Eisenbahntrajekt Homberg Ruhrort

Homburg-Ruhrorter Rheintrajekt-Anstalt

Ruhrort-Homberger Rhein-Trajektanstalt

Schlagwörter: Eisenbahnfähre, Turm (Bauwerk), Hafenbecken
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Duisburg
Kreis(e): Duisburg
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Nördliche Ansicht der Duisburger Friedrich-Ebert-Brücke (2016)



Das Eisenbahntrajekt von Homberg nach Ruhrort ist die älteste Anlage dieser Art am Rhein. Die Technik, Eisenbahnwaggons auf einem Schiff über den Fluss zu setzen, war in England entwickelt worden und wurde da genutzt, wo der Bau von Eisenbahnbrücken zu aufwändig oder aus militärischen Gründen untersagt war. Dies war insbesondere am Rhein geboten, da das Militär fürchtete, die französischen Truppen hätten leicht für den Vormarsch Richtung Osten nutzen können.

Vorgeschichte
Trajektanstalt zwischen 1852 und 1856
Erweiterung mit Hebetürmen
Die Zeit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ab 1866
Die Zeit nach 1882
Die Homberg-Ruhrorter Rheinbrücke und die Eisenbahnhäfen nach 1907
Zeit nach 1912

Die 1846 gegründete Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn-Gesellschaft hatte das Ziel, den Absatz der Produkte der einheimischen Industrie zu erleichtern und Rohstoffe heranzuführen. Insbesondere die Textilindustrie im Krefeld-Mönchengladbacher Raum hatte die Eisenbahngesellschaft gefördert, suchte sie doch Anschluss an die großen Transportwege wie den Rhein und die Nordsee. Nach Eröffnung der Strecken von Homberg nach Viersen am 5. Oktober 1849 und damit die Verbindung zur Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft nach Aachen hatte man Anschluss an das belgische Eisenbahnnetz und die dortigen Nordseehäfen.
Die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft hatte die Strecke von Aachen über Viersen nach Düsseldorf-Oberkassel am 17. Januar 1851 eröffnet. Beide Gesellschaften waren der Königlichen Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in Aachen unterstellt und wurden als »Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn-Gesellschaft« betrieben. Die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft wurde 1850 vom preußischen Staat zusammen mit der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn-

Gesellschaft angekauft und 1864 an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft veräußert.
Es fehlte noch der Anschluss an die Kohlenzechen im Ruhrgebiet. So gab es einen Vertrag vom 29. März 1847 zwischen der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn-Gesellschaft und der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft für Bau und Betrieb einer Eisenbahn-Verbindung über den Rhein. Damit erhielten die Krefeld-Mönchengladbacher Industrien neue Absatzmöglichkeiten in West- und Mitteldeutschland sowie billigere Kohlen aus dem Ruhrgebiet. Die Cöln-Mindener Eisenbahn eröffnete am 14. Oktober 1848 eine Stichbahn von Oberhausen nach Ruhrort, um Steinkohlen aus dem Ruhrgebiet an die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn übergeben zu können.

