

# Hamborn

eine wirtschaftsgeographische Untersuchung

von

Heinz-Helmut Wehrmann

## Inhaltsverzeichnis

### Einleitung

A. Problemstellung und Methode . . . . .	1
--	---

### Erster Teil

B. Die natürlichen Grundlagen Hamborns . . . . .	7
I. Die geographische Lage und Begrenzung der Siedlung . . . . .	7
II. Die naturräumliche Gliederung Hamborns . . . . .	8
III. Die Verkehrslage Hamborns . . . . .	12
C. Die Emscherregulierung als siedlungsförderndes Element . . . . .	17
D. Das Werden Hamborns . . . . .	19
I. Kirchspiel und Abtei Hamborn . . . . .	19
II. Die alten Bauerschaften und die Entwicklung der Ämter Hamborn und Beeck . . . . .	21
1. Hamborn . . . . .	21
2. Beeck . . . . .	25
3. Das Gesamtbild der Siedlung . . . . .	27

### Zweiter Teil

E. Die Landwirtschaft im Rahmen der Hamborner Industrielandschaft . . . . .	30
F. Die Bergbau- und Industriestadt Hamborn . . . . .	32
I. Einführung . . . . .	32
II. Bergbau und Energiewirtschaft . . . . .	32
III. Eisen- und Metallerzeugung und -verarbeitung . . . . .	39
IV. Sonstige Wirtschaftsgruppen . . . . .	43
V. Handwerk und Bauindustrie . . . . .	47
1. Handwerk . . . . .	48
2. Bauindustrie . . . . .	54
VI. Zusammenfassung . . . . .	54

G. Die Verkehrssituation Hamborns im Hinblick auf zentrale Funktionen . . . . .	55
I. Eisenbahnverkehr . . . . .	55
II. Straßenverkehr . . . . .	58
1. Straßenbahn- und Omnibusverkehr . . . . .	58
2. Übriger Straßenverkehr . . . . .	59
III. Die Pendelwanderung in Hamborn . . . . .	61
1. Außenpendler . . . . .	62
a) Einpendler . . . . .	62
b) Auspendler . . . . .	64
c) Außenpendler-Bilanz . . . . .	65
2. Die Innenpendler . . . . .	65
a) Einpendler . . . . .	65
b) Auspendler . . . . .	68
c) Innenpendler-Bilanz . . . . .	68
3. Ergebnis . . . . .	69
H. Das städtische Leben Hamborns und seine zentrale Funktionen . . . . .	71
I. Der Handel . . . . .	71
1. Die wirtschaftsgeographische Struktur des Einzelhandels in den Ortsteilen von Hamborn . . . . .	71
a) Bruckhausen . . . . .	71
b) Fahrn . . . . .	75
c) Obermarxloh . . . . .	77
d) Schmidthorst-Neumühl . . . . .	80
e) Alt-Hamborn . . . . .	83
f) Marxloh . . . . .	86
g) Gesamtbild des Hamborner Einzelhandels . . . . .	89
2. Die Märkte . . . . .	91
3. Der Großhandel, Spediteure und Fuhrunternehmer, Handelsvertreter . . . . .	94
II. Die zentralen Einrichtungen und Berufe . . . . .	97
1. Zentrale Einrichtungen administrativer Art . . . . .	98
a) städtische . . . . .	98
b) sonstige . . . . .	98
2. Zentrale Einrichtungen wirtschaftlicher und sozialer Art . . . . .	99
a) wirtschaftlicher Art . . . . .	99
b) sozialer Art . . . . .	102
3. Zentrale Einrichtungen kultureller und bildender Art . . . . .	102
a) kultureller Art . . . . .	102
b) bildender Art . . . . .	103

4. Zentrale Einrichtungen sanitärer Art . . . . .	106
5. Zentrale Einrichtungen sportlicher Art . . . . .	107
6. Zentrale Berufe . . . . .	108
7. Die zentralen Einrichtungen und Berufe im Siedlungsbild	111
J. Wachstum und Struktur der Hamborner Bevölkerung . . . . .	114
I. Bevölkerungsentwicklung . . . . .	114
II. Beschäftigtenstruktur . . . . .	119
III. Berufsstruktur . . . . .	123

### Dritter Teil

K. Hamborn in regionaler Sicht . . . . .	131
I. Bruckhausen . . . . .	131
II. Fahrn . . . . .	135
III. Obermarxloh . . . . .	137
IV. Schmidthorst-Neumühl . . . . .	139
V. Alt-Hamborn . . . . .	141
VI. Marxloh . . . . .	145

