

Stadt als Folge

Industriegeschichte und kommunale Ordnung

Bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts ist Mülheim am Leben der Bauern orientiert, dann wird es — 'im bürgerlichen Wandel' — städtisch. Das neue Zeitalter basiert auf zwei Ressourcen: auf der Kohle und auf dem Wasserweg.

Schon früh entdeckten die Eppinghofer Bauern beim Pflügen auf den Feldern (13. Jh.), andere Bauern an den steilen waldüberzogenen Hängen des Ruhrtals und des Rumbaches einen Stoff: Er tritt dort ans Tageslicht und brennt. Beim Heizen qualmt er gewaltig. Weil es in den Wäldern genug Unterholz und Bäume gibt, erhält er zunächst keine Bedeutung — bis im 18. Jahrhundert die Städte, vor allem in der hochproduktiven Städtekette der Niederlande, von zunehmender Holzknappeheit getrieben, nach neuen Brennmaterialien suchen.

Auf schmalen Pfaden transportieren Pferde Kohlen-Säcke, bis zu drei Zentnern, zur Ruhr. Der Fluß, 230 km lang, von Mülheim bis Ruhrort noch mit 10 m Gefälle, war zwar schon um die Jahrtausendwende für die Schifffahrt erschlossen (1033 gewährt König Konrad II. freie Schifffahrt für die Abtei Werden), aber offensichtlich verfiel sie mangels Transportbedarf. So wurde die Ruhr für eine Anzahl Wassermühlen und Fischzuchten mit Steindämmen gestaut. Die Gesetzgebung des Herzogs von Kleve (1542) kannte keinerlei Schifffahrt mehr.

Rheinberger Zollrechnungen für Kohlentransporte von 1599 deuten ihr

Wiederaufleben im Unterlauf, von Mülheim nach Ruhrort, an.

Im 18. Jahrhundert entsteht in Mülheim eine Gruppe von Kaufleuten, die von den Bauern Kohlen erwerben und weiterverkaufen. Sie transportieren sie auf dem ökonomisch günstigsten Weg: zu Wasser. Aus Holland zurückkehrend bringen die Schiffer Kolonialwaren mit — für die Grafschaft Mark.

Schon 1649 wollten die Klevischen Landstände auch die obere Ruhr schiffbar machen, aber sie scheiterten — ähnlich wie weitere Pläne — am Mangel an Kapital und der geringen Wirtschaftsentwicklung, die die Kapitalien nicht amortisieren konnte.

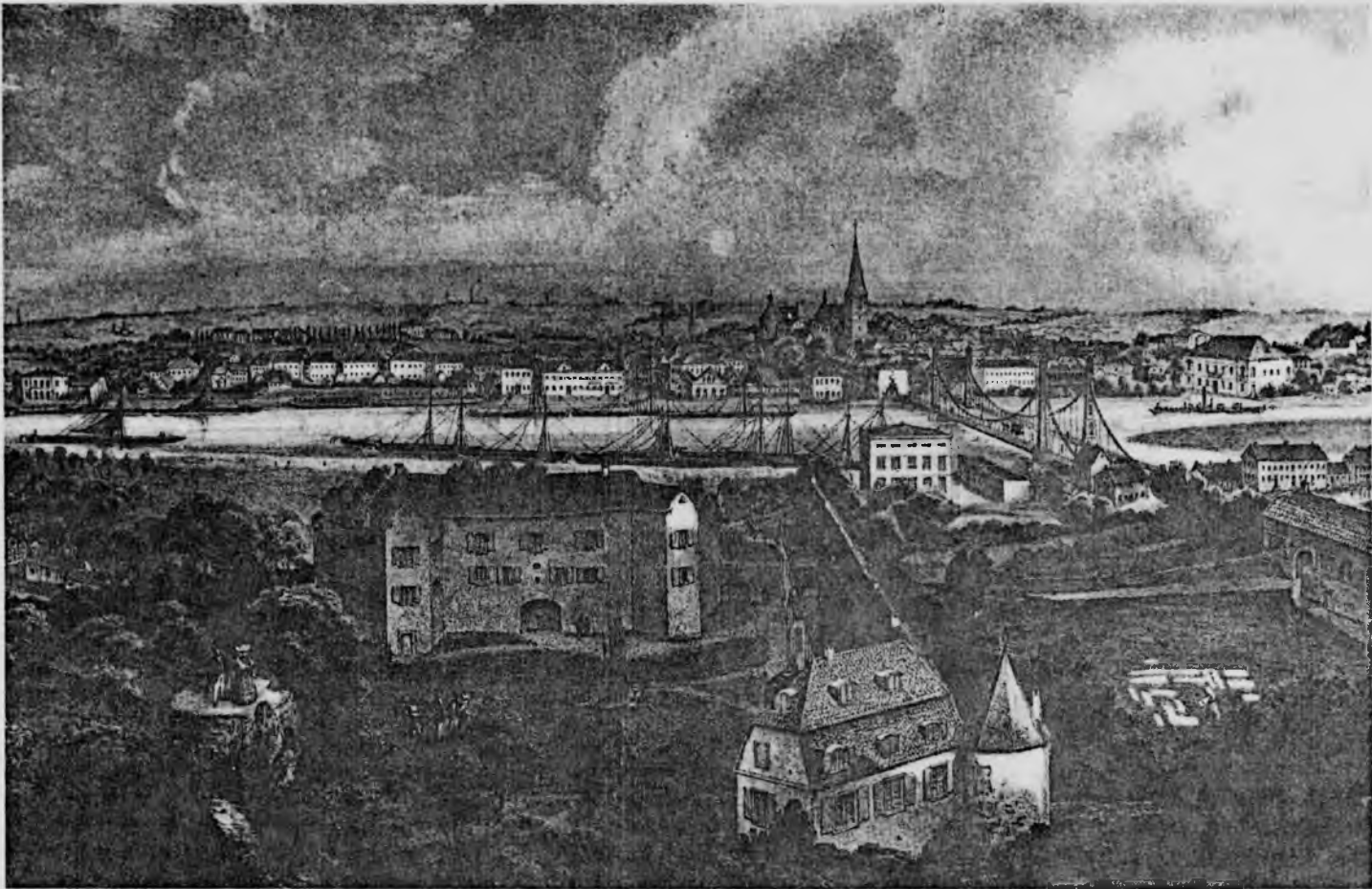
Die Realisierung verdankt Mülheim einer eigentümlichen, paradox erscheinenden Dialektik der Ökonomie. Als sich um 1750 diese Mülheimer Kohlenhändler zu einem Monopol zusammenschließen, die Preise außerordentlich erhöhen und das Herzogtum in ökonomische Schwierigkeiten bringen, entwickelt es angesichts dieser ersten Machtprobe des Bürgertums ein Gegenmittel — als staatlich-infrastrukturelles Handeln: Mit der Schiffbarmachung des Oberlaufes der Ruhr erhalten die Mülheimer Konkurrenz.

