

TR

Duisburg: Industriekultur am Rhein



TR

Themenroute 3

Duisburg: Industriekultur am Rhein



Inhalt

Einleitung

Einführung 8

Standorte der Themenroute 3

Landschaftspark Duisburg-Nord 11
 Ratingsee-Siedlung 14
 Hexion / Rütgers 15
 Grüner Pfad 16
 Grillo-Werke AG 17
 Zeche Friedrich Thyssen, Schacht 6 18
 Dichterviertel 19
 Siedlung Bergmannsplatz 20
 Pumpwerk Schmidthorst 21
 Siedlung Wehofen 22
 Kleine Emscher 23
 Klärwerk Emschermündung 24
 Zeche Walsum 25
 Nordhafen Walsum 26
 Kraftwerk Walsum 27
 Pumpwerk Schwelgern 28
 Alsumer Berg 29
 Pumpwerk Alte Emscher 30
 König-Brauerei 31
 Thyssen-Hauptverwaltung 32
 Werksbahn Thyssen 33
 Schiffswerften 34
 Hebeturm „Homberg-Ruhrorter
 Rheintrajektanstalt“ 35

Zeche Rheinpreußen Schacht 1/2 36
 Siedlung Rheinpreußen 37
 Siedlung Johannenhof 38
 Hafen Rheinpreußen 39
 Schacht Gerdt 40
 Haus Knipp-Eisenbahnbrücke 41
 Plangemühle Homberg 42
 Sachtleben Chemie 43
 Rheinhauser Bergbausammlung e.V. 44
 Wasserturm
 Rheinhausen-Bergheim 45
 Brücke der Solidarität 46
 Duisburg-Hochfelder
 Eisenbahnbrücke 46
 Margarethen-Siedlung 48
 Krupp Hüttenwerke Tor 1 49
 „Beamten-siedlung“ Bliersheim und
 Casino Krupp 50
 Wasserturm und Eisenbahnsiedlung
 Rheinhausen-Friemersheim 51
 Innenhafen Duisburg 52
 Museum der Deutschen Binnenschifffahrt 54
 Kläranlage Kaßlerfeld 55
 Rheinorange 56

Sperrtor Marientor 57
 Wasserturm Hochfeld 58
 DEMAG (heute Siemens) 59
 Hüttenwerke Krupp Mannesmann (HKM) 60
 Werkschiffhafen der Hüttenwerke Krupp
 Mannesmann (HKM) 62
 Siedlung Hüttenheim 63
 Krefeld-Uerdinger Brücke 64
 Wasserwerk Bockum 65
 Eisenbahner-Siedlung Wedau 66
 Rangierbahnhof, Ausbesserungswerk und
 Eisenbahnsiedlungen Wedau 67
 Eisenbahner-Siedlung Bissingheim 68
 Dickelsbach-Siedlung 69
 Haus Hartenfels 70
 Brückenlandschaft Ruhrae 71
 Hauptbahnhof Duisburg 72
 Impressum 76



Hüttenwerke Krupp Mannesmann. Foto: RIK / Guntram Walter

Einleitung

Die wirtschaftliche Bedeutung Duisburgs besteht in der Kombination von industrieller Produktion und der Funktion als wichtiger Verkehrsdrehscheibe. Die Häfen sind das westliche Eingangstor ins Ruhrgebiet und bilden den größten Binnenhafen der Welt. Über sie werden noch immer Erze aus aller Welt für die Hochhöfen Duisburgs (und des Saarlands) importiert und zum Beispiel Maschinenteile oder zu Coils aufgewickelte Stahlbleche exportiert. Der Umschlag erfolgt herkömmlich mit Kränen oder mit Containern von Rhein-See-Schiffen auf die Schiene, die Straße oder kleinere Schiffseinheiten, welche die Güter rheinwärts oder über den Rhein-Herne-Kanal in östliche Richtung transportieren.

Die Innenstadt Duisburgs ging aus einer mittelalterlichen Stadtanlage hervor, die im 19. Jahrhundert einige kleinräumigere Erweiterungen erfuhr. Zur elftgrößten Stadt der Bundesrepublik wurde Duisburg jedoch nur durch die zahlreichen Eingemeindungen, die seit dem Beginn dieses Jahrhunderts der Stadt mehrfach Zuwächse von wirtschaftlich

starken, industriell geprägten Gemeinden des Umlandes brachten. So wurden 1904/1905 Meiderich und Ruhrort wegen gemeinsamer Hafeninteressen, 1929 der »moderne Industrieort« Hamborn sowie Gebiete im Süden und schließlich 1975 Homberg, Rheinhausen und Walsum mit seinem Bergwerk zu Duisburg geschlagen. Die Themenroute führt durch alle diese ehemals selbständigen Städte. Sie waren und sind Standorte wichtiger industrieller Produktion und dazu gehöriger sozialer Einrichtungen und Institutionen.

Ein Teil der vorgestellten Ziele dient immer noch den Zwecken, zu denen er gebaut wurde, ein anderer hat neue Funktionen übernommen, einige warten (immer noch) auf eine fachgerechte Behandlung und neue Nutzung. Unterschiedliche Objekte aus verschiedenen Epochen der Industrialisierung laden auf dem Rundkurs dazu ein, sich vor Ort über ihre Geschichte zu informieren. Nicht alle sind frei zugänglich. Die Beschreibungen der einzelnen Standorte enthalten Hinweise, ob und wie ein Besuch möglich ist.

Die Themenroute führt Sie nicht nur zu Orten industrieller Tätigkeit. Neben den

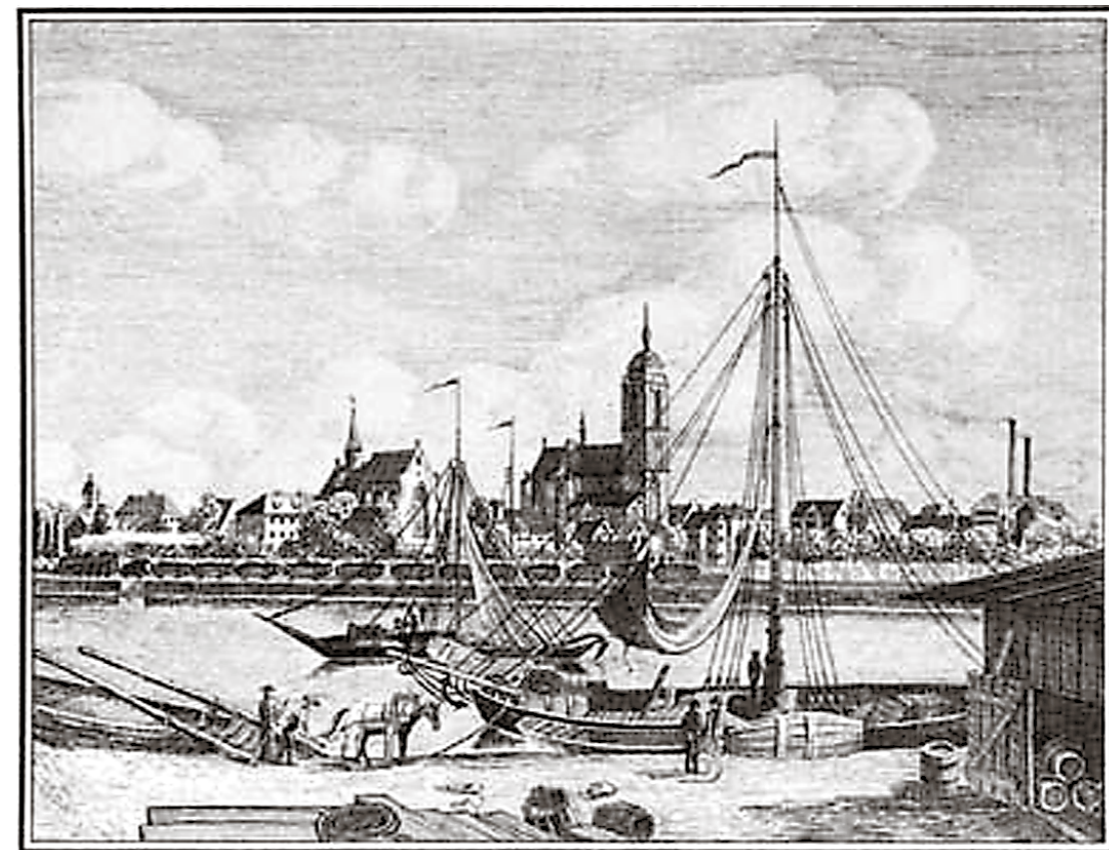
Aspekten der Gewinnung von Rohstoffen, der industriellen Produktion und der Abwicklung der Verkehrsströme auf dem Wasser, der Schiene und der Straße werden keinesfalls die Menschen vergessen, durch deren Arbeitskraft das in einander verzahnte Räderwerk funktionieren konnte. Die Wohnquartiere der Arbeiterfamilien kommen deshalb ebenso zur Geltung wie die Betrachtung des sozialen Engagements einzelner Unternehmerfamilien.

Die Routenpunkte sind wie die Perlen einer Kette aufgereiht. Wie jede gute längere Kette lässt sie sich zu kleineren Einheiten zusammenbinden. Aus dem Angebot der hier beschriebenen Objekte können individuell gestaltete Strecken zusammengestellt werden, die sich zu Fuß, mit dem

Rad, dem Auto oder dem öffentlichen Personennahverkehr erleben lassen.

Ausgangspunkt für unsere Route zur Industriegeschichte Duisburgs ist der Landschaftspark Duisburg-Nord. Im dortigen Besucherzentrum können Sie sich mit weiteren Informationen zu den Routen der Industriekultur und natürlich auch zum Landschaftspark versorgen.

Stadt Montan – so hieß einmal der Werbeslogan der Stadt an Ruhr und Rhein. Das ist nur zum Teil Geschichte geworden, aber große Teile der Stadt haben ihr Gesicht völlig verändert. Machen Sie sich auf eine Abenteuerreise durch die Geschichte, den Strukturwandel und die Gegenwart einer Stadt mit einem ganz besonderen Charme. Glückauf!



Die Duisburger Altstadt 1859.
Quelle: Stadtarchiv Duisburg

Blick auf die Duisburger Rheinfront.
Foto: RIK/Joachim Schumacher



Einführung

Als Handelsstadt erlebte Duisburg bereits im Mittelalter eine Blütezeit. Die noch in Teilen vorhandene Stadtmauer und die Reste einer Königspfalz unter dem Rathaus bezeugen dies. Ab dem 13. Jahrhundert allerdings verarmte die Stadt, da sich der Rhein in ein etwa drei Kilometer westlich der Stadt liegendes neues Flussbett verlagert hatte. So konnte die Wirtschaft Duisburgs nicht länger von der Lage an der Kreuzung zweier wichtiger Handelswege, der Nord-Süd-Verbindung, dem Rhein, und der alten West-Ost-Verbindung, dem Hellweg, profitieren. Von einer Handelsstadt, die immerhin zeitweise der Hanse angehörte, sank die Stadt zum Wohnort für Ackerbürger in einer insgesamt recht dünn besiedelten Gegend herab.

Anfang des 19. Jahrhunderts befand sich die Wirtschaft auf einem absoluten Tiefpunkt. Deshalb sollte das letzte königlich-preußische Privileg, aus dem die Stadt noch Bedeutung und Einkommen ziehen konnte, die Zollstation, in den 1820er Jahren auf die Hafenstadt Ruhrort übertragen werden. Der Ruhrorter Hafen befand sich in preußischem Besitz und war in den Jahren zuvor zu dem bedeutendsten Kohlenhandelsplatz Europas ausgebaut worden. Die Konkurrenz der

beiden Häfen war für den Rest des Jahrhunderts eine der Hauptantriebsfedern für den wirtschaftlichen Aufschwung der Region.

Für die Industrialisierung aber erwiesen sich die Bedingungen, die zuvor den wirtschaftlichen Niedergang bedeutet hatten, als günstig für die Stadt. Der hohe Platzbedarf von Fabrikationsanlagen konnte zwar nicht innerhalb der alten Stadtmauern gedeckt werden, aber auf der hochwasserfreien Feldmark zwischen Duisburg und dem Rhein standen ausreichende Flächen zur Verfügung. 1824 gründete Friedrich Curtius hier, im jetzigen Stadtteil Hochfeld, eine Sodafabrik, die erste industrielle Produktionsstätte Duisburgs. Um das Gebiet besser zu erschließen, ließen in den folgenden Jahren im Rhein-Kanal-Aktien-Verein zusammengeschlossene Kaufleute und Unternehmer einen Kanal im alten Bett des Rheins bauen. Mit diesem Kanal vom Rhein bis zum Marien- und Schwanentor, einem alten Stadttor, hatte Duisburg 1832 wieder Anschluss an den Rhein gefunden. Heute trägt dieser Kanal die Bezeichnung Außenhafen.

Durch diesen Hafen konnte Duisburg die Funktion einer Schnittstelle zwischen den reichen Kohlelagerstätten des Ruhrgebietes und der Verkehrsschiene Rhein ausbauen. Das Aufkommen der Dampfschiffahrt

ermöglichte es, große Gütermengen zuverlässig, relativ schnell und kostengünstig zu transportieren. Das Hochfelder Rheinufer entwickelte sich in den folgenden Jahren zu einem bevorzugten Standort für schwerindustrielle Unternehmen. Zwischen 1852 und 1876 ließen sich hier die Niederrheinische Hütte, das Hüttenwerk Vulkan, die Johannishütte von Krupp, die Fabrik feuerfester Produkte von Asmus, Vygen & Co., die Brückenbauanstalt Johann Caspar Harkort und die Duisburger Kupferhütte nieder. Ein weiterer Vorteil der Lage Hochfelds bestand in der Nähe zur Altstadt Duisburgs. So lag die Verkehrsader – wie gesagt – im Westen der Unternehmen, und der Bereich östlich der Fabrikanlagen konnte dazu genutzt werden, Arbeiter stadtnah anzusiedeln. So befanden sich die ersten – nicht mehr vorhandenen – Arbeiterquartiere in unmittelbarer Hafennähe zwischen Marien- und Schwanentor. Ende der 50er Jahre des 19. Jh. waren auf den Duisburger und Ruhrorter Hütten insgesamt schon 800 Arbeiter beschäftigt, rund ein Fünftel der Roheisenkapazität des deutschen Raumes lag zu dieser Zeit bereits am Rhein.

Die Konzentration der Roheisen- und Rohstahlproduktion an der Duisburger Rheinschiene führte zu einer sprunghaften Zunahme des Schiffsverkehrs auf dem Niederrhein. Während im 19. Jahrhundert die Erzschiffe jeweils nur wenige hundert Tonnen Fracht brachten und der Umschlag fast überwiegend in Handarbeit vollzogen wurde, setzte sich mit dem Bau der neuen Werkshäfen und Umschlaganlagen eine rationellere Umschlagtechnik durch. Dampf- und bald auch elektrische Kräne besorgten die Entladung.

Bis heute ist die Schwerindustrie Duisburgs ein wichtiger Partner und Auftraggeber der Rheinschiffahrt und Hafenwirtschaft, wengleich Strukturveränderungen die Massengüterverkehre reduziert haben.

Dagegen spielte der Steinkohlenbergbau im Duisburger Raum am Anfang der Industrialisierung eine vergleichsweise geringe Rolle, da hier die Kohle in größerer Tiefe lag als im östlichen Ruhrgebiet. Allerdings wurden diese Kohlevorkommen ab etwa 1870 ausgebeutet. Etwa hundert Jahre lang wurde dann

aber in den später eingemeindeten Orten, Hamborn im Norden sowie Homberg und Rheinhausen im Westen, Kohle in nennenswerten Umfang abgebaut. Böse Zungen sagen sogar, ein Grund für die Eingemeindung der nördlich gelegenen Stadt Walsum 1975 bestünde darin, dass Duisburg weiterhin Bergbaustandort bleiben wollte, weil das dortige Bergwerk bis heute Kohle fördert. Die Zechenschließungen in den 60er Jahren führten zu einer Konjunkturkrise, der die Stadt Duisburg mit der Schaffung von Gewerbegebieten begegnen wollte. So entstanden auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Neumühl in Hamborn in den 15 Jahren nach der Schließung ca. 10.000 Arbeitsplätze in Klein- und Mittelbetrieben. Das sind mehr, als es dort zur Zeit des Bergbaus gab.

Apropos Arbeitsplätze: Wie das übrige Ruhrgebiet auch, erfuhren Duisburg und die kleineren Gemeinden in seinem Umfeld der Industrialisierung ein explosives Bevölkerungswachstum durch den Zustrom Arbeit suchender Menschen. Dem durch die Industrie geprägten Hamborn wurden anfangs des 20. Jahrhunderts amerikanische Verhältnisse in Bezug auf die Geschwindigkeit des Wachstums der Ortschaft und der Zusammensetzung der Bevölkerung nachgesagt. Die Arbeitskräfte kamen nicht aus dem dünn besiedelten Umland. Soweit sie nicht aus anderen europäischen Industriezentren wie der Wallonie oder Schlesien auf der Suche nach besseren Arbeitsbedingungen einwanderten, wurden sie aus immer entlegeneren Gebieten im Osten des Deutschen Reichs angeworben. Jedes Land der Erde könnte stolz darauf sein, zu der Bevölkerung Hamborns beigetragen zu haben, heißt es in der Festschrift zur Stadterhebung. Immerhin stieg die Einwohnerzahl von 927 am Ende des 18. Jahrhunderts auf über Hunderttausend im Jahre 1911, als die Gemeinde ohne Zwischenschritte zur Großstadt erhoben wurde. Alle diese Menschen mussten untergebracht und versorgt werden. Da die Werksanlagen der Schwerindustrie des Duisburger Umlandes in einen ländlich geprägten Raum errichtet wurden, bauten die Unternehmer außer Massenquartieren (so genannten Bullenklöstern), mit Schlafsälen für Arbeiter zunehmend Werksiedlungen oder Kolo-

nien zur Unterbringung der Arbeiter und ihrer Familien. 144 fertig gestellte oder nur begonnene Siedlungen zeugen davon, wie Unternehmen, Baugenossenschaften und Kommunen der Wohnungsnot in Duisburg entgegen wirkten. Besonders groß war diese Not jeweils nach den Weltkriegen, als eine große Zahl von Flüchtlingen hierher strömte, so dass dann auch die Stadt sich verpflichtet sah, durch ihre eigene Wohnungsgesellschaft zusätzlichen Wohnraum zu schaffen.

Allerdings dienten die Siedlungen den Unternehmen auch dazu, Stammebelegschaften zu bilden, da die dort gebotenen preisgünstigen und attraktiven Wohnungen an den Arbeitsplatz gekoppelt waren. Deshalb führte der Arbeitsplatzverlust auch zur Kündigung der Bleibe der Familie, so dass die Arbeiter bei Streiks oder anderen Auseinandersetzungen mit ihren Arbeitgebern Gefahr liefen, in doppeltem Sinne »auf der Straße zu stehen«. Und nicht vergessen werden darf, dass das großzügig angebotene Gartenland, das heute die Siedlung so attraktiv wirken lässt, nicht nur der Erholung diente, sondern dass das hier meistens von den Frauen angebaute Gemüse eine dringend benötigte Ergänzung des Familieneinkommens darstellte, um die niedrigen Löhne auszugleichen.

Den größten Teil der Arbeitsplätze gab es früher in der Montanindustrie, also im Bergbau, in der Eisenverhüttung und der Stahlproduktion. Dennoch sollte nicht vergessen werden, dass das erste Industrieunternehmen Duisburgs, Curtius (heute: Mattes und Weber), der Chemiebranche zuzurechnen ist und sowohl die Textil- als auch die Tabakindustrie ebenfalls zu den alten hier ansässigen Branchen gehören. Von beiden sind kaum noch Spuren zu finden. Die in Duisburg hergestellten Textilien, z.B. Seidengaze für Mehlsiebe oder Sackleinen, dienten dem gewerblichen Einsatz. Die Tabakindustrie war eng verbunden mit dem Handelshaus Böninger, das sich auch als Spedition betätigte. Von dem Firmensitz am Innenhafen hat allein das Kontorhaus bis heute überdauert. In der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg war das Unternehmen Deutschlands zweitgrößte Tabakfabrik mit mehr als 1.000 Mitarbeitern und einem monatlichen Ab-

satz von mehr als 200 Tonnen Rauchtobak. Eine zusätzliche Bedeutung bekommt die Duisburger Tabakindustrie für historisch Interessierte aber auch, weil sich hier unter Martin Arronge 1848 die Association der Zigarrenarbeiter Deutschlands, eine ganz frühe Gewerkschaftsbewegung, gründete.

Nicht unterschätzt werden sollte die Bedeutung Duisburgs als Schnittstelle von Verkehrsadern, durch die schon die alte Hansestadt im Mittelalter aufblühen konnte. Heute ist das Stadtgebiet durchkreuzt von drei Autobahnen und zahlreichen Bahntrassen, die zum Teil der Deutschen Bahn AG zuzurechnen sind, zum größten Teil jedoch der Abwicklung des Werksverkehrs dienen. Verknüpft sind Schiene und Straße mit dem größten Binnenhafensystem der Welt. So haben sich hier zahlreiche Speditionen und Logistikunternehmen angesiedelt.

