

TR

Duisburg: Stadt und Hafen



TR

Themenroute 1

Duisburg: Stadt und Hafen



Inhalt

Einleitung 6

Standorte der Themenroute 1

Küppersmühle 7
Hafenanlagen 10
Holzgracht 11
Werhahnmühle 12
Speichergracht 13
Wohnanlagen 14
Kindertagesstätte Hansegracht 15
Hansegracht 16
Faktorei 21 17
Hafenforum 18
Speicher Allgemeine 19
Portsmouth Damm und Hafennordseite . . 20
Eurogate (The Curve) 21
Sparzentrale 22
Holzhafen 23
Seniorenzentrum 24
Garten der Erinnerung 25
Jüdisches Gemeindezentrum 26

Fußgängerbrücke und Marina 27
Stadtmauer 28
Kultur- und Stadthistorisches Museum ... 29
Stadtarchiv 30
Schwanentorbrücke 31
Kontorhaus 32
Polizeitechnische Dienste 33
Steiger Schwanentor 34
Steiger Schifferbörse 36
Gildeplatz - Hafenstraße 37
Dammstraße 38
Ehemaliges Rathaus 39
Neumarkt 40
Fabrikstraße 41
Bergiusstraße 42
Vinckeplatz 43
Tausendfensterhaus 44
Karlsplatz 45
Friedhof - Grabstätte Haniel 46
Friedrichsplatz 47
Fürst-Bismarck-Straße 48
Friedrich-Ebert-Brücke 49
Eisenbahnhafen 50
Museum der Deutschen Binnenschifffahrt 51
Werfthafen - Bunkerhafen 54
Vinckekanal und
duisport Duisburger Hafen AG 55
Freihafen 56
Karl-Lehr-Brücke 57
Rheinorange 58
Ölinsel, Kohleinsel, Schrottinsel 59
Schiffswerften 60
Kohlenkipperfundamente 61
Ruhrschleuse und Ruhrwehr 62
Monopol-Schleppdienst,
Schleppamt Duisburg 63
Schleuse Meiderich 64
Impressum 65



Duisburger Innenhafen. Foto: RIK/Staudinger

Einleitung

Ein großer Hafen mitten im Landesinneren, das klingt nach Abenteuer und Fernweh und bedeutet in Wirklichkeit Handel und Wandel, Industrie und harte Arbeit. Von den Duisburger Häfen aus werden die Kanäle und Flüsse Europas angesteuert, aber es gehen auch Seeschiffe auf große Fahrt bis an die Küsten Skandinaviens.

Auf dieser Themenroute folgen wir der langen Hafengeschichte am Zusammenfluss von Rhein und Ruhr und erleben eine neuerliche, tiefgreifende Umwandlung bedingt durch neue Transportgüter, Transportwege und Transporttechniken. Dadurch verändert sich

auch das Bild der Häfen: Altes verschwindet, und Neues entsteht – wie der Freihafen oder die multimodale Logistik-Drehscheibe Logport in Rheinhausen. Der alte Duisburger Innenhafen hat sich dagegen zu einem lebendigen Stadtquartier gewandelt und auch im Stadtteil Ruhrort, der mit der Hafenentwicklung aufs Engste verbunden ist, macht sich die neue Zeit bemerkbar, ohne dass die Hafengeschichte in Vergessenheit geriete.

Die Hafenpfade um den Innenhafen und in Ruhrort stehen im Mittelpunkt dieser Themenroute. Aber auch die neueren Anlagen der Duisburger Häfen, die sich am besten bei einer Hafenrundfahrt erleben lassen, werden hier vorgestellt.

Standorte der Themenroute 1

1 Küppersmühle

Noch bevor der Innenhafen bis zur heutigen Länge ausgebaut war, gründete Wilhelm Vedder hier 1860 einen Mühlenbetrieb, der 1893 Anschluss an das Wasser fand. Die ersten Gebäude wurden 1908 durch den heutigen siebengeschossigen Neubau einer Dreiflügelanlage ersetzt. Rechts schließt das kleine traufständige Haus für den Betriebsmeister den Hof ab. Früher gab es hier auch noch Pferdeställe. 1912, als Werner & Nicola die Mühle übernahmen, kam der westliche Erweiterungsanbau mit dem freistehenden Kesselhaus und dem Schornstein hinzu. Statt Stichbogenfenster und Zinnenkranz bestimmen jetzt klassizistische Gliederungselemente den Ziegelbau. In der Mühle wurden in einem von oben nach unten gestuften Prozess verschiedene Getreidesorten zu Mehl und Grieß vermahlen. Östlich anschließend wurde 1934/35 der graue Stahlsilo mit aus Röhren zusammengenieteten Kammern erstellt. Der Silo ist 42,75 Meter hoch und machte als Prototyp Furore. Allerdings bewährte sich diese Bauweise wegen der großen Temperaturschwankungen im Inneren nicht, um Getreide zu lagern. 1969 fusionierte die Mühle mit den Küpperswerken in Homberg und wurde 1972 stillgelegt.

Ehe neues Leben in das alte Gemäuer einzog, fiel 1994 eine bekannte Landmarke des Innenhafens dem Sprengmeister zum Opfer: der Betonsilo mit Milchreklame für „Mr. Softy“. Den Umbau der übrigen Bauteile der Küppersmühle betreuten die Schweizer Architekten Jacques Herzog und Pierre de Meuron 1997-1999. In den älteren Teil zog zunächst die Sammlung Grothe, seit 2005 Sammlung Ströher mit Werken deutscher Künstler seit 1945 ein. Das Museum Küppersmühle ist seither neben dem Wilhelm-Lehmbruck-Museum das zweite überregional bedeutende Kunstmuseum in Duisburg. Beeindruckend ist die Großskulptur eines neuen Treppenhauses in ziegelrotem Beton, die heute den Hof dominiert. Innen in hohen, weißen Räumen kommen die Kunstwerke gut zur Geltung, ohne dass das Gebäude außen seinen Charakter eingebüßt hätte. Den West-



MKM Museum
Küppersmühle
im Duisburger
Innenhafen. Foto:
Simon Menges

trakt und das Kesselhaus bezogen eine Bank, Büros und ein Restaurant mit Hafenterrasse.

Herzog & de Meuron haben 2021 auch den Erweiterungsbau des Museums Küppersmühle realisiert und damit weitere 2500 Quadratmeter Ausstellungsfläche für die Sammlung geschaffen.

Kontakt & Infos

MKM Museum Küppersmühle
für moderne Kunst
Philosophenweg 55
47051 Duisburg
www.museum-kueppersmuehle.de





Hafenanlage.
Foto: RIK/Budde

2 Hafenanlagen

Längs der Promenade rings um den Innenhafen zeugen vielfach technische Einrichtungen noch von den ursprünglichen Hafenfunktionen. Das Umladen der Massengüter vom Schiff in die Lagerschuppen und umgekehrt blieb lange sehr arbeitsaufwändig. Für Sackträger waren Treppenhänge in der abgeschrägten Kaimauer angelegt. Erst um 1850 gab es die ersten Eisenkräne, die später mit Dampfkraft betrieben wurden. Mehrere in Beton vorgebaute Verladerrampen an den Speicherbauten sind noch an Ort und Stelle erhalten. Davor verläuft der Gleiskörper der Hafenbahn parallel zum Hafenkanal und darauf sind fahrbare Drehkräne installiert. Bereits Jahre bevor es am Innenhafen

einen Pfad der Industriekultur gab, wurde ein Turmdrehkran von 1904, der zur Homberger Rheinwerft gehörte, vor das Kultur- und Stadthistorische Museum versetzt, um ihn hier als Denkmal zu konservieren.

Zu den Mühlenbetrieben gehörten pneumatische Elevatoren, die das Getreide direkt aus dem Schiff in die oberen Stockwerke der Speicher und Silos transportierten. Umgekehrt sorgten Schütttrichter für das Umfüllen auf Getreideschiffe. In den Speichern gab es Wendelrutschen für den Weg nach unten bis zur Sackabfüllung und dem Verladen auf Güterwaggons. Am Holzhafen wurden Kohlenkipper errichtet, um die Kohle aus den Waggons in die Lastschiffe umzuladen. Ein Kipperfundament in Beton ist erhalten.

Kontakt & Infos

Hafenanlagen
Philosophenweg
47051 Duisburg



Holzgracht. Foto:
RIK/Budde

3 Holzgracht

Die neuen „Grachten“ stellen ein wesentliches Element des Masterplans von Lord Norman Foster für die Wasserbewirtschaftung am Innenhafen dar. Um im östlichen Hafenbecken das Wasser zu einer Erlebnisfläche umzugestalten, wurde dieser Teil vom übrigen Hafen durch das Querungsbauwerk getrennt, nach unten abgedichtet und mit Grundwasser gefüllt. In den drei Zulaufkanälen, der Hansegracht, deren Name auf die frühere Hansestadt Duisburg verweist, der Speicher- und der Holzgracht, wird das Niederschlagswasser des Areals gesammelt

und über einen Überlauf in das Hafenbecken geleitet. Bei Trockenheit speist eine Solarpumpe am Kopfende der Hansegracht mit einer Jahresleistung von 90.000 Kubikmetern Grundwasser ein. Ein Überlauf längs der Hafen-Nordseite lässt überschüssiges Wasser in ein Kiesbett versickern und führt es letztlich wieder dem Grundwasser zu. Dort, wo das Regenwasser in die Grachten eingeleitet wird, sorgen Kleinbiotope mit Schilf für die Vorklärung. Dieses Wasserkreislaufsystem entschärft das Problem eines hohen Grundwasserspiegels im Hafenbereich und ermöglichte die heutige Bebauungsdichte bei gleichzeitiger Entlastung des Abwassersystems.

Kontakt & Infos

Holzgracht
Philosophenweg
47051 Duisburg

4 Werhahnmühle

Schlechte Ernten und Transportschwierigkeiten führten im 19. Jahrhundert immer wieder zu Versorgungsengpässen mit Brot im bevölkerungsreichen Ruhrgebiet. Ab 1860 konnte in den Duisburger Innenhafen das ganze Jahr über aus allen wichtigen Getreideexportländern der Welt Brotgetreide eingeführt werden. So entwickelte sich hier die größte Mühlenindustrie Westdeutschlands, der „Brotkorb des Reviers“. 1913 betrug der Getreideumschlag mit einer Millionen Tonnen ein Drittel der deutschen Einfuhren über den Rhein. In der Getreidebörse an der Börsenstraße wurden nach dem Vorbild der Ruhrorter Schifferbörse Preise und Frachten verhandelt. Staubexplosionen führten nicht selten zu Bränden in den Speichern, so auch am 29.12.1929, als die Firma Koch & Co. nahe dem Schwanentor niederbrannte und die Flammen die Innenstadt bedrohten.

Die Ende des 19. Jahrhunderts gegründeten Mühlenwerke Cohen gingen 1936 von den jüdischen Besitzern an die Familie Werhahn über, die bereits seit 1925 mit 25 Prozent am Unternehmen beteiligt war. Der Betrieb am Innenhafen wurde 1969 eingestellt, aber bis 1995 lagerten in den Silos noch staatliche Getreidereserven. Der Komplex der Werhahn-Mühle zu beiden Seiten der Speichergracht dokumentiert 60 Jahre Hafenentwicklung. Die zwei ältesten Getreidespeicher am Hafen rahmen ihn ein: den östlichen ließen die Gebrüder Cohen 1896 errichten, den westlichen Ostwald & Levy 1899. Die schlichten Ziegelbauten unter Satteldach mit regelmäßiger Wandgliederung sind innen mit einem Holzständerwerk und teilweise gusseisernen Stützen ausgebaut. Das Getreide lagerte in Säcken oder lose auf dem Dielen-



boden. An den westlichen Speicher wurde 1959 ein Mehlsilo angebaut, der jüngste Bau des Ganzen. Dieser mit Ziegeln verkleidete Betonsilo hat einen siebengeschossigen Anbau, der die Transportanlagen mit ihren Sackrutschen enthielt, der Turm dazwischen bietet eine tolle Aussicht. Speicher und Silo fasste der Architekt Wolfgang Felder zu einem Ensemble zusammen. Dafür wurde der Silo entkernt und mit einer neuen Glasfassade nach Westen wiedererrichtet.

Jenseits der Speichergracht steht das eigentliche Mühlengebäude, das nach einem Brand 1924 in Eisenbetonskelettbauweise neu errichtet wurde. Die Betonfassade mit ihren Wandvorlagen und der Giebelreihe zeugt als moderner Industriebau von der damaligen Großmüllerei mit Batterien von Walzenmahlstühlen. Werkstatt, Kesselhaus und Schornstein kamen 1934 beziehungsweise 1938 hinzu, ebenfalls 1938 der elfgeschossige Betonsilo mit glatter Ziegelverkleidung für 12.000 Tonnen Getreide zwischen der Mühle und dem alten Speicher. Der Umbau dieser Bauteile zu Büroetagen durch die Architekten Kurscheid und Partner aus Münster schonte den Originalbestand. Hier wurden die Silokammern für die Zwischendecken quer aufgeschnitten, Reste der Betonkammern bilden jetzt Zwischenstützen in den Etagen. In die Erdgeschossräume sowie den alten Sackspeicher zog Gastronomie ein. Außenterrassen gibt es an der Gracht und auf einem Ponton über dem Wasser.

In der Wehrhahnmühle ist heute das Explorado, ein Mitmachmuseum für 4- bis 12-Jährige, eines der größten Kindermuseen Deutschlands, untergebracht. Herz des Hauses ist die große Mitmachausstellung auf drei Etagen, in der Kinder spielerisch faszinierende Phänomene unseres Alltags erforschen können.

Werhahnmühle.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Explorado Kindermuseum
Philosophenweg 23-25
47051 Duisburg
www.innenhafen-portal.de/standort/werhahnmuehle/
www.explorado-duisburg.de



Speichergracht.
Foto: RIK/Walter

5 Speichergracht

Die neuen „Grachten“ stellen ein wesentliches Element des Masterplans von Lord Norman Foster für die Wasserbewirtschaftung am Innenhafen dar. Um im östlichen Hafenbecken das Wasser zu einer Erlebnisfläche umzugestalten, wurde dieser Teil vom übrigen Hafen durch das Querungsbauwerk getrennt, nach unten abgedichtet und mit Grundwasser gefüllt. In den drei Zulaufkanälen, der Hansegracht, deren Name auf die frühere Hansestadt Duisburg verweist, der Speicher- und der Holzgracht, wird das Niederschlagswasser des Areals gesammelt

und über einen Überlauf in das Hafenbecken geleitet. Bei Trockenheit speist eine Solarpumpe am Kopfende der Hansegracht mit einer Jahresleistung von 90.000 Kubikmeter Grundwasser ein. Ein Überlauf längs der Hafen-Nordseite lässt überschüssiges Wasser in ein Kiesbett versickern und führt es letztlich wieder dem Grundwasser zu. Dort, wo das Regenwasser in die Grachten eingeleitet wird, sorgen Kleinbiotope mit Schilf für die Vorklärung. Dieses Wasserkreislaufsystem entschärft das Problem eines hohen Grundwasserspiegels im Hafenbereich und ermöglichte die heutige Bebauungsdichte bei gleichzeitiger Entlastung des Abwassersystems.

Kontakt & Infos

Speichergracht
Philosophenweg
47051 Duisburg

6 Wohnanlagen

Arbeiten und Leben heißt das Motto am Innenhafen heute. Längs der Grachten zwischen Stresemannstraße und Philosophenweg entstand ein eigenes Wohngebiet mit geschützten, grünen Innenhöfen und wechselnder Gestaltung der Straßenräume. Früher war das Gelände gewerblich genutzt, hier stand mit der Tabakwarenfabrik Böninger eines der traditionsreichsten Unternehmen Duisburgs und es wurde in der Bäckerei der Konsumgenossenschaft Eintracht Mehl aus der Mühle gegenüber direkt verarbeitet. In vier Bauabschnitten entstanden seit 1998 fast 250 Miet- und Eigentumswohnungen. Allen Neubauten gemeinsam ist die Höhe von vier Etagen mit zurückversetztem Staffelgeschoss, die ökologische Bauweise und variable Wohnungsgrößen vom Apartment bis zur üppigen Maisonettewohnung mit Dachterrasse und Tiefgaragen.

