

Duisburg – Tor zur Welt

O-Ton Rundfahrtschiff

Herzlich Willkommen, meine Damen und Herren an Bord der Rheinfels, mein Name ist Rolf Karmineke, ich darf Sie im Namen der Besatzung recht herzlich begrüßen, zu einer kleinen Hafenrundfahrt, hier im Duisburg-Ruhrorter Hafen, zwei Stunden. Insgesamt können wir ohne Probleme eine Hafenrundfahrt von acht Stunden durchführen.

1.40 Seit mehr als dreißig Jahren ist der Hafen Duisburg-Ruhrort der Arbeitsplatz von Rolf Karmineke. Mittlerweile ist er Kapitän auf seinem eigenen Rundfahrtschiff. (O-Ton bei 0.50)

0.50 O-Ton Rundfahrtschiff

Auf der linken Seite jetzt die Samira, das ist ein reines Rhein-See-Schiff, diese Schiffe, 10-15 pro Tag fahren von Duisburg nach überall hin. Die gesamte Nordsee, Ostsee, Mittelmeer, Schwarzes Meer, Atlantikküste, gesamt Afrika wird im Direktverkehr mit diesen Schiffen bedient.

O-Ton Karmineke

Das Interesse der Fahrgäste liegt, ja, Industriekultur zu sehen, die Umschläge zu sehen, wenn eben Schiffe entgegen kommen: wo kommen sie her, wo fahren sie hin? Das können wir eben alles über Funk abfragen und dann den Fahrgästen diesen Fahrweg erklären.

1.30 Der Hafen verbindet die größte deutsche Industrieregion, das Ruhrgebiet, mit aller Welt. Duisburg liegt an der Mündung der Ruhr in den Rhein – über Jahrhunderte war die Stelle ein idealer Platz für den Umschlag von Waren, den Handel und den Schiffsbau. So entstand - 250 Kilometer vom Meer entfernt - Europas größter Binnenhafen; mit heute 21 Hafenbecken und fast 40 Kilometern Ufer. Die Schiffe fahren nach Schweden und Finnland, nach Italien, Lettland und Griechenland.

2.17 Das kleine Städtchen Ruhrort ist die Keimzelle des Hafens. Heute gehört es zur Nachbarstadt Duisburg. Das Hafenleben hat den Ort immer geprägt. Schon früh siedelten sich Werften, Segelmachereien und Reedereien an.

2.31 Über dreihundert Jahre alt ist diese Abbildung, die einen Lastensegler vor dem Ruhrorter Panorama darstellt.

Der Warenumschlag direkt am Ufer des Rheins mit seinem wiederkehrenden Hochwasser war den Händlern und Kaufleuten auf Dauer zu unsicher.

2.48 Deshalb bauten sie einen geschützten Hafen landeinwärts, zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts.

2.53 Heute sind diese Ursprünge kaum noch zu finden. Von der alten Anlage ist nur noch ein kleines Stück geblieben. Da Segelschiffe damals nicht rückwärts manövrieren konnten, war der Hafen ringförmig angelegt worden. Reste ehemaliger Ladevorrichtungen sind in der Umgebung noch zu entdecken. Um- und Ausbauten haben die Entwicklung des Hafens von Anfang an geprägt. Stillstand gab es nie.

3.26 Mit der Einfuhr von Kolonialwaren fing die Geschichte der Familie Haniel an. Mitte des achtzehnten Jahrhunderts bekam sie die kaiserliche Genehmigung ein Lager- und Packhaus am Hafen zu bauen.

3.38 Heute nutzt der Haniel-Konzern das Gebäude als Museum. Tee und Tabak füllten früher die Speicher. (O-Ton 3.47)

O-Ton Weber-Brosamer

Also, man legte das Ganze aus auf wirklich schwere Lasten, so ist auch das Haus gebaut

3.54 Schnell wurde Haniel zu einem der großen Unternehmen des aufstrebenden Ruhrgebiets. (4.01 O-Ton)

O-Ton Weber-Brosamer

Es kam Eisen dazu, Eisenwaren wurden über das Haus Haniel dann nach Westen verschifft. Es kam Kohle hinzu, auch schon im 18. Jahrhundert und das wurden dann die Geschäfte des 19. Jahrhunderts.

