



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Duisburg

Dieter, Hermann

Berlin-Halensee, 1925

Duisburg als Hafenstadt (Regierungsaurat Grochtmann, ergänzt von
Regierungsaurat Bayer)

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



Gesamtansicht der Häfen (Nach einem Gemälde v. Schreiner).

Verlag: August Thiel, Duisburg-Ruhrort

DUISBURG ALS HAFENSTADT

VON REGIERUNGSBAURAT GROCHTMANN, ERGÄNZT VON REGIERUNGSBAURAT BAYER

Wohl selten ist eine Stätte so von der Natur zu einem Hafen- und Umschlagsplatz vorausbestimmt worden, wie die Stelle, wo die Ruhr ihre schwärzlichen, schaumgekrönten Wasser mit den gelben Fluten des Rheins vereinigt.

Von jeher hatten die großen Ströme und ihre Täler eine besondere Bedeutung in der Entwicklungsgeschichte der Völker. Vermöge ihrer Fruchtbarkeit waren die Stromtäler die Wiegen des Ackerbaues und die bevorzugten Stätten der Tierzucht, die Stromtäler hinauf führten die ersten Verkehrswege von den Meeren in das Innere der Kontinente. Hier verdichteten sich die menschlichen Siedelungen zu Städten, hier spielte sich die älteste Geschichte ab, und hier auch keimten zuerst Zivilisation und Kultur, entfalteten sich Gewerbe, Handel und Verkehr.

Auf Grundlage jener älteren ursprünglichen Verhältnisse hatte die an Rhein und Ruhr zugleich gelegene fränkische Siedlung Duisburg bereits im

Mittelalter einen ansehnlichen Handel und regelmäßigen Schiffsverkehr mit dem Küstenland Holland. Der Aufschwung Hollands als seefahrendes und handeltreibendes Land wirkte rheinaufwärts auch auf Duisburg zurück. Kolonialwaren, Baumwolle, Tabak, flandrische und friesische Gewebe kamen auf dem Rhein nach Duisburg und wurden auf Karren zu Lände weiter verfrachtet. Als Rückfracht gingen bergische und märkische Erzeugnisse, vornehmlich Eisen- und Stahlwaren, aus den Tälern der Ruhr und ihrer Zubringer über Duisburg nach Holland.

Entwicklung und Aufstieg der heute weltberühmten Hafen- und Verkehrsanlagen Duisburgs gingen jedoch nicht aus jenen älteren Anfängen hervor; sie beruhten auf einer geheimen Kraft und Begabung seiner Lage, die erst spät sich offenbarte und auswirkte. Um den Unterlauf der Ruhr und von ihren Ufern nordwärts zur Lippe hin sich erstreckend ruht im Schoß der Erde in zahlreichen übereinander

gelagerten Schichten die Sonnenarbeit versunkener Jahrtausende, liegen die kostbaren Lager der Ruhrsteinkohle. Ein wahrer echter Hort der Nibelungen!

Von altersher kannte man an der Ruhr die Steinkohle, deren Schichten an den Höhenrändern ihres Tales vielfach zu Tage traten. Aber ihre Verwendung ging nicht über den geringfügigen Gebrauch in Haus und Werkstatt und über die engen Bezirke ihrer Fundstellen hinaus. Ihrer Gewinnung und Verwertung im großen, ihrem Vertrieb im weiteren Volksgebiete und nach dem Auslande standen Hindernisse entgegen, deren Hebung erst verhältnismäßig spät gelang. Was vor allem fehlte, war die Möglichkeit, größere Massen auf weitere Entfernungen zu transportieren. Auf den schlechten Landwegen waren Massentransporte nur auf verhältnismäßig kurze Entfernungen durchzuführen. Die Ruhr war durch Mühlenwehre verbaut, die eine durchgehende Schifffahrt nicht zuließen. Am schlimmsten aber waren die politischen Hindernisse. Das alte Deutsche Reich, wie es bis 1803 bestand, war in hunderten von Ländern und Ländchen geistlicher und weltlicher Herren zersplittert. Unter diesen auseinander und gegeneinander strebenden Herrschaften, bei der unendlichen Vielfältigkeit in Verwaltung und Recht, in Maß und Gewicht, in Währung und Münze, bei den unzähligen Grenz- und Flußzöllen, den zahlreichen Gewerbebindungen und willkürlichen Handelsbeschränkungen konnte eine Aufgabe, wie die Erschließung der märkischen Kohlenfelder es gewesen wäre, nicht unternommen werden. Erst als durch den Anfall des Herzogtums Kleve und der Grafschaft Mark an Brandenburg (1609) dieses Fürstenhaus die Herrschaft über die reichen Kohlenfelder der Mark, über die Ruhrmündung und einen Teil des Unterrheins erlangt hatte, konnte sich ein Wandel anbahnen. Allerdings dauerte es bei den beständigen Kriegswirren, die im 17. Jahrhundert Deutschland durchtobten, noch mehr als ein Jahrhundert, ehe die brandenburg-preußischen Herrscher ihrer Länder am Rhein sich tatkräftig annehmen konnten.