Die beiden Zeilen der Münchner Architekten Auer und Weber (1998, Duisburger Gemeinnützige Baugesellschaft GEBAG) an Hansegracht und Philosophenweg sind sehr offen gehalten mit einem Wechsel von Vorgärten, Balkons und verglasten Treppenhäusern. Gegenüber zwischen Hanse- und Speichergracht vermitteln die beiden Wohnzeilen der Düsseldorfer Architekten Ingen-



hoven Overdiek und Partner (2000, ebenfalls GEBAG) mit Sichtbeton, hellem Holz und raumhoher Verglasung in strenger Geometrie ein ganz anderes Bild. Den Riegel am Philosophenweg dazwischen entwarf der Kölner Architekt Peter Schmitz (2000, Wohnungsgenossenschaft Duisburg-Mitte). Hier bilden die unteren drei Etagen eine geschlossene Front zur Straße, der vierten ist ein Laubengang vorgelegt, der zu den Maisonettewohnungen führt. Die längste zusammenhängende Zeile entwarf das Londoner Büro von Lord Norman Foster (2001, THS Essen). Seine Architektursprache ist an den großen Linien, dem Kontrast von Glas und Stein und den offenen Ecken ablesbar. Das Wohnquartier am Innenhafen wird ergänzt durch eine Zeile mit seniorengerechten Wohnungen der LEG am vorderen Philosophenweg gegenüber dem Seniorenzentrum.

Wohnanlagen.
Foto: RIK/Walter

Kontakt & Infos

Wohnanlagen
Philosophenweg / Speichergracht /
Hansegracht
47051 Duisburg



7 Kindertagesstätte Hansegracht

Bei der Tordurchfahrt am Kopfe der Hansegracht begann die einstige Tabakmanufaktur Böninger, die hier von 1912 bis 1975 Kau- und Rauchtobak produzierte. Die Marke AB mit dem Reiter war über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt. Die Bergleute bevorzugten allerdings Kautobak, weil unter Tage nicht geraucht werden durfte. Das Unternehmen Böninger geht auf einen Duisburger Kolonialwarenhandel von 1598 zurück, der seit den 1760er-Jahren auch Tabak verarbeitete. Conrad Arnold Böninger wurde 1812 Bürgermeister der Stadt. Sein Sohn Carl Böninger zählte zu den Gründern des Rhein-Canal-Aktienvereins,

der 1828-32 die Kanalverbindung zwischen Stadt und Rhein vorantrieb, und es war sein Verdienst, dass Duisburg Anschluss an die Strecke der Köln-Mindener Eisenbahn fand. Die Feuergefahr in der Innenstadt und notwendige Betriebsmodernisierung veranlassten den Umzug an den Innenhafen. Die Übertragung der Grundstücke 1994 an die Stadt war die Voraussetzung für den Bau der Grachten und der Wohnquartiere.

Eine der ersten Umbaumaßnahmen, die am neuen Innenhafen fertiggestellt wurden, war 1998 die Umgestaltung der früheren Büroräume neben und über dem Torbogen für eine Kindertagesstätte mit circa 120 Plätzen.

Kindertagesstätte
Hansegracht.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Kindertagesstätte Hansegracht
Hansegracht 19
47051 Duisburg



Hansegracht.
Foto: RIK/Walter

8 Hansegracht

Die neuen „Grachten“ stellen ein wesentliches Element des Masterplans von Lord Norman Foster für die Wasserbewirtschaftung am Innenhafen dar. Um im östlichen Hafenbecken das Wasser zu einer Erlebnisfläche umzugestalten, wurde dieser Teil vom übrigen Hafen durch das Querungsbauwerk getrennt, nach unten abgedichtet und mit Grundwasser gefüllt. In den drei Zulaufkanälen, der Hansegracht, deren Name auf die frühere Hansestadt Duisburg verweist, der Speicher- und der Holzgracht, wird das Niederschlagswasser des Areals gesammelt

und über einen Überlauf in das Hafenbecken geleitet. Bei Trockenheit speist eine Solarpumpe am Kopfende der Hansegracht mit einer Jahresleistung von 90.000 Kubikmeter Grundwasser ein. Ein Überlauf längs der Hafen-Nordseite lässt überschüssiges Wasser in ein Kiesbett versickern und führt es letztlich wieder dem Grundwasser zu. Dort, wo das Regenwasser in die Grachten eingeleitet wird, sorgen Kleinbiotope mit Schilf für die Vorklärung. Dieses Wasserkreislaufsystem entschärft das Problem eines hohen Grundwasserspiegels im Hafenbereich und ermöglichte die heutige Bebauungsdichte bei gleichzeitiger Entlastung des Abwassersystems.

Kontakt & Infos

Hansegracht
Philosophenweg
47051 Duisburg



Faktorei 21. Foto:
RIK/Budde

9 Faktorei 21

Den Auftakt der Speicherzeile mit ihren charakteristischen Ziegelbauten, zu denen auch die Werhahn-Mühle und die Küppersmühle zählen, bildet eine lose Gruppe von Gebäuden, die auf dem früheren Holzlagerplatz der Firma Louis Windhorst (1893-1919) am „Stapeltor Kai“ errichtet wurde. Später übernahm die Allgemeine Speditions-Gesellschaft das Gelände und ließ einen Silo und kleinere Getreidespeicher errichten. Das heutige Hafenforum und die so genannte Faktorei 21 gehen allerdings erst auf den Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg zurück, als sehr rasch Speicherfläche

für die Versorgung der Bevölkerung mit Grundnahrungsmitteln geschaffen werden musste. Der Speicher wurde 1954 errichtet.

Das mächtige, viergeschossige Bauwerk mit hohem Satteldach, das traufständig zur Straße steht, erhielt beim Umbau zu Büros ein großzügiges Atrium in der Mitte. Die Dachfläche darüber wurde verglast, statt mit Ziegeln neu gedeckt. So konnte der Außenbau, der das Ambiente der Speicherzeile mitprägt, erhalten bleiben und die Mieter finden dennoch optimale Arbeitsbedingungen. Auftraggeber war die Zahnärztekammer NRW, Fertigstellung im Jahr 2000. Auch hier bietet das Erdgeschoss zur Hafenseite ein Bistro mit Terrasse.

Kontakt & Infos

Faktorei 21
Philosophenweg 21
47051 Duisburg



10 Hafenforum

Wie die benachbarte Faktorei 21 ist der kleine, zweigeschossige und giebelständige Getreidespeicher ein Wiederaufbau nach Kriegsschäden und entstand 1950. Er gehörte damals wie der westlich angrenzende ehemalige Silo der „Allgemeine Speditionen Gesellschaft“. 1993 übernahm die Stadt Duisburg das Gebäude von der Spedition Roters und Buddenberg und ließ hier das Hafenforum als Informationszentrum und Bürogebäude für die Innenhafen Duisburg Entwicklungsgesellschaft IDE einrichten. Nachdem 1990 das Londoner Büro von Lord Norman Foster im Wettbewerb für den Innenhafen-Masterplan siegreich war, erging auch der erste Bauauftrag an ihn. Der Umbau des Hafenforums mit einem Restaurant im Erdgeschoss und Büros unter dem offenen Dachstuhl ist trotz seines geringen Umfangs ein echter Foster, wo Funktionalität und Transparenz sich mit einer noblen Atmosphäre verbinden. Auch der Schriftzug „Hafenforum“, eingepasst zwischen die Fensterreihe des Obergeschosses und das Rundfenster im Giebel, ist Foster-Design.

Das Hafenforum ist Anlaufstelle des Ankerpunktes Innenhafen der Route der Industriekultur.

Hafenforum. Foto:
RIK/Budde

Kontakt & Infos

Hafenforum
Philosophenweg 19
47051 Duisburg
www.innenhafen-duisburg.de



11 Speicher Allgemeine

Auf dem ehemaligen Holzlagerplatz von Louis Windhorst ließ die „Allgemeine Speditionen Gesellschaft“ 1937 einen modernen Silo in Stahlbetonbauweise mit Ziegelverkleidung errichten. Der massive Block mit turmartiger Erhöhung war ringsum geschlossen, denn die senkrechten Betonkammern zur Lagerung von Getreide brauchten keine Fenster. Nur an der Hafenseite, wo Treppenhäuser und Nebenräume untergebracht waren, waren die zehn Geschosse an Fensterreihen ablesbar. Wie bei den Silos der Werhahn-Mühle stellte die innere Struktur eine besondere Herausforderung bei der Umnutzung für Büroräume dar. Auch der Speicher Allgemeine wurde „zurückgebaut“, das heißt soweit abgerissen, dass die senkrechten Kammern durch waagerechte Geschossebenen ersetzt werden konnten, und anschließend wiederaufgebaut, zum Teil mit dem alten Ziegelmateriale. Da die ganze Speicherzeile unter Denkmalschutz steht, mussten alle diese Maßnahmen bis ins Detail abgestimmt werden. Der unbelichtete

Kern enthält jetzt die erste Hochgarage mit Park-Lift-System in einem Bürohaus. Hier können 90 Pkw automatisch und raumsparend wie in einem Hochregallager einsortiert werden. Ringsum wurden moderne Büros eingerichtet, an der Westseite mit weitem Blick über den Hafen als Maisonnetten mit doppelgeschossiger Verglasung. Im Erdgeschoss lädt ein weiteres Hafenlokal zum Verweilen ein. Den Umbau 1999 betreuten die Architekten Bahl und Partner aus Hagen.

Speicher Allgemeine. Foto:
RIK/Budde

Kontakt & Infos

Speicher Allgemeine
Philosophenweg 17
47051 Duisburg

Portsmouth Damm.
Foto: RIK/Budde



12 Portsmouth Damm und Hafennordseite

Das neue Querungsbauwerk als Verbindung vom Philosophenweg zur Schifferstraße, das östlich des Holzhafens den Innenhafen durchtrennt, erinnert an eine frühere Fährverbindung zum jenseitigen Ufer an dieser Stelle. Eine der wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen für die Umwandlung des Innenhafens vom Industriegebiet zum lebendigen Stadtareal war die Errichtung dieses Straßendamms über stählernen Spundwänden und einer Hohlkammer, die die städtischen Versorgungsleitungen für die Neubauten auf der Hafennordseite aufnehmen konnte. Der Niveauunterschied zwischen den wechselnden Wasserständen

im Hafenbecken und dem neuen See, der jenseits des Damms entstand, kann bis zu zehn Meter betragen und lässt enorme Kräfte auf das Bauwerk einwirken. Auf dem früheren „Bahnhofskai“, wo Hugo Stinnes Kohleniederlagen unterhielt, richtete das Reiseunternehmen Alltours 2001, als Pendant zum Allgemeinen Speicher, seine Zentrale in einem Neubau der Hamburger Architekten von Gerkan, Marg und Partner ein. Nach 13 Jahren – im Jahr 2014 – hat der Reiseveranstalter dann das Gebäude an die Volksbank Rhein-Ruhr verkauft und ist nach Düsseldorf gezogen. Seit April 2016 hat die Genossenschaftsbank ihre Hauptverwaltung in diesem Gebäude. Die rund 150 Beschäftigten in der Zentrale verteilen sich auf vier Stockwerke.

Grundmuster auch der anschließenden Bürobauten ist die Gliederung in parallele Flügel und lichte Atrien dazwischen. Ziegelverkleidete Außenwände sind eine Reverenz an die historische Speicherzeile gegenüber, Glas das Signum neuzeitlichen Bauens. Der Nachbar der Bank an der Stelle der Lagerhallen von Spaeter Stahlhandel ist das H²; Office von Bothe, Richter, Teherani ebenfalls aus Hamburg (Bauherr Viterra), das 2004 fertig gestellt wurde. Daneben steht das Bürohaus Innenhafen von Bahl und Partner, Hagen (Bauherr Kölbl) von 2002.

Kontakt & Infos

Portsmouth Damm
Am Innenhafen
47051 Duisburg



Eurogate: bisher fertiggestellte Uferpromenade zur Erschließung des Baugebietes
Foto: Wikimedia/Oceancetaceen

13 Eurogate (The Curve)

Ein letzter Baustein des Masterplans von Lord Norman Foster wird das „Eurogate“ benannte Bauwerk, das die Rundung des Holzhafens mit seiner Ausrichtung nach Süden für eine zukunftsweisende Solararchitektur nutzen wird. Zugleich wird mit einem bis zu 16-geschossigen Riegel ein Lärmschutz gegen die dahinter verlaufende Autobahn angestrebt. Mit dem Eurogate antwortet die Technologie des 21. Jahrhunderts in Bautechnik, Ökologie und Inhalten der historischen Hafentechnologie des 19. und 20. Jahrhunderts am Pfad der Industriekultur.

Im März 2016 wurde bekannt, dass die Entwicklungsgesellschaft „die developer“ auf dem Areal das Projekt „The Curve“ umsetzen wollte, das sich an den Eurogate-Planungen orientiert. Es war eine innenstadtypische Nutzungsmischung aus Büros, Wohnraum, einem Hotel und gastronomischen Betrieben vorgesehen. Es traten jedoch Komplikationen bei der Baureifmachung auf. Nachdem man sich von der Entwicklungsgesellschaft getrennt hat, soll das Projekt nun neu ausgeschrieben werden.

Kontakt & Infos

The Curve
Schifferstraße
47051 Duisburg

Sparzentrale. Foto:
RIK/Budde



14 Sparzentrale

An dieser Stelle begründete 1877 die Firma Brüggemann & Sohn die erste Dampfsägemühle am damaligen Ruhrkanal. Später ließ sich hier das Kolonialwarenlager von Karl Schmidt nieder, der unter anderem Kaffee und Fruchtweine vertrieb und 1959 zur Spar-

zentrale für das Ruhrgebiet expandierte. Der Rundbau des kleinen Bürogebäudes wurde für die Straße über den Damm aufgeschnitten und mit einer Glaswand geschlossen. Im Anbau öffnen große Glaswände den Blick in den Raum der Kunstgalerie Stiftung DKM. Weitere Reste von Lagergebäuden sind in den Garten der Erinnerung eingegangen.

Kontakt & Infos

Sparzentrale
Philosophenweg 17a -17c
47051 Duisburg

15 Holzhafen

Der Holzhandel am Innenhafen war eng mit der Kohle verbunden, denn für den Schachtausbau in den Kohlegruben des Ruhrgebiets wurde Grubenholz vom Oberrhein in langen Floßverbänden den Rhein hinunter bugsiert. Im Zuge des Rückbaus des 1844 eröffneten Ruhr-Kanals zum jetzigen Innenhafen 1889-1893 war die Aufweitung des Holzhafens angelegt worden. Hier im Wasser lagerten die Stämme, um dann in den Dampfsägemühlen zugeschnitten zu werden. Anfang des 20. Jahrhunderts löste die motorisierte Schifffahrt den Floßverkehr ab, der Holz-

hafen wurde zum Schiffswendeplatz und blieb dies bis heute. Für die Kohlenlager von Stinnes gab es an der Hafennordseite besondere Verladeeinrichtungen. Seit der Innenhafen an die Bahnstrecke der Köln-Mindener Eisenbahn angeschlossen war, kam die Kohle per Bahn aus den Zechen des Ruhrgebietes und wurde über Kohlenkipper in die Kähne verladen. Ein solches Kipperfundament am Holzhafen diente nach dem Zweiten Weltkrieg als Sockel der Krananlage Derrick. Damit holte das Tauch- & Bergungsunternehmen Dahmen noch jahrelang Schiffswracks aus dem Hafenbecken.