4.15 Der aktuelle Wasserstand der Häfen entlang des Rheins wird noch jeden Tag aufgelistet, doch Schiffer verkehren schon lange nicht mehr in diesem Kontor. Haupt- und Jahrbücher verzeichnen den Aufstieg der Firma im neunzehnten Jahrhundert. Haniel schaffte immer wieder neue Verknüpfungen zwischen Industrie, Handel und Bergbau.

Für die eigene Reederei fuhren vor allem Kohlenschlepper rheinauf und rheinab. (O-Ton 4.45)

O-Ton Weber-Brosamer

Wir können hier also sehen, dass an einem 29. Dezember 1895 ein Schiffer Hillebrandt, so und so viel Tonnen Kohle dieser Qualität, da und dorthin gefahren hat. Der Hafen war natürlich von zentraler Bedeutung für die Geschäfte Haniels damals. Der Hafen war der große Umschlagplatz für die Kohlen aus dem Ruhrgebiet und die Familie Haniel besaß ja nun auch im Ruhrgebiet etliche Zechen, große Zechen, berühmte, zum Beispiel die Zeche Zollverein. Da kamen tonnenweise die Kohlen täglich mit der Eisenbahn hierher nach Ruhrort zum Hafen, wurden hier umgeladen in die Schleppkähne, die dann am anderen Tag mit den Schleppdampfern rheinauf und rheinab, zu Berg und zu Tal transportiert wurden. Also die gesamte Rheinschiene wurde von Ruhrort aus mit Kohlen beliefert, von Basel bis Rotterdam und Haniel war natürlich kräftig im Geschäft mit dabei.

5.47 In Öl verewigt: die Hochöfen der familieneigenen Stahlwerke und die Dampfschiffe auf dem Rhein – in den Unternehmensfarben schwarz, weiß und grün.

5.55 Der Hafen wuchs schnell - bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts entstanden immer neue Becken, Gleisanschlüsse wurden verlegt, Kanäle und Zufahrtsstraßen gebaut.

6.07 Der Ruhrorter Hafen im Jahr 1926 – Erz für die Stahlindustrie, Holz für den Bau der Zechen und natürlich Kohle, das waren die Hauptumschlagsgüter. Riesige Dampfschleppboote zogen die damals noch unmotorisierten Lastkähne hinter sich her. Über die Kanäle und das Eisenbahnnetz waren die Städte des Ruhrgebiets mit ihren Zechen an den Hafen angeschlossen.

6.35 Der Treffpunkt der Rheinschiffer aus Belgien, Deutschland und den Niederlanden war die Schifferbörse an der Hafeneinfahrt. Dort handelten Makler, Reeder und ihre Kunden Frachten aus oder vereinbarten die Tarife mit den Eignern der Schleppdampfer. (6.51 O-Ton)

O-Ton Diepenbrock (bei Führung)

Dann kam also die Gilde auf und die Schifferleute...

6.54 Auf dem Platz von der ehemaligen Börse erzählt Marlies Diepenbrock bei einer Stadtführung aus dieser Zeit. Ihr verstorbener Mann war viele Jahre Schiffer und zusammen haben die beiden die Heimatgeschichte aufgeschrieben.

O-Ton Diepenbrock (bei Führung)

... aber man hat in den Kneipen hier rundum immer wieder gehandelt: Hör mal, letztes Mal hab ich aber von dir für die Tonne ein paar Gulden mehr gekriegt, ne?

Also, das war wirklich hier das Herz für die Schifffahrt und für Ruhrort...

7.21 Marlies Diepenbrock kennt noch viele Geschichten aus der Zeit, als Ruhrort eine lebendige Schifferstadt war. (7.29 O-Ton)

O-Ton Diepenbrock

Wir hatten Lebensmittelhändler, die Tag und Nacht offen hatten, extra für Schiffer, die konnten schellen, wann sie wollten. Die hatten ja ihre Schiffermütze immer auf, man konnte an den Schiffermützen erkennen, ob sie aus Belgien oder aus Holland kamen. Es gibt zum Beispiel eine uralte Heimatsprache, die viel aus dem Belgischen oder aus dem Niederländischen stammt, also Ruhrsch-Platt. Und man hat viele Nationalitäten hier gehabt.... Und man lebte eben auch ganz friedlich und freundschaftlich und sehr hilfsbereit untereinander.

Mein Mann ist hier geboren, hier vorne am Luftball, das war damals eine Schiffergaststätte, weil hier alle Schiffer lagen, waren da auch die Fischer. Der Opa hatte die Fischereirechte von hier bis Emmerich. Mein Mann, er war durch und durch mit der Schifffahrt und mit Ruhrort verbunden.

