

Die Industrieanlagen

im Kreise Dinslaken

Von Oberingenieur vom Vögel

Die im Jahre 1810 gegründete Gutehoffnungshütte, deren Vorgeschichte bis auf das Jahr 1741 zurückreicht, hatte bis zum Jahre 1904 keine Möglichkeit, über den Rhein Rohstoffe zu beziehen und Fertigerzeugnisse zu versenden. Die Vorteile eines unmittelbaren Wasseranschlusses lagen vor allem in der Ersparnis von Frachten von den öffentlichen Häfen in Duisburg-Ruhrort bis zu den in Oberhausen, Sterkrade und Umgebung gelegenen Werken der Gutehoffnungshütte, in der ungehinderten Verfügung über eigene Verladeeinrichtungen und weiter in der Verwendung von besonderen, den Umschlag erleichternden Transportgefäßen für Massengüter, wie Kohle, Erz und dergleichen. Der direkte Wasseranschluß war daher für die Gutehoffnungshütte von entscheidender Bedeutung, und so entschloß man sich, einen eigenen, bei Walsum am Rhein gelegenen Umschlaghafen zu schaffen und den Bau einer Verbindungsbahn mit den Werken der Gutehoffnungshütte in Angriff zu nehmen. Nach Überwindung großer Schwierigkeiten konnte Mitte August 1903 mit dem Bau des Rheinkais begonnen und diese Arbeiten im Februar 1905 zu Ende geführt werden, während das Hafenbecken II erst im Frühjahr 1922 vollendet wurde.

Der Hafen dient in erster Linie zum Umschlag von Kohle, Erz und eigenen Hüttenenerzeugnissen. Durch die normalspurige eigene Hüttenbahn steht er nicht nur mit sämtlichen Zechen und Werksabteilungen der Gutehoffnungshütte in Verbindung, sondern auch mit den Übergabe- und Anschlußanlagen der Reichs-

Teilansicht der GH., Hafen Walsum

Foto: GH.

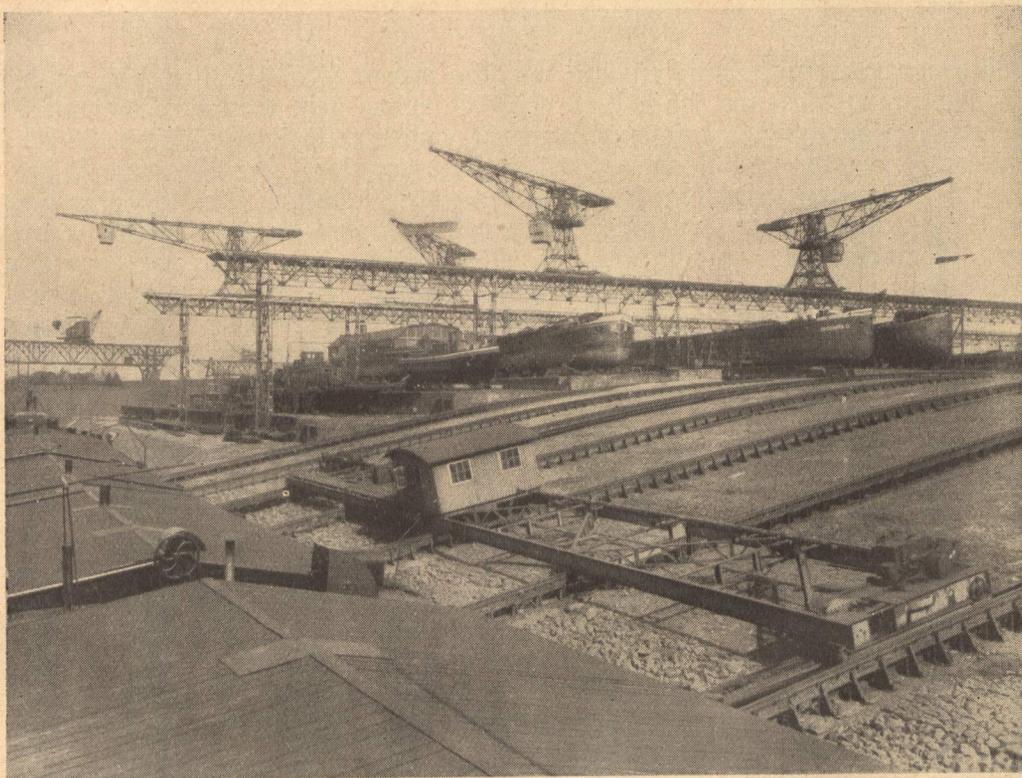


bahn. Die Hafenanlage umfaßt 1396 Meter Kaibenußung und besteht aus dem 240 Meter langen Rheinkai und zwei Becken von je 65 Meter Breite und 320 bzw. 400 Meter Länge. Große Erz- und Kohlenlagerplätze sind vorhanden und werden durch Verladebrücken mit 90 Meter Spannweite bestrichen. Auf den Verladebrücken laufen Drehkräne von 10 Tonnen Tragkraft. Weitere Drehkräne von 10, 11 und 25 Tonnen Tragkraft sind auf den Ufermauern angeordnet und gestatten das Be- und Entladen der größten Rheinschiffe an jeder beliebigen Stelle.

