



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

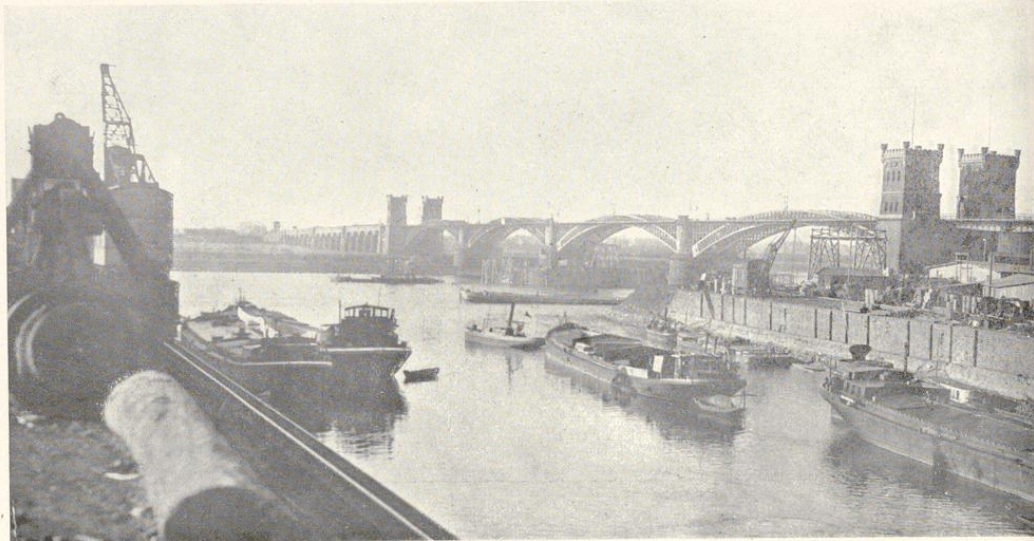
Duisburg

Dieter, Hermann

Berlin-Halensee, 1925

Duisburg als Brennpunkt der Rheinschifffahrt (Dr. Gentzsch, Zweiter Syndikus der Niederrhein. Industrie- u. Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort)

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



Rheinbrücke Duisburg-Hochfeld.

DUISBURG ALS BRENNPUNKT DER RHEINSCHIFFFAHRT

VON DR. GENTZSCH, ZWEITER SYNDIKUS DER NIEDERRHEINISCHEN INDUSTRIE-
UND HANDELSKAMMER DUISBURG-WESEL ZU DUISBURG-RUHRORT

Wer zum ersten Male nach Duisburg kommt, hier den Rhein, die Ruhr und die ausgedehnten Häfen an Rhein und Ruhr in dieser Stadt der Arbeit sieht, wird aufs höchste erstaunt und überrascht sein über das Bild, das sich ihm da bietet. Der erste Eindruck, den der Fremde empfängt, ist zweifellos der: hier geht Großes vor sich. Und so ist es in der Tat. Ein Schiffsverkehr wickelt sich hier ab, ist hier zusammengeballt, wie in keinem anderen deutschen Binnenhafen. Wohl wenige wissen, daß die Duisburg-Ruhrorter Häfen den größten Binnenhafen der Welt darstellen. Nicht vielen wird ferner bekannt sein, daß in ihnen und auf der Duisburg-Ruhrorter Rheinreederei ein Riesenverkehr vor sich geht, der vor dem Kriege selbst den Verkehr Hamburgs, unseres größten Seehafens, erheblich übertroffen hat. Es

ist in Duisburg und auf seiner Rheinreederei ein Auf- und Abfluten von großen und kleinen Rad- und Schraubendampfern, Güter- und Rheinseedampfern, Schleppkähnen, Segelschiffen, Motor-, Hafenbugsierbooten und anderen mehr, ein ununterbrochenes Kommen und Gehen, Zusammenstellen von Schleppzügen für die Bergfahrt, Lösen der ankommenden Schleppzüge, Wechsel im Vorspann der von Holland zu Berg fahrenden Schleppzüge, wie es sich in auch nur ähnlichem Umfange sonst nirgendwo auf einem Strom vor den Toren eines Binnenhafens abspielt. Der Mittellandkanal, der in den Duisburg-Ruhrorter Häfen durch den Rhein-Hernekanal seinen Ausgangspunkt nimmt, bringt den großen Durchgangsverkehr vom Kanal zum Rhein und umgekehrt. Und bald werden die Schiffe wieder die Ruhr hinaufziehen wie ehemals, als vor dem Auf-



Schleppverkehr auf dem Rhein bei Duisburg.

Fot. Hallensleben, Dbg.-Ruhrort.



Hafenmund mit Rheinbrücke Ruhrort-Homberg.

Fot. Hallensleben, Dbg.-Ruhrort.



Frachtkähne auf dem Rhein.