Und wenn man hier so sitzt und die Schiffe vorbeifahren sieht, dann wollte ich auch wissen, was sind das für Schiffe. Und dann gab es immer so ein Wechselspiel: das ist also ein Motor(schiff), so und so lang und so und so breit und woher kommt der, was hat der für Maschinen? Also ich konnte nachher die Schiffe am Geräusch schon erkennen. Wie andere Autotypen lernten, lernte ich dann Schiffe kennen.

8.58 Marlies Diepenbrock hat auch den zweiten Weltkrieg in Duisburg erlebt. Die Waffenschmieden des Ruhrgebiets waren immer wieder das Ziel alliierter Bomber. Der schwerste Angriff auf Duisburg wurde an einem Wochenende im Oktober 1944 geflogen. Danach war die Stadt ein Trümmerfeld, die Hafenbecken zerstört, die Verkehrswege zerschnitten. (O-Ton bei 9.24)

O-Ton Diepenbrock

Die Brücke war kaputt, die Schiffe lagen im Hafen, also da kann ich mich noch dran erinnern. Ergreifende Bilder, wie die ganzen Schiffe da liegen, oder unter Wasser sind, da guckte eben nur von den Dampfschiffen der Kamin noch raus.

9.41 Zehn Jahre später: in Ruhrort wird die zerstörte Rheinbrücke neu errichtet. Noch sind nicht alle Kriegsschäden beseitigt. Das Ruhrgebiet mit

seinen Stahlwerken und Zechen treibt die wirtschaftliche Entwicklung in der jungen Bundesrepublik an. Der Stahl für den Neubau der Brücke kommt schon wieder aus eigener Duisburger Produktion. (10.01)

O-Ton Archivfilm „Hütten und Häfen“

Hier schlägt das Herz der europäischen Wirtschaft. Wichtige Rohstoffe wie Kohle und Erz, Fertigwaren und Stückgüter passieren diesen lebendigen Verkehrsknotenpunkt.

O-Ton Archivfilm 2 „Hier und Heute“

An erster Stelle steht im Duisburger Hafen der Kohleumschlag. Täglich rollen 700 Wagons mit Kohle über diese Gleise. Vor dem Krieg betrug der Anteil an Kohle am Gesamtgüterumschlag 70%, heute nur noch halb so viel. Eine Folge des Krieges und den strukturellen Veränderungen innerhalb der westdeutschen Wirtschaft. Trotzdem ist Duisburg das große Sammelbecken für die Ruhrkohle geblieben.

Von der Kohle zum Öl. Dort wo sich früher die Kohle zu ausgedehnten Halden türmte, sind nach dem Krieg die Tankbehälter wie Pilze aus der Erde geschossen. Von Jahr zu Jahr braucht die deutsche Wirtschaft mehr Öl, das sicher und an günstigen Transportwegen gelagert werden muss. Die Duisburger gingen mit der Zeit und schufen in ihrem Hafen eine Ölinsel.

11.15 Walter Schröder war früher Steuermann auf einem Tankschiff. Ihn und seine Frau zieht es ihn immer noch zum Hafen. Mit seiner Ausbildung zum Binnenschiffer folgte er der Familientradition. (11.26)

O-Ton Walter Schröder

Mein Vater war Schiffer, zwei Brüder meiner Mutter waren Schiffer und so bin ich dann in die Schifffahrt gekommen, indem ich nämlich vorher in meinen Ferien mit dem Onkel immer mitgefahren bin. Und da war die Spur schon gelegt praktisch, irgendwann mal Schiffer zu werden.

Dann hab ich mich bei einer Duisburger Firma beworben, hab auch gleich in die Bewerbung eingeschrieben auf welches Schiff ich wollte. Da hat der

Personalchef sich später kaputt gelacht. Die Klöckner-Rederei hatte eine ganze Flotte mit Rhein-Ruhr und Nummern. Rhein-Ruhr 15 und Rhein-Ruhr 14 das waren die stärksten, also die schnellsten. Hatte ich mal gehört von einem Kollegen und dann hatte ich mich da entsprechend beworben und bin auch auf Rhein-Ruhr 15 gekommen.

