Düsseldorf und seine Industrie

200 Jahre Industriegeschichte und es scheint, als ständen wir am Ende einer Epoche. Aufgebrachte Kumpel marschieren die Cäcilienallee herauf zur Rheinterrasse, wo große schwarze Limousinen bereitstehen wie zu einer Beerdigung. Dabei hatte alles hier angefangen, fast an gleicher Stelle, im gleichen festlichen Rahmen. Der Ire Mulvany hatte 1850 in die Tonhalle an der Schadowstraße geladen zum 1. Kohlentag der Ruhrindustrie. Ein wichtiger Grund zur Auswahl von Düsseldorf war der nur hier vorhandene große Festsaal gewesen. Aufbruchsstimmung und jetzt das Ende?

Heute (2000) werden die Reste der Mannesmann-Buchstaben am Rheinufer gelöscht. Welch ein Drama und doch ist einige Monate später schon fast alles vergessen.

Das Wort „Industrie“ (von lateinisch „industria“ = Fleiß, Energie) barg von Anfang an sein negatives Gegenteil: Der „chevalier d‘industrie“, der rücksichtslose Glücksritter, war sogar älter als die „Industrie“ im heutigen Sinne. Als sie dann kam, merkten die Aufmerksamen, dass etwas völlig Neues ihr Leben verändern würde.

Immermann reist 1836 zum Altenberger Dom, also zum Ursprung bergischer Geschichte, und schrieb: „Düsseldorf war um 1800 noch eine kleine Ackerbürgerstadt von 20000 Einwohnern.“ Intra muros, zwischen Ritter- und Südstraße gab es noch 42 Schweine, 70 Kühe, 220 Pferde.

Das Wort „fabric“ erscheint zum 1. Mal in einer Reisebeschreibung des Jahres 1785: In Jädickes „Fabriken und Manufakturen, Lexicon vonTeutschland“. 1799 werden ca.7 „Fabriken“ erwähnt. Der Maire Pfeil zählt 1806 „14 Fabriken“ in seiner „Erhebung über den Canton Düsseldorf“. Auf die Frage „Welches ist der moralische Hang der Einwohner?“ antwortete er: “Die allgemeine Stimmung ist in einem vielleicht zu hohen Grade zum Genuss eines jeden geselligen Vergnügens und der Zerstreuung bereit.“

Um 1850 schwankte das Selbstverständnis der Düsseldorfer noch zwischen innerer Erbauung und schnödem Erwerb. Als die Fenster des alten Ballhauses neben der Residenz in der Mühlenstraße durch den neuen Besitzer, die Dampfschiffahrtgesellschaft vergrößert werden sollten, gab es Proteste. Als 1854 Jacobi seinen Besitz dem Bergwerksbesitzer Brewer verkaufen wollte und dieser gar vorhatte, im heiligen Garten nach Kohle zu graben, wuchs der Protest zum Aufschrei und zur Gründung des Malkastenbesitzes, so wie wir ihn heute kennen. Aber erst als 1872 nach dem großen Brand das Schloss nicht mehr aufgebaut wurde, standen alle Weichen auf Zukunft und Industrie.

Wie alles angefangen hat

Der Anfang, wie so vieles in Düsseldorf, geht auf Jan Wellem zurück Die kostspielige Hofhaltung verlangte nach neuen Ressourcen, die Luxusgesellschaft schuf neue Bedürfnisse: Hut- und Perückenmacher, Spiegel- und Puderquastenhersteller, Liköre, Essig, Seifen. .Aus Sackträgern und Karrenleuten waren längst porte-chaise geworden. Der Kutschenbauer Vincellet beginnt eine lange Tradition Düsseldorfer Wagenbauer, die später zur “Königlichen Postwagenfabrik Overweg/Bünger“ an der Kölner Straße und daran anknüpfend zur Waggonfabrik Weyer führt (einer der ersten im Oberbilker Gleisdreieck).

1726 schmuggelt Esser Geheimnisse der Senfherstellung aus Dijon in die Ritterstrasse. Die „moustarde“ wird zum Düsseldorfer Mostert. Der Schlosskastellan Bergrath und seine „seelige Witwe“ führen die Tradition in der Hunsrückenstraße fort. Juspa von Geldern, Heines Ururgroßvater, Düsseldorfs erster Bankier baut in Jan Wellems „Neustadt“ (Neusser Straße) sein großartiges „Palais“. Als nach Jan Wellems Tod die „Paläste“ der Neusser Straße verfallen, bieten sie mit ihren großen Räumen einen idealen ersten Standort der Düsseldorfer „Fabrikanten“. 1766 Rahr: Essigfabrik (der Torbogen Neusser Str. 27 ist heute noch vorhanden), 1770: Rittershaus: Seifenherstellung, 1770: Camphausen: Tabakwaren. Jan Wellem selbst stellt seine gerade erst 10 Jahre alten Kasernen (Kasernenstr.) 1712 der Wollspinnerei Marbais zur Verfügung. Seine kameralistische Politik verfügt in ähnlicher Weise über

andere öffentliche Gebäude, die zu Spinnereien und Webereien werden (Gefängnis: Schulstraße, Knabenhaus: Krämerstraße Reuterkaserne). Der „Kameralweiher“ und der „fiskalische Hofgarten“ zeugen bis zum heutigen Sprachgebrauch von diesem merkantilistischen Wirtschaftsdenken.

Der Textilstandort Pempelfort an der Düssel

Düsseldorf war seit Jahrhunderten von zwei Textillandschaften umgeben, dem Flachsland zwischen Rur und Niers und dem Bleiche-Tal der Wupper zwischen Barmen und Elberfeld. Die Lehmplatten der Rhein-Maas-Hauptterrassen boten idealen Boden für Flachsanbau. Die „kleine Herrlichkeit“ Krefeld wird durch Wilhelm, den Dritten von Oranien nach dem 30-jährigen Krieg zur Stadt der Glaubensflüchtlinge. Hugenotten aus Lyon bringen ihre Seidenkenntnisse zu den Fertigkeiten der Leineweber. Die Wollfachleute aus der Eifel im Aachen- Lütticher Raum runden das Bild ab. Vorbild für alle war immer Flandern gewesen.

