



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Duisburg**

**Dieter, Hermann**

**Berlin-Halensee, 1925**

Duisburger-Ruhrorter Häfen

---

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



Blick in ein Hafenbecken.

Phot. Lölgen-Düsseldor'

## DUISBURG-RUHRORTER HÄFEN

### Statistisches.

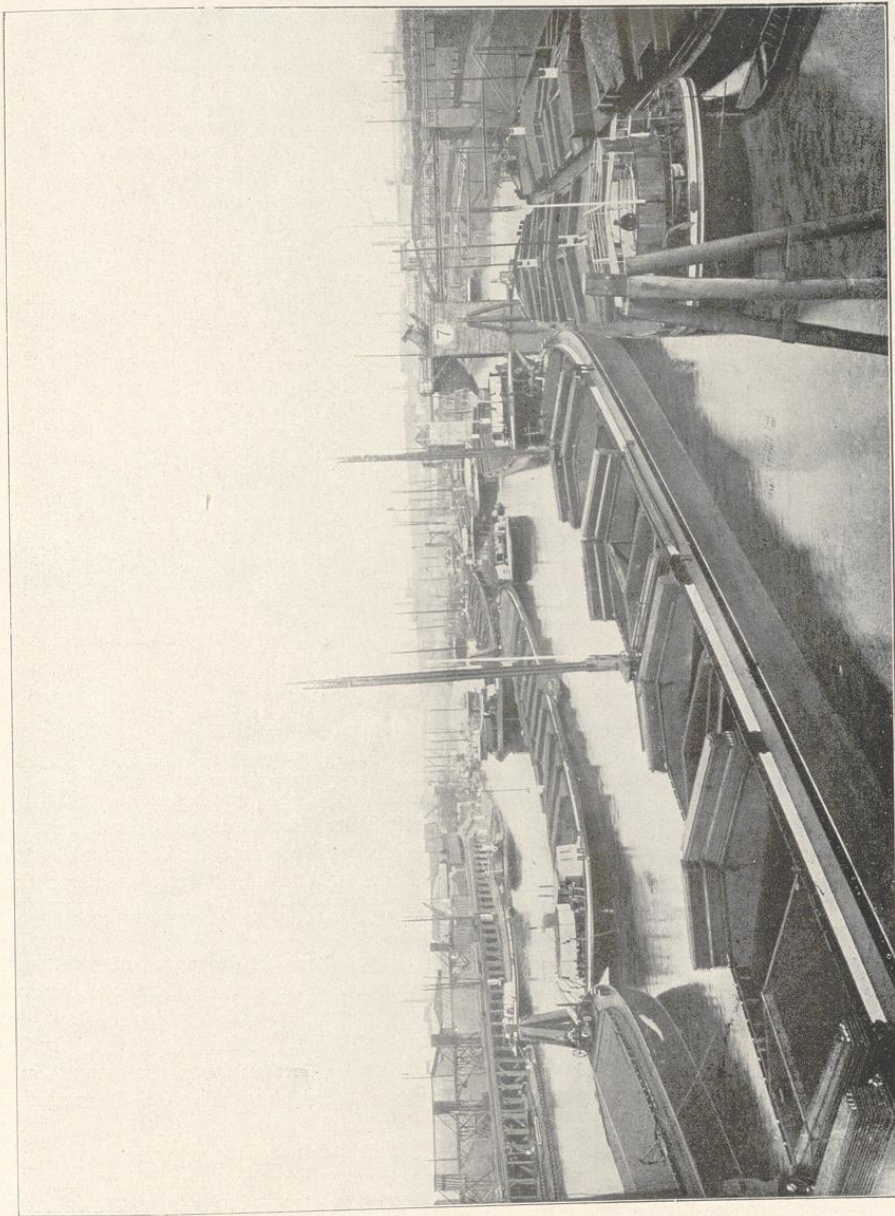
#### Die Verkehrsbeziehungen der Häfen.

