

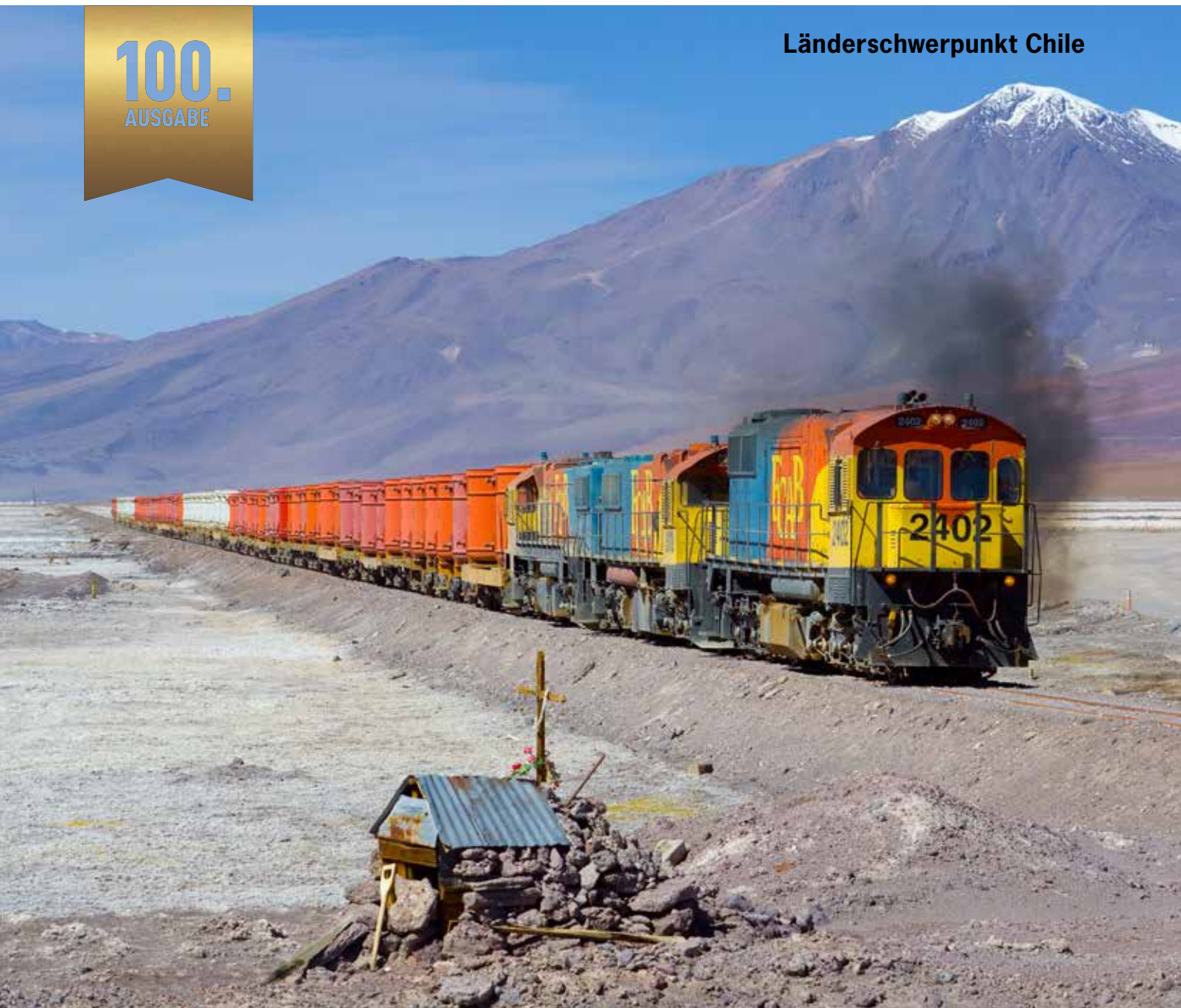
Industriekultur 3.22

ISSN 0949-3751 · 6,95 Euro

Feuerfest-Pionier Dr. C. Otto // Aachener Textilmaschinenfabriken // Energiewende als Mission // Mobilität bei der Gutehoffnungshütte // Hatlapa Uetersener Maschinenfabrik // Anton Höing Kraftfutterwerk // Unbekannter Hamburger Fotokünstler // Typologie: Trichterstofffänger der Papierindustrie // ERIH: Zeche Grand Hornu in Belgien und Minett-Tour in Luxemburg