Von der Spindel zum Spinnrad, vom Drehen des Zwirns , vom Haspeln der Stränge, vom Schären übers Fadenkreuz, vom Raufeln, Riffeln, Rösten ,Darren, Ribben und Hecheln zum Spinnen und Weben war schon ein langer Weg gewesen, aber die Feinheiten des Bleichens, Färbens und Druckens fingen jetzt erst an. Sie überließ man den Holländern: „Haarlem – Weiß“ war eben unerreicht.

1527 hatte Herzog Johann III (aus dem Hause Kleve) Kaufleuten aus Elberfeld das Privileg der „Garnnahrung“ gegeben. Künftig durften Garne nur noch in der breiten Wupperaue zwischen Barmen und Elberfeld gebleicht werden. Er hatte auf diese Weise sein isoliert gelegenes Ravensberger Flachsland (um Bielefeld) mit dem bergischen Kernland verbunden. Die Grafen von Berg, von Altenberg an der Dhünn stammend, hatten schon sehr früh die Wupper zu ihrem ureigenen Kernfluss gemacht (alle noch vor Düsseldorf gegründeten Städte: Wipperfürth, Lennep, Hückeswagen und ihre neue Burg natürlich liegen an der Wupper). Weitab von der Erosionsbasis Rhein konnte die Wupper in ihrem Oberlauf (ähnlich der Sieg mit ihrer Wiesenkultur) breite Sohlentäler entwickeln, die zusammen mit dem kalkarmen Wasser und den weiten Talwiesen besonders bei Barmen-Elberfeld die idealen Voraussetzungen boten für die Wuppertaler Bleicherei. Das Wuppertal wird so allmählich zum wirtschaftlichen Herz des Rheinisch- Westfälischen Territoriums der Herzöge von Düsseldorf und so zum Vorreiter unserer Industrie.

Die Engländer lösen langsam die Holländer ab .Das17. Jh. war noch ganz holländisch gewesen, das 18. Jh. gehört England. Um 1600 mit nur 4 Mill. Einw. noch ein Randgebiet Europas (Frankreich:17 Mill., Deutschland: 12 Mill.) wird es nun die Welt beherrschen. 1588 war die Armada geschlagen worden. 1651 vertreiben die Engländer die Holländer von ihren Küsten. Flandrische Tuche einzuführen, wurde strengstens untersagt. Seit dem Frieden von Utrecht 1715 waren die Wege nach Indien offen. Und damit gelangte ein gefährlicher Konkurrent zu Seide, Leinen und Wolle nach England: die Baumwolle. Der Neuling, geschmeidiger als Leinen, anpassungsfähiger an den nassen Einfuhrhafen Liverpool als die trockene Wolle, jederzeit vermehrbar, wird zum Grundstoff der 1. Industriellen Revolution.

1743 hatte Kaye einen Webstuhl erfunden, der mit Hilfe einer Peitsche das Schiffchen so schnell hin und her schoss, dass die Spinner nicht mehr mitkamen. Der erste Engpass entsteht. Früher hatte es schon 10 Spinner bedurft, um die Garne für die Tagesleistung eines Webers herzustellen. Die nächsten großen Erfindungen beziehen sich alle auf das schnellere Spinnen: Spinning- Jenny von Hargreaves 1764, Spinning–mule von Crompton 1774. Aber erst Arkwrights „water frame“ von 1775, die erste vollmechanisierte Baumwollspinnmaschine, brachte den Durchbruch. Und diese Maschine ist es dann, die der Elberfelder Kaufmann Johann, Gottfried Brügelmann unter Lebensgefahr aus England heraus schmuggelt, um damit1781 seine Baumwollspinnerei Cromford an der Anger bei Ratingen zu bauen. Es war die erste eigentliche Fabrik auf dem europäischen Kontinent.

Das war also die Szene Düsseldorf um 1750 am Vorabend der Industrie. Zwei Tuchhändler, Kirschbaum aus Solingen und Fahlmer aus Mannheim kamen 1710 in die Residenzstadt Jan Wellems. In Pempelfort neben dem alten Jägerhof errichten sie 1743 ihre Tuchfärberei. Jacobi, der Schwiegersohn Fahlmers, verheiratet seinen Sohn (den Philosophen und Goethefreund) mit Betty Clermont aus der Textildynastie im Aachen- Lütticher Land. Nach einer kurzen Jacobischen Zuckerepisode konzentriert man sich weiter

auf Textilherstellung. Der berühmte Brügelmann hatte 1798 die Jacobi-Fabrik übernommen und, wie schon in Cromford, Baumwolle gesponnen. Innerhalb der nächsten 40 Jahre wird die Norddüssel zu einem kleinen Wuppertal. Seit 1695 hatte es auch eine kleine Bleiche gegeben(bis heute: Bleichstraße). Kirschbaum am Absatzort „Residenzstadt“ hatte mit der Veredelung, der Färberei, begonnen. Bald ist die ganze Palette vorhanden: Spinnen, Weben von „Kattun“, wie es jetzt heißt, Siamosen: starker Schürzenstoff, Posamentieren der Sammetstoffe zu Kordeln und Litzen. Die alten Waid- Pflanzen werden durch Indigo und andere Farbhölzer zur Blaufärbung abgelöst. Farbholzmühlen kommen jetzt zum Düsselwasser dazu. Die Krapp –Pflanze sorgt in raffinierter Mischung mit Pottasche und Öl für die Türkisch-Rot –Färberei. Alle diese Grundstoffe werden im Düsseldorfer Hafen, d.h. an der „Rheinwerft“ umgeschlagen, zuallererst natürlich für die führende Gewerbestadt Elberfeld. Die zentrale Lage Düsseldorfs zieht wiederum neue Textilfabrikanten an. Lupp kam aus Mettmann, Bockmöhl aus Elberfeld selbst, Siepermann/ Möhlau aus Köln. Der „Derendorfer Blaudruck“ von Möhlau, der auf der Weltausstellung London 1850 Preise gewann, war der Höhepunkt dieser Entwicklung. Carstanjen, Ronsdorf, Klockenbrink, Deus sind die ersten Namen. Um 1840 prozessierten 8 Firmen gegeneinander, weil sie sich gegenseitig das kostbare Düsselwasser abgruben. Es war eng geworden in Pempelfort / Derendorf.