Die vereinigten Häfen verfügen insgesamt über ein Gebiet von 677 ha (rd. 6,8 Quadratkilometer). Die Wasserfläche der Hafenbecken beläuft sich auf nicht weniger als 188 ha. Die Ladeufer und Kai-mauern haben eine Länge von 44 km. Die Hafengleise ohne die zu den Häfen gehörigen Staatsbahnhöfe messen insgesamt 270 km.

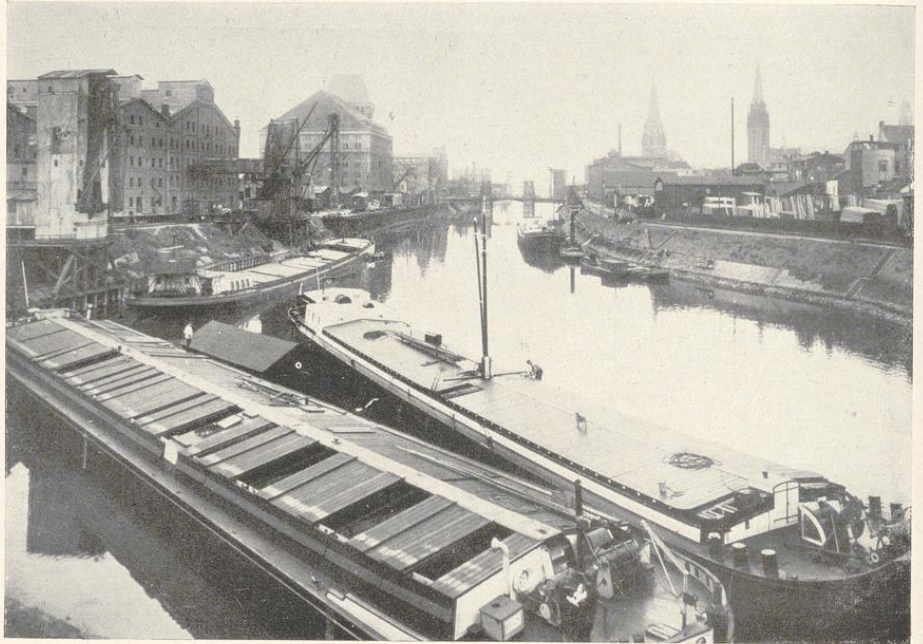
Den Größenverhältnissen entspricht der Verkehr. Die Zahlen, die hier aufgeführt werden, beziehen sich auf das letzte Friedensjahr 1913, weil sie allein die Hafenanlagen in ihrer ungehemmten wirtschaftlichen Entwicklung zeigen. Der Gesamtverkehr des Jahres 1913 in Anfuhr und Abfuhr belief sich auf 27 262 177 t.

Auf die Abfuhr entfielen 20 105 316 t. Sie überwiegt ganz erheblich in der Verkehrsbilanz der Häfen. Die Duisburg-Ruhrorter Häfen stellten damals vor Eröffnung des Rhein-Herne-Kanals noch das einzige öffentliche, allen Interessenten zugängliche Verbindungsorgan des rheinisch-westfälischen Bergbaues mit der großen Rheinwasserstraße dar. In der Abfuhr, die wir in einige wenige Hauptgüterklassen zusammenfassen wollen, bilden daher die Kohlen mit 18 700 404 t das erdrückende Uebergewicht. In dieser Zahl sind Koks und Briquets ihrem reinen Gewicht nach ohne Umrechnung in Kohlenwerte enthalten, ebenso die Bunkerkohlen der Rheinschlepper und Bugsierdampfer.

Die zweite Abfuhrgruppe mögen die Nebenprodukte der Koksgewinnung bilden, nämlich Pech, Teer und Steinkohlenteeröl. Die Abfuhr in diesen



Blick in den Hafen (Parallelhafen)



Innenhafen I.

Phot. Lölgen-Düsseldorf.