100.
AUSGABE

Länderschwerpunkt Chile



Industriekultur - 28. Jahrgang - 100. Heft - Ausgabe 3/2022

Herausgeber

Landschaftsverband Rheinland/LVR-Industriemuseum; Landschaftsverband Westfalen-Lippe/LWL-Industriemuseum; Dr. Kirsten Baumann (K.B.); Dr. Walter Hauser (W.H.); Milena Karabaic (M. K.); Prof. Dr. Christian Kleinschmidt (Chr. K.); Dr. Markus Krause (M. Kr.); Dr. Eckhard Schinkel (E.Sch.); Dr. Olaf Schmidt-Rutsch (O.S.R.); Norbert Tempel (N.T.)

Redaktion/Anzeigen

Chef vom Dienst: Sven Bardua (S.B.), Brombeerweg 43, 22339 Hamburg, E-Mail: redaktion@industrie-kultur.de

Dr. Norbert Gilson (N.G.), Kreuzerdriesch 69, 52076 Aachen
Sonja Faller (S.F.), Apellbachstraße 9, 44287 Dortmund
Bildredakteur: Christoph Oboth, Krayer Straße 19, 44866 Bochum

Online-Redakteur

Dr. Alexander Kierdorf (A.K.), kierdorf_indukult@gmx.de, Von-Quadt-Straße 157, 51069 Köln

Internet: industrie-kultur.de

Korrespondenten

Wolfgang Jung (W.J.) für Wien und Sachsen (Bahnhofstraße 18, 08523 Plauen); Thomas Janssen (Th.J.) für Brandenburg und Berlin (Am Tabakfeld 6, 16303 Schwedt); Dr. Martin Pries (M.P.) für Niedersachsen (Universität Lüneburg, Scharnhorststraße 1, 21335 Lüneburg); Ulrich Schildberg (U.S.) für das Ruhrgebiet (Königsallee 28, 44789 Bochum); Werner Schleser (W.S.) für Frankreich (Oestrumer Straße 20, 47228 Duisburg)

Die Zeitschrift Industriekultur veröffentlicht die Mitteilungen der SGTI (Schweiz), der Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege, der DWhG e. V., des ERIH e. V., der Georg-Agricola-Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur e. V. (GAG) sowie des Deutschen TICCIH-Nationalkomitees.

Verlag, Vertrieb

Klartext Verlag / Jakob Funke Medien Beteiligungs GmbH & Co. KG, Jakob-Funke-Platz 1, 45127 Essen, Telefon +49 (0) 201 / 8 04-82 40, E-Mail: info.klartext@funkemedien.de, www.klartext-verlag.de

Satz und Gestaltung

Agentur Pecher, Essen

Druck

Print Media Group GmbH & Co. KG, Hamm

Beiträge bitte an die Redaktion senden. Wird die Rücksendung von Manuskripten und Fotos gewünscht, bitte Rückporto beilegen. Redaktion und Verlag übernehmen keine Verantwortung für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinungen der Autoren wieder, die nicht unbedingt mit der von Redaktion und Verlag übereinstimmen. Der ERIH-Verein ist für die ERIH-Seiten in der Heftmitte verantwortlich. Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt und erscheinen sowohl in gedruckter wie auch in digitaler Form (Internet, digitale Version der Einzelhefte per E-Mail, Archiv-DVD). Der Nachdruck und die digitale Verbreitung von Artikeln sind nur mit schriftlicher Zustimmung der Redaktion und unter Nennung der Quelle gestattet.

Abonnement

Pro Jahr erscheinen vier Ausgaben der Zeitschrift Industriekultur. Das Abonnement kostet 26,- Euro für vier Ausgaben (und kann jederzeit begonnen werden). Das Abo für vier digitale Ausgaben kostet 16 Euro, das gemeinsame Abonnement von gedruckten und digitalen Heften kostet 33,60 Euro. Das Abonnement verlängert sich nach vier Ausgaben in ein unbefristetes Abonnement und kann jederzeit mit einer Frist von einem Monat gekündigt werden. Eventuell zu viel gezahltes Geld wird selbstverständlich erstattet. - Bitte benutzen Sie die beigehefteten Bestellkarten.

