

Markus Scholten

Verkehrsknoten Duisburg

EISENBAHN
KURIER

Impressum

Titel

Links oben: Das bekannte Ensemble mit dem Wedauer Wasserturm wurde gegen Ende der Dampflokzeit von so manchem Eisenbahnfotografen aufgenommen. Einer von ihnen war Martin Welzel, dem die Wannentenderlok 053 104 im August 1975 auf die Scheibe des Schuppens 1 gefahren kam.

Rechts oben: Am 28. Februar 1977 hatte die Bismarcker Vorserienmaschine 216 005 den Gag 58530 aus leeren E-Wagen in Duisburg-Wanheim vor typischer Industriekulisse zu befördern.

AUFNAHME: WOLFGANG BÜGEL, EISENBAHNSTIFTUNG

Links unten: Im Duisburger Innenhafen warten im Jahr 1902 zahlreiche Schiffe auf neue Aufgaben. Ganz rechts der eingerüstete Turm der Salvatorkirche, der wie alle Duisburger Kirchen zwischen 1900 und 1904 eine umfassende Renovierung erfuhr, links daneben die im Zweiten Weltkrieg völlig zerstörte Liebfrauenkirche.

AUFNAHME: STADTARCHIV DUISBURG, BESTAND 61 Nr. 6846

Rechts unten

Am 11. Juli 1958 befindet sich Tw 211, ein zweiachsiger Aufbauwagen der Duisburger Verkehrsgesellschaft, als Linie 9 auf dem Weg nach Dinslaken am König-Heinrich-Platz zwischen Mercatorhalle und Gericht. Die gezeigte Trasse wurde später stillgelegt und zur Hansastrasse verlegt.

AUFNAHME: AAD VAN Ooy, EISENBAHNSTIFTUNG

Rücktitel

Eine 44er hat im Mai 1977 als eine der letzten Dampfzugleistungen gerade die Ruhr passiert und dampft mit dem Dg 58000 am Kaiserberg weiter in Richtung Huckingen.

AUFNAHME: HARALD SCHREMPFER

Vorsatz

Der Ausschnitt aus der Direktionskarte der ED Essen aus dem Jahr 1951 erinnert an ein Spinnennetz als an einen übersichtlichen Streckenplan.

ABBILDUNG: SAMMLUNG EK-VERLAG

Nachsatz

Gleisplan des Rangierbahnhofes Wedau aus dem Jahr 1971 mit Ausbesserungs- und Bahnbetriebswerk.

ABBILDUNG: SAMMLUNG MARTIN WELZEL

ISBN: 978-3-8446-6309-9

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, vorbehalten

© EK-Verlag GmbH – ein Verlag der VMM Verlag + Medien Management Gruppe GmbH 2024

Printed in Germany

Bearbeitung/Gestaltung: Sabine Ressel

Bildbearbeitung: Sabine Ressel, Sandra Schnellbach

Unser Gesamtverzeichnis erhalten Sie kostenlos unter

Telefon 0761-70 31 00 oder unter service@eisenbahn-kurier.de

EK-Verlag GmbH – ein Verlag der VMM Verlag + Medien Management Gruppe GmbH
Munzinger Str. 5a • 79111 Freiburg • www.eisenbahn-kurier.de

Als jugendlicher Eisenbahnfreund war Duisburg Anfang der achtziger Jahre immer mein erstes Ziel. Vom benachbarten Krefeld aus in einen der vielen Nahverkehrszüge gestiegen, begann hinter Krefeld-Uerdingen das große Duisburger „Wimmelbuch“. Immer von links nach rechts ans offene Fenster sich bewegend, erschienen in Hohenbudberg zur rechten zunächst der riesige Rangierbahnhof, mit dem urigen Reiterstellwerk, dem Bw in der Mitte mit seinen abgestellten 140ern, zur linken die damals noch existierende Verbindungskurve nach Trompet und dahinter die Güterbahn zum Rhein nach Baerl. Hinter dem Stellwerk Hof (heute ein Restaurant mit vielen Erinnerungsstücken und Fotos) erfolgte bereits die Einfahrt in den Bahnhof Rheinhausen, mit dem auf einem Stumpfgleis wartenden ETA nach Hohenbudberg-Siedlung. In Rheinhausen-Ost ging es dann mit dem Kruppschen Stahlwerk erst so richtig los mit seinem pulsierenden Herzschlag aus Stahl und der emsigen Werksbahn. Schon kamen die beiden Brückentürme der alten Hochfelder Brücke in Sicht, die nun polternd passiert wurde, danach zur linken meist eine 290 unterwegs zur Niederrheinischen Hütte, rechts dann mit etwas Glück direkt am Rhein bereits die erste 221 auf dem Weg zum Stahlwerk nach Huckingen, die grüne KöfII der Firma Scharrer passierend. Am skurrilen Bahnhofsbau von Hochfeld-Süd entlang und dem gleichnamigen Güterbahnhof mit ständigem Betrieb in Form von 221, 216 und 290 tauchte links schon der Wasserturm des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Duisburg Hbf auf. Dann noch schnell den Blick nach rechts