Kontakt & Infos

Holzhafen
Schifferstraße
47059 Duisburg



Seniorenzentrum.
Foto: RIK/Walter

16 Seniorenzentrum

Auf Teilen des Grundstücks der ehemaligen Spar-Zentrale entstand 1998 ein Seniorenheim der Arbeiterwohlfahrt nach Plänen der Duisburger Architekten Kohl & Kohl. Ganz bewusst wurden Duisburgs ältere Bürger in das neue Quartier und das bunte

Leben im Altstadtpark integriert. Die Wahl der Baumaterialien nimmt Merkmale der historischen Umgebung auf. Neben Wohnappartements gibt es hier Tagespflegeplätze und ein Restaurant. Seit 2003 ergänzen die altengerechten Wohnungen der LEG am Philosophenweg gegenüber das Angebot.

Kontakt & Infos

Seniorenzentrum
Philosophenweg 15
47051 Duisburg



Garten der Erinnerung. Foto:
RIK/Budde

17 Garten der Erinnerung

Ein Hauptanliegen des Masterplans für den Innenhafen war die Öffnung des ehemals geschlossenen Gewerbegebietes zum Wasser und zur Stadt und die Anbindung an bestehende Grünflächen wie die Anlage Kühlenwall. Wo früher zwischen Philosophenweg und Springwall mehrere Handelshäuser ihren Sitz hatten, unter anderem die Spar-Zentrale, die Spedition ALS Ludwig und ein Mineralwasserhandel, dehnt sich heute der „Garten der Erinnerung“ oder Altstadtpark, angelegt 1999 nach Plänen von Dani Karavan aus. Aus einem ungeplanten und unorganischen Nebeneinander verschiedener anspruchsloser Gebäude formte er ein bewusst komponiertes Ensemble aus Grünflächen, Geländemodulationen, abends illuminierten Vegetation und beim Abbruch aus den Bestandsbauten herausgeschälten „künstlichen Ruinen“, zum Beispiel zwei Treppentürmen. Der Weg durch den Park ist mit Abbruchsteinen als Mosaik gepflastert. Im Ludwigforum finden gelegentlich Kunstaktionen mit ganz eigener Atmosphäre statt, die Plattform einer Lagerhalle eignet sich für Tanz und Musik oder Diskussionen unter freiem Himmel.

Den Rahmen des Parks zur Stadt bilden unter anderem das Haus des Gewerkschaftsbundes

an der Kardinal-Galen-Straße von 1952-1953 von W. Schmitz-Bäumer und das Druckereigebäude der ehemaligen lithographischen Anstalt Steinkamp von 1905. An der Ecke zum Springwall ragt das Jüdische Gemeindezentrum in den Park, westlich davon wird er von der mittelalterlichen Stadtmauer Duisburgs mit dem Koblenzer Tor begleitet.

Kontakt & Infos

Garten der Erinnerung
Philosophenweg
47051 Duisburg



Jüdisches Gemeindezentrum.
Foto: RIK/Budde

18 Jüdisches Gemeindezentrum

Wo der Springwall, die alte Straße längs der Stadtmauer, auf den Hafen trifft, erhielt die Jüdische Gemeinde von Duisburg, Mülheim und Oberhausen 1999 eine neue Heimat in dem Gemeindezentrum mit Synagoge von Zvi Hecker. Wie ein Buch fächert sich das Gebäude in den Park hinein auf und stellt den Kontakt her mit dem öffentlichen Raum und mit den Menschen. Die beiden Teile des Hauses, die eigentliche Synagoge mit ihrer Stirnwand nach Osten und ein Veranstaltungssaal, sind durch ein verglastes Atrium miteinander verbunden. In den fünf Betonbögen konkretisieren sich vielfältige symbolische Bezüge, so zum Pentateuch und zu den fünf Standorten der

jüdischen Gemeinde in Duisburg vom 13. Jahrhundert bis zur Pogromnacht 1938, als die Synagoge in der nahen Junkernstraße in Flammen aufging. Heute befindet sich dort eine Kapelle der evangelischen Kirche.

Vor dem Gemeindezentrum liegt der Yitzhak-Rabin-Platz, den die Witwe des ermordeten Israelischen Ministerpräsidenten zusammen mit dem Geiger Yehudi Menuhin eingeweiht hat. Ein halbiertes Stein aus Jerusalem erinnert daran. Zu dem Ensemble gesellt sich die große Stahlskulptur „Schwebend“ von Menashe Kadishman. Das hier zum Ausdruck gebrachte Gleichgewicht zwischen Last und Leichtigkeit steht für den labilen Ausgleich von Gegensätzen, so auch zwischen Industrie und Kultur am Pfad der Industriekultur.

Kontakt & Infos

Jüdische Gemeinde Duisburg-
Mülheim-Oberhausen K.d.ö.R
Springwall 16
47051 Duisburg
www.jgduisburg.de/



Marina. Foto:
RIK/Budde

19 Fußgängerbrücke und Marina

Wer einen ehemals industriell genutzten Hafen für die Stadt und ihre Menschen öffnen will, muss Brücken schlagen. Neben dem Portsmouth Damm stellt seit 1999 die sogenannte Buckelbrücke vom Yitzhak-Rabin-Platz aus die Verbindung zur Hafennordseite und der Schifferstraße her. Es ist die einzige bewegliche Hängebrücke der Welt und erdacht hat sie der Ingenieur Jörg Schlaich aus Stuttgart. An vier Pylonen hängt der 150 Tonnen schwere Brückensteg, der aus 14 beweglich miteinander verbundenen Einzelementen besteht. Um größeren Schiffen die Durchfahrt zu gewähren, kann sie einen Katzenbuckel machen: die Pylone werden durch Hydraulikzylinder landeinwärts gezogen, sodass sich das Tragseil spannt und die Brückenmitte nach oben gezogen wird. Dann ist der Steg so steil, dass er nicht mehr begangen werden darf. Die Hydraulik wird vom Leitstand der Schwanentorbrücke aus bedient. Das Ganze wirkt luftig leicht und in den Geländerstangen leuchten abends Lichtpunkte, so dass es aussieht, als ob Glühwürmchen über dem Hafenkanal schwebten.

Neben dem Steg wurde 2001 nach dem Design von Foster und Partners eine Marina für Sportboote mit Dauer- oder Tagesliegeplätzen, Servicegebäude und Tankstelle

eröffnet. Vorläufer war 1978 ein Clubhaus der Marinekameradschaft Duisburg am Holzhafen. Am Kai darüber erhebt sich ein weiterer neuer Bürokomplex, „Five Boats“ nach dem Entwurf des Engländers Nicholas Grimshaw. Die fünf gerundeten Glaskörper, die nach Süden ausfächern, antworten auf die Bögen der Synagoge gegenüber und bieten gleichzeitig den Büros optimale Aussicht.

Kontakt & Infos

Marina Duisburg
Schifferstraße 90
47059 Duisburg



Stadtmauer. Foto:
RIK/Budde

20 Stadtmauer

Im frühen Mittelalter lag Duisburg direkt am Rhein und die fränkische Königsburg des 7.-9. Jahrhunderts auf einer Anhöhe über dem Fluss. Da man beim Ausbau des Hafens im 19. Jahrhundert die Niedertrasse dieses nach 1230 verlandeten Rheinarmes nutzte, verläuft das Hafenbecken dicht an der mittelalterlichen Stadtmauer entlang. Wieviel davon noch erhalten ist, war den Duisburgern nicht bewusst, solange die Mauer mit Lagerschuppen zugebaut war. An einer Stelle zeugen noch angekohlte Ziegel von einem Brand im Holzlager von C. von der Crone 1983.

Die Stadtmauer wurde um 1120 begonnen und im 13. Jahrhundert erhöht und mit Tortürmen versehen, einer davon ist der Koblenzer Turm an der Ecke Springwall. Als man 1897 Steine für den Rathausneubau brauchte, wurde er teilweise abgetragen und nach einer archäologischen Untersuchung wiederaufgebaut. Siedlungsfunde an der Niederstraße hinter der Stadtmauer gehen bis in das 9. Jahrhundert zurück, hier gab es auch im 11. Jahrhundert schon ein steinernes Lagergebäude, was auf die frühe Bedeutung Duisburgs als Hafenstadt hindeutet.

Kontakt & Infos

Stadtmauer
Springwall/ Am alten Wehrgang
47051 Duisburg

21 Kultur- und Stadthistorisches Museum

Die Rosiny-Mühle von 1902 war die erste Mühle am Innenhafen, die eine Umwidmung als Kulturbau erfuhr. 1991, nachdem das Gebäude durch die Aachener Architektur Fabrik afa umgebaut und ergänzt worden war, zog das Kultur- und Stadthistorische Museum hier ein. Es beherbergt umfangreiche Sammlungen zur Stadtgeschichte seit frühmittelalterlicher Zeit. Kernstück ist die Ausstellung zum Werk des berühmtesten Duisburgers, Gerhard Mercator (1512-1594), mit zwei originalen Globen dieses Begründers der winkeltreuen so genannten Mercator-Projektion, ohne die die moderne Kartographie und damit Schifffahrt und Welthandel nicht vorstellbar wären.

1566 zeichnete Johannes Corputius, ein Schüler des Gerhard Mercator, einen genauen Stadtplan Duisburgs. Vor dem Museum steht ein Bronzeguss dieses Planes, auf dem heute noch einige erhaltenen Gebäude wiederzuerkennen sind:

- Das Dreigiebelhaus, um 1536 errichtet, gilt als ältestes Haus Duisburgs
- Die Karmelkirche, seit 1265 Minoritenkloster
- Der Aachener Turm, nahe des Minoritenklosters mit einer ummauerten Klosterkloake aus dem 14. Jahrhundert
- Die Salvatorkirche, Grundsteinlegung im Jahr 1316, wurde nach Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg im gotischen Stil wiederaufgebaut

Das Rathaus, 1897-1902 nach Plänen des Karlsruher Baumeisters Friedrich Ratzel errichtet, ist dort noch nicht verzeichnet, ebenso wenig die Grundschule von 1893 am Flachsmarkt, die heute das Internationale Zentrum der VHS beherbergt.



KSM. Foto:
RIK/Walter

Kontakt & Infos

Kultur- und Stadthistorisches
Museum Duisburg
Johannes-Corputius-Platz 1
47051 Duisburg
www.stadtmuseum-duisburg.de



Stadtarchiv. Foto:
RIK/Budde

22 Stadtarchiv

Wo früher die Duisburger Mühlen AG Getreide in einem Speicher von 1959 lagerte, werden heute die Urkunden und Dokumente der Stadt im Stadtarchiv aufbewahrt und für Fachleute und interessierte Bürger zugänglich gemacht. Zu den gehüteten Schätzen gehört ein Faksimile des Corputius-Pla-

nes, dessen Original auf Irrwegen nach Königsberg geriet und dort auch bleiben soll. Die zweite Institution hier war das im Januar 2016 geschlossene „Haus Königsberg“, das Archivbestände aus dem alten Königsberg bewahrte und Kontakte mit der heutigen polnischen Stadt pflegte. Das Museum wird nach Lüneburg umziehen.

Kontakt & Infos

Stadtarchiv Duisburg
Karmelplatz 5
47051 Duisburg
www.duisburg.de



Schwanentorbrücke. Foto:
RIK/Walter

23 Schwanentorbrücke

Vor dem Schwanentor zu Füßen des Alten Marktes befand sich schon immer ein Brückenteg für den Personen- und Warenverkehr. 1841 wurde eine Zugbrücke über den damaligen Ruhr-Kanal errichtet und seither mehrmals erneuert und verbreitert. Die heutige Schwanentorbrücke mit ihren vier Brückentürmen ist eine Hubbrücke,

die nach Entwürfen von Persch 1950 angelegt wurde. In einem der Türme befindet sich der Leitstand für die Hubtechnik sowie für die Hydraulik des neuen Fußgängersteiges. Von der Brücke aus ist westlich das Hochwasser-Sperrwerk am Marientor mit Tor zum Außenhafen zu sehen. Es geht auf eine Anlage von 1844 zurück und wurde 1926-1929 erneuert. Über die Marientorbrücke führt die Zufahrt zum Außenhafen.

Kontakt & Infos

Schwanentorbrücke
Calais Platz
47051 Duisburg



Kontorhaus. Foto:
RIK/Budde

24 Kontorhaus

Das heutige Kontorhaus ließ die Spedition Lehnkering 1913-1914 als Ersatz für einen abgebrannten Vorgängerbau errichten. Der Umbau dieses achtgeschossigen Kolosses zum Bürohaus in den Jahren 1993-1995 setzte die ersten sichtbaren Zeichen für

den Wandel am Innenhafen und lieferte die ersten Erfahrungen mit der denkmalgerechten Umgestaltung von Speichern. Nach Entwurf der Architekten Braun, Voigt und Partner wurde das Bauwerk quer zum Hafen in der Mitte aufgeschnitten für ein glasüberdecktes Atrium, das viel Tageslicht in das Gebäude hineinführt.

Kontakt & Infos

Kontorhaus
Schifferstraße 20 - 22
47059 Duisburg



Polizeitechnische
Dienste. Foto:
RIK/Budde

25 Polizeitechnische Dienste

Ein ambitioniertes Neubauprojekt des Landes NRW ist das Landesamt für Zentrale Polizeitechnische Dienste, die hier am westlichen Ende des Innenhafens seit 2002 konzentriert sind. Der ganz auf ökologische Aspekte ausgerichtete Entwurf des Düsseldorfer Büros Schuster Architekten setzt auf einen mehrgliedrigen Baukörper, der sich nach Süden zum Wasser öffnet und zur Auto-

bahn dahinter eine geschlossene Front bildet. Die der Sonne zugewandten Außenflächen wurden mit neuartigen wärmespeichernden Wandpaneelen mit einer Glasoberfläche verkleidet. Diese schimmert je nach Lichteinfall von hell grau bis blau oder grün. Gekühlt wird das Haus mit einem Wasserkreislaufsystem, das das Hafenwasser nutzt, und innenliegende Pflanzgärten sorgen für angenehmes Klima. In dem Haupthof leuchtet weithin sichtbar die frei aufgehängte gelbe Skulptur „Aliud“ von Bogomir Ecker.

Kontakt & Infos

Landesamt für Zentrale
Polizeitechnische Dienste NRW
Schifferstraße 10
47059 Duisburg



Steiger Schwanentor. Foto:
RIK/Budde

26 Steiger Schwanentor

Am Calaisplatz neben der Schwanentorbrücke führen flache Rampen hinunter zum Steiger, an dem die Schiffe für die Hafenrundfahrten durch den größten Binnenhafen

Europas ablegen. Im Zuge der Neugestaltung der Promenade um den Innenhafen wurde auch diese Anlage nach Entwürfen der Architekten Foster & Partners 1994 erneuert.

Zwischen Schwanentor und Marientorschleuse betrieb früher Oskar Maasberg einen Salzhandel und die Niederrheinischen Holzwerke Faller stellten Pressplatten her. Ein Turm der Stadtmauer um die Duisburger Altstadt aus dem 13./14. Jahrhundert erinnert oberhalb des Steigers an das alte Schwanentor.

Vor dem Schwanentor zu Füßen des Alten Marktes befand sich schon immer ein Brückenstein für den Personen- und Warenverkehr. 1841 wurde eine Zugbrücke über

den damaligen Ruhr-Kanal errichtet und seither mehrmals erneuert und verbreitert. Die heutige Schwanentorbrücke mit ihren vier Brückentürmen ist eine Hubbrücke, die nach Entwürfen von Persch 1950 angelegt wurde. In einem der Türme befindet sich der Leitstand für die Hubtechnik sowie für die Hydraulik des neuen Fußgängersteiges. Von der Brücke aus ist westlich das Hochwasser-Sperrwerk am Marientor mit Tor zum Außenhafen zu sehen. Es geht auf eine Anlage von 1844 zurück und wurde zwischen 1926 und 1929 erneuert. Über die Marientorbrücke führt die Zufahrt zum Außenhafen.