Titelbild

Drei Dieselloks amerikanischer Bauart der Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) queren am 29. April 2012 mit ihrem Kübelzug den Salar de Ascotán (Salzsee) auf ihrer Fahrt von Calama nach Ollagüe (an der Grenze zu Bolivien). Die Kübel werden für den Transport von Erz-Konzentrat aus Bolivien zu den Häfen Chiles benötigt. Im Hintergrund ist der 5 846 Meter hohe Vulkan Cerro del Azufre sichtbar, im Vordergrund eine typische Grabstätte an der Strecke.

Foto: David Gubler, 2012 (beschnitten, CC BY-SA 4.0)

Industriekultur

Denkmalpflege, Landschaft, Sozial-, Umwelt- und Technikgeschichte

Liebe Leserinnen und Leser,

mit einem Länderschwerpunkt zu Chile, dem Land der Bodenschätze, Eisenbahnen und „Company Towns“, erscheint die 100. Ausgabe der „Industriekultur“. Hundert Mal haben wir unserem breiten Grundverständnis von Industrie- und Sozialgeschichte sowie industrieller Kulturlandschaft folgend, den schillernden wie umfassenden Begriff Industriekultur mit Leben gefüllt. Die Herausgeber und die Redaktion danken allen, die seit der ersten, 1995 in privater Initiative produzierten Startausgabe mit viel ehrenamtlicher Arbeit und nie nachlassendem Enthusiasmus 28 Jahre lang zum Gelingen beigetragen haben: Autoren, Fotografen und Bildleihgebern, den Kuratoren der inzwischen 98 Schwerpunktthemen, Verlag, Lektoren und Gestalter, den Kooperationspartnern ERIH, GAG, SGTI und TICCIH und nicht zuletzt Ihnen, unseren Leserinnen und Lesern, die uns seit vielen Jahren die Treue halten. Unser besonderer Dank richtet sich darüber hinaus an die Landschaftsverbände im Rheinland und in Westfalen für ihre kontinuierliche Förderung.

Zur 100. Ausgabe der Industriekultur erreichten uns Glückwünsche von Freunden, Wegbegleitern und Unterstützern, über die wir uns sehr gefreut haben. Sie hängen jetzt an der Pinwand auf unserer Homepage [„industrie-kultur.de/heft-100-congratulations“](http://industrie-kultur.de/heft-100-congratulations) und können auf den Seiten 23 bis 25 dieser Ausgabe nachgelesen werden.

Als im Herbst 2018 der XVII. Kongress des internationalen Industriearchäologenverbandes TICCIH in der chilenischen Hauptstadt Santiago stattfand, nutzten viele Teilnehmer aus aller Welt die Gelegenheit, bei gemeinsamen Exkursionen und auf eigene Faust das faszinierende Land mit seinen vielfältigen industriekulturellen Stätten zu erkunden. Der Kongress und die Veranstaltungen erbrachten viele neue Erkenntnisse und Erfahrungen, vor allem jedoch nachhaltige Eindrücke, wie ich aus eigener Anschauung bestätigen kann.

Beim Kuratieren des Chile-Themas wurde ich maßgeblich unterstützt von TICCIH-Generalsekretärin Marion Steiner, die am Geographie-Institut der Universidad Católica de Valparaíso lehrt, sowie Autoren und Fotografen aus Chile. Unser Dank gilt allen Autoren und Bildleihgebern dieser Jubiläumsausgabe sowie Stefan Brüggerhoff, Martin Gantenberg, Wolfgang Kieslich und Rainer Slotta. 2011 zeigte das Deutsche Bergbaumuseum in Bochum die Ausstellung „Schätze der Anden – Chiles Kupfer für die Welt“. Der gleichnamige, sehr empfehlenswerte Katalog diente als fundiertes Nachschlagewerk und gab bei der Erarbeitung dieses Chile-Schwerpunkts wertvolle Hilfen.

