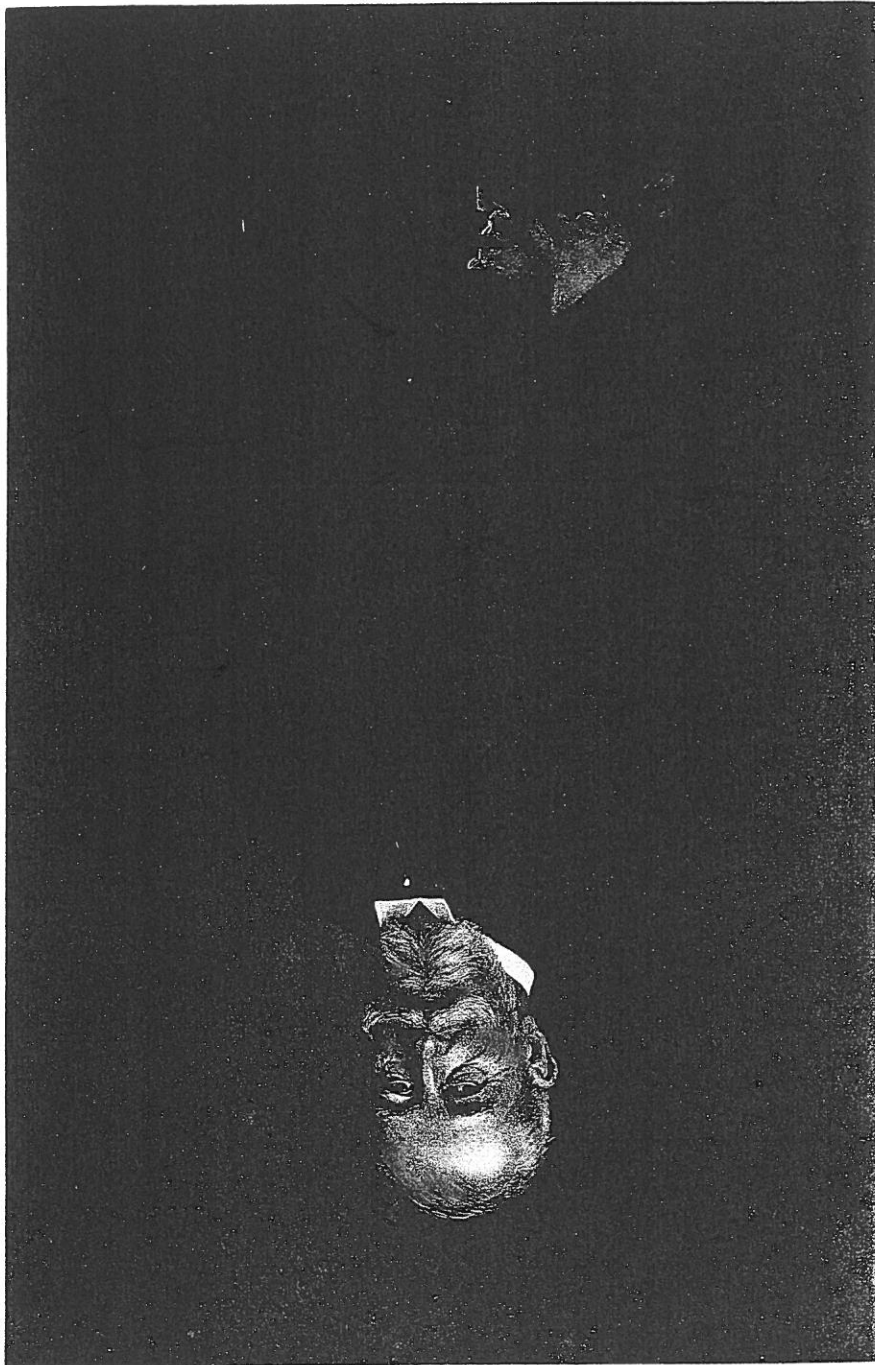


Harry Deimler



3425

1862 * 1912

ZUM 50 JÄHRIGEN BESTEHEN DER FIRMA

DENKSCHRIFT



CÖLN-NIPPES

M. B. H.

RHEINISCHE GUMMIWAAREN-FABRIK

FRANZ CLOUTH

MARKTSTATISTISCHES.



ZUR GESCHICHTE DES
KAUTSCHUKS UND DER
KAUTSCHUK-INDUSTRIE.

von allen Erzeugnissen der Natur, die durch die großen geographischen Entdeckungen des 15. und 16. Jahrhunderts Europa zugeführt wurden, ist keines seinem Werte nach so spät erkannt worden wie das Kautschuk. Denn wenn auch alte spanische Reisebeschreibungen die von den Ureinwohnern von Mittel- und Südamerika aus dem Safte einer Pflanze hergestellten, zum Ballspiele benutzten Kugeln erwähnen und die ältesten Berichte über die Eroberung Mexikos durch die Spanier schon zu erzählen wissen, daß dort die Eingeborenen ihre Kleider durch Bestreichen mit dem Safte einer Pflanze wasserdicht machten, wenn ferner die französischen Forscher Bougues und La Condamine (1735) und ganz besonders der französische Ingenieur Fresneau (1751) schon ziemlich genaue Beschreibungen jener, diesen Saft liefernden Pflanzen gaben, so war doch das Kautschuk selbst am Ende des 18. Jahrhunderts in Europa so gut wie unbekannt. Es wurde in wissenschaftlichen Sammlungen als eine große Karität angesehen, und man berichtet, daß ein Kubikzoll davon mit drei Schilling bezahlt wurde, was nebenbei einem Preise von 200 Mark für das Kilo entspräche. Man wußte auch, daß die Eingeborenen Mexikos den Saft jener Pflanzen zur Herstellung von Spritzen und einer Art von Schläuchen verwendeten. Aber in Europa kannte man im Anfang des vorigen Jahrhunderts kaum eine andere Verwendung als die zum Auswischen von Bleistiftstrichen. Von dieser Verwendung hat sich in England die Bezeichnung „Rubber“ für Kautschuk bis heute erhalten. Trotzdem beschäftigte sich die Chemie mehrfach mit dem selben Produkt, dessen Bedeutung man instinktiv mehr und mehr zu ahnen



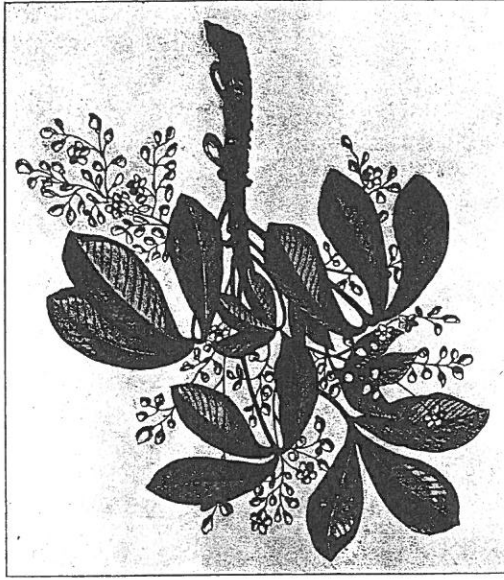
begann. Etwas praktisch Brauchbares kam dabei lange Zeit nicht heraus. Von großer Wichtigkeit wurden erst die von dem deutschen Chemiker Dr. F. Lüdersdorff (1832) gemachten Beobachtungen über die Einwirkung des Schwefels auf Kautschuk. Zu derselben Zeit stellte der Amerikaner Hayward ähnliche Versuche an. Doch verfolgte weder der eine noch der andere diese Versuche weiter, und so blieb es dem Amerikaner Charles Goodyear vorbehalten, die Vulkanisierung des Kautschuks (1839) zu finden und dadurch ein Material zu schaffen, das weder bei niedriger Temperatur und dadurch ein höherer Temperatur klebrig wird und dabei einen außerordentlichen Grad von Elastizität besitzt. Der Engländer Charles Hancock erfand im Jahre 1846 die Herstellung und Vulkanisation von Kautschukartikeln in Formen, und Goodyear ergänzte seine Erfindung der Vulkanisation durch die des Hartgummis (1851), das er durch größeren Zusatz von Schwefel und unter Anwendung höherer Temperaturen erzielte.

Die Versuche des Deutschen Lüdersdorff, die Erfindungen des Amerikaners Goodyear und die Verbesserungen des Engländers Hancock sind demnach als die Anfänge der Kautschukindustrie zu bezeichnen, die sich dann, allerdings zunächst langsam, zu der Höhe und Ausdehnung entwickelte, die sie heute einnimmt.

Die erste fabrikmäßige Behandlung des Kautschuks in Deutschland fällt in das Ende der 20er Jahre des vorigen Jahrhunderts; jedoch wurden in den zwei oder drei Unternehmungen dieser Art zunächst nur elastische Gewebe, entweder durch Zwischenlage einer dünnen Gummiplatte zwischen zwei Trikotstoffe oder durch Ketten von Gummifäden hergestellt. Die Fabrikation von Gegenständen für technischen Bedarf wurde in Deutschland erst im Jahre 1849 aufgenommen. Bis zum Jahre 1870 gab es in Deutschland nur wenige Fabriken dieser Art. Erst nach dem Deutsch-Französischen Kriege unter dem Gesamtaufschwung der deutschen Industrie und des deutschen Verkehrs wesens und bei dem dadurch bedingten, sehr großen Bedarf an technischen Gummivarren, hauptsächlich auch die große Ausbreitung der Dampftriebe, der Elektrizität, des Automobilwesens und der

Luftschiffahrt, wurden der Fabriken zur Herstellung technischer Artikel immer mehr und erreichten eine Bedeutung, die sie auf diesem Gebiete in die vorderste Linie der im Weltverkehr mitbewerben den fremden Länder stellt. Im Jahre 1861 gab es in Deutschland im ganzen 36 einschlägige Betriebe mit 1788 beschäftigten Personen, während man heute, alle kleinen Betriebe und die Hausindustrie eingerechnet, deren etwa 600 mit rund 40000 darin beschäftigten Personen zählt. Und der jährliche Produktionswert der deutschen Kautschukindustrie darf heute auf mindestens 300 Millionen Mark geschätzt werden, wovon nach statistischen Ausweisen für rund 100 Millionen ausgeführt wird.

Hevea brasiliensis.



wovon ungefähr die Hälfte aus Brasilien kam.

1910/11	79 305	“
Julii bis Juni 1909/10	76 553	Tons

Die Versorgung der Welt mit Rohkautschuk betrug in den Zeitabschnitten

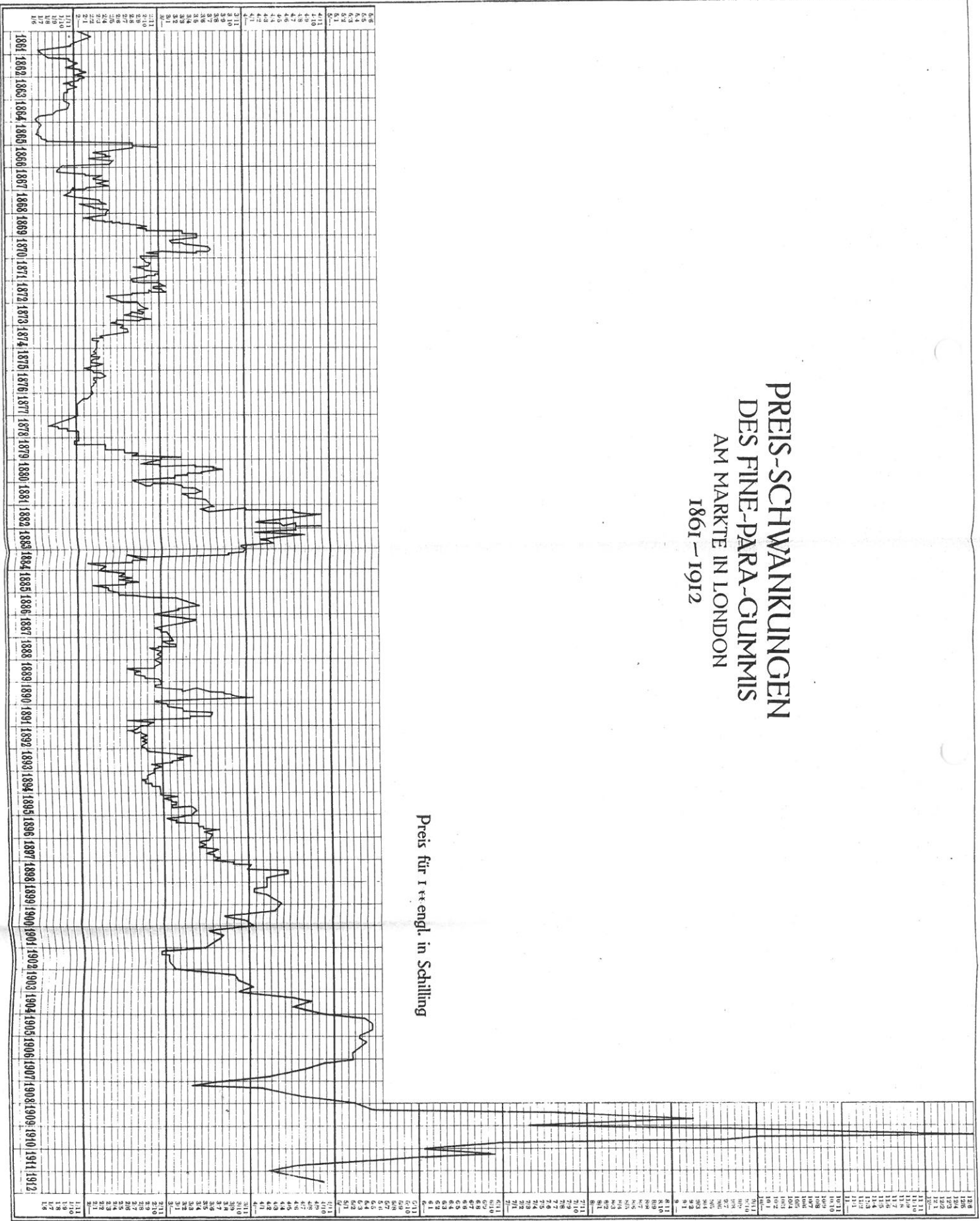
wovon auf die deutschen Kolonien in Afrika etwa 25 000 ha entfallen.

angebauten Flächen wird für 1911 auf insgesamt 400 000 ha angegeben, erzielten und immer größeren Umfang annahmen. Die Ausdehnung der vieler Schwierigkeiten seit einem Jahrzehnt durchweg günstige Folge Anbau in günstiger gelegenen Gebieten anzustellen, die nach Überwindung wegen, haben schon früh dazu geführt, Versuche mit plantagenmäßigem Die Schwierigkeiten der Ernte in den Urwäldern, weit entfernt von Verkehrs- Indien und Australien die Fikus-Arten, die wildwachsend Kautschuk liefern. Mexiko die Guayule-, in Afrika die heimischen Landolphia- und Kicxia-, in Brasilien sind es hauptsächlich die dort heimischen Hevea- und Manihot-, in wildwachsend vorkommt, liegen in Brasilien und im Kongogebiet Afrikas. In Die kautschukreichsten Gebiete, in denen das Kautschuk in großen Mengen Afrika, Indien, den indischen Archipel und die nördliche Hälfte von Australien. und dem 25. Grad südlicher Breite, umfaßt also das äquatoriale Amerika und klepiadeen angehören. Ihre Heimat liegt zwischen dem 25. Grad nördlicher Familien der Euphorbiazen, Umazeen, Apocinazeen und As- die, soweit sie für seine Gewinnung in Betracht kommen, den Kautschuk ist, wie bekannt, der Milchsaff (Latex) gewisser Pflanzen,



PREIS-SCHWANKUNGEN DES FINE-PARA-GUMMIS AM MARKTE IN LONDON 1861-1912

Preis für 1 cwt engl. in Schilling



Ihr wohl
 reichend
 el wich-
 riedrich
 mit Dr.
 andere
 f durch
 n seinen
 cheidet.
 ertliegt
 ung des
 ffahrens
 tschuks
 e Frage
 chehen,
 e. Anet
 als eine
 Zukunft
 ch das
 voraus-
 en, sich
 für die
 teuren
 : Nach
 ommen
 e noch



in Brasilien gewonnene, die, nach ihrem Ausführharen benannt, unter der
 Die beste Sorte Rohkautschuk ist die aus der wildwachsenden Hevea
 deutschen Rohgummihandels.

Ausdehnung der deutschen Kautschukindustrie wie auch von der des
 Diese Zahlen bieten ein interessantes Bild sowohl von der wachsenden

(gegen 33 293 im Jahre 1889).

so daß der Verbrauch im Jahre 1910 im Lande sich auf 231 792 dz beliet

1910:	101 357	"	"	"	"	50 703 000
1909:	92 204	"	"	"	"	36 716 000
1899:	54 088	"	"	"	"	24 340 000
im Jahre 1889:	6 816 dz	im	Werte	von	5 112 000	ℳ

Davon wurden wieder ausgeführt

1910:	333 149	"	"	"	"	187 254 000
1909:	272 376	"	"	"	"	154 271 000
1899:	137 037	"	"	"	"	76 741 000
im Jahre 1889:	40 109 dz	im	Werte	von	28 076 000	ℳ

Die Einfuhr von Rohkautschuk in Deutschland betrug

ordentlich zunehmen wird.
 Jahrzehnt die Versorgung der Welt mit Plantagenkautschuk ganz außer-
 eine regelrechte Ernte zu liefern, so kann man annehmen, daß im nächsten
 ist und die Kautschukbäume durchweg erst nach 6—8 Jahren anfangen,
 etwa 6000 Tons angegeben. Da die Mehrzahl der Pflanzungen noch jung
 Die Produktion an Plantagenkautschuk wird für 1910 insgesamt auf
 5223 Tons verblieb.

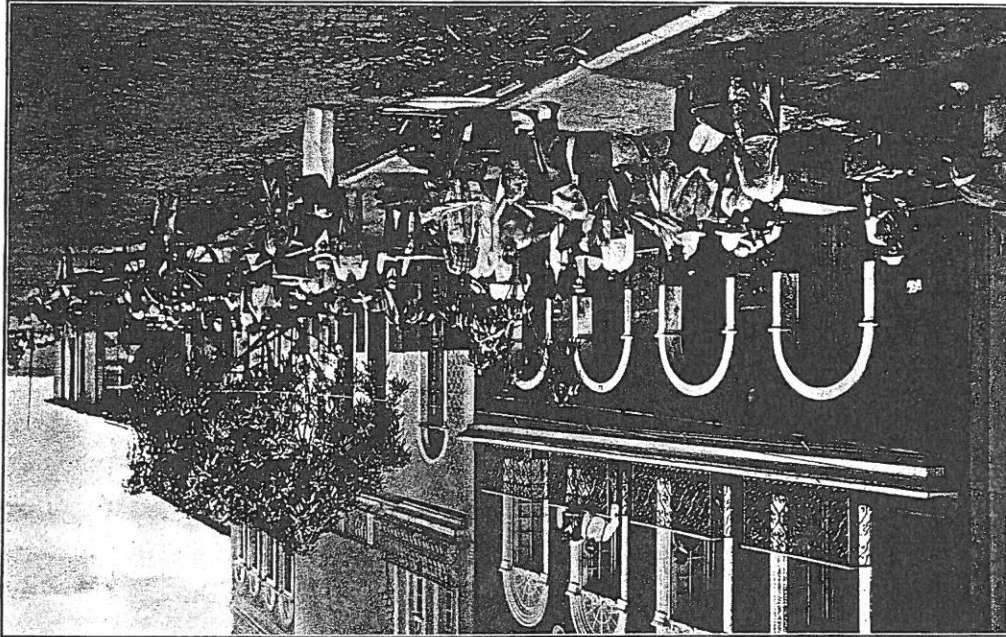
gegenüber. Daraus ergibt sich, daß 1909/10 die Weltproduktion bis auf
 527 Tons aufgebraucht wurde, während für 1910/11 ein Überschuß von

1910/11	74 082
1909/10	76 026 Tons

Diesem stand in der gleichen Zeit ein Weltverbrauch von

einen geringeren Waschverlust aufweist. Der Preis für feine Para-Kautschuk, das vorzugsweise am Markt in London gehandelt wird, und der deshalb in der Regel in Shilling für ein Pfund engl. notiert wird, ist als der maßgebende für den ganzen Rohkautschukhandel zu bezeichnen, insofern die Preise der geringeren Sorten seinen Schwankungen, je nach ihrem Wert, in ziemlich gleichlaufender Linie folgen. Als niedrigster Preis für feine Para-Gummi wurde in den letzten 50 Jahren im Jahre 1862 1/7 für ein Pfund engl. notiert. Von da bis heute ist der Preis im ganzen stetig gestiegen,

Sortieren und Verpacken von Fine Para Gummi in Manaus (Amazonas).



