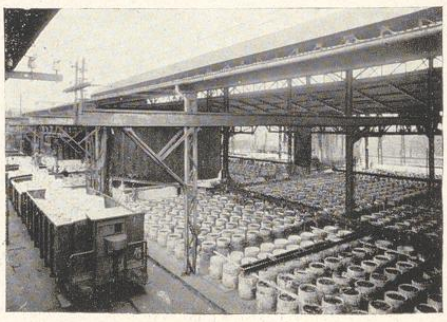
TEERPRODUKTEN- UND ELEKTRODENFABRIKEN
IN DUISBURG-MEIDERICH, RAUXEL i. WESTFALEN UND
ALSDORF (BEZ. AACHEN)

Das Unternehmen wurde gegründet im Jahre 1905 von führenden Bergwerksgesellschaften im rheinisch-westfälischen Industriegebiet zum Zwecke bestmöglichster und wirtschaftlichster Verwertung, Weiterverarbeitung und Veredelung des auf ihren Kokereien gewonnenen Steinkohlenteers und seiner Erzeugnisse in gemeinsam betriebenen Fabriken. Die Teerverarbeitung des Unternehmens ist von 86 000 Tonnen im Jahre 1906 auf rd. 350 000 Tonnen jährlich gestiegen, wodurch eine dauernde Vergrößerung der Werksanlagen bedingt wurde, die heute insgesamt eine Fläche von 85 ha bedecken.

Der Transport des Steinkohlenteers von den Kokereien der Zechen zu den Fabrikanlagen der Gesellschaft sowie der Transport der flüssigen Erzeugnisse der Gesellschaft geschieht in ca. 1000 eigenen Kesselwagen oder in eigenen Tankschiffen von den Hafenanlagen der Gesellschaft aus. Die Gesellschaft unterhält außerdem große Tank- und

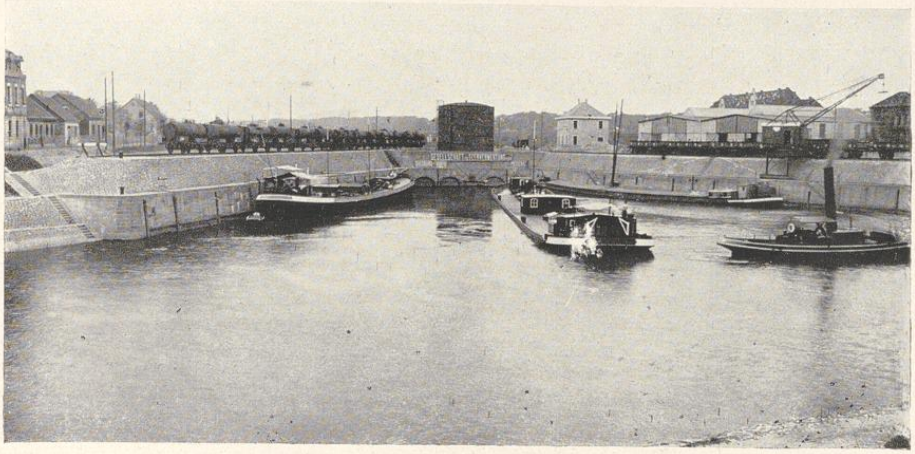


Pechhof II, Rauxel



Pechverladung, Meiderich

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Hafen Meiderich

Umschlagsanlagen sowohl in verschiedenen Binnenhäfen als auch für den Ueberseeverkehr in Amsterdam und Hamburg.

Als Gesellschafter und Teerlieferanten stehen folgende Firmen der Bergwerks-Industrie mit dem Unternehmen in Verbindung: Gewerkschaft Friedrich Thyssen, Klöckner-Werke, Rhein. Stahlwerke, Gelsenkirchener Bergw.-A.-G., Köln-Neuessener Bergw.-Verein, Deutsch-Luxemb. Bergw.- und Hütten-A.-G., Mannesmannröhren-Werke Abt.: Bergwerke, Friedr. Krupp, Eschweiler Bergw.-Verein, Rombacher Hüttenwerke. Steinkohlenbergwerke: Graf Bismarck, Mont-Cenis, Constantin der Große, Dahlbusch, Helene und Amalie, Nordstern, Emscher-Lippe, Neumühl, Zollverein, Hermann, Auguste Viktoria, Carolus Magnus, Friedrich Heinrich, Rheinpreußen, Trier.

Die wesentlichsten Erzeugnisse des Unternehmens sind: Steinkohlenteerpech für die Brikettfabriken, Teeröle der verschiedensten Art für Treib- und Heizzwecke, sowie für die Imprägnierung von Hölzern, Naphtalin, Anthracen und Carbazol für die Farben-Industrie, Spezialteere für die Hütten-Industrie und den Straßenbau, Benzol und Toluol als Triebstoffe und für Farbzwecke, Phenol, Kresol und Xylenol für die Farben- und Sprengstoff-Industrie sowie als Desinfektionsmittel, ferner Schmieröle, Dach- und Eisenlacke, Dachpappen, Elektroden und Anoden für Karbid- und Aluminium-Industrie, sowie zahlreiche chemische Feinpräparate für die verschiedensten Zwecke, insbesondere die pharmazeutische und Riechstoff-Industrie.



Ofenraum, Elektrodenfabrik Meiderich

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Maschinenbau-Aktiengesellschaft

TIGLER

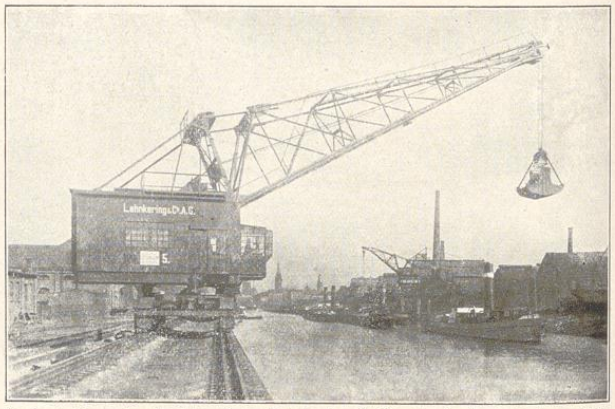
Duisburg-Meiderich am Rhein

Die Maschinenbau-Aktiengesellschaft Tigler in Duisburg-Meiderich entstand aus den im Jahre 1854 in Duisburg-Ruhrort gegründeten und 1872 nach Duisburg-Meiderich verlegten Maschinenfabrik und Eisenkonstruktionswerkstätten von Moritz Tigler & Co. Diese Firma wurde am 25. Oktober 1899 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und seither unter diesem Namen weitergeführt. Mitten im rheinisch-westfälischen Industriegebiet liegend, steht sie in inniger Fühlung mit den Werken dieses Gebietes und liefert ihnen alle Spezialmaschinen und Eisenkonstruktionen mit den technisch vollkommensten Neuerungen. Das Werk zergliedert sich in die vier folgenden großen Hauptabteilungen:

Die **Abteilung Kranbau** ist führend auf dem Gebiete moderner Großhebezeuge und baut Umschlagseinrichtungen und Hafenkrane bis zu den größten Abmessungen. Für kleine Hafenanlagen und geringere Leistungen werden geschmackvolle Halb- und Volltorkrane, Drehkrane und Bockkrane in gefälliger Ausführung geliefert. Für die Bedienung größerer Lagerplätze dienen Verladebrücken mit Laufkatzen oder Drehkranen. Die Maschinenbau-Aktiengesellschaft Tigler baut dieselben bis zu 20 t Nutzlast und für Spannweiten bis 80 m und darüber. Die Krane werden auf Wunsch mit eichfähigen Waagen, Siebvorrichtungen usw. ausgerüstet. Zum Entladen von Eisenbahnwagen in Schiffe, Bunker oder auf Lager werden Wagenkipperbrücken ausgeführt; mit denselben werden die vollen Eisenbahnwagen in die Schiffe oder auf Lager entleert und es werden Leistungen bis zu 400 t in der Stunde erreicht. Die Windwerke der Laufkatzen und Drehkrane werden sowohl für



Erzverladebrücke, 74 m Spannweite mit Erzbrecher und Greiferdrehkran, 20 t Tragkraft, 14 m Ausladung, am Erzlager der Rheinischen Stahlwerke im Nordhafen der Duisburg-Ruhrorter Häfen.



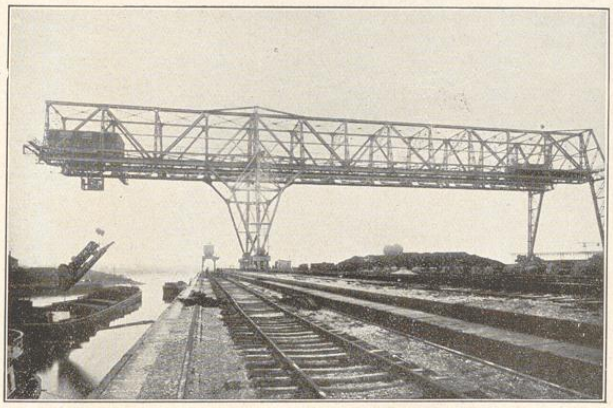
Greiferdrehkran der Speditionsfirma Lehnkering & Cie. A. G. im Außenhafen Duisburgs, Tragfähigkeit 6 t bei 22 m Ausladung, 8 t bei 16 m Ausladung.



Volltorkran mit Selbstgreifer im Außenhafen Duisburgs für die Allgemeine Speditionsgesellschaft A. G., Tragkraft 6 t bei 21 m Ausladung, 8 t bei 15,6 m Ausladung.

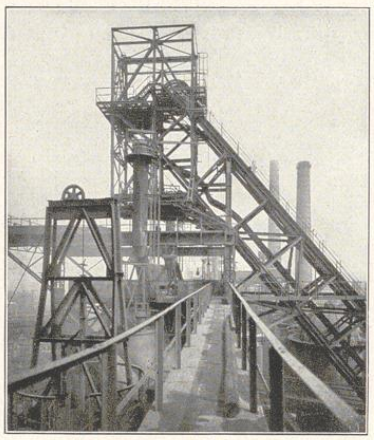
Stückgutbetrieb, als auch für Greiferbetrieb oder für beides hergestellt; es sind der Maschinenbau-Aktiengesellschaft Tigler eine Reihe von Sonderausführungen für solche Windwerke durch Patente und Patentanmeldungen geschützt. Die Abbildungen zeigen eine Reihe von Krananlagen, die die Maschinenbau-Aktiengesellschaft Tigler in Duisburg bezw. in der Nähe der Stadt aufgestellt hat. Die erste Abbildung zeigt die große Erz-Verladebrücke der Rheinischen Stahlwerke von 74 m Spannweite, deren Greiferdrehkran von 20 t Tragkraft das Erz in den angehängten Erzbrecher oder auf Lager fördert. Die zweite und dritte Abbildung zeigen Drehkrane, die im Außenhafen Duisburgs stehen und durch ihre gefällige Formgebung zur Zierde ihrer Umgebung werden. Die große Wagenkipperbrücke, die auf Abbildung 4 dargesellt ist, befindet sich im Hafen Schwelgern der August-Thyssen-Hütte, Gewerkschaft Hamborn und dient zur Verladung der in Eisenbahnwagen anrollenden Kohle in die Rheinkähne.

Die Abteilung Kranbau baut außerdem alle Sonderkrane für Hütten- und Stahlwerke, dieselben werden auf Grund der gesammelten Erfahrungen in erstklassiger Weise ausgeführt und sind für den schweren Tag- und Nachtbetrieb dieser Werke be-



Wagenkipperbrücke der August-Thyssen-Hütte, Gewerkschaft Hamborn im Hafen Schwelgern, 70 m Spannweite, 55 t Tragkraft, 400 t Stundenleistung.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

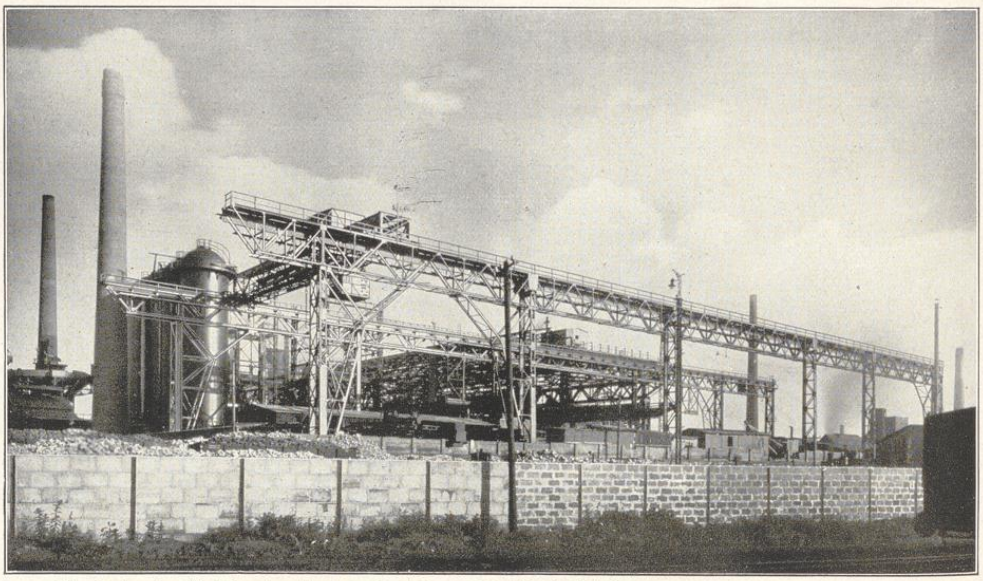


Neuzeitliche Hochofenbeschickungsanlage durch Schrägaufzug Küppers-Tigler der Rheinischen Stahlwerke in Duisburg-Meiderich

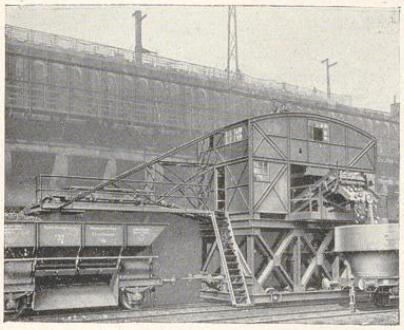
sonders reichlich bemessen. Fast in allen Hütten- und Stahlwerken des rhein.-westf. Industriegebietes befinden sich Sonderkrane der Firma wie: Gießkrane, Zangenkrane, Chargierkrane, Fallwerksanlagen, Masselschlagwerkskrane usw.

Die Abteilung Maschinenbau befaßt sich mit dem Bau von Sondermaschinen für Hütten- und Stahlwerke, wie: Gießwagen, Spezialwagen für Stahl, Roheisen, Schlacke usw., Schrägaufzüge, Gas- und Luftventile usw.

Die Abteilung Brikettbau baut seit ca. 30 Jahren Steinkohlen-Brikettfabriken für jede gewünschte Brikettform und Stundenleistung unter Verwendung von Tigler-Kniehebel-, Busse-Tigler-, verbesserte Eiform- und Couffinhal-Pressen. Auf Grund langjähriger Facherfahrung wird besonderer Wert auf möglichst übersichtliche Anordnung der maschinellen Einrichtung, kurze Förderwege, zweckentsprechende Verarbeitung und Mischung des Brikettiergutes sowie Ausbildung und Anordnung der einzelnen Maschinen je nach der Art des Brikettiergutes gelegt. Die in den meisten Fällen für die Trocknung der Rohkohle erforderlichen Trockentrommeln sind bis zur höchsten Vollkommenheit ausgebildet und werden auf Wunsch mit Staubkohlenfeuerung ausgeführt. Die zahlreichen Auslandslieferungen der Firma bürgen für den guten Ruf ihrer Erzeugnisse; sie dient ihrer Kundschaft mit den zuverlässigsten Angaben, Ratschlägen und Entwürfen für Neuanlagen und führt die Aufträge aufs sorgfältigste und gewissenhafteste aus. Von



Eisenbauten einer Hochofenanlage im Gesamtgewicht von 3000 t für die Duisburger Kupferhütte in Duisburg a. Rhein.

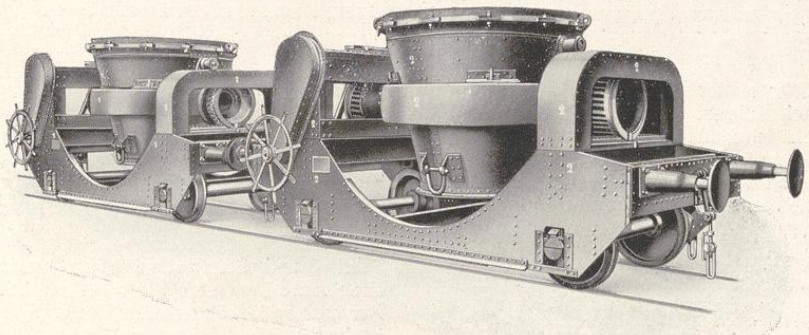


Kokssieb- und Verladeeinrichtung einer neuzeitlichen Koksofenanlage, 40 t Stundenleistung.

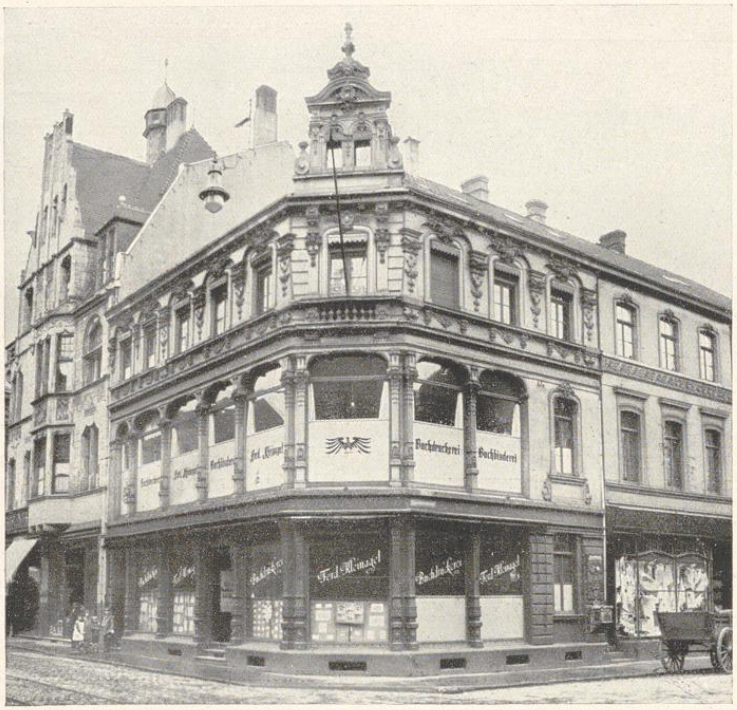
der Maschinenbau-Aktiengesellschaft Tigler werden ebenfalls Gichtstaub- und Erzbrikettierungsanlagen bei Verwendung von verschiedenen Bindemitteln ausgeführt und es haben sich hierfür die Tigler-Kniehebel- und Eiformpressen auf das Vorzüglichste bewährt. Für die Aufbereitung von Kohle und Koks werden Separationen und Siebvorrichtungen gebaut. Eine fahrbare Kokssieb- und Verladevorrichtung, die für die Jacobischächte der Gutehoffnungshütte geliefert ist, ist auf einer Abbildung dieses Aufsatzes dargestellt; sie dient zur Absiebung des im Kokereibetriebe erzeugten Feinkoksstaubes, während die Koksstücke unmittelbar in die Begichtungskübel gefördert werden.

Die Abteilung für Eisenkonstruktionen liefert alle Eisenbauten jeder Art und Größe, wie: Fabrikhallen, Hochofengerüste, Fördergerüste, Schrägaufzüge, Bunkeranlagen, Kohlen- und Kokstürme, Hellinge usw. Nebenstehende Abbildung zeigt die Eisenbauten einer Hochofenanlage im Gesamtgewichte von 3000 t, die für die Duisburger Kupferhütte ausgeführt wird.

Infolge der Lage der Maschinenbau-Aktiengesellschaft Tigler mitten im rheinisch-westfälischen Industriegebiete und infolge der innigen Fühlung mit der Groß-Industrie dieses Gebietes ist die Entwicklung dieses Werkes eng verbunden mit dem Aufblühen dieses Gebietes im allgemeinen als auch im besonderen mit dem Aufblühen der Stadt Duisburg.



Schlackenpfannenwagen.



BUCH- U. KUNSTDRUCKEREI FERD. KLEINAGEL / DBG.-RUHRORT

INHABER WILLY UND EUGEN KLEINAGEL

GESCHÄFTSBÜCHERFABRIK / PAPIERGROSSHANDLUNG / BÜROBEDARF

LUDWIGSTRASSE 4 (ECKE LANDWEHRSTRASSE) / FERNSPRECHER NORD 6566

GEGRÜNDET IM JAHRE 1889

Im Jahre 1879 war der Begründer der Firma Ferd. Kleinagel nach Ruhrort übergesiedelt, um 1889 mit einem Geschäftsfreunde den Grundstein für sein Unternehmen zu legen. 1904 schied er aus, um im selben Jahre an der Ecke Landwehr- und Ludwigstraße 4 seine Buchdruckerei neu zu begründen.

Unter Ueberwindung dauernder und ernster Schwierigkeiten, wie sie einem aufstrebenden Lebenswerk nur erwachsen können, entwickelte sich das Unternehmen in zäher, rastloser Arbeit und erreichte schließlich aus sich selbst heraus die allgemeine und restlose Anerkennung und Wertschätzung aller Kunden. — Allzufrüh wurde der Begründer im rüstigsten Schaffensalter von 53 Jahren durch einen plötzlichen Tod am 15. Dezember 1908 hinweggerafft. Seine Witwe übernahm das Geschäft und übertrug die Führung ihrem ältesten Sohne Willy, der in Gemeinschaft seines jüngeren Bruders Ferdi alles daran setzte, das Lebenswerk des Begründers zu erhalten. 1920 schied Ferdi Kleinagel aus und seine Stelle übernahm der dritte Sohn Eugen Kleinagel. Am 1. April 1925 zog sich die Witwe Kleinagel zurück und das Geschäft ging in den Besitz der Söhne Willy und Eugen Kleinagel über.

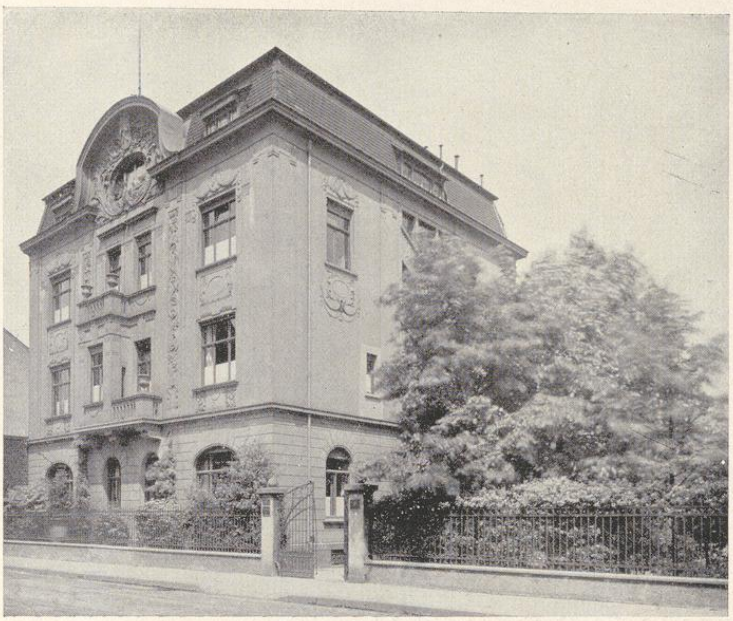
Gleich nach dem Kriege wurde als Sonderheit die Anfertigung von Karteikarten aufgenommen und die Buchbinderei soweit ausgebaut, daß selbst das größte Geschäftsbuch in jeder gewünschten Einbandart gefertigt werden kann.

Durch fortgesetzten Erwerb neuzeitlichen Schrift- und Schmuckmaterials, sowie moderner Druckmaschinen und ein tüchtiges schöpferisches Personal, rationelle Arbeitsweise und Einrichtungen, ist die Firma in der Lage, den hohen Anforderungen, die heute an eine Buchdruckerei gestellt werden, in vollem Maße zu genügen.

Drucksachen jeder Art für Handel und Gewerbe, Behörden, Industrie, Schiffahrt, sowie für den privaten Bedarf werden zu angemessenen Preisen in nur erstklassiger, zweckentsprechender Weise hergestellt.

Die Folge des immerwährenden Bestrebens, nur durch größte Leistungsfähigkeit den Wünschen der Besteller gerecht zu werden, ist der sich immer vergrößernde Kundenstamm.

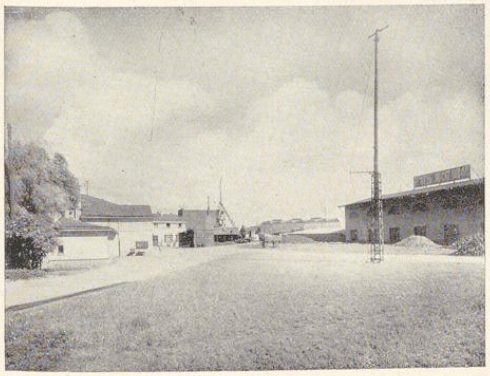
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Geschäftshaus Wittekindstrasse 23

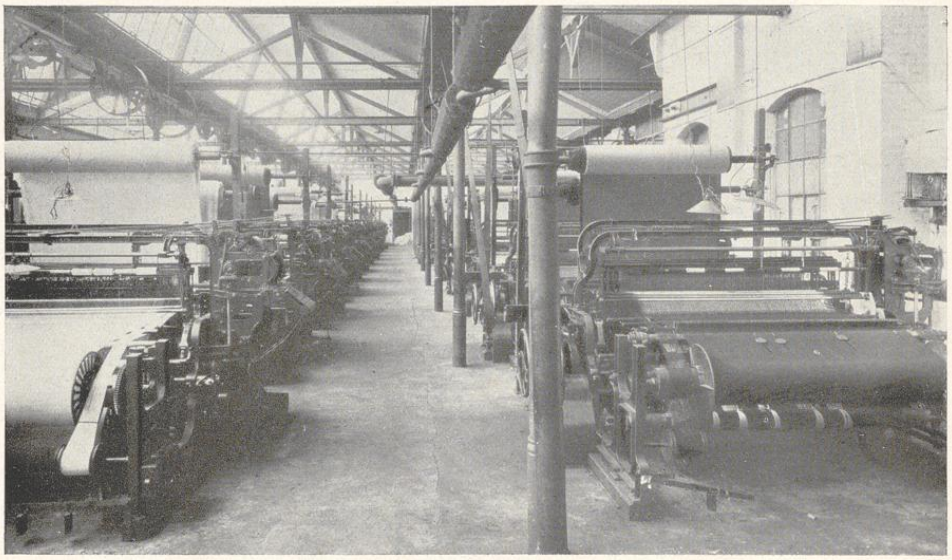
GEBR. RÖCHLING / DUISBURG

Das Handelshaus Gebr. Röchling gehört mit den Häusern in Berlin, Hannover, Köln, Leipzig, Ludwigshafen a. Rh., Mannheim, München, Bremen, Hamburg, Lübeck zu dem Röchlingkonzern. Gestützt auf die industriellen Unternehmungen des letzteren und seine weitverzweigten Beziehungen zur deutschen und ausländischen Industrie vertreibt das Haus Roheisen, Walzeisen, Legierungen, Metalle, Gießereibedarfsartikel und Kohlen. Das Duisburger Haus wurde im Jahre 1863 in Ruhrort gegründet und im Jahre 1902 nach Duisburg, Wittekindstraße 23, verlegt (ob. Bild), während das Lager sich in Duisburg, Ruhrorter Straße (untere Bilder), befindet.





UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Durchblick in einen Teil des Websaales

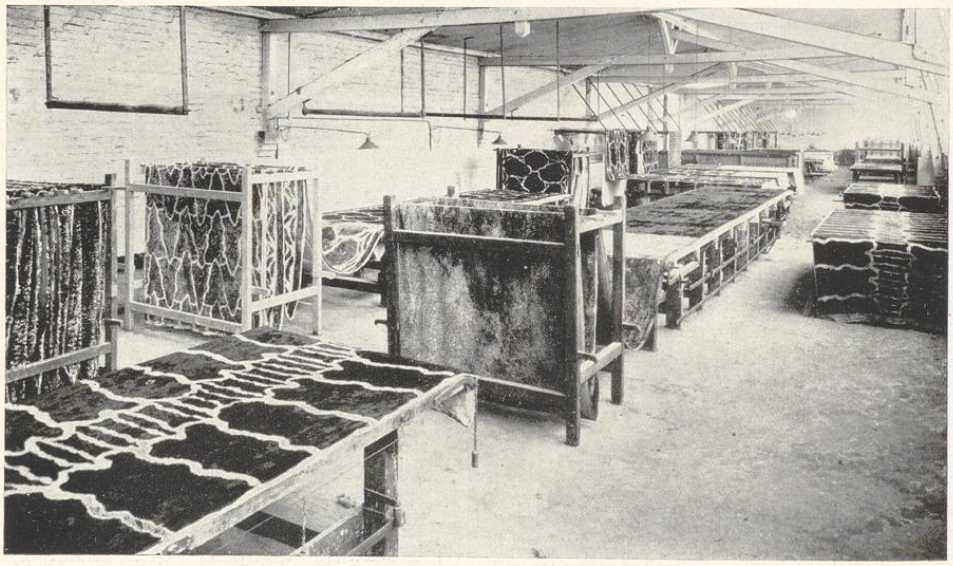
REINHARD SCHULTE · DUISBURG

MECHANISCHE WEBEREI, FÄRBEREI UND APPRETUR

Die Firma Reinhard Schulte wurde im Jahre 1900 vom Vater des jetzigen Inhabers gegründet.

Sie ist aus kleinen Anfängen heraus entstanden und erstreckte sich in den ersten 3 Jahren nur auf Weberei, in welcher Plüsche für die Kinder-Konfektion und gerauhte Webwaren für die Schuhwaren-Industrie hergestellt wurden.

Es stellte sich aber sehr bald die Zweckmäßigkeit heraus, das Hauptgewicht auf die Herstellung von Stoffen für die Kinder-Konfektion zu legen. Diese Einstel-



Durchblick in einen Saal der Druckerei

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Lager und Versandraum der Decken-Abteilung

lung bildete den Anfang zur späteren ausgesprochenen Plüschweberei.

Im vierten Jahre wurde Wäscherei und Bleicherei eingerichtet und schon die nächsten Jahre brachten erhebliche Vergrößerungen der Weberei.

Nach Aufnahme von Plüschen für die Groß-Konfektion sowie solchen für die Herstellung weichgestopfter Spielwaren wurde abermals eine durchgreifende Vergrößerung der Weberei notwendig, der sich bald die Errichtung einer Färberei und einer Druckerei anschloß.

Zurzeit umfassen die gesamten Arbeitsräume eine Fläche von rund 6300 qm.

Die Einrichtung der Druckerei ermöglichte die Herstellung von Wollplüschen für Reise-, Auto- und Divandecken und diese bilden seitdem einen beträchtlichen Teil der Produktion. Auch die Fabrikation der Spielwaren- und Konfektionsplüsche hat sich durch die Errichtung der neuen Anlagen ständig vervollkommnet und die Herstellung hochwertiger Plüsche bildet heute eine Spezialität der Firma.

Sämtliche Erzeugnisse werden durch eine bewährte Verkaufs-Organisation außer in Deutschland auch direkt und indirekt im europäischen Auslande sowie nach Uebersee vertrieben.



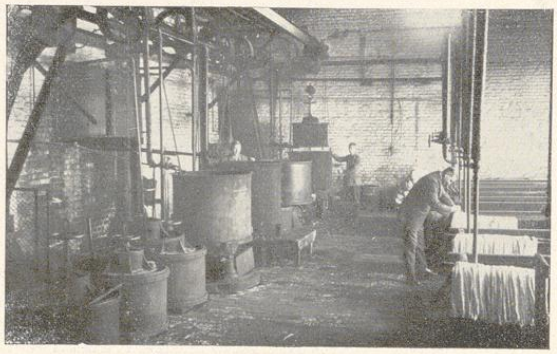
Ausstellungsraum für Decken

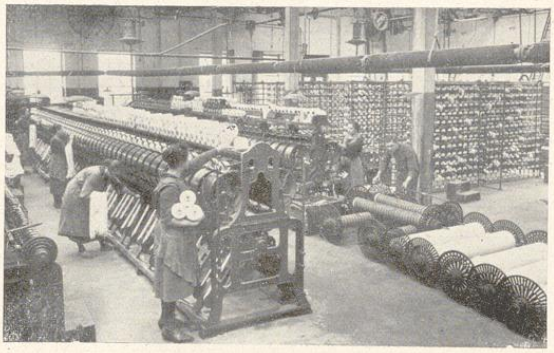
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

R. Schönstedt & Co. / Duisburg

Baumwoll-Buntweberei · Färberei · Rauherei · Ausrüstung

Fernsprech-Anschluß: Duisburg Nr. 4470 u. 4471 / Telegramm-Adresse: Schönstedt Duisburg







Duisburg, heute weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt als Industrie- und Hafenstadt, war in früheren Jahren ein Mittelpunkt der Textilfabrikation. Sie bereitete den Boden vor, auf dem sich die gewaltige niederrheinische Industrie erheben konnte, neben deren Zechen, Walzwerken und glühenden Hochöfen die Textilindustrie heute oft zu verschwinden scheint. Ein guter Teil der in Duisburg ansässig gewesenen Textilfabriken ist verschwunden und hat anderen Unternehmungen ihren Platz eingeräumt. Nur wenige Firmen sind es, die an der heimischen Fabrikation mit zähem Eifer festhalten und trotz aller Stürme der Zeit auch heute noch in ungeminderter Kraft ihren Platz neben der Großindustrie behauptet haben.

Zu diesen gehört das im Jahre 1864 von Rudolf Schönstedt als mechanische Weberei und Färberei gegründete Unternehmen. Nachdem kurze Zeit hindurch Rudolf Schönstedt mit einem Gesellschafter zusammen gearbeitet hatte, führte er bis zum Jahre 1906 das Unternehmen allein weiter. In diesem Jahre erfolgte der Eintritt seines Sohnes Friedrich Schönstedt, der das Unternehmen vom Jahre 1915 ab nach dem Tode seines Vaters bis zum Jahre 1918 leitete, wo auch er schon aus dem Leben abberufen wurde.

Die Geschäftsführung liegt seitdem in den Händen seiner Frau, Dr. med. Gertrud Schönstedt, die das Unternehmen als Kommanditgesellschaft im Geiste ihres verstorbenen Mannes weiterführt. Als treuer Mitarbeiter steht ihr Herr Heinrich Rauch, der seit 1900 in der Firma ununterbrochen tätig ist, zur Seite, und seiner selbstlosen Arbeit ist das glückliche Durchringen bis heute nicht zum geringsten Teil mit zu verdanken.

Die Firma, die anfänglich 50 Webstühle besaß, arbeitet heute mit 300 Webstühlen. Die Produktion erstreckte sich ursprünglich auf Nessel und Bettbarchent, doch ließ man bald die Nesselfabrikation zurücktreten, und der Betrieb wurde namentlich auf die Herstellung baumwollener Hemdenflanelle eingestellt. Gerade für diesen Artikel bieten die Industriestädte ein gutes Absatzgebiet, und Erzeugnisse dieser Art sind in Duisburg selbst derart verbreitet, daß man sie als „Duisburger Arbeiterhemden" zu bezeichnen pflegt. Die Firma stellt ferner Filterstoffe für

R. Schönstedt & Co. / Duisburg

Baumwoll-Buntweberei · Färberei · Rauherei · Ausrüstung

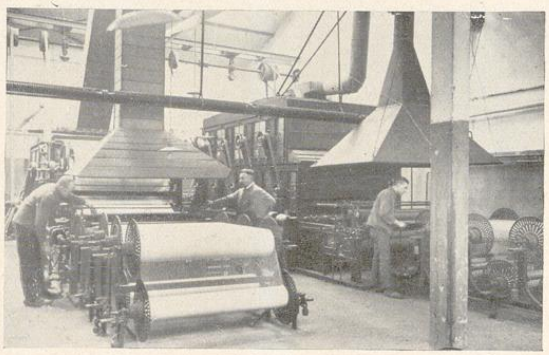
Fernsprech-Anschluß: Duisburg Nr. 4470 u. 4471 / Telegramm-Adresse: Schönstedt Duisburg

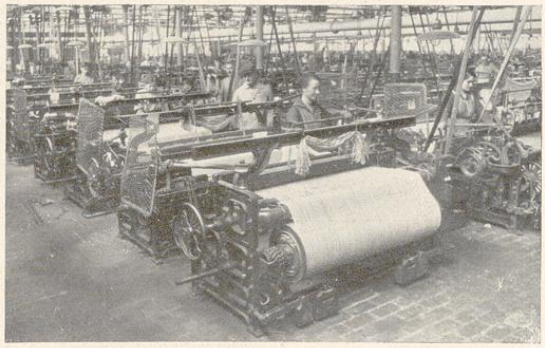
chemische Fabriken: Dirndl-, Schürzen- und Handtuchstoffe sowie Sportflanelle her. Ein Vorzug der Fabrikate sind neben der Qualität die echten Farben. Im übrigen ändern sich die Erzeugnisse, sowie es die Zeitverhältnisse und der Geschmack erfordern.

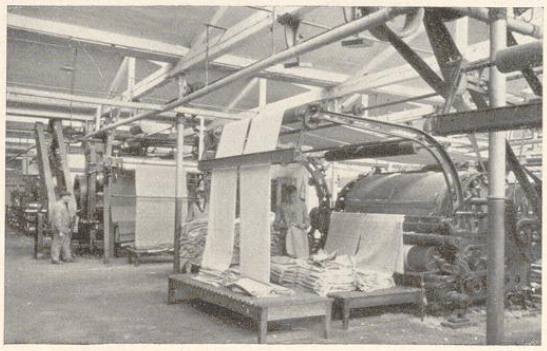
Ein Webereibetrieb kann sich nur in vollem Maße entfalten, wenn die Fabrikation nicht bei der einfachen Verarbeitung der Garne stehen bleibt. Dies wurde bald von der Firma erkannt, und sie gliederte an ihren Weberei- und Färbereibetrieb eine Rauherei und eine Ausrüstungsanstalt an, sodaß die Verarbeitung der Garne bis zum Fertigfabrikat, dem handelsfertigen Einzelartikel, im eigenen Betriebe durchgeführt wird.

Die Kriegszeit mit der notwendigen Umstellung gerade der Webereien auf Herstellung von Ersatz- und Papierstoffen, besonders aber die schwierigen Nachkriegszeiten, mußte auch die Firma R. Schönstedt & Co. durchkämpfen und überwinden. Die Absperrung des Ruhrgebietes im Jahre 1923 legte den Verkehr mit den im unbesetzten Deutschland ansässigen Firmen lahm, sodaß dorthin ein Absatz unterbunden wurde. Die Betriebsschädigungen bei Unruhen, Kurzarbeit und zeitweise Stillegung des gesamten Betriebes, die Schwierigkeiten der Inflation drängten auf das Unternehmen ein.

Langsam erst kann sich die deutsche Wirtschaft von den schweren Schlägen, die Kriegs- und Nachkriegszeit über sie gebracht haben, erholen. Doch wo zäher Eifer am Werk ist, wird sich der Erfolg einstellen. Aus dem Industriegebiet breiten sich die Verkehrswege nach allen Seiten hin aus, führen die Waren hinaus in die Welt und holen Rohstoffe, deren die Industrie des Ruhrgebiets zur Herstellung ihrer Fertigfabrikate bedarf, herein. Mit Mut und Zuversicht haben sich die Bewohner des Industriegebiets wieder an ihre Arbeitsstätten begeben. Wie so viele Firmen, so schicken auch R. Schönstedt & Co. heute bereits wieder ihre Waren in alle deutschen Landesteile. Neben Hochöfen und Essen arbeitet der Weber sicher und ruhig an seinem Webstuhle. Neben Großindustrie, dem Handel, der Schiffahrt wirkt er auf dem Boden althergebrachter heimischer Fabrikation am Zukunftskleide des deutschen Volkes und trägt den Namen seiner Heimatstadt in weite Fernen hinaus.









Fabrikansicht

EMIL THOMAS NACHFOLGER

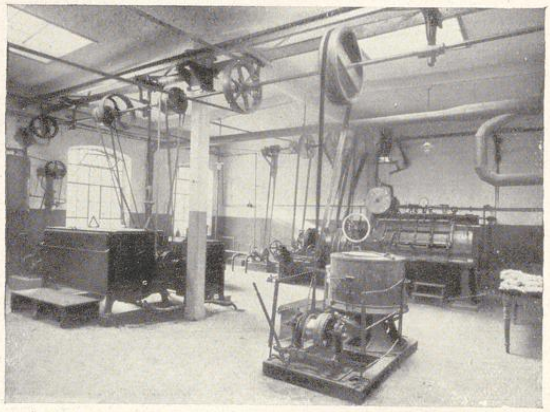
INHABER CARL AUGUST SCHAUMANN

FÄRBEREI UND CHEMISCHE REINIGUNGS-ANSTALT

FABRIK IN DUISBURG FERNRUF 574

RUHRORTERSTRASSE 84a

Spezialabteilungen:
für Teppich-Färbung, Reinigung u. Entstaubung
für Lederfärberei u. Stückfärberei
für Plisseèbrennerei u. Hohlsaumanfertigung
für Bettfedern-Reinigung usw.



Benzinwäscherei

Phot. Frohsinn

Eigene Läden in:

Duisburg, Sonnenwall 43, Fernruf 1974
Duisburg, Mülheimer Straße 56
Duisburg, Ruhrorter Str. 84a, Fernruf 574
Ruhrort, Ludwigstraße 9
Beeck, Am Markt 4
Meiderich, Auf dem Damm 79
Marxloh, Kaiser-Wilhelm-Straße 254
Homberg, Mörserstraße 51
Mörs, Homberger Straße 38
ferner in Ratingen, Wesel, Emmerich usw.



Teilansicht der Appretur — Phot. Frohsinn



Bügelsaal — Phot. Frohsinn

Die Fabrik wurde im Jahre 1903 von Herrn Heinrich Nelles als Nachfolger der Färberei Emil Thomas erbaut. Mit Eifer und Geschick widmete er sich seinem Unternehmen, das sich sehr bald eines guten Rufes auch über die Grenzen Duisburgs hinaus erfreute. Infolge anhaltender Krankheit des Herrn Nelles ging im Jahre 1919 die Fabrik käuflich in den Besitz des ihm befreundeten, langjährigen 1. Vorsitzenden des rheinisch-westfälischen Färbereibesitzer-Verbandes, Herrn C. A. Schaumann, Mülheim/Ruhr, über, welcher durch Erweiterung der auch für die eigene Licht- und Krafterzeugung eingestellten Kessel- und Dampfmaschinen-Anlagen, Aufstellung neuzeitlicher Maschinen und Apparate, Angliederung der Stück- und Leder-Färberei und Bettfedernreinigung usw. die Grundlage für eine erstklassige Arbeit schuf. / Heute zählt das Unternehmen zu den größten Deutschlands und wird wegen seiner vorbildlichen Einrichtung auch von den Fachgenossen des In- und Auslandes gern und viel besucht.



Spedition — Phot. Frohsinn

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Werk Duisburg



Werk Viersen

DUISBURGER BUNTWEBEREI
KOHLSTEDT & CRONE

MECHANISCHE WEBEREIEN / FÄRBEREI / BLEICHEREI UND ZWIRNEREI

IN DUISBURG UND VIERSEN

FERNSPRECHER Nr. 782 / TELEGRAMM-ADRESSE: BUNTWEBEREI
POSTSCHECK-KONTO: KÖLN Nr. 4677 UND HANNOVER Nr. 55331
GIRO-KONTO: DUISBURG-RUHRORTER BANK
FILIALE DER ESSENER CREDIT-ANSTALT, DUISBURG



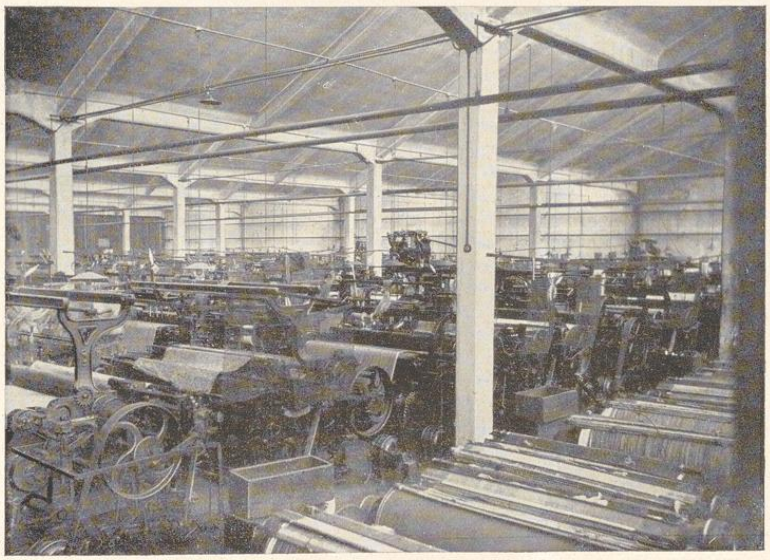
Mechanische Färberei



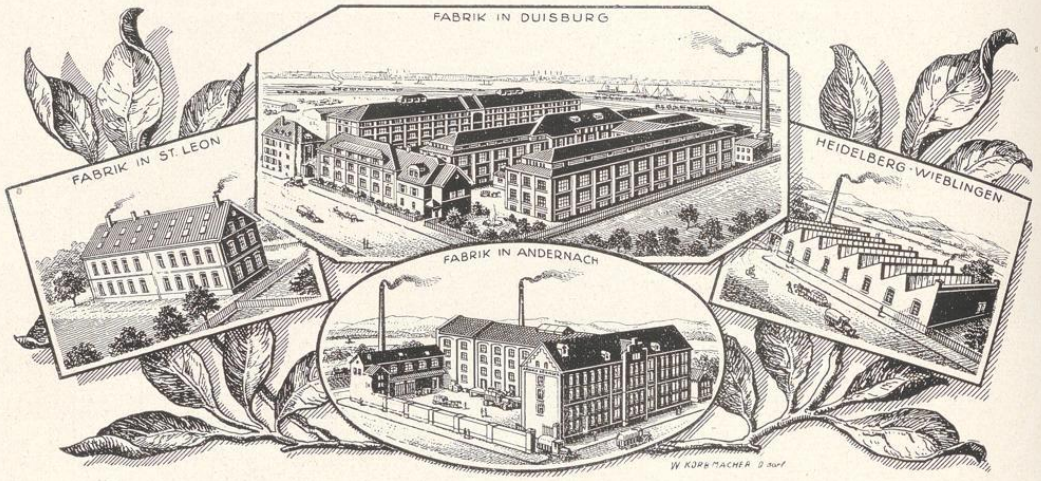
Kettschererei

SPEZIALITÄTEN:
ECHTFARBIGE KLEIDER- U. SCHÜRZENSTOFFE (INDANTHRENFARBEN)

Jetzige Inhaber der Firma: Wilh. Kohlstedt sen., Hermann Crone
Beschäftigt werden ca. 400 Arbeiter, 25 Angestellte
Anzahl der mechanischen Webstühle: 600 Stück
Gründungsjahr 1891



Teilansicht der Weberei



ARNOLD BÖNINGER · DUISBURG

RAUCH-, KAU-, SCHNUPFTABAK- UND ZIGARRENFABRIKEN

Im Jahre 1912 hat die Tabakfirma Arnold Böninger in Duisburg ihre Räume verlassen, die sie seit der Gründung des Geschäftes um die Mitte des 18. Jahrhunderts inne gehabt hatte. Dem fortschreitenden Verkehr der Stadt und der dadurch bedingten Verbreiterung der Kuhstraße mußte die Fabrik, die fast zum Wahrzeichen Alt-Duisburgs geworden war, weichen. Die langen Jahre des Bestehens der alten Fabrik bezeichnen eine bemerkenswerte Epoche in der Geschichte des deutschen Tabakhandels und der Tabakfabrikation.