Fot. Hallensleben, Dbg.-Ruhrort.

kommen der Eisenbahn die Ruhrschiffahrt noch in Blüte stand. Die neue zweite Schleuse, welche den Rhein-Herne-Kanal mit dem untersten Lauf der Ruhr verbindet, wird bald fertiggestellt, dieser Lauf ausgebaut sein. Dann wird das regsame Mülheim durch einen neuen Schiffahrtsweg an den Rhein angeschlossen sein.

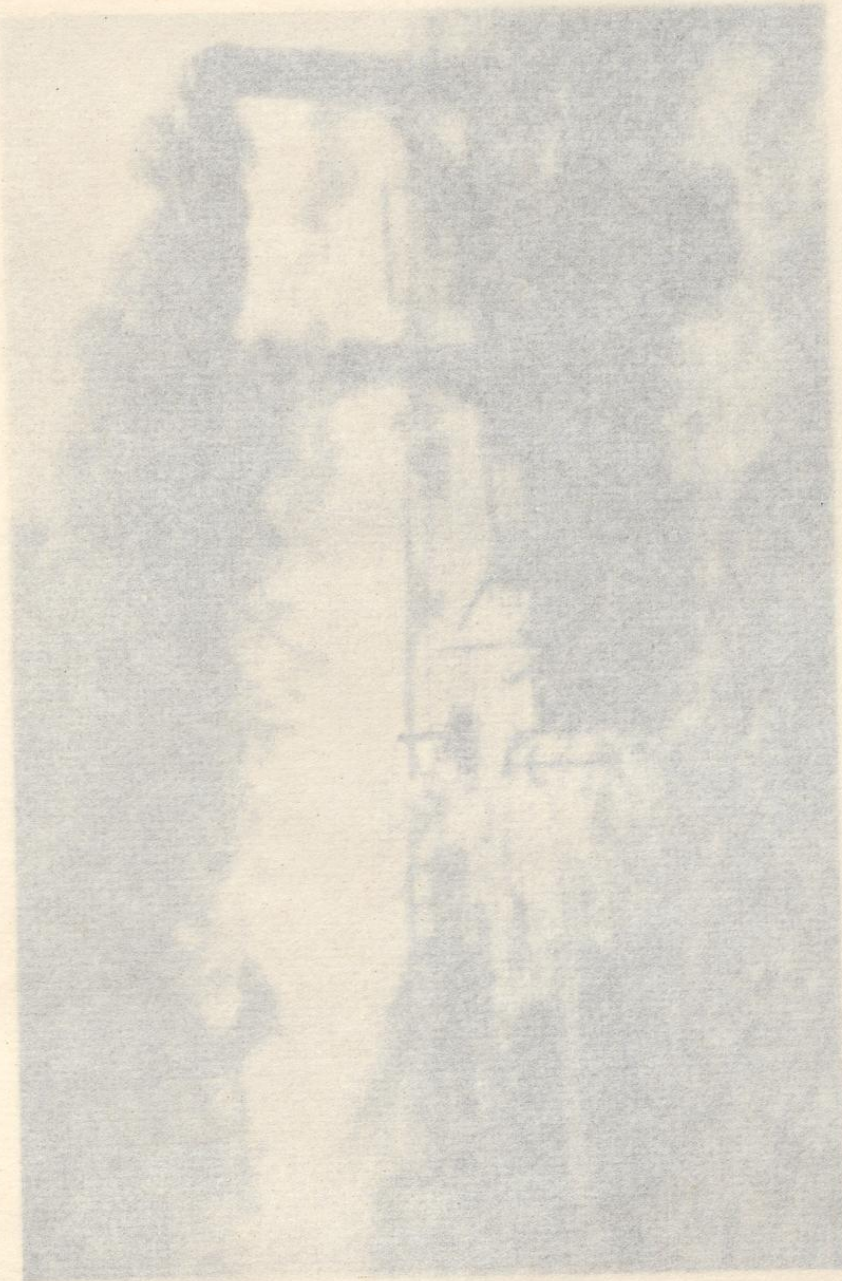
Duisburg weist eine außerordentlich günstige geographische Lage an Rhein und Ruhr, im Gebiet der Kohle und des Eisens auf. Diese und die gigantische Entwicklung, welche in erster Linie der Kohlenbergbau und die Grobeisenindustrie und in

Verbindung damit das allgemeine Wirtschaftsleben im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet überhaupt genommen haben, führten dazu, daß Duisburg in der Schiffahrt sich zu einem Zentrum allerersten Ranges, zum Brennpunkt der gesamten Rheinschiffahrt entwickeln konnte und mußte. Hier und in seiner näheren Umgebung wird in Millionen und Abermillionen Tonnen die Kohle gefördert, der Koks gewonnen, Roheisen in den Hochofenwerken erblasen, Halbzeug und Fertigerzeugnisse in den Stahl- und Walzwerken der Grobeisenindustrie



Doppelschrauben-Eilgüterboot „Jupiter“ mit Dieselmotorenantrieb

Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel, Duisburg.