Bezeichnung „fine Para“ in den Handel kommt. Das aus der auf Ceylon mit Erfolg akklimatisierten Hevea plantagenmäßig erzeugte Kautschuk, das sogenannte „Ceylon-Plantagengummi“, ist zwar im Preise etwas höher als jenes, aber dieser Preisunterschied ist nicht in der Qualität, sondern darin begründet, daß es bei der Gewinnung und Aufbereitung sorgfältiger behandelt wird als das wildwachsende und infolgedessen in der Fabrikation

Es ist selbstverständlich, daß die chemische Wissenschaft einem Artikel, der wie das Kautschuk eine so außerordentliche Bedeutung im Weltmarkt errungen hat, schon frühzeitig ihre Aufmerksamkeit zuwenden und versuchte, das Naturerzeugnis durch ein synthetisches Verfahren zu gewinnen. Die ersten bemerkenswerten Versuche in dieser Richtung liegen um ein halbes Jahrhundert zurück. Hauptsächlich waren es Bouchardat, Tilden und Walläch, die sich mit dem Problem beschäftigten. Ihnen war es gelungen, durch trockene Destillation aus dem Kautschuk Isopren herzustellen, das später auch aus andern Stoffen gewonnen wurde. Umgekehrt aber gelang es nicht, aus dem Isopren Kautschuk oder ein diesem ähnliches Material zu gewinnen. Kastlos wurde in den Laboratorien an der Lösung dieser Fragen gearbeitet, lange ohne Erfolg. Dagegen wurden nach einer andern Seite, die jener parallel läuft, gute Ergebnisse erzielt. Diese betrifft die Regenerierung und Wiederverwendbarkeit des verbrauchten vulkanisierten Kautschuks, des sogenannten Altgummis, das früher als vollkommen wertlos meistens in die Feuerung unter die Dampfkessel wanderte. Wenn auch bis jetzt nicht erreicht wurde, aus diesem Altmaterial ein dem jungfräulichen Kautschuk gleichwertiges Produkt zurückzugewinnen, so ist

Die ungeheure Hausse der Jahre 1909 bis 1911 hatte ihre vornehmste Ursache in den mit dem gesteigerten Weltverbrauch nicht gleichen Schritt haltenden Zufuhren von Wild-Para-Kautschuk. Spekulation und künstliche Treiberei, wie dies in solchen Lagen nicht ausbleiben kann, wirkten natürlich mit. Demgegenüber befanden sich die Fabriken in einer höchst schwierigen Lage, die ihnen erhebliche Opfer auferlegte, insofern es nicht möglich war, die Erhöhung der Preise für fertige Waren in dem Maße vorzunehmen, wie es der Preis des Rohproduktes erheischte.

allerdings von heftig bewegten Haussen und Baisssen begleitet. Als Haussenhöchstpunkte sind zu bezeichnen die Jahre

1866	3/—	1880	3/11	1882	4/11	1890	4/—	1899	4/9	1905	5/7	1909	6/5	1910	12/6	1911	9/7
------	-----	------	------	------	------	------	-----	------	-----	------	-----	------	-----	------	------	------	-----



es doch gelungen, Regenerate zu liefern, die als Beimischungen sehr wohl verwendbar und in sehr vielen Fällen auch vollkommen zweckentsprechend sind. Endlich, im Jahre 1909, gelang es dann auf jenem andern, viel wichtigerem Gebiete dem Chemiker bei den Farbenfabriken vorm. Friedrich Bayer & Co. in Elberfeld, Dr. Fritz Hofmann, in Gemeinschaft mit Dr. Couette, einen technischen Weg zu finden, reines Isopren und auch andere diesem nahestehende Verbindungen aus Kohlenstoff und Wasserstoff durch entsprechende Behandlung in ein Produkt überzuführen, das sich in seinen chemischen Eigenschaften vom natürlichen Kautschuk nicht unterscheidet. Zu demselben Resultat kam auch Professor Harries in Kiel. Heute unterliegt es keinem Zweifel mehr, daß die Frage der synthetischen Erzeugung des Kautschuks wissenschaftlich gelöst ist. Die Kostspieligkeit des Verfahrens aber schließt die praktische Verwendung des synthetischen Kautschuks für die Zwecke der Industrie noch aus. Es ist wohl nur noch eine Frage der Zeit, daß, ebenso wie es beispielsweise beim künstlichen Indigo geschehen, auch ein billigeres Verfahren gefunden werden wird. Damit aber eröffnet sich für die Kautschuk-Industrie eine ganz neue Zukunft, die nur als eine segensreiche angesehen werden kann. Vornehmlich eröffnet diese Zukunft die Aussicht auf stetigere Preise des Rohgummimarktes, die durch das künstliche Produkt reguliert werden würden. Und dann würde die voraus-sichtlich auch erfolgende Verbilligung des Rohmaterials es gestatten, sich der Herstellung einer großen Reihe von Artikeln zuzuwenden, für die Kautschuk zwar vorzüglich geeignet, deren Herstellung aus diesem teuren Stoffe, eben wegen des hohen Preises, bis jetzt ausgeschlossen ist. Nach alledem kann man annehmen, daß die Kautschukindustrie einer vollkommen umwälzenden Zukunft entgegengeht, deren Bedeutung sich heute noch nicht absehen läßt.



GESCHICHTE DER FIRMA.

Ein besonderer Spezialartikel waren Milchflaschensauger. Die Produktion in diesem Artikel war zu jener Zeit und bei weiterer Ausdehnung in den folgenden zwei Jahrzehnten so bedeutend, daß der weitaus größte Teil des

70 Personen beschäftigt.

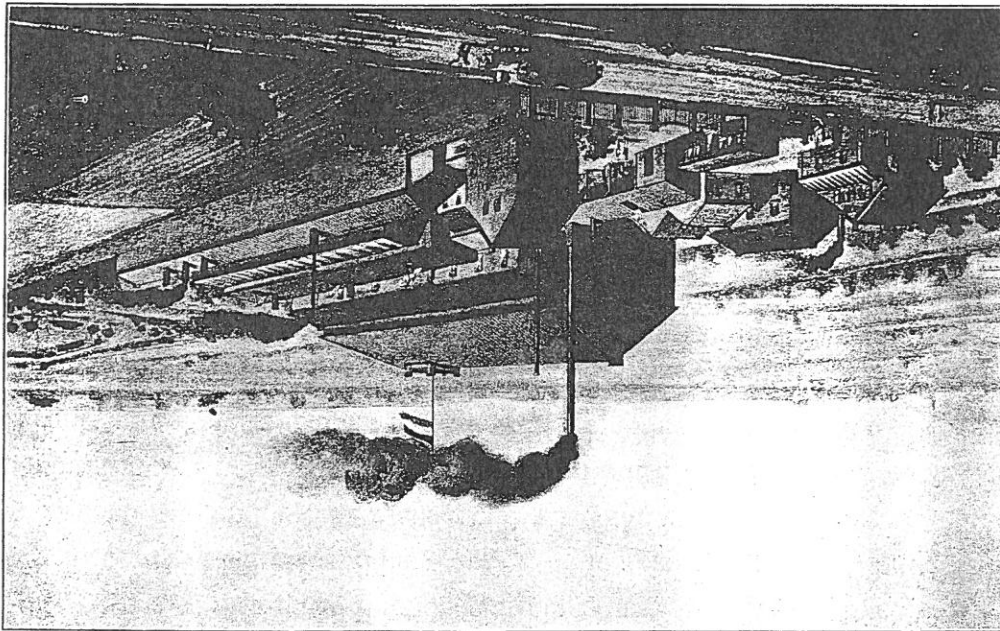
Betriebe in der Vorstadt Nippes herstellen ließ. Im Jahre 1870 waren dabei fabrikat (fine cut Sheet) erst in Köln selbst, dann in einem erweiterten Zwecke, die diese kleine Fabrik aus einem aus England bezogenen Halb-den Haushaltungsbedarf, für Laboratorien, hygienische und chirurgische Verhältnissen selbst zu fabrizieren. Hauptsächlich waren es Artikel für unterrichtete er sich über die Fabrikation und begann bereits 1864 in kleinen vornehmsten Produktionsplätze dieser Fabrikate, London, Paris, Berlin usw., das Geschäft für eigene Rechnung. Durch wiederholte Besuche der damals ganze Kraft nur noch diesem einen Artikel. Vom Jahre 1862 ab führte er besonders zusagte. Er stieß die übrigen Vertretungen ab und widmete seine die ihm die meisten Aussichten für die Zukunft zu bieten schien und die ihm einer Fabrik für Gummifabrikate, und bald erkannte er in diesen die Branche, Spiritus usw., beschäftigte. Dazu übernahm er etwas später die Vertretung zurück, wo er sich zunächst mit Vertretungen verschiedener Art, Getreide, bildung nach Antwerpen und London. Im Jahre 1860 kehrte er nach Köln auch seine kaufmännische Lehre und ging dann zu seiner weiteren Aus- geboren. Seine Schulausbildung erhielt er in seiner Vaterstadt, bestand da als Sohn eines Buchdruckerereibesitzers und Verlagsbuchhändlers

Franz Clouth, der Begründer der Firma Franz Clouth Rheinische Gummivaarenfabrik m. b. H., wurde am 18. Februar 1838 in Köln



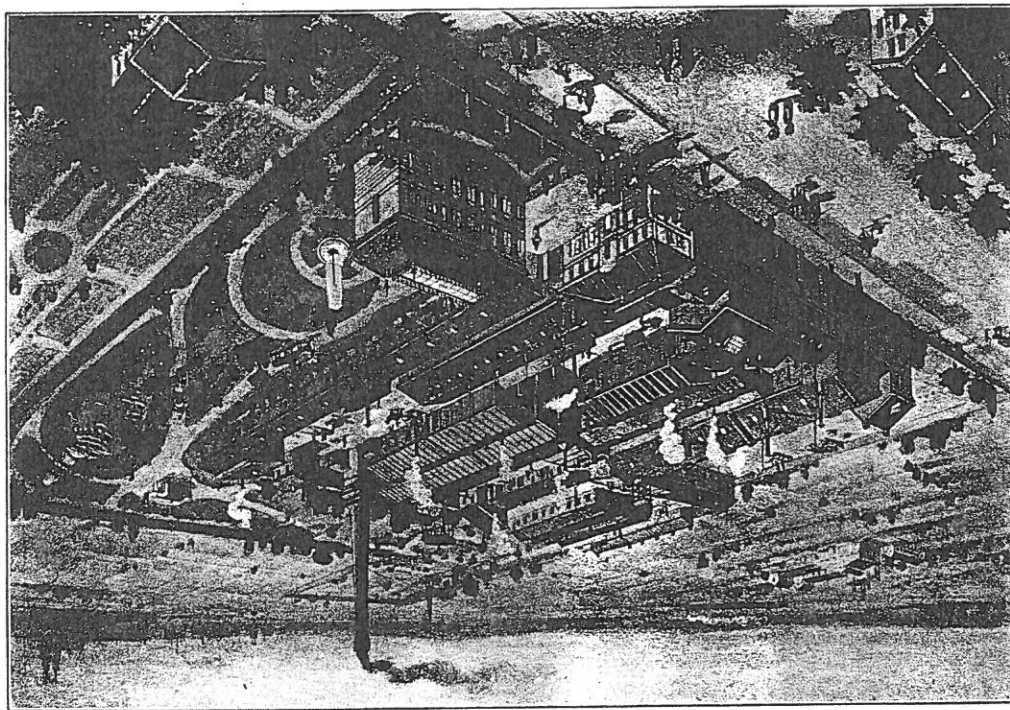
Firma in Handels- und Industriezweigen beigetragen haben. Sie werden auch heute noch vielfach gebraucht, allerdings, seit andere Briefkopiermaschinen aufkamen, nicht mehr in dem Maße wie früher. Auch ein anderer, scheinbar unbedeutender Gegenstand soll an dieser Stelle erwähnt werden, obwohl dessen Fabrikation erst im Jahre 1881 aufgenommen wurde. Es ist das von dem berühmten Chirurg an der Universität in Kiel, Wirklichen Geheimrat Friedrich von Esmarck, Exzellenz

Ansicht der Fabrik im Jahre 1873.



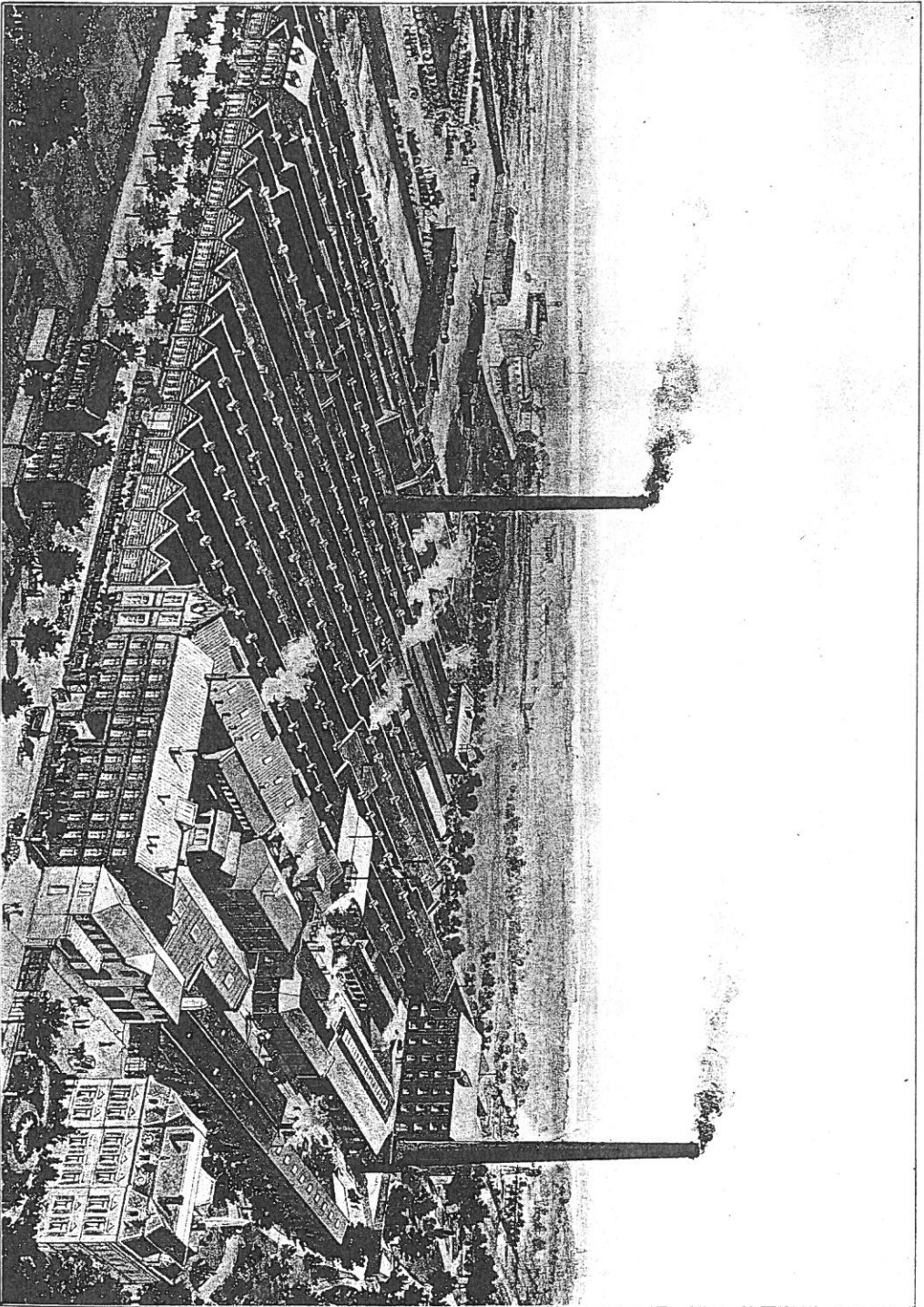
Verbrauchs in Deutschland, Holland und der Schweiz von Nippes aus gedeckt wurde. Im Jahre 1871 führte die Firma ihre in mehreren Staaten patentierten, aus gummiertem Doppelbaumwollstoff hergestellten Briefkopierblätter ein, die unter der Bezeichnung „Franz Clouth's unverschleißliche Caoutchouc-Copierblätter“ in vielen hunderttausend Stück fast allgemein in Gebrauch kamen und so nicht wenig zum Bekanntwerden der damals noch jungen

erfundene „Tourniquet-Hosenträger“. Die Eigentümlichkeit dieses Trägers besteht darin, daß er so konstruiert ist, daß er in Unglücksfällen als Notverband gegen Verblutungen gebraucht werden kann. Wegen der Ausföhrung dieses doppelzweckigen Trägers hat die Firma mit dem Erfinder längere Zeit verhandelt und nach seinen Angaben vielfache Versuche angestellt. Als sie dann mit dem fertigen Artikel auf den Markt kam, fand

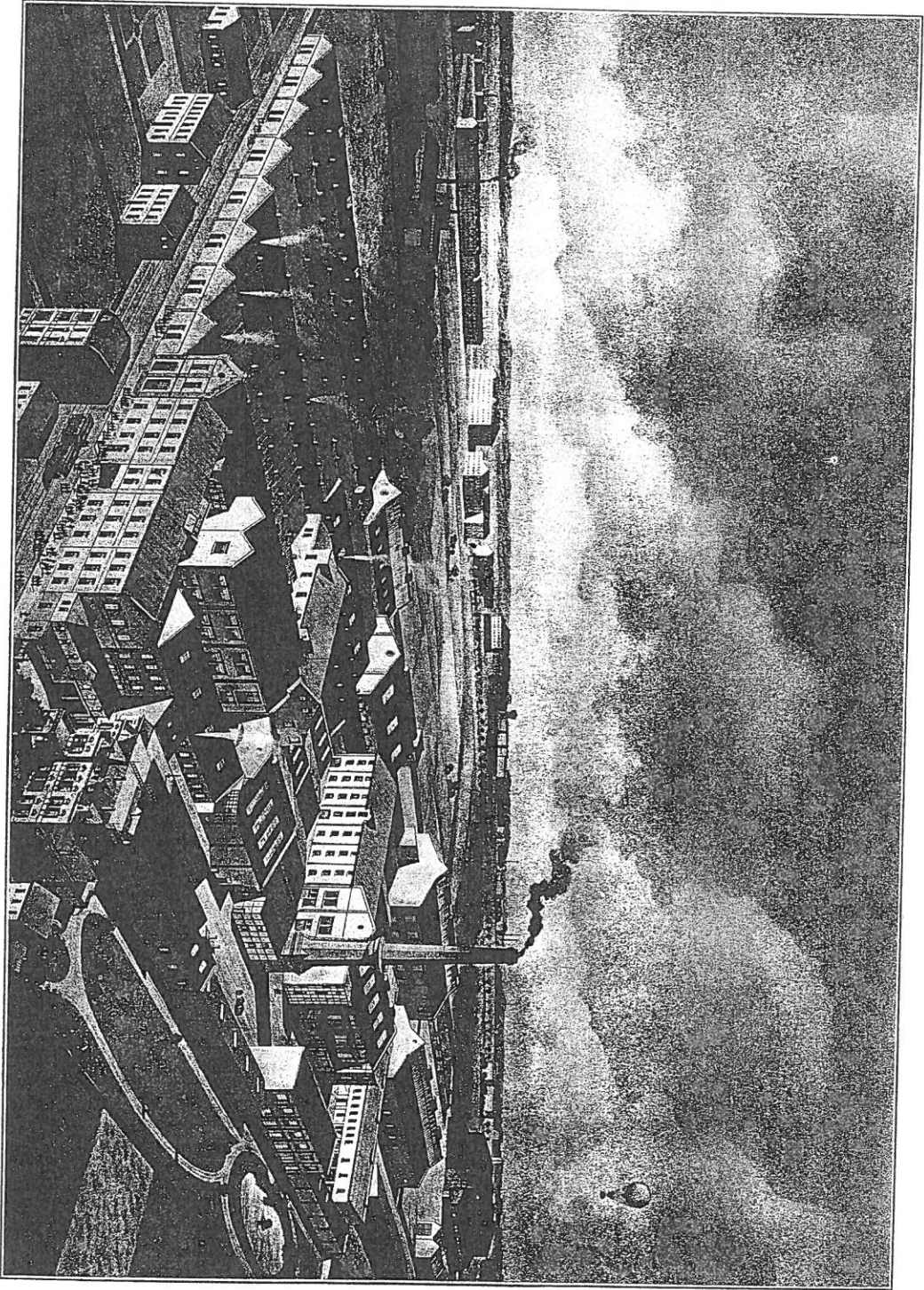


Ansicht der Fabrik im Jahre 1883.

er außerordentlichen Beifall, und wie zahlreiche Zuschriften beweisen, ist er bei vielen Unglücksfällen von großem Nutzen gewesen. Die Firma hatte sich, als sie die Fabrikation dieses Artikels aufnahm, verpflichtet, von jedem Stück 10 Pf für Samariterzwecke zu verwenden. Der Absatz des Trägers war bei seinem Erscheinen und in den folgenden zwei Jahrzehnten ein recht bedeutender. Dann aber flaute er, hauptsächlich weil die Erfindung nicht geschützt war und der Träger von der Konkurrenz zu billigerem



Ansicht der Fabrik (mit Kabelwerk) im Jahre 1898.

