Werke und Männer der Duisburger Wirtschaft

VON PROFESSOR DR. OTTO MOST

Die Stärke des Staates, der wirtschaftlichem Schaffen Schutz, Förderung und Recht verleiht, dazu Land und Leute, sind die Grundlagen alles gewerblichen Lebens.

Schwerer als andere Völker der Erde haben die Deutschen um ihre Einheit gerungen. Später als jene sind sie dazu gelangt, ihre Verkehrswirtschaft und ihre industrielle Produktion, beides Hand in Hand gehend, zu entfalten. Das ihnen eigene kaufmännische Denken und technische Können, ihr Organisationstalent, ihre Pflichttreue und ihr Arbeitseifer haben sie aber den Vorsprung der anderen einholen und einen der ersten Plätze unter den Wirtschaftsvölkern der Erde erreichen lassen. Vieles hat ihnen dazu die Natur gegeben: die Lage im Herzen des Kontinents, schiffbare Flüsse und Schätze der Erde. Aber der Mensch ist es ja immer am Ende, auf den es ankommt, was aus solchen Gaben der Natur herausgeholt wird.

Das Wirtschaftsleben des Niederrheins ist von jeher von drei natürlichen Voraussetzungen bestimmt gewesen: von der Verkehrslage an dem sich hier weit ausladenden Rhein, der das deutsche Ausfallstor nach Nordwesten schafft und mit seinen rechten Nebenflüssen Ruhr und Lippe gleichzeitig den Weg nach Osten weist; die politische Lage an der Grenze des Rheins nach Holland, zum Meer hin; die Schätze des Bodens, deren Hebung die Arbeit von Landwirtschaft und Bergbau gilt. Auf diesen Grundlagen ist auch die Wirtschaft Duisburgs und damit die Stadt selbst geworden: im Mittelalter, da es seine erste Blütezeit in Schiffahrt, Handel und Spedition erlebte, und in der neuen Zeit, die es zu einem der gewichtigsten Industriezentren des Reiches machte.

Hier hat sich von jeher ein tüchtiger Menschenschlag gemüht. Jedem, der die Städte entlang dem Rheinstrom kennt, Köln, Düsseldorf und Duisburg, wie sie in Friedenszeiten neben- und miteinander werkten, weiß, wie verschieden doch das Wesen der ansässigen Bevölkerung ist. Jede hat in ihrer Art bestimmte Vorzüge vor den anderen voraus. Für die Duisburger ist kennzeichnend das Zusammenstoßen und Sichmischen rheinischer und westfälischer Stammesart. Vom Rhein her kommen Beweglichkeit und Unternehmungslust, kommt Jahrhunderte alte Kaufmannstradition; von Westfalen her zähe Gründlichkeit und Beharrlichkeit, hochgespannter Verantwortungssinn und technische Begabung.

Ohne die Tüchtigkeit des Gesamtvolkes gibt es keine gedeihliche Staats- und auch keine wirtschaftliche Großentwicklung. Wahrhaft Geschichte aber machen doch stets die Persönlichkeiten, die Wegweiser und Erfüller ihrer Zeit sind. Das gilt im großen wie im kleinen. Das gilt für die Allgemein- wie auch für die Wirtschaftsgeschichte. Wenn man die Duisburger Industrie ins Auge faßt und immer wieder aufs neue beeindruckt ist von der mächtigen Leistung, die hier vor sich gebracht worden ist und die auch noch heute vor sich geht trotz aller feindlichen Bedrohung, so darf, unbeschadet aller in ihrer Summe gar nicht meßbaren Verdienste der Millionen, die dazu geholfen haben und helfen, nie der führenden Männer vergessen werden, deren Lebenswerk sich in alledem wiederfindet.

Namen zu nennen freilich hält in solchem Zusammenhang immer schwer, und und es ist ein guter Brauch, bei derartiger Gelegenheit Lebende, zum mindesten aber noch aktiv Tätige in der Regel nicht aufzuführen. Aber auch beim Rückblick

in die Vergangenheit ist es ganz ausgeschlossen, irgendwie vollständig zu sein. Es sollen ja auch in diesem Rahmen nicht statistische Listen, sondern nur ein paar Hinweise gegeben werden.