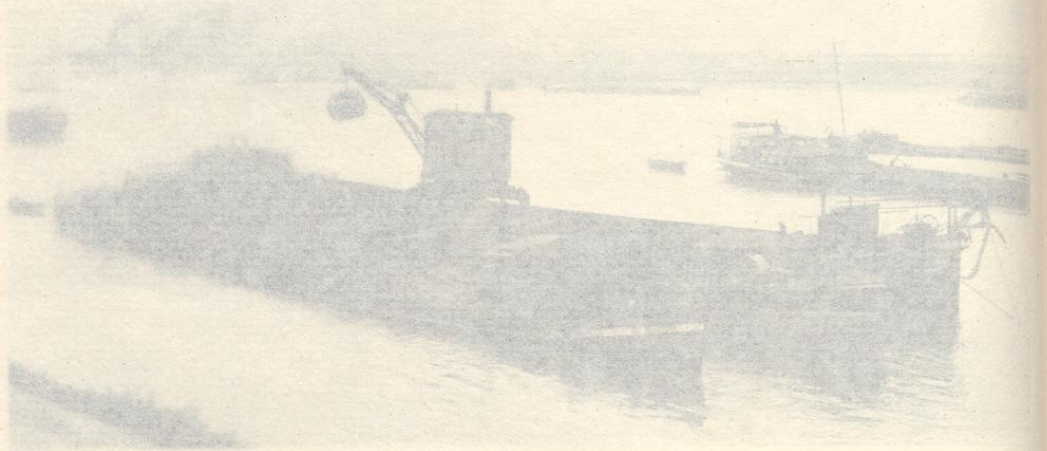


Schleppschiff auf dem Rhein bei Gießen

uhrtort.

leben
gebiet
daß
einem
n k t
ent-
einer
Aber-
Koks
n er-
den
ustrie

uisburg.



Frachtdampfer auf dem Rhein.

Phot. Hallensleben, Dbz.-Ruhrort

kommen der Eisenbahn die Binnenschifffahrt noch in Blüte stand. Die nun zweite Betteung, welche den Rhein-Heine-Kanal mit dem natürlichen Lauf der Ruhr verbindet, wird bald fertiggestellt, dieser Lauf ausgebaut und dann wird das riesige Mühlheim durch einen neuen Schiffkanal mit dem Rhein angeschlossen sein.

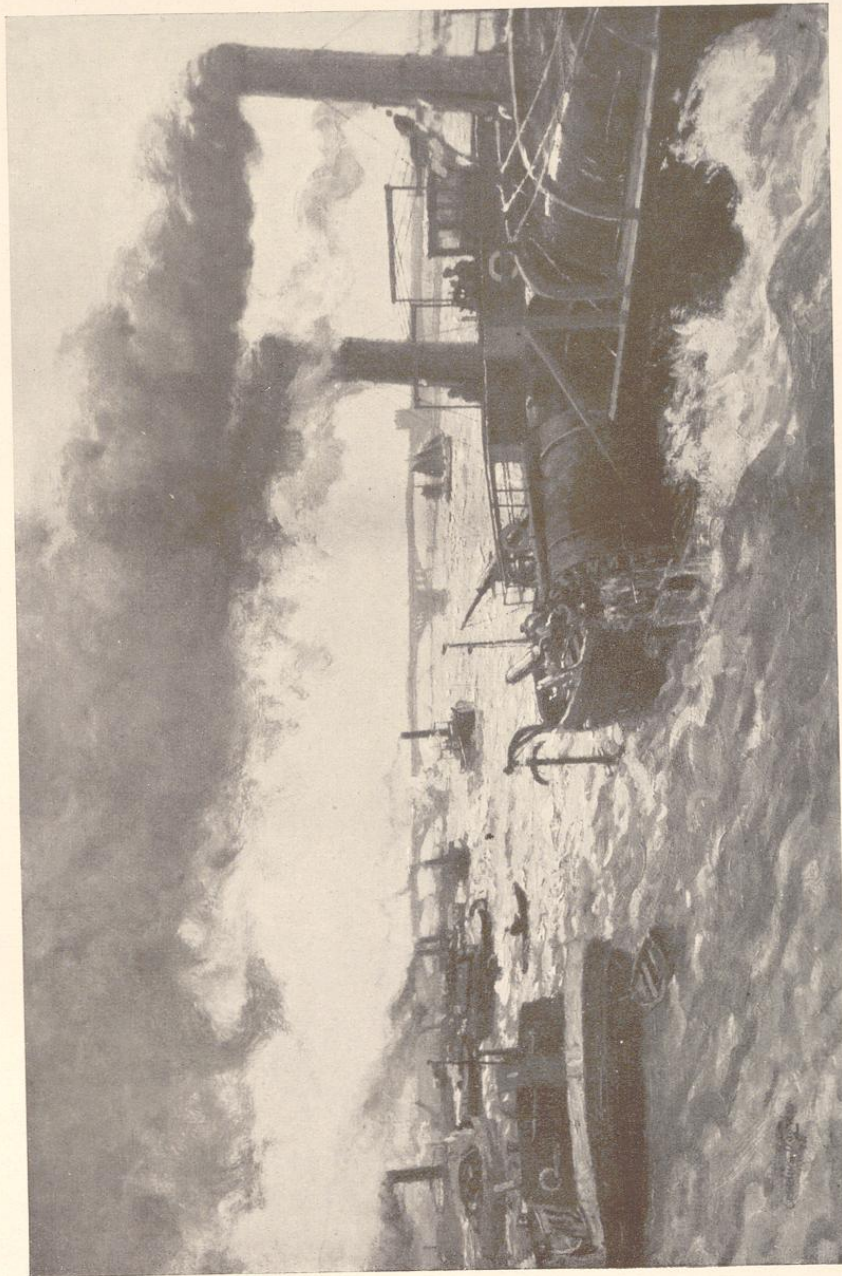
Duisburg wohnt sehr zentralvermittelt günstige geographische Lage an Rhein und Ruhr, im Gebiet der Kohle und des Eisens, des Blases und die gigantische Entschärfung, welche in erster Linie der Kohlenbergbau und die Erzhüttenindustrie sind in