Bis heute ist Duisburg Deutschlands wichtigster Stahlstandort. Dennoch ist auch hier der Arbeitsplatzabbau dramatisch. Der Arbeitskampf um den Erhalt der Krupp'schen Hüttenwerke in Rheinhausen ist noch nicht vergessen. Nicht so bekannt ist allerdings, dass nicht nur Arbeitsplätze durch die Schließung des Krupp-Hüttenwerkes in Rheinhausen Arbeitsplätze in Duisburg verloren gingen, sondern dass allein die Belegschaft des Thyssen-Konzerns im Bereich Hamborn in den vergangenen zehn Jahren von über 22.000 auf 13.500 zurückging. Die Zahlen müssen vor dem Hintergrund gesehen werden, dass es bereits in den 70er und 80er Jahren auch schon zu massiven Arbeitsplatzverlusten in der Eisen- und Stahlbranche gekommen war. In Duisburg wurden in diesem Zeitraum durch Stilllegungen und die Einführung neuer Technologien allein in Unternehmen mit ehemals mehr als 100 Beschäftigten 66.822 Arbeitsplätze »abgebaut«.

Standorte der Themenroute 3

1 Landschaftspark Duisburg-Nord

Kristallisationspunkt des Landschaftsparks ist ein ehemaliges Thyssen'sches Hüttenwerk, das 1985 stillgelegt wurde und nach umfangreichen Bürgerprotesten nicht etwa abgerissen wurde, sondern als Projekt der Internationalen Bauausstellung Emscher Park zu einem Freizeitgelände umgestaltet wird. Der Park ist frei zugänglich und ganzjährig Tag und Nacht geöffnet. Besucher und Besucherinnen können auf die oberste Plattform eines Hochofens steigen, sich an industriegeschichtlichen oder naturkundlichen Führungen beteiligen, im Biergarten des Hüttenmagazins im Schatten des Gasometers verweilen oder an einer der zahlreichen angebotenen Veranstaltungen teilnehmen.

In den ausgedienten Industriehallen finden herausragende Kulturveranstaltungen von großen Ausstellungen über Jazz- und andere Konzerte, internationale Theaterfestivals bis zu Opernaufführungen statt. Im Spätsommer verwandelt sich die Gießhalle des Hochofen 1 zum Open Air-Kino, und von Zeit zu Zeit wird das Werk zur Kulisse für Feste oder Sportveranstaltungen.

Freitags, an Wochenenden und Feiertagen sorgt die spektakuläre Lichtinszenierung des Londoner Künstlers Jonathan Park, die das Hüttenwerk an Wochenenden, nach Einbruch der Dunkelheit in grünes, rotes und blaues Licht taucht, für ein immer wieder faszinierendes Erlebnis.

Von August Thyssen ab 1901 gebaut lag das Hüttenwerk direkt an den Kohlenfeldern des damals noch Gewerkschaft Deutscher Kaiser genannten Thyssen-Besitzes und hatte einen Anschluss über die Emschertalbahn an die Köln-Mindener Eisenbahn und das Flüsschen Emscher. 1908 waren alle fünf Hochöfen fertig gestellt. Bis zur



Landschaftspark Duisburg-Nord. Foto: RIK/ Guntram Walter

Kontakt & Infos

Landschaftspark Duisburg-Nord
Besucherzentrum
Emscherstraße 71
47137 Duisburg
www.landschaftspark.de
Informationen zum Angebot an offenen Führungen finden sich [hier](#).



Lichtinstallation des britischen Künstlers Jonathan Park. Foto: RIK/Thomas Berns

Stilllegung, als Überkapazitäten auf dem europäischen Stahlmarkt abgebaut werden mussten, produzierte das Werk Roheisen, hauptsächlich Speziallegierungen, als Vorprodukt für die Thyssen'schen Stahlwerke.

Mittlerweile entsteht auf der über 200 Hektar großen Industriebrache zwischen den Stadtteilen Meiderich und Hamborn ein Park neuen Typs, der die seit 1985 wild gewachsene Vegetation und die Industriebauten des

Hüttenwerks miteinander verbindet. Taucher nutzen den inzwischen mit ca. 20.000 m³ Wasser gefüllten Gasometer als Trainingsraum und der Deutsche Alpenverein baute einen Teil der alten Erzbunkeranlage zu einem

Klettergarten aus. Das ehemalige Thyssen-Gelände ging für symbolische 1 DM in den Besitz der Stadt Duisburg über, die heute über ihre Tochter, die Landschaftspark Duisburg-Nord GmbH die weitere Entwicklung steuert.

Ratingsee-Siedlung. Foto: RIK / Reinhold Budde



2 Ratingsee-Siedlung

Nach dem Ersten Weltkrieg zogen sich die Unternehmen größtenteils aus dem Werkswohnungsbau zurück. Das Eigentum an den Bergarbeitersiedlungen wurde an die neu geschaffene Treuhandstelle für Bergarbeiterwohnungen übergeben. Dennoch blieb der Wohnungsmangel für die „unteren Bevölkerungsschichten“ und kinderreiche Familien besonders nach den Weltkriegen bedrückend. Die Wohnungsnot in den 20er-Jahren veranlasste das Stadtbauamt der Stadt Duisburg selbst die Initiative zu ergreifen und mit dem Bau von insgesamt drei Typenhaussiedlungen nach moderns-

ten städtebaulichen Konzeptionen Abhilfe zu leisten. Auf die Dickelsbachsiedlung in Wanheimerort folgten die Siedlung am Parallelhafen in Neuenkamp und schließlich die Siedlung Ratingsee in Meiderich.

Auf der Fläche eines verfüllten Sees, der in der Nähe des Ratingshofes in Meiderich bei der Regulierung der Ruhr Anfang des Jahrhunderts entstanden war, wurde nach den Plänen des städtischen Beigeordneten Karl Pregizer und seinen Mitarbeitern Hermann Bräuhäuser und Heinrich Bähr 1927/28 eine Siedlung mit 215 Häusern errichtet, von denen noch 184 erhalten sind. Seit 1998 ist die Siedlung denkmalgeschützt.



Luftbild von 1931. Quelle: Stadtarchiv Duisburg

Kontakt & Infos

Ratingsee-Siedlung
Emmericher Straße
47138 Duisburg

3 Hexion / Rütgers

Die Geschichte der Teerdestillationen im Ruhrgebiet geht auf Julius Rütgers zurück, der als 19-Jähriger 1849 in Essen ein Imprägnierwerk gründete. Um sich von den englischen Importen unabhängig zu machen, nutzte er das Nebenprodukt Steinkohlenteer aus den städtischen Gasanstalten. Ab 1860 wurde ein Netz von Teerdestillationen errichtet, um die hölzernen Eisenbahnschwellen mit Teer gegen ein Verfaulen zu schützen. 1905 bauten die Rütgerswerke eine erste Niederlassung auf Duisburger Boden in der Nähe des Wanheimer Kultushafens.

Im selben Jahr wurde auf Anregung von August Thyssen von acht Zechenkokereien des Ruhrgebietes die Gesellschaft für Teerverwertung (GfT), Meiderich, auf genossenschaftlicher Basis gegründet, um das anfallende Nebenprodukt Teer einer sinnvollen Nutzung zuzuführen. Noch im selben Jahrzehnt entwickelte sich der Betrieb zur weltgrößten Teerdestillation. Meiderich wuchs in der Folgezeit zu einem bedeutenden Standort der Kohlechemie heran, so wurde hier in den Jahren 1927 bis 1929 die weltweit erste großtechnische Anlage

zur Kohlehydrierung nach dem Bergius-Verfahren gebaut. Unter dem Konkurrenzdruck der Petrochemie fusionierten die Rütgerswerke und die GfT 1964 zur späteren „Rütgerswerke AG“. Neun Jahre später wurde die VfT zu einer Rütgers-Konzerngesellschaft. 1997 schließlich übernahm die auf dem gleichen Gelände ansässige Bakelite AG Werk Meiderich die strategische Führung, nachdem Rütgers die Teeraktivitäten in Castrop-Rauxel konzentriert hatte.

Der Name Bakelite steht weltweit für den ersten vollsynthetischen Kunststoff. Erfinder des bis heute gültigen Prinzips zur Herstellung duroplastischer Kunststoffe war der belgische Chemiker Dr. Leo Hendrik Baekeland. 1910 gründeten Baekeland und die Rütgerswerke in der Nähe von Berlin die Bakelite GmbH. Nach dem Zweiten Weltkrieg wird der Firmensitz nach Iserlohn-Letmathe verlegt. 1957 beginnt das Unternehmen mit der Produktion im Werk Duisburg-Meiderich. Die ehemalige Bakelite AG gehört seit 2005 zum US-Unternehmen Hexion Speciality Chemicals (2010 umfirmiert in Momentive, seit 2015 wieder Hexion) mit Sitz in Ohio. Sie zählt zu den weltweit führenden Herstellern duroplastischer Kunststoffe.

Kontakt & Infos

Hexion GmbH
Varziner Straße 49
47138 Duisburg-Meiderich
www.hexion.com

RÜTGERS Group
Varziner Straße 49
47138 Duisburg
www.raincarbon.com



Grüner Pfad.
Foto: RIK/
Reinhold Budde

4 Grüner Pfad

Von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft wurde der beiderseits ihrer Stammstrecke liegende Bereich des Ruhrgebiets mit mehreren Strecken erschlossen. Die vor allem für den Kohlentransport gebaute Emschertalbahn führte von Dortmund bis zum Rhein durch die Gärten und Hinterhöfe des Reviers. Auf dieser 1872 bis 1878 erbauten Strecke wurde ein umfangreicher Kurzstrecken-Güterverkehr zwischen den Zechen, Kokereien, Kraftwerken und Hütten der Emscherregion sowie den Duisburg-Ruhrorter Kohlenumschlagshäfen abgewickelt. Als eine dieser Teilstrecken wurde 1875 die Verbindung Sterkrade - Neumühl - Meiderich-Nord eingeweiht, die in der Nähe des Bahnhofs (Hamborn-) Neumühl die alte Provinzialstra-

ße, die heutige B 8, kreuzt. Das massive Gebäude des Bahnhofs Neumühl weist auf den nur kurzzeitig bedeutsamen Personenverkehr hin. Dieser verlagerte sich später zum 1912 eröffneten zentraler gelegenen Hamborner Bahnhof. Seine Bedeutung für die Industriegeschichte erhielt der Neumühler Bahnhof vor allem durch die hier anschließende Werksbahn der Thyssenschen Werke im Duisburger Norden. Nach Aufgabe der Strecke 1981 dient der Bahnhof Neumühl - äußerlich stark verändert - heute als Wohnhaus.

Auf der stillgelegten Trasse wurde vom Regionalverband Ruhr der „Grüne Pfad“ als einer der ersten Bahntrassen-Radwege im Zuge des Emscher Park Radwegs von Ruhrort bis Oberhausen angelegt. Er gewinnt seinen Reiz dadurch, dass er zum einen ungewöhnliche Einblicke auf ehemalige und noch arbeitende Industrieanlagen ermöglicht und auf der anderen Seite durch eine seit der Aufgabe der Strecke wiedererstarkte Natur führt. Auf einer Länge von 6,3 Kilometern (von Duisburg-Meiderich bis Oberhausen-Buschhausen) wurde der vorher durch eine wassergebundene Wegedecke befestigte Weg asphaltiert. Seit 2018 gibt es außerdem Licht im Dunkeln: Ein Duisburger Schüler-team hat auf einer Länge von 2,6 Kilometern einen Spezialbelag aufgetragen, der tagsüber Licht absorbiert und nachts leuchtet.

Kontakt & Infos

Grüner Pfad
Neumühler Straße
47138 Duisburg



Grillo-Werke.
Foto: RIK /
Reinhold Budde

5 Grillo-Werke AG

Wilhelm Grillo begann 1842 als gerade 23-Jähriger einen beeindruckenden Unternehmensaufbau. Einer Eisenwarenhandlung in Mülheim folgend, gründete er 1849 ein Zinkwalzwerk in Duisburg-Neumühl. 1855 errichtete er in Oberhausen die erste Produktionsstätte für Zinkweiß, eine Zinkoxid-Qualität, die hauptsächlich als Farbpigment zum Einsatz kam. Daneben betrieb er dort zwei Walzstraßen für Rohzink und eine Gaserzeugungsanlage, die das werkeigene Beleuchtungsnetz und das der aufstrebenden Stadt Oberhausen versorgte. Ab 1881 wurde das von den Oberhausener Betrieben benötigte Rohzink in einer eigenen Hütte in Duisburg-Hamborn erzeugt. Dabei wurden heimische, schwefelhaltige Zinkerze in einem Muffelofen verhüttet. Das zwangsläufig anfallende Schwefeldioxidgas wurde mittels kaltem Brunnenwasser entfernt, gereinigt und in flüssiger Form zwischengelagert. So war der „Hüttenrauch“, der über einen 125 m hohen, gemauerten Kamin abgeführt wurde, frei von schwefelhaltigen Abgasen und das saubere, verflüssigte Schwefeldioxid konnte zu handelsüblicher Schwefelsäure umgearbeitet werden.

Bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs entwickelte sich das Unternehmen zum größten

Zinkhalbzeug- und Zinkweißhersteller sowie SO₂-Verkäufer in Deutschland. Nach dem kriegsbedingten Erliegen der Produktion wurden die Produktionsanlagen mit Ausnahme der Zinkhütte wiederaufgebaut. 1974 zog sich Grillo nach 120 Jahren ganz aus Oberhausen zurück. Die Schwerpunkte für die Bereiche Metall und Chemie liegen seitdem in Duisburg-Hamborn und seit 1997 auch in Frankfurt. Die 1966 von Grillo mitbegründete Rhein-zink hat ihren Sitz in Datteln.

Die Gesellschafteranteile der Grillo-Werke befinden sich ausschließlich in Händen der Familie, die nunmehr in der fünften Generation erfolgreich unternehmerisch tätig ist gemäß dem Firmenmotto: „Fortschritt als Tradition“.

Kontakt & Infos

Grillo-Werke AG
Hauptverwaltung
Weseler Str. 1
47169 Duisburg
www.grillo.de



Zeche Friedrich
Thyssen, Schacht 6.
Foto: RIK/Walter

6 Zeche Friedrich Thyssen, Schacht 6

In einer Parkanlage hinter der Verwaltung der Thyssen-Gas AG, einem Nachfolgeunternehmen der Friedrich-Thyssen AG, befindet sich das letzte Fördergerüst in Hamborn. Unter dem Namen Friedrich Thyssen waren nach dem Ersten Weltkrieg die Energie liefernden Unternehmungen aus dem Gesamtkonzern ausgegliedert worden.

Bei dem gusseisernen Fördergerüst des Bergwerks Friedrich Thyssen 1/6 handelt es sich um die erste industrielle Anlage in Duisburg, die unter Denkmalschutz gestellt wurde. Es wurde 1907 über dem damals abgeteuften Schacht 6 als Stahlkonstruktion in Form eines eingeschossigen deutschen Streben-Gerüsts mit nebeneinander liegenden Seilscheiben errichtet und ist das letzte so gestaltete Fördergerüst in Deutschland, das sich noch an seinem Originalstandort befindet.

Es erinnert an ein Jahrhundert Bergbaugeschichte in einem Ort, in dem 1876 erstmals Kohle gefördert wurde und der 1976 mit der Schließung der Zeche Friedrich Thyssen 2/5 sein letztes Bergwerk verlor.

Kontakt & Infos

Zeche Friedrich Thyssen, Schacht 6
Duisburger Straße
47166 Duisburg



Dichterviertel
in Duisburg-
Hamborn. Foto:
RIK/Walter

7 Dichterviertel

Auf einer Fläche von ca. 15 ha errichtete die Gewerkschaft Deutscher Kaiser in den ersten eineinhalb Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts 370 zwei- bis dreigeschossige Gebäude, um die zahlreich benötigten neuen Arbeitskräfte in unmittelbarer Nähe zur Schachanlage Friedrich-Thyssen 1/6 unterbringen zu können. Die Siedlungsanlage ist rasterförmig aufgeschlossen mit einer streng linear aufgereihten Blockrandbebauung um Innenhöfe, die teilweise so groß sind, dass „eine Go-Kart-Bahn dort Platz finden würde“, wie der Volksmund meint.

Um der Monotonie des regelmäßigen Siedlungsgrundrisses entgegen zu wirken, sind die Häuser zur Straßenseite abwechslungsreich gestaltet. Neben verputzten Fassaden mit Bandmotiven, Erkern und Ecktürmchen sind besonders die Häuserfronten mit einem Wechsel von Putz- und Ziegelornamenten und vorgeblendetem Fachwerk im Giebelbereich typisch. Diesem Bild korrespondierte die abwechslungsreiche Dachlandschaft. Rundbogenfenster und rechteckige Fensteröffnungen bieten eine zusätzliche Abwechslung und täuschen darüber hinweg, dass hier sehr ökonomisch mit der Fläche umgegangen wurde. Um mehr Menschen auf gleicher Fläche unterzubringen, baute man in die Höhe,

bot Etagenwohnungen an und verzichtete auf Vorgärten. Jeweils vier oder mehr Häuser sind zu einer Zeile zusammengefasst und haben eine einheitliche Fassadengestaltung. So wirken die Häuser großzügiger, als sie es sind, weil von der Straßenseite aus nicht zu erkennen ist, wie viele Wohnungen sich in einer Häuserzeile befinden bzw., wie viele Menschen in der Siedlung untergebracht waren.

Nachdem die Siedlung 90 Jahre von ihren Eigentümern vernachlässigt wurde, wird sie seit einigen Jahren aufwendig modernisiert, um das soziale Gefüge zu stabilisieren.

Kontakt & Infos

Dichterviertel
Schillerstraße /
Kurt-Spindler-Straße
47166 Duisburg



Siedlung Bergmannsplatz. Foto: RIK/Budde

8 Siedlung Bergmannsplatz

Obwohl der zentrale Platz durch einen Hochbunker aus dem Zweiten Weltkrieg dominiert wird, zeigt die von der Zeche Neumühl in den Jahren 1907 bis 1909 errichtete Siedlung um den Bergmannsplatz eine „vorbildliche gartenstädtische Anlage“. Durch den Bau unterschiedlicher Haustypen (ca. 15 Versionen, in denen zwei bis sechs Familien wohnen konnten) in ein und derselben Straße wurde eine größtmögliche Abwechslung im Straßenbild erreicht, ohne die Einheitlichkeit der Gesamtanlage jemals in Frage zu stellen. Außerdem stehen den Mietern großzügige Gärten und Vorgärten zur Verfügung. Die Fassaden sind dem Heimatstil verpflichtet und werden durch Putz- und Ziegelfelder sowie Fachwerke aufgelockert.

Ein Teil der Bergarbeiterhäuser Neumühls wurde abgerissen, weil zum einen Häuser durch Bergsenkungen stark beschädigt waren, zum anderen aber auch, weil die Siedlungsanlage nicht ins städtebauliche Konzept der 1970er Jahre passte. So konnte auch die jetzt noch vorhandene Siedlung nur durch massiven Bürgerprotest erhalten werden. Heute ist sie saniert und steht unter Denkmalschutz.

Kontakt & Infos

Siedlung Bergmannsplatz
Bergmannsplatz
47167 Duisburg



Pumpwerk Schmidthorst.
Quelle: Emschergenossenschaft

9 Pumpwerk Schmidthorst

Das 1929 errichtete Pumpwerk Schmidthorst ist das jüngste der drei von Alfred Fischer geplanten Pumpwerke der Emschergenossenschaft im Duisburger Norden. Der Bau des Pumpwerks wurde notwendig, um große Bereiche Hamborns trocken zu legen, die nach bergbaubedingten Bodensenkungen unter Wasser standen. Die heute unter Denkmalschutz stehende Anlage leitet das über die Kanalisation zufließende Schmutzwasser über unterirdische Druckrohrleitungen zur Kleinen Emscher über.

Das Pumpwerk Schmidthorst (benannt nach der östlich gelegenen Gemarkung) besteht aus drei Baukörpern. Ein eingeschossiger Trakt verbindet das eigentliche Pumpwerk mit dem zweigeschossigen Wohnhaus für die Maschinisten. Typisch für Fischer ist die horizontale Gliederung der Fassaden durch die in Betonrahmen eingefassten Fenster. Da Fischer keinen „deutschen“ sondern den so genannten „Internationalen“ Stil in der Baukunst bevorzugte und somit nicht ins Konzept der nationalsozialistischen Kulturpolitik passte, wurde er 1933 als Direktor der Essener Handwerker- und Kunstgewerbeschule zusammen mit anderen Lehrkräften seines Amtes enthoben.

Kontakt & Infos

Pumpwerk Schmidthorst
August-Thyssen-Straße 65 /
Ecke Markgrafenstraße
47166 Duisburg



Siedlung Wehofen.
Foto: RIK/Budde

10 Siedlung Wehofen

Für die Belegschaft der Zeche Wehofen ließ die zum Thyssen-Bergbau gehörige „Gewerkschaft Rhein I“ ab 1912 die Siedlung Wehofen erbauen. 1918 standen bei einer Belegschaft von 1.545 Beschäftigten 877 Wohnungen zur Verfügung. Zehn Jahre später wurde die Kohlenförderung eingestellt.

