



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

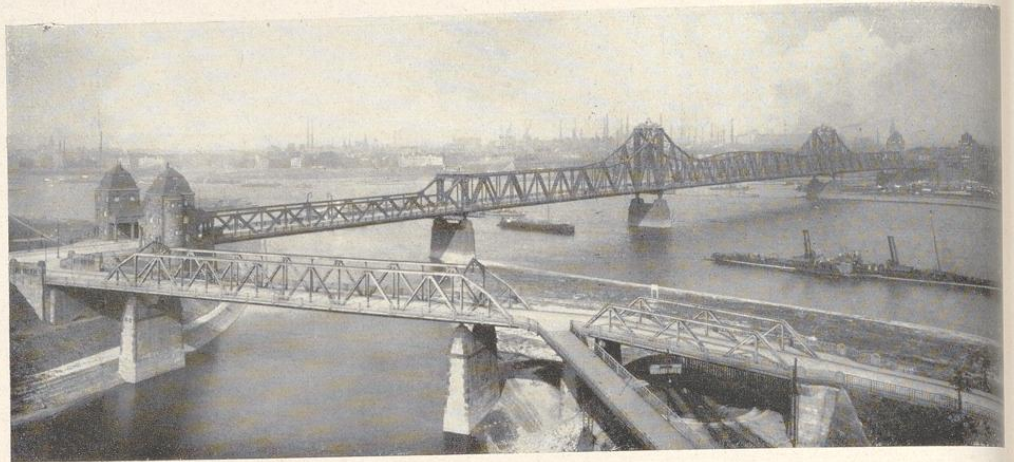
Duisburg

Dieter, Hermann

Berlin-Halensee, 1925

Das Verkehrswesen (Dr. Ing. Obergesell)

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



Blick auf die Rheinbrücke Dbg.-Ruhrort-Homberg u. auf Hütte Phönix.

Fot. Gerling, Duisburg

DAS VERKEHRSWESEN

VON DR. ING. OBERGEFELL

Wo der Rhein, der völkerverbindende Strom, sich endgültig vom deutschen Mittelgebirge abwendet und noch den letzten Gebirgsfluß, die Ruhr, schützend in seine starken Arme aufnimmt, hat er den auf Austausch der Güter sinnenden Menschen eine Stätte geschaffen, die seit altersher dazu einladen mußte, hier einen Stapel- und Umschlagplatz einzurichten.

Auf dem Rhein, der großen Wasserstraße, fahren die Schiffe ihren Weg, bergauf, talab; am Rhein entlang ziehen Landstraßen von Süden nach Norden. Diese werden gekreuzt von solchen Wegen, die vom Osten, vom inneren Deutschland her, nach dessen westlichen Teilen und nach Holland führen.

Von besonderer Bedeutung mußte dieser Verkehrsschwerpunkt werden, als der menschliche Geist daran ging, die im Erdinnern schlummernden ungeheuren Schätze zu bergen in einer Gegend, deren Schwerpunkt wiederum unsere Stadt Duisburg ist. Was Wunder, daß auch die Ruhr bald dazu benutzt wurde, die in ihrer Nähe gefundenen Kohlen dem stärkeren Vater Rhein zuzuführen. Mit der Einführung der Eisenbahnen ging diese Transportart allerdings wieder ein. Neuerdings bestehen jedoch ernsthafte Bestrebungen, die Ruhr wenigstens auf einem gewissen Teile wieder schiffbar zu

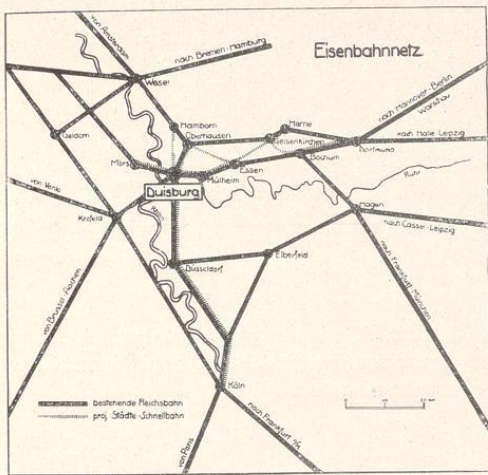
machen. Der im Bau begriffene Wasseranschluß der Nachbarstadt Mülheim ist der erste Schritt auf diesem Wege.