Verbindung damit das allgemeine Wirtschaftsleben im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet überhaupt genommen haben, führten dazu, daß Duisburg in der Schifffahrt sich zu einem Zentrum allerersten Ranges, zum Brennpunkt der gesamten Rheinschifffahrt entwickeln konnte und mußte. Hier und in seiner näheren Umgebung wird in Millionen und Abermillionen Tonnen die Kohle gefördert, der Koks gewonnen, Roheisen in den Hochöfenwerken erblasen, Halbzeug und Fertigerzeugnisse in den Stahl- und Walzwerken der Großeisenindustrie



Hauptkranich-Dampfschiff „Janet“ mit Dreifachschornstein

Rheinschiffahrt A.-G., Vorn, Fendel, Duisburg



Nach einem Gemälde von C. Wagner-Kaiserswerth

Schleppverkehr auf dem Rhein bei Duisburg

-Ruhort

ftsleben
iegebiet
zu, daß
einem
punkt
t ent-
seiner
Aber-
er Koks
ken er-
den
industrie

Duisburg

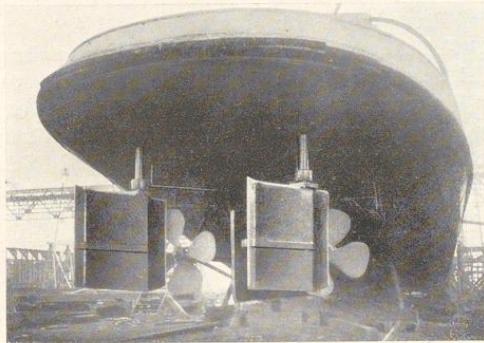


Hafenpartie mit Schifferbörse Duisburg-Ruhrort.

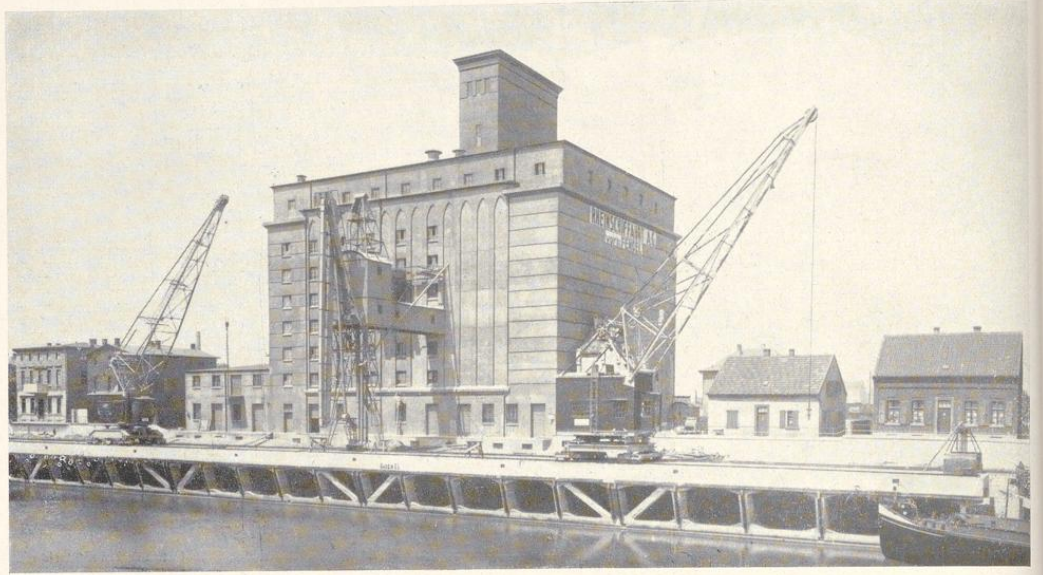
Fot. Lölgen, Düsseldorf.