Friedrich Wilhelm I. ließ zuerst die märkischen Bergverhältnisse eingehend studieren. Aber erst Friedrich II. brach den Bann, der bisher den kostbaren Hort durch Wälle von Hindernissen von der Welt abgeschlossen hatte. Durch die Bergordnung von 1766 legte er die Leitung des Bergbaues und die Verwaltung der Bergbetriebe ganz in die Hände

des Staates. Gegen den Widerstand der übrigen Ruhruferherren setzte er den Bau von Schleusen neben den Steinwehren in der Ruhr durch. Nun war eine durchgehende Schifffahrt nach dem Rhein möglich, und ein leistungsfähiger Absatz für die Kohle geschaffen. Die am rechten Ruhrufer Duisburg gegenüber gelegene klevische Stadt Ruhrort wurde zum Stapel- und Umschlagsplatz für die Kohle eingerichtet. Die Wirren der französischen Revolution und die Ära der napoleonischen Kriege brachten einen vorübergehenden Stillstand in der Entwicklung. Nach des Korsen Sturz jedoch gelangte Preußen in den ungeteilten Besitz der Provinzen Rheinland und Westfalen, und nun war erst recht die Bahn frei für eine neue Entwicklung.

Noch in der Unruhe des napoleonischen Zeitalters war im Jahre 1805 von Friedrich Wilhelm III. die äußerst wichtige Bestimmung ergangen, daß die Einkünfte aus der Ruhrschiifffahrt nur für deren eigene Zwecke, nicht für allgemeine Staatszwecke verwendet werden sollten. Durch die Gründung dieses noch heute bestehenden Ruhrschiifffahrtsfonds war die Weiterentwicklung der Ruhrschiifffahrt als der damals wichtigsten Vorbedingung des Kohlenbergbaues finanziell gesichert. Aus den Mitteln dieses Fonds wurde 1820—1825 der sog. alte Ruhrorter Hafen erbaut.

Diese für damalige Zeit hochbedeutsame Anlage löste in der Schwesterstadt Duisburg einen eigenartigen Wettbewerb aus. Ihre Kaufmannschaft hegte die nicht unbegründete Furcht, daß das auf Duisburger Gebiet am linken Ruhrufer sehr ungünstig gelegene Zollamt für den holländischen Verkehr an die neue Ruhrorter Hafenanlage verlegt werden könnte. Aus eigenen Mitteln beschlossen sie ein neues Zollamt vor dem Duisburger Marientor zu errichten und durch einen besonderen Stichkanal mit dem Rhein zu verbinden. Dieser Stichkanal, von dem Rheinkanal-Aktienverein (1828-31) erbaut, ist der Kern des heutigen Duisburger Außenhafens.

Einen Kohlenverkehr hatte diese Anlage nicht, denn sie hatte keine Verbindung mit der Ruhr. Der Aufschwung des Ruhrorter Kohlenhandels ließ jedoch die tatkräftigen Duisburger Handelsherren nicht ruhen. Als der Ruhrfiskus die Ruhrorter Anlage in den Jahren 1837-42 durch den Schleusenhafen vergrößerte, schuf in Duisburg ein eigens gegründeter Ruhrkanal-Aktienverein die fehlende Verbindung mit der Ruhr (1840-44), die Anfänge des heutigen Innenhafens.