Also hier war der Knotenpunkt, ja, regelrecht Drehscheibe und von, ich weiß nicht wie viel Firmen insgesamt, waren Hauptsitze, zumindest Niederlassungen in Duisburg. Es wurde viel Geld verdient, einmal im Bergbau, dann wurde gutes Geld verdient in der Schifffahrt, da noch, und da war das schon attraktiv

O-Ton Archivfilm

Wo über 300 Schiffe täglich unter der Ruhrort-Homberger Rheinbrücke hindurch Kurs auf die Hafeneinfahrten nehmen, lässt sich leicht errechnen wie viele Menschen im Hafen Arbeit finden. Aber für sie ist dieser Hafen nicht ausschließlich Arbeitsplatz, oft auch zweite Heimat. Es sind Menschen, die harte Arbeit tun und die nicht lobsprecherisch sind.

O-Ton Schröder

Ein Stück Romantik habe ich noch mitgekriegt, '56 als ich angefangen bin in der Schifffahrt, da war noch die Dampfschifffahrt funktionell, die Räderboote fahren noch, die Riesendinger mit ihren Seitenschaufeln und viel Dampf und Qualm und so. Ansonsten ist das richtig harte Arbeit und teilweise auch Stress, durch die langen Fahrzeiten am Tag, 18 Stunden Fahrzeit war normal. Oftmals, man durfte das damals noch, gab es keine gesetzliche Regelung, die dagegen sprach. Man konnte Tag und Nacht fahren und das wurde dann oft ausgenutzt und das war schon hart.

13.44 Auch heute noch verläuft das Familienleben im Schichtwechsel zwischen Schiff und Landwohnung. 1965 verliebte sich Walter Schröder; in eine Schiffertochter natürlich.

O-Ton Schröder

Als ich nachher verheiratet war, waren die auch an Bord. Meine Frau und sogar mein Sohn, als Baby noch. Allerdings muss ich dazu sagen, ´69 bin ich dann an Land gegangen. Was so in der Schifffahrt meistens vorkommt, wenn die Kinder schulpflichtig werden, muss man sich anders orientieren. Entweder geht die Frau an Land mit dem Kind, betreut das während der Schulzeit und kommt später, nach 10, 12 Jahren wieder fest an Bord, oder man kann das Kind auch in ein Schifferheim geben, das kam beides für uns nicht in Frage. Und so habe ich mich dann entschlossen einen Job an Land zu suchen und wir sind alle drei dann an Land gegangen.

14.37 Den Schiffen blieb Walter Schröder treu. Er fing bei der Hafenverwaltung an, kontrollierte später als Hafenmeister die ein- und ausfahrenden Frachter. Sein neuer Arbeitgeber vermeldete im selben Jahr stolz: (14.50)

O-Ton Archivfilm

Als der größte präsentiert er sich jetzt, der Duisburger Hafen. Mit 39,2 Millionen Güterumschlag im Jahr, hat er sich an die Spitze aller bundesdeutschen Häfen gesetzt. Den nächst größten, Hamburg, übertrifft er um mehr als 1 Millionen Tonnen.

15.05 Die Kohle spielte schon seit den fünfziger Jahren nicht mehr die Hauptrolle im Hafen. Ende der Sechziger stand ihr Umschlag nur noch an dritter Stelle. Stattdessen wurden im Hafen immer wieder neue Tanks für Flüssiggas und Öl gebaut. Viel Lagerfläche benötigten auch Schrott und Erz als Futter für die Stahlindustrie.

15.25 „Hier wird man nie arbeitslos“, dachte Rolf Karmineke, der Ende der sechziger Jahre nach Duisburg kam. Schon mit 23 Jahren steuerte der heutige Chef der Atlasreederei Schlepper und Schubboote quer durch Europa, damals noch als Angestellter einer Reederei. (15.44)

O-Ton Karmineke

Ich bin im Prinzip 1977 an Land gegangen, bin also sieben Jahre als Kapitän gefahren und dann konnte ich 1980 zu der Haniel Reederei wechseln und habe dort Personalwesen gemacht, als Handlungsbevollmächtigter, Personaldisposition und da hatten wir immerhin 280 Leute beschäftigt.

16.04 Doch mit vielen Reedereien ging es bergab – Schiffseigner waren gezwungen aufzugeben, die Frachtraten sanken. Das Ruhrgebiet musste nach der Kohlekrise auch noch die Stahlkrise überstehen. Den deutschen Binnenschiffern machte vor allem die ausländische Konkurrenz zu schaffen. Viele Firmen meldeten ihr Personal um, in Länder, in denen die Kosten geringer waren. Auch Haniel trennte sich von seiner Reederei.