Die Realisierung verzögert sich erneut um eine Generation. Wie sehen die Bewußtseinslagen und Verhaltensformen aus, wenn die Verhandlungen der Territorialherren so schwierig sind, daß sie sich erst 1773 über den Bau von 18 Schleusen

einigen können? 1778 wird der Leinpfad seitlich des Flusses angelegt, auf dem Pferde die Nachen gegen die Strömung ziehen. 1780 sind endlich alle Schleusen von Langschede bis Ruhrort fertiggestellt. Alles weitere ist Konsequenz. Zum Wasserweg entsteht das Becken des „Alten Hafens“, nördlich der Fährstelle (und der heutigen Schloßbrücke). Hinter ihm, am Land (auf dem Gelände des späteren Stadtbades), entwickelt sich ein großer

nannten) 'Chaussee von Oberhausen', bewegen sich Züge von Pferdewagen. Arbeit? Fast rund um die Uhr. Wie sehen ihre Bedingungen aus? Ihre Zeiten? Arbeitsrhythmen und Pausen? Wie verbrauchen sie das Leben der Menschen?

Wenn vom außerordentlich verbreiteten Alkoholismus berichtet wird, kann man sich vorstellen, wieviele Läden Branntwein verkaufen, wieviele Kneipen es gibt und wie es in ihnen zugeht. Welche



Mülheimer Panorama
um die Jahrhundertwende.

'Schiffbauplatz'. Daran anschließend, entlang dem Ruhrufer, erwerben viele Kohlenhändler Grundstücke, auf denen sie rasch Speicherschuppen hochziehen, völlig anspruchslose Zweckbauten. Stellen wir uns das Ufer vor: das Gewimmel von Schiffen. Schiffer und Schiffsknechte. Tagelöhner, auf tiefgebeugtem Rücken Kohlensäcke. Hochbeladene Pferdewagen. In und vor den vielen Schuppen eine Hügelkette von Kohlenbergen. Hinter ihnen, an der damaligen 'Kohlen Strasse' und an der (später so ge-

Tragödien spielen sich in den Familien ab? Worüber reden die Leute? Berühmt werden die oft lebensgefährlichen Raufereien der Schiffsknechte, die durch ihre Herkunft aus dem Lumpenproletariat und die harte Arbeit geprägt sind. Die sozialgeschichtliche Rekonstruktion dieser Lebensverhältnisse bietet Stoff für Romane und Filme, die man wohl in einem Hafenort der Dritten Welt drehen müßte, um das Milieu wiederzugeben.

Nun wird für ein halbes Jahrhundert der Fluß ein Welthandelsweg. 1823 fahren auf der Ruhr 225 Schiffe. Sie sind im Besitz von 85 Eigentümern. 1838 ist die Zahl der Ruhrschiffe auf 377 gestiegen. Zu ihnen gehören — als Netz der Arbeitsorganisation — 1.508 Schiffer und Knechte, weiterhin 500 Pferde mit 250 Treibern, ferner 300 Austräger und schließlich 6 Lotsen. 1847 erreicht die Schifffahrt ihren höchsten Stand mit 11.525 Schiffspassagen im Kohletransport. 1857 fahren 207 Eigner mit 338 Fahrzeugen.

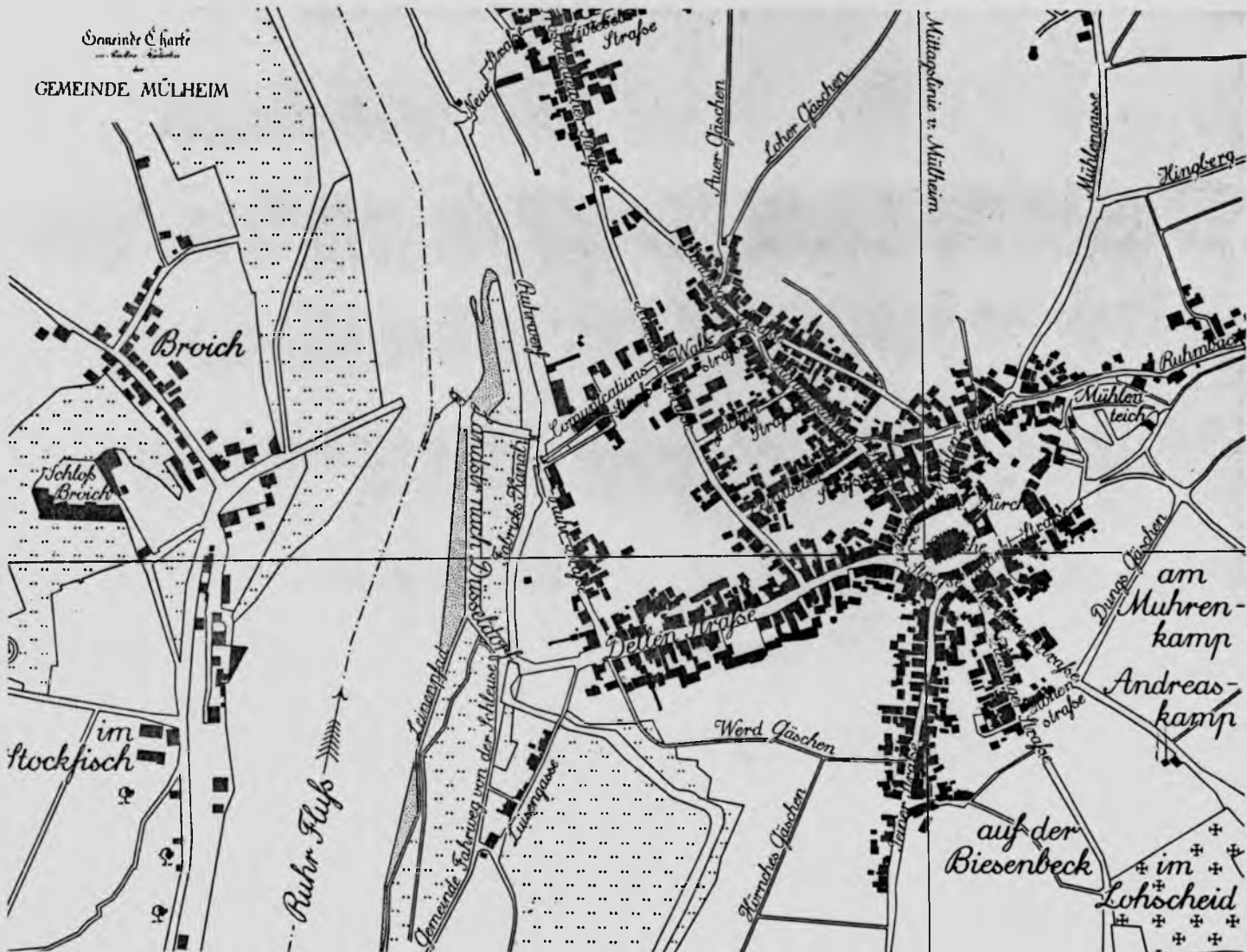
Der größte und einflußreichste unter den Mülheimer Reedern ist der Mathias Stinnes (1790-1845); er besitzt geradezu eine Flotte: 66 Schiffe. Sie fahren auch nach Holland, nach Köln und zum Oberrhein. Aus dem Stinnes-Unternehmen, das 1830 den ersten Schleppdampfer für den

Rhein bauen läßt, geht eines der größten und auch politisch einflußreichsten deutschen Wirtschaftsimperien hervor.

