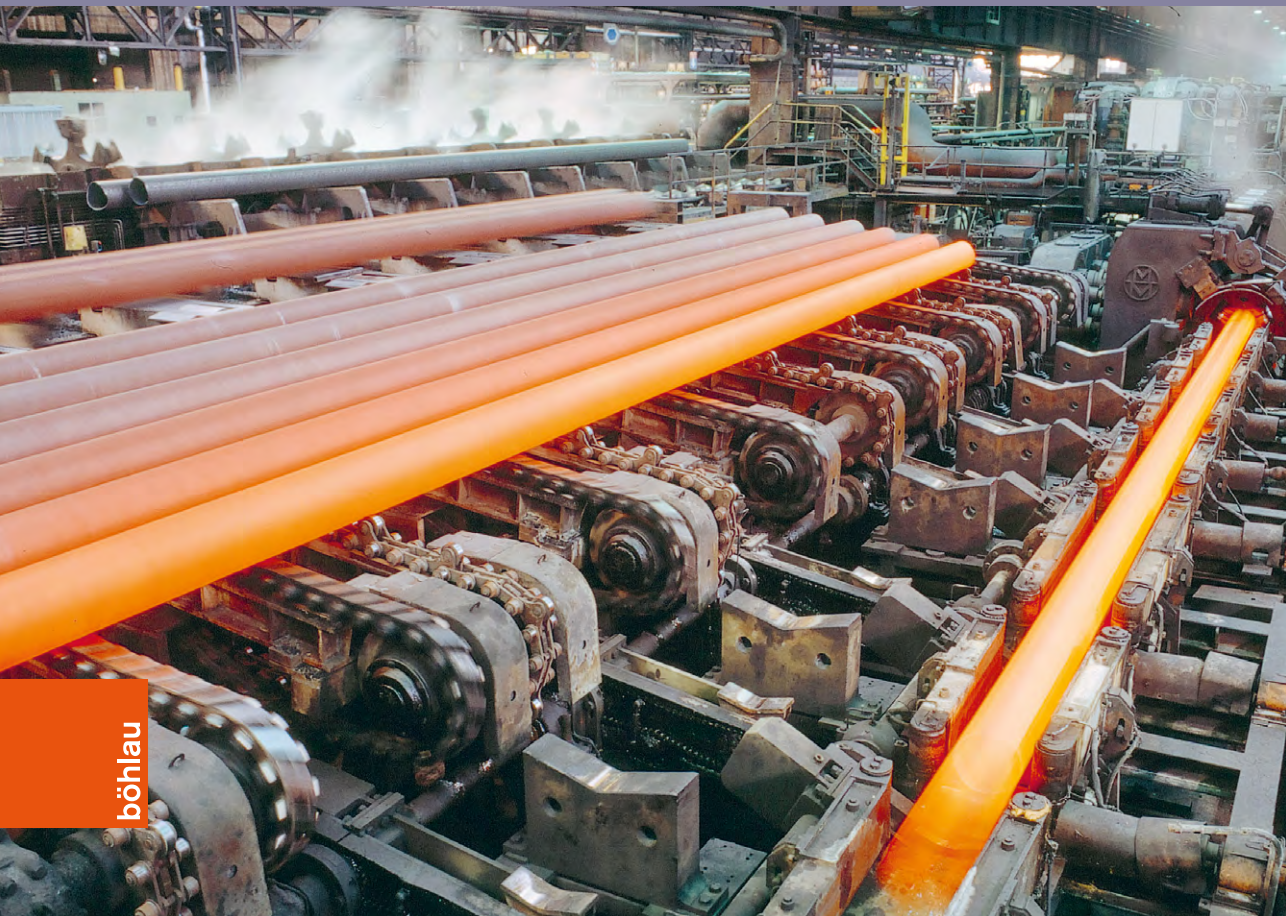


HORST A. WESSEL

Das Stahlröhrenwerk in Düsseldorf-Rath

Von der Gründung 1899 bis zur Schließung 2023



Schriften zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte
Band 50

Herausgegeben von Ulrich S. Soénius
Stiftung Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv zu Köln



Horst A. Wessel

Das Stahlröhrenwerk in Düsseldorf-Rath

Von der Gründung 1899 bis zur Schließung 2023

BÖHLAU

Mit Unterstützung der HYDAC International GmbH, Sulzbach/Saar



ISBN 978-3-412-53553-7

ISBN 978-3-412-53554-4 (PDF)

ISBN 978-3-412-53555-1 (eLibrary)

DOI <https://doi.org/10.7788/9783412535551>

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <https://dnb.de> abrufbar.

© 2026 Brill Deutschland GmbH, Robert-Bosch-Breite 10,
37079 Göttingen, Deutschland

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk sowie einzelne Teile desselben sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen ist ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Verlags nicht zulässig. Text und Datamining zu kommerziellen Zwecken bedarf der Genehmigung des Verlags.

Böhlau und Brill Deutschland GmbH sind Teil von De Gruyter Brill.
www.degruyterbrill.com

Fragen zur allgemeinen Produktsicherheit: productsafety@degruyterbrill.com

Umschlagabbildung: Auslaufseite des Maßswalzwerkes der Stopfenstraße, 2006. © Salzgitter AG-Konzernarchiv/Mannesmann-Archiv, Mülheim an der Ruhr

Umschlaggestaltung: Guido Klütsch, Köln

Satz: Bettina Waringer, Wien

Druck und Bindung: Elanders Waiblingen, Waiblingen

Printed in the EU

Inhalt

Vorwort des Herausgebers	7
Vorbemerkung und Dank	9
Einführung	11
1 Die Gründung von gleich zwei Röhrenwerken in Rath 1899	19
2 Das Schweißrohrwerk der Deutsche Röhrenwerke AG 1899–1927	25
3 Das Mannesmannröhren-Werk in Rath 1899–1914	39
4 Die Rather Werke während des Ersten Weltkriegs 1914–1918	79
5 Reorganisation und Modernisierung der Werke in politisch und wirtschaftlich schwieriger Zeit 1918–1924	85
7 Das Werk Rath in der nationalsozialistischen Zeit 1933–1939	125
8 Das Werk Rath während des Zweiten Weltkriegs 1939–1945	139
9 Der mühsame Neuanfang und die Demontagedrohung 1945–1952	155
10 Ab 1952 wird die Zukunft geplant	163
11 Ein weiterer Modernisierungsschub in den 1960er Jahren	181
12 Die Arbeitsteilung mit Thyssen und die Folgen 1969–1985	199
13 Modernisierung und Erweiterung der Stopfenstraße 1976–1981	209

14	Neubau der Ölfeldrohrlinie und der Vergüterei für kleine Rohre 1982–1983	213
15	Arbeiten unter schwierigen Verhältnissen bis in die 1990er Jahre	217
16	Rath im Joint Venture von Vallourec Mannesmann (V & M) 1997–2006 . .	233
17	Werk Rath ohne Mannesmann im Namen 2006–2021	249
18	Das bittere Ende 2021–2023	261
19	Was bleibt?	267
20	Anhang	275
	Quellen- und Literaturverzeichnis	276
	Abbildungsnachweis	282
	Register	283