Auf der Hafennordseite umrahmten traditionsreiche Speditionsunternehmen die

Schwanentorbrücke: östlich die Rheinisch Westfälische Speditionsgesellschaft RWSG, gegründet 1894, mit einem Speicher von 1935. Sie war der letzte verbliebene Lagerbetrieb für Schüttgut am Innenhafen; heute ist dort das Landesarchiv NRW beheimatet. Benachbart dazu lagen die ehemaligen Speicher der Firma Koch & Co., heute steht dort das Hitachi Power Office; westlich liegt die ehemalige Spedition Lehnkering, gegründet 1886. Das Verwaltungsgebäude entstand 1961 mit Erweiterung 1986, konzipiert von den Architekten Rahne & Siller. Das benachbarte Kontorhaus gehörte ehemals dazu.

An der Hafensüdseite wurde bereits 1982 eine Uferpromenade mit Wohnbebauung angelegt.

Kontakt & Infos

Steiger Schwanentor
Calaisplatz 3
47051 Duisburg
www.duisburg.de/tourismus/stadt_erleben/fuehrungen_und_rundfahrten/hafenrundfahrt.php



Museumsschiff
an der Steiger
Schifferbörse.
Foto: RIK/Walter

27 Steiger Schifferbörse

Dort, wo heute am Steiger Schifferbörse Hafenrundfahrtschiffe anlegen, befand sich 1753 eine Schiffswerft in der Ruhrmündung. Östlich davon war seit 1716 das erste, geschützte Hafenbecken vom Flussbett abgezweigt und vertieft worden. Beide Ruhrufer bis zur Mündung in den Rhein wurden als Lagerplätze für Kohle genutzt. Mehrfach wurde seither die eigentliche Flussmündung nach Süden verlegt, um Raum für Kanalfahrten zu immer neuen Hafenbecken zu schaffen. Ruhrort und die Schifferbörse liegen seit 1868 nicht mehr an der Ruhr, sondern am Hafenkanal.

Im Hafenmund vor der Schifferbörse liegt der Radschleppdampfer „Oscar Huber“. Er gehört heute zur Flotte des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt. Mit dem Einsatz der Dampfmaschine wurde die Schifffahrt weitgehend von Strömung und Winden unabhängig, auch das Treideln vom Ufer aus war nun überflüssig. Einen Nachteil der Dampfmaschinen auf Schiffen stellte das hohe Eigengewicht einschließlich des Kohlevorrats dar, sodass kaum mehr Ladekapazität übrigblieb. Dieses Problem löste Mathias Stinnes. Er trennte den antreibenden von dem lasttragenden Schiffskörper und erfand die Schleppschifffahrt. Mit über 1.000 registrierten Schleppbooten auf dem Rhein erreichte sie um 1950 ihren Höhepunkt. Leis-

tungsfähigere Dieselmotoren und die Umstellung auf Schubverbände beziehungsweise heute Containerschiffe ermöglichten seither eine enorme Steigerung der Transportkapazitäten und lösten die alte Technik ab.

Ein weiteres technisches Denkmal ist der historische Dampfdrehkran von 1897, der bis 1974 am Parallelhafen seinen Dienst tat und als einziger seiner Bauart erhalten ist.

Den südlichen Beginn der Dammstraße markiert die Schifferbörse. Hier handelte man auf der Grundlage der „Mannheimer Akte“ von 1868, die den freien Zugang zum Rhein als Verkehrsweg regelte, die Frachten zwischen Schiffen und Verladern und die Schlepperlöhne aus. Das Gebäude in Formen der Fachwerk-Renaissance blickte mit seiner Eingangsfront zum Kaiser-Wilhelm-Denkmal auf dem damaligen Denkmalplatz, vom Balkon im Obergeschoss hatten die Börsenmitglieder freie Aussicht über die Ruhrmündung und den Rhein. Nach Kriegsschäden und einem Brand 1946 wurde 1951 der Architekt Wilhelm Schmidt mit einem Neubau beauftragt. Er behielt die Ausrichtung bei, allerdings ist das Haus jetzt größer und umschließt einen seit 1961 mit Glas überdachten Innenhof. Später wurden in dem Gebäude Büros untergebracht, zeitweilig die städtische Jugendmusikschule und schließlich ein Restaurant mit Biergarten. Die letzte denkmalgerechte Instandsetzung erfolgte ab 1998, allerdings hat die Fassade zum heutigen Gustav-Sander-Platz über die Jahre wichtige Gestaltungsdetails eingebüßt. Die Institution „Schifferbörse zu Duisburg Ruhrort e.V.“ nutzt nach wie vor die oberen Sitzungsräume, auch wenn dort keine Frachten mehr verhandelt werden. Als einzige Vereinigung ihrer Art, deren Vorstand sich je zu einem Drittel aus Reedern, Partikulieren, sowie Verladern und Spediteuren zusammensetzt, besteht sie in Verbindung mit der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer bis heute. Ihre Sachverständigenkommission hat 1908 erstmals die „Handelsbräuche in der Rheinschifffahrt“ verbindlich formuliert und seither immer wieder aktualisiert. Nach wie vor berät die Gutachterkommission in Fragen der Handelsbräuche und Usancen in der Binnenschifffahrt.

28 Gildeplatz - Hafenstraße

Ruhrort geht auf eine seit 1371 belegte Zollstelle auf dem „Homberger Werth“, einer Insel in einer Rheinschleife, zurück.

Von 1715 bis 1716 ging man daran, ein altes Ruhrbett südlich der Stadt zu einem geschützten Hafenbecken für Anker- und Lagerplätze und Werftbetriebe auszubauen. Damit begann die Erfolgsgeschichte der heutigen Duisburg-Ruhrorter Häfen. Der wirtschaftliche Aufschwung machte bald auch die erste Stadterweiterung notwendig. 1756 wird auf einem dieser Grundstücke, der heutigen Hafenstraße 10, das sogenannte Packhaus Haniel errichtet. Bauherr war der damalige Bürgermeister Jan Willem Noot, dessen Tochter Aletta 1761 Jacob Haniel heiratete. Nach dem frühen Tod ihres Mannes führte sie das Unternehmen „J. W. Haniel seel. Wittib“ für Kolonialwarenhandel 27 Jahre lang erfolgreich und erweiterte es um Speditionsgeschäfte und den Kohlehandel mit eigenen Lagerplätzen, so genannte Niederlagen. Ihre Söhne Franz und Gerhard Haniel übernahmen das Geschäft und legten den Grundstein für den Aufstieg des bis heute bestehenden Handelshauses Franz Haniel & Cie. GmbH.

Das breit gelagerte dreigeschossige Walm-dachhaus mit Zwerchgiebel in der Mitte und zwei Eingangstüren diente je zur Hälfte als Kontor- und Lagergebäude und als Wohnhaus und prägte einen in Ruhrort mehrfach überlieferten Typus. Heute ist hier das Haniel Museum untergebracht, wo mit zahlreichen Exponaten die Firmengeschichte ab 1756 dargestellt und zugleich Einblicke in die Entwicklung des Bergbaus, der Eisen- und Stahlindustrie sowie der Schifffahrt vermittelt werden.

Zu beiden Seiten wird das Packhaus von weiteren Gebäuden eingefasst, die zum Komplex Haniel gehören. Das kleinere, nur fünfschossige und zweigeschossige Nachbarhaus zur linken Seite wurde vor 1782 für den Obersalzinspektor Dietrich Walther Noot errichtet, im Laufe der Jahrhunderte mehrmals umgebaut und dient heute als Haniel Gästehaus.

Auf der rechten Seite des Packhauses schlossen sich ein weiteres Gebäude, das nicht mehr existiert, und der alte Friedhof Ruhrorts an. Nach



Hanielmuseum.
Foto: RIK/Walter

Plänen des Duisburger Architekten Wilhelm Weimann wurde 1921 - 1923 eine Verwaltung gebaut. Die damalige Bedeutung des Unternehmens unter Generaldirektor Welker spiegelt sich in der repräsentativen, an Bauformen der Barockzeit orientierten Fassade zum Gildeplatz mit Wappen über dem Portal. Entlang der Landwehrstraße wurde das Bürohaus 1975-1977 in moderner Bauweise durch die Münchner Architekten Böninger und Biedermann erweitert. Die Gärten der Stammhäuser mit altem Baumbestand blieben über die Jahrhunderte weitgehend erhalten und bilden heute den „Franz-Haniel-Platz“, dem alle Häuser zugeordnet sind. Der Zugang erfolgt von der nördlich verlaufenden Dr.-Hammacher-Straße aus. Den Westflügel des Komplexes schließt seit 1993 die Franz Haniel Akademie. Für die Entwicklung Ruhrorts bis in heutige Zeit hat das Haus Haniel in der Kontinuität seiner unternehmerischen Tätigkeit eine hohe Bedeutung. Stiftungen wie ehemals Haniels Krankenstiftung nahe dem Karlsplatz und das durch Eduard Carp finanzierte Hallenschwimmbad, heute Binnenschifffahrtsmuseum, sowie die Carp-Schule dokumentieren das Engagement für die Stadt und ihre Menschen. Im Stadtbild nimmt der Franz-Haniel-Platz mit seiner Bebauung als größter zusammenhängender Komplex eine herausragende Stellung ein und schlägt die Brücke zwischen Geschichte und Gegenwart.

Kontakt & Infos

Steiger Schifferbörse
Rhein km 780,8
Dammstraße / Gustav-Sander-Platz
47119 Duisburg
www.duisburg.de/tourismus/stadt_erleben/fuehrungen_und_rundfahrten/hafenrundfahrt.php

Kontakt & Infos

Gildeplatz - Hafenstraße
Gebäudekomplex Haniel
47119 Duisburg



Dammstraße.
Foto: RIK/Budde

29 Dammstraße

Nahe dem Ruhrorter Schiffsbauplatz und den Lagerplätzen an der Ruhrmündung entstehen im späteren 18. Jahrhundert stattliche Wohn- und Kontorhäuser, so auch für die Brüder Wilhelm und Cornelius Borgemeister, die zu den Pionieren der Schifffahrt und des Kohlehandels in Ruhrort zählen. Das Haus Dammstraße 25 wurde, mit einem barocken Schweifgiebel zur Straßenseite und zwei Kellergeschossen als Lagerräume, 1787 errichtet, schräg gegenüber das traufständige, fünfachsig Haus Nr. 16 bereits

1776. Nach mehreren Hochwasserkatastrophen ließ man ab 1796 einen Damm aufschütten und eine Straße auf der Dammkrone anlegen, weshalb die älteren Häuser unter dem heutigen Straßenniveau liegen.

Während die östliche Häuserzeile bis etwa 1915 geschlossen wurde, entstanden auf der Hafenseite die letzten Gebäude erst nach 1950. Dazu zählt auch Dammstraße 15-17, das „Haus Rhein“, auf L-förmigem Grundriss, mit großzügig verglastem Treppenhaus und einem Sitzungssaal im Obergeschoss. Es wurde 1954 nach den Plänen des Düsseldorfer Architekten Wilhelm Schmidt für den „Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen“ errichtet. Der VBW hat noch heute hier seinen Sitz und dokumentiert die kontinuierliche Bedeutung Ruhrorts und der Duisburg-Ruhrorter Häfen im europäischen Kontext.

Nach Plänen desselben Architekten entstand 1951-1953 der Neubau der Schifferbörse. 1956 kam das Haus Dammstraße 19 für die damalige Mannesmann Reederei hinzu und auf dem gegenüberliegenden Homberger Ufer 1965 die ehemalige Verwaltung der Rhennania Allgemeine Spedition AG, heute Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein.

Kontakt & Infos

Häuser Wilhelm u. Cornelius
Borgemeister, weitere Bebauung
Dammstraße
47119 Duisburg

30 Ehemaliges Rathaus

Bis zur Zusammenlegung mit Duisburg am 1. Oktober 1905 war Ruhrort unabhängige Stadt mit eigenem Rathaus. Statt wie geplant auf dem Neumarkt ein eigenes Gebäude zu errichten, war 1866 das Wohnhaus Westphal am nördlichen Ende der Dammstraße nahe der Mühlenweide von der Stadt angekauft und als Ratssitz genutzt worden, aber Ende des 19. Jahrhunderts wurde es für die rasch wachsende Stadt zu klein. Es ist heute zerstört. Nachdem Pläne für einen Rathausneubau gemeinsam mit einer Schifferbörse auf dem früheren Schiffsbauplatz gescheitert waren – nur die Schifferbörse ließ sich finanzieren –, entschied man sich für eine bescheidenere Lösung. 1899 baute der Ruhrorter Baurat August Jording das zwölf Jahre zuvor errichtete dreigeschossige, stattliche Wohnhaus von Max Haniel Dammstraße 11 im Stil des Neubarock zum Rathaus aus. Zwischen 1979 und 1998 bezog vorübergehend das Binnenschifffahrtsmuseum das Gebäude, heute ist es Bürohaus.



Ehemaliges
Rathaus. Foto:
RIK/Budde

Auf der Straßenseite gegenüber stoßen die Häuser Rheinallee 12-13 rückwärtig an den ehemaligen Jüdischen Friedhof. Die Friedhofsmauer mit Tor an der erst um 1900 angelegten Rheinbrückenstraße wurde 1912 errichtet und ist erhalten, das Grundstück mit hohen Bäumen dicht bewachsen.

Kontakt & Infos

Ehemaliges Rathaus
Dammstraße 11
47119 Duisburg
www.ds-thomas-lang.de/erklaerung_rathaus_ruhrort.html

31 Neumarkt

Zwischen den großen Gartengrundstücken an der Hafenstraße und der nördlich verlaufenden Furt eines alten Ruhrarmes liegt der Neumarkt. Um für die aufstrebende Gemeinde Neubürger anzuwerben, plante die Kammer in Kleve 1782 auf diesem Areal eine nach barockem Muster regelmäßig angelegte Neustadt. So entstand die zweite Stadterweiterung „Auf dem Hustenkamp“.

Neumarkt. Foto:
RIK/Budde

Das Zentrum bildet der langgestreckte, rechteckige Neumarkt mit einer Ausdehnung von 360 preußischen Quadratruten. Der Neumarkt sollte das Zentrum des öffentlichen Lebens in Ruhrort werden. Dafür waren an den Kopfseiten im Westen eine Kirche und gegenüber im Osten ein kleines Rathaus geplant. Beides wurde nicht ausgeführt, denn die Entwicklung Ruhrorts ging, bedingt durch die napoleonischen Kriege und mehrfache Flutkatastrophen, nur sehr schleppend voran und der Neumarkt blieb noch lange ein unbefestigter Morast. Exakt an der Stelle des im Hoffele-Plan eingezeichneten Rathauses stand seit 1890 eine Bedürfnisanstalt, in der 1907, als der elektrische Strom in Ruhrort Einzug hielt, ein Trafohäuschen installiert wurde; beides ersetzt seit 1924 der heutige Neubau. In der Platzmitte war 1871 nach dem Sieg über die Franzosen ein Kriegerdenkmal mit Viktoria und Siegerkranz errichtet worden, die 1903 durch eine streitbare Germania mit Schwert ersetzt wurde; während des zweiten Weltkriegs 1941 ging dieses Denkmal wie zahlreiche andere in die Metallschmelze.



An der Stelle der Kirche im Hoffele-Plan entstand 1942 ein Hochbunker. Der Bunkerbau entsprach dem Führer-Sofortprogramm für den zivilen Luftschutz von 1940 und wurde verantwortlich von den Städten ausgeführt. Duisburg als industrieller Ballungsraum handelte vorbildlich und errichtete mehrere Hochbunker, die sich wie zivile Gebäude in das Stadtbild einfügten. Nach dem Krieg wurden in die dicken Betonmauern Fenster eingebrochen und die bestehenden Zimmer zu 13 Zweizimmerwohnungen mit Gas- und Wasseranschluss umgebaut. Heute unterhält das Duisburger Diakoniewerk hier geräumige – und optimal schallgeschützte! – Werkstätten für Beschäftigungstherapie. Eine Trinkhalle, die auch in der Hafenstadt Ruhrort unverzichtbar zum öffentlichen Leben gehört, war ursprünglich dem Bunker angegliedert; an ihrer Stelle gab es seit 1950 gegenüber an der ehemaligen Bedürfnisanstalt einen Trinkhallenvorbau.