auf die Formsignalbrücke an der Strecke nach Wedau mit dem Wedaustadion zur rechten, der Heimstätte des legendären MSV. Es näherte sich nun das riesige Gleisvorfeld mit der großen Güterhalle und natürlich dem Hauptbahnhof mit seinen vielen Bahnsteigen, jede Menge 103er, dem 430, den 11lern und den „Knallfröschen“ der Baureihe 141. Dort stieg ich dann in den ETA nach Entenfang, dessen schaukelnde Fahrt mich nun am Rangierbahnhof, dem Ausbesserungswerk und natürlich dem Bahnbetriebswerk vorbeiführte, an dem mich 050 904-2 als letzte Vertreterin ihrer Zunft längst abgestellt im Bereich der alten Bekohlung begrüßte.

Wenn ich heute diese Strecke noch einmal befahre, kommt Wehmut in mir auf. Gut, dass sich die Fenster in den modernen Zügen nicht mehr öffnen lassen. Es ist längst kein „Wimmelbuch“ mehr, sondern nur noch ein kleines, wenig bebildertes Heftchen geworden. Alle Duisburger Rangierbahnhöfe sind verschwunden, ebenso das Ausbesserungswerk und alle Bahnbetriebswerke. Auf dem riesigen Wedauer Areal entsteht eine eigene Stadt, 6-Seen Wedau. Wenigstens sind das Stellwerk und der lange Wasserturm im Nordbereich in die Planungen einbezogen worden. Und auch der MSV ist längst nicht mehr erstklassig. Tempus fugit.

Dieses Buch soll dem geeigneten Leser ein Duisburg zeigen, das einmal eine Eisenbahnerstadt war, mit abertausenden

Beschäftigten, die rund um die Schiene ihr Brot verdienten, die stolz waren, Eisenbahner zu sein, wo jeder für den anderen noch da war. In einer Stadt, die eigentlich aus einem Gewirr von Schienensträngen nach überall und nirgendwo bestand, deren Pulsschlag aus Stahl auch heute noch den Takt angibt und dessen Binnenhafen der größte seiner Art in Europa ist. Liebhaber hochrädiger Schnellzugloks werden in diesem Buch sicherlich nicht auf ihre Kosten kommen, früher wie heute dominiert der Güterverkehr in der Montanindustrie das weitläufige Schienengeflecht Duisburgs. Mehr Verkehrsknoten geht nicht.

Danken möchte ich zu guter Letzt noch Martin Welzel, der zu Detailfragen und Standortfragen stets die passende Antwort parat hatte, sowie Axel Reuther, der mich in meiner Eigenschaft als Eisenbahner mit fundierten Informationen und erstklassigem Bildmaterial zum Duisburger Nahverkehr versorgte. Und natürlich Frau Kaczykowski vom Stadtarchiv Duisburg, wo ich nach Herzenslust stöbern konnte und die mir stets mit Rat und Tat zur Seite stand. Die meisten Kontakte zu Archiven und Fotografen sind zudem erst durch Vermittlung von Jürgen Donat von der gleichnamigen, erstklassig sortierten Duisburger Fachbuchhandlung zustande gekommen.

Markus Scholten
Krefeld, im Frühjahr 2024

◀ **Bild 1** – Die Bergisch-Märkische-Hochfeldbahn zweigte in Höhe der Duisburger Güterabfertigung ab und versorgte einen Bogen beschreibend die in Hochfeld ansässigen Industriebetriebe, um schließlich in Hochfeld-Süd in den dortigen Rangierbahnhof einzuschwenken. Für das größte Verkehrsaufkommen sorgte dabei die Duisburger Kupferhütte, die 044 377 am 8. Juni 1976 mit dem Schlackenzug 58791 verlassen hat und soeben in Duisburg-West die Düsseldorfer Straße passiert. Die Maschine war die letzte von der Bundesbahn eingesetzte Dampflokomotive, da sie als Heizlokomotive bis Anfang 1979 für warmes Duschwasser im BW Gelsenkirchen-Bismarck sorgte. Heute ist sie im Bochum-Dahlhausener Eisenbahnmuseum zu besichtigen. Rechts neben dem markanten Gasometer nun ein weiteres Wahrzeichen Duisburgs. In Städten mit historischem Background sind dies monumentale Kirchen oder Stadtmauern, in Duisburg ist dies standesgemäß der Stadtwerkerturm aus dem Jahre 1966, der es als Landmarke, nachts farbenfroh angestrahlt, auch nach Abbruch des dazugehörigen Heizkraftwerkes den Duisburgern in Zukunft stets den Weg zeigt.