Vorwort des Herausgebers

Mit der Geschichte des Stahlröhrenwerks in Düsseldorf-Rath legt die Stiftung Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv zu Köln (RWWA) den 50. Band ihrer Schriftenreihe vor. Seit 1959 werden in der neuen Folge der „Schriften zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte“ Monographien und Sammelbände veröffentlicht, die sich mit Themen der Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Rheinlands beschäftigen. Darunter sind auch Werke zur Unternehmensgeschichte erschienen. 1964 veröffentlichte Lutz Hatzfeld eine Untersuchung über die Handelsgesellschaft Albert Poensgen, Mauel – Düsseldorf, die den Untertitel „Studien zum Aufstieg der deutschen Stahlrohrindustrie 1850 bis 1872“ trug (Band 11). Damit war die Frühgeschichte eines der beiden Düsseldorfer Stahlrohrunternehmen aufgearbeitet. Mit dem 50. Band bringt das RWWA die Geschichte des anderen Stahlrohrherstellers, des Mannesmann-Werkes in Rath, von Horst A. Wessel heraus. Für Düsseldorf war die Röhrenindustrie maßgeblich für die wirtschaftliche Entwicklung. Daher ist die Darstellung nicht nur für die Wirtschaftsgeschichte, sondern auch für die Lokalgeschichte von Interesse.

Der Autor, renommierter Wirtschaftshistoriker und apl. Professor an der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, behandelt die gesamte Unternehmensgeschichte von der Gründung 1899 bis zur Schließung 2023. Zwar könnte man anmerken, dass die für einen Historiker notwendige Distanz zu dem Untersuchungsobjekt mit der Behandlung der jüngsten Vergangenheit vielleicht nicht gegeben sei, aber der Autor beschreibt auch diesen Zeitabschnitt sachlich und wissenschaftlich fundiert. Wessel war von 1976 bis 1983 erster Geschäftsführer der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte und von 1983 bis zu seiner Pensionierung 2008 Leiter des Unternehmensarchivs der Mannesmann AG in Düsseldorf. Nicht nur über Mannesmann hat er viele historische Publikationen vorgelegt. Sie alle zeichnet große Quellenkenntnis aus. Es gebührt dem Autor großer Dank, dass er mit Akribie und Fleiß die Geschichte des Unternehmens aufgearbeitet hat. Dank gilt auch der HYDAC International GmbH in Sulzbach, ohne deren Unterstützung das Buch nicht hätte veröffentlicht werden können. Ebenso zu danken ist Kirsti Doepner vom Böhlau Verlag, die auch diesen Band in stets bewährter Zusammenarbeit begleitet hat.

Köln, März 2026

Dr. Ulrich S. Soénius
Direktor

Vorbemerkung und Dank

Dieses Buch umfasst in großen Zügen die Geschichte eines der ehemals weltweit führenden Stahlröhrenwerke und würdigt die Leistungen der Frauen und Männer, die dort oft ihr gesamtes Arbeitsleben lang, teilweise über mehrere Generationen hinweg, tätig gewesen sind. Sie haben auf den Feldern der Fertigungstechnik, der Betriebsorganisation sowie der Personal- und Sozialpolitik Außerordentliches erbracht und dadurch Maßstäbe gesetzt. Tausende Menschen, vor allem aus dem Stadtteil Rath, jedoch auch aus den benachbarten Stadtbezirken, haben durch die gut bezahlte Arbeit im größten Industriebetrieb Rath's den Lebensunterhalt für sich und ihre Familien gesichert. Weitere haben dort eine Ausbildung absolviert, die ihnen in anderen Unternehmen den beruflichen Werdegang und Aufstieg ermöglicht hat. Von Gründung an hat das Werk immer wieder Menschen integriert, die aus anderen Regionen zugewandert waren, die aus anderen Kulturbereichen stammten und sich zu unterschiedlichen Religionen bekannten. Ausschlaggebend war nicht die Herkunft, sondern die Werksgemeinschaft und das Streben, Arbeitsabläufe und Erzeugnisse zu verbessern und damit zum Erfolg des Unternehmens beizutragen.

Der Stadtteil Rath hat von seinem Stahlröhrenwerk nachhaltig profitiert und ist durch seine kaufkräftige und auch gesellschaftlich engagierte Bürgerschaft wirtschaftlich und kulturell ganz wesentlich geprägt worden. Bereits bei der Eingemeindung nach Düsseldorf besaß der Industriestandort Rath Kultur-, Sport- und Sozialeinrichtungen, die sich meist nur wohlhabende Städte leisten konnten. Düsseldorf war bereit, das entsprechend, u. a. durch Steuererleichterungen und eine neue Straßenbahnlinie, zu honorieren.

In Rath hatte mehr als 100 Jahre lang das jüngste, jedoch zugleich größte und leistungsstärkste Stahlröhrenwerk der „Röhrenstadt“ Düsseldorf seinen Standort. Es war zugleich auch das letzte der ehemals mehr als zwölf Stahlröhrenwerke in und in der nächsten Umgebung von Düsseldorf. Umso mehr ist es zu bedauern, dass die Stadtverwaltung die ebenso günstige wie letzte noch verbleibende Chance nicht wahrnehmen wollte, durch eine museale Einrichtung an die Epoche, in der die zurückgebliebene Provinzstadt nicht nur innerhalb weniger Jahrzehnte zur Großstadt wurde, sondern sich auch noch zur Wirtschafts- und Kulturmetropole entwickelt hat, zu erinnern. Die Zeit ist absehbar, dass die Industrie vollständig aus Düsseldorf verschwunden ist und nicht einmal mehr präsentable Überreste daran erinnern werden.

Fast wäre nicht einmal die Geschichte des Werkes Rath veröffentlicht worden. Denn trotz mündlicher Zusage bestand nach der Fertigstellung des Manuskripts seitens Vallourec kein Interesse mehr an einer Veröffentlichung. Dankenswerterweise hat das Unter-

nehmen HYDAC International GmbH des am 8. Juni 2024 verstorbenen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Mannesmann AG, Dr. Werner Dieter, den Druckkostenzuschuss übernommen und dadurch gewährleistet, dass wenigstens ein schriftliches Zeugnis dieses einmaligen Stahlröhrenwerks und seiner dort tätig gewesenen Frauen und Männer erscheint und bleibend an die dort erbrachten Leistungen erinnert. Dafür danke ich den Geschäftsführern Dr. Alexander Dieter und Mathias Dieter.

Danken möchte ich auch dem Salzgitter AG-Konzernarchiv/Mannesmann-Archiv für die Möglichkeit, den trotz einiger Lücken umfangreichen Quellenbestand des Werkes Rath auswerten zu dürfen, sowie für die großzügige Bereitstellung der zahlreichen Abbildungen. Auch das Stadtarchiv Düsseldorf hat die Ausarbeitung durch seine Bereitschaft, Quellen und Abbildungen zur Verfügung zu stellen, unterstützt. Dr. Gerd Homberg und Dr. Ulrich Menne haben mir bereitwillig geholfen bei der Klärung einiger technischer und von Personalfragen. Dank schulde ich nicht zuletzt Dr. Ulrich Soénus, Direktor der Stiftung Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv zu Köln, für seine Bereitschaft, den Band in die von ihm betreute angesehene Reihe Schriften zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte aufzunehmen. Hier hat vor genau 60 Jahren mein Vorgänger im Amt des Archivleiters, Dr. Lutz Hatzfeld, die Geschichte des ersten Düsseldorfer Stahlröhrenwerks, nämlich von Albert Poensgen in Oberbilk zur Herstellung längsnahtgeschweißter Stahlröhren, veröffentlicht.