Zur Zeit der Gründung der Firma Böninger in Duisburg bestand bereits eine lebhafte Einfuhr fremden Tabaks nach Deutschland, welcher zum größten Teil von Holland den Rhein herauf kam. So war die günstige Lage der Stadt für den Duisburger Tabakhandel von besonderem Vorteil. Als Tabakgenußmittel kannte man in dieser früheren Zeit allein Schnupf- und Rauchtabak. Der Schnupftabak war bereits bei den Indianern Amerikas bekannt, als die ersten Kenntnisse des Tabaks nach Europa gelangten. Unter Franz II. kam der Schnupftabak nach Frankreich, und unter Ludwig XIV. war die Tabakdose unvermeidliches Attribut jedes Herrn und auch jeder Dame der besseren Gesellschaft.



Kühl- und Mischraum.



Lager der verzollten Rohtabake.

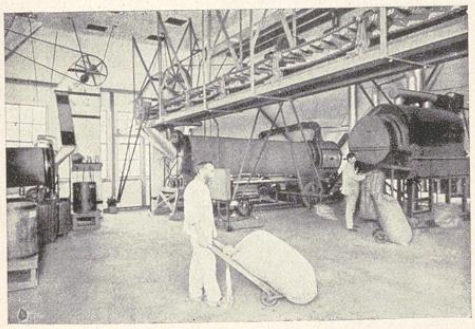
Neben dem Schnupfen kam frühzeitig das Tabakrauchen aus der Pfeife auf. Die Zigarre ist allerdings bei uns nicht vor dem Anfang des 19. Jahrhunderts in



Tabak-Schneidesaal.

Aufnahme gekommen. Der Tabakgenuß hielt sich lange Zeit in engen Grenzen, weil die Obrigkeit und die Sitte in früheren Zeiten das Tabakrauchen in der Oeffentlichkeit und auf der Straße verboten, weshalb man sich zum Rauchgenuß in privaten Versammlungen zusammenfand (Tabak-Kollegien).

Die Tabakfabrikation in Duisburg und mit ihr die Firma Böninger nahm in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts einen großen Aufschwung, der durch die Einführung des Monopols unter Friedrich dem Großen nur vorübergehend unterbrochen wurde. Schwere Zeiten



Röstanlage.

brachen dann aber zu Anfang des 19. Jahrhunderts über die Stadt und die Firma herein, als die französische Herrschaft am Rhein errichtet und durch die Kontinentalsperre den Fabriken der Bezug des Rohmaterials unterbunden wurde. Im Jahre 1811 wurde die Fabrik stillgelegt. Erst nach den Befreiungskriegen konnte man die frühere Tätigkeit wieder aufnehmen. Die auf die ersten Notjahre folgenden Jahrzehnte bilden eine Blütezeit des Geschäfts. Erst das Jahr 1879, als der Eingangszoll auf ausländischen Rohtabak bedeutend erhöht wurde, brachte die Entwicklung der Rauchtabakfabrikation zum Stillstand, zumal gleichzeitig der große Aufschwung der Zigarren-Industrie in der nun folgenden Periode einsetzte. So sah auch die Firma Böninger sich veranlaßt, neben dem Rauch- und Schnupftabak noch andere Fabrikationszweige aufzunehmen. In den achtziger Jahren wurde mit der Fabrikation von Kautabak begonnen und später auch zur Zigarrenfabrikation übergegangen, zu welchem Zwecke verschiedene Fabriken in St. Leon, Weiher, Wieblingen b. Heidelberg in Baden errichtet wurden.



Kautabak-Spinnsaal.

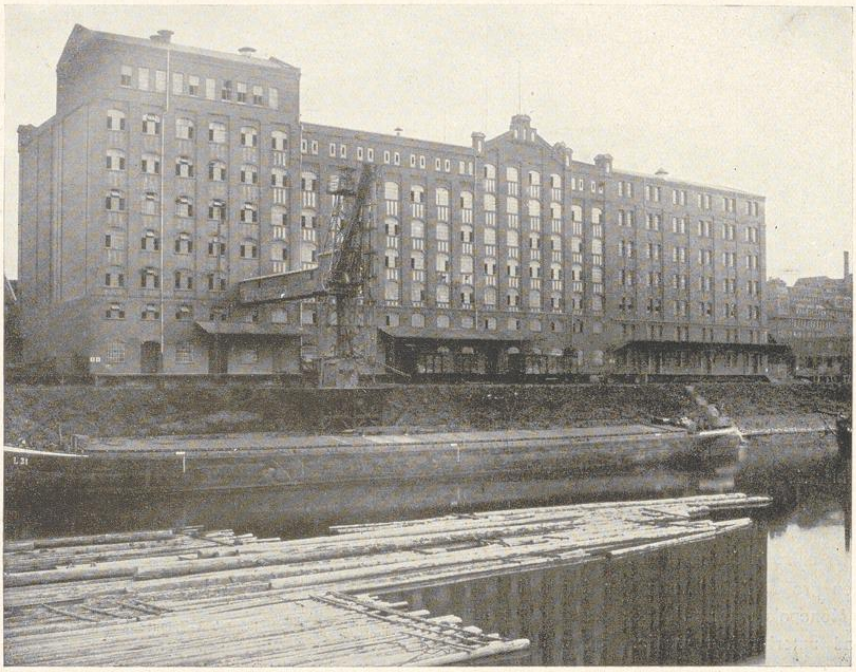
Die neue Fabrik in Duisburg, Weseler Straße 37 gelegen, wurde im Jahre 1912 errichtet und umfaßt eine bebaute Fläche von 5856 qm und unbebaute Flächen von zusammen 6891 qm.

Infolge des unglücklichen Ausganges des bald nach der Vollendung der neuen Anlage ausgebrochenen Weltkrieges und infolge der Maßnahmen der Besatzungsbehörde, welche im Jahre 1919 eine Zollgrenze an dem linken Rheinufer errichtete und die Duisburger Fabrik dadurch von einem wesentlichen Teil der Kundschaft abschnürte, wurde die Errichtung einer neuen Fabrik in Andernach a. Rh. notwendig, die im Jahre 1920 in Betrieb kam.



Pack- und Verladeraum.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



WERNER & NICOLA

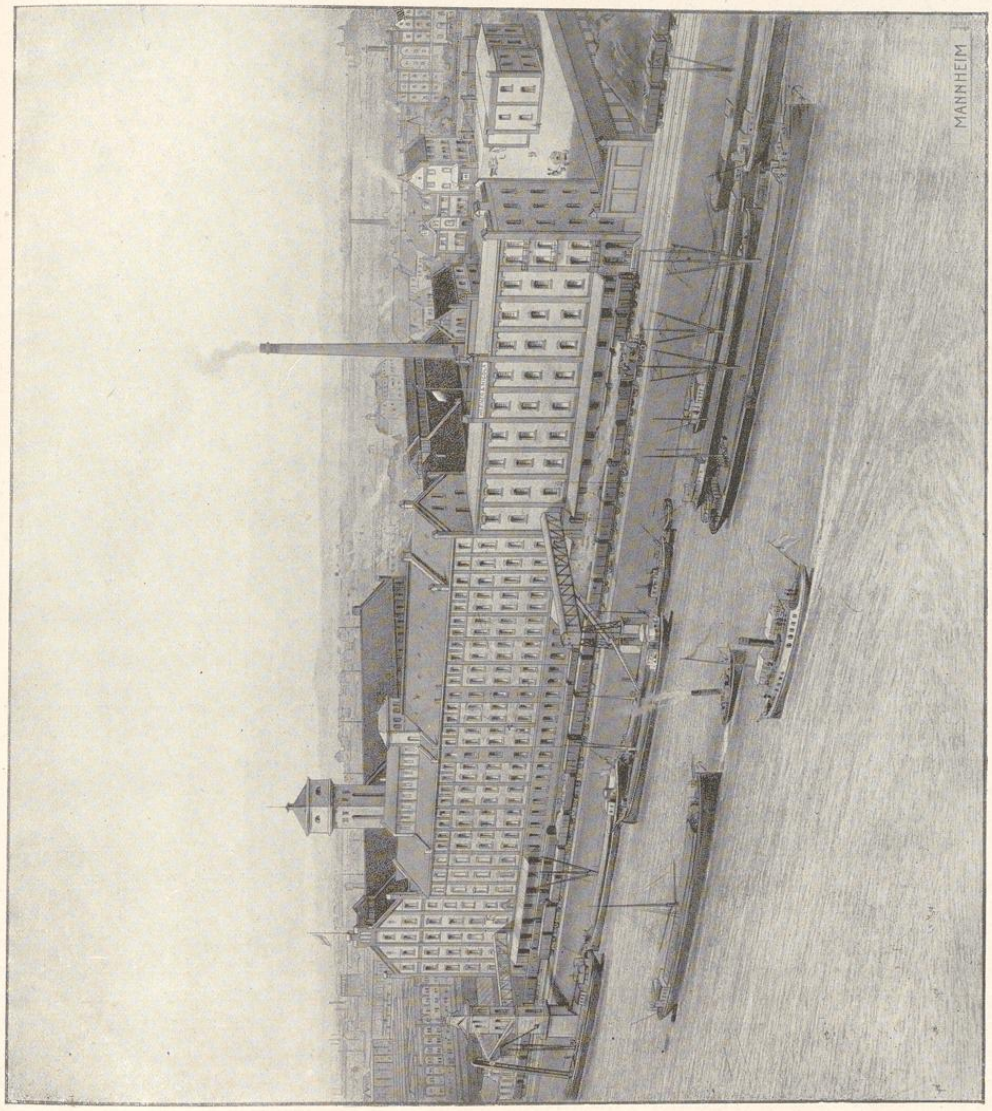
GERMANIA-MÜHLENWERKE G. M. B. H.

MANNHEIM-DUISBURG

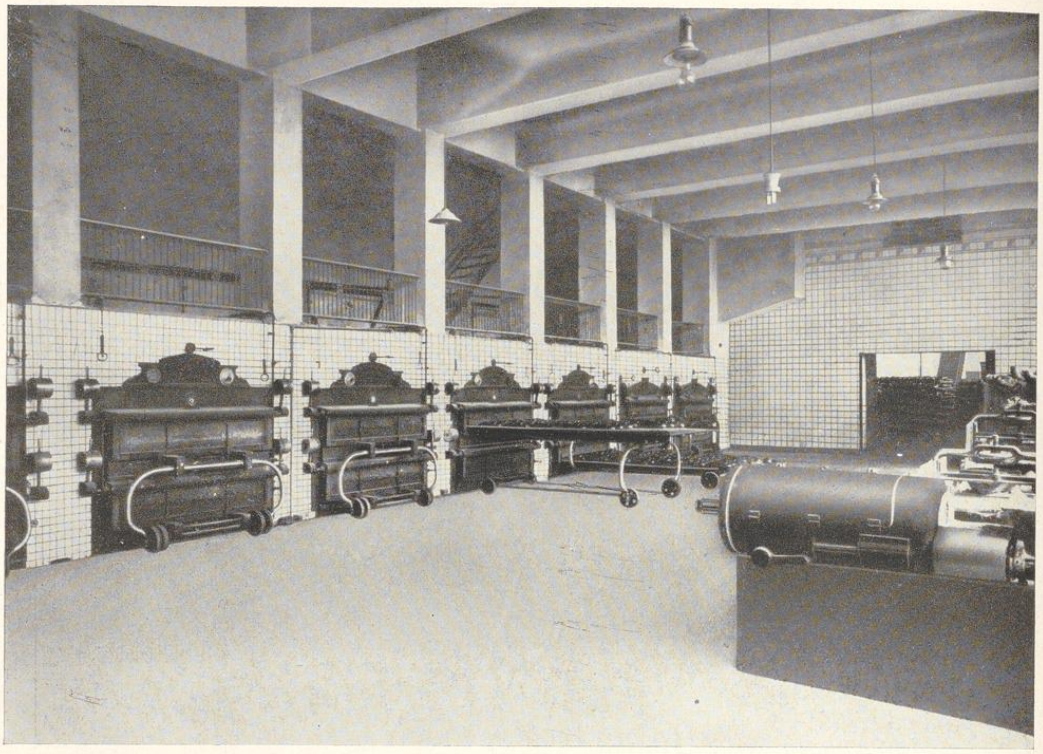
GEGRÜNDET 1829

Die im Jahre 1912 erworbene und am Innenhafen zu Duisburg gelegene Mühle wurde in den folgenden Jahren von 60000 Kilo Getreide nach und nach auf eine tägliche Vermahlung von 200000 Kilo Weizen und Roggen vergrößert. Die Firma betreibt die Fabrikation und Handel von Weizenmehl, Roggenmehl und Roggenschrot sowohl in Duisburg als auch am Hauptsitz zu Mannheim. Tägliche Leistungsfähigkeit der Mannheimer Mühle 400000 Kilo, Fassungsvermögen der Silos 14000000 Kilo.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Werner & Nicola, Mühlenwerke, Mannheim

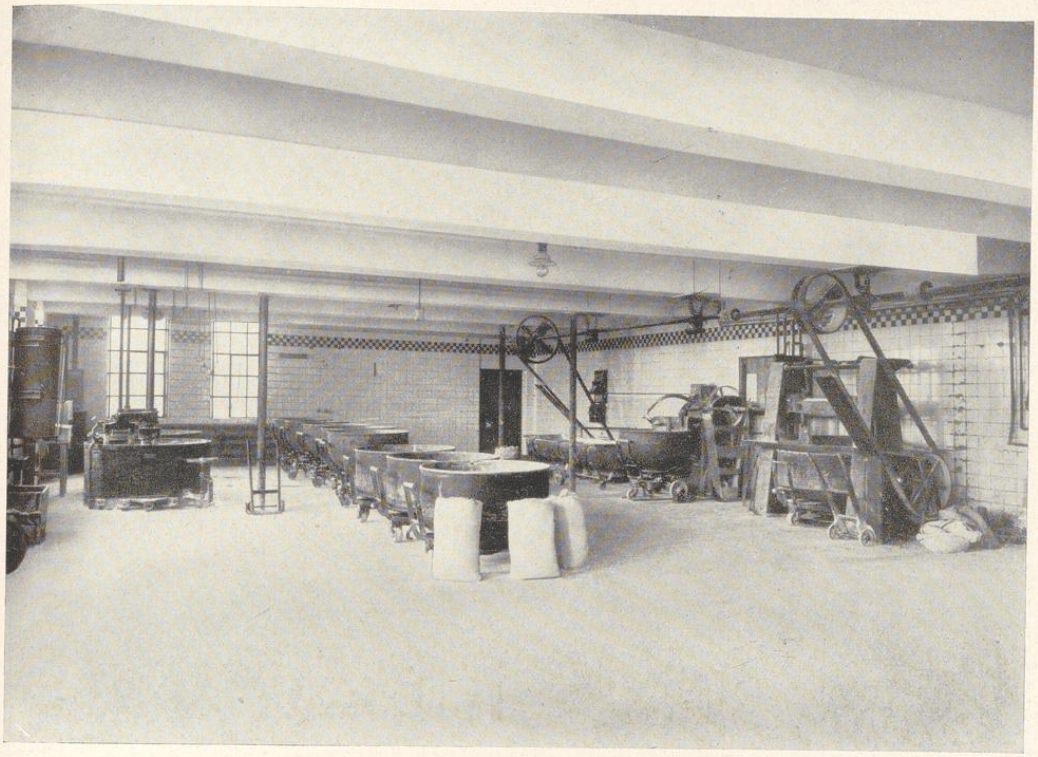


DUISBURG-MEIDERICHER BROTFABRIK GUSTAV BÜNGER

In den letzten Jahrzehnten konnte man beobachten, daß auf allen Gebieten des gewerblichen Lebens die kleineren und mittleren Betriebe durch Großbetriebe verdrängt wurden. Wer, in mittleren Jahren stehend, aus seiner Jugendzeit her die primitive Weise der Herstellung von Backwaren noch in Erinnerung hat, ohne die moderne Entwicklung verfolgt zu haben, würde erstaunt sein beim Durchgang durch eine neuzeitlich eingerichtete Bäckerei, in welch' ungeahnter Weise man die Errungenschaften der letzten Jahrzehnte sich hat dienstbar machen können. Die in den Text eingestreuten Bilder sollen das Gesagte zu veranschaulichen suchen, obwohl in dem kleinen Rahmen von 2 Textseiten nur ein flüchtiger Eindruck geboten werden kann.

Die mühsame und zeitraubende Arbeit des Teigknetens ist sinnreich konstruierten Maschinen übertragen, welche innerhalb weniger Minuten den fertigen Teig für die Beschickung eines Backofens liefern. (Knetmaschine, Mischbottiche, Siebmaschinen.) Die Teigbereitung ist äußerst sauber und bedarf nicht der Menschenhand wie früher oder gar der Füße, wie es keine Seltenheit war. Aber nicht nur das Kneten des Teiges sondern auch das Formen und Aufwickeln der Brotlaibe erspart die Bemühung der Menschenhand. Spielend leicht geht alles vonstatten, eins greift ins andere und mit ver-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



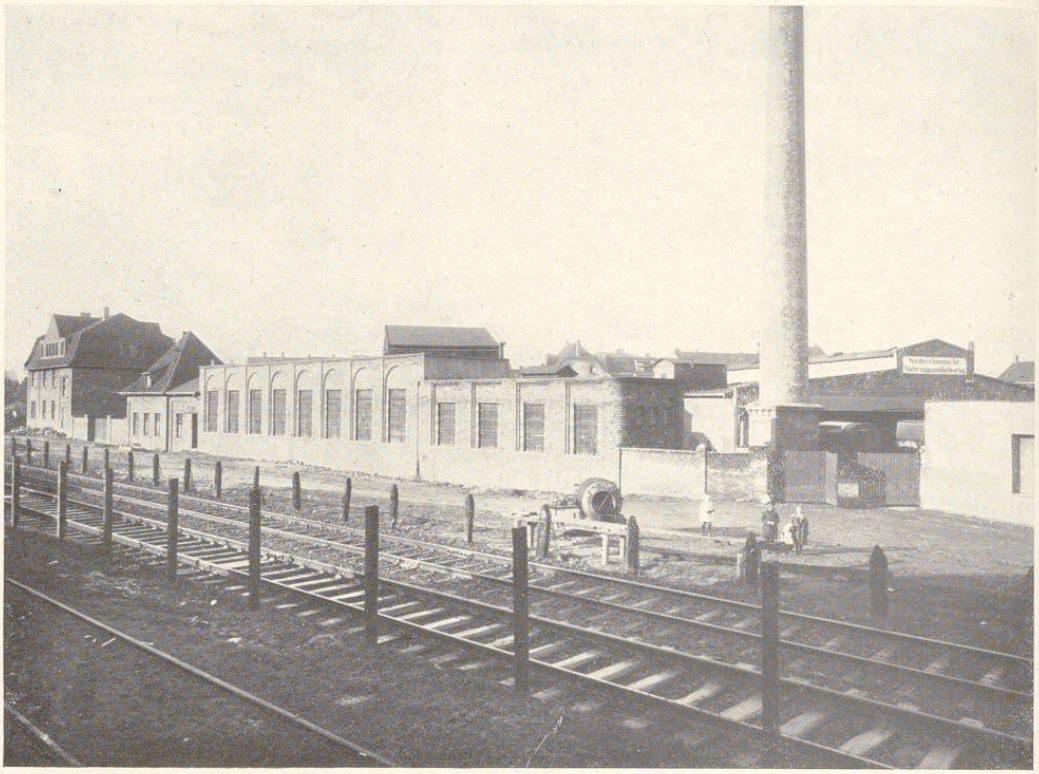
blüffender Schnelligkeit verwandelt sich das staubige Mehl zum köstlichen, nahrhaften Brot.

Ein Blick in den Backraum selbst zeigt äußerste Sauberkeit. Feuerraum und Backraum sind im Gegensatz zu früher von einander getrennt. Die Möglichkeit ununterbrochenen Betriebes, Ersparnis von Brennmaterial usw. wirken zudem preisverbilligend und kommen der Gesamtheit zugute. Die praktische Einrichtung eines modernen Dampfbackofens ist ein Kapitel für sich und kann hier nur darauf hingewiesen werden. Auch kann nur angedeutet werden, daß große Räumlichkeiten erforderlich sind, um die notwendigen Rohmaterialien zu lagern.

ENTWICKLUNGSÜBERSICHT DER FABRIK

	Gründungsjahr 1906	Vergleichsjahr 1925
Zahl der Öfen	1 Ofen	20 modernste Doppel-Patent-Backöfen
Tägliche Arbeitsleistung	400 Brote	18000 Brote
Anzahl der Pferde	2 Pferde	54 Pferde
Lastkraftwagen	—	8 Stück
Schmiede	—	Neuzeitlich eingerichtet
Auto-Reparaturwerkstatt	—	
Schreinerei	—	
Sattlerei	—	

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



NIEDERRHEINISCHE NAHRUNGSMITTELWERKE UND GROSSHANDELS-GESELLSCHAFT M.B.H.

DUISBURG-MEIDERICH

Wenn von Duisburg gesprochen oder geschrieben wird, dann wird es als ein Hauptplatz der Schwerindustrie bezeichnet und mit Recht, denn seine Bedeutung im Rheinland und in der weiten Welt verdankt es in erster Linie der sich hier immer mehr ausdehnenden Industrie.

Daß aber auch die Nahrungsmittel-Industrie und der einschlägige Handel hier sich gewaltig ausgedehnt haben, beweist neben den vielen neugegründeten und vergrößerten Unternehmungen auch der Werdegang der Niederrheinischen Nahrungsmittelwerke und Großhandels-Gesellschaft m. b. H. in Duisburg-Meiderich.

Im Jahre 1909 fanden sich etwa 20 Kolonialwarengeschäfte zusammen, die ursprünglich nur durch gemeinschaftlichen Einkauf ihre damals mehr



als schwierige Lage zu verbessern suchten. Der Erfolg war offensichtlich, und dauernd traten dem Verein weitere Mitglieder bei, so daß schon 1911 die Mitgliederzahl auf 60 zum Teil bedeutende Geschäfte gestiegen war. Die anfänglich kleinen Lagerräume genügten bald nicht mehr. Dauernd mußte der Platz erweitert werden; neben dem bereits sehr stattlichen Lagergebäude wurde 1911 noch eine Sauerkrautfabrik errichtet, der sich in der Folge eine Gerstenschrotmühle mit modernster Einrichtung, eine Marmeladenfabrik, eine Fruchtsaftpresserei, eine Likörfabrik, eine Schuhcreme- und Kerzenfabrik und zuletzt auch noch eine Senffabrik anschlossen.

Der anfängliche Einkaufsverein war längst in eine Gesellschaft m. b. H. umgewandelt. Der ganze Grundbesitz umfaßt etwa 10 000 qm, wovon etwa 3500 qm bebaut sind. Für den Warenversand sorgen neben drei Fuhrwerken noch drei Autos; für die Kocherei steht ein großer Dampfkessel zur Verfügung, während die Aufzüge usw. elektrisch betrieben werden; auf eigenem Bahnanschluß kann Platz für 10—12 Waggons geschaffen werden.

Die Folgen eines im Mai 1922 eingetretenen Brandunglücks, welches das ganze Lagerhaus und Nebengebäude einäscherte, wurden, wenn auch mit schweren Opfern, überwunden und schöner, praktischer und moderner erstanden die neuen Gebäude und Anlagen. Das Unternehmen nimmt heute die erste Stelle ein unter den Betrieben, die unter dem gleichen Gesichtspunkte, d. h. Vereinigung von Einzelhändlern gegründet wurden, um die wirtschaftlichen Notwendigkeiten restlos zu erfassen. Auch über die schweren Zeiten des Krieges, der Inflation und der Ruhrbesetzung ist die Gesellschaft dank ihres Korpsgeistes, der geherrscht hat, hinweggekommen und besteht heute in der restlosen Leistungsfähigkeit, um alle Abnehmer zu befriedigen und ihnen wirtschaftliche Vorteile zu verschaffen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Gesamtansicht der Brennerei nebst dazugehörigen Gebäuden

JOHANN RÖNSBERG

DAMPF-KORNBRANNTWEIN-BRENNEREI

DUISBURG-BEECK

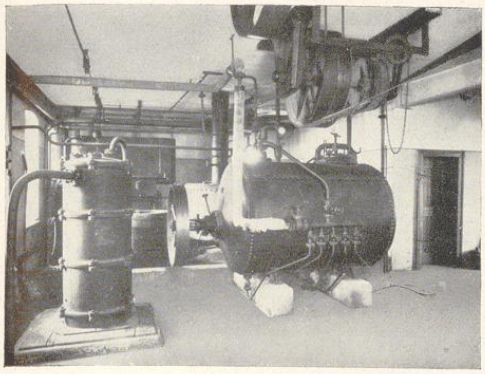
Der Rönsbergs Hof gehörte bis zur Säkularisation, im Anfang des 19. Jahrhunderts, zur ehemaligen Abtei Hamborn und war von dieser verpachtet. Im Jahre 1788 heiratete Theodor Douvern die Witwe des damaligen Pächters und nannte sich seit der Zeit Douvern, genannt Rönsberg. Diese Namensbezeichnung erhielt sich bis vor etwa 20 Jahren und ist seit der Zeit „Rönsberg“ ohne



Ansicht aus dem Jahre 1890



Brennereihauptgebäude



Maschinen- und Apparateraum



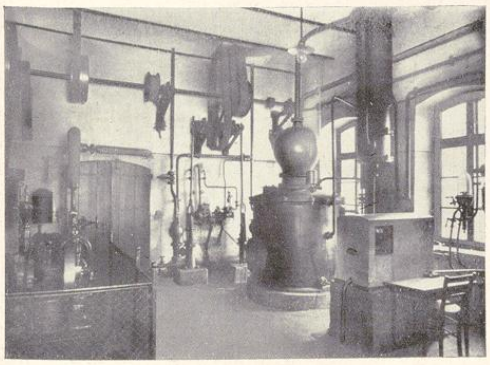
Gärraum

Zusatz. Nach der Säkularisation gelangte der Hof an den Preußischen Staat und von diesem an die Vorfahren der jetzigen Besitzer.

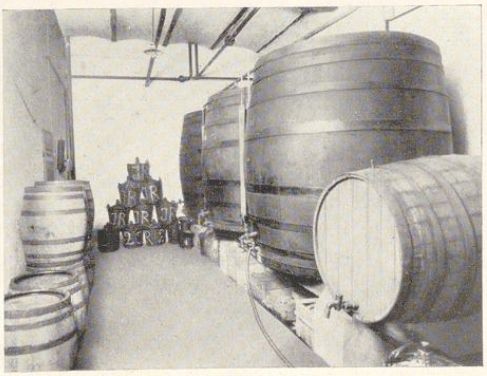
Schon im Jahre 1793 richtete der vorerwähnte Th. Douvern genannt Rönsberg eine landwirtschaftliche Brennerei in ganz bescheidenem Umfange ein, die nach dessen Tode von seinen Nachfahren fortgeführt wurde. Bis zum Eintritt von August Thyssen in die Hamborn-Beecker Gegend ca. 1885 blühte dort die Landwirtschaft und war eine Brennerei für den Landwirt schon wegen ihrer Abfallprodukte, die der Viehfütterung zugute kamen, eine wertvolle Einrichtung.

Die Brennerei wurde im Laufe der Zeit immer größer und erwarb sich unter Johann Rönsberg sen. durch ein Spezialprodukt, das nach besonderem Verfahren hergestellt wurde und unter dem Namen „Rönsberger" im Handel erschien, einen sehr guten Ruf. Auch heute noch ist dieses Produkt allgemein beliebt. Nach mehrfachen Um- und Neubauten wurde das Unternehmen immer größer und erhielt im Jahre 1922 den letzten Erweiterungsbau.

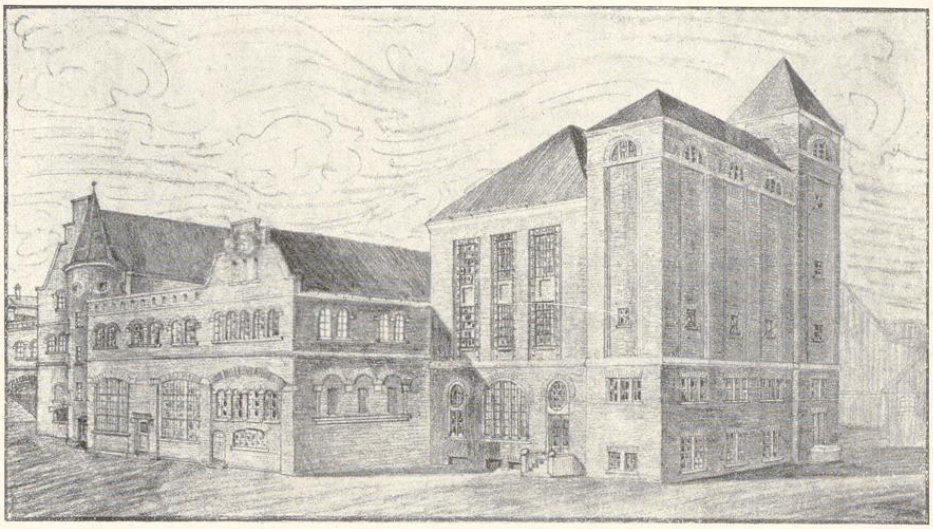
Im Jahre 1918 starb, 80 Jahre alt, Johann Rönsberg sen., unter dem die Brennerei ihren besonderen Aufstieg erfuhr. Von seinen Erben wird dieselbe weiterbetrieben. Inzwischen ist aus der landwirtschaftlichen Brennerei eine gewerbliche geworden, die ganz neuzeitig eingerichtet ist und verschiedene Produkte auf den Markt bringt.



Maschinen- und Apparateraum



Abfüllraum



KÖNIG-BRAUEREI A.-G.

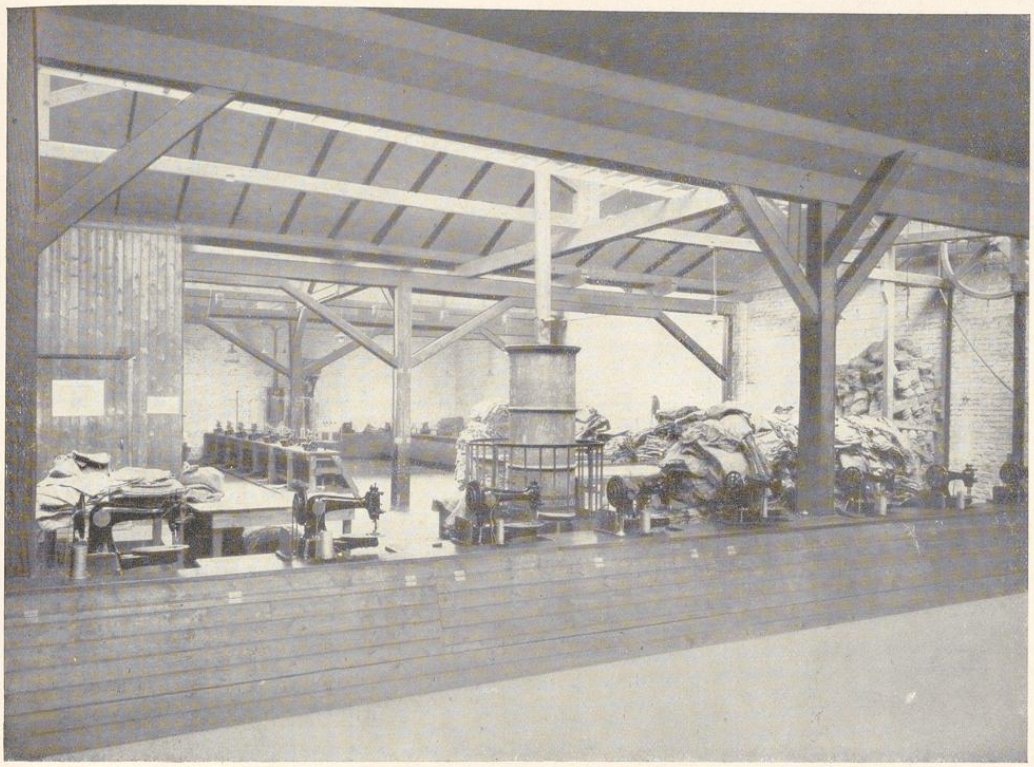
DUISBURG-BEECK

★

Die König-Brauerei besteht als Brauerei unter der Firma Theodor König seit 1858, als Aktiengesellschaft unter der jetzigen Firma seit 1. Oktober 1898. Produktionsfähigkeit 150 000 hl.



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



AKTIENGESELLSCHAFT FÜR JUTE-ERZEUGNISSE · DUISBURG

MASSENHERSTELLUNG VON

NEUEN UND GEBRAUCHTEN SÄCKEN, EMBALLAGEN
JUTEWICKELSTREIFEN, WAGGONDECKEN AUS WASSERDICHTEM
SEGELTUCH, AUTODECKEN, WAGENDECKEN JEDER ART
SCHÜRZEN UND HANDSCHÜTZER FÜR DIE INDUSTRIE
SOWIE ALLE AUS JUTE UND SEGELTUCH
HERGESTELLTE TECHNISCHE ARTIKEL
VERARBEITUNG VON JUTEABFÄLLEN (HADERN).

Die Firma ist hervorgegangen aus der Schramm & Hasenkamp Aktiengesellschaft und befaßt sich in der Hauptsache mit Herstellung von Säcken jeder Qualität und Größe für jedes Füllgut. Die nahezu 20 jährige praktische Erfahrung auf dem Gebiete der säckeverbrauchenden Industrie ermöglicht es, den Ansprüchen der Rheinisch-Westfälischen Industrie gerecht zu werden.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

MOTORENFABRIK HEINRICH LIESEN

DUISBURG-RUHRORT

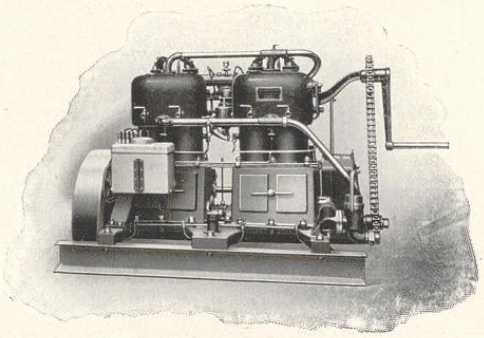
SPEZIAL-FABRIKATION STEHENDER MOTORE FÜR FLÜSS. BRENNSTOFFE
ARMATUREN / WENDEGETRIEBE FÜR BOOTSMOTORE UND MOTORBOOTE

GEGR. 1862

D. R. G. M.

MOTORE FÜR WASSERFAHRZEUGE FÜR GEWERBLICHE, STATIONÄRE UND TRANSPORTABLE ANLAGEN SPEZIAL-MOTORE FÜR WINDEN-ANTRIEB AUF WASSERFAHRZEUGEN

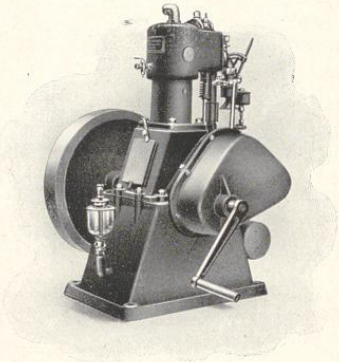
Als durch den Bau der ersten Eisenbahnbrücken das Umlegen der Schiffsmasten erforderlich wurde, nahm die im Jahre 1862 gegründete Schiffsschmiede und Schlosserei Heinrich Liesen, aus der die heutige Motorenfabrik Heinrich Liesen, Duisburg-Ruhrort, hervorgegangen ist, zu diesem Zwecke die Herstellung von Winden auf. Gleichzeitig wurden durch



die Firma schmiedeiserne Pumpen zuerst hergestellt und eingeführt, wodurch die bisher im Gebrauch befindlichen unpraktischen Holzpumpen in Wegfall kamen. So stellte sich der damalige Betrieb allmählich immer mehr auf die Neufabrikation um.

Mit dem weiteren Ausbau der Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen wurde das Arbeitsgebiet naturgemäß bedeutend vielseitiger. Zu dieser Zeit übernahm die Firma u. a. die Herstellung der ersten eisernen Verladeeinrichtungen, sowie von Hilfsmaschinen für die Dampfschiffahrt.

Um die bis dahin auf dem Gebiete des Kleinmotorenbaues erzielten Fortschritte auch der Schiffahrt nutzbar zu machen, übernahm die Firma als ausschließliche Spezialität die Fabrikation von Motore für Schiffe, sowie für den Windenantrieb. So wurden denn im



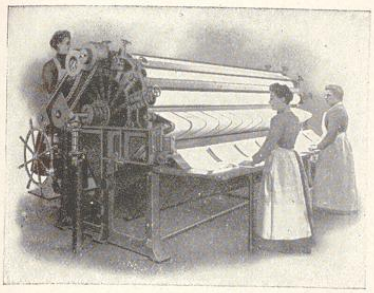
Jahre 1909 die ersten Ein- und Mehrzylinder-Motore herausgebracht, die sich überraschend gut einführten und in den folgenden Jahren auch im Auslande häufige Verwendung fanden, wo sie sich noch heute im Dauerbetrieb befinden und so ein beredtes Zeugnis von ihrer Güte ablegen.

Nach und nach wurden die einzelnen Motortypen den Umwälzungen in der Technik entsprechend vervollkommnet und nach dem modernen Arbeitsverfahren (Austauschmöglichkeit der Einzelteile) hergestellt, so daß sie heute als führend anerkannt werden.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

DUISBURGER
WÄSCHEREIMASCHINEN-FABRIK G. M. B. H.

FERNSPRECHER: SÜD 524, 910 — DUISBURG — DRAHTANSCHRIFT: DESINFECTOR



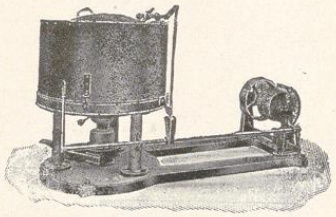
Zylinder-Dampfmangel

Das Werk befaßt sich mit dem Bau vollständiger Dampfwäscherei- und Desinfektionsanlagen jeden Umfanges für Krankenhäuser, Sanatorien, Klöster, Waisenhäuser, staatliche, provinziale und kommunale Anstalten, gewerbliche Betriebe im In- und Auslande. Es verfügt auf diesem Sondergebiet über mehr als dreißigjährige Erfahrungen.

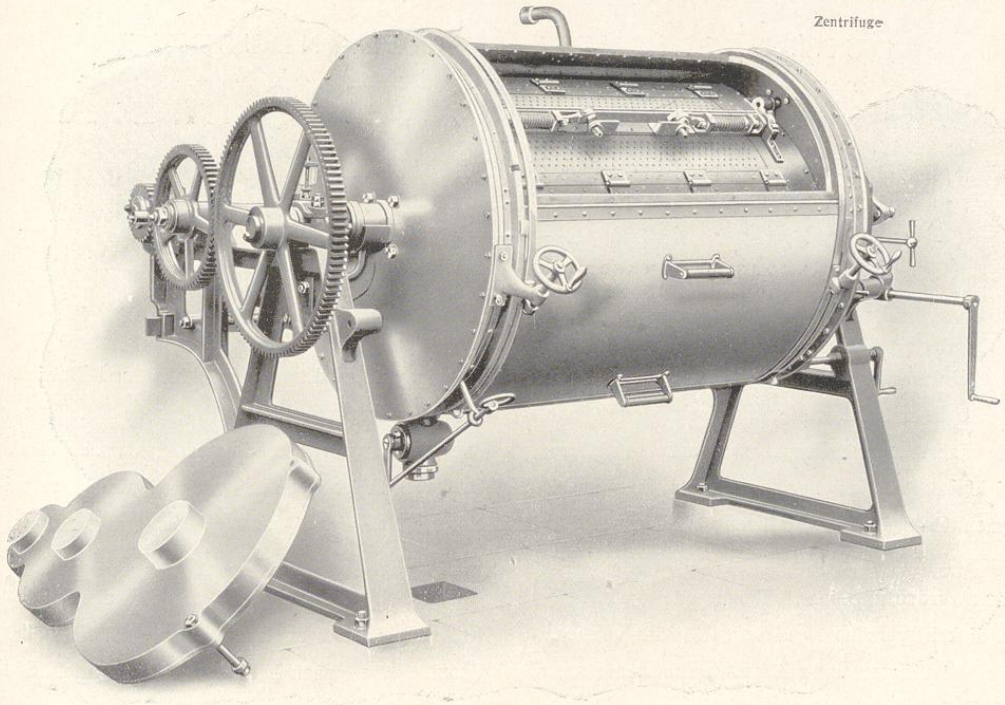
Die einzelnen Maschinenarten (Waschmaschinen, Zentrifugen, Mangeln für Dampf-, Gas- und elektrische Beheizung, Trockenapparate, Kochfässer usw.) werden in den verschiedensten Ausführungsformen nach altbewährtem System hergestellt.

Um sich eine Vorstellung von den Abmessungen und Leistungen derartiger Maschinen machen zu können, sei erwähnt, daß eine Waschmaschine mit kupferner Innentrommel von 1000 mm Durchmesser und 2000 mm Länge in einem Arbeitsgange, d. i. etwa stündlich ca. 300 Pfund trocken gewogene Wäsche reinigt und daß eine Zylinderdampfmangel mit einem durch Hochdruckdampf beheizten Stahlzylinder von 1250 mm Durchmesser und 3500 mm Länge arbeitstäglich etwa 50 000 Servietten trocknet und plättet.

Es werden als Besonderheit auch Kleinwäschereianlagen hergestellt, die hauptsächlich für kleine Anstalten, Restaurants, Haushaltungen, Güter usw. bestimmt sind.



Zentrifuge



Kippbare Dampfwaschmaschine mit hintenliegendem Antrieb

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



DUISBURGER METALLWAREN-INDUSTRIE

LINKER & MACKE G.M.B.H.

DUISBURG-HOCHFELD

EIGENSTRASSE 50

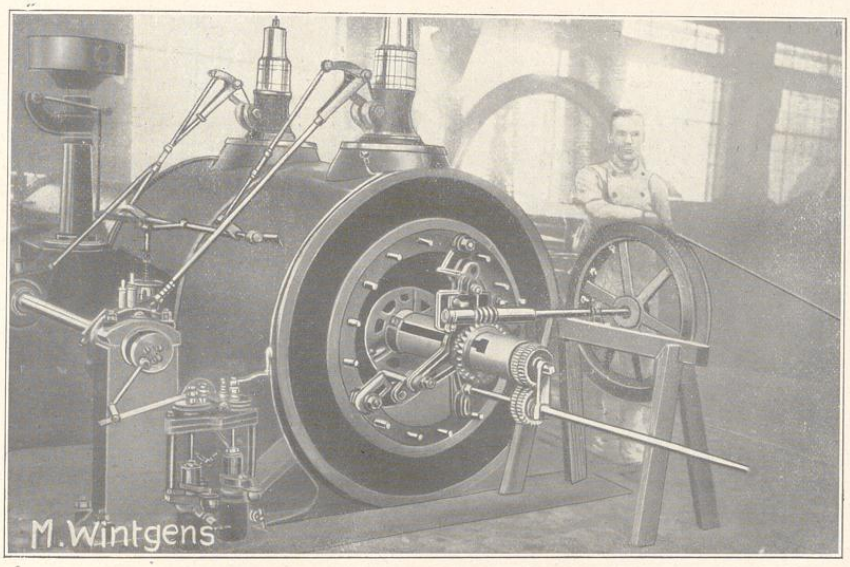
BANKKONTO: COMMERZ- UND PRIVAT-BANK A.-G., DUISBURG
POSTSCHECKKONTO: KÖLN Nr. 75033 / TELEFON: SÜD 2633

Die Duisburger Metallwaren-Industrie Linker & Macke G. m. b. H. wurde im Jahre 1911 gegründet. Die Fabrikation erstreckt sich auf Metallwaren, als Spezialität Devotionalien, Kreuze in verschiedenen Größen und Ausführungen, die vom Rohmaterial (Messing) bis zum Fertigfabrikat hergestellt werden, z. B. in gefeilt und poliert gelb, poliert vernickelt, versilbert und vergoldet mit vernickeltem, versilbertem und oxidiert-versilbertem Korpus. Die Belegschaft beträgt 80-100 Personen. Der Betrieb ist mit modernen Maschinen und Betriebsanlagen ausgestattet und hat folgende Abteilungen: Kraft-Erzeugung (Dampf- und elektrische Kraft), Gießerei, Feilerei, Schleiferei, Nieterei, Galvanisierung, Schlosserei etc. — Der Absatz der Produkte erfolgt ins gesamte Inland und Ausland: Oesterreich, Ungarn, Tschecho-Slowakei, Polen, Rußland, Holland, England, Irland, Schweiz, Italien, Spanien, ferner nach Uebersee: Nord-, Mittel-, Süd-Amerika, Kanada, Australien.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

M. WINTGENS
MASCHINENFABRIK
DUISBURG·AM·RHEIN

Zylinder von Dampfmaschinen, Motoren usw. werden bekanntlich nach längerer Betriebszeit unrund. Die notwendige Folge ist, daß der Kolben undicht wird, wodurch große Dampf- oder Gasverluste entstehen. Zur Behebung dieses Uebelstandes mußte früher der betreffende Zylinder ausgebaut und in einer geeigneten Maschinenfabrik nachgebohrt werden. Um die hauptsächlich durch den zeitraubenden und kostspieligen Aus- und Einbau des Zylinders entstehende längere Betriebsstörung zu vermeiden, war es erforderlich, entweder einen neuen Zylinder oder sogar eine neue Maschine zur Reserve zu beschaffen.



Ausbohren eines Hochdruck-Dampfzylinders am Standort der Maschine

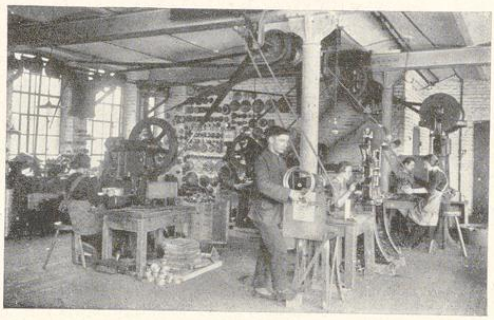
Es entstanden also in jedem Falle ganz bedeutende Verluste. Die

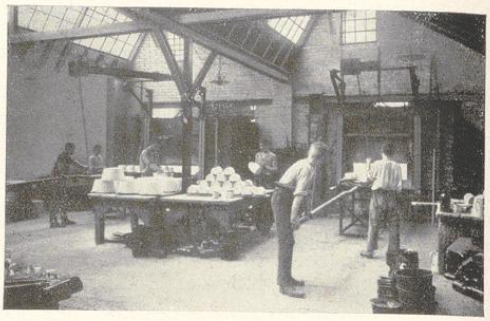
Maschinenfabrik M. Wintgens

hat es sich in den langen Jahren ihres Bestehens zur Aufgabe gemacht, solche unliebsame Betriebsstörungen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Durch Zuhilfenahme besonderer Zylinder-Bohrapparate ist sie imstande, derartige fehlerhafte Zylinder an Ort und Stelle in verhältnismäßig ganz kurzer Zeit wieder in einen vollkommen einwandfreien Zustand zu bringen, ohne daß der Zylinder ausgebaut zu werden braucht. Dieser bleibt vielmehr beim Nachbohren in seiner festgelagerten Stellung. Es wird Gewähr dafür geleistet, daß vorhandene Ungenauigkeiten durch das Ausbohren vollkommen beseitigt werden. Eine große Anzahl schadhafter Zylinder auf Zechen, Schiffen und größeren Werken ist auf diese Weise zur Zufriedenheit der Auftraggeber instand gesetzt worden. Die hierdurch entstehenden Kosten stehen in keinem Verhältnis zu den riesigen Unkosten und Verlusten, die durch den Aus- und Wiedereinbau eines Zylinders und durch die damit verbundene längere Betriebsunterbrechung erwachsen. Jeder Fachmann wird ohne weiteres die ganz bedeutenden Vorteile dieses Verfahrens erkennen.