Die Rheinwerft.

Eine weitere große und bedeutungsvolle Industrieanlage hat die Gutehoffnungshütte in den Jahren 1919 bis 1920 unweit ihrer Hafenanlage in Walsum errichtet, und zwar eine der leistungsfähigsten Binnenschiffswerften Europas, die Rheinwerft. Fluß- und Küstenschiffe aller Art mit und ohne Dieselmotoren oder Dampfmaschinenantrieb werden hier hergestellt.

Bereits im Jahre 1828, also vor 107 Jahren, errichtete die Gutehoffnungs-



Teilansicht der SH., Rheinwerft Walsum

Foto: SH.

hütte auf der „Insel“ im Ruhrorter Hafen eine Flußschiffswerft, die mit allen technischen Einrichtungen der damaligen Zeit ausgerüstet war. Über 200 Fahrzeuge der verschiedensten Typen sind auf dieser Werft erbaut worden, darunter im Jahre 1830 der erste, ganz aus Eisen erbaute und mit einer Dampfmaschine versehene Rheindampfer „Stadt Mainz“ und im Jahre 1843 die ersten, ebenfalls ganz aus Eisen hergestellten Schleppkähne, Fahrzeuge, die vom Kiel bis zum Flaggenknopf ganz das Erzeugnis deutscher Wertarbeit waren.

Im Juli 1898 wurde der Betrieb der Ruhrorter Werft eingestellt. Unter



Teilansicht des Werks Hafens Walsum am Rhein

Foto: 655.

völlig veränderten technischen und wirtschaftlichen Verhältnissen begann die Gutehoffnungshütte im Jahre 1919 in Walsum mit dem Bau der Rheinwerft, deren Fertigstellung so beschleunigt wurde, daß bereits im Frühjahr 1920 die ersten Neubauten auf Stapel gelegt werden konnten. Die Rheinwerft verfügt über die neuzeitlichsten Einrichtungen und Maschinen für die Herstellung von Flußschiffen aller Art. 15 Hellinge gestatten eine gleichzeitige Kiellegung von 15 Schiffen bis zu 100 bzw. 150 Meter Länge oder etwa der doppelten Anzahl von kleineren Fahrzeugen. Die Hellinge werden von zwei Kranbahnen bestrichen, auf denen je 2 Drehkrane von je 2 Tonnen bzw. 6 Tonnen Tragfähigkeit laufen. Der Aufschleppwagen ist nach einem patentierten Verfahren so eingerichtet, daß er alle Hellinge unabhängig voneinander bedienen kann.

Die Werftleitung hat es stets für ihre Pflicht gehalten, in engster Zusammenarbeit mit den Forschungsinstituten für den Schiffbau und unter Anwendung aller eigenen und im Konzern der Gutehoffnungshütte erreichten technischen Fortschritte neuzeitliche Flußschiffstypen zu entwickeln, um somit die Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt weiter zu steigern. So kann die Rheinwerft für sich in Anspruch nehmen, bereits im Jahre 1922 den Groß-Dieselmotor durch den Bau des Doppelschraubenschleppers „Franz Haniel XXVIII“ erfolgreich in die Binnenschifffahrt eingeführt zu haben. Auch die weitaus schwierigere Aufgabe, einen Seitenradschlepper durch Dieselmotoren anzutreiben und damit diesen für die Gebirgsstrecke des Rheins so wichtigen Schiffstyp zur höchsten Wirtschaftlichkeit zu bringen, wurde durch den Bau des Schleppers „Franz Haniel I“ in vollkommenster Weise gelöst.

Durch diese Spitzenleistung im deutschen Flußschiffbau und deutscher Wertarbeit hat die Rheinwerft in kurzer Zeit internationale Bedeutung gewonnen. So ist die Werft fast durchweg sehr stark mit Auslandsaufträgen versehen und trägt somit zu ihrem Teil dazu bei, unsere Weltgeltung weiter zu heben.

Die Gefolgschaftsstärke der Rheinwerft beträgt durchschnittlich 300 Arbeiter und Angestellte. In den traurigsten Jahren der marxistischen Mißwirtschaft ging die Gefolgschaftsstärke der Werft mehr und mehr zurück, bis sie kurz vor der Machtübernahme auf die katastrophale Zahl von 82 gesunken war. Bald nach dem Umbruch jedoch setzte auch auf der Rheinwerft wieder neues Leben ein. In- und Auslandsaufträge, auch Schiffszneubauten und Reparaturen aller Art konnten hereingeholt werden, so daß das Dröhnen der Niet- und Schweißhämmer bald wieder von freudiger und fleißiger Arbeit kündete..