Schon im 18. Jahrhundert begegnen wir in der Duisburger Schiffahrt Namen, die bis in die neueste Zeit einen guten Klang behalten haben. So den Böningers, deren stolzer Ahnenfolge vor nicht allzulangen Jahren mehrere wirtschaftsgeschichtliche Werke von besonderer Bedeutung gewidmet werden konnten, oder den Carstanjen, die ebenso wie jene in der Schiffahrt dem Rhein und in der Tabakverarbeitung dem heimischen Boden verbunden waren, um später ihren Bogen über See zu schlagen. Ein großes Kapitel westdeutscher Industrie- und Verkehrsgeschichte schließt der Name Haniel ein. Jakob Wilhelm wanderte aus dem Bergischen zu, betrieb zunächst in Duisburg eine Wein-, dann in Ruhrort eine Kohlenhandlung. Von seinen elf Kindern waren die bedeutendsten Gerhard Haniel und Franz Haniel. Mit ihren Schwägern sind sie die Gründer der späteren Gutehoffnungshütte geworden. Das Ruhrorter Haus setzten sie seit 1803 als offene Handelsgesellschaft fort, aus der dann später die Franz Haniel & Cie. G. m. b. H. erwachsen ist. Franz war zugleich bahnbrechend für den niederrheinischen Bergbau, Schöpfer von »Rheinpreußen« sowie, zusammen mit Daniel Morian, des Steinkohlenbergwerks Neumühl; ferner der Schiffswerft im Ruhrorter Hafen, die geradezu epochemachend für die Dampfschiffahrt auf dem Rhein wurde und späterhin in der Rheinwerft Walsum der GHH eine Wiedererstehung erfahren hat. Im Kohlenhandel, in der Schiffahrt und Spedition ist auch sonst die Reihe bedeutender Persönlichkeiten der Vergangenheit fast unübersehbar. Mit Franz Haniel erkannte Mathias Stinnes, beide als erste, die ausschlaggebende Bedeutung, die der Vereinigung von Schiffahrt, Bergbau und Kohlenhandel zukam. Von Mülheim ausgehend hat sein Haus nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen übergegriffen. In irgendwelcher Weise sind auch so gut wie alle anderen bekannten Männer und Unternehmungen der Rhein-Schiffahrt mit unserer Stadt verknüpft, haben vielfach hier den Ausgang ihrer Entwicklung genommen.

Jener Dreiklang, von dem soeben die Rede war, Kohlenhandel, Reederei, eigene Kohlenerzeugung hat auch, freilich wie einst bei Stinnes zugleich mit allen Stufen der Eisenproduktion verbunden, später dem Klöckner-Konzern das Gepräge gegeben. Sein Schöpfer und bis zum Tode Führer, Peter Klöckner, war Duisburger Bürger. Wer, der überhaupt in der Duisburger Wirtschaft zu Hause war, hat ihn nicht gekannt! Sein Werk lebt in dem imponierenden Gebilde weiter, das in den verschiedensten Zweigen seinen Namen trägt.

Die Produktionsbetriebe des Klöckner-Konzerns liegen zwar außerhalb Duisburgs. Anders steht es mit dem Erbe eines anderen Großen unter den Wirtschaftsführern unseres Gebiets, mit der Schöpfung August Thyssens. Er hat von vornherein dem nördlichen Teil Duisburgs, dem früheren Hamborn, den Charakter gegeben. Der vorhin schon erwähnte Daniel Morian hatte zwar schon 1871 dort mit Bergbau begonnen. Es war damit aber nur langsam vor sich gegangen, da die Abteuftechnik noch wenig entwickelt war und die Abbauverhältnisse schwierig lagen. Der rechte Auftrieb trat erst ein, als August Thyssen mit seinem Bruder Josef die Kuxe übernahm und mit genialem Weitblick die Zukunftsmöglichkeiten erkannte, die sich mit der Ausdehnung des Kohlenbergwerks nach dem Rhein und nach Norden hin hier eröffnen mußten. Den zweiten entscheidenden Schritt tat er, als er, um mit seinen neu angelegten Mülheimer Anlagen nicht nur im Kohlenbedarf, sondern auch mit Halbfabrikaten möglichst unabhängig zu werden, 1891 seinem ausgedehnten Grubenbesitz das erste Martin-Stahlwerk angliederte und diesem in den nächsten Jahren ein Thomasstahlwerk und fünf Walzenstraßen folgen ließ, die wegen ihrer Abmessungen und Leistungen großes Aufsehen erregten. Von dem, was er auf diesen Grundlagen in einem zähen, Jahrzehnte währenden Schaffen vor sich brachte, zeugt, was er hinterließ und was seine Nachfahren daraus weiter gemacht haben.