Einführung

Düsseldorf und die Stahlröhren

Ende des Jahres 2023 wurde mit dem Röhrenwalzwerk in Düsseldorf-Rath das letzte Röhrenwerk in der Landeshauptstadt geschlossen. Damit ging ein bedeutender Teil der Geschichte der Mannesmannröhren-Werke und auch der Stadt Düsseldorf zu Ende.¹ Nirgendwo weltweit hatte es eine derartige Massierung von Stahlröhrenwerken wie in der späteren Landeshauptstadt gegeben. Düsseldorf hat sich mit der und vor allem durch die Stahlröhrenindustrie zu einer herausragenden Wirtschafts- und Kulturmetropole entwickelt. Noch Anfang der 1980er Jahre wurde Düsseldorf mit Recht und auch mit Stolz als „Röhrenstadt“ bezeichnet. Die *Rheinische Post* tat dies noch im April 2004.² Wenn die Makler an der Börse Mannesmann-Aktien handelten, dann reichte das Stichwort „Röhren“.

Begonnen hatte alles 1860, als Albert Poensgen sein Werk zur Herstellung längsnahtgeschweißter Röhren – es war das erste auf dem Kontinent – samt Belegschaft und deren Familien von Mauel bei Gemünd in der Eifel nach Düsseldorf-Oberbilk verlegte.³ Damit setzte er den entscheidenden Impuls zur Entwicklung der zurückgebliebenen Provinzstadt, die wegen unzureichender Finanzierung kurz davor stand, sogar ihr geliebtes Theater schließen zu müssen.

Düsseldorf hatte, bevor die Poensgen-Werke an den Rhein kamen, noch keine 50.000 Einwohner, damit weniger als Aachen, Barmen oder Elberfeld. Oberbilk war noch nicht einmal ein eigener Stadtteil, sondern gehörte zu Bilk. Hier, östlich der Bahnlinien, gab es neben einigen kleineren Fabriken, die wenige Jahre zuvor von aus dem Aachener Raum zugezogenen Wallonen gegründet worden waren, vereinzelt Höfe, die wegen des wenig ertragreichen Bodens trotz der teilweise im Nebenerwerb betriebenen Ton- und Kiesgruben kaum genug abwarfen, um die vielköpfigen Inhaberfamilien ernähren zu können. Für die

1 Horst A. Wessel, The Closure of the Tube Mills in Mülheim and Düsseldorf Marks the End of an Era, in: ITA Tube Journal (2023) Nr. 2, S. 52–54.

2 Egon Overbeck, Röhrenstadt Düsseldorf, in: Mannesmann Illustrierte 74 (1980), S. 14–18. V & M Tubes produziert nahtlose Stahlrohre für die Weltmärkte, in: Rheinische Post, 10.04.2004.

3 Horst A. Wessel, Die Entwicklung Oberbils zum industriellen Schwerpunkt und der Stadt Düsseldorf zur Wirtschafts- und Kulturmetropole, in: Aktion Oberbilker Geschichte(n) (Hg.), Oberbilk hat es in sich! Eine Stadtteilgeschichte anhand ausgewählter Themen und Standorte, Düsseldorf 2024, S. 52–96.

sich hier niederlassenden Unternehmer – den Poensgens folgten viele andere aus Belgien, der Eifel und aus anderen deutschen Landen – hatte das Vorteile; denn die Grundstücke waren preiswert und lagen auch noch in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnlinien. Auch die Grundbesitzer profitierten: Sie erhielten einen guten Preis für ihre landwirtschaftlich wenig ertragreichen Flächen und zugleich die Möglichkeit, ihren Lebensunterhalt durch eine regelmäßig entlohnte industrielle Tätigkeit zu sichern. Bereits 1882, 22 Jahre nach der Übersiedlung von Poensgen, wurde Düsseldorf Großstadt. 1907, vor der großen Welle der Eingemeindungen, zählte die Stadt 265.000 Einwohner – das war innerhalb von weniger als 50 Jahren mehr als das Fünffache der Einwohnerzahl von 1860!⁴

Oberbilk und in der Folge Flöngern und Lierenfeld entwickelten sich zu bedeutenden Industrievierteln.⁵ Insbesondere die Stahlröhrenindustrie bildete hier einen Schwerpunkt. Die Poensgens waren, wie bereits erwähnt, aus der Eifel zugezogen, der Stahlröhrenfabrikant Hahn kam aus Gleiwitz, die Dampfkesselbauer Piedbœuf aus Verviers und der Blechwalzer Dawans aus Lüttich nach Düsseldorf. Selbst Mannesmann hatte nach wenigen Jahren in Berlin eingesehen, dass man Stahlröhren am besten in Düsseldorf herstellt und verkauft. Die Röhrenindustrie begünstigte die Niederlassung bzw. die Entstehung weiterer Industriezweige. In direkter Verbindung mit den Stahlröhren standen neben dem Maschinenbau vor allem die Rohrziehereien und die Fittingwerke. Auch auf diesem Felde emanzipierten sich die deutschen Unternehmer von den englischen Pionieren und brauchten schon bald den Wettbewerb mit diesen nicht mehr zu scheuen. Die Ziehereien verarbeiteten die gewalzten Stahlrohre, soweit diese nicht ohne Weiterverarbeitung zur Verwendung kamen, für die vielfältigen Zwecke des Maschinen-, Apparate-, Anlagen- und Fahrzeugbaus sowie des Hochbaus und der Möbelfertigung.⁶

Rohre brauchte man schon damals überall. Rohre standen auch für die Moderne. Das wollte man auch gerne zeigen, beispielsweise in der Architektur bei der Konstruktion von Hallen und anderen Gebäuden. In den Städten wurden die Holzmasten der Laternen, der Wegweiser und der Leitungsführungen durch Stahlrohre ersetzt. Die Rohre für die Straßenlaternen, die damals ausschließlich mit Gas betrieben wurden, hatten darüber hinaus den Vorteil, dass sie nicht nur haltbarer waren und besser aussahen, sondern dass durch deren Inneres das Gas verlustfrei und sicher zur Flamme geführt werden konnte. Ein weiterer Vorteil bestand darin, dass auf diese Weise das Innere der Masten nicht korro-

4 Horst A. Wessel, *Kölner Senf und Düsseldorfer Wasser. Wettbewerb der rheinischen Nachbarn* (H. 1 der Schriftenreihe des Vereins der Freunde und Förderer des SchifffahrtMuseums im Schloss-turm/H. 3 der Schriftenreihe des SchifffahrtMuseums Düsseldorf), Düsseldorf 2013, S. 37–41.

5 Ders., *Oberbilk* (wie Anm. 3); ders., *Arbeiten, Wohnen und Leben im industriellen Stadtviertel Oberbilk um 1900*, in: *Düsseldorfer Jahrbuch* (2023), S. 83–128.