Zusammenfassend sei bemerkt, daß die Maschinenfabrik M. Wintgens auf Grund langjähriger, praktischer Erfahrungen unter Gewährleistung sauberer Ausführung als Sonderheit übernimmt: Ausbohren unrund gelaufener Zylinder von Dampfmaschinen, Motoren, Lokomobilen, Pumpen und Kompressoren, sowie das Ausbohren von Kreuzkopfführungen und Steuerungen jeder Art und Größe; ferner das Abfräsen von Schieberflächen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN





W. BULLER G.M. B.H. & CO

BLECHWARENFABRIK UND EMAILLIERWERK

DUISBURG

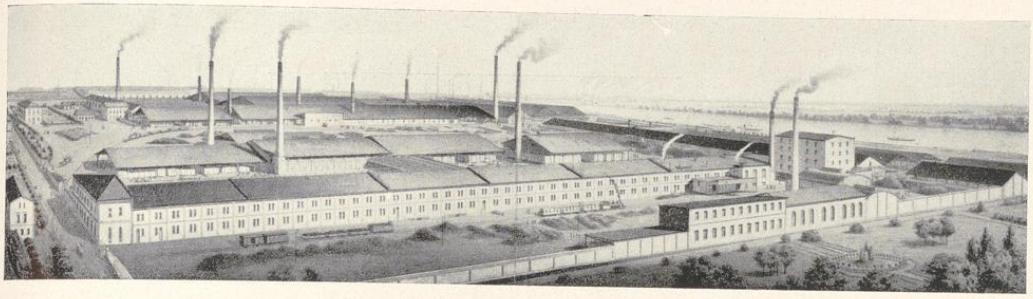
TELEFON SÜD 332 UND 3586

*

Das Unternehmen wurde am 1. November 1876 von dem Großvater des heutigen Besitzers gegründet. Zurzeit werden etwa 250 Arbeiter und Angestellte beschäftigt. Die Produktion erstreckt sich vorwiegend auf Haus- und Küchengeräte in emaillierter, lackierter und verzinkter Ausführung. Außerdem werden für die gerade im hiesigen Bezirk maßgebende Industrie technische Artikel jeder Art aus Weiß- und Feinblech, wie Oelkannen, Schmierkannen, Transportkannen etc. angefertigt. Für den Schiffsbedarf werden die in Frag kommenden Laternen und andere Artikel aus Blech gleichfalls fabriziert.







FABRIK FEUERFESTER STEINE
VON
H. J. VYGEN & Cie.
DUISBURG

Die Firma wurde gegründet im Jahre 1856 als eine der ersten Fabriken feuerfester Produkte in Deutschland. Ihre im In- und Ausland rühmlichst bekannten Erzeugnisse sind feuerfeste Steine für alle vorkommenden Verwendungszwecke und zwar

Kieselsäurereiche Steine:

Silica-Steine I und II
für Siemens-Martin-Oefen, heißgehende Schweißöfen, Glasöfen, für Gitterwerk in Martinöfen usw.

Convertersteine
für Kleinbessemerei-Converter und Schmelzzone der Cupolöfen.

Quarzsteine
für Cupolöfen, Pfannenböden, Koksöfen usw.

Pfannenwandsteine
für die Wände der Stahlpfannen.

Tonerdereiche Steine
für Hochöfen, Winderhitzer, Generatoren, Glaswannen, Emaillieröfen, Flammöfen, Feuerungen usw.

Besondere Steine:
Stopfen und Ausgüsse, Kanalsteine, Stopfenstangenrohre, poröse Steine, Ausbrennmulden usw.

Rohmaterial:
Ton, Chamotte, Quarzit, Stampfmasse, verwitterter Quarz usw.

Die Firma besitzt eigene Tongruben und Quarzitbrüche in Mehlem, Remagen, Oberpleis, Nierendorf, Herschbach und Freirachdorf, die ihr das Rohmaterial durch Rheinschiff bis vor die Fabrik liefern.

Der Versand der Fabrikate erfolgt per Bahn über eigene Werksanschlüsse oder per Rheinschiff ab Werksufer.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



HERMANN VERLOHR

DUISBURG A./RHEIN / KOMMANDANTENSTR. 76

TELEGRAMM-ADRESSE: VERLOHR DUISBURG

FERNSPRECHER: SÜD 1004

Älteste und bedeutendste Geldschrankfabrik und Tresorbau-Anstalt am Platze. Gegründet 1870. Anfertigung von Geld-, Bücher- und Dokumentenschränken, sowie eiserne Akten- und Schreibmaschinenschränke. Geheimschränke, Mauerschränke zum Einmauern. Lieferung ganzer Tresoranlagen, Türen, Gittertrennungen, Schränke und Safesanlagen. / Seit über 50 Jahren Lieferant aller Behörden, Sparkassen, Banken, Großindustrie und Privaten. / Nur erstklassige Lieferungen aus allerbesten Materialien und erstklassigen Verschlüssen, unter Anwendung der modernsten Technik.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

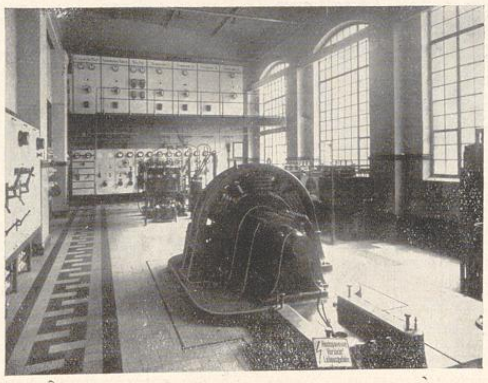
DUISBURGER STRASSENBAHNEN

G. M. B. H.

Die Absichten der Stadt Duisburg, den örtlichen Verkehr durch Straßenbahnen zu erleichtern, reichen etwa 50 Jahre zurück. Im Jahre 1876 wurde mit dem Kaufmann F. Böttrich in Düsseldorf ein Vertrag vereinbart, nach welchem diesem der Bau und Betrieb zweier Pferdebahnlinien von Ruhrort nach dem Köln-Mindener Bahnhof in Duisburg und vom Rhein. Bahnhof (Hochfeld) über Marientor bis zur Königstraße genehmigt werden sollte. Die Ausführung der geplanten Linien unterblieb jedoch.

Erst im Jahre 1881 wurde die Pferdebahnlinie von Ruhrort nach dem Köln-Mindener Bahnhof in Duisburg vom Bankier Lübke gebaut und am 24. Dezember desselben Jahres in Betrieb genommen. Das Unternehmen wurde kurz darnach von der Deutschen Lokal- u. Straßenbahngesellschaft in Dortmund übernommen, die im folgenden Jahre die Dampfbahnlinie Kuhtor—Monning ausführte (Eröffnung 22. Juli 1882). Im Jahre 1888 wurde diese Linie bis zum Bahnhof Broich verlängert (Eröffnung 20. September 1888).

Mitte der neunziger Jahre begannen die Verhandlungen mit der damals schon in Allgemeine Lokal- u. Straßenbahngesellschaft, Berlin, umgewandelten Firma, die den Umbau der bestehenden Linien in elektrischen Betrieb und die Erweiterung des Unternehmens durch die beiden Linien nach Bahnhof Hochfeld (Süd) und Werthauser Straße bezweckten. Die Ausführung erfolgte in den Jahren 1897 und 1898. Am 1. November 1897 wurde als erste Teilstrecke der elektrische Betrieb von Kuhtor bis Monning und am 26. Juli 1898 die letzte Teilstrecke Ruhrbrücke-Ruhrtor in Betrieb genommen.



Am 27. August 1900 trat die Strecke durch die Friedrich-Wilhelm-Straße, am 31. Oktober nach dem Friedhof hinzu. Am. 10. April 1904 wurde die Verlegung der Linie nach Broich bis zur Ruhr (Kettenbrücke) in Betrieb genommen, am 24. März 1907 die Linie nach Meiderich, am 25. Mai 1912 die Linie nach der Essenberger Fähre.

Die Entwicklung des Unternehmens seit Einführung des elektrischen Betriebes ist aus nachstehenden Zahlenwerten ersichtlich:

Jahr	Gleislänge in m	Anzahl der Trieb-wagen	Anzahl der Bei-wagen	Gefahrene Wkm.	Anzahl der beförderten Personen
1898	25 214,50	41	24	1 071,217	3 611 223
1900	32 574,00	55	35	1 821,954	5 721 367
1904	33 965,50	66	35	2 268,190	6 603 149
1908	44 429,00	66	45	3 498,145	12 295 032
1912	51 081,00	87	58	4 541,098	17 799 793
1916	54 625,00	97	66	4 362,907	20 143 585
1920	55 489,00	105	66	5 311,292	32 741 403
1924	55 936,00	90	81	5 720,680	22 243 883

Der für den Betrieb erforderliche Strom wurde bis zum Frühjahre 1922 in einem eigenen Kraftwerk erzeugt, von diesem Zeitpunkt ab wird Drehstrom aus dem städt. Elektrizitäts-Werk in einem Umformerwerk, das mit Großgleichrichtern und seit Ende 1924 mit einem Einankerumformer von zusammen 1600 kW Leistung ausgestattet ist, umgeformt, während 2 Dampfdynamos von 1400 PS Leistung mit den nötigen Kesseln als Reserve dienen.

Für Betriebszwecke besitzt die Gesellschaft im Duisburger Stadtgebiet 187,28 a, in der Gemeinde Speldorf 118,07 a Grund und Boden, auf denen 3 Doppel-Wagenhallen, die Reparaturwerkstatt und die Verwaltungsgebäude errichtet sind.

Das Unternehmen war bis Ende 1924 in Privatbesitz der Allgemeinen Lokalbahn u. Kraftwerke, Act.-Ges., Berlin. Seit 1. Januar 1925 ist die Stadt Duisburg mit 51 Prozent an demselben beteiligt.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

KREIS RUHRORTER STRASSENBAHN A-G

DUISBURG-MEIDERICH

Die Kreis Ruhrorter Straßenbahn A.-G. in Duisburg-Meiderich wurde im Jahre 1892 als Pferdebahn von Ruhrort über Wage nach Meiderich Bahnhof von der Firma Kampf und Hollender gegründet. 1894 wurde die Bahn Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von 100 000 M, welches mit der Einführung des elektrischen Betriebes 1897 auf 1 100 000 M und 1909 auf 2 200 000 M erhöht wurde. Das Aktienkapital wurde auch nach der Inflation am 1. Januar 1924 in gleicher Höhe festgesetzt.

Im Jahre 1897 wurde der elektrische Betrieb zuerst auf den in demselben Jahre neugebauten Linien „Ruhrort-Laar-Meiderich" und „Ruhrort-Beeck-Bruckhausen" und gleichzeitig auf der alten Linie „Ruhrort-Wage-Meiderich eingerichtet. bei letzterer wurde die bisherige 75 cm Pferdebahnspur durch 1 m Spur ersetzt und ist diese Spur bisher beibehalten worden. 1899 hatte das Stamm-Unternehmen eine Streckenlänge von 14,6 km und eine Gleislänge von rd. 17 km. Die Länge der drei Linien betrug 16,11 km. Nach der Vereinigung der Städte Ruhrort und Meiderich mit Duisburg im Jahre 1905 wurde die Kreis Ruhrorter Straßenbahn gemischtwirtschaftliches Unternehmen dadurch, daß die Mehrheit der Aktien in den Besitz der Stadt Duisburg überging.

Eine wesentliche Erweiterung des Stammnetzes erfolgte 1910 durch Ankauf des der Continentalen Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft in Berlin gehörenden — ebenfalls 1 m spurigen — Straßenbahnbetriebes „Neumühl-Hamborn-Dinslaken" mit Abzweigstrecke „Aldenrade-Walsum", sowie der im Besitz der Stadt Duisburg befindlichen Reststrecke „Meiderich-Neumühl", durch welchen für die Kreis Ruhrorter Straßenbahn neue Ausdehnungsmöglichkeiten in dem aussichtsreichen niederrheinischen Industriegebiet des Kreises Dinslaken geschaffen wurden.

Am 1. Mai 1914 wurde die neue 3,4 km lange Strecke „Dinslaken—Lohberg" eröffnet und 1916 mit dem Bau der 5,1 km langen Strecke „Walsum—Wehofen—Holten Bf." begonnen, die infolge der Kriegsjahre erst 1921 bis Siedelung Wehofen und erst 1924 bis Holten-Bhf. durchgeführt werden konnte.

Das gesamte in Betrieb befindliche Streckennetz der Kreis Ruhrorter Straßenbahn hatte Ende 1924 eine Ausdehnung von rd. 41 km.

Es bestehen folgende Linien:

1. „S": Ruhrort (Karlspl.)—Wage—Meiderich Bhf. 3,7 km
2. „L": Ruhrort—Laar—Meiderich Bhf. 5,5 km
   (Die 1,55 km lange Strecke Meiderich—Teerverwertung ist vorl. außer Betrieb.)
3. „G": Ruhrort—Beeck—Hamborn (Marxloh) 6,2 km
4. „D": Meiderich Bhf.—Hamborn—Walsum—Dinslaken 13,7 km
5. „W": Schwan—Walsum a. Rh. 3,1 km
6. „V": Dinslaken—Lohberg 3,4 km
7. „R": Walsum—Wehofen—Holten Bhf. 5,1 km

Das Einflußgebiet des Unternehmens erstreckt sich also über das Gebiet der Kommunalverwaltungen Duisburg nördlich der Ruhr mit den Stadtteilen Ruhrort, Laar, Beeck, Meiderich über Stadt Hamborn und Gemeinde Walsum bis Dinslaken und Sterkrade-Holten.

Die Betriebshöfe der Gesellschaft befinden sich in Duisburg-Meiderich, wo auch die Hauptverwaltung ist, und in Walsum.

Stromerzeugung.

Das Kraftwerk in Meiderich wurde im Jahre 1915 infolge der Kriegsverhältnisse außer Betrieb gesetzt und auf Umformerwerk umgebaut. Der vom Rheinisch-Westfälischen Eltwerk Wesel und vom Eltwerk Duisburg gelieferte Drehstrom von 5000 bezw. 10 000 Volt Spannung wird jetzt in den neu eingerichteten Umformwerken Meiderich und Walsum durch 3 rotierende Einanker-Umformer von 325 kVA in 550 Volt Gleichstrom umgeformt. Die Erweiterung durch einen Quecksilber Gleichrichter von 600 Amp. ist in Angriff genommen.

Der Wagenpark der Kreis Ruhrorter Straßenbahn bestand Ende 1924 aus: 66 zweiachs. Triebwagen und 45 Beiwagen für Personenverkehr, 4 elektr. Lokomotiven und 26 Wagen für Güterverkehr. Die Gesellschaft ist im Besitz von 58 200 qm Grund und Boden und von 16 Wohnhäusern mit 43 Wohnungen, die zum größten Teil von Werksangehörigen bewohnt werden.

Verkehrsleistungen:

Jahr	bef. Personen	Wgkm:	
1900	3 217 971	917 175	
1904	3 402 402	1 035 061	
1908	4 965 213	1 860 627	
1912	10 612 227	3 310 579	
1916	12 647 665	2 900 579	
1919	20 532 026	3 356 703	
1922	12 749 262	3 179 617	
1923	6 689 755	2 021 928	(7 Wochen) Stillegung
1924	9 414 400	2 595 810	

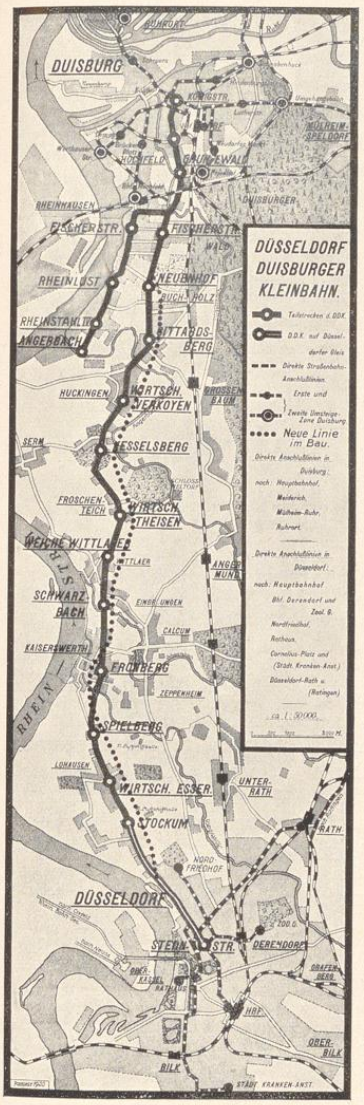
Der Güterverkehr, der vor dem Kriege 10 Proz. der Einnahmen brachte, ist zurzeit unbedeutend.

Die Aktien der Gesellschaft sind heute fast zu $^2/_3$ in Händen der Gemeinden des Einflußgebietes und zu $^1/_3$ in Besitz des Rhein.-Westfäl. Eltwerk in Essen. Das Aktienkapital hat die Höhe von 2,2 Mill. Reichsmark, während die Anlagewerte nach der Eröffnungsbilanz 1924 rd. 5 377 000,— Rm. betragen. Beschäftigt waren Dezember 1924 52 Angestellte und 374 Arbeiter und Fahrpersonale.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

DÜSSELDORF-DUISBURGER KLEINBAHN

GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG



Die Entstehungsgeschichte der Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn reicht zurück bis in das Jahr 1896.

Es wurden in jenem Jahre Verhandlungen mit mehreren Gesellschaften aufgenommen, die eine Kleinbahnverbindung zwischen Duisburg und Düsseldorf über Kaiserswerth bezweckten. Es sollte zunächst eine vollspurige Nebenbahn mit Dampfbetrieb gebaut werden, für die jedoch das zuständige Ministerium die Genehmigung mit Rücksicht auf eine der Staatsbahn entstehende Konkurrenz nicht erteilte.

Im Mai 1898 legte Herr von Tippelskirch, Düsseldorf, den Plan einer vollspurigen elektrischen Straßenbahn für Personenverkehr vor, der die behördliche Genehmigung erhielt und auf 60 Jahre konzessioniert wurde. Im August 1899 wurde die Konzession an die Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn G. m. b. H. in Kaiserswerth übertragen.

Die Eröffnung der Strecke Düsseldorf (Nordstraße)—Kaiserswerth (7,803 km) erfolgte am 1. November 1899, die Strecke Kaiserswerth—Duisburg (15,607 km) folgte am 16. August 1900 nach.

Die Anlage bestand aus der eingleisigen Strecke mit 10-Minuten-Weichen und zunächst 19 Triebwagen und 12 Beiwagen. Wagenhalle, Reparaturwerkstatt und Kraftwerk wurden in Kaiserswerth errichtet und dem Letzteren auch ein Elektrizitätswerk für den Bereich der Stadt Kaiserswerth angegliedert.

Im Jahre 1912 wurde die Zweiglinie Duisburg (Culturstraße)—Kirche Wanheim gebaut (Eröffnung 24. Dezember 1912), und im folgenden Jahre deren Verlängerung bis zum Angerbach (Eröffnung 1. Mai 1913) hinzugefügt. Mit Rücksicht auf diese Zweiglinie von 4,94 km Gesamtlänge wurde in Duisburg am Grunewald eine zweite Wagenhalle und ein Umformerwerk errichtet, in welch' letzterem Drehstrom des städtischen Elektrizitätswerkes Duisburg in Gleichstrom für Straßenbahnzwecke umgewandelt wird.

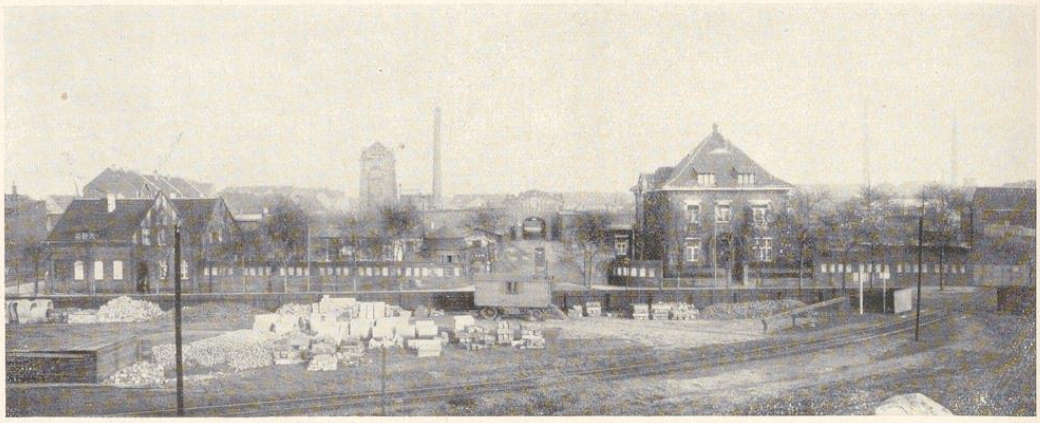
Am 1. Juni 1913 ging das Unternehmen in den alleinigen Besitz der Stadt Duisburg über, blieb jedoch als Gesellschaft mit beschränkter Haftung bestehen.

Die Entwicklung des Unternehmens in den ersten 25 Betriebsjahren ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

	Beförd. Pers.	geleist. Wagen km	Betriebseinnahmen
1900	662 604	525 448,7	155 769,80
1904	1 194 039	947 227,0	252 794,45
1908	2 456 787	1 081 444,0	349 685,50
1912	2 531 732	1 155 808,6	384 932,95
1916	3 583 603	1 065 155,8	519 400,48
1920	4 776 848	1 638 958,8	3 965 841,28
1924	2 947 012	1 316 520.6	819 054,46

Der Bestand an Wagen betrug am Schluß des Jahres 1924 28 Trieb- und 18 Beiwagen.

Die Schwierigkeiten, die dem Betriebe aus dem Zustand der durch Truppenrückgang und zunehmenden Kraftwagenverkehr außerordentlich beanspruchten Provinzialstraße erwuchsen und die langen Fahrzeiten, die durch Benutzung öffentlicher Wege und die eingleisige Strecke bedingt sind, waren die Veranlassung zu dem Plan, die Hauptlinie Duisburg—Düsseldorf zur Erzielung größerer Leistungsfähigkeit in eine zweigleisige Strecke umzubauen, die von der Stadtgrenze Duisburg bis zur Golzheimer Kapelle in Düsseldorf auf eigenen Bahnkörper verlegt werden und hier mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km p. St. verkehren soll. Die Vorarbeiten für diesen Umbau wurden im Frühjahr 1924 aufgenommen; mit der Inbetriebnahme der neuen Strecke kann Ende 1925 gerechnet werden.



Schlachthof Duisburg-Meiderich

STÄDTISCHE SCHLACHT- UND VIEHHÖFE

Während der Stadtteil Alt-Duisburg einen im Jahre 1886 erbauten Schlachthof älteren Systems besitzt, der im Jahre 1905 zu einem Schlachtviehhof ausgebaut wurde, hatten die früher selbständigen Städte Ruhrort und Meiderich sich bei den Eingemeindungsverhandlungen die Errichtung eines Schlachtviehhofes gesichert, der im Juli 1908 in Betrieb genommen wurde. Der Schlachtviehhof Alt-Duisburg ist für die Schlachtungen des gleichnamigen Stadtteiles, der Schlachtviehhof Duisburg-Meiderich für die Schlachtungen der Stadtteile Duisburg-Ruhrort und Duisburg-Meiderich bestimmt. Der Schlachthof Duisburg- Meiderich ist außerdem mit einer Schlachthofnebenstelle im Stadtteile Duisburg-Ruhrort ausgestattet, die der Schlachthof von der Groß-Schlächterei A. G. Löckenhoff, welche dort die für ihren Betrieb erforderlichen Schlachtungen gegen Entrichtung der tarifmäßigen Gebühren vornimmt, angepachtet hat.

Der Schlachtviehhof Alt-Duisburg, ursprünglich auf freiem Gelände errichtet, liegt heute inmitten eines dichtbevölkerten Stadtteiles. Zu der ursprünglich kleinen Anlage sind die im Laufe der Jahre erforderlichen Erweiterungs- und Neubauten hinzugekommen, sodaß heute eine geräumige Schweine- und Rinderschlachthalle, die dazugehörigen Kaldaunenwäschen nebst Dungabfuhrhaus, ein Sanitätsschlachthaus für notgeschlachtete Tiere, ein Pferdeschlachthaus, die nötigen Stallungen und Nebengelasse, ein Sterilisierraum für bedingt taugliches Fleisch, eine Freibank und ein Kühlhaus mit 167 Kühlzellen und großem Vorkühlhaus vorhanden sind. Die Einrichtungen in den Schlachthallen, der Tötungs- und Brühraum für Schweine, das Hochtransportbahnsystem, die Wiegevorrichtungen entsprechen den Grundsätzen der Neuzeit. Das Kühlverfahren ist nach dem Schweflig-Säure-System eingerichtet. Zwei Cornwallkessel von je 120 qm Heizfläche liefern den Dampf für die Brühbottiche, für die Sterilisierapparate, die Heizungsanlage und für die beiden 100 PS Dampfmaschinen, die zum Betriebe zweier Kühlmaschinen von je 120 000 Kalorien Leistungsfähigkeit erforderlich sind. Beide Kühlmaschinen sind mit einem Eisgenerator verbunden. Außerdem ist unabhängig vom Kühlhaus eine Eismaschine von 100 000 Kalorien aufgestellt, die durch einen Elektromotor angetrieben und nur zur Eiserzeugung verwendet wird. Insgesamt kann der Schlachthof Duisburg 800 Zentner Eis täglich herstellen, das hauptsächlich für die Bedürfnisse der Metzgereien abgegeben wird. / Der Viehhof, an dem regelmäßig Montags Markt abgehalten wird, besteht aus einem Stall für 150 deutsche Rinder, einem Stall

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

für 150 Auslandsrinder und einer Markthalle für 1200 Schweine. / Die jährliche Schlachtziffer in Alt-Duisburg beträgt 10 000 Rinder, 8000 Kälber, 30 000 Schweine, 5000 Schafe und 1200 Pferde. Auf dem Schlachthofgelände befinden sich außerdem noch der Milchhof der städtischen Milchversorgung und eine Filiale des Duisburger Bankvereins für den Geldverkehr der Schlachthofinteressenten.

Die vom Architekten Freese erbaute Schlachtviehhofanlage Duisburg-Meiderich ist nach einheitlichen Richtlinien durchgeführt. Links vom Eingang steht das Pförtnerhaus, rechts das Verwaltungsgebäude mit anschließender Dienstwohnung des leitenden Obertierarztes. Das Kühlhaus mit 78 Kühlzellen, einem Vorkühlhaus für Rinder und einem Vorkühlhaus für Schweine ist durch eine große, für den Verkehr der Metzgerwagen bestimmte Halle von den Schlachthallen getrennt. Diese sind unter Berücksichtigung der hygienischen Notwendigkeiten mit allen technischen Neuerungen ausgestattet. Das Kühlverfahren arbeitet nach dem Ammoniaksystem. Zwei Cornwalldampfkessel von je 100 qm Heizfläche dienen auch hier zur Beheizung der Brühkessel, der Sterilisierapparate und der mit Dampfzuleitung versehenen Betriebsräume; sie speisen eine Dampfmaschine von 100 PS, die einen Doppelkompressor von 100 000 Kalorien Leistungsfähigkeit antreibt. Außerdem ist eine Kühlmaschine von 80 000 Kalorien mit Motorantrieb vorhanden. Der Schlachthof Meiderich kann täglich 300 Zentner Eis erzeugen. Während die Kühlanlagen beider Schlachthöfe mit Berieselungskondensatoren ausgestattet sind, ist die zweite Kühlmaschine in Meiderich mit einem Gegenstromkondensator verbunden. Der Viehhof besteht aus einer Markthalle für Schweine, die unmittelbar an die Schweineschlachthalle angrenzt, einem Stall für 100 deutsche Rinder nebst angrenzendem offenem Marktplatz und einem Auslandsviehhof, in dem 150 Auslandsrinder aufgestallt und geschlachtet werden können. Die jährliche Schlachtziffer kann hier auf ungefähr zwei Drittel der für Alt-Duisburg angegebenen Zahlen berechnet werden.

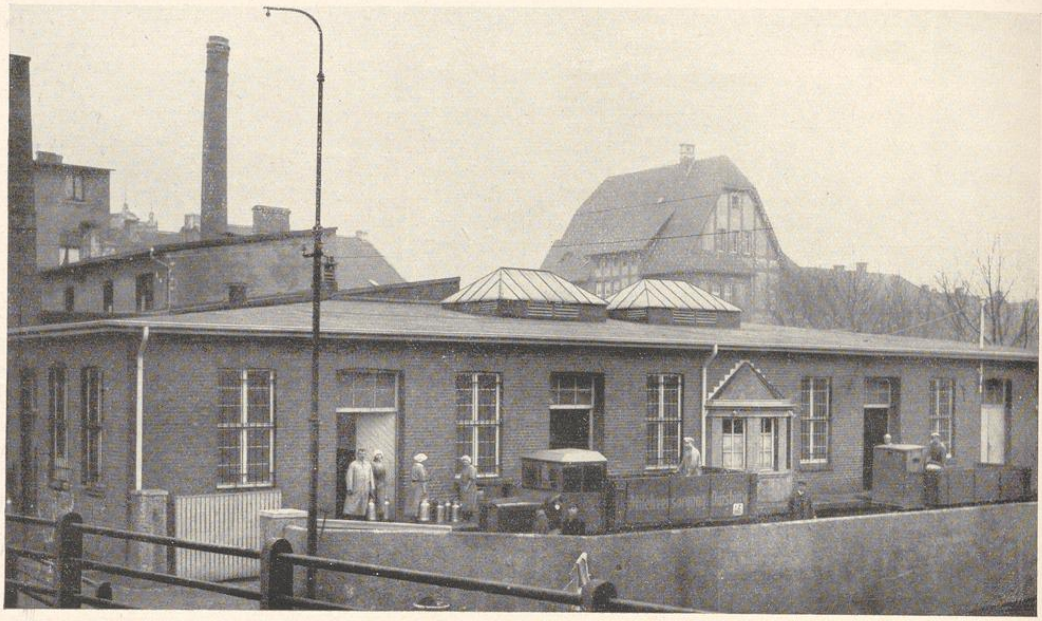
Der Schlachthof ist ebenfalls in ausreichender Weise mit Nebenräumen, wie Sterilisierraum für bedingt taugliches Fleisch, Freibankverkaufs- und Warteraum, Ausspannstallungen für Metzger, Büro- und Lagerräumen für die Innungen und den nötigen Stallungen ausgestattet.

Der Dung beider Schlachthöfe wird in der Hauptsache auf dem Landwege abgefahren. Kadaver und Konfiskate werden regelmäßig durch Fuhrwerke der Rheinischen Viehverwertungsanstalt in Alstaden abgeholt und dort verarbeitet. Die Aufstellung besonderer Apparate zur Tierkörperverwertung in den Schlachthöfen selbst hat sich wegen der Geruchsbelästigung der Anlieger als undurchführbar erwiesen. Die Kohlen werden von den benachbarten Zechen mit Lastautos herangeholt; der Verbrauch wird durch automatische Wagen, Wassermesser und die Feststellung des Kohlensäuregehalts der Rauchgase kontrolliert. Beide Schlachthöfe besitzen eigene Brunnenanlagen und eigenen Bahnanschluß. Die Schlachtvieh- und Fleischbeschau wird von dem tierärztlichen Direktor beider Anlagen, zwei Obertierärzten und drei Stadttierärzten versehen; auf die peinliche Durchführung der bakteriologischen Fleischuntersuchung wird besonderer Wert gelegt. Außerdem ist das erforderliche Trichinenschaupersonal angestellt, das sich bis auf weiteres bei der Untersuchung noch der Mikroskope bedient. Mit dem Schlachthof Alt-Duisburg ist eine von dem Obertierarzt des Alt-Duisburger Schlachthofes geleitete Auslandsfleischbeschaustelle verbunden, der eine Reihe Untersuchungsstellen in den Expeditionslägern der Häfen angeschlossen ist. Für die Verwaltung und den Betrieb sind drei Bürobeamte, drei Kassenbeamte, vier Oberhallen- und Obermarktmeister, fünf Hallenmeister, drei Maschinenmeister, das nötige Pförtner-, Maschinisten-, Heizer-, Handwerker- und Arbeiterpersonal vorhanden.

Das Vieh wird den Viehhöfen in erster Linie vom Hamburger Markt zugeführt, Schweine auch direkt aus Nordhannover. Da die Viehhöfe über den Hamburger Markt während der Weideperiode in großen Mengen Holsteiner Weidevieh erhalten, muß nach Aufhören der Weideperiode durch die Einfuhr dänischer Rinder Ersatz geschaffen werden. Je nach der Jahreszeit werden daher Husumer Weidetiere oder dänische Schlachtkühe in verschieden großem Prozentsatz, beide aber in ausgesuchter Qualität auf den Markt gebracht. Soweit es die veterinärpolizeilichen Vorschriften zulassen, werden auch argentinische Rinder, sowie dänische und holländische Schweine auf die Märkte gebracht. Neben dem Viehmarkt hat sich in Alt-Duisburg während der Nachkriegszeit ein gut beschickter Fleischmarkt entwickelt, auf dem im Duisburger Schlachthof erschlachtetes Fleisch und das vom Ausland eingeführte Frischfleisch und Gefrierfleisch verhandelt werden.

Dem Fleischmarkt wird durch die Absicht der Errichtung einer geräumigen Fleischmarkthalle und eines Gefrierhauses größte Aufmerksamkeit geschenkt. Ferner wird auch im Interesse der Fleischversorgung die Zentralisation der Schlachtviehhöfe durch baldmögliche Errichtung eines Zentralschlachthofes angestrebt.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Milchhof

Phot. Heymann

MILCHVERSORGUNG DUISBURG G.M.B.H.

Die Milchversorgung Duisburg wurde im Jahre 1916 gegründet, als die immer größer werdende Milchknappheit die Behörden zur Rationierung der Milch zwang. Die Milchhändler schlossen sich unter Führung der Stadt zu einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung zusammen zum gemeinsamen Einkauf der Milch und zur geregelten Verteilung innerhalb des ganzen Stadtbezirks. Die Gesellschaft war von vornherein nicht nur als Kriegsgründung gedacht, sie sollte auch nach dem Kriege eine wichtige Rolle bei der Milchbewirtschaftung innerhalb des Stadtgebietes spielen.

Die Milchversorgung erblickt ihre erste Aufgabe in der Versorgung der Säuglinge mit einwandfreier Milch. In der bei Gründung der Gesellschaft von der Stadt Duisburg übernommenen Säuglingsmilchanstalt und besonders in der am 1. Mai 1923 eröffneten Neuanlage, dem Milchhof, (beide auf dem Gelände des Duisburger Schlachthofes errichtet), sind großzügige Vorrichtungen zur Bereitung einwandfreier Säuglingsmilch geschaffen worden. Daneben mußte der Bezug von Frischmilch für die gesamte Bevölkerung neu organisiert werden, da die in der Vorkriegszeit eingerichteten Abmelkställe während des Krieges eingegangen waren und die landwirtschaftlichen Betriebe in der näheren Umgebung der Stadt, die vor dem Kriege die Hauptmenge der gebrauchten Milch lieferten, durch die Ausdehnung der Industrie immer mehr verschwunden sind. Ein besonderer Fortschritt in der Belieferung der Säuglinge mit Milch besteht in der Einführung der sogenannten Degermamilch. Es handelt sich hierbei um eine Rohmilch, die aus den der Stadt zunächst gelegenen Molkereien, nachdem sie dort gereinigt und vorgekühlt ist, mit Autos abgeholt und im Milchhof nach dem Degermaverfahren verarbeitet wird. Bei diesem, von Dipl. Ing. Max Schulz — Oldenburg, eingeführten Verfahren wird die Milch in Stahlflaschen abgefüllt und in zwei langen, eisernen Bassins, den sogenannten Degermatoren, 20 Minuten lang im Wasserbade auf 63 ° erhitzt und danach abgekühlt. Die Flaschen werden vorher mit Aluminiumkappen verschlossen, die Erhitzung geschieht unter genauer Temperaturkontrolle. Außer den Degermatoren gehören zu der Milchverarbeitungsanlage nach dem Degermasystem noch Dampferzeugungs- und Milcherhitzungsapparate, eine Flaschenabfüll- und eine Flaschenverschlußmaschine, eine Kühlmaschine und automatische Flaschenreinigungsmaschinen, die die zurückgekommenen leeren Milchflaschen von Milchresten befreien und zugleich mit Frischdampf sterilisieren. Neben der Herstellung von Degermamilch übernimmt der Milchhof die Bereitung von

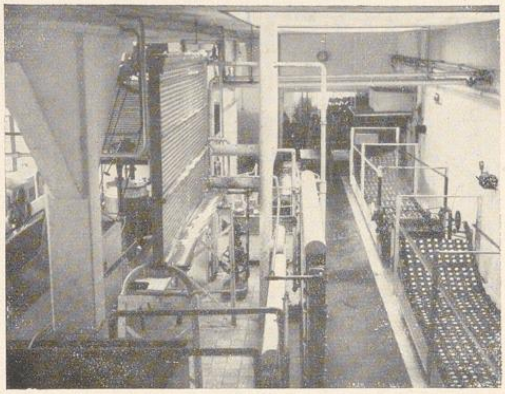
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Heilmilch (Eiweißmilch und holländische Säuglingsnahrung für kranke Säuglinge) von Yoghurt, die Aufbewahrung überschüssiger Milch von einem Tag zum andern in Kühlbassins, und die milchwirtschaftliche Verarbeitung von saurer und ansaurer Milch.

Die Frischmilch für den allgemeinen Konsum, das ist die in Kannen frei Haus gelieferte Milch, wird von etwa 24 mit der Milchversorgung im Lieferverhältnis stehenden Molkereien, die hauptsächlich am Niederrhein gelegen sind, mit der Bahn nach Duisburg befördert und von den auf den einzelnen Bahnhöfen befindlichen Milchverteilungsstellen an die Milchhändler abgegeben. Der Milchhof liefert diesen Verteilungsstellen die Flaschenmilch mittels Autos an. Er erhält von diesen die überschüssige Milch zur Aufbewahrung für den folgenden Tag oder zur Verarbeitung.

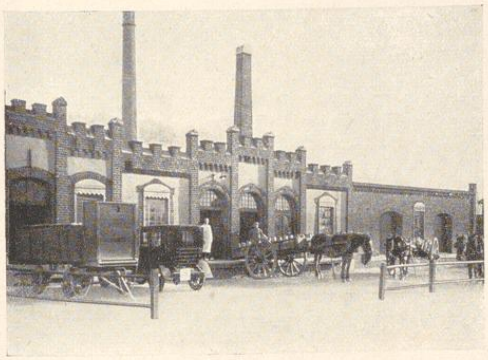
Die Arbeitsweise in den einzelnen Liefermolkereien ist nicht überall die gleiche. Einige Molkereien liefern tiefgekühlte und gereinigte Rohmilch, andere liefern auf 85° momentan erhitzte Milch in tiefgekühltem Zustande, wieder andere bedienen sich des Dauererhitzungsverfahrens, bei dem sie die Milch ähnlich wie bei der Degermamilch in besonderen Apparaten 20 Minuten lang unter fortwährendem Umrühren auf 63° erhitzen und dann tief kühlen.

Die Rindviehbestände des Niederrheins sind verhältnismäßig gesund. Trotzdem erfordert die Versendung von Rohmilch eine eingehende Kontrolle des Gesundheitszustandes der Milch und soweit es erreichbar ist, auch der Kühe. Das Zusammenströmen großer Milchmengen von einer ganzen Anzahl Einzellieferanten bringt aber immer die Gefahr mit sich, daß die Milch die Keime übertragbarer Krankheiten des Menschen aufgenommen hat und als guter Nährboden weiter entwickelt. Infolgedessen wird die Lieferung pasteurisierter Milch in die Großstädte immer mehr ein Erfordernis. Es ist dann aber der Dauererhitzung der Milch bei niedrigen Temperaturen, wobei die lebenswichtigen Bestandteile, die Vitamine, erhalten bleiben, gegenüber der momentanen Erhitzung der Milch auf höhere Temperatur der Vorzug zu geben. Das Bestreben der Milchversorgung geht dahin, die Liefermolkereien allgemein zur Einführung der Dauererhitzungsapparate anzuhalten. Es wird dann von der Milchversorgung für Säuglinge eine bei niedrigen Temperaturen in Stahlflaschen dauererhitzte Milch, für den Haushalt in gleicher Weise erhitzte, offene Milch vertrieben, deren rascher Verbrauch bei kühler Aufbewahrung aber, wie bei jeder anderen Milch, dringend notwendig ist, damit eine Auskeimung der nicht abgetöteten Dauerformen der Bakterien vermieden wird. Es dürfte bei diesem Verfahren gewährleistet sein, daß die Milch frei von Krankheitserregern ist, und sich dabei den Charakter der Rohmilch bewahrt hat.

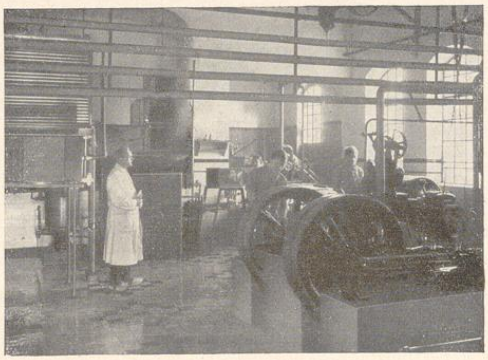


Milchhof, Innenansicht Phot. Heymann

Diesen Richtlinien wird die Milchversorgung auch nach Aufhebung der für den Milchverkehr vorgesehenen einschränkenden gesetzlichen Bewirtschaftungsmaßnahmen treu bleiben in der Ueberzeugung, daß die Zeit vorüber sein muß, in der das allerwichtigste Nahrungsmittel für den Menschen ohne ausreichenden sanitären Schutz für den Verbraucher in den Handel gebracht wird.



Städt. Meierei Nienkerk



Städt. Meierei Nienkerk

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Hauptgeschäftsstelle des Christl. Metallarbeiter-Verbandes Stapeltor.

CHRISTLICHER METALLARBEITER-VERBAND DEUTSCHLANDS

Der Christliche Metallarbeiterverband Deutschlands ist die einzige gewerkschaftliche Organisation, deren Hauptgeschäftsstelle sich in Duisburg befindet. Von hier aus laufen durch ganz Deutschland die Fäden seiner gewerkschaftlichen Tätigkeit. Mit der Stadt Duisburg verbindet den Christlichen Metallarbeiterverband eine ganze Reihe von Beziehungen. Duisburg als eine der Hauptstätten der Montanindustrie sah schon in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts eine Blüte der Fachvereinsbewegung der Former und der kath. Arbeitervereine. Damals wurde bereits Duisburg Vorort der Formerfachvereinigungen für Westdeutschland und der damalige Former Franz

Wieber, jetzt Verbandsvorsitzender des Christl. Metallarbeiterverbandes, war Leiter und erster Führer westdeutscher Formerfachvereinigungen.

So war es eine natürliche Folge der Entwicklung, daß am 15. Oktober 1899 ebenfalls zu Duisburg aus dem Fachverein der Metallarbeiter des kath. Arbeitervereins und der Duisburger Formerfachvereinigung der Christl. Metallarbeiterverband Deutschlands von Franz Wieber gegründet wurde. Diese Gründung war deshalb notwendig, weil der bestehende Deutsche Metallarbeiterverband und der Deutsche Formerverband parteipolitisch sich der sozialdemokratischen Partei angeschlossen und weltanschaulich sich auf einen Standpunkt gestellt hatten, der mit der christlichen Ueberzeugung nicht vereinbar war. Der Christl. Metallarbeiterverband hielt von vornherein an der parteipolitischen und konfessionellen Neutralität der Gewerkschaftsbewegung fest.

Trotz mancher Hemmungen wuchs der Christl. Metallarbeiterverband bedeutend. Er konnte den 25 Jahre früher gegründeten Gewerkverein der Maschinenbau- und Metallarbeiter H. D. hinsichtlich der Mitgliederzahl überflügeln und in finanzieller Hinsicht stand er in der Vorkriegszeit, pro Kopf des Mitgliedes gerechnet, an der Spitze der drei Metallarbeiterorganisationen. Er zählte 1914 rund 42 000 Mitglieder und einen Vermögensbestand von 1,6 Millionen Goldmark.

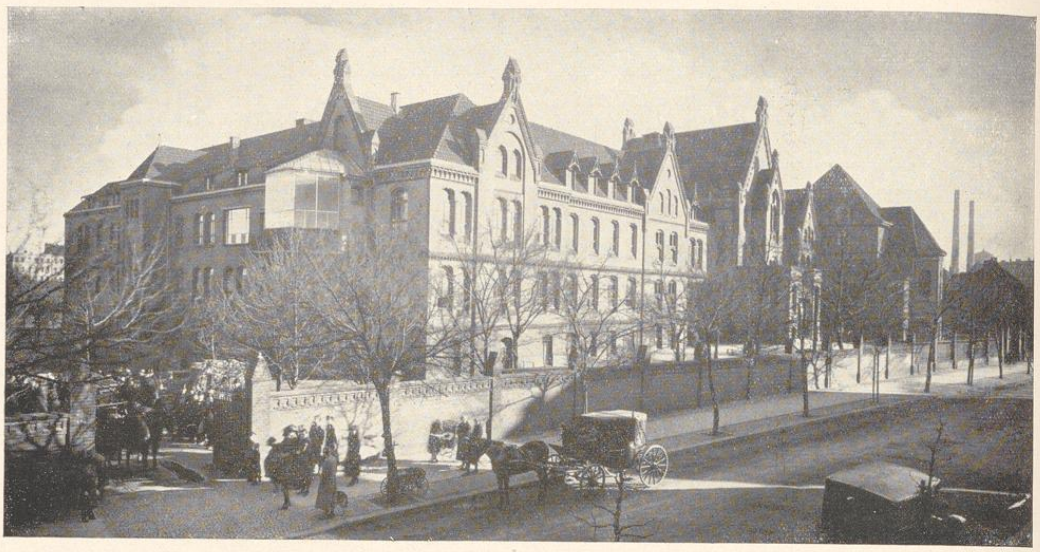
Schon zu Ende des Krieges nahm die 1915/16 infolge der Einberufung zurückgegangene Mitgliederzahl erheblich zu und erreichte im Jahre 1922 den Höchststand mit 241 000 Mitgliedern. Die Arbeit des Christl. Metallarbeiterverbandes wird geleistet in über 1000 Ortsverwaltungen, Zahlstellen und Sektionen.

Das Aufgabengebiet des Christl. Metallarbeiterverbandes besteht in der wirtschaftlich-materiellen und damit verbunden auch in der kulturellen Hebung der Metallarbeiterschaft. Durch Besserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse, durch Ausbau der arbeitsrechtlichen und sozialpolitischen Gebiete, durch seine Literatur, sein Bildungs- und Versammlungswesen sucht der Christl. Metallarbeiterverband das Ziel zu erreichen. Der Christl. Metallarbeiterverband anerkennt grundsätzlich die Arbeitsgemeinschaft zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, den Gedanken der Solidarität innerhalb der Volksgesamtheit und der Wahrung der berechtigten Interessen eines jeden Standes; er lehnt Klassenkampf und Revolution entschieden ab, er steht bewußt auf dem Boden der christlichen Weltanschauung. Er will die dauernde Verbesserung der Arbeitsverhältnisse, die gleichberechtigte Einordnung des Arbeiterstandes in das Staats- und Wirtschaftsgefüge nicht durch Gewalt und Diktatur, sondern durch Reform auf christlicher und gesetzlicher Grundlage erreichen.

Die Hauptgeschäftsstelle Duisburg, Stapeltor, gliedert ihre Tätigkeit in Hauptleitung und Hauptverwaltung, an deren Gesamtspitze der Verbandsvorsitzende Franz Wieber steht. Die Hauptleitung teilt sich in: Oeffentliche Interessenvertretung, Redaktionen, Bearbeitung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse, Volkswirtschaftliche Abteilung, Betriebsräteleitung, Jugendsekretariat, Arbeiterinnensekretariat usw.; die Hauptverwaltung in Hauptkasse, Statistische Abteilung, Dezernat für Unterstützungswesen, Verlag, Versand, Mitgliederbewegung usw. In diesen beiden Tätigkeitsarten der Hauptgeschäftsstelle laufen alle Fäden des ganzen Verbandswesens zusammen und andererseits sind beide Stellen Ausgangspunkte für die gewerkschaftlichen Arbeiten auf den verschiedensten Gebieten.



Wohnhaus Hindenburgstrasse 2-4, Filiale der Deutschen Volksbank. Eigentümer Christlicher Metallarbeiter-Verband.



KRANKENHAUS BETHESDA · DUISBURG

HEERSTRASSE 219, VOM BAHNHOF AUS MIT LINIE 2 ZU ERREICHEN
TELEPHON: 558 UND 6483 / BÜROSTUNDEN VON 8—1 UND 3—7 UHR

Die Anstalt ist im Jahre 1904 nach einer zweijährigen Bauzeit eröffnet worden. 1908 wurde sie durch Anbau und durch Bau eines Isolierhauses erweitert. 1917 wurde ein Neubau für Privatpatienten errichtet. Große sonnige Veranden und Gartenanlagen.