Bis zur Mitte des Jahrhunderts war die Ruhr der einzige Zubringer zu den Häfen. Ende der 40er Jahre traten die Eisenbahnen auf, behaupteten sich nicht nur neben der Ruhr in der Beschickung der Häfen, sondern überflügelten die Ruhrschiffahrt, die im Jahre 1860 zu ihren höchsten Leistungen sich erhob, schnell und brachten sie bald ganz zum Erliegen. Der Ruhrorter Nord- und Südhafen, 1860-68 erbaut, wurde schon in der ersten Anlage mit Bahngleisen versehen. Auch die Duisburger vereinigte Kanalvereine (Rheinruhrkanal-Aktienverein) machten sich die Neuerung schnell zu Nutze und verbreiterten zugleich 1861-64 den Rheinkanal. Dem Bau des Kaiserhafens in Ruhrort (1872-90) setzten sie die Herstellung eines neuen Hafenbahnhofs (1889-90) und den Bau des Parallelhafens entgegen (1895-98), Anlagen, die jedoch von der Stadtgemeinde selbst ausgeführt werden mußten, da die privaten Gründungen der Kanalvereine den Wettbewerb mit dem Staate nicht länger aushalten konnten. Aber auch die Stadt Duisburg mußte bald der Erkenntnis Raum geben, daß ein Wettbewerb mit dem Staate auf diesem Gebiete auf die Dauer nicht den Interessen der Stadt entsprechen könne. Zwar antwortete, als der Ruhrfiskus im Anfange dieses Jahrhunderts mit dem Plan einer neuen großen Hafenerweiterung auftrat, die Stadt Duisburg mit dem Gegenplan eines Hafens in der Rheinau, dessen Grunderwerb mit größter Beschleunigung betrieben wurde. Jedoch die Einsicht, das ein Zusammenarbeiten der beiden Körperschaften bessere wirtschaftliche Ergebnisse für die Allgemeinheit zeitigen müsse als ein Gegeneinanderarbeiten, führte zu einer Verschmelzung der Hafenverwaltungen in eine Interessen- und Betriebsgemeinschaft und im Zusammenhang damit zu einer Vereinigung der 3 Städte Duisburg, Ruhrort und Meiderich. Der Ruhrorter Plan, die Herstellung des sog. neuen Hafens mit dem Hafenskanal und den 3 Becken A, B und C, die sich zum großen Teil auf Meidericher Gebiet befanden, wurde in den Jahren 1905-08 ausgeführt, der Duisburger Rheinauhafen jedoch zurückgestellt.

Der Ruhrorter sog. Eisenbahnhafen, ursprünglich eine Gründung der Köln-Mindener Bahngesellschaft und mit der Verstaatlichung der Bahn auf den Staat übergegangen, wurde 1908 und der Hochfelder Hafen, eine Anlage der früheren Rheinischen Bahngesellschaft, wurde 1912 der Betriebsgemeinschaft der Häfen angeschlossen.

Die vereinigte Anlagen, deren Verwaltung vom Staate (Ruhrfiskus) geführt wird, bilden die weltberühmten Duisburg-Ruhrorter Häfen, die bedeutendsten Binnenhäfen der Welt. Im Verlaufe eines langen Zeitraumes allmählich entstanden, tragen sie nach ihrer Ausgestaltung und ihrem Verkehr deutlich den Stempel ihrer Entstehung und ihrer Bestimmung.

Die älteren Duisburger Anlagen mit Ausnahme des neueren Parallelhafens weisen recht enge Verhältnisse auf. Wie ein Gürtel legen sie sich eng an die Mauern und Tore der alten Stadt. In dem engen fast 4 km langen Schlauche liegen die hohen Ufer entlang in langer Reihe die Rheinschiffe, nur eine schmale Fahrstraße für den Verkehr übrig lassend. Am Ladeufer erheben sich in bunter Abwechslung mächtige Speicher und Fabrikanlagen, Eisenwerke, chemische Fabriken, Sägewerke, Maschinenhallen von gewaltigen Ausmaßen, Mühlen und Tankanlagen für Petroleum und Benzin. Dazwischen Schiffswerften und weitgedehnte Holzläger. Ein starkes Leben pulst in dieser Hauptschlagader der alten Hansestadt. An den langen Kais stehen endlose Reihen von Eisenbahnwagen, die von den Schiffen aus beladen werden sollen. Dort haben sich die Speicher geöffnet und auf Karriolen, die eine Brücke vom Speicher zum Wagenboden schlagen, werden Güter aus dem Speicherinnern dem Schienenwege zugeführt. Laufkranne mit Drehgestell arbeiten pfeifend und zischend; die Ketten rasseln nieder, und der Greiferkorb stürzt mit weitgeöffnetem Maul in die Schiffsladung, um geschlossen und gefüllt wieder aufwärts zu rattern. Dazwischen das heftige Hämmern der pneumatischen Nietwerkzeuge auf den Schiffswerften, das verhaltene Surren der Getreideelevatoren, der schrille Schrei der Sägen und das eintönige Tackern der Ankerwinden. Auf den Geländern der über den Hafen führenden Schwanentorbrücke lehnen Schaulustige. Jetzt gerät die Menge in Bewegung. Das Läuten einer Glocke zeigt an, daß ein Schleppzug die Brücke passieren will. Die Schlagbäume schließen sich und sperren den Straßenverkehr von jeder Seite ab. Von den beiden malerischen Brückentürmen aus, wo die Brückenwärter zwischen einem Gewirr von Hebeln und Handrädern ihres Amtes walten, werden die Brückentafeln mit elektrischer Kraft gehoben, und eine breite Durchfahrt öffnet sich für den wartenden Schiffszug. Langsam setzt sich der Dampfer in Bewegung. Der Kapitän nickt kameradschaftlich dem Brücken-