Im Rahmen der umfangreichen Recherchen zur industriellen Entwicklung Chiles sind wir auf viele interessante Quellen gestoßen, die in der gedruckten Ausgabe nicht alle genannt werden können, Ihnen aber bei eigenen Recherchen von Wert sein könnten. Dafür richten wir die Seite „Service Themenheft Chile“ - auf unserem Internet-Portal ein, auf der weitergehende Informationen enthalten und verlinkt sind (industrie-kultur.de/service-themenheft-chile). Diese Seite wollen wir auch künftig kontinuierlich aktualisieren, Ihre zusätzlichen Hinweise sind willkommen.

Und nun laden wir Sie ein zu einer ganz speziellen, industriekulturellen Reise nach Chile. Ein Land, das durch Bergbau von gewaltigen Ausmaßen geprägt wird und in dem seit den sozialen Unruhen im Oktober 2019 eine Reformbewegung vehement für spürbare gesellschaftliche Veränderungen kämpft. Sie ermöglichte auch die Wahl des linken Aktivisten Gabriel Boric zum Staatspräsidenten. Am 4. September stimmt die chilenische Bevölkerung über eine neue Verfassung ab, die einer demokratischen, sozialen und ökologischen Neuordnung gleichkommt und den Weg in eine nachhaltigere und gerechtere Zukunft ebnen soll.

Norbert Tempel und die Redaktion

redaktion@industrie-kultur.de
industrie-kultur.de

Die nächsten Schwerpunktthemen: Heft 4.22 Glas-Industrie, **Heft 1.23** Industrie + Wohnen, **Heft 2.23** Zink-Industrie, **Heft 3.23** Die Elbe
Weitere Schwerpunkte: Kulturerbe Konstruktion // Senden und funkeln // Luft- und Raumfahrt // Kernenergie // Industrieregion Thüringen

Inhalt

Impressum/Editorial

Länderschwerpunkt Chile

Industriekultur in Chile: Bodenschätze, Eisenbahnen und Company Towns	2
Das Kupferbergwerk El Teniente und Sewell, die „Stadt der Treppen“	6
Chuquicamata: produktiver Kupferbergbau und verlassene Bergarbeiter-Siedlung	10
Valparaíso – Welterbestadt am Pazifik	14
Das Erbe des Kohlenreviers von Lota.....	16
Chile-Salpeter – „Weißes Gold“ für die Äcker und Schlachtfelder der Welt	18

Zur 100. Ausgabe des Magazins „Industriekultur“

Industriekultur – „einzigartiges Magazin über Industrielles Erbe in Deutschland und Europa“	23
---	----

Das historische Foto

100 Jahre Wandel und dann das Ende: die Hatlapa Uetersener Maschinenfabrik	26
--	----

Ortstermin

Das Höing Futtermittelwerk in Verden (Aller).....	27
---	----

Industriegeschichte

Carlos Otto, der Feuerfest-Pionier aus Dahlhausen an der Ruhr	28
---	----

ERIH – Standorte der Europäischen Route der Industriekultur

Stahlharte Fakten im Land der roten Erde – die Minett-Tour, Regionalroute in Südluxemburg	31
In Backstein gemauertes soziales Gewissen – Welterbe Zeche Grand Hornu in Boussu, Belgien	34

Die historische Anzeige

Stadtplan von Valparaíso – Chiles Welthafen am Pazifik.....	Beihefter
---	-----------

Künstlerporträt

Industriebilder eines unbekanntenen Hamburger Fotografen.....	35
---	----

Aus der Arbeit des LVR-Industriemuseums

Mobilität bei der Gutehoffnungshütte (GHH) in Oberhausen	38
--	----

Aus der Arbeit des LWL-Industriemuseums

Die Energiewende als Mission – Ausstellung in Hattingen	40
---	----

Industriegeschichte

Aachener Textilmaschinenfabriken im 20. Jahrhundert.....	42
--	----

Typologie

Trichterstofffänger (Klärtürme) der Papierindustrie.....	45
--	----

Industriekultur in den Regionen	48
---------------------------------------	----

Lesezeichen	63
-------------------	----

Termine	65
---------------	----

Seite 2



Chile ist bis heute eine wichtige Rohstoffbasis für die weltweite Industrie, die Verbindungen in das „alte Europa“ sind vielfältig und überall im Land zu finden, wie im vorliegenden Länderschwerpunkt dargestellt. So ist die abgebildete stählerne Halle des Kopfbahnhofs Alameda, zentrale Eisenbahnstation der Hauptstadt Santiago, ein Entwurf des Bauingenieurs Gustave Eiffel und wurde 1897 von dem französischen Unternehmen Schneider-Le Creusot errichtet.
Foto: Norbert Tempel, 2018