In der Siedlung Wehofen beherrscht der Ziegelrohbau den Charakter des Gesamtbildes. Die Anlage von Vorgärten und Grünflächen, die Herstellung von niedrigen Verbindungsbauten zwischen den einzelnen Gebäudegruppen, besonders aber die Bepflanzung der Bürgersteige mit Bäumen haben diese Siedlung zur wahren Gartenstadt erhoben. Um mit dem Grund und Boden nicht gar zu verschwenderisch umzugehen, ist im Großen und Ganzen der Gruppenhausbau gewählt worden. Jedes Haus, mit besonderem Eingang für die einzelnen Wohnungen versehen, reiht sich in kurzem Abstand an das andere, so dass die Häuserfront selbst ein einheitliches Gepräge abgibt. Das für sich schon schöne Einzelhaus erhält durch seine angemessene Gruppierung in den Häuserverband gesteigerte Wirkung.

Im Jahre 1913 entstand in der Holtener Straße eine Konsumanstalt, angesichts der abgelegenen Lage eine notwendige Einrichtung. Das gleichmäßige Straßenraster unterscheidet Wehofen von anderen Siedlungen der gleichen Zeit und verweist auf die sparsame, zweckbetonte Tradition des Thyssenschen Werkwohnbaus. Gleichzeitig zeigen Fassadengestaltung und Dachformen Verwandtschaft mit den „malerischen“ Entwürfen des Heimatstils.

Kontakt & Infos

Siedlung Wehofen
Dr.-Hans-Böckler-Straße /
August-Thyssen-Straße
47179 Duisburg



Kleine Emscher.
Foto: RIK/Walter

11 Kleine Emscher

Die Emscher, das Flüsschen des nördlichen Ruhrgebiets, ist dem weiten Umland als „Köttelbach“ bekannt, der zahlreichen Zechen, Eisenhütten, Stahlwerken, Industrie- und Gewerbeanlagen als Abflussrinne für die Abwasserfracht diente. Hinzu kamen die Schmutzwässer aus den Wohnsiedlungen der rasant angewachsenen Bevölkerung.

Ende des 19. Jahrhunderts erwiesen sich die Einleitungen der Abwässer in die Emscher immer deutlicher als hygienisches Problem. Anstatt durch die Strömung des Flüsschens in den Rhein abzufließen, sammelte sich das Schmutzwasser zu Seen in Senken, die nach dem Abbau der Kohle durch das Zusammenfallen der unterirdischen Hohlräume entstanden. Diese gefährlichen Seuchenherde sollten durch die Regulierung des Stromes ausgeschaltet werden.

Deshalb gründeten 1899 Vertreter von Kommunen, Bergbau und Industrie die Emschergenossenschaft, den ältesten deutschen Abwasserverband. Um den Abfluss wiederherzustellen, wurden die Wasserläufe begradigt und vertieft. Dazu wurden längere Abschnitte der Emscher und einiger Nebenläufe auf völlig neue Trassen verlegt. Cha-

rakteristisch für dieses Abwassersystem mit insgesamt 350 km Streckenlänge waren die offenen Rinnen, deren baulicher Zustand im Gegensatz zu unterirdischen Kanälen leicht kontrolliert werden konnte, da in dem Gebiet immer noch Bergsenkungen vorkamen.

Heute wird die Emscher Zug um Zug wieder naturnah gestaltet und die Abwässer unterirdisch geführt.

Kontakt & Infos

Kleine Emscher
Kolpingstraße
47179 Duisburg

12 Klärwerk Emschermündung

Eine Verschmutzung des Rheins durch die Emscher ist heute nicht mehr gegeben. An der Mündung ist das Wasser in der Emscher nach dem Stand der Technik gereinigt. Dies war nicht immer so: Noch Anfang der 70er Jahre gelangte die Schmutzfracht von 2,4 Mio. Menschen sowie zahlreicher Industriebetriebe nahezu ungeklärt in den Rhein. Daher baute die Emschergenossenschaft das Klärwerk Emschermündung vor allem zum Schutz des Rheins. Die Anlage im Städtedreieck Dinslaken - Duisburg - Oberhausen wurde 1976 fertiggestellt und war mit einer Gesamtfläche von 75 Hektar damals das größte Klärwerk Europas. Durch das „KLEM“, wie die Anlage bei der Emschergenossenschaft abgekürzt heißt, fließt die gesamte Emscher. Bei Niedrigwasser reinigt das Klärwerk 10.000 Liter Wasser pro Sekunde, bei Hochwasser maximal die dreifache Menge. Steigt der Wasserpegel der Emscher noch stärker an, geht die Anlage in Teilreinigung. Bei extremem Hochwasser, das z. B. in den Jahren 1981 und 1995 mit jeweils über 240.000 Litern pro Sekunde erreicht wurde, wird die Emscher zum Schutz des Klärwerks „ausgesperrt“,



Klärwerk Emschermündung.
Quelle: Emschergenossenschaft

sie fließt dann für kurze Zeit ungereinigt, aber stark verdünnt an der Anlage vorbei.

Um den Anschluss an den Stand der Technik zu halten, wurde das „KLEM“ 1994-95 erweitert. Zusätzliche Beckengruppen ermöglichen jetzt auch den systematischen Abbau von Phosphor und Stickstoff. Diese verschmutzen das Wasser zwar nicht, sind aber als Nährstoffe eine Ursache für übermäßiges Algenwachstum, das letztlich zur Sauerstoffzehrung in den Gewässern führt. Zwischen 2017 und 2018 wurde das „KLEM“ umgebaut und fit gemacht für das Neue Emschertal, das derzeit auch ökologisch ein neues Gesicht erhält – als ein blauer Fluss mit grünen Ufern.

Kontakt & Infos

Klärwerk Emschermündung
Turmstraße 44a
46539 Dinslaken
Besichtigung:
Kontakt über Emschergenossenschaft / Lippeverband (für Gruppen ab zehn Personen)
www.eglv.de

13 Zeche Walsum

Schon frühzeitig hatte August Thyssen begonnen, sich den Besitz der Kohlenfelder in Walsum zu sichern. Seit 1904 in Planung, konnten wegen zahlreicher Schwierigkeiten erst 1927-30 die Schächte 1 und 2 abgeteuft werden. Das Fördergerüst über Schacht 1 (Franz-Lenze-Schacht) wurde 1938/39 errichtet, die Förderung begann im Juni 1939.

Nach dem Krieg wurde die Zeche weiter ausgebaut und bereits 1949 konnte Kohle mit einem Panzerförderer und einer luftbetriebenen Schrämmaschine mechanisch abgebaut werden. 1954/55 entstand das Fördergerüst von Schacht 2 (Wilhelm-Roelen-Schacht). Die Kohlegewinnung wurde durch den Einsatz von Abbaumaschinen, vor allem von Doppelwalzen-Schrämlader, aber auch von Kohlenhobeln voll mechanisiert. 1960 wurde das unmittelbar benachbarte Kraftwerk in Betrieb genommen. Im Rahmen der Nordwanderung des Bergbaus entstand 1979-87 der Schacht Voerde, über den die Zeche mit Material versorgt wurde, während in Walsum weiterhin die Kohle gefördert wurde. 1998 betrug die tägliche Produktion ca. 12500 Tonnen, das sind mehr als drei Millionen Tonnen pro Jahr. Das Bergwerk hatte in dieser Zeit eine Belegschaftsstärke von ca. 4.200.

Nach Protesten von Anwohnern, die im Umfeld der Rheindeiche Bergsenkungen befürchteten, kam es 2005 zur „Walsumer Verständigung“ und 2006 zum endgültigen Stilllegungsbeschluss. Am 1. Juli 2008 endete die Kohleförderung in Duisburg. Ab 2014 wird das komplette Grubenwasser vom Niederrhein in Walsum abgepumpt und in den Rhein eingeleitet. Für die Wasserhaltung, eine der so genannten „Ewigkeitsaufgaben“ des Bergbaus, ist einer der beiden Fördertürme wichtig. Auf ihm werden die Pumpen installiert, die das Wasser zur Oberfläche transportieren. Schacht 2 wurde zu diesem Zweck halbiert, während das Fördergerüst des Franz-Lenze-Schachtes als Denkmal erhalten bleibt. Die übrigen Bergwerksanlagen wurden 2009-12 abgerissen. Einen Teil des Gesamtareals von 25 Hektar, auf dem 52 Gebäude standen, hat das benachbarte Kraftwerk für Umweltschutzanlagen übernommen.



Zeche Walsum.
Foto: RIK/Walter

Das 70 m hohe Fördergerüst des Franz-Lenze-Schachtes ist ein Turmgerüst der so genannten Lenze-Mommertz-Anordnung. Es gilt als letzte Entwicklungsstufe des Pyramidengerüsts, hat aber anstelle der schräg stehenden Streben senkrechte Tragglieder. Dieser Gerüsttyp wurde in den 1930er Jahren entwickelt und galt als Alternative zu den Fördertürmen mit ihren im Turmkopf aufgestellten Maschinen, weil die Fördermaschinen platzsparend sehr eng an das Fördergerüst herangerückt und leichter gewartet werden konnten.

Kontakt & Infos

Zeche Walsum
Dr.-Wilhelm-Roelen-Str. 129
47179 Duisburg



Nordhafen
Walsum. Foto:
RIK/Walter

14 Nordhafen Walsum

Das nördlichste Hafenbecken Duisburgs - der Nordhafen Walsum - liegt in der Nähe des Anlegers der Autofährverbindung Orsoy - Walsum. Er war der letzte Zechenhafen am Rhein, der bis 2007 seiner ursprünglichen Bestimmung als Hafenanlage für das Bergwerk Walsum diente. Das von Thyssen angelegte Bergwerk war die letzte auf Duisburger Stadtgebiet fördernde Schachtanlage. Alle anderen Zechen im Stadtgebiet wurden bereits in den 1960er und 1970er Jahren geschlossen.

Seit der Aufnahme der Förderung 1939 wurden insgesamt über 100 Millionen Tonnen Steinkohle zu Tage gebracht, die überwiegend an die Kraftwerke der Steag in Walsum und Voerde sowie an Elektrizitätsversorgungsunternehmen in Nordrhein-Westfalen und Süddeutschland geliefert wurden.

Der Nordhafen Walsum wurde während der Bauzeit des Bergwerks zwischen 1933 und 1936 angelegt, um den Rhein für den Abtransport der Kohle sowie der Kraftwerksasche zu nutzen. Der Hafen besteht aus einem lang gestreckten Stichhafenbecken von etwa 450 Meter Länge und 80 Meter Breite. Der Hafenkopf wurde zu einem Wendebassin erweitert, zum Rhein besteht eine kanalähnliche Verbindung. Auf der gegen Hochwasser geschützten Kaianlage besorgten zwei Wippkräne den Kohlenumschlag. Die Asche aus dem nah gelegenen Heizkraftwerk und das Bergematerial werden mit Hilfe von Förderbändern verladen. Der Verkehr wurde auf der Kaiserstraße durch eine Hubbrücke über den Hafenskanal geleitet. Sie ermöglichte es, dass der Hafen auch bei Hochwasser angefahren werden konnte. Seit 2012 ist die denkmalgeschützte Brücke aufgrund baulicher Mängel für den Pkw-Verkehr gesperrt.

Kontakt & Infos

Nordhafen Walsum
Königstraße
47178 Duisburg

15 Kraftwerk Walsum

In Duisburg-Walsum betreibt die STEAG die Kraftwerksblöcke 7, 9 und 10 mit einer elektrischen Gesamtleistung von 1.310 MW Brutto (1.199 MW Netto).

Die Geschichte des Standortes beginnt bereits 1928. Die ersten Anlagen dienten dem Energiehilfsbetrieb des Bergwerks Walsum. 1957 nahm der 68 MW-Block - als erstes Kraftwerk mit Dampferzeuger, Turbine und Generator im Blockbau - seine Arbeit auf. 1959/60 gingen die beiden damals größten Steinkohle-Kraftwerksblöcke 7 und 8 mit einer Leistung von je 150 MW in Walsum in Betrieb. 1988 wurde das Kraftwerk mit einer Rauchgasentschwefelungsanlage nachgerüstet. Das hochmoderne Heizkraftwerk 9 (410 MW) wird im gleichen Jahr mit voller Umweltschutztechnik angefahren. Es ersetzt die alten Blöcke 6 und 8. Block 9 ist einer der Ersten, der - mit einem Trockenaschenabzug ausgerüstet - in der Lage ist, Ballastkohle (mit sehr hohem Aschegehalt) zu verbrennen. Gleichzeitig wurde dabei die Bildung von Kohlenmonoxid und Stickstoffoxid verringert.

Weitere technische Neuerungen reduzierten den Eigenbedarf der Blockanlage sowie die Reparatur- und Störanfälligkeit. Im Block 9 wurden die Mittel- und Niederdruckteile der Turbine asymmetrisch ausgeführt, wodurch selbst bei geringer Stromerzeugung eine Wärmeauskoppelung mit gutem Wirkungsgrad erzielt wird. Bei der Kraft-Wärme-Kopplung des Kraftwerks Walsum wird ein Teil des Dampfes aus der Turbine ausgekoppelt und für die Prozessdampfversorgung und die Fernwärmeerzeugung genutzt. Es werden eine nahegelegene Papierfabrik mit Prozessdampf sowie die Fernwärmeschiene Niederrhein versorgt.

Beim neuen Block 10 (Baubeginn 2007) wurde nach diversen technischen Problemen und Verzögerungen im April 2013 der Kessel nach dem Umbau erstmals angefeuert. Ab Dezember 2013 lief der reguläre Betrieb mit einer Bruttoleistung elektrisch von 775 MW bis max. 790 MW (Nettoleistung 725 MW elektrisch).



Kraftwerk Walsum.
Foto: RIK/Walter

Bisher war am Standort zum Betrieb der alten Kraftwerksblöcke kein Kühlturm erforderlich, die Kühlung der alten Kraftwerksblöcke wurde durch Durchlaufkühlung realisiert. Mit der Inbetriebnahme von Block 10 ging auch ein 181m hoher Kühlturm in Betrieb, der auch gleichzeitig als Schornstein genutzt wird.

Kontakt & Infos

STEAG GmbH
Kraftwerk Walsum
Dr.-Wilhelm-Roelen-Straße 129
47179 Duisburg
www.steag.com

16 Pumpwerk Schwelgern

Das Pumpwerk wurde 1926/27 von der Emschergenossenschaft zur Entwässerung des Ortsteiles Marxloh erbaut und löste damit einen nach dem Rheinhochwasser von 1920 provisorisch errichteten Vorgänger ab. Die Hochwassergefahr wurde im Bereich Hamborn akut, weil der Boden sich hier infolge des Bergbaus bis zu 20 m abgesenkt hatte.

In den 20er Jahren wurde ein Rheindeich angelegt, um das dahinter liegende Gelände vor erneutem Hochwasser zu schützen.



Pumpwerk Schwelgern. Foto: RIK/Walter

Deshalb mussten und müssen die in Marxloh anfallenden Abwässer über den Deich in den Rhein gepumpt werden. Außerdem dient das Pumpwerk dazu, das Gelände des Schwelgernbruchs, das August Thyssen der Stadt Hamborn geschenkt hatte, trocken zu halten. So garantiert es das Überleben des Schwelgernparks mit seinem Stadion, dem Freibad und den Gartenanlagen.

Wie später beim Pumpwerk Schmidthorst verband der Architekt Alfred Fischer schon hier die beiden Nutzungen, den technischen Teil, das eigentliche Pumpwerk, und das Wohnhaus der Maschinisten zu einer gestalterischen Einheit. Die beiden großen Baukörper, das dreigeschossige Wohnhaus und das zweigeschossige Pumpwerk waren auf zwei unterschiedlichen Ebenen des steil zum Schwelgernbruch abfallenden Geländes so angeordnet, dass das oben liegende Wohnhaus durch einen flachen Bürotrakt an das unten liegende Pumpwerk angeschlossen wurde. So liegt der Eingangsbereich des Pumpwerks in dessen Obergeschoss. Im Inneren arbeiten sechs Pumpen mit insgesamt 940 kW. 1981 wurde die Anlage um ein kleineres Trockenwetterpumpwerk ergänzt.

TIPP

Das Pumpwerk grenzt unmittelbar an den Schwelgernpark, früher ein brachliegendes Sumpfgelände, das in den Jahren 1923-1925 entwässert und aufbereitet wurde, und heute zwischen dem Hüttenwerk im Westen und dem Duisburger Stadtteil Marxloh im Osten als Sport und Grünanlage verwendet wird.

Weitere Informationen unter www.schwelgernpark.de



17 Alsumer Berg

An der Stelle des ehemaligen Schiffer- und Fischerdörfchens Alsum an der Mündung eines Emscherarmes erhebt sich heute ein „Berg“. 1892 nutzte die Gewerkschaft Deutscher Kaiser das Gebiet zur Anlage eines ersten Kohlenverladeplatzes. Dieser Hafen versank bei einem Hochwasser im Winter 1925/26 im Rhein. Daraufhin wurde das Hafenbecken verfüllt und der Hafenbetrieb in den etwas weiter nördlich gelegenen Hafen Schwelgern verlagert.

In der Folgezeit drohte auch das nunmehr zu Duisburg gehörende Alsum durch die Bergsenkungen immer weiter im Rhein zu versinken, da die Kohle im Erdreich unterhalb des Ortes abgebaut wurde. So entschied der Rat der Stadt Duisburg 1954, den Bereich mit Schutt zu verfüllen und ihn zur Anlage einer Halde zu nutzen. Diese Schuttdeponie wurde inzwischen zu einer Grünfläche umgestaltet. Von ihrem Gipfel bietet sich einer der interessantesten Rundblicke des ganzen Ruhrgebietes. Besonders nach Einbruch der Dunkelheit bieten sich

interessante Einblicke in die die Halde nach drei Himmelsrichtungen umschließenden Hochofenwerke; ein unendliches Lichtermeer ab und zu unterbrochen durch weit sichtbaren Feuerschein vom Abstich.

Zu Füßen des Alsumer Berges liegt die moderne Kokerei Schwelgern. Vom Gipfelkreuz lässt sich sehr gut der Löschvorgang des glühendes Koks verfolgen.

Alsumer Berg. Foto: RIK/Staudinger

Kontakt & Infos

Pumpwerk Schwelgern
Willy-Brandt-Ring 135
47169 Duisburg

Kontakt & Infos

Alsumer Berg
Alsumer Steig
47166 Duisburg



Pumpwerk Alte
Emscher. Foto:
RIK/Walter

18 Pumpwerk Alte Emscher

Eine der wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen im Duisburger Norden war die Emscherregulierung durch die 1904 gegründete Emschergenossenschaft. Die im Unterlauf reich mäandrierende Emscher hatte durch Bergsenkungen inzwischen kein natürliches Gefälle mehr zum Rhein. Das Pumpwerk Alte Emscher, das am Tiefpunkt des Senkungstrichters im Einzugsgebiet der Alten Emscher 1914 errichtet wurde, arbeitet noch heute und ist das älteste Pumpwerk der Emschergenossenschaft.

Das Bauwerk nach dem Entwurf des Architekten Alfred Fischer, einer der wichtigsten Wegbereiter der Klassischen Moderne in Westdeutschland, gehört mit seinem imposanten Kuppeldach von 41 m Durchmesser - seinerzeit nach der Breslauer Jahrhunderthalle die größte freigespannte Betonkuppel in Deutschland - zu den interessantesten Gebäuden seiner Epoche. Die Fassade ist funktional gegliedert: Über der Sockelzone markiert ein umlaufendes Gesims die Hochwassermarken; die oberhalb ansetzenden Fenster sind auf die innenliegende umlaufende Kranbahn abgestimmt. Die Bogenfenster der Dachlaterne geben dem Gebäudeinnern zusätzliches Licht. Der Eingangsbereich wird durch einen klassizistisch anmutenden Dreiecksgiebel betont.

Das Pumpwerk, das heute fast unter der Brücke der A 42 liegt, markiert zugleich den tiefsten Punkt im Bereich des Duisburger Nordens und damit im Abwassersystem. Mit Hilfe von acht Pumpen wird das gesammelte Bodenwasser aus einer Fläche von 3300 ha und das gereinigte Wasser der Emscher in den 5 m höher gelegenen Hauptsammler gefördert, der bei Alsum in den Rhein mündet.

Kontakt & Infos

Pumpwerk Alte Emscher
Alsumer Straße 4
47139 Duisburg

19 König-Brauerei

Die Geschichte der Brauerei begann 1858, als Theodor König auf einem kleinen Grundstück in der Landgemeinde Beck seine Brauerei gründete. 206 Hektoliter betrug damals der Jahresausstoß. Der aus einer münsterländischen Bauernfamilie stammende König hatte zuvor auf seinen Lehr- und Wanderjahren die Braukunst im süddeutschen Raum erlernt. Er erkannte das große Marktpotential, das im sich schnell entwickelnden Industriegebiet an Rhein und Ruhr lag. Seine Söhne Leo und Hermann bauten die Firma weiter aus und konnten bereits um die Jahrhundertwende die Traumgrenze von jährlichen 50.000 Hektolitern Bierausstoß erreichen. Seit 1911 wird die Marke König-Pilsener produziert, die sich schnell auf dem Markt durchsetzte. 1929 wurde erstmals die Marke von 100 000 Hektolitern durchbrochen.

Trotz der Zerstörung der gesamten Brauereianlagen im Zweiten Weltkrieg konnte bereits ein Jahr nach Kriegsende der Betrieb wieder aufgenommen werden. Mit dem Wiederaufbau entstand eine der modernsten Brauanlagen ihrer Zeit. Ab 1950 wurde König Pilsener als nationale Biermarke aufgebaut und über-



König-Brauerei.
Foto: RIK/Budde

nahm 1980 die Marktführerschaft auf dem Pilssektor sowie unter den Privatbrauereien.