Die hochmodern eingerichtete Anstalt kann 300—400 Kranke aufnehmen. Eigenes Laboratorium für sämtliche chemische und bacteriologische Untersuchungen und orthopäd. Institut.

Eine mit allen Neuerungen eingerichtete Abteilung für Licht- und Strahlenbehandlung.

Große Operationsräume für Chirurgie, für Gynäcologie, für Hals-, Nasen-, Ohren- und Augenheilkunde.

Die Krankenpflege wird von Kaiserswerther Schwestern ausgeübt. Die Anstalt besitzt eine Krankenpflegerinnenschule mit staatl. Examenabschluß.

An der Anstalt sind folgende Aerzte tätig:

1. Professor Dr. med. Petersen für Chirurgie, Tel. 1613, Sprechstunden: 10—12 Uhr im Krankenhaus, 3—4 Uhr Heuserstr. 16 mit Ausnahme von Samstag und Sonntag.
2. Professor Dr. med. Hohlweg für innere Medicin, Tel. 4664, Sprechstunden: 11—12 Uhr im Krankenhaus, 3—5 Uhr Friedrich-Wilhelmstr. 50 mit Ausnahme von Samstag und Sonntag.
3. Dr. med. Thiele für Hals-, Nasen- und Ohrenleiden, Tel. 1262, Sprechstunden: 10—1Uhr, 3—5 Uhr. Königstr. 54.
4. Dr. med. Kohlhage für Frauenleiden, Tel. 205, Sprechstunden: nachm. 3—5 Uhr, Samstags von 12—1 Uhr. Königstr. 15.
5. Dr. med. Zimmermann für Frauenleiden, Tel. 4499, Sprechstunden: 12—1 Uhr, 3—5 Uhr, Samstags 12—1 Uhr. Friedrich-Wilhelm-Straße 34 Ecke Düsseldorfer Straße.
6. Dr. med. Altland für Augenleiden, Tel. 1296, Sprechstunden: 10—1 Uhr, 3—5 Uhr. Königstr. 17.
7. Dr. med. Hess für Hautleiden, Blasenleiden und Strahlenbehandlung, Tel. 6087, Sprechstunden: 12—1 Uhr, 3—5 Uhr, Neue Marktstr. 19.

Das Krankenhaus ist Eigentum der evangel. Gemeinde Alt-Duisburg und wird von Pastor Hess, Mülheimer Straße 52 I, Tel. 2527, geleitet.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

GERHARD ADAM

PIANOFABRIK

WESEL

ZWEIGGESCHÄFTE

DUISBURG · DORTMUND



Gerhard Adam
Gründer der Firma



Gerhard Adam
1879—1920 †

Im Jahre 1828 wurde die Firma von Gerhard Adam gegründet, der ihr Weltruhm verschaffte und mit seinen Erzeugnissen auf den Weltausstellungen in London 1851, Düsseldorf 1852 und Paris 1855 erste Preise errang. Noch heute befindet sich die Firma in Händen der Familie Adam. Nach dem Tode des Gründers (im Jahre 1879) übernahm dessen Sohn Gerhard die Leitung des aufgeblühten Unternehmens, der wiederum seinen Sohn Kurt zu seinem Nachfolger ernannte. Die Firma ist stets dem Grundsatz ihres Gründers treu geblieben und unter den neuen Leitern zu voller Entfaltung gekommen. In Duisburg besitzt sie seit dem Jahre 1912 an der Königstraße auf eigenem Grundstück Verkaufsräume.



Geschäftshaus Duisburg



Geschäftshaus Wesel.



Architekten Prof. Dr. ing. Gustav von Cube & Arthur Buchloh, Duisburg

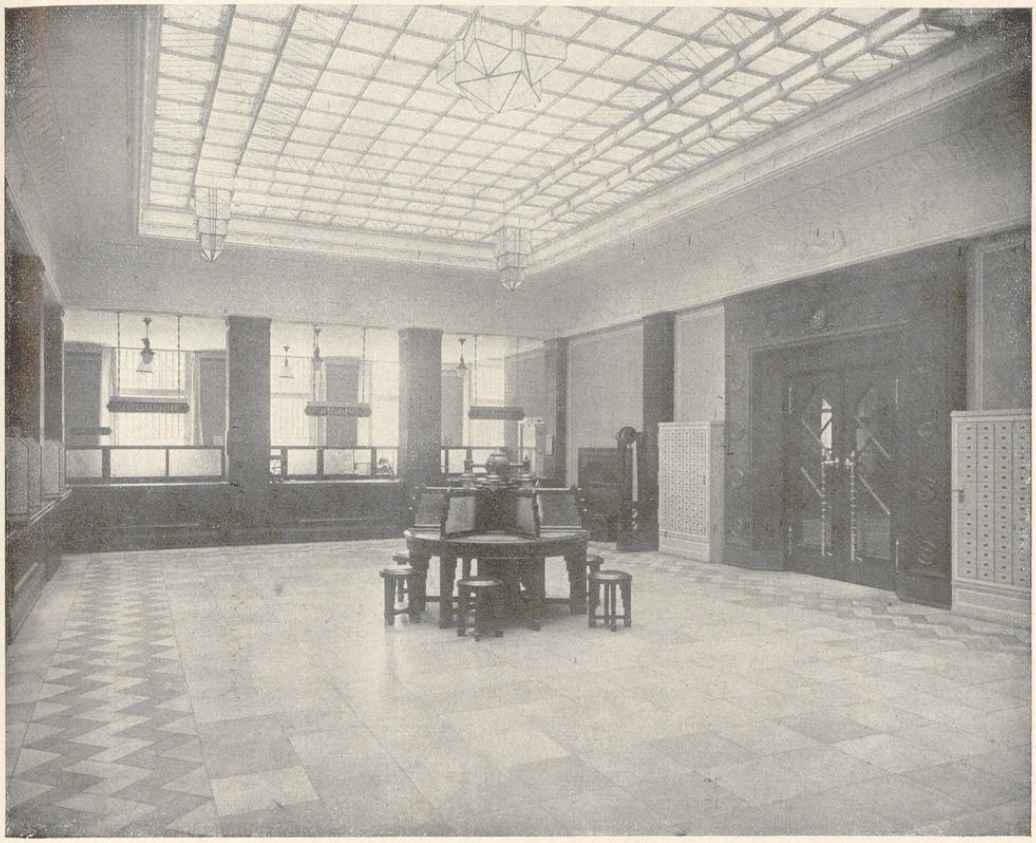
DEUTSCHE BANK

AKTIENKAPITAL UND RESERVEN
200 MILLIONEN REICHSMARK

FILIALE DUISBURG

Im Jahre 1921 entschloß sich die Zentrale der Deutschen Bank Berlin, in Duisburg eine Filiale zu errichten, um hier in einem der Brennpunkte des niederrheinischen Industriereviers festen Fuß zu fassen. Zunächst erhob sich die Schwierigkeit der Beschaffung eines geeigneten Baugeländes. Die Bank mußte natürlich im Mittelpunkt des Verkehrs in Duisburg aufgeführt werden. Man einigte sich schließlich mit Herrn Justizrat Dr. Giessing, einem bekannten Bürger der hiesigen Stadt, wegen Ueber-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Architekten Prof. Dr. ing. Gustav von Cube & Arthur Buchloh, Duisburg

lassung seiner beiden Häuser Königstraße Nr. 23/25. Der Oberbürgermeister der Stadt Duisburg ließ der Bank seine volle Unterstützung angedeihen. Das Wohnungsamt machte jedoch die Bedingung, daß die Deutsche Bank nicht darauf rechnen könne, ihre Beamten bei der hier herrschenden starken Wohnungsnot, die durch die Belegung mit Besatzungstruppen noch verschärft war, unterzubringen. Die Deutsche Bank mußte sich daher zum Bau zweier Beamtenhäuser (Mülheimer Straße Nr. 78 und 78a) entschließen, in welchen sie 12 Familien unterbringen kann (Werkswohnungen).

Anfang des Jahres 1922 begann man mit dem Abbruch bezw. Umbau der Häuser Königstr. Nr. 23/25. Im Mai 1924 war der Bau, dessen Herstellung sich durch den passiven Widerstand und die schwierige Materialbeschaffung verzögert hatte, vollendet.

An hervorragender Stelle, an der Hauptverkehrsstraße in Duisburg gelegen, macht die Bank mit ihren flankierenden turmartigen Aufbauten, mit ihren streng modernen und scharfen Linien einen ruhigen und vornehmen Eindruck und gereicht dem Stadtbilde Duisburgs zur Zierde.

Am 16. März 1925 wurde die Deutsche Bank, Filiale Duisburg, mit der Duisburg-Ruhrorter Bank, Filiale der Essener Creditanstalt A. G., Duisburg, verschmolzen, sodaß die Uebersiedelung in das Gebäude der Duisburg-Ruhrorter Bank erfolgte.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



DUISBURGER BANKVEREIN

AKTIENGESELLSCHAFT

DUISBURG / AM BUCHENBAUM 4.

Nachdem durch den Ausdehnungsdrang der Berliner Großbanken auch die letzte in Duisburg bestehende Privatbank — die Aktiengesellschaft Kreditbank — im Jahre 1919 in die Commerz- und Privatbank übergegangen war, traten April 1921 eine Anzahl Duisburger Bürger zusammen, um den Duisburger Bankverein Aktiengesellschaft ins Leben zu rufen. Gegründet zur Pflege des Mittel- und Kleinkredites, nahm die Bank, obwohl sie in schlechter Geschäftslage in Duisburg-Neudorf, Mülheimer Straße, ihre Geschäftsräume eingerichtet hatte, einen sehr schnellen Aufschwung, da den mittleren Handels- und Gewerbekreisen in Duisburg vollständig eine Bank fehlte, mit welcher sie, selber durch Aktienbesitz beteiligt, enge Fühlung halten, und bei welcher sie für ihre Wünsche ein williges Ohr finden konnten. Die Leitung übernahm Herr Bankdirektor Eugen Kaufmann in Duisburg.

Im Jahre 1923 wurde eine Zweigstelle im Städtischen Schlachthof zu Duisburg eingerichtet, um namentlich den Viehhändlern und Metzgern eine leichtere Abwickelung ihres Bankverkehrs zu ermöglichen, aber auch um der Kundschaft des Stadtteiles Hochfeld den weiten Weg zur Bank zu ersparen.

Im Jahre 1924 wurde infolge der Ausdehnung der Geschäfte Herr Reichsbankdirektor a. D. Wilh. Rodewyk aus Duisburg zum weiteren Vorstandsmitglied bestellt.

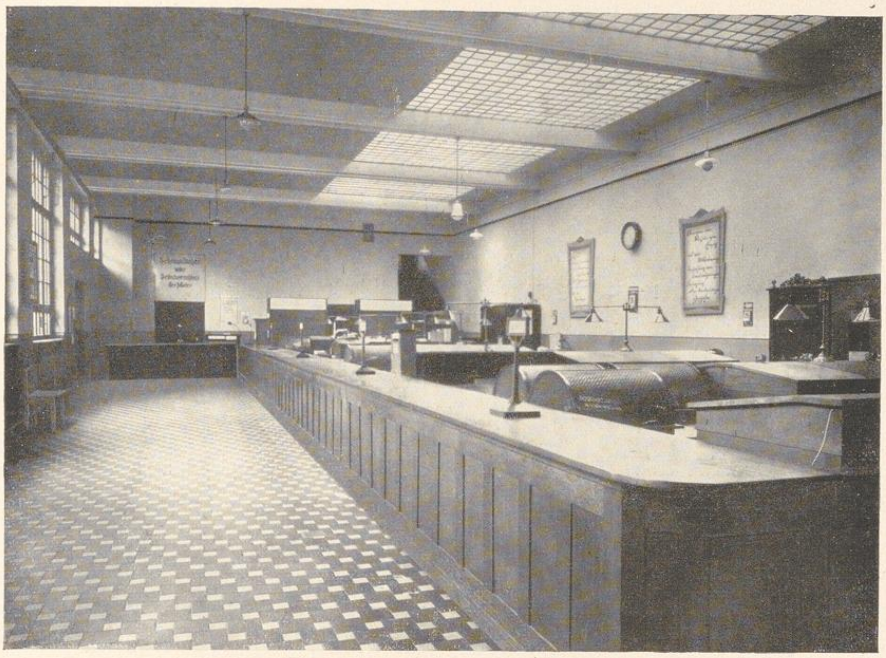
Das anfängliche Aktienkapital von 1½ Millionen Papiermark erwies sich für die zu befriedigenden Ansprüche sehr bald als zu klein. Bereits August 1921 erfolgte dessen Erhöhung auf 2½ Millionen, der schon Ende des Jahres eine Erhöhung von 6 Millionen Mark folgte. Doch die schnell wachsende Geschäftstätigkeit, zu der die allgemeine Geldentwertung hinzutrat, gebot bald eine Reihenfolge nochmaliger Vermehrungen der werbenden Mittel auf 100 Millionen und schließlich auf 220 Millionen Mark Aktienkapital.

Auf diese Weise gerüstet, konnte der junge Duisburger Bankverein Aktiengesellschaft den vernichtenden Sturm der Inflation aushalten und unversehrt überstehen.

Anfangs 1924 wurden die neuen eigenen Geschäftsräume in bester Lage der Stadt nach Umbau der Besitzung der Erben Michels „Am Buchenbaum 4“ bezogen.

Die günstige Umstellung des Aktienkapitals von 220 Mill. Papiermark auf 500 000 Reichsmark zeigt, wie vorsichtig und erfolgreich der Duisburger Bankverein Aktiengesellschaft in der für das deutsche Bankleben ungewöhnlich gefahrvollen Zeit der Inflation gearbeitet und sich entwickelt hat.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



SPARKASSE DER STADT DUISBURG

FÜR ALLE VERBINDLICHKEITEN DER SPARKASSE HAFTET DIE STADT DUISBURG MIT IHREM VERMÖGEN UND IHRER STEUERKRAFT

Im Jahre 1844 gegründet, hat sich die Sparkasse aus kleinen, bescheidenen Anfängen im Laufe der Zeit zu einem beachtenswerten und für gewisse Volkskreise unentbehrlichen Geldinstitute entwickelt.

Dem eigentlichen Aufgabengebiete, der Spartätigkeit, wird besondere Sorgfalt gewidmet. Die Boden- und Personalkreditfrage wird zur Wiederbelebung der Bautätigkeit und der Wirtschaft mit allen Mitteln zu lösen versucht.

Ein gut ausgestatteter Scheck- und Ueberweisungsverkehr erleichtert alle Zahlungsarten und ermöglicht bargeldlose Zahlungen .

Dem Bedürfnisse des großen Kundenkreises ist durch Aufnahme aller bankmäßigen Geschäfte in den Aufgabenbereich der Sparkasse Rechnung getragen. Zu den Neueinrichtungen zählen: Die Eröffnung laufender Rechnungen mit Kreditgewährung gegen Sicherheit, die Einziehung von Forderungen, die Diskontierung von Wechseln, der An- und Verkauf, die Beleihung und Verwaltung von Wertpapieren, die Stellung von Akkreditiven, die Uebernahme von Bürgschaften usw.

Schließfächer unter eigenem Verschlusse der Mieter stehen in beliebiger Anzahl und Größe gegen billige Mieten in den Stahlkammern zur Verfügung.

Der Handel in fremden Zahlungsmitteln wird besonders gepflegt. Die regen Handelsbeziehungen zum Auslande durch die hier ansässige große und vielseitige Industrie und die bedeutenden Hafenanlagen mit starkem Ausländerverkehr machten die Aufnahme auch dieses Geschäftszweiges notwendig.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

VEREINSBANK E.G.M.B.H.

DUISBURG-RUHRORT

DUISBURG-BEECK · HAMBORN · ALT-HAMBORN

RHEINHAUSEN

Nachdem bereits um die Mitte des vorigen Jahrhunderts der Genossenschaftsgedanke durch den Altmeister Schulze-Delitzsch praktische Formen angenommen hatte, wurde der Wert desselben in der folgenden Zeit nicht überall voll gewürdigt bezw. hielt mit der industriellen Entwicklung nicht gleichen Schritt. Erst um die Jahrhundertwende erkannte die Regierung, welchen wertvollen Nutzen ein gesunder Mittelstand für das Volksganze darstellt, welch großer ethischer Wert in der Genossenschaftsidee verkörpert ist, welch große Erfolge sich durch den Zusammenschluß nach dem Grundsatz:

„Einer für alle und alle für einen"

erzielen lassen, und sie schuf 1895 der Genossenschaftsbewegung eine Spitzenorganisation, die Preußische Zentral-Genossenschaftskasse Berlin. Letztere sollte, ausgerüstet mit Staatsmitteln, über die Provinzzentralen dem gewerblichen Mittelstande die benötigten Mittel zuführen, damit er erstarke und dem Staat eine kräftige Stütze sei. Ohne die Gründung der in der Nachkriegszeit entstandenen Genossenschaften, seien es Kredit-, Rohstoff- oder Produktivgenossenschaften, wäre ein deutscher Mittelstand, wie er bis zum Kriege bestanden hat, nicht möglich gewesen. Im Gegensatz zu anderen Ländern war der deutsche Mittelstand der stärkste. Es erübrigt sich zu betonen, wie auch die Genossenschaftsarbeit befruchtend auf die Entwicklung der Städte gewirkt hat, ist doch die Genossenschaftsbank die Ortsbank, welche ihre Mittel ausschließlich dem Erwerbsleben des Ortes zuwendet. Die Rohstoff- und Produktivgenossenschaft trägt ebenso lokalen Charakter, sie bindet und fördert den betreffenden Handwerkszweig und bringt ihn zu Bedeutung, die ihm in unserem Wirtschaftsleben zukommt.

„Einer ist nichts, Viele sind viel."

In Auswirkung vorstehender Entwicklung setzte in Duisburg wie im ganzen Rheinland um 1896 eine großzügige Agitation durch Vorträge usw. ein, welche im Ortsteil Beeck von Bürgermeister Hagedorn kräftig unterstützt wurde. Die Bewegung führte am 19. Februar 1897 in Duisburg-Laar zur Gründung des

Kredit-Verein e. G. m. b. H.,

woran der gesamte Mittelstand teilnahm. Von diesen Gründern leben noch 12.

Die junge Genossenschaft begann ihre Arbeit natürlich unter kleinen Verhältnissen, trotzdem zeigte die erste Bilanz nach 9 Monaten bereits eine Bilanzsumme von ca. 50 000 M. Auch Kinderkrankheiten waren zu überwinden, wurde doch zunächst der Betrieb

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

nebenamtlich verwaltet. Dies genügte schon bald nicht mehr, die Genossenschaft konnte sich allmählich einen hauptamtlichen Geschäftsführer halten, siedelte 1906 in ein eigenes Haus, Rheinstraße Nr. 56, über und hatte hiermit die Entwicklung erreicht, welche den Anfang eines Erfolges darstellte. Im Jahre 1913 wurde der Name der Genossenschaft in

Vereinsbank e. G. m. b. H.

umgeändert. Die Entwicklung ging im übrigen trotz wirtschaftlicher Krisen gleichmäßig weiter. Nachdem 1914 der Betrieb nach Kaiserstraße 85 in das Geschäftsviertel verlegt war, kam der Weltkrieg, dessen Anfangsauswirkungen die Genossenschaft besonders gut überstand. Während des Krieges hat die Genossenschaft besonders auf Erfüllung ihrer Aufgaben gesehen und sie ist neben Betätigung auf vaterländischem Gebiete (Kriegsanleihen, Goldankauf usw.) ihren Mitgliedern eine wertvolle Stütze gewesen.

Bereits 1918 konnte als Folge der Entwicklung in Hamborn eine Zweigniederlassung errichtet werden, welche den entfernt wohnenden Mitgliedern eine Notwendigkeit war. Die Nachkriegszeit brachte mit der Geldentwertung eine starke Anschwellung der Geschäfte, welche die Gründung weiterer Zweigniederlassungen in Hochemmerich, Beeck und Alt-Hamborn zur Folge hatte. Da diese Zweigstellen für den Ort bezw. Ortsteil auch eine wirtschaftliche Notwendigkeit darstellen, und auf dem genossenschaftlichen Grundgedanken aufgebaut sind, brauchen sie im Gegensatz zu manchen Großbankfilialen auch heute nicht aufgehoben zu werden. Anfang 1922 konnte das 25jährige Bestehen gefeiert werden. Die Herren Oberbürgermeister von Duisburg und Hamborn, sowie viele sonstige Körperschaften haben durch ihre Teilnahme ihr genossenschaftliches Interesse bewiesen.

Der gänzliche Verfall der Mark Ende 1923 stellte enorme Ansprüche an die Genossenschaft, sowohl hinsichtlich Geschäftsbetätigung wie auch Liquidität. Die überaus traurigen Nachwirkungen der Inflation gaben auch dem Jahre 1924 das Gepräge und es galt, vielen Existenzen eine Stütze zu sein und diesen den Uebergang zur geordneten Wirtschaft zu erleichtern. Es kann gesagt werden, daß diese hohe Aufgabe der Genossenschaft restlos gelungen ist, sie steht am Ausgang 1924 so da, daß sie der genossenschaftliche Wirtschaftsfaktor ist, den sie sein soll und will, und der dem Einzelnen zum Segen, die Interessen der Gesamtheit nicht vergißt.

Möge Staat und jeder Einzelne den Wert der Genossenschaftsidee erkennen und fördern, daß Deutschlands Aufstieg nicht gehemmt wird und wieder ein Mittelstand entsteht, der zwischen den beiden Wirtschaftsfaktoren Kapital und Arbeit nicht zerrieben werden kann.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



DRESDNER BANK
IN
DUISBURG

Die Dresdner Bank in Duisburg nahm als Zweigniederlassung der Dresdner Bank in Berlin ihre Tätigkeit am 1. Januar 1921 auf. Das zu diesem Zwecke erworbene alte vom Rath'sche Patrizierhaus Königstraße 13, im Verkehrszenit der Stadt gelegen, wurde nach vollendetem Um- und Anbau entsprechend eingerichtet und im Frühjahre 1922 bezogen. Die Dresdner Bank in Duisburg umfaßt alle Gebiete des Bankgeschäftes und hat ihre eigenen Vertretungen auf den Industriebörsen zu Essen und Düsseldorf.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



DUISBURG-RUHRORTER BANK

FILIALE DER DEUTSCHEN BANK

DUISBURG, KÖNIGSTRASSE Nr. 11



COMMERZ- U. PRIVAT-BANK

AKTIENGESELLSCHAFT

FILIALE DUISBURG

DUISBURG

FRIEDRICH-WILHELM-STR. ECKE HEUSERSTR.

FERNSPRECH-ANSCHLUSS: DUISBURG-SÜD 6090 bis 6099

TELEGRAMM-ADRESSE: HANSEATIC

☼

FILIALEN IM RHEINISCH-WESTFÄLISCHEN INDUSTRIEBEZIRK:

BARMEN, BOCHUM, BUER, DORTMUND,
DUISBURG, DÜSSELDORF, ELBERFELD, ESSEN, GELSENKIRCHEN, HAGEN, KÖLN, MÜLHEIM-RUHR, OBERHAUSEN, RAUXEL,
RECKLINGHAUSEN, REMSCHEID, STERKRADE,
WANNE, WATTENSCHEID, WITTEN

☼

SORGFÄLTIGE AUSFÜHRUNG ALLER BANKMÄSSIGEN GESCHÄFTE

STÄNDIGE VERTRETUNG AN DER DÜSSELDORFER UND ESSENER BÖRSE

EIGENE KUXEN-ABTEILUNG

EIGENE DEVISEN-ABTEILUNG

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

A. SCHAAFFHAUSEN'SCHER BANKVEREIN A.-G.
FILIALE DUISBURG

IN DUISBURG

HAUPTSITZ KÖLN

DIRECTION DER DISCONTO-GESELLSCHAFT IN BERLIN

NORDDEUTSCHE BANK IN HAMBURG

FERNSPRECHER
SÜD No. 6200—6207



DRAHTANSCHRIFT
„SCHAAFFHAUSBANK"

DÜSSELDORFER STRASSE 19

AUSFÜHRUNG ALLER
INS BANKFACH FALLENDEN GESCHÄFTE



DIAKONEN-ANSTALT ZU DUISBURG

(RHEIN.-WESTF. PASTORAL-GEHILFEN-ANSTALT)

GEGRÜNDET 31. 10. 1844

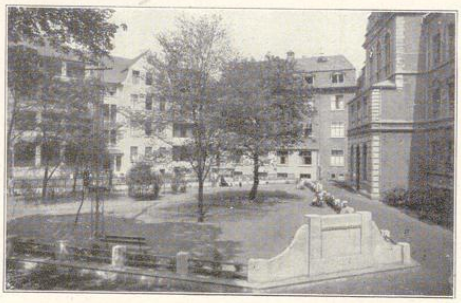
Ausbildungsstätte von Berufsarbeitern der inneren Mission. Krankenpflegeschule für männliche und weibliche Kräfte. Entsendung von Diakonen und Schwestern zu Privatpflegen in Familien. Zur Anstalt gehören folgende Zweiganstalten:

a) in Duisburg

1. Diakonen-Krankenhaus, 300 Betten, gegründet 1847. 2. Sonntagsblatt für innere Mission, Auflage 25 000 seit 1850. 3. Herberge zur Heimat, 60 Betten, gegründet 1864. 4. Hausdruckerei, gegründet 1922.

b) auswärts

5. Männer-Asyl in Lintorf, gegründet 1851. 6. Alters- und Pflegeheim Siloah in Lintorf, 40 Plätze, gegründet 1879. 7. Heilanstalt für Alkoholkranke Bethesda, Lintorf, 40 Plätze, gegründet 1901. 8. Erziehungshaus Elisabethstift in Katzenelnbogen in Nassau, 50 Knaben und Mädchen, gegründet 1887. 9. Handwerker-Bildungsanstalt Gemünd-Eifel, 175 Plätze, gegründet 1893. 10. Evang. Waisen- u. Erziehungsheim Bettmannstift in Soest-Westfalen, 50 Plätze, gegründet 1900. 11. Erziehungsanstalt für Erwerbsbeschränkte und Schwachsinnige in Waldruhe, 30 Plätze, gegründet 1907. 12. Erholungsheim Waldruhe bei Bielstein, 25 Plätze, gegründet 1908. 13. Erziehungsanstalt Knabenheim Selbeck bei Mülheim-Ruhr-Saarn, 150 Plätze, gegründet 1908 mit Landwirtschaft Mühlenhof und Gärtnerei Waldhof. 14. Rhein- und Binnenschiffermission Westdeutschlands; Zentrale Duisburg, gegründet 1908. 15. Schifferkinderheim in Duisburg-Ruhrort, 60 Plätze, gegründet 1914.



Von P. Theod. Fliedner, dem Begründer des Diakonissenhauses Kaiserswerth, ins Leben gerufen, ist die Diakonen-Anstalt die zweitälteste Brüderanstalt Deutschlands. Die vorstehend aufgeführten Einrichtungen geben ein Bild ihrer umfangreichen Arbeit auf dem Gebiete der christlichen Liebestätigkeit und der öffentlichen Wohlfahrtspflege.

Es werden täglich 900-1000 Hilfsbedürftige aller Art verpflegt. Zur Zeit stehen im Diakonen-Dienst in Gemeinden als Gemeindehelfer, Stadtmissionare, Jugendpfleger, Sekretäre, Küster, als Seemans- u. Flußschiffermissionare, als Hausväter in Erziehungs-, Rettungs- und Waisenhäusern, Trinkerheilanstalten, Herbergen, Pflegeanstalten verschiedenster Art, in Krankenpflege u. dergl. rund 350 Brüder und 40 Schwestern. Die Anstalt hat in Kriegszeiten freiwillige Krankenpfleger: „Felddiakonen" gestellt: 1864: 12, 1866: 25, 1870: 265, im Weltkrieg 1914-1918: 670. In Notzeiten bei Epidemien, z. B. Hungertyphus in Ostpreußen und Oberschlesien, Cholera in Hamburg, immer waren Diakonen auf dem Plan im Kampf gegen allerlei Nöte. So steht der Name „Duisburg" auch auf diesem Gebiet seit langer Zeit in erster Reihe und ist durch die Arbeit der Diakonen weit über die Grenzen der Heimatprovinz bekannt geworden. Stehen doch heute noch Anstaltsangehörige im Osten in Königsberg, im Westen im Saarland, von der Nordsee, Hamburg, bis zum Süden in vielen deutschen Städten im Dienste der Barmherzigkeit. Auskünfte jeder Art gibt bereitwilligst: Die Direktion der Diakonenanstalt: Direktor Pfarrer Giese.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Schäffer & Co. A.-G., Duisburg, Bürohaus Mülheimer Strasse

SCHÄFFER & Co. AKTIEN-GESELLSCHAFT

HOCHBAU / TIEFBAU / EISENBETONBAU

DUISBURG UND BREMEN

Die Firma Schäffer & Co. A.-G. wurde im Jahre 1911 von dem Ingenieur A. E. Schäffer als industrielles Bauunternehmen (damals in der Form einer Kommandit-Gesellschaft) gegründet. Von Beginn des Unternehmens an wurde Wert darauf gelegt, daß der Firma ein erstklassiges technisches Büro mit wissenschaftlich geschulten Kräften zur Verfügung stand, welches die Firma in die Lage versetzte, den Anforderungen und neuen Aufgaben, welche die sich ständig entwickelnde Industrie auch an das Baugewerbe stellte, zu genügen. Außerdem wurde der größte Wert auf technisch und architektonisch einwandfreie Erledigung der Bauwerke gelegt. Ein eindrucksvolles Bauwerk schuf die Firma mit ihrem Bürohaus an der Mülheimer Straße, welches in seiner ansprechenden Form und durch die Wahl der Baustoffe (glasierte Klinker und Ettringer Tuffstein) als eins der schönsten neueren Häuser der Stadt Duisburg gilt. Das Arbeitsgebiet der Firma umfaßt neben der Erstellung von Hochbauten industrielle Bauten aller Art, wie Hafen- und Wasserbauten, Wehranlagen, Kaimauern, Brücken, Pfahl- und Brunnengründungen, Bunker, Silos u. a. m. In Bremen unterhält die Firma seit 1913 eine auf gleicher Höhe stehende Zweigniederlassung.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

PETER FIX SÖHNE

VORM. PETER FIX G. M. B. H.

UNTERNEHMUNG FÜR HOCH- UND TIEF-, BETON- UND EISENBETONBAU

DUISBURG-MEIDERICH

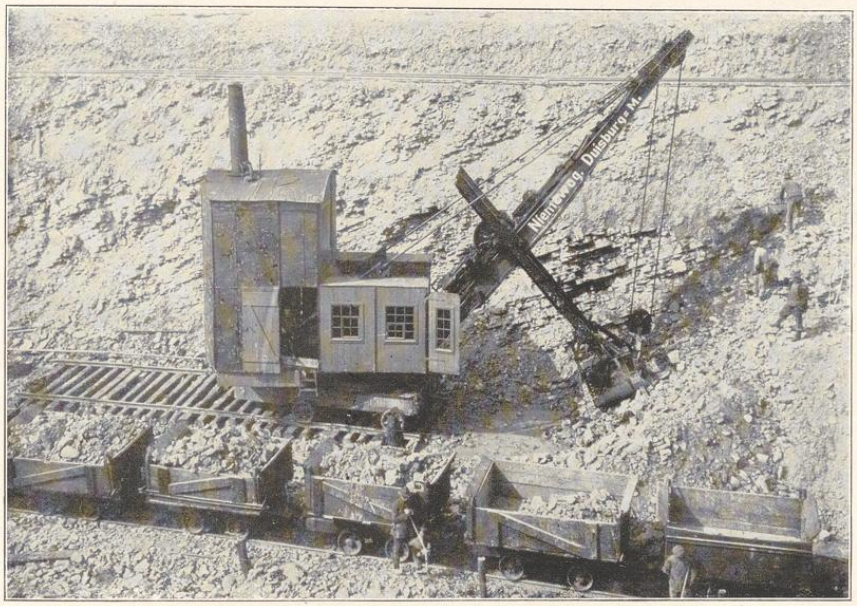
*

Als Unternehmen für Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau ist die Firma Peter Fix Söhne vorm. Peter Fix G. m. b. H. in Duisburg-Meiderich eines der bedeutendsten ihrer Art. Die Firma ging aus der im Jahre 1888 gegründeten Tiefbaufirma Peter Fix Duisburg-Meiderich hervor. Sie wurde im Jahre 1906 als Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegründet und steht heute mit ihrem außergewöhnlich großen Gerätepark in den ersten Reihen der Hoch- und Tiefbauunternehmungen Deutschlands. Es hat seit seiner Gründung eine ganze Reihe wichtiger und außergewöhnlich großer Tief- und Hochbauarbeiten insbesondere im rheinisch-westfälischen Industriegebiet zur Ausführung gebracht. Aber auch über diese Grenzen hinaus war das Unternehmen bisher und ist es auch heute noch tätig. Es seien einige Bauausführungen hervorgehoben. Bau der Eisenbahnstrecke Ardorf-Blankenheim in der Eifel, Leistung etwa 500 000 cbm Felsboden sowie betriebsfähige Herstellung von 30 km Vollbahngleis, Ausführung des Großschiffahrtshafen für die Zechen Graf Bismarck und Unser Fritz, wo etwa 600 000 cbm Boden bewegt, 3 km Kaimauer hergestellt und sämtliche Umschlagsanlagen einschließlich der erforderlichen Aufstellgleise zur Ausführung gebracht wurden. Herstellung der Eisenbahnstrecke Neumühl-Hohenbudberg, wo ebenfalls etwa 2 000 000 cbm Boden bewegt, umfangreiche Betonarbeiten, Wege-Unter- und Ueberführungen und über 16 km normalspuriger Oberbau ausgeführt wurden. Ferner Herstellung der Umgehungsbahn Duisburg-Hafen, Oberhausen-West, Wedau einschließlich des bedeutenden Rangierbahnhofes Wedau. Charakteristisch sind hierbei die Eisenbahnbrücke über die Ruhr und die anschließenden Brücken in ihrem Flutgebiete. Es wurden bei diesen Arbeiten insgesamt 5 500 000 cbm Bodenmassen bewegt, rund 250 km Oberbau ausgeführt und außer den vorerwähnten Brücken eine große Anzahl Ueber- und Unterführungen meistens in Beton hergestellt. Gleichzeitig wurde die große Beamtenkolonie in der Wedau schlüsselfertig zur Ausführung gebracht. Besonders hervorzuheben ist, daß bei dieser Bauausführung mittels Löffel-, Schwimm- und Trockenbagger eine Tagesleistung von über 10 000 cbm erzielt werden mußte. Von Eisenbahnbauten seien ferner noch die Herstellung einer Teilstrecke der Ahrtalbahn mit rund 2 000 000 cbm Erd- und Felsmassenbewegung und 2 km Tunnelbauten, sowie die Herstellung der Neubaustrecke Moers-Geldern mit 600 000 cbm Bodenbewegung einschließlich des Baues einer größeren Anzahl von Brücken in Beton und Eisenbeton erwähnt. Das Unternehmen führt zurzeit neben den umfangreichen Arbeiten für die rheinisch-westfälische Industrie bedeutende Felsarbeiten bei Lengerich zur Herstellung des zweiten Tunnels für den viergleisigen Ausbau der Strecke Münster-Bremen aus. Im Reichsbahnbezirk Altona sind große Arbeiten zum Baue des neuen Personenbahnhofes in Flensburg im Gange; im besonderen werden durch die Firma die schwierigen Bauarbeiten für die Verbindungsbahn Westerland auf Sylt nach dem Festlande ausgeführt. Die Unternehmung stellt hier neben den Dammschüttungen auf der Insel Sylt von dieser ausgehend, den schwierig auszuführenden Eisenbahndamm im Wattenmeer her. Bei diesen im Gang befindlichen Bauausführungen müssen außer sämtlichen Nebenarbeiten mindestens 1 650 000 cbm Boden bewegt werden. Für all diese Arbeiten sind naturgemäß eine außerordentlich große Zahl Baugeräte und Maschinen aller Art, sowie etwa 120 km Voll- und Schmalspurgleis-

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

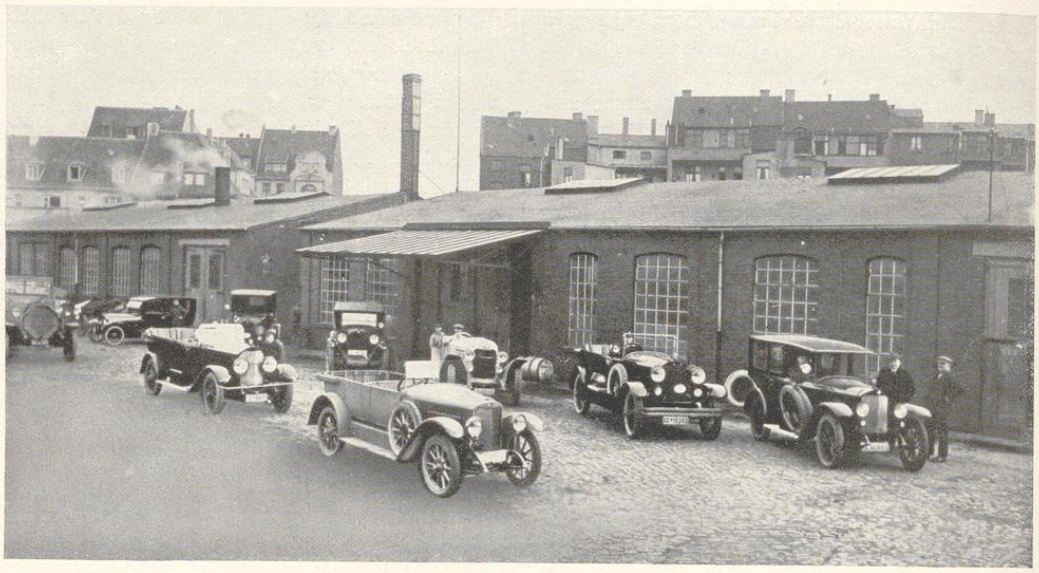
anlagen zur Verfügung zu halten. Es sei hier noch Erwähnung getan, daß die Firma ganz bedeutende Arbeiten während des Krieges in den besetzten Gebieten im Auftrage der Heeresverwaltung ausführte. Für die Herstellung von Gleisanlagen, Eisenbeton- und Betonbauten wurden der Heeresverwaltung insgesamt 11 eigene Löffelbagger, 75 Lokomotiven, 1 500 Transportwagen und über 100 km Gleis zur Verfügung gestellt. Gleichzeitig mit all diesen Eisenbetonbauten hat die Firma bedeutende Städtekanalisationen in Nienburg a. d. Weser, Homberg am Rhein, Godesberg, Beul, Kolmar im Elsaß, Uerdingen, Alten-Essen insbesondere im Stadtbezirk Groß-Duisburgs und ferner bedeutende Hochwasserdeichbauten am Niederrhein zur Ausführung gebracht.

Der bedeutende Gerätepark erforderte sehr bald die Einrichtung eines eigenen großzügig angelegten Unternehmens für Neubau und Reparaturen von Baumaschinen aller Art, wie Löffel- und Eimerbagger, Normal- und Schmalspurlokomotiven, Pumpen, Rammen, Winden, Waggons und Feldbahnmaterials. So entwickelte sich als Schwesterfirma des Hoch- und Tiefbauunternehmens die Niederrheinische Maschinenfabrik G. m. b. H. Dbg.-Meiderich am Hafenbecken C. Auf dem mehr als 60 000 qm umfassenden Grundstück wurden eine große Anzahl von Maschinenhallen und Fabrikationsstellen errichtet, welche in Verbindung mit eigener Eisen- und Metallgießerei, Modellschreinerei, Kesselschmiede und Sägewerk mit bedeutendem Holzlager und eine besondere Abteilung für normalspurige Eisenbahnanschlüsse, Weichenbau sowie Feldbahngeräte heute eines der bedeutendsten Unternehmen seiner Art im rheinisch-westfälischen Industriebezirk darstellt.



Eine eigene leistungsfähige Rheingruben-Kies- und Sandbaggerei in der Wedau bei Duisburg mit einer Tagesleistung bis zu 1 500 t und Kalksteinbrüche bei Steeden a. d. Lahn ermöglichen dem Unternehmen in unabhängiger Weise die größten Bauausführungen, insbesondere Beton- und Eisenbetonausführungen zu übernehmen. Nach all diesem kann gesagt werden, daß die Firma Peter Fix Söhne vorm. Peter Fix G. m. b. H. in Duisburg-Meiderich für den Rheinisch-westfälischen Industriebezirk und für Deutschlands Baugebiete sich den größten Unternehmen für Hoch- und Tiefbauten in jeder Hinsicht würdig zur Seite stellen kann.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



DUISBURGER WAGENFABRIK

LAPPE, ROSSKOTHEN & WUSSMANN

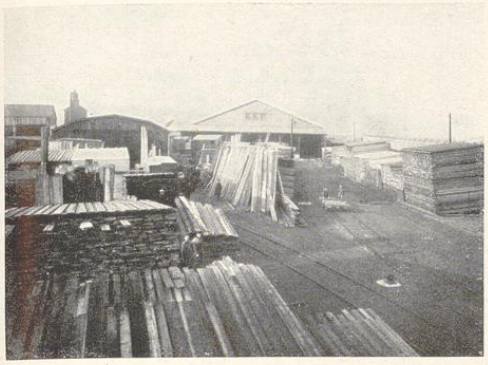
FERNRUF 1579 **DUISBURG** SCHREIBERSTR.

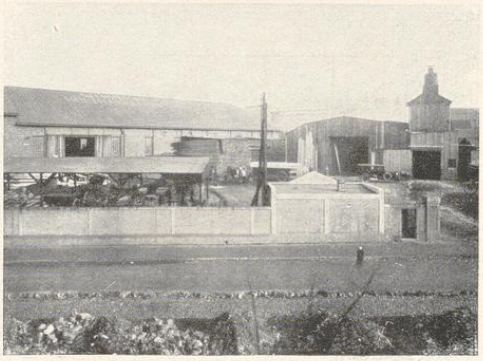
CAROSSERIEBAU

Anfertigung feiner Luxus-, Geschäfts- und Reklamekarosserien.
Ausführung sämtlicher Reparaturen und Neulackierung
von Wagen und Automobilen jeder Art
in bester Ausführung zu mäßigen Preisen.
Lieferung sämtlicher Zubehörteile, Bereifungen jeder Art
Lichtanlagen

Die Firma Duisburger Wagenfabrik ist hervorgegangen aus der früheren Wagenfabrik Friedrich Scheerer, dessen Inhaber die Firma im Jahre 1871 gründete. / Im Jahre 1905 übernahmen die langjährigen Meister der Firma das Geschäft und führten dasselbe unter der Firma: Duisburger Wagenfabrik, Lappe, Rosskothen & Wussmann weiter. Die Werkstätten und Einrichtungen der Firma erwiesen sich mit der Zeit als zu klein, besonders nachdem das Automobil als modernes Verkehrsmittel aufkam, und auch dieser Zweig sofort von der Firma aufgenommen wurde. Im Herbst 1913 wurde ein großer Neubau an der Schreiberstraße in der Nähe des Hindenburgplatzes errichtet, welcher allen modernen Ansprüchen genügte, und am 1. Januar 1914 in Betrieb genommen wurde. Die großen Werkstätten und Einrichtungen ermöglichen den Inhabern das Geschäft immer weiter auszubauen. Am 23. Juli 1919 zerstörte ein großer Brand die Stellmacherei und Schmiede und wurde sofort zu einem großen Neubau geschritten, welcher im Herbst 1919 fertig gestellt wurde. / Als Spezialität fertigt die Firma feinere Luxus- und Geschäftskarosserien an. / Ein großer Privatkundenkreis und die größten industriellen Werke des Niederrheins zählen heute zu ihren Auftraggebern. Solide und gute Arbeit zu liefern war stets ihr Grundsatz.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN





WENNEMAR SCHWEER SÖHNE

HOLZHANDLUNG / HOBEL- UND SPALTWERK

DUISBURG-MEIDERICH

Unter der Bezeichnung „Wennemar Schweer" gründete der damals 27jährige Landwirtssohn, Schreiner Wennemar Schweer am 17. Juli 1879 eine Holz- und Baumaterialienhandlung. Das erste Holzlager befand sich auf der Herkenberger Straße am Bahnhof Meiderich-Süd, dem im Jahre 1898 eine Dampfschreinerei mit 14 Holzbearbeitungsmaschinen und etwa 10 Hobelbänken angegliedert wurde. Die Schreinerei diente vornehmlich dazu, den holzkaufenden Handwerkern Gelegenheit zur maschinellen Verarbeitung des Holzes zu geben. Eine vierseitige Hobel- und Kehlmaschine stellte Hobelbretter und Leisten aller Art her, teils für das Handelsgeschäft, teils in Lohnarbeit für fremde Betriebe und Handlungen.

In den Jahren um 1910 legten sich die Schreinereien am Platze immer mehr eigene Schreinereien zu, so daß dadurch viel Maschinenarbeit in Wegfall kam und die vorhandenen Maschinen ihren ursprünglichen Zweck nicht mehr erfüllten, und die Firma verlegte nunmehr ihr Hauptgewicht auf den eigentlichen Handel, wodurch die Platzverhältnisse in den nächsten Jahren infolge der fortschreitenden Entwicklung des Holzgeschäftes zu eng wurden. Nachdem der äußerst rührige, in Wirtschaft und Kommunalpolitik sehr bekannt gewordene langjährige Stadtverordnete Wennemar Schweer sen., noch sehr rüstig, Ende 1913 plötzlich starb, wurde das Geschäft zunächst von den Erben weitergeführt und später von den Söhnen Wennemar und Arnold Schweer allein übernommen.

Diese erwarben dann 1920 das jetzige große Lager der früheren Kemper'schen Häckselwerke am Güterbahnhof Meiderich-Nord, bauten solches teilweise um und verlegten nunmehr nach dort den ganzen Betrieb. Anstelle der alten Maschinen errichtete man ein modernes, der Neuzeit entsprechendes Hobel- und Spaltwerk mit großer Putzmesserhobelmaschine, Trennkreissägen usw. Das massive Lagergebäude umfaßt neben den eigentlichen Lagerschuppen, Büroräume, Arbeiter- und Meister-Unterkunftsräume, Kutscherwohnung, Stallung, Magazine.

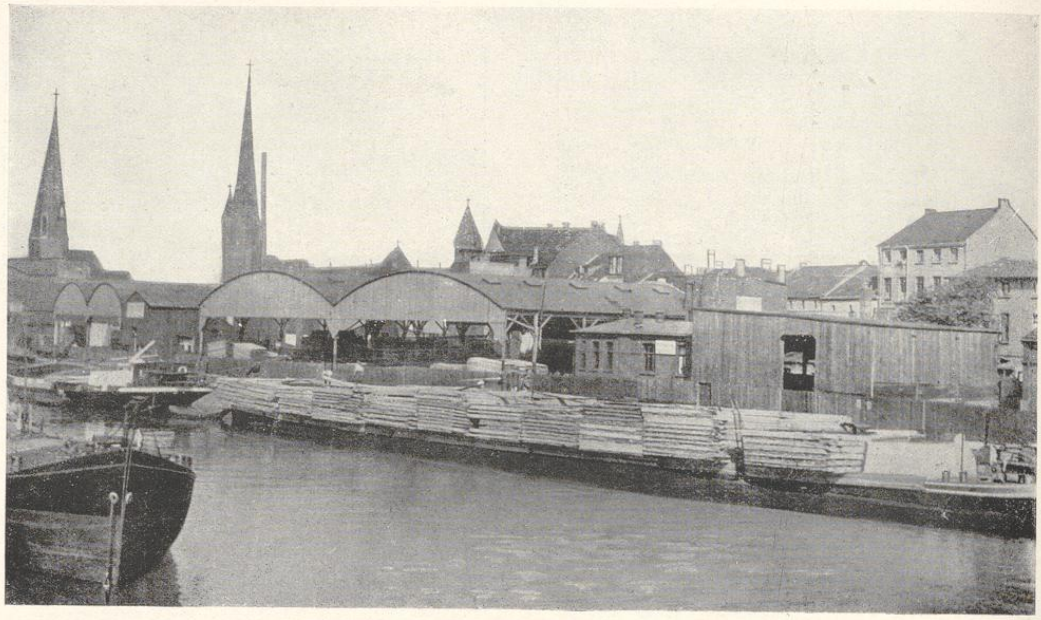
Eine elektrische Rangierwinde bedient die durch alle Schuppen und über den ganzen Platz durchgeführten Staatsbahn-Anschlußgleise.