Es fehlte die Verbindung über den Rhein zwischen Homberg und Ruhrort. Den Bau einer Brücke hatte das preußische Militär verboten. Es wurde daher der Bau einer Trajektverbindung vereinbart. Die Anlagen und die Schiffe sollten Besitz der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn sein. Wegen fehlender Erfahrungen sollten zunächst einfache Rampenanlagen errichtet werden. Man wollte die weitere technische Entwicklung in Europa abwarten.
Am 12. November 1852 begann die Trajektierung. Auf jeder Rheinseite war ein Hafenbecken ausgehoben worden, die »Eisenbahnbassins«. Da auf beiden Seiten die Ufer sehr hoch lagen, gab es lange Rampen mit einem starken Gefälle von 1:12. Das Gleis reichte bis ins Niedrigwasser. Die Güterwagen zog man mittels Ketten auf die Ponten mit Hilfe von Lokomotiven. Durch die steile Anlage konnten nur zweiachsige Güterwagen und zweiachsige Lokomotiven verkehren, dreiachsige Lokomotiven konnten nicht trajektiert werden.
Für den ersten Betrieb hatte man zwei Ponten mit je einem Gleis gebaut, sie boten Platz für drei zweiachsige Güterwagen von etwa sechs Metern Länge. Nach dem Beladen wurden sie zu beiden Seiten des Raddampfers »Delphin« befestigt und über den Rhein gefahren. Die Delphin hatte einen 35 PS starken Motor und war von der Preußischen Seehandlung gebraucht gekauft worden. Diese durchaus als preiswert zu bezeichnende Lösung war den fehlenden Erfahrungen geschuldet.
In den Anfangsjahren gab es noch zahlreiche Unfälle. Diese waren bedingt durch den Einsatz von Ketten, die häufiger rissen und die Wagen liefen dann ungebremst in den Rhein. Erst der Ersatz durch Drahtseile verringerte diese Verluste. Personenwagen wurden nicht trajektiert. Fahrgäste fuhren auf dem Dampfschiff mit.
Bereits ein Jahr nach der Betriebseröffnung 1853 fuhren monatlich bis zu 700 Güterwagen über den Rhein. Die »Delphin« wurde durch den Raddampfer »Ruhr« ersetzt. Dieses war 1853 auf der Ruhrorter Werft gebaut worden und hatte 50 PS bei einer Länge von 39 Metern und einer Breite von fünf Metern. Für Passagiere gab es unter Deck Kabinen der I. bis III. Klasse. Hauptzweck war jedoch das Schleppen der Ponten. Durch den seitlichen Antrieb mit Schaufelrädern und Ruderpinnen an den Hecks konnte es in beide Richtungen fahren, ohne zu wenden.
Wegen des starken Verkehrs hatte man vier weitere Ponten angekauft und die kleinere »Delphin« wurde weiterhin eingesetzt. An manchen Tagen setzte man 170 Wagen über, im gesamten Jahr 1854 waren es über 24.000 und 1855 rund 32.000 Wagen.

Wegen der hohen Bedeutung des Trajektes für den Güterverkehr zwischen beiden Rheinseiten war ein Ausbau erforderlich. Die Besichtigung von Trajektanlagen in England gab des Ausschlag für die Errichtung von zwei Hebetürmen auf den beiden Rheinseiten. Diese errichtete man ab 1854 neben den vorhandenen Rampen, die somit weiter zu nutzen waren. Ab dem 20. Januar 1856 liefen erste Versuche mit der Anlage, der reguläre Betrieb begann am 1. Mai 1856.
Die beiden Türme waren je rund 38 Meter hoch. Der fünfgeschossige Backsteinturm in Homberg steht auf nahezu quadratischem Grundriss mit polygonalen, flach gedeckten Flankierungstürmchen an der Ecke. Die Turmspitze hat einen Zinnenkranz als Abschluss. Die rundbogigen Fenster in den vier Obergeschossen sind jeweils unterschiedlich gruppiert, die großen, rundbogigen Einfahrten ins Erdgeschoss heute zugesetzt. Über einen Verbindungstrakt aus Backstein wurde um 1925 seitlich ein zweigeschossiges Backsteingebäude mit Treppengiebeln angeschlossen. (aus: Gutachten LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland 1985)
Die hydraulischen Hebeanlagen bestellte man bei der Firma Armstrong in Newcastle on Tyne zum Preis von 2450 englischen Pfund. In den Türmen bewegten sich die Plattformen, die hydraulisch gehoben und gesenkt wurden. Sowohl auf den Plattformen wie auf den Trajektschiffen gab es drei Gleise. Die beiden äußeren Gleise dienten für zweiachsige Güterwagen, auf dem mittleren Gleis stand alternativ ein Personenwagen oder ein längerer Güterwagen. Das gemeinsame Benutzen von Außen- und Innengleis war nicht möglich.
Abseits der beiden Hebetürme standen Maschinenhäuser, in denen der Dampf für den Antrieb der hydraulischen Anlagen erzeugt wurde. An die Hebetürme schlossen sich mehrgleisige Rangierbahnhöfe an.
Für die geänderten Verhältnisse musste auch eine neue Fähre angeschafft werden, die »Rhein«. Sie wurde hergestellt auf der Werft Jacobi, Haniel & Huyssen zum Preis von 79.100 Talern und 1856 in Betrieb genommen. Sie hatte einen Antrieb mit einer 200 PS Dampfmaschine und seitlichen Schaufelrädern, die Maße betrugen 52 Meter Länge und acht Meter Breite. Der Steuerstand befand sich auf einer Brücke über den Gleisen. Das Schiff hatte vier Dampfkessel, die über zwei hohe seitliche Schornsteine