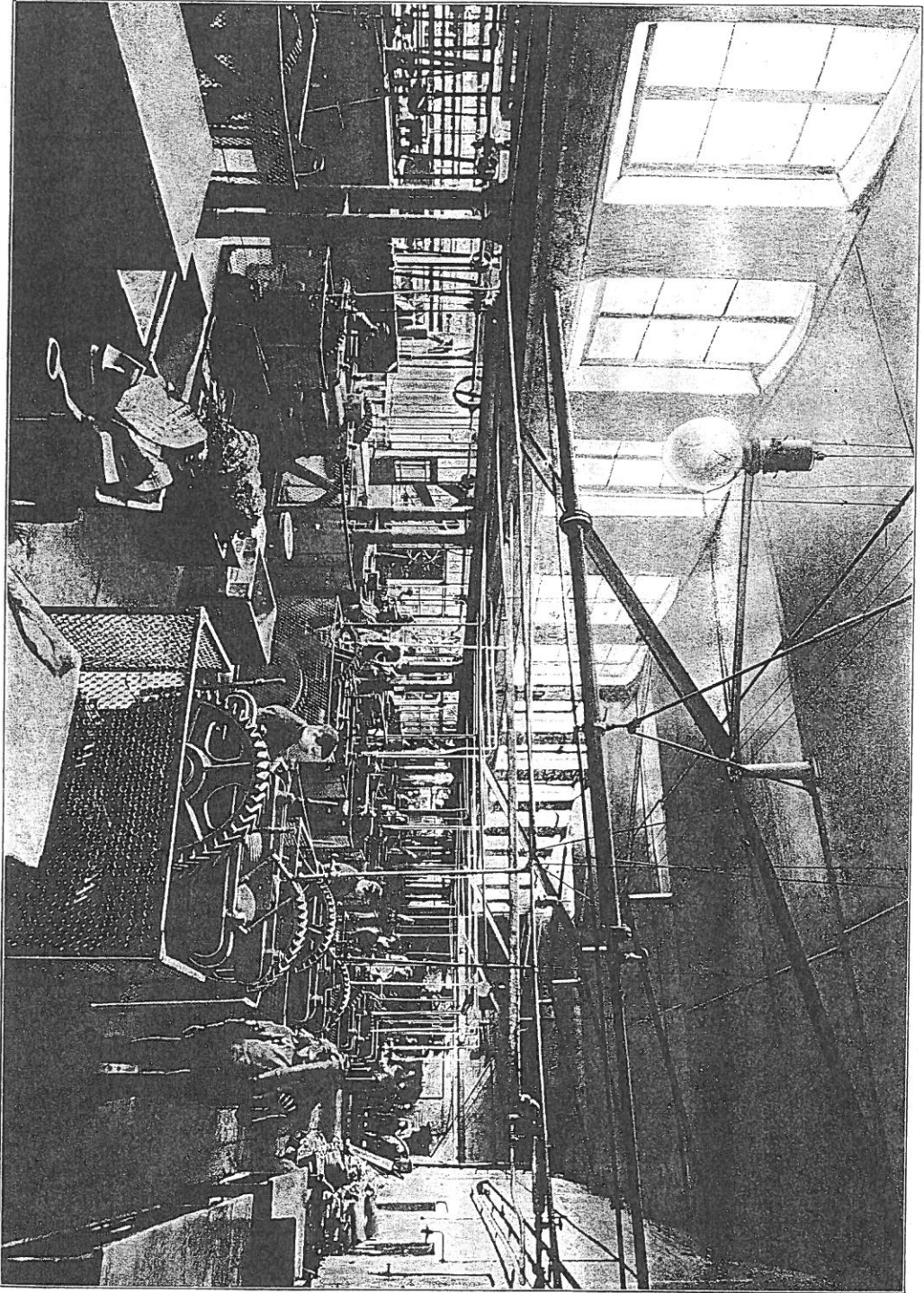


Ansicht der Fabrik im Jahre 1912.

Der ungeheure wirtschaftliche Aufschwung, den Deutschland nach den großen politischen Ereignissen der Jahre 1870/71 genommen, legte dann den Gedanken nahe, auch technische Gummiartikel im Selbstbetriebe herzustellen, und führte im Jahre 1875 zur Errichtung einer größeren Fabrik für alle technischen Artikel aus Weichgummi. Diese Fabrik war die erste ihrer Art in Westdeutschland, und Franz Clouth hat mit ihrer Errichtung das Verdienst, diese neue Industrie hier eingeführt zu haben. Die Fabrik erhielt eine Dampfmaschine von 150 PK und beschäftigte bereits 200 Personen. Ihre Erzeugnisse fanden außer in Deutschland auch in Holland, Belgien und der Schweiz namhaften Absatz. Stets getreu dem Bestreben, immer das Beste und Zweckentsprechendste zu liefern, entwickelte sie

bestimmend für ihre ganze künftige Entwicklung. Sie damals schon mit der verbrauchenden Industrie genommen, wurde Wirkung auf die Ausdehnung des Geschäftes, und die innige Fühlung, die mäßigste zu liefern. Dieses Bestreben blieb nicht ohne günstige Einwirkung auf die Ausdehnung des Geschäftes, und die innige Fühlung, die wobei sie durch eine glückliche Auswahl stets bemüht war, das je Zweckvertrieb sie auch solche, die sie aus England und Frankreich einführt, zunächst eine reine Zwischenhändlerfirma; außer deutschen Fabrikaten Schiffahrt und des Verkehrs wesens überhaupt erfordert, war die Firma für technische Artikel, wie sie der vielseitige Bedarf der Industrie, der beläuft sich jedoch auf weit über 30000 Mk.

in Kiel zahlte, läßt sich heute nicht mehr mit Sicherheit feststellen; sie die die Firma als Abgabe von ihren Verkäufen an den Samariterverein Fabrikten, zum Teil wenig brauchbar, nachgeahmt worden.“ Die Summe, Zwecke bestimmt ist. Der Apparat ist dann auch leider von zahllosen Geld zu gewinnen durch Verwertung eines Apparates, der für humanitäre Lehnte es aber ab, weil es mir für einen Arzt nicht anständig erschien, „Man hatte mir geraten, auf diese Erfindung ein Patent zu nehmen; ich mehr ab. Exz. von Esmarch selbst schrieb darüber in seinen Erinnerungen: Preise, allerdings in minder guter Ausführung, verkauft wurde, immer



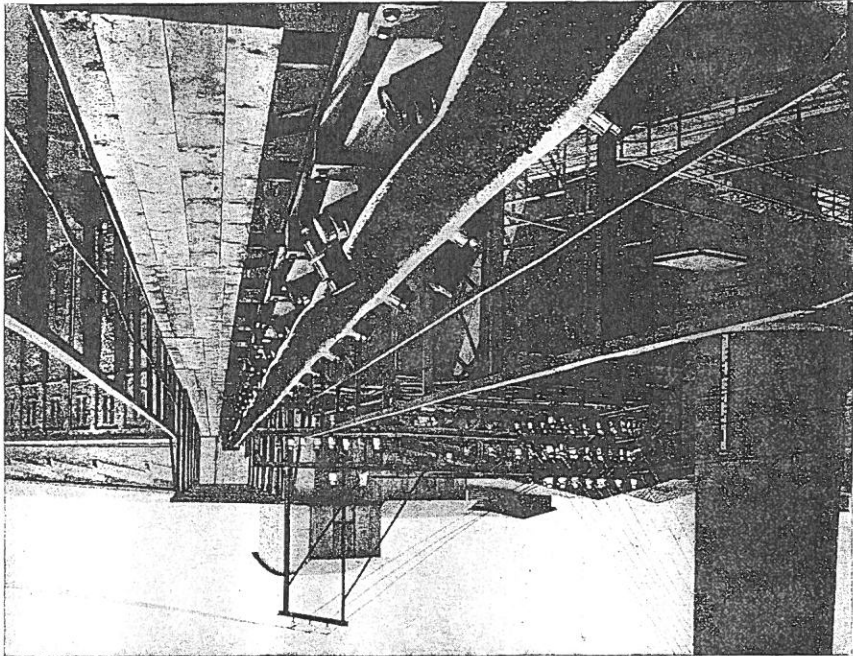
Wasch- und Mischwalzwerke.

sich rasch und stetig, so daß die Zahl der Arbeiter und Angestellten mit jedem Jahr zunahm und das Absatzgebiet sich bald über ganz Europa erstreckte. Besonders waren es auch staatliche Behörden, die gern ihre Aufträge zur Ausführung an die Firma Clouth gelangen ließen, so aus Deutschland die verschiedenen Werften der Kaiserlichen Marine, der preussische Bergwerks und die Eisenbahnen. Auch die Kriegsministerien der einzelnen deutschen Bundesstaaten wendeten der Fabrik namhafte Aufträge für Kriegsmaterial zu. Insbesondere zu gedenken ist aus diesen Jahren der bedeutenden Lieferungen an wasserdichten Zellen sowohl für Mannschaften, wie auch großen Magazinzelten und Blockzelten für Feldbäckereien, Lazarette usw.

Nachdem die Firma dann auch die Erzeugung von Hartgummi und die Verarbeitung von Guttaparcha aufgenommen, begann ihr Absatzgebiet sich auch auf außereuropäische Länder auszudehnen.

Einzelne ihrer Erzeugnisse gewannen durch die Vorzüglichkeit ihrer Qualität bald einen besonders guten Ruf. Es waren das u. a. Gummiüberzüge für Walzen großen Kalibers, wie sie vornehmlich in Papierfabriken als Gautschwalzen, für Napfpresen und unter dem Trockenzylinder gebraucht werden. Jedenfalls ist die Fabrik, wenn nicht überhaupt die erste, so doch eine der ersten gewesen, die in Deutschland diese Art von Walzen hergestellt hat. Auch in Lederfabriken, Tuchfabriken und Kattundruckereien usw. finden derartige Walzen Verwendung. Ferner Gummi-Treibriemen und -Treibseile und Gummi-Transportbänder. Mit den ersteren, für Transmmissionen in feuchtem Betriebe vorzüglich geeignet, hat sie im Laufe der Jahre u. a. eine sehr große Anzahl von chemischen Fabriken, Kohlenaufbereitungen und Briquetfabriken, mit den letzteren eine ebensogroße Anzahl von Mühlen und Silos, für diese besonders auch in Südamerika, ferner Transportanlagen für Erze und Kohlen, Bagger usw. ausgerüstet. Einen besonders auffälligen Nachweis von der Vorzüglichkeit ihrer Gummi-Treibriemen lieferte die Firma auf der Industrie-Ausstellung des Jahres 1902 in Düsseldorf, wo sie neben neuen

Riemen auch einige gebrauchte vorführte. Darunter befand sich einer von 40 m Länge, 408 mm Breite mit 8 Baumwollleinlagen, der auf der Röchling'schen Koksöfenanlage in Altenwald 20 Jahre ununterbrochen im Betrieb gewesen. Dabei war dieser Riemen damals noch vollkommen gebrauchsfähig und nur zum Zwecke der Düsseldorf'er Ausstellung abgenommen, um nach dieser wieder in Betrieb gestellt zu werden. Ähnliche Fälle langer Gebrauchsdauer Clouth'scher Gummi-Treibriemen sind durch-

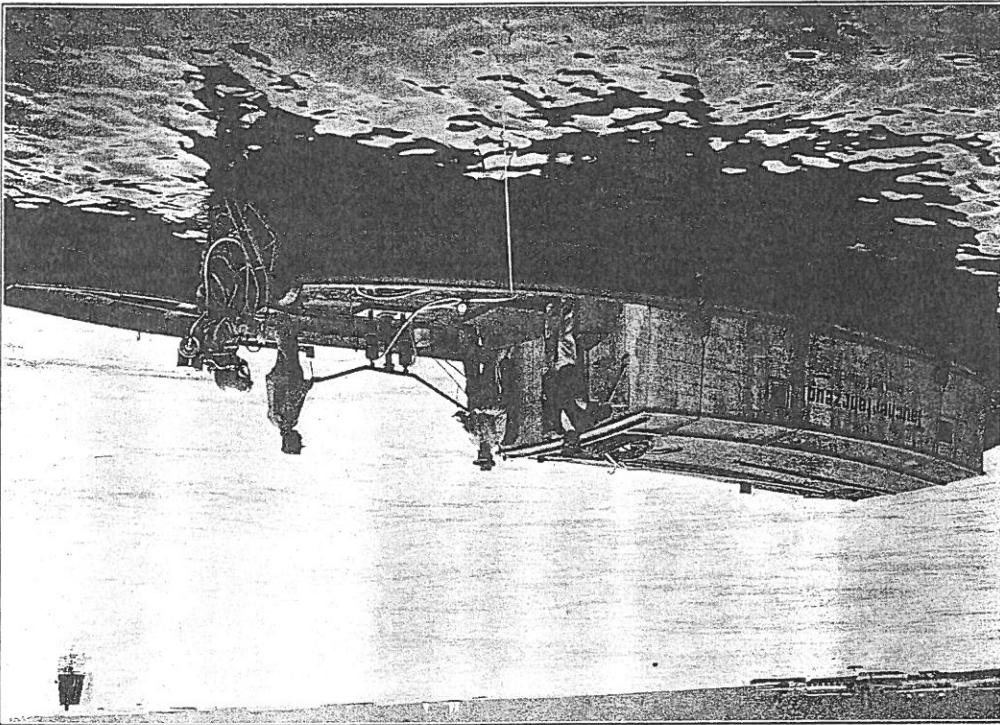


Gummi-Kohlentransportband.

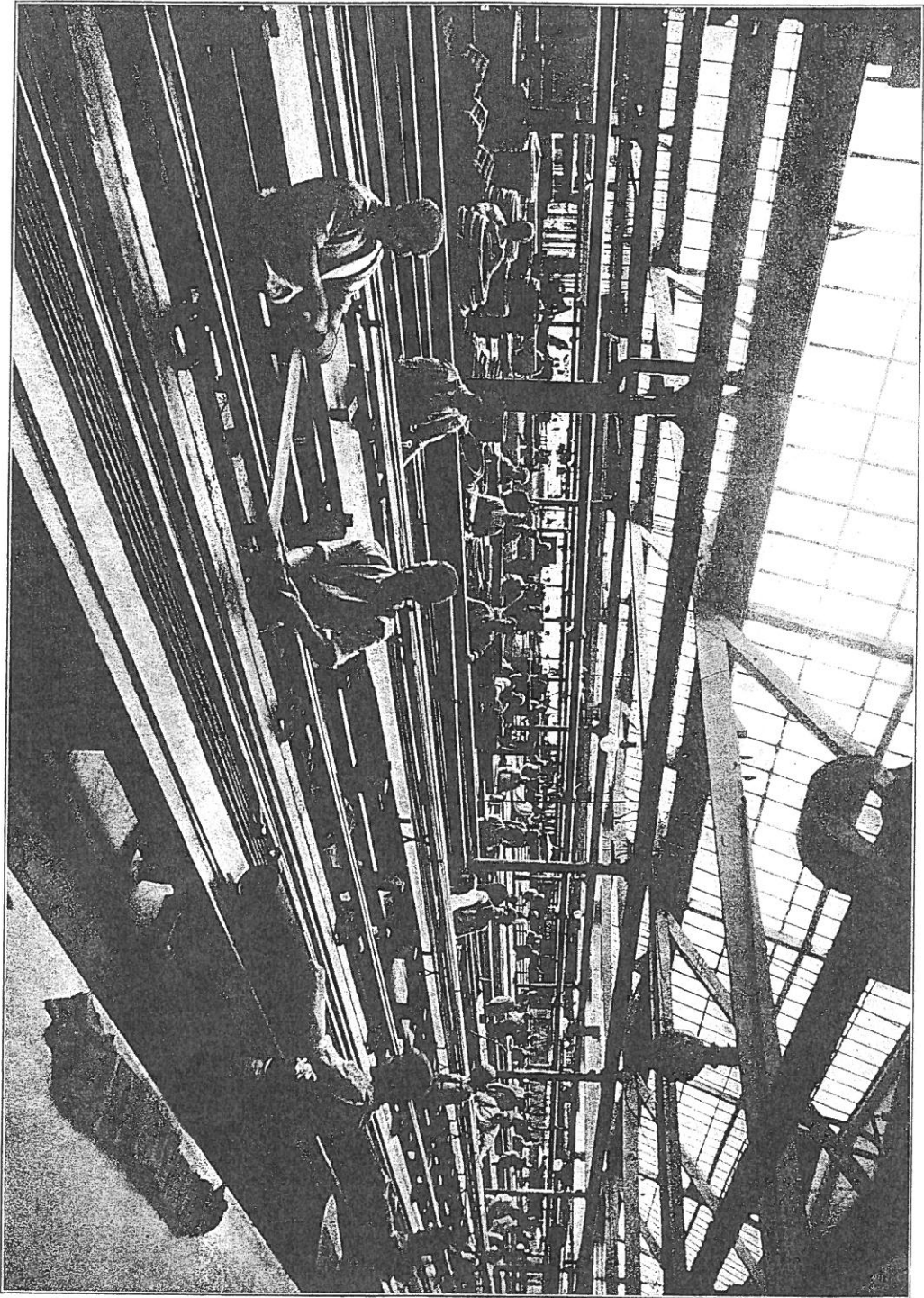
aus keine Seltenheit. Jüngst noch erfuhr die Firma, daß auf der Straburger Kohlen-Aufbereitungsanstalt in Straburg i. E. von ihr im Jahre 1893 gelieferte Gummi-Treibriemen heute noch im Betriebe sind, und auf der Zeche Graf Beust in Essen solche aus dem Jahre 1890. Transmissionsseile aus Gummi mit spiralförmig gewickelten Einlagen aus Baumwollstoff als Ersatz für die früher allein gebräuchlichen Seile aus Hanf hat die Firma zuerst eingeführt und ist dafür allein bahnbrechend gewesen. Für diese Seile

besonders bei Dynamomaschinen jeder andern vorzuziehen ist. Sehr häufig erfolgt das Auflegen der Riemen, Seile und Bänder am Ort ihrer Verwendung durch die eigenen Montoure der Firma. Anfangs der 80er Jahre wurde die Herstellung von vollständigen Taucherapparaten für Tiefseetaucher aufgenommen. Die Firma baute diese zunächst sowohl nach dem englischen Skaphander- wie auch nach dem französischen Rouquayrol-System und kombinierte und verbesserte beide

Tauchen im Kieler Hafen.



wurde zum Verschließen eine besondere Hakenverbindung konstruiert, die aus bestem Spezial-Tiegelgußstahl hergestellt wird und sich sehr gut bewährte. Gummi-Treibriemen und -Seile, die sich fast gar nicht längen, können auch endlos geliefert werden. Wo die örtlichen Verhältnisse das Auflegen solcher endlosen Riemen und Seile gestatten, sind sie das Ideal einer immer gleichmäßig und ohne Stöße arbeitenden Kraftübertragung, die



Großer Schlauchsaal

derart, daß sie zu einem eigenen System gelangte, dem sie zuletzt auch telephonische Sprech- und Hörrichtungen hinzufügte. Vollkommenheit der Konstruktion und Ausführung dieser Apparate brachte ihnen bald einen gewissen internationalen Ruf ein, so daß sie nicht nur in Deutschland, sondern auch vielfach im Auslande sich einführten und in Deutschland die ausländische Konkurrenz ausschalteten. Ein namhafter Abnehmer dafür ist die Kaiserliche

Marine. Mit dieser schloß die Firma,

zuerst im Jahre 1887, einen mehr-

jährigen Vertrag auf ausschließ-

liche Lieferung aller Taucherappa-

rate und ihrer Zubehörtelle für die

Werften in Kiel, Wilhelmshaven

und Danzig ab. Dieser Vertrag ist

inzwischen in gewissen Zeitab-

schnitten immer wieder erneuert

worden. In all dieser Zeit ist kein

einziges Unglücksfall zu verzeichnen

gewesen, der auf die Apparate zu-

rückzuführen wäre.

An dieser Stelle mögen auch die

großen kugelförmigen Luftsäcke aus

sehr starken gummierten Stoffen mit

Eisenarmaturen genannt werden,

wie sie an Bergungsunternehmen-

mungen zur Hebung gesunkenen Schiffe geliefert wurden; dergleichen die

teilweise mit Luft füllbaren, für den Seekrieg bestimmten Schwimmanzüge.

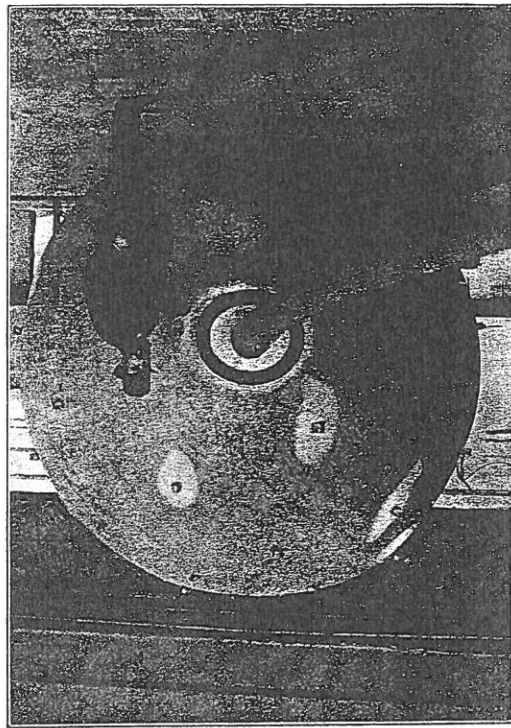
Diese letzteren sind heute veraltet und werden nicht mehr gebraucht;

trotzdem kann aus begrifflichen Gründen nichts über ihren ursprünglichen

Verwendungszweck gesagt werden.

Andere Gegenstände der Weichgummifabrikation, wie Platten, Ver-

dichtungsmaterial der verschiedensten Art, Schläuche für alle Zwecke



Luftsack für Schiffsbergung.