Erzeugnissen betrug 207 797 t. Sie gingen hauptsächlich zum Versande an chemische und Farbfabriken.

Die dritte Gruppe mag von den Hauptprodukten der Hüttenindustrie eingenommen werden, nämlich von Stahl und Eisen und den daraus hergestellten Waren. Unter dieser Gruppe war 1913 eine Abfuhr von 856 339 t vertreten: ein ganz erheblicher Teil der Gesamterzeugung des Ruhrgebietes.

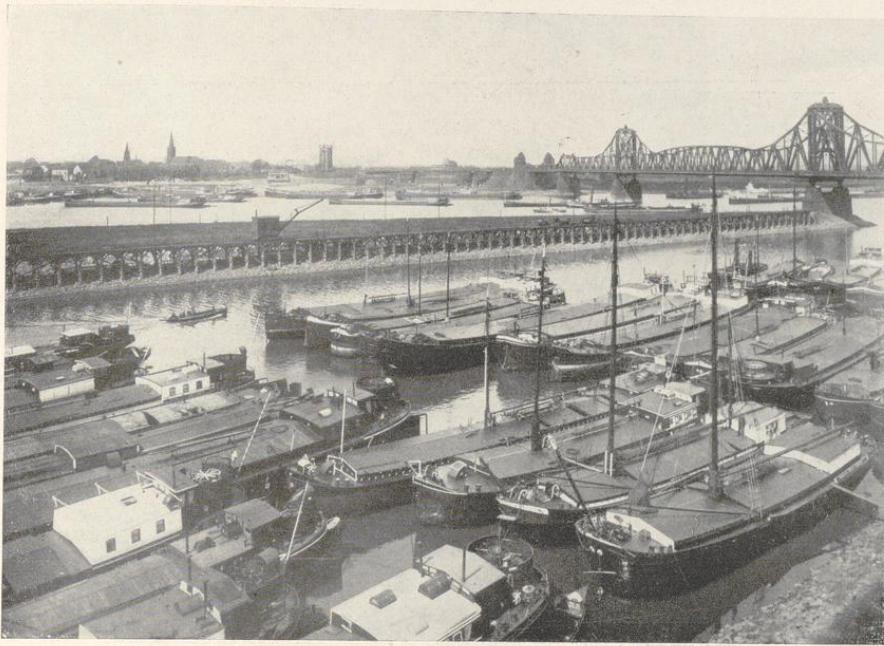
In einer vierten Gruppe wollen wir die künstlichen Düngemittel zusammenfassen, die, von Kalisalzen abgesehen, der Hauptsache nach teils als Nebenprodukte der Koksbereitung sich ergeben, wie schwefelsaures Ammoniak, teils als Abfallprodukte der Stahlerzeugung gewonnen werden, wie Thomasschlacke und Thomasphosphatmehl. Die Abfuhr in dieser Gruppe betrug 167 591 t.

Der Rest der Abfuhr, im ganzen noch 173 186 t, setzte sich aus verschiedenen Gütern zusammen.

Die Anfuhr der Häfen belief sich auf 7 156 861 t. Hier bilden die erste und bedeutendste Gruppe die Rohstoffe der Eisenhütten- und Metallindustrie, also Eisenerze, Schwefelkiese, zur Verhüttung bestimmte Schlacken und sonstige Erze. In dieser Gruppe war die sehr erhebliche Anfuhr von 3 537 490 t zu verzeichnen.

Als nächste Anfuhrgruppe mögen ihrer Beziehung zur ersten wegen Eisen und Eisenwaren aufgeführt werden. Die Anfuhr in diesen Gütern betrug 321 794 t. Es handelte sich in der Hauptsache um halbfertiges Eisen, Halbzeuge, Knüppel, Luppen und dergleichen, die zur Weiterverarbeitung bestimmt sind.