Um das Jahr 1912 muss der Neumarkt ein ganz anderes Bild als heute geboten haben, denn damals hatten sich an drei Ecken des Platzes mehrgeschossige Kaufhäuser mit großen Schaufenstern und prächtigen Fassaden etabliert; das modernste an der Ecke zur Harmoniestraße war in den 1920er-Jahren umgebaut worden und gehörte noch lange zur Karstadt-Gruppe. Sie alle spiegelten den Wohlstand im damaligen, dicht bevölkerten Ruhrort wider – dank Hafengewerbe und Hüttenwerken im nahen Laar. Alle drei Gebäude stehen zum Teil stark verändert noch, aber die Kaufhäuser selbst sind verschwunden.

Kontakt & Infos

Zweite Stadterweiterung „Auf dem Hustenkamp“, Bunker, ehemalige Kaufhäuser
Neumarkt
47119 Duisburg

32 Fabrikstraße

Die Fabrikstraße, die parallel zur Harmoniestraße verläuft, gehört in ihrem südlichen Bereich zur planmäßigen zweiten Stadterweiterung „Auf dem Hustenkamp“. Unter Friedrich dem Großen sollten wie im Stammland auch in den preußischen Rheinlanden Manufakturen den Wohlstand mehren, aber in Ruhrort waren diese Unternehmungen nicht von Erfolg gekrönt. Allein die 1803 aus Hauswebereien entwickelte Cottonmanufaktur des Peter Lohmann bestand bis 1817. 1804 ließ er auf fünf Parzellen ein Fabrikgebäude an der heutigen Fabrikstraße, die danach ihren Namen erhielt, errichten. Die Fabrik steht nicht mehr, aber die zweigeschossigen Wohnhäuser Nr. 1-5 gegenüber stammen noch aus dieser Zeit. Nach ihrem Muster wurden im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts die Baureihen bis zur Bergiusstraße geschlossen und vermitteln, einschließlich Wiederaufbauten der 1950er-Jahre, ein sehr einheitliches Bild. Der in Ziegel gemauerte Brunnentrog ist die Rekonstruktion eines hier vermuteten, älteren Trinkwasserbrunnens.

Kirchtürme in Ziegelbauweise mit hohen, spitzen Helmen fassen den Straßenzug an beiden Enden ein. Südlich, an der Ecke Dr. Hammacher-Straße, steht der Turm der ehemaligen evangelischen Jakobus-Kirche, die hier 1842 im Rundbogenstil errichtet worden war, weil die mittelalterliche Kirche in der Altstadt zu klein wurde. In einer Kartendarstellung der Ruhrorter Häfen und ihrer technischen Anlagen von 1879 ist voller Stolz der „Meridian durch die Turmspitze der evangelischen Kirche zu Ruhrort“ eingezeichnet. 1991 musste der auffällig gewordene Kirchenraum abgerissen werden.

Das ehemalige evangelische Gemeindehaus seitab der Jakobuskirche an der Dr.-Hammacher-Straße ist eines der eindrucksvollsten Gebäude Ruhrorts. Es wurde 1902/1903 unter der Bauleitung des Ruhrorter Architekten Fritz Niebel in wuchtigem, romanisch geprägtem Jugendstil errichtet. Der Bau mit einer kirchenartigen Giebelfront zwischen Türmen ist auch unter dem Namen „Niederlandse Kerk“ bekannt. Die Ausstattung innen mit gusseiserner Treppe, geschnitzten



Fabrikstraße.
Foto: RIK/Budde

Türen und Steinreliefs ist erhalten, das Schiff als Bekrönung des mächtigen Turmes und Wahrzeichen der Hafenstadt ging im Zweiten Weltkrieg verloren. Als das Gemeindehaus 2007 verkauft werden musste, erwarb es die Firma Haniel, derzeit finden hier kulturelle und bürgerschaftliche Veranstaltungen statt.

Die katholische Maximilianskirche liegt nördlich an der Einmündung zur Bergiusstraße. Der klassizistische Saalbau der Maximilianskirche entstand 1847 und wurde 1869 durch den Kölner Baumeister der Neogotik Heinrich Wiethase um Querhaus und Chor erweitert. Hier bildet das Gemeindehaus mit der Kirche einen baumbestandenen, geschützten Platz.

Kontakt & Infos

Manufakturen in Ruhrort,
Kirchen, ev. Gemeindehaus
Fabrikstraße
47119 Duisburg

33 Bergiusstraße

Bis 1820 bildete die „Landwehr“, das heißt die Gemeindegrenze mit Viehdrift, im Verlauf der gleichnamigen heutigen Straße die östliche Begrenzung der Neustadt „Auf dem Hustenkamp“. Aber die Bevölkerung wuchs und 1840 wurde durch die Regierung in Düsseldorf ein Erweiterungsplan des Communalbeimeisters Wilhelm Dahmen aus Mülheim an der Ruhr genehmigt, die dritte Ruhrorter Stadterweiterung begann. Der Plan sah vor, den Zwickel im Stadtplan zwischen Landwehrstraße und Hafenstraße, die damals an den 1820-1825 erbauten Inselhafen angrenzte und mit Lagerplätzen besetzt war, in das rechtwinklige Straßengefüge einzubeziehen. So entstanden Karlstraße und Luisenstraße und als nördliche Querung die Schulstraße, heute Bergiusstraße, benannt nach einem Ruhrorter Bürgermeister. Hier fuhr schon vor 1900 die Straßenbahn von Duisburg nach Meiderich. Das uneinheitliche Straßenbild wird unter anderem durch Wohn- und Geschäftshäuser der 1950er-Jahre bestimmt. Ein-gangs ab der Ecke Hafenstraße sind vier herrschaftliche Gründerzeithäuser erhalten, die noch heute den großbürgerlichen Lebensstil der damaligen Zeit dokumentieren.

In diesem Neubaugebiet wurden auch die inzwischen notwendigen Schulbauten angesiedelt. Schon 1858 erfolgte die Grundsteinlegung für eine drei Jahre zuvor gegründete Realschule, finanziert durch Franz und Friederike Haniel aus Anlass ihrer goldenen

Hochzeit. Die Pläne kamen aus Berlin von dem Schinkelschüler Max Nohl, der auch die Christuskirche in Oberhausen entworfen hat. Kennzeichnend für die Zeit ist die kompakte Bauweise in Ziegeln mit neogotischen Treppengiebeln an allen vier Seiten. Die Aula an der Hofseite zeigt fünf gusseiserne Maßwerkfenster. 1875 kam als reiner klassizistischer Bau auf dem Schulhof eine großzügige Turnhalle hinzu. Schüler gehen hier nicht mehr ein und aus, in die Turnhalle ist das Radiomuseum Duisburg eingezogen.

Die heutige Gesamtschule Käthe Kollwitz entstand 1907 an der Ecke Karlstraße anstelle der städtischen höheren Mädchenschule, die aus einem bereits 1848 begründeten privaten Lehrinstitut für Mädchen hervorgegangen war. Erste Namensgeberin war die deutsche Kaiserin Auguste-Viktoria. Als Baumeister wurde der Ruhrorter Stadtbaurat August Jording tätig. Wie Max Nohl für die Realschule wendete er Formen der Gotik an, aber in ganz anderer, an süd-deutschen Beispielen orientierter Weise. Der dreigeschossige Bau ist ungleich größer als die Realschule und mit bossierten Sandsteinquadern verkleidet, die Hofseiten sind verputzt. Die städtebaulich markante Ecke krönt ein Uhrenturm, wie man ihn von Stadttoren kennt. Der Haupteingang in diesen Turm ist heute vermauert, aber noch sichtbar. Dahinter folgt ein prächtiges Treppenhaus mit gusseisernen Geländern; der Jugendstilbrunnen, den es hier mal gab, existiert aber nicht mehr. Die Flure mit ihren Kreuzgewölben erinnern an Klosterschulen.

Kontakt & Infos

Dritte Stadterweiterung, Schulen
Bergiusstraße
47119 Duisburg

34 Vinckeplatz

Der heutige Vinckeplatz markiert die Einmündung mehrerer Nebenstraßen in die Ruhrorter Straße als Hauptverkehrsachse zwischen Duisburg und Ruhrort. Sein Name erinnert an Ludwig Freiherr von Vincke (1774-1844), der im frühen 19. Jahrhundert sich als Oberpräsident der preußischen Provinz Westfalen große Verdienste um den Ausbau der Ruhrorter Häfen erworben hat. Das Denkmal zu seinen Ehren, die Vincke-Säule auf einer Verkehrsinsel zwischen Hafenstraße und Carpstraße, wurde 1845 zunächst auf der Mole zwischen Kaiserhafen und Hafenkanal, dem heutigen Vinckekanal, errichtet. Auf hohem Sockel und einer 7,5 Meter hohen Granitsäule, die ein bronzenes, korinthisches Kapitäl bekrönt, steht die Bronzefigur der „Felicitas Publica“ mit einem Füllhorn im Arm – sie soll Glück und Wohlstand für das Gemeinwesen symbolisieren. Der Entwurf für die Figur stammt von dem damals bedeutendsten Bildhauer Preußens Christian Daniel Rauch. Die ursprüngliche Figur wurde 1941 zusammen mit zahlreichen anderen Denkmälern, unter anderem der Germania vom Neumarkt, für die Rüstungsindustrie eingeschmolzen; die heutige Replik entstand erst 1962. Der häufige Standortwechsel des Denkmals unter anderem auf die Mühlenweide am Hafenmund spiegelt den Wandel, den Ruhrort und seine Häfen bis heute prägen. Seit einigen Jahren ist die Glücksgöttin in die Nähe der Stelle zurückgekehrt, wo sie schon 1925 und noch einmal nach 1945 gestanden hatte.

Die dritte Ruhrorter Schule ist die 1905 eingeweihte Evangelische Schule an der Oberdammstraße, später Carpstraße, westlich vom Tausendfensterhaus. Anlässlich ihres 80-jährigen Bestehens erhielt sie 1985 den Namen Eduard-Carp-Schule. Auf ehemals Haniel'schem Terrain wurde sie wie die Gesamtschule von Baurat August Jording als evangelische Grundschule für Jungen und Mädchen – natürlich mit getrennten Eingängen und getrennten Klassen! – errichtet. Dieser zinnenbekrönte rote Ziegelbau ist mit reicher Bauzier geschmückt und mit dunkleren Ziegelbändern gegliedert. Aus dem dazu passenden Hofgitter entfernte



Vincke-Platz Foto:
RIK/Budde

man 1938 die Eisenteile, um Metall für die Rüstungsindustrie zu sammeln. Nach Kriegsschäden ist das Gebäude nur noch teilweise im früheren Zustand erhalten. Der Jurist Eduard Carp (1847-1924) heiratete 1880 die Enkelin von Franz Haniel Alma Julie Adeline. Als Teilhaber von Franz Haniel & Co. wie als Amtsgerichtsrat und Präsident der Handelskammer Ruhrort übte er großen Einfluss aus und erwarb sich bleibende Verdienste um die Entwicklung von Stadt und Hafen.

Kontakt & Infos

Vinckesäule, Eduard-Carp-Schule
Vinckeplatz
47119 Duisburg



Tausendfensterhaus. Foto: RIK/Walter

35 Tausendfensterhaus

Das im Volksmund „Tausendfensterhaus“ genannte Haus Ruhrort steht auf der ehemaligen Hafeninsel des zugeschütteten Ring- oder Werfthafens und bildet von Duisburg aus das Tor zu Ruhrort. 1922-1923 wurde es als Verwaltung der Rheinischen Stahlwerke nach einem viel beachteten Architekturwettbewerb gebaut, aus dem der Düsseldorfer Heinrich Blecken siegreich hervorging. Nicht unähnlich der alten Düsseldorfer Mannesmann-Verwaltung von Peter Behrens stellt das Gebäude einen monumentalen Block unter einem großen Dach dar, den gleichförmige Reihen von Fenstern umlaufen, daher der sprichwörtliche Name. Der repräsentative Anspruch spiegelt sich in der Portalsituation mit Auffahrt und Vordach, aber auch in der Sorgfalt, mit der dekorative Details im Mauerwerk und unter dem Dachansatz eingefügt wurden. Neben dem Schifferkinderheim stellt das Tausendfensterhaus das zweite bedeutende Beispiel in Ruhrort für den sogenannten Backsteinexpressionismus dar. Der ursprünglich offene Innenhof wurde bei der Modernisierung durch Harald Deilmann 1996 mit einem Glasdach geschlossen. Heute sind hier mehrere Firmen und eine ambulante Augenklinik untergebracht.

mige Reihen von Fenstern umlaufen, daher der sprichwörtliche Name. Der repräsentative Anspruch spiegelt sich in der Portalsituation mit Auffahrt und Vordach, aber auch in der Sorgfalt, mit der dekorative Details im Mauerwerk und unter dem Dachansatz eingefügt wurden. Neben dem Schifferkinderheim stellt das Tausendfensterhaus das zweite bedeutende Beispiel in Ruhrort für den sogenannten Backsteinexpressionismus dar. Der ursprünglich offene Innenhof wurde bei der Modernisierung durch Harald Deilmann 1996 mit einem Glasdach geschlossen. Heute sind hier mehrere Firmen und eine ambulante Augenklinik untergebracht.

Kontakt & Infos

Tausendfensterhaus
Ruhrorter Straße 187
47119 Duisburg

36 Karlsplatz

Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts wächst die Stadt Ruhrort immer weiter nach Norden. Wie im 1840 aufgestellten Erweiterungsplan von Wilhelm Dahmen vorgesehen, werden die bestehenden Straßen in Nord-Süd-Richtung verlängert und treffen auf die Eisenbahnstraße. Repräsentatives Zentrum dieses Stadtbezirkes und Gegenpol zum älteren Neumarkt wurde der Karlsplatz. Ihn flankieren die Karlstraße und die Hanielstraße, die Luisenstraße teilt ihn in zwei Hälften. Ab 1886 werden der Platz und die angrenzenden Straßen aufgeschüttet und 1890 ist er fertig. Schon damals war der Platz mit Bäumen umstellt, er diente der Erholung der Bürger und der Verschönerung der Stadt. Neben wenigen öffentlichen Gebäuden säumen Wohnhäuser aus verschiedenen Epochen den Platz. Das älteste liegt dem Postamt gegenüber an der Ecke Karlstraße in der typischen zweigeschossigen und fünfachsig Bauweise der Zeit vor 1870. Die ehemalige Poststation mit Pferde-ställen und Gaststätte „Zur Postkutsche“ ist heute Wohnhaus. Südlich des Karlsplatzes in der Karlstraße 28 steht das einzige „Bananenhaus“ Deutschlands; hier hat der Kölner Künstler Thomas Baumgärtel die Fassade eines hundert Jahre alten Hauses 2001 komplett mit seinem Bananendekor versehen.

Zwischen Luisen- und Karlstraße füllte das Postamt die halbe Südflanke des Platzes. Kreisbauinspektor Pickert, der es 1881 entwarf, setzte für das äußere Erscheinungsbild auf wuchtige Neorenaissance mit Portalvorbau und Balkon darüber und auf ein hier unübliches Baumaterial, roten Sandstein, wie er häufiger im südlichen Rheinland verwendet wurde. Das hohe Mansarddach bekrönten früher noch zwei Türmchen. Im Obergeschoss waren von Anfang an Wohnungen untergebracht, der Postsaal im Erdgeschoss ist inzwischen bis zur Unkenntlichkeit modernisiert.