Zur Wasserstraße tritt die Transport-Erschließung des Essener Fettkohlenreviers: 1838/39 entsteht weit außerhalb der offenen, dorffähnlichen Stadt — quer durch die Felder — die 'Eisenbahn von der Zeche Sellerbeck' zu den Kohlenmagazinen am Ruhr-Ufer. Weil die Regierung ein öffentliches Interesse festsetzte, durfte dafür Land enteignet werden. Die Investitionssumme von 50.000 Talern wird durch Aktien, vor allem von den Reedern Stinnes und Haniel (Ruhrort) zusammengebracht.

Die Züge von 8 bis 10 Wagen werden im hügeligen Gelände bergauf von Pferden gezogen, die auf abschüssiger Strecke

Stadtplan Mülheim um 1822.





Stadtplan Mülheim
um 1885.

auf einen Wagen geladen sind. Die Gesellschaft erhält auch eine Erlaubnis für den Lokomotiv-Betrieb, nutzt sie aber nicht, weil noch die Pferdebahn rentabler ist. 1839 beantragt Stinnes die Konzession für die Verlängerung nach Essen in die „reichen Kohlenfelder, nordwärts der Ruhr“. Zu gleicher Zeit (1839) legen dieselben Interessenten eine private Straße an, die Mülheim-Borbecker Aktienstraße. Sie wird durch Wegegeld rückfinanziert. Wie sieht hier die Arbeit aus?

Nachdem 1819/1824 in Ruhrort ein Hafen gebaut wurde – mit staatlichem Geld, weil die kommunalen Möglichkeiten längst nicht mehr für ein solches Investitionsvolumen ausreichten –, versucht 1830 auch Mülheim die staatliche Finanzierung für einen Hafen zu erhalten (auf

dem späteren Gelände der Friedrich-Wilhelms-Hütte).

In diesen Zeiten geht jedes Projekt durch einen langen und quälenden Prozeß; hier dauert er – können wir uns das vorstellen? – eine dreiviertel Generation. Nach dem Entwurf des Wasserbauinspektors Neuenborn soll der Hafen 100 Schiffe aufnehmen. Um das Becken herum sind in U-Form Kohlenmagazine geplant, weiterhin an der südlichen Ausfahrt eine Schiffswerft für 16 Ruhrnachen oder Dampfschiffe. Schiffsliegegerder und Pachteinnahmen (Stinnes 1.100 Quadratruhen, Haniel 250) sollen die Kosten decken, welche die Ruhrschiffahrtskasse übernehmen soll.

Berlin lehnt ab: Die Anlage eines Hafens gehöre nicht in Staatshand; sie solle privat, auf Aktienbasis finanziert werden. Daraufhin beschließt die Zeche Sellerbeck, den Hafen auf eigene Kosten zu bauen. Sie erhält die Zusage. Die weiteren Verhandlungen über die Satzung der Mülheimer Hafengebäude AG (1840/1841) drehen sich um das „öffentliche Interesse“, an dem das wichtige Enteignungsrecht hängt. Denn die Grundstücke sind „zum Teil im Besitz wohlhabender Speculanten“.

In der Hochkonjunktur 1845 vollendet, bringt das investierte Kapital gute Zinsen. Die Aktien-Gesellschaft ist bis 1869 wirtschaftlich, geht in der Eisenbahn-Konkurrenz bankrott und wird dann aufgelöst.

Vom Handel und Transport mit Kohlen lebt um 1840 rund die Hälfte der Mülheimer Bevölkerung. Um 1850 arbeiten in 7 Schiffswerften 400 sehr qualifizierte Arbeiter; sie bauen jährlich rund 45 Schiffe. Die soziale Bewegung erreicht die Schiffsleute: 1854 streiken sie für besseren Lohn.

Bevor die Ruhrschiffahrt in der Eisenbahn-Konkurrenz zusammenbricht, wird die Umstellung auf die Dampfschiffahrt initiiert. 1853 entsteht nach Ruhrorter Vorbild (1846) die 'Mülheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft'. Ein aussichtsloses Unternehmen. Auch ein anderes Projekt hat keinen Erfolg: Für Vergnügungsdampfer gibt es noch keine ausreichende Nachfrage, sie fahren nur zwei Jahre (1854/1855). Heute ist diese Art der Schiffahrt die einzige auf der Ruhr.

Hatte das um 1600 ländlich-dörfliche Mülheim schätzungsweise 2.000 Einwohner, so zog es — mit der ersten Kohlen- und Transportkonjunktur — geradezu Menschenmassen an und erreichte im Verstädterungsprozeß bis 1792 die Einwohnerzahl von 11.572. Eineinhalb Generationen später (1825) ist ihre Zahl auf 16.429 gestiegen, bis 1835 auf 19.409 und 1845 auf 25.088. Nun wird Mülheim in der Umgebung nur noch von der Residenz- und Industriestadt Düsseldorf und von der Industriestadt Elberfeld übertroffen und ist — in der Zeit der westdeutschen Frühindustrie — die größte Stadt im Ruhrgebiet.

Die meisten Beschäftigten der Ruhrschiffahrt wohnen in Mülheim. Wir haben nur wenige Zeugnisse davon, wie sie in diesen Jahren leben. Der Wohnungsmarkt liegt teilweise in der Hand von Kohlenhändlern: Sie bauen und vermieten Fachwerkhäuser, kleine und große, an Arbeiterfamilien, wahrscheinlich zu horrenden Preisen.

