

## NDB-Artikel

**Harkort**, *Johann Caspar* Stahlbrückenbauer, \* 22.1.1817 Harkorten bei Hagen (Westfalen), † 13.10.1896 Harkorten bei Hagen (Westfalen). (lutherisch)

### Genealogie

V →Joh. Caspar (1785–1877), Kaufm. u. Fabr., Mitgründer d. Hasper Werks 1827 (später „Harkortsches Bergwerk u. chem. Fabriken AG“) u. d. Harkortschen Brückenbauanstalt in Duisburg-Hochfeld, S d. Fabrikanten Johann Caspar (s. Gen. 1);

M Johanna (1791–1860), T d. Kaufm. Herm. Heinr. Ihne († um 1792) in Iserlohn u. d. Friederike Neuhaus (⊙ 2] 1797 →Joh. Heinr. Elbers, 1762–1852, Stahlfabr. in Hagen);

Ov →Friedrich (s. 1), →Gustav (s. 2);

B →Richard (1819–1910), Stahlfabr.;

- ⊙ Dortmund 1844 Maria Cäcilia (1821–91), T d. Kaufm. Cornelius Pottgießer in Dortmund u. d. Christina Wilh. Eilking;

5 T, u. a. Maria (⊙ →Wilibald Liebe, 1834–71, Ing., Brückenbauer), Anna (⊙ Robert Böker, 1845–1923, Ing., Brückenbauer), Cäcilie (⊙ →Albert Böker, 1842–1924, KR, Eisengroßhändler in New York, seit 1888 in Bonn), Johanna (⊙ →Wilh. Funcke, 1858–1910, KR, Schraubenfabr., nat.lib. Politiker, s. NDB V\*).

### Leben

H. besuchte die Gewerbeschule in Hagen und darauf die Handelsschule in Leipzig. Nach Ableistung des Militärdienstes trat er Ende der 40er Jahre in das väterliche Geschäft, ein kleines, durch Wasserkraft getriebenes Hammerwerk an der Ennepe, ein. Bald begründete er mit seinem Vater eine Schraubenfabrik und erzeugte in derselben, nachdem sie zur Maschinenfabrik erweitert worden war, auch Wagenbauteile, Achsen, Räder und dergleichen. – In den 50er Jahren übernahm er die Maschinenfabrik und ging zum Bau eiserner Brücken über, zunächst solcher für kleinere Flüsse, wie Lahn, Wupper, Ruhr, Mosel. Der erste Brückenbau (1846) war die Brücke über die Wupper in Rittershausen. Sie hatte eine Gesamtlänge von rd. 31,40 m, Lichtweite der beiden Überbauten je rd. 14 m; sie war die erste von privater Seite errichtete Brücke. Es folgte die Ruhrbrücke bei Werden (rd. 119 m lang), die ebenso wie die eingleisige Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Koblenz heute noch steht. Beide sind Muster des Großbrückenbaues. Auch am Bau der Weichselbrücke bei Dirschau (1857) arbeitete er mit.

H. erkannte die Entwicklungsmöglichkeiten des Verkehrs und damit auch des Großbrückenbaues. Jener lag zu Anfang ausschließlich in den Händen des preußischen Staates, in jeweils eigens dafür an Ort und Stelle errichteten Werkstätten. Um selbst solche größere Eisenkonstruktionen übernehmen zu können, legte H. ein neues größeres Werk in dem verkehrstechnisch günstig gelegenen Duisburg, unmittelbar am Rheinufer an. – Bis Anfang der 60er Jahre arbeitete er in Arbeitsgemeinschaft mit der Kölnischen Maschinenbau-Anstalt. Das Werk erhielt so den Ruf der größten und leistungsfähigsten Brückenbauanstalt der damaligen Zeit. Mit den darauf in rascher Folge zur Ausführung gelangenden Bauwerken konnte er allein fertig werden. Nebenher hatte er auch begonnen, im Ausland größere Brücken zu entwerfen und zu bauen, namentlich in Holland (über die Yssel bei Zütphen), Rußland, Österreich und in entfernteren europäischen sowie in Übersee-Staaten, namentlich in Portugal und auf Java. H. verwandte als einer der ersten für den Brückenbau Flußeisen und Walzstahl. 1871 übernahm er die Herstellung der sämtlichen Gebäude für die Wiener Weltausstellung, darunter die berühmte Rotunde. Dieser Kuppelbau hatte bei einer freien Weite von 100 m eine Höhe von 85,3 m und 7570 Tonnen Stahlgewicht. – Noch vor Vollendung der letzteren Bauten, 1872, verkaufte er das Duisburger Werk an eine Aktiengesellschaft (Gesellschaft Harkort in Duisburg), deren Leitung seine Schwiegersöhne Wilibald Liebe und Robert Böker übernahmen, die unter Ausdehnung des Werkes in seinem Sinne fortwirkten (eigene, von der Firma erdachte Bauweisen: Harkortsche Gelenkbrücken, Bogenbrücken mit Zugband unter Anwendung der freischwebenden Fahrbahn). Zu erwähnen sind aus dieser Zeit noch die Ausführungen von Luftdruckgründungen für Brückenpfeiler und ähnliche Bauwerke, von denen eine der bedeutendsten und schwierigsten die 1882-85 ausgeführte Gründung des Leuchtturmes auf dem Roten Sand in der Nordsee war. – Der Schulfrage, namentlich soweit sie das gewerbliche Unterrichtswesen in Westfalen betrifft, galt über seinen Beruf hinaus sein besonderes Interesse.

### **Werke**

*Weitere W Brücken:* üb. d. Lek b. Kuilenburg (Holland), 1866;

üb. d. Rhein b. Bommel, 1867;

üb. d. Elbe b. Stendal, 1867;

üb. d. Weser b. Bremen, 1868;

üb. d. Elbe b. Harburg u. in Hamburg, 1868;

üb. d. Donau b. Wien, 1868;

üb. d. Rhein b. Düsseldorf-Hamm, 1869.

### **Literatur**

Stahl u. Eisen v. 1.12.1896, S. 970 f. (P);

Glasers Ann. 1089, 1922, S. 146-48 (P);

J. C. H. GmbH, Harkorten b. Haspe i. W. 1674-1924, 1924;

C. Matschoß, Männer d. Technik, 1925.

### **Literatur**

*L z. Gesamtfam.:* E. Winkhaus, Wir stammen aus Bauern- u. Schmiedegeschl., 1932;

E. Soeding, Die Harkorts, 2 Bde., 1957. - Material im Stadtarchiv Hagen.

### **Autor**

Rudolf Albrecht

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Harkort, Johann Caspar“, in: Neue Deutsche Biographie 7 (1966), S. 678-679 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>



---

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---