AUFNAHME: JOACHIM SCHMIDT, EISENBahnSTIFTUNG

Rund um den Hauptbahnhof

Der Hauptbahnhof, alt und neu und nochmal neu



Die Köln-Mindener-Eisenbahn-Gesellschaft eröffnete den ersten Duisburger Bahnhof auf ihrer Strecke von Köln-Deutz nach Minden im Jahre 1846, in unmittelbarer Nähe folgte daraufhin 1862 der zweite Duisburger Bahnhof als Kopfbahnhof der Bergisch-Märkischen Eisenbahn auf der Strecke von Dortmund nach Duisburg. Acht Jahre später wurde dann der dritte und letzte Bahnhof angelegt, die von der Rheinischen-Eisenbahn-Gesellschaft errichteten Anlagen waren über Duisburg-Hochfeld kommend angebunden.

Mit der Verstaatlichung der Eisenbahn-Gesellschaften wurden schließlich alle drei Bahnhöfe Ende des 19. Jahrhunderts abgerissen und als Ersatz ein neues Empfangsgebäude in Insellage errichtet. Der Bau war sowohl als Kopf-, wie auch als Durchgangsbahnhof ausgeführt und wurde 1888 eröffnet, wobei die Kopfgleise auf der Südseite in einer Güterabfertigung mündeten. Das schöne, langgezogene Gebäude bestach im Eingangsbereich durch ein hohes Tonnengewölbe, ansonsten war das zweigeschossige Backsteingebäude mit neoromanischen Fensterelementen, Ziergesimsen und Natursteinrustiken auf den Ecken versehen. Die das Gebäude umlaufende Bahnsteigüberdachung bestand aus Gussäulen mit Eisenschalung. Insgesamt war für die erste und zweite sowie für die dritte und vierte Wagenklassen je ein Wartesaal vorhanden, ersterer sogar mit einem angeschlossenen Damensaal. Ein dazwischenliegendes Restaurant konnte beide Speisesäle bedienen.

In den Jahren von 1931 bis 1936 wurden die Bahnhofsanlagen wiederum grundlegend verändert, indem man das neue Empfangsgebäude westlich der nun wesentlich umfangreicheren Gleisanlagen platzierte.

Der Bahnhofsvorplatz war nun den Fußgängern vorbehalten, die jetzt auf direktem Wege in die Innenstadt gelangen konnten. Sowohl den Individualverkehr auf der Saarstraße als auch die Straßenbahn verlegte man ein Stockwerk tiefer, wobei Treppenanlagen die beiden Ebenen miteinander verbanden. Ein großes, 70 m langes gläsernes Vordach überspannte zudem den Bahnhofsvorplatz. Wie in dieser Zeit architektonisch üblich, bestach das neue Empfangsgebäude durch seine klaren Formen, wobei die in der Mitte befindliche zweigeschossige Schalterhalle für kurze Wege sorgte. Nördlich bzw. südlich schlossen sich noch jeweils ein Gebäude der Post und der Bahnverwaltungen an, welche heute noch ein Hotel bzw. die Bundespolizei beherbergen. In der großen Empfangshalle waren auf der rechten Seite zwölf Fahrkartenschalter platziert, daneben zudem die Gepäckhalle, die durch einen Tunnel und Aufzüge mit den

◁ **Bild 4** – Der vierte, preußische Bahnhof von 1888 wies inmitten der Gleisanlagen einen Droschkenparkplatz auf, der über eine Rampenauffahrt erreicht werden konnte. Reger Betrieb herrschte 1929, als allerdings nur noch Kraftdroschken das Bahnhofsumfeld prägten.