Pumpenkappen, Buffer usw., sind so selbstverständlich, daß sie kaum genannt werden müssen. Es sind das Fabrikate, die jede Gummifabrik mehr oder minder gut erzeugt. Und doch gibt es auch unter diesen ganz allgemeinen Artikeln einige, in denen die Firma Clouth sich einen besonderen Ruf erworben hat. So z. B. für Ringe aus runder Schnur, wie sie zum Abdichten von Muffenrohren für Wasser- oder Gasleitungen in beweglichem Boden verwendet werden. Da diese

Abdichtungen auf eine sehr lange Dauer berechnet sind (50-60 Jahre und noch länger), so ist dafür nur das allerbeste feine Para-Gummi zu verwenden, das natürlich nicht billig ist, so daß die für längere Leitungen bei oft 500-1000 mm lichter Weite der Röhren erforderlichen Ringe, wie sie die Firma für die Städte Breslau, Hamburg, Leipzig, Recklinghausen und viele andere lieferte, namhafte Objekte darstellen. Um die Einführung und Verwendung dieser Art Ringe hat sich besonders der verstorbenen Bau- rat A. Thiem in Leipzig verdient gemacht. Erwähnenswert ist, was

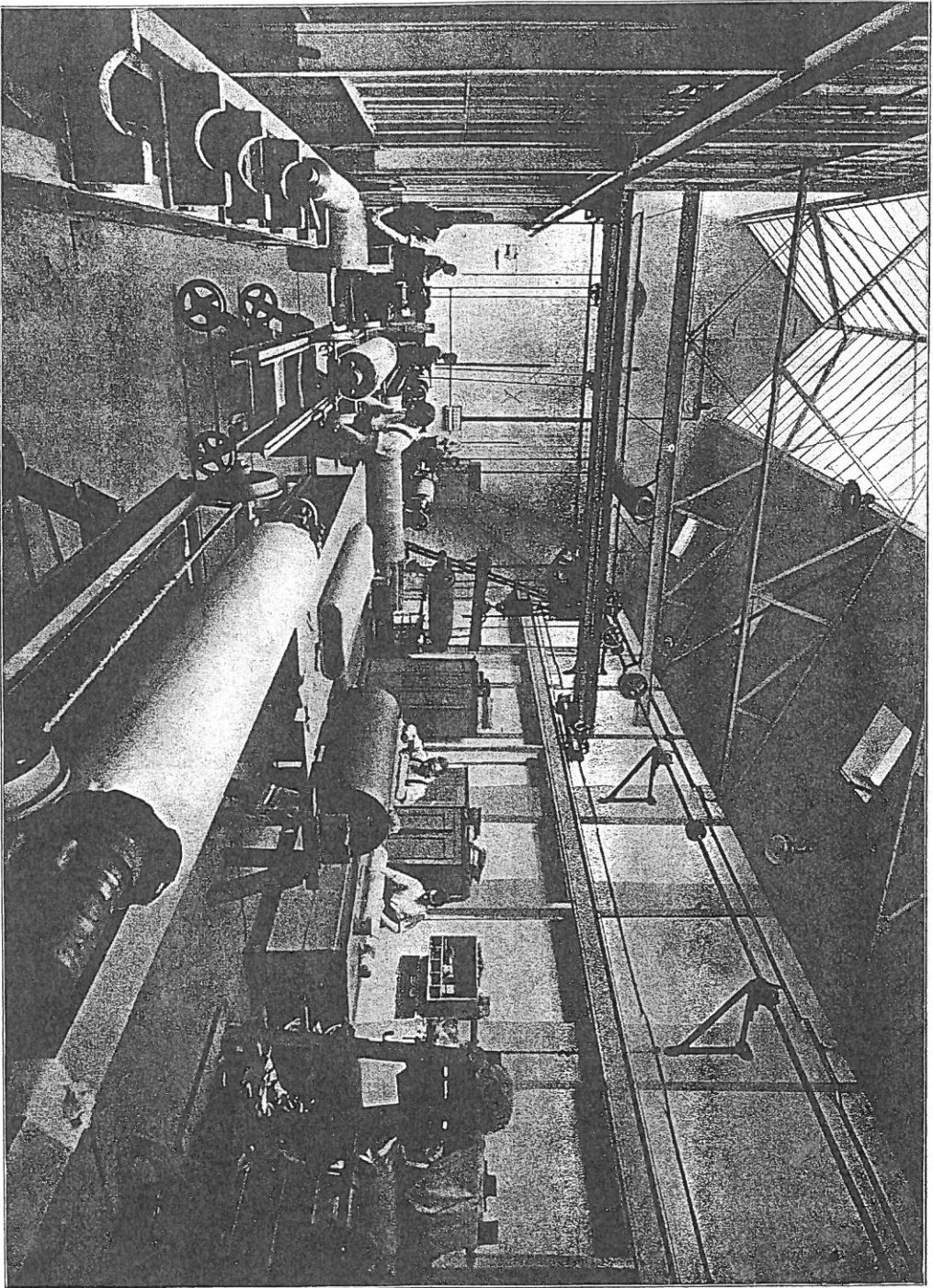


Historischer Schwimmanzug.

er gelegentlich im Jahre 1907 der Firma über die Erfahrungen schrieb, die er mit diesen Ringen gemacht hat. „Es wird Sie eine Erfahrung interessieren,“ schrieb er, „die wir an einigen von Ihnen im Jahre 1897 für das Wasserwerk Ols i. Schles. gelieferten und für den Zusammenbau der Rohrbrunnen verwendeten Gummiringen gemacht haben. Zur Reinigung mußten im Juni v. J. die Rohrbrunnen in ihrem oberen Teile auseinandergenommen werden. Hierbei zeigte sich an den Gummiringen

die Eigentümlichkeit, daß sie zwar noch ausgezeichnet abdichteten, daß sie aber wegen ihrer Deformation sich nicht herausrollen ließen und auch nach ihrer Herausnahme ihre Deformation beibehielten; irgendwelche Elastizität schienen sie überhaupt nicht mehr zu besitzen, da sie sich hart wie Leder anfühlten. Eine Wiederverwendung der Ringe hielten wir für ausgeschlossen und bestellten daher für den Wiederaufbau der Rohrbrennen neue Gummiringe. Aber nach wenigen Tagen, während deren die Ringe unbeachtet gelegen hatten, bemerkten wir, daß ihre Deformation fast ganz verschwunden war, und daß sie ihre frühere Elastizität wieder vollkommen erhalten hatten, so daß wir keinen Anstand nahmen, sie wieder zu verwenden."

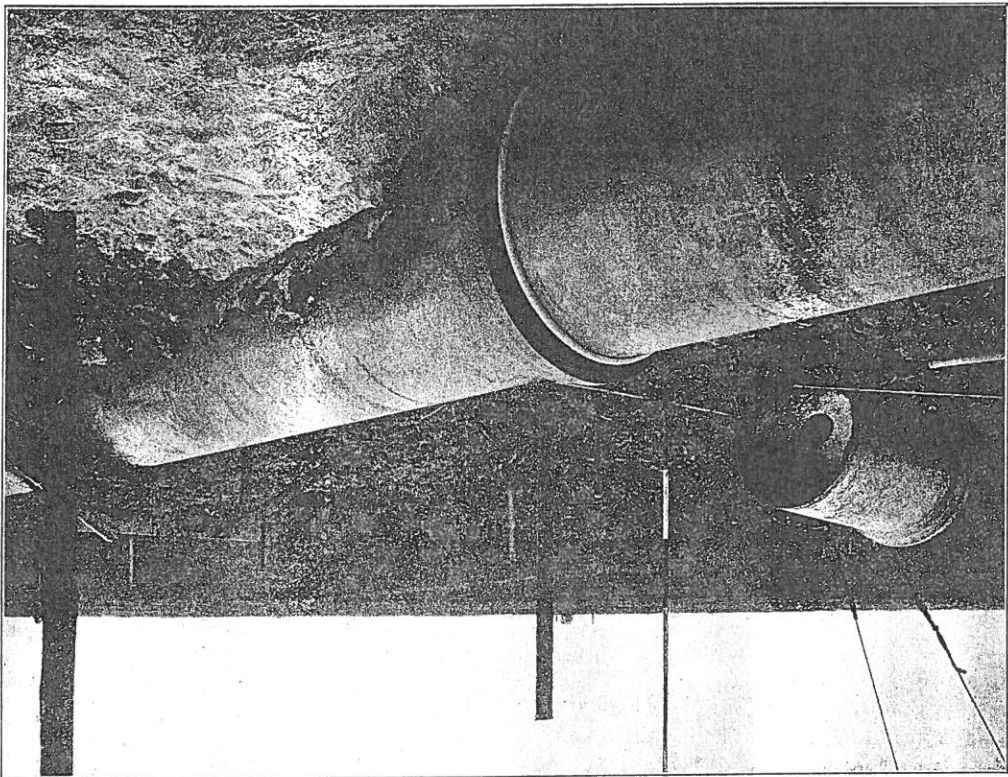
Außer den bekannten, entweder in Formen gepreßten oder aus Platten gestanzten Matten und Läufern stellt die Fabrik auch eine Art von Fußbodenbelägen her, die aus kleinen Stücken (Fliesen) mosaikartig zusammen gesetzt werden. Diese Fliesen können in vielen verschiedenen Farben, rot, weiß, schwarz, blau, gelb, grau in allen denkbaren Abstufungen der Töne gemacht werden und bieten, in schönen Mustern zusammengesetzt, einen Bodenbelag, der an Farbenpracht dem schönsten Mosaikplattenbelag gleich kommt. Infolge ihrer elastischen Eigenschaft, die einer beweglichen Unterlage nachzugeben vermag, und mehr noch wegen ihrer Adhäsionsfähigkeit, die ein Ausgleiten nahezu unmöglich macht, eignen sich diese Beläge besonders für Schiffsböden. Auch in eleganten Eisenbahnwagen finden sie Verwendung. Das schließt nicht aus, daß sie auf starrer Unterlage, in vielbegangenen Korridoren, in Badezimmer usw. Verwendung finden. Die Firma hat mit solchen Fliesenbelägen unter andern größeren Ausführungen die Rauchsaalons und Vorplätze mehrerer transatlantischer Luxusdampfer sowie Gänge in Schlaf- und Speisewagen von Luxus-Eisenbahnzügen ausgestattet. Auch ein Artikel, der durch das sogenannte Tauchverfahren, eines besonderen Zweiges der Weichgummifabrikation, hergestellt wird und der eine kleine Geschichte hat, verdient der Erwähnung. Im Jahre 1900 hatte die Association des Industriels de France contre les Accidents du Travail



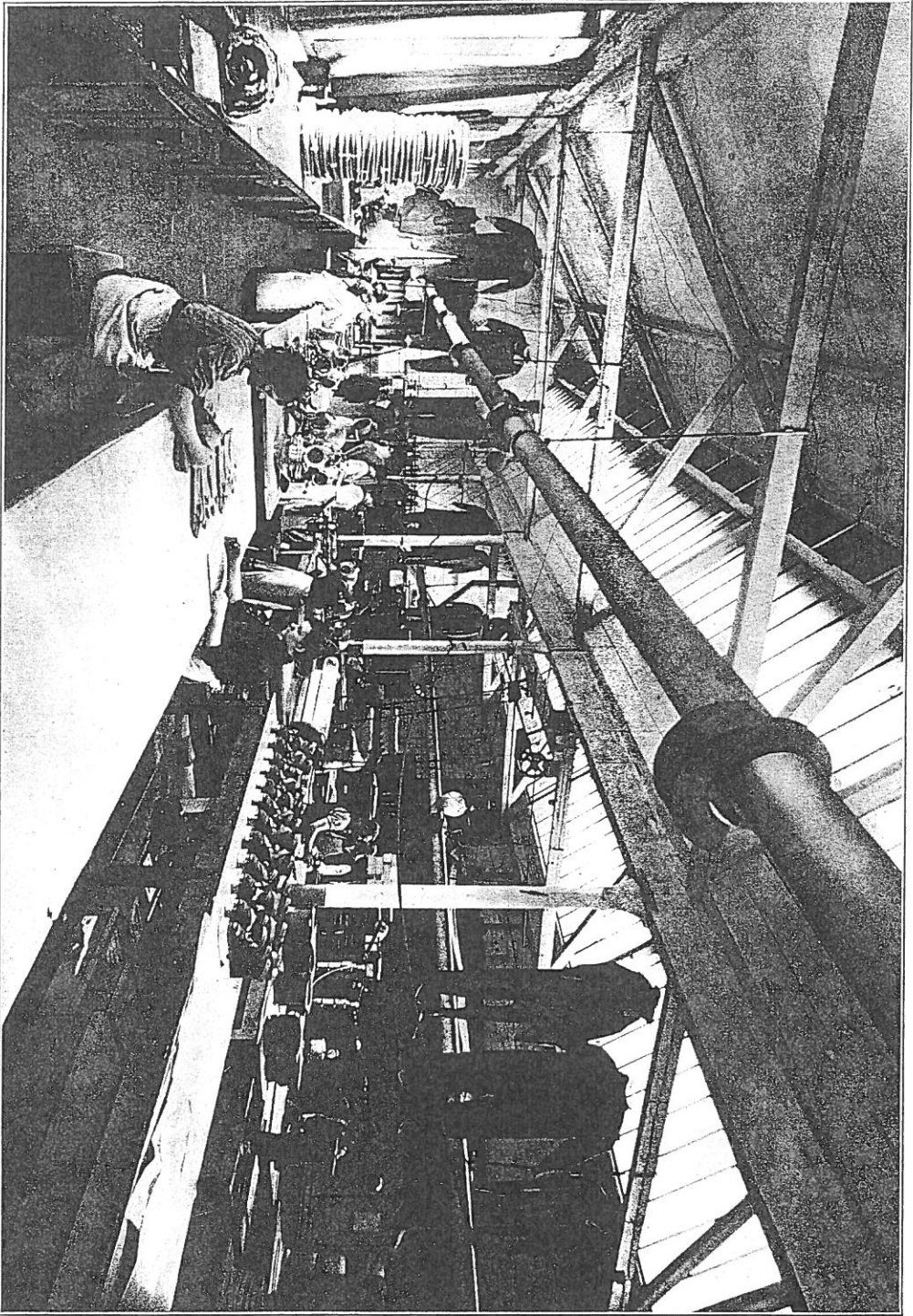
Fabrikation von Gummi-Walzenüberzügen.

sollten sie bequem im Tragen sein und den Fingern volle Beweglichkeit beim Arbeiten lassen. Die Gesellschaft hatte für die diesen Anforderungen am besten entsprechenden Handschuhe einen Preis von 1000 Frs. ausgeschrieben und sich dabei vorbehalten, diese Summe gegebenenfalls unter mehrere Mitbewerber zu teilen. Nachdem die Firma sich an diesem Wettbewerb unter Einsendung der vorgeschriebenen Anzahl von Probestand-schuhen beteiligt hatte, erhielt sie im März 1901 vom Präsidenten der

Muffenröhren mit Gummiringdichtung.



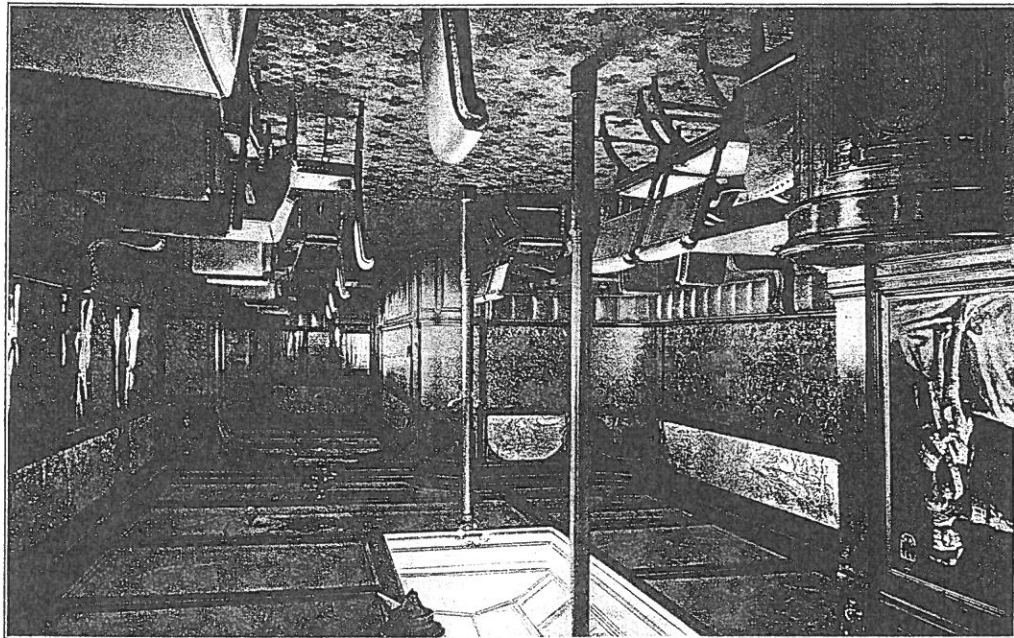
einen internationalen Wettbewerb zur Erlangung von Isolierhandschuhen für den Gebrauch der Arbeiter bei elektrischen Arbeiten eröffnet. Die Handschuhe sollten als wirksames Mittel zum Schutze der Hände und des Unterarmes dienen; sie sollten dauerhaft sein, so daß sie Verletzungen, wie z. B. durch einen rauhen Kupferdraht, zu widerstehen vermöchten; ferner



Fabrikation von Taucher-Apparaten.

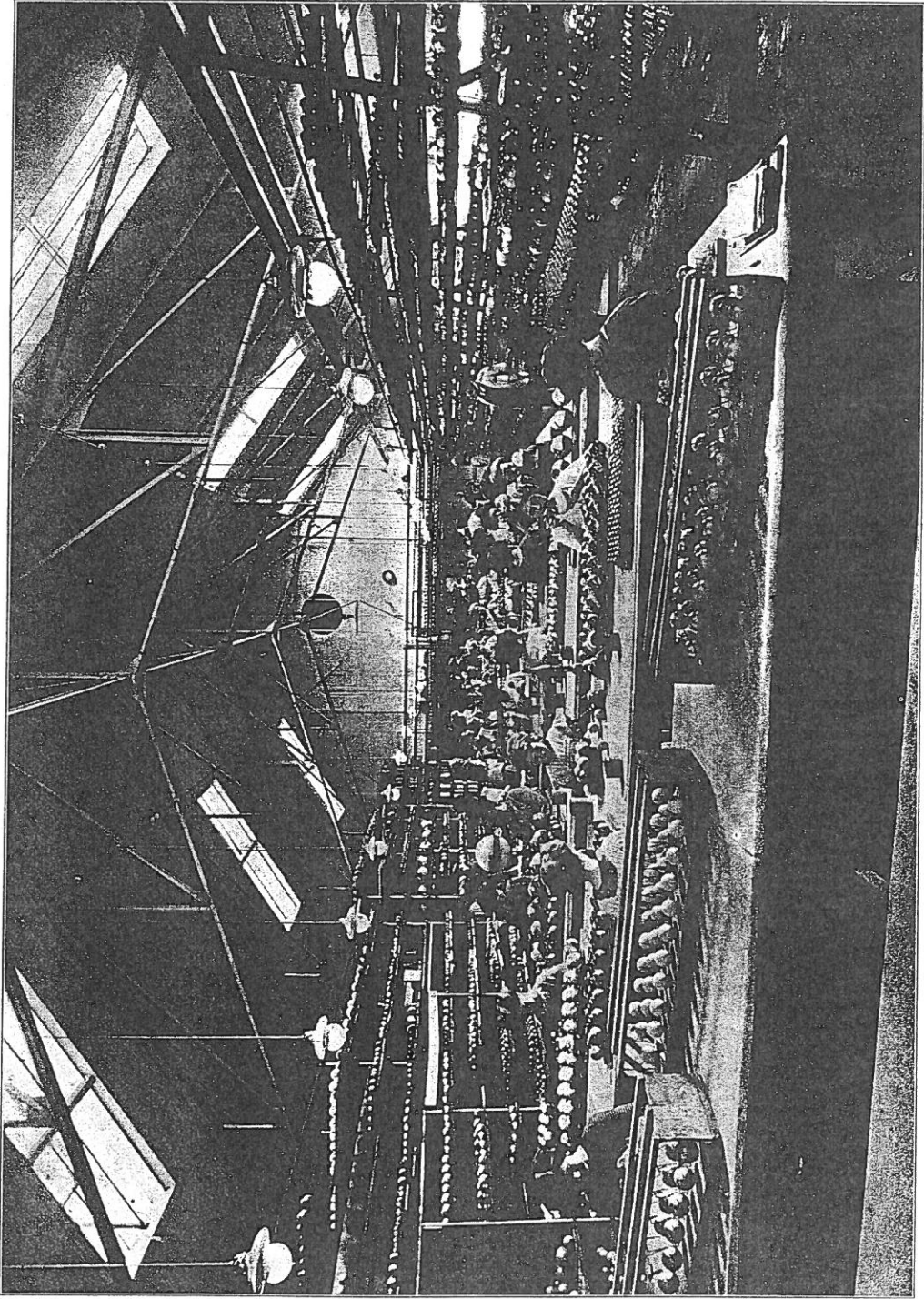
genannten Association des Industriels de France die Nachricht, daß die Prüfungskommission ihr den Preis und die Summe von 1000 Frs. ungeteilt zuerkannt habe.