6 Ders., *Oberbilk* (wie Anm. 3), S. 92–94.

dieren konnte. Das Fahrrad erhielt Ende des 19. Jahrhunderts durch das Mannesmannrohr die bekannte Konstruktion. Es wurde zu Recht als „Sicherheitsfahrrad“ bezeichnet und konnte so preiswert angeboten werden, dass auch Arbeiter in der Lage waren, dieses neue Fortbewegungsmittel (zumindest aus zweiter Hand) zu erwerben. Sie gewannen damit eine bis dahin nicht gekannte Mobilität.⁷ Dank des Fahrrads war es möglich, eine Wohnung auch weiter entfernt vom lauten und rauchigen Arbeitsplatz zu wählen. Selbst zur Emanzipation der Frauen hat das Fahrrad einen entscheidenden Beitrag geleistet: Während damals die „ehrbare“ Frau sich nicht ohne männliche Begleitung in der Öffentlichkeit zeigen durfte, galt es, wie die damalige Werbung und auch die Sammelbilder belegen, nicht mehr als unschicklich, wenn Frauen auf Fahrrädern allein unterwegs waren.

Die Fittingschmiede fertigten die Verbindungs-, Verteilungs- und Reduzierstücke zur Installation von Rohrleitungen. In Düsseldorf sind in diesem Zusammenhang die auch gesellschaftlich sehr einflussreich gewordenen Familien Inden⁸ und Woeste zu nennen. Die Indens kamen mit den Poensgens aus der Eifel, die Woestes sind aus dem Sauerland nach Düsseldorf gekommen. Auch das Handwerk, insbesondere des „Gas- und Wasserfachs“, gehörte zu den Gewerben, die in Düsseldorf eine außerordentliche Entwicklung genommen haben und Rohre im großen Umfang nachfragten. Das erste größere private Gaswerk nahm in Düsseldorf 1844 seine Arbeit auf.⁹ Es gehörte zu den ersten Kunden von Poensgens in der Eifel.¹⁰ 1861 gründeten die Familien Poensgens mit anderen Unternehmern in Oberbilk das erste mit Steinkohlen betriebene Gaswerk zur Beleuchtung ihrer Fabriken, Wohnungen und Straßen.¹¹ 1866 wurde in Düsseldorf das städtische Gaswerk, vier Jahre später das Wasserwerk Flehe und damit die städtische Wasserversorgung in Betrieb genommen. Die zentrale Versorgung mit Gas und Wasser sowie die geregelte Abwasserentsorgung waren Inbegriff einer fortschrittlichen Kommune.¹² Wesentliche Teile dieser Systeme bilden Rohrleitungen. Insofern ist Auguste Renoir, dem Maler des Lichts, zuzustimmen, dass „mit dem Rohr die Kultur begann“.¹³

Die ersten Rohre, die in Rath im großen Umfang hergestellt wurden, waren Gasrohre.

7 Ders., Arbeiten (wie Anm. 5), S. 98.

8 Ders., Oberbilk (wie Anm. 3), S. 92–94.

9 Ebd.

10 Lutz Hatzfeld, Die Begründung der deutschen Röhrenindustrie durch die Fa. Poensgens & Schöller, Mauel 1844–1850 (Veröffentlichungen aus dem Archiv der Phoenix-Rheinrohr AG, Band 1), Wiesbaden 1962, S. 302 (845) u. 307 (868).

11 Ders., Die Handelsgesellschaft Albert Poensgens, Mauel-Düsseldorf. Studien zum Aufstieg der deutschen Stahlrohrindustrie 1850 bis 1872 (Schriften zur Rhein.-Westf. Wirtschaftsgeschichte, NF Band 11), S. 163–167.

12 Wessel, Senf (wie Anm. 4), S. 46–47.

13 L. Hatzfeld, Handelsgesellschaft (wie Anm. 11), S. 10.

Gas war die erste moderne Energie und die erste, die noch vor dem Wasser und erst recht vor der elektrischen Energie, zur zentralen Verteilung kam – auf das Rohrleitungsnetz entfiel der mit Abstand größte Teil des Anlagekapitals. Deshalb taten sich insbesondere die städtischen Versorgungseinrichtungen später schwer mit der Einführung der öffentlichen Stromversorgung. Ursprünglich hatten die englischen Hersteller ein Monopol bei der Belieferung der deutschen Gaswerke, die in rascher Folge überall entstanden. Ende des 19. Jahrhunderts gab es keine Kleinstadt mehr, die auf Gas für Beleuchtung, Heizen und Kochen sowie den Antrieb von Maschinen hatte verzichten wollen. Bei den Rohren war es Albert Poensgen gewesen, der das Monopol der Engländer nachhaltig gebrochen und Rohre von Düsseldorf aus in alle Welt geliefert hat. Mit der ausreichenden Beleuchtung des Arbeitsplatzes machte man sich von der jahreszeitlich unterschiedlichen Tageshelligkeit unabhängig, konnte eine Nachtschicht einführen und die teure Dampfmaschine sowie die nicht minder aufwendigen Werkzeugmaschinen optimal nutzen – von Maschinenlaufzeiten sprach man schon damals. Mit dem Stahlrohr, insbesondere mit dem Mannesmannrohr, wurden die Maschinen leistungsfähiger und vor allem sicherer. Die Zahl der Dampfkesselexplosionen sowie der auf den Ozeanen untergegangenen Dampfschiffe ging schlagartig zurück.¹⁴ Mit dem durch Rohre geleiteten Gas gelang der Industrialisierung der Durchbruch.¹⁵

Mit der Industrie kamen die Arbeitskräfte nach Düsseldorf. Die Reserven in und in der Umgebung der Stadt waren rasch ausgeschöpft; desgleichen das Angebot in der alten Heimat, beispielsweise der Eifel. So wanderten bald Menschen aus der weiteren Umgebung zu. Allerdings waren die im Ruhrgebiet stark anzutreffenden Zuwanderer aus den landwirtschaftlich geprägten östlichen Provinzen Preußens in Düsseldorf weniger vertreten. Das könnte damit zusammenhängen, dass die Tätigkeit in den Walzwerken und insbesondere in den Maschinenfabriken höhere Qualifikationen erforderte als die im Bergbau, wo die Arbeit mit Hacke und Schaufel vorherrschte und unter Tage sogar noch Pferde als Transportmittel im Einsatz waren. Außerdem ist der Pull-Effekt zu beachten: Wo einmal Angehörige einer Gemeinde oder einer Familie ansässig geworden waren, da zog es dann auch leichter weitere aus dem Herkunftsbereich dorthin. Auch hier ist der Jahre nach dem Weggang der Poensgen-Familien aus dem Schleidener Tal noch nicht abreißende Zuzug von Arbeitskräften aus der gewerblich inzwischen weitgehend entleerten Eifel ein treffendes Beispiel.¹⁶

Da die Wege zur Arbeitsstätte und nach der zehn bis zwölf Stunden dauernden Schicht

¹⁴ Horst A. Wessel, Die Entwicklung der zerstörungsfreien Prüfung, Hilden 2023, S. 28, 34, 37, 46–47.

¹⁵ Ders., Mit den Poensgen-Werken gingen 1860 viele Öfen, jedoch nicht die Lichter aus, in: Eifel Jahrbuch (2024), S. 73 u. 76.