AUFNAHME: RVM, EISENBahnSTIFTUNG

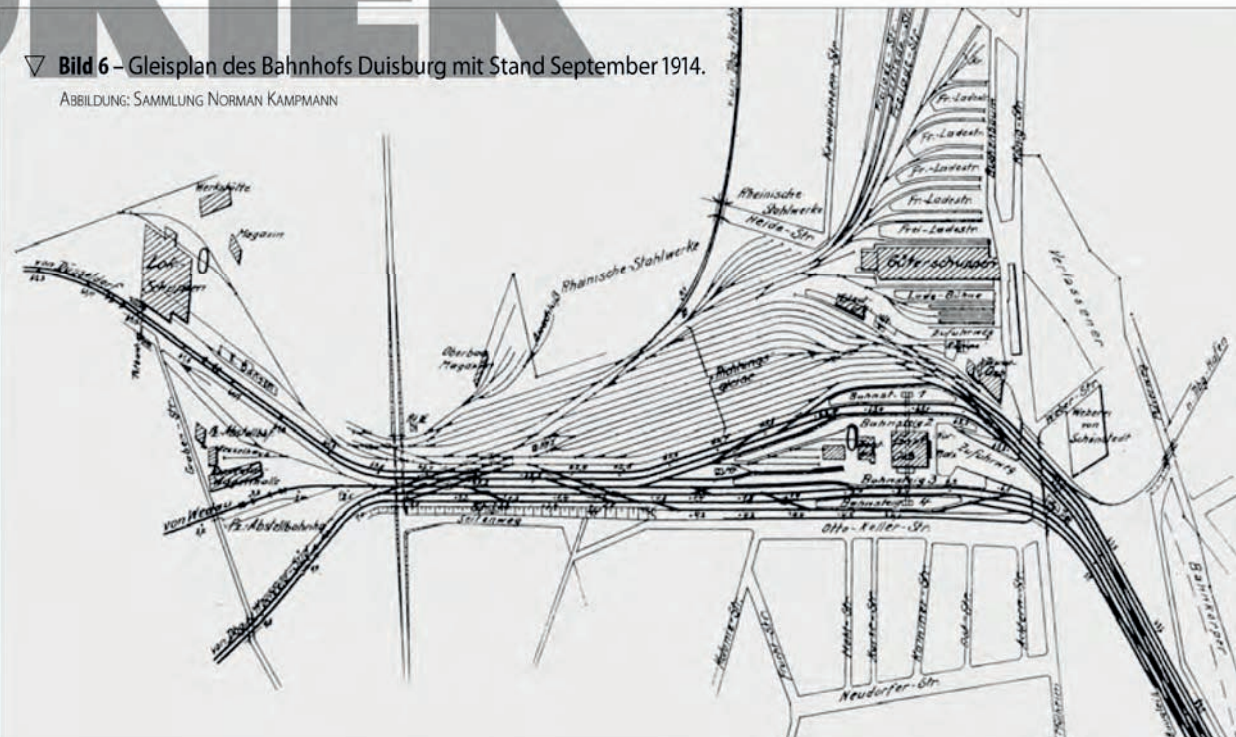


△ **Bild 5** – Am 6. April 1924 herrscht etwas Ruhe im Duisburger Hauptbahnhof, mit einem schönen Blick auf die Bahnsteige zwei und vier sowie der davor liegenden Otto-Keller-Straße.

AUFNAHME: STADTARCHIV DUISBURG, BESTAND 61 NR. 6192

▽ **Bild 6** – Gleisplan des Bahnhofs Duisburg mit Stand September 1914.

ABBILDUNG: SAMMLUNG NORMAN KAMPMANN





△ **Bild 36** – Die zahlreichen Industriebetriebe und auch der dichte Autoverkehr im Ruhrgebiet sorgten bei ungünstiger Wetterlage für eine Dunstglocke, die man auch als „Smog“ bezeichnete und die Fahrverbote in den Städten nach sich zog. Auch 044 650 trägt mit dem Gag 58000 zur Mannesmann Hütte am 4. Mai 1977 ihren Teil dazu bei, als sie den Posten „Südhafen“ in Hochfeld passiert. Im Hintergrund ist die Rheinbrücke der Strecke in Richtung Rheinhausen zu erkennen. Die Lok wurde bereits ein Jahr später im AW Limburg verschrottet.

AUFNAHME: JOACHIM SCHMIDT, EISENBAHNSTIFTUNG

Bild 37 ▷

In Höhe des Posten „Südhafen“ fährt im Sommer 1974 051 737 (Krupp 1941/2577) mit einem Drahtzug in Kürze in den Rangierbahnhof Hochfeld-Süd ein. Im Hintergrund ist die Produktionsstätte eines Rostlösers erkennbar, den so ziemlich jeder Autoschrauber einmal in den Händen gehalten haben dürfte.

AUFNAHME: HARALD SCHREMPFER



Von Hochfeld-Süd aus wurde 1906 eine 5,3 km lange, private Anschlussbahn eröffnet, die zur Anbindung des damaligen Siemens-Martin-Stahlwerks in Huckingen diente. Die Trasse führt entlang des Rheins und des Südhafens und schließlich durch Wanheim, bevor sie das Werk im Duisburger Süden erreicht. Auf dieser im Volksmund als „Wanheimer Bahn“ bezeichneten Strecke herrscht bis heute stets reger Verkehr: Neben den am Endpunkt ansässigen Mannesmann-Röhrenwerken und dem großen Mannesmann-Stahlwerk (heute Hüttenwerke Krupp Mannesmann HKM) sorgten auch die Berzelius-Werke und die Firma Scharrer (Südhafen) zeitweise für hohes Güteraufkommen.

Im Oktober 1937 wurde die private Anschlussbahn verstaatlicht und von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Charakteristisch für die Strecke sind bis heute die vielen kleinen Bahnübergänge im Stadtgebiet, die aufgrund der hohen Zugdichte und den langsamen Geschwindigkeiten der zumeist langen Güterzüge die Anwohner durchaus vor eine Geduldsprobe stellen können.