1815 hatte der preußische Hauptmann Bülow auf die Süddüssel aufmerksam gemacht. Sie sollte mit Hilfe von 20 Schleusen die wichtige Verbindung zum Wuppertal herstellen. Das Ganze verschwand in der Versenkung, so wie Bülow im Rhein. Aber die Textilfabrikanten zogen jetzt auch an die andere Düssel (Lupp wohl schon 1820, Cramer 1844: alle Martin- Suitbertusstrasse ,also die ältesten von Bilk). Bockmöhl wird später zur Brückenstrasse von der Bahnstr. umziehen, in ein Industrieviertel also, das ja schon von den Pionieren der Neusserstraße (s. oben) und Anfängen der Eisenverarbeitung(Schmitz 1823) vorbereitet war. Einen wichtigen Aspekt verdanken wir diesen vorindustriellen Textilleuten.

Schon die ersten waren nicht Schneider, sondern Kaufleute und Abenteurer gewesen (Kirschbaum, Fahlmer, Brügelmann). Auch die Nachfolger sind Kaufleute im Textilbereich oder Spediteure, die schon immer den günstigen Hafenplatz für Obst, Wein und Kohle (Kohlentor, Kohlenlager neben heutigem „Garden“ am Rheinufer) genutzt hatten und jetzt in zunehmender Weise zwischen den großen Textilrevieren vermitteln (1800 gab es 19 Spediteure). Aus den Spediteuren und Farbholzhändlern werden die ersten Bankiers. Christian, Gottfried Jaeger war als Weinhändler aus dem Moseltal in die Residenzstadt gekommen.1790 handelt er am gerade erbauten Carlplatz mit Farbhölzern. Zusammen mit Pfeifer, seinem Compagnon von der Mosel, der in die Trinkaus- Familie einheiratet, gründen sie eines der ersten Bankhäuser, das bis heute besteht..Der Textilkaufmann Baum aus Barmen verbindet sich mit dem Spediteur Cleff und dem Tuchhändler Böddinghaus aus Elberfeld.Sie gründen die „Elberfelder“ später „Bergisch- Märkische Bank“, die 1914 in der Deutschen Bank aus Berlin aufgehen wird. Jaeger Baum, der Spediteur Ditgens, Brügelmann Carstanjen und Camphausen gründen 1785 die „Kaufmannsgesellschaft“, die 1798 zum „Handlungsvorstand“ und 1831 zur „Handelskammer“ wird. Die Handelskammer wird dann die Voraussetzungen schaffen (1831 Schiffahrtsgesellschaft, 1838 Eisenbahn), die den Hauptschub der Düsseldorfer Industrie möglich machen.

Textilstandort Ost / Bahnstrasse

Am 20. Dezember 1838 fährt die 4. Eisenbahn Deutschlands (nach Nürnberg, Dresden, Berlin) vom Graf-Adolf-Platz (besser gesagt vom Sumpfgelände der Süddüsselteiche) nach Erkrath, später Elberfeld. Eine der meist befahrenen Straßen(Elberfeld-Mettmann-Gerresheim = „Chaussee de Berlin“ wird man später sagen oder „Reichsstrasse 1“, die andere Strecke führte vom Neusser Tor über Dreherstr, Carlshof, Gangelshof zur Bilker Allee, Fährstraße nach Neuss) hatte endlich das modernste Verkehrsmittel gefunden. Am Ostrand der Stadt, gleich neben der Bahn, entsteht der zweite größere Industriestandort. Er ist nun zum ersten Mal losgelöst vom Düsselwasser. 1836 hatte die Bleiweißfabrik Deus/Moll die erste Dampfmaschine in Düsseldorf installiert. Die Fabrik stand am Wehrhahn, Ecke Oststraße. Das Dampfzeitalter hatte mit einiger Verspätung auch in Düsseldorf begonnen. Die neuen Fabriken zogen zur Eisenbahn an die Oststraße (1840 Türkisch-Rot- Färberei Laag/ Ritterhaus , 1842 Farbholzmühle Müller, 1843 Seifensiederei Dahl, und vor allem der größte Arbeitgeber Kammgarnspinnerei Bockmöhl

1853, der aus Elberfeld direkt an den Einfuhrhafen für Kohle und Rohgarn, und das war Düsseldorf, gekommen war. Auch Schwann, der Goldschmied aus Neuss, sitzt hier, er wird Bagel nach sich ziehen. 1836 gab es im Reg-Bezirk Düsseldorf 68 Dampfmaschinen (vor allem in Duisburg, Mülheim, Elberfeld). 10 Jahre später gibt es schon 222 Maschinen. 17 von ihnen standen in Düsseldorf. Damit war die Stadt mit einem Schlag auf Platz 3 gerückt (hinter Duisburg: 125 und Elberfeld: 26). Es waren alles schon Wattsche Hochdruckmaschinen (Watt beginnt 1767). Der Abenteurer Kirschbaum hatte allerdings im Alleingang schon 1753 die erste Dampfmaschine im Großraum Düsseldorf für sein Bleibergwerk Lintorf bauen lassen. Wasseige aus Lüttich hatte für ihn diese „Wasserkunst“ - es ging immer ums Abpumpen von Grubenwasser - nach Newcomens Modell entworfen (Newcomen beginnt 1712). Auch Graf Spee hatte für seinen Ratinger Kalkofen 1755 bereits eine Dampfmaschine. Im Ruhrgebiet baut Franz Dinnendahl, der Zimmermann aus Mülheim, ab 1801 die ersten Dampfmaschinen (Essen, Mülheim, Sterkrade). In Düsseldorf werden nach Deus/Moll die ersten Dampfmaschinen noch neben das Düsselwasser am ersten Standort Pempelfort gesetzt (1837 Kammfabrik Lamprecht,1839 Farbholzmühle Hartmann, 1842 Kattundruckerei Westhoff). Von nun an wird immer der Dampf, und das heißt ab 1838 vor allem die Eisenbahn, die Industriestandorte bestimmen.

Düsseldorfer Eisenvorspiele ,Papier und Chemie :Süddüssel und Wehrhahn

Aus Textilresten konnte man Papier herstellen. Die alten Textilfabrikanten (Lupp, Kramer) von der Mattinstraße zogen Papierhersteller an die Süddüssel. Bilk wird zum Papierzentrum Jagenberg ist der krönende Abschluss. Die Türkisch- Rot – Färbereien, Deus- Moll mit seiner Bleiweißfabrik saßen in Pempelfort an der Düssel. Der Aachener Henkel zieht mit seiner Bleichsodafabrik in dieses kleine Chemiezentrum in die Schützenstraße.