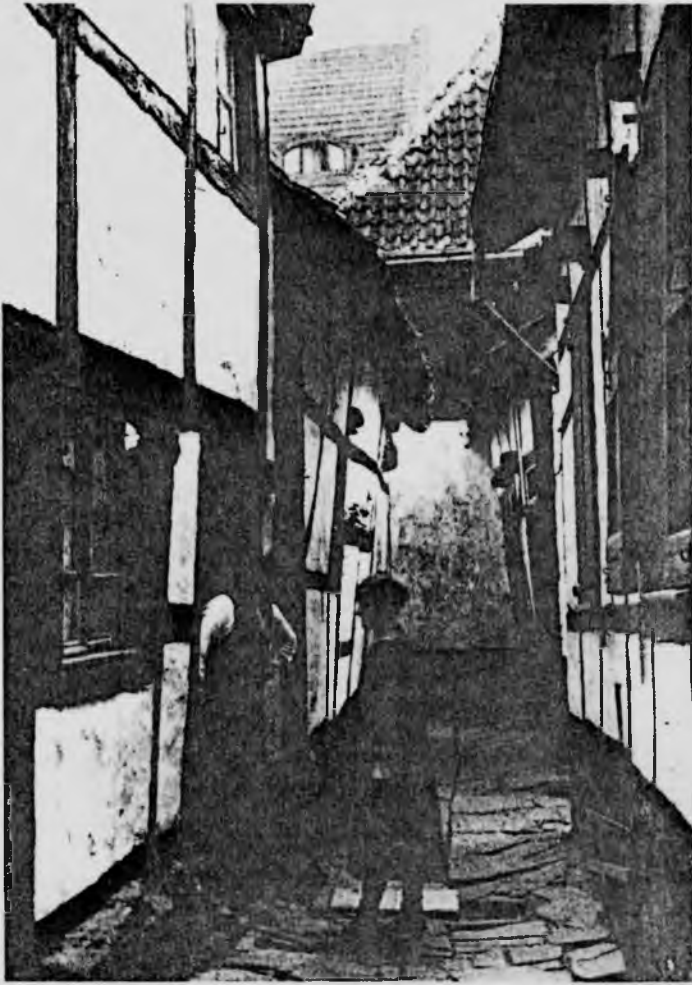
Der interessanteste erhaltene Gebäu-

dekomples steht auf dem Kirchenhügel in der Kettwiger Straße 12: ein Vorderhaus mit mehreren Hinterhöfen. Weil er der einzige dieser Art in Nordrhein-Westfalen ist, verdient er, Teil eines sozialgeschichtlichen Museums zu werden.

Hier wohnten auf unvorstellbar engem Raum, in einem bis zwei Zimmern, mit 5 bis 7 Kindern, oft noch mit Großeltern, die großen Familien der Schiffer, ihrer Knechte, der Tagelöhner im Hafen in engster Nachbarschaft beisammen — mit allen Vorteilen einer Hilfgemeinschaft und allen Nachteilen vieler Konfliktfelder. Diese Nachbarschaft bestand aus zusammengelaufenen Leuten, mit unterschiedlichen Verhaltensweisen, manche roh und brutal, andere selbst in der Not feinfühlernd. Die elenden Wohnverhältnisse, die Friedrich Engels 1844 in London in seinem Buch 'Zur Lage der arbeitenden Klassen' beschreibt, gab es in Mülheim schon seit über einem halben Jahrhundert.

Fließend Wasser — vor der Türe;
Altstadt vor 1943.





Enge Gassen – enge Verhältnisse;
Altstadt vor 1943.

Der Ort besitzt seit 1808 Stadtrecht, aber von einem Aussehen, wie man es um diese Zeit von Städten kennt, kann keine Rede sein. Bis 1819 gibt es keinen Meter gepflasterte Straße. Zwar bauen eine Anzahl von Bürgern sich ähnliche Häuser wie man sie in Düsseldorf, Köln oder Krefeld findet, aber um sie herum sieht alles völlig dörflich aus.

Die Lage beschreibt klagend 1817 Bürgermeister Lambert Maubach: „Mülheim ist bekanntlich sehr irregulär gebaut, indem früherhin jeder nach Belieben baute, ohne auf Symetrie [sic] Rücksicht zu nehmen. Zu dieser Unordnung gesellte sich auch noch die besondere Liebhaberey, vor den Häusern Bäume zu pflanzen, die durch ihr Heranwachsen und Alter vor manchen Häusern einem Wald ähnlich sind, wodurch den Nachbarn das Licht und die Aussicht benommen, des Abends wenigstens eine Stunde vor der eintretenden Dunkelheit schon eine wahre Finsternis er-

zeugt, der Unzucht ein gleichsam verborgener Ahnlehnungspunkt verschafft.“

Städtebaulich lebt man einesteils auf den Trampelpfaden eines alten Dorfes und anderenteils auf den neuen Auswucherungen des Hafenbezirkes, wo je nach Grundstücksgrenzen und engen Notwendigkeiten Wege und Häuser entstehen.

Für die Erhaltung oder Verbesserung der Straßen gibt es kaum Geld. 1817/1818 werden für die Unterhaltung der Wege nur je 50 Taler ausgegeben — das heißt nichts. 1819/1822 sind die 1.475 Taler für Straßen nicht viel; sie gehen vor allem in die Verbesserung der Zufahrtswege zur Ruhrfähre. Aber: 1.500 Taler werden in der neuen Treppe zur Kirche auf dem Hügel angelegt.

In der Klage des Bürgermeisters Maubach deutet sich an: Zumindest bei einigen Gebildeten ist ein Bewußtsein dafür gewachsen, daß eine Stadt nicht nur dem Nutzen und Belieben dienen soll, sondern auch einige ästhetische Ansprüche (was immer das sei) zu erfüllen habe. Aber die beiden Bürgermeister Lambert Maubach, dessen Abberufung 1922 von den einflußreichsten Familien durchgesetzt wird, und Christian Weuste erleben bei ihren Versuchen, die Stadtwerdung auch städtebaulich zum Ausdruck zu bringen, nahezu alle Mißerfolge, die möglich sind. 1927 gibt es kein einziges öffentliches Gebäude.

Als die Kurve der Einwohnerzahl besonders stark ansteigt (1822 bis 1846 um das Dreifache), wächst — trotz Verarmung aufgrund des hohen Zuzugs bettelarmer Familien — die Notwendigkeit kommunalen Handelns. Daher ersucht die Stadt den Düsseldorfer Baumeister Adolf von Vagedes um einen 'Plan zur Vergrößerung der Stadt Mülheim'. Er legt ihn 1829 vor: Es ist ein Versuch, 'klassizistisch' zu entwerfen.

Im Zentrum steht ein origineller Gedanke: Dort möge ein dreieckiger Platz entstehen. Weiterhin schlägt Vagedes einen Boulevard vor: nach französischem Leitbild in der großzügigen Breite von 40 Metern für Kutschen und Fußgänger; Baumreihen, das billigste architektonische Mittel, schaffen unterschiedliche Raum-erfahrungen.

Der Boulevard soll einen sichtbaren Zielpunkt, einen Point de vue erhalten: eine Schifferbörse. Sie möge zugleich symbolisch für das stadtprägende Gewerbe stehen und von ihm eine ritualisierte Vorstellung vermitteln. Die Schifferbörse tritt nun an die Stelle von Schloß und Kirche.

Vom Platz und vom Boulevard aus sol-

len die Promenierenden ein romantisches Bild sehen: eine Stadtkrone in Gestalt des Kirchenhügels. Seine Pointe: der Turm der Petrikirche. Das Mittelalter wird hier unalltäglich und gerät zu einer geradezu exotischen Szenerie. Der Bruch der 'Mo-

Nie ist in den Quellen von dem die Rede, was alltäglich ist: eine außerordentliche Grundstücksspekulation mit hohen Preisen und mit Folgen, die zu Mieterhöhungen, Verdrängungen, Umnutzungen und spekulativem Ausnutzen von



Diembeck 2 (1911); auch ohne Männer wird das Haus übervoll.

derne', der in den Verhältnissen angelegt ist, schafft sich eines seiner ersten Symbolbilder, und dies im stadtplanerischen Bereich. Der Plan des Düsseldorfer Baumeisters wird nicht einmal in Ansätzen realisiert. Warum? Wer wäre in der Lage, in einem städtischen Bereich, in dem alle Grundstücke in festen Händen und genutzt sind, die Verhandlungen mit den Eigentümern, viele zur Spekulation geneigt, zu führen, eine Fülle von Konflikten durchzustehen und die Entschädigungen und den Abriß zu zahlen: Wer könnte die Infrastrukturkosten für die Anlage finanzieren? Dem Vagedes-Plan lag ein stadtplanerisches Denkmodell zugrunde, das aus der Zeit der absoluten Fürsten stammt. In der Residenzstadt Düsseldorf konnte Vagedes mit wenig genutztem Gelände vor der Altstadt arbeiten und daher seine Pläne realisieren.