Seite 28



Dr. Carlos Otto gründete vor 150 Jahren ein später weltweit bedeutendes Unternehmen für feuerfeste Produkte. Sitz des Unternehmens war Dahlhausen bei Bochum, denn dort gab es den für die Produktion wichtigen Ruhrsandstein.
Foto: „thyssenkrupp Corporate Archives“

Seite 38



Die Gutehoffnungshütte (GHH) machte mobil: Zu Land – wie mit diesen Lkw im Werk Sterkrade – zu Wasser und in der Luft. Eine Fotoausstellung im LVR-Industriemuseum St. Antony-Hütte gibt Einblicke in die Mobilitätswelt zu Beginn des 20. Jahrhunderts.
Foto: LVR-Industriemuseum

Seite 45



Trichterstofffänger sind die Klärtürme der Papierindustrie: Sie reinigen das „Abwasser“ aus der Produktion, das wertvolle Rohstoffe enthält. Die dafür traditionell verwendeten Anlagen sind auf ihre Funktion reduzierte Bauten aus Holz, Stahl, Stahlbeton und Mauerwerk. Sie bieten dabei eine interessante Ästhetik, wie diese Typologie zeigt.
Foto: „RoesslerP“ / Wikimedia Commons, 2020



Valparaíso – Welterbestadt am Pazifik

In einer geschützten Bucht am Pazifik, etwa 120 Kilometer westlich der Hauptstadt Santiago, entstand zu spanischen Kolonialzeiten der Hafen von Valparaíso. Dank ihrer strategisch günstigen Lage auf einer wichtigen Seehandelsroute stieg die Stadt im 19. Jahrhundert zum Welthafen auf. Ihre historische Bedeutung als globale Handels- und Finanzmetropole ist bis heute in der Stadtlandschaft ablesbar. ■ **Marion Steiner**



Kontakt

Dr. Marion Steiner
Profesora Asociada, Instituto de
Geografía, Pontificia Universidad
Católica de Valparaíso
E-Mail: marion.steiner@pucv.cl

Link

Valparaíso auf der Welterbe-Liste:
whc.unesco.org/en/list/959

Als Valparaíso nach der Unabhängigkeit Chiles zum Freihafen wurde, konnte Handel auch mit anderen Akteuren als der spanischen Krone betrieben werden, insbesondere mit dem britischen Imperium als der vorherrschenden Seemacht der Zeit, aber auch mit Frankreich oder den deutschen Ländern. Aus europäischer Sicht war Valparaíso der erste große Hafen nach Umsegelung der amerikanischen Südspitze. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts bekamen die Handelsrouten zwischen Europa und der Westküste Amerikas eine immer größere Bedeutung, zunächst ausgelöst durch den Kalifornischen Goldrausch von 1848 bis 1854. Nicht minder bedeutend war die Ausbeutung südamerikanischer Bodenschätze, wie etwa Salpeter und Kupfer.

Valparaíso diente als Handelsdrehscheibe, deren Bedeutung allerdings nach der Eröffnung des Panama-Kanals 1914 zurückging. Von der Bedeutung als Welthafen zeugen die vielen internationalen Handelshäuser, Banken und mondänen Hotels, die in dieser Zeit entstanden und von denen eine große Zahl bis heute erhalten ist.