In einer dritten Gruppe können jene Stoffe zusammengefaßt werden, die zu Bauzwecken dienen, wie Kies, Sand, Holz, Steine, Ton, Lehm. Diese Gruppe umfaßt die ansehnliche Menge von 1 939 258 t, wovon 1 220 819 t auf Kies und Sand und 497 738 t



Hafenpartie mit Rheinbrücke und Homberg

Phot. Lölgen-Düsseldorf.



Innenhafen II.

Phot. Lölgen-Düsseldorf.

861 t.  
be die  
e, also  
immte  
ruppe  
D t zu  
  
Be-  
waren  
ütern  
Haupt-  
üppel,  
leitung  
  
fe zu-  
enen,  
Diese  
258t,  
738 t



Portalkran an der Kaimauer des Hafkanals

auf Holz entfielen. Bei Kies und Sand handelte es sich um Rheinkies, der für den Bau und die Unterhaltung der Eisenbahnen bestimmt war.

Als vierte Gruppe führen wir Getreide aller Art, Mehl und Mühlenfabrikate mit 1 004 892 t ein, hierunter Getreide allein mit 947 245 t. Mit diesem Getreideverkehr war Duisburg der größte Getreideplatz am Rhein, mit dem nur Mannheim zu vergleichen ist.

Der Rest der Anfuhr mit 353 427 t verteilte sich auf Güter verschiedenster Art.

Erwähnt sei noch, daß von dem Gesamtverkehr von 27 262 177 t auf die Ruhrorter Häfen einschließlich des Eisenbahnhafens 18 235 963 t entfielen, auf die Duisburger städtischen Häfen 7 480 620 t und auf den Hochfelder Hafen 1 107 515 t.

Der Umstand, daß die Duisburger Häfen als Gründungen der Duisburger Kaufmannschaft entstanden sind und jahrzehntelang von ihr verwaltet wurden, drückt sich noch heute in der Verkehrsteilung dadurch aus, daß in den Duisburger Häfen sich hauptsächlich der Umschlag von Getreide,

Mehl, Holz und von Speditionsgütern vollzieht, während Ruhrort ganz überwiegend Kohlenhafen ist.

Beim Kapitel des Verkehrs ist auch der Hauptverkehrsbeziehungen zu gedenken, die von den Duisburg-Ruhrorter Häfen ausgehen. Diese sind nur bei den Massengütern einigermaßen zu verfolgen.

Die Kohle hatte zwei Hauptabsatzmärkte. Der eine Hauptmarkt war der Oberrhein, beginnend etwa mit Koblenz. Von Koblenz nach Mannheim hin häuft sich der Absatz und erhält in Mannheim seine größte Dichtigkeit. Von Mannheim nach Straßburg nimmt der Absatz wieder ab. Den Grund für diese Erscheinung hat man in den Verhältnissen des Wettbewerbs der Eisenbahn mit der Wasserstraße zu suchen.

Nach dem Mittelrhein ist der Wasserweg nicht wettbewerbsfähig mit der Eisenbahn. Die Benutzung des Wasserweges bedingt eine Umladung der Kohlen von der Eisenbahn auf die Wasserstraße in Ruhrort oder Duisburg, also einen gebrochenen Verkehr. Der gebrochene Verkehr hat die General-



Krananlage am Kaiserhafen

kosten sowohl der Eisenbahn wie der Wasserstraße zu tragen. Für einen kurzen Wassertransport machen sich die Generalkosten der Benutzung des Wasserweges, die z. B. in den Kosten der Einladung ins Schiff, der Ausladung aus demselben, in Liegezeiten und dergl. bestehen, nicht bezahlt. Der ungebrochene Versand mit der Bahn ist daher vorteilhafter. Die Rheinstraße bis Koblenz erhielt daher nur in Ausnahmefällen Kohlen über die Duisburg-Ruhrorter Häfen. Je länger der Wassertransport ist, desto mehr kommen die natürlichen Vorzüge dieser Transportart zur Geltung. Rheinaufwärts steigert sich daher der Absatz. Der schiffbare Main mit dem aufnahmefähigen Frankfurt verstärkt diese Verhältnisse noch. Der Hauptstapelplatz für die Ruhrkohle ist jedoch Mannheim. Oberhalb Mannheim tritt ein neuer Umstand hinzu, der die Wirksamkeit der angedeuteten Verhältnisse abschwächt. Die Rheinwasserstraße beginnt weniger leistungsfähig zu werden, ihr technischer Ausbau, die Tiefe der Fahrstraße läßt die Fahrt weiter aufwärts für die großen Rheinschiffe nicht mehr zu