entsorgt wurden. Für Normalfahrt reichten zwei Dampfkessel, bei Hochwasser benötigte man wegen der starken Strömung alle vier Maschinen. Die Zufahrt erfolgte auf beiden Seiten, das Schiff musste so nicht wenden.
Auf dem Schiff gab es die gleiche Anordnung der drei Gleise. Es konnten zwölf Güterwagen von je zehn Tonnen Gewicht auf den Außengleisen oder vier dreiachsige Personenwagen auf dem mittleren Gleis befördern. Die Passagieren blieben nun in den Eisenbahnwaggons. Zusätzlich gab es unter Decke Aufenthaltsräume, nach den drei Klassen getrennt. Die Beladung mit zwölf Waggons dauerte rund 30 Minuten.
Bei Bedarf konnten auch noch seitlich zwei Ponten befestigt und transportiert werden. Diese hatte man so umgebaut, dass sie sowohl über die Rampen als auch über die Hebetürme beladen werden konnten. Die noch vorhandenen kleineren Fähren beförderten bei Bedarf die Ponten. Die »Ruhr« erhielt hierfür einen stärkeren Dampfkessel.
Schon 1856 konnten 47.050 Waggons transportiert werden. Allerdings führten Hochwasser und Eisgang zu Unterbrechungen und damit auch finanziellen Einbußen. Und bei Arbeiten an den Hebetürmen mussten die Waggons über die alten Rampen befördert werden.
Den Transport von Personenwagen stellte man bald nach 1856 ein. Die Passagiere gelangten über nun eine Treppe am Hebeturm zum Schiff und in die dortigen Aufenthaltsräume. Die Bahnsteige für den Personenverkehr erhielten zum Schutz der Fahrgäste Überdachungen.