Bild 38 ▷

Am 19. Oktober 1936 kollidierte Lok 2 (Hohenzollern-Typ Borbeck, 1924/4420) der Städtischen Anschlussbahn Duisburg-Wanheim mit dem Anhänger des links zu sehenden Lkws, dessen Fahrer sein Anhängsel beim Überqueren des Bahnübergangs Berzelius in der Nähe der Metallhütten AG wohl nicht mehr auf dem Schirm hatte. Offenbar gab es keine Verletzten, jedoch war die Schutzpolizei bereits zu Stelle und sicherte die Unfallstelle ab. Auch liegt der Aufgleisheber nebst einiger Bohlen schon bereit, um die Lok wieder auf den richtigen (Schienen-)weg zu bringen.

AUFNAHME: STADTARCHIV DUISBURG, BESTAND 61 Nr. 14660_0009



Hohenbudberg

Rangierbahnhof

Der Rangierbahnhof Hohenbudberg war einst der wichtigste linksrheinische Rangierbahnhof. Seine Entstehungsgeschichte geht auf das Jahr 1896 zurück, als zwischen den Gemeinden Budberg und Friemersheim der Vorbahnhof Uerdingen eröffnet wurde. In den Jahren 1901 und 1902 wurden die Anlagen erstmals erweitert, um dem gestiegenen Güteraufkommen auf dieser wichtigen Magistrale ins Ruhrgebiet Rechnung tragen zu können. Umbenannt in Hohenbudberg-Verschiebebahnhof stellte er den südlichen Endpunkt der neuen zweigleisigen Güterzugmagistrale von Hamm über Oberhausen-West nach Hohenbudberg dar, die von 1905 bis 1912 errichtet worden war und vornehmlich das völlig überlastete Nadelöhr Duisburg entlasten sollte. Diese Güterhauptbahn führte einst von Oberhausen-West und Meiderich Süd sowie über die Haus-Knipp-Brücke nach Baerl und dann schließlich nach Hohenbudberg-Verschiebebahnhof. Erst nach einem Verkehrskollaps im Jahre 1912 in diesem Raum begann man die Anlagen auszubauen, in dem ein zweiter Ablaufberg am 1. November 1918 in Betrieb ging. So wurde der Rangierbahnhof in die Bezirke Nord, Mitte und Süd aufgeteilt, um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Die größte Ausdehnung erreichte der Rangierbahnhof 1929 mit einer Länge von 2,8 km und einer Breite von 400 m. Etwa 3.500 Wagen konnten täglich abgefertigt werden, zudem bot die Anlage über 400 Eisenbahnern eine Heimat, zuzüglich denen im Bahnbetriebswerk. In dieser Zeit entstand auch etwa in der Mitte des Rangierbahnhofs dem Rhein zugewandt eine große Eisenbahnersiedlung mit einem Haltepunkt, der am 1. März 1933 eröffnet wurde. Den Dienstpendel in Richtung Krefeld oder Duisburg wickelten in den Nachkriegsjahren VT 95, zuletzt aber nur noch von Rheinhausen aus Akkutriebwagen der Baureihe 515 ab. Dieser öffentliche Personalpendel endete mit Auflösung des Rangierbahnhofs zum 30. November 1986. Im Zweiten Weltkrieg war der Rangierbahnhof natürlich ein begehrtes Ziel alliierter Bomber, jedoch konnte er seinen Betrieb trotz großer Beschädigungen stets aufrecht erhalten. Markantestes Wahrzeichen der Siedlung ist auch heute noch der riesige, aus Stein gebaute Wasserturm des Bahnbetriebswerkes, der sich inmitten der Siedlung befindet. Mit der Schließung vieler Stahlwerke und Zechen in den achtziger Jahren am linken Niederrhein verlor



△ Bild 93 – Der kleine Haltepunkt Rheinhausen-Ost liegt am nächsten zum Zentrum der Stadt, diente aber bis zur Schließung des Krupp-Stahlwerkes primär den dort Beschäftigten zum Ein- und Ausstieg. Mit einem Thermohebenwagenzug mit glühenden Stabbrammen donnert im Sommer 1973 wenige Tage vor ihrer Z-Stellung am 26. Juli 1973 die 044 553 (KM 16158/1941) in Richtung Krefeld Stahlwerk vorbei. AUFNAHME: HARALD SCHREMPFER



Bild 94 ▷

Am 3. September 1969 war 094 360 (BMAG Werk Wildau 7824/1922) am Stellwerk R5 damit beschäftigt, ihren Zug über den Eselsrücken zu drücken. Für die Hohenbudberger T16¹ war der auf dem Bild erkennbare „Blumenkasten“ typisch, eine der vielen Kohlekastenvarianten dieser Baureihe. Die Lok wurde noch nach Hamburg-Rothenburgsort umbeheimatet, um dort am 8. November 1972 ausgemustert zu werden.

