



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

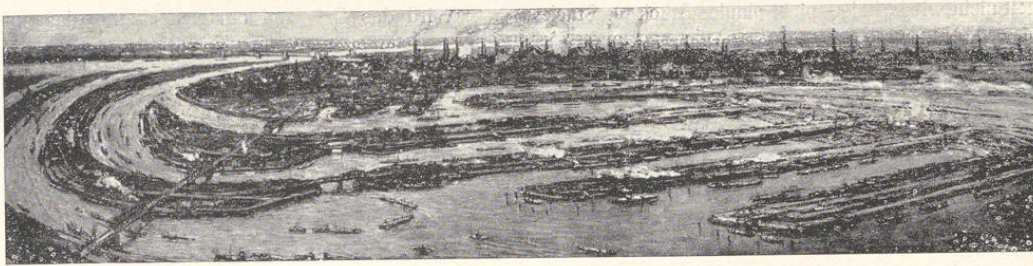
Duisburg

Dieter, Hermann

Berlin-Halensee, 1925

Groß-Duisburg (Eine Würdigung von Dr. Ludwig Mathar, Köln)

[urn:nbn:de:hbz:466:1-96675](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-96675)



Die Hafenanlagen von Groß-Duisburg.

Nach einem Gemälde von Professor Hermanus.

GROSS-DUISBURG

EINE WÜRDIGUNG VON Dr. LUDWIG MATHAR, KÖLN

Es ist etwas Besonderes um diese Großstadt am Niederrhein. Sie hat, so seltsam es klingen mag, in ihrer Lage wenig Niederrheinisches mehr. Sie ist sozusagen entländlicht, der niederrheinischen Eigentümlichkeit entfremdet worden. Ludwigshafen könnte dem ersten Anschein nach Duisburg sein.

Crefeld, Neuß, München-Gladbach sind niederrheinischer. Sind mit ihrer ländlichen Umgebung noch inniger verbunden. Das sind in Crefeld die Kühlen, die alten Bauernhöfe, die den Ursprung dieser Großstadt aus der niederrheinischen Weite nicht vergessen machen. Auch Neuß ist von allen Seiten in einen Ring von Bauernschaften gebettet; ja, diese Bauernschaften, Büttgen, Kaarst, Norf, haben bis jetzt noch ihre echt niederrheinische Ursprünglichkeit bewahrt, das freie, grüne Feld, den dampfenden Acker und zwischendurch die schlängelnde Erft, den Nordkanal. Bis zum Rheine hin dann noch weit und grün das Hammerfeld. Gerade die Entfernung vom Rheine hat die Industrialisierung verhindert. Je näher diese Großstädte der gewaltigen Wasserstraße kommen, der sie ja als wachsende Industriestädte mit allen Mitteln zustreben, um so mehr entsagen sie dem Ländlich-Niederrheinischen. München-Gladbach ist darin glücklicher. Es liegt so sehr mitten im flachen Lande, hat so

viele gesunde Ausdehnungsmöglichkeiten, daß eine industrielle Abschnürung nicht in Frage kommt. Die nähere Umgebung, Schloß Rheydt, die Mühlen an der Niers, Burg Millendonk sind noch immer urwüchsige Landschaftlichkeit.

Die jungen und jüngsten Großstädte in Duisburgs unmittelbarer Nachbarschaft, Oberhausen und Hamborn, haben leider dieses Landschaftliche unerbittlich verwischt, sind Nur-Industriestädte geworden, wirre, ziemlich planlos entstandene Steinwüsten, denen jede Eigenheit des Niederrheins fehlt.

Nein, Duisburg ist schon etwas ganz Besonderes, wenn auch wenig Niederrheinisches. Es ist trotz seiner Lage am Rheine nicht etwa Ludwigshafen.

Nach drei Seiten hin von dem eisernen Ring der benachbarten Industriestädte Hamborn, Oberhausen, Mülheim umklammert, die selber sich machtvoll, landhungrig ausdehnen, steht ihm nur die Südseite nach Angermund, Huckingen, Mündelheim und Serm als kostbares Neugelände offen. Gewiß kann hier viel Niederrheinisches, erhaltene Oasen von Grün, Schlösser und Dorfgemeinden, gerettet werden, aber an dem Gesamtcharakter Groß-Duisburgs ändert das doch nichts Entscheidendes mehr. Gewiß werden Ruhrsiedlungsverband, neuzeitliche Bau- und Verkehrskunst, die Sünden der Vergangen-

heit nicht wiederholen, nicht planlos Stück für Stück ins Blaue hineinbauen, große Verkehrsstraßen von Nord nach Süd, Ost nach West, Verkehrsbänder der Eisenbahnen zielbewußt anlegen; aber der Kreis Duisburg-Ruhrort-Meiderich ist geschlossen, hat sein ganz besonderes Eigengesicht.