Blick von der Rheinbrücke Duisburg-Ruhrort-Homburg.

Fot. Lölgen, Düsseldorf.

wärter zu und hebt lässig grüßend die Hand zur Mütze. Mit wehender Rauchfahne zieht der Schlepper arbeitend seinen Weg. Lautlos, fast geisterhaft, folgt gleitend das mächtige Lastschiff mit ragenden Masten und fliegenden Wimpeln. Am hohen Ruderstuhl steht der Schiffer, sorgsam den Gang des Schiffes beobachtend, während mit Korksack oder Schürholz ein Matrose bereit steht, um ein Ankommen des Schiffes an die Brückenmauern zu hindern. Einen Blick noch senden wir dem Schiffe nach, das sich im Gewirr der im Hafen liegenden Fahrzeuge verliert. Dann schließen sich die Brückentafeln, mit dumpfem Hall fallen sie auf ihr Lager, und der gehemmte Großstadtverkehr flutet wieder über die Brücke. Alles in allem ein Bild voll malerischen Reizes und voll treibenden Lebens, auf das die ehrwürdigen Türme der alten Stadt herabgrüßen, in Rauch und Nebel wie im Ungewissen verschwimmend.

Der Duisburger Hafen hat sich den Charakter eines Handelshafens zu erwerben und zu bewahren gewußt. Wenn auch der Kohlenumschlag

ganz erheblich ist, so zeigen doch die mächtigen Speicher und Lagerhäuser, die bedeutenden industriellen Anlagen, die zahlreichen Speditionsniederlassungen noch heute, welchen Anteil die Duisburger Kaufmannschaft an der Entstehung des Hafens hatte, daß er ein Kind ihres unternehmenden Handelsgeistes ist.

Andere Züge weist der Ruhrorter Hafen auf. Weite Wasserflächen in zahlreiche Hafenbecken gegliedert, unzählige Gleisgruppen mit hunderten von Kilometern Schienensträngen, langgestreckte öde aussehende Lagerplätze, auf denen hunderttausende Tonnen Kohlen lagern können, eine geringe Bebauung, all das charakterisiert den Hafen als Durchgangs- und Lagerhafen für Kohle. Die bunte Vielfältigkeit und anziehende Geschäftigkeit des Duisburger Hafens fehlt. Dafür imponiert er durch seine Größenverhältnisse, durch die gewaltigen Maße seiner Ausdehnung und seines Schiffsverkehrs. Eine Stimmung von Nüchternheit, ein Hauch von preußischer Strenge und Einfachheit liegt über den weiten Anlagen, die beim ersten Anblick jedes ma-

lerischen Reizes zu entbehren scheinen. Aber wir werden belehrt, daß wir in dem gewaltigen Stau- und Verteilungsbecken für die Ruhrkohle uns befinden. Tag für Tag rollen von allen Seiten des Reviers lange Züge mit Kohlen beladen ein, um hier auf den Wasserweg überführt und nach den Rheinuferstaaten und den westlichen Nachbarländern, auch über See, versandt zu werden. Im Jahre 1913 kamen Tag für Tag 60 000 t Kohlen (einschließlich Koks und Briketts) in den vereinigten Häfen an. Das macht im Jahre bei 300 Betriebstagen 18 Mill. Tonnen. Eine gewaltige Menge, fast der sechste Teil der gesamten Förderung des Ruhrreviers. Läßt man Tag und Nacht ununterbrochen die Züge anrollen, so läuft alle 10 Minuten ein Kohlenzug von 25-30 Wagen in den Hafen ein, um auf den Wasserweg umgeladen zu werden. Von dieser Leistung entfielen allein auf den Ruhrorter Hafen drei Viertel; der Rest verteilte sich auf den Duisburger Hafen und den Hochfelder Hafen.