Seit 2004 gehört die Duisburger Brauerei zur Bitburger Braugruppe.

Kontakt & Infos

König-Brauerei GmbH
Friedrich-Ebert-Straße 308
47139 Duisburg
www.koenig.de

20 Thyssen-Hauptverwaltung

1890 erwarb Thyssen innerhalb von nur zwei Monaten alle Bauernschaften in Bruckhausen für ein Stahl- und Walzwerk. Bereits zwanzig Jahre später war die Gewerkschaft Deutscher Kaiser, unter deren Dach alle unternehmerischen Aktivitäten zusammengefasst waren, der größte Eisen- und Stahlkonzern. Außer der Produktion verfügte der Konzern mit Kohle, Gas und Wasser auch über die notwendige Energiebasis. Das eigene Transportunternehmen Eisenbahn und Häfen übernahm die Transporte von Rohstoffen und Produkten. Nach dem Ersten Weltkrieg gliederte sich der Konzern neu. Die ATH (August-Thyssen-Hütte) und die Gewerkschaft Friedrich Thyssen übernahmen mit Stahlerzeugung und Energielieferungen eigenständige Geschäftsbereiche. 1926 wurde der Eisen und Stahl erzeugende Bereich in die Vereinigten Stahlwerke eingebracht. Dieser Mammutkonzern wurde nach dem Zweiten Weltkrieg aufgelöst. 1953 wurde die ATH neu gegründet und entwickelte sich bis heute als ThyssenKrupp Steel Europe AG durch die Übernahme aller wesentlicher Konkurrenten zum größten deutschen Stahlerzeuger.

Die alte Hauptverwaltung wurde 1903/04 nach dem Entwurf des Architekten Carl Bern als Zentralbüro der Gewerkschaft Deutscher Kaiser gebaut. Der ursprünglichen Dreiflügelanlage wurde der rückwärtige Nordflügel 1909 hinzugefügt. Der dreigeschossige Backsteinbau mit bossiertem Natursteinsockel ist in der Hauptansicht symmetrisch ausgebildet. Der Haupteingang mit schwerer doppelflügliger Holztür wird über eine Freitreppe erschlossen. Die darüber liegenden



Alte Thyssen-Hauptverwaltung. Foto: RIK/Walter

hohen Fenster des Werkensaals sind in eine Blendnischenarchitektur im Stil der norddeutschen Backsteingotik eingebunden. Der ursprünglich reich mit historisierenden Elementen geschmückte Bau wurde nach dem Krieg in deutlich schlichterer Form instandgesetzt. Dennoch weist seine Formensprache auf die unternehmerische Potenz hin, die von dieser Stelle aus verwaltet wurde.

Heute dient die alte Hauptverwaltung als Sitz verschiedener ThyssenKrupp-Konzerngesellschaften. In den Jahren 1958-63 entstand gegenüber die Neue Hauptverwaltung nach Plänen des Bauhaus-Schülers Gerhard Weber (1909-86), der zu den bedeutendsten überregional tätigen Architekten im Nachkriegsdeutschland gehörte. 1971/72 wurde ebenfalls nach einem Entwurf Webers ein weiterer Hochhausflügel mit einem Verbindungstrakt angefügt. Die Verwaltungsgebäude sind als Stahlskelettbauten mit vorgehängten Stahlrahmenkonstruktionen ausgebildet, welche die Fenster und die mit einer dünnen Kupferhaut überzogenen Brüstungstafeln tragen, die den Gebäuden ihr charakteristisches Aussehen verleihen. Die Hauptverwaltung ist eng an die Kaiser-Wilhelm-Straße herangerückt, um die Verbindung zur Produktion symbolhaft zu demonstrieren.

21 Werksbahn Thyssen

Die Werksbahn, lange Zeit unter „Eisenbahn und Häfen (EH)“ firmierend, gehört seit 2011 zum Bereich Logistik der ThyssenKrupp Steel Europe (TKSE). Die Wurzeln der Bahn reichen zurück bis in das Jahr 1878, als in Hamborn zum Abtransport der Kohlen der Schachanlage Deutscher Kaiser (GDK) zum Bahnhof Neumühl eine zwei Kilometer lange Anschlussbahn gebaut wurde. Mit dem Abteufen weiterer Schächte sowie dem Bau des Hüttenwerkes in Bruckhausen war ein starker Anstieg des Werksbahnverkehrs verbunden. Die Übernahme der 1867 als Gewerkschaft Hamborn gegründeten GDK durch August Thyssen und der gleichzeitige Ausbau zum Hüttenwerk im Jahre 1891 gilt als Gründungsdatum des späteren Thyssen-Konzerns. Das Hochofenwerk in Meiderich - der heutige Landschaftspark Duisburg-Nord - im Jahr 1901 brachte dem Bahnbetrieb weiteren erheblichen Transportmengenzuwachs. Nach Gründung des Mammutunternehmens Vereinigte Stahlwerke AG 1926 gehörten in Duisburg mehrere Hüttenwerke zur Hüttengruppe West dieses Unternehmens. Die Werksbahnen und Hafenanlagen dieser Industrien wurden seinerzeit zu einer Betriebsabteilung zusammengefasst.

In der Nachkriegszeit zerfiel der Großkonzern infolge Entflechtung und Demontage. Davon betroffen war auch die EH, deren erste Gesellschafter 1949 die GBAG und die Hüttenwerke Ruhrort-Meiderich waren. Erst 1953 trat Thyssen in den Gemeinschaftsbetrieb ein; nach der Übernahme der HOAG kam es 1969 zu einer weiteren Neuordnung, bis 2005 mit Einbeziehung der RAG.

Das riesige TKSE-Areal mit den zusammenhängenden Standorten der Hochofenbetriebe Schwelgern und Hamborn, der Stahlwerke Bruckhausen und Beeckerwerth sowie den Häfen Schwelgern und Walsum Süd am Rhein

TIPP

Der rege Werksbahnbetrieb (auch am Wochenende!) kann am besten von den beiden Straßenbrücken Kaiser-Wilhelm-Straße und Alsumer Straße beobachtet werden.



Werksbahn Thyssen. Foto: RIK/Budde

wird von einem dichten Gleisnetz von nahezu 500 km Länge durchzogen. In Schwelgern werden für den flüssigen Roheisentransport ausschließlich Torpedopfannenwagen genutzt, die teilweise bis zu einem Gesamtgewicht von 600 Tonnen mit Roheisen beladen werden. Aufgrund ihrer hohen Achslast können sie beladen nur im internen Gleisnetz von TKSE verkehren, das für solche Belastungen ausgelegt ist.

Bis zur endgültigen Ablösung durch reinen Dieselmotorbetrieb im Jahre 2005 war der Betrieb durch ursprünglich 62 Zweikraftlokomotiven charakterisiert, die von 1955 bis 1971 beschafft wurden. Unter Fahrdrat wurden diese Fahrzeuge durch die Leitung mit Strom versorgt, ohne Fahrdrat (z.B. unter den Hochöfen) übernahm ein Dieselmotor die Energieversorgung der Fahrmotoren. Zuvor existierten auch noch Loks, die ihre Energie für fahrdrahtlose Strecken in Akkus zwischenspeicherten. Eine dieser Zweikraftloks (EH 159) steht zusammen mit einem Torpedopfannenwagen am Museumsbahnsteig im Oberhausener Hauptbahnhof, weitere sind bei verschiedenen Museen erhalten. Heute besitzt der Betrieb rund 2000 Wagen und etwa 90 Lokomotiven, davon 30 Streckenloks, die auch im Güterverkehr auf Gleisen der Deutschen Bahn im Ruhrgebiet unterwegs sind.

Erstaunlich ist die Beförderungsleistung der Werksbahn: Der Gütertransport auf dem Gleisnetz liegt jährlich bei 65 Mio. Tonnen und erreicht damit rund ein Viertel der Gütermenge, die von der Deutschen Bahn AG in Deutschland transportiert wird.

Kontakt & Infos

Alte Thyssen-Hauptverwaltung
Franz-Lenze-Straße 3
47166 Duisburg
Hauptverwaltung
ThyssenKrupp Steel Europe AG
Kaiser-Wilhelm-Str. 100
47166 Duisburg
www.thyssenkrupp-steel-europe.com

Kontakt & Infos

ThyssenKrupp Steel Europe AG (TKSE)
Logistics Services
Franz-Lenze-Straße 15
47166 Duisburg



Meidericher
Schiffswerft. Foto:
RIK/Budde

22 Schiffswerften

Eine Besonderheit der Hafenecken A, B und C des Ruhrorter Hafens sind die Werftanlagen, die sich jeweils am Kopf eines jeden der 1910 fertiggestellten Bassins befinden. Zu den großen und alteingesessenen Schiffbaubetrieben gehören die Meidericher Schiffswerft am Hafenecken A, die neue Ruhrorter Schiffswerft am Becken B und die Triton-Werft am Becken C. Die Meidericher Schiffswerft wurde 1898 gegründet, ihren Ruf verdankt die Firma dem Bau von Spezialschiffen aller Art bis 10.000 Tonnen Tragfähigkeit. Die Ruhrorter Schiffswerft (RSW) wurde 1921 am

Eisenbahnhafen in Ruhrort gegründet und 1938 von Krupp übernommen. 1950 wurde von der Fa. Lohbeck die Werftanlage in Meiderich, dem heute einzigen Standort übernommen. Die RSW gehörte in ihrer Blütezeit, Anfang der 60er bis Ende der 80er Jahre, zu den bedeutendsten Binnenwerften in Westeuropa, sie beschäftigte zeitweise bis zu 370 Mitarbeiter und war maßgeblich an Entwicklung und Einführung der Schubschiffahrt auf dem Rhein beteiligt. Der Betrieb konnte 1993 als Gemeinschaftsunternehmen unter dem Namen Neue Ruhrorter Schiffswerft weitergeführt werden. Schwerpunkte der Geschäftstätigkeit sind heute Schiffsreparatur und Service.

Kontakt & Infos

Meidericher Schiffswerft GmbH & Co. KG
Schlickstraße 21
47138 Duisburg
www.meidericherschiffswerft.de
Neue Ruhrorter Schiffswerft GmbH
Schlickstraße 15
47138 Duisburg
www.nrsrw.de

23 Hebeturm „Homberg-Ruhrorter Rheintrajektanstalt“

Am Homberger Eisenbahnbassin steht der linksrheinische Trajekturm der „Homberg-Ruhrorter Rheintrajektanstalt“.

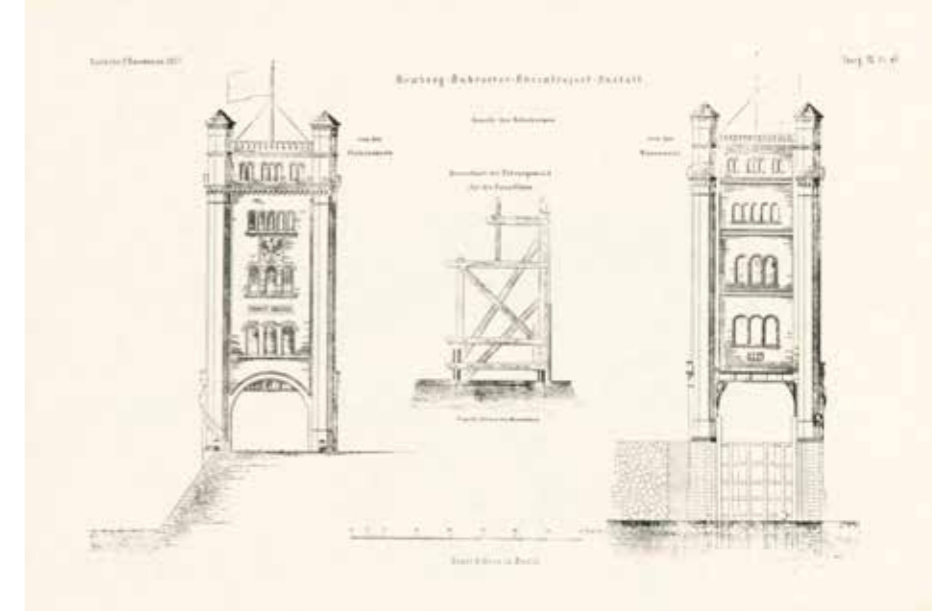
Als Vorläufer der großen Rheinbrücken entstanden an mehreren Orten des Rheinlandes so genannte Trajekt-Anstalten. Schon 1847 hatte die Köln-Mindener Eisenbahn mit der linksrheinischen Ruhrort-Crefelder Eisenbahngesellschaft eine Übereinkunft zur Verbindung der beiden Streckennetze bei Duisburg über den Rhein mittels Dampffähre geschlossen. Die 1856 errichtete Anlage bestand aus zwei Aufzugs- bzw. Hebetürmen mit Hafenbecken auf den gegenüberliegenden Rheinufern von Homberg und Ruhrort sowie der Dampffähre. In den Türmen konnten Eisenbahnwaggons auf einer Aufzugsplattform vom Niveau der Gleisanlagen auf das Deck der Fähre gesetzt werden, um auf dem anderen



Trajektturm Homberg. Foto: RIK/Walter

TIPP

Unweit des Hebeturms erinnert neben dem Wasser- und Schiffsamt (WSA) Duisburg-Rhein, Königstraße 84 ein historischer Myriameterstein an die alte Rhein-Kilometrierung zwischen Basel und Rotterdam. Von hier kann man auch einen schönen Blick auf den Rhein und die gegenüberliegende Ruhrmündung mit dem „Rheinorange“ genießen.



Ufer wieder hinauf befördert zu werden. Der Bau einer Brücke an dieser Stelle war zwar von den Eisenbahngesellschaften gewünscht worden. Jedoch konnten diese hauptsächlich wegen militärischer Bedenken nicht realisiert werden, da in ihnen ein strategischer Vorteil für die Franzosen gesehen wurde.

Die Aufzüge wurden hydraulisch betrieben und transportierten bereits im ersten Betriebsjahr 1856 47.000 Waggons. Bis zum Bau der Hochfelder Eisenbahnbrücke 1874, wo ab 1866 zunächst ebenfalls eine Trajekt-Anstalt der Rheinischen Eisenbahngesellschaft - diese allerdings ohne Hebetürme - in Betrieb war, bildete die Homberg-Ruhrorter Trajektanstalt ein wichtiges Mittel zur Überquerung des Rheins und zur Verbindung des Ruhrgebiets mit dem Gladbacher und Aachener Wirtschaftsraum. Erhalten blieb nur der Turm auf der Homberger Rheinseite. Er wird heute zu Wohnzwecken genutzt.

In Ruhrort erinnert noch der Eisenbahnhafen an diese frühe Periode der Eisenbahngeschichte. Der Hebeturm am Ruhrorter Eisenbahnbassin wurde 1972 wegen angeblicher Baufälligkeit abgerissen.

Homberg-Ruhrorter Rheintrajekt-Anstalt.
Quelle: Historische
Zeichnung

Kontakt & Infos

Hebeturm „Homberg-Ruhrorter Rheintrajektanstalt“
Rheinanlagen 12
47198 Duisburg

24 Zeche Rheinpreußen Schacht 1/2

Die Zeche Rheinpreußen ist die erste bergbauliche Gründung auf der linken Rheinseite. Bereits 1851 hatte Franz Haniel auf seinem Gut bei Homberg erfolgreich nach Kohle gebohrt und in den folgenden Jahren die Zeche gegründet, aber erst 1875 - Haniel erlebte es nicht mehr - konnte mit der Förderung begonnen werden. Wie auch seine beiden anderen Gründungen, Zeche Zollverein und Oberhausen, wurde Rheinpreußen als Malakowanlage mit zwei Schächten errichtet. Aber bei seiner linksrheinischen Unternehmung verfolgte Haniel ein anderes Ziel: Diesmal ging es ihm nicht um die Versorgung der Eisen- und Hüttenindustrie mit Koks, sondern allein um den Verkauf der Kohle. Rheinpreußen galt damit im Jargon des Ruhrgebiets als „reine“ Zeche. Erst weit im 20. Jahrhundert spielten Energieerzeugung, Kraftstoffgewinnung und weitere Zweige der chemischen Industrie eine Rolle.

Aber bevor die günstige Lage in Rheinnähe zum Vorteil werden konnte, erwies sie sich zu-nächst als Hindernis. Vier Jahre war man mit dem Abteufen von Schacht 1 beschäftigt, als 1861 ein gewaltiger Schwimmsandeinbruch die Früchte der Arbeit größtenteils vernichtete. Trotzdem begannen kurz darauf, 1867, die Arbeiten für Schacht 2, der noch vor Fertigstellung des ersten in Förderung ging. Erst 1884 folgte Schacht 1. Entstanden war eine imposante Doppelturm-Malakowanlage, die ein gemauertes Viadukt mit dem Umschlagplatz am Rhein verband. Nach der Jahrhundertwende wurde Rheinpreußen weiter ausgebaut und erhielt in den folgenden Jahrzehnten mehrere Außen-



Zeche Rheinpreußen Schacht 1/2. Foto: RIK/Walter

schachtanlagen, um das große Feld zu erschließen. Zahlreiche neue Bohrverfahren und Techniken wurden auf Rheinpreußen entwickelt und machten Bergbaugeschichte.

Dem Gründungsschacht folgte in nächster Nachbarschaft der Schacht 3. Die Schächte 4/5 und 6/7 entstanden im Norden der Konzession und wurden seit 1927 als eigenständiges Bergwerk unter dem Namen Pattbergschächte betrieben. Zur weiteren Geschichte des Bergwerks gehört der Bau des Zentralförderschachtes 9 in der Nachbarschaft zum Schacht 5 in den Jahren 1958-62.

Die Gründungsschachtanlage war bereits 1925 stillgelegt worden. 2006 fanden auf dem Gelände der Schachtanlage Rheinpreußen 1/2 umfangreiche Abbrucharbeiten statt. Erhalten blieben der Malakowturm Schacht 1, Werkstatt und Verwaltungsgebäude. Der Malakowturm erhebt sich über fast quadratischem Grundriss fünf Geschosse hoch und schließt mit einem Zeltdach ab. Lisenen, Rundbogen- und Kreisfenster gliedern die Fassaden des Backsteingebäudes, das sich an der klassizistischen Bau-tradition orientiert. Die am Turm angegebene Jahreszahl 1879 nennt die Entstehungszeit.

Kontakt & Infos

Zeche Rheinpreußen Schacht 1/2
Baumstraße
47198 Duisburg



Siedlung Rheinpreußen. Foto: RIK/Guntram Walter

25 Siedlung Rheinpreußen

Zunächst konnten die Arbeitskräfte für die Zeche Rheinpreußen 1/2 noch aus der ortsansässigen Bevölkerung rekrutiert werden. Mit der Ausdehnung der Förderung mussten zunehmend Arbeiter von außerhalb angeworben werden. Um ausreichende Wohnmöglichkeiten für diese Arbeiter bereitzustellen ließ die Gewerkschaft Rheinpreußen von dem Architekten Vallentin ab 1903 zwischen den Schächten Rheinpreußen 1/2 und 3 eine große Arbeitersiedlung anlegen. Mit ihren Vor- und Nutzgärten und den angebauten Wirtschaftsgebäuden bietet die Rheinpreußensiedlung das Bild einer typischen Industriesiedlung. Wirkt das überwiegend rechtwinklige Straßenraster noch eher traditionell, so stehen der Wechsel in der Fassaden- und Dachgestaltung, die Anordnung von Doppel- und Einzelhäusern, die Baumalleen und die Hervorhebung der Eckhäuser in der Südstraße für die Abkehr von den schematischen Arbeiterkolonien des 19. Jahrhunderts.

Der Abriss von 1200 Wohnungen erfolgte nach dem Verkauf der Siedlung durch die Rheinpreußen-Nachfolgerin DEA. Um die verbleibenden Häuser gab es einen erbit-

ternden Kampf, der 1982 zu einem erfolgreichen Hungerstreik der Bewohner führte. Heute steht die Siedlung unter Denkmalschutz. Seit 1985 ist sie im Besitz einer Bewohnergenossenschaft. Im ehemaligen Milchladen in der Schlägelstraße richtete man das Rheinpreußenhaus als Nachbars-, Bildungs- und Freizeitzentrum ein.

Kontakt & Infos

Siedlung Rheinpreußen
Südstraße/ Breite Straße
47198 Duisburg

Trägerin
Wohngenossenschaft
Rheinpreußensiedlung eG
Schlägelstraße 13
45198 Duisburg



Siedlung Johannenhof. Foto: RIK/Walter

26 Siedlung Johannenhof

Im Johannenhof sollten eigentlich Beamte der Zeche Rheinpreußen wohnen. Als die Siedlung 1914 bezugsfertig war, ging der Bergbau im Raum Homberg aber schon zurück. Deshalb wurden die Wohnungen an Arbeiter vermietet, allerdings an besser gestellte. Die Siedlung entstand nach Plänen des Architekten Vallentin, der auch die Rheinpreußensiedlung entworfen hat.

Der Vergleich zwischen Johannenhof und Rheinpreußensiedlung zeigt einerseits große Unterschiede in der Anlage der Siedlung und im Baustil, andererseits deuten Gartenflächen und Wirtschaftsgebäude auf Gemeinsamkeiten in der Haushaltsführung von Beamten- (für die der Johannenhof geplant wurde) und Arbeiterfamilien hin. Die Gegenüberstellung der beiden so verschiedenen Siedlungen veranschaulicht gleichzeitig die Veränderungen, die der Wohnungs- und Siedlungsbau zu Beginn des Jahrhunderts in verhältnismäßig kurzer Zeit erfuhr.