Und worin besteht diese Eigenheit? Was ist dieses Besondere?

In zwei Worten: Rhein und Kohle, Hafen und Hütte und alles das, was an menschlicher Großarbeit damit in Verbindung steht.

Den Rhein haben Ludwigshafen, Düsseldorf auch, aber nicht die Kohle und die aus Kohle und Eisen erschmiedete Großindustrie.

Vom Rheine und seinen Häfen aus sieht man es am besten, das unvergeßliche Bild: Hochöfen, die besonders zur Nachtzeit zyklisch lodernd gen Himmel flammen; dann wieder im Sonnenlicht blitzschnell kreisende Förderräder. Und über den ungeheuren Tiefen, für die selbst der breite, tiefe Rheinstrom nicht mehr als ein seichter Graben ist, über dem weitverästelten Reich der Stollen die Hallen, in denen gewaltig das Heldenlied der Arbeit dröhnt. In zahlreichen Becken nimmermüdes Hafenleben, gleitende Kräne, stürzende Kipper, Elevatoren, Kahn an Kahn, schier unabsehbar gereiht; Rhein und Ruhr, von emsiger, wimmelnder Schifffahrt belebt: Das ist G r o ß - D u i s b u r g.

Wer wollte den Rhein, seinen gewaltigen Schleppverkehr, seine schlotenden Raddampfer, seine tiefgeladenen Kohlenkähne vermissen, wer vergißt je das Bild des Hafenumandes, des Kipperdienstgebäudes, des alten Ruhrort, der Schifferbörse! Der alte Hafen, dieses Denkmal des Hafenaufbaues, Nord- und Südhafen, die erste Entwicklung; der in weitem Halbkreis um das Alte sich dehrende Kaiserhafen, die zweite; und nun endlich der noch weiter ausholende Hafenkanal mit den Kohlenbecken A, B und C, der Zubringer des Rhein-Hannoverkanals; durch Ueberschwemmungsgelände, noch natürlich sich schlängelnd, die alte Ruhr.

Ja, es ist schon etwas ganz Eigenes, dieses großartige Rhein- und Hafengebilde, dieser größte Binnenhafen der ganzen Welt.

Im Norden die Ruhrort-Homberger-Brücke, mächtige Bogen über einer dichten Menge ankernender Rheinkähne.

Wird das Grünland um Neuenkamp, das zukünftige Hafengelände, in tiefe, breite Becken verwandelt sein, so wird dieses Bild tiefverästelter, mit der uralten, natürlichen Wasserstraße des Rheines verbundener Kanäle noch viel eigenartiger, überwältigender sein.

Dann ist mit Alt-Duisburgs Parallel-, Außen-, Innen- und Neuem Hafen ein von Meiderich bis zum Herz der Altstadt schlauchartig geschlungener Hafenverband geschlossen.

Man nenne mir eine Stadt am Rheine, die sich eines derartigen, so weitverzweigten, so großartig aus- und angebauten, so natürlich mit dem Rhein verbundenen Hafennetzes rühmen könnte!

Selbst das uralte, über ungeheure Kräfte verfügende Köln, und wenn es auch nördlich Niehls seinen neuen Industriehafen noch so großartig, vorbildlich ausbaut, wird diese gewaltigen Hafenanlagen nicht erreichen.