hergestellt in einem Umfange und in einer Zusammenballung der Werke wie sonst nirgendwo im Reich. Es seien nur Namen wie Krupp (Friedrich Alfred Hütte), Thyssen, Stinnes, Haniel, Gutehoffnungshütte, Rheinische Stahlwerke, Phönix, Niederrheinische Hütte, Vulkan, Kupferhütte, A.-G. für Zinkindustrie, Metallhütte, Akt.-Ges. für Hüttenbetrieb, Rheinpreußen, Neumühl, Westende, Diergardt und andere mehr genannt. Wer kennt sie nicht, wer hätte noch nicht von ihnen, ihrem Wagemut und kühnen Vorwärtsdrängen, ihrer deutschen Kraft und ihrem deutschen Erfindergeist gehört? Es sind die großen Frachtenempfänger und Frachtengeber mit ihrem gewaltigen Bedarf an

Erzen, Kiesen, Schlacken, Eisen, Schrott, Holz (Grubenholz, Bau- und Nutzholz), Sand und anderen Rohstoffen, mit ihrem erheblichen Versand an Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts, Eisen, Stahl und anderen Erzeugnissen. Es sind die Steinkohlenbergwerke, Kokereien und Eisenhütten, welche die Schifffahrt zur Bewältigung ihrer Massentransporte nach und von dem Inland und Ausland benötigen. Sie sind auf den Rhein als Zu- und Abfuhrstraße in hohem Maße angewiesen. Ihm verdanken sie ihre Entstehung und Entwicklung zum guten Teil, wenn nicht ausschließlich. Diese großen Werke sind es naturgemäß auch, welche der Schifffahrt in erster Linie die Beschäftigung geben und



Doppelschrauben-Eilgüterboot „Jupiter“. Hinterschiff m. Flettner-Ruder Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel, Duisburg.

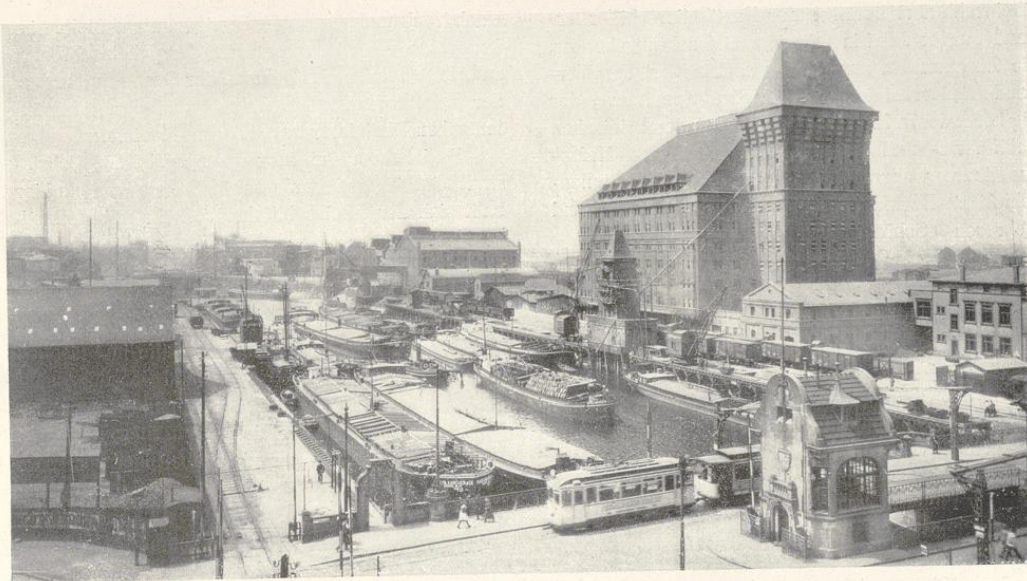


Speicher (Fendel)

Fot. Lölgen, Düsseldorf.

sichern. Man denke nur an die gewaltigen Kohlen- und Eisenmengen, welche in den Duisburg-Ruhrorter Häfen von der Eisenbahn in das Schiff umgeschlagen werden (1913: 18,3 Mill. t Kohle, 1 Mill. t Eisen) zur Schiffsbeförderung nach dem Oberrhein für süddeutsche Fabriken und sonstige Verbraucher in Baden, Bayern, Württemberg, Hessen, in der Schweiz und nach Holland und Belgien zur Ausfuhr über See. Hinzu kommt eine hochentwickelte weiterverarbeitende Industrie, Maschinenbau, Werften, Hilfsindustrien der Eisen- und Kohlenwerke, hinzu kommen Fabriken feuerfester Steine, die Holz- die Oelindustrie und die Mühlen, ein ausgedehnter hochentwickelter Uebersee- und Binnenhandel, wie Getreideeinfuhrhandel, Holz-, Kohlen-, Kolonialwaren-, Eisen- und Metallhandel, Schrotthandel, die alle mehr oder weniger mit dem Rheinstrom und der Rheinschiffahrt in Verbindung stehen, ja geradezu von ihr abhängig sind. So führte die wirtschaftliche Entwicklung dazu, daß in Duisburg die bedeutendsten Reedereien ihren Standort haben, daß die weitaus größte Zahl der Partikulierschiffer in diesem Bereich ihren Wohnsitz hat, und daß hier die namhaftesten Speditions- und Lagerhäuser ihre großen Niederlassungen besitzen. Von den Reedereien seien nur Namen genannt wie Franz Haniel & Cie., Math. Stinnes, Hugo Stinnes, Winscher-