Kontakt & Infos

Siedlung Johannenhof
Johannenhof / Lauerstraße
47198 Duisburg



Hafen Rheinpreußen. Foto: RIK/Walter

27 Hafen Rheinpreußen

Franz Haniel gründete die Zeche Rheinpreußen als „reine“ Kohlenzeche, das heißt an eine Verbindung zur Hüttenindustrie war nicht gedacht. Ihm ging es allein um den Verkauf von Kohle und dabei hatte er den Rhein als natürlichen Transportweg vorgesehen und – vorbei an der saarländischen Konkurrenz – die Absatzmärkte bis ins oberrheinische Gebiet im Visier. Nach langwierigen Abteufarbeiten konnte 1875 mit der Kohleförderung begonnen werden, was Haniel selbst nicht mehr erlebte.

Über eigene Umschlagsanlagen mit Lade- und Transportmöglichkeiten wickelte die Zeche ihren Kohleversand ab. Zwischen 1879 und 1881 wurden Zeche und Umschlagplatz mit einem gemauerten Viadukt miteinander verbunden. Bald waren die Umschlagsanlagen den Anforderungen nicht mehr gewachsen. Trotz heftiger Proteste des Hafeninspektors von Duisburg-Ruhrort baute die Zeche zwischen 1906 und 1908 einen eigenen Zechenhafen mit Eisenbahnanschluss. Es entstand ein etwa 500 Meter langes und 75 Meter breites Hafenbecken, das

mit einem 240 Meter langen Kanal mit dem offenen Rhein verbunden wurde.

Jahrzehntelang konnte der Hafen sich zu den größten und modernsten des Ruhrgebiets zählen. Auf der Südseite des Hafens liegt der inzwischen stillgelegte Bereich für den Kohleumschlag, auf der Nordseite befinden sich die Flüssig-Umschlaganlagen der Sasol-Chemie. Den schönsten Blick auf die Hafenanlage mit der Hubbrücke, die bei Hochwasser geöffnet wird, um Schiffen die Passage zu ermöglichen, hat man von der Friedrich-Ebert-Brücke aus.

Kontakt & Infos

Hafen Rheinpreußen
Rhein km 781,1
Dammstraße
47198 Duisburg

28 Schacht Gerdt

Die Zeche Rheinpreußen in Homberg gehörte seit Ihrer Gründung im Jahr 1857 zu den größten Zechen des Ruhrgebiets. Obwohl die Schachtanlagen Rheinpreußen 4 bis 7 in Moers unter dem Namen „Pattberg“ 1927 ein eigenständiges Bergwerk bildeten, wurde die Nummerierung fortgeführt und 1941-45 direkt am Rhein unweit der Haus-Knipp-Eisenbahnbrücke der Wetter-schacht 8 abgeteuft. Dieser auch unter dem Namen Gerdt bekannte Schacht wurde 1955-59 für Seilfahrt und Materialförderung ausgebaut und erhielt einen neuen Förderturm nach Plänen von Fritz Schupp.

Seit 1971 waren Rheinpreußen und die Pattbergschächte unter dem Namen „Bergwerk Rheinland“ wieder zu einer Einheit verbunden, 1993 erfolgte ein weiterer Verbund mit dem Bergwerk Friedrich Heinrich in Kamp-Lintfort. Der östliche Feldesbereich mit den Schächten 8 und 9 wurde dabei dem Bergwerk Walsum zugeschlagen, das im Jahr 2008 seine Förderung einstellte. Am Schacht Gerdt war schon 1967 die Seilfahrt wieder aufgegeben worden. Der Schacht wurde danach bis zur Stilllegung weiterhin als Wetter-schacht und zur Materialförderung genutzt.

Kernstück der Schachtanlage ist der nur wenige hundert Meter vom Rheinufer errichtete Förderturm. Der in Stahlfachwerk-konstruktion erbaute Turm ist in seiner Ausprägung hervorgegangen aus dem Ende der 1920er Jahre bei der Zeche Zollverein in Essen von Fritz Schupp entwickelten Industriearchitektur. Sie ist gekennzeichnet durch gestreckte horizontale Gefacheausbildungen. An den Gebäudeecken wechseln



Schacht Gerdt, Foto RIK/Budde

die Gefachfelder in annähernd quadratische Formate. Auf Höhe der Fördermaschinen-bühne wird die Linienführung der Fensterbänder unterbrochen durch Balkone. Die Ziegelausfachungen sind bündig mit den in Rot gestrichenen Stahlprofilen gesetzt.

Der Turm wird im unteren Bereich durch kleine Anbauten für die Schachthalle flankiert, die ebenfalls in Stahlfachwerkarchitektur ausgebildet sind. Zur Gesamtanlage gehört noch ein Kauen- und Bürogebäude und die in Beton erbauten Diffusoren der 1978 und 1986 erneuerten Lüfter.

Bedingt durch die unmittelbare Lage am Rhein hat der Schacht Gerdt die Wirkung einer Landmarke. Er steht dabei in besonderem optischen Verhältnis zu der benachbarten Haus-Knipp-Brücke, indem er das symmetrisch aufgebaute Linienelement der Brücke durch seine aufstrebende Vertikalform akzentuiert.

Kontakt & Infos

Zeche Rheinpreußen
Schacht 8 „Gerdt“
Kohlenstraße 10
47199 Duisburg



Die Haus Knipp-Eisenbahnbrücke.
Foto: RIK/Budde

29 Haus Knipp-Eisenbahnbrücke

Ein altes Wahrzeichen für die Rheinschifffahrt, der in unmittelbarer Nähe stehende Herrnsitz Haus Knipp, gab der heute nördlichsten deutschen Eisenbahnbrücke über den Rhein seinen Namen. 1939 musste das Haus Knipp wegen der Rheindeicherhöhung abgerissen werden.

Zwischen der Jahrhundertwende und dem Ersten Weltkrieg entstand am Niederrhein eine Reihe von Eisenbahnstrecken, die letztlich zur Planung einer weiteren Rheinüberquerung im Duisburger Norden führten. Mit preußischem Gesetz von 1908 wurden zur Entlastung der Hochfelder Brücke und der Bahnanlagen im Raum Krefeld der Bau eines neuen Rangierbahnhofs im linksrheinischen Hohenbudberg sowie einer Verbindungsstrecke zum rechtsrheinischen Rangierbahnhof Oberhausen West mit einer bei Baerl den Rhein überschreitenden neuen Eisenbahnbrücke festgelegt.

Am 1. April 1910 wurde mit dem Bau begonnen, der mit zwei Strompfeilern über drei Stromöffnungen als zweigleisige Halbparabelfachwerkträger durch die Duisburger Brückenbauanstalt Harkort erstellt wurde. Ende März 1912 war die Brücke fertiggestellt. Die Stützweite der beiden landseitigen Brückenträger beträgt jeweils 106,08 m und die des mittleren Strom-überbaus 186,00 m, womit dieser der zur Zeit seiner Entstehung am weitesten gespannte Balkenträger Kontinentaleuropas war. An die Strombrücke schließen sich linksrheinisch drei und rechtsrheinisch neun Flutöffnungen von je 41,00 m Stützweite an, so dass die Gesamt-länge der Überbauten 890,16 m beträgt. Als die Haus Knipp-Brücke 1912 dem Verkehr übergeben wurde, stellte sie ein Novum dar, da sie die erste Duisburger Brücke ohne die gerade bei Rheinbrücken meist sehr imposant wirkenden Brückentürme war.

Von Anfang an diente die Brücke hauptsächlich dem Güterverkehr auf der Strecke Oberhausen West bzw. Osterfeld Süd - Meiderich Nord - Baerl - Hohenbudberg. Erst 1929 wurde nach dem Bau einer Verbindungsstrecke zum Bahnhof Moers auch der Personenverkehr von Oberhausen HBF sowie von Osterfeld Süd nach Moers aufgenommen, auf der südlichen Strecke aber bereits nach drei Jahren wieder eingestellt. Von Oberhausen HBF nach Moers fuhr am 23. September 1983 der letzte planmäßige Personenzug.

Am 5. März 1945 wurde die Brücke von deutschen Truppen auf dem Rückzug gesprengt und in den folgenden Tagen von der 9. US-Armee eingenommen. Da die Schäden vergleichsweise gering waren, konnte die Haus Knipp-Brücke als erste Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen August 1945 und März 1946 in alter Form wiederaufgebaut werden. Nach siebenmonatiger Arbeit konnte das erste Gleis bereits am 23. März 1946 wieder in Betrieb genommen werden, dem am 30. April 1946 das zweite Gleis folgte. Der elektrische Zugbetrieb über die Brücke wurde am 1. Dezember 1970 aufgenommen. 1998 wurde das nördliche Gleis außer Betrieb genommen. Nach umfassender Erneuerung des Oberbaus ist die Brücke seit Anfang 2013 wieder zweigleisig befahrbar.

Kontakt & Infos

Haus Knipp-Eisenbahnbrücke
Rheindeich
47139 Duisburg

30 Plangemühle Homberg

Die Windmühle des Unternehmers Merforth an der heutigen Mühlen-/ Zechenstraße wurde 1856 von dem Reedereibesitzer Johann Küppers erworben. Da die zunehmende Bebauung der Gegend den Windmühlenbetrieb immer schwieriger gestaltete, ersetzte Küppers 1874 die Wind- durch eine Dampfmühle. Für die Anlieferung des Getreides, das zum großen Teil importiert wurde, erwies sich die Lage in der Nähe des Rheins als ausgesprochen förderlich. Pferdefuhrwerke brachten das Getreide zu den Kunden. Das Absatzgebiet reichte auf der linken Rheinseite bis Krefeld und auf der rechten bis Oberhausen. Ab 1850 entwickelte sich Duisburg zum wichtigsten Umschlagplatz des westdeutschen Getreidehandels, eine Stellung, die bis zum Ersten Weltkrieg gehalten werden konnte. Die günstige Entwicklung des Mühlenunternehmens veranlassten die Söhne des Firmengründers, Peter und Mathias Küppers, eine neue, elektrisch betriebene Mühle direkt am Rheinufer zu errichten. Als sie 1907 die Arbeit aufnahm, war sie eine der größten Mühlen, die vollständig elektrisch betrieben wurden und außerdem eine der ersten aus Eisenbeton.

Nachdem 1951 ein neues Gebäude mit einem modernen Mahlsystem errichtet worden war, zählten die Mühlenwerke Küppers zu den leistungsfähigsten Mühlen an Rhein und Ruhr. Im Zuge der Konzentration und Rationalisierung im Mühlenwesen schlos-



Plangemühle Homberg. Foto: RIK/Budde

sen sie sich 1969/70 mit den Rheinischen Mühlenwerken Herm. & Wilh. Werhahn KG und den Germania-Mühlenwerken Werner & Nicola zu den zu den Mühlenwerken Küppers und Werner zusammen. Von der Duisburger Mühlenindustrie, zu der in den 1960er Jahren noch acht große Mühlen mit über 600 Beschäftigten gehörten, ist die Plangemühle in Homberg heute als einziges Mühlenwerk übrig geblieben und gehört zur Georg Plange KG, Neuss. Seit 2018 dient die Mühle nur noch als Lager. Die Produktion wurde nach Neuss verlegt.

Kontakt & Infos

Plangemühle Homberg
Königstraße 2-6
47198 Duisburg

31 Sachtleben Chemie

Die Sachtleben Chemie geht auf die 1878 gegründete Lithopone- und Permanentweißfabrik Schöningen AG zurück. Fünf Jahre später wird der Chemiker Dr. Rudolf Sachtleben (1856-1917) Teilhaber. Er ersetzt die giftige Bleiweißfarbe durch Lithopone, den ersten beständigen Weißfarben-Grundstoff. Um Standortvorteile, wie bessere Transportwege, Energie- und Wasserversorgung zu nutzen, wird die Sachtleben & Co. Lithopone 1892 nach (Homberg-) Essenberg an den Rhein verlegt.

Mit einem Joint Venture der amerikanischen Firma DuPont de Nemours wurde 1962 die Titandioxid-Produktion in Homberg aufgenommen. Die Produkte der „Weißexperten“ finden in Wandfarben, Lacken, Zahnpasta, Kosmetika, Kunststoffen und Folien, Lebens- und Arzneimitteln, Baumaterialien, Kunstfasern und Papier Verwendung. Seit 1973 engagiert sich Sachtleben im zukunftssträchtigen Wasserchemiesegment. Die Produkte dienen der Reinigung von Trinkwasser und Schwimmbecken. Besonders stolz ist das Werk auf die 1989 in Betrieb genommene



Sachtleben Chemie.
Foto: RIK/Walter

erste Dünnsäure-Rückgewinnungsanlage Europas, durch deren Einsatz die bei der Produktion von Weißpigmenten anfallende Chemikalie nicht mehr in der Nordsee verklappt werden muss. Die Titandioxid-Kapazitäten wurden in mehreren Ausbaustufen erweitert.

2004 erzielten 1200 Mitarbeiter einen Umsatz von 340 Mio. €. Bis 2014 gehörte die Sachtleben GmbH zur amerikanischen Rockwood Holdings, einem weltweit tätigen Unternehmen der Spezialchemie. Nach der Übernahme der Huntsman Corporation wurde die Gesellschaft 2015 in Huntsman P&A Germany GmbH umbenannt, seit 2018 läuft sie unter dem Namen Venator Germany GmbH.

Kontakt & Infos

Sachtleben Chemie GmbH
Dr.-Rudolph-Sachtleben-Str. 4
47198 Duisburg
www.venatorcorp.com



Rheinhauser Berg-
bausammlung.
Foto: RIK/Budde

32 Rheinhauser Bergbausammlung e.V.

Rund 100 Jahre lang prägten Bergbau und Stahlindustrie das Leben der Gemeinde Rheinhausen auf dem linken Rheinufer. Ab 1897 entstand das Krupp-Hüttenwerk Rheinhausen. 1912 nahm die Gewerkschaft Diergardt die regelmäßige Förderung auf, 1914 folgte die Zeche Wilhelmine-Mevissen. Menschen aus zahlreichen europäischen Ländern und ostdeutschen Provinzen fanden Arbeit auf den Zechen und dem einst größten Hüttenwerk der Welt.

Mit der Stilllegung der Zechen Diergardt 1967 und Mevissen 1973 ist der Bergbau aus Rheinhausen verschwunden. Zur Erinnerung an die Bergbautradition hat sich der Verein „Rheinhauser Bergbausammlung“ gegründet. Wer heute die Ausstellung besucht, findet über 850 Exponate wie Arbeitsgeräte, Mineralien, Urkunden, Fotos, aber auch persönliche Erinnerungsstücke. Funktionstüchtige Modelle wie der Förderturm der Zeche Diergardt 1/2 im Maßstab 1:30 oder die Fördermaschine veranschaulichen eindrucksvoll die Funktionsweise einer Zeche.

Kontakt & Infos

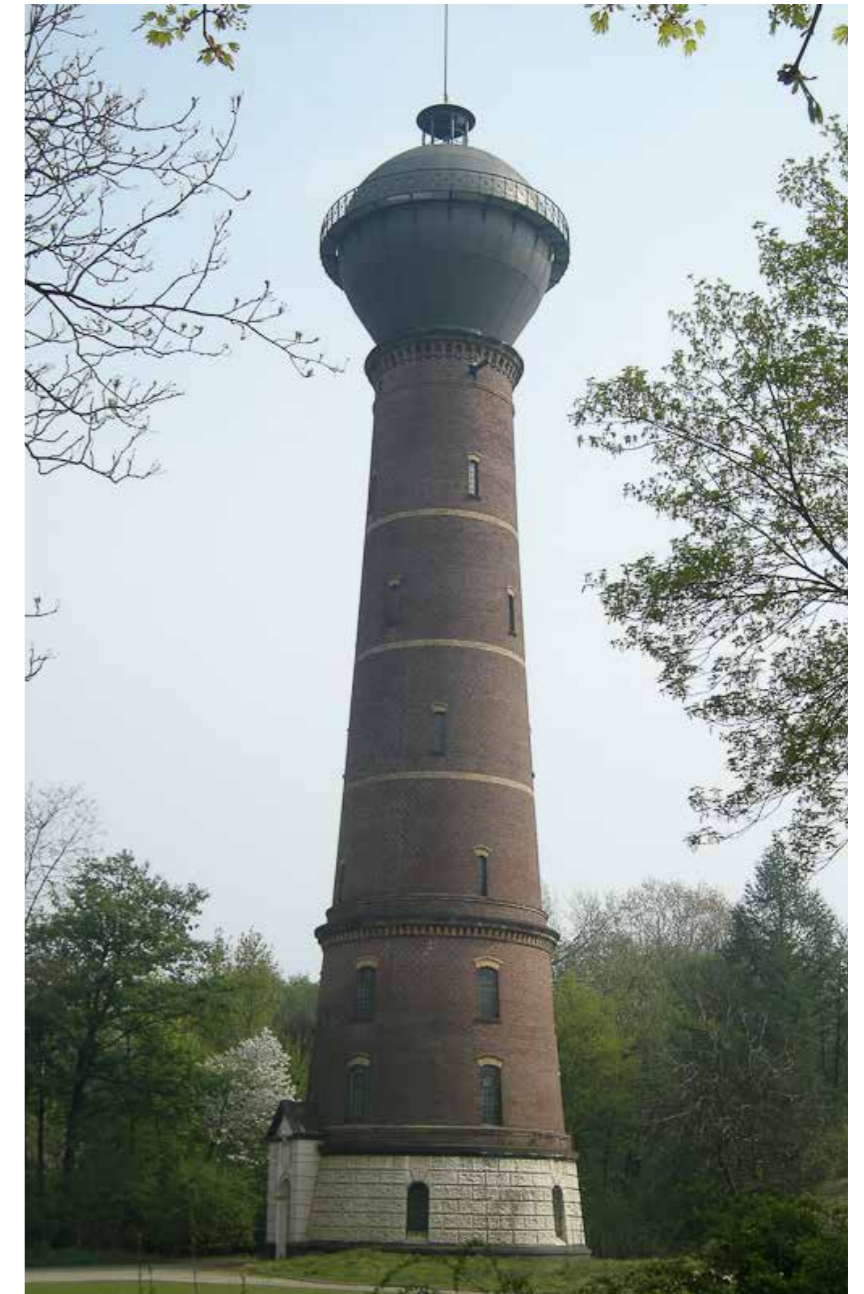
Rheinhauser
Bergbausammlung e.V.
Auf dem Berg 9
47228 Duisburg
www.bergbausammlung.de

33 Wasserturm Rheinhausen-Bergheim

1908 erbaute die Gemeinde Hochemmerich, einer der alten Siedlungskerne der 1934 gebildeten Stadt Rheinhausen, ein Wasserwerk. Schon bei der Planung wurde ein rasches Anwachsen der Bevölkerung zu Grunde gelegt. Als Standpunkt wurde der höchste Punkt der Gemeinde mit einer Höhe von 36 Metern über NN gewählt.

Der Wasserturm ist 50 Meter hoch und hat am Erdboden einen Durchmesser von 12 Metern, der sich bis zum Auflager des Kugelbehälters auf etwa die Hälfte verjüngt. Der Kugelbehälter der Firma Klönne, Dortmund, hat einen Durchmesser von ca. 9,20 Metern. Das Erdgeschoss ist als Sockel in Quadermauerwerk ausgeführt. Darüber steht ein siebengeschossiger Turmschaft aus Ziegelmauerwerk, der durch Gesimse und Fenster in unterschiedlicher Größe und Anordnung gegliedert ist.

Da der Wasserturm nicht nur das höchstgelegene, sondern auch das höchste Bauwerk in der Gemeinde Hochemmerich war, bestand der Ehrgeiz, ein Wahrzeichen für den Ort zu bauen. Der Turm ist bis heute ein wichtiger Bestandteil der Entwicklungsgeschichte des heutigen Duisburger Stadtbezirks Rheinhausen und der Wasserversorgungstechnik. Er steht seit 1990 unter Denkmalschutz.



Wasserturm Rhein-
hausen-Bergheim.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Wasserturm Rhein-
hausen-Bergheim
Auf dem Berg 14
47228 Duisburg



Brücke der Solidarität. Foto: RIK/Budde

34 Brücke der Solidarität

Die 1949/50 nach dem Krieg wiederaufgebaute Brücke stand im Dezember 1987 zwischen Duisburg und Rheinhausen bundesweit in den Schlagzeilen. Aus Protest gegen die geplante Stilllegung des Hüttenwerks Rheinhausen war die Brücke besetzt und der Verkehr blockiert worden. Mit einer Menschenkette von Rheinhausen nach Dortmund demonstrierten Tausende für den Erhalt aller Stahlstandorte im Rhein-Ruhr-Gebiet und gegen Versuche, den westlichen gegen den östlichen Teil des Hüttenreviers auszuspielen. Am 20. Januar 1988 benannten Dortmunder und Duisburger Stahlarbeiter während eines Warnstreiks die Brücke in „Brücke der Solidarität“ um.