¹⁶ Ders., Oberbilk (wie Anm. 3), S. 60, 66.

zurück nach Hause bis zumindest Anfang des 20. Jahrhunderts zu Fuß gemacht werden mussten, bevorzugten die Arbeiter trotz Lärm und verschmutzter Luft Wohnungen in der Nähe der Fabriken.¹⁷ Deshalb waren die Industrieviertel auch dicht bevölkert. Ihre politischen und wirtschaftlichen Interessen sah eine wachsende Mehrheit, vor allem der nicht kirchlich gebundenen Arbeiter, durch die Gewerkschaften und linksgerichtete Parteien vertreten. Deshalb hoben sich die Stadtviertel östlich der Bahnlinien politisch von den stark bürgerlich geprägten westlichen Stadtteilen ab. Bezeichnenderweise wählte der Wahlkreis Düsseldorf Ost mehrheitlich Vertreter von Parteien des linken Spektrums und, soweit sie katholisch waren, Vertreter der „papstreu“ orientierten Zentrumspartei.¹⁸ Nicht von ungefähr hatte der nach dem Ersten Weltkrieg agierende Arbeiter- und Soldatenrat seine Unterstützer hauptsächlich in Oberbilk, Flingern und Lierenfeld. Bei den blutigen Straßenkämpfen im April 1919 bildete der Bahndamm die Demarkationslinie.¹⁹

Die Mannesmannröhren – ein Markenprodukt mit außergewöhnlichen Eigenschaften

Die Mannesmannröhren waren etwas Besonderes. Bei diesen handelte es sich um nahtlos gewalzte Stahlrohre – mit Eigenschaften, die das bei weitem übertrafen, was von Maschinen-, Anlagen- und Fahrzeugbauern an Sicherheit und Bearbeitungsfähigkeit seit längerem gefordert wurde. Die Brüder Reinhard und Max Mannesmann in Remscheid hatten es nach jahrelangen systematischen Versuchen geschafft, durch Schrägwalzen einen dickwandigen Hohlkörper aus dem massiven Stahlblock herzustellen. Max Mannesmann hatte dann nach weiteren Versuchen das Pilgerschrittverfahren erfunden. Mit diesem wurde es möglich, die auf der Schrägwalze hergestellten dickwandigen Hohlkörper zu marktfähigen dünnwandigen Rohren auszuwalzen.²⁰ In der Nacht vom 21. auf den 22. August 1886 war der erste Hohlkörper gewalzt worden. Schon im Jahr darauf entstanden die ersten Man-

17 Ders., *Arbeiten* (wie Anm. 5), S. 97–98, 118–119.

18 Ebd., S. 120–121.

19 Ders., *Totschlag, Mord und Hungersnot. Düsseldorf 1918–1923 mit den Augen der aufmerksamen Augenzeugin Adele Statz*, in: *Düsseldorfer Jahrbuch* 91 (2021), S. 93–139.

20 Horst A. Wessel (Hg.), *Die Geburtsstätte des nahtlos gewalzten Stahlrohres. Das Mannesmannröhren-Werk in Remscheid, die Erfinder und die Mechanische Werkstatt, Essen* 2012.

nesmannröhren-Werke in Komotau in Böhmen²¹, in Bous an der Saar²², in Landore in Wales²³ und in Remscheid²⁴. Ein französisches Unternehmen erwarb eine Lizenz für Frankreich und Russland; Poensgen, der wie die übrigen Hersteller von längsnahtgeschweißten Rohren um seine Existenz fürchtete, erwarb mit viel Geld gleichfalls die Erlaubnis zur Nutzung des Schrägwalzverfahrens.²⁵

Der von den Herstellern längsnahtgeschweißter Stahlrohre unternommene Versuch, durch alle Instanzen das Schrägwalzpatent anzufechten, scheiterte.²⁶ Das Reichsgericht entschied in Übereinstimmung mit dem Patentamt am 21. März 1896, dass „vor Mannesmann noch niemand mittels des Schrägwalz-Verfahrens aus massiven Blöcken glatte oder profilierte Rohre mit oder ohne Dorn bzw. profilierte Gegenstände überhaupt hergestellt hat bzw. Werkstücke mit einem einzigen Durchgang durch die Walzen auf einen beliebigen Querschnitt gebracht hat“. Alle in dem Patent angegebenen Hilfsmittel wurden als neu und patentfähig anerkannt. Durch diese, auf einer sehr eingehenden Nachprüfung beruhende Entscheidung wurde die Erfindung der Brüder Mannesmann unangreifbar gestellt.²⁷ Bezeichnenderweise wurden fortan nahtlos gewalzte Stahlrohre allgemein als „Mannesmannrohr“ bzw. „Mannesmannröhren“ bezeichnet. Noch die 18. Auflage des Duden von 1980 nennt „Mannesmannrohr“ und „Mannesmannröhren“ eine Produktbezeichnung bzw. Warenzeichen und verweist auf die Richtlinie 135, die die Zusammenschreibung des Familiennamens mit dem Substantiv verlangt, wenn es sich um eine „geläufige Bezeichnung“ handelt. Allerdings ist es selten, dass aus einer bedeutenden Erfindung und dem Namen der Erfinder eine neue Einheit gebildet wird.²⁸

21 Ders., Mannesmann und die tschechoslowakische Röhrenindustrie in der Zwischenkriegszeit, in: Boris Barth u. a. (Hg.), Konkurrenzpartnerschaft. Die deutsche und die tschechoslowakische Wirtschaft in der Zwischenkriegszeit (Veröffentlichungen der Deutsch-Tschechischen und Deutsch-Slowakischen Historikerkommission, Band 7, zugleich Veröffentlichungen des Instituts für Kultur und Geschichte der Deutschen im östlichen Europa, Band 14), Essen 1998, S. 75–77.

22 Ders., Erfolgreich unter verschiedenen Flaggen. Die Geschichte des Mannesmannröhren-Werkes in Bous/Saar und seiner Stahlwerke 1886–1998, Essen 2007, S. 9–23.

23 Ders., Mannesmann in Great Britain 1888–1936. An Investment Dependent on Politics and the Market, in: *The Journal of European Economic History* (1997), No. 2, S. 399–410.

24 Ders., Die Familie Mannesmann, die Feilenfabrik und die Erfindung des Schrägwalz-Verfahrens (1772–1887), in: ders., *Die Geburtsstätte* (wie Anm. 20), S. 13–60.

25 Ders., *Kontinuität im Wandel. 100 Jahre Mannesmann 1890–1990*, Düsseldorf 1990, S. 55–100.

26 Ders., Europäische Kooperationen. Die Kartelle der Elektrotechnischen Industrie sowie der Eisen- und Stahlindustrie vor 1945, in: Hein Hoebink (Hg.), *Europa um 1900/Europa um 2000*, Düsseldorf 2015, S. 51–55.

27 Ders., *Kontinuität* (wie Anm. 25), S. 30–33.

28 Duden. Rechtschreibung der deutschen Sprache und der Fremdwörter, 18., neu bearbeitete und erweiterte Auflage, Mannheim 1980, S. 48 u. 445.