Wohnräumen führt. Maubach notiert, wie gesundheitswidrig Häuser angelegt sind. 1832 grassiert in Mülheim die Seuche Cholera. Das Elend weiterer Krankheiten wie Rachitis, Tuberkulose und viele mehr gehen im Schweigen der Geschichte unter — man mag daran denken, wenn man von Puccini die Oper 'La Bohème' sieht.

Den ehrgeizigen Bürgermeistern Maubach und Weuste bleiben nur kleine Schritte. Der größte davon ist die ambivalente Verlegung des Marktes 1839 vom Kirchenhügel nach unten: Oben war er jahrhundertlang ein Straßenmarkt, nun wird — als eine kommunale Infrastrukturmaßnahme — ein eigener Platz für ihn angelegt. Er verschiebt den Akzent von der bisherigen Hauptstraße, der Delle, an die Nordseite der Stadt — zum 'Alten Hafen'.

Daher kann die Delle nun vornehm werden. Zugleich mit dem Platz entsteht, 1841 fertiggestellt, zum erstenmal für den Bürgermeister Weuste, der zunächst in einem Wirtshaus, später in seinem Wohnhaus Delle 45 residierte, und für die kleine Verwaltungsbürokratie, die auch die Ohnmacht der kommunalen Handlungsfähigkeit ausdrückt, ein eigenes Gebäude mit symbolischer Bedeutung: ein Rathaus. Es kostet 20.300 Taler.

Worin sich kommunales Handeln erschöpft, zeigt die Personalausstattung des Rathauses. 1850 hat der Bürgermeister Oechelhäuser als Bedienstete: einen Polizeikommissar (600 Taler jährlich), einen Gemeinsekretär (250 Taler), einen Kanzlisten (150 Taler), zwei Polizeisergeanten. „Mit Ausnahme der Schutzpolizei, des Löschwesens, der Baupolizei und der Festsetzung von Strafen überließ ich die übrigen Zweige dieses Dienstes fast ausschließlich meinem Polizeikommissar.“ Verwaltungsetat der Stadt mit rund 12.000 Einwohner: 1.600 Taler. Polizeietat: 1.120 Taler. „Wir arbeiteten mit peinlichster Sparsamkeit.“ Die armen Leute können kaum, die Reichen wollen kaum Steuern für die Staatsaufgaben zahlen.

Nahezu die einzigen staatlichen Infrastrukturen sind die wahrscheinlich wenig effiziente Polizei, ein Volks-Schulwesen mit Klassenfrequenzen von rund 150 Schülern und eine schlecht dotierte Armenkasse.

Alles andere vegetiert — gelegentlich durch seltene private Initiative notdürftig gestützt. Vor 1827 investiert der Fabrikant Troost für die Verbesserung des Weges von der Delle nach Saarn 100 Taler. Stinnes und Haniel geben 150 Taler für die Instandsetzung der Verbindung nach Eppinghofen aus. Für die Chaussee-Anlage nach Bredeney werden 2.100 Taler gesammelt, die aber nicht ausreichen.

Schon 1827 gewünscht, dauert es bis 1842, daß parallel zur Eisenbahnkonjunktur, die eine Konjunktur des Eisens und der ersten deutschen Ingenieurleistungen ist, ein gigantisches Großprojekt entsteht: ein Prestigeprojekt ersten Ranges, die erste Hängebrücke in Deutschland, die Kettenbrücke. Nicht zufällig geschieht diese Innovation nicht im staatlichen, sondern in einem der Industrie verbundenen Sektor.

Fast scheitert das Projekt an der hohen Ablösesumme für den Fährbetrieb. 1842/1844 wird, mit der Schlußsteinsetzung des Rathauses, der Grundstein für die Kettenbrücke gelegt. Mathias Stinnes will sie in städtischer Eigenregie sehen, aber dann wird sie auf Staatskosten (79.000 Taler)

gebaut, befindet sich im Eigentum des Steuerfiskus, der sie durch Brückengeld refinanziert. Der Königliche Baukondukteur Pickel entwirft sie nach englischem Leitbild. Die Kettenglieder werden in der Friedrich-Wilhelms-Hütte geschmiedet. Diese gewaltige Brücke (1909/11 von der Schloßbrücke ersetzt) ist ein Ausdruck bürgerlichen Selbstbewußtseins.

Die industrielle Entwicklung läuft überhaupt nicht geradeaus, sondern bewegt sich in Konjunkturen und Krisen, und eher spiralenförmig, auch in Brüchen. Denn auf dem Höhepunkt des Wassertransportes auf der Ruhr erscheint eine Konkurrenz: die Eisenbahn. Sie bringt ihn in kurzer Zeit zu Fall und verlagert die Tätigkeit Mülheimer Reeder auf den Rhein. 1847 wird die Köln-Mindener-Eisenbahn (Duisburg — Oberhausen — Altenessen — Herne — Dortmund) eröffnet; 1862 entsteht die Bergisch-Märkische Bahn (Dortmund — Bochum — Steele — Essen — Mülheim — Duisburg); 1876 wird die Mülheim-Ruhrorter-Bahn und Ruhrtalbahn (Witten — Hattingen — Steele — Werden — Kettwig — Mülheim) eröffnet.

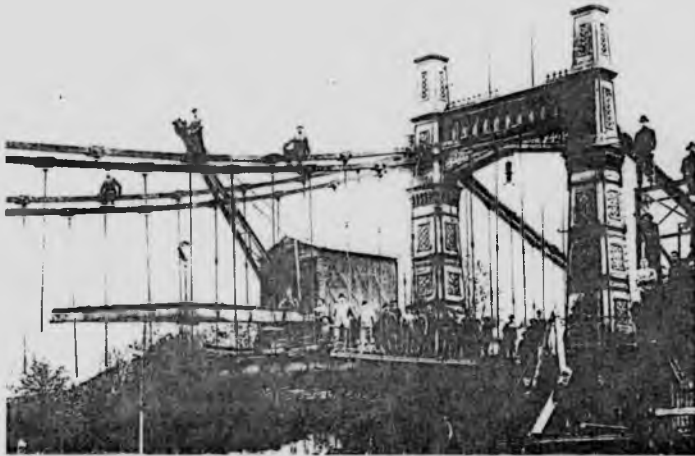
Welche tiefgreifenden Rationalisierungsvorteile hat die Eisenbahn? Kostensenkung? Unabhängigkeit von Jahreszeit und Witterung sowie kürzere Frachtzeiten? Machen wir uns klar, was es bedeutet, wenn ein Güterzug durch den Bahnhof fährt? Welche Last zieht er — von wievielen Handkarren oder Pferdewagen?