Sinnreiche Vorrichtungen ermöglichen diese gewaltigen Leistungen. Diese Vorrichtungen sind die Kohlenkipper, deren 24 in den Häfen aufgestellt sind. Die modernsten und leistungsfähigsten sind die elektrisch betriebenen, 11 an der Zahl, mit denen zur Zeit nur der Ruhrorter Hafen ausgestattet ist. Sind alle Umstände günstig, d. h. fehlt es nicht an Kohlen und an Schiffsraum, so kann ein solcher elektrisch betriebener Kipper alle drei Minuten einen Bahnwagen mit Kohlen ins Schiff entleeren. Umfangreiche Gleisanlagen gehören zu einem solchen Kipper. In einer hochliegenden Gruppe stehen die beladenen Züge. Auf mäßigem Gefälle läßt man die beladenen Wagen der Volldrehscheibe zulaufen; dort werden sie mit elektrischer Kraft gedreht und auf das Kippergleis eingestellt. Ein Anheben! und durch eigene Schwerkraft laufen sie auf sorgsam abgestimmtem Gefälle dem Kipper zu, wo sie auf der um eine horizontale Achse drehbaren Plattform durch Bremsschiene und Fanggeschirr angehalten und aufgefangen werden. Die Verriegelung der klappenartig eingerichteten Kopfwand des Wagens wird aufgeschlagen, der Kipperführer betätigt einen Hebel, die Plattform mit dem beladenen Wagen macht eine langsame Kippbewegung nach unten, und die Kohlen stürzen durch die aufgeklappte Stirnwand in den Schiffsraum. Aufgerichtet und angehoben läßt die Plattform den entleerten Wagen zu einer tiefer gelegenen Drehscheibe laufen, von wo er auf das Leerwagengleis eingestellt und entlassen wird.

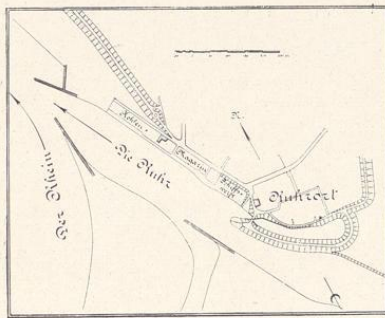
Die Kipper sind in geräumigen Hafenbecken angeordnet. In ihrer Nähe drängen sich die Schiffe zusammen, die in Ladung liegen oder auf Ladung warten. Die großen Rheinkähne pflegen nämlich in ihren zahlreichen durch Querschotten von einander getrennten Räumen, ja oft im gleichen Laderaum verschiedene Kohlsorten einzunehmen, um durch Mischung besondere Eigenschaften zu erzielen. Das bedingt häufige Schiffswechsel und längeres Warten der Fahrzeuge. In den Hafenbecken A und B, wo die neuen Kipper sich befinden, häufen sich die Fahrzeuge dicht zusammen. Aber auch am oberen Teile des sog. Hafenkanals. Hier mündet der Rhein-Herne-Kanal mit seiner untersten Schleuse in den Hafen. Abseits im Hafenbecken C liegen große Ansammlungen leerer Schiffe, die warten, bis das große Schiebetor der Schleuse sich öffnet, um ihnen die Fahrt ins gelobte Land der Kohle zu ermöglichen. Beladene Schiffe hinwieder schwimmen durch das Tor in den Hafen, um bald von den Schleppern des staatlichen Schleppmonopols auf die Rheinreederei gebracht zu werden. Hier auf freiem Strom um die Mündungen des Ruhrorter Hafens und noch einige Kilometer stromab der holländischen Grenze zu liegt ständig eine ganze Flotte beladener, auf Schleppgelegenheit wartender Fahrzeuge. Mächtige Anker haben in der Flußsohle Halt gefaßt. Glucksend und schwappend schlagen die Wellen um Bug und Seitenwand der Schiffe und jagen gelegentlich über die hart auf dem Wasser liegenden Gangborde. Da und dort liegen zwischen den Schiffen zerstreut mit breiten Radkästen und doppelten Schornsteinen die mächtigen Raddampfer, die an langen Stahltrossen 3-4 beladene Schleppkähne rheinaufwärts schleppen, bis Mannheim vielleicht, auch wohl bis Straßburg. Weniger mächtig gebaute Schraubendampfer besorgen den Schleppdienst nach Rotterdam.