Zum 1. Januar 1866 hatte die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft (BME) die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn-Gesellschaft übernommen. Damit hatte sie auch das Eigentum an der Trajektanstalt und löste die Cöln-Mindener Eisenbahn beim Kohlentransport über die Strecke nach Oberhausen ab.
In Ruhrort und Homberg folgten umfangreiche Umbauten. Die steilen Rampen wurden abgeflacht auf eine Steigung von 1:24. Nun konnten Lokomotiven ohne Seilbetrieb mit vorspannten Zwischenwagen die Güterwagen auf die Schiffe drücken bzw. herunterziehen. Zusätzlich setzte man sogenannte Vermittlungswagen ein. Dies waren breite Bühnen mit Gleisen, die auf eigenen Gleisen fuhren und so die Höhenunterschiede des Wasserstandes ausgleichen konnten. Die Güterwagen fuhren dann über die Rampe und die Vermittlungswagen auf die Ponten. Über die Rampen wurden nun lange Wagen oder Doppelwagen, zum Beispiel für den Holztransport, trajektiert.
Der Transport der Wagen in den Hebetürme erfolgte durch acht Männer von Hand. 1874 schaffte man eine hydraulisch betriebene Winde an, die die Waggons bewegten. So konnte man fünf Arbeiter einsparen. Die Zufahrten in die beiden Eisenbahnhäfen verbreiterte man, die Wassertiefe in den Becken erhöhte man. Der Verkehr konnte nun nochmals zulegen. 1867 fuhren die Fähren 5360 mal, es gab täglich über hundert ankommende und abfahrende Züge. Die Zulaufstrecken hatte man durchgehend zweigleisig ausgebaut.
Die BME hatte fünf Schaufelraddampfer übernommen. Die »Rhein« diente für den Verkehr zwischen den Hebetürmen. 1872 hatte man ein neues Schiff erworben, dass identisch mit der »Rhein« war, die »Ruhr« (der Name in Zweitbesetzung). Die kleineren Schiffe »Delphin«, »Adler« und »Emscher« pendelten mit den sechs Ponten, je nach Bedarf. »Adler« und »Emscher« fuhren überwiegend Personenverkehr, die »Delphin« war bis zum Verkauf 1876 überwiegend Reserve.
Die Transportleistungen waren beträchtlich: 1869, dem verkehrsreichsten Jahr, transportierte man 135.197 Wagen, das sind im Durchschnitt 376 Wagen pro Tag.
Im Sommer 1870 war die feste Rheinbrücke bei Düsseldorf-Hamm und Ende 1873 die bei Duisburg-Rheinhausen eröffnet worden. Die Transportzahlen nahmen zwar ab, aber die Trajektleistungen waren mit 100 506 Waggons im Jahr 1875 immer noch sehr hoch.
Am 19. Juni 1876 brannte der Ruhrorter Hebeturm vollständig ab. Den Neubau setzte man mit Stahlgerüsten statt mit Holz auf, die hydraulische Hebeanlage wurde wieder erneuert. In der Zeit der Reparatur wurden auch die beiden großen Schiffe in der Werft E. Berninghaus in Duisburg überholt.

Im Jahr 1882 war die Bergisch-Märkische Eisenbahn verstaatlicht worden, Verwaltung und Betrieb hatte die Preußische Staatsbahn übernommen. In diesem Jahr wurden die Ponten nach Russland (Simnitza an der Donau) verkauft, es wurden nur noch die beiden großen Trajektdampfer »Rhein« und »Ruhr« eingesetzt.
Das Ende des Trajektverkehrs ist nicht genau überliefert. Das offizielle Enddatum wird mit dem 1. April 1885 angegeben. Dies hängt mit der Fertigstellung der Gleisanlagen am neuen Duisburger Hauptbahnhof zusammen. Andere Quellen sprechen von 1907 und 1912 als Enddaten des Trajektverkehrs.
1880 gab es sechs Fahrten für Personenzüge von Ruhrort nach Homberg und fünf in Gegenrichtung. Die Zuge fuhren dabei zwischen Herne, Bochum, Essen, Mülheim an der Ruhr und Mönchengladbach, Jülich und Stolberg. Allerdings wurden keine Personenwagen trajektiert, die Fahrgäste setzten mit den beiden Trajektschiffen bzw. mit einem neu angeschafften Fährschiff über. In der Fahrplantabelle gab es den Zusatz, dass in der Entfernung von 1,4 km zwischen Ruhrort und Homberg 0,9 km für die

Rheinbreite inbegriffen waren. Nach dem Ende des Trajektverkehrs 1885 gab es nur noch Personenverkehr mit dem Fährschiff. 1897 gab es 19 Personenfahrten je Richtung über das Trajekt, die Zuge fuhren zwischen Mönchengladbach und Duisburg.

