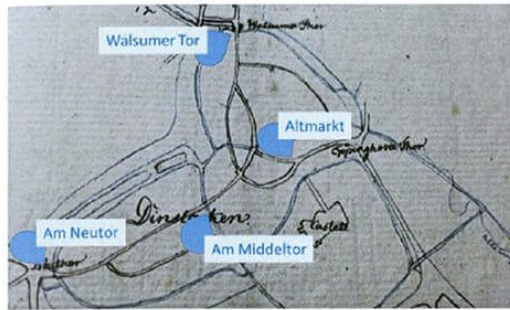




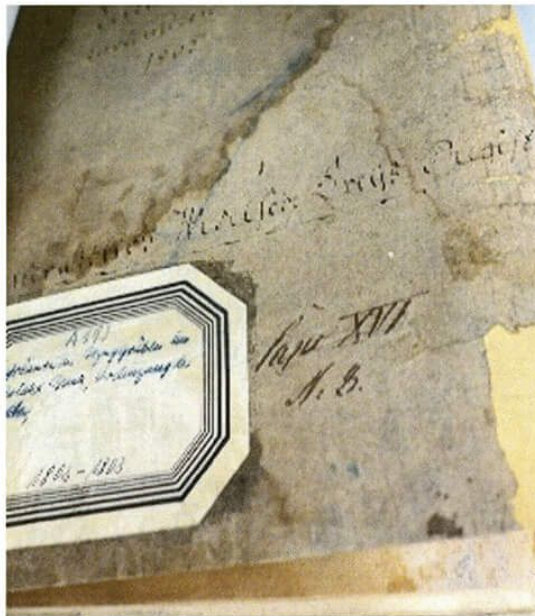
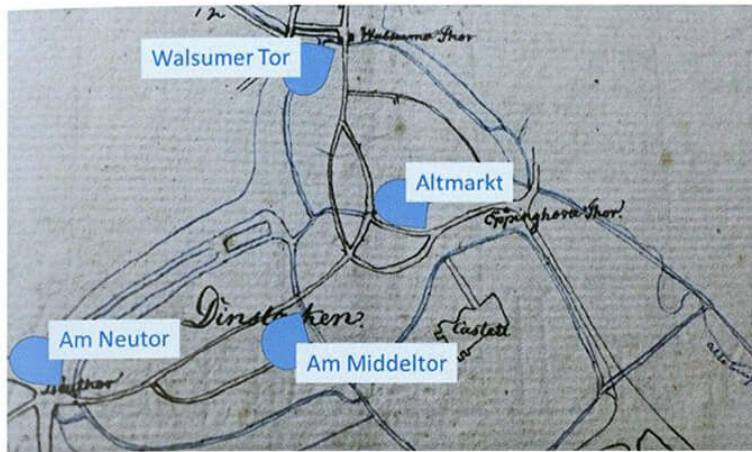
Ulrich Krahn Verschundene Wasserwege
rund um das Castel Dinslaken



Ulrich Krahn

„Verschwundene Wasserwege rund um das Castell“

Die junge Montanstadt Dinslaken & ihre Stadtentwicklung



„Verschwundene Wasserwege rund um das Castell“

Die junge Montanstadt Dinslaken & ihre Stadtentwicklung

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

I Historische Recherchen – Zeitdokumente als Begleiter einer Zeitreise in den uns fremden Alltag unserer Vorfahren

Das Stadtarchiv Dinslaken und sein Fundus

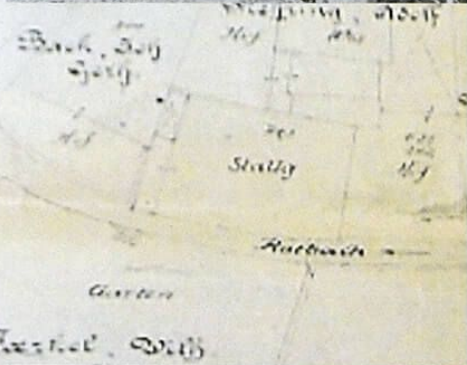
Das Foto – die Abbildung des Lebensraums im Wandel technischer Möglichkeiten