Ein Grundstoff wird Düsseldorf berühmt machen. Es ist das Eisen. 1823 hatte sich schon ein Maschinenbauer in die Industriegasse Neusser Str. verirrt (Schmitz).Seit 1836 betrieb der Abenteurer Franz Schimmelbusch in der Canalstraße (heute Kö-West) eine Eisengießerei. Er hatte sein Glück im Südamerikahandel mit Zuckerrohr gemacht. Als beim Eisenbahnbau 1838 Rasenerz gefunden wird, konzentriert er seine Anstrengungen bis zur Gründung der Hochdahler Hütte 1851 .Sein Sohn wird der Direktor dieser Hütte .Schimmelbusch hat die ersten großen Ausstellungen organisiert (zunächst in seiner Fabrik Canalstr, dann im alten Ständehaus im Schloss. Durch ihn kommen die Belgier nach Düsseldorf.

Oberbilk - der eigentliche Anfang

Mittlerweile sind wir fast in der Zeit des Bessemer-Stahls angekommen, den Krupp als erster in Deutschland produziert .Ein langer Weg von den Köhlern und Schmieden des "umwallten " Siegerlandes in der Karolinger-Zeit als kriegswichtigstem Gebiet bis zum Severnfluss in Mittelengland zu Beginn des 18. Jht, wo es alles gab: Wasser, Holz, Kohle, Eisen. Die Schmelzöfen der „Rennöfen“ (aus denen das Eisen langsam rinnt, zu Luppen wird (Wolfsköpfen), die zu Barren gereinigt und in der Schmiede durch „Schweißen und Gärben“ erhärtet) werden zu den „Hochöfen“ von 10 m, die auf die Berghöhen gestellt werden, um den Wind als Gebläse zu nutzen. Wegen der größeren Hitze fließt das Eisen jetzt und wird in Sandformen gegossen. Dem billigen „Gusseisen“ stand das teure Schmiedeeisen gegenüber, das noch einmal erhitzt und in der Esse des Schmiedes „gefrischt“ wurde. Die Wassermühlen des Mittelalters mit ihren Hämmern und Blasebälgen bringen die Hütten in die engen Flusstäler. Die Dampfmaschine (Newcomen startet 1712) wird sie zum neuen Brennstoff Kohle bringen. Für den zunehmenden Gebrauch an gutem Gusseisen war Anfang des 18. Jht. ein Engpass entstanden. Die Holzkohleöfen waren ausgereizt. Darby, der beim besten Schmied Englands Dudley gelernt hatte, erfindet 1742 in Coalbrookdale den ersten Kokshochofen (Koks brachte höhere Temperaturen, war saisonal unabhängig und einfacher zu lagern als Holz). Der Engpass Kohle mit ihren Grundwasser-Problemen bringt die Dampfmaschine hervor. Die Dampfmaschine selbst wird zum alles revolutionierenden neuen Verkehrsmittel und größtem Nachfrager für Eisen. Wieder ein Engpass: die Eisenqualität für die Hochdruckkessel reichte beim normalen Gusseisen nicht aus. Huntsmann, der Uhrmacher, erfindet 1742 den Tiegelgussstahl (Krupp wird später sein gelehrigster Schüler sein). Aber erst durch Corts

Puddelverfahren 1783 konnte das billige Kokseisen neben dem teuren Holzkohle-Schmiedeeisen bestehen.

Es wird der Stahl schlechthin

Dies war alles passiert, als 1836 Schimmelbusch an die (heutige) Königsallee seine Eisengießerei setzt. Er bezog von der nahen Rheinwerft Barren aus England, die er erhitzte und in Sandformen goss. Natürlich verfolgte er alles, was sich in der noch überschaubaren Eisenindustrie Englands, Lüttichs und an der Ruhr an Neuem tat. Als 1838 der Trassenbau für die Erkrather Eisenbahn auf Raseneisenstein stieß, initierte er die Hochdahler Hütte, damals hinter die 3.größte im deutschen Westen. Der Kalkstein für die Hütte führt zu den Düsselsteinbrüchen und dem Fund des „Neanderthalers". Die ersten Hütten im Ruhrgebiet hatten ja alle mit Rasenerz angefangen. Dieses für die Bauern so lästige „Sumpferz" der Emscherniederung hatte im Dreiländereck (Stift Essen, Vest Recklinghausen, Herzogtum Kleve) in gegenseitiger Anstachelung die drei ersten Hütten hervorgebracht (1741 St. Antony ,1782 Gute Hoffnung, 1800 Neu-Essen). Der Standort „auf der Kohle" kommt erst viel später. Schimmelbusch, der Düsseldorfer, ist nun auf einem Gebiet an der Spitze in Deutschland. Der erste einwandfrei arbeitende Kokshochofen war 1851 die Hochdahler Hütte.

Die Preußen hatten schon in den 80ziger Jahren des 18. Jh. die Ruhr mit 16 Schleusen schiffbar gemacht. Kohle wurde von Witten bis Ruhrort getreidelt, hauptsächlich für den Export nach Holland. Franz Haniel und Mathias Stinnes sind als Kohlenhändler groß geworden. Friedrich Harkort hatte in Elberfeld und Hagen Webstühle konstruiert. Mit Elberfelder Geld und englischem Know-How baute er 1819 seine berühmte Maschinenfabrik auf Burg Wetter, in der vorher das preußische Bergamt seinen Sitz gehabt hatte. Er plädierte als erster für eine Eisenbahn längs der Ruhr(kleinere Kohlebahnen gab es ja dort schon). Harkort arbeitete auch als erster einen Plan aus, wie man Rhein, Emscher und Weser mit der Bahn verbinden konnte, um so den englisch-holländischen Handelsbarrieren entgehen zu können. Aber erst als die belgische Revolution 1829 den Weg nach Westen wieder frei macht und der Kölner Bankier Hansemann sofort eine Bahn nach Antwerpen entwirft, kommt die alte Idee der Cölln- Mindener Eisenbahn ins Rollen. Später fahren Haniel und der Düsseldorfer Baum höchst persönlich nach Berlin (das letzte Stück Leipzig- Berlin konnten sie schon im „Zug der Zeit" zurücklegen), um beim König Friedrich Wilhelm III das Ja-Wort zu holen. Düsseldorf hatte jetzt zwei Bahnlinien, die Elberfelder hatten schon 7 Jahre vorher die bergisch-Märkische Linie fertiggestellt Es war dieses GLEISDREIECK der beiden Eisenbahnen, das ab 1852 Düsseldorf zur Eisenstadt macht. Mit einiger Verspätung, (die Dinnendahls, Stinnes, Haniel Krupp waren schon 30 Jahre lang im Geschäft) aber dann umso gewaltiger.