Die Bedeutung eines Hafens liegt in seinem Verkehr. Der Masse nach weisen die Duisburg-Ruhrorter Häfen, weist die Stadt Duisburg einen Verkehr auf, der den Verkehr Hamburgs überbietet. Im Jahre 1913, dem letzten Friedensjahre, hatten die vereinigten Häfen einen Verkehr von rd. 27 000 000 t. Von der Größe dieses Umschlags erhält man einen Begriff, wenn man sich vergegenwärtigt, daß diesem Jahresverkehr von 27 000 000 t ein Tagesverkehr von 110 beladenen Eisenbahngüterzügen entspricht.

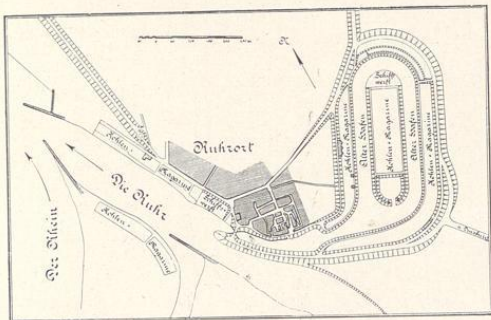
Mit Rücksicht auf das beispiellos schnelle Anwachsen des Verkehrs in den Häfen trug man sich schon mit großen Erweiterungsprojekten, namentlich auch mit dem Bau des Rheinauhafens, als der Weltkrieg ausbrach und diesen Plänen auf Jahre hinaus ein Ziel setzte. Besonders schwierig gestalteten sich die Verhältnisse für die Duisburg-Ruhrorter Häfen indeß während der Inflationszeit und namentlich während der Zeit der Ruhraktion; ja man kann ohne Uebertreibung sagen, daß kein anderer Hafen während dieser Zeit so schwer zu leiden hatte, wie gerade der Duisburg-Ruhrorter. Glücklicherweise können diese trügerischen Verhältnisse im wesentlichen als überwunden betrachtet werden: Der Umschlag im Hafen näherte sich im letzten Jahre bereits der

burger Außenhafens, neuzeitlicher Umbau der Sperrschleuse am Marientor, Vertiefung des Duisburger Außen- und Innenhafens, Erbreiterung des Kaiserhafens, Errichtung neuzeitlicher Kohlenumschlagsvorrichtungen dortselbst, Aufschließung des Industriegeländes am Rhein-Herne-Kanal, und vor allem Ausbau des Rheinauhafens zwecks Ermöglichung des Umschlags aus Großraumgüterwagen ins Schiff.

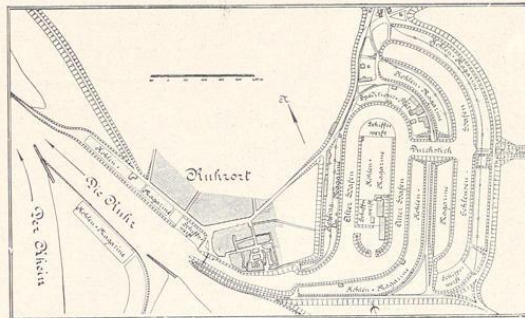
Menge und Art der Güter lassen leicht erkennen, daß wir in der Hafenstadt Duisburg die Nährmutter einer mächtigen Industrie vor uns haben. In der Tat, das niederheinisch-westfälische Industriegebiet ist nicht zu denken ohne die Duisburg-Ruhrorter Häfen, und diese wieder sind undenkbar ohne den Bergbau und die Eisenindustrie ihres Hinterlandes. Die



Die Häfen im Jahre 1753.



Die Häfen im Jahre 1825.