Moderne nach europäischem Vorbild

Der Globalisierungsschub löste eine Entwicklungsdynamik aus, die sich in Valparaíso auch im Bau von Infrastrukturen nach europäischem Vorbild niederschlug (siehe Historische Anzeige in der Heftmitte). Im selben Jahr, in dem die Bahnverbindung nach Santiago fertiggestellt wurde, nahm 1863 in Valparaíso die Pferdestraßenbahn ihren Betrieb auf. Sie verband den damaligen Hauptbahnhof Barón, in dessen Nähe auch Wagenhallen und ein Ringlokschuppen entstanden, mit dem Hafen- und Bankenviertel auf der anderen Seite der Bucht. An Weihnachten 1904 ging die elektrische Straßenbahn in Betrieb. In der Folge entstand im „Plan“, dem ebenen Teil der Stadt, ein beeindruckendes Liniennetz, bald ergänzt um Linien, die auf die dicht besiedelten Hügel Barón und Playa Ancha hinaufführten. 1952 kamen Trolleybusse zum Einsatz. Die Oberleitungsbusse verkehren noch heute – inzwischen zum nationalen Denkmal erklärt.

Die Planung und der Bau der neuen Infrastruktursysteme wurden häufig mit Kapital aus dem Ausland finanziert.

oben: Der nächtliche Blick von der Bergstation der Standseilbahn auf den Cerro Artillería in die Bucht von Valparaíso lässt hinter dem Containerumschlagplatz ein Schwimmdock für Schiffsreparaturen erkennen.
Foto: Karl-W. Koch, 2019

unten links: Dieser „Ascensor“ (Standseilbahn) direkt am Hafen erklimmt den Cerro Artillería.
Foto: Karl-W. Koch, 2019

unten rechts: Auch auf den Cerro Barón führt eine Standseilbahn hinauf.
Foto: Diego Riquelme, 2021





Literatur

- Samuel León: Valparaíso sobre rieles – el ferrocarril, los tranvías y los 30 ascensores, Valparaíso 2009
- Marion Steiner: Die chilenische Steckdose – kleine Weltgeschichte der deutschen Elektrifizierung von Valparaíso und Santiago, 1880–1920, 2 Bände, Bauhaus-Universität Weimar 2019 (doi.org/10.25564/bauhaus-universitaet.3925)
- Marcela Pizzi Kirschbaum: Valparaíso – Port, Railway and Industry – a Cultural Landscape which generated Modernity in need of Preservation; in: Heleni Porfyriou, Marichela Sepe (eds.): Waterfronts revisited, New York 2017, S. 153–161

Für die Elektrifizierung der Stadt zum Beispiel zeichneten Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft und Deutsche Bank über die eigens zu diesem Zweck gegründete Betriebsgesellschaft Elektrische Straßenbahn Valparaíso A.-G. verantwortlich. Zuvor waren die Gasbeleuchtung der Straßen sowie die ersten Telegraf- und Telefonverbindungen mit englischem Kapital finanziert worden. Und als 1906 ein großes Erdbeben etwa 80 Prozent der Stadt zerstörte, wurde der Wiederaufbau, insbesondere des Hafens, ebenfalls über Auslandskredite gestemmt.

Die Bedeutung von Valparaíso als Welthafenstadt prägte die Entwicklungen bis weit ins Hinterland hinein. Im direkten Umland wurde etwa der Ort Placilla zum Ausgangspunkt neuer Trinkwasser- und Stromversorgungsnetze, die seit 1900 die Lebensqualität in der Hafenmetropole verbesserten, während in Limache – an der Bahnstrecke nach Santiago gelegen – eine neue Stadt gebaut und die Landwirtschaft zunehmend industrialisiert wurde.

Ein Amphitheater mit Meerblick für alle

Als Umschlagsplatz für Waren entstanden, wuchs die Stadt ausgehend vom Hafenviertel lange Zeit spontan. Zunächst wurden die wenigen ebenen Gebiete besiedelt, sowohl zwischen Meer und Klippen, als auch auf den Hangterrassen. Die beiden Cerros (Hügel) Concepción und Alegre, gelegen auf rund 40 Metern Höhe in sonniger Lage direkt über dem Finanzzentrum und unweit des Hafens, wurden zum bevorzugten Wohnviertel der europäischen Elite. Hier entstand 1886 mit dem „Concepción“ auch der erste der berühmten „Ascensores“ von Valparaíso. In schneller Folge wurden weitere derartige Standseilbahnen gebaut, insgesamt mehr als dreißig in der gesamten, stetig wachsenden Stadt.

