

Südlich von Duisburg-Baerl, also linksrheinisch, lag einst das Dorf Halen, das im Zuge der Stromverlagerungen des Rheins im Jahr 1575 unterging. Zunächst am Ufer erbaut, lag die mittelalterliche Niederungsburg **Haus Knipp** später auf einer vorgelagerten Sandbank, bevor auch sie zerstört wurde, sodass nur eine, inzwischen rechtsrheinisch gelegene Ruine übrigblieb. 1620 errichtete man die Feste neu; sie war über Jahrhunderte eine wichtige Landmarke für die Rheinschifffahrt. 1939 wurde das Haus Knipp dann wegen der Rheindeicherhöhung abgerissen. Heute erinnern nur eine Straße in Duisburg-Beekerwerth und ebendiese **Eisenbahnbrücke** an diesen Herrensitz.

Auf der Website der „Route Industriekultur“ heißt es:

„Zwischen der Jahrhundertwende und dem Ersten Weltkrieg entstand am Niederrhein eine Reihe von Eisenbahnstrecken, die letztlich zur Planung einer weiteren Rheinüberquerung im Duisburger Norden führten. Mit preußischem Gesetz von 1908 wurden zur Entlastung der Hochfelder Brücke und der Bahnanlagen im Raum Krefeld der Bau eines neuen Rangierbahnhofs im linksrheinischen Hohenbudberg sowie einer Verbindungsstrecke zum rechtsrheinischen Rangierbahnhof Oberhausen West mit einer bei Baerl den Rhein überschreitenden neuen Eisenbahnbrücke festgelegt.“ [Quelle: **Website der Route Industriekultur**]



Die Eisenbahnbrücke vom rechten Ufer aus gesehen

Dementsprechend war die Brücke, der Bau im März 1910 begann und die am 1. Oktober 1912 eröffnet wurde, zunächst ausschließlich für den Güterverkehr vorgesehen. Ab 1929 fuhren dann auch Personenzüge zwischen Duisburg-Baerl und -Beekerwerth über dieses imposante Bauwerk. Die Balkenträgerbrücke in Fachwerkbauweise war bei ihrer Eröffnung mit 186 Spannweite über dem Strom die am weitesten gespannte Brücke ihres Typs in Europa. Während die meisten Brücken in jener Epoche mit mehr oder weniger imposanten Brückentürmen an den Ufern ausgestattet waren, verzichtet man bei der **Haus-Knipp-Brücke** auf diese Elemente. Wie fast alle Rheinbrücken nördlich von Koblenz wurde auch diese Querung in den letzten Tagen des zweiten Weltkriegs von Pionieren der Wehrmacht gesprengt, dabei so wenig beschädigt, dass sie von britischen Pionieren wieder nutzbar gemacht wurde und schon ab Februar 1946 wieder für den Eisenbahnverkehr zur Verfügung stand.



Google-Map: Haus-Knipp-Eisenbahnbrücke

Über mehrere Jahrzehnte war die Haus-Knipp-Brücke von großer Bedeutung für den Transport von Kohle, Koks, Erz und Stahl; unter anderem wegen der Anbindung an die Zeche Rheinpreußen in Moers und Industrieanlagen wie die Thyssen-Kokerei in Duisburg-Bruckhausen. Mit dem Rückgang von Kohlebergbau und Stahlerzeugung im Ruhrgebiet wurde die Eisenbahnbrücke aber immer unwichtiger, sodass zwischen 1998 und 2012 nur noch ein Gleis genutzt wurde. Die letzten Personenzüge zwischen Oberhausen und Moers befuhren die Brücke im Jahr 1983.

[Fotos: Titelbild – © Raimond Spekking / CC BY-SA 3.0 (via Wikimedia Commons); Brücke – rheingold via H0 Modellbahnforum]