16.30 In Duisburg fährt nur noch die „Franz Haniel 14“ als Repräsentationsschiff für Gäste der Firma. Die Konzern-Zentrale ist immer noch in Ruhrort, das Unternehmen agiert inzwischen aber weltweit in ganz anderen Bereichen. Die traditionsreiche Flotte hat zwar ihre Farben behalten, gehört aber einer fremden Reederei. (16.49)

O-Ton Karmineke

Wenn man jahrelang immer wieder nur Leute entlassen, Leute entlassen, da habe ich gesagt, nein da machst du dich selbstständig und baust selber etwas auf und habe mich mit sechs Angestellten, die bei Haniel beschäftigt waren, selbstständig gemacht, habe die mit rüber genommen und auch die Sekretärin ist mit rüber gegangen, so dass wir unser Unternehmen seit 1994 in der Selbstständigkeit führen und einfach ist es mit Sicherheit nicht.

17.16 Gegenüber von der Hafenverwaltung liegt das ehemalige Haniel-Gelände. Früher wurden hier Schiffe repariert. Rolf Karmineke fand dort auch Büro-Räume für die Atlas Reederei. Heute gehören ihm drei Rundfahrtschiffe, mit denen er im gesamten Ruhrgebiet Touren anbietet. Außerdem schult er Hobby- und Freizeitkapitäne in Funk- und Radarkursen. Haniel ist für ihn und den Hafen Vergangenheit. (17.42)

O-Ton Karmineke

Hier lagen über 50 Schiffsschrauben, die hier zwischengelagert waren. Die Schiffe hatten ja alle mindestens einen Reservepropeller mit an Bord und dann noch einen Reservepropeller hier liegen gehabt. Heute ist das leider Gottes Geschichte, ja. Man muss sich... mit einem tränenden Auge sieht man so auf dieses Gelände. Ja, ist schon schade.

18.13 Kirchenlieder erklingen im Hafenbecken Süd. Seit über dreißig Jahren fährt der katholische Schifferpastor Werner Paquet auf der St. Nikolaus durch den Ruhrorter Hafen. Der kleine Matrose, der auf seine Taufe wartet, heißt Miguel. Sein Vater war auch einmal Schiffer und lernte Werner Paquet im Religionsunterricht der Schiffer-Berufsschule kennen. Der Kontakt zu seinem ehemaligen Lehrer ist geblieben. (18.42)

O-Ton Taufe

Miguel, ich taufe dich. Im Namen des Vaters und des Sohnes und des heiligen Geistes. Oh!

18.56 Mit Binnenschiffen und dem Hafen hatte Werner Paquet vor seiner Arbeit als Schifferpastor nichts zu tun, obwohl er geborener Duisburger ist.
(O-Ton 19.06)

O-Ton Paquet

Hier war eine Brücke, die führte zum Niederrhein. Das wusste ich, aber sonst hatte ich mit Hafen und Schifffahrt nichts zu tun. Mein Vater war Ingenieur bei Mannesmann. Also Duisburger Süden.

19.19 Zweimal in der Woche fährt Werner Paquet mit seinem Steuermann Karl Westphal die Runde durch die Hafenbecken, macht Bordbesuche, führt Gespräche, erkundigt sich nach den Schiffsjungen oder der Familie.

O-Ton Situation

Darf ich an Bord kommen?

19.37 Werner Paquet kennt viele der Schiffe, die im Hafen liegen. Die meisten kommen regelmäßig nach Duisburg. Da die Leute nicht zu ihm in die Kirche kommen können, muss er eben hinausfahren. Nur selten suchen die Schiffer ein Gespräch über Gott und Glaube mit ihm. Stattdessen erfährt Werner Paquet viel über ihren Alltag und ihre Sorgen. (20.04)

O-Ton Paquet

Die besonderen Schiffersorgen sind einmal die wetterbedingten Dinge, wie Wasserstände, Sturm, Regen. Dann ist die Wirtschaftslage und die Frachtraten eine wichtige Sache, Havarien, die Familie spielt eine große Rolle und Beziehungen und auch das Miteinander innerhalb der Belegschaft eines Schiffes, oder einer Firma.