Mit dem Namen Krupp ist Duisburg durch die Krupp-Eisenhandel G. m. b. H., die aus dem alten, 1808 gegründeten Handelshaus Georg von Cölln (erst in Hannover, dann in Köln, seit 1913 in Duisburg) erwachsen ist, und die Friedrich-Alfred-Hütte in Rheinhausen vor den Toren unserer Stadt verbunden; letztere Ende der neunziger Jahre geschaffen, viel bewundert als Musteranlage eines modernen Hochofenwerkes und gerade neuestens in bedeutender Weise ausgebaut und ausgestaltet.

Noch manchen anderen Namen, die noch heute guten Klang haben, begegnen wir in der Geschichte der Duisburger Eisenindustrie. So August Servaes, der 1859 bis 1905 an der Spitze der A. G. Phoenix, Bergbau- und Hüttenbetrieb, heute zur August Thyssen-Hütte A. G. gehörig, stand; Bicheroux und Tigler aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts, deren Unternehmungen beide später in größeren aufgegangen sind, in den Rheinischen Stahlwerken und in der Demag. Mit jenen bleibt immer das Gedenken an Dr. Jakob Haßlacher verknüpft, der sie von 1910 bis 1936 als Generaldirektor führte. Die Demag A. G. aber ist, wenn auch die Anfänge auf die Gründer der einstigen Duisburger Maschinenbau A. G., vormals Bechem & Keetmann, zurückgehen, das Lebenswerk Wolfgang Reuters, der, obgleich erfreulicherweise noch heute als Vorsitzer des Aufsichtsrates der Demag A. G. tätig, hier genannt werden darf, weil er der höchsten Auszeichnungen teilhaftig geworden ist, die die Stadt Duisburg zu verleihen hat: des goldenen Ehrenringes, wie ihn mit ihm nur noch Johann W. Welker, Generaldirektor der Franz Haniel & Cie. G. m. b. H., Leiter der Gesamtorganisation der deutschen Binnenschiffahrt und Präsident der Wirtschaftskammer Duisburg, der früheren Industrie- und Handelskammer, besitzt. Alte Duisburger Familien, deren Namensträgern wir in den Annalen des Wirtschaftslebens der Stadt schon vor vielen Jahrzehnten begegnen, sind auch die Esch und vom Rath, einst Repräsentanten eines blühenden und weitreichenden Kolonialwarenhandels, heute die einen ganz vorwiegend auswärts, die andern in einer Reihe von Firmen noch in Duisburg tätig; vor allem in der Wilhelm Esch-Werke A. G., die 1882 als Spezialbetrieb für Erzzerkleinerungs- und Aufbereitungsanlagen gegründet wurde und 1942 auf ein sechzigjähriges Bestehen zurückblicken konnte.

Noch vieles wäre anzuführen. An die erste Großzeit der deutschen Industriegeschichte, insbesondere des rheinisch-westfälischen Raums, erinnert die ebenfalls von der Demag bewahrte Tradition der ehemaligen Harkort'schen Brückenbauanstalt, die 1860 von Harkorten in Westfalen nach Hochfeld kam, weil dessen Lage am Strom gestattete, die schweren Stücke unmittelbar in Rheinkähne zu laden und weiter zu verfrachten. Das Schiffshebewerk bei Henrichenburg, die Rheinbrücke bei Worms, die Hohenzollernbrücke in Köln, die Schwebebahn in Elberfeld-Barmen: all dies und sehr vieles andere, nicht weniger Gewichtige hat so von hier seinen Ausgang genommen. Das Andenken an einen kühnen Gründer aus der Jahrhundertmitte hält die A. G. für Zinkindustrie vormals Wilhelm Grillo in Hamborn aufrecht, noch heute mit dessen Familie eng verbunden. In der Chemie war es Friedrich Wilhelm Curtius, der 1824 seine »Vitriol-Fabrik« in Kaßlerfeld anlegte und damit den Grund zur Großindustrie am Niederrhein legte. Dabei ging es zunächst um die Schwefelsäureherstellung. Aber auch die älteste Sodaindustrie Deutschlands verdankt einer Anregung von Friedrich Wilhelm Curtius ihr Entstehen. Die Gründung der Firma Matthes & Weber erfolgte 1838 durch Curtius, seinen Schwiegersohn Matthes und seinen früheren Lehrling Carl August Weber. Drei Generationen Weber sind hier führend tätig gewesen, unbeschadet aller Wandlungen, die die Firma im Laufe der Zeit erfahren hat. Wer von den älteren Duisburgern erinnert sich insbesondere nicht Julius Webers, des Sohnes des Gründers, der Jahrzehnte an der Spitze des Unternehmens gestanden hat, Präsident der Industrie- und Handelskammer, Geheimer Kommerzienrat und Ehrenbürger der Stadt Duisburg?! In diesem Zusammenhang darf auch des Kommerzienrats Arnold Paßmann gedacht werden, lange Zeit stell-