allen Zeiten des Jahres zu. Der Absatz der Duisburg-Ruhrorter Häfen nimmt daher oberhalb Mannheim wieder ab.

Die nach dem Oberrhein gehenden Kohlen sind, wie sich leicht versteht, nicht sämtlich für Rheinhäfen bestimmt. Beträchtliche Mengen gehen den Main aufwärts. Von den Häfen des Oberrheins und Mains, vor allem von Mannheim und Frankfurt aus, werden große Teile Süddeutschlands versorgt. In Straßburg findet vielfach eine Umladung in französische Kanalschiffe statt, welche die Verschiffung nach französischen Binnenhäfen und bis Paris besorgen.

Die Verschiffungen der Kohle von Duisburg rheinaufwärts betragen im Jahre 1913 insgesamt 8 236 275 t.

Der zweite Hauptmarkt der Ruhrkohle ist Holland und die mit der Rheimmündung in Verbindung stehenden Wasserstraßen. Dieser Markt hatte in den letzten Jahren vor dem Kriege ständig an Bedeutung gewonnen und schließlich den früher überlegeneren oberrheinischen Markt überflügelt. Diese



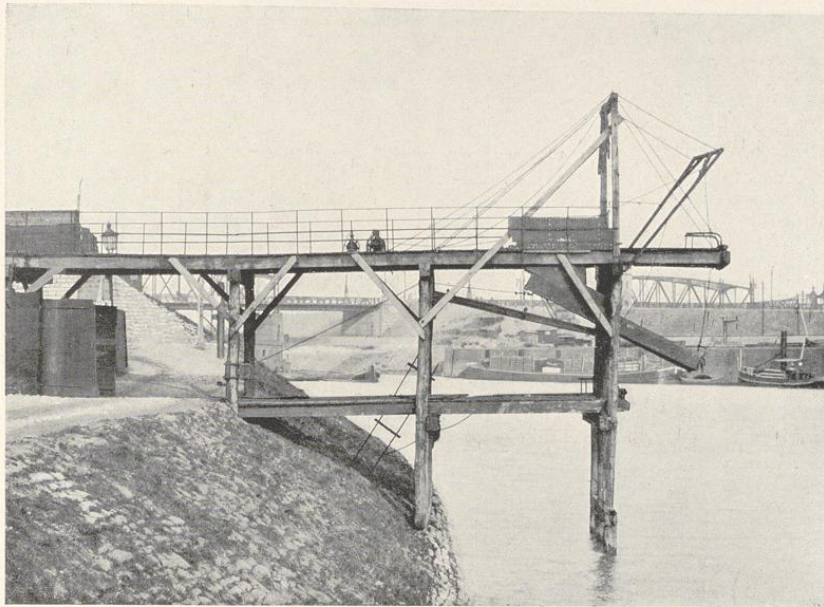
Klappbrücke über den Kaiserhafen

Ausdehnung der Kohlenausfuhr war wohl hauptsächlich der Ursache zuzuschreiben, daß die Rheinische Kohlenhandel- und Reederei-Gesellschaft, die Verkaufsorganisation des Kohlensyndikats, besondere Gesellschaften für den Absatz in den westlichen Nachbarstaaten gegründet hatte. Insgesamt gingen im letzten Friedensjahre 9 790 713 t Ruhrkohlen den Rhein abwärts über die holländische Grenze.