Die Firma unterhält in Aalen (Württemberg) ein Sammellager mit Anschlußgleisen und ein Einkaufsbüro.

Alles in allem hat sich die Firma Wennemar Schweer, jetzt Wennemar Schweer Söhne, aus kleinsten Verhältnissen heraus zu einem ansehnlichen Holzhandels- und Holzbearbeitungsunternehmen entwickelt.

Obige Abbildungen geben die jetzige neue Anlage teilweise wieder.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



CASTRINGIUS & VON DER CRONE

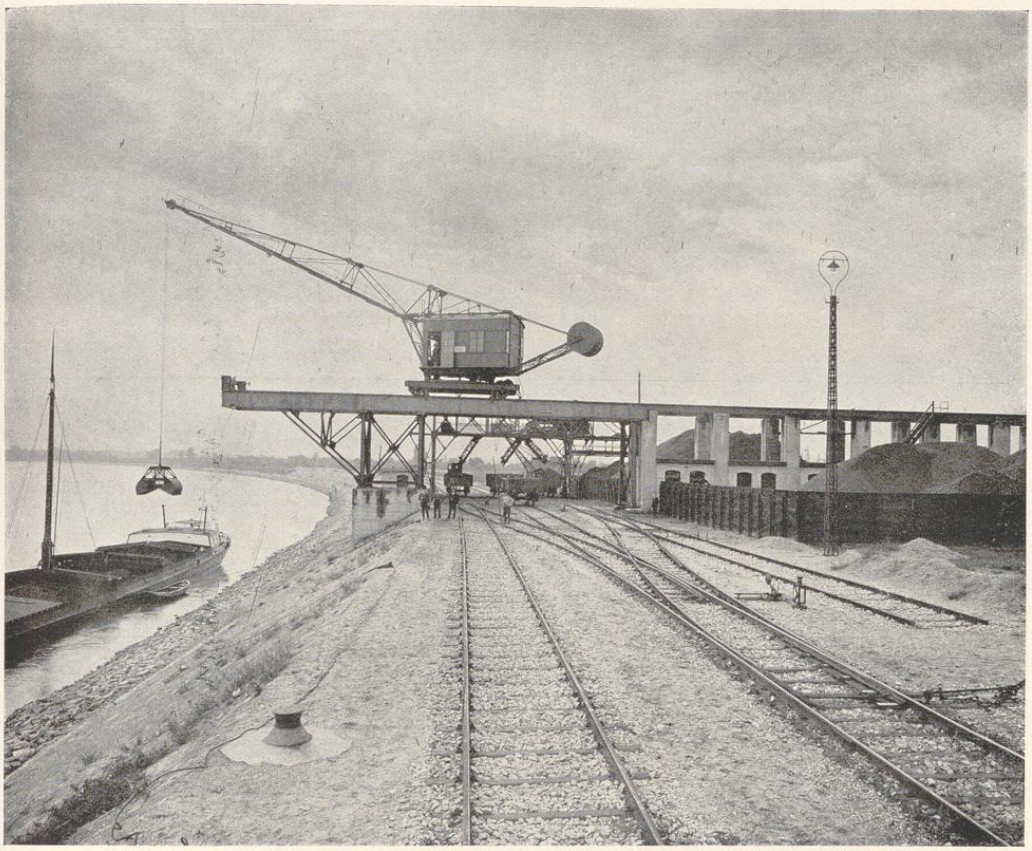
DUISBURG-HAFEN

AM SCHWANENTORKAI / FERNSPRECHER SÜD 393 u. 3626

GEGRÜNDET 1868

★

HOLZIMPORT
HOLZGROSSHANDLUNG
DAMPFSÄGE- UND HOBELWERK



KOHLENHANDELSGESELLSCHAFT

HENGSTENBERG & WIEMER

STAMMHAUS DUISBURG-RUHRORT

MIT ZWEIGNIEDERLASSUNGEN IN

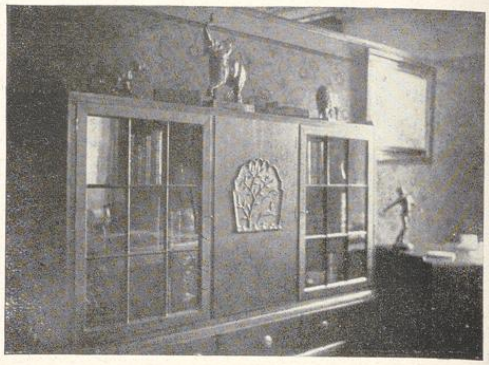
MANNHEIM-NECKARAU, OFFENBACH a. M., WIESBADEN, BINGEN UND WORMS

EIGENE KRAN-, SIEB- UND BRECHWERKANLAGEN IN MANNHEIM-RHEINAU

Die Firma wurde im Jahre 1904 aus dem Zusammenschluß der Firmen Hengstenberg & Co. in Duisburg-Ruhrort und Wilhelm Wiemer in Köln gegründet, basierend auf dem Verkauf der Produkte der bergfiskalischen Ruhrzechen, nachdem sich erstere schon seit 1901, dem Zeitpunkt der Förderungsaufnahme der fiskalischen Ruhrzechen, als einzige Hafenfirma dem Vertrieb dieser Produkte zugewandt hatte. Durch das Hinzutreten der Firma Wilhelm Wiemer erhielt sie gleichzeitig eine Basis für den Verkauf von Braunkohlen und Braunkohlenbriketts.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



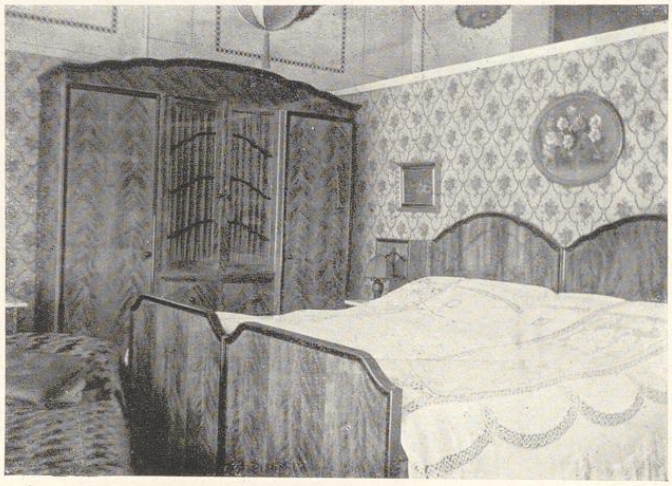


NÖLGEN & BESSEL

SPEZIALGESCHÄFT FÜR VORNEHME
UND GUT BÜRGERLICHE WOHNUNGSEINRICHTUNGEN

DUISBURG

HANSASTR. 88-90 / HINDENBURGPLATZ



Auch in der Möbelindustrie und Innendekoration steht Duisburg mit an führender Stelle. Ein Blick in die Ausstellungsräume der Firma Nölgen & Bessel überzeugt von der Leistungsfähigkeit dieses alten Duisburger Hauses.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



»STEWY«

KONDITOREI UND CAFÉ

INHABER FRITZ STEHLE UND WILLY WISCHNEWSKY

DUISBURG A/RHEIN

Bankkonto: Duisburg-Ruhrorter Bank, Duisburg
Städtische Sparkasse Duisburg No. 179783
Postscheckkonto Essen No. 2709 / Fernsprecher Duisburg No. 1189

Die heute auf ein 37 jähriges Bestehen zurückblickende Konditorei, verbunden mit vornehmem Tageskaffee, welche jetzt unter der Firma

Konditorei & Café „Stewy"

geführt wird, hat in ihrem Betrieb neue, den Zeitverhältnissen entsprechende Formen angenommen. Alle der modernen Konditorei zur Verfügung stehenden Hilfsmittel, wie eigene Kälteanlage usw. sowie erstklassiges Material garantieren für erstklassige Erzeugnisse.

Dem Cafébetrieb steht die neueste „Expresto" Kaffeemaschine zur Verfügung.



Verwaltungsgebäude Mannheim

AD. LINDEN

KOHLENHANDELSGESELLSCHAFT M. B. H.

GEGRÜNDET 1813

*

Sitz der Zentralleitung:

DUISBURG

*

Filialen in:

Neuß, Köln, Mainz, Mannheim
Frankfurt a. M., Stuttgart, Basel

Lagerplätze und Umschlagseinrichtungen in:

Duisburg, Neuß, Mainz, Frankfurt a. M, Mannheim, Basel.

18 angeschlossene Platzgeschäfte in Rheinland und Süddeutschland

Handelsorganisation der Essener Steinkohlenbergwerke A.-G., Essen

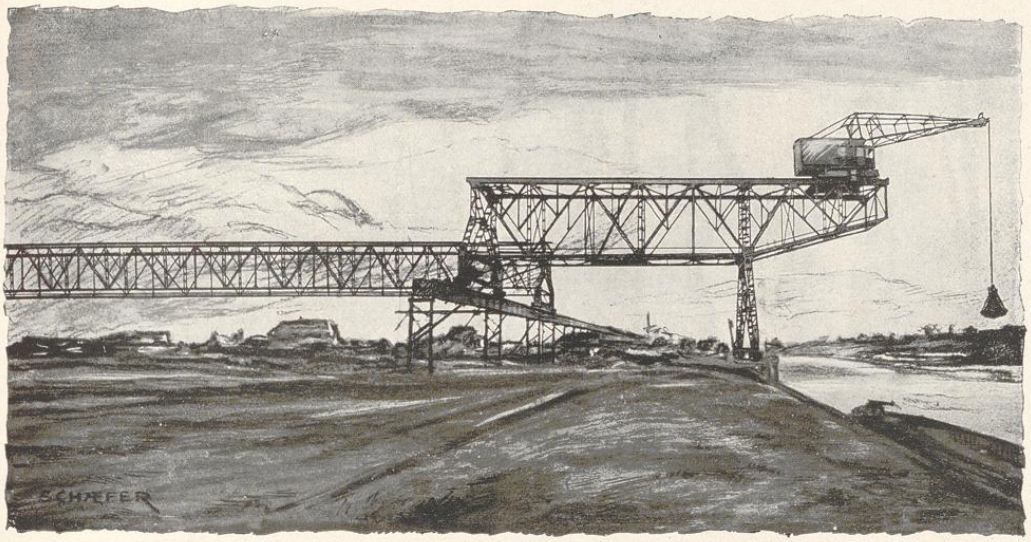
Alleinverkauf der Produkte der Gewerkschaft ver. Klosterbusch, Herbede-Ruhr, sowie der Oberrheinischen Brikettfabrik, G.m.b.H., Mannheim. / Verkauf der Produkte des Eschweiler Bergwerksvereins, Kohlscheid bei Aachen, der Gewerkschaft Prinz-Friedrich, Kupferdreh, und der Braunkohlen A. G., Brüggen an der Erft.



Verwaltungsgebäude Duisburg. Phot. Gerling.

OBERRHEINISCHE BRIKETTFABRIK G.M.B.H. / MANNHEIM

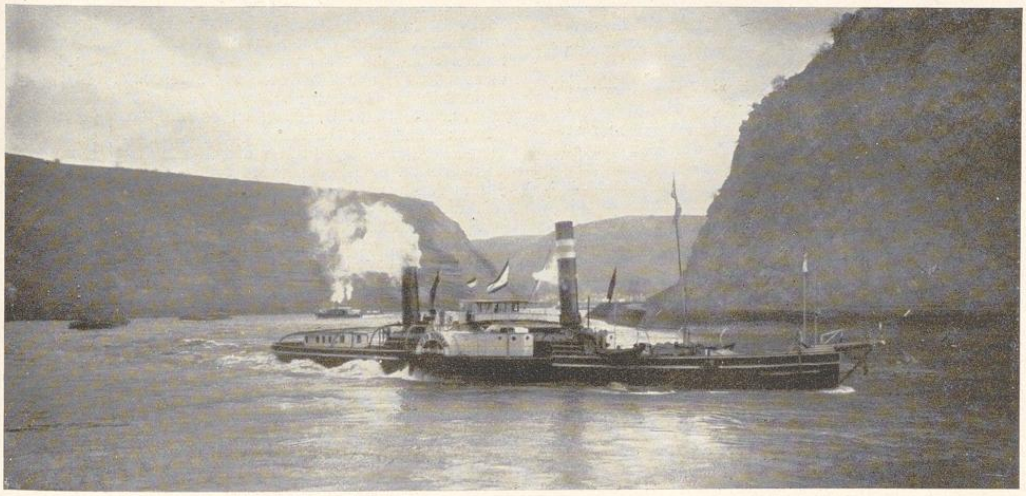
Brikettfabrik mit Eiform- und 3 kg-Pressen in Mühlau-Hafen. / Tägliche Produktion 400 Tonnen. Umschlagsplatz von 18000 qm in Rheinau. Dort modernste Umschlagsanlagen mit stündlicher Leistung von 100 Tonnen. (Erbaut von der Firma Maschinenfabrik Jaeger, G. m. b. H., Duisburg)



Krananlage Mannheim-Rheinau

LINDEN-RHEDEREI G.M.B.H. / DUISBURG

Schiffspark: 5 Dampfer, 15 Kähne mit insgesamt rund 3000 PS und 16300 to Fassungsvermögen, transportiert in erster Linie Kohlen auf der Rheinstrecke zwischen Rotterdam und Kehl-Straßburg sowie auf den angrenzenden Kanälen. / Vertretungen bestehen in Mannheim, Mainz und St. Goar.



Dampfer „Otto Gehres" der Linden-Reederei G. m. b. H., Duisburg.



Verwaltungsgebäude der

ELEKTROTECHNISCHE INDUSTRIE

G. M. B. H.

EID DUISBURG-WANHEIMERORT EID

Im südlichen Weichbild der Stadt, nächst dem neuen Industriegelände, erhebt sich das neu errichtete Verwaltungsgebäude der

E J D Elektrotechnische Industrie G.m.b.H.,
Duisburg-Wanheimerort.

Architektonisch einfach und schlicht, bar fast jeder störenden äußerlichen Verzierung, wirkt der Bau wuchtig durch seine Ausmaße und doch anmutig durch die harmonische Aufteilung der Frontflächen. Mit Ausnahme einer Musterausstellung, deren Besichtigung allen Interessenten jederzeit gern gestattet wird, ist der Bau ausschließlich zur Aufnahme der kaufmännischen, technischen und Betriebsbüros bestimmt und bietet mit seinen hellen, geräumigen Büros den Angestellten der Firma eine angenehme Arbeitsstätte.

Durch eigenes Anschlußgleis werden die hinter dem Verwaltungsgebäude liegenden Fabrikationswerkstätten mit den erforderlichen Rohmaterialien versorgt und nehmen größere Lieferungen ihren Weg in alle Gegenden, wo Industrie und Elektrizitätswerke für die Fabrikate der EJD Verwendung haben.

Ursprünglich ihren Sitz in Saarbrücken habend, siedelte die Firma im Jahre 1918 nach hier über, in der Erkenntnis, daß die hiesige Großindustrie ihren Bedarf an Starkstrom- und Hochspannungsapparaten unzweifelhaft im hiesigen Bezirk decken würde, wenn ihr hierzu Gelegenheit gegeben würde. Obwohl nämlich unsere hochentwickelte deutsche elektrotechnische Industrie ihr Hauptabsatzgebiet gerade in der rhein.-westf. Schwerindustrie hat, hat keine von den Großfirmen, die sich mit diesem Zweig der Elektrotechnik befassen, ihren Fabrikationssitz im hiesigen Bezirk.

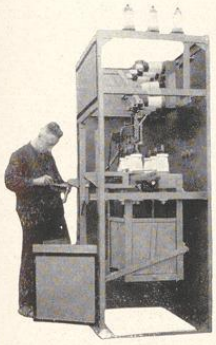
Für die Stadt Duisburg ist es von besonderer Bedeutung, daß jetzt die Verbraucher ihren Bedarf an elektrischen Apparaten von hier aus decken, anstatt ihn von auswärts zu beziehen. Heute schon findet man fast an jedem Kran auf den hiesigen Hütten, Zechen und jeder Verladebrücke in den Häfen das Kranschleifleitungsmaterial (Stromleitungsschienen, Stromabnehmer, Leitungsstützen) nach den Patenten und bewährten Konstruktionen der EJD und in den Elektrizitätswerken, Gruben, Walzwerken usw. finden die Starkstrom- und Hochspannungsapparate (wie Oelschalter und Trennschalter) mit dem Qualitätszeichen EJD immer mehr Eingang.

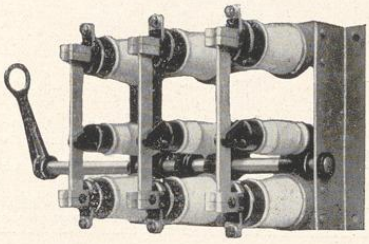
Der Grund, weshalb die Fabrikate der EJD allgemeinen Anklang finden, ist hauptsächlich darin zu suchen, daß neben sauberster Werkmannsarbeit die konstruktive Durchbildung der einzelnen Apparate so gewählt ist, daß sie allen Anforderungen, die in den rauhen Betrieben der Schwerindustrie an sie gestellt werden, in jeder Weise vollauf genügen.

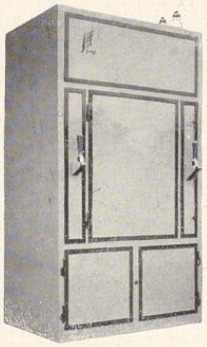
Nebenstehende Abbildungen geben davon Zeugnis, daß auch auf geschmackvolle äußere Ausführung der Fabrikate großer Wert gelegt wird.

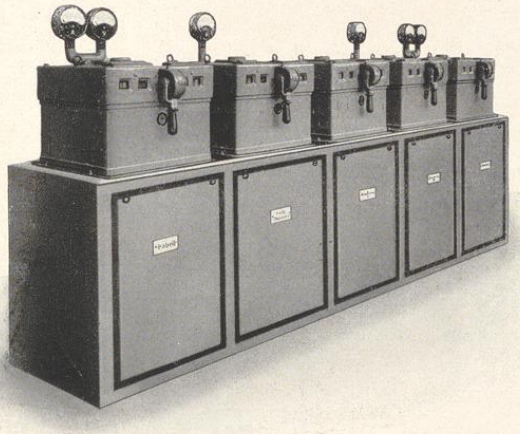
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

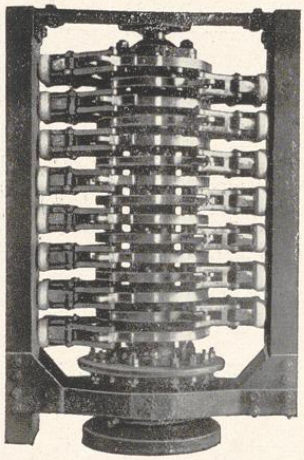
Einige Fabrikate der: Elektrotechnische Industrie G. m. b. H., Duisburg-Wanheimerort

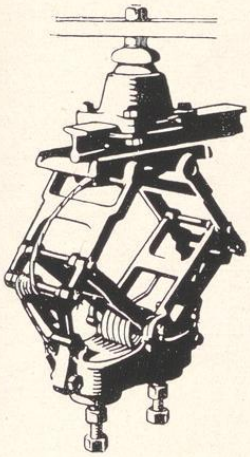


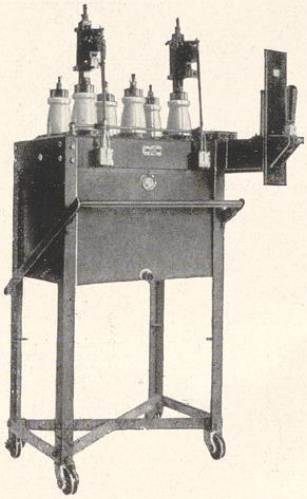


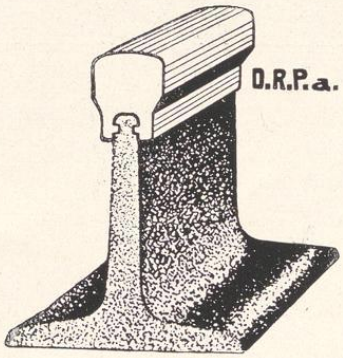




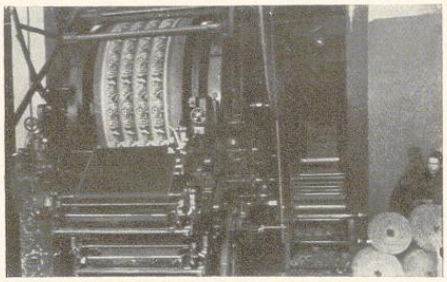






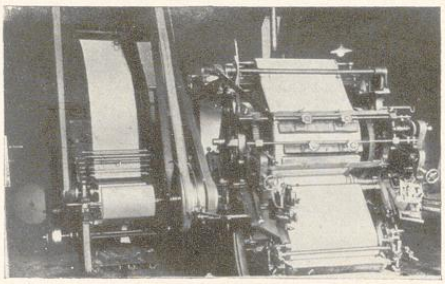


Tapetenfabrik
Gebrüder Becker G.m.b.H.



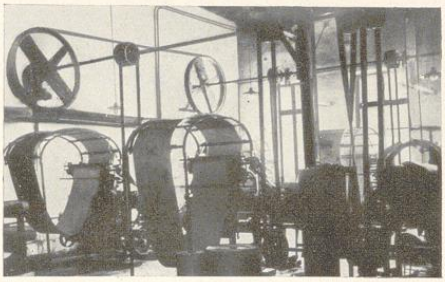
ACHTFARBIGE
TAPETENDRUCKMASCHINE

*



VIERFARBIGE
TAPETENDRUCKMASCHINE

*



ROLL- UND
MESS-MASCHINEN

*

TAPETENFABRIK GEBRÜDER BECKER G. M. B. H.

DUISBURG

Unsere Tapetenfabrik wurde im Jahre 1914 von dem inzwischen verstorbenen Heinrich Becker in Duisburg am Rhein gegründet und wird heute von seinem Sohne Arthur Becker weitergeführt. Die Eigenart unseres Unternehmens besteht darin, daß unsere Tapeten zum größten Teil unter Ausschluß des Zwischenhandels durch eine große Anzahl eigener Verkaufsstellen dem Verbrauch zugeführt werden. Dadurch sind wir in der Lage, zu sehr billigen Preisen Tapeten in bester Qualität zu liefern und dem wenig kaufkräftigen Mittelstand und der Arbeiterschaft die Möglichkeit zu geben, sich ihr Heim zeitgemäß künstlerisch auszuschmücken.

Die Herstellung der Tapeten erfolgt in folgender Weise: Ehe die Tapeten auf der Maschine gedruckt werden können, bedarf es vielseitiger Vorarbeiten.

In besonderen Zeichenateliers werden die Zeichnungen von Zeichnern mit Hochschulbildung entworfen. Es gehört hierzu neben besonderen technischen Kenntnissen die künstlerische Begabung, neue Muster zu entwerfen und den Geschmack der Käufer künstlerisch zu beeinflussen. An den Fabrikanten selbst wird beim Einkauf von Zeichnungen die Anforderung gestellt, zu prüfen, ob die Zeichnungen gut verkäufliche Muster darstellen und ob bei Herstellung der Zeichnungen alle technischen Regeln beachtet sind, damit das betreffende Muster sauber gedruckt werden kann. Nachdem nun die Zeichnungen eingekauft sind, werden dieselben einem Formenstecher zum Stechen der Walzen übergeben. Die Formstecherei gehört bereits in das Gebiet des Kunsthandwerks. Das Stechen der Walzen erfordert ein sehr genaues Arbeiten. Aus gut getrocknetem Holze werden die Walzen hergestellt. Dieselben müssen je nach der Größe der Tapetenmuster einen bestimmten Umfang haben und muß für jede Farbe eine Walze gestochen werden, so daß z. B. für ein zwölffarbiges Muster 12 Walzen notwendig sind. Bei diesen Holzwalzen wird, nachdem das Muster mit Messingstreifen eingefügt ist, die Druckfläche durch Filz ausgefüllt. Die fertig gestochene Walze wird auf einer Spezialmaschine abgeschliffen und ist somit druckfertig. Dann erfolgt der Einbau in die Druckmaschine. Die Walzen werden so angeordnet, daß jede Walze durch ein Filztuch aus einem eigenen Farbkasten gespeist wird. Das Papier läuft über einen Zylinder und wird fortlaufend mit Farbe gedruckt. Eine besonders wichtige Arbeit, welche eine genaue Kenntnis der Farbenlehre und viel künstlerischen Geschmack verlangt, ist das Kolorieren der Muster. Nachdem die Farben harmonisch abgetönt sind, beginnt die eigentliche Fabrikation. Ununterbrochen läuft das Papier durch die Maschine, wird von den Walzen bedruckt, vom Trockenhang aufgenommen und dann von einer Aufrollmaschine wieder aufgewickelt. Die fertig bedruckten Ballen werden nun in den Rollsaal geschafft, wo sie durch kleine Rollmaschinen, welche automatisch arbeiten, in Rollen von 7½ m Länge abgerollt und in Packböcken zu Ballen von 50 Rollen verpackt werden. Diese werden nun in eigenem Lastautobetrieb in die Verkaufsstellen der Fabrik geliefert. Dort werden die Tapeten zusammen mit Borden oder Leisten zimmerweise an die Kundschaft zu unseren fabelhaft billigen Fabrikpreisen verkauft. Damit hat die Fabrik ihre wirtschaftliche Aufgabe, welche sie sich gestellt hat, in allgemein anerkannt vorzüglicher Weise erfüllt, nämlich, die Versorgung der Verkäufer mit hochwertigen Tapeten zu billigsten Preisen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Brotfabrik Knäpper

Inh. Albert Gessner

Duisburg

Büro: Albertstrasse Nr. 15
Fernsprech-Anschluss: Nr. 536

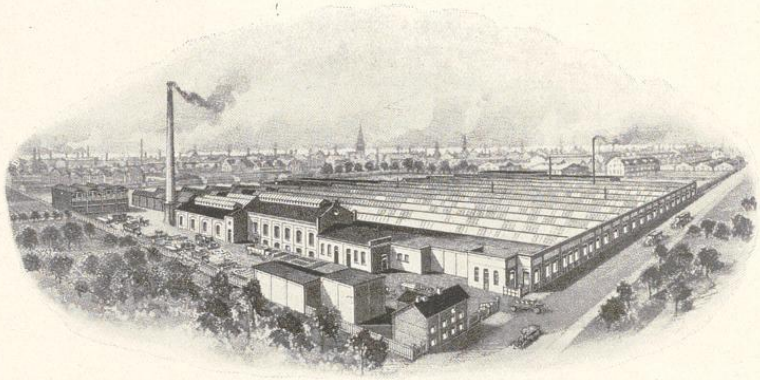
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die Firma hat es sich zur Aufgabe gestellt, ihren Betrieb in der Hauptsache der Pumpernickel - Erzeugung dienstbar zu machen. ✻ ✻ ✻ Dass sie sich damit auf ein äusserst schwieriges Gebiet begab, war ihr von vornherein hinreichend bekannt, denn es konnte ihr infolge ihrer Einstellung, nur das Beste auf den Markt zu bringen, nicht darum zu tun sein, nur ein Pumpernickel ähnliches Produkt, wie es von den meisten einschlägigen Erzeugern beliebt wird, in den Handel zu bringen, sondern ✻ ✻

Original westfälischen Pumpernickel, getreulich hergestellt nach den Ueberlieferungen unserer westfälischen Vorfahren

Dass sich die Firma mit diesem Prinzip auf dem rechten Wege befindet, beweist der Umstand, dass der Name „KNÄPPER" in Rheinland und Westfalen ohne jegliche Reklame im wahrsten Sinne des Wortes in aller Munde ist und dass das Streben des Hauses auch öffentlich Anerkennung durch Verleihung mehrerer goldener und silbener Medaillen gefunden hat. ✻ Aber nicht nur in unserer engeren Heimat, sondern auch weit über deren Grenzen hinaus und in Übersee macht KNÄPPERS Original westfälischer Pumpernickel seinem Namen alle Ehre. ✻ Die Firma wurde gegründet im Jahre 1899 in Hamm Westfalen und errichtete von da aus nach und nach Betriebe in Elberfeld, Barmen, Düsseldorf, Köln, Duisburg. ✻ Duisburg ist Sitz der Hauptverwaltung

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Werk Duisburg

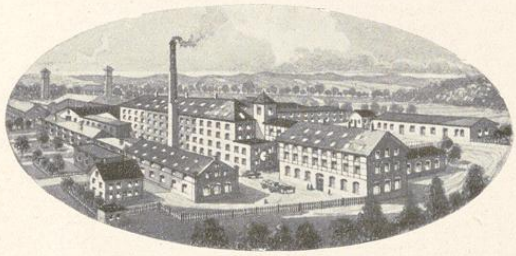
ROHLMANNWERKE

AKTIENGESELLSCHAFT

DUISBURG, PAPPENSTRASSE

FERNSPRECHER: DUISBURG Nr. 4071-4075

TELEGRAMME: ROHLMANNWERKE



Werk Dörnfeld a. d. Ilm b. Stadtilm i. Thür.

Die Rohlmannwerke Aktiengesellschaft ist aus der Firma Rohlmann & Co., die bereits im Jahre 1905 gegründet wurde, entstanden.

Die Besitzungen Stammwerk Duisburg (außer Schwesterwerk Ilmwerke A. G. in Dörnfeld i. Thüringen) haben 612 m Straßenfront und eine Gesamtfläche von rund 40 000 qm mit ca. 250 Arbeitern und Angestellten. Bebaut sind von der Gesamtfläche ca. 2000 qm mit zweistöckigen, solide gebauten Beamtenhäusern und ca. 11 000 qm mit modernen Fabrik- und Kontorgebäuden, unbebaut ca. 27 000 qm, welche für die immer wieder notwendig werdenden Vergrößerungen vorgesehen sind.

Die Werke sind auf das modernste eingerichtet, fabrizieren seit ihrer Gründung

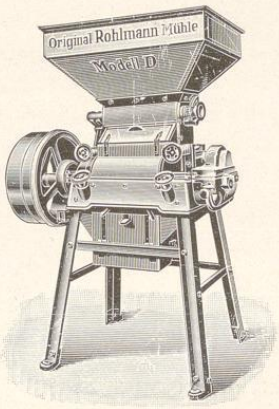
Abteilung I: Landmaschinen,

die in der gesamten Landwirtschaft bekannten und mehrfach prämiierten und patentierten Original-Rohlmann-Walzen-Vertikal- und Horizontal-Mühlen, und lieferten Tausende in allen Größen für das In- und Ausland.

Abteilung II: Metallwaren,

Felgen, Schutzbleche, Kettenradscheiben, kompl. Kettenradgarnituren, Speichen etc.

Erstklassige Qualitätsarbeit, einfachste Konstruktion und Bedienung, sowie höchste Leistungsfähigkeit auf Grund modernster Fabriktechnik (Serien- und Massenfabrikation) bürgen für den Weltruf der Rohlmann-Fabrikate.



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



HERMANN KURTH

HOCH-, TIEF- UND EISENBETONBAU

DUISBURG

STERNBUSCHWEG No. 41-43

TELEFON SÜD 126

*

Die Firma wurde von Hermann Kurth im Jahre 1911 gegründet und in verhältnismäßig kurzer Zeit auf eine bedeutende Höhe gebracht. Mit den neuesten Maschinen und Hebezeugen ausgerüstet, verfügt das Unternehmen über einen Stamm gut geschulter Fachleute. Neben Privat-, Wohn- und Geschäftshäusern führt die Firma auch für größere Werke eine Anzahl Industrie- und Privatbauten aus und ist für das Reich, die Reichseisenbahn und die Kommunen beschäftigt.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



WITTENER WALZEN-MÜHLE

ACTIENGESELLSCHAFT

DUISBURG AM RHEIN.

FERNSPRECHER: DUISBURG SÜD 248 u. 2257.

TELEGRAMM-ADRESSE: WALZENMÜHLE.

GEGRÜNDET 1885.

*

HERSTELLUNG FEINSTER

WEIZEN- UND ROGGENMEHLE.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

FRANZ HAAS G.M.B.H. DUISBURG

BAUSTOFF-GROSSHANDLUNG

SPEZIAL-PLATTIERUNGSGESCHÄFT

FERNSPRECHER 138 UND 3606

*

Die Firma wurde am 1. Januar 1906 von dem verstorbenen Inhaber Franz Haas gegründet und betrieb an der Königstraße 75 auf eisenbahnfiskalischem Gelände eine Baustoffhandlung. Neben den gewöhnlichen Baustoffen, Zement, Kalk, Schwemmsteinen usw. wurde eine Spezialabteilung für die Ausführung von Fußboden- und Wandbelägen eingerichtet. — Als erste größere Arbeit wurde die Wandverkleidung am Kurhaus Wolfsburg ausgeführt. — Später kamen als größere Ausführung die Fußbodenbeläge der Bonifatius- und Gabrielkirche in Duisburg, Krankenhaus Huckingen und zahlreicher anderer behördlichen, industriellen und privaten Bauten in Betracht. — Im März 1914 siedelte die Firma auf das inzwischen erworbene Grundstück Weseler Straße 25 über, wo eigene Betriebsgebäude errichtet sind. — Nach dem Tode des Begründers im Oktober 1919 wurde die Firma in eine Gesellschaft umgewandelt und von den Erben und Familienangehörigen weiter geführt. — Das Geschäft hat eine weitere Ausdehnung erfahren und führt als Besonderheit die Erzeugnisse der Firma Villeroy & Boch sowie den als erstklassig bekannten Dyckerhoff-Zement. Seit einigen Monaten hat unsere Firma den hochwertigen Dyckerhoff Doppel in den Handel gebracht.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

AUG. SCHROELKAMP SÖHNE

DAMPF-KORNBRANNTWEIN-BRENNEREI

DUISBURG

Das Geschäft wurde begründet im Jahre 1874, blickt also auf ein über 50jähriges Bestehen zurück. Die Gründung fiel zusammen mit dem Aufschwung des gewerblichen Lebens nach dem Kriege von 1870/71. — Der Betrieb dehnte sich im Laufe der Jahre, den erweiterten Absatzmöglichkeiten seiner bekannt gewordenen Fabrikate entsprechend, mehr und mehr aus. — Das Bestreben der Firma, ihre Abnehmer durch Lieferung guter Qualitäten bei gewissenhafter Bedienung nach jeder Richtung hin zufrieden zu stellen, sicherten dem Geschäft einen guten Ruf und damit einen Stamm alter treuer Kundschaft. Auf verschiedenen Fachausstellungen erhielten die Fabrikate der Firma die höchsten Auszeichnungen. — Während der Kriegs- und Nachkriegszeit entstanden gerade dem Kornbrennereigewerbe durch ein beinahe 8 Jahre währendes Verbot der Verarbeitung von Brotgetreide sowie durch den gewaltigen Rückgang der Industrie und damit auch des Branntweinkonsums ungeheuere Schwierigkeiten. Die Firma erhofft jedoch von dem Wiedererstarken des Geschäftslebens auch für ihren Betrieb ein Wiederaufblühen und weitere gedeihliche Entwickelung.

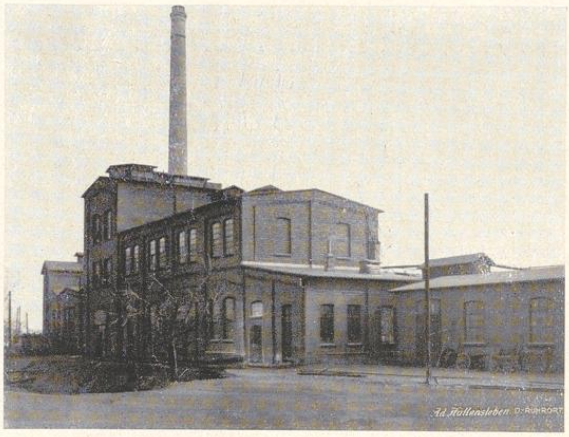
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

FRANZ GERLING / CHEMISCHE WERKE

DUISBURG-RUHRORT

FERNSPRECHER: DUISBURG-NORD 6569 u. 6678

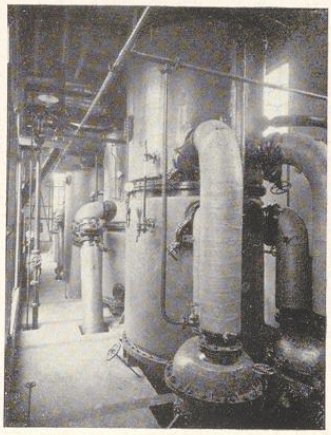
TELEGRAMM-ADRESSE: GERLINGWERKE



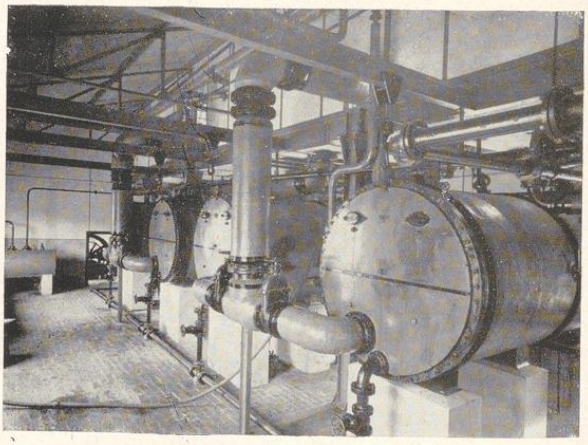
Ansicht der Rohstoff-Eindampfunganlage

E R Z E U G N I S S E :

CELLIN FLÜSSIG / FEST / PUDERFORM } NACH ALTEN PATENTIERTEN VERFAHREN KERNÖLE



Anlage für die Harzstoffgewinnung. I. Eindampfung



Anlage für die Harzstoffgewinnung. II. Eindampfung

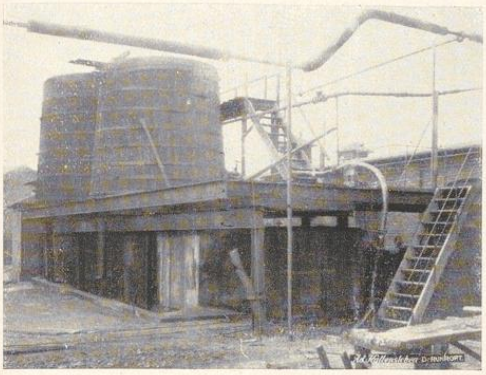
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

FRANZ GERLING / CHEMISCHE WERKE

DUISBURG-RUHRORT

FERNSPRECHER: DUISBURG-NORD 6569 u. 6678

TELEGRAMM-ADRESSE: GERLINGWERKE



Entsäuerungsanlage für die eingedampften Klebstoffe



Fabrikationsraum für das Bindemittel „Leinol"

Herstellerin

des für die Radiatoren und Kesselzylinder-

fabriken so überaus wichtigen Spezialöles

» LEINOL «

welches ebenso unentbehrlich ist

für die Herstellung von

KOMPLIZIERTEN ZYLINDERKERNEN

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Schröder & Baum

DUISBURG / D.-RUHRORT

FERNSPRECHER 314, 357, 6087, 6088

GROSSHANDLUNG IN TAPETEN / WANDSTOFFEN / LINOLEUM

Unsere Original-Künstler-Tapeten und Stoffe schaffen Ihnen ein behagliches Heim. / Wir bieten eine überaus große Auswahl neuzeitlicher Entwürfe erster Meister. / Diese zeigen künstlerische Phantasie vereint mit Schönheitssinn und farbenfreudiger Wirkung. / Daneben reiht sich ein reicher Vorrat von antiken Stilarten wie: Gotik, Louis XIV., Barock, Renaissance, Biedermeier und so weiter in vornehmster Darstellung.

Linoleum empfehlen wir Ihnen für Ihre Wohn- und Geschäftsräume als idealsten Fußbodenbelag. Linoleum ist dauerhaft, schalldämpfend, leicht zu reinigen, nimmt keine Bazillen auf, kühlt im Sommer und wärmt im Winter. / Wir liefern Ihnen kerniges Linoleum in allen Qualitäten, Farben und Mustern. Für gutes Verlegen durch unsre Spezialisten leist. wir Garantie. Wir haben große Lagervorräte u. können sofort gut abgelagertes Linoleum liefern.

Wir bitten um Ihren unverbindlichen Besuch zur Besichtigung unserer Qualitätsware.

Auf Wunsch kommt sofort ein fachmännischer Berater zu Ihnen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

BAUGESELLSCHAFT CARL GRASSHOFF

UNTERNEHMUNG FÜR EISENBETON

HOCH- UND TIEFBAU

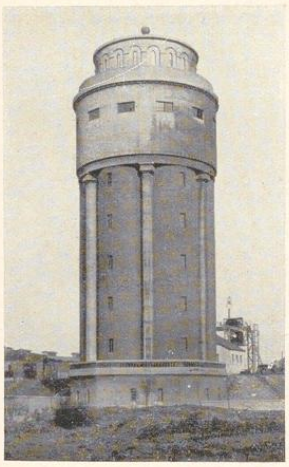
DUISBURG

GEGRÜNDET 1873



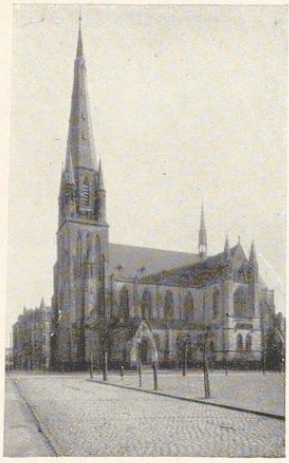
Carl Graßhoff, † 1903

GEGRÜNDET 1873

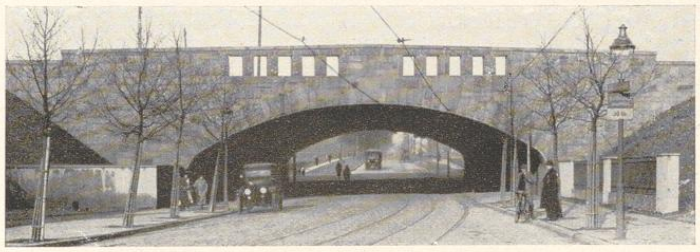


Wasserturm am Bahnhof Hochfeld

Die Baugesellschaft Carl Graßhoff wurde im Jahre 1873 von dem damals 25jährigen Bauunternehmer Carl Graßhoff gegründet. In den 52 Jahren ihres Bestehens hat die Unternehmung eine große Anzahl von Bauwerken aus dem gesamten Gebiete des Hoch-, Tief- und Eisenbetons ausgeführt. Insbesondere sind auch eine größere Anzahl staatlicher und städtischer Monumentalbauten in Duisburg erstellt worden. Die Abbildungen sollen einen beschränkten Ausblick auf das Tätigkeitsfeld der Firma ermöglichen.

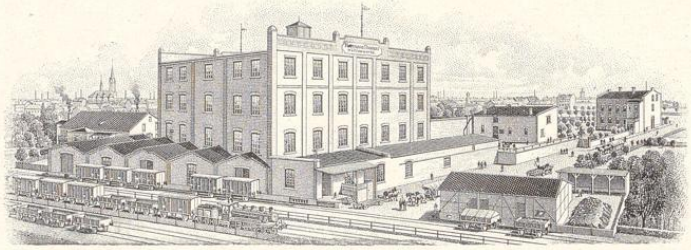


Ludgerikirche



Unterführung der Düsseldorfer Straße am Grunewald

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



HERMANN THOMAS MÜHLENWERKE

GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

DUISBURG-MEIDERICH

GEGRÜNDET 1862

REICHSBANK-GIRO-KONTO

POSTSCHECK-KONTO: ESSEN NO. 1976

FERNSPRECHER: DUISBURG-NORD 8514 UND 8515

EIGENER BAHNANSCHLUSS

SPEZIALITÄTEN:

Ia. GERSTENSCHROT

Ia. ROGGENSCHROT IN ALLEN MAHLARTEN

GETREIDE-, MEHL- UND FUTTERMITTEL-GROSSHANDLUNG

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

RHEINISCHES TAPETEN- UND LINOLEUMHAUS

FERDINAND SPANGENBERGER

DUISBURG, GUTENBERGSTRASSE 22/24

TELEFON: SÜD 1160

*

In Tapeten unterhalte ein reichhaltiges Lager sämtlicher Qualitätswaren. Künstler-Muster, Tekko, Salubra, Velour. Musterkarten überall hin. Agenten erhalten Rabatt. Linoleum in Uni, Granit, Inlaid. Tischlinoleum. Ausführung der Verlegarbeiten durch geschulte Leute. Seit 30 Jahren Lieferant für städt. und staatl. Behörden, Baugeschäfte. Ia Referenzen — beste Qualitäten.

Die Firma Rheinisches Tapeten- und Linoleumhaus Ferdinand Spangenberger, Duisburg, besteht seit 30 Jahren am Platze. Ein reichhaltiges Lager in Tapeten, Linoleum, Wandstoffen, Lincrusta und verw. Arikel wird in den umfangreichen Verkaufs- und Lagerräumen unterhalten. Große Lieferungen für die verschiedensten industriellen Unternehmungen, für Baufirmen, Behörden und Private geben Kunde für die seit Jahren zur vollsten Zufriedenheit der Abnehmer ausgeführten Lieferungen und Arbeiten. Reichhaltige Musterauswahlen und Offerten stehen Interessenten jeder Zeit kostenlos zur Verfügung. Auf Wunsch fachmännische Beratung bei Renovierung und Neueinrichtung.