Prosperität – der Impuls zum Aufschwung und die Rückseite „Armut“

Abwasser - „weg in den Rhein !“, - und aus dem Sinn

Das Erleben von Umbrüchen - Reflexion 1910 /2020 zur Balance von Natur und Prosperität

II Vortrag: „August Thyssen macht Nägel mit Köpfen“



VORWORT

Im Jahr 2023 wird Dinslaken sein Jubiläum „750 Jahre Stadtrechte“ feiern. Dinslaken als Ort am Niederrhein, der als ruhige Kleinstadt Ende der 1880er Jahre wie viele andere durch die Industrialisierung seinen ländlichen, kleinstädtischen Charakter verloren hat. Dinslaken wuchs zur Jahrhundertwende ins 20. Jahrhundert stark und zählte im Jahr 1913 nach 15 Jahren mit 10.000 Einwohnern das Vierfache von 1888 (ca. 2600 Einwohner). **Wie kam es dazu? Warum wurde die Stadtentwicklung erfolgreich umgesetzt?**

Der hier vorgelegte Bildband „*Verschwundene Wasserwege rund um das Castell*“ ist eine Zeitreise in das neue Dinslaken von 1897 bis 1930 und gibt darauf Antworten aus persönlicher Sicht. Diese Zeitreise zum Umbruch der ruhigen Kleinstadt in eine Industriestadt beruht im wesentlichen auf dem Material des Stadtarchivs Dinslaken, dies mit zum Teil neuen Primärquellen aus der Verwaltung.

Vor einem kurzen Abriss der Stadtgeschichte werden im Kern ausgewählte Orte in ihren Veränderungen mit einem Zeitraffer näher betrachtet. Original-Fotographien von Glasplatten vermitteln ein Bild vom damaligen Leben vor der Industrialisierung.

Ein örtliches Beispiel für Wandel ist der Altmarkt, der heute Kern der Dinslakener Altstadt ist. Wenn man Karten aus der Zeit ab 1822 heranzieht, wird man erstaunt sein, welcher Wandel hier festzustellen ist. Damals lief der Rotbach offen durch die Altstadt, weiter



durch den Mühlteich und über die Wassermühle; daran erinnert heute ein Brunnen.

Der Titel ***Verschwundene Wasserwege*** ist mehrschichtig und steht für eine Charakterisierung aus geschichtlicher, aber auch soziologischer Sicht. Beschäftigt man sich mit alten Karten und Fotografien, dann ist da zuerst das Erfreuen am alten Dokument und der künstlerischen Ausgestaltung. Mit dem geographischen Inhalt beginnt automatisch der Vergleich, im Bild diesen Ort mit unserem aktuellen Wissen abzustimmen. Bis zur Wiedererkennung erfordert dies meist das „Andere“, - zum Beispiel historisches Wissen aus dem Stadtarchiv über den Weg des Verschwundenen. Es folgen Fragen zum „**Warum so?**“, - und damit auch zu den Menschen in ihrer Zeit.

„*Fragen Sie 'mal ihren Wasserhahn nach dem Neuesten in der Nachbarschaft?*“ Das Beispiel der Wasserleitungen für Dinslaken (1893-1903) und seiner Geschichte zeigt die Rückseite von Änderungen: das **Sozialleben der Pumpengemeinschaften in der Altstadt** wurde erheblich verändert. Die Dinslakener Geschichte als Montanstadt ist zwischenzeitlich wieder beendet worden: 1945 mit der Demontage des Walzwerks als Reparationsleistung, Ende 2005 für die Zeche Lohberg mit dem Ende des Zechensterbens in NRW.

Nach 600 Jahren – Dinslaken wird industrialisiert
Dinslaken wurde durch August Thyssen (1842-1926) von außen verändert: als Baustein auf einer strategischen Landkarte für einen vertikalen, internationalen Montankonzern.