Vergegenwärtigen wir uns, daß für diesen weiteren Industrialisierungsschritt des Transportes gewaltige Infrastruktureinrichtungen erforderlich sind, die stadtplanerisch einschneidende, auch sichtbare Folgen haben? Über die Ruhr werden gebaut: 1845 an der westlichen Stadtgrenze die Brückenanlage der Köln-Mindener-Eisenbahn in der immensen Länge von 330 Metern und 1862 in der Innenstadt die 80 m lange Brücke, die mit ihren runden Bögen zugleich die Nordseite des Marktes mit einer Laden-Struktur bildet.

1866 verlagert sich der letzte Frachtverkehr auf die Schiene. Daher werden die Kais am Ruhr-Ufer aufgegeben und später umgewandelt. Die Friedrich-Wilhelms-Hütte kauft das Hafengelände und baut auf ihm zwei Hochöfen. Wie die Industrialisierung die vorindustrielle Landschaft umwälzte, wälzt sie nun auch ihre eigenen Phasen um. Das gewaltige Gewerbe des Wassertransportes und die immense Industrie des Bergbaues sind mit ihren Spuren nahezu so verschwunden wie antike Städte in Mittelmeerländern —

nicht in Jahrtausenden, sondern in wenigen Generationen.

Als sich um 1900 abzeichnet, daß in der industriellen Expansion des Wirtschaftsimperiums die Kapazität des Eisenbahnnetzes an Grenzen stößt, steigt erneut der Stellenwert des Wassertransportes. Im Zusammenhang mit der Anlage einer nationalen Kanal-Politik, die



Beim Abriß der Kettenbrücke.

die Ost-West-Achse vom Rhein zur Weichsel anlegt, kann 1910/1927 der Plan von 1886 realisiert werden, das gewaltige Hüttenwerk mit einem Stichkanal an den Rhein anzuschließen. Dem Kanal folgt der phasenweise Ausbau von Industrie- und Gewerbegebieten.

Ein Beispiel für das in sich zusammenhängende, weitverzweigte logistische System der Industrialisierung: Die Friedrich-Wilhelms-Hütte (seit 1811) nahm 1849 den ersten Kokshochofen im Revier in Betrieb; diese Technologie machte die Kohle erst wirklich industriell verarbeitungsfähig; sie ermöglichte vor allem die Massenproduktion von Gußeisen; diese wiederum war die Grundlage für die Konjunkturen der Eisenbahn und des Bauwesens; aus der Kohle-Verwertung entstand ein neuer Bereich der chemischen Industrie. Nicht zufällig erhält später Mülheim den Sitz der Kohlenforschung.

Folgte der historische Prozeß des Bewußtseins der realen Logistik des Systems? Die Herausforderung ist historisch ganz neu: Es ist nun unumgänglich, die Fähigkeiten zu komplexem Denken zu entwickeln. Aber wir dürfen — auch noch in unseren Tagen — vermuten, daß aufgrund eines eher ignoranten, zumindest hilflos nachhängenden Bewußtseins die Prozesse immer noch eher dem blinden Ablauf

überlassen bleiben, statt gestaltet zu werden.

Mit der Massenherstellung des Gußeisens bzw. des Stahls ist entschieden, daß es kostengünstiger ist, das Erz zur Kohle zu transportieren. Dies führt zur Entwicklung des Ruhrgebietes. Seit 1871 breitet sich in Styrum mit einem bis dahin nie gekannten Flächenverbrauch das Stahl- und Walzwerk des Mülheimer Bürgers August Thyssen aus. Als erster verknüpft Thyssen die Kohle mit dem Eisen bzw. Stahl zu einer vertikalen Konzentration und schafft damit den ersten Konzern Europas.

Mit seinen beiden wichtigen Hüttenwerken entfaltet sich Mülheim zu einem der Zentren der Eisenverhüttung. Bürger Thyssen erbaut dieses siebentorige Theben nicht allein, sondern mit einer immensen Zahl von Menschen. Diese bis dahin nie gekannte Größenordnung wirft in Zahl und Organisation der Lebensvoraussetzungen und Vernetzungen unendliche, teils ganz neue Probleme auf. Für sie gibt es zunächst fast keine Lösungen, sondern nur Opfer; später erkennen wir meist nur reduktive Antworten; bis heute bleiben immer noch viele tiefgreifende offene Fragen. Wie leben die unterschiedlichen Schichten der Beschäftigten? Wie sieht ihr unterschiedliches Lebensumfeld aus?

Zeitlich vor und dann parallel zur Eisenindustrie expandierte der Bergbau — aus Tagebaustätten und Erdstollen in den Tälern des südlichen Hügellandes über Kleinbetriebe zu Großbetrieben. Die neuen, ungeheuer kapitalintensiven Tiefbauzechen werden als Großbetriebe mit 4.000-5.000 Menschen organisiert. Sie ziehen große Menschenmengen als Arbeiter an. Innerhalb der ersten Zuwanderer-Welle werden 1852 rund 1.000 Menschen aus dem Minden-Ravensbergischen angeworben. Vor allem in der Kohlen- und Stahl-Konjunktur der Zweiten Gründerzeit und des Wirtschaftsimperiums wächst die Stadt bis 1905 auf 93.000 Einwohner.

Diese Wirtschaftsexpansion wird selbst durch den 1. Weltkrieg nicht gebremst. In Mülheim entfaltet sich das Imperium einer der mächtigsten, aber auch schillerndsten und folgenreichsten Figuren der Weimarer Republik — auch Antipode von Walter Rathenau: Hugo Stinnes. Mitten in Hitlers Rüstungskonjunktur hat 1939 Mülheim 136.000 Einwohner. Den Zerstörungen des 2. Weltkriegs folgt ein noch größerer Wirtschaftsboom. 1968 leben 192.000 Menschen in Mülheim.

Im Nordosten der Stadt entsteht als letzter Zweig der Großindustrie die Atom-

Industrie: als einer ihrer riesigsten Produzenten die Kraftwerks-Union (KWU).

Die großwirtschaftlichen Unternehmen von Kohle, Stahl und Atom verlagern das städtebauliche Gewicht von den Umschlagplätzen am Fluß zu den Fabriken. Sie breiten sich verstreut in den Außenbezirken aus, jede wo sie zufällig begann. Dann wuchern sie ungesteuert

kulation und Mietwucher blüht — epochenlang?

Heute besteht Mülheim aus rund 30 Agglomerationen von Wohnquartieren. Viele Wunden der hektischen Industrialisierung, einer Art Kolonisationszeit, sind verheilt, andere noch deutlich sichtbar.

Nur in wenigen Fällen wird eine zusammenhängende städtebauliche Planung



Mülheim a. Rhr. — Friedrich Wilhelm Hütte

**Friedrich-Wilhelms-Hütte
(um 1920).**

aus, einzig ihrer betrieblichen Logik verpflichtet. So entsteht die für die Industrialisierung typische labyrinthische Gemengelage.