Die Abteilung für Hartgummi entwickelte sich neben der für Weichgummi in gleicher Ausbreitung. Zunächst handelt es sich hier um Platten, Stangen und Röhren, die als eine Art Rohware verkauft und von zweiter oder dritter Hand weiterverarbeitet werden. Wichtiger sind die von der



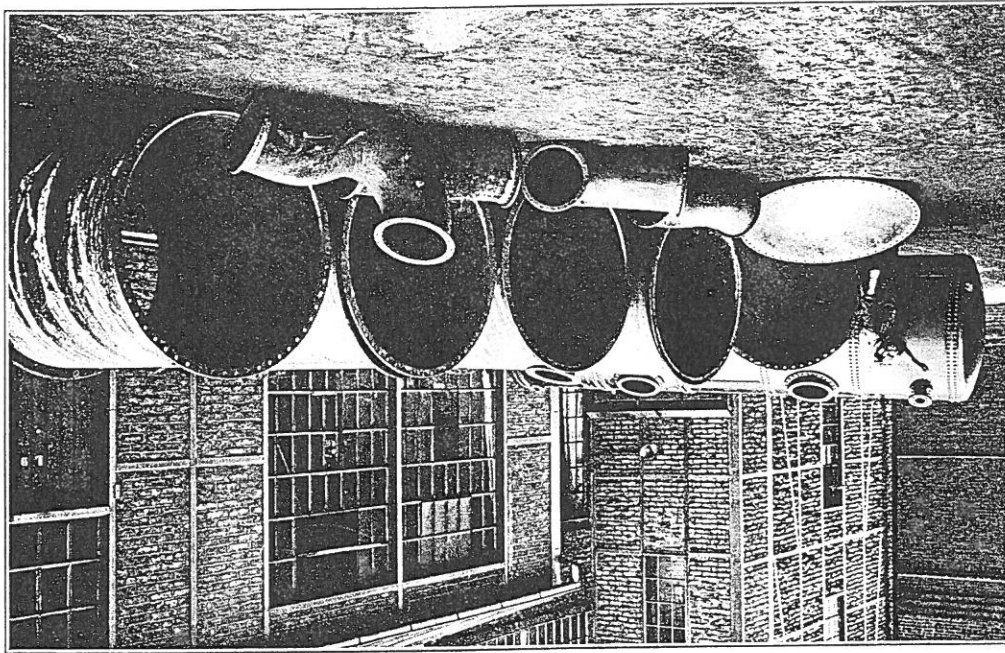
Gummi-Fliesenbelag im Rauchsalon des Schnell dampfers „Prinz Wilhelm“ des Norddeutschen Lloyd.

Fabrik selbst fertiggemachten Objekte. Als erste von Bedeutung sind, der Zeit nach, Pumpen aus Hartgummi zu nennen, die, weil sie von Säuren nicht angegriffen werden, in chemischen Fabriken Verwendung finden. Diese Pumpen werden sowohl für Hand- wie für Maschinenbetrieb geliefert. Auch vollständige Rohrnetze aus Hartgummi mit allen Krümmungen und Abzweigungen und mit einfachen Durchlauf- oder Zwei- und Dreiweghähnen, wie sie ebenfalls in chemischen Fabriken gebraucht werden, liefert das



Ballsaal II (Malerie).

Werk nach mitgeteilten Lageplänen und läßt diese Leitungen häufig durch eigene Monteure an Ort und Stelle verlegen. In dieselbe Abteilung fällt auch das Bekleiden der Wände von Zentrifugen, Bassins, Montejus und Röhren mit Hartgummi, um sie gegen Säure zu schützen. Die Fabrik besitzt Einrichtungen, um auch die größten Kaliber dieser Art behandeln zu können. Auch Schiffswellen werden von ihr mit Hartgummi umkleidet, um sie gegen die Einwirkung des Seewassers zu sichern. Die Hartgummi-



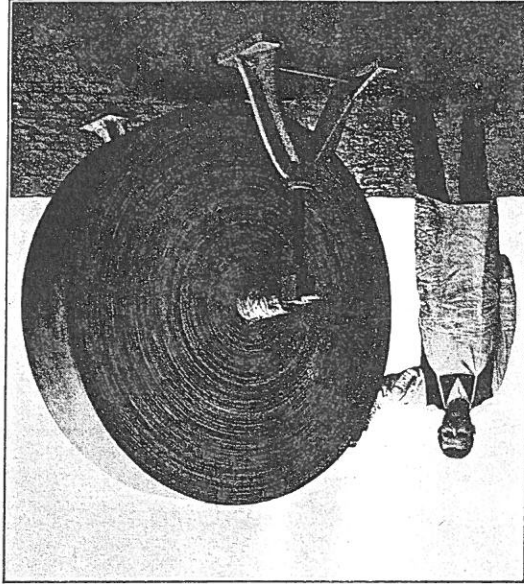
Große Kessel, Deckel und Röhren mit Hartgummibekleidung.

bekleidung der Wände in den Akkumulatorenräumen in Unterseebooten gehört ebenfalls hierher, sowie alles übrige vielseitige Hartgummimaterial für die Zwecke der Elektrizität überhaupt: Akkumulatorenkasten, perforierte Platten, Isoliermaterial und fassonierete Stücke der verschiedensten Art. Neben diesen mehr oder minder großen Objekten stellt die Fabrik auch eine Anzahl kleinerer her, die man zum Teil als Kinkeritzchen bezeichnen kann. Nach Möglichkeit sucht sie sich dabei jedoch auf solche zu beschränken, die als Massenartikel fabriziert werden können. Dahin gehören:

rote Bänder, wie sie zum Zusammenhalten von kleinen Paketen, Papierrollen, Brieftaschen und auch als Arm- oder Strumpfänder gebraucht werden, ferner Radiergummi, Flaschenverschlüsse der verschiedensten Art, darunter die sogenannten „Blitzkork“, besonders geeignet für angebrochene Flaschen mit Kohlensäure, wie Mineralwasser und Champagner, Stopfen für chemische Laboratorien, pneumatische Anhängen zum Ansaugen auf glatten Flächen und viele andere. Zahlreiche Gegenstände ähnlicher Art, die sehr oft patentgeschützt sind, bringt die Fabrik nicht selbst in den eigentlichen Handel, sondern liefert sie ausschließlich an einen Besteller oder Patentinhaber.

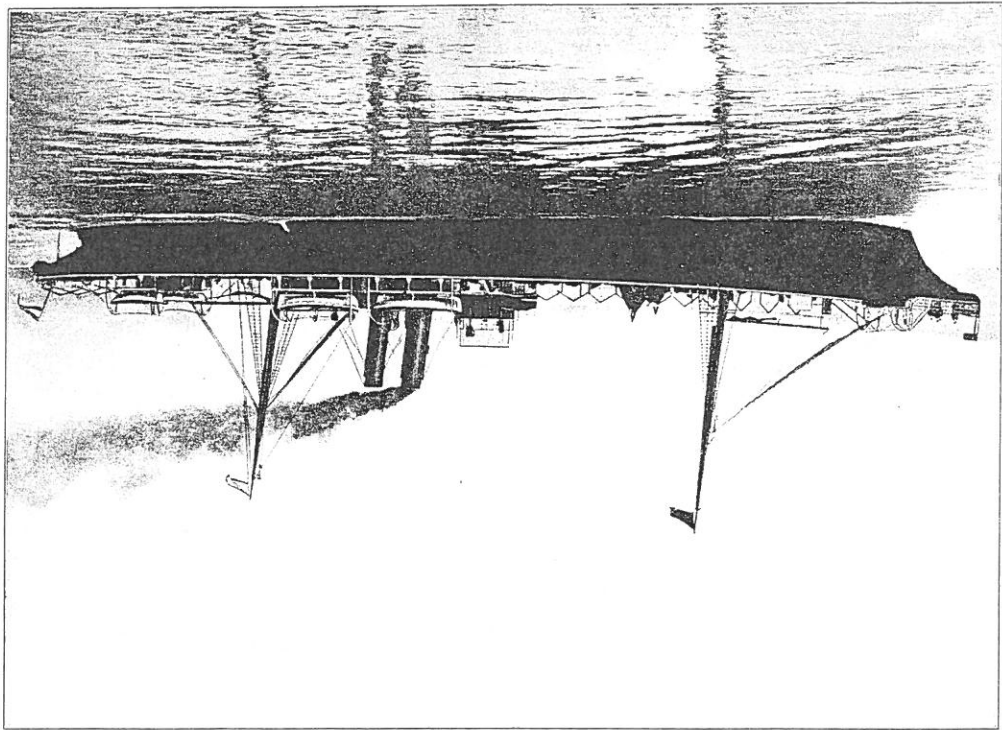
Tennisbälle hat die Firma schon seit vielen Jahren hergestellt. Als jüngsten Zweig ihrer Fabrikation nahm sie dazu im Jahre 1907 die von Gummi-Spielbällen überhaupt auf, und zwar sowohl von grauen, wie von bunt bemalten. Zuerst stand die Fabrik mit diesem Artikel dem Deutschen Gummiball-Syndikat als Außenseiter gegenüber; im Jahre 1911 ist sie ihm jedoch mit einer namhaften Beteiligungsziffer beigetreten.

Getreide-Transportband,
300 m lang, 750 mm breit,
Gewicht 1264 kg.



Die immer weitere Kreise ziehende Entwicklung der Elektrotechnik und deren außerordentliche Bedeutung für die Zukunft konnten dem klaren Blicke Franz Clouths nicht entgehen. Sie veranlaßten ihn im Jahre 1891 neben seinem bisherigen Fabrikbetriebe, jedoch im innigsten Zusammenhange damit, zu der Errichtung einer weiteren Fabrik zur Erzeugung von isolierten Drähten und Kabeln jeder Art. Mit der ihm eigenen Tatkraft bemächtigte er sich der ihm doch immerhin fernliegenden Materie. Das Bestreben, auch hier stets das Beste und Vorzüglichste zu liefern, erreichte es in verhältnismäßig kurzer Zeit, dem neuen Unternehmen einen ebenbürtigen Platz neben den in Deutschland schon bestehenden zwei Werken dieser Branche zu erringen, so daß z. B. die Deutsche Reichspost die Firma Clouth neben den älteren Firmen Siemens & Halske und Felten & Guilleaume in gleichem Umfange bei der Beschaffung ihres Bedarfes an isolierten Telegraphenkabeln beteiligte. Auch die süddeutschen Staaten mit eigener Post- und Telegraphenverwaltung übertrugen ihr einen Teil ihrer Aufträge, und in außerdeutschen Ländern Europas und in anderen Erdteilen haben sich die Erzeugnisse des Clouth'schen Kabelwerkes für die Zwecke der elektrischen Beleuchtung, der Telegraphie, der Kraftübertragung rasch eingeführt. Nach achtjährigem Bestehen war das Werk, außer für die bereits genannten, regelmäßige Lieferantin auch an die Schweizerischen, Königl. Belgischen und Königl. Schwedischen Post- und Telegraphenverwaltungen. Licht- und Kraftkabel wurden an die Deutsche Marine, städtische Zentralen, Elektrizitätsgesellschaften, an Bergwerke,

Strassenbahnen, Feuerwehren und die deutschen Militärbehörden geliefert. Einige von der Firma ausgeführte Aufträge verdienen dem Gedächtnis erhalten zu werden. So das vollständige Kabelnetz zur Beleuchtung des Kaiser-Wilhelm-(Nord-Ostsee-) Kanals; es erhielt ein versilbtes Hochspannungskabel für eine Betriebsspannung von 7500 Volt. Dann das Kabelnetz zur Beleuchtung der Hafenanlagen in Bremerhaven und ein Tiefseekabel

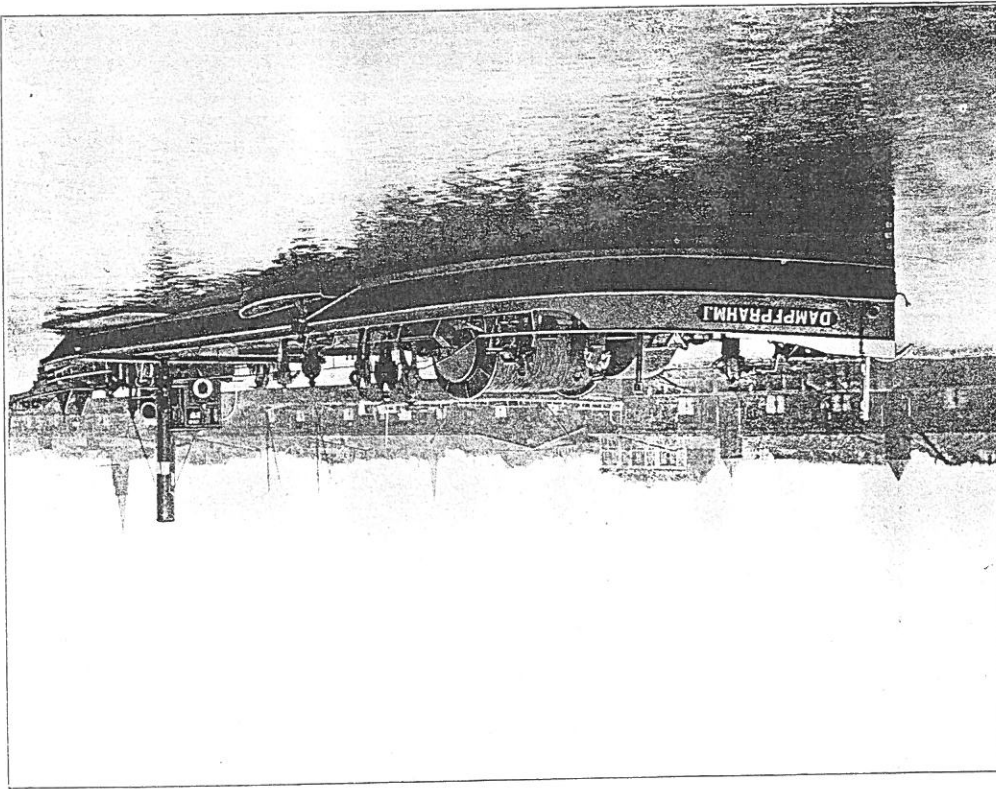


Kabeldampter „v. Podbielsky“;

von Wangerooog nach dem Leuchtturm Roter Sand, beide ebenfalls versilbte Hochspannungskabel, jenes für 2200 Volt, dieses für 2100 Volt Betriebs- spannung. Auch die Stadtbeleuchtungen von München (5000 Volt) und Bern (3000 Volt) erhielten Teilstrecken von Kabeln gleicher Art. Mit kon- zentrischen Hochspannungskabeln wurde das ganze Beleuchtungsnetz der Stadt Kaiserslautern (2200 Volt) verlegt, und größere Teilstrecken dieser Art erhielten die Städte Cöln (bis Ende 1898 rund 25000 m Länge), Dresden,

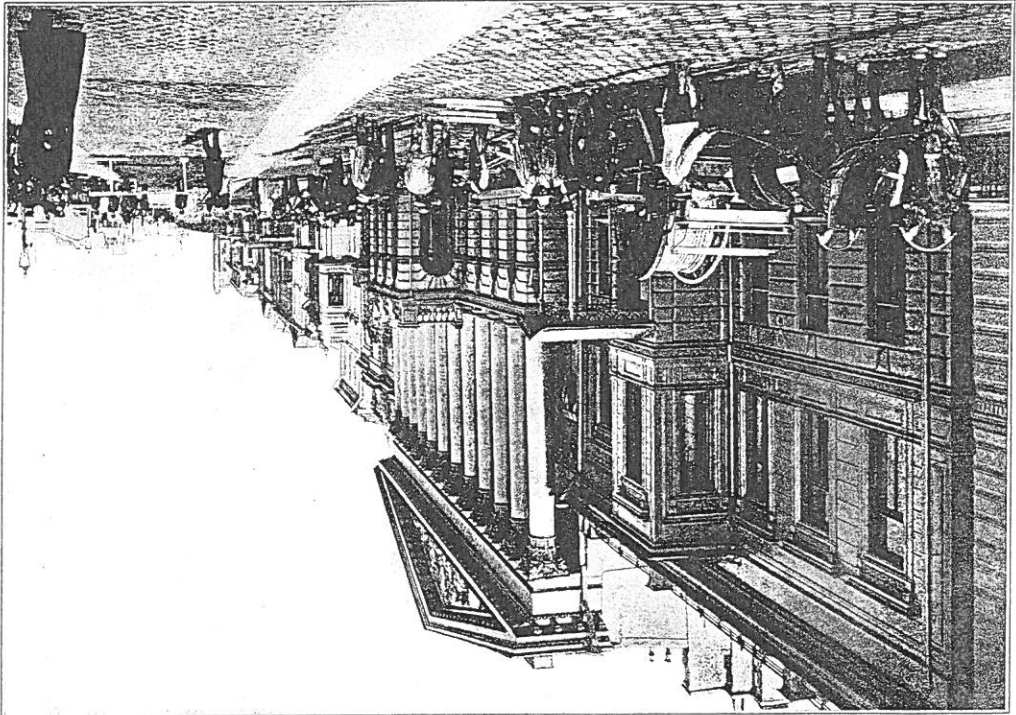
Rotterdam ereignete sich ein bemerkenswerter Zwischenfall. Bedingung für die Lieferung war, daß die ganze Länge von 12000m in einem Stück gearbeitet werde. Diese Ausführung bot an sich dem Werk keine Schwierigkeiten, wohl aber bereitete solche, da das Werk seiner örtlichen Lage wegen keinen unmittelbaren Eisenbahnananschluß hat, die Verfrachtung. Man half sich dadurch, daß das Kabel auf zwei starke Kesselwagen verladen wurde. Diese wurden gekoppelt, eine Lokomobile (Straßenwalze) vorgespannt und

Submarines Kabel zur Verlegung von Wangeroog nach Rotterdand.



Amsterdam und St. Petersburg (alle für 2200 Volt). An Gleichstromkabel wurden größere Teile oder ganze Netze geliefert für Othmarschen (250 Volt), Homburg v. d. Höhe (250 Volt) und Rotterdam (500 Volt). Bei mehreren dieser Lieferungen wurde von der Firma auch die Verlegung der Kabel im Boden ausgeführt. Bei der Ausführung des Auftrages Wangeroog-

dann dieser ganze Zug auf der Straße bis zu einem glücklicherweise nicht allzu weit entfernten alten, sonst nicht mehr benutzten Eisenbahngleise befördert. Hier wurde das Kabel im freien Felde mittels einer provisorisch hergestellten elektrischen Einrichtung, die durch eine ebenfalls zu diesem Zwecke improvisierte Leitung von der Fabrik aus gespeist wurde, auf eine auf einem Eisenbahnwagen lagernde Kabeltrommel aufgespelt. Die etwas



Kabelverlegung in St. Petersburg.

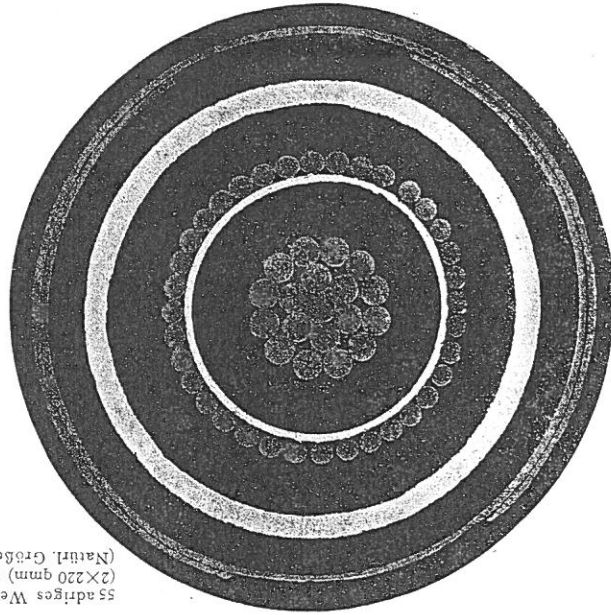
umständliche Arbeit war in wenigen Stunden ohne Unfall getan, und das Kabel konnte nach seinem Bestimmungsorte abrollen. Das Kabelwerk nahm schließlich einen Flächenraum von ungefähr 20000 qm ein, wovon etwa zwei Drittel bebaut waren. Es hatte 6 Dampfkessel mit zusammen 700 qm Heizfläche, 5 Dampfmaschinen mit zusammen 500 PK, mehrere Elektromotoren und beschäftigte ungefähr 600 Arbeiter. Diese große Ausdehnung ließ es wünschenswert erscheinen, die bis dahin mit der Gummi-

warenfabrik gemeinsame Verwaltung unabhängig von dieser zu gestalten. Ein wesentlicher Beweggrund war auch die Absicht, die Herstellung von Seekabeln in den Bereich der Fabrikation zu ziehen, da die wirtschaftliche, namentlich die kolonialpolitische Entwicklung Deutschlands darauf schließen ließ, daß sie in absehbarer Zeit auf dem Gebiete der transatlantischen Kabelverbindungen in Wettbewerb mit England würde treten müssen. Dann aber war die Errichtung eines Filialwerkes an der deutschen Seeküste, wie schon die Erfahrung mit dem KabelWangeroog-Rotersandgelehrthatte, unbedingt notwendig. Deshalb wurde zunächst die ganze Abteilung Kabelwerk in ein selbständiges Unternehmen unter der Firma „Land- und Seekabelwerke A.-G.“ umgewandelt. Diese Gründung erfolgte mit 6 Millionen Mark auf die Inhaber lautenden Aktien am 11. Mai 1898. Erster Vorsitzender des Aufsichtsrates war Franz Clouth, der mit der Hälfte jenes Kapitals beteiligt war. Gleich nach ihrer Gründung ging die junge Aktien-Gesellschaft an die Errichtung des als notwendig erkannten Filialwerkes an der Küste und erwarb zu diesem Zwecke ein geeignetes Gelände bei Nordenham an der Wesermündung auf oldenburgischem Gebiet. Es erwies sich aber, daß eine andere Firma die gleiche Absicht verfolgte und dafür ein Gelände bei Emden suchte. Durch eine vernünftige Vereinbarung, bei der auch das Reichspostamt anregend mitwirkte, einigte man sich dahin, daß die Errichtung einer Seekabelfabrik in Emden unterblieb und daß dafür das Werk in Nordenham nicht als eine Filiale der Land- und Seekabelwerke in Nippes, sondern als eine selbständige Aktien-Gesellschaft unter der Firma „Norddeutsche Seekabelwerke A.-G.“ errichtet wurde. In den Aufsichtsrat dieser Gesellschaft traten mit Franz Clouth auch die Inhaber der Firma Felten & Guilleaume ein. Der erste Seekabeldampfer dieser neuen Gesellschaft, — nebenbei bemerkt der erste deutsche überhaupt, — war noch von der Firma Franz Clouth in Auftrag gegeben, wurde aber bei seiner Fertigstellung durch Übertragung an das Nordenhamer Werk abgeliefert. Weil keine der damals sehr stark beschäftigten deutschen Schiffswerften imstande war, die vorgeschriebene kurze Lieferzeit anzunehmen, mußte er leider auf einer ausländischen

erbaut werden. Er wurde nach dem damaligen Staatssekretär des Reichspostamts „v. Podbielsky“ genannt. Mit diesem Dampfer wurde im Jahre 1900 das erste deutsche transatlantische Seekabel von Emden über die Azoren nach New York ausgelegt. Der zweite für das Nordenhamer Werk erstellte Kabel-dampfer, nach dem früheren Generalpostmeister „Stephan“ genannt, wurde, was hier auch erwähnt werden mag, von einer deutschen Werft, und zwar von der Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Vulkan in Stettin-Bredow, erbaut.