Als alle technischen Schwierigkeiten überwunden schienen, wurden 1890 die kontinentalen Mannesmannröhren-Werke zur Deutsch-Österreichischen Mannesmannröhren-Werke AG mit Sitz in Berlin zusammengeschlossen. Mit einem Aktienkapital von 35 Mio. Mark gehörte das Unternehmen schon bei der Gründung zu den zehn größten Kapitalgesellschaften im Deutschen Reich. Die Zentralverwaltung bezog ein repräsentatives Gebäude am Pariser Platz, gleich neben der französischen Botschaft am Brandenburger Tor.²⁹ Alle Welt schwärmte vom Mannesmannrohr, selbst auflagenstarke Familienzeitschriften wie *Die Gartenlaube* berichteten über das Wunderrohr. Die Satirezeitschrift *Kladderadatsch* widmete den Erfindern die fröhlichen Verse:

„Das ist fürwahr ein Wundermann, / Wie packt er Stahl und Eisen an!
Er walzt es schräg, er zieht es quer, / Er formt es, als ob es Butter wär;
Trotz Widerstreben und Verdruss, / Wenn es nicht folgen will – es muss!
Drum steht ihm wohl der Name an, / Der kräftig klingende Mannesmann!“³⁰

Der große Erfinder Thomas A. Edison antwortete nach dem Besuch der Weltausstellung von 1893 in Chicago auf die Frage von Journalisten, was ihn am meisten beeindruckt habe: „The Mannesmantube. A masterpiece of Men as Men should be!“³¹

Es hatte einige Jahre gedauert, bis die auf der Schrägwalze hergestellten Hohlkörper mittels des Pilgerschrittverfahrens zu marktfähigen Stahlrohren ausgewalzt werden konnten. Inzwischen waren die Anleger unruhig geworden und hatten die Erfinder unter Druck gesetzt. Es kam zu Streitigkeiten über den Wert der Erfindung und die Verteilung der Stimmrechte in der Hauptversammlung. 1893 verließen die Erfinder den Vorstand, wechselten für einige Jahre in den Aufsichtsrat und schieden schließlich am Ende des Jahrhunderts aus den Leitungsgremien des von ihnen mitgegründeten Unternehmen ganz aus. Die Verwaltung wurde von Berlin nach Düsseldorf, in die *Röhrenstadt*, verlegt. Ein Sanierungsprozess wurde in Gang gesetzt, bei dem man sich zunächst auf die Herstellung der Rohrdimensionen konzentrierte, die wirtschaftlich gefertigt werden konnten. Die Sanierung wurde finanziell vor allem von der Familie Mannesmann, die auf einen Teil ihrer Freiaktien verzichtete, und den Mitarbeitern getragen; sie ging nicht – wie heute vielfach üblich – auf Kosten der übrigen Aktionäre. Zwar mussten die Anleger, weil der erzielte Gewinn zur Abtragung der Verluste genutzt wurde, einige Jahre auf eine Dividende ver-

29 Wessel, Kontinuität (wie Anm. 25), S. 13 u. 53–55.

30 Kladderadatsch, 27.04.1890.

31 Horst A. Wessel, Mit Weltausstellungen fing alles an/It all began with World Fairs, in: Wolfgang Fach (Hg.), *Die Messen der Maschinenbauer/The Fairs of the Machine Manufactures*, Frankfurt am Main 1987, S. 27.

zichten, aber danach waren ihre Anteile umso wertvoller. Auch eine deutliche Reduzierung der Belegschaftsstärke konnte vermieden werden. Die schärfsten Einschränkungen betrafen die Zentralverwaltung; man begann in Düsseldorf mit einem kleinen Stamm, der dann jedoch rasch wieder vergrößert werden konnte. Die nach und nach zur Miete bezogenen, immer größeren Gebäude stehen für die wirtschaftliche Gesundung und die erfreuliche Entwicklung der Nachfrage. Die ab 1893 von Jahr zu Jahr wachsenden Gewinne wurden einbehalten und zur Abtragung der durch die Neubewertung der Patente entstandenen Buchschuld in Höhe von rund 20 Mio. Mark verwendet. Ab 1906 wurde dann regelmäßig eine gute Dividende verteilt.³²

32 Horst A. Wessel, Finanzierungsprobleme in der Gründungs- und Aufbauphase der Deutsch-Österreichischen Mannesmannröhren-Werke AG, 1890–1907, in: Dietmar Petzina (Hg.), Zur Geschichte der Unternehmensfinanzierung (Schriften des Vereins für Socialpolitik, NF Band 196), Berlin 1990, S. 119–171.

1 Die Gründung von gleich zwei Röhrenwerken in Rath 1899

Die Entwicklung der Mannesmannröhren-Werke war spätestens nach der Vervollständigung des Schrägwalzverfahrens durch die Einführung des Pilgerschritts in ruhigeres Fahrwasser gekommen. Die weiter zunehmenden Aufträge konnten nun von den Werken in angemessener Frist abgearbeitet werden. Ab dem Geschäftsjahr 1893/94 erzielte die Deutsch-Österreichische Mannesmannröhren-Werke AG hohe operative Gewinne. Die jahrelangen Rechtsstreitigkeiten mit der Erfinderfamilie Mannesmann und der Düsseldorfer Röhren- und Eisenwalzwerke AG waren Ende der 1890er Jahre durch außergerichtliche Einigungen beendet worden. Dabei hatte man sich auch von den vertraglichen Einschränkungen seitens der Düsseldorfer Röhren- und Eisenwalzwerke AG von Poensgen frei machen können. Diese hatten den Mannesmannröhren-Werken bei Aufträgen aus dem Deutschen Reich nördlich des Mains die Lieferung von Rohren nur aus hartem Material erlaubt.³³

Die Nachfrage nach Mannesmannröhren war, vor allem dank des boomenden Geschäfts im Fahrzeug- und Anlagenbau, bald erheblich größer als die Produktionskapazitäten der Mannesmannröhren-Werke in Bous, Komotau und Remscheid sowie des zurückerworbenen Werkes in Landore/Wales. Die Hersteller von Rohren mit Längsnaht sahen sich wegen der technischen Überlegenheit der Mannesmannröhren in ihrer Existenz massiv gefährdet und schlossen sich im Deutschen Reich und in Österreich-Ungarn zu Syndikaten zusammen; diese Kampfverbände gegen Mannesmann wurden durch ein entsprechendes Gentlemen's Agreement mit den britischen Röhrenproduzenten verstärkt. Sie setzten die Röhrenhändler unter Druck. Wer von ihnen Mannesmannröhren verkaufte, wurde nicht mehr mit den Dimensionen, die nach dem Mannesmann-Verfahren technisch oder wirtschaftlich nicht oder nicht in der benötigten Menge hergestellt werden konnten, beliefert.³⁴

Düsseldorf war bereits damals das Zentrum der Stahlröhrenindustrie. Allein in der Stadt und ihrer näheren Umgebung arbeiteten 14 Röhrenwalzwerke: in Oberbilk drei, nämlich die von Poensgen, Telling und Hahn, in Lierenfeld von Poensgen, in Derendorf und bald in Reisholz von Ehrhardt/Rheinmetall, in Flingern das der Düsseldorfer Röhrenindustrie, in Oberbilk und Eller von Piedbœuf, in Benrath von Balcke & Telling, in

33 Wessel, *Kontinuität* (wie Anm. 25), S. 13–70.

34 Ders., *Mit Engagement und Kompetenz für eine runde Sache. Die Geschichte der Mannesmannröhren-Werke GmbH. Ein Unternehmen der Salzgitter Gruppe. 1846–2005*, Salzgitter (2006), S. 17–29; Nothmann, *Die geschichtliche Entwicklung der Stahlrohrindustrie und der Röhrenverbände* (Ms., Febr. 1932), SAG-Konzernarchiv/MW-Archiv, M 30.536 b.

