

Es war der 1. Dezember 1987, an dem dreißig Stahlarbeiter die Brücke zwischen Duisburg und Rheinhausen besetzten. **Krupp hatte beschlossen**, das große Stahlwerk in Rheinhausen zu schließen ein Schlag ins Gesicht der Werkstätigen im gesamten Ruhrgebiet, denn nicht lange davor hatten die Vorstände des Konzerns noch beteuert, dass keine Arbeitsplätze bedroht seien. Von diesem Tag an blieb die Brücke **164 Tage lang** mehr oder weniger besetzt. Am 23. Februar bildete sich eine Menschenkette von Dortmund bis Rheinhausen quer durch den Pott ein Zeichen der Solidarität mit den Kruppianern in Rheinhausen. Und weil es ab Weihnachten 87 immer wieder **Aktionen der Unterstützung** gegeben hatte, unter anderem das „Auf Ruhr“-Konzert vor 47.000 Leuten u.a. mit Grönemeyer und den Toten Hosen, benannten die Arbeiter die Brücke am 20. Januar 1988 in „**Brücke der Solidarität**“ um - diesen Namen trägt das Bauwerk seit damals auch offiziell.



*Schema einer Brücke vom Typ „Langerscher Balken“*

Wie so viele Rheinbrücken in unserer Region steht die „**Brücke der Solidarität**“ an einem Ort, an dem es zuvor schon eine Brücke gegeben hat. Auch die alte „Admiral-Graf-Spee-Brücke“, die gar nicht so alt war, wurde von Pionieren der Wehrmacht 4. März 1945 in die Luft gesprengt, um den Vormarsch der US-Truppen aufzuhalten. Die Vorgängerin war erst 1936 eröffnet worden und gehörte mit Baukosten in Höhe von 6,75 Millionen Reichsmark zum Arbeitsbeschaffungsprogramm des NS-Regimes, das Arbeitslose von der Straße holen sollte, aber nur durch ungeheure Staatsschulden zu finanzieren war. Wie wichtig die Straßenverbindung zwischen Duisburg-Hochfeld und Hochemmerich war, zeigt sich daran, dass dem Wiederaufbau von der britischen Verwaltung höchste Priorität eingeräumt wurde.



*Google-Map: Die Brücke der Solidarität in Duisburg*

Tatsächlich bildete die „Brücke der Solidarität“ bis zum schleichenden Ende des Ruhrgebiets als Industrieregion die für die Stahlindustrie wichtigste Achse über den Rhein hinweg. Schon 1945 begann man mit dem Bau, aber erst 3. Juli 1950 konnte das Bauwerk eröffnet werden. Auf dringenden Wunsch aus dem Krupp-Konzern entschied man sich für die Konstruktionsform einer komplett aus Stahl gefertigten Stabbogenbrücke, deren Baugruppen natürlich bei Krupp aus Kruppstahl gefertigt wurden. Die spezielle Variante dieser Bauform heißt auch „**Langerscher Balken**“, weil die tragenden Elemente Stahlbalken sind, die durch Bögen stabilisiert werden, die mit dem Unterbau durch Stäbe verbunden sind. Dabei handelt

es sich um eine ausgesprochen solide Konstruktion, die allerdings den Nachteil hat, nicht im freien Vorbau errichtet werden zu können.

Stattdessen muss die eigentliche Brücke komplett vorgefertigt und anschließend an ihren Bestimmungsort bugsiert werden. Beim Bau der neuen Brücke orientierte man sich auf Anordnung der britischen Verwaltung an der Vorgängerin und richtete nur drei Fahrspuren ein, angeblich sollte so eine militärische Nutzung eingeschränkt werden. Teile der alten Vorfeldbauten konnten verwendet werden. Wie haltbar das Stahlgebilde ist, erwies sich daran, dass erst gut sechzig Jahre nach der Eröffnung erste Sanierungsarbeiten nötig wurden. Mit rund 256 Metern Stützweite ist die „**Brücke der Solidarität**“ die größte ihrer Art in Deutschland; in den meisten Fällen werden Stabbogenbrücken zum Überwinden von Kanälen und schmalere Flüssen gebaut.