Den zweiten Fixpunkt des Karlsplatzes stellt das Amtsgericht jenseits der Amtsgerichtsstraße dar, dessen Eingangsfassade mit dem prächtigen Treppenhaus dahinter über Eck angelegt wurde. Zuständig war hier Landbauinspektor Hertel, der auch Gerichtsgebäude in Aachen, Köln und Koblenz betreut hat und

dem Bau das Gepräge deutscher Spätgotik verlieh; typisch sind die Fenster- und Türgewände in Sandstein, abgetreppte Giebel und im Inneren Rippengewölbe. Mit dem üppig dekorierten Gerichtsgebäude wird der Gewahrsam dahinter aus Sicht vom Karlsplatz aus kaschiert, ein interessanter städtebaulicher Kunstgriff. Bauherr war 1899-1901 die Stadt Ruhrort, die Justizbehörde mietete sich ein. Hinter dem Amtsgericht, ganz am Ende der Straße gleichen Namens steht unter hohen Bäumen die „freundlichste Trinkhalle des Ruhrgebiets“ und das seit etwa 1905.

Die östliche Schmalseite des Karlsplatzes bestimmt ein zweigeschossiges Gebäude mit seitlichem Eingang. Es wurde 1894 in Formen des Klassizismus für den Verlag der Ruhrorter Zeitung errichtet, der Kopf Gutenbergs über dem Eingangsportikus deutet darauf hin. Im Hof steht noch das ehemalige Druckereigebäude. Die Zeitung erschien ab 1873 bei Johann Brendow und Sohn, Druckerei und Verlag, zunächst in der Schulstraße (heute Bergiusstraße), und ging 1922 mit anderen Lokalzeitungen in der „Rhein- und Ruhrzeitung“ auf.

Die Hanielstraße südlich vom Karlsplatz, wo heute moderne Wohnbauten stehen, war früher von karitativen Einrichtungen bestimmt. Auf der einen Seite befand sich ab 1862 „Haniels Krankenstift“, Namensgeber auch für die Straße. Das große Krankenhaus, das mit seinen Gärten fast ein ganzes Straßengeviert einnahm, wurde 1975 geschlossen und abgerissen. Gegenüber lag das Altenheim Wortmannstiftung, das 1974 in das umgebaute frühere Gebäude des Ruhrorter evangelischen Schifferkinderheims an der Schifferheimstraße umzog.



Karlsplatz. Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Post und Amtsgericht,
Ruhrorter Zeitung
Karlsplatz
47119 Duisburg

37 Friedhof - Grabstätte Haniel

An Stelle des ersten Ruhrorter Friedhofs Ecke Landwehr- und Hafenstraße wurde hier weit außerhalb des für Wohnzwecke vorgesehenen Stadtgebietes seit 1845 ein neuer Friedhof angelegt. Heute liegt er eingeschlossen zwischen der viel befahrenen Eisenbahnstraße und Gewerbeflächen längs des Bahngeländes. Das Pförtnerhaus mit kleiner Kapelle wurde nach 1945 neu errichtet. Mehrere ältere, große Grabstätten sind hier erhalten, darunter das Familiengrab Haniel, von einer Hecke umschlossen. Es wurde im Todesjahr von Franz Haniel (1779-1868) als Erbbegräbnis angekauft. Den monumentalen Granitsarkophag arbeitete der Düsseldorfer Steinmetz Knobel 1911 nach Entwurf von Karl Raschdorf, dem Baumeister des Berliner Domes. Ringsum sind die Grabstellen nur



mit einfachen Tafeln gekennzeichnet. Neben weiteren Grabdenkmälern alter Ruhrorter Familien findet sich auch ein schlichter Stein, der an den Architekten Wilhelm Nünninghoff erinnert, der in Ruhrort in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts viele Häuser entwarf, ergänzte und erneuerte.

Grabstätte Haniel.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Friedhof Eisenbahnstraße
Eisenbahnstraße
47119 Duisburg

38 Friedrichsplatz

Lange bevor die Straßenzüge, die auf den Friedrichsplatz zulaufen, mit Häuserzeilen geschlossen waren, bildete sich hier am Übergang zum Ortsteil Laar ein Verkehrsknotenpunkt, denn jenseits war 1852 die Hütte Phoenix gegründet worden, wo viele Ruhrorter Arbeit fanden. Auch die städtische Waage für korrekte Frachtberechnungen befand sich hier. Ab 1848 fuhr die Eisenbahn nach Ruhrort; 1852 wird der Bahnhof eingeweiht. Erst 1896 beschließt der Stadtrat, den bisherigen Bahnhofplatz in Friedrichsplatz umzubenennen. Jetzt hielten hier auch die Straßenbahnen – ab 1897 elektrifiziert – aus Duisburg und Meiderich und man musste umsteigen, weil die Spurbreiten nicht zusammenpassten. Der Platz selbst ist nicht regelmäßig gestaltet wie Neumarkt und Karlsplatz, sondern bildet eine Aufweitung dort, wo fünf Straßen aufeinandertreffen: Harmonie- und Fabrikstraße aus Ruhrort kommend, die verkehrsreichen Homberger- und Eisenbahnstraße, die die Nordgrenze des Ortskerns umschließen, und die Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Laar, die am Kopfende des Eisenbahnhafens vorbeiführt. Der Bahnhof ist heute nur noch regionaler Haltepunkt und das Bahnhofsgebäude bis auf einen Rest abgerissen. Der umfangreiche Gleiskörper, der Bahnhof und Eisenbahnhafen mit den Hafenbahnen verband, besteht noch.



Friedrichsplatz.
Foto: RIK/Budde

Von der Jahrhundertwende bis zum Zweiten Weltkrieg muss es um den Friedrichsplatz lebhaft zugegangen sein. Allein fünf Hotels bewirteten ihre Gäste, auf jeder Straßenecke eines, es gab einen Konzertsaal, ein Kino, Kneipen und natürlich eine Trinkhalle. Die ist seit 1894 mehrmals versetzt worden und besteht in modernerer Form bis heute. Von dem früheren Glanz ringsum ist allerdings nicht viel mehr geblieben als verblichene Aufschriften und Imbissbuden – in einer von ihnen soll sich „Schimanski“ in der bekannten Krimi-Serie bevorzugt aufgehalten haben.

Zu Fuß oder mit dem Auto ist von hier aus das Binnenschiffahrtsmuseum im ehemaligen Ruhrorter Hallenbad in wenigen Minuten zu erreichen.

Kontakt & Infos

Friedrichsplatz
47119 Duisburg

39 Fürst-Bismarck-Straße

Die heutige Fürst-Bismarck-Straße ist die jüngste der Straßen im Ruhrorter Stadtgebiet, denn mit ihrer Aufschüttung wurde, noch unter dem Namen Bassinstraße wegen des nahen Hafenbeckens, erst 1890 begonnen, als der Karlsplatz schon fertig war. Das gesamte Stadterweiterungsgebiet nördlich des alten Ruhrarmes, der „Woy“, lag niedriger als heute und war häufigen Hochwassern ausgesetzt. Das Material für die Baulandgewinnung und die Straßen bot der Hafenausbau, der 1820-1825 einsetzte und 1872-1890 mit dem Bau des – heute wieder zugeschütteten – Kaiserhafens einen ersten Höhepunkt erreicht hatte. Unter manchen Kellern findet sich heute außerdem Asche und Müll, dessen „Entsorgung“ auf diese Weise allerdings bald verboten wurde.

Das umfangreichste Gebäude war das von der Caritas geführte Schifferkinderheim „Nikolausburg“. Architektonisch wie in seiner Funktion hat es für Ruhrort eine besondere Bedeutung. Bereits

seit 1900 betrieb die evangelische Kirche in der nahen Schifferheimstraße ein Heim für die Kinder der Schiffer, die häufig keinen festen Wohnsitz an Land hatten, mit angeschlossener Schule. Demgegenüber sollte die Einrichtung, die die katholische Kirche 1923 bei den renommierten Duisburger Architekten Gustav von Cube & Arthur Buchloh in Auftrag gab, ungleich größer und moderner werden. In den Bauplänen ist nicht nur eine Aula und eine zweigeschossige Kapelle mit Empore vorgesehen, die beide ausgeführt wurden, sondern auch eine Schwimmhalle für

Knaben, Spielzimmer, Werkstätten, Bäckerei und medizinische Abteilung. Den geräumigen Schlafsälen waren jeweils Bäder angegliedert. 1927 wurde das Haus eingeweiht, aber nie bis in die Details fertig gebaut. Schon ein Jahr später musste man den linken Flügel an die benachbarte Industrie- und Handelskammer vermieten, weil der Kirche im Vorfeld der Weltwirtschaftskrise die Mittel ausgingen; leider fielen auch das Schwimmbecken und andere Sondereinbauten dem Rotstift zum Opfer. Das vielgliedrige Gebäude, das an der Fürst-Bismarck-Straße einen von drei Flügeln eingefassten Hof bildet, repräsentiert in seinen Bauformen und Ornamenten den sogenannten Backsteinexpressionismus, vergleichbar den Gebäuden der Gutehoffnungshütte Oberhausen von Peter Behrens, der Verwaltung des Ruhrsiedlungsverbandes in Essen von Alfred Fischer oder dem Ruhrorter Tausendfensterhaus von Heinrich Blecken, die alle im gleichen Jahrzehnt errichtet wurden. Die Kapelle mit ihrem polygonalen Chor und einem Treppengiebel darüber bestimmt die Ansicht von der Homberger Straße, der hohe Turm daneben mit Laterne und Ausguck bildete ursprünglich den städtebaulichen Akzent am Ende der Straße in Richtung Homberg. Heute ist die Wirkung des Ensembles durch einen anschließenden modernen Wohnblock gestört. Das Kinderheim besteht nach wie vor, allerdings in einer den heutigen Maßstäben angepassten Einrichtung mit eigenständigen kleinen Wohneinheiten, die den Kindern eine Art Ersatzfamilie bieten. Unterrichtsräume gibt es im Haus nicht mehr, Kinder und Jugendliche besuchen externe Schulen.

Das westliche Ende der Straße bildet das ehemalige Kreishaus. Es wurde 1889 wie das Verlagsgebäude am Karlsplatz von der Ruhrorter Bauunternehmung Meyer geplant und blickte mit seiner Fassade und einem repräsentativen Balkon im Obergeschoss damals zur Ruhrmündung und hinüber nach Homberg, heute auf die Straßenböschung. Unten befanden sich die Geschäftsräume, oben die Wohnung des Vorstandes. Zehn Jahre später kam entlang der Fürst-Bismarck-Straße ein Anbau für Büroräume hinzu und 1912 ging das ganze Gebäude an die Industrie- und Handelskammer über. Heute ist das Haus modern erweitert für die Bedürfnisse eines Altenwohnheims.



Schifferkinderheim
in der Fürst-Bismarck-Straße.
Foto: RIK/Budde

Kontakt & Infos

Schifferkinderheim „Nikolausburg“, ehem. Kreishaus
Fürst-Bismarck-Straße 42
47119 Duisburg

40 Friedrich-Ebert-Brücke

Bereits seit 1872 bemühten sich der Ruhrorter und der Homberger Bürgermeister gemeinsam, bei den Berliner Behörden die Genehmigung für den Bau einer Brücke zu erhalten. Vorwiegend aus politischen Gründen wurde dies lange verwehrt, um den damals feindlichen Franzosen nicht den Rheinübergang zu erleichtern. Erst 1904 konnte der Bau beginnen, 1907 stand die Vorgängerin der heutigen, 1954 wieder aufgebauten Friedrich-Ebert-Brücke. Gleichzeitig mit der Rheinbrücke wurden auf Ruhrorter wie auf Homberger Seite kleine Anschlussbrücken über die Eisenbahnhafenbecken errichtet, denn die Brücken sollten auch die Bahnhöfe auf beiden Seiten für Fußgänger und Wagenverkehr anbinden. Die Hafenbrücke auf Ruhrorter Seite ist eine stählerne Bogenbrücke, deren Fahrbahn die Bögen auf halber Höhe schneidet, und stellt eine besonders elegante Variante dieses Typs dar.

Die beiden solide gemauerten Brückentürme, die an Stadttortürme erinnern, bilden den letzten Rest des einst eindrucksvollen baulichen Ensembles, wie es der Karlsruher Baumeister des historisierenden Jugendstil Hermann Billing (1867 - 1946) entworfen hatte. Hier wurde der Brückenzoll erhoben und in der Schankwirtschaft traf man sich zum Plausch, bei schönem Wetter auch unter den Kolonnaden, die die beiden Türme mit der Brücke verbanden. In das Gefälle zur tiefer liegenden Fürst-Bismarck-Straße war eine geschwungene, doppelläufige Treppe eingebaut, die einen Brunnen mit der Figur eines Löwen umschloss, das legendäre „Löwken“ der Ruhrorter. Beides musste der modernen Straßenerweiterung und kreuzungsfreien Verkehrsführung, die die Türme auf unzugängliche Inseln verbannte, weichen. Der Platz, der eigentlich kein Platz, sondern ein Verkehrsknotenpunkt ist, wurde nach Richard Hindorf benannt, dem aus Ruhrort stammenden Pionier der Plantagenwirtschaft mit Sisal in Deutsch-Ostafrika.

Unter der Brücke hindurch geht es zur Mühlenweide, die an den Standort der früheren Stadtmühle erinnert. Hier finden im Sommer Hafenkonzerte statt und



Friedrich-Ebert-Brücke. Foto:
RIK/Walter

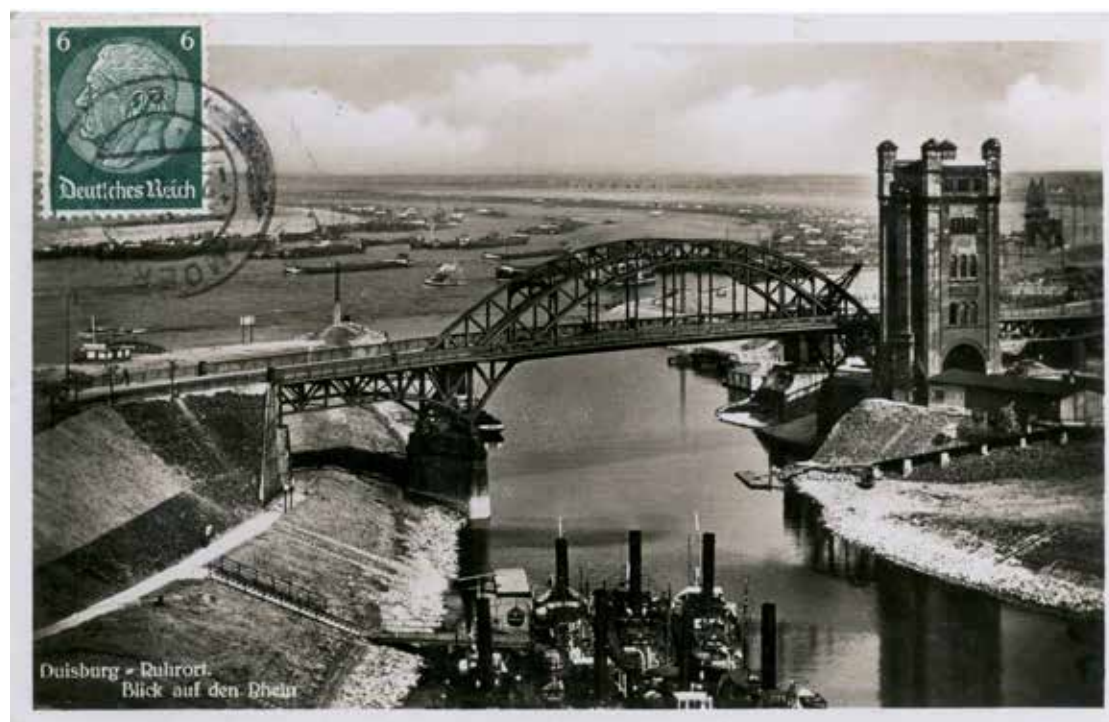
von der Hafengesellschaft wurde eine viel benutzte Anlandestelle für Schiffer eingerichtet, die während des Aufenthalts im Hafen ihr Auto an Land übersetzen wollen.