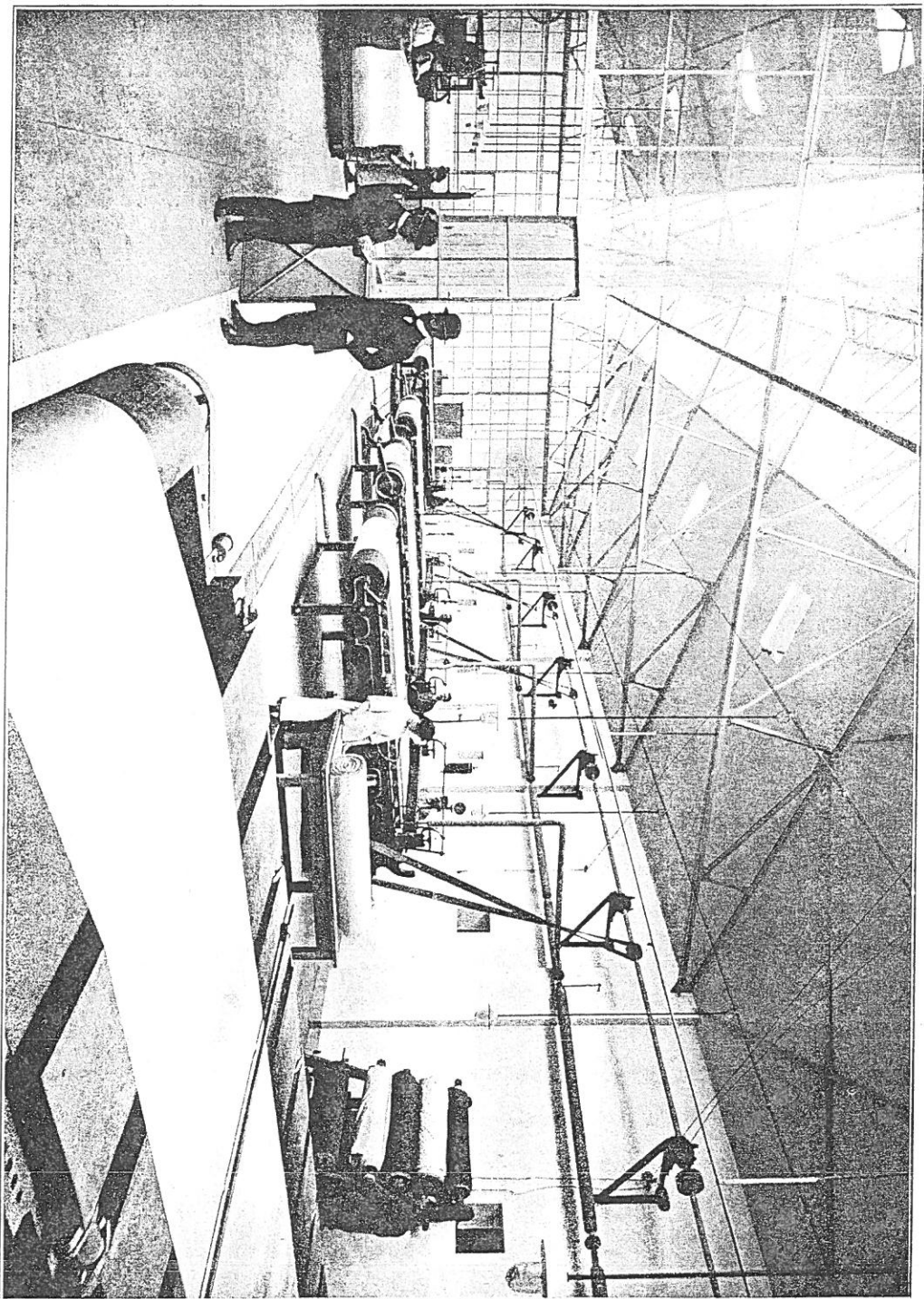
Dieser Zeitabschnitt der Kabelfabrikation und der Gründung der beiden Aktiengesellschaften, wie ihre weiteren Folgen stehen heute noch in einem geschichtlichen Zusammenhang mit der ursprünglichen Mutterfirma. Als einer wichtigen Epoche und zur Beurteilung ihrer Bedeutung sowohl, wie besonders der Persönlichkeit Franz Clouths war es notwendig, ihrer ausführlicher zu gedenken.

55 adriges Wechselstromkabel
(2×220 gmm) für die Stadt Cöln.
(Naturl. Größe.)



Die Herstellung von wasserdrichten Stoffen, sowohl einseitig wie zwei-
seitig gummierten, und von Doppelstoffen hat die Fabrik schon
frühzeitig aufgenommen. Später wandte sie sich der Herstellung
von gasdichten Stoffen für die Zwecke der Luftschiffahrt zu. Auch auf diesem
Gebiete hat sie sich bald einen guten Ruf erworben und insbesondere sei-
deutende Aufträge aus Frankreich erhalten. Als eine Art von Kuriosum sei
erwähnt, daß sie u. a. den Stoff zu dem in etwas lächerlicher Weise berühmt
gewordenen Ballon lieferte, mit dem der Amerikaner Wellmann von Spitz-
bergen aus den Nordpol erreichen wollte, der aber zu dieser Fahrt nie-
mals ernstlich aufgestiegen ist; der Ballon selbst war von einer französischen
Fabrik gebaut worden. Auch für das erste Zeppelin-Luftschiff hat die Firma
den Stoff geliefert, der außer mit Kautschuk noch nach einem besonderen
Verfahren gedichtet war und sich vorzüglich bewährt hat.

Mit dem Jahre 1897 nahm die Firma, wenn auch zunächst nicht sehr
intensiv, den Bau von Luftballonen und deren gesamer Ausrüstung auf.
Durch die folgenden außerordentlichen Fortschritte auf dem Gebiete der
Aeronautik veranlaßt, befaßte sie sich dann aber mit diesem Zweige ihrer
Fabrikation nachdrücklicher. Es wurde eine eigene Ballonhalle (45 m lang,
29 m breit, 17 m Firsthöhe) errichtet, mit Nebenräumen für Werkstätten,
in denen außer den meistgebräuchtesten Ballonen aus gummierten auch
solche aus gefirnisten Stoffen gemacht werden, die leichter und billiger,
allerdings auch nicht so dauerhaft sind und sorgfältiger behandelt werden
müssen als jene. Für Ballone aus gefirnistem Stoff ist die Fabrik bis
jetzt die einzige in Deutschland. Seitdem hat sie eine stattliche Anzahl
von ganz ausgerüsteten Freiballonen, nicht nur in Deutschland, sondern
auch im Auslande und nach außereuropäischen Ländern geliefert. Für sich

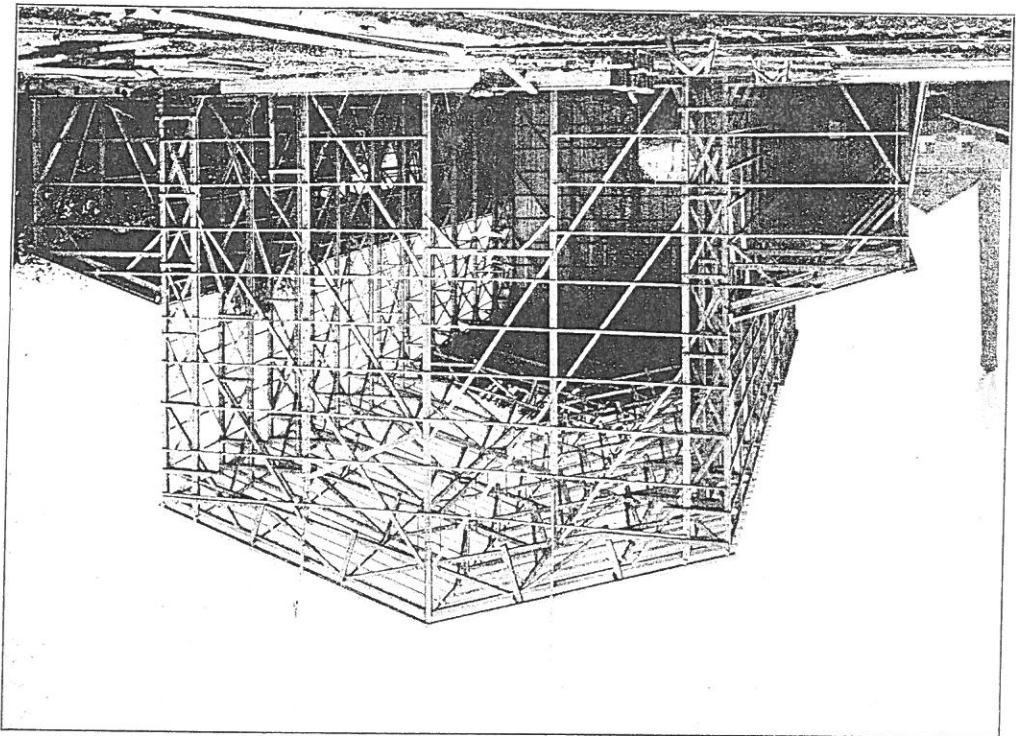


Fabrikation von gummieren Stoffen.

selbst baute sie fünf Freiballone, die bekannten "Clouth I" bis "Clouth V", mit 1200, 400, 900, 2200 und 1600 cbm Inhalt, in deren Besitz, bis auf den "Clouth V", sie heute noch ist und die sie sowohl einzelnen Interessenten wie auch Luftschiffervereinen zu Freifahrten zur Verfügung stellt.

Mit einzelnen der von der Firma erbauten Ballone wurden hervorragende und Aufsehen erregende Fahrten ausgeführt. So mit dem für den Schweizer Luftschiffer Capitain Späterini erbauten Ballon "Sirius", der wiederholt die Alpen überflog. Über das Verhalten des "Sirius" bei einem Überfliegen des Montblanc berichtete Capitain Späterini, daß mit Rücksicht auf die große Höhe (5600 m während zwei Stunden) und die Hitze bei der Füllung der Gasverlust ein kaum nennenswerter gewesen sei. Dann mit dem Ballon "Berlin", mit dem eine 30stündige Dauerfahrt von St. Moritz über die Rätischen Alpen, südlich um Mailand herum, über Venedig, Laibach, Fünfkirchen bis Budapest ausgeführt wurde, wobei bei zweimal Höhen von über 5000 m erreicht wurden. Der Führer dieser Fahrt, Oscar Erbsjöh, der später mit seinem selbsterbauten Luftschiff bei Leichlingen so tragisch ums Leben gekommen, gab dem Ballon das Zeugnis, daß er sich vorzüglich bewährte und bei seiner Landung nicht etwa ausgefahren gewesen, sondern daß diese nur auf Wunsch seiner Begleiter erfolgt sei. Mit dem "Berlin" haben zwei andere Fahrer ebenfalls die Alpen überflogen, und Erbsjöh führte mit demselben Ballon im September 1908 eine Fahrt aus, in der er nach Zurücklegung von über 1400 km bei Kiew in Rußland landete. Dabei war der Ballon auch diesmal nicht ausgefahren. Der ebenfalls von der Firma Clouth erbaute Ballon "Busley" nahm am dritten Gordon-Bennett-Fliegen (1908) teil und ist bekannt geworden durch den unglücklichen Ausgang seiner Fahrt. Er wurde bei Nacht auf die Nordsee getrieben und machte eine Schleifahrt durch die Fluten, wobei die Gondel immer tiefer in das Wasser sank, so daß die beiden Insassen, Dr. Niemeyer und Hans Hiedemann, am Netz hinaufklettern, auf die Hülle flüchten mußten. Sie erzählten später, daß sie nur der vorzüglichen Gasdichtigkeit der Hülle ihre Rettung verdankten.

weil jene es ermöglichte, so lange auszuharren, bis ein in die Nähe kommender Dampfer sie und den Ballon aufschte. Mit demselben Ballon "Busley" unternahmen am 23. Juli 1911 W.R. Greven, Professor Dr. Bermbach und Privatdozent Dr. Selter, in deren Begleitung sich Frau Claire Greven aus Cöln befand, eine wissenschaftliche Höhenfahrt, bei der eine Höhe von 7600 m erreicht wurde. Die Fahrt ist deshalb bemerkenswert, weil

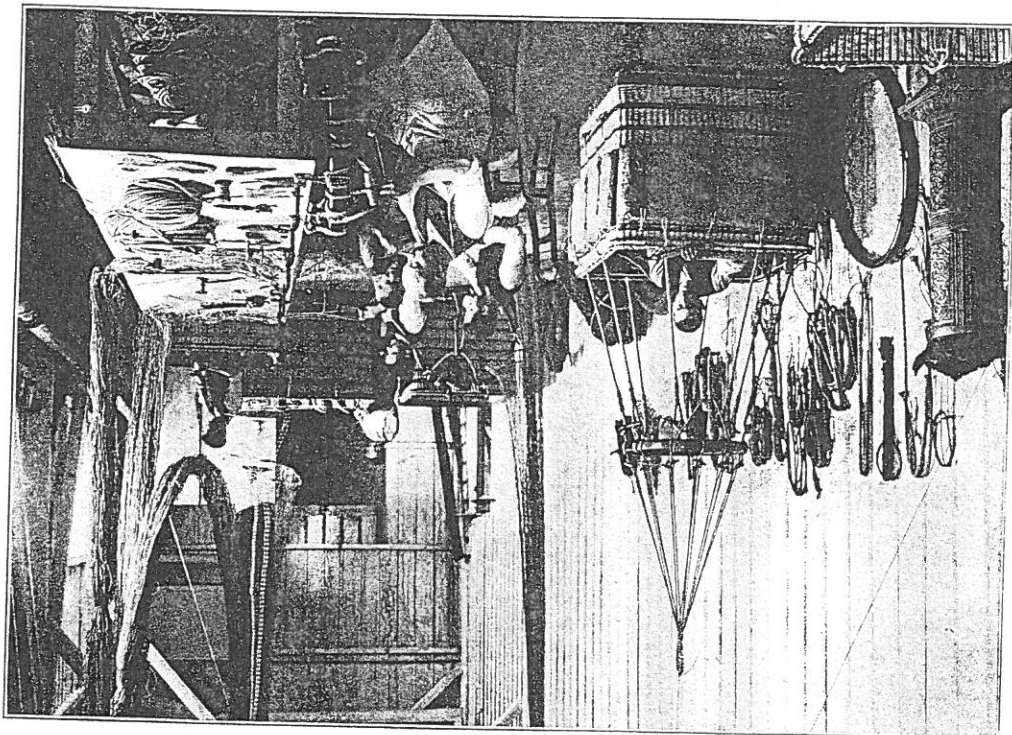


Luftballonhalle (im Bau) 1907.

vorher noch nie eine Dame eine gleiche Höhe erreichte; in diesem Sinne war sie ein Rekord. Dieser Ballon, im Besitze des Kölner Clubs für Luftschifffahrt, ist heute noch gebräuchlich.

Im Jahre 1909 baute die Firma für eigene Rechnung ein lenkbares Luftschiff, das wie ihre eigenen Freiballone ebenfalls auf den Namen „Clouth“ getauft wurde. Der Grundgedanke dabei war, ein möglich einaches Schiff von geringer Größe zu schaffen, um Füllung und Betrieb mit den bei einer

Militärluftschiffer-Abteilung vorhandenen Mitteln und Mannschaften durch-
 führen zu können. Dementsprechend erhielt das Schiff eine Länge von
 42 m, einen Durchmesser von 8 m und faßt an Gas 1700 cbm. Im Innern
 führt es ein zweiteiliges Ballonnet von 344 cbm Inhalt atmosphärischer Luft.
 Die äußere Form des Schiffes ist die eines beiderseits zugespitzten Torpe-
 dos, der sich nach hinten ein wenig verjüngt. Durch diese Bauart wird

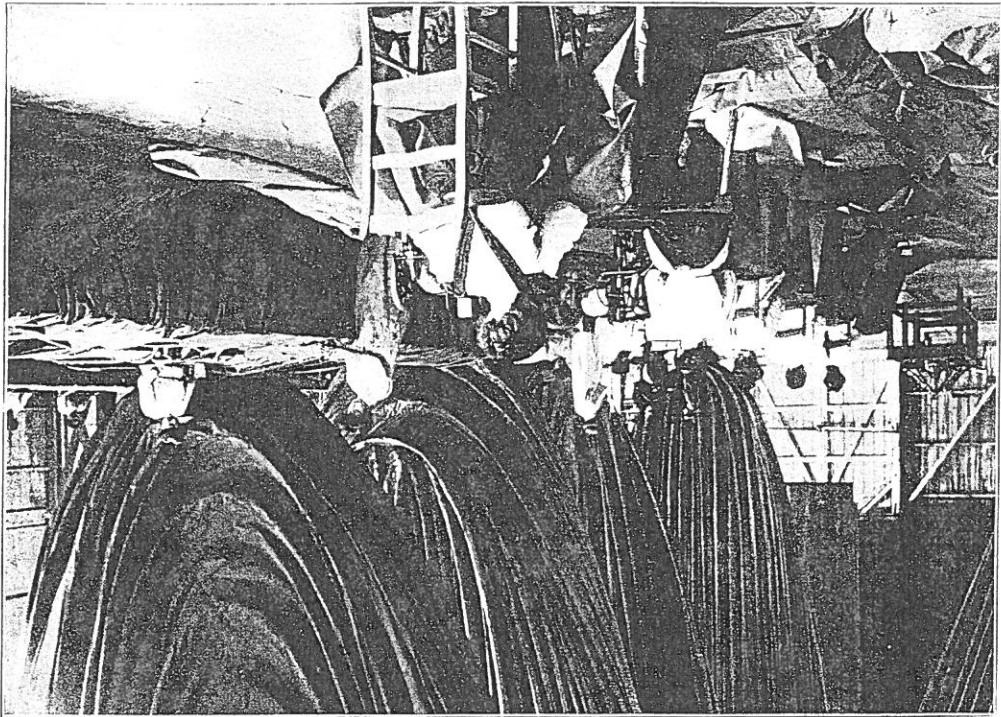


Fabrikation von Luftballonen (Körbe, Netze usw.)

ein leichteres Abstreichen der Luft erzielt und die Bildung von Luftwirbeln
 hinter dem Schiffe verringert. Die Hülle ist aus gelbgefärbtem, gummiertem
 Doppeldiagonalstoff aus Baumwolle hergestellt. Die Bauart entspricht
 der der Schiffe unstarren Systems, jedoch unterscheidet sich der „Clouth“
 von diesen und neigt etwas zu den Schiffen des starren Systems, in-
 sofern er an beiden Seiten der Hülle zwei hölzerne Holme hat, die ihm
 doch eine gewisse Starrheit verleihen. Dadurch stellt er in Deutschland

am Vorderende des Schiffes, befestigt ist. Diese Konstruktion, die der Firma patentiert wurde, hat sich als ganz vorzüglich erwiesen. Außer den Steuern befinden sich an der Außenseite der Hülle, am Hinterteil, beiderseits hervorragende Flossen, die die Bestimmung haben, Schlingerbewegungen abzdämpfen. Die erwähnten Holme, die aus mehreren Stücken zusammengesetzt sind und beim Abmontieren leicht auseinandergenommen werden können, tragen an starken Drahtseilen die Gondel, die,

Fabrikation von Luftballonen (Hüllen).