Um die Fabriken herum werden die Feldwege in Straßen verwandelt. Dort wächst die charakteristische Fülle der kleinen Häuschen, die oft in Sippenverbänden selbstgebaut werden. Dazwischen legen Wohlhabende ihr Geld in Mietshäusern an. Sie können in großem Umfang gebaut werden, als das Hypothekenwesen entsteht: mit geringem Eigenkapital im Vorgriff auf die Amortisation durch zukünftige Mieteinnahmen. Welcher Dschungel an Grundbesitzinteressen, Spe-

entwickelt. Um Arbeitskräfte anwerben zu können, legen Zechen nach englischem Vorbild seit 1899 Arbeitersiedlungen an (Mausegatt, 1900, 1905; Rosenblumendelle, 1909), teilweise mit dem Konzept der Gartenstadt (Heimaterde, 1918 von Krupp).

Da die Geldgeber der großen Firmen, die ihre immensen Investitionssummen über Aktien zusammenholten, meist außerhalb, in Düsseldorf, Krefeld, Köln, Berlin, wohnen, gibt es im Stadtkern wenig repräsentationsfähiges Bürgertum. Daher entsteht, ähnlich wie im nahen

Oberhausen, keine bürgerlich geprägte Innenstadt.

Konzernbesitzer August Thyssen kauft, nachdem er lange in einem normalen Bürgerhaus gewohnt hat, im Alter außerhalb, hoch über dem Ruhr-Tal, einen Herrnsitz des niederen Adels, Haus Landsberg. Weil er seinen Ansprüchen nicht genügt, läßt er ihn ausbauen. Dabei orientiert er sich am Hochadel.

Die Industrie drängt darauf, nicht mehr in unterschiedlichen, sondern in zusammenhängenden Verwaltungsbereichen zu produzieren — ein ambivalentes Ziel. In der großen Eingemeindungswelle von 1904 kommen Styrum, Speldorf, Broich, Saarn, Holthausen zu Mülheim. Dadurch entsteht eine Großstadt. 1910 wird der

Volksschulen, später die Berufsschulen, dann die Mittelschulen, dann auch Oberschulen. Sie erfolgt in Schüben, der letzte nach 1968; er führte dazu, daß heute ein Drittel der Bevölkerung ein Studium erhält. In den 20er Jahren entstehen gleichzeitig mit Infrastrukturen für die Gesundheit auch Anlagen für die Zeit nach der Arbeit.

Erst lange nachdem die Stadtmitte ihre Umschlagfunktion für den Kohlentransport auf der Ruhr verlor, wird der Kern der Stadt modernisiert. Realer Ausgangspunkt ist der Wandel der administrativen Infrastruktur: Sie entfaltet sich von der Polizeifunktion zu einer Dienstleistungsinstitution; nun erhält sie die Aufgabe, weitere Infrastrukturen anzulegen



Grün und repräsentativ;
(um 1928).

Landkreis aufgelöst, und Heißen, Fulerum, Winkhausen und Dümpten erweitern die Stadt.

Der Ausbau der Infrastrukturen hängt funktional und zeitlich weit hinter den wirtschaftlichen, territorialen und gesellschaftlichen Entwicklungen zurück. Er entwickelt sich in verspäteten, zudem verlangsamten Prozessen, die im schärfsten Gegensatz zur brisanten Schnelligkeit der Industrialisierung stehen.

Am Anfang stehen Infrastrukturen für den Waren-Transport. 1898 nimmt die Kommunalverwaltung die hohe Summe von 600.000 Mark als Anleihe für den Straßenbau auf. 1900 kauft sie die private Aktienstraße. 1909 wird die Hängebrücke, die offensichtlich doch nicht der Ewigkeit standhält, abgerissen und eine neue Brücke angelegt.

Am raschesten folgen die Qualifizierungsinstrumente, die der Herausbildung von Arbeitsqualifikationen dienen: die

und zu verwalten; sie beginnt auch, in gewissem Maße gesellschaftliche Koordinationsfunktionen zu übernehmen. Hinzu kommt die wachsende Notwendigkeit, in der zunehmenden Konkurrenz der Städte eine Selbstdarstellung als Großstadt zu organisieren. Denn nun wächst auch das Anspruchsniveau der zunehmend breiter werdenden qualifizierten Funktionselemente in den Industrien. Es wird schwierig, sie anzuwerben.

So entsteht spät, aber konsequent, in zwei Hochkonjunktoren, die erste um 1909, die zweite 1925 bis 1928, eine städtebauliche Konzeption am Ufer der Ruhr, die in Deutschland ihresgleichen sucht. Als Architekten wird das Team Pfeiffer und Großmann engagiert. Das wichtigste und zentrale Bedürfnis ist der Bau eines Rathauses. Seine Größe spiegelt den enorm angewachsenen Umfang des Verwaltungs

apparates. Planerisch wird die Anlage so entfaltet, daß der Stadtkern nun eine städtebauliche Struktur erhält, hauptsächlich im Hinblick auf den Marktbereich.

In ähnlicher Weise strukturbildend entsteht ein zweiter Komplex: Zwischen der charakteristischen nördlichen Eisenbahnbrücke und der südlichen Ruhrbrücke wird eine Uferfassung angelegt, die eine Art Wasserplatz schafft. Monumentale Ufer-Paläste umgeben ihn: an der östlichen Seite das Städtische Museum und das Stadtbad (1910 von Karl Helbing), zum Teil von Thyssen finanziert, am westlichen für Feste und Theater die Stadthalle (1923/1925 von Hans Großmann). Besonders repräsentativ: die Pfeilerarkade der Stadthalle. Sie erinnert, auch in ihrer Wasser-Lage, an die Residenz, die sich der spätantike römische Kaiser Diokletian kurz vor 300 an der Adria in Spalato (heute Split) errichten ließ.

Der Wirtschaftsimperialismus mit seiner hektischen Konjunktur ist eine Zeit, in der sich in vielen Händen immense Finanzen ansammeln. Dies hat nicht zuletzt Auswirkungen auf die religiöse Infrastruktur: Eine Anzahl neuer Kirchen wird gebaut, meist mit einer Zeichengebung, die sich an phantasiegeladenen Vorstellungen über das Mittelalter orientiert. Diese Bauten erhalten riesige Zuwendungen u.a. von Thyssen, so 1904 St. Engelbert. Überhaupt sind die Kirchenbauten ein getreuer Spiegel der Konjunkturen wie des Zeitgeistes. Das beginnt mit dem Neubau der Marienkirche 1850 vom Kölner Architekt-

