



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Duisburg

Dieter, Hermann

Berlin-Halensee, 1925

Die Schicksale der Stadt (Stadtschulrat W. Eicker)

[urn:nbn:de:hbz:466:1-96675](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-96675)



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 Entwicklung, 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

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 Düsseldorf auf der einen, Neuenkamp, Kaßlerfeld und die Ruhr 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 siebenzig 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 Düsseldorf und nicht ganz tausend Jahre später Meiderich und Beeck be-

siedelt worden. Duisburg lag auf dem steilen Uferande an einer Rheinkrümmung. Der Strom floß nämlich bis ums Jahr 1270 noch am heutigen Schwantentor und Springwall vorbei auf Meiderich zu und schloß Alt-Ruhrort als eine Insel ein. Düsseldorf 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 Düsseldorf 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 Besiedlung 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 Düsseldorf 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 Düsseldorf. 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 Siedlung, nämlich bei der heutigen Friedrich-Wilhelm-Straße und an der Hohenzollernstraße. Auch wurden die Leichen nicht mehr verbrannt, sondern beerdigt. Den Toten

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 hei-

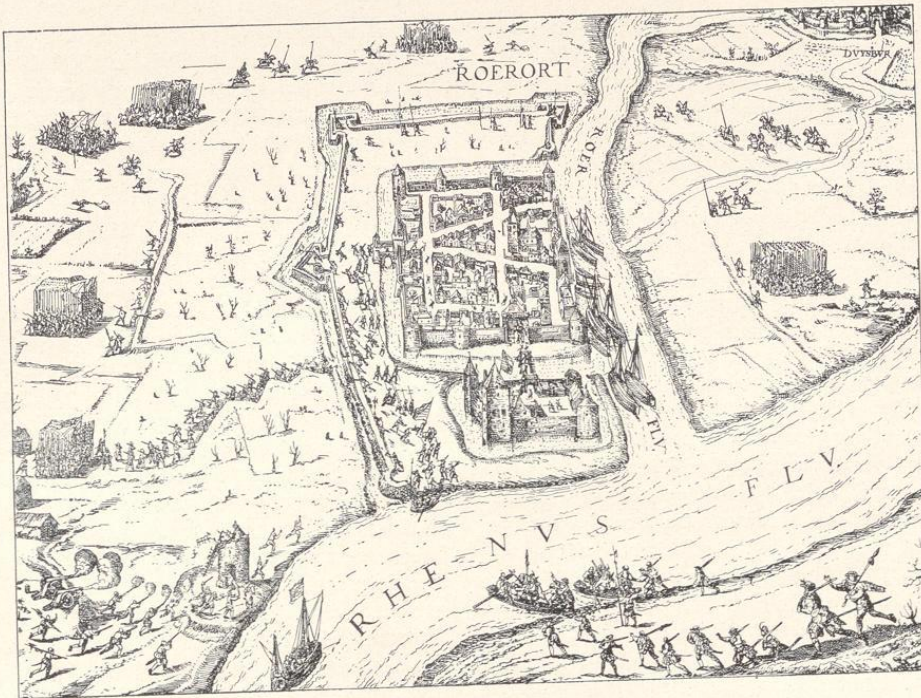
ratete und als Pfand für das Heiratsgut seiner Gemahlin u. a. auch Duisburg bekam. Da diese Verpfändung nicht wieder eingelöst worden ist, geriet Duisburg in Abhängigkeit von den clevischen Fürsten und wurde schließlich als Teil des Herzogtums Cleve betrachtet, obgleich es sich selbst bis zur Unterwerfung 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



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 finsterner Nacht heimlich vor Duisburg, um die Stadt zu überumpeln. 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-

burg im Jahre 1609 bzw. 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 Börtsschiffahrt mit Nymwegen eingerichtet. Das Börtsschiff 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 Börtsschiffes trafen regelmäßig wohl siebzig Karren mit Waren hier ein und nahmen auf der Rückfahrt die Kolonialwaren mit, die das Börtsschiff 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 Börtsschiffahrt 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 Börtsschiffahrt 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 Börtsfahrten 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 Dampfschiffahrt aus und durchbrach unaufhaltsam die Schranken, die man zu Gunsten der Börtsschiffer 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 Ruhrschiifahrt 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 Ruhrschiifahrt um das Jahr 1860. Da wurden in einem Jahr bei Mülheim 900 000 t Güter, und fast nur Kohlen durchgeschleust.

Mit der Entwicklung der Ruhrschiifahrt 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

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 Ruhrschiffahrt 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 fördernde 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 in 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.