Neue ebene Gebiete wurden erschlossen, indem Hügelflanken gesprengt wurden. Zugleich wuchs Valparaíso auf künstlichen Aufschüttungen ins Meer hinein. Dennoch blieb ihr ausgeprägtes Relief charakteristisch für die Stadt, die sich wie ein natürliches Amphitheater bis auf eine Höhe von gut 400 Metern über dem Meeresspiegel erhebt (siehe Historische Anzeige). Ein wichtiges lineares Element ist auf rund 110 Metern Höhe die Avenida Alemania, die in geschlungener Form und mit zahlreichen „Miradores“ (Aussichtspunkte mit bemerkenswerten Ausblicken) versehen nahezu alle Hügel der Bucht miteinander verbindet. Die

teils abenteuerliche Besiedlung im Einklang mit der Topographie macht das besondere Stadtbild von Valparaíso aus und begründet zudem ein historisch gewachsenes demokratisches Recht auf den Blick aufs Meer – von fast jedem Haus aus und für alle gesellschaftlichen Schichten.

Welterbestadt seit 2003: Segen und Fluch zugleich

Die besonders kreative Weise, mit der die Stadt organisch in die Topographie hineingebaut wurde, war eine wichtige Argumentationslinie für den Welterbestatus, den Valparaíso 2003 erlangte. Das Konzept der Historischen Stadtlandschaft war damals noch nicht weit entwickelt, so dass – nach vielen Diskussionen mit der Unesco – der Zuschnitt des Welterbegebietes recht eng bemessen und viele lineare Elemente, wie etwa die Avenida Alemania mit ihren Miradores und eine Vielzahl der Standseilbahnen, nicht mit einbezogen wurden. Das Welterbegebiet umfasst aktuell das alte Hafenviertel mit der Kirche La Matriz und den Wohnvierteln der traditionell ärmeren Bevölkerung auf den Cerros Cordillera und Santo Domingo, die ehemaligen Wohnviertel der europäischen Elite auf den Cerros Concepción und Alegre sowie das Finanzviertel mit der Calle Prat. Die verschiedenen Bereiche weisen einen sehr unterschiedlichen Erhaltungszustand auf, der sich nach den sozialen Unruhen von 2019 insgesamt weiter verschlechtert hat.

Vor diesem Hintergrund nimmt auch die Sorge um den Erhalt des Welterbetitels zu. Dabei stellt die mangelhafte Koordination zwischen den städtischen, zentralstaatlichen und zivilgesellschaftlichen Akteuren eine vielleicht noch größere Herausforderung dar als die nötigen Investitionen. Seit 2003 ist es jedenfalls nicht gelungen, einen zwischen allen Beteiligten abgestimmten Managementplan vorzulegen. Ein gutes Beispiel für die komplexen Herausforderungen sind ausgerechnet die für Valparaíso so charakteristischen Standseilbahnen. Ein Teil von ihnen ist seit nunmehr fast zehn Jahren im Besitz der Stadt, ein anderer gehört dem Staat, und dennoch sind heute – im Unterschied zu 2003 – die meisten außer Betrieb. Man hofft, dass eine Aufnahme der Stadt in die Liste gefährdeter Welterbestätten neue Investitionen mobilisieren und ein schnelleres und effektiveres Handeln der Administration bewirken möge. ■

oben links: Das prachtvoll gestaltete Palais auf einem der von der europäischen Elite bevorzugten Hügel gegenüber dem Hafen war lange Zeit Wohnsitz des kroatischen Salpeter-Barons Pascual Babarizza.

Foto: Ana Soto Castro

oben rechts: Das 1906 eröffnete Gebäude der Deutschen Überseeischen Bank (Banco Alemán Transatlántico), eine eigens zur Eroberung der südamerikanischen Märkte gegründete Tochtergesellschaft der Deutschen Bank, dient heute als Einwohnermelde- und Standesamt der Region Valparaíso.

Foto: Marion Steiner, 2014

unten links und Mitte: Die stadtbildprägenden Standseilbahnen erleichtern der Bevölkerung von Valparaíso das Erklimmen der in steilen Hügellagen errichteten Wohnviertel.

Foto: Norbert Tempel, 2018

unten rechts: Valparaíso ist für seine „Murales“ bekannt – kunstvolle Graffiti, die häufig ganze Häuserwände zieren. Auf diesem Tor wird die Stadt selbst visualisiert, samt O-Bus, Ascensor und Mäwen.