Eine Wasserverbindung mit dem Norden Deutschlands ist durch den Rhein-Herne- und Dortmund-Ems-Kanal hergestellt worden. Dieser Wasserstraßenzug mündet jetzt in die Häfen. Wie aus dem beigefügten Bild ersichtlich, soll durch den Einbau einer Ruhrschleuse eine zweite Ausmündung zum Rhein durch die Ruhr hergestellt werden. Der Bau der Ruhrschleuse ist in vollem Gang; sie stellt ein stattliches Musterstück deutscher Technik dar mit ihrer Länge von 330 m, die es ermöglicht, einen ganzen Schleppzug von 4 Kähnen auf einmal zu schleusen.

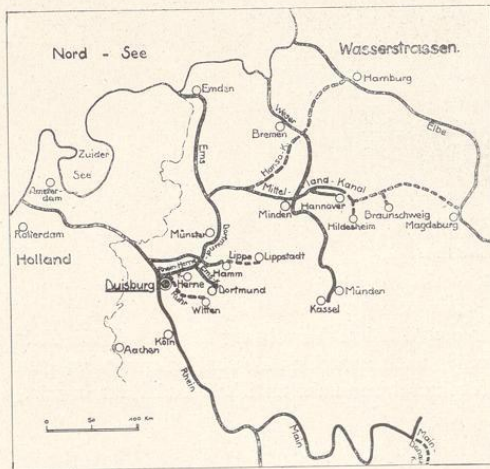
Eine weitere Vermehrung der Wasserstraßenverbindungen des engeren und weiteren Industriegebiets mit dem übrigen Deutschland wird der geplante und zum Teil fertiggestellte Mittellandkanal bilden. Auch der Hansa-Kanal dürfte früher oder später zur Tatsache werden.

Nach allen Richtungen ziehen von Duisburg aus wichtige Landstraßen, die hier den Rhein bezw. die Ruhr mit kühnen Bauwerken überschreiten. Seit der Tätigkeit des Siedlungsverbandes

des des Ruhrkohlenbezirks ist dieses Netz von Landstraßen systematisch ergänzt und zu einem einheitlichen System der „Verbandsstraßen“ zusammengefaßt worden. Neuerdings bestehen Pläne, die darauf abzielen, auf solchen ortsverbindenden Straßen Autobusverkehr einzurichten. Daneben laufen Projekte zur Erbauung eigener Autostraßen, die im Sinne des Eisenbahnverkehrs als unbebaute Verkehrsstreifen mit möglichst wenig Kreuzungen von anderen Verkehrswegen hergestellt werden sollen. Natürlich setzt die teilweise weit vorgeschrittene Bebauung der Durchführung solcher Pläne gewisse Grenzen.



Straßenbahn A.-G. und die Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn G. m. b. H., im Besitze der Städte Duisburg und Düsseldorf. Ein Mangel ist, daß die Linien des ersten und des letzten Unternehmens Normalspur, die des zweiten aber Schmalspur haben. Die Linien des ersten Unternehmens umspannen das Gebiet von Alt-Duisburg und verbinden dieses mit Ruhrort und mit Meiderich. Weiter vermitteln sie den Anschluß an das Netz der Mülheimer Straßenbahn. Die Linien der Kreis-Ruhrorter Straßenbahn durchfahren die Stadtteile Ruhrort und Meiderich, haben Verbindung mit der Hamborner Straßenbahn und reichen bis Dinslaken. Die Düsseldorf-Duis-