Wo diese Kohlen letzten Endes bleiben, darüber liegt genaues statistisches Material nicht vor. Nach der Hafenstatistik der Duisburg-Ruhrorter Häfen verteilten sie sich in folgender Weise: nach Holland 6 086 817 t, nach Belgien 3 485 090 t, nach Frankreich 218 805 t. Man darf annehmen, daß die nach Frankreich abgemeldeten Kohlen auch wirklich nach diesem Lande gingen. Von den nach Belgien abgemeldeten Kohlen wurde höchstwahrscheinlich ein Teil mit Umladung in Gent weiter nach Frankreich verfrachtet. Die nach Holland abgemeldeten Mengen waren zweifellos nicht sämtlich für dieses Land bestimmt, ein beträchtlicher Teil davon wurde in Rotterdam in Seeschiffe verladen.

Das zweite Hauptmassengut, das im Verkehr der Duisburg-Ruhrorter Häfen eine bedeutende Rolle spielt, sind die Erze, vor allem das Eisenerz. Der Erzbezug vom Oberrhein ist verhältnismäßig gering. Von dem Erzbezug der Häfen (3 537 490 t) kamen vom Oberrhein nur etwa 225 000 t, der Rest kam von Uebersee über Rotterdam. Ueber die Herkunft dieser überseeischen Erze gibt die Rotterdamer Hafenstatistik Auskunft. Die dort ankommenden Erze gehen nämlich fast ausnahmslos nach der Ruhr weiter, das Bild der Zusammensetzung der Rotterdamer Erzanfuhr gilt daher auch für die Duisburg-Ruhrorter Häfen.

Für Rotterdam liegen Zahlen über die Erzanfuhr des Jahres 1912 vor. Die Hauptursprungsländer des Erzes sind Spanien, Norwegen und Schweden. Sie bestreiten allein etwa 87 % der gesamten Erzanfuhr Rotterdams, und zwar entfielen auf Spanien 47 %, auf Norwegen 18 % und auf Schweden 13 %. In Wirklichkeit ist der Anteil Schwedens wohl erheblich größer und der Norwegens erheblich kleiner gewesen. Viele schwedische Erze, besonders die



Alte Kohlenladebühne

berühmten Kiruna-Erze werden über den norwegischen Hafen Narvik verfrachtet und in Rotterdam vermutlich größtenteils als norwegische Ankünfte deklariert.

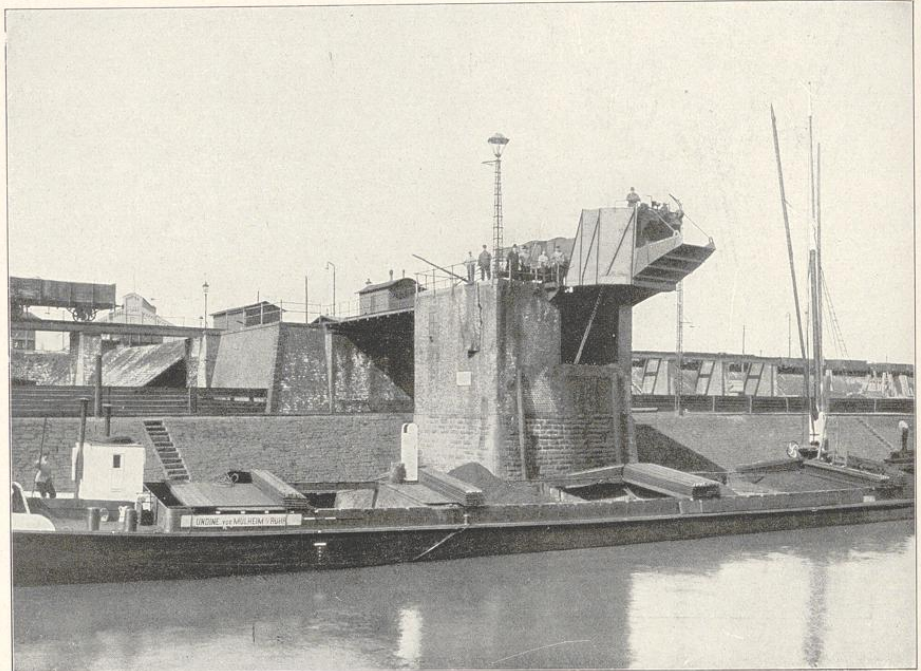
Mit nennenswerten Anteilen an der Erzanfuhr Rotterdams waren ferner vertreten Rußland (Schwarzes Meer), Frankreich, Algier, die Berberstaaten, Griechenland, Kanada und mit kleineren Mengen eine große Zahl überseeischer Länder.