Das belgische Jahrzehnt beginnt (1850-1860). Durch Schimmelbusch waren die Belgier auf den günstigen Eisenbahnknoten aufmerksam geworden. Er hatte seit 1836 neben seinem Werk in der Canalstrasse (Kö) Eisenausstellungen organisiert. Fast alle Belgier waren beim Iren John Cockerill zur Schule gegangen, der gleich zu Beginn des Jht. in Seraing neben der uralten Eisenstadt Lüttich Fuß gefasst hatte. Piedboeuf, der wichtigste der Belgier, hatte als erster auf dem Kontinent in Jupille-Lüttich Kessel gebaut. 1847 baut er bei Aachen das Walzwerk "„Rote Erde"". Daraus wird 1852 die "„Societe Anonyme Belge", später „Phönix" in Eschweiler. Die Haniels hatten in die Cockerills eingeheiratet, also erstreckt sich der Phönix bald (1852) nach Ruhrort und weiter nach Kupferdreh. Der Phönix wird später für Düsseldorf eine wichtige Rolle spielen (Thyssen).1857 kommt Piedboeuf auch nach Düsseldorf. Zwei Jahre zuvor war sein Schüler Gobiet als erster Düsseldorfer Kesselbauer und als erster auch ins Oberbilker Gleisdreieck gekommen. Der Überwachungsverein für die belgischen Dampfkessel ist übrigens der Ursprung für unseren heutigen TÜV. 1851 bereits waren die ersten Belgier, die Brüder Richard aus Brüssel mit einem Puddel-und Walzwerk an die Luisenstrasse (heute Stadtwerke) neben die Bergisch –Märkische und Cölln – Mindener Bahn gezogen. Die Belgier saßen alle im südöstlichen Dreieckswinkel an der Cölln-Mindener. Es war ja die Hansemann-Haniel-Bahn und damit mit Cockerill-Piedboef vertrauter als die ältere Bergisch-Märkische, an die später der Deutsche Poensgen-Clan ziehen wird (1860). Die Piedboefschen Werke (Reste der VKW sind 1996 abgerissen worden) lagen quer zur Werdener Str, hatten also mit dieser jungen, erst 1890 gebauten Straße nichts zu tun. Sie lagen an einem Feldweg, der den Carlshof mit dem Gangelshof verband (heute Teile der Fichten- und Höhenstrasse). Wenn im

Bewerbungsschreiben von „Heide“ die Rede ist, die “ohnehin nicht gut für die Landwirtschaft tauge“, so sind damit die Oberbilker Geisten (= Sandanwehungen) auf der Niederterrasse gemeint. Noch heute führt die „Höhenstrasse“ zu diesem höchsten Punkt Oberbilks (heute Oberbilker Markt). Poensgen wird später von der Lage „am schiefen Berg“ sprechen. Diese „Geisten“(Geest) waren, weil hochwasserfrei, ideale Markierungspunkte für die ältesten Wege im Düsseldorfer Stadtgebiet. Die Kölner Straße , z.B. hangelt sich so von Geist zu Geist. Gobiet lag direkt an der Kreuzung Kölner Str./Südschenkel der Cölln-Mindener Bahn. Seine Koksöfen belieferten die Hochdahler Hütte und fast alle Hütten im Ruhrgebiet. Mit den Puddel- und Walzwerken (der Gobiets, Richards, Piedboeuf z.B.) wurden erst der Schienen- und Radspeichenbau und damit die Eisenbahn insgesamt möglich gemacht. Richard (an der jetzigen Luisenstr.) versprach zwar „18 Fuß hohe Mauern“ um seine Hämmer und keine Belästigung der aufkommenden Friedrichstadt „derartige kleine Puddelwerke, wie das von uns projectierte, findet man gewöhnlich mitten unter den Wohnungen“, in Aachen sei sowas gut gelaufen, aber das Werk hielt sich nur 20 Jahre, dann musste man endgültig nach Oberbilk ausweichen. Zu den „Umweltschützern“ gehörten auch die Schumanns, die in der nahen Herzogstr. wohnten. Das Bergamt in Siegen hakte vor der Genehmigung auch noch einmal nach: Richard plante2 Puddelöfen, 10 Schmiede-und Schweißfeuer und 4 Hämmer. Das Roheisen kam z. B. aus Hochdahl (ab 1860 auch aus Heerdt) und wurde dann in Puddelöfen gefrischt (Kohlenstoff, Silizium, Mangan, Phosphor verbrennt). Pro Ofenfüllung kamen 4-7 rundliche „Luppen“ d.h. Eisenbreiballen mit Schlacke heraus, die dann in der Luppenquetsche zu eckigen „Brammen“ oder Luppenstäben gewalzt wurden, die wiederum zu Schweißpaketen gebündelt zusammengeschweißt wurden, bevor sie unter die Dampfhämmer oder Blechwalzen kamen.

Im engeren Düsseldorfer Raum fehlte nur noch eine Hütte (ein Eisensteinbergwerk gab es mittlerweile schon in Grafenberg). Der Phönix plante 1857 eine Hütte auf der Erkrather, Ecke Eintrachtstr. Sie kam nicht zustande. Neusser Kaufleute errichten mit Phönix-Background dann 1860 die Heerdter Hütte.