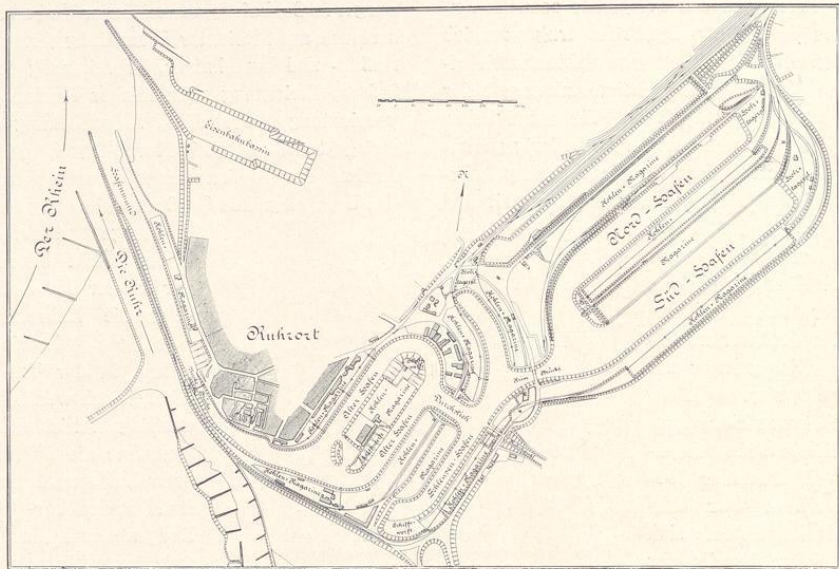


Die Häfen im Jahre 1853.

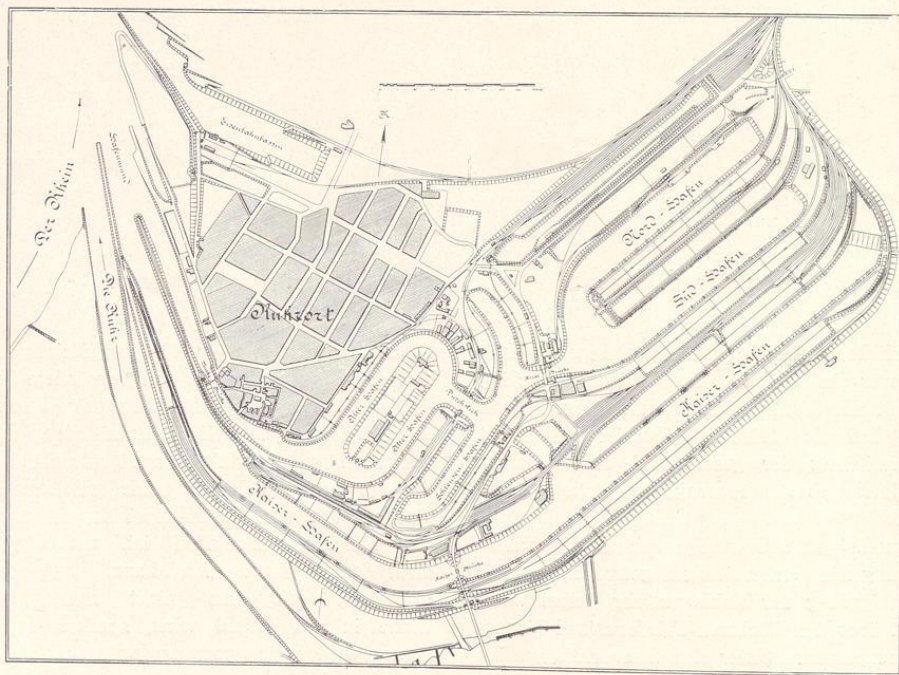
Friedenshöhe, und es besteht berechnete Aussicht, daß dieser in Zukunft den Friedensumschlag noch weit überflügeln wird. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Duisburg-Ruhrorter Häfen bei der Vermittlung der gesteigerten Kohlenausfuhr Deutschlands eine hervorragende Rolle spielen werden.

Dementsprechend wurden seitens der Hafenverwaltung alle Vorbereitungen getroffen, um sich einer Steigerung der Kohlenausfuhr, selbst wenn sie weit über den höchsten Friedensstand hinausgeht, anzupassen. Unter den Bauvorhaben seien nur die wichtigsten genannt: Erbreiterung des Duis-

Ruhrwasserstraße eröffnete der Steinkohle zuerst den Weg zum Rhein und begründete Schicksal und Bestimmung Duisburgs als Rheinhafen des Ruhrreviers. Seitdem verbinden tausend Schienenwege die Hafenanlagen mit allen Teilen des Reviers und haben beide miteinander unlösbar verkettet. Ein Monopol der Natur ist es, das Duisburg zugefallen ist, und das ihm nicht entrissen werden kann, ein Monopol allerdings, das ihm nicht mühelose Gewinne in den Schoß wirft, sondern in steter immer wieder sich erneuernder Arbeit sich auswirken muß.