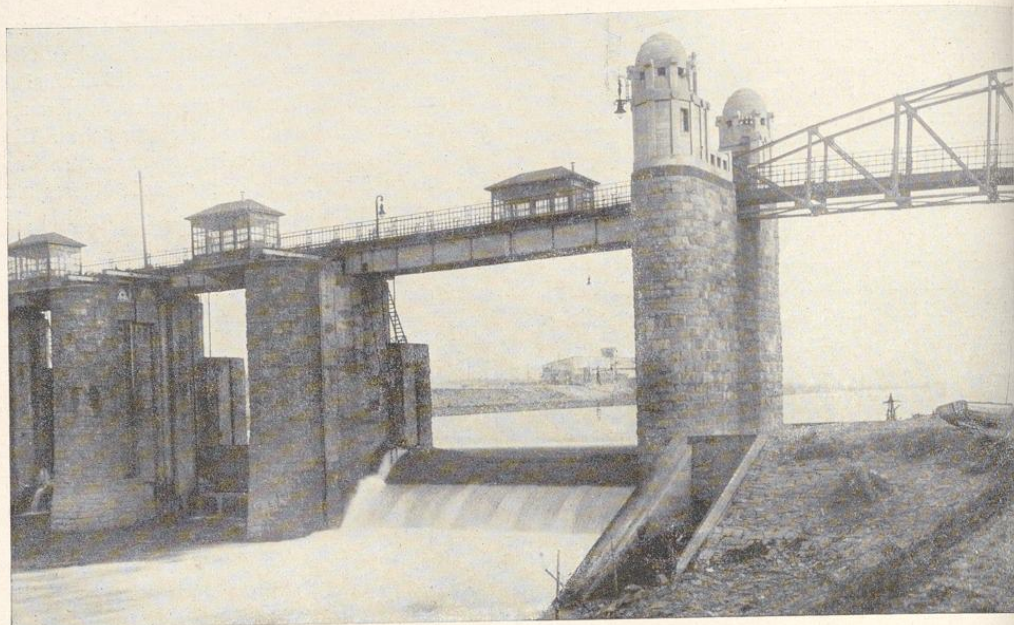


Das durchgehende Eisenbahnnetz, das in Duisburg seine Verbindung zwischen Ost und West erhält, wurde bekanntlich gerade im Industriegebiet auf einen hohen Grad der Leistungsfähigkeit gebracht. Immerhin sind der Weiterentwicklung des Personenverkehrs infolge der außerordentlich angespannten Belastung der Bahnen durch den Güterverkehr Grenzen gezogen. Es besteht daher der Plan, durch das Industriegebiet bis nach Köln eine Städteschnellbahn zu erbauen, die lediglich dem Personenverkehr dienen und nur an den wichtigeren Orten mit Haltestellen ausgestattet werden soll.

Die einzelnen Teile Duisburgs sind durch Straßenbahnlinien verbunden. Es bestehen 3 Unternehmen: die Duisburger Straßenbahn im Besitze der Stadt sowie der Allgemeinen Lokalbahnen- und Kraftwerke A.-G., die Kreis-Ruhrorter

burger Kleinbahn verbindet Duisburg mit Düsseldorf, sie geht beiderseits in das übrige Straßennetz über und durchfährt die Ortschaften Huckingen, Witlaer und die Stadt Kaiserswerth. Es ist beabsichtigt, die Leistungsfähigkeit dieser Bahn durch Verlegung auf eigenen Bahnkörper und durch zweigleisigen Ausbau zu heben. Ein Abzweig der Bahn führt zum Süden der Stadt Duisburg, nach Wanheim, wo bedeutende industrielle Werke am Rhein in neuerer Zeit entstanden sind.

Das Verkehrswesen unseres Stadtgebietes zeigt, wie durch verständnisvolles Eingehen auf die natürlichen Vorbedingungen unter Würdigung des technischen Fortschritts Höchstleistungen zum Wohle der Volkswirtschaft zu erreichen sind. Dieser Grundsatz wird auch in Zukunft bestehen bleiben. Klare Erkenntnis der Möglichkeiten und ihrer Folgen, vorsichtige Abwägung des Erreich-



Ruhrschieuse

Fot. Rhein-Ruhrzeit.

baren und kühne Verfolgung des gesteckten Ziels werden auch fernerhin den von Natur geschaffenen Verkehrsschwerpunkt an Rhein und Ruhr in wirt-

schaftlicher Blüte halten und damit den Bewohnern die Grundlage zu gesicherter und sorgenfreier Lebensführung geben.