Der kürzeste Fußweg zum Binnenschiffahrtsmuseum führt von hier über die Eisenbahnhafenbrücke und die neue Fußgänger-Wendeltreppe hinunter direkt zur Apostelstraße.

Kontakt & Infos

Friedrich-Ebert-Brücke
Richard-Hindorf-Platz
47119 Duisburg

Historische Ansicht
des Eisenbahn-
hafen Ruhrort
um 1940. Quelle:
DGEG Archiv



41 Eisenbahnhofen

Der Eisenbahnhofen in Ruhrort und sein linksrheinisches Pendant in Homberg entstanden 1852 im Zuge der Einrichtung eines Rheintrajekt-Verkehrs zwischen den Bahnlinien der Köln-Mindener und der Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn. Der Eisenbahnbetrieb, der zunächst mit schiefen Ebenen durchgeführt wurde, war langwierig und unfallträchtig. Die Bahngesellschaften entschlossen sich daher, zur Erhöhung der Transportleistung nach englischem Vorbild Hebetürme zum Heben und Senken der Waggons zu errichten. Dampfmaschinen und hydraulische Anlagen wurden von der Firma Armstrong/Newcastle upon Tyne geliefert. Ein neues, speziell angefertigtes Trajektschiff von 52 Metern Länge und acht Metern Breite konnte bei jeder Fahrt zwölf Güter-

oder vier Personenwagen transportieren. 1856, im ersten Jahr des Betriebes, wurden bereits 47.000 Waggons per Dampffähre übergesetzt. Bis zum Bau der Hochfelder Eisenbahnbrücke war die Homberg-Ruhrorter Trajektanstalt ein wichtiges Mittel zur Überquerung des Rheins. Sie blieb bis 1885, und die von der Eisenbahn betriebene Personenfähre noch bis zum Bau der Straßenbrücke 1907 in Betrieb. Im Gegensatz zum erhaltenen Hebeturm auf der Homberger Rheinseite wurde der Ruhrorter Turm wegen angeblicher Bauauffälligkeit 1971 abgerissen.

Die Bassinbrücke über die Hafeneinfahrt entstand im Zusammenhang mit der nördlichen Rampe der neuen Straßenbrücke über den Rhein. Die Bogenträgerbrücke mit dem Tragwerk nach Art des „Deutschen Bogens“ wurde 1906/1907 von der Gutehoffnungshütte errichtet.

Das Bassin des Ruhrorter Eisenbahnhafens dient heute vorwiegend dem Sportbootverkehr. Eine 2003 angelegte Promenade längs des Nordufers mit einem Ausguck in Form eines Schiffsbugs führt zur Deichstraße und dem Museum der Deutschen Binnenschifffahrt, wo auch ein Modell des Homberg-Ruhrorter Rheintrajektes bewundert werden kann.

Kontakt & Infos

Eisenbahnhofen
Am Eisenbahnbassin/ Dammstraße
47119 Duisburg



Binnenschifffahrts-
museum. Foto:
RIK/Staudinger

42 Museum der Deutschen Binnenschifffahrt

100.000 Reichsmark stiftete das Ehepaar Eduard Carp und Alma, geborene Haniel, für den Bau eines Hallenschwimmbades in Ruhrort. Das große, mehrteilige Backsteingebäude wurde direkt neben dem Hüttenwerk in Laar errichtet und liegt heute im Schatten des Kraftwerks „Hermann Wenzel“. Die Pläne für die dekorative Jugendstilarchitektur lieferte 1908 der Ruhrorter Stadtbaurat August Jording, 1910 konnte das Hallenbad, damals mit noch getrennten Männer- und Frauenschwimmbädern eingeweiht werden. Den Zweiten Weltkrieg überstand die Badeanstalt unbeschadet. In den 1950er- und 1960er-Jahren modernisierte man das Gebäude im Innenbereich mit einem farbigen Dekor und einem Keramikwandbild von Ernst Kreetz an der Stirnseite der kleinen Schwimmhalle.

Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA Emscher Park wurde das 1986 stillgelegte Schwimmbad zum Museum der Deutschen Binnenschifffahrt umgebaut. Federführend war dabei die „architekturfabrik aachen“ (afa). Das äußere Erscheinungsbild des Gebäudes blieb bis auf den Einbau eines großen Schau-fensters über zwei Etagen fast unverändert.

Blickfang und Mittelpunkt in der ehemaligen Herren-Schwimmhalle ist die Tjalk „Goede Verwachting“, ein Lastensegler aus dem Jahre 1913 unter vollen Segeln. Die Halle ist der Geschichte der Fortbewegungstechniken auf den Flüssen vom Einbaum bis zum modernen Schubverband sowie dem Schiffbau gewidmet. Im Zentrum der ehemaligen Damen-Schwimmhalle steht der begehbare Nachbau eines Binnenschiffes. Es ist das bei Kindern beliebte Spielschiff „Hermann“. Ein wichtiges Thema in dieser Halle ist das Leben und Arbeiten an Bord. Die Ausstellung berichtet vom Alltag der Schiffer und ihrer Familien zu Wasser und zu Lande. Weitere Themen des Museums sind Personenschifffahrt und Rheinromantik, Umschlagstechniken im Hafen, die Geschichte der Duisburg-Ruhrorter Häfen, das deutsche Kanalsystem, Flussbau (und Schleusen) sowie internationale Vereinbarungen zur Binnenschifffahrt.

Kontakt & Infos

Museum der Deutschen
Binnenschifffahrt
Apostelstraße 84
47119 Duisburg
www.binnenschifffahrtsmuseum.de



„Goede Verwachting“ in der Herren-Schwimmhalle. Foto: RIK/Staudinger

43 Werfthafen - Bunkerhafen

Als Reaktion auf die wachsende Bedeutung des Ruhrorter Hafens ließ die preußische Verwaltung, in deren Verantwortung die Häfen 1756 übergegangen waren, zwischen 1820 und 1825 den Insel-, Ring- oder Werfthafen anlegen, wobei das bisherige Hafenbecken als Zufahrtskanal erweitert wurde. Die Arbeiten lagen in der Verantwortung von Ludwig Freiherr von Vincke, dem Oberpräsident der Provinz Westfalen. Längs der Hafenstraße entstanden immer mehr Kohleniederlagen, die Insel innerhalb des Hafenrings war Standort von bedeutenden Werften unter anderem der „Hüttengewerkschaft und Handlung Jakobi, Haniel & Huysen, Sterkrade“ für den Bau von Dampfschiffen und Dampfmaschinen. Dort wurde 1830 die „Stadt Mainz“ als erster in Deutschland gebauter Rheindampfer vom Stapel gelassen. Durch den Einsatz von Dampfmaschinen konnte die Kohleförderung vom Tagebau auf den Stollenbau umgestellt werden. Damit stieg auch der Kohleumschlag in Ruhrort sprunghaft an, von 1826 160.000 Tonnen

auf 340.000 Tonnen bereits 1834. Deshalb wurde eine Hafenerweiterung – auf damals 11,7 Hektar – notwendig und von 1837-1842 der Schleusenhafen parallel um den Werfthafen geführt. Durch einen Durchstich stand er mit dem Werfthafen in Verbindung und mit der Ruhr durch einen 150 Meter langen Schleusenkanal. Sein nördliches, ebenfalls gebogenes Ende bildet den heutigen Bunkerhafen im Anschluss an Nord- und Südhafen.

1912-1914 wurden Teile des Werfthafens wie des Schleusenhafens wieder verfüllt, weil sie zu eng geworden waren. Damit wurde Bauland für eine letzte Ruhrorter Stadterweiterung gewonnen. Allerdings konnte erst nach dem Ersten Weltkrieg mit der Neubebauung begonnen werden, unter anderem entstand hier das „Tausendfenterhaus“. Zwischen der noch existierenden nördlichen Biegung des Werfthafens und dem Bunkerhafen an der Alten Duisburger Straße sind ein Packhaus von Haniel von 1862 und eine Schmiede von 1871 fast unverändert erhalten. Ein Uferweg, begleitet von künstlerischen Installationen, wurde im Rahmen der IBA Emscherpark 1994 angelegt.

Kontakt & Infos

Werfthafen - Bunkerhafen
Vinckeufer/ Alte Duisburger Straße
47119 Duisburg

44 Vinckekanal und duisport Duisburger Hafen AG

Der Vinckekanal ist Ergebnis der Hafenumstrukturierungen unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg. Noch bis 1908, als die Ruhrorter Häfen ihre größte Ausdehnung mit 23,3 Kilometern Uferlänge für den Güterumschlag erreicht hatten, waren die stimmgabelförmigen Becken des Nord- und Südhafens, angelegt 1860-1868, nur auf umständlichem Wege über den alten Hafenkanal vom Rhein aus erreichbar. Die hohe Frequenz des Erz- und Kohleumschlags für die nahe gelegenen Hüttenwerke erforderte eine Neuordnung der Wasserwege sowie der sie bedienenden Schienen- und Straßennetzes. Werft- und Schleusenhafen wurden weitgehend zugeschüttet und der alte Hafenmund zum Vinckekanal ausgebaut, jetzt mit geradlinigem, um den Bunkerhafen erweitertem Zugang zu Nord- und Südhafen. Die bereits bestehende Straßenbrücke über den Hafenkanal und den damaligen Kaiserhafen wurde folgerichtig über den Vinckekanal verlängert und mündet seither am heutigen Vinckepplatz im Ruhrorter Straßennetz, während man früher östlich abbiegen und die „Krim-Brücke“ an der damals schmalen Zufahrt zu Nord- und Südhafen überqueren musste, um an der Einmündung Eisenbahnstraße auszukommen.

Der Kaiserhafen wurde ab 1968 zusammen mit dem Zollhafen zu zwei Dritteln zugeschüttet, das letzte Drittel folgte ab 1996. Dadurch entstand zwischen Vinckekanal und Hafenkanal eine breite Landzunge, die heute für Neuansiedlungen von Gewerbe aufbereitet ist. Eine neue LKW-Zufahrtstraße führt von der Karl-Lehr-Brücke aus bis zum Freihafen.

1983-1984 wurde der Vinckekanal abgespundet und ausgebagert. Seither gibt es hier die erste „Ro-Ro-Anlage“ (Roll on – Roll off) für den kombinierten Verkehr, hier Straßen-/Seeverkehr. Zugmaschinen verbringen Trailer direkt in speziell dafür ausgestattete Binnen- oder Rhein-Seeschiffe.

Seit der Zusammenlegung der Häfen 1905 residiert die Hafenverwaltung an der Alten



Vinckekanal. Foto:
RIK/Budde

Ruhrorter Straße. 2003 bezog die heutige „duisport Duisburger Hafen AG“ nahe dem alten Standort ein neues Domizil am Vinckekanal. Von hier aus werden die Geschicke des Hafens gelenkt, dessen Gebiet sich von Meiderich im Nordosten bis an die Grenze Friemersheim im Südwesten auf der anderen Rheinseite erstreckt.

Kontakt & Infos

Duisburger Hafen AG
Alte Ruhrorter Straße 42-52
47119 Duisburg
www.duisport.de

45 Freihafen

Pünktlich zum 275-jährigen Hafenjubiläum 1991 ist der Freihafen Duisburg als erster Freihafen im Binnenland am Ruhrorter Nordhafen in Betrieb gegangen. Dafür wurden die beiden Becken Nord- und Südhafen, die 1860-1867 angelegt worden waren, umgebaut und den heutigen Erfordernissen der Transportlogistik angepasst. Entlang der Straße Am Nordhafen von Ruhrort nach Meiderich entstanden in der neuen Freizone Bürogebäude, Lagerhallen und Betriebe für Textil-Endbearbeitung.

Als 1986 die Duisburg-Ruhrorter Häfen das Seehafenstatut erhielten und 1988 die Pläne für einen Freihafen reifen, befanden sich Duisburg und die ganze Montanregion in einer tiefen Strukturkrise. Mit Hilfe der EU gelang die Neuorientierung und der Freihafen entwickelte sich als wirtschaftlicher Motor nicht nur für die Modernisierung der Häfen.

Am Südhafen waren bereits 1983/84 ein Container-Terminal und eine Roll-on/



Roll-off-Anlage für das Verladen von Transportcontainern eingerichtet worden. Seither beherrscht die große Kranbrücke von DeCerte das Bild. Im Zuge der Umstrukturierung für den Freihafen entstand hier zusätzlich ein Bahnhof für den kombinierten Verkehr, das heißt den Umschlag zwischen Schiene, Straße und Wasser, und 1993-1995 wurden 700 Meter Uferböschung mit einer neuen senkrechten Uferführung hochwassersicher aufbereitet. Auf der „Stahlinsel“ zwischen den Becken entstand eine weitere riesige, überdachte, wasserüberkragende Verladehalle.

Freihafen. Foto:
RIK/Budde

Kontakt & Infos

Freihafen
Im Freihafen
47138 Duisburg

46 Karl-Lehr-Brücke

Jenseits des Tausendfensterhauses und der Einmündung der Krausstraße (benannt nach dem aus Ruhrort gebürtigen Bildhauer August Kraus) führt die Ruhrorter Straße auf die Karl-Lehr-Brücke. Bis weit ins 19. Jahrhundert wurde der Personen- und Güterverkehr zwischen Duisburg und Ruhrort nur über Fährschiffe abgewickelt. Erst 1864 ließ Franz Haniel auf eigene Kosten eine erste Brücke über Kaiserhafen und Hafenkanal errichten als Dank für den Hafenausba durch den preußischen Staat. Die Fahrbahn wie auch die Durchfahrtbreiten dieser Brücke wurden aber bald zu schmal und so entschloss man sich 1907 zum Neubau einer Bogenbrücke mit drei Abschnitten über die Ruhr, den Kaiserhafen und den Hafenkanal etwa 70 Meter stromaufwärts. Jetzt entsprach auch die Durchfahrthöhe den Anforderungen der neuen Dampfer und Schiffe mit hohen Aufbauten. Ihr Name ehrt den Duisburger Bürgermeister Karl Lehr, der den Zusammenschluss der Städte Duisburg und Ruhrort und ihrer Hafengesellschaften betrieben und damit einen ruinösen Wettbewerb beendet



Karl-Lehr-Brücke.
Foto: RIK/Budde

hatte. Vor dem Zweiten Weltkrieg galt der Brückenzug über die Häfen als der meistbefahrenste in Westdeutschland. Allerdings führte er zunächst noch nicht wie heute auf geradem Wege nach Ruhrort hinein, sondern die Straße bog östlich zu den Hafenbecken ab.

Wie unter anderem auch die Rheinbrücke nach Homberg wurde die Karl-Lehr-Brücke 1945 beim Rückzug von deutschen Soldaten gesprengt und erst 1949 wieder aufgebaut. Dabei verwendete man für den ersten Brückenabschnitt über die Ruhr ein Teilstück der ebenfalls zerstörten Kölner Hohenzollernbrücke, das die Kölner gegen Eisenbezugsscheine eingetauscht hatten.

Kontakt & Infos

Karl-Lehr-Brücke
Ruhrorter Straße
47119 Duisburg



Rheinorange.
Foto: RIK/Budde

47 Rheinorange

Inmitten des Duisburger Hafengebietes, vor einem sich breit entfaltenden Industriepanorama, steht senkrecht aus dem Boden emporwachsend ein monumentaler Farbkörper in der Landschaft: 25 Meter hoch, sieben Meter breit, einen Meter tief, fällt der in monochromen orange lackierte Stahlkörper sofort in den Blick. „Rheinorange“ nennt der Kölner Bildhauer Lutz Fritsch seine Skulptur, die er 1992 für diesen Ort geschaffen hat, an dem in einer großen Schleife die Ruhr in den Rhein fließt. Der Name Rheinorange ist ein Wortspiel. Bei der leuchtenden Farbe handelt es sich um den Farbton RAL 2004 (Reinorange).