Das Umfeld Dinslaken nördlich von Hamborn: Die Kohleförderung ging mit den Flözen nach Norden, - außerhalb des eigentlichen Ruhrgebiets. Oberhausen war Verkehrsknotenpunkt der Reichsbahn des westlichen Ruhrgebietes geworden. Dinslaken lag für den persönlich geführten Konzern von August Thyssen damit günstig. Und somit sicherte sich August Thyssen früh Kohlefelder bei Hiesfeld-Lohberg und sah in der ländlichen Bevölkerung zukünftige Arbeiter. Dinslaken wurde zur Jahrhundertwende **in zwei Schritten Montanstadt**: 1897 mit einem Walzwerk, 1914/17 mit der Zeche Lohberg nach Eingemeindung von Hiesfeld. Die Montan-Ära in Dinslaken endete 2005.

Karten und Fotos aus der Zeit vor 1870 zeigen im Wesentlichen einen Ort, der in seiner frühen Zeit durch seine Lage und die herzoglichen Wegerechte Verkehr und Handel durch den Ort führen ließ. Und damit die örtliche Wirtschaft des ländlichen Raums bestimmte. Der Viehmarkt wurde zu einer Wirtschaftsgröße für Dinslaken, regional beginnend und später führend im Westen des Deutschen Reichs. Man sprach derzeit von Dinslakener Ackerbürgern.

Parallel entwickelte sich durch technische Fortschritte und ihre Umsetzung im Reich ein rasanter Wandel vom wesentlich prägenden Agrarstaat zum Staat mit Industrie auf der Basis von Kohle und Stahl. Die ländliche „Region Ruhr“ zwischen Duisburg und Dortmund, landschaftlich ähnlich der heutigen in der Emscher-Lippe-Region, wurde städtisch und wuchs zusammen zur **Montanregion „Ruhrgebiet“**. Übergeordnet und überregional wurden im Westen an Ruhr und Rhein die



Orte vernetzt durch Verkehrswege auf Straße, Schiene und Wasser. Dörfer wurden Stadt, Bauerschaften wurden zusammengefasst, wuchsen stark und dann zu neuen Städten ausgegliedert; Orte wurden zur Eingemeindung z.T. mit Zusagen umworben. Somit wuchsen Städte in kurzer Zeit zu einer Größe, die ihnen das Recht zur kreisfreien Stadt gab. Der Kreis Dinslaken war vor 1909 der Kreis Ruhrort, zu dem der Ort Hamborn gehörte, der sehr stark wuchs. Kurz nach der Umwidmung des Kreises mit Wechsel nach Dinslaken wurde Hamborn im April 1911 kreisfreie Stadt. Mit einem Schlag verlor der neue Kreis Dinslaken 120.000 Einwohner; es verblieben 78.000 Einwohner. Kreise kämpften somit oft um ihre Existenz (und Selbstständigkeit) in diesem Wettbewerb um Wachstum, - oder um die **Teilhabe an Fortschritt und Gewinn**. Auch der Kreis Dinslaken erlebte 1928 das Begehren der Nachbarn, konnte aber die Zerschlagung abwehren.

Auf der Rückseite des Fortschritts gab es auch Verpflichtungen für die kommunalen Verwaltungen: **die Schaffung der notwendigen Infrastruktur**. Dinslaken schuf dazu 1900 ein Stadtbauamt und wurde von ihrem Stadtbaurat Heinrich Nottebaum erfolgreich durch die kommende, unruhige Zeit geführt. Dazu gehörte auch die regionale Einbindung von Dinslaken über neue Verkehrswege, die die Postkutschenzeit auch im Baubestand des Stadtkerns aufheben musste. Rückblickend war es für Dinslaken eine prosperierende Zeit, die sich auch in der Architektur des Stadtbildes zeigte.

Machen Sie sich ein eigenes Bild zur Geschichte des neuen Dinslakens im Umbruch.