vertretender Handelskammerpräsident. Auch in seiner Familie sind es nun schon mehrere Geschlechterfolgen, die von den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts bis heute eine führende Stellung im westdeutschen Holz-, insbesondere Grubenholzhandel eingenommen, gehalten und gefestigt haben. Uralt ist in Duisburg das Brauereigewerbe. Bis tief ins neunzehnte Jahrhundert hinein war es Hausbetrieb mit Ausschank an Ort und Stelle. Der Uebergang zum Großgewerbe vollzog sich erst später, dann allerdings mit radikalem Erfolg. Von den fünfundzwanzig Brauereien, die Duisburg Ende der sechziger Jahre im damaligen Umfang aufwies, waren 1890 nur noch sechs, und heute ist nur noch eine in Betrieb: die 1840 entstandene Brauerei der Gebrüder Böllert. Dazu kommt in Duisburg-Beeck die 1850 unter der Firma Theodor König entstandene heutige König-Brauerei, die weit über Westdeutschland hinaus sich im ganzen Reich hohes Ansehen errungen hat.

Auch hier sind es alte Familien, die die Werke der Väter noch heute in treuen Händen halten. Es ist nicht der schlechteste Zug in dem vielgestaltigen Gesicht der Duisburger Industrie, daß, wohin wir auch bei diesem kurzen Ueberblick schauten, wir auf die führenden Unternehmungen in enger Verbindung mit großen Namen der deutschen Industriegeschichte und mit gutem Namen alteingesessener Familien trafen. Möge der Geist, der in dieser Tatsache seinen Niederschlag findet, auch in Zukunft wirksam bleiben!

Zwei Lichtbildkünstler in Duisburg

Von Ernst D'ham

Ich erinnere mich, daß mein Großvater während seines neunzigjährigen Lebens nicht zu bewegen war, einem Photographen zu »sitzen« oder »Modell zu stehen«. Den inständigen Bitten seiner großen Familie setzte er sein unbeugsames Nein entgegen, und unausgesprochen stand in seinem harten Gesichte zu lesen, daß ihn ein »Bitte-recht-freundlich« dieser Schwarzkünstler und Alchimisten womöglich zum Äußersten reizen würde. Wie sehr es zu bedauern ist, daß so kaum ein einziges Bild aus seinem langen Leben existiert, – ich habe Verständnis für seine Abneigung. Sie geht zurück auf seinen abgründigen Widerwillen gegen jede gemachte und gekünstelte Feierlichkeit, gegen jedes Pathos in Haltung und Gebärde, das nicht aus tieferem Erleben sich gleichsam naturhaft ergibt.

Wer kennt nicht die photographische »Porträtkunst« jener Zeit? (Sie ist noch keineswegs überwunden.) Wer hätte nicht schon gelächelt über jene gespreizte und hölzerne Würde, mit der seine Altvorderen in den dicken Familienalbums paradieren? Wer erinnert sich noch der photographischen Ateliers von damals? Jener Häufung vermeintlich dekorativen Requisitenplunders mit den gemalten Landschaftshintergründen, den gedrechselten Bauerntischchen, die eine schwere, bequastete Decke und einige Buchattrappen zierten, den dünnbeinigen, vergoldeten Salonstühlen, denen man sich ungern und nicht ohne Besorgnis anvertraute?

Gewiß, diese Dinge sind bis auf wenige Reste Vergangenheit geworden, und niemand wird es ernstlich betrauern. Seit Jahren haben wir das gepflegte photographische Porträt, seit Jahren mit wachsendem Erfolge das Streben, im Lichtbilde vom Unnatürlichen und Gekünstelten zum Natürlichen und Lebendigen vorzustoßen, und die alte Frage, ob denn die Lichtbildnerei zur Kunst im strengen Sinne des Wortes zu rechnen sei, hat fast nur noch akademischen Charakter, seit ernsthaft zu nehmende Kunstzeitschriften sich nicht scheuen, gelegentlich auch »künstlerische« Photo-Porträte in ihren Blättern wiederzugeben.