Die signalhafte Farbe hat eine beabsichtigte Fernwirkung, mit der Lutz Fritsch einen

kraftvollen Akzent zur bewegten Industriekulisse setzen wollte. Es ging ihm darum, „eine Farb-Form-Situation zu finden, die auf diesen vielfältigen Ort eingeht, die unterschiedlichsten Erlebnismöglichkeiten des Ortes zulässt, auf den Ort aufmerksam macht, ihn zeigt“.

Seine Breitseite kehrt „Rheinorange“ der Ruhr und Ruhrort zu, die Längsausrichtung liegt auf einer Achse mit dem Homberger Kirchturm und dem Fina-Schornstein quer zum Rhein. Die exponierte Stelle auf der mit Wiese bewachsenen Landzunge wandelt sich durch die Skulptur zu einem weithin sichtbaren zentralen Punkt, der die Kräfte und Linien ringsum, die Spannungen aus Landschaft, Industrie, Geschichte und Gegenwart aufnimmt und bündelt. Wie ein Leuchtturm der anderen Art begleitet es die Abfahrenden und begrüßt die Ankommenden – ein Signal für das neue Duisburg und seine Häfen.

„Rheinorange“ wurde auf Initiative der Wirtschaftsunioren Duisburg errichtet. Unterstützung leisteten die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve, der Unternehmerverband Ruhr-Niederrhein und über 60 Unternehmen aus dem Duisburger Wirtschaftsraum. Kooperationspartner bei dem Projekt waren das Wilhelm-Lehmbruck-Museum und die Stadt Duisburg.

Kontakt & Infos

Rheinorange
An der Ruhrmündung/ Am Bört
47059 Duisburg

48 Ölnsel, Kohleinsel, Schrottinsel

Südwestlich von Nord- und Südhafen wurden 1903-1908 drei weitere Hafenbecken mit neuer Zufahrt über den Hafenkanal ausgehoben. Statt anschaulicher Namen erhielten sie die nüchterne Bezeichnung A, B und C. Ihre Länge betrug jeweils 1.200 Meter, die Sohlenbreite 106 Meter. Seither wurde vieles im Umfeld verändert, unter anderem 1987 das Becken C am Ostufer um 40 Meter durch Aufschütten verschmälert, um, schon auf Meidericher Gebiet, Land zu gewinnen. Auf den Landzungen zwischen den Hafenbecken werden die Hauptumschlagsgüter getrennt abgefertigt, es entstanden eine Ölnsel, eine Kohle- und eine Schrottinsel.

Bereits Ende der 1950er-Jahre verdrängten die ersten Tankanlagen auf der Ölnsel den bisherigen Kohleumschlag, Rohöl-Pipelines verbinden die Tanks mit den Raffinerien des Ruhrgebiets. Die Umstellung auf eine neue Energiebasis kündigte sich an. Bereits 1965 rangierte Mineralöl bei den Hafenumschlagsgütern hinter Erz an zweiter Stelle.

Auf der Kohleinsel schuf 1984 eine neue Kohlemisch- und Verladeanlage die Voraussetzungen dafür, dass trotz rückläufiger Um-



Kohleninsel. Foto:
RIK/Budde

sätze bei der deutschen Steinkohle die Umschlagszahlen für Kohle im Hafen deutliche Zuwächse verzeichneten. Ging es früher noch überwiegend um das Verladen von Ruhrkohle und die Versorgung der zahlreichen Hüttenwerke unter anderem in Laar und Hamborn, so überwiegt heute der Import bei weitem. Hierfür entstand 1997 am Rheinufer in Kaßlerfeld auf Gelände der ehemaligen Kupferhütte der neue Rheinkai Nord „Masslog“ als modernes Importkohle-Terminal.

Die Schrottinsel, wie die Kohleinsel für den Umschlag von Massengütern ausgestattet, wird zum größten Schrottplatz Europas. Die Höhe der Schrottgebirge ist sichtbarer Indikator für die Stahlkonjunktur.

Kontakt & Infos

Ölnsel, Kohleinsel, Schrottinsel
47138 Duisburg

Meidericher
Schiffswerft. Foto:
RIK/Budde



49 Schiffswerften

Eine Besonderheit der Hafenbecken A, B und C des Ruhrorter Hafens sind die Werftanlagen, die sich jeweils am Kopf eines jeden der 1910 fertiggestellten Bassins befanden. Zu den großen und alteingesessenen Schiffbau-betrieben gehörten die Meidericher Schiffswerft am Hafenbecken A, die neue Ruhrorter Schiffswerft am Becken B und die Triton-Werft am Becken C. Die Meidericher Schiffswerft wurde 1898 gegründet, ihren Ruf verdankt die Firma dem Bau von Spezialschiffen aller Art bis 10.000 Tonnen Tragfähigkeit. Die Ruhrorter Schiffswerft (RSW) wurde

1921 am Eisenbahnhofen in Ruhrort gegründet und 1938 von Krupp übernommen. 1950 wurde die Werftanlage von der Firma Lohbeck übernommen. Die RSW gehörte in ihrer Blütezeit, Anfang der 1960er bis Ende der 1980er-Jahre, zu den bedeutendsten Binnenwerften in Westeuropa, sie beschäftigte zeitweise bis zu 370 Mitarbeiter und war maßgeblich an Entwicklung und Einführung der Schubschiffahrt auf dem Rhein beteiligt. Der Betrieb konnte ab 1993 als Gemeinschaftsunternehmen unter dem Namen Neue Ruhrorter Schiffswerft weitergeführt werden. Schwerpunkte der Geschäftstätigkeit sind heute Schiffsreparatur und Service.

Kontakt & Infos

Meidericher Schiffs-
werft GmbH & Co. KG
Schlickstraße 21
47138 Duisburg
www.meidericherschiffswerft.de
Neue Ruhrorter Schiffswerft GmbH
Schlickstraße 15
47138 Duisburg
www.nrsrw.de

50 Kohlenkipperfundamente

Kohlenkipper konnten mit Hilfe von großen Trichtern ganze Ladungen von Eisenbahnwaggons in Schiffe entleeren. Die Waggons wurden mittels Drehscheibe und Querpfeilerbahn direkt über die Trichter bugsirt und die Frachtschiffe legten am Steilufer des Hafenkanals darunter an. Seit 1881 kamen mechanisch, später hydraulisch und ab 1908 auch elektrisch betriebene Kohlenkipper zum Einsatz, bei denen das mühsame Verholen der Schiffe nicht mehr nötig war, weil der Trichter seitlich verschoben werden konnte. 1912, als die Ruhrorter Häfen ihre größte Ausdehnung erreicht hatten, betrieb die Hafenverwaltung 28 Kohlenkipper neben 142 privat betriebenen Verladebühnen.

Die letzten Fundamente dieser schon lange veralteten Umschlagtechnik für Kohle



Kohlenkipper-
fundamente. Foto:
RIK/Budde

sind auf der heutigen Ölnsel am Beginn des Hafenbeckens A und an der Kopfseite der Schrottinsel am Hafenkanal erhalten. Von der Straße Pontwert zwischen Ruhr und Hafenkanal aus sind sie gut zu sehen.

Im Binnenschiffahrtsmuseum ist ein anschauliches großes Funktionsmodell eines Kohlenkippers aufgebaut.

Kontakt & Infos

Kohlenkipperfundamente
Pontwert
47059 Duisburg

51 Ruhrschleuse und Ruhrwehr

Zwischen dem Ruhrdeich und der Hafenzunge Pontwert entlang des Hafenkanals bilden das Ruhrwehr und die parallel geführte Ruhrschleuse eine funktionale Einheit. Das letzte Stauwehr der Ruhr vor ihrer Mündung, in der heutigen Form mit den massiv ummauerten Pfeilern zwischen 1942 und 1956 errichtet, reguliert nicht nur den Abfluss des Ruhrwassers, sondern kann bei extrem hohen Rheinwasserständen auch verhindern, dass Rheinwasser in die Ruhr hochsteigt.

Die Ruhrschleuse ermöglicht die Schifffahrt die Ruhr hinauf bis in den Mülheimer Hafen.

Weiter flussaufwärts wurde die Frachtschifffahrt bereits 1890 eingestellt, als der Kohletransport sich auf die Schiene verlagerte. Um auch Schleppzügen die Passage zu ermöglichen, wurde die Ruhrschleuse mit einer 310 Meter langen Kammer ausgestattet, die unterteilbar ist, um Wasser und Energie zu sparen, wenn kleinere Schiffe geschleust werden sollen. 1987 nahm die renovierte Schleuse ihren Betrieb auf. Sie dient nicht nur dem Schiffsverkehr auf der Ruhr, sondern auch auf dem Rhein-Herne-Kanal, der oberhalb der Schleuse von der Ruhr abzweigt und die Verbindung zum Dortmund-Ems-Kanal herstellt.

Kontakt & Infos

Ruhrschleuse und Ruhrwehr
Pontwert 30
47059 Duisburg
Ruhr km 2,5 - 3,0

52 Monopol-Schleppdienst, Schleppamt Duisburg

Jenseits der Karl-Lehr-Brücke am südlichen Ruhrufer steht, mit der Adresse Ruhrdeich 20, ein wuchtiger, dreigeschossiger Ziegelbau, der Ende der 1920er-Jahre als Schleppamt Duisburg des Monopol-Schleppdienstes errichtet wurde. Mit seinem Mittelbau und der Giebelbekrönung darüber zeigt er charakteristische Merkmale des Backstein-Expressionismus. Heute ist es Bürohaus.

Früher wurden Schiffe ohne eigenen Antrieb bei ihrer Fahrt flussaufwärts und auf Kanälen gezogen, das heißt getreidelt. An langen Leinen wurden sie von einem Pfad längs des Ufers, dem „Leinpfad“, aus geführt. Dabei kamen Pferde zum Einsatz, Treidelknechte, aber auch Schiffersfrauen und Kinder, während der Schiffer am Ruder auf dem Schiff verblieb, um den Kurs zu halten. Zugleich mit dem staatlich betriebenen Ausbau der Schifffahrtskanäle vom Rhein und der Ruhr aus bis zu Oder und Ems war der Schleppdienst als staatliches Monopol eingerichtet worden. Mit zeitweise über hundert Schleppern und über 1.000 Mitarbeitern wurde er zur größten

staatlichen Binnenreederei der Welt. Seit der Einführung der Schleppschifffahrt wurden Treidelstationen allmählich überflüssig. Nur im Bereich von Schleusen, in denen nicht mit Schleppschiffen geschleppt werden konnte, zogen noch Treidellokomotiven die Kähne. Nach dem Krieg ging der Schleppdienst in Folge der Eigenmotorisierung der Flussschiffe rapide zurück. Schon 1957 waren über die Hälfte Selbstfahrer, 1967 wurde der Mo-nopol-Schleppdienst aufgelöst.

Das Monopol zwang alle Schleppkähne zur Nutzung der staatlichen Schlepper. Schleppordnung und feste Tarife für die Schlepperlöhne regelten den Verkehr auf den Kanälen. Schlepper arbeiteten jeweils auf bestimmten Kanalabschnitten zwischen zwei Schleusen. Vor der Schleuse wurde der angehängte Kahn abgelegt, von der Lokomotive durch die Schleuse getreidelt und dann von einem anderen Schlepper weitergezogen, während der erste Schlepper mit einem neuen Kahn zurückfuhr. Die Leitung des umfangreichen Schleppbetriebes in den verzweigten Kanälen erforderte eine Anzahl nautischer Betriebsstellen. Zu diesen Schleppämtern zählte auch das ehemalige Verwaltungsgebäude des Schleppamtsreviers Duisburg.

Kontakt & Infos

Monopol-Schleppdienst,
Schleppamt Duisburg
Ruhrdeich 20
47059 Duisburg



Schleuse Meiderich.
Foto: RIK/Walter

53 Schleuse Meiderich

Mit ursprünglich sieben, heute fünf Schleusenstufen, überwindet der Rhein-Herne-Kanal die Steigung zum Dortmund-Ems-Kanal. Die Nummerierung der Schleusen beginnt am Rhein, sodass die Meidericher Schleuse die erste ist. Der Vorgängerbau der heutigen Schleuse wurde gleichzeitig mit der Kanalöffnung 1914 in Betrieb genommen und bildet das Bindeglied zwischen dem Ruhrorter Hafenkanal und dem vom Rhein-Herne-Kanal abzweigenden Kanalhafen bereits auf Meidericher Stadtgebiet. Das gesamte Industrieareal zwischen dem Kanal und dem nördlich gelegenen Güterbahnhof „Duisburg-Ruhrort Hafen“ ist im Besitz der Duisburger Hafen AG, also auch die Schleuse. Zusammen mit der Ruhrschleuse ist sie das

Bindeglied zwischen dem Rhein, dem Land zwischen Ruhr und Emscher und den Schifffahrtswegen Ems, Weser, Elbe und Oder.

Der Neubau der Schleuse Meiderich wurde 1980 dem Verkehr übergeben. Ihr eindrucksvolles Hubportal für das Untertor bildet eine weithin sichtbare Landmarke in der Hafen- und Flusslandschaft. Der Vorhafen der alten Schleuse ist heute noch im Unterwasser, das heißt westlich der Schleuse, an der Mauerung der Kanalwände zu erkennen. Als Reserveplatz für gegebenenfalls notwendige Bauarbeiten wird er nicht verfüllt. Die heutige Schleusenkammer ist 190 Meter lang (vorher 165 Meter) und 12 Meter breit (vorher zehn Meter), angepasst an größere Schubverbände. Der Hub ist abhängig vom Rheinwasserstand. Steht bei Rheinhochwasser der Pegel schleusenabwärts höher als im Kanal, kann auch zu Tal geschleust werden, statt wie üblich zu Berg. Die Schleuse hat kein eigenes Pumpwerk, sondern wird von Pumpen im Becken C des Ruhrorter Hafens versorgt. Ein zweiteiliges Hubtor schließt die Schleuse zum Unterwasser. Der obere Teil des Tores dient als Sperrtor bei extremem Rheinhochwasser, damit die Schleuse nicht überspült werden kann. Gegen das Oberwasser schließt ein Hubsenktor die Schleuse ab, das zur Freigabe für die Schifffahrt nach unten abgesenkt wird.

Da der Rhein sein Flussbett immer weiter aushöhlt und damit absinkt, entsteht ein Niveauunterschied zu den Hafenbecken und Schleusen. Deshalb müssen immer wieder die Hafensohlen, die Schleusenkammern und Tore vertieft werden. Eine umfangreiche geotechnische Maßnahme war das 1965 abgeschlossene Absenken des gesamten Hafengebietes durch gezielten Kohleabbau. Beim Bau der neuen Schleuse Meiderich wurde vorsorglich die Sohle auf Normalnull +12,00 Meter gelegt und damit rund 2,20 Meter tiefer als die frühere Schleusensohle.

Hier am Beginn des Kanals befindet sich die Hebestelle für die Kanalgebühren und es werden die Schiffe und Frachten registriert. Die Schleusengruppe Duisburg wurde in letzter Zeit von bis zu 23.000 Schiffen jährlich mit rund 17 Millionen Tonnen Fracht passiert.

Kontakt & Infos

Schleuse Meiderich
Pontwert 4
47138 Duisburg
www.wsa-duisburg-meiderich.wsv.de

Impressum

Herausgeber:

Regionalverband Ruhr
Die Regionaldirektorin
Kronprinzenstraße 35
45128 Essen
www.rvr.ruhr

Projektleitung:

Referat Industriekultur
www.route-industriekultur.ruhr

Redaktion und Gestaltung:

Schacht 11, Essen
www.schacht11.ruhr

Änderungen vorbehalten