AUFNAHME: ULRICH BUDDE



54

Pfönö 3776 W (38,1) 2. Klasse oG
Rheinhausen—Hohenbudberg Siedl—Krefeld Hbf

Vt 95 62 Mindestbr

			3776					
1	2	3	4	5	4	5	4	5
10,2	65	Rheinhausen Pbf . .		1525				
8,8		Hohenbudberg Hof . .	*)X	28				
	40	Hohenbudberg Siedl	1530	33				
7,9		7,8						
6,6	65	Hohenbudberg Hw . .		35				
	50	6,5						
4,2	65	Krefeld-Uerdingen Pbf	39	40				
1,7		Krefeld-Linn	43	44				
0,0/20,4	85	Krefeld-Oppum	46	47				
87,3		Krefeld Hbf	1551					

Für den öffentlichen Verkehr freigegeben
 *) Betriebshalt nach Bedarf, nur zum Ein- und Aussteigen von Bediensteten

△ **Bild 96** – Buchfahrplan des im Stundentakt verkehrenden Pendelschienenbusses zur Hohenbudberger Siedlung, der nach Schließung des Rangierbahnhofes wegfiel. Abb.: SLG. M. SCHOLTEN

◁ **Bild 95** – Am 3. September 1969 bespannen 050 880 (Krauss-Maffei 16090/1941 Bw Oberhausen-Osterfeld-Süd) und 052 274 (Henschel 26605/1942, Bw Hohenbudberg) einen Güterzug. Die Osterfelder Maschine ist zur Vermeidung einer Leerfahrt als Vorspann mitgefahren. Aufnahme: ULRICH BUDE

auch der Hohenbudberger Rangierbahnhof zunehmend an Bedeutung. Als dann auch noch die Schließung des Rheinhausener Stahlwerkes der Krupp Stahl AG bekannt wurde, verlor Hohenbudberg seinen wichtigsten Güterkunden. Der Anfang vom Ende machte sich 1983 auch in der stufenweisen Degradierung des Rangierbahnhofes bemerkbar. Zuerst war er Knotenpunktbahnhof, dann Satellitenbahnhof, dann gar Knotenpunkt des Bahnhofes Moers.

Zum 30. September 1986 wurde der Rangierbahnhof schließlich offiziell stillgelegt, als letztes ging dann noch am 8. Januar 1996 auch das große Stellwerk Hof außer Betrieb, welches zuletzt nur noch als Blockstelle diente und das heute ein Restaurant beherbergt. Lange Zeit lag das riesige Areal brach, in der mittlerweile abgebrochenen, ehemali-

gen Wagenhalle richtete sich eine Diskothek ein, Schlagzeilen machte zudem auch eine Forensische Klinik, die etwa in Höhe des früheren Bahnbetriebswerks errichtet wurde. Auch in das restliche Areal kam 2012 endlich Bewegung. Die Duisburger Hafengesellschaft Duisport baute mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 20 Mio. € einen Container-Umschlagplatz auf dem 120.000 m² großen Areal für die internationale Logistikfirma Samskip. Heute werden hier auf sieben langen Gleisen und mit zwei Portalkränen jährlich bis zu 250.000 t Güter zwischen Bahn und Lkw umgeschlagen. Neben Samskip nutzt auch der nahe Chempark in Uerdingen die Anlage. Somit steht der größte Teil des ehemaligen Rangierbahnhof Hohenbudberg wieder im Dienste des Schienengüterverkehrs.

Bahnbetriebswerk

In Insellage des Rangierbahnhofes befand sich das gleichnamige Bahnbetriebswerk, welches bis 1973 noch eigene Dampflokomotiven einsetzte. Als reines Güterzugbahnbetriebswerk waren hier vornehmlich 50er für die Abwicklung des Verkehrs am ganzen linken Niederrhein, nach Moers, sowie bis in den Duisburger und Kölner Raum zuständig. Kurz nach dem Krieg wurden hier im Februar 1946 sogar einige englische WD-Dampflokos beheimatet, bis wieder genügend instandgesetzte, deutsche Lokomotiven zur Verfügung standen. Da diese aber nur für eine Höchstlast von 1.200 t ausgelegt waren, musste somit die Zugzahl erhöht werden, weshalb die Loks bereits am 11. Mai 1946 in

Ruhrort Hafen



△ **Bild 101** – Am 9. Juli 1939 war in Ruhrort in Höhe der Mündung der Ruhr in den Rhein noch emsiges Treiben angesagt. Ein paar Jahre später lag hier alles in Trümmern, und viele der hier abgebildeten Schlepper lagen auf Grund.