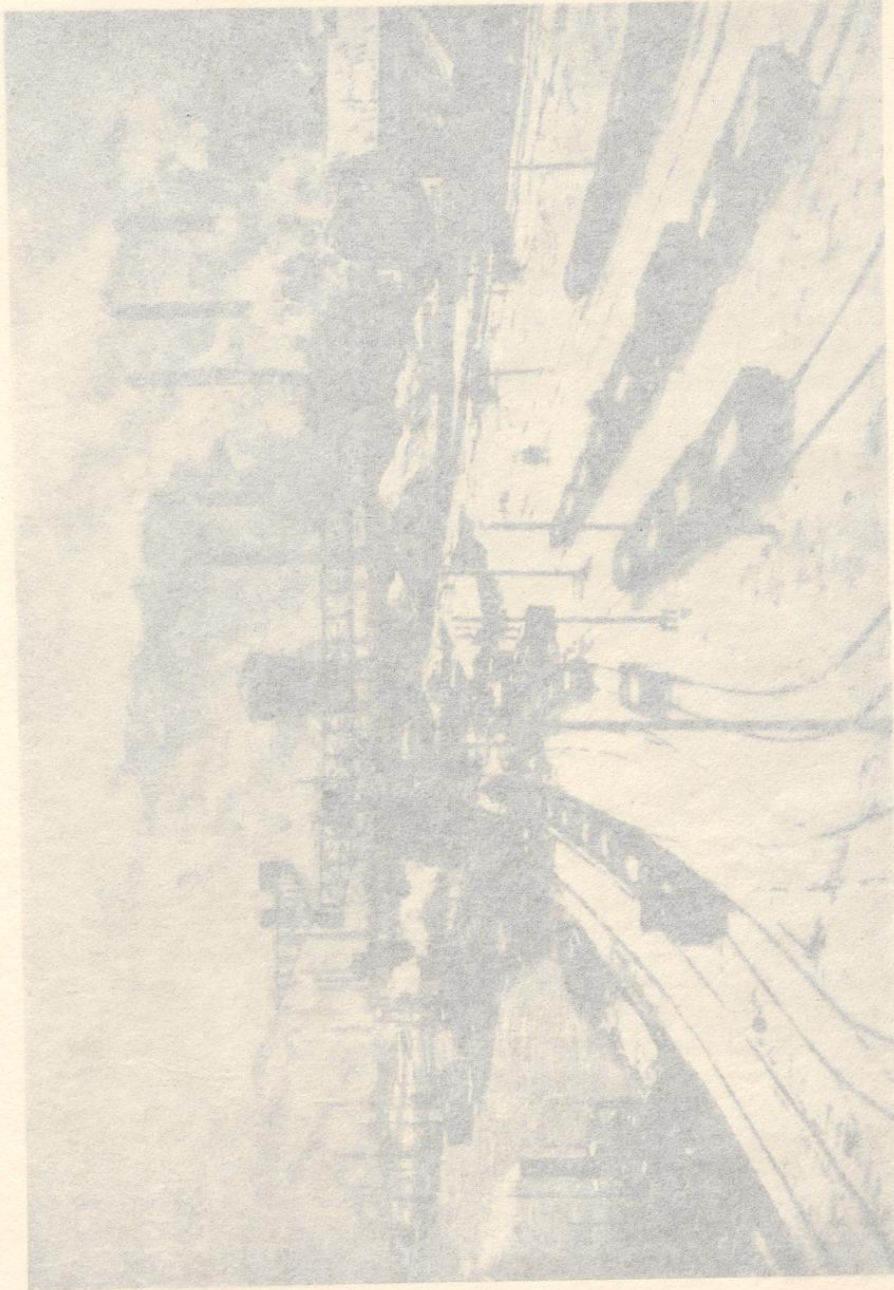
Ja, darum muß man Groß-Duisburg vom Rheine sehen, etwa auf jagendem Boot des Hafenamtes, vom Geruch und Gisch des Wassers umspritzt, oder von einer der beiden im Norden und Süden auf die jenseitige Stadt zustrebende Brücken, der Homberger oder der Rheinhausener Brücke, die das Frontbild Groß-Duisburgs, den Rhein- und Hafenabschnitt wie in eine Blickgasse scharf abgrenzen, oder, langsam all dieses Besondere genießend, von einem Schleppdampfer oder Kohlenkahn.

Da breitet sich auch das Reich der aus der Kohle erstandenen Großarbeit in voller Breite. Das Hochofenwerk Mülheim lodert gespenstisch empor; von der Kupferhütte weht weißlicher Schwefelqualm in den von Dunst und Qualm gesättigten Himmel; das Walzwerk Harkort, die Fabrik feuerfester Produkte, die Kupfer- und Messingwerke, die Zinkwerke, die Niederrheinische Hütte reihen sich fast ununterbrochen.

Dahinter ist die Binnenstadt, die Altstadt, völlig verborgen.

Und drüben, jenseits der Hochfelder Eisenbahnbrücke, aber doch ganz mit Duisburg verbunden, baut sich Krupps Rheinhausen, ein riesiger Turm neben dem anderen, in den düsteren Dunst.