Ohlgs und Immigrath von Kronprinz und schließlich zwei in Hilden, nämlich das von Coppel sowie der Hildener Gewerkschaft/Tellering. Auch die nationalen sowie schließlich die europäischen und globalen Röhrenverbände hatten ihren Sitz in Düsseldorf.³⁵ Berechnungsgrundlage für die Frachtkosten aller Stahlrohrlieferungen innerhalb des Deutschen Reiches war Düsseldorf-Grafenberg. Mannesmann hatte 1893 zwar seine Unternehmensverwaltung von Berlin nach Düsseldorf verlegt, betrieb aber hier noch kein Werk; die nächste Fertigungsstätte befand sich in Remscheid.³⁶

Vorstand und Aufsichtsrat befassten sich ab Mitte der 1890er Jahre mit Plänen zur Errichtung eines neuen Röhrenwalzwerks. In Würdigung der günstigen Auftrags- und der bedrohlichen Wettbewerbsslage wurde schließlich beschlossen, zum einen die Fertigungskapazitäten der Werke in Komotau und Bous zu erhöhen³⁷ und anstelle des Stammwerkes Remscheid, das wegen seiner ungünstigen Lage „nach dem übereinstimmenden Urteil aller unserer technischen Berater ... niemals zur Großfabrikation ausgebildet werden kann“, ein neues Werk zu errichten. Dieses sollte an einem für den Bezug der Rohstoffe und Halbzeuge sowie für den Versand der Fertigprodukte günstigen Standort in der Nähe von Düsseldorf entstehen.³⁸ Außerdem sollten hier in einem weiteren Werk stumpf geschweißte Gasrohre unter zweieinhalb Zoll sowie überlappt geschweißte Rohre mit Durchmessern von 300 bis 500 mm produziert werden.³⁹ Das waren die Dimensionen, die nach dem Mannesmann-Verfahren technisch oder wirtschaftlich noch nicht hergestellt werden konnten. Schließlich sollte ein eigenes Vertriebsnetz im Inland sowie weltweit aufgebaut werden. Letzteres erfolgte durch den Erwerb bereits bestehender und am Markt etablierter sowie, vor allem im Ausland, durch die Neugründung von Handelsgesellschaften.⁴⁰ Um den Ausbau des weltweiten Absatznetzes hat sich Carl Johann Senfft, der vorher die Geschäftsstelle der Stahlröhrenkartelle geleitet hatte, verdient gemacht. Dieser war oft monatelang unterwegs.⁴¹

35 Horst A. Wessel, Röhrensyndikate, in: C. von Looz-Corswarem/B. Mauer (Hg.), *Das große Düsseldorf Lexikon*, Köln 2012, S. 600; ders., Mannesmann in Düsseldorf. Das Werk Rath und seine Beschäftigten bis zum Ende des Ersten Weltkrieges, in: *Düsseldorfer Jahrbuch* 61 (1988), S. 119–155; ders., Kooperationen (wie Anm. 26), S. 39–88.

36 Ders., Kontinuität (wie Anm. 25), S. 100–102.

37 SAG-Konzernarchiv/MW-Archiv, M 11.071: Schreiben d. Gen.-dir. J. Franken an den Vors. d. Aufsichtsrat M. Steinthal v. 30. Okt. 1895 u. 27. Jan. 1896; M 13.000, Geschäftsbericht der Deutsch-Österreichische Mannesmannröhren-Werke AG für das Geschäftsjahr 1897/98, S. 6.

38 Ebd.

39 SAG-Konzernarchiv/MW-Archiv, M 11.002, Sitzung des Aufsichtsrats 05.08.1897; vgl. M 11.072, Schreiben von Steinthal an Franken, 10.03.1897.

40 Wessel, Kontinuität (wie Anm. 25), S. 108–114, 126–134.

41 Ders., Carl Johann Senfft, in: *Württembergische Biographien*, Band 1, Stuttgart 2006, S. 260–262.

Die damaligen Mannesmannröhren-Werke in Komotau⁴², Bous⁴³ und Remscheid⁴⁴ (so wie im bald zum Konzern gehörenden Landore⁴⁵) hatten sich weitgehend spezialisiert und ergänzten sich in ihrem Produktionsprogramm. Wenn die Fertigungskapazitäten gesteigert werden sollten, dann bedeutete das eine Erhöhung der Produktion in allen Werken. Das war mit Ausnahme vom Werk Remscheid möglich und wurde auch umgehend realisiert. Die Fertigungskapazitäten wurden optimiert und außerdem erweitert. Das am Ort der revolutionären Erfindung des Schrägwalzverfahrens errichtete Werk Remscheid besaß kein geeignetes Gelände für eine Werkserweiterung und auch nicht für den Bau von Werkswohnungen; außerdem hatte es keinen Eisenbahnanschluss. Alle Materialien mussten vom Bahnhof Remscheid mühsam mit dem Pferdefuhrwerk den Berg hinauf zum Werk transportiert werden. Der Weg zum Versand der Stahlröhren war kaum weniger schwierig. Zwar ging es nun bergab, aber die Straße war so steil und die Ladung so schwer, dass nur mit angezogener Bremse und einer Begleitmannschaft, die mit Stricken den Wagen zurückhielt, gefahren werden konnte. Ein rationeller Umbau hätte die Stilllegung „auf Jahre erfordert“. Das Werk sollte daher geschlossen und als „Neu-Remscheid“ an anderer Stelle – unter Nutzung der vorhandenen Anlagen und mit Umsiedlung der bekanntermaßen tüchtigen Belegschaft samt deren Familien – leistungsstärker neu entstehen.⁴⁶

Am 5. August 1897 beschloss der Aufsichtsrat den Erwerb eines geeigneten Geländes im noch selbständigen Rath im Norden Düsseldorfs, und zwar im damals noch so genannten Ortsteil Oberrath, einem bekannten Luftkurort.⁴⁷ Für die Errichtung und Ausgestaltung des „Walzwerks Rath“ waren folgende Erwägungen maßgebend: 1. Für den Großabsatz im In- und Ausland war eine Produktionsstätte erforderlich, deren Lage gleich günstig war für den Bezug des Rohmaterials wie für den Absatz der Fertigerzeugnisse. 2. Von Anfang an musste die räumliche Ausdehnung des Werkes so beschaffen sein, dass sie jede notwendig werdende Ausdehnung möglich machen konnte. 3. Die bereits gemachten Erfahrungen sollten zur Grundlage für das Werk genommen werden.⁴⁸

42 Ders., Tschechoslowakei (wie Anm. 21), S. 75–81.

43 Ders., Flaggen (wie Anm. 22), S. 9–48.

44 Ders., Geburtsstätte (wie Anm. 20); Werner Albert, Geschichte der Mannesmannröhren-Werke Abteilung Remscheid, in: Mannesmann Illustrierte 1 (1920), Juli, S. 80–87.