20.32 In den vielen Jahren seiner Tätigkeit hat Werner Paquet gelernt, dass konkrete Hilfe schwer ist und auch nicht immer erwünscht. Manchmal macht der Seelsorger einen Krankenbesuch oder arrangiert Behördentermine. Aber das sind eher Ausnahmen. (20.47)

O-Ton Paquet

Das ist meist erstmal Zuhören. Und, tja, im Hinterkopf behalten, dass auch Ratschläge Schläge sind.

20.58 Manchmal – in seinen Ferien – fährt der Schifferpastor auch längere Strecken mit auf den Frachtern. Dann hat er mehr Zeit mit den Schiffen zu reden – über den Termindruck und die Veränderungen der Arbeit. Denn im Hafen kommen seine Besuche nicht immer gelegen.

evt.O-Ton Situation

Ist ein klares Wort

Ja, ciao

Tschüss.

O-Ton Paquet

Der Umlauf der Schiffe ist auch intensiver geworden, die Liegezeiten werden kürzer. Die Häfen bieten ja auch mit der Geschwindigkeit des Ladens und Löschens ihre Dienste an. Da sind schon Belastungen, die aufs Nervenköstüm gehen und die sind größer geworden, mit Sicherheit.

21.38 Kohle und Stahl verlieren weiterhin an Bedeutung für die Wirtschaft des Ruhrgebiets. Containerschiffe haben vielfach haben die Erz- und Kohlefrachter abgelöst. Der Hafen verändert sich .

O-Ton Karmineke(21.49)

Dramatisch. Wir hatten ja hier auf der anderen Uferseite, hier wurden bis vor sechs Jahren sieben Millionen Tonnen Erz entladen, die per Zug weitergingen nach Dortmund, nach Hattingen an der Ruhr, nach Dillingen. Und Dortmund und Hattingen haben die Stahlproduktion eingestellt und für Dillingen allein lohnt es sich nicht mehr und sieben Millionen Tonnen Erz ist ja schon eine Menge. Und wenn man dann so einen Hafen umwandeln will in einen modernen Logistikbetrieb, dann ist es sehr schwer, denn auch so ein Hafenchef, der muss ja immer für Arbeitsplätze kämpfen. Es werden Hafenbecken zugeschüttet mit Abraumhalden aus dem Bergbau, damit auf diesen Flächen dann neue Industrieunternehmen angesiedelt werden können. Man braucht nicht mehr so viel Wasserfläche wie früher, weil die Umschläge viel, viel schneller sind.

22.42 Noch werden die Lager für Öl, Chemikalien, Stahl und Kohle gebraucht. Während früher von hieraus die Kohle aus der Region verschifft wurde, bringen jetzt die Frachter Importkohle aus Übersee.

Seit 1990 hat Duisburg einen Freihafen. Der erste ohne Zollschraken, der nicht am Meer liegt.

Immer mehr Platz benötigen die Logistikerunternehmen, die im Hafenbereich Güter lagern, sie umpacken und weiter transportieren. Walter Schröder hat als Hafenmeister all diese Veränderungen miterlebt. (23.11)

O-Ton Schröder

Früher hatte man noch Zeit um einen Klönschnack zu halten und heute hat man noch nicht einmal Zeit zum Einkaufen. Da werden die Lebensmittel an Bord gebracht, damit das Schiff gleich nach Fertigstellung der Ladung auch wieder die Fahrt aufnehmen kann.

23.29 Logport heißt ein ganz neues Areal. Im Mittelpunkt dieses jüngsten Projekts steht die Vernetzung der drei Verkehrsträger:

Schiff, Bahn und Straße.

Erst 1993 wurden an diese Stelle die Hochöfen des Krupp Hüttenwerks Rheinhausen stillgelegt, eine Entscheidung, die damals hart umkämpft war und viele Arbeitsplätze kostete. Jetzt wartet viel Platz auf die Ansiedlung neuer Unternehmen aus der Speditions- und Logistikbranche, verbunden mit der Hoffnung auf neue Jobs.

23.59 Weiter im Süden hat sich ein ganz anderer Wandel vollzogen. Die alten Getreidespeicher und Mühlen erinnern daran, dass hier früher vor allem Holz und Getreide umgeschlagen wurde. Der Duisburger Innenhafen hieß einmal „Brotkorb des Ruhrgebiets“.