Gewiß, das ist nicht mehr des Niederrheins tiefversonnene Weise, weicher, grüner Wiesenglanz.



Nach einem Gemälde von W. Haachler-Düsseldorf

Elektrowerk am Rhein bei Duisburg

heit nicht wiederholen, nicht planlos Stück für Stück ins Blatt hineinbauen, große Verkehrsstraßen von Nord nach Süd, Ost nach West, Verkehrsbänder der Eisenbahnen zielbewußt anlegen; aber der Kreis Duisburg-Euhrort-Meiderich ist geschlossen, hat sein ganz besonderes Eigengesicht.

Und worin besteht diese Eigenheit? Was ist dieses Besondere?

In zwei Worten. Rhein und Kohle, Hafen und Hütte und alles das, was an unermesslicher Großarbeit damit in Verbindung steht.

Den Rhein haben Ludwigshafen, Düsseldorf auch, aber nicht die Kohle und die aus Kohle und Eisen erschmiedete Großindustrie.

Vom Rheine und seinen Häfen aus sieht man es am besten, das unvergessliche Bild: Hochöfen, die besonders zur Nachtzeit zyklisch lodernnd gen Himmel flammen; dann wieder im Sonnenlicht blitzschnell kreisende Förderräder. Und über den ungeheuren Tiefen, für die selbst der breite, tiefe Rhein-
strom nicht mehr als ein seichter Graben ist, über dem weitverästelten Reich der Stollen die Hallen, in denen gewaltig das Heldenlied der Arbeit dröhnt. In zahlreichen Becken nimmermüdes Hafenleben, gleitende Kräne, stürzende Kipper, Elevatoren, Kahn an Kahn, schier unabschbar gereiht; Rhein und Ruhr, von emsiger, wimmelnder Schifffahrt belebt: Das ist Groß-Duisburg.

Wer wolle den Rhein, seinen gewaltigen Schleppverkehr, seine schreitenden Raddampfer, seine tiefgeländeten Kohlenkähne vermissen, wer vergißt je das Bild des Hafenummendes, des Kipperdienstgebäudes, des alten Ruhrort, der Schifferbörse! Der alte Hafen, dieses Denkmal des Hafenbaues, Nord- und Südhafen, die erste Entwicklung; der in weitem Halbkreis um das Alte sich dehnende Kaiserhafen, die zweite; und nun endlich der noch weiter ausholende Hafencanal mit den Kohlenbecken A, B und C, der Zubringer des Rhein-Hannoverkanals; durch Gebetschwermungsgelände, noch natürlich sich schlängelnd, die alte Ruhr.

Ja, es ist schon etwas ganz Eigenes, dieses großartige Rhein- und Ruhrbild, dieser größte Binnenhafen der ganzen Welt.

Im Norden die Harkort-Homburger-Brücke, mächtige Bogen über einer dichten Menge ankern-der Rheinkähne.

Wird das Grünland um Neuenkamp, das zukünftige Hafengelände, in tiefe, breite Becken verwandelt sein, so wird dieses Bild tiefverästelter, mit der uralten, natürlichen Wasserstraße des Rheines verbundener Kanäle noch viel eigenartiger, überwältigender sein.

Dann ist mit Alt-Duisburgs Parallel-, Außen-, Innen- und Neuem Hafen ein von Meiderich bis zum Herz der Altstadt schlauchartig geschlungener Hafenverband geschlossen.

Man nenne mir eine Stadt am Rheine, die sich eines derartigen, so weitverzweigten, so großartig aus- und angebauten, so natürlich mit dem Rhein verbundenen Hafennetzes rühmen könnte!

Selbst das uralte, über ungeheure Kräfte verfügende Köln, und wenn es auch nördlich Nichts seinen neuen Industriehafen noch so großartig, vorbildlich ausbaut, wird diese gewaltigen Hafenanlagen nicht erreichen.

Ja, darum muß man Groß-Duisburg vom Rheine sehen, etwa auf jagendem Boot des Hafenamtes, vom Geruch und Gischt des Wassers umspritzt, oder von einer der beiden im Norden und Süden auf die jenseitige Stadt zustrebende Brücken, der Homburger oder der Rheinhausener Brücke, die das Frontbild Groß-Duisburgs, den Rhein- und Hafenabschnitt wie in eine Blickgasse scharf abgrenzen, oder, langsam all dieses Besondere genießend, von einem Schleppdampfer oder Kohlenkahn.