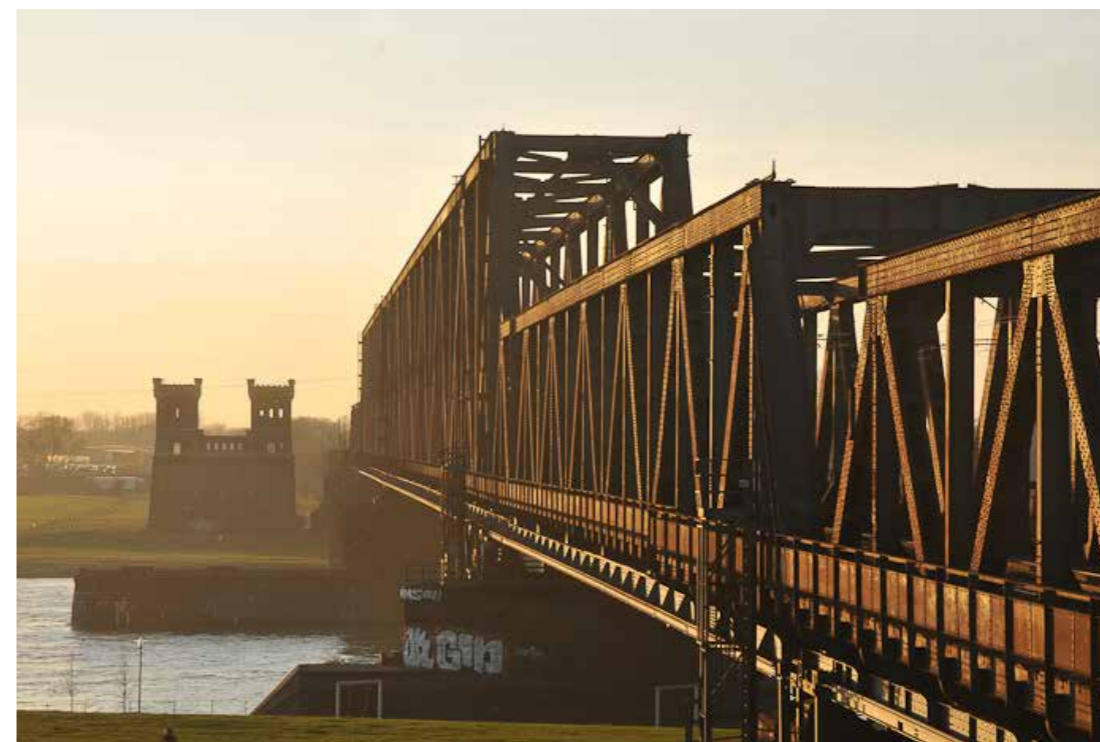
Kontakt & Infos

Brücke der Solidarität
Moerser Straße
47226 Duisburg

35 Duisburg-Hochfelder Eisenbahnbrücke

Wie die Reste einer Burg wirken die beiden Türme neben der Eisenbahnbrücke auf dem Rheinhausener Rheinufer. Sie gehörten zur ersten Eisenbahnbrücke über den Rhein in Duisburg, die am 23. Dezember 1873 dem Verkehr übergeben wurde. Im Jahre 1866 hatte die Rheinische Eisenbahngesellschaft die Strecke von Osterath (bei Krefeld) nach Essen über Hochfeld und Speldorf eröffnet. Die Absicht, schon damals eine Brücke über den Rhein zu bauen, scheiterte am Einspruch des Militärs, das strategische Gründe geltend machte. So wurde, ähnlich wie an mehreren weiteren Rheinübergängen zunächst ein Trajekt eingerichtet. Die Eisenbahnwagen überquerten dabei auf Fährschiffen den Rhein. Mit dem steigenden Verkehrsaufkommen auf der Bahnstrecke erwies sich der Fährbetrieb als Hindernis, so dass 1871 sogar der Personenverkehr zugunsten der Güterzüge eingeschränkt werden musste.

Mangelnde Unterhaltung während des Ersten Weltkrieges, hohe Überanspruchung der Tragkonstruktion und die notwendige Verbreiterung der Schifffahrtsrinne erforderten einen Neu-bau, mit dessen Realisierung unmittelbar nach Ende des Ersten Weltkrieges begonnen wurde. Aufgrund der Bestimmungen des Versailler Vertrages wurde die Brücke allerdings nicht wie ursprünglich geplant vier-, sondern nur zweigleisig ausgeführt. Der Strompfeiler für eine viergleisige Brücke, mit dessen Bau 1918/19 begonnen wurde, ist bis heute erhalten. 1925-27 wurde die Stahlkonstruktion errichtet, erstmals bei einer Rheinbrücke aus hochwertigem Stahl St48. Die Duisburger Brückenbauanstalt Harkort erhielt zusammen mit der Kruppschen Friedrich-Alfred-Hütte und der Dortmunder Firma C.H. Jucho den Auftrag zur Lieferung der Stahlbrücke. Die Forderung nach einer Schifffahrtsöffnung von 190 m und die Stromverhältnisse bestimmten die unsymmetrischen Stützweiten von 104 - 126 - 189 - 104 m. Hinzu kamen auf der Rheinhausener Vorlandseite noch 15 Flutöffnungen aus Klinkermauerwerksgewölben von je 15,60 m Stützweite



Duisburg-Hochfelder-Eisenbahnbrücke. Foto: RIK/Budde

und auf der Hochfelder Seite eine Öffnung mit Fachwerkträgerüberbau von 51,80 m Stützweite. Die Inbetriebnahme der neuen Brücke erfolgte am 13. Oktober 1927.

Als Anfang März 1945 US-amerikanische Truppen zum Rhein vordrangen, sprengten deutsche Pioniere die Brücke. Dabei waren sämtliche Überbauten von den Pfeilern abgeknickt und in den Strom gefallen. Da eine umgehende Wiederherstellung nicht möglich war, errichteten Pioniereinheiten der US-Armee eine Pionierbrücke, die nach nur sechs Tagen Bauzeit am 12. Mai 1945 in Betrieb genommen wurde. Bis Ende 1949 diente diese Brücke als Verbindung zwischen Duisburg und Rheinhausen.

Die weitgehend wiederverwertbaren Teile der Brücke von 1927 wurden von der Gutehoffnungshütte gesichert und rekonstruiert. Durch Materialmangel in der Nachkriegszeit zogen sich diese Wiederaufbauarbeiten bis 1949/50 hin. Am 1. Oktober 1949 ersetzte die zunächst eingleisige Brücke die US-Kriegsbrücke. Erst am 11. Oktober 1950 konnte die Brücke wieder zweigleisig befahren werden. Sie war damit eine der am spätesten wiederhergestellten Eisenbahn-Rheinbrücken. Im Zuge der Elektrifizierung der Verbindung Duisburg-Krefeld wurde am 31. Mai

1964 der elektrische Zugbetrieb über die Hochfelder Rheinbrücke aufgenommen.

Neben zahlreichen Güterzügen verkehren über die Brücke heute die Regionalbahnen RB 31 „Der Niederrheiner“ und RB 33 „Rhein-Niers-Bahn“ und RB 35 „Emscher-Niederrhein-Bahn“ sowie der Regionalexpress RE 42 „Niers-Haard-Express“.

Kontakt & Infos

Duisburg-Hochfelder Eisenbahnbrücke
Wanheimer Straße
47055 Duisburg



Margarethen-Siedlung. Foto: RIK/Walter

36 Margarethen-Siedlung

Der Bau der Margarethen-Siedlung erwies sich als notwendig, um Wohnungen für die Beschäftigten des Krupp'schen Hüttenwerks in Rheinhausen zu schaffen. Ihren Namen erhielt sie von Margarethe Krupp, der Gattin Friedrich Alfred Krupps, auf deren Anregung zahlreiche Sozialeinrichtungen der Firma zurückgingen. Die Siedlung, mit deren Bau 1903 begonnen wurde, bedeutete den Auftakt zur Entwicklung der Industriestadt Rheinhausen. Dabei fanden die Vorstellungen der Gartenstadtbewegung Anwendung auf

den Werkswohnungsbau. Der Anstoß zur Übernahme des neuen Baustils kam von Robert Schmohl, der 1892 die Leitung des Krupp'schen Baubüros übernahm. Nachdem die Firma Krupp die Siedlung über Jahrzehnte vernachlässigt hatte, wurde sie 1979 den Mietern zum Kauf angeboten. Eine Gestaltungssatzung wurde von Seiten der Politik nicht gewünscht, um die neuen Eigentümer nicht in ihrem Modernisierungsstreben einzuschränken. So weist die Siedlung inzwischen einen unterschiedlichen Modernisierungsstand auf und hat durch die individuelle Sanierung vieles von ihrem charakteristischen Gepräge verloren.

Kontakt & Infos

Margarethen-Siedlung
Margarethenstraße / Krupp-Platz
47226 Duisburg



Krupp Hüttenwerk Tor 1. Foto: RIK/Budde

37 Krupp Hüttenwerke Tor 1

Heute lässt sich nur noch erahnen, dass sich hinter dem Tor 1 einst eines der bedeutendsten Hüttenwerke des Ruhrgebietes erstreckte. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts reichten die Kruppschen Hüttenwerke am Mittelrhein und in Duisburg-Hochfeld nicht mehr aus, um den Roheisen-Bedarf der expandierenden Gussstahlfabrik in Essen zu decken. Der Bau eines neuen integrierten Hüttenwerks versprach durch die Kombination von Hochöfen, Stahl- und Walzwerken an einem Ort den größten Profit.

1897 blies man die ersten Hochöfen an und erzeugte seit 1900 Siemens-Martin-Stahl und seit 1905 Thomas-Stahl. Bis zum Ersten Weltkrieg entstand ein Großbetrieb mit insgesamt 10 Hochöfen, Stahl- und Walzwerken, Kokerei und Nebenbetrieben, zu dem es im Ruhrgebiet nur zwei vergleichbare Anlagen gab: das Thyssen-Werk in Bruckhausen und die Gutehoffnungshütte in Oberhausen.

Das Werk wurde im Zweiten Weltkrieg weitgehend von Kriegsschäden verschont und entging in der Nachkriegszeit nur knapp einer völligen Demontage. Bald folgten Modernisierung und Ergänzung der Anlagen. Nachdem gegen Mitte der 1970er-Jahre die weltweite Stahlkrise einsetzte, wurden im Zuge von Rationalisierung und Verringerung der Produktionskapazitäten Belegschaft und Produktion in den 1980er-Jahren verringert, begleitet von wiederholten Arbeitskämpfen, die breite Unterstützung in der Bevölkerung fanden. Damals war das Tor 1 Schauplatz zahlreicher Mahnwachen und Protestaktionen. Trotz des jahrelangen,



Krupp Hüttenwerke Rheinhausen. Hist. Ansicht

zum Teil spektakulären Kampfes um den Erhalt der Arbeitsplätze wurde das zum damaligen Krupp-Hoesch-Konzern gehörende Stahlwerk Duisburg-Rheinhausen am 14. August 1993 endgültig geschlossen.

Das Torhaus am Haupteingang des Hüttenwerks stammt in seiner gegenwärtigen Form aus den 1950er Jahren und bildet mit seinem „schwebenden“ Dach aus Stahlbeton ein typisches Beispiel der Architektur dieser Zeit.

Auf dem ehemaligen Hüttengelände von 300 ha Größe entstand seit 1998 der „Logport Duisburg“, eines der größten Logistikzentren Europas mit über 5000 Arbeitsplätzen.

Kontakt & Infos

Tor 1
Europaallee
47229 Duisburg



„Beamensiedlung“ Bliersheim.
Foto: RIK/Budde

38 „Beamensiedlung“ Bliersheim und Casino Krupp

Zur gleichen Zeit, als für die Arbeiter des neuen Hüttenwerks Rheinhausen die Margarethen-Siedlung entstand, entwarf Krupps Architekt Robert Schmohl für die leitenden Angestellten in der Nähe des Werksgeländes und am Rande des damaligen Dorfes Bliersheim eine Villenkolonie im englischen Landhausstil. Sie wurde zwischen 1903 und 1910 fertig gestellt. Im Laufe der Zeit breiteten sich die Werksanlagen über das ehemalige Dorf aus, so dass das Führungspersonal schließlich inmitten des Hüttengeländes

wohnte. 1914 beschäftigte die Friedrich-Alfred-Hütte neben 8300 Arbeitern auch etwa 1.000 Angestellte. Bis in die 50er Jahre bestand Residenzpflicht, d. h. die leitenden Angestellten mussten in Werksnähe wohnen.

Vom gesellschaftlichen Anspruch der leitenden Angestellten und dem Repräsentationsbedürfnis des Unternehmens zeugt das ehemalige Kasino in der Bliersheimer Straße 83.

Bestrebungen, die gesamte Beamensiedlung abzureißen, ist neben einigen Villen auch das Junggesellen-Wohnheim „Wilder Mann“ zum Opfer gefallen. Inzwischen stehen die restlichen Häuser unter Denkmalschutz.

Kontakt & Infos

„Beamensiedlung“ Bliersheim
und Casino Krupp
Gaterweg / Villenstraße
47229 Duisburg

39 Wasserturm und Eisenbahnsiedlung Rheinhausen-Friemersheim

In der Weite des nur niedrig bebauten Umfeldes, bestehend aus dem Rheinvorland, dem ehemaligen Rangierbahnhof Hohenbudberg mit Bahnbetriebswerk und der dazu gehörenden Eisenbahner-Siedlung sticht der etwa 35 m hohe Wasserturm in der Turmstraße hervor. Er wurde 1915/16 zur Versorgung des Eisenbahnbetriebswerkes und der Siedlung errichtet. Der dafür notwendige Speicherraum wurde auf zwei nebeneinanderstehende Behälter von jeweils 500 m³ aufgeteilt. Diese Doppelanordnung verleiht dem Gebäude sein charakteristisches Aussehen. Sie bestimmte auch die Konstruktion des Unterbaus. Die Behälter ruhen auf zwei runden Turmschäften aus Ziegelmauerwerk, in denen durch fünf Zwischendecken Raum für Wohnungen entstand. Im Verbindungs-trakt wurde das Treppenhaus untergebracht. Von außen erscheinen die beiden Wasserbehälter als Einheit. Sie sind ebenso wie das Dach in Eisenbeton ausgeführt. Die Behälter haben kuppelförmige Stützböden, mit flacher Wölbung, um keinen Speicherraum zu verlieren. Da die Behälter in den Dachraum einbezogen sind, erscheint der Speicherraum nach außen nicht in seiner ganzen Größe.

Seit 1965 im Zuge des Erlöschens des Dampfbetriebes außer Funktion, wurde der Turm von der Bundesbahn 1978 an Privat-hand übertragen. Heute wird der Wasserturm als Wohnung, Büro und Atelier genutzt.



Wasserturm Rheinhausen-Friemersheim.
Foto: RIK/Walter

Kontakt & Infos

Wasserturm Rheinhausen-
Friemersheim
Turmstraße 12
47229 Duisburg



40 Innenhafen Duisburg

Wahrscheinlich schon in der Vorzeit siedelten auf einer Anhöhe unweit des heutigen Innenhafens an einer Rheinfurt Menschen. Nach der Zerstörung der Siedlung durch die Wikinger 883 begann die größte Blüte der Stadt Duisburg. Am Schnittpunkt von Rhein, Ruhr und Hellweg, dem bedeutendsten Handelsweg des Reiches, gelegen, entwickelte

sich Duisburg im 10. Jahrhundert zur Reichsstadt mit lebhaftem Warenhandel. Mitte des 13. Jahrhunderts verlagerte der Rhein sein Bett 4 Kilometer nach Westen, wodurch für Duisburg die direkte Anbindung an die Wasserstraße verloren ging. Die Bedeutung des Handelsplatzes sank schnell. Gleichzeitig entwickelte sich das nahe Ruhrort an der Ruhrmündung zum wichtigsten Flusshafen.

Erst Anfang des 19. Jahrhunderts begann man durch Ausbau des alten Rheinbettes als Kanal wieder Anschluss an den Rhein zu finden. Zur Anbindung an die Ruhr wurde 1840 ein 800 m langer Kanal am Schwanentor gebaut. Der Ruhrkanal erhielt später den Namen „Innenhafen“. Der Innenhafen wurde seit den 1880er Jahren zu einem der wichtigsten Duisburger Gewerbegebiete. Der Güterumschlag stieg rasant. Hier entstand der zentrale Umschlagplatz des Getreidehandels im Deutschen Reich. Nach

1900 wurden im Innenhafen eine Reihe von Speicher- und Mühlenneubauten errichtet, der „Brotkorb des Reviers“. Allerdings ging nach dem 2. Weltkrieg diese Bedeutung schnell verloren, in den 1970er Jahren drohte den alten Speichern der Abriss.

Mittlerweile ist hier ein neuer, attraktiver Stadtteil entstanden, der sich durch die Kombination von Arbeit und Wohnen, Kultur und Freizeit auszeichnet. Seit Anfang der 1990er Jahre wurden auf dem ca. 90 ha großen Areal im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA Emscher Park mehrere Bauvorhaben realisiert, u. a. das „Hafenforum“ des Stararchitekten Sir Norman Foster, das Museum Küppersmühle und der Altstadt-park des Landschaftskünstlers Dani Karavan.

An die Mühlenvergangenheit des Innenhafens erinnert auch das Kultur- und Stadthistorische Museum der Stadt Duisburg, das

in dem umgebauten und ergänzten ehemaligen Gebäude der Rosiny-Mühle von 1902 untergebracht ist. Als Teil der umfangreichen stadtgeschichtlichen Ausstellung ist in einem alten Getreidespeicher ein Mühlenraum mit Transmission und verschiedenen Originalmaschinen zu bewundern. Über die Uferpromenade gelangt man zum nahen Schwanentor, Ausgangspunkt von Hafenrundfahrten.

Duisburger
Innenhafen.
Foto: Pixabay/
Tcherkasski

Kontakt & Infos

Stadt Duisburg
Amt für Stadtentwicklung
und Projektmanagement
Standortmarketing
Innenhafen Duisburg
Philosophenweg 19
47051 Duisburg
www.innenhafen-duisburg.de

Kontakt & Infos

Kultur- und Stadthistorisches
Museum Duisburg
Johannes-Corputius-Platz 1
47051 Duisburg
www.stadtmuseum-duisburg.de

41 Museum der Deutschen Binnenschifffahrt

Von der „Badeanstalt zum Museum“ - das gibt's nur im Ruhrgebiet. Was am Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts noch dringende Notwendigkeit war, zaubert heute ein nostalgisches Lächeln auf unsere Gesichter. Eine Badeordnung, die Verbote wie „Hühneraugenoperationen dürfen in den Anstalten nicht vorgenommen werden“ enthält, ermöglicht uns eine Vorstellung von dem, was sich im heutigen Museum der deutschen Binnenschifffahrt dereinst zugetragen haben dürfte.

Der Bau und die Eröffnung des Ruhrorter Hallenbades im Jahre 1910 war ein Ereignis. Wo sonst sollten sich die Arbeiter des benachbarten Hüttenwerks „Phoenix“ nach der Schicht waschen? Also ging's ab in die Jugendstil-Schwimmhalle. Aber erst wurde geduscht - mit geruchloser Seife, wie es die Badeordnung vorschrieb. Ausgedient hatte das Bad 1985. Moderne Spaßbäder hatten ihm zu große Konkurrenz gemacht.

Heute „schwimmt“ in der einstmaligen Männerschwimmhalle eine „Tjalk“, ein historisches Segelschiff vom Rhein. Drei weitere Museumsschiffe, die „Oscar Huber“ von 1922, der Eimerketten-Dampfbagger „Minden“ von 1882 und das Kranschiff „Fendel 147“ aus dem Jahr 1922 sind un-



Tjalk im Binnenschifffahrtsmuseum in Duisburg.
Quelle: Museum der Deutschen Binnenschifffahrt.

weit des Museums am Steiger Schifferbörse vor Anker gegangen. Technikgeschichte, aber auch Sozial- und Wirtschaftshistorie der Ruhrschifffahrt haben in Duisburg-Ruhrort eine neue Heimat gefunden.



Museum der Deutschen Binnenschifffahrt. Foto: RIK/Kreklau

Kontakt & Infos

Museum der Deutschen
Binnenschifffahrt
Apostelstraße 84
47119 Duisburg
binnenschifffahrtsmuseum.de



Kläranlage
Kaßlerfeld. Foto:
RIK/Walter

42 Kläranlage Kaßlerfeld

Haben Sie heute schon geduscht? Ja? Wenn Sie aus Mülheim, Oberhausen oder Duisburg kommen, besteht die Möglichkeit, dass Wasser und Shampoo genau hier gelandet sind: Im Klärwerk Kaßlerfeld. Hier, wo die Ruhr in den Rhein mündet, reinigt der Ruhrverband die Abwässer von 450.000 Einwohnern aus Teilen der drei Städte.

Nach der Prozedur kann das nahezu bis auf Flusswasserqualität gereinigte Abwasser ohne ökologische Schäden wieder in die Ruhr eingeleitet werden. Bei der sogenannten „Schlammbehandlung“ wird Biogas erzeugt und zur umweltfreundlichen Energieversorgung der Anlage genutzt.

Schon 1912 entstand die Idee, das anfallende Abwasser von der unteren Ruhr fern zu halten und über lange Sammelleitungen zum Rhein zu führen. Grund dafür war der extrem trockene Sommer 1911, der dazu führte, dass sich die unteren Teilabschnitte der Ruhr in eine stinkende Brühe verwandel-

ten. In Mülheim brach eine Typhusepidemie aus, bei der 1500 Menschen erkrankten.

Das Konzept von 1912 wurde in der Folgezeit Schritt für Schritt realisiert und immer wieder auf den neuesten Stand gebracht. Das Ergebnis sehen Sie hier in dem hochmodernen Klärwerk Kaßlerfeld. Vom Werkszaun am Fußweg „Am Bört“ haben Sie einen sehr guten Ausblick auf die Anlage.