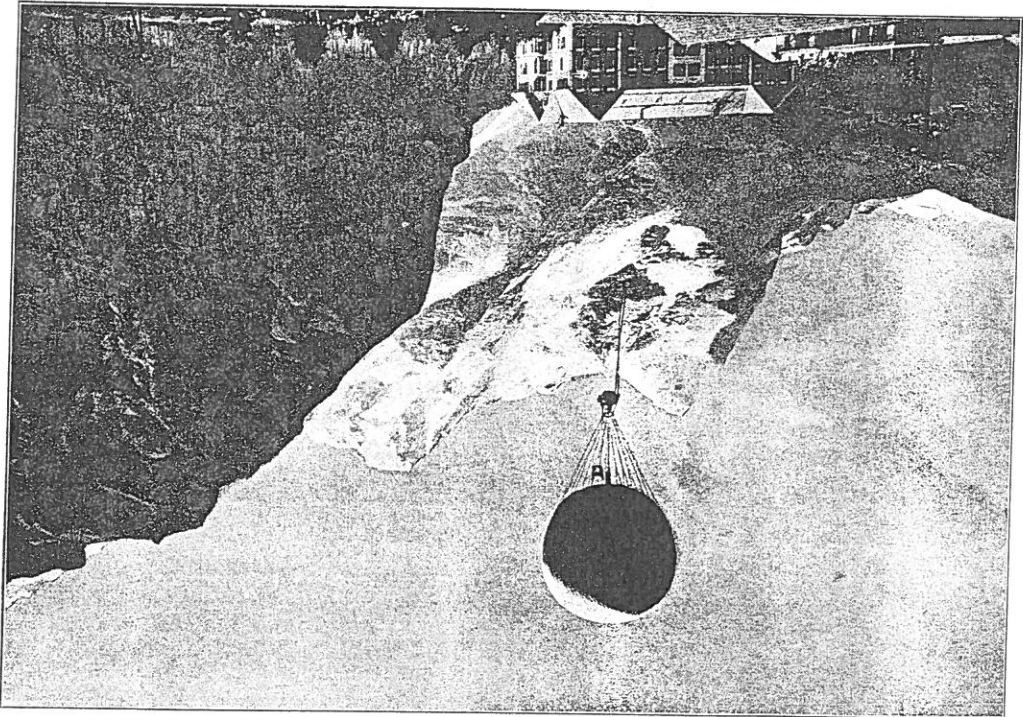
neben den ganz starren (Zeppelin), den halbstarren (Grob) und unstarren (Parseval) Schiffen einen neuen Typ dar. Die Seitensteuerung wird durch ein Steuer am Heck bewirkt. Die Höhensteuerung wurde erst (1909) durch ein doppelflächiges Höhensteuer bewirkt, das unter dem vorderen Teile des Schiffbauches aufgehängt war. Später (1910) wurde dieses durch ein anderes ersetzt, das zu beiden Seiten der Hülle selbst, und zwar seitlich

schmal und zierlich, aus Stahlröhren aufgebaut, seitlich mit Stoff bespannt ist. Sie bietet Platz für einen Führer, einen Maschinisten und zwei weitere Mitfahrende. Im mittleren Drittel der Gondel sind der Motor und die Kühlvorrichtung eingebaut. Der Motor war erst (1909) 40 PK stark, später (1910) wurde er gegen einen solchen von 50 PK ausgetauscht. Über dem Motor erhebt sich ein Aufbau, der, nach beiden Seiten weit ausladend, oben die Achse der beiden seitlich angeordneten zweiflügeligen Luftschrauben trägt; sie sind aus dünnen, vielfachen Holzfurnieren gebildet und bestehen aus nur je einem Stück. Die Übertragung der Kraft vom Motor auf die Luftschraubenachse erfolgte erst (1909) durch Kegeträder. Später (1910) wurde sie durch endlose Gummiseile bewirkt, eine Neuerung, die sich vortrefflich bewährte; diese Seile sind elastisch, schmiegen sich infolgedessen an die Seilscheiben völlig an, gleiten nicht und nutzen die Kraft vorzüglich aus. Zudem sind sie leicht und können schnell und bequem ausgetauscht werden. Der nutzbare Auftrieb des Schiffes ist rund 500 kg, einschließlich Kühlwasser, aber ohne Betriebsmittel. Die Geschwindigkeit wurde mit dem stärkeren Motor von 1910, auf 35 km in der Stunde festgestellt. Das Schiff machte seine Jungfernfahrten auf der Internationalen Luftschiffausstellung (Ila) 1909 in Frankfurt a. M. Wodurch der „Clouth“ sich gleich bei seinem ersten Auftreten auszeichnete, war seine Manövrierfähigkeit und die Leichtigkeit, mit der er landete. Wiederholt hat er Fahrten von Frankfurt nach Kronberg ausgeführt, wo er auf einer Weise vor dem Schlosse Zwischenlandungen ausführte und dabei seine Gondel glatt auf eine auf dem Rasen ausgebreitete deutsche Flagge niedersetzte. Ein ganz hervorragendes Stüick aber leistete er bei seiner zweiten Ausfahrt. Nach einer 1 1/4 stündigen Fahrt nach der Ila zurückkehrend, war er durch zu starkes Ziehen des Ventils tiefer als beabsichtigt gesunken und geriet in die Straßen der Stadt. Ehe er durch Höhensteuer und Auswerfen von Ballast wieder hochgebracht werden konnte, fuhr er mit der Gondel in der Höhe des ersten Stockwerks der Häuser über die Köpfe der erstaunten Menschen hinweg und gab, ohne anzustoßen, ohne etwas

hat! Deshalb hat man ihn scherzweise die Familienkutsche der Zukunft genannt. Gleichzeitig wollte man mit dieser Bezeichnung wohl seine besondere Fähigkeit kennzeichnen als Sportluftschiff für solche, die sich einen Lenkballon leisten können. In der Tat ist er dazu wegen seiner eleganten Form, seiner Größenverhältnisse und seiner verhältnismäßig geringen Beschaffungskosten ebenfalls sehr wohl geeignet.

Viel wichtiger jedoch als zu solcher Verwendung ist das Clouth'sche lenkbare Luftschiff zu militärischen Zwecken, wie es auch in erster Linie als

Aufstieg des Ballons „Sirius“ zum Fluge über die Alpen.

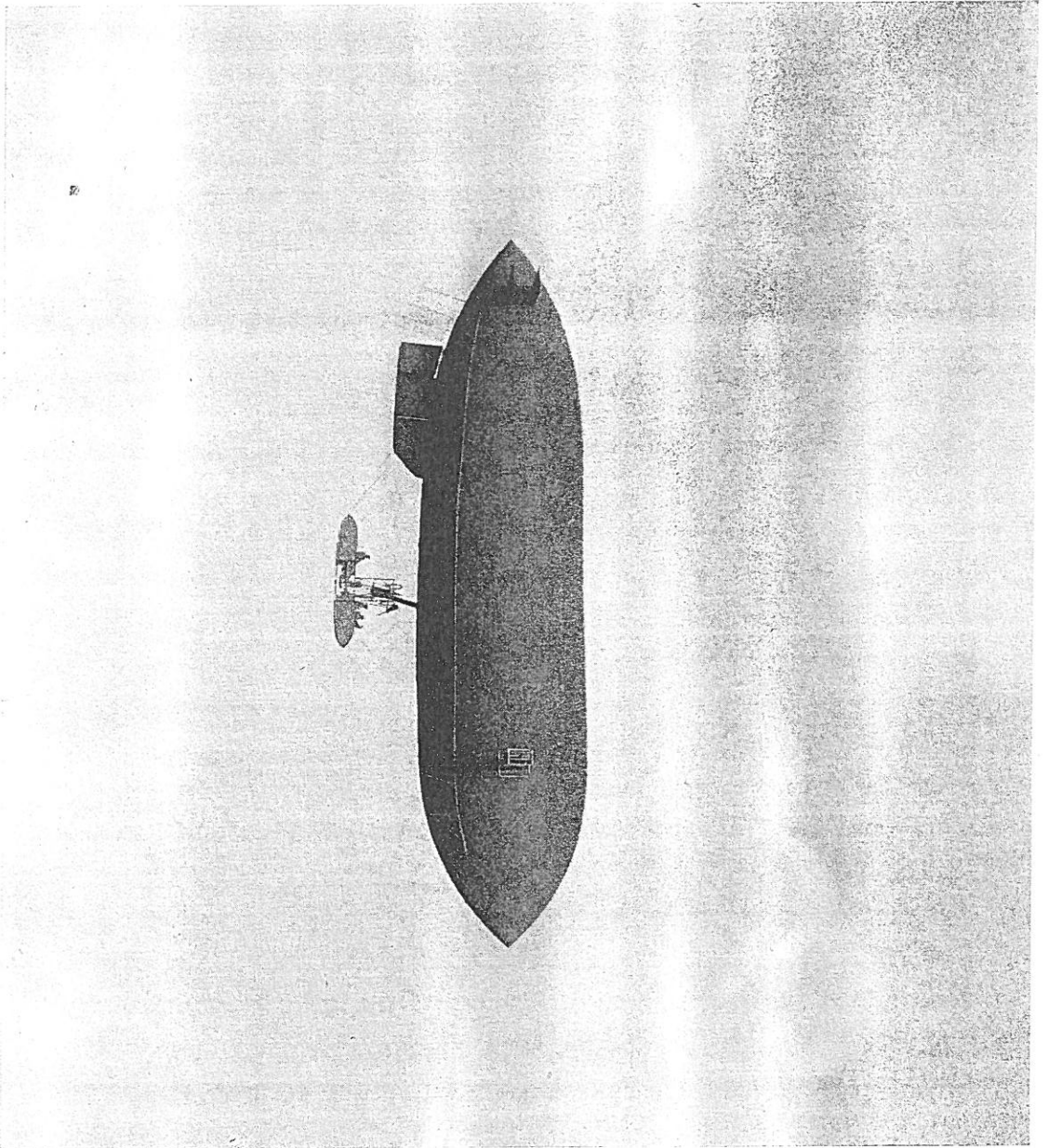


zu beschädigen oder selbst beschädigt zu werden, auch eine Straßenecke umfahrend, — mit geradezu verblüffender Sicherheit, wie die Frankfurter Zeitung schrieb — einen Beweis seiner außerordentlichen Steuerbarkeit. Ein zufällig in der Nähe anwesender Photograph hat diese Bravourleistung im Bilde festgehalten. Es war ein Husarenstücklein, das zwar nicht beabsichtigt war, wie es aber bisher noch kein Lenkbarer fertig gebracht

Kriegsluftfahrzeug gedacht ist, wo es in bestimmten Fällen bedeutende Vorteile gegen die großen Schiffe hat, die eine sehr große Beschleunigungsfähigkeit, einer größeren Anzahl von Menschen zu ihrer Bedienung bedürfen und einer längeren Zeit, um sie zum Aufstieg fertig zu machen usw. Das Clouth'sche Schiff gebraucht dagegen wenig Personal und wenig Raum beim Aufstieg und bei der Landung. Es bedarf keiner besonderen Halle zum Aufbewahren und kann mit Leichtigkeit in kurzer Zeit zusammengepackt und auf einer Fuhr oder einem Eisenbahnwagen verladen werden. Wo der Strategie im Kriege nur ein großes Luftschiff unterzubringen vermag, kann er deren mehrere nach dem Typ Clouth mit sich führen, so daß er zu Aufklärungs-zwecken deren mehrere neben- oder hintereinander auszusenden vermag. Verunglückt dann bei der Verwendung das eine oder andere durch Beschädigung oder sonstige Umstände, so ist der Verlust an Material und Menschen immer ein verhältnismäßig kleiner. Die Sicherheit, eine Nachricht zu bekommen, aber ist eine unverhältnismäßig größere. Von einer einzigen schnellen und guten Nachricht aber kann unter Umständen das Gewinnen einer Schlacht oder gar der Ausgang eines ganzen Krieges abhängen.

Bei jenen Frankfurter Fahrten wurde das Luftschiff erst von Richard Clouth, später von Hauptmann a. D. v. Kleist geführt.

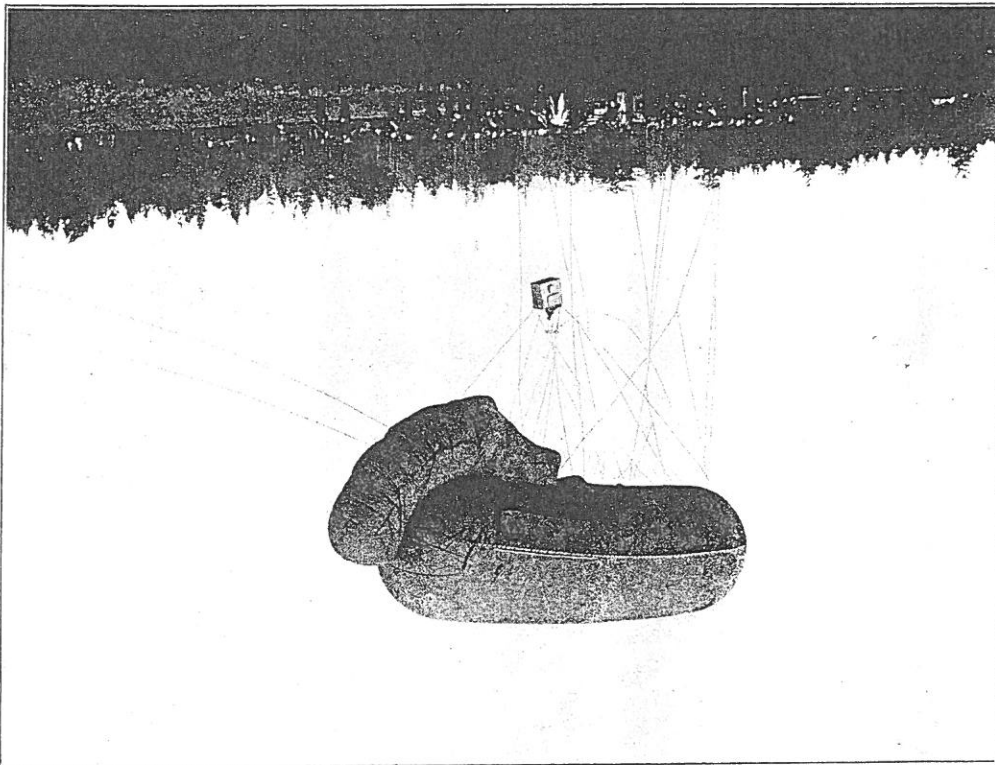
In seinen Heimathafen zurückgekehrt, wurden im Winter 1910/11 an dem Schiffe mehrfache Verbesserungen vorgenommen, von denen die wesentlichsten schon gekennzeichnet sind. Durch Entgegenkommen des preussischen Kriegsministeriums, das für das Luftschiff „Clouth“ ein lebhaftes Interesse zeigte, wurde ihm im Frühling 1910 für längere Zeit die Militärflughalle in Bickendorf zur Verfügung gestellt. Von da aus machte es dann zahlreiche Fahrten in die Umgebung von Köln, die sich bis zum Westerwald und bis zur holländischen Grenze erstreckten. An diesen Fahrten, die alle einen günstigen Verlauf hatten, nahm der dazu kommandierte Oberleutnant Masius vom Luftschiffer-Bataillon in Berlin teil. Bemerkenswert ist bei diesen Versuchsfahrten, daß es gelang, das Fahrzeug, das so überlastet war, daß es keinen Auftrieb hatte, lediglich durch die Wirkung der Höhen-



Lenkbares Luftschiff „Clouth“ 1910.

dagegen am 21. Juni in der Frühe des Morgens der „Clouth“ über der Stadt, führte mehrere Schleifenfahrten aus und landete glatt vor der Ballonhalle der Sociéte Avia. Das Schiff war um Mitternacht in Köln aufgestiegen, nahm seinen Weg über Aachen, Maastricht, St. Trond, Tirlemont, Löwen und erreichte Brüssel gegen 4 Uhr morgens. Es hatte also unter Berücksichtigung des Unterschiedes zwischen mittel- und westeuropäischer Zeit zur Zurücklegung der rund 200km betragenden Entfernung 5 Stunden gebraucht.

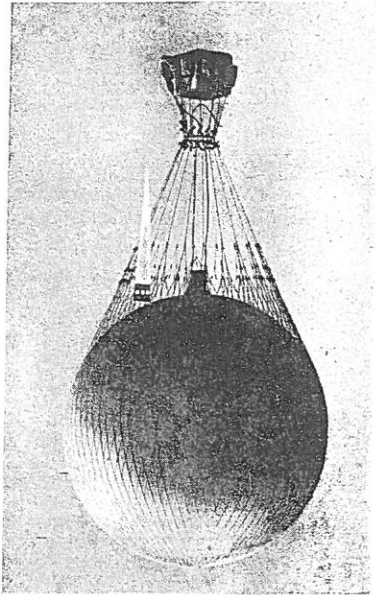
Drachenballon.



steuer auf eine Höhe von 400 m zu bringen und abwechselnd unter dynamischer Wirkung wieder nach unten wie nach oben zu drücken. Im weiteren unternahm das Luftschiff unter Führung des Hauptmanns v. Kleist eine Fahrt von Köln nach Brüssel. Dort waren zum Besuche der Internationalen Industrie-Ausstellung schon lange französische Luftschiffe angesagt. Aber es kam keines. Unangemeldet und ganz plötzlich erschienen

Einige Herren aus Cöln, die ihm in zwei Automobilen gefolgt, trafen erst sehr wesentlich später ein. Das plötzliche Erscheinen des „Clouth“ über Brüssel hat dort ein ungeheures Aufsehen verursacht. Die Brüsseler Zeitungen brachten spaltenlange Artikel über das Luftschiff selbst, seine Fahrt, seinen Führer und dessen Begleiter. In den Tagen, die diese sich in Brüssel aufhielten und auch wiederholt Aufsteige ausführten, waren sie oft der Gegenstand lebhafter Ovationen. Eintretende ungünstige Witterung gestattete leider nicht, daß das Schiff die Rückreise nach Cöln in seinem eigentlichen Element ausführen konnte. Im Jahre 1911 befand sich das Luftschiff „Clouth“ auf der Internationalen Industrie-Ausstellung in Turin, jetzt jedoch für Rechnung der Luftfahrzeug-(Parseval-)Gesellschaft m. b. H. in Berlin, in deren Besitz es inzwischen übergegangen war.

Ein ganz anderer Typ von Luftballonen, den die Firma ebenfalls erbaut, sind die sogenannten Drachenballone, die ausschließlich militärischen Zwecken dienen. Ein solcher von ihr erbauter Ballon ist beim Luftschiffer-Bataillon in Berlin im Gebrauch. Die Firma liefert diese Ballone auch mit vollständigster Feldausrüstung, mit Winde, Gaserzeugungs- und Kompressionsanlage und dazu gehörenden Fahrzeugen. Mehr darüüber zu sagen, ist aus begrifflichen Gründen nicht statthaft.



Freiballon.

Die Fläche, die gegenwärtig die Fabrikanlagen der Firma einnehmen, beläuft sich auf mehr als 40000 qm, wovon mehr als 15000 qm bebaut sind, teils mit Sheds, teils mit mehrstöckigen Gebäuden. Der heutigen Produktion entsprechend, befinden sich im Betriebe 3 Dampfmaschinen mit zusammen 1000 PK, 25 Elektromotoren mit zusammen 225 PK und 8 Dampfkessel mit zusammen 1000 qm Heizfläche. Die Fabrik besitzt eine eigene mechanische Werkstätte zur Herstellung von Maschinen, Formen, Ausführung von Reparaturen und zur Anfertigung von Stücken wie sie im Betriebe und bei der Fabrikation erforderlich werden. Ebenso hat sie ein eigenes, chemisches Laboratorium und eigene technische Büros für Konstruktionen und Ausarbeitung von Kostenschlägen.

Die Firma unterhält ständige Vertretungen in Berlin, Hamburg, Kiel, London, Brüssel, Paris, Kopenhagen, Stockholm, Christiania, Madrid, Barcelona, Mailand, Athen, Konstantinopel, Bukarest, Sofia, Belgrad, Kairo, Alexandrien, Johannesburg, Buenos Aires und an vielen anderen Plätzen.

An Ausstellungen hat sie sich seit ihrem Bestehen wiederholt hervorragend beteiligt. Außer zahlreichen andern Auszeichnungen erhielt sie 1873 in Wien eine Verdienstmedaille und ein Anerkennungsdiplom, 1885 in Antwerpen

berg je eine goldene Medaille, 1896 in

Kiel eine goldene Medaille, 1897 in Brüssel

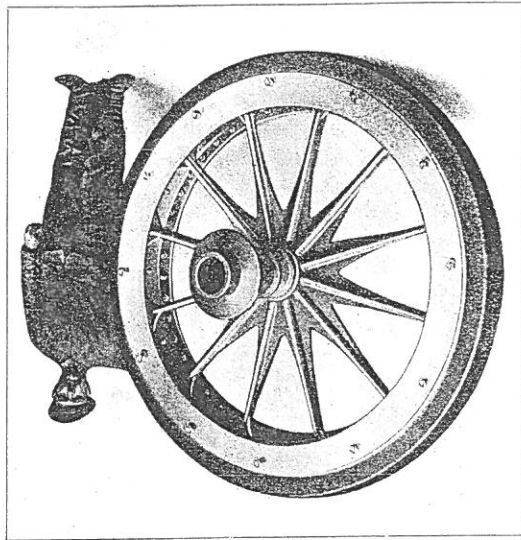
den Grand Prix, zwei Ehrendip-

lome, eine goldene und eine

bronzene Medaille, 1899 in

München und 1900 in Nürnberg

1900 in Nürnberg



Massive Gummi-Radbandage für Straßenlokomotive, 1800 mm Durchmesser, 150 mm dick, 200 mm breit. Gummi-Gewicht 250 kg.