Foto: Norbert Tempel, 2018



NUEVO PLANO DE LA CIUDAD DE VALPARAISO

por ALFONSO JARA D. (cartógrafo)

Escala 1:5500

EDICION ESPECIAL
CON MOTIVO DE SU
4º CENTENARIO

1936

LEYENDA

- FERROCARRILES
- TRANVIAS
- ASCENSORES
- CABALMEROS
- PLAZAS Y JARDINES
- IGLESIAS
- CURTELES DE BOMBAS
- QUEBRADAS
- CALLES EN PROYECTO

PEQUEÑOS: ANTOLELLA 177 5200

QUEMARE CON EL ORDENADO CONFORME A LA LEY ES DEPOSITADO INSCRIPCIÓN N.º 2722

TALLERES GRAFICOS DE PARRAL - VALPARAISO



Valparaíso – Chiles Welthafen am Pazifik

1936, als der umseitig abgebildete Stadtplan gedruckt wurde, hatte Valparaíso infolge der Verkehrsverlagerung durch den Bau des Panama-Kanals bereits an Bedeutung verloren. Goldene Zeiten hatten Stadt und Hafen in den 1910er und 1920er Jahren erlebt. Eine kleine Strecke historischer Fotos erinnert an diese Zeiten. ■ Norbert Tempel, Marion Steiner



1



2



3



4



5

Vorderseite: Die Sonderausgabe des Stadtplans von Valparaíso anlässlich des 400. Stadtjubiläums (1936) verzeichnet mehr als zwei Dutzend Standschiffbahnen („Ascensores“). Grafik: *Chilenische Nationalbibliothek*

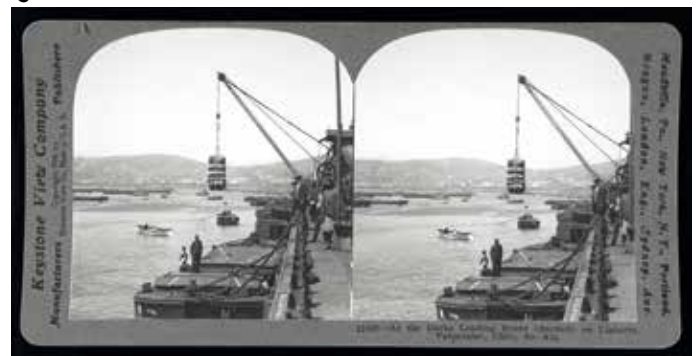
1: Bei diesem Blick über Hafen und Stadt hat der Fotograf den besonders aufwendig gebauten „Ascensor“ auf den Cerro Monjas um 1916 effektiv in Szene gesetzt.
Foto: Library of Congress, Washington

2: In den 1910er Jahren bot sich dieser Blick über den Platz Sotomayor unmittelbar am betriebsamen Hafen, in dem neben Dampf- und Segelschiffen Schwimmdocks zu erkennen sind. Zwischen Platz und Hafenkante verläuft die Eisenbahn.
Foto: Library of Congress, Washington

3: Die Straßenszene der Avenida Pedro Montt zeigt die Gleise der Straßenbahn und die elektrische Stadtbeleuchtung mit Bogenlampen in den 1910er Jahren. Noch ist kein motorisierter Individualverkehr zu erkennen.
Foto: Library of Congress, Washington

4: Die Motorisierung wirft ihre Schatten voraus: Ein Herr zeigt stolz auf die Hersteller-Aufschrift „Overland“ auf einer Überseekiste, in dem vermutlich sein neues Automobil „Made in Toledo, USA“ wohlbehalten angelandet wurde.
Foto: Library of Congress, Washington

5: Die Hafenszene zeigt mehrere Leichter, von denen Waren auf die Dampf- und Segelschiffe umgeladen wurden.
Foto: Library of Congress, Washington



6

6: Da die Seeschiffe nicht direkt am Kai anlegen konnten, erfolgte der Transport zu den in der Bucht vor Anker liegenden Schiffen mit Leichtern.

Foto: Library of Congress, Washington (aus einer Stereo-Bilderserie der Firma Keystone View Company, 1914)