AUFNAHME: PRESSEFOTO, EISENBAHNSTIFTUNG

Bild 102 ▷

Ein Jahr vor Beginn des Zweiten Weltkrieges lag in Ruhrort die Passagierdampferflotte vor Anker, wohl schon ahnend, dass diese in den nächsten Jahren keinen zivilen Zwecken mehr dienen wird. Im Hintergrund zur Rechten ist die nach dem Duisburger Oberbürgermeister Karl Lehr benannte Brücke aus dem Jahre 1907 zu erkennen, die als letzte Ruhrbrücke vor der Rheinmündung die Stadtteile Ruhrort und Kaßlerfeld miteinander verband. Nachdem diese 1945 ebenfalls von der zurückweichenden Wehrmacht gesprengt wurde, baute man diese 1949 unter Verwendung eines Brückenbogens der Kölner Hohenzollernbrücke wieder auf, den man gegen Eisenbezugscheine von dort erworben hatte. Inzwischen ist die mittlerweile stark sanierungsbedürftige Brücke einem Neubau gewichen, nachdem unter anderem 2007 ein niederländischer Frachter die Brücke gerammt hatte.

AUFNAHME: WALTER HOLLNAGEL, EISENBAHNSTIFTUNG



Der Ursprung des Hafens geht auf das Jahr 1665 zurück, als sich in Ruhrort eine Schiffergilde gründete, um die rhein-aufwärts gelegenen Städte mit Kohlen zu versorgen, wobei in der weiteren Folge dort 1713 die erste Schiffswerft entstand. Jedoch fehlte ein Güterumschlagplatz für die immer noch am Rheinufer ankernden Schiffe, so dass der Ruhrorter Magistrat am 16. September 1716 den Entschluss zum Bau eines Hafens fasste. Mit Übernahme der Hafenverwaltung 1766 durch die preußische Regierung wurden die Hafenanlagen zügig ausgebaut, so wurde 1842 der Schleusen-hafen eröffnet, von welchem man mittels Durchstich in den Inselhafen gelangen konnte. Der bekannte Ruhrorter Un-

ternehmer Franz Haniel baute zudem dort neben Umschlaggebäuden 1928 auch eine Dampfschiffwerft. Durch Anschluss an die Eisenbahn 1848 in Richtung Oberhausen und 1867 in Richtung Mülheim-Styrum konnten die Güter nun direkt schnell und effizient zum Ruhrorter Hafen gebracht werden, um von dort in alle Welt verschifft zu werden. In der weiteren Folge wurden Mitte des 19. Jahrhunderts der Nord- und der Südhafen angelegt, wobei die Ruhr ein Stück weiter nach Süden verlegt werden musste. Der Kaiserhafen folgte bis 1890, eine Schifferbörse zum Abschluss der Speditionsgeschäfte im Jahre 1901. Um Überkapazitäten zu vermeiden, unterstellte man nach langer Dis-