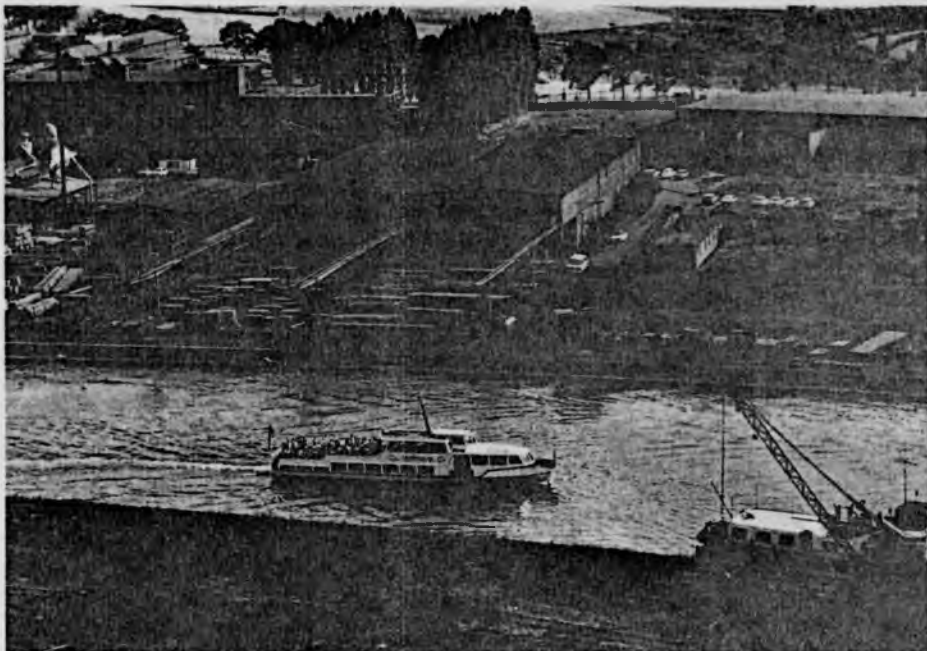
ten Vinzenz Statz, läuft über deren erneuten Neubau 1928 von Emil Fahrenkamp, der den Versuch eines ersten Modernisierungsschubes innerhalb der katholischen Kirche ausdrückt, bis hin zum Boom in den 50er Jahren.

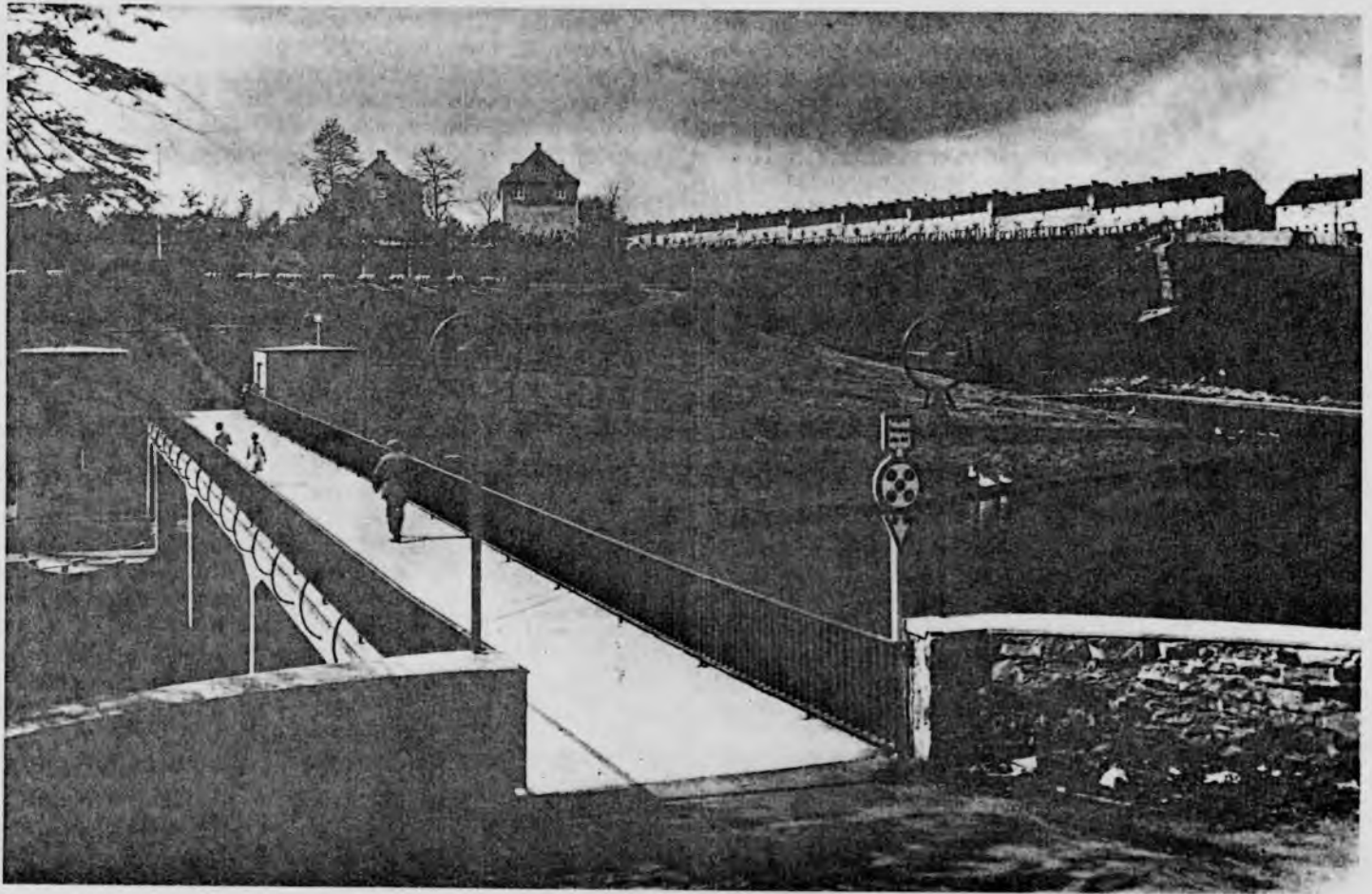
Die Flächenverteilung der Wohnviertel besitzt ihre eigene Charakteristik. Der Norden ist von riesigen Arbeitervierteln geprägt. Die Wohlhabenderen waren seit der Verbreitung des Automobils um 1900 in der Lage, sich im Süden, im Hügelland, mehr Qualitäten der Natur und die Nähe zu einer interessanten Landschaft zu erwerben. Besonders an der Stadtgrenze zu Duisburg ließ sich die Funktionseelite der Wirtschaft nieder.

Stadtplanung arbeitet mit dem Material und den Strukturen des historischen Prozesses als „langer Erfahrung“ (Norbert Elias). Sie ist sowohl vorgeprägt wie gestaltungsoffen. Wie läßt sie sich darauf ein? Diese unkonventionelle Untersuchung der Vergangenheit möchte unkonventionelle Fragen zur Zukunft herausfordern. Noch sind wir weit davon entfernt, daß die Bevölkerung den erreichten mitteleuropäischen Wohlstand in mehr als in die Deckung ihrer unmittelbaren Lebensnotwendigkeiten umsetzt: in die Lebenserweiterung, die wir Kultur nennen und die auch stadtplanerische und architektonische Auswirkungen hat.

Entsteht ein aufgeklärter gesellschaftlicher Diskurs?

**Moderne Industrieansiedlung
im Hafengebiet.**





Heimaterde zwischen den
20er Jahren und heute.





Herausgeber:
Peter Grafe
Bodo Hombach
Gerd Müller

Mülheim an der Ruhr

Eine eigenwillige Stadt

Klartext

Essen 1990