mann & Cie., Harpener Bergbau A.-G., Abt. Schiffahrt, Stachelhaus und Buchloh, de Gruyter & Co., Jos. Schürmann, Lehnkering & Cie., Ad. Linden, H. Paul Disch, Duisburg-Ruhrorter Schleppverein, Westfälische Transport A.-G., Schulte & Bruns, Vereinigte Spediteure und Schiffer, Reederei Schwaben, Rheinische Schiffahrtsgesellschaft, Hansen Neuerburg. Die großen Reedereikonzerne: der badische Fendelkonzern, der bayerische Rhenaniakonzern und der preußische Rhein- und Seekonzern sind hier durch umfangreiche angeschlossene Betriebe wie Allgemeine Speditions-A.-G. (Rhenaniakonzern), Münsterische Schiffahrts- und Lagerhausgesellschaft, (Rhein- und Seekonzern) oder durch eigene Zweigniederlassungen (Fendel) vertreten. Mit ihren großen Flotten von Dampfern und Kähnen dienen sie alle dem Rheinschiffahrtsverkehr. Neben diesen Großreedern ist noch eine Anzahl von Kleinreedern und solchen Schiffahrtsfirmen hier ansässig, die das Schiffahrtsgeschäft in der Hauptsache mit gemietetem oder für eine Reise jeweils gechartertem fremden Schiffsraum ausüben. Die Speditions- und Lagerhäuser und die sonstigen Hafenumschlagfirmen vermitteln den Umschlag der ankommenden Güter von der Eisenbahn in das Schiff und umgekehrt, sowie deren Lagerung. Besondere Bedeutung kommt der Duisburger Getreidespedition



Speicher am Innenhafen (Lehnkering).

Fot. Lölgen, Düsseldorf.

zu. In ihrer Hand lag vor dem Kriege die gesamte Getreidespedition von den Rhein-Seehäfen bis einschließlich Köln. Von den der Getreidespedition sich widmenden Häusern sind zu nennen die Allgemeine Speditionsgesellschaft, Akt.-Ges., Fendel, Koch & Co., Lehnkering & Cie., Rheinisch-Westf. Speditionsgesellschaft, Schroers, Voß & Langen und die Duisburger Speichereigesellschaft. Große andere Häuser betreiben die Massen- und Stückgutspedition von Erzen, Eisen, Holz usw. wie Engelhardt, Faber, Haeger & Schmidt, Hansa, Niederrheinische Spedition- und Umschlagsgesellschaft, H. Milchsack, Müller & Co., Rigaud, Rheinische Transport-Gesellschaft, vom Rath, Rhein-Ems-Umschlags-Gesellschaft, Scharrer, Friedr. Schmitz, Zietzschmann und andere mehr. Besonders erwähnenswert ist noch das Kohlenkontor Weyhenmeyer & Co., das in Ruhrort seine Verfrachtungsabteilung hat.

Von dem sich in Duisburg abwickelnden Schiffsverkehr kann man sich ein Bild machen, wenn man sich vor Augen hält, daß im Jahre 1913 insgesamt rund 34 000 Güterdampfer und rund 76 000 Schleppkähne und Segelschiffe, zusammen also fast 110 000 Schiffe mit einer Gesamtladung von rund 26,8 Mill. t verkehrten. Wenn auch in der Nachkriegszeit dieser gewaltige Verkehr noch nicht wieder erreicht worden ist — 1924 betrug er 67 443 Schiffe mit

18,3 Mill. t —, so liegt dies in den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen begründet. Nicht mehr lange aber wird es dauern, bis die Duisburg-Ruhrorter Häfen ihren Vorkriegsverkehr nicht nur eingeholt, sondern überholt haben.

Die geschilderten Verhältnisse bringen es mit sich, daß in Duisburg der Frachten- und Schleppmarkt an Rhein und Kanal konzentriert ist. Nach hier kehrt der Schiffer nach vollendeter Reise zurück, um sich neue Fracht zu holen, wenn er am Bestimmungsort nicht schon Rückfracht erhalten konnte. Hier schließt er mit dem Verloader seine Frachtgeschäfte und mit dem Schleppunternehmer oder dessen Agenten seine Schleppverträge. Die seit 1901 bestehende und der Aufsicht der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort unterstehende Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort, die einzige dieser Art im ganzen Reich, dient der Erleichterung des Abschlusses von Schiffsfracht- und Schleppgeschäften zwischen den Schiffahrtstreibenden und den Verladern. Die großen maßgebenden Berufsorganisationen der Rheinschiffahrt haben demzufolge in Duisburg ihren Sitz, so der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, der sich in hervorragender und erfolgreicher Weise im allgemeinen Interesse der gesamten deutschen