Medaille.

je eine goldene

Buenos Aires

und 1910 in

1909 in Brescia

1906 in Leipzig,

in Düsseldorf,

1902 und 1904

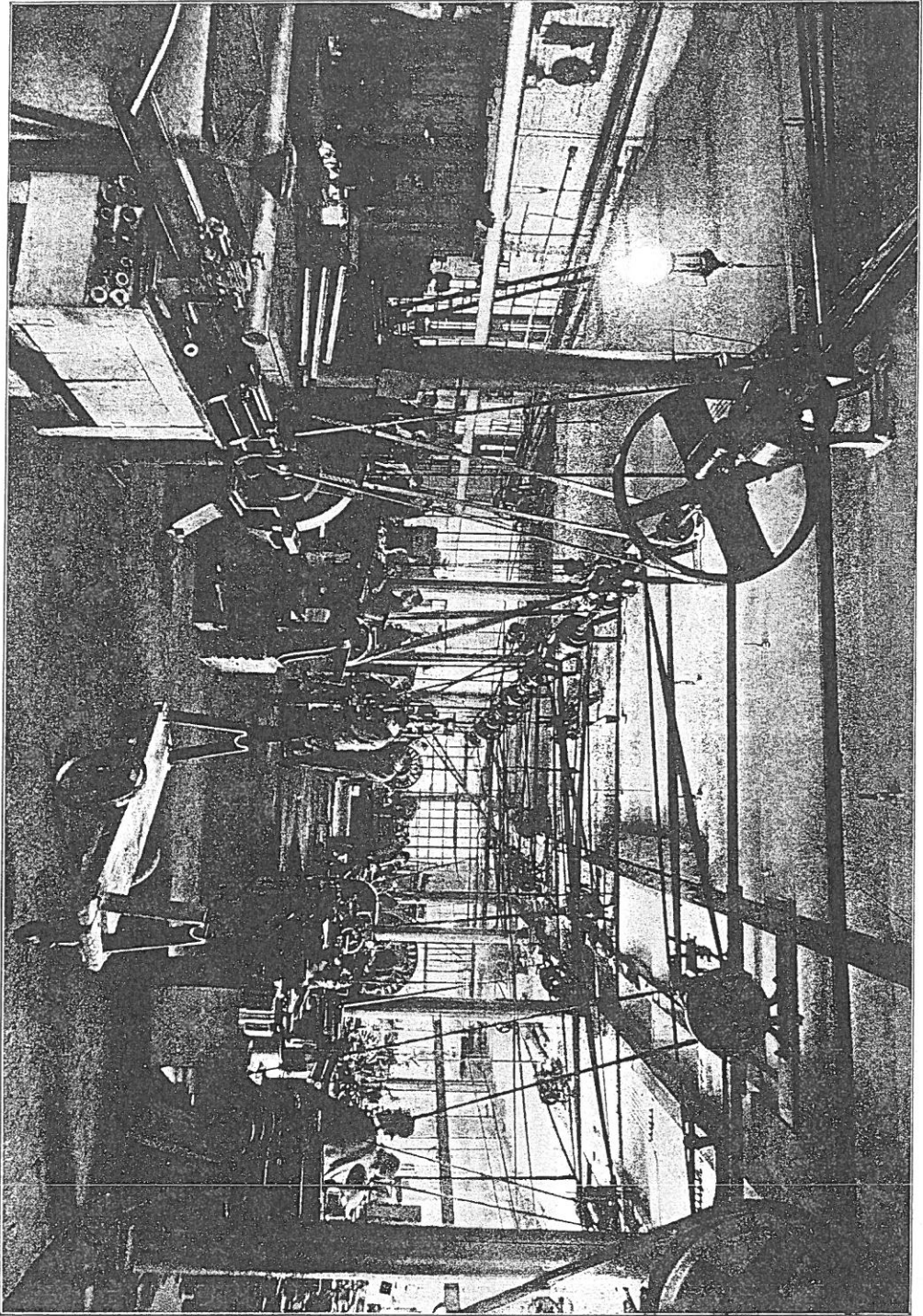
Staatsmedaille,

die preussische

1901 in Berlin

Medaille,

berg je eine gold-



Mechanische Werkstätte.

Die Seele aller dieser Unternehmungen war Franz Clouth. Die rein kaufmännische Vorbildung, die er in seiner Jugend erhalten, ließ in dem jungen Manne von 1862 schwer den künftigen Großindustriellen, den Begründer blühender Fabriken und Mitbegründer von andern Unternehmungen großen Stils erkennen, die freilich Industriezweige betreffen, die zu jener Zeit noch in ihren Anfängen steckten. Zwar war es vielleicht nur ein glücklicher Zufall, der ihn gerade auf diese hinwies; aber daß er ihre Bedeutung frühzeitig erkannte, bekundet seinen klaren, weit vorausschauenden Blick. Und daß er das richtig erkannte unbedirrt verfolgte und in die Wirklichkeit umsetzte, ist ein Zeugnis seiner außerordentlichen Energie. Nicht immer ganz einfach, nicht ohne Überwindung von Schwierigkeiten verschiedener Art ging das vor sich. Bei manchen Unternehmungen fehlte es bei der Neuheit der Richtung an Vorbildern, und vieles mußte aus dem Anfang geschaffen werden. Sein außerordentliches technisches Talent, sein Anpassungsvermögen, das Geschick, für jeden Posten den richtigen Mann zu finden, und die Kraft des Willens aber überwandten diese Schwierigkeiten. Das war nur möglich bei der größten Pflichttreue und der höchsten Anspannung aller Kräfte bei sich selbst wie bei seinen Beamten. Er war kein bequemmer Chef, aber seine unter einer knappen, sachlichen Äußerlichkeit immer latente Gerechtigkeit erwarb ihm die Liebe und Anhänglichkeit seiner Beamten und Arbeiter, während seine Wahrhaftigkeit, die leicht einen Anflug von Satire annehmen konnte und kein Blatt vor den Mund zu nehmen pflegte, ihm bei solchen, die ihn nicht genauer kannten, wohl eine Verkennung seines Charakters ein-



getragen hat. Seine Bedeutung und seine Verdienste sind deshalb nicht in dem Maße gewürdigt worden, wie sie es verdienen. Wo sich Gelegenheiten dazu bot, wandte er sich den allgemeinen Interessen der heimischen Industrie im engern und weitern Sinne zu. Er gehörte als Mitglied dem Zentralverband deutscher Industriellen und dem Verein zur Wahrung der Interessen der chemischen Industrie, als Ausschußmitglied dem Verein zur Wahrung gemeinsamer wirtschaftlicher Interessen für Rheinland und Westfalen und als Mitgründer und Vorstandsmitglied dem Verein der Industriellen des Regierungsbezirks Köln und dem Rheinischen Dampfkessele-Überwachungsverein an. Für die kolonialen Bestrebungen Deutschlands hatte er stets klaren Blick und richtiges Verständnis. Auf dem ihm zunächst liegenden Gebiete seiner eigenen Industrie wagte er zuerst den Versuch, durch eigene Bevollmächtigte Rohgummi in unsern afrikanischen Besitzungen zu kaufen zu lassen. Daß dieser Versuch nicht den gewünschten Erfolg hatte, lag außer an persönlichen und örtlichen Schwierigkeiten, die sich ergaben, auch an dem Produkte selbst, das die deutsch-afrikanischen Besitzungen damals boten. Das hat ihn nicht abgehalten, unsern kolonialen Bestrebungen seine eifrigste Sympathie zu bewahren, mit Forschern und Reisenden in persönlichem Verkehr zu bleiben. Durch die Gründung des Werkes in Nordenham aber, das seiner Initiative entsprang, ist er der geistige Schöpfer der deutschen Seekabelindustrie geworden, durch die erst eine selbständige deutsche Kabelpolitik möglich wurde. Auf Grund dieser Schöpfung wurden die Deutsch-Atlantische- und die Osteuropäische-(1899), die Deutsch-Niederländische (1904) und die Deutsch-Südamerikanische (1908) Telegraphen-Gesellschaft geschaffen, in deren Aufsichtsräten Franz Clouth seinen Platz hatte; ebenso war er Mitglied des Aufsichtsrates der Kabelwerke Aktien-Gesellschaft Felten & Guilleaume (Riebenwerke) in St. Petersburg, die jedoch im Jahre 1904 durch Feuer zerstört und dann nicht wieder erneuert wurden.

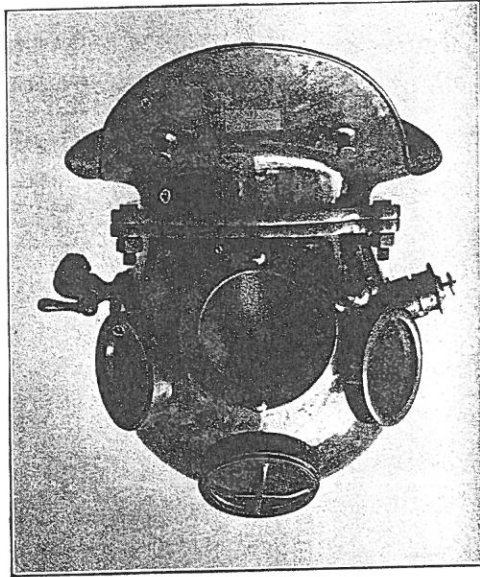
Trotz der außerordentlichen Anforderungen an seine Person fand Franz Clouth dennoch Zeit zu wiederholten und weiten Reisen, die ihn durch ganz

Europa bis in die Regionen des nördlichen Eismeeers, nach Afrika und Indien führten. Auch mit diesen Reisen, die zunächst eine verdiente Ausspannung beabsichtigten, verknüpfte er stets geschäftliche Zwecke, wie er z. B. auf Ceylon besonders die Bedingungen der Akklimatisation der Hevea bras. und ihres plantagenmäßigen Anbaus studierte. Die liebste Erholung aber fand er in der Ausübung des Weidwerks; er schoß Seehunde auf Spitzbergen, Elche in Norwegen, Hirsche und Säuen in seinen Eifel- und Hochwaldjagdgebieten, Pelikane am Nil, Schakale und Wölfe am Rande der Sahara, Büffel und Krokodile auf Ceylon. Daß ihm einmal ein Löwe vor die Büchse komme, ist einer seiner unerfüllten Wünsche geblieben. Auch literarisch hat Franz Clouth sich betätigt durch eine Monographie über Kautschuk und Kautschukfabrikation. Zuerst, im Jahre 1873, war die Arbeit ein dünnes Heft, das als Manuskript bei M. DuMont Schauberg in Köln gedruckt, als Privatdruck ausgegeben wurde. Im Jahre 1879 erschienen sie bedeutend erweitert und im Jahre 1899 als statisches Buch mit vielen Illustrationen, Karten und statistischen Tabellen unter dem Titel: „Gummi, Gutta Percha und Balata; ihr Ursprung und Vorkommen, ihre Gewinnung, Verarbeitung und Verwendung“, beide im Verlag von Bernh. Friedr. Voigt in Weimar. Eine englische, ergänzte und wieder ganz umgearbeitete Ausgabe des Buches von 1899 erschien im Jahre 1903 unter dem Titel: „Rubber, Gutta Percha and Balata“ bei MacLaren & Sons in London und D. van Nostrand Company in New York. Diese Bücher fanden, als die Literatur über Kautschuk noch nicht so angeschwollen war wie heute, die lebhafteste Anerkennung und weite Verbreitung; sie sind lange Jahre ein „Standardwork“ dieser Disziplin gewesen. Franz Clouth wurde von Preußen durch Verleihung des Roten Adler-Ordens IV. Klasse und vom Großherzog von Oldenburg durch das Ehren-Ritterkreuz I. Klasse des Oldenburgischen Haus- und Verdienst-Ordens ausgezeichnet.

Ganz unerwartet, ohne vorheriges langes Krankensein, ist Franz Clouth am 7. September 1910 gestorben. Raslos, wie er sein ganzes Leben gewesen, war er noch am Vortage seines Hinscheidens bis abends spät

in seinen Werken tätig, so daß er in Wirklichkeit in den Seelen gestorben ist, wie er es sich stets gewünscht hatte. Durch den Tod ihres Begründers erlitt die Firma einen unersetzlichen Verlust, und mit Franz Clouth ist, wie die Kölnische Zeitung nach seinem Tode schrieb, eine markante Persönlichkeit aus dem Kreise der kölnischen und rheinischen Großindustrie aus dem Leben geschieden, deren rastloses, betruchtendes Wirken mit seinem Tode nicht sein Ende gefunden hat.

Taucherhelm.



Die Firma hieß zuerst einfach „Franz Clouth“ und trug den Namen ihres Begründers, der ihr alleiniger Inhaber war. Im Jahre 1872 trat Carl Vorberg, der bis dahin Prokurist der Firma gewesen, als Teilhaber ein. Diese wurde eine offene Handelsgesellschaft und nahm als solche den Zusatz „Rheinische Gummiwaarenfabrik“ an. Vorberg, dessen rege Tätigkeit vornehmlich in der Unterhaltung auswärtiger Beziehungen, insbesondere mit Behörden, beruhte und der auf diesem Gebiete bedeutende Erfolge erzielte, trat im Jahre 1899 als Teilhaber wieder aus. Er verzog von Köln nach Charlottenburg, wo er am 15. Dezember 1907 gestorben ist. Aus Familienrückichten und um den Bestand seines Werkes für die Zukunft zu sichern, verwandelte Franz Clouth seine Firma im Jahre 1901 in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, in die er seinen ältesten Sohn Max als Teilhaber hereinnahm, so daß er und dieser die Geschäftsführer der Gesellschaft waren. Durch den Tod des Seniorchefs ging die Fabrik in den ungeteilten Besitz seiner Witwe, Frau Josephine Clouth geb. Baum, und seiner Kinder über. Alleiniger Geschäftsführer ist seitdem Max Clouth.

Technischer Leiter der Gummiwaarenfabrik war vom Jahre 1881 bis zu seinem am 28. März 1909 erfolgten Tode Joseph Hoffstadt, dessen große Pflichttreue und umsichtige Leitung ihm in der Firma ein immerwährendes gutes Andenken gesichert haben. Die heutigen Prokuristen der Firma sind Richard Bechtle, Friedrich Langendorf, Diederich Müller, Rudolf Schlömer und Fritz Zilcken, die alle seit Jahren, zum Teil ein Menschenalter lang, im Hause tätig sind. Technischer Leiter der Fabrik ist gegenwärtig Franz Druckenmüller.

Von dem guten Einvernehmen zwischen der Firma als Arbeitgeberin und ihren Angestellten, Meistern und Arbeitern als Arbeitnehmern gibt der Umstand Zeugnis, daß unter erstern fünf, unter letztern zwölf sich befinden, die länger als 25 Jahre im Dienste sind; von den gegenwärtigen Arbeiterjubilaren sind fünf wegen ihrer langen treuen Dienstzeit von der Regierung durch Verleihung des Allgemeinen Ehrenzeichens ausgezeichnet worden. Auch unter den auswärtigen Vertretern der Firma sind mehrere, die als solche auf eine gleich lange oder längere Zeit zurückblicken. Unverkennbar ist, daß viele Arbeiter mit Interesse an der Sache und einem gewissen Freudigkeit ihren Obliegenheiten nachkommen. Das mag seinen Grund haben in der Vielseitigkeit der Fabrikation, die der Einförmigkeit vorbeugt. Noch mehr vielleicht in dem Umstande, daß es möglich ist, daß oft ein und derselbe Arbeiter einen bestimmten Gegenstand durch alle

der ehemaligen "Gratenmühle" am Struendenerbach bei Mühlheim a. Rh. befinden. Rades dieser Firma, deren Fabrikanlagen sich auf dem historischen Gelände beteiligt, und zwar mit einem Kapital, das die Hälfte von deren ganzem Geschäftsvermögen übersteigt. Max Clouth ist Vorsitzender des Aufsichtsrates dieser Firma, deren Fabrikanlagen sich auf dem historischen Gelände

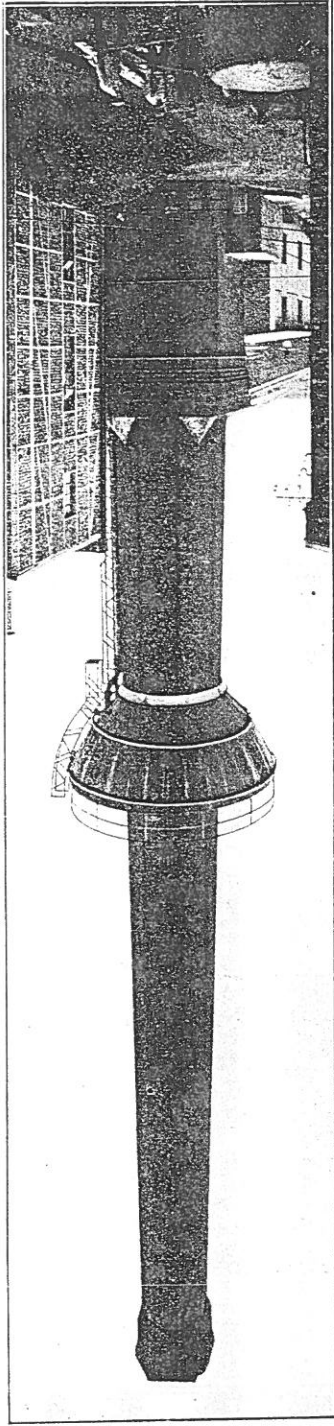
Radium Rubber Co. m. b. H. in Dellbrück

In ähnlicher Weise ist die Firma seit 1912 bei der hatten Kapital beteiligt, und Max Clouth ist Mitglied ihres Aufsichtsrates. der Luftfahrzeug-(Parseval-)Gesellschaft ist die Firma Clouth mit einem nam- und Drachenballonen und ihre Ausrüstung nach wie vor betrieben wird. Bei- für Luftschiffe und Ballone, von Hüllen für Luftschiffe und der Bau von Frei- noch für Rechnung jener Gesellschaft, während die Fabrikation von Stoffen ausgerüstete Luftschiffe nicht mehr baut, sondern eintretendfalls diese nur vereinigt, in der Weise, daß die Firma Clouth für ihre Rechnung vollständig

Luftfahrzeug-(Parseval-)Gesellschaft m. b. H. in Berlin

Die Abteilung Luftschiffbau in Nippes wurde im Jahre 1910 mit der

Stadien der Fabrikation, abgesehen von den ersten Vorarbeiten, bis zum Fertigwerden des Stückes unter der Hand behält, anders wie in den meisten andern Industrien, in denen durch notwendige Teilung der Arbeit der einzelne Arbeiter oft immer nur das nämliche unbedeutende Teilstück macht, ohne das Ganze, für das er schafft, jemals fertig zu Gesicht zu bekommen. Niemand hat sich unter der Arbeiter-schaft ein Streikgelüste kundgegeben. Ein solches schließen die guten und auskömmlichen Löhne, zu denen gelegentlich (bei Teurung usw.) noch besondere Zulagen hinzutragen, nicht aufkommen. An Wohlfahrtseinrichtungen hat die Firma zunächst eine schon seit dem Jahre 1880 bestehende eigene Betriebskrankenkasse, die bei der Einrichtung eines eigenen Fabrikarztes bis zum August 1904 über sehr bedeutende Rücklagen verfügte. Durch die dann von der Regierung zwangsweise eingeführte sogenannte „freie Arztwahl“ sind diese Rücklagen, abgesehen von andern ungünstigen Nebenwirkungen, in kurzer Zeit um mehr als die Hälfte zusammen geschmolzen. Nach der wieder zugestandenen Zulassung eines eigenen Arztes haben sich die Verhältnisse jedoch wieder wesentlich gebessert. Organisch verbunden mit der Krankenkasse ist eine Sterbe- und Unterstützungskasse. Jeder Arbeiter der Krankenkasse muß als Mitglied auch dieser Kasse beitragen. Diese Kasse gewährt Unterstützungen in Notfällen, wie bei längern



Hauptschornstein.

Die Fabrik hat eine eigene Badeanstalt für Männer und Frauen mit Wannen- und Duschebädern, ferner eine eigene Mineralwasser- und Limonadenfabrik, die während der Arbeitszeit den Arbeitern für 4 Pfennig eine vorzügliche Zitronen- und Himbeerlimonade liefert. Natürliches

neuert worden.
Clouth, „im Andenken an ihren verstorbenen Gatten“ bestätigt und ertätigt. Die Fabrik hat eine eigene Badeanstalt für Männer und Frauen mit Wannen- und Duschebädern, ferner eine eigene Mineralwasser- und Limonadenfabrik, die während der Arbeitszeit den Arbeitern für 4 Pfennig eine vorzügliche Zitronen- und Himbeerlimonade liefert. Natürliches

Am 22. März 1897 gelegentlich der hundertsten Wiederkehr des Geburtstages Kaiser Wilhelms I. stiftete der Seniorchef der Firma „in dankbarer Erinnerung an die Heldenaten des Kaisers Wilhelm I. und seiner väterlichen Fürsorge für das Wohl der Arbeiter“ die jährlichen Zinsen zu 4% eines Kapitals von 50000 M zur Unterstützung von Arbeitern, die mindestens zehn Jahre ohne Unterbrechung in den Fabriken der Firma tätig gewesen, ferner „in dankbarer Erinnerung an die Taten des Schaffers des Deutschen Reiches, des Fürsten Bismarck“ ebenfalls die jährlichen Zinsen zu 4% eines Kapitals von 50000 M zur Unterstützung von Beamten, die mindestens zehn Jahre ohne Unterbrechung bei der Firma tätig gewesen sind. Beide Stiftungen sind nach seinem Tode von seiner Witwe, Frau Josephine Clouth, „im Andenken an ihren verstorbenen Gatten“ bestätigt und ertätigt worden.

Glückauf zu einem zweiten halben Jahrhundert!

Eingedenk dessen:

Das Fabrikzeichen der Firma ist ein fünfzackiger Stern, der wie eine glückverheißende Vorbedeutung über ihr stand. Und gewiß, Glück hat die Firma gehabt. Es darf aber nicht vergessen werden, daß der Mindertüchtige auch einmal Glück haben kann, daß aber Glück und Erfolg dauernd nur dem Fleiße, der persönlichen Tüchtigkeit und der Zusammenfassung aller Kräfte treu bleiben.



Mineralwasser (alkalischer Sauerling) wird zu 10 Pfennig für die Literflasche abgegeben. Gewisse Abteilungen der Arbeiter erhalten kostenlos Milch und sämtliche Arbeiter kostenlos Kaffee.
Arbeiterwohnhäuser besitzt die Firma nur für Meister, da sich die Er-
richtung von besonders Arbeiterhäusern nicht als notwendig erwies, weil
an entsprechenden Wohnungen kein Mangel ist.