Seit einigen Jahren ist dieser Hafenbereich aber Kultur- und Flaniermeile. Den Rahmenplan für den Umbau hat Anfang der neunziger Jahre Sir Norman Foster entworfen. Museen, Galerien und Büros haben sich angesiedelt.

24.32 Architekten arbeiten jetzt in den Räumen der alten Werhahnmühle. Die Firma baut Industriegebäude und fand den Standort in dem ehemaligen Getreidespeicher besonders attraktiv. (24.43)

O-Ton Lompa

Wir haben viele Auftraggeber aus der Rhein- und aus der Ruhrschiene und Duisburg ist nun einmal der Verknüpfungspunkt dieser beiden Zonen, kann man sagen. Wir haben natürlich auch einen Standpunkt gesucht, der Zukunft beinhaltet. Hier konnten wir das Entstehen des Standortes beobachten und wir haben natürlich auch geschaut, dass wir Möglichkeiten haben für Mitarbeiter

und auch für Bauherren, dass man hier einfach eine gewisse Infrastruktur hat, wo man essen gehen kann, einkaufen kann. Und das alles hat sich hier an dem Standort ideal für uns ergeben.

25.17 Früher war der Zugang zum Hafen und zum Wasser nur den Arbeitern vorbehalten. Jetzt können die Duisburger hier sogar wohnen.

O-Ton Lompa

Ich wohne im Hafen hier, direkt einige 100 Meter nur vom Büro entfernt und das ist ein, ja, wie ich finde sehr qualitätsvoller Standort. Durch die Grachten, die hier ausgebildet wurden, hat man eine sehr hohe Wohnqualität und man hat den großen Vorteil hier im Innenhafen, dass eben nachts und am Wochenende einiges los ist, so dass man auch noch mal nach Feierabend ein Bier trinken gehen kann, oder am Wochenende eben auch einiges unternehmen kann.

25.49 Kultur, Dienstleistung und Freizeit - mit dem Umbau des Innenhafens folgt Duisburg einem Trend, der auch in anderen europäischen Hafenstädten abzulesen ist. Neues Leben soll einziehen, in die Orte, die für die Industrie nicht mehr benötigt werden.

26.06 Der Blick von der Rheinbrücke in die Hafeneinfahrten des Stadtteils Ruhrort ist dagegen unverändert. Hier zählen weiter Frachtzahlen, Umschläge und Ladungen. Zwar laufen deutlich weniger Schiffe als früher den Hafen an, aber die sind größer und schneller. Und meist bleiben sie nicht mehr lang. Im alten Schifferstädtchen Ruhrort ist es ruhig geworden. (26.28)

O-Ton Diepenbrock

Hin und wieder trifft man noch einen Schiffer, der sehr oft hier war, aber immer weniger kommen die, halten hier an, fahren meistens durch. Früher konnte man dann noch vom Fenster aus Lichtsignale geben. Aber (die Erinnerung) aufrecht (halten) kann man also nur, wenn man noch am

Stammtisch mal irgendjemand trifft aus der Schifffahrt, aber sonst ist es an für sich sehr still geworden. Leider, leider.

26.55 An den alten Häusern erinnern nur noch Bilder und Symbole an das rege Hafenleben der Vergangenheit.

Atmo-Ton Gottesdienst (kurz)

Gib, dass wir unbeschwert feiern können...

27.04 Einmal im Jahr feiern die Ruhrorter ihr Hafenfest. Dann lebt die Tradition wieder auf. Die Vertreter der Schiffervereine holen die Fahnen heraus und ziehen ihre Uniformen an. Für Marlies Diepenbrock einer der Höhepunkte des Jahres. Ganz Ruhrort trifft sich an der Schifferbörse. Und zu Beginn erinnern Pastor Werner Paquet und sein Kollege daran, dass auch die heutigen Schiffer nicht nur mit dem Strukturwandel zu kämpfen haben.

O-Ton Gottesdienst

Wir bitten dich, für die Binnenschiffer und Seeleute, begleite sie auf ihren Reisen und halte deine schützende Hand über ihnen ausgebreitet, wenn sie versuchen den Elementen zu trotzen. Wir bitten dich, erhöre uns.

27.40 Derart eingestimmt geht es dann an die Buden, die Bierzelte und Karussells. Die Rundfahrtschiffe, auch die Rheinfels von Rolf Karmineke, werden herausgeputzt. Und ganz spät am Abend lebt dann doch die alte Hafenromantik noch einmal auf.