### Vierter Teil

L. Hamborn in seiner Gesamtheit . . . . .	147
I. Hamborns siedlungsgeographische Ordnung in seinen Teilen und im ganzen . . . . .	147
a) Bruckhausen . . . . .	148
b) Fahrn . . . . .	149
c) Obermarxloh . . . . .	150
d) Schmidthorst-Neumühl . . . . .	151
e) Alt-Hamborn . . . . .	152
f) Marxloh . . . . .	152
g) Zusammenfassung . . . . .	153
II. Das Wirtschaftsbild Hamborns in seiner Gesamtheit . . . . .	156
III. Hamborn als Teil Duisburgs und die Züge der Eigen- ständigkeit . . . . .	160
Anhang . . . . .	170
Literaturverzeichnis . . . . .	174

## Vorwort des Verfassers

Die Anregung zur vorliegenden Arbeit, die der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität zu Köln als Dissertation vorgelegen hat, ist vom Direktor des Wirtschaftsgeographischen Institutes der Universität zu Köln, Herrn Professor Dr. Th. Kraus, ausgegangen. Ich danke ihm für die vielseitige Beratung und Unterstützung, die er mir bei der Durchführung der Arbeit gewährt hat. Der Institutsassistent, Herr Dr. rer. pol. Voppel, erwies mir ebenfalls jede mögliche Hilfe.

Für Hinweise und Unterstützung bei der Materialbeschaffung danke ich vor allem Herrn Professor Dr. Dr. Rudolf Stampfuß, Dinslaken. Mein Dank gilt ferner den vielen Institutionen, Verbänden, Behörden und Firmen, deren Aufzählung entbehrt werden kann, weil sie am Schluß der Arbeit genannt werden.

Dem Verein Linker Niederrhein e. V., Krefeld, insbesondere seinem Vorsitzenden, Herrn Dr. Arnold Mock, und seinem Geschäftsführer, Herrn Oberamtmann Wilhelm Rempe, gebührt mein großer Dank für die Bereitwilligkeit, die Arbeit in der Schriftenreihe „Niederrheinische Landeskunde“ erscheinen zu lassen. Dankend sei schließlich hervorgehoben, daß die Drucklegung dieser Schrift durch den Landschaftsverband Rheinland ermöglicht wurde.

Kempfen/Ndrh., im Juni 1960

*Heinz-Helmut Wehrmann*

## Vorwort

Die vorliegende Studie, eine wirtschaftswissenschaftlich-geographische Untersuchung, trachtet, die wirtschaftsgeographische Struktur der schon seit einem Menschenalter zu Groß-Duisburg gehörenden Bergbau- und Industriestadt Hamborn darzulegen. Dabei wird das Prinzip verfolgt, die Besonderheiten der einzelnen Siedlungsteile durch regionale Betrachtungsweise herauszuarbeiten. Es zeigen sich charakteristische Unterschiede innerhalb der Agglomeration Hamborn, die in der Gesamtbetrachtung als von Bergbau und Schwerindustrie geprägte Großsiedlung erscheint. So erkennt man die Zentralität Alt-Hamborns, das zugleich der Verwaltungsmittelpunkt ist, und die von Marxloh als dem Hauptgeschäftsviertel. Deutlich heben sich davon die durch Zechensiedlungen und Wohnviertel der Hüttenwerke geprägten Stadtteile ab.

Des weiteren wird der Frage nachgegangen, wie weit ein Gemeinwesen wie Hamborn, das vom Kern des übergeordneten Duisburg fast 10 km entfernt ist, eine gewisse Selbständigkeit bewahren konnte und auf Grund ökonomischer Gesetzmäßigkeiten auch bewahren mußte.

Es ist so ein Beitrag zur wirtschaftsgeographischen Städtekunde des Ruhrmündungsgebietes entstanden, einer zentralen Region, deren Wirkungen weit in die Niederrheinlande reichen. Daher ist die Aufnahme der Arbeit in die Reihe „Niederrheinische Landeskunde“ zu begrüßen, wofür ich den Herausgebern danke.

Köln, den 10. Juni 1960

*Th. Kraus*

# Niederrheinische Landeskunde

Schriften zur Natur und Geschichte des Niederrheins

## IV

Herausgegeben in Verbindung mit dem Landschaftsverband Rheinland  
vom Verein Linker Niederrhein e.V. Krefeld und der Niederrheinischen  
Gesellschaft für Heimatpflege e.V. Duisburg-Hamborn

Schriftleitung:

Arnold Mock, Krefeld

Rudolf Stampfuß, Duisburg-Hamborn

Geschäftsstelle der Schriftenreihe:

Verein Linker Niederrhein e.V., Krefeld, Friedrich-Ebert-Straße 3