#### Rückblick und Ausblick.

##### Kriegs- und Nachkriegsjahre.

Der Umschlag des Jahres 1913 mit rd. 27 Millionen Tonnen weist die Duisburg-Ruhrorter Häfen als den größten Binnenhafen der Welt aus. Die angegebenen Zahlen zeigen deutlich, wie die Verkehrskurve außerordentlich steil anstieg und zu weiteren schönen Hoffnungen berechtigte. Da vor auszusehen war, daß bei weiterer Zunahme des

Verkehrs die vorhandenen Anlagen trotz ihres Umfanges nicht ausreichen würden, war bereits mit dem Aushub für den obengenannten Rheinauhafen begonnen, als der Weltkrieg ausbrach und sowohl diesem Bau wie auch allen anderen großzügigen Planungen auf lange Jahre ein Ziel setzte. Noch schwieriger als die Kriegsjahre gestalteten sich für die Duisburg-Ruhrorter Häfen die Revolutions- und Inflationsjahre: der Niedergang von Handel und Verkehr infolge dieser Zeitläufe brachten auch im Hafen eine ganz wesentliche Verkehrsverminderung mit sich. Am schlimmsten aber war für die hiesigen Häfen die Zeit der Ruhrbesetzung und ihre Nachwehen mit den zahllosen Beschlagnahmen und Verkehrsbehinderungen, die zeitweise den Hafenumschlag fast vollständig brach legten. Nachweislich hat kein anderer Binnenhafen unter der Ruhraktion so schwer zu leiden gehabt, wie gerade der Duisburg-Ruhrorter. Die nach Aufgabe des



Neuerer hydraulischer Kipper

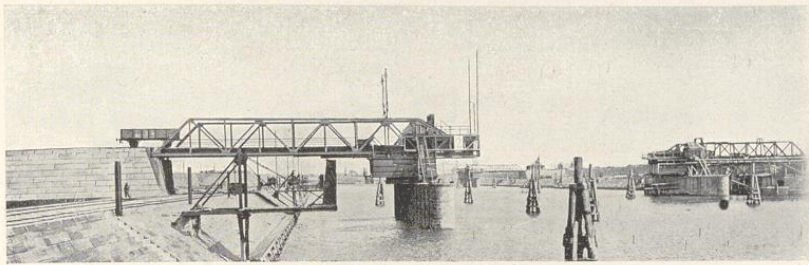
passiven Widerstandes Ende 1923 zwischen der Hafenverwaltung und der Besatzungsbehörde getätigten Zwangsverträge konnten naturgemäß nur verhindern, daß der Umschlag im Hafen gänzlich zum Erliegen kam, eine endgültige Regelung brachte auch hier, wie anderswo erst das Londoner Abkommen.