Der Boden war bereitet. 1860 kommt der älteste deutsche Röhrenhersteller Albert Poensgen nach Düsseldorf. Seit 1842 verbrannte der Gashersteller Sinzig auf der Klosterstrasse (damals noch wegen der vielen Ziegeleien Pfannenschoppenstrasse) übelriechende Teere, Fette und Kohlen. Er brauchte Gasröhren. 1792 hatte Murdoch die ersten Rohre konstruiert. 1826 besitzt Birmingham erste Rohrleitungen, in Paris wird 1838 die erste Gasbeleuchtung eingerichtet. Die Poensgen waren seit 500 Jahren „Raidemeister“(Mühlenradbauer) und Schmiede im Inde-Tal in der Eifel. 1845 stellt Poensgen als erster auf dem Kontinent in Mauel Röhren her. Die Engländer und Belgier(später Phönix) sind ganz in der Nähe.(Eschweiler).Wegen der fehlenden Bahnverbindung wird Poensgen gezwungen, nach Düsseldorf zu gehen. Köln war zu sperrig gewesen. Mit Hilfe von Sinzig (den er später zusammen mit Piedboeuf bekämpfen wird) und zusammen mit Giesbers, der ihm das Oberbilker Land verkauft, baut er 1860 „am schiefen Berg“ direkt an der ältesten Bergisch- Märkischen Bahn sein Puddel- Walz-und Röhrenwerk, die späteren „Oberbilker Stahlwerke“. Auf Photos sieht man die Schräglage zum 1885 gebauten Hauptbahnhof. Der alte Bahndamm von 1838 (Fortführung der Graf- Adolf- Straße, die ja selbst Bahntrasse war) war noch bis zum Abriss 1977 (U-Bahn-Bau) zu erkennen. Der unersättliche Thyssen (1926 Vereinigte Stahlwerke) wird später beide Urväter Piedboeuf und Poensgen in „feindlicher Übernahme“ schlucken. Poensgen bringt aus der Eifeler Heimat den Fittinghersteller Inden mit. Er siedelt als erster außerhalb des Gleisdreiecks in Lierenfeld(1872). Vorher hatte Poensgen aus Magdeburg den Maschienenbauer Schieß ins Gleisdreieck geholt (1865 Kölner Straße). Dessen Ingenieur De Fries wird später (1889 in Benrath) die DEMAG aufbauen.

Das Oberbilker Gleisdreieck

Dort hatten sich schon 1856 (die zweiten also nach Gobiet) die Wagen-, später Waggon-bauer Owerweg/Weyer nördlich der Bergisch-Märkischen Bahn niedergelassen. Sie konnten auf die große Tradition der Kutschenbauer Vincellet zurückgreifen, später „Königliche Wagenbauer Owerweg/Weyer“. 1870 war das Oberbilker Gleisdreieck zugebaut. Nichts ging mehr.

Als die Piedboeufs und Poensgens in den 50/60 er Jahren in Düsseldorf anfingen, gab es in der weiteren Umgebung, dem Rhein /Maas/ Ruhr-Raum…

1. die Gute Hoffnungs-Hütte 1758 des Siegerländers Pfandhöfer, später Haniel/Jacobi in Sterkrade, dann Oberhausen

2. 1806 Seraing/Lüttich John Cockerill :Röhren ,1818:Dampfmaschinen, 1823 :Lokomotiven

3. 1801/1806 Franz Dinnendahl :Dampfmaschinen in Mülheim, dann Essen/Steele Aachen/Eschweiler

1810 Friedrich Krupp Maschinenfabrik Essen

1810 Harkort Maschinenfabrik Burg Wetter

1810 Mathias Stinnes Kohlenhandel:Ruhr, Rheinschiffahrt Mülheim

1825Reuleaux Eschweiler

1826 Eisenhütte Lünen,Westfalen

1841Friedrich Wilhelm Hütte,Mülheim Piepenstock Herrmanns-Hütte,Dortmund/Hörde 1854:Hoerder Verein

1851Phönix,Aachen

1851 Phönix, Bergeborbeck, 1854 Kupferdreh, 1854 Ruhrort, 1857 in Düsseldorf geplant: Erkrather Str: Hütte

1851 Hochdahl Schimmelbusch Hütte

1851 Niederrheinische Hütte Meiderich

1854 Heinrichshütte Hattingen

1855Vulkan , Duisburg

Zwei Standorte waren von Anfang an favorisiert:

1.Ruhrort Duisburg, Oberhausen als Endpunkte der Kohlenschiffahrt, Rasenerzvorkommen der Emscher Bruch Niederung, Stationen der Cölln/Mindener Eisenbahn(1845)

2. Dortmund/Hörde: Kreuzung von Berg. Märkischer(ab 1838) und Cölln/Mindener Bahn, Rasenerze

Weitere Standorte: Essen: Hellwegstadt Stift, .Mülheim: Hellwegstadt, wichtiger Schleusen und Brückenort der Ruhrtreidelschiffahrt. Hattingen: südliche Ruhrtalbahn 1866 (Berg./Märkische Bahn)

Auffüllung OBERBILK, LIERENFELD, SÜDFLINGERN

Nur wenig Neues in den Kriegsjahren der 60iger: August Hermann Flender aus dem Siegerland, der mit Eisenkonstruktionen südlich der Cölln-Mindener am heutigen Fürstenplatz baute(1864); Bloem/Braun , die Zündhütchen herstellten am ältesten Weg nach Bilk (heute Redinghofener); den schönen achteckigen Schornstein (es gab noch keine Rundziegel) hat man erst 1995 abgerissen.

Eine neue Generation kam mit den Aufbruchjahren (nach Krieg und Reichsgründung 1871-73) Die Werke von Malmedy (Draht) in der Kirchstraße und von Limon/Fluhme (Pressen , Pumpen ,Eisenbahnbremsklötze) in der Industriestraße sind heute die einzigen Reste des Oberbilker Industrieraums. Der Koblenzer Peter Klöckner kam über die Duisburger Eisenhütte nach Flingern(Drahtfabrik). Seine 1912 gebauten Arbeiterhäuser werden in den 70igern zur berüchtigten Szene Kiefernstraße. Später kommt Hein Lehmann dazu , der mit Habersang Lierenfeld erobert. Seit 1863 schon gab es die Verbindungsbahn, die das Dreieck im Osten schloss.

Im Hintergrund hatte mittlerweile der Eifeler Bauer und Handwerker August Thyssen im Eschweiler Draht/Walzwerk gelernt.1865 eröffnet er in Mülheim, dann Duisburg seine eigenen Draht/Walzwerke. Er verstand es als erster, die gesamte Palette der Eisenindustrie vom Bergwerk(Kohle Eisen) bis zur Fertigwarenindustrie z.B.Röhren, in einer Firma zu vereinigen.1906 kauft Sohn Fritz den Poensgen die Oberbilker Stahlwerke ab. 1926 ist er zusammen mit der Phönix in den „Vereinigten Stahlwerke A.G.“ wahrlich zum Führer der deutschen Eisenindustrie geworden.