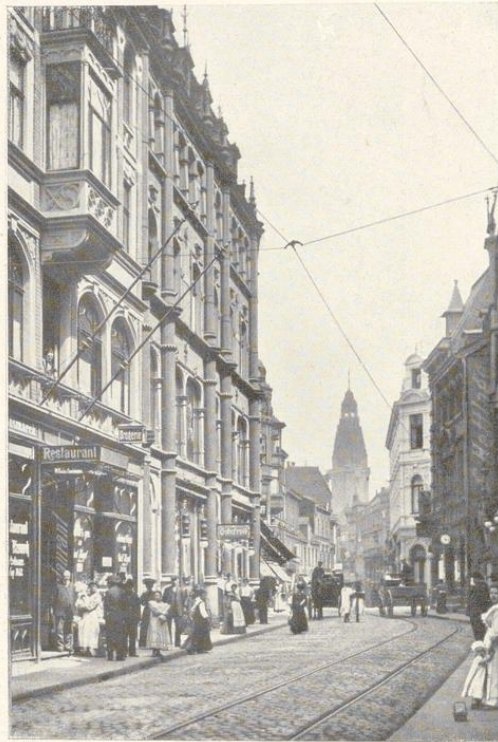
Rheinschiffahrt betätigt, der Partikulierschifferverband Jus et Justitia mit dem Befrachtungskontor, die Zusammenfassung der Einzelschiffer, der Verband Niederrheinischer Schiffahrts-Spediteure, der die besonderen Interessen der am niederrheinischen Schiffahrts- und Hafenverkehr beteiligten Hafenspediteure wahrnimmt, die westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufs-Genossenschaft Sektion III und mehreren Schiffer-Hilfsgesellschaften, Gegenseitigkeitsgesellschaften für die Zwecke der Kaskoversicherung, der Arbeitgeberverband der Rheinreedereien, der Verband der Kleinreeder und der Deutsche Verkehrsbund Mitgliedschaft Binnenschiffer, Flößer, Wasserbaupersonal der west- und süddeutschen Wasserstraßen, Sitz Duisburg, als Arbeitnehmerorganisation.

Die Hafenumschlagfirmen sind im Rhein-Ruhr-Hafenbetriebsverein zusammengeschlossen. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch der Verkehrsverband Nordwest Niederrhein mit dem Sitz in Duisburg-Ruhrort. Er umschließt die Stadt- und Landkreise und sonstigen Wirtschaftskreise insbesondere des rechten Niederrheins zum Zwecke der Verkehrsverbesserung auf diesem und den angrenzenden Gebieten. Insbesondere und auch mit Nachdruck und Erfolg tritt dieser Verband für die Ausdehnung der Personendampfschiffahrt auf dem Niederrhein ein. Nicht zuletzt ist hier schließlich noch die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort mit ihrem Schiffahrts- und Hafenausschuß für die Fragen der Schiffahrt und des Hafenverkehrs zu nennen, zu deren Mitgliedern die namhaftesten Reeder und Spediteure Duisburgs zählen. Mit warmem Herzen, mit

Nachdruck und vollem Gelingen ist diese Stelle bisher stets für die Interessen der Rheinschiffahrt und Hafenbetriebe im Rahmen der Gesamtinteressen der Wirtschaft am Niederrhein und der gesamten deutschen Rheininteressen überhaupt eingetreten.

So ist denn Duisburg die typische Schiffahrtsstadt, eine internationale Schiffahrtsstadt; denn hier ballt sich der Rheinschiffahrtsverkehr mit Holland,

Belgien, Frankreich und Uebersee zusammen. Holländische, belgische und französische Reedereien, deren Schiffe in Duisburg laden und löschen, sind neben den oben genannten deutschen hier ansässig oder haben hier ihre Vertretungen. Zahlreiche holländische und belgische Einzelschiffer verkehren in der Fahrt zwischen den Duisburg-Ruhrorter Häfen und holländischen und belgischen Häfen, namentlich Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen. Die Schiffahrt drückt diesem Industrie- und Handelsplatz ersten Ranges am Niederrhein im besonderen ihr Gepräge auf. In den im Stadtgebiet liegenden zahlreichen Hafenanlagen mit ihren großen, vielgeschossigen Lagerhäusern und Silos, mit ihren Kranen, Ladebühnen und Elevatoren, ihren Kohlenkippern, ihrem äußerst regen Hafenbahnbetrieb, in diesen Häfen, wo die ladenden und löschenden Schiffe, die zur Lade- oder Löschstelle zum Kanal oder Strom und umgekehrt geschleppten Fahrzeuge und die flinken Motorboote und Hafenschlepper gar oft ein beängstigendes Wirrwarr erzeugen, führt der Schiffahrtsmann das Wort. Der Schiffahrtscharakter der Stadt spiegelt sich weiter wieder in den zahlreichen Hilfs- und Nebenbetrieben der Schiffahrt, die hier ansässig sind, wie Werften und Schiffsreparaturwerkstätten, Betriebe die der Herstellung oder dem Handel von Schiffsausrüstungs- und Schiffsbedarfsartikeln aller Art dienen, wie



Beeckstr. mit Blick auf Rathausurm.



Münzstr.