Erstklassiges Spezialhaus für

GROSSHANDEL

Tapeten

Linoleum

Wandstoffe

DETAIL

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

A. F. CARSTANJEN SÖHNE

GEGR. 1779

TABAK- UND ZIGARRENFABRIKEN

DUISBURG

*

ZENTRALE UND TABAKFABRIK:

DUISBURG, KOMMANDANTENSTRASSE 97

*

CIGARRENFABRIKEN:

LORSCH AN DER BERGSTRASSE

KLEINHAUSEN AN DER BERGSTRASSE

KLEIN-AUHEIM IN HESSEN

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

CARL & WILH. CARSTANJEN

DUISBURG
EININGHAUSEN
(WESTFALEN)

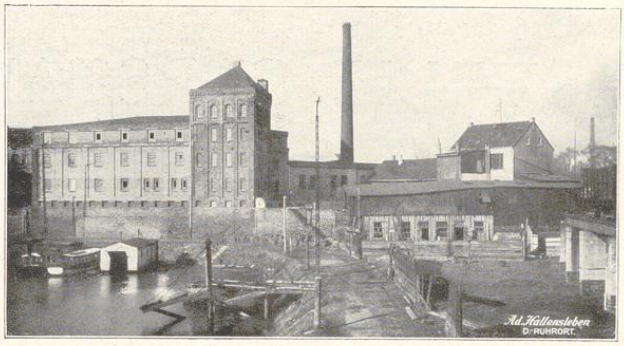


PETER CARSTANJEN
GEB. 1765 / GEST. 1849

RAUCHTABAK-,
KAUTABAK- UND
ZIGARRENFABRIKEN

GEGRÜNDET 1794 DURCH
PETER CARSTANJEN

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



» MONTANA «

TRANSPORT-ACTIEN-GESELLSCHAFT

ABTEILUNG

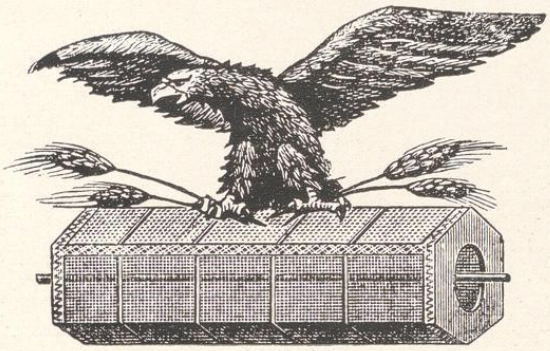
FUTTERWERKE DUISBURG

DUISBURG-RUHRORT

*

Seit Jahren stellt obige Firma und zwar mit großem Erfolg Futterbrot für Pferde her. Dieses Brot besteht aus Melasse und mehligen Rohstoffen, wie Palmkernschrot, Bollmehl und Kleien. Wie verschiedene Untersuchungsinstitute und auch sämtliche Verbraucher des Brotes festgestellt haben, ist das Brot dem Hafer an Nährstoff gleichwertig. Durch den hohen Melassegehalt ist es für die Tiere sogar gesundheitlich sehr zuträglich, weil hierdurch Kolik und Kreuzschlag gänzlich beseitigt werden.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Fabrik-Marke

Seiden-Beuteltuch

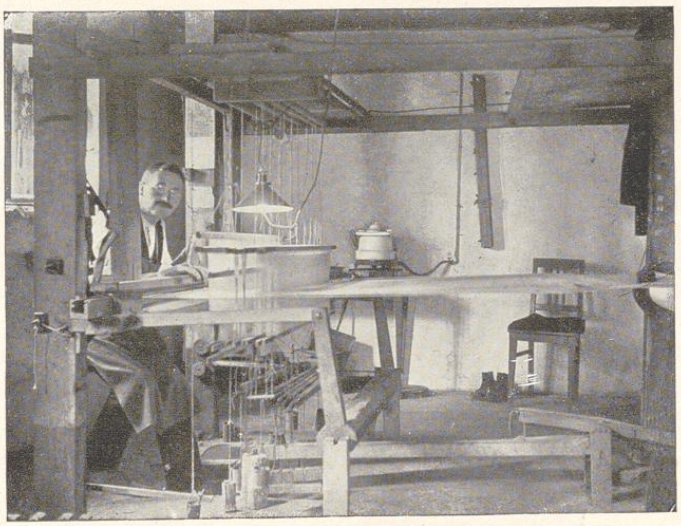
Echte Schweizer Ware

Fabrikanten:

GEBR. STALLMANN

Duisburg/Rheinpr. u. Heiden/Schweiz

Gegründet im Jahre 1873



Seidenbeuteltuchweber bei der Arbeit. — Echte Schweizer Müllergaze muß noch sorgfältig mit der Hand in Kellern hergestellt werden, letzteres, weil zum Weben eine möglichst gleichbleibende Feuchtigkeit der Luft nötig ist



WEINKELLEREIEN P.W. MAASSEN

GEGRÜNDET 1830

ERKELENZ-DUISBURG

Altrenommierte im Jahre 1830 gegründete Weingroßhandlung, besonders durch ihren Vertrieb deutscher und ausländischer Qualitätsweine über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt. Der Leiter und Teilhaber der hiesigen Niederlassung ist Herr Hans Neuhäuser, Hansastraße 53. Auf diesem Grundstück befindet sich oben abgebildeter, jetzt fertiggestellter Neubau.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



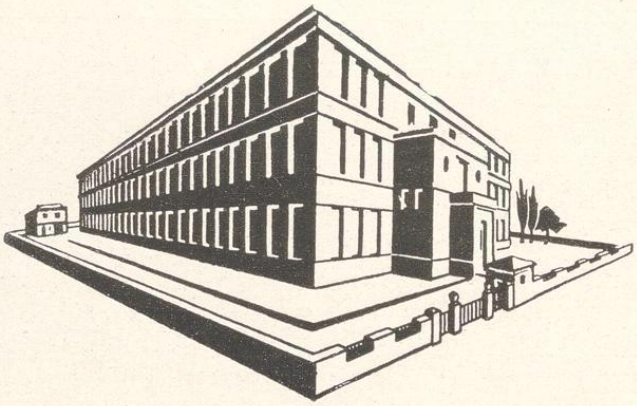
H. BAUTZMANN · DUISBURG · KÖNIGSTR.26

HAUS FÜR BÜRO-BEDARF, -MASCHINEN UND -EINRICHTUNGEN



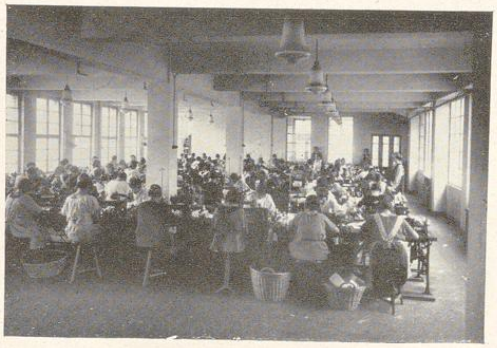
Die Firma wurde im Jahre 1892 gegründet, besteht somit schon eindrittel Jahrhundert. Das stattliche Geschäftshaus, im Spätbarockstil in Sandsteinfassade, 1906 bis 1907 errichtet, enthält ungefähr 60 Räume und einen Flächeninhalt von zirka 550 Quadratmeter. Ein elektrischer Aufzug vermittelt den Verkehr. Eine Besichtigung des großen Büromaschinen-Ausstellungssaales mit über 30 Maschinen ist zu empfehlen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



HERRENWÄSCHEFABRIK J. ROTHSCHILD

DUISBURG / FALKSTRASSE 39-43



Nähsaal



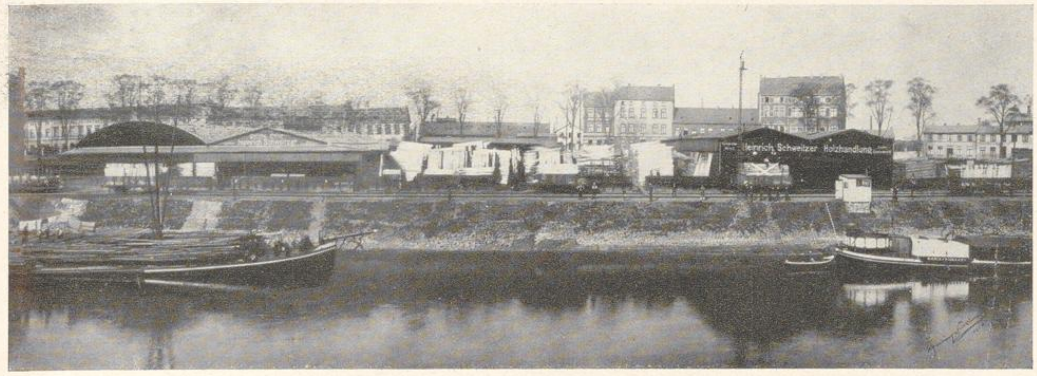
Plättsaal

Den Versuch, einen Industriezweig, dessen Heimatstätte fast ausschließlich Bielefeld und Berlin ist, zu verpflanzen, ist hier in hervorragender Weise gelöst worden. / Große, helle u. hygienisch einwandfreie Arbeitsräume, in welchen von zirka 200 Arbeitern und Arbeiterinnen Oberhemden und Kragen angefertigt werden, gewährleisten einerseits die saubere, sorgfältige Verarbeitung und sichern andererseits die große Leistungsfähigkeit. / Der Beschauer macht mit uns einen kurzen Gang durch einzelne Räume der Fabrik und überzeugt sich zum Schluß in den Lager- und Verkaufsräumen von der Vorzüglichkeit des hier hergestellten Fabrikates.



Lager und Verkaufsraum

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



HEINRICH SCHWEITZER / DUISBURG

HOLZGROSSHANDLUNG

INTERESSENGEMEINSCHAFT MIT DEN FIRMEN HEINRICH SCHWEITZER, HOLZGROSSHANDLUNG IN MEMMINGEN UND HAGENDORN UND MEHL, DAMPFSÄGE-, SPALT- UND HOBELWERK, MEMMINGEN (BAYERN)

Die Firma wurde am 1. Juli 1904 gegründet. Aus kleinen Anfängen hervorgegangen, zählt sie heute zu den bedeutendsten Holzhandlungen am Niederrhein und erzielt große Umsätze. Sie führt ein aus Amerika: Pitch Pine in großen Mengen, Nord Carolinapine, Süd Carolinapine; aus Schweden und Norwegen größere Ladungen Tannenkanthölzer, ferner bis zum Kriegsausbruch aus Rußland, Rumänien und der Bukowina große Posten Bretter und sonstiges Schnittmaterial in Tannen- und Fichtenholz. Im Inlande unterhält sie hauptsächlich Beziehungen zu Sägewerken in Bayern und im Schwarzwald, die ihre Erzeugnisse in Brettern, Dielen, Rahmen, Spalier- und Dachlatten usw. an sie absetzen.

Alle ausländischen Hölzer für die Firma werden über Rotterdam, wenige über Antwerpen und die trockene Grenze eingeführt. Die Seedampfer löschen in den genannten Häfen ihre Ladungen in Rheinschiffe, und diese bringen die Ware den Rhein hinauf zum Lagerplatz der Firma, Duisburg-Hafen, Essenberger Str. Hier wird sie durch einen großen fahrbaren, elektrisch betriebenen Portalkran mit einer Auslage von 20 m Länge aus dem Schiff gehoben, auf Lager gesetzt und teils in Schuppen trocken gelagert oder aber auch gleich auf Waggons zum Weiterversand an die Kundschaft in Rheinland und Westfalen gebracht.

Als Abnehmer kommen in Betracht: Holzhändler, industrielle Werke und große Bauunternehmer, hauptsächlich im rheinisch-westfälischen Industriegebiet.

Nach Beendigung des Weltkrieges wurden die Beziehungen mit dem Auslande sofort wieder aufgenommen und wickelt sich der Geschäftsverkehr mit Amerika und den nordischen Ländern wieder in gewohnter Weise ab. Dagegen ist der Bezug von Rußland sowie Rumänien noch sehr erschwert und wird seit Kriegsausbruch der Bedarf in Brettern, Dielen usw. in Süddeutschland eingedeckt. Teilweise kommt neuerdings auch hin und wieder Oestereich und die Tschechoslovakei als Lieferant in Frage.

Um den Einkauf in Süddeutschland zu erleichtern, wurde im Jahre 1916 eine Einkaufsabteilung unter gleicher Firma mit großem Sammellager, Hobel- und Spaltwerk in Memmingen (Bayern) errichtet. Durch Angliederung des Säge-, Hobel- und Spaltwerkes unter der Firma Hagendorn und Mehl am gleichen Platze wurde die Einkaufsabteilung späterhin zu einem selbständigen Unternehmen ausgebaut. Das Sägewerk hat dann einen vollständigen Umbau erfahren, erhielt weiter leistungsfähigere Maschinen und arbeitet heute mit fünf Vollgattern, verschiedenen Hobelmaschinen, Spaltbandsägen usw. Es werden dort durchschnittlich 80—100 Arbeiter beschäftigt.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



H. GENEVRIÈRE / DUISBURG

MARTINSTRASSE 10/14 UND NÜRENWEG 104

GEGRÜNDET 1898

DROGEN-GROSSHANDLUNG

FABRIK GALENISCHER UND PHARMAZEUTISCHER PRÄPARATE

FERNSPRECH-ANSCHLUSS DUISBURG NR. 508, 563, 4966, 4967 UND 4968

Die Firma wurde gegründet im Jahre 1898 und konnte am 9. Dezember 1923 ihr 25jähriges Geschäftsjubiläum feiern.

Aus kleinen Anfängen heraus hat sie sich dank der Erfahrung und Weitsichtigkeit des Inhabers zu einer der maßgebendsten Drogen-Großhandlungen Westdeutschlands entwickelt.

Die Großhandlung befaßt sich in der Hauptsache mit dem Import und Handel von Arzneidrogen, Gewürzen, Sämereien, ätherischen Oelen, Harzen und sämtlichen für den pharmazeutischen Gebrauch notwendigen Waren; ferner mit der Fabrikation galenischer und pharmazeutischer Präparate. Hierzu kommt die Versorgung der Industrie mit Rohstoffen und Chemikalien für den Laboratoriums-Bedarf.

Ein großer Teil der neuen Apotheken in Westdeutschland ist von ihr vollständig eingerichtet worden.

Das Geschäft zergliedert sich in verschiedene Abteilungen, die mustergültig eingerichtet sind:

1. Chemikalien
   a) pharmazeutische
   b) technische
2. Drogen,
3. Pharmazeutische und kosmetische Präparate, Spezialitäten,
4. Flüssigkeiten, Tinkturen, Extrakte, äther. Oele,
5. Gewürze,
6. Sämereien,
7. Industriebedarf, Chemikalien, Harze, Oele, Fette etc.

Die Leitung liegt in der Hand erstklassig geschulter, kaufmännischer und fachwissenschaftlicher Kräfte, Apotheker etc., mit eigenem Laboratoriums- und Untersuchungs-Institut.

Die Abnehmer werden beliefert mit dem umfangreichen Auto- und Fuhrpark, der wohl das Vollständigste in dieser Art in der Branche darstellt, hauptsächlich im rheinisch-westfälischen Industriebezirk, am rechten und linken Niederrhein bis zur holländischen Grenze und der Provinz Westfalen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



VERTRIEBSSTELLE DUISBURG

FERNSPRECHER SÜD Nr. 8 u. 18
BANKVERBINDUNGEN:
REICHSBANK-GIRO-KONTO / BARMER BANK-VEREIN
POSTSCHECKKONTO: KÖLN 101751
und ESSEN 24553

„Die Seife ist ein Maßstab für den Wohlstand und die Kultur der Staaten." J. v. Liebig.

Die Erfindung der Seife wird den Phönikern zugeschrieben. Im klassischen Rom war die Seife schon wohlbekannt. Im ersten Jahrtausend n. Chr. war Südfrankreich Mittelpunkt der Seifenindustrie. Vom Mittelalter bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts war die Seifenherstellung eine rein handwerksmäßige, die heute in modernsten Großbetrieben erfolgt.

In Duisburg gründete Herr Carl Berenbruch im Jahre 1855 auf dem Kalkhof eine Seifenfabrik, die aus kleinsten Anfängen sich stetig entwickelte, so daß deren Verlegung in „Am Buchenbaum" neuerrichtete Fabrikationsstätten schon bald erforderlich wurde. Nach dem Eintritt der beiden Söhne des Gründers, Karl und Gustav Berenbruch, nahm das Geschäft einen Aufschwung, der Ende der neunziger Jahre einen abermaligen Umzug zur Martinstraße in einen mit modernsten Einrichtungen ausgestatteten Fabrikneubau notwendig machte. Neben der Seifenfabrik, in der vorwiegend Schmier- und Kernseife hergestellt wurden, wurde eine Oelmühle erbaut, in der die Firma ihr zur Schmierseifenherstellung benötigtes Leinöl selbst gewann. Die Nebenerzeugnisse Leinmehl und Leinkuchen fanden bei der Landwirtschaft gute Aufnahme als Viehfutter. 1910 wurde eine Firnisfabrik angegliedert. Seit dem 1. 2. 1921 ist die Firma C. Berenbruch dem Konzern der Dreiring-Werke m. b. H., Kommanditgesellschaft (Sitz der Centrale: Crefeld-Rheinhafen) angeschlossen, der in ganz Westdeutschland und neuerdings auch in Berlin Fabriken unterhält. Die Dreiring-Werke stellen sämtliche Seifen für Haushalt und Industrie in Großbetrieben her.

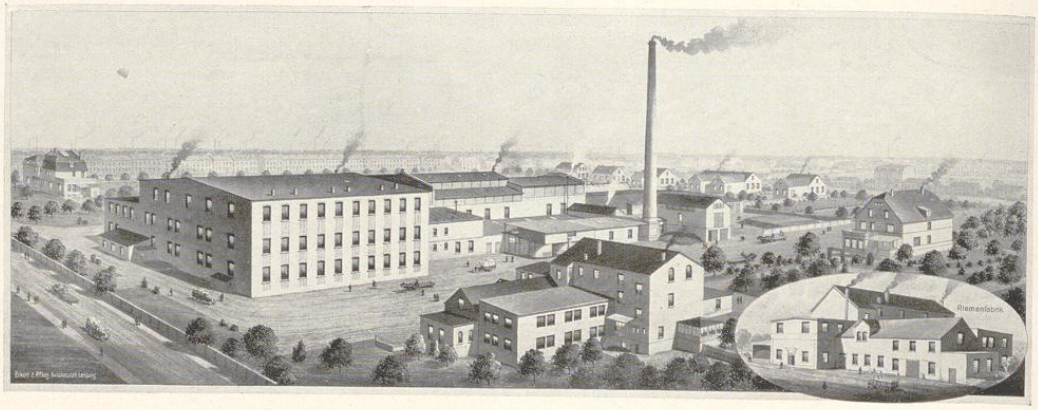
Als Sonderheiten:

Sprühseife, eine vollständig soda- und wasserfreie Reinseife in körniger Form. Bester Schutz der Wäsche und besonders zur Reinigung von Wolle, Seide und Batist geeignet;

Firmit, die bleichende, wasserfreie Seife, die schon im Waschkessel bleicht und somit die seltene Rasenbleiche in Großstädten überflüssig macht, Zeit, Arbeit und Mühe der Hausfrau erspart;

Feinseifen in den verschiedensten Marken und Aufmachungen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



LEDERFABRIK HERM. INGENHAMM

DUISBURG-MEIDERICH

GEGRÜNDET 1876

*

ABTEILUNG LEDERFABRIK:

Fabrikation farbiger Rindleder für Möbel, Portefeuille und Reiseeffekten

Sattlerleder aller Art, Spalte in verschiedenen Zurichtungen

Leder für technische Zwecke

ABTEILUNG RIEMENFABRIK:

Fabrikation von loh- und chromgaren Lederriemen für alle

Antriebsarten, gekittet und genäht

Näh- und Binderiemen, Ledermanschetten in allen Formen

Lederringe, Lederscheiben, Handleder

Die Fa. LEDERFABRIK HERM. INGENHAMM

DUISBURG-MEIDERICH

wurde im Jahre 1876 gegründet. Der Betrieb war zunächst nur von kleinem Umfange und die Fabrikation beschränkte sich anfänglich auf Sattlerleder und Leder für technische Zwecke. Die Jahre des Emporblühens der deutschen Wirtschaft brachten auch dem jungen Unternehmen Erweiterung des Geschäftskreises, Steigerung des Absatzes und ständige Vermehrung der Fabrikationsartikel. Als eine der ersten Lederfabriken, die die Herstellung von farbigem Rindleder aufgenommen hatten, brachte es die Firma Hermann Ingenhamm gerade in diesem Artikel zu einem Fabrikat von Weltruf, sodaß der Kundenkreis sich schnell über die Grenzen Deutschlands hinausdehnte und die Betriebsräume durch große Erweiterungsbauten ergänzt werden mußten. / Die häufige Nachfrage nach fertigen Ledertreibriemen gab vor einigen Jahren die Veranlassung, dem Betriebe eine Abteilung Riemenfabrik anzugliedern. Auch dieser Teil des Unternehmens arbeitete mit bestem, ständig steigendem Erfolge und hat sich schnell einen festen Kundenkreis erobert, da die Qualität des hergestellten Fabrikates die beste Weiterempfehlung war. / Für die Fabrikation von Treibriemen in dieser Abteilung werden nur erstklassige Riemencroupons verwendet, die in eigener Eichenloh-Grubengerbung hergestellt worden sind. Die Riemenbahnen werden in nassem Zustande bis zur äußersten Dehnungsfähigkeit gestreckt, und der fertige Riemen kommt vor dem Verlassen der Fabrik auf die Einlaufmaschine, wo er schnurgerade gerichtet wird und wo er seine Verwendbarkeit unter höchster Belastung beweisen muß. / In der Abteilung Riemenfabrik hat ferner auch die Herstellung von Lederartikeln für technische Zwecke, wie Manschetten, Lederscheiben, Lederringe usw. eine sehr günstige Entwickelung genommen. / Im Rückblick auf die fast 50jährige, so außerordentlich entwickelungsreiche Vergangenheit der Firma kann wohl gesagt werden, daß die Hauptursache der großen Erfolge in der stets sich gleichbleibenden ersten Qualität der Fabrikate zu finden ist; und der Grundsatz, der sich in Vergangenheit und Gegenwart so glänzend bewährt hat, wird auch in aller Zukunft für die Firma seine volle Geltung behalten:

»MEINE WARE — MEINE REKLAME!«

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Der mächtige Aufschwung der Großindustrie und des Bergbaues am Niederrhein und der Ruhr hat zwangsläufig auch eine gute Fortentwicklung der Hilfsindustrien, welche die der Erhaltung der Werksanlagen, Maschinen etc. dienenden Materialien herstellen, mit sich gebracht. Unter ihnen nehmen die Lack- und Farbenfabriken eine führende Rolle ein, denn es ist bei fast allen Gegenständen unerläßlich, daß dieselben mit einem Ueberzug von Lack oder Farbe versehen werden, um sie gegen die Einwirkungen der Witterung zu schützen und so ihre Lebensdauer zu verlängern. Ganz naturgemäß ist es, daß sich diese Industrien eben an den Hauptverbrauchsplätzen mit aufbauen, weil dort ein gutes Absatzgebiet vorhanden und damit eine gute Beschäftigungsmöglichkeit gewährleistet ist. Für Duisburg kommt als wichtigstes Unternehmen dieser Branche die

RHENUSIT G.M.B.H. LACK- u. FARBENFABRIK

DUISBURG-RUHRORT-BEECK / NORDSTRASSE 7 (AM DENKMAL)

in Betracht, ein Betrieb, der ganz auf den Bedarf der Großindustrie eingestellt ist und sämtliche Anstrichstoffe, die diese benötigt, von der einfachsten Rostschutzfarbe bis zum feinsten Modell-Lack oder Lokomotiv-Ueberzugslack herstellt. Neben diesen Materialien werden aber auch alle andere Lacke und Farben für den Großhandel erzeugt, welche durch diesen dann an die Gewerbetreibenden und Kleinhändler weitergeleitet werden. / Ihre Betriebsräume hat die Rhenusit G. m. b. H. in dem bekannten Lindgens Hof in Duisburg-Beeck errichtet, der, wie viele Bauernhöfe am Niederrhein, der aufstrebenden Industrie zum Opfer fiel. Die Leitung der Gesellschaft hat in der geschicktesten Weise die nötigen Veränderungen getroffen, um das Anwesen auf seine neue Bestimmung umzustellen, ohne ihm jedoch den Charakter des ehemaligen Bauernhofes zu nehmen, der sozusagen in seiner ganzen breiten Behäbigkeit erhalten geblieben ist. Von außen gesehen dürfte man kaum vermuten können, daß im Innern dieser Gebäude heute einer der neuesten und bedeutendsten Industriezweige Deutschlands festen Fuß gefaßt hat. An den Stellen, wo früher Kühe, Ochsen und Pferde ihr Dasein fristeten und behaglich ihre Futterrationen aus den Krippen verzehrten, stehen heute die modernsten Maschinen für die Lackfabrikation. Die anschließende große Scheune ist im Innern zum zeitgemäßen Expeditionsraum umgestaltet, von wo aus der Versand der Fertigfabrikate vor sich geht. / Ein Gang durch die Betriebsräume zeigt, daß das ganze Unternehmen auf streng wissenschaftlicher Grundlage aufgebaut ist und es ist ihm zu diesem Zweck ein ganz neuzeitliches Laboratorium angegliedert worden, in welchem die modernsten und feinsten Hilfswerkzeuge zu finden sind. Dadurch ist dem Betrieb die Möglichkeit gegeben, alle zur Verwendung kommenden Rohstoffe auf ihre Brauchbarkeit hin genau zu untersuchen, um allen Ansprüchen der Großindustrie, die diese an die verschiedenen Materialien stellt, gerecht zu werden. Es besteht also ein enges Zusammenarbeiten mit der Großindustrie und Hand in Hand mit dieser werden immer neue Versuche angestellt, um auf die einfachste und wirtschaftlichste Art die benötigten Anstrichmaterialien zu produzieren.

DUISBURG-RUHRORT-BEECK

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Deutsche Steinholzwerke

W. Gatermann & Co., G. m. b. H. / Duisburg-Ruhrort

Büro: Am Eisenbahnhafen, Magazin 20a * Fernsprecher: Amt Duisburg-Nord 6743

*

Steinholzfußboden

fugenlos, feuersicher, garantiert rissefrei
für Wohn- und Büroräume

Fabrikfußboden

komprimiert-gestampft,
für Leicht- und Schwerbetriebe

Kork- u. Spezial-Estriche

für Linoleum-, Triolin-, Teppich- und
Parkett-Unterlagen

*

Fabrikate ersten Ranges, von vollendeter, stets unveränderter, bewährter Zusammensetzung, frei von allen schädlichen Bestandteilen, aus erstkl. Rohstoffen hergestellt. Garantiert größte Haltbarkeit. Technisch bestes zulässiges Mischungsverhältnis.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

KRIEWITZ

INH.: DIPL. OPT. B. AHLFELD

THEATERGLÄSER
MIKROSKOPE
REISSZEUGE
NIVELLIER- U.
MESSGERÄTE
BAROMETER
THERMOMETER
BRILLEN
KNEIFER
LORGNETTEN
ZEISSFELDSTECHER

DUISBURG ★ KUHSTR. 10

OPTIK

KRIEWITZ

INH.: DIPL. OPT. B. AHLFELD

PHOTOKAMERAS
ZEISS-GOERZ
BUSCH-JCA
NETTEL U.A.M.
PLATTEN·FILMS
UND PAPIERE
ANLEITUNG
ENTWICKELN
KOPIEREN
VERGRÖSSERN
KINOS·PROJEKTION

DUISBURG * KUHSTR. 10

PHOTO

KRUPP

Fried. Krupp Aktiengesellschaft
Friedrich-Alfred-Hütte
Rheinhausen (Niederrhein)

Hochöfen, Thomas- und Martinstahlwerke, Walzwerke, Eisenbauwerkstätten

Roheisen

Thomasroheisen, Bessemerroheisen, Gießereiroheisen, Hämatit, Spezialroheisen, Ferrochrom.

Rohstahl

Blöcke und Brammen aus Thomas- und Martinstahl.

Walzfabrikate

Halbzeug aus Thomas- und Martinstahl, vorgewalzte Blöcke, Knüppel, Platinen. – Eisenbahnoberbaumaterial: Schienen, Schwellen, Laschen, Unterlags- und Hakenplatten, Hakenzapfenplatten, Klemmplatten, Schienenklemmen, Stützwinkel, Federplatten, Oberbauschrauben, Feldbahnmaterial. – Formeisen. – Stabeisen für alle Verwendungszwecke. – Walzdraht.

Eisenbauwerke

Feste und bewegliche Eisenbahn- und Straßenbrücken, Stahl- und Walzwerkshallen, Hochofen- und Fördergerüste, Fabrikgebäude, Geschäftshäuser, Speicher, Luftschiff- und Flugzeughallen, Eisenbauwerke für den Wasser- und Schiffbau, Spundwände usw.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

RHEINGOLDHAUS

DUISBURG

KÖNIGSTR. 64

In der Nähe des Hauptbahnhofs

*

Prima Weine



Außen-Ansicht

KÖNIGSTR. 64

In der Nähe des Theaters

*

Gute Küche



Kaffee



Bürgerbräu

Eigene Konditorei im Hause
Täglich Künstler-Konzerte

*

Vornehmer

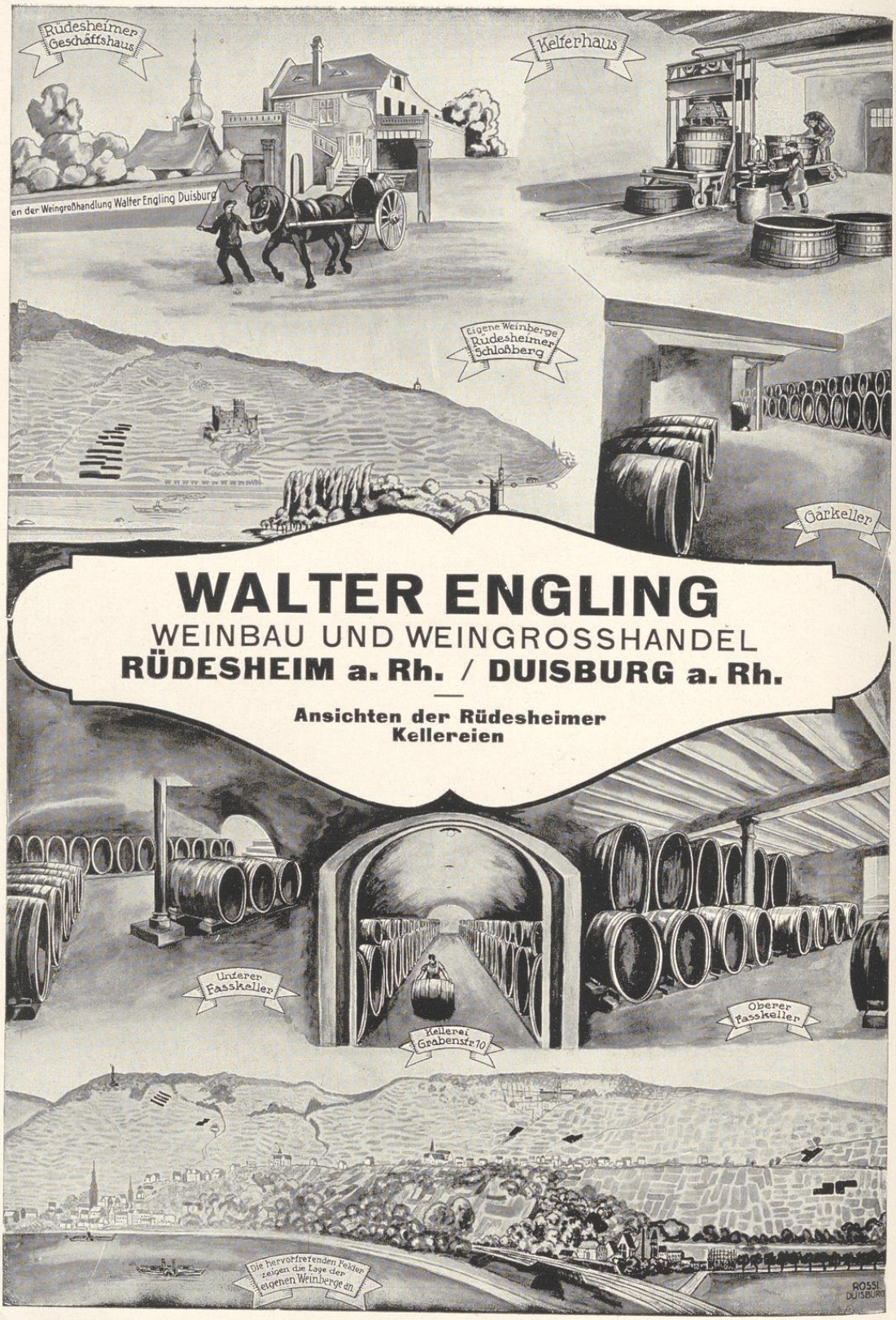


Weinstube

Größte und bedeutsamste Anlage am Platze

*

Familienaufenthalt


Rüdesheimer Geschäffshaus
Kelterhaus
en der Weingroßhandlung Walter Engling Duisburg
Eigene Weinberge Rüdesheimer Schloßberg
Gärkeller
WALTER ENGLING
WEINBAU UND WEINGROSSHANDEL
RÜDESHEIM a. Rh. / DUISBURG a. Rh.
Ansichten der Rüdesheimer Kellereien
Unserer Fasskeller
Kellerei Grabenstr. 70
Oberer Fasskeller
Die hervorfreienden Felder zeigen die Lage der eigenen Weinberge an.
ROSSI DUISBURG



Meine

KELLEREIEN

befinden sich in:

Duisburg

1. Am Buchenbaum 31 / 2. Oberstr. 6.
3. Nürenweg 64 / Telefon 4398 u. 4617

Rüdesheim a. Rh.

1. Grabenstr. 17 / 2. Grabenstr. 10
Telefon 80

Uerdingen a. Rh.

Unter der St. Heinrichskirche
Telefon 179

Köln a. Rh.

Cleverstr. 3 / Telefon 4338 Anno

Kienheim

Lösnich / Mosel

Dortmund

Ecke Kamp- und Weberstraße
Telefon 8339

Münster i. W.

1. Am Zoologischen Garten, Kastellstr. 3
2. Im Schützenhof, Scheibenstr. 6
3 Weseler Straße
Telefon 3199

Hannover

Kreuzkirchhof 8 / Telefon 8785 Nord

Interessenten wird die Besichtigung vorstehender Kellereien auf vorherige Anfrage gerne gestattet

---

Ansichten der Duisburger Kellereien

ROSSI DUISBURG

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

M. Stromeyer
Kohlenhandels-Gesellschaft m. b. H.

—

Stromeyer's
Schiffahrts-Gesellschaft m. b. H.



Duisburg a. Rh.

Düsseldorfer Str. 10-12

Fernsprech-Verbindungen:

Duisburg-Süd Nr. 4590-95, 4597-98

Telegramm-Adr.: „Kohlenstromeyer"

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

M. Stromeyer
Kohlenhandels-Gesellschaft m. b. H.

—

Stromeyer's
Schiffahrts-Gesellschaft m. b. H.



Duisburg a. Rh.

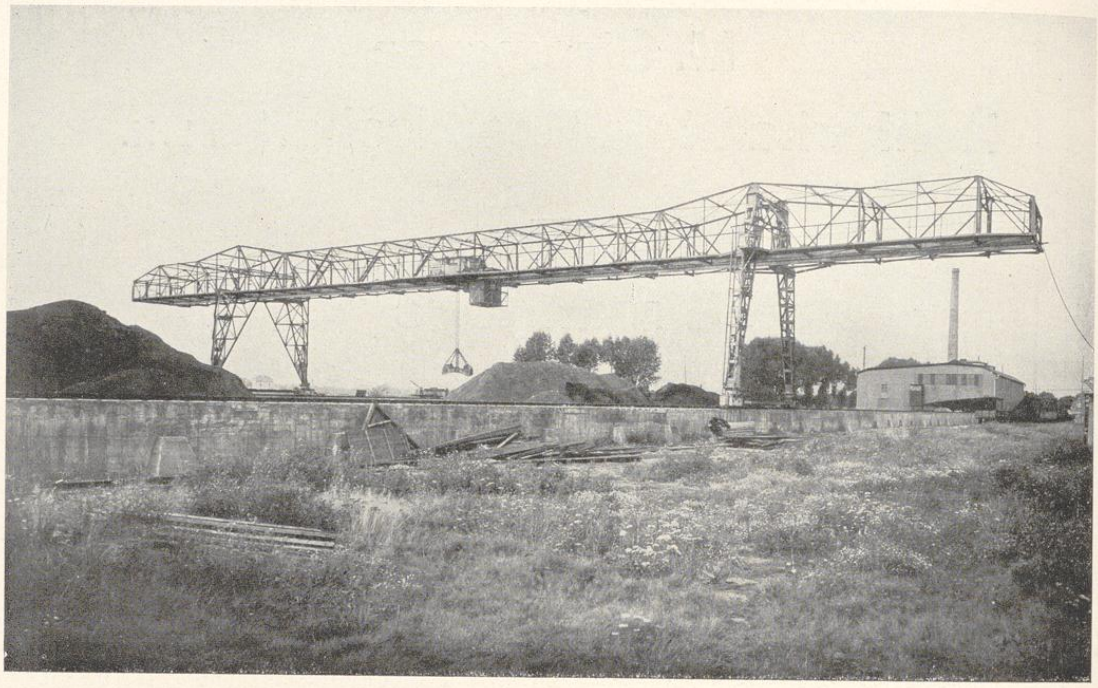
Düsseldorfer Str. 10-12

Fernsprech-Verbindungen:
Duisburg-Süd Nr. 4590-95, 4597-98
Telegramm-Adr.: „Kohlenstromeyer"

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

GEBRÜDER BIEBER
DUISBURG-WANHEIMERORT

FERNSPRECHANSCHLÜSSE: AMT DUISBURG-SÜD NR. 660, 661 UND 1612



seit zirka 24 Jahren bestehend

baut in der Abteilung Eisenhoch- und Brückenbau:

Eisenkonstruktionen

jeder Art, wie Brücken, Fabrik- u. Geschäftshäuser usw.

in der Abteilung Maschinenfabrik Duisburg:

Groß-Hebezeuge

wie Elektrische Krane, Verladeanlagen, Schiebebühnen, Dampfdrehkrane usw.

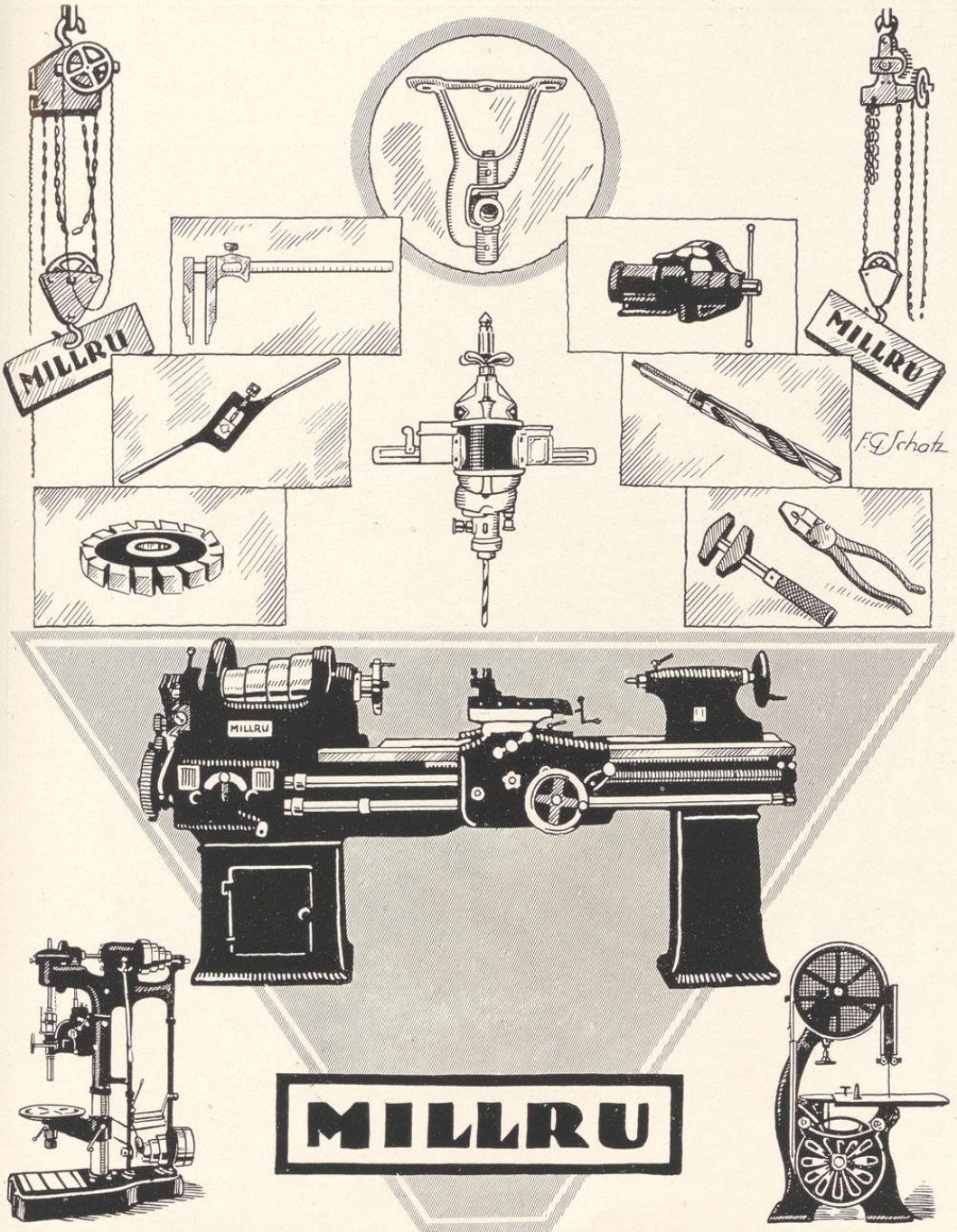
DUISBURGER FAHRRADFABRIK »SCHWALBE«

seit zirka 27 Jahren bestehend

Grösste Fabrik der Branche am Niederrhein

verbunden mit Reparatur-Werkstätten, Emaillier- und Vernickelungs-Anstalt

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

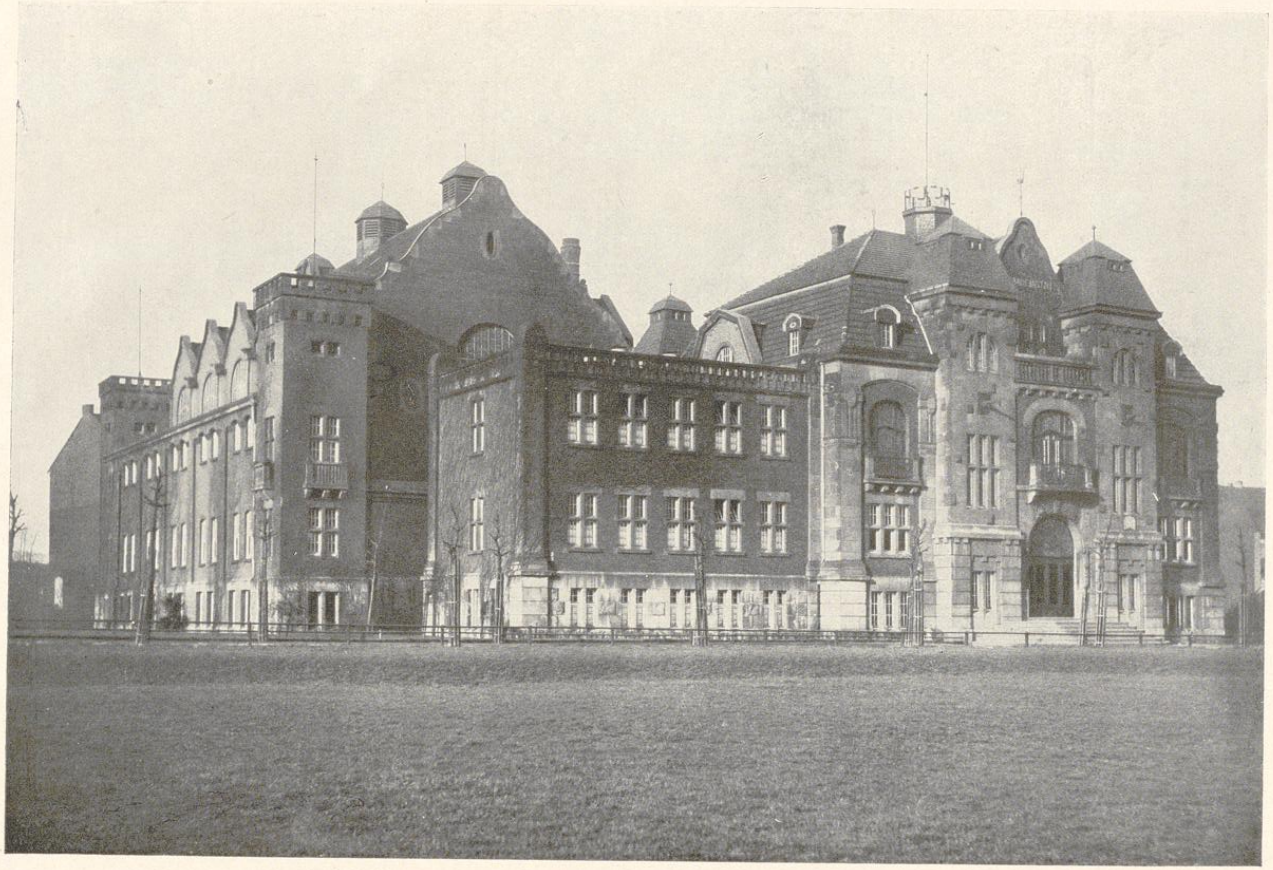


MILLIES u. RUBBERT

DUISBURG

FERNRUF SÜD 4748·4749

WERKZEUGE · WERKZEUGMASCHINEN · HEBEZEUGE · TRANSMISSIONEN



Städtische Badeanstalt an der Apostelstraße

STÄDTISCHE BADEANSTALTEN

Vollbadeanstalt Heerstraße und Apostelstraße

Brausebad Oststraße

Rheinbadeanstalt an der Rheinlust

Freibadeanstalt in der Ruhr an der Ackerfähre

Strandbäder:

in der Wedau,

in Neuenkamp,

in Obermeiderich

Die Vollbadeanstalten sind das ganze Jahr hindurch täglich geöffnet von 7 bis 1 Uhr und von 3 bis 8 Uhr. Sie besitzen große Schwimmhallen für Männer und Frauen sowie Wannen- und Duschbäder, die Vollbadeanstalt „Heerstraße" auch Heilbäder

Die Fluß- u. Strandbäder sind geöffnet von Mai bis Mitte September

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Deutsche Volksbank

AKTIENGESELLSCHAFT

Filiale Duisburg

DUISBURG / HINDENBURGSTR. 2-4

Reichsbank-Girokonto / Postscheck-Konto Essen 24910

Fernsprech-Anschluß: Duisburg Nr. 6460-61

Hauptniederlassung: Essen

FILIALEN: BERLIN / DÜSSELDORF

HAMBURG / MÜNSTER / SAARBRÜCKEN

*

Vorläufige Zinssätze im Sparverkehr:

bei täglicher Kündigung . . . . . 8% p. a.

bei monatlicher Kündigung . . . . . 9% p. a.

bei vierteljährlicher Kündigung . . . 10% p. a.

*

Sorgfältigste Erledigung aller bankmäßigen Geschäfte

Besondere Pflege des Sparverkehrs

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



GEWERBEBANK DUISBURG

EINGETR. GENOSSENSCHAFT M. B. H.

Reichsbank-Giro-Konto / Postscheck-Konto Essen 3344
Telephon: Süd No. 833, 4415, 4416, 4794

*

Zweigstelle Duisburg-Hochfeld

Wanheimer Straße 74f / Telephon: Duisburg-Süd No. 6827
Postscheck-Konto: Essen 1581

Zweigstelle Wedau b. Duisburg

Zu den Eichen 38 / Telephon: No. 6608 Duisburg-Süd, No. 100 Großenbaum

Die Bank des gewerblichen Mittelstandes

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

VEREINIGTE SPEDITEURE u. SCHIFFER

RHEINSCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT M. B. H.

ZWEIGNIEDERLASSUNG

DUISBURG-RUHRORT

ZENTRALE MANNHEIM



Schiffahrt

Ausführung aller Transporte mit eigenem großen Schiffs- und Dampferpark auf dem Rhein und Main, dem westdeutschen Kanalgebiet sowie in Holland und Belgien

Spedition und Lagerung

Große Lagerplätze und Lagerhäuser in Duisburg-Ruhrort, Mannheim und Aschaffenburg

Kranbetrieb

Moderne Umschlags-Einrichtungen in Duisburg-Ruhrort, Mannheim und Aschaffenburg

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Winschermann

GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

Duisburg-Ruhrort

Gegründet 1848

Kohlengroßhandlung Rheinreederei

Zweigniederlassungen in:

D.-Ruhrort:	Hugo Hobert, Vertretung der Zeche Langenbrahm.
	Niederrheinische Schiffswerft, Maschinenfabrik und Gießerei G. m. b. H.
Crefeld:	Brennstoffhandlung Winschermann Komm.-Ges.
Neuss:	Brennstoffhandlung Winschermann Komm.-Ges.
Recklinghausen:	Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H.
Münster i. W.:	W. Randebrock Ww., Kohlenhandlung
Rheine i. W.	Hollweg, Kümpers & Co. G. m. b. H., Speditions-, Silo- und Kranbetrieb, Steinbrüche in Gravenhorst
Frankfurt a. M.:	Winschermann G. m. b. H.
Offenbach:	Winschermann G. m. b. H.
Aschaffenburg:	Winschermann G. m. b. H.
	Johann Jos. Nees, Kohlen- und Baumaterialien.
	Bayerische Handelsgesellschaft für Kohlenwertstoffe G. m. b. H., Tankanlage im Hafen Aschaffenburg-Leider.
Karlsruhe i.B.:	Winschermann G. m. b. H.
Stuttgart:	Württembergisches Kohlengeschäft G. m. b. H.
	Adolf Epting G. m. b. H., Spedition, Lagerung, Verteilung von Ladungen.
	Karl Beeh, G. m. b. H., Kohlenhandlung
Schw.-Gmünd:	Gmünder Kohlengeschäft G. m. b. H.
Ludwigsburg:	W. Kallenberger G. m. b. H., Kohlenhandlung

Schiffsvertretungen in:

Mainz:	Wilhelm Winschermann, Rheinstr. 3 5/10 Fernruf Nr. 4795
Mannheim:	Chr. Bretzel, Rennerhofstraße 28. Fernruf Nr. 8965

Schiffspark: 43 große eiserne Schleppkähne

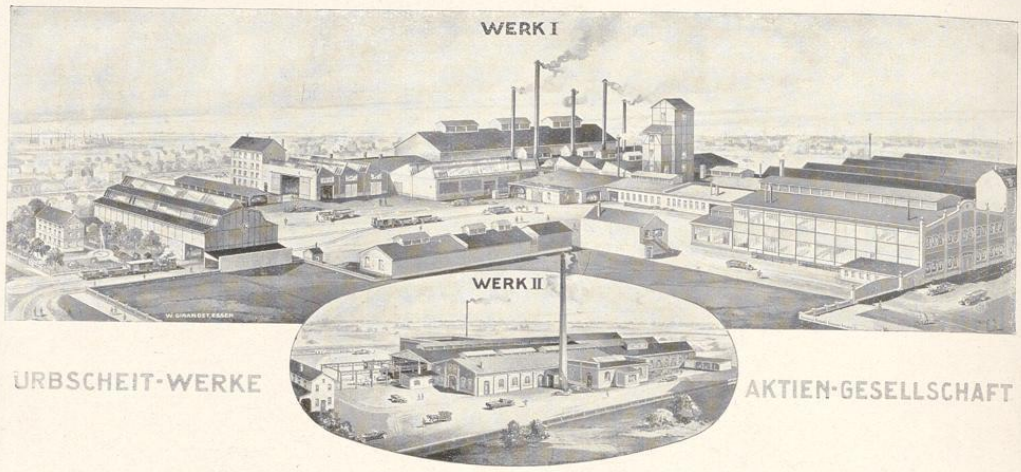
mit 60 000 t Tragfähigkeit, wovon 13 Kähne mit ca. 10 000 t auch für die Rhein-Herne-Kanalfahrt geeignet sind. — 10 Rad- und Schraubenschleppdampfer mit 8375 PS.