Kontakt & Infos

Ruhrverband
Klärwerk Duisburg-Kaßlerfeld
Am Blumenkampshof 60
47059 Duisburg
www.ruhrverband.de



Rheinorange. Foto:
RIK/Schacht 11

Kontakt & Infos

Rheinorange
Am Bört
47059 Duisburg

43 Rheinorange

Inmitten des Duisburger Hafengebietes, vor einem sich breit entfaltenden Industriepanorama steht senkrecht aus dem Boden emporwachsend ein monumentaler Farbkörper in der Landschaft: 25 Meter hoch, sieben Meter breit, einen Meter tief, fällt der in monochromen Orange lackierte Stahlkörper sofort in den Blick. „Rheinorange“ nennt der Kölner Bildhauer Lutz Fritsch seine Skulptur, die er 1992 für diesen Ort geschaffen hat, an dem in einer großen Schleife die Ruhr in den Rhein fließt. Der Name „Rheinorange“ ist ein Wortspiel. Bei der leuchtenden Farbe handelt es sich um den Farbton RAL 2004 (Reinorange).

Die signalhafte Farbe hat eine beabsichtigte Fernwirkung, mit der Lutz Fritsch einen kraftvollen Akzent zur bewegten Industriekulisse setzen wollte. Es ging ihm darum, „eine Farb-Form-Situation zu finden, die auf diesen vielfältigen Ort eingeht, die unterschiedlichsten Erlebnismöglichkeiten des Ortes zulässt, auf den Ort aufmerksam macht, ihn zeigt“.

Seine Breitseite kehrt „Rheinorange“ der Ruhr und Ruhrort zu, die Längsausrichtung liegt auf einer Achse Homberger Kirchturm und Fina-Schornstein quer zum Rhein. Die exponierte Stelle auf der mit Wiese bewachsenen Landzunge wandelt sich durch die Skulptur zu einem weit hin sichtbaren zentralen Punkt, der die Kräfte und Linien ringsum, die Spannungen aus Landschaft, Industrie, Geschichte und Gegenwart aufnimmt und bündelt. Wie ein Leuchtturm der anderen Art begleitet es die Abfahrenden und begrüßt die Ankommenden – ein Signal für das neue Duisburg und seine Häfen.

„Rheinorange“ wurde auf Initiative der Wirtschaftsjuvenen Duisburg errichtet. Unterstützung leisteten die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve, der Unternehmerverband Ruhr-Niederrhein und über 60 Unternehmen aus dem Duisburger Wirtschaftsraum. Kooperationspartner bei dem Projekt waren das Wilhelm-Lehmbruck-Museum und die Stadt Duisburg.



Sperrwerk
Marientor. Foto:
RIK/Walter

44 Sperrtor Marientor

In der Nähe der Marienkirche befand sich ein altes Duisburger Stadttor, das Marientor. Nach der Rheinverlagerung wurde der Uferbereich des Dickelsbaches, der auf seinem Weg zur Mündung in die Ruhr hier an dieser Stelle vorbeifloss, als Umschlagplatz genutzt. Beim Ausbau des Duisburger Hafens wurde hier ein Holz- bzw. Zollhafen angelegt, der inzwischen zugunsten des Zubringers zur Autobahn A 40 verfüllt wurde.

In diesem Hafen wurde hier das in Süddeutschland zu großen Flößen zusammengestellte Holz angelandet, wo es nicht nur als Bauholz für die rege Hochbautätigkeit im Ruhrgebiet, sondern auch als Grubenholz im Bergbau gebraucht wurde. Der Holzhandel in Duisburg beschränkt sich auch heute zum großen Teil auf den Bereich zwischen Marientor- und Schwanentorbrücke.

Das Sperrwerk bildet den Übergang vom Außen- in den Innenhafen. Ihr jetziges Gebäude stammt aus den Jahren 1926 bis 1929, nachdem die alte Schleuse 1924

nicht in der Lage war, das Rheinhochwasser von der Innenstadt fern zu halten.

Bis in die 60er Jahre konnte an den großen Pegeluhren des Turmes auch der Wasserstand im Innen- und Außenhafen abgelesen werden, der abhängig vom Rheinwasserstand ist. Inzwischen wird nur noch in Ruhrort der Rheinwasserstand gemessen. Aus diesem können Rückschlüsse für die Wasserstände im Außenhafen gezogen werden. So muss das Sperrwerk bei einem Ruhrorter Pegel von 8,50 m verschlossen werden, um die tief liegende Duisburger Innenstadt vor Hochwasser zu schützen.

Kontakt & Infos

Sperrtor Marientor
Sperrtor Marientor
47051 Duisburg

45 Wasserturm Hochfeld

Im Bereich zwischen dem Güterbahnhof Hochfeld und dem Duisburger Hauptbahnhof wurde 1917, also noch mitten im Ersten Weltkrieg ein Wasserturm zur Versorgung der Dampflokomotiven mit frischem Wasser errichtet.

Der Wasserturm an der Paul-Esch-Straße stellt insofern eine Neuerung dar, als er aus Stahlbeton gebaut wurde, eine Bauweise die sich erst kurz vor dem Ersten Weltkrieg durchgesetzt hatte. Davor waren Wasserhochbehälter aus Stahl auf gemauerten oder aus Stahlgerüsten bestehenden Trägerkonstruktionen üblich. Im Gegensatz dazu sind hier sowohl die Trägerkonstruktion aus sechs inneren und sechs äußeren Stahlbetonstützen, die durch ein Ziegelmauerwerk miteinander verbunden sind, wie auch der Behälter für 1.000 m³ Wasser aus Stahlbeton nach dem neueren Verfahren gebaut.

Als die Bahn in den 60er-Jahren den Betrieb von Dampf- auf E-Loks umstellte, wurde der Wasserturm stillgelegt. Er stand in engem, nicht nur baulichen sondern auch funktionalen Zusammenhang mit einem Ringlokschuppen und einer Reparaturhalle. Der Ringlokschuppen wurde jedoch 2012 abgerissen. Entstanden ist am Fuße des Wasserturms das Gewerbegebiet „Am Wasserturm“.

Der Wasserturm selbst wurde in zehnjähriger Arbeit von den Brüdern Mevlüt



Wasserturm Hochfeld. Foto: RIK/Budde

und Mustafa Akkurt zu einem Büroturm umgebaut. Auf dem Dach in 47 Metern Höhe befindet sich ein Panorama-Café, von dem aus sich ein großartiger Blick auf den Duisburger Süden und weit darüber hinaus bietet. Einen reizvollen Kontrast hierzu bietet das Innere, wo sich an den Wänden des ehemaligen Wasserbehälters das von einem aserbeidschanischen Künstler gestaltete Panorama einer türkischen Eufrat-Landschaft findet.

Kontakt & Infos

Wasserturm Hochfeld
Paul-Esch-Straße 54
(Ecke Krummenhakstraße 65)
47053 Duisburg



DEMAG. Foto:
RIK/Budde

46 DEMAG (heute Siemens)

Schon 1844 hatten Berkmann & Thissen auf der Hochfelder Seite des Rheinkanals die Borussiahütte ins Leben gerufen, die u. a. Maschinen, Kessel und Pumpen herstellte und als erstes Duisburger Eisenwerk den Übergang von der handwerklichen zur industriellen Produktion vollzog. Sie wurde 1872 von der Duisburger Maschinenbau-Aktiengesellschaft erworben, die, 1862 als Firma Bechem & Keetman gegründet, Anlagen und Maschinen für die Hüttenindustrie sowie Kräne und Eisenbahnwagen in ihrem Produktionsortiment führte. In der „Abteilung Hochfeld“ wurden fortan vor allem Hebezeuge und Schmiedestücke erzeugt. Gleichzeitig gewann mit fortschreitender Industrialisierung der Maschinenbau immer größere Bedeutung. Die Belegschaft zählte etwa 100 Beschäftigte. 1910 schlossen sich das Duisburger Unternehmen mit der Benrather Maschinenfabrik AG und der Märkischen Maschinenbauanstalt Ludwig Stuckenholz AG in Wetter/Ruhr zusammen. Zur offiziellen Firmenbezeichnung wurde DEMAG im Jahre 1926, als die Deutsche Maschinenfabrik AG und die neugebildete Vereinigte-Stahlwerke-AG die DEMAG AG schufen und die neue Gesellschaft die Maschinenbauaktivitäten von Thyssen übernahm.

Nach einer langjährigen Zugehörigkeit zum Mannesmann-Konzern gehört der Duisburger Standort heute zur Siemens AG. Das weltweit tätige Unternehmen hat in Duisburg das Kompetenzzentrum für den Verdichterbau. Das Werksgelände umfasst insgesamt 250.000 Quadratmeter. Auf einer Fertigungsfläche von 63.000 Quadratmetern werden hier pro Jahr bis zu 150 Verdichter für Öl- und Gasanwendungen sowie für chemische und Prozessindustrie produziert. Dank der eigenen Hafenanbindung können die bis zu mehrere hundert Tonnen schweren Maschinen auf dem Seeweg in alle Welt transportiert werden. Anfang 2008 wurde das Mega-Testcenter in Betrieb genommen, in dem Zusammenbau und Test von bis zu sechs Verdichtersträngen gleichzeitig erfolgen können.

Den ältesten Teil der Hauptverwaltung bildet das ehemalige Verwaltungsgebäude der Duisburger Maschinenbau-AG von 1909.

Kontakt & Infos

Siemens AG Energy Oil
& Gas Division
Wolfgang-Reuter-Platz
47053 Duisburg-Hochfeld
www.siemens.de



Hüttenwerke
Krupp-Mannesmann. Foto:
RIK/Walter

47 Hüttenwerke Krupp Mannesmann (HKM)

Die Werksanlagen im Duisburger Süden gehen in ihren Ursprüngen auf die Gründung eines Siemens-Martin-Stahlwerks durch die Essener Firma Schulz-Knaudt im Jahre 1909 zurück. In jenen Jahren suchten die 1890 gegründeten Mannesmannröhren-Werke nach einem geeigneten Stahlerzeugungs-Standort, um für die Rohrherstellung in dieser Region unabhängig von anderen Stahlunternehmen zu werden. Mannesmann übernahm 1914 das Huckinger Werk. Erst 1927 wurde mit dem weiteren Ausbau zum integrierten Hüttenwerk begonnen; 1929 konnten endlich zwei Hochöfen, eine Sinteranlage und das Thomas-Stahlwerk mit vier Konvertern in Betrieb gehen.

Seit 1932 trug das Werk den Namen „Heinrich-Bierwes-Hütte“ nach dem damaligen Vorstandsvorsitzenden. Schon damals galt die Hütte als besonders nachahmenswert, auch wegen der Arbeits- und Lebensbedingungen für die Mitarbeiter. Die Ansiedlung einer steigenden Zahl von Beschäftigten und die Verknüpfung der Orte Huckingen und Hüttenheim waren ein besonderes Anliegen der Werksleitung. Vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges bestand das Hüttenwerk aus einem Hochofenwerk mit vier Hochöfen, Thomas-Stahlwerk mit vier Konvertern, Siemens-Martin-Stahlwerk mit sechs Öfen, Elektroöfen, Blech-, Block- und Profilwalzwerk sowie Rohr- und Bodenwerk. Die Stahlerzeugung näherte sich einer Million Jahrestonnen.

Der Zweite Weltkrieg beschädigte und zerstörte Werksanlagen, vor allem aber die Siedlungen. Eine sehr eingeschränkte Betriebsaufnahme war erst im Herbst 1945 möglich. Erst ab 1950 begann ein neuer Aufschwung mit Erweiterung der Anlagen im Roheisen-, Stahl- und Walzwerksbereich. Der Bau des Blasstahlwerks und zweier Brammenstranggießanlagen 1966/67 führte in den nachfolgenden Jahren zur weitgehenden Ablösung des Thomas- und Siemens-Martin-Verfahrens. Ab 1970 wurden durch Verabredung die Unternehmensbereiche von

Kontakt & Infos

HKM Hüttenwerke Krupp
Mannesmann GmbH
Ehinger Straße 200
47259 Duisburg-Huckingen
www.hkm.de



Hüttenwerke Krupp
Mannesmann.
Fotos: RIK/Walter

Mannesmann und Thyssen neu geordnet. Für das Werk Huckingen bedeutete dies: Alleinige Aufgabe war es nun, die Mannesmannröhren-Werke mit Vormaterial zu versorgen. Die folgenden 20 Jahre waren durch zahlreiche Erweiterungen und Neubauten von Produktionsanlagen gekennzeichnet, so entstanden 1973 und 1981 die heutigen Hochöfen A und B. Ab Mitte der 1980er Jahre war die Stahlbranche mit dramatischen wirtschaftlichen Schwierigkeiten konfrontiert mit dem Zwang zu Kapazitätsbereinigungen und Unternehmenszusammenschlüssen. 1987 beschlossen Krupp und Mannesmann die Zusammenführung ihrer beiden Duisburger Stahl-Standorte auf dem Gelände der Hüttenwerke Huckingen. Im ersten Jahr – 1990 – der Hüttenwerke Krupp Mannesmann wurden nur 3,6 Millionen Tonnen erreicht bei 4.600 Mitarbeitern, 1.000 davon aus Rheinhausen. Nach der endgültigen Stilllegung der Krupp-Hütte Rheinhausen stieg die Erzeugung im Jahr 1994 auf 4,5 und im Jahr 1997 auf 5,2 Millionen Tonnen Rohstahl. Seit 1997 setzt sich die Gesellschafterstruktur von HKM zusammen aus 50% Thyssen Krupp Stahl AG, 30% Salzgitter Mannesmann GmbH und 20% Vallourec Tubes S.A.S.

Mit knapp 3000 Mitarbeitern produziert das Unternehmen heute rund vier Millionen

Tonnen Stahl pro Jahr. 2018 investierten die HKM mehr als 100 Millionen Euro in modernste Technik und Umweltschutz. Das entspricht etwa zwölf Prozent des insgesamt in Deutschland erzeugten Rohstahls.





Werkshafen
HKM. Foto: RIK

48 Werkshafen der Hüttenwerke Krupp Mannesmann (HKM)

Der Name Mannesmann ist untrennbar verbunden mit der Erfindung der Brüder Reinhard und Max Mannesmann, nahtlose Rohre herzustellen. Dieses Verfahren, bei dem in einen glühenden Rundstahl eine Öffnung vorangetrieben wird, deren Durchmesser gleichzeitig durch Drehungen um einen Kern erweitert wird, machte die Erfinder weltweit bekannt. Mannesmann-Rohre können in nur einem Arbeitsgang gefertigt werden und haben im Gegensatz zu herkömmlichen (geschweißten) Rohren keine Schwachstellen durch Längsnäh-

te. So können sie viel stärker durch einen hohen Innendruck belastet werden und sind ideal für Gas- oder Erdölpipelines.

Die Werksanlage im Duisburger Süden geht in ihren Ursprüngen auf die Gründung eines Stahlwerks durch die Essener Schulz-Knaudt AG im Jahre 1909 zurück. 1914 übernahmen die 1890 gegründeten Mannesmannröhrenwerke AG den Betrieb als Roheisen- und Stahlbasis für die Rohrproduktion. Noch im selben Jahr begannen sie mit der Anlage eines eigenen Werkshafens in dem am Rhein gelegenen Werks Gelände, um den Fluss als kostengünstige Verkehrsschiene nutzen zu können. 1927 konnte dieser Hafen vollständig in Betrieb genommen werden und ist somit der jüngste Hüttenwerkshafen am Niederrhein und gleichzeitig das südlichste Hafenbecken Duisburgs. Um ruhige Liegeplätze zu bieten, zweigt das Hafenbecken als Stichkanal gegen Strömungsrichtung vom Rhein ab. Die Umschlaganlagen wurden mehrfach modernisiert. Sechs Hafenkräne und eine Erztransportanlage übernehmen den Umschlag am etwa 550 Meter langen Kai. Neben Eisenerz werden auch Roh- und Zuschlagstoffe entladen. Besonders charakteristisch ist der Umschlag von Großrohren, die für Erdöl- und Erdgasleitungen produziert werden.

Kontakt & Infos

Werkshafen der Hüttenwerke
Krupp Mannesmann (HKM)
Uerdinger Straße
47259 Duisburg

49 Siedlung Hüttenheim

Auf einem ca. 3,7 ha großen Gelände gegenüber ihrem neuen Blechwalzwerk ließ die Firma Schulz-Knaudt eine Siedlung für ihre aus dem Essener Stammsitz nach Huckingen gewechselten Facharbeiterfamilien bauen. Nach der Übernahme der Firma Schulz-Knaudt durch die Mannesmannröhrenwerke ging die Siedlung auch in deren Eigentum über.

Die von H. W. Eggeling entworfene Siedlung entsprach bei ihrem Bau 1911/12 dem damaligen Stand der Stadtbaukunst. Sie verband die damals einsetzende Wohnbauverdichtung mit den geschlossenen Häuserzeilen und dem Geschosswohnungsbau mit den Grundideen der Gartenstadtbewegung und erzielte so einen für die Bauzeit sehr hohen Wohnkomfort (z. B. im sanitären Bereich).

In den 50er- und 60er-Jahren verließen Jüngere und Mobilere Hüttenheim, weil der Wohnstandard mittlerweile zu niedrig war und Mannesmann neuen komfortableren Wohnraum in neuen Siedlungen anbot. Der frei gewordene Wohnraum wurde von den inzwischen von Mannesmann angeworbenen türkischen Arbeitern genutzt. Allerdings schien es so, dass Mannesmann die Migranten als Vorwand nahm, die Siedlung nicht weiter zu pflegen, weil alle Instandhaltungsarbeiten schlagartig aufhörten. So wurde es als folgerichtig empfunden, als 1984 vom Abriss der Siedlung gesprochen wurde. Gleichzeitig verkleinerten die Mannesmann-Werke ihre Belegschaft. 900 türkische Arbeiter nutzten das Angebot einer hohen Abfindung, um sich in der Türkei eine neue Existenz aufzubauen. So standen viele Wohnungen in Hüttenheim leer. Im



Siedlung Hüttenheim. Foto:
RIK/Walter

März gründete sich daraufhin eine Bürgerinitiative für den Erhalt der Siedlung, der - zwei Jahre später - erreicht wurde. 1986 wurde die Siedlung unter Denkmalschutz gestellt und von ihrer damaligen neuen Eigentümerin, der Schwabenbau, renoviert.

Kontakt & Infos

Siedlung Hüttenheim
An der Steinkaul
47259 Duisburg



Krefeld-Uerdinger Brücke. Foto: RIK/Budde

50 Krefeld-Uerdinger Brücke

Der Duisburger Süden ist mit der auf dem linken Rheinufer liegenden Stadt Krefeld durch die Straßenbrücke Uerdingen (zu Krefeld gehörend) - Mündelheim (zu Duisburg) verbunden.

Nach dreijähriger Bauzeit konnte die Brücke 1936 eingeweiht werden. Sie erhielt den Namen „Adolf-Hitler-Brücke“. Am Ende des Zweiten Weltkriegs wurde sie, wie alle anderen Duisburger Rheinbrücken, von deutschen Truppen gesprengt. Sie konnte jedoch geborgen und in den Jahren 1948 bis 1950 wiedererrichtet werden.

Die Gesamtlänge der Rheinbrücke beträgt ca. 860 m. Zwei Portalpylone tragen mit Hilfe von Zügelgurten die Fachwerkträger der 501 m langen Auslegerbrücke über dem Strom. Die Strompfeiler bestehen aus Beton, der mit Basalt verkleidet wurde. Die linke Vorflutbrücke besteht aus einer 88 m langen über drei Felder geführten vollwandigen Stahlträgerkonstruktion, dabei bestehen die Außenstützen und Widerlager aus bruchsteinverblendetem Beton. Die Innenstützen als Pendelstützen sind aus Stahl gefertigt. Die Vorflutbrücke auf dem rechten Ufer (270 m) besteht aus einem sechsfeldrigen Fachwerkträger auf Stahlbetonpfeilern, das östliche Widerlager aus Stahlbeton.

Kontakt & Infos

Krefeld-Uerdinger Brücke
Krefelder Straße
47259 Duisburg

51 Wasserwerk Bockum

Anfang des 20. Jahrhunderts hatte die Anzahl der Duisburger Bevölkerung so stark zugenommen, dass die Duisburger Stadtwerke sich veranlasst sahen, ein zweites Wasserwerk als Ergänzung ihrer bisherigen Wasserversorgung zu bauen. Die zentrale Wasserversorgung in Duisburg hatte 1875 begonnen, als das Wasserwerk Aakerfähre an der Ruhr und ein Rohrleitungsnetz zur Verteilung des Wassers in Betrieb genommen wurden. Zum Bau ihres zweiten Wasserwerks nutzten die Stadtwerke das wasserreiche Mündungsgebiet des Flüsschens Anger, das südlich des Duisburger Stadtgebietes in den Rhein fließt. Hier entstand zwischen 1908 und 1911 ein neoklassizistischer Gebäudekomplex mit Portikus, Maschinen- und Kesselhaus. Auch im Inneren ist die Architektur durch klassizistische Formen geprägt. In einer großzügigen Halle stehen drei betriebsfähige Doppelzylinderverbunddampfmaschinen (dreifach Dampfnutzen durch Hoch- und Niederdruckzylinder sowie Vakuumtrieb durch Pumpe) mit Kolbenpumpen. Sie erreichten eine Tagesförderleistung von maximal 30.000 m³ Trinkwasser.