Poensgen zog alle Röhrenhersteller nach Düsseldorf. Albert Hahn 1873 am Gangelsplatz aus Gleiwitz kommend (zweiter der deutschen Röhrenherstellung), war noch kein Konkurrent. Das Fürchten lehren sollten ihn zwei Genies, die eine technische Sensation hervorbrachten. Es waren die Remscheider Brüder Mannesmann mit ihrer Erfindung der nahtlosen Röhren. Mit ihnen betritt ein neuer Typ die Bühne. Mannesmann wird sehr schnell zur Aktiengesellschaft des Großkapitals (Deutsche Bank, Siemens). Die alten Familienunternehmen der Poensgen ,Piedboeuf , Hahn hatten diesen Giganten gegenüber keine Chance.

1914 hat neben Thyssen auch Mannesmann eine vertikale Produktionsstruktur geschaffen. Beide Konzerne werden sich später und bis in unsere Tage hinein (seit 1999 spielen allerdings noch größere "Globalisierungen" eine Rolle) den Düsseldorfer Kuchen aufteilen. Die schicke Berliner Adresse der Mannesmann: Leipziger Platz, gleich neben dem Brandenburger Tor, konnte nicht darüber hinweg täuschen, dass die Röhrenstadt Deutschlands Düsseldorf hieß. Hier spielte die Musik. 1893 kommt Mannesmann nach Rath, wo es neben der Ruhrtalbahn 1866 seit 1876 noch eine dritte private Bahn, die „Rheinische Bahngesellschaft" gab. Ein ähnlich genialer Erfinder, der Thüringer Selfmademan Heinrich Ehrhard, saß seit 1889 mit seinem Röhrenwerk „Rheinmetall" etwas westlicher zur alten Cölln-Mindener Bahn hin. Ehrhard wurde mit seiner Spezialisierung auf Rüstungsmaterial (Kanonen des 1. Weltkriegs auf allen Seiten kamen aus Düsseldorf) vor 1914 zum größten Arbeitgeber der Stadt. Die Kasernen, aber auch die „Ulmer Höh" lagen gleich um die Ecke.

RUHRTALBAHN, GRAFENBERG, RATH

1866 baute die Berg. Märkische Bahn ihre „südliche Ruhrtalbahn". Sie wollte den Anschluss an das jetzt immer wichtiger werdende Ruhrgebiet nicht verpassen (Tiefschachtbau zur nördlich einfallenden Fett = Kokskohle seit den Haniel und Stinnes 1825). Die Haniel-Söhne, verwandt mit den Luegs greifen sofort zu. Ein neuer Standort entsteht: Kreuzung Grafenberger Allee = Reichsstraße Nr. 1 mit der Ruhrtalbahn :Hohenzollernfabrik (Lokomotiven) der Haniel/Lueg ,Losenhausen, Schmincke . Heute heißt das Ganze schick und natürlich „Thyssen-Hohenzollern-Park. Vor Mannesmann sitzt schon gleich neben dem Bhf. Rath die Firma Sack/Kießelbach und später zur Münsterstr. Hin (1914) gesellt sich noch Schwitzke, dessen Vater einst als Dreher und Schlosser in der Neusser Straße begonnen hatte .

BENRATH, REISHOLZ, INDUSTRIETERRAINS

Düsseldorf mit seinen adeligen Stadtpalais aus vergangener Zeit kam dem Prestige-Denken des neuen „Adels" entgegen. Brewer kaufte das Jacobianwesen, Brügelmann hatte das stattlichste Haus auf der Zitadelle gekauft (Cagnonhaus, Ecke Bäckerstr), Baum saß im Collenbachschen Gut. Trinkaus nun, dessen Vater gräflicher Haushofmeister gewesen war, kauft das Hofmarschallhaus an der Hofgartenstraße (1937 wird er an der Königsallee bauen). Der Bremer Glasfachmann Heye hatte 1863 von einem der ersten Düsseldorfer Fabrikanten, dem Drahtzieher Ignaz Dreher , der 1845 als erster die günstige Lage am Gerresheimer Bhf, der Berg,-Märkischen Bahn erkannt hatte ,das Terrain abgekauft für seine bald europaweit erste Glasfabrikation. Heye heiratet in die Trinkausfamilie, die durch Erbansprüche im Besitz von Haus Elbroich war. Von Elbroich aus makelt Heye mit Immobilien, bis er 1898 die Industrieterrains Reisholz gründete. Eine idealere Lage gab es kaum: 2 Eisenbahnen (Cölln-Mindener ,Rheinische, beide 1885 verstaatlicht), ein Rheinhafen, das nahe Benrath, wo Flender schon 1872 angefangen hatte. Reisholz war nicht einmal ein Dorf, nur ein Flurname. Es wird und es ist bis heute Düsseldorfs größter Industriekomplex.

Flender hatte schon in den 70iger Jahren den Siegerländer Capito/Klein und die Röhrenspezialisten Bahlke/Tellering nach sich gezogen. Vor allem aber kommt hierher (schon seit 1889) die „Deutsche Maschinen A.G." DEMAG, in der De Fries (von der Schießfabrik) mit einem Drittel beteiligt war.

OBERKASSEL, HEERDT, RHEINISCHE BAHNGESELLSCHAFT

Eine ähnlich Erfolgsstory schreibt zur gleichen Zeit Heinrich Lueg, der mit den Haniels in den 70igern nach der Grafenberger Allee gekommen war. Lueg hatte die erste Düsseldorfer Weltausstellung 1880 im Zoologischen Garten organisiert. Die Rheinische Bahngesellschaft legte daraufhin ihre erste längere

Strecke zum Brehmplatz. Das vornehme Zooviertel entstand. Lueg operiert weiter mit der späteren „Rheinbahn“. Oberkassel wird innerhalb von 10 Jahren auf der grünen Wiese gebaut.