45 Wessel, Great Britain (wie Anm. 23), S. 399–410.

46 SAG-Konzernarchiv/MW-Archiv, M 11.002, Bl. 112–112k: Promemoria, Begründung der Verlegung des Remscheider Werkes in die Nähe von Düsseldorf; vgl. a. Bl. 134–137, Protokoll über die Sitzung des Aufsichtsrats, 07.10.1897.

47 SAG-Konzernarchiv/MW-Archiv, M 11.002 Protokoll der Sitzung des Aufsichtsrats, 05.08.1897.

48 Adolf Goetz, Die Mannesmannröhren-Werke, in: Deutsche Industrie. Deutsche Kultur IX (1911), Nr. 6, S. 15–64, hier S. 22.

Die Reichsbahndirektion Elberfeld beschied jedoch den Antrag auf Genehmigung und Bau des unverzichtbaren Werksanschlusses abschlägig und verwies auf ein großes Industrieterrain in Reisholz im Süden Düsseldorfs, das gerade durch Straßen, Eisenbahnanschluss und Hafen optimal erschlossen wurde. Das kam für Mannesmann nicht in Betracht, weil dort neben Henkel und rund einem Dutzend weiterer Industrieunternehmen auch Heinrich Ehrhardt, der Erfinder des Press- und Ziehverfahrens, eines weiteren Verfahrens zur Herstellung nahtloser (allerdings kurzer und dickwandiger) Stahlrohre, ein Werk baute (es gehörte später wie Rath zu Vallourec).⁴⁹ Die Grundstücke waren teuer und in Anbetracht der zahlreichen neuen Werke war es schwierig, preiswerte Arbeitskräfte zu gewinnen. Ein anderes Gelände in Kettwig an der Ruhr schien zunächst vorteilhaft; auch erwies sich die Reichsbahndirektion Essen beim Werksanschluss als entgegenkommend. Als man jedoch den Baugrund prüfte, zeigte sich, dass dieser für die Aufstellung und den Betrieb schwerer Walzanlagen wegen des dort betriebenen Steinkohlebergbaus denkbar ungeeignet war.⁵⁰

Man kam wieder auf Rath als Standort von „Neu-Remscheid“ zurück. Mit Unterstützung durch ein einflussreiches Aufsichtsratsmitglied gelang es, das Verkehrsministerium in Berlin zu veranlassen, die Reichsbahndirektion in Elberfeld zum Einlenken zu bewegen. Diese gab tatsächlich ihren Widerstand auf – allerdings nur unter der Bedingung, dass Mannesmann die Kosten für den Bau einer Straßenbrücke über die sechs Reichsbahngleise und den Werksanschluss übernahm. Das Brückenprojekt befand sich bereits seit vielen Jahren in der Planung, war jedoch wegen der hohen Kosten nicht realisiert worden. In Anbetracht der sonstigen Standortqualitäten erklärte sich das Unternehmen schließlich damit einverstanden, unter den nicht zu umgehenden Bedingungen des kostspieligen Brückenbaus das neue Doppelwerk in Rath zu errichten.⁵¹

Der Vorstand beschloss am 8. Oktober 1897 den Bau.⁵² Von den Erben Wenders wurden ca. 200 Morgen Land zum Preis von 1.800 M pro Morgen (à 2.500 qm) erworben. Ende des Jahres 1898 konnte endlich mit den Bauarbeiten für die Werksanlage begonnen werden.⁵³ Rechtlich gesehen, waren es zwei Werke. Sie firmierten unterschiedlich und waren

49 Ebd., M 11.072: Schreiben d. Gen.-dir. J. Franken an den Vors. d. Aufsichtsrats Max Steintal, 01.01.1898; Horst A. Wessel, 100 Jahre Stahlrohre aus Reisholz 1899–1999, Düsseldorf 1999; ders., Das Röhrenwerk Reisholz 1899–1993, in: Düsseldorf Jahrbuch 65 (1994), S. 99–139.

50 SAG-Konzernarchiv/MW-Archiv, M 11.072: Schreiben d. Gen.-dir. J. Franken an den Vors. d. Aufsichtsrats, Max Steintal, vom 02.03.1898.

51 Ebd., M 11.050 u. M 11.002 (Aufsichtsrat): Sitzung d. Aufsichtsrats, vom 25.07.1898.

52 Ebd., M 11.002: Sitzung des Aufsichtsrats, vom 25.07.1898; M 13.000: Geschäftsbericht für 1897/98, S. 6; M 12: Sitzung des Vorstands, vom 08.10.1897; G. Wirtz, 50 Jahre Mannesmannröhren-Werk Rath 1900–1950, ebd., M 30.073, S. 3.

53 Ebd., G. Wirtz, 50 Jahre, S. 4.

auch bis in die 1920er Jahre durch einen Bretterzaun räumlich voneinander getrennt. Zum einen handelte es sich um ein neues Mannesmannröhren-Werk, in dem also nach dem Mannesmann-Verfahren Stahlrohre aus dem auf Walzhitze gebrachten massiven Block nahtlos gewalzt wurden, zum anderen um ein Schweißrohrwerk zur Fertigung von stumpf oder überlappt geschweißten Rohren mit Längsnaht, hauptsächlich für Leitungszwecke. Für Letzteres war, weil Mannesmannröhren damals ausschließlich nahtlos waren, ein rechtlich selbstständiges Unternehmen unter der Firma „Deutsche Röhrenwerke“ AG mit einem Grundkapital in Höhe von 1,5 Mio. Mark, das zunächst mit 25 % eingezahlt wurde, gegründet worden. Deren Anteile befanden sich je zur Hälfte im Besitz der Mannesmann-Gesellschaft und von deren Anteilseignern. Die beteiligten Banken waren bereit, dem Unternehmen für fünf Jahre einen Kredit in Höhe von 750.000 Mark zu einem Zinsfuß von 1 % über Banksatz, Minimum 5 %, zu gewähren.⁵⁴ Produktionsanlagen und Verwaltung lagen an der Theodorstraße, auf dem angrenzenden Gelände des Gather Hofes (wo sich heute das Röhren- und Stahlhandelsunternehmen *Hoberg & Driesch* befindet sowie bis Ende 2023 die Zentrale von *Vallourec Deutschland* ihren Sitz hatte). Das Walzwerk erhielt Verwaltung und Eingang am Rather Kreuzweg. In der Nähe befand sich das Baubüro in einem Privathaus. Bei der Planung war von Anfang an, was damals keineswegs selbstverständlich war, Bedacht darauf genommen worden, dass zum einen Platz für Erweiterungen blieb und zum anderen zwischen den Werkshallen genügend Areal zur Anlage von Grünflächen war. Das „Werk im Grünen“ beeindruckte bis nach seiner Stilllegung durch seine großzügigen Verkehrsflächen und seine gepflegten Anlagen.⁵⁵

54 SAG-Konzernarchiv/MW-Archiv, M 13.000: Geschäftsbericht für 1897/98, S. 6–7.

55 Wirtz, 50 Jahre (wie Anm. 52); Mappe Pläne.