#### Zu erwartender Verkehr.

Unter den Bodenschätzen, welche Deutschland in Zukunft die ihm dringend notwendige Ausfuhr gestatten werden, steht die Kohle bei Weitem an erster Stelle. Unter den deutschen Bergbaubezirken kommt aber, da das Saargebiet dabei vorläufig ganz, das oberschlesische Gebiet größtenteils ausscheidet, der Ruhrkohle eine ganz überwiegende Bedeutung zu. Ziel der deutschen Wirtschaft muß

es sein, nicht nur die ausländische Kohle vom deutschen Markt zu verdrängen, sondern auch in noch weit höherem Maße, als vor dem Kriege, Kohlen auszuführen. Das bedingt neben erhöhter Förderung erhöhten Umschlag, für den wieder im großen Maße der Wasserweg als der natürliche und geeignete im weiten Umfange in Frage kommt.

Alsdann ist mit Bestimmtheit zu erwarten, daß der Verkehr des Duisburg-Ruhrorter Hafens, der u. a. rund 50 % der gesamten Reparationskohlen bewältigt, den höchsten Vorkriegsumschlag bald wesentlich übersteigen wird. Deshalb ist es Pflicht der Hafenverwaltung, nicht nur mit ihren Umschlagseinrichtungen dem steigenden Verkehr zu folgen, sondern in dessen Voraussicht rechtzeitig Erweiterungsmaßnahmen zu treffen.



Neuzeitlicher elektrischer Kohlenkipper

#### Bauvorhaben.

Zwecks Bewältigung des Umlaufs der bisher üblichen Güterwagen (15 - 20 t) ist vorgesehen, im Kaiserhafen nach Erbreiterung des östlichen Ufers neuzeitliche Kohlenumschlagsvorrichtungen zu erbauen. Dagegen bedingt die räumliche Ausdehnung der für den Umschlag der Kohle aus den Großraumgüterwagen (50 t) ins Schiff erforderlichen Anlagen deren Errichtung im Rheinauhafengelände. In engster Fühlungnahme einerseits mit der Reichsbahn und den Bergwerksbetrieben, andererseits mit den Schifffahrttreibenden, werden seitens der Hafenverwaltung nach Bedarf die zweckmäßigsten Umschlagseinrichtungen entworfen und erstellt.

Trotz der schweren Behinderung während der Kriegs- und Nachkriegsjahre hat im übrigen die Hafenverwaltung das von ihr aufgestellte Neubauprogramm nicht aus dem Auge verloren. Es ist ihr u. a. gelungen, in dieser Zeit das zwischen Rhein-Herne-Kanal, Becken C und Bahnhof Ruhrort-Hafen-Neu gelegene Industriegelände durch Aufschüttung, sowie durch Anlage von Gleisen und Wegen nebst Zubehör aufzuschließen.

Die nächsten Jahre werden voraussichtlich auch die Modernisierung des den heutigen Verkehrsver-

hältnissen nicht mehr entsprechenden Duisburger Außen- und Innenhafens bringen.

Auch die im Hafen ansässigen Firmen haben trotz der schwierigsten Verhältnisse in den letzten Jahren vielfach Anlagen großzügigster Art geschaffen. Es seien unter vielen anderen hier nur erwähnt: die Erz-, Stab- und Eisen-Verladeanlagen der Rheinischen Stahlwerke an beiden Ufern des Nordhafens, die Umschlagseinrichtung der Rheinschiffahrts-A.-G. Fendel im Südhafen, deren Getreidespeicher am Duisburger Außenhafen und endlich die Aufbreiterungs- und Kohlenumschlagsvorrichtungen der Zeche Diergardt am Parallelhafen u. a. m.

Es ist ohne weiteres klar, daß die weitreichenden Pläne der Hafenverwaltung sich nur dann ausführen lassen, wenn die dazu erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Dies wiederum wird erheblich erleichtert sein, sobald die bereits lange geplante Umwandlung der jetzigen Verwaltung in eine Aktiengesellschaft zur Durchführung gelangt und dieser dadurch die erforderliche Bewegungsfreiheit gegeben wird, die ihr bei der bisherigen als zu schwerfällig erkannten Verwaltungsform gefehlt hat.