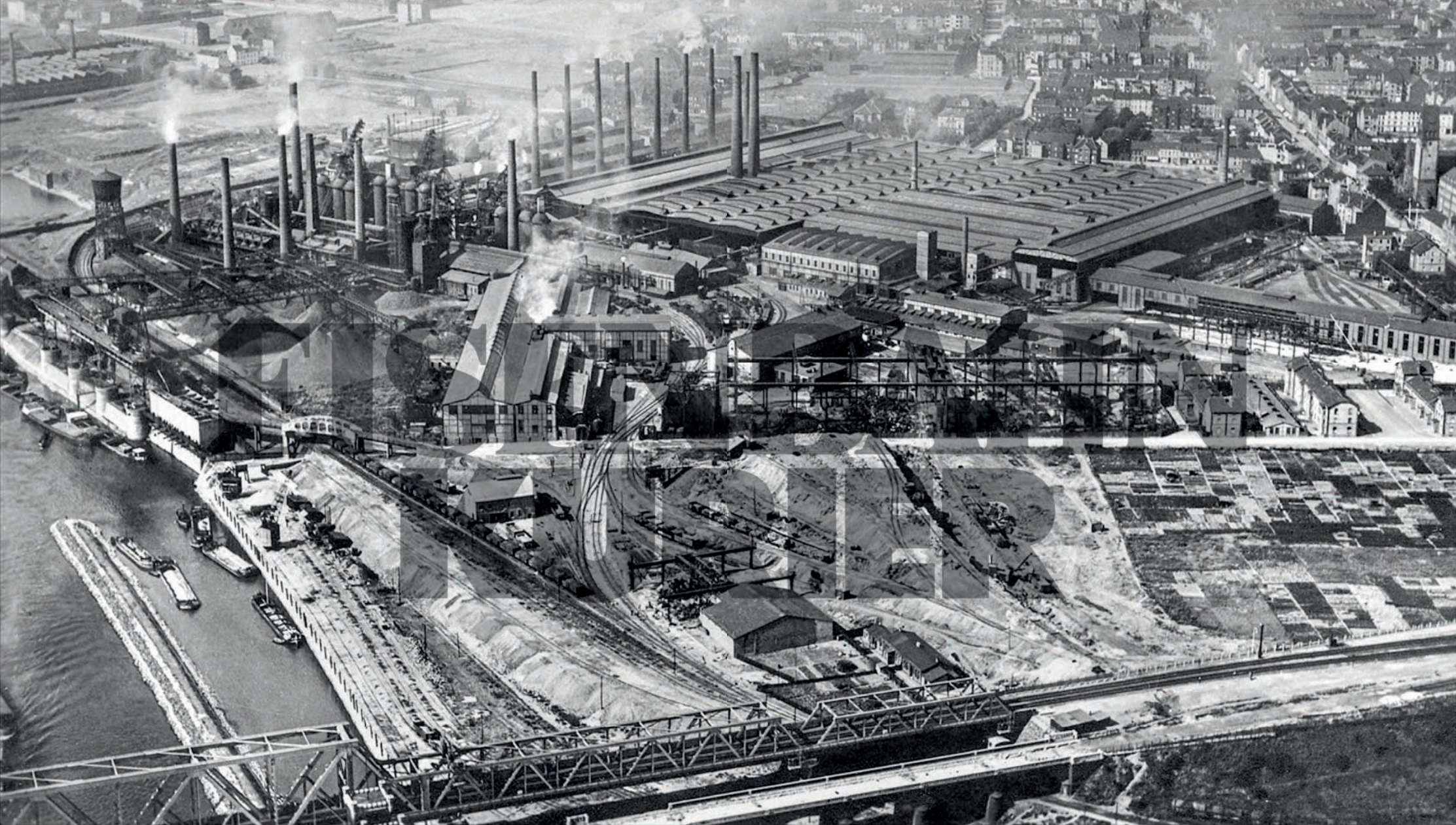
kussion den Ruhrorter und den Duisburger Hafen zum 1. Oktober 1905 schließlich einer gemeinsamen Betriebsgemeinschaft und gründete die Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen, was auf Hinwirken der preußischen Regierung auch den Zusammenschluss der bislang unabhängigen Städte Duisburg, Ruhrort und auch Meiderich zur Folge hatte. Der Ruhrorter Hafen wuchs nun noch mehr an, indem die Becken A, B und C schließlich 1908 und der ovale Inselhafen 1914 zugunsten des Ausbaus des Vinkelkanals geopfert wurde, wobei zeitgleich auch eine Verbindung zum Rhein-Herne-Kanal geschaffen wurde. Der immense Bedarf an Rohstoffen der Montanindustrie, aber

Hüttenwerke – Pulsschlag der Stadt



△ **Bild 164** – Eine Duisburger Besonderheit waren die 62 zwischen 1955 und 1971 an den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen gelieferten Bo'Bo'-Zweikraftloks der Firma Jung, deren Fahrzeugaufbau manchen Eisenbahnfreund wohl an die Bundesbahn-V100 erinnern könnte. Im Bild ist EH 127 (Jung 1962/13581) als Ortslok für den Rangierdienst im Werkshafen Schweglern eingeteilt. Der elektrische Betrieb bei einer der größten Werkbahnen Deutschlands endete schließlich wenige Jahre nach der Jahrtausendwende und die fortan nur noch im Diesel-Modus betriebenen, verbliebenen Exemplare der Jung „ED 80t“ schieden bis 2013 aus dem Dienst aus.

AUFNAHME: JUNG, SAMMLUNG STEFAN LAUSCHER



△ **Bild 165** – Die Niederrheinische Hütte entstand ab 1851 im Stadtteil Hochfeld, da dort sowohl ein direkter Zugang zum Rhein die Versorgung mit Eisenerz und Koks gewährleistete, als auch Anschluss an die Strecke der Köln-Mindener Eisenbahn bestand. Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm der Thyssen-Konzern die Anlagen, bevor das Werk 1997 an den indischen Stahlkonzern Ispat Steel verkauft wurde. Nur wenige Jahre später wurde dort die Herstellung von Draht aufgegeben und der Standort 2013 geschlossen. Heute existiert auf der Fläche nur noch die eingleisige Anschlussbahn von Duisburg-Hochfeld Süd entlang des Rheins bis zur DK Recycling in Hochfeld Nord. Auf dem um 1930 entstandenen Bild ist am unteren Rand die am 13. Oktober 1927 in Betrieb genommene Hochfelder Eisenbahnbrücke über den Rhein zu sehen, die das aus dem Jahr 1871 stammende Vorgängerbauwerk ersetzte. Die alte Vorflutbrücke befindet sich bereits im Rückbau.

AUFNAHME: SAMMLUNG NORMAN KAMPMANN