Fot. Hesse, Duisburg.



Münzstraße während der Ueberschwemmung im Jahre 1924.



Königstraße, Duisburg.

Fot. Lölgen, Düsseldorf.



Kubstraße, Duisburg.

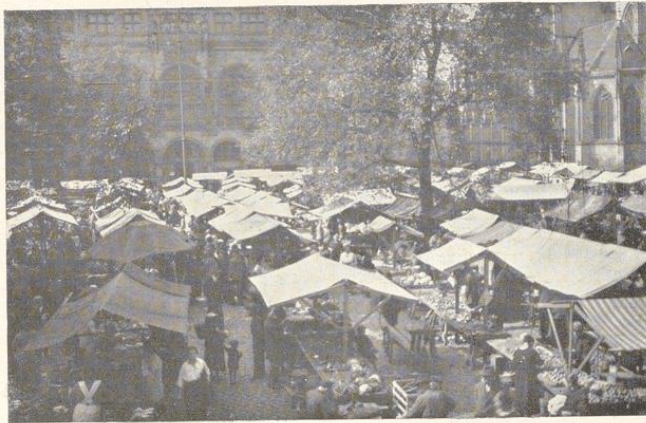
Fot. Lölgen, Düsseldorf.

Schrauben, Anker, Ketten, Hebezeuge, Taue usw. Er zeigt sich aber auch stark im Verkehr in dieser bewegten Stadt, wo der Schiffer, besonders in Ruhrort, in der Nähe der Schifferbörse dem Straßenschild seinen Stempel aufdrückt. Soweit nicht emsig auf dem Schiffe tätig, sucht er die Schifferbörse und den bekannten Damm in Ruhrort, aber auch gern die umliegenden Wirtschaften auf, um hier seine Geschäfte zu machen oder in den vielen und guten, insbesondere auf den Bedarf der Schifferbevölkerung eingestellten Geschäften der Stadt seine Einkäufe an Lebensmitteln für die kommende Reisezeit zu besorgen.

Daß die großen deutschen Reedereien am Platze auch der technischen Entwicklung der Schifffahrt ihr Augenmerk zuwenden, bedarf nicht der besonderen Betonung. Die neuesten Errungenschaften auf dem Gebiete dieser Technik werden von ihnen ausprobiert und dem praktischen Schifffahrtsbetrieb dienlich gemacht. Wie diese Reedereien sich die technischen Fortschritte zu Nutzen machen und sie mit Erfolg ausführen, erweisen die vielerlei Neuerungen in der Schleppschifffahrt aus der allerletzten Zeit. Als erste Reederei in der deutschen Binnenschifffahrt führte die Fa. Franz Haniel & Cie. in Duisburg-Ruhrort den Dieselmotor von 2000 Pferdestärken Leistung mit glänzendem Erfolg ein. Gleichzeitig ließ sie alle Hilfsmaschinen an Deck, wie Ruder, Anker- und Trossenwinde elektromotorisch betätigen. Nach diesem großen Erfolg baute die Walsumer Werft der Gutehoff-

nungshütte 6 Güterboote mit ölmotorischem Antrieb. Sie führt weiter das an mehreren Kähnen und Dampfbooten bereits ausprobierte Flettnerruder ebenfalls an Güterbooten aus. Die Firma Math. Stinnes baute den Contra-Propeller auf einen Schlepper ein, welcher den Nutzeffekt um 10 % erhöht. Sie führt ferner die Staubkohlenfeuerung auf einem Raddampfer ein. Haniel läßt zur Zeit einen Schlepper nach Lloyds Patent bauen, dessen Rad einen um 25 % höheren Nutzeffekt als das Normalrad hat. Haniel läßt außerdem 10 Kähne mit Flettnerruder ausrüsten. Die Meidericher Schiffswerft versieht die Winden der Dampfbooten statt mit Kolben- mit Rotationsmaschinen, die sehr gut arbeiten. Auch die Dampfturbine ist auf dem Rhein eingeführt worden. Sie hat sich hinsichtlich des Kohlenverbrauchs und des Rädergetriebes vorzüglich bewährt.

So bildet nach all dem Vorgesagten Duisburg in der Tat den Brennpunkt der Rheinschifffahrt. Mit ihrer glücklichen Weiterentwicklung und dem Gedeihen der aufs engste mit ihr verbundenen Kreise der Wirtschaft ist zugleich das der Stadt Duisburg verknüpft. Wenn auch noch lange nicht die schweren Wunden, welche der unglückliche Kriegsausgang und insbesondere die Ruhraktion der Rheinschifffahrt geschlagen haben, geheilt sind, so berechtigen doch Zähigkeit, Tatkraft und Weitblick, Fähigkeiten, Erfahrungen und Kenntnisse der führenden Männer der hiesigen Schifffahrt zu der Hoffnung, daß der Duisburger Rheinschifffahrt zu ihrem und der Gesamtheit Wohle wieder glücklichere Zeiten beschieden sein werden.



Marktleben auf dem Burzplatz.

Fot. Gaede, Duisburg.