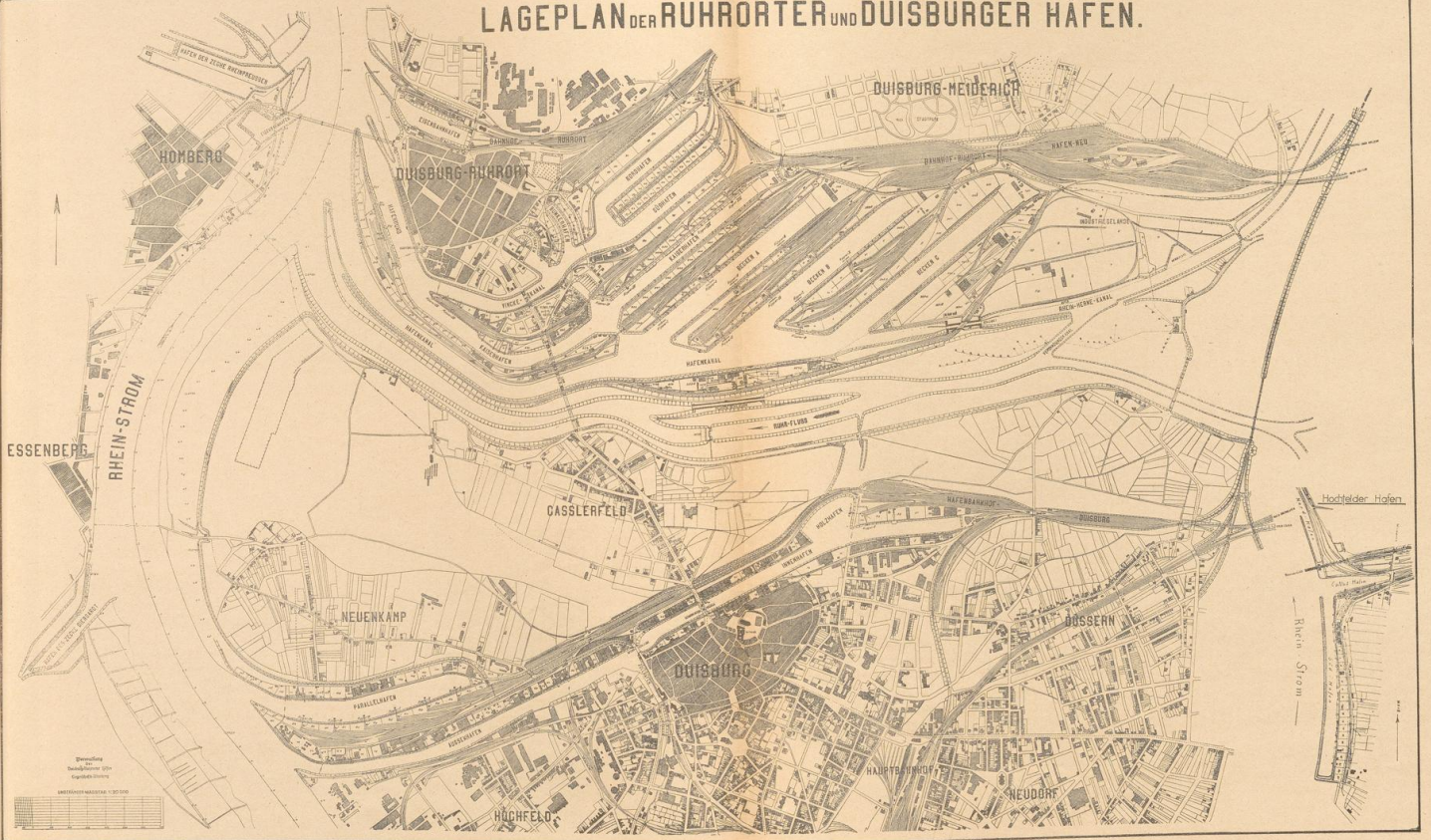


Die Häfen im Jahre 1868.



Die Häfen im Jahre 1906.

LAGEPLAN DER RUHRORTER UND DUISBURGER HÄFEN.





Blick auf Hafenmund und Rhein vom Ruhrorter Ufer.

Fot. Hallensleben, Ruhrort.



Blick in das alte Eisenbahn-Bassin, Ruhrort.

Fot. Hallensleben, Ruhrort.