Die erste Fußgängerbrücke verbindet die Rheinbahn mit Oberkassel und zugleich (eine Sensation) mit Krefeld. Und am alten Oberkasseler Bahnhof (1853 war schon die Cölln- Oberkassel- Krefeld –Bahn fertiggestellt , ab 1854 fuhr ein Verbindungsstück bis zur „Kirmesrheinwiese“, der Zollstraße gegenüber) entsteht der Industriestandort Oberkassel/Heerdt mit Firmen wie Ehrenreich und Krieger .

LAUSWARD ,HAFEN

Der Hafen von 1896 ist eine Episode geblieben. Heute entsteht hier die „Cityerweiterung Süd“ Die Fläche war viel zu klein. Mannesmann /Rath allein ist größer als die gesamte Lausward. Die kurzen Wege zwischen Kohle/Eisen (Ruhr/Siegerland) lohnten den aufwendigen Ladeprozess nicht .Eine Schwerindustrie ist also nie entstanden. Dafür war die Eisenbahn günstiger und früher da. Papiermühlen und Lebensmittel- Futtermittelbetriebe sind hier beheimatet .

KLÜNGEL

1. JACOBI FAHLMER CLERMONT

Der alte Jacobi, seit ca. 1700 in Düsseldorf, wird Schwiegersohn von Fahlmer, Wollhändler aus Mannheim, der zusammen mit Kirschbaum , Wollhändler aus Solingen, die ersten Düsseldorfer Industrieschritte gemacht hatte. Sein Sohn, der berühmte Philosoph, Goethefreund und Zuckerraffineriebesitzer aus Pempelfort heiratet mit Betty Clermont in den mächtigsten Textilclan von Aachen/Lüttich hinein.

2. JACOBI HANIEL LUEG COCKERILL

Ein weit verwandter Jacobi aus Ruhrort wird im 19. Jh mit der Tochter des Jakob Haniel, Kohlenhändler aus Ruhrort, verheiratet. Seine Tochter heiratet Harvey. Dampfschiffahrer aus Ruhrort, der mit dem berühmten Kesslbauer Cockeril aus Seraing/Lüttich liiert ist. Eine andere Hanieltochter heiratet in die Ingenieursfamilie Lueg .Andere Hanielskinder sind mit den Cockerillkindern verheiratet. Die Söhne Franz Haniel und Heinrich Lueg werden das Düsseldorf des ausgehenden 19. Jht. entscheidend mitgestalten. Luegs Tochter heiratet den Hugenotten Bagel, Goldschmied aus Krefeld, der den anderen Goldschmied aus Neuss Schwann im gleichen Jahr nach Düsseldorf (Bahnstr, Grafenberger Allee) mitbringt .Lueg und Bagels größter Coup: die Immobilienfirma „Rheinische Bahngesellschaft“ 1898, die Oberkassel gründen wird. Eine Jacobi heiratet dann einen Poensgen, ein Poensgen wiederum eine Jacobi .Düsseldorf und Ruhrort waren vereint.

3. JAEGER PFEIFER TRINKAUS HEYE

Der Farbholzhändler Jaeger aus dem Moseltal (Wohnhaft :Karlsplatz, Bilkerstr) war mit Pfeifer (dasselbe Moselnest) verwandt. Pfeifer heiratet Trinkaus. Der Bremer Glasfabrikant Heye heiratet in die Trinkausfamilie, durch die er Elbroich erbt , um dann die „Reisholz Industrieterrains“ zu gründen, in die auch Poensgen hineingerät (durch Schieß ,den Poensgen geholt und der in die Trinkaus eingeheiratet hatte).

Jaeger /Trinkaus war die erste eigentliche Bank in Düsseldorf. Zusammen mit dem Barmer Textilkaufmann Baum (seine Tochter wird mit dem Elberfelder Böddinghaus die Elberfelder Bank = später Deutsche Bank gründen), der sich mit dem Spediteur Cleff verbunden hatte, gründen sie den „Handelsverband“, aus dem die „Kaufmannsgesellschaft“ und 1831 die „Handelskammer“ wird.

4. BELGIER

Die Belgier waren über die „Phönix“(Eschweiler „Rote Erde“-Ruhrort ,Kupferdreh),eine belgisch /französische Firma für Bergbau und Eisenproduktion „societe Anonyme Belge“, über Eschweiler also , nach Düsseldorf gekommen. Die Piedboeufs ziehen die anderen nach. aber auch Poensgen hatte Beziehungen zur Phönix (Eifel, Aachen). Die Feinde Poensgen und Piedboeuf verbinden sich. Ein noch gerissenerer Thyssen, der sehr früh in der Phönix ist, kauft schließlich alle anderen auf (auch den

genialen Außenseiter Ehrhard). Nur Mannesmann hat ihm lange widerstanden. Es war kein Familienbetrieb mehr, sondern eine moderne A.G. aus Berlin. 1970 teilen sich Mannesmann und Thyssen den Düsseldorfer Kuchen auf. Zur Zeit überlebt nur Thyssen. Das Phönix-Drei-Scheiben-Haus war lange Düsseldorfs Symbol. Das erste Phönix-Haus, später Arbeitsamt an der Heine-Allee, ein wunderschöner Bau von Wach /Roßkotten, der natürlich viel zu klein für den Phönix-Riesen war, wird heute auf dem uralten Eiskellerberg zu einem Juwel renoviert.

5. EPILOG

Außer Reisholz/Holthausen und ein bisschen Mannesmann-Gelände in Rath ist eigentlich nichts übriggeblieben. Hansapark Hohenzollernpark City-Ost-Oberbilk und City-Süd- Medienhafen, so heißt das heute. Vorbei sind „Hexenkessel“ und “Rosa Mond“ am Oberbilker Markt, Multiplex heißt die Zukunft, ein grüner Park mit Teich als Wiedergutmachung am Aschenputtel Oberbilk zwischen Warschauer- und Moskauer Straße. Mannesmann und Thyssen hatten der Stadt ihre Türme gegeben. Die neuen Türme gehören dem tertiären Sektor (IHZ, Stadttor). Immerhin, da, wo alles begann, in Oberbilk, könnte nun auch wieder die Zukunft liegen. Und das Stadttor steht an der Lahnstrasse, dort, wo der Dinosaurier der Industrie, Jan Wellem, 1710 tatsächlich sein Stadttor bauen wollte.

Copyright 2000: Dieter Jaeger, Geschichtswerkstatt Düsseldorf