Seit der Stilllegung 1989 des Wasserwerks wurde die Erhaltung als Museum geplant, aber immer wieder verworfen, weil sich das Gebäude im Wassergewinnungsgebiet befindet, so dass der Zugang streng reglementiert wird. Heute wird die wunderschöne Anlage für Veranstaltungen genutzt und kann in diesem Rahmen auch besichtigt werden.



Wasserwerk Bockum. Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Wasserwerk Bockum
Wasserwerksweg 40
40489 Düsseldorf-Wittlaer/Bockum
www.stadtwerke-duisburg.de/service/historisches-wasserwerk/



Eisenbahner-Siedlung Wedau.
Foto: RIK/Walter

52 Eisenbahner-Siedlung Wedau

Ein halbes Jahr bevor der Verschiebebahnhof Wedau im Herbst 1913 in Betrieb ging, wurde mit dem Bau von 300 Wohnungen für das „Eisenbahnbetriebspersonal“ begonnen. Mit der Anlage der Siedlung betraute die preußische Eisenbahnverwaltung den „Beamten-Wohnungsverein Duisburg“. Durch die Anlage eines zentralen Platzes (Wedauer Markt) und den Aufbau einer Infrastruktur aus Läden, Post, Schule, Kirchen erhielt die Siedlung den Charakter eines eigenständigen Ortes. In der Einrichtung kultureller Mittelpunkte, wie Gesellschaftshaus und Vereinshäuser haben die pädagogischen und kulturpolitischen Vorstellungen der Lebensreformbewegung vor dem Ersten Weltkrieg ihren Niederschlag gefunden.

Die Anlage der Siedlung folgte dem Konzept der Gartenstadt: Bildung von Plätzen, versetzte Anordnung von Straßen und Häusergruppen, Freiflächen und Straßenbäume, Hofbildung mit Torbögen und Fußwegen. Die Architektur ist durch traditionelle Stilelemente und eine abwechslungsreiche Gestaltung von Dächern und Dachaufbauten gekennzeichnet. Straßennamen wie „Heimweg“, „Kehrwieder“, „Im Grünen Winkel“, „An den Linden“ oder „Zum Fliederbusch“ sollen Heimatgefühle wecken. Die größtenteils zweigeschossigen, häufig durch eingeschossige Verbindungsbauten zusammengefassten Häuser verleihen der Siedlung einen kompakten Zug, der ein Gegengewicht in den ausgedehnten Innenbereichen findet.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Siedlung Wedau in Anlehnung an die vorhandene Bebauung erweitert, wobei zur Linderung der Wohnungsnot und im Sinne des „Kriegerheimstättengedankens“ auch Wohnungen für kinderreiche Familien und für die Witwen und Waisen von Soldaten gebaut wurden. Zu den 327 Häusern des Jahres 1915 kamen bis 1925 158 weitere Gebäude.

1999 wurde die Siedlung unter Denkmalschutz gestellt.

Kontakt & Infos

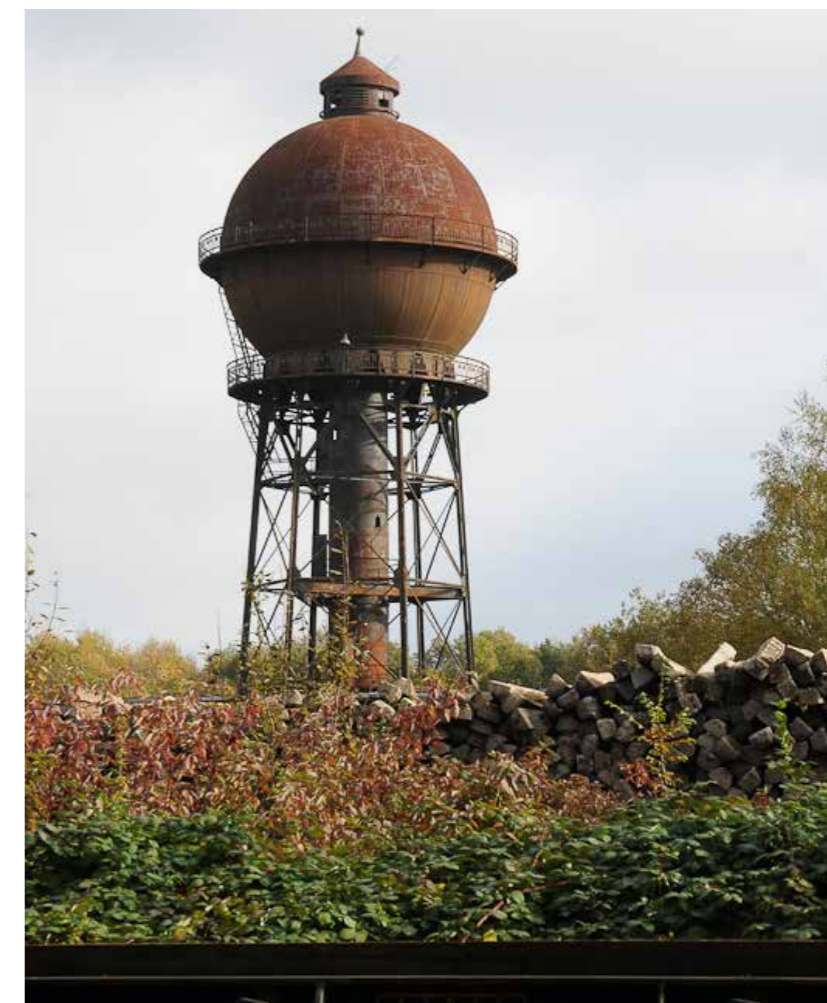
Eisenbahner-Siedlung Wedau
Wedauer Straße / Am See
47279 Duisburg-Wedau

53 Rangierbahnhof, Ausbesserungswerk und Eisenbahnsiedlungen Wedau

Um dem wachsenden Güterverkehr in der Region Rechnung zu tragen, wurde 1890 der Rangierbahnhof Wedau angelegt. Er gewann durch die 1901 eröffnete Umgehungsstrecke Wedau-Oberhausen zentrale Bedeutung für den Güterverkehr, so dass eine Erweiterung beschlossen wurde. Bis Herbst 1913 wurde der Wedauer Rangierbahnhof mit 23 Gleisen und einer Länge von vier Kilometern zu einem der größten Verschiebebahnhöfe Deutschlands ausgebaut. Mit Ausbesserungswerk, Rangierbahnhof, Bahnbetriebswerk und dem 1914 eröffneten Bahnhof für den Personenverkehr entstand ein eindrucksvoller Eisenbahnkomplex, ergänzt durch die Siedlungen Wedau und Bissingheim für das Bahnhofs- und Werkstättenpersonal.

Heute vermitteln die riesigen, zumeist ungenutzten Gleisanlagen, am besten zu beobachten von der Wedauer Brücke, noch einen guten Eindruck dieses zentralen Rangierbahnhofs für das westliche Ruhrgebiet. Von hier aus sind auch der Wasserturm Nord und das Stellwerksgebäude zu erkennen. Beide stammen aus der Zeit, als der Rangierbahnhof 1912-14 ausgebaut wurde. Der Wasserturm besteht aus einem Turmschaft aus Ziegelstein, auf dem ein Intze-Behälter aufsitzt. Er ist zu Wartungszwecken mit einem eisernen Umlaufgang versehen. Ein weiterer Bahn-Wasserturm in Kugelform auf einem Stahlgerüst befindet sich am Süden des Rangierbahnhofs im ehemaligen Bahnbetriebswerk Duisburg-Wedau.

Das ab 1911 errichtete Ausbesserungswerk Wedau war für die Reparatur von Güterwagen konzipiert. Es wurde Ende 2000 stillgelegt. Von der Werkstättenstraße fällt der Blick auf die „Kopfzone“, die vom Turm der Feuerwache überragt wird. Feuerwache, Verwaltung und Kantine bilden einen rechteckigen Platz, der zwischen Feuerwache und Verwaltungsgebäude vom Kesselhaus sowie auf der gegenüberliegenden Seite von der Schmiede begrenzt wird. Außer der Schmiede stammen diese Bauten aus der



Wasserturm
Wedau. Foto:
RIK/Budde

Entstehungszeit des Ausbesserungswerks. Verwaltungsgebäude und Kesselhaus wurden in den 1920er-Jahren erweitert bzw. umgebaut. Eine kleine Siedlung für Werkstättenpersonal ergänzt das Ensemble. Durch die Ansiedlung des Kunden Service Zentrums von DB Cargo an der Masurenallee (nördl.) wird der Wedauer Standort auch nach der Stilllegung des Werkes weiter bahnspezifisch genutzt. Auf dem Bahngelände entsteht derzeit das neue Wohnquartier „6 Seen Wedau“. Geplant ist außerdem ein Gewerbebestandort mit universitätsnahen Nutzungen.

Kontakt & Infos

Rangierbahnhof und Eisenbahnausbesserungswerk Wedau
Wedauer Brücke
47279 Duisburg



Eisenbahner-Siedlung Bissingheim.
Foto: RIK/Walter

54 Eisenbahner-Siedlung Bissingheim

Moritz Ferdinand Freiherr von Bissing (1844-1917), Generaloberst, Generalgouverneur in Belgien und Gründer des „Verein Muster-siedlungen für Kriegsbeschädigte“ wurde Namensgeber der Siedlung Bissingheim als Anerkennung für seine Unterstützung bei diesem Siedlungsprojekt. Sie wurde während des Ersten Weltkrieges geplant, um Kriegsversehrten, Kriegshinterbliebenen und kinderreichen Familien die Möglichkeit zum Erwerb eines Eigenheims zu bilden.

Durch die Beteiligung der Reichsbahn entwickelte sich das Heimstättenprojekt immer stärker zu einer Eisenbahnersiedlung für die Beschäftigten des benachbarten Ausbesserungswerks und des Rangierbahnhofs Wedau. Im Frühjahr 1920 konnten die ersten „Siedler“ ihre Häuser beziehen. 1923 war die Schule fertig gestellt, 1926 zählte Bissingheim 1500 Einwohner, davon 90% Eisenbahner und Familienangehörige. 1991 hatte die inzwischen erweiterte Siedlung 3500 EinwohnerInnen. Bis zur Eingemeindung nach Duisburg im Jahre 1929 hieß die Gemeinde offiziell „Rheinisch Bissingheim“, zur Unterscheidung von „Westfälisch Bissingheim“ bei Hagen.

Kontakt & Infos

Eisenbahner-Siedlung Bissingheim
Hermann-Grothe-Straße
47279 Duisburg



Dickelsbach-Siedlung. Foto: RIK/Walter

55 Dickelsbach-Siedlung

1926/27 entstand die erste der drei Typenhaussiedlungen, die unter der Regie des Duisburger Stadtbauamtes geplant und gebaut wurden. Die Dickelsbachsiedlung wird architekturgeschichtlich in eine Reihe gestellt mit der 1925 von J. J. P. Oud für Rotterdam entworfenen Siedlung Kiefhoek

und den Wohnungsbauten Ernst Mays in Frankfurt oder Bruno Tauts in Berlin. Die in langen Reihen angeordneten Typenhäuser mit flachen Dächern auf einem regelmäßigen Siedlungsgrundriss sind nur 4,3 m breit und 7,85 m tief. Ein halbhoher Anbau zum Garten hin enthält die Kochnische. Zur Siedlung gehörten vier Spielplätze und acht Ladenlokale.

Kontakt & Infos

Dickelsbach-Siedlung
Düsseldorfer Straße / Posadowskyplatz
47055 Duisburg

56 Haus Hartenfels

Als Peter Klöckner (1863-1940), im Stahlhandel groß gewordener und dann auch im Stahl- und Maschinenbau engagierter Industrieller, zum zweiten Mal heiratete, ließ er sich im Stadtwald nahe der Stadtgrenze ein exklusives Baugelände übereignen, dessen nicht kommerzielle Nutzung er ausdrücklich vertraglich zusichern musste. Als Architekten beauftragte er seinen Schwager Hermann Wolters, Stadtbaurat in Coesfeld.

Vorbild für das 1911/12 errichtete Haus Hartenfels waren wohl die massigen Landhäuser des Burgenspezialisten Bodo Ebhardt. Der erste Entwurf mit aufwendigem neo-romanischen Dekor wurde erheblich vereinfacht ausgeführt. Im Prinzip handelt es sich um ein zweigeschossiges Wohnhaus mit zentraler Halle, Repräsentations- und Wohnräumen. Die zunächst schlichte Westfassade wurde nach kurzer Zeit durch weitere Wintergärten und Erker ergänzt. Eine Besonderheit ist der weithin sichtbare



Zeichnung Peter Klöckner in Festschrift IHK Wesel 1956

Turm, der den Blick auf die Industrielandschaft im Westen und Norden ermöglichte.

Im hohen Speicher wurde eine große „Spielwiese“ für die Kinder eingerichtet. Der Personalaufwand war zunächst wohl gering. Erst mit dem Anbau eines Gästeflügels in den 1920er-Jahren (Architekt William Dunkel, Düsseldorf) wurden auch die Wirtschaftsräume erheblich vergrößert.

Klöckners Passion gehörte der Jagd, und die Familie besaß ein Jagdhaus im Westerwald, wo auch der Name „Hartenfels“ seinen Ursprung hat.

Nach Klöckners Tod und dem Auszug der Familie nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Haus mit bis zu 250 Ausgebombten und Flüchtlingen belegt. Die Innenausstattung litt zu dieser Zeit sehr; das Haus verwarholte schließlich völlig. Erst in den 1980er-Jahren wurde es gesichert und äußerlich wiederhergestellt. Das Innere, wo sich zumindest im Erdgeschoss große Teile der festen Ausstattung erhalten haben, befand sich dagegen lange in unfertigem Zustand. Heute beherbergt das denkmalgeschützte Haus Luxuswohnungen.

Kontakt & Infos

Haus Hartenfels
Mülheimer Straße 290
47057 Duisburg



Brückenlandschaft Ruhraue.
Foto: RIK/Walter

57 Brückenlandschaft Ruhraue

Die Ruhr tritt zwischen Mülheim und Duisburg aus dem Mittelgebirge, so dass gerade der Bereich nördlich des Kaiserbergs genutzt werden konnte, den Fluss zu überqueren, weil das Gelände hier noch nicht so versumpft war, wie im eigentlichen Mündungsbereich weiter westlich. So überqueren sowohl Eisenbahnlinien als auch Autobahnen (A40/A3) die Ruhr in diesem Bereich und geben so ein eindrucksvolles Bild der Brückenbaukunst der letzten 140 Jahre. Die westlichste der Eisenbahn-Brücken ist die viergleisige Brücke auf der Trasse der Rheinischen Bahn, die heute ausschließlich dem Güterverkehr vorbehalten ist. Ihr jetziges Aussehen hat sie - abgesehen von den kriegszerstörten und wieder aufgebauten Bögen - seit 1892, als nochmals umgebaut wurde. Die drei Stahlfachwerkbögen der Flutbrücke werden von massiven Vorflutbrücken flankiert. Dabei gibt der nördliche Brückenabschnitt Raum für den vom Hochwasser gefährdeten Auenbereich.

Etwa 600 m weiter östlich überqueren sieben Brücken, unmittelbar nebeneinander liegend, den 1927 erbauten Ruhr-Schiffahrtskanal und den Ruhrdeich. Sie gehören zu

den Strecken der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Strecke, zu denen sich 1974 noch die S-Bahn-Strecke hinzugesellte.

Nördlich und südlich des Ruhrparks in Oberhausen-Alstaden überqueren die Strecken der Köln-Mindener - und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn die Ruhr auf längeren Fachwerkträgerbrücken, denen jeweils noch gemauerte Flutbrücken auf dem linken Ufer vorgelagert sind. Die nördliche Brücke geht in ihren Ursprüngen auf den Bau der Köln-Mindener Bahn 1847 zurück. Die Fachwerkbrücke auf der Bergisch-Märkischen Strecke Mülheim - Duisburg stammt in ihren Ursprüngen aus dem Jahr 1862 und wurde 1974 im Zuge des S-Bahnbaus verbreitert und renoviert.

Kontakt & Infos

Brückenlandschaft Ruhraue
Ruhrdeich
47058 Duisburg



Centralbahnhof
Duisburg von
1886. Hist. Ansicht
um 1920. Quelle:
DGEG-Archiv

58 Hauptbahnhof Duisburg

Am 9. Februar 1846 begann das Eisenbahnzeitalter in Duisburg, als die Köln-Mindener Eisenbahn den zweiten Teilabschnitt ihrer Stammstrecke einweihte, die im folgenden Jahr bis Hamm weitergebaut wurde. Damit wurde die Eisenbahn neben den Häfen zum bedeutendsten Faktor für die industrielle Entwicklung der Stadt. 16 Jahre später baute die Bergisch-Märkische Bahn ihre Strecke von Duisburg über Essen nach Dortmund. Als dritte Eisenbahngesellschaft führte schließlich 1866 die Rheinische Eisenbahn ihre Strecke Osterath-Essen bei Duisburg über den Rhein.

Nach der Verstaatlichung der Bahn konnte in Duisburg 1886 mit dem neuen „Centralbahnhof“ ein repräsentatives Bahnhofsgebäude in Betrieb genommen werden. Dazu wurden die separaten Bahnstationen der drei früheren Privatbahnen abgerissen. Anfangs des 20. Jahrhunderts erwies sich dieses Gebäude als zu klein für die stark gewachsene Stadt, aber der Erste Weltkrieg und die wirtschaftlichen Schwierigkeiten bis zum Anfang der 1930er Jahre verhinderten einen Neubau.

Innerhalb von drei Jahren (1931-1934) wurde ein für damalige Verhältnisse „bahn“-brechendes Konzept ausgeführt. Unter der Leitung von Regierungsbaudirektor Johannes Ziertmann von der Reichsbahndirektion Essen wurde ein lang gestrecktes Bahnhofsgebäude im Stil der neuen Sachlichkeit als symmetrischer Komplex mit einem etwas erhöhten Empfangsgebäude als Spiegelachse errichtet. An den Mittelteil schlossen sich nördlich ein Hotel- und südlich ein Verwaltungsflügel an. Der Vorplatz überspannte den unterirdisch geführten Nord-Süd-Durchgangsverkehr und ein Personentunnel verband die Bahnsteige unterirdisch miteinander. Auf einer Fläche von ca. 300.000 m² wurden so die Verkehrsströme der Eisenbahn an den innerstädtischen Verkehr angebunden. Dazu wurden die Bahnsteige erweitert und über den sechs Bahnsteigen die bis heute erhaltene „schwebende“ Überdachung errichtet, ein interessanter Kompromiss zwischen den großen Bahnsteighallen und den schlichten, weit verbreiteten Schmetterlingsdächern.

Das Empfangsgebäude galt als eines der modernsten seiner Zeit. Es verfügt über eine zentrale zweigeschossige, weiträu-

mige Schalterhalle, deren Längsseiten im oberen Bereich durchgehend verglast sind. Die gesamte Fassade ist mit einem dunklen Klinker verblendet, die Fenstereinfassungen und die schmalen Gesimse wurden aus Kalkstein gefertigt. Der Bahnhof bildet mit dem unmittelbar nördlich anschließenden Postgebäude eine gestalterische Einheit und stellte das größte vor dem Zweiten Weltkrieg in Duisburg realisierte Bauvorhaben dar. Es steht in einer Reihe mit den ähnlichen Bahnhofs-Neubauten der Reichsbahn in Düsseldorf und Oberhausen.

Nach starken Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg wiederaufgebaut, wurde die Empfangshalle zu Bundesbahnzeiten mehrfach verändert. Insbesondere das große Wandbild mit Binnen-schiffahrtsmotiven (ursprünglich 1935 von Ludwig Gies, nach Kriegszerstörung 1950 neu geschaffen von Otto H. Gerster) verschwand zunächst hinter Verblendungen und später hinter einer Wand. Immerhin konnte bei der letzten Renovierung 2009 der ursprüngliche Raumeindruck der lichtdurchfluteten Halle wiederhergestellt werden. 2012 stellte die Deutsche Bahn Pläne für ein neues Bahnsteigdach

vor. Die denkmalgeschützte Überdachung von 1934 soll ab 2022 durch einen aufwendig gestalteten Neubau ersetzt werden.

Der Duisburger Hauptbahnhof zählt heute zu den bedeutendsten Knotenpunkten im Netz der Deutschen Bahn und weist mit rund 130 Tausend Reisenden und Besuchern täglich innerhalb des Ruhrgebiets nach den Hauptbahnhöfen von Essen und Dortmund das höchste Fahrgast-aufkommen auf. Auf 12 Gleisen bedienen täglich rund 170 Fernverkehrszüge, 460 Regionalzüge und 150 S-Bahnzüge den Bahnhof.

Duisburg HBF,
Empfangshalle
um 1935. Quelle:
DGEG-Archiv

Kontakt & Infos

Hauptbahnhof Duisburg
Portsmouth-Platz
47051 Duisburg



Bahnhofsvorplatz um 1960. Foto: DGEG-Archiv

Impressum

Herausgeber:

Regionalverband Ruhr
Die Regionaldirektorin
Kronprinzenstraße 35
45128 Essen
www.rvr.ruhr

Projektleitung:

Referat Industriekultur
www.route-industriekultur.ruhr

Redaktion und Gestaltung:

Schacht 11, Essen
www.schacht11.ruhr

Änderungen vorbehalten