Da breitet sich auch das Reich der aus der Kohle erstandenen Großarbeit in voller Breite. Das Hochofenwerk Mülheim lodert gespenstisch empor; von der Kupferhütte weht weißlicher Schwefelqualm in den von Dunst und Qualm gesättigten Himmel; das Walzwerk Harkort, die Fabrik feuerfester Produkte, die Kupfer- und Messingwerke, die Zinkwerke, die Niederrheinische Hütte reihen sich fast ununterbrochen.

Dahinter ist die Binnenstadt, die Altstadt, völlig verborgen.

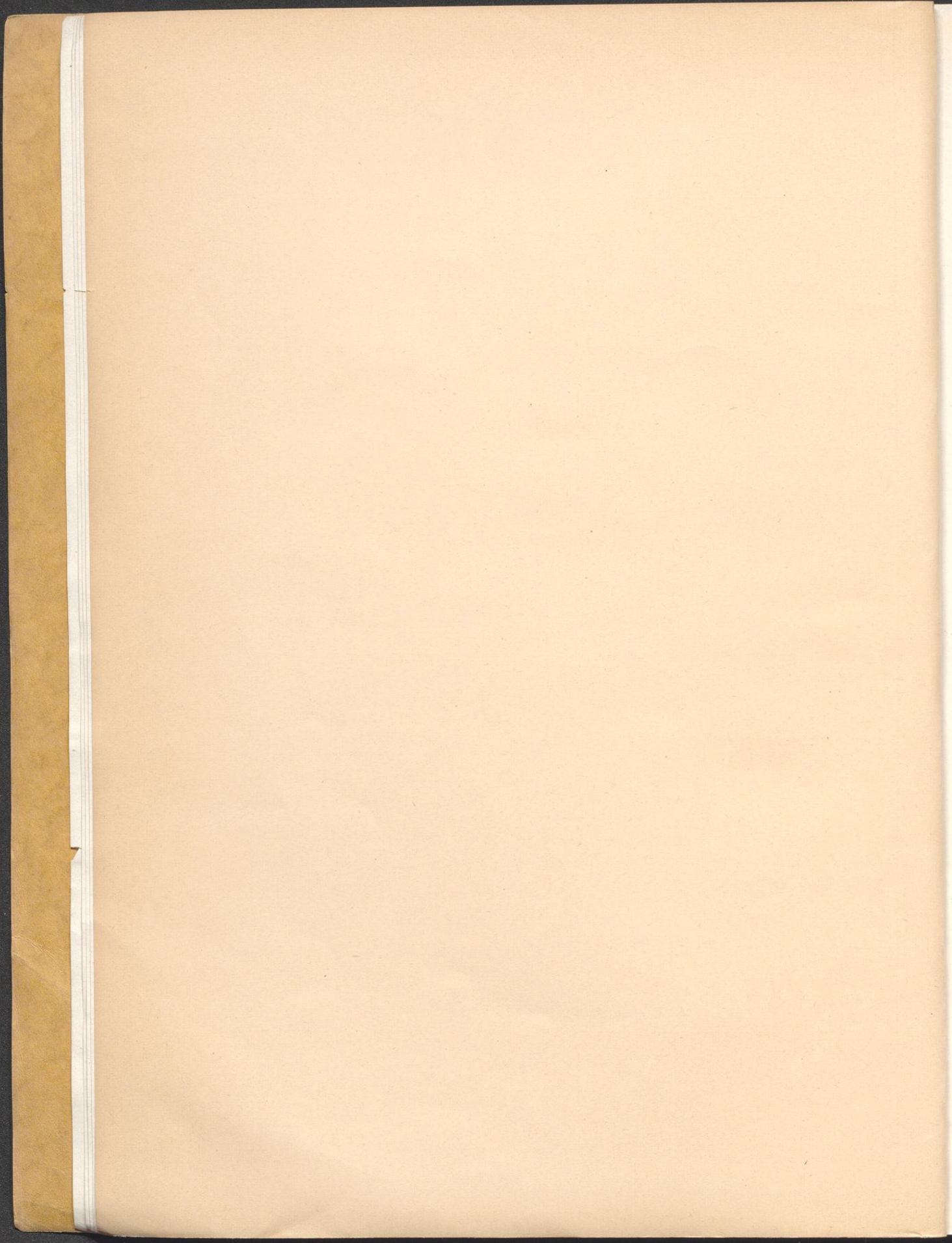
Und drüben, jenseits der Hochfelder Eisenbahnbrücke, aber doch ganz mit Duisburg verbunden, baut sich Krupps Rheinhausen, ein riesiger Turm neben dem anderen, in den düsteren Dunst.