Große Lagerplätze m. Laufbrücken u. Kränen

Massenverfrachtungen von der Ruhr u. den Kanalplätzen bergwärts zum Oberrhein u. Obermain u. umgekehrt. Schleppbeförderung auf dem Rhein u. Main bei allen Wasserstandsverhältnissen mit flottliegenden Rad- u. Schraubendampfern.

Anschrift für Drahtungen: Winschermannco, Duisburgruhrort
Fernsprechverbindungen: Amt Duisburg-Nord Nr. 8440-8445

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



URBSCHEIT-WERKE AKTIEN-GESELLSCHAFT

DUISBURG-HOCHFELD

URBSCHEIT-WERKE

AKTIENGESELLSCHAFT

DUISBURG-HOCHFELD

PRESSWERK HAMMERWERK

MECHANISCHE WERKSTÄTTEN

MECHANISCHE SCHREINEREI

CHEMISCHES LABORATORIUM

URBSCHEIT-WERKE

AKTIENGESELLSCHAFT

DUISBURG-HOCHFELD

✶

Liefern als Spezialität:

Schmiedestücke aller Art, roh und bearbeitet
bis zu 2000 kg Stückgewicht
Pressteile und Hohlkörper
Förderwagenteile, Zahnräder, Achsen
Maschinenteile in jeder Qualität
Wellen, Beschlagteile und gesenkgeschmiedete
Stücke für Waggon- u. Automobilbau
Radreifen
Stahlkugeln für Kugelmühlen
für Zementfabriken u. Erzaufbereitung
Gußstahlwalzen für Kaltwalzwerke
Scherenmesser und Scheiben
für Schnittgesenke aus Chromstahl
Goldstampfer (shoes u. dies)
für Pochwerke

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

BARMER BANK-VEREIN

HINSBERG, FISCHER & COMP.

KOMMANDITGESELLSCHAFT AUF AKTIEN

DUISBURG

★

HAUPTSITZ

BARMEN - DÜSSELDORF

Zweigstellen an allen größeren Plätzen
Rheinlands und Westfalens

Kapital und Reserven

R.-M. 31 000 000,—

Fernsprecher: 4122, 4123, 4668 und 4969
Für den Ortsverkehr: 4267, 4276, 4310, 4672,
4673, 4674, Süd 6370, 6371, 6372 und 6373
Postscheck-Konten: Köln 6330 und Essen 6330
Telegramm-Adresse: Barmbank

★

Ausführung sämtlicher bankmäßigen Geschäfte

★

Ständige eigene Vertretung an der Düsseldorfer u. Essener Börse

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

DARMSTÄDTER UND NATIONALBANK

KOMMANDITGESELLSCHAFT AUF AKTIEN

DN

BERLIN

KAPITAL UND RESERVEN
100 MILLIONEN REICHSMARK

FILIALE
DUISBURG

KÖNIG-STRASSE 44

Telegramm-Adresse: Danatbank Duisburg
Fernsprech-Anschlüsse: Duisburg-Süd 4630-34, 4742-44

mit

ZWEIGNIEDERLASSUNG
RUHRORT

FABRIK-STRASSE 36

Telegramm-Adresse: Danatbank Duisburg-Ruhrort
Fernspr.-Anschl.: Duisburg-Nord 6908, 6909, 8255, 8256

Ausführung aller bankmäßigen Geschäfte

Ständige Vertretung
an der Düsseldorfer und Essener Börse

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Hotel »Prinz-Regent«

Fernruf Hotel 4468-4469 DUISBURG *Fernruf Büro Nr. 4439*

INHABER WILH. ERNST

Vornehmes Familienhotel

im Centrum der Stadt

100 der Neuzeit entsprechende Zimmer
Fließendes warmes und kaltes Wasser
Ausstellungsräume und Gesellschaftsräume
Lese-, Schreib- und Konferenz-Zimmer
Bäder, Fahrstuhl, Zimmertelefon
Auto-Unterkunft

Erstklassiges Wein- und Bier-Restaurant

Sonder-Ausschank der Dortmunder Union-Brauerei

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Union-Hotel Duisburg

Altrenommiertes Haus

Direkt am Hauptbahnhof u. an den Straßenbahnlinien nach allen Richtungen gelegen

Schöne Zimmer / Gute Küche / Zentralheizung

Dortmunder Union-Bier

Besitzer Carl Ashauer

Königstraße 120 | Fernsprecher 1669

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Gas-, Wasser- u. Elektrizitäts-

Verwaltung und Kasse: Duisburg, Zirkelstraße,
Abrechnungs- und Kassenstelle für Ruhrort-
Fernsprecher:

Koks, Benzol Teer, Salmiakgeist

Gas

rasch, sauber, bequem, billig

für alle Zwecke

Für industrielle Feuerungen

Für gewerbliche Zwecke

Für alle Heizungen

Für die Küche

Für das Bad

Kostenlose Beratung bei Auswahl und Anschaffung
von Gasapparaten durch das Gaswerk Duisburg

...Werke der Stadt Duisburg

...elstraße, ...rnsprecher: Süd 4701, 4702, 4703, 4704, 4705
...Ruhrort= ...ilderich: Ruhrort, Eisenbahnstraße 20a
...sprecher: ...ord 6467

Gaskocher
Gasheizöfen

Gasherde
Gasbadeöfen

Gasapparate

aller Art

Gasplätten, Gaslampen, Warmwasser-Apparate

usw., usw.

★

Bei Anschaffung von Gasapparaten
wird auf Wunsch bequeme
Zahlungsweise gewährt
durch das

Gaswerk Duisburg

sowohl als auch bei Bezug in den einschlägigen Ge-
schäften und bei den Installationsfirmen am Platze

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

JULIUS SICHEL
& CO

GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

Formeisen, Stabeisen, Bandeisen, Universal-Eisen, Bleche aller Art, Röhren, Verbindungsstücke und Armaturen, Schrauben u. Nieten, Draht, Drahtstifte und Drahtgeflechte, Hufbeschlagsartikel, Wagenbeschlag, Sanitäre Einrichtungen, Dachdeckerartikel, Metalle und Metall-Fabrikate

DUISBURG-RH

TEL.: 176, 185, 6002, 6003, 6004 * DRAHT: SICHELIUS
STAMMHAUS IN MAINZ * GRÜNDUNGSJAHR 1816

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

ADOLF LUBITZ

AKTIEN-GESELLSCHAFT

EISENGROSSHANDLUNG · FELDBAHNMATERIAL

FERNSPRECHER:
SÜD 204, 3496 und 3497
TELEGR. - ADRESSE:
„LUBAG", DUISBURG

DUISBURG

BÜRO: MÜLHEIMER-STRASSE 77

L A G E R:
DUISBURG-HAFEN
ANSCHLUSSGLEIS
LUBITZ, MAG. 4

Wir liefern ab LAGER und ab WERK:

Formeisen · Stabeisen · Band- und Universaleisen
Grob-, Mittel- und Feinbleche · Röhren · Walzdraht
Roh- und Vorblöcke · Knüppel · Platinen
Stückbleche · Knotenbleche
Stabeisen-Unterlängen
Nutzeisen

*

Feld- und Normalbahnmaterial

Wagen · Schienen · Gleis · Weichen · Schwellen
Drehscheiben · Muldenkipper usw.
Schienenbefestigungsmaterial
Ersatzteile

*

Schrauben · Muttern · Nieten · Anschweißenden
in jeder Ausführung und für jeden Verwendungszweck
Holzschrauben · Drahtstifte · Fassonstifte
Eisendraht · Kleineisenwaren

*

Wir KAUFEN und LIEFERN:

ALTEISEN Kernschrott - Stahlschrott - Poterie
Maschinengußbruch - Brandguß

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

HOCHTIEF

AKTIENGESELLSCHAFT FÜR HOCH- u. TIEFBAUTEN

(VORM. GEBR. HELFMANN)

NIEDERLASSUNG DUISBURG

Mercedeshaus, Sonnenwall, Fernsprecher 425
Telegramm-Adresse: Hochtief, Duisburg

HAUPTVERWALTUNG ESSEN

Viktoriahaus, Pferdemarkt 2-4, Fernspr. 9970-73
Telegramm-Adresse: Hochtief, Essen

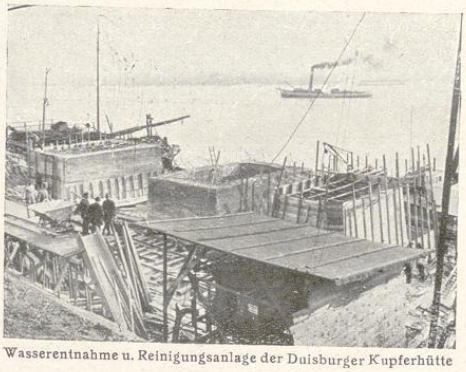
Niederlassungen in:

Frankfurt am Main
Bockenheimerlandstr. 20
Fernspr. Taunus 3779
Telegramm-Adresse:
Hochtief-Frankfurtmain

München
Residenzstraße 10
Fernsprecher 26077
Telegramm-Adresse:
Hochtief-München

Hannover
Friedrichstrasse 2
Fernspr. Nord Roland 5259
Telegramm-Adresse:
Hochtief-Hannover

Karlsruhe (Baden)



Wasserentnahme u. Reinigungsanlage der Duisburger Kupferhütte

Niederlassungen in:

Berlin W 50
Augsburger Straße 61
Fernspr. Lützow 2637
Telegramm-Adresse:
Hotihelf, Berlin W 50

Köln am Rhein
Hohenzollernring 42
Fernspr. Rheinland 8221
Telegr.: Lihandag, Köln

Königsberg i. Pr.
Ecke Samland und
Pobetherweg

Höchst am Main
Hamburg
Amsterdam

Ausführungen von Fabrikanlagen

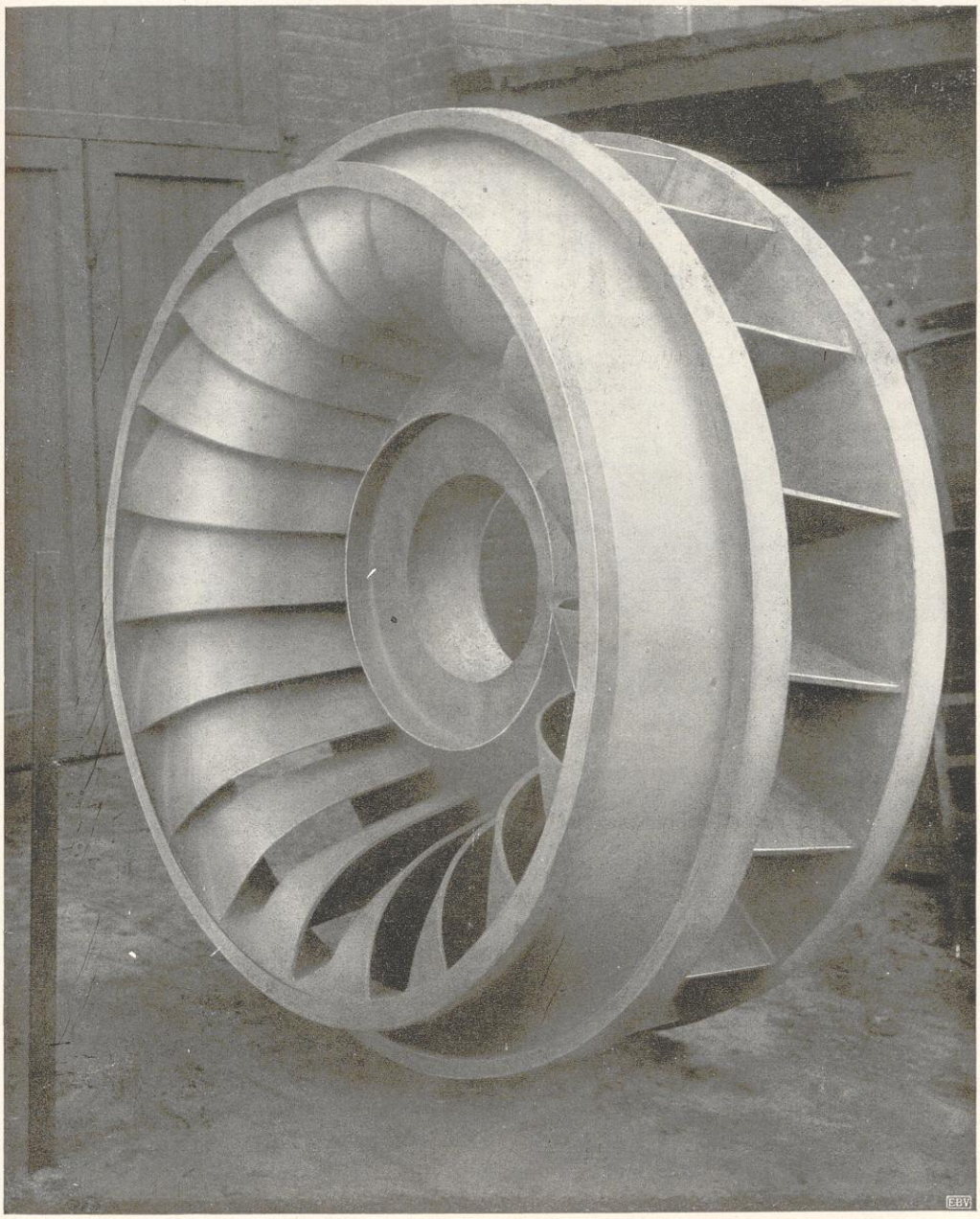
für alle Industriezweige, Silos, Speicher, Geschäftshäuser, Wohnhäuser, Bahnbauten, Tunnels, Brücken, ferner Grundwassersenkungen, Kanäle, Stollen, Ofenbau, Schornsteinbau, Schleusen, Wehre, Häfen etc. * Baggerungen aller Art und Gründungen

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

PETER LANGEN SOHN · DUISBURG

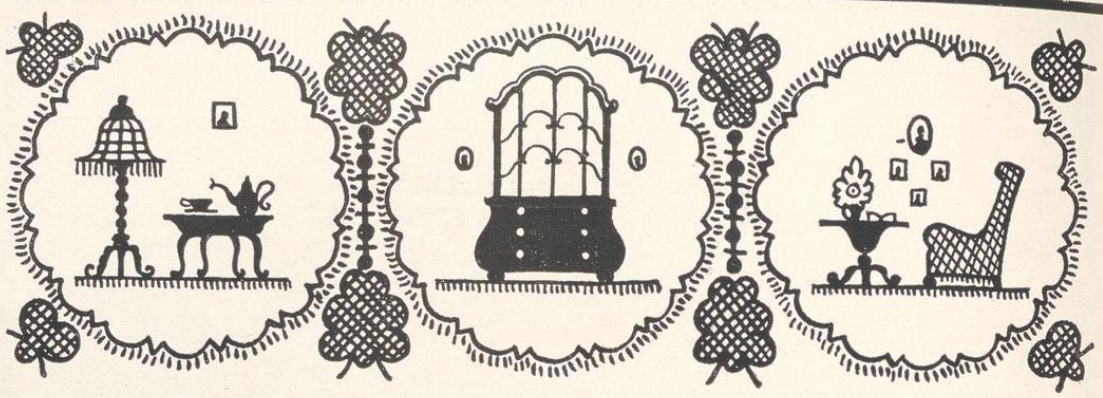
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

WERKSTATT · METALLGIESSEREI · FEINDRAHTZIEHEREI



Turbinenlaufrad aus Sonderbronze.

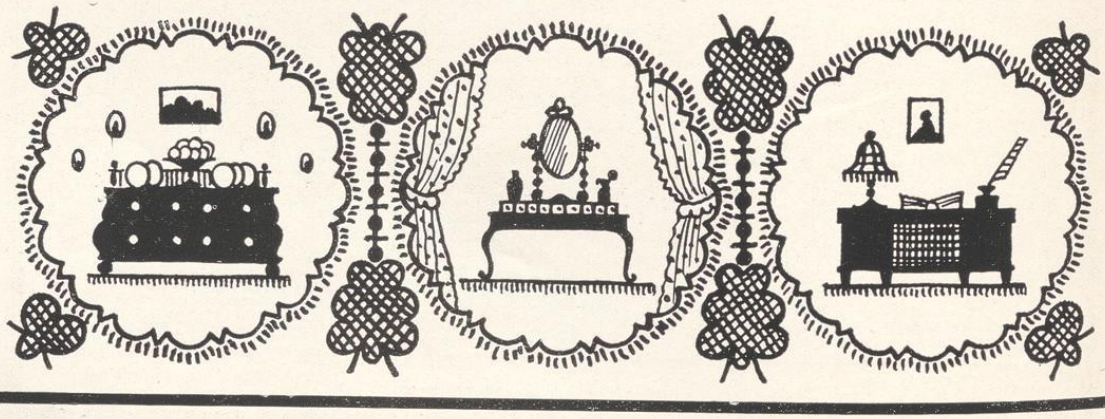
UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

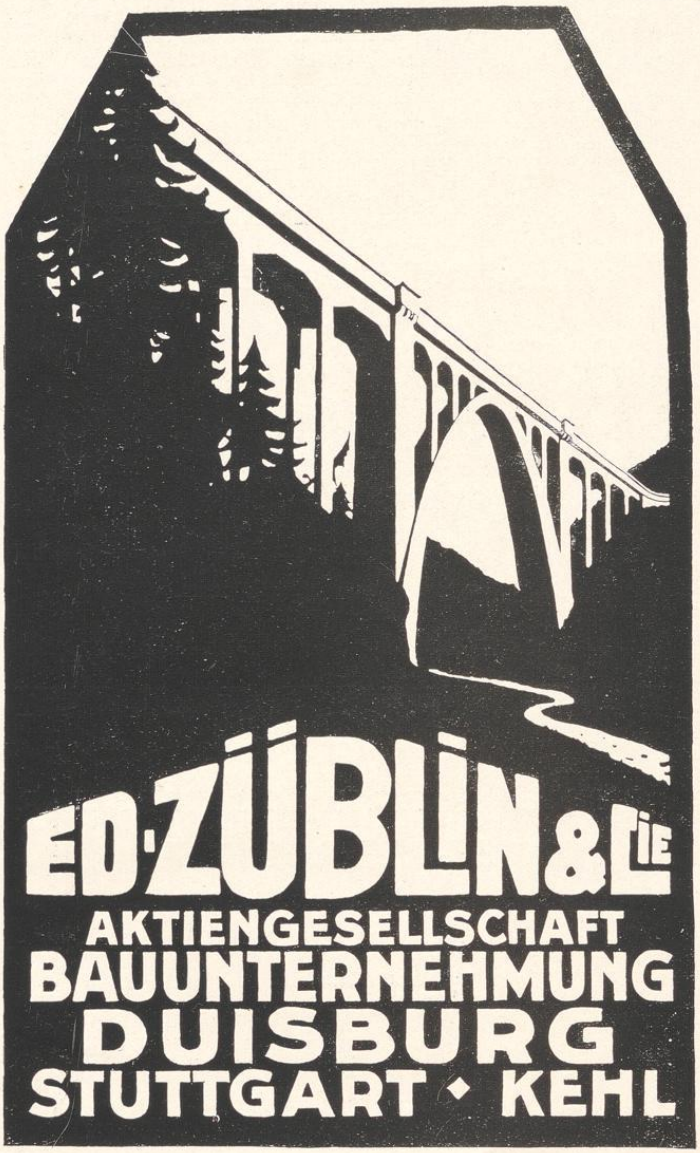


CHR. GATERMANN

Möbelfabrik/Duisburg

Wohnungs-Einrichtungen u. Feine Bauarbeiten

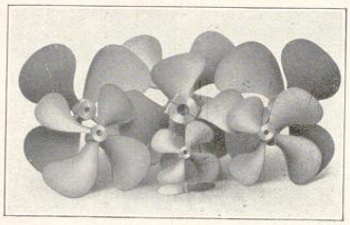




ED·ZÜBLIN & Cie
AKTIENGESELLSCHAFT
BAUUNTERNEHMUNG
DUISBURG
STUTTGART · KEHL

Schiffsschrauben

bis zu den größten Abmessungen
in sämtlichen Steigungen
ständig vorrätig



AD. EICKERSHOFF

MASCHINENFABRIK * SCHIFFSWERFT

DUISBURG-RUHRORT

Fernsprecher: Amt Nord No. 6654 und 6665

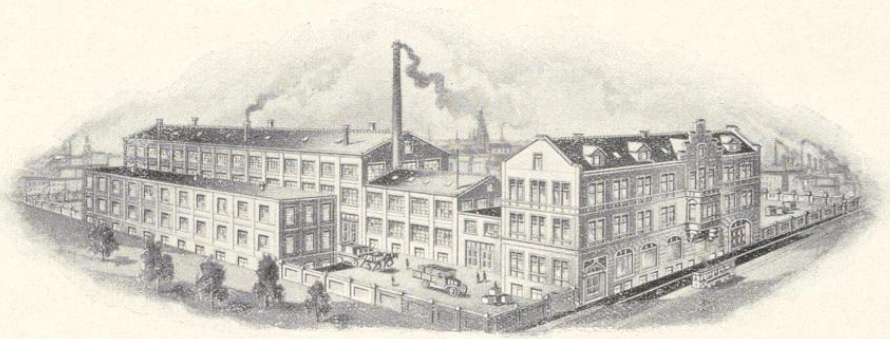
Maschinenfabrik: Am Vinckekanal Rosenhügel

Werft: Südhafen

Elektrische Schweißanlagen

Übernahme sämtl. Maschinen- u. Kesselreparaturen

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Duisburger Stroh- u. Filzhutfabrik

O. HEILMANN

Fabrik u. Lager: DUISBURG-SÜD Gutenbergstr. 18

Postscheckkonto Köln 78116 ~ Bankkonto Duisburger Bankverein Aktiengesellschaft

Fernsprecher No. 3509 ~ Telegramme: O. Heilmann

*

ENGROS Fabrikation EXPORT

von

Damenhüten jeder Art

Ständige Modellhut-Ausstellung

Größte Leistungsfähigkeit

Allerletzte Neuheiten

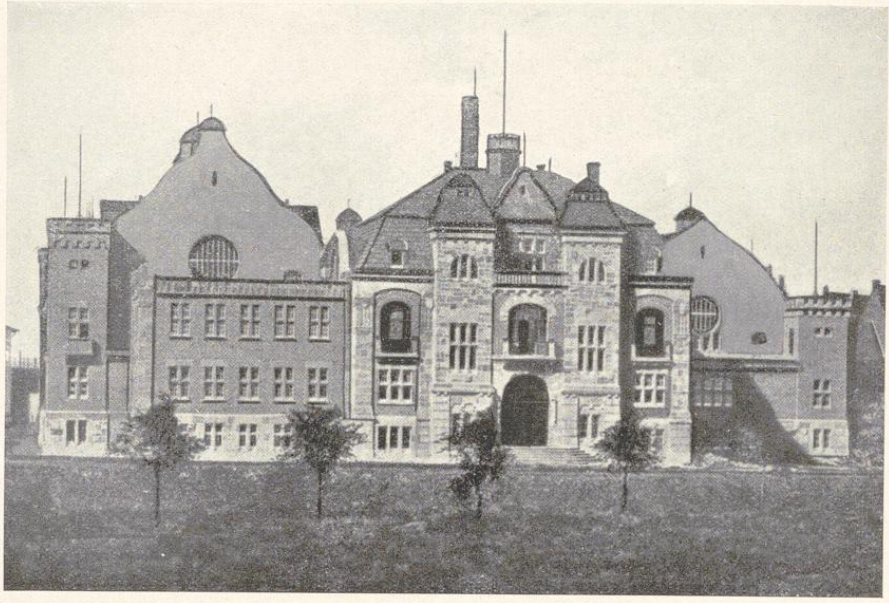
Qualitätsarbeit

*

Eigene Färberei

Eigene Bleicherei

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



AUGUST KEHL & Co.

DUISBURG-RUHRORT

FERNSPRECH-ANSCHLUSS:
AMT DUISBURG-NORD 7618

*

HOCH- UND TIEFBAU,

BETON- U. EISENBETON-GESCHÄFT

AUSFÜHRUNG VON PUTZ-, STUCK-, ZEMENT-
UND GIPSARBEITEN JEDER ART

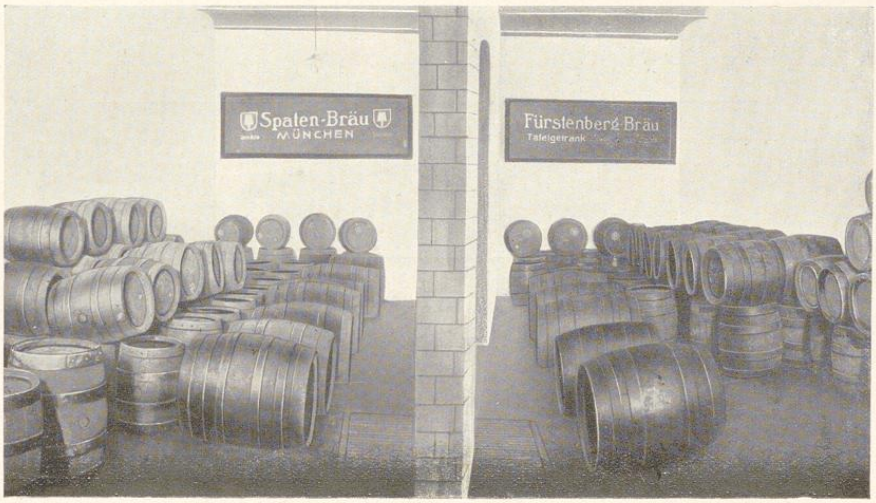
G. FACKELMANN G.M.B.H.

GEGRÜNDET IM JAHRE 1872 — BIERGROSSHANDLUNG — FERNSPRECHER: AMT SÜD Nr. 304

BÜRO UND KELLEREIEN: DUISBURG, HEERSTRASSE 50



ABTEILUNG: FLASCHENBIERE



Die Biergroßhandlung **G. Fackelmann G. m. b. H., Duisburg,** welche seit **1872** in Duisburg besteht und als erstes Unternehmen durch ihren Gründer Gallus Fackelmann das Flaschenbier einführte, hat sich aus kleinen Anfängen zu einem Unternehmen entwickelt, das heute mit seinen von je her bekannten und beliebten **Spezialbieren:**

Münchner Spatenbräu aus der Brauerei zum Spaten, München
Fürstenbergbräu aus der Fürstl. Fürstenbergischen Brauerei, Donaueschingen
Hilfdorfer Pils aus der Hilfdorfer Brauerei Friede, Hilfdorf

in Faß und Flaschen das gesamte rhein-westfälische Industriegebiet beliefert. / Dem vom Gründer der Firma übernommenen Prinzip, **nur erstklassige Spezialbiere** zu führen, verdankt das Unternehmen heute seine ausgedehnten Beziehungen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Bernhard Spangenberger

GEGRÜNDET 1830 / INHABER JOH'S. SPANGENBERGER / GEGRÜNDET 1830

Maler- u. Anstreicher-Geschäft

Ausführung aller Maler-, Anstreicher- und
Glaserarbeiten für Industrie und Privatbauten.
Spezialabteilung für Anstrichausführungen an
Eisenkonstruktionen jeder Art im In- u. Ausland.
Entrostungen mit Sandstrahlgebläse
Verglasungen in Draht, Roh, Spiegel u. Tafelglas

Übernahme größter Objekte unter
Garantie erstklassiger Ausführung

Kostenberechnung ohne Verbindlichkeit

×

DUISBURG · AM · RHEIN

FERNSPRECH-ANSCHLUSS: DUISBURG-SÜD 559 / POSTSCHECK-KONTO KÖLN Nr. 4879
BANKVERBINDUNG: BARMER BANK VEREIN DUISBURG / DARMSTÄDTER UND NATIONALBANK DUISBURG

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Bernhard Spangenberger

GEGRÜNDET 1830 / INHABER JOH'S. SPANGENBERGER / GEGRÜNDET 1830

Farben · Lacke · Glas · Werkzeuge

für Maler, Anstreicher, Berg- und Hüttenwerke sowie Schiffahrt

Großes Lager in sämtlichen Erd- und chem.
Farben, trocken und in Öl angerieben.
Leinöl Niederlage / Lacke, Terpentin.
Carbolineum, Eisenlacke, Modell- und
Maschinenfarben, Leinöl- u. Spachtelkitt
Bürsten, Pinsel und Werkzeuge

Rostschutzfarben eigener Anfertigung
(Seit 1870 in Gebrauch bestens bewährt)

Verkauf zu Original-Fabrikpreisen

DUISBURG · AM · RHEIN

FERNSPRECH-ANSCHLUSS: DUISBURG-SÜD 559 / POSTSCHECK-KONTO KÖLN Nr. 4879
BANKVERBINDUNG: BARMER BANK VEREIN DUISBURG / DARMSTÄDTER UND NATIONALBANK DUISBURG

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Adolph Harloff G. m. b. H. Essen

Kohlen- und Koks-Großhandlung

Zweigniederlassung **Duisburg-Ruhrort**

*

Bunkerkohlenumschlag
im Hafenkanal Duisburg-Ruhrort
mit elektr. Drehkran

*

Harloff & Co., G.m.b.H.

ZWEIGNIEDERLASSUNG **DUISBURG-RUHRORT**
REEDEREI UND TRANSPORTÜBERNAHME

Gebr. Wilde G. m. b. H. Duisburg

Optisch-photographische Anstalt

Münzstraße Nr. 21 Fernsprecher Nr. 2514

*

LEHRMITTELHAUS

Apparate für Projektion, Kinematografie u. Epidiaskopie
Eigener Vorführungs- und Versuchsraum

*

Spezialität: Mikroskope, Präparate und Zubehör

Metallgesellschaft

Fuchs & Cie. G. m. b. H.

Duisburg

Merkatorhaus Zimmer 408, 409, 410, 411
Fernsprecher: Süd Nr. 6270, 6271, 6272, 6273 · Telegr.-Adresse: Metallrohag
Lagerbetrieb mit Gleisanschluß Oberhausen (Rhld.), Fernsprecher Nr. 1650

*

Abteilung Metalle

Ankauf v. sämtlichen Altmetallen
wie: Kupfer / Rotguss / Zink / Blei etc., etc.
Verkauf von Neumetallen
wie: Hüttenrohzink, Remeltedzink, Raffinadekupfer, Bankazinn, Rotguß, Blockkupfer, Hüttenaluminium

Abtlg. Metallrückstände

Zinkasche, Schriftasche, Bleiasche, Hartzink etc.

Otto Uzarski

Großhandlung in Chemikalien, Drogen, Farben, Lacke, Öle und Fette

Laboratoriums-Gegenstände

Artikel für die gesamte Industrie und Schiffahrt

*

Duisburg
Tel. Duisburg Nr. 2629

Ruhrort
Tel. Duisbg.-N. 6881

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Lebensmittel-Großhandlung

Kaffeerösterei
Papiermanufaktur

Otto Klepzig

Sauerkrautfabrik
Teigwarenfabrik

Duisburg-Meiderich / Moers
Homberg-Niederrhein

★

Fabrikniederlage der Margarinefabrik
van Rossum & Co. m.b.H., Emmerich am Rhein

Rahma · buttergleich

Verkaufslager der Mitteldeutschen Seifen-
fabriken Aktiengesellschaft, Leipzig-Wahren

Ocean Feinseifen

Telefon-Anschlüsse:
Duisburg-Meiderich: Duisburg-Nord 6132-6133 / Moers: Moers 434 / Homberg: Duisburg-Nord 6752

Brauerei Böllert A.-G.

Fernsprecher 87, 786 **Duisburg a. Rh.** Werthauser Straße

Ältester Brauereibetrieb des Bezirks

★

Erzeugt

Helle Biere / Biere nach Pilsener u. Münchener Art

Erzeugungsfähigkeit über 100000 Hektoliter jährlich

★

Neuzeitlich eingerichtet
Drei Dampfmaschinen und Eismaschinenanlagen
mit einer stündlichen Leistung von einer Million Kalorien im Betriebe

Nach Verdünnung bekömmlichster

Tafelessig

gibt Salaten, Saucen und anderen Speisen einen angenehm würzigen Geschmack

*

Garantie für gesetzlich erforderlichen Weingehalt

HF

Fastrich's
rheinischer
Weinessig

Für

Einmachezwecke

hervorragend feine Qualität, macht die Früchte auf längste Zeit haltbar

*

überall eingeführt, altbewährt und beliebt

Elektrischer und automatischer Tages- und Nachtbetrieb

Umfangreiche Kellereien für Weinessige, Qualitätsessige und Weine zur Weinessigfabrikation

Weinessig- u. Essigspritfabrik Heinr. Herm. Fastrich, Duisburg

Fernsprecher: Süd 347, 348, 576

Haupt-Vertretungen und Lager: Cassel, Detmold, Dortmund, Emden, Hamburg, Münster, Wilhelmshaven u. a.

Spiritus-Vertriebsstelle der Reichsmonopolverwaltung, Berlin

Duisburger Zuckerwaren-Fabrik

Fritz Ide

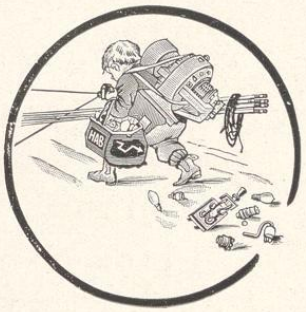
Duisburg, Güntherstraße 11

stellt seit 1903 als Spezialitäten im Großbetriebe her:

feinste Rahmbonbons
beste Pfeffermünzrollen

Eingetragene Wortmarke: **Du-Zu-Fa**

GUTENBERG-
STRASSE No. 14



FERNSPRECHER:
Süd 2829 u. 2210

ELTAX

ELEKTRO - AKTIEN - GESELLSCHAFT

DUISBURG

Isolierte Leitungsdrähte ~ Rohre
Zubehörteile ~ Glühlampen
Sämtliches Installations-Material

Fernspr.: Duisburg 3671, 3741

Fernspr.: Mannheim 8493, 9813

Wilhelm **HOHENDAHL** & Co.

G · M · B · H

KOHLE · SCHIFFAHRT

Verkaufsstelle der Erzeugnisse
der Zeche »Sophia-Jacoba«

Uebernahme von Massentransporten von und nach allen Richtungen

Duisburg Drahtanschrift Hohendahlco **Mannheim**

Hamburg 1
Wallhof ~ Tel:. Glückauföl
Fernsprechverbindungen
Alster 1025 u. Hansa 4235

GLÜCKAUF
Eingetragene Schutzmarke
DUISBURG-HAMBURG

Duisburg
Merkatorhaus ~ Fernspr.-
Verbindg. 777, 4160, 3537
Telegramm-Adr. Glückauf

»Glückauf«

DEUTSCHE OELGESELLSCHAFT

HAMBURG * HERZFELD & Co * DUISBURG

Erstkl. **Schmiermaterialien** für alle Zweige der Industrie ~ Glückauf-**Kühlmittel** zur Metallbearbeitung ~ **Läger** an allen bedeutenden Plätzen

Eigene Fabriken

Dauernde Musterausstellung

sanitärer Einrichtungen

Badewannen, Badeöfen und **Heißwasser-Druckautomaten** bewährter Systeme. **Waschtische aller Art,** aus Marmor Fayence, Feuerton etc. **Spül-, Wasch-** und **Ausgußbecken, Klosetts, Bidets** und **Urinale** aus Fayence, Feuerton und Guß emailliert. **Reihenwaschtische** für Betriebe und Büros. **Feuerton-Urinalständer** einzeln und in Reihen. **Gas-, Brat-** und **Backöfen, Gaskocher**

Verkauf durch selbständige Installationsmeister

Zur unverbindlichen Besichtigung laden ergebenst ein

Inden & Jacobi G. M. B. H.

Großhandlung in Installationsartikeln für Gas, Wasser u. Dampf

Telefon Süd 6052-54 **Duisburg a. Rh.** Wittekindstrasse 42

JOH. ANTON STOCKS · DUISBURG

KASINOSTRASSE 5 / FERNSPRECH-ANSCHLUSS Nr. 234 / SONNENWALL 41

Bohrmaschinen

Drehbänke

Shapingmaschinen

Schraubstöcke
Ambosse

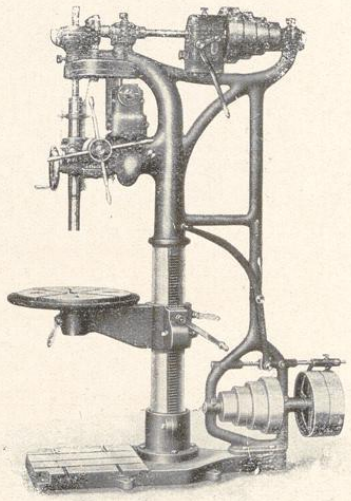
Schleifmaschinen

Schweißapparate

Blechbearbeitungs-
maschinen

Bahnbedarfsartikel

Schlosser-
und Schmiede-
werkzeuge



Holzbearbeitungs-
maschinen

Hobelbänke

Schreiner-
und Stellmacher-
Werkzeuge

Dachdecker-
und Klempner-
Werkzeuge

Industriebedarfs-
artikel

Baubeschläge

Baugeräte / Pumpen

EMIL BALTZER · DUISBURG

FABRIK u. GROSSHANDLUNG

★

Im Jahre 1901 gründete der alleinige Inhaber der Firma, Herr Emil Baltzer, das Unternehmen unter der damaligen Firma Baltzer & Fincke, später Baltzer & Osterkamp. – Seit der Trennung 1910 führte Herr Baltzer sein Unternehmen allein und erweiterte es noch bedeutend. Die Firma befaßt sich als Spezialität mit der Fabrikation von

Rollenlagern

für landw. Maschinen, Feldbahnen, Förderwagen u. Kranenbau sowie

Bestandteilen für landw. Maschinen

welche in eigenen Werksräumen hergestellt und in großen Mengen auch in's europäische Ausland und nach Übersee geliefert werden. Ein weiterer Zweig des Unternehmens bildet der Vertrieb von

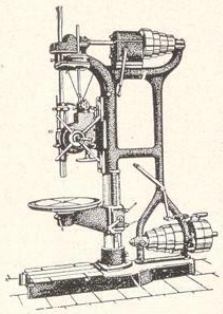
Transmissionsteilen, Riemscheiben, Transportgeräten

A. F. OSTERKAMP · DUISBURG

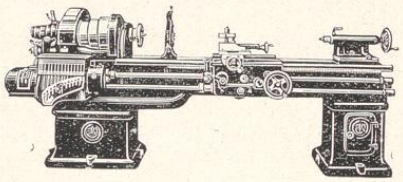
TELEGR.-ADR.: MASCHINEN OSTERKAMP · FERNSPR.: 3437 u. 4349
POSTSCHECK-KONTO: ESSEN NR. 5608

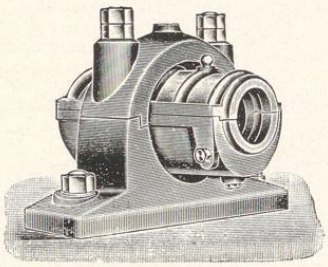
★

Werkzeuge, Werkzeugmaschinen für Metall- und Holzbearbeitung
Schnellbohrmaschinen, Drehbänke, Kaltsägen, Shapingmaschinen
Transmissionsteile aller Art, Riemenscheiben aus Stahlblech Holz,
Gußeisen, Schmiedeeisen



Ausstellungs-Räume:
Friedr.-Wilhelmstr. 86





DUISBURGER
RÖHREN- UND BLECHWAREN-FABRIK

WILHELM STUPPERICH, GOTTFRIED GROSGEN, WILHELM SCHMIDT

TELEFON: SÜD Nr. 640 · KASSLERFELDERSTRASSE Nr. 123–125 · TELEGRAMM-ADR.: STUPPERICH NIEDERSTRASSE

★

Abteilung I.	Ofenrohre und Ofenrohrbogen, verstellbar und gerippt, schwarz, verzinkt und verbleit
Abteilung II.	Rohrleitungen, Kamine, Behälter, genietet und geschweisst, schwarz und verzinkt
Abteilung III.	Blechwaren, roh und verzinkt, Eimer Wannen, Waschkessel usw. usw.
Abteilung IV.	Schiffsartikel: Schiffseimer, Teertonnen Teereimer, Bollermäntel, Ankerbojen usw.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

M. ZIETZSCHMANN / DUISBURG

Spedition * Schiffahrt * Lagerung

Direkter Rheinseedampfer-Dienst zwischen Duisburg und Bremen, Hamburg, Kiel, Lübeck, Stettin, Danzig, Königsberg, Kopenhagen mit 18 Rheinseedampfern der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun", Bremen

Regelmäßiger Eilgüterdienst zwischen Duisburg und Rotterdam-Antwerpen mit Güterdampfern und Schleppkähnen

Vertretung der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft. Schnellste Güterbeförderung zwischen Duisburg und allen Rheinstationen, zwischen Rotterdam und Mannheim mit den Köln-Düsseldorfer Personenbooten

Kranbetrieb, offene und gedeckte Lagerräume in Duisburg, Düsseldorf, Neuß und Mannheim

Filialen in Hamburg, Rotterdam, Düsseldorf, Neuß, Mannheim

SCHULTE & BRUNS / EMDEN

DRAHTANSCHRIFT: SCHULTBRUNS EMDEN

FERNSPRECHANSCHLÜSSE NR. 169—174

Kanalschiffahrt auf den nordwestdeutschen Wasserstraßen.
Massentransporte nach sämtl. Kanal- u. Rheinstationen, Holland u. Belgien.
Umschlag von Kohlen, Erz, Getreide, Holz u. anderen Massengütern.
Reedereivertretungen:
Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa", Bremen. Svenska Lloyd, Gothenburg. Rob. M. Sloman jr., Hamburg. Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei, Hamburg. Dampfschiffs-Reederei „Horn" A.-G., Lübeck. H. C. Horn, Schleswig. Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft, Cöln. Dampfschiffs-Reederei „Union" A.-G., Hamburg. Ch. Cornelder & Söhne, Schiffsagentur A.-G., Rotterdam.
Bunkerkohlenlieferung aus Zechen des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats. Vertretung der Deutschen Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H., Bremen.
Rasenerz / Gewinnung von holländischem Rasenerz (Gasreinigungsmasse)
Schiffswerft in Emden: Schwimmdock von 61 m Länge und 13 m lichter Weite, 450 t Hebungsvermögen.
Reparaturen an Schiffen, Maschinen und Kesseln.

Zweigniederlassung in Dortmund
Mallinckrodtstraße 277
Drahtanschrift: Schultbruns
Fernsprecher 4217/19

Zweigniederlassung in Duisburg-Ruhrort
Hafenstraße 21
Drahtanschrift: Schultbruns
Fernsprecher Dbg.-Nord 6183, 6184

Niederlassung in Rotterdam
Wilhelminakade 38 / N. V. Schulte & Bruns, Transport-Maatschappij
Draht: Schultbruns Fernspr 11 u. 12

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

H. PAUL DISCH

REEDEREI UND HANDELSGESELLSCHAFT M. B. H.

DUISBURG-RUHRORT DUISBURG HOMBERG

Fernsprechanschlüsse: Duisburg-Nord Nr. 6835, 6836, und 6837 / Magazin Duisburg 4334

Drahtaufschrift: Paul Disch, Duisburg-Ruhrort

VERFRACHTUNG · DAMPFREEDEREI

Eigene Doppelschrauben- und Rad-Schleppdampfer von 700 bis 1500 ind. PS. / Eigene Frachtkähne für Rhein-, Main- und Kanalverkehr von 800 bis 1700 Tonnen Tragfähigkeit

HAFENSCHLEPPDIENST

Vertretungen in St. Goar, Bingen, Mainz, Mannheim, Straßburg-Kehl u. Rotterdam

BOOTEKOHLEN

Magazine in Duisburg / Kran / Leichter in Homberg

LENDERS & CO

SPEDITEURE UND SCHIFFSMAKLER

ROTTERDAM

Lagerhaus mit Bahnanschluß
Fernsprechanschlüsse 11 u. 12
Telegramme: Lenders

DUISBURG-RUHRORT

Lenders & Co., Transportgesellschaft m. b. H.
Fernsprechanschluß: 6905, Dbg.-Nord
Telegramme: Colenders

ANTWERPEN

Fernsprechanschluß 7633 / Telegramme: Colenders

Agentur für Rotterdam der Hugo Stinnes-Linien, Hamburg. / Regelmäßige Dienste mit erstklassigen Dampfern zwischen Hamburg—Rotterdam—Antwerpen und Süd-Amerika, Cuba-Mexico, Ost-Asien

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Möbelhaus
Hubert Wolfen

Fernsprecher Nr. 1410 **Duisburg** Charlottenstraße 52/54

★

Wohnungs-Einrichtungen

Einzelmöbel

Erstklassige Arbeit / Mäßige Preise

Das führende Haus in der Teppichbranche
bezüglich **Qualitätsware** ist das

Spezial-Teppichhaus
Franz Peters

Duisburg, Sonnenwall 34

Fernsprech-Anschluß: Amt Duisburg Süd Nr. 757 und 3293
Reichsbank-Giro-Konto / Postscheckkonto: Köln Nr. 27 447

★

Orient-Teppiche in allen Größen u. Qualitäten
Deutsche Teppiche, -Verbinder, -Läufersstoffe in
jeder Größe u. Breite / »Deutsche Qualitätsware«
Dekorationen, Stores, Gardinen, Wandspann-
Stoffe in geschmackvollen und dauerhaften
Ausführungen / Klubsessel, Klubsofa in bestem
anilin-Rindleder oder Gobelin / Vornehme und
bequeme Formen / Beste Verarbeitung

L I N O L E U M

Leo Classing

Vormals Wilhelm Terbrüggen

Duisburg, Sonnenwall 33 · Fernspr. 397

★

Spezial-Geschäft für vornehme

Wandbekleidung u. Bodenbelag

Tapeten / Linoleum / Teppiche

Duisburger Tapetenfabrik

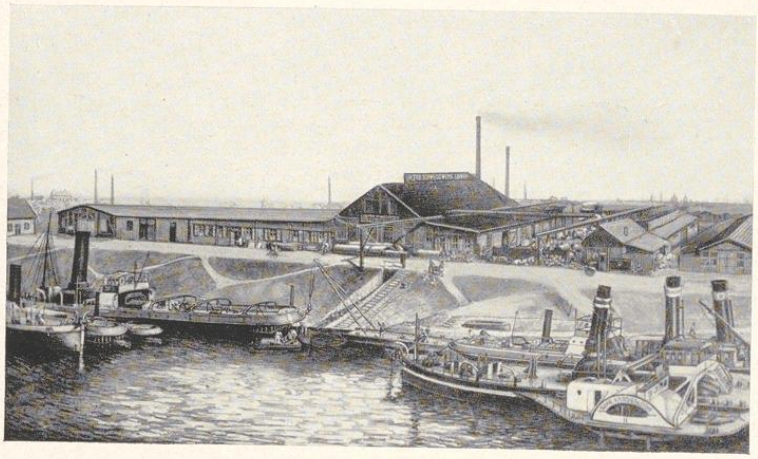
Dr. E. & A. Schumacher

★

Größte Auswahl in modernen Tapeten, Farben u. Linoleum

Verkauf zu billigsten Preisen direkt an die Verbraucher in ihren Fabrikverkaufsstellen:

Duisburg, Münzstr. 40 / **Ruhrort,** Elisenstr. 28
Laar, Kaiserstr. 65 / **Oberhausen,** Marktstr. 72
Bruckhausen, Kaiser-Wilhelm-Straße Nr. 47
Essen, Grabenstr. 32 / **Gelsenkirchen,** Kirchstr. 2
sowie in **Lintfort, Hagen und Dortmund**
Crefeld, Gladbacherstr. 5



Schiffswerft am Eisenbahnhafen

Gebrüder Luwen * Duisburg-Ruhrort

Fernsprecher: Duisburg Nord 6509, 6510, 6522 / Telegramm-Adresse: Luwen, Duisburg-Ruhrort

Gegründet 1892 **Schiffswerft** Zirka 150 Arbeiter

Kesselschmiede / Maschinenfabrik / Elektro-Schweißwerk

Niederrheinische Umschlags- u. Speditions-Gesellschaft m. b. H.