Im Jahr 1905 hatten die beiden Gemeinden Homberg und Ruhrort die „Rheinbrückenbau und Betriebsgesellschaft Ruhrort/Homberg“ gegründet, die die Aufgabe hatte, eine feste Straßenbrücke über den Rhein zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben. 1907 konnte die Gesellschaft die Ruhrort-Homberger-Straßenbrücke dem Verkehr übergeben. Die repräsentativen, auf Ruhrorter Seite noch erhaltenen Tortürme entwarf der Architekt Professor Hermann Billing aus Karlsruhe.
Zugleich mit der Hauptbrücke wurden die Brücken über die beidseitigen Eisenbahnhäfen erbaut. Auf Homberger Seite wurde der Unterbau von 1905-1906 errichtet, die Eisenkonstruktion war im Herbst 1906 fertiggestellt. In Ruhrort begann die GHH (Gutehoffnungshütte Oberhausen) im Herbst 1906 mit dem Bau der Eisenbahnhafenbrücke, die im Frühjahr 1908 vollendet war. Vom nördlichen Brückenturm der Hauptbrücke war sie durch eine Rampe von 169 Metern Länge zu erreichen, ihre Länge war 187 Meter und Breite 12 Meter mit anschließender 215 Meter langer Rampe nach Laar.
Die Hauptbrücke über den Rhein wurde zum Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 zerstört. Am 18. Dezember 1954 konnte der Neubau dem Verkehr übergeben werden. Unter Verwendung der alten Brückentürme auf Ruhrorter Seite stellt er eine Neuplanung dar. Erhalten blieben von der alten Anlage die beiden Hafenbrücken mit ihrem Rampensystem, der Anschluss an die Uferpromenade auf Homberger Seite.
Der Brückenbau wurde zur Zeit der Fertigstellung 1907 in Fachkreisen sehr beachtet und hat die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt nachhaltig beeinflusst. Die beiden Hafenbrücken sind heute die einzigen Zeugen dieser Ingenieurleistung, zugleich markieren sie die Zufahrten zu den beiden Eisenbahnhäfen, deren Anlage auf die Errichtung des Ruhrort-Homberger Eisenbahntrajektes zurückgeht. Trajektturm, Eisenbahnhäfen mit ihren Brücken und Rampen, verbunden durch die neue Brücke, bilden ein einzigartiges verkehrsgeschichtliches Ensemble und sind von eminenter Bedeutung für die Wirtschaftsgeschichte der Region. (aus: Verwaltungsbericht der Stadt Homberg von 1908, Gutachten LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland 1991)
Nach der Eröffnung der neuen Rheinbrücke mussten die Bahn-Fahrgäste vom Bahnhof Ruhrort mit der Straßenbahn über die Rheinbrücke bis zum Bahnhof Homberg fahren und konnten dort die Zugfahrt fortsetzen (Fahrzeit mit der Straßenbahn rund acht Minuten). Bald darauf wurden keine durchgehende Fahrplanverbindungen über das Trajekt mehr angeboten.

Eine Wiederbelebung des Trajektverkehr scheint man in der Zeit des Zweiten Weltkrieges geplant und vorbereitet zu haben. Er sollte dem Ersatz der beiden Eisenbahnbrücken in Rheinhausen und Baerl dienen. Im Sommer / Herbst 1944 begann man mit Zwangsarbeitern mit dem Bau von Trajektrampen. In Ruhrort gab es auch eine neue Verbindung zum dortigen Bahnhof. Als Trajektschiffe hatte man in den Niederlanden zwei Fähren beschlagnahmt, die über eine Mittelbrücke und ein Gleis verfügten. (nach Schlieper 2009).
Die beiden Hebetürme und die Hafenbecken blieben bestehen, obwohl sie nicht mehr für den Trajektverkehr genutzt wurden. Die Hafenbecken wurden für den normalen Schiffsverkehr genutzt, die Türme verkauft. Den Ruhrorter Hebeturm riss an wegen Baufälligkeit 1971 ab. Der Eisenbahnhafen sollte nach den Plänen eines Investors in den 1990er Jahren zu einem Yachthafen ausgebaut werden, dazu kam es aber nicht. An der Nordseite des Ruhrorter Hafenbeckens nahe dem Rhein entstand 2004 eine neue Promenade, die das Zentrum des alten Hafenstadtteils Duisburg–Ruhrort mit dem Museum der Deutschen Binnenschifