



## Die Entwicklung der Bandeisenwalzwerke AG. Dinslaken

Von Dipl.-Ing. Nachtigäller

Als Anfang der neunziger Jahre der alte Industriekapitän August Thyssen ein zum großen Teil sehr sumpfiges Gelände in und um Dinslaken in seinen Besitz brachte, hat wohl keiner der Beteiligten daran gedacht, daß sich auf diesem Boden innerhalb der Zeit eines kurzen Menschenalters ein gigantisches Walzwerk erheben würde. Die erste Bezeichnung war „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“. Diese Gewerkschaft führte zu Beginn außer Geländekäufen sehr viele Bohrungen auf Kohle in und um Dinslaken aus. Der Leiter dieser Arbeiten war der „alte Kalthoff“, der spätere Generaldirektor bei Thyssen. Die Bohrungen erstreckten sich bis zur Schlägerhardt, Oberlohberg, Hünzerwald, Unterlohberg (heutige Zeche „Lohberg), im Averbbruch usw.

Zu gleicher Zeit begann man 1897 mit dem Bau eines Walzwerkes an der damaligen Friedrichstraße. Diese zog sich noch bis gegen 1905 vom Neutor über das heutige Tor 3 und Halbzeuglager der heutigen Flaschen- und Mastenhalle und Werk II bis zur Krengeßstraße in Hiesfeld; letztere war vor 30 Jahren keine ausgebaute Straße, sondern nur ein Weg mit dem Namen „Auf dem Krengeß“. Als erster Teil des Bandwalzwerkes entstand die noch bestehende Straße I. Im Frühjahr 1897 wurden die ersten Ausschachtungsarbeiten und die Fundamente für Straße I fertiggestellt; zu gleicher Zeit begann eiligst die Montage der Gerüste, so daß in der Silvesternacht 1897/98 in Gegenwart von Direktor Kalle, der damals als Oberingenieur die Arbeiten und das Walzwerk leitete, das erste Bandeisen der heutigen Bandeisenwalzwerke AG.



gewalzt wurde. Der „alte Meister“ Tappe gab zu dem festlichen Ereignis die Böllerschüsse ab, und der weitaus größte Teil der Dinslakener Bevölkerung bestaunte ehrfürchtig an der noch zu allen Seiten offenen Walzenstraße I dieses technische Wunderwerk. Die Zeiten gingen weiter; es entstanden hintereinander die Walzenstraßen des heutigen Werkes I, Straße 1 bis 5. Zu gleicher Zeit wurde eine 40 Mtr. lange, offene Halle auf dem Gelände der heutigen Halle 1 der Flaschen- und Mastenfabrik gebaut, in der Masten gezogen wurden. Im Anschluß daran wurde nach dieser etwa gegen 1903—1907 das Rohrwalzwerk mit 8 Straßen gebaut. Straße 1 und 2 waren kontinuierliche Straßen, auf denen vorgelochte Rundblöcke auf Dornstangen und kalibrierten Walzen zu Rohren verarbeitet wurden. Die Straßen 3 bis 8 waren Pilgerstraßen, auf denen Rohre bis zu 350 Millimeter Durchmesser gepilgert wurden. Der Rotbach floß ohne jede Uferbefestigung in urwüchsiger Form zwischen Warmwalzwerk und Rohrwerk bzw. Flaschen- und Mastenhalle. Zum weitaus größten Teile waren es nur einzelne mittelgroße Hallen, die erst im Laufe der Zeit verlängert bzw. in der Breite geschlossen wurden. Die von 1897 bis 1904 durch die „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“ bebaute Fläche betrug etwa 10 000 m<sup>2</sup>.

Schon vor dieser Zeit hatte eine Duisburger Firma in der Nähe der heutigen Eisenbahn-Unterführung der Umgehungsstraße an der Weseler Straße auf der Seite des heutigen Drahtwerkes und dem Holzlagerplatz von Maus ein Walzwerk, in dem Bandeisen und Rundeisen hergestellt wurde. Es war bei einer Belegschaft von 100 bis 120 Mann nur wenige Jahre in Betrieb und mußte in dem Jahre 1891 oder 92 seine Pforten wieder schließen. Woran es lag, ließ sich nicht einwandfrei feststellen. Fest steht, daß es fast ausschließlich mit „Fremden“ arbeitete, die von weiterher gegen hohe Bezahlung herangeholt worden waren, weil die einheimische Bevölkerung reine Landbevölkerung war und der Industriearbeit ablehnend gegenüber stand. Verhältnismäßig wenige Leute aus dem heutigen Kreis Dinslaken waren in der Industrie beschäftigt. Wer es tat, mußte zum alten Walzwerk der G.H.H. nach Sterkrade, in die Eisenbahnwerkstätten nach Oberhausen oder zu den Gruben in Hamborn. Zum weitaus größten Teil waren diese Arbeitsmöglichkeiten mit großen Anmarschwegen verbunden. In Dinslaken selbst gab es nur noch auf dem Gelände des heutigen Bahnhofsgebäudes eine kleine Lichtbogen-Kohlenfabrik. Im Volksmund nannte man diese Kohlen Kerzen. Die Fabrik mußte der Bahnhofserweiterung weichen. In diese Zeit fällt der weitere Ausbau des Walzwerkes der „Gewerkschaft“. Es wurden Verwaltungs- und Wohnhäuser errichtet; auf dem Exerzierkamp (Bezeichnung aus dem Jahre um 1860, als dort 2 Schwadronen Husaren lagen) wurde das heutige Lohnbüro gebaut. So wuchs das Werk aus den kleinsten Anfängen heraus zu einer Industrieanlage, die fast 2500 Menschen Arbeit und Brot garantierte. Ein paar Zahlen mögen diese Entwicklung behandeln:

7 Jahre nach Gründung des Werkes, also 1904, wurden 769 Arbeiter beschäftigt, 1910 hatte sich die Zahl auf 1475 fast verdoppelt, am 1. Juli 1914 mit 2429 Mann mehr als verdreifacht. 1912 war das bis dahin noch in Privatbesitz der Familie de Fries befindliche Drahtwerk ebenfalls in die Hände der „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“ übergegangen. Der Weltkrieg 1914/18 verfezte der Entwicklung einen gewaltigen Stoß. Es mußte Kriegsmaterial hergestellt werden; Frauen wurden an die Drehbänke in der Flaschen- und Mastenhalle und der Mechanischen Werkstatt gestellt, die Zündköpfe für Granaten und Minen drehten; alle Hände mußten sich regen, um mitzuhelfen, dem Schicksal Deutschlands eine günstige Wendung zu verleihen. Die Belegschaftsziffer war am 1. Januar 1915 auf 1168 Köpfe gesunken. Durch den Einsatz der Frauen und jüngerer männlicher Hilfskräfte wurden am 1. Januar 1917 1736 Arbeitskräfte auf dem Walzwerk beschäftigt. Im Sommer 1917 wurde aus der „Gewerkschaft



Deutscher Kaiser“ die „August-Thyssen-Hütte“. Trotz der unseligen Schandverträge von St. Germain und Versailles schien es, als ob die Entwicklung nun wieder aufwärts gehen wollte. Am 1. Januar 1920 waren wieder über 2000 Menschen an der Arbeit. Die führenden Männer der Entente wollten jedoch Deutschland den Todesstoß versetzen. Nach Raub des größten Teiles des Oberschlesischen Industriegebietes erfolgte im Jahre 1923 der in der Welt einzig dastehende Ruhreinsfall, wobei 2391 fleißige Arbeiter des Walzwerkes ausgesperrt wurden. Es kam die Zeit des passiven Widerstandes, die einzige noch gebliebene Waffe des Arbeiters an Ruhr und Rhein, der nicht für seine Unterdrücker die Kohle aus der Erde holen und den Stahl im Walzwerk verarbeiten wollte.

Am 1. Februar 1924 wurde die Arbeit wieder aufgenommen mit 651 Mann. Um 1930 waren wieder über 2100 Menschen beschäftigt, aber wie sah es in der deutschen Wirtschaft aus? 1924 bis 1929 waren Jahre der Scheinblüte gewesen. Am 1. November 1931 wurde das Rohrwerk stillgelegt.

Die am 1. Januar 1932 noch beschäftigten ca. 1000 Mann fanden zu 75 Proz. ihre Arbeit auf dem Bandeisenwalzwerk, welches trotz aller wirtschaftlichen Mißbelligkeiten langsam aber stetig mit der Verbesserung und Erweiterung seiner Anlagen seine Produktion hob.

Im Verlauf dieser Entwicklung verdienen einige Änderungen, die auch dem uninteressierten Besucher des Werkes sofort in die Augen fallen, besondere Beachtung. So fällt rein äußerlich auf der Erweiterungsbau des Verwaltungsgebäudes mit seinen schönen gärtnerischen Anlagen; auf der anderen Seite der Thyssenstraße die neuen Hallen in moderner Linienführung; im Innern der Hallen einmal die gigantische Anlage der „Breitbandstraße“, ein anderes Mal die überraschend großen und modernen Weiterverarbeitungsmaschinen im Kaltwalzwerk, in der Verzinnerei und Streckmetallanlage. Nur kurz sollen dem Laien andeutungsweise einige Daten gegeben werden: Unter „Straße“ versteht der Walzwerker eine je nach den Erzeugungsverhältnissen angeordnete Vielzahl von einzelnen Walzgerüsten, die, aufeinander abgestimmt, dem Walzgut eine gewünschte Abmessung oder Form geben. Das Besondere der Dinslakener „Breitbandstraße“ ist das kontinuierliche Walzen eines bis zu 1,30 Mtr. breiten Eisenbandes von einer maximalen Länge von ca. 180 Mtr. — Es ließe sich hieran die Erklärung über die Weiterverarbeitung dieses Band-Riesen anschließen, jedoch ginge das über den für vorliegenden Zweck gesetzten Rahmen hinaus. — Für Ernährungszwecke wird ein Band von etwa  $\frac{1}{3}$  Millimeter Stärke monatlich produziert. — Die Entwicklung der Stadt Dinslaken aus einem kleinen Landstädtchen zu einer — allerdings vollständig im Grünen gelegenen — kleinen, aufstrebenden Industriestadt dürfte nicht zuletzt auch auf die vorwärts- und aufwärtstreibenden Kräfte des Walzwerkes zurückzuführen sein.

---

## Kameradschaft

Treuer kann der Vater auch nicht sorgen,  
als der Kamerad, der neben mir marschiert,  
der seit meinem ersten Schlachtenmorgen  
mich die Straße der Soldaten führt.

Treuer kann selbst Mutter sich nicht mühen,  
als der Kamerad, der meinen Schlaf bewacht,  
bis im Drahtverhau die Lichter blaß verglühen  
und auf Posten vorn das Frühbrot lacht.

Sorgender kann niemand sich verzehren,  
als der Kamerad, der hungernd Brot mir gibt,  
der mich Not und Sterben mußte lehren,  
weil er mich von Herzen liebt.