Gewiß, das ist nicht mehr des Niederrheins tief versonnene Weise, weicher, grüner Wiesenglanz.



Eisenwerk am Rhein bei Duisburg

Nach einem Gemälde von W. Hambüchen-Düsseldorf



Aber ist das nicht heldischer Schwung, aufquellend aus ewig junger Volkskraft, dieser Machtwille der Kapitäne, dieses Grübeln tausender Hirne, dieses Schaffen von hunderttausend schwierigen Fäusten? Ist das nicht der Arbeit großes und auch schönes „Hohes Lied“?

Dann steht man im Angesichte wogender Schifffahrt, vulkanischen Schaffens. Eine Ahnung, eine Ehrfurcht durchschauert auch den Fremdesten. Das ist nicht Crefeld, Neuß, München-Gladbach; das ist eben Groß-Duisburg, will und kann nichts anderes sein.

Natürlich muß man in Meiderich die Rheinischen Stahlwerke, in Alt-Duisburg die Deutsche Maschinenfabrik A. G., die „Demag“, gesehen haben.

In den Stahlwerken diese Kräne am Nordhafen, diese Kokereien, diese gewaltig angeblasenen und gespeisten Hochöfen. Hier muß man in Sturmesnächten stehen, wenn die Lohe gewaltig aus dem Ofenmund schlägt, die Lava durch gespenstisches Dunkel glutet, der Wind in den Erhitzern und Leitungen orgelt! Martins- und Thomaswerk, Konverter und Kokillen, Blockstraße und Walzwerk und dampfhydraulische Scheren!

In der „Demag“, bei „Harkort“ und in anderen Betrieben erhalten dann Eisen und Stahl die letzte Form.

So kehrt alles zu dem, wovon es ausgegangen war, zur Kohle, zurück.

Und ewig neuen Verkehr bringt die beste aller Wasserstraßen, der Rhein.

Noch einmal: Das ist Duisburg!

Wenig Niederrheinisches mehr, es sei denn, daß man diese fast verbissene Arbeitszähigkeit, dieses stille, aber so gewaltige Schaffen, diese karge Lust an sinnfällig Schönem dazu rechnete. Aber dafür so viel Eigenartiges, Besonderes, daß es fast zu Maßen übermenschlicher Größe aufschnellt.

Hafen und Hütte, das ist das Wesentliche.

Doch auch die eigentliche Kernstadt, die alte und neuere, hat Eigenheiten, die man nicht vergißt.

Und Duisburg an der Arbeit, auch das ist eine Besonderheit. Es ist ein auch künstlerisch gewaltiges Bild, ein brausendes Lied. Kohle, Stahl, Maschine, das ist, so sahen wir, der Ring, der hier alles umschließt. Zeche, Hütte, Maschinenfabrik, das wirkt nirgendwo so klar, so ruhig und doch so schnell wie hier ineinander.

Und diese Ruhe, diese Selbstverständlichkeit ist vielleicht das einzige Niederrheinische dieser Stadt.

Dabei hat aber doch alles — und das ist das Besondere — einen mächtigen Schwung, einen ja-genden Gang.

Etwas ganz Eigentümliches dann auch zuletzt der Duisburger Wald.

Im Schatten dieses uralten Waldes, in der Wedau („Waldau“), wo einst die Germanen ihre Toten verbrannten, wo Wildpferde sich tummelten, in kühler, grüner Tiefe entlegene, weltvergessene Pfade, am Steinbruch ein romantischer Felsenweiher, am Heiligen Brunnen feierliche Stille, an der Monning und am Raffelberg ein uralter Gutshof.

Großes schuf aber auch hier die Großstadt. Das Stadion, das dem Berliner nicht nachsteht, ist in der Wedau gewaltig vollendet.

Hoch ragt auf dem Kaiserberge der Wasserturm vor dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal. Nirgends, auch in der Natur nicht, etwas Enges, Kleinliches. Groß weht der Zug der weiten Höhe, des grünen Waldes über die tief unten rastlos und gewaltig werkende Stadt.

In dem weiten, von Rhein und Ruhr umschlossenen Umkreise lohnen die Oefen, qualmen die Schloten, schimmern die Häfen.

Zeche, Hütte und Hafen — sie beherrschen auch hier das Landschaftsbild.