DUISBURG-RUHRORT

Fernsprecher: Duisburg Nord 6900-6901

Telegramm-Adresse: Umschlag

*

Spedition / Kranbetrieb / Lagerung

15000 qm Lagerplätze im Kaiserhafen und Hafenkanal zur Lagerung von Massengütern

Ausführung von Rhein-, Kanal- und Seetransporten jeglicher Bestimmung

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Gerhard Franzen * D.-Ruhrort

OFFENE HANDELSGESELLSCHAFT

Fernruf: Duisburg-Nord 6073 und 6372
Telegramm-Adresse: Franzen
Gegründet 1890

*

Reederei, Spedition, Kohlengroßhandlung

Ausführung von Rhein-, Kanal- und
Seetransporten / Große Lagerplätze

Vertretungen: Rotterdam und Mannheim

Heinrich Buchloh G. m. b. H.

Duisburg-Ruhrort u. Köln

Fernspr.: Duisburg-Nord 6693-6695 / Fernspr.: Köln-Ulrich 6096
Tel.-Adresse: Buchloh, Ruhrort / Tel.-Adresse: Heinbuchloh, Köln

*

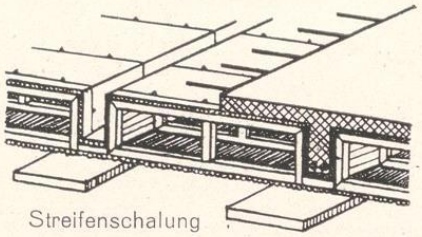
Schiffahrt

Transport- u. Schlepp-Übernahmen

auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen und den Kanälen

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

THERMOSBAU-RAHMENZELLEN-DECKEN



Streifenschalung

ERGEBEN:

GUTE SCHALLDÄMPFUNG
EBENE UNTERSICHT
GERINGES EIGENGEWICHT
SPARSAME AUSFÜHRUNG

AUSFÜHRUNGEN IN DUISBURG: REICHSBANK, DEUTSCHE BANK, VERWALTUNGSGEBÄUDE DEMAG, SCHULE WANHEIM, WOHNHAUSBLÖCKE IN DER KARL-LEHR-STRASSE, ZAHLREICHE GESCHÄFTSHÄUSER UND WOHNHÄUSER

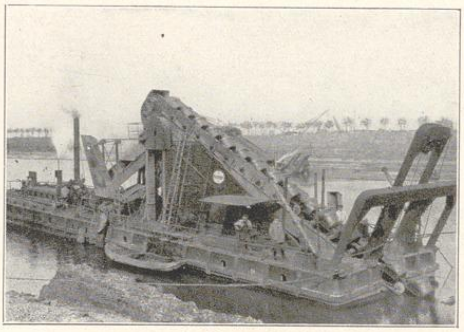
IN ESSEN: STÄDTISCHES BÜROHAUS GLÜCKAUF, NEUE BÖRSE, KLOSTER FREILIGRATH STRASSE, EMSCHERGENOSSENSCHAFT, VIELE FABRIK-, GESCHÄFTS- UND WOHNBAUTEN

EBENSO IN ANDEREN STÄDTEN

NÄHERES ÜBER DIESE UND ANDERE ISOLIERKONSTRUKTIONEN DURCH:

THERMOSBAU INDUSTRIE A.G. DUISBURG

SONNENWALL 77 * FERNSPRECHER 3943, 4030





Ausführung von Nassbaggerungen zur Herstellung der neuen Ruhr-Schiffahrtstrasse

RHEINISCHE BAGGEREI G.M.B.H.

DUISBURG-RHEIN * MERCEDESHAUS

Übernahme von Baggerungen jeglicher Art
von Flußregulierungen, Kanal- und Hafenbaggerungen
Kiesbaggerei

PH. HOLZMANN. A.G.

FRANKFURT A. MAIN. AUSFÜHRUNG VON:

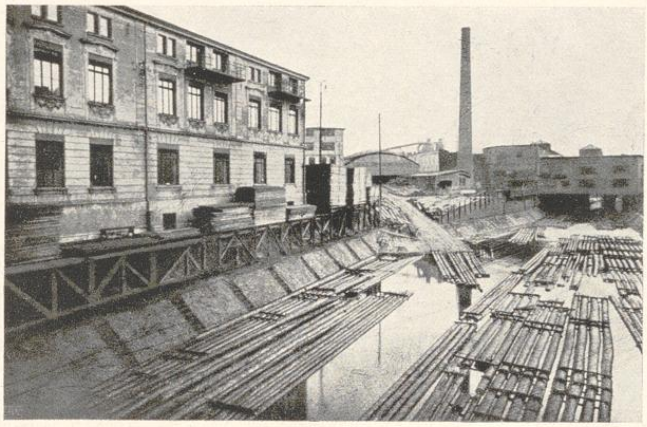
HOCH-, TIEF- u. EISENBETONBAUTEN

ZWEIGSTELLE DUISBURG FELDSTR. 7 · TEL. 1690

ZWEIGNIEDERLASSUNGEN: BERLIN, BITTERFELD, CONSTANTINOPEL, DANZIG, DRESDEN, DÜSSELDORF, GERA, GLEIWITZ, HALLE, HAMBURG, HANNOVER, KIEL, KÖLN, MANNHEIM, MÜNCHEN, OPPELN, STETTIN, STUTTGART, BELGRAD, BUENOS AIRES, PETERSBURG, SANTIAGO DE CHILE

GRÖSSERE AUSGEFÜHRTE BAUTEN: ANATOLISCHE EISENBAHN, BAGDADBAHN EINSCHL. BAHNHOFSBAUTEN UND HOCHBAUTEN, HAFENANLAGE TANGER (MAROKKO), BAHNBAUTEN IN DEUTSCH-OSTAFRIKA, HAFEN- UND SCHLEUSENANLAGEN WILHELMSHAVEN, BREMEN, KIEL, STETTIN u. a., TEIL DES NORD-OSTSEE-KANALS, TEIL DES GROSSCHIFFAHRTSWEGES BERLIN-STETTIN, ODER-SPREE-KANAL u. a., ELBTUNNEL HAMBURG, SPREETUNNEL BERLIN, UNTERGRUNDBAHN BERLIN, BRÜCKEN ÜBER RHEIN, ELBE, ODER, WEICHSEL, VERSCHIEDENE BRÜCKEN IN DER SCHWEIZ, URFT-TALSPERRE, EDERTALSPERRE u. a., HAUPTBAHNHOF, RATHAUS, OPERNHAUS, OBERPOSTDIREKTION, BANKEN, KIRCHEN FRANKFURT AM MAIN, RATHAUS, BISMARCKDENKMAL HAMBURG, HAUPTBAHNHOF NÜRNBERG, UNIVERSITÄT STRASSBURG, REGIERUNG COBLENZ, EISENBAHN, OBERPOSTDIREKTION KÖLN, AUSSTELLUNGSBAUTEN IN BERLIN, FRANKFURT AM MAIN, STUTTGART, CHICAGO, KANALISATION UND WASSERVERSORGUNGSANLAGEN IN BERLIN, FRANKFURT AM MAIN, STUTTGART, MANNHEIM u. a., HOCHBAUTEN IN PETERSBURG, MOLEN UND HALLINGE IN REVAL, TEIL DES NEW YORK-BARGE-KANALS, KENSIKE DAMM BEI NEW YORK, HOCHBAUTEN IN BUENOS AIRES, KONSTANTINOPEL u. v. a.

Gegründet 1867



Gegründet 1867

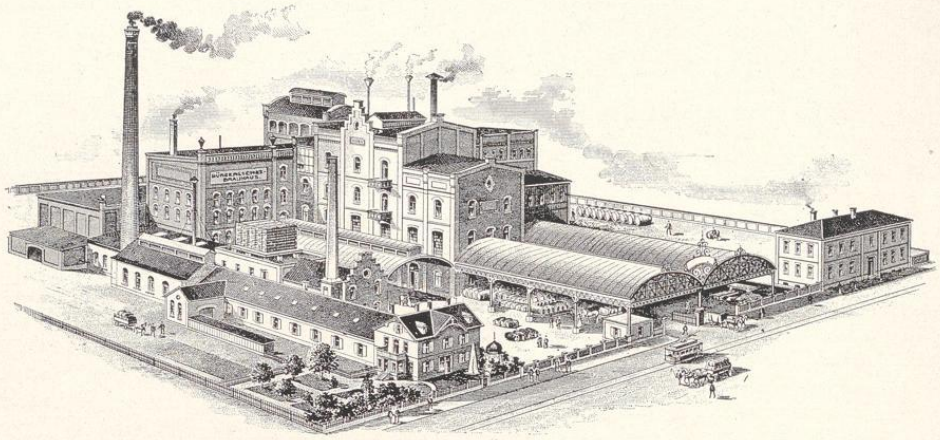
Gebrüder Kiefer * Duisburg a./Rh.

Baugeschäft, Ringofenziegelei, Säge- und Hobelwerk, mech. Schreinerei

Ausführung von: Fabrikbauten, Hochofen- und Kokereianlagen, Kaminen, Beton- u. Eisenbetonarbeiten, Ramm- und Zimmerarbeiten.

Schlüsselfertige Herstellung von Villen, Wohn- u. Geschäftshäusern

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Bürgerliches Brauhaus A.-G. / Duisburg
Vorm. Gebr. Werth

Empfiehlt ihre vorzüglichen Biere

Bürgerbräu Export / Bürgerbräu Pils / Merkatorbräu

Börsenkeller-Restaurant
Inhaber Franz Trappel
DUISBURG
Ecke Düsseldorfer und Börsenstraße
Telefon 772

*

Erstes und vornehmstes
Bier- u. Wein-Restaurant
Verkehrshaus der akad. Verbände

Restaurant
Städtische Tonhalle

Inhaber Hugo Kuhler

DUISBURG

Königstraße 39 / Fernspr.: Süd 429

*

Erstklassiges Wein- und Bier-Restaurant

Säle für Gesellschaften
Konferenzen, Hochzeiten usw.
Prachtvolle Gartenterrasse

Hotel u. Café Gerling

Inhaber Wilh. Gerling

DUISBURG

Königstr. 92 / Nähe des Bahnhofs
Fernsprecher 674

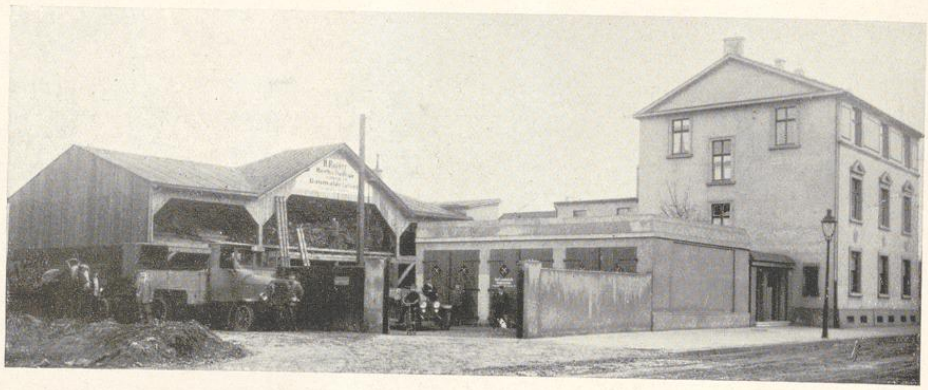
*

Angenehmer Aufenthalt

Eigene Konditorei / FF. Biere / Weine / Liköre
Erfrischungen der Saison entsprechend

BODEGA-STUBE

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



H. Raider * Duisburg-Wanheimerort

Unternehmung für Hoch- und Tiefbau

Schlüsselfertige Ausführung von Wohn- und Geschäftshäusern, Umbauten, Industriebauten aller Art in Beton und Eisen, Herstellung von Kanalisations- und Wasserbauanlagen, Wegebauten
Spezialität: Ofen- und Feuerungs-Anlagen für die chemische Industrie
Eigene Sand- u. Kiesgruben mit Maschinenbetrieb, Schreinerei, Baumaterialien

Erste Referenzen von Industrie und Behörden

Bankhaus Küppers & Co.

Kommanditgesellschaft

NIEDERLASSUNG **DUISBURG** SONNENWALL 48

Fernsprech-Anschluß 1453 u. 2427 Süd / Reichsbank-Girokonto / Postscheck-Konto: Essen 6631

NIEDERLASSUNG
DUISBURG-RUHRORT
SCHIFFERHEIM-STRASSE Nr. 4
Fernsprech-Anschluß Nr. 6735 und 8372 Nord
Reichsbank-Girokonto / Postsch.-Kt. Essen 24920

HAUPTNIEDERLASSUNG
HOMBERG-RHEIN
Fernsprecher Nr. 6700 bis 6705 Duisburg-Nord
Reichsbank-Girokonto
Postscheck-Konto Essen Nr. 1595

Sorgfältige Ausführung aller bankmäßigen Geschäfte
Eröffnung von Konto-Korrent- und Scheck-Konten zu günstigsten Bedingungen
Annahme von Spareinlagen / An- und Verkauf von Wertpapieren / Eigene Effektenhändler an der Essener und Düsseldorfer Börse / Devisen

EUGEN GILLE & Co. G.M.B.H.

DUISBURG

JOHANNITER-STRASSE 26/30 / FERNSPRECHER SÜD 2587 u. 4657

*

Baustoffe aller Art

Bedachungsartikel

Asphalt- und Teer-Erzeugnisse

An- u. Verkauf

von

Schrott aller Art
Metallen aller Art
in großen und kleinen Mengen
Übernahme von Abbrüchen
Lager in Neueisen

Karl Heck & Co.

Duisburg-Meiderich

Hauptbüro:
Quadtstr. 33 / Fernspr. 6139 / 6141 Nord

Lagerbetriebe:
Duisburg-Meiderich, Koopmannstraße 43
Krefeld, Rheinhafen, Fegetesch - Straße
Fernspr. Krefeld 5928 / Ecke Römerstr.

An- u. Verkauf

von

Lumpen und
Altpapier sowie
Rohprodukten
sämtlicher Art

Karl Heck & Co.

Duisburg-Meiderich

Hauptbüro:
Quadtstr. 33 / Fernspr. 6139 / 6141 Nord

Lagerbetriebe:
Duisburg-Meiderich, Koopmannstraße 43
Krefeld, Rheinhafen, Fegetesch - Straße
Fernspr. Krefeld 5928 / Ecke Römerstr.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Das Kurhaus

DAS WELTKURBAD

WIESBADEN

DEUTSCHLANDS GRÖSSTES HEILBAD

Jährliche Besucherzahl zirka 200 000. / Weltberühmte Kochsalzthermen 65,7° C. Unvergleichliche Heilerfolge bei Rheumatismus, Gicht, Nervenkrankheiten, Stoffwechselleiden und Erkrankung der Atmungs- und Verdauungsorgane. / Brunnen- und Pastillenversand durch das städt. Brunnenkontor. / Wiesbadener Festwochen in Wort, Ton, Tanz und Sport. / Hervorragende Veranstaltungen im Kurhaus und den beiden Staatstheatern. / Festfahrten auf dem Rhein, Autorundfahrten in den Taunus. / Gute Unterkunft bei äußerst mäßigen Preisen. / Einreise unbehindert / Für Deutsche genügt ein von der Heimatbehörde ausgestellter Personalausweis mit Lichtbild; für Ausländer ist ein Nationalpaß mit dem deutschen Visum erforderlich. / Hotelverzeichnisse mit Preisen und Auskünfte durch das STÄDTISCHE VERKEHRSBÜRO.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Bielefelder Dampfwaschanstalt

Gegründet 1887 · Aug. Ernemann · Tel.: Nr. 827 Süd

Duisburg, Hindenburgstr. 142-146

*

Langjährige Spezialität: Stärkewäsche

Außerdem Haushaltungswäsche nach Gewicht und Schrankfertig

Schonendste Behandlung! · Beste Bedienung! · Reger Postversand!

PAUL EICK · DUISBURG

BUNGERTSTRASSE 20
TEL. 6785 u. 6609 SÜD



ELEKTROGROSSHANDLUNG

ELEKTRO-MOTOREN

1/2, 1, 1 1/2, 2, 3, 4, 5, 7 1/2, 10 PS Drehstrom ständig am Lager; alle anderen Typen in ca. fünf Tagen
Kohlenbürsten, Bronzekohlen, Jakonettbänder
Hohlschläuche, Oelleinen und Bänder, Isolierband
Sämtliches Sicherungsmaterial mit u. ohne VDE-Zeichen

INSTALLATIONS-MATERIAL

aller Art für Stark-, Licht- und Schwachstrom in nur erstklassigen Fabrikaten zu billigsten Preisen

Spez.: GUSS. KABELZUBEHÖR / OSRAMLAMPEN

Peter Büren Malermeister

PB

Duisburg a. Rh. Feldstrasse Nr. 17

Fernsprech-Anschluß: Süd 3505

*

Werkstätte für farbige Raumkunst

Fachgemäße Ausführung von Maler- und Anstreicherarbeiten

Carl Leuchtenberg Duisburg a. Rh.
Drahtweberei und Flechterei.—Fernsprecher: 4819 ✱ Gegründet: 1879

DRAHTZÄUNE

DURCHWÜRFE ✱ SIEBE
GEFLECHTE u. GEWEBE
aus
Eisen-Stahl-Messing-Kupfer-Bronce u. s. w. Draht

HEINRICH ELIAS & Co. · BERLIN W. 62

FILIALE DUISBURG

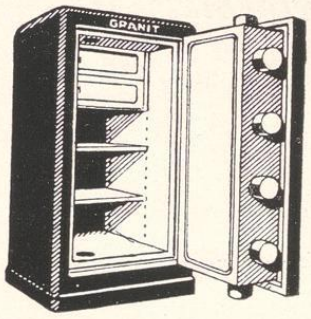
MERCEDESHAUS / TEL. 4282/4283

✱

ANSCHLUSSGLEISE, WEICHEN, FELD- u. INDUSTRIE-BAHNEN
MULDENKIPPER, LOKOMOTIVEN, BAGGER, KRANE.

ÜBERNAHME VON REPARATUREN.

LAGER UND WERKSTÄTTEN: DUISBURG-MEIDERICH UND RUDOW BEI BERLIN.



» Granit « Geldschränke

D.R.G.M. aus Stahlbeton D. R. P.
sind die sichersten gegen Einbruch u. Feuer!

Sie trotzen auch den modernsten Einbrecherwerkzeugen wie Fräs-Apparaten und Sauerstoff-Schneidebrennern

Modernste Formen / Elegantes Äußere

Lieferung ganzer Tresoranlagen, Mietfächer, Gewölbetüren u. Einmauerschränke / Kataloge u. Kostenanschl. kostenlos

„Granit" Stahl-Beton-Geldschrank u. Tresorbau G.m.b.H.
Tiergartenstr. Nr. 13a Duisburg Fernspr. Süd Nr. 256

Duisburger Holzvertrieb G.m.b.H.

Inhaber Heinrich Retkowski **Duisburg a. Rh.** Düsseldorfer Chaussee 5a

Fernsprech-Anschluß: Duisburg Nr. 3570

*

Alle Hölzer für Bau, Handel und Industrie

Theodor Glaser

Dbg.-Ruhrort

Hafenstraße 38 / Gegründet 1902

Telefon: Duisburg-Nord Nr. 8082

*

Spezialunternehmung f. die Ausführung von Taucher-, Bergungs-Sprengarbeiten sowie autogenisches Schneiden unter und über Wasser

*

ABTEILUNG B.:

Ingenieurbüro für Entwürfe und Ausführung von Tief- u. Wasserbau

Nebel & Fritzsche

Tel. Süd 4839 u. 3396 **Duisburg** Eig. Bahnanschluss

Postscheck-Konto: Essen Nr. 8609 / Reichsbank-Giro-Konto

Bank-Konto: Commerz- und Privatbank, Filiale Duisburg

*

Bauunternehmung für Hoch-, Tief-, Eisenbeton- u. Ofenbau / Mechanische Schreinerei mit eigener Holztrocknungs-Anlage

*

Ausführung aller Industrie-Bauten Wohn- und Geschäftshäuser, Holzbauwerke, Eisenbetonkonstruktionen Strassen- und Kanal-Bau

Kunsthandlung August Genner & Co. G. m. b. H.

Gegründet 1883 **Duisburg a. Rh.** Gutenbergstr. 3

*

Gemälde

nur gute Originale erster Künstler

Aquarelle / Radierungen / Holzschnitte / Reproduktionen

Werkstätten für feine Einrahmungen

Vergolderei

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Schleppagentur für Berg- und Talfahrt

*

ALEXANDER BRINCKMANN
DUISBURG-RUHRORT / DAMMSTRASSE 27

HANSA

Transport- u. Handelsgesellschaft
Ges. mit beschr. Haftung

★

Spedition / Umschlag
Rhein- u. Kanalreederei

Übernahme von Massentransporten auf den westlichen Wasserstraßen, auch nach Holland und Belgien, sowie nach und von Übersee

★

Duisburg-Ruhrort / Köln

Bühnenvolksbund
ORTSGRUPPE DUISBURG

Gemeinnützige Organisation der Theaterbesucher auf deutsch-christlicher Grundlage + Theaterbesuch + Konzertbesuch + Vortragsreihen über Bühnenkunst u. Musik
Beratungsstelle für das Laienspiel
Dramaturgische und literarische Zirkel + Bücherstube (i. E.)
Jugendspielscharen

Hauptgeschäftsstelle:
Börsenhaus, Zimmer 25, Fernruf 5040
Kartenverkaufstellen
Ruhrort: Buchhandlung Aug. Märtin Nachf., Ludwigstr.
Meiderich: Becker, am Bahnhof

Robert Israel & Cie. / Seidenweberei

Lyon
11 rue de l'Arbre Sec

Zweigniederlassung Duisburg
Sonnenwall 77-79 / Fernspr. 3758 Süd

Paris
22 rue du 4 septembre

Zweigniederlassung Berlin SW 19, Leipziger Str. 76 II, Fernruf Merkur 9893
Telegramme für Frankreich: robisrael, für Deutschland: seidenisrael

*

Spezialitäten: Crêpe de chine, Crêpe marocain, Crêpe Georgette, uni und Nouveautés

Fernruf **1228** Süd
Tag- u. Nachtbetrieb

Privat-Personenwagen-Vermietung
Erstklassige Stadt- und Tourenwagen
Lastkraftwagen-Transporte

Dunkerbeck & Farwick G. m. b. H.,
Duisburg, Taubenstraße 22

J. & W. Tübben

HOFJUWELIERE

DUISBURG-RH.
KÖNIGSTRASSE 18
FERNSPRECHER 805

E. W. Matthäus

DUISBURG-RH.
KÖNIGSTRASSE 6
TELEFON 1502 / GEGR. 1843

JUWELEN / UHREN
GOLDWAREN

VERTRETER DER GLASHÜTTER UHRENFABRIK
VON A. LANGE & SÖHNE

»CAFE FÜRSTENHOF«

INHABER FRANZ LAMERTZ

DUISBURG / KUHSTRASSE 9-11

*

RHEINHÜTTE

ACTIENGESELLSCHAFT FÜR METALLINDUSTRIE

REICHSBANK-GIRO-KONTO: DUISBURG-RUHRORT

BANK-KONTO: BARMER BANK-VEREIN, DUISBURG

POSTSCHECKKONTO ESSEN 16177

FERNRUF: NORD 6930, 6931, 6932, 6933

TELEGRAMME: RHEINHÜTTE DUISBURG-RUHRORT

WAGGONSENDUNGEN: RUHRORT-HAFEN-NEU

MAGAZIN 226

*

DUISBURG-RUHRORT

AM KAISERHAFEN 226

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

RHEINHÜTTE

ACTIENGESELLSCHAFT FÜR METALLINDUSTRIE

REICHSBANK-GIRO-KONTO: DUISBURG-RUHRORT

BANK-KONTO: BARMER BANK-VEREIN, DUISBURG

POSTSCHECKKONTO ESSEN 16177

FERNRUF: NORD 6930, 6931, 6932, 6933

TELEGRAMME: RHEINHÜTTE DUISBURG-RUHRORT

WAGGONSENDUNGEN: RUHRORT-HAFEN-NEU

MAGAZIN 226

*

DUISBURG-RUHRORT

AM KAISERHAFEN 226

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-Akt.-Ges.

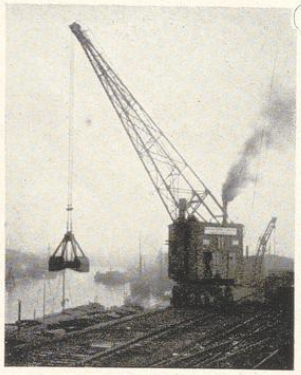
Zweigniederlassung Duisburg-Ruhrort

Telegr.-Adr.: Aktienlager
Tel.: Duisburg-Nord 8340-43
Hauptniederlassung in
Münster in Westfalen



Niederlassungen in Bremen
Dortmund, Emden, Hamm
i. W., Hannover, Haren (Ems)
Herne, Groningen (Holland)

Schiffahrt - Spedition - Umschlag u. Lagerung



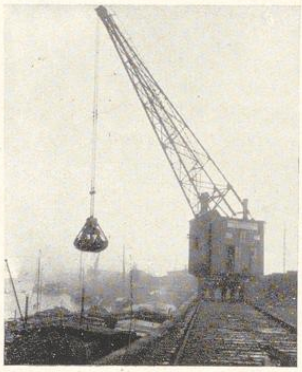
Zugehörig zum

Rheinsee-Konzern

*

Vertretung

nachstehender Firmen:



Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft, Köln a. Rhein
Rhein- und See-Speditions-Gesellschaft m. b. H., Köln am Rhein
Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, Mannheim
Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Düsseldorf
N. V. Rijn- en Zee-Transport-Maatschappij, Rotterdam
Société anonyme Belge Phénix Rhénan, Antwerpen

Phot. Ad Hallensleben

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

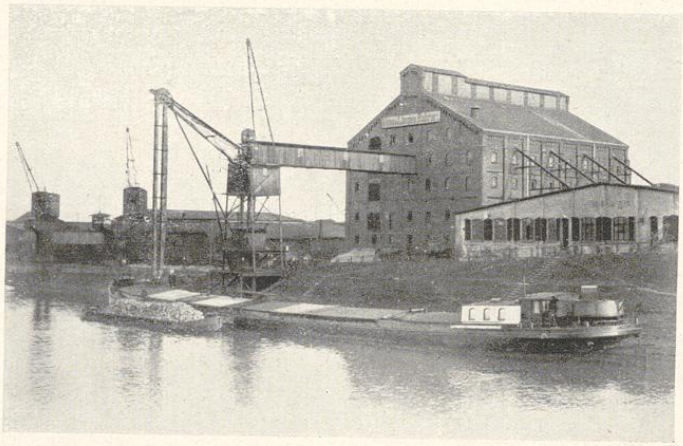
Schroers, Voss & Langen

Speditionsgesellschaft m. b. H.

Duisburg-Ruhrort

★

Reederei, Spedition und Lagerung von Getreide, Stück- u. Massengütern

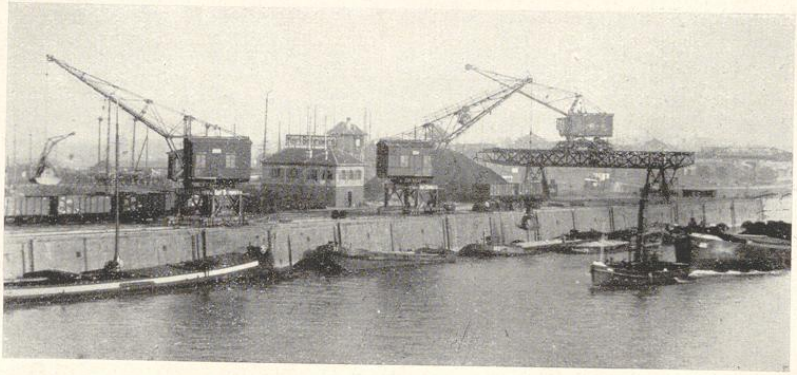


Ladestelle im Ruhrorter Südhafen mit 2 elektr. Portalkränen und Getreidespeicher mit Elevator

Generalvertretung der

„Vola" Transport-Maatschappij, Rotterdam

Eilgüterdienst Rotterdam-Niederrhein mit Dampfern u. Eilschiffen



Ladestelle im Ruhrorter Neuen Hafenkanal mit 3 elektrischen Portalkränen, 300 m Wasserfront

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

AKTIENGESELLSCHAFT

HUGO STINNES

FÜR SEESCHIFFAHRT UND ÜBERSEEHANDEL

ZWEIGNIEDERLASSUNG

DUISBURG

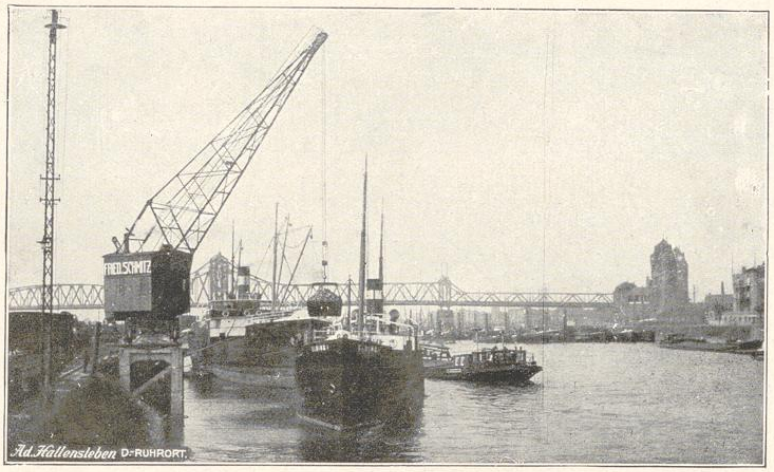
★

Schiffahrt

Verladeeinrichtungen

Hafenlagerplätze

Siebwerke



Anlage im Kaiserhafen: 4 Kräne, Hebekraft bis 10 to

GEGR. 1889 **FRIED. SCHMITZ** GEGR. 1889

DUISBURG-RUHRORT * ROTTERDAM

Spedition **Schiffahrt**

Eigener Kranbetrieb und Lagerhäuser im Kaiserhafen und im Zollhafen
Durchfrachten nach allen Plätzen der Welt * Verfrachtungen mit direkten RHEIN-SEE-DAMPFERN nach sämtlichen Nord- und Ostseehäfen
Ständige Beiladungsgelegenheit nach Holland und nach Belgien

Telefon: Duisburg-Nord 6787, 6788, 6789 / Rotterdam 14229, nach Büroschluß 34985 / Draht: Fried. Schmitz



Anlage im Zollhafen

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Niederrheinische Schiffswerft
Maschinenfabrik und Gießerei

G. M. B. H.

Duisburg-Ruhrort

Fernruf: Duisburg-Nord 8444–8445



Ausführung sämtlicher Reparaturen

an Booten, Kähnen, Schiffsmaschinen,
Hilfsmaschinen und Kesseln

Neuzeitliche Werkstätten mit leistungsfähigsten Maschinen
Transportable, autogene und elektrische Schweißanlage
Schiffsschreinerei mit maschinellem Antrieb – Alle Sorten
von Guß in Eisen, Spezialbronze und Weißmetallen
nach Modell oder Zeichnung in eigener Giesserei

Größtes Lager von Schiffsschrauben am ganzen Rhein

Fachmännische Beratung

Sonderabteilung Schiffsbedarf

Uebernahme ganzer Schiffsausrüstungen / Reichhaltiges Lager sämtlicher im Schiffsbetrieb benötigten Materialien

Oele * Drahtseile * Benzol

Modellschreinerei, Blecharbeiten, Schornsteine usw.

Kürzeste Lieferfrist – Sachgemäße Ausführung

»RHEINUNION«

TRANSPORT-GESELLSCHAFT MIT BESCHR. HAFTUNG

DUISBURG-RUHRORT * MANNHEIM

Drahtanschrift für Duisburg-Ruhrort und Mannheim: »Rheinunion«
Fernsprech-Verbindungen: Amt Duisburg-Nord Nr. 6348 und 6349;
für Mannheim Nr. 9402 und 9403

Transportübernahme

Spedition * Schiffahrt * Befrachtung

von und nach allen Stationen des Rheins und seinen Anschlußgewässern – Holland – Belgien – Frankreich u. überseeischen Ländern

Erstklassiger großer
Schiffspark stets verfügbar

Regelmäßige Verladegelegenheit per Eildampfer und Schleppkähne von allen Rheinstationen nach Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen u. v. v.

Massentransporte * Getreidespedition und
Saatenspedition * Sammelladungsverkehre

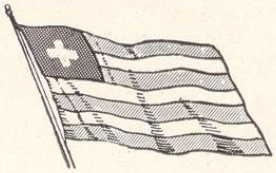
Vertretungen an allen wichtigen Rhein- und Seehäfen

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Schweizer Schiffahrts-
und
Speditionskontor G.m.b.H.

Duisburg-Ruhrort

Tel.-Adresse: Navigation / Telefon: Nord 8348-49



Tochtergesellschaft der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft

BASEL

Vertretung der Schweizer Rheinschiffahrtsgesellschaft m.b.H.

KEHL

Société Franco-Suisse de Navigation S.à.r.l.

STRASSBURG

Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft

MANNHEIM G.m.b.H.

N.V. Nederlandsch-Zwitsersche Rijnvaart-Mij

ROTTERDAM

Verfrachtungen nach sämtlichen Stationen der

SCHWEIZ

Übernahme von Transporten nach

ITALIEN

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Westfälische Transport Aktiengesellschaft

Hauptniederlassung in Dortmund

Zweigniederlassungen in Emden, Duisburg-Ruhrort, Wanne und Rotterdam



Seeschiffahrt
Binnenschiffahrt / Eildampferdienst
Kai- und Umschlagsbetriebe

*

Moderne große Lagerhäuser
Lagerung von Stück- und Massengütern / Bunkerkohlenverkauf
Eigene Rhein- u. Kanalkähne / Schleppdampfer u. Güterdampfer

Durchgangsverkehre: Dortmund-Wanne-Ruhrort-Rotterdam, Köln-Ruhrort-Emden mit Anschlüssen nach Hamburg, der Ostsee, Skandinavien u. zurück.
Ständige Verbindungen nach Minden, Hannover, Bremen
sowie Mittel- und Oberrheinstationen.

*

Vertreter der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft Bremen / Bugsier-Reederei und Bergungs-Aktiengesellschaft, Hamburg / Dampfschiffahrts-Gesellschaft Neptun, Bremen
Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Minden / N. V. Nederrynsche Scheepvaart Maatschappy, Rotterdam / Union Speditions- und Handelsgesellschaft, Hannover

Fernsprechanschlüsse:

Dortmund 830-834, Duisburg-Nord 6175-78, Emden 112-114, Rotterdam 9314, Wanne 115 (Amt Herne)
Telegramm-Adresse: Kanalfahrt / Reichsbank-Giro-Konto

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



H. MILCHSACK

DUISBURG-RUHRORT

GEGRÜNDET 1846

SPEDITION
SCHIFFAHRT
LAGERUNG
ÜBERSEE-
TRANSPORTE

*

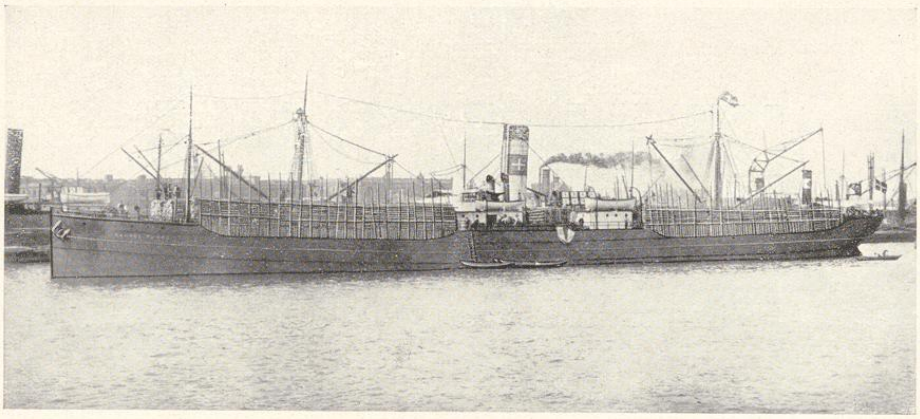
EIGENE NIEDERLASSUNGEN IN:

KÖLN / DÜREN / STOLBERG / AACHEN / TRABEN a. d. M. / MANNHEIM

IN ROTTERDAM UND AMSTERDAM:

N. V. H. MILCHSACK's REEDERY en EXPEDITIEBEDRYF

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



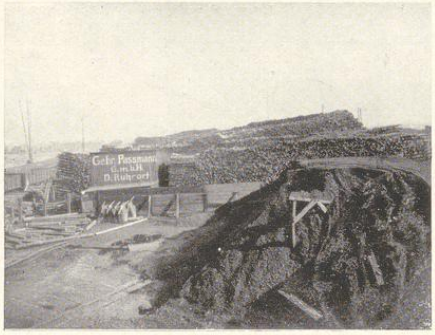
Mit Grubenholz beladener See-Dampfer

Gebr. Passmann G. m. b. H.
Duisburg-Ruhrort

Gruben- u. Nutzholzhandlung
Dampfsägewerke

liefern:

Alle Arten Rundholz, Telegrafenstangen, Lichtmasten, Bretter, Bohlen, Bauholz nach Listen etc.



Grubenholz-Magazin
im Kaiserhafen Dbg.-Ruhrort



Grubenholz-Magazin
im Kaiserhafen Dbg.-Ruhrort

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

KARL STOCKS

LANDESPRODUKTEN-GROSSHDL.

DUISBURG

Falkstr. 83 / Tel. Süd 113 u. 3686

Lieferung von: Heu, Stroh
Hafer und sämtliche Futtermittel

AUTOGARAGEN:

45 Boxen für Personenwagen, 25 Boxen für Motorräder und Kleinautos. mit sämtl. Komfort, wie Heizung, elektr. Licht, Waschplätze, Reparaturwerkstatt, Tankstelle für Benzin und Benzol, Autoöl. / Zentral gelegen: 5 Minuten von Hauptbahnhof, Rathaus, Stadttheater. / Tag- und Nachtbetrieb.

★

KARL STOCKS

SAND- UND KIESBAGGEREI

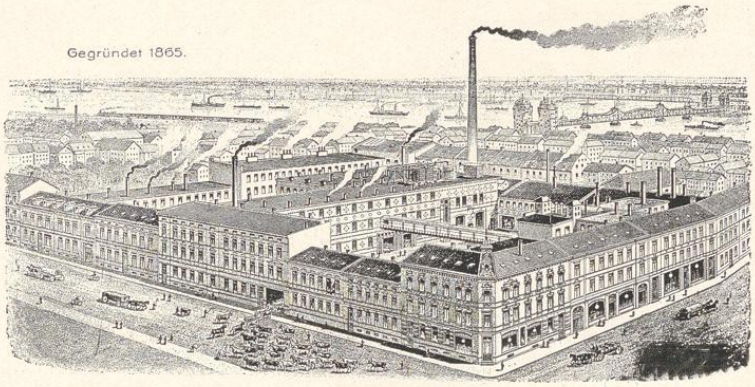
Betrieb: Huckingen, Schulz-Knaudtstrasse, Tel. 57, Amt Großenbaum

Hauptbüro: Duisburg, Falkstraße 83, Tel.: Amt Duisburg Süd 113 u. 3686

Lieferung von: Mauersand, scharfen
Sand, Pflastersand, Betonkies

ab Grube u. franko Baustelle mit eigenen Lastwagen.

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Großschlachterei, Wurstfabrik u. Eiswerke

FRIEDRICH LÖCKENHOFF

AKTIENGESELLSCHAFT

DUISBURG-RUHRORT

FERNSPR. DUISBURG-NORD 6011 u. 6012
POSTSCHECK-KONTO KÖLN Nr. 3461

*

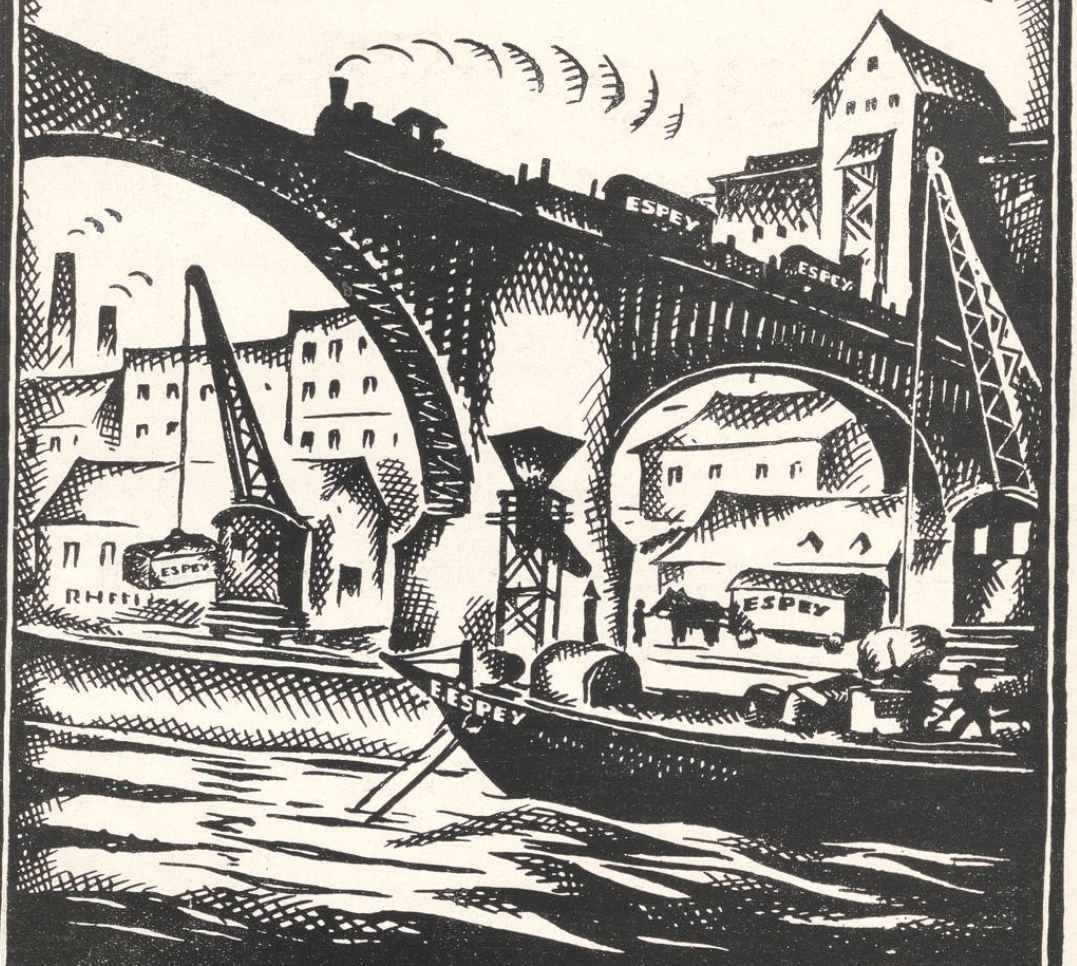
Spezialitäten:

Schinken zum Rohschneiden und Kochen / Fertig gekochte Saft-Rollschinken in Dosen konserviert / Rauchfleisch Speck / Koch- und Dauerwurst

Etablissement zur Schlachtung und Verarbeitung von 1000 Schweinen wöchentlich / Ununterbrochener Betrieb Sommer und Winter

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

TRANSPORTE ALLER ART



ERNST ESPEY
DUISBURG

INTERNATIONALE-
&
UEBERSEE-TRANSPORTE
SPEDITION-SCHIFFAHRT-LAGERUNG
ZOLLABFERTIGUNG-MÖBELTRANSPORTE
LASTAUTO-VERKEHRE

Rosiny-Mühlen

Actien-Gesellschaft

Gegründet 1866

★

Herstellung von

Roggenmehl / Roggenschrot
Weizenmehl / Gerstenschrot

und sämtlicher

Haferartikel

Tagesleistung:

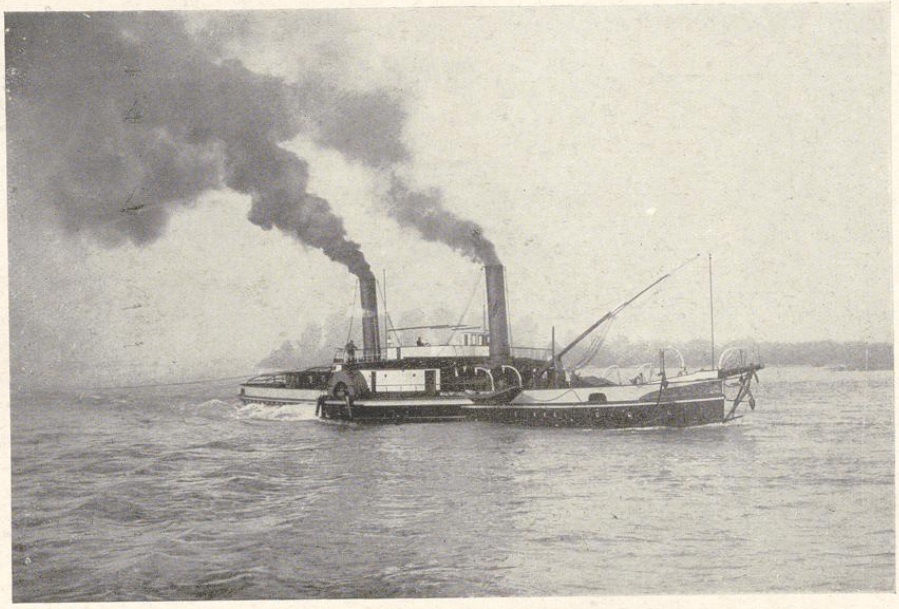
4000 Doppelzentner Brotgetreide

★

Duisburg

Zweigniederlassungen in: Witten, Bochum u. Dortmund

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



Der für die Baselfahrt 1905 neu erbaute Dampfer

JOH. KNIPSCHEER

DUISBURG-RUHRORT

REEDEREI · SCHIFFAHRT · SPEDITION

HAFENSCHLEPPDIENST

★

Verfrachtungen

auf dem Rhein und auf den anschließenden Wasserstraßen

Büro: Duisburg-Ruhrort, Dammstrasse Nr. 16

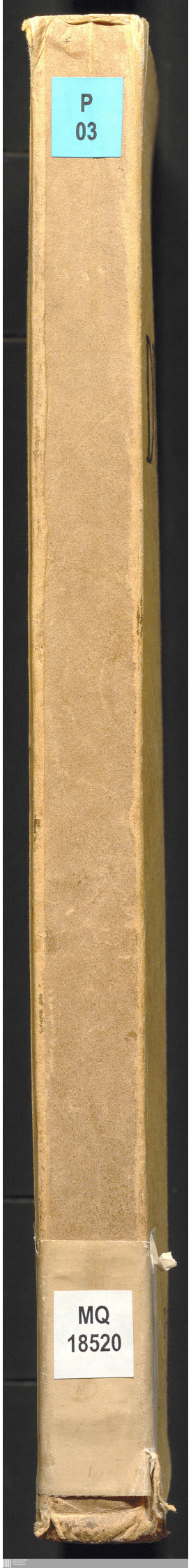
Fernsprecher: Duisburg-Nord 6120-6121, Duisburg-Süd 2749 / Telegramme: Knipscheer / Bankkonten Reichsbank, D.-Ruhrort, Essener Credit-Anstalt A.-G., D.-Ruhrort / Postscheckkonto Essen 7021, Cöln 7021

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN



03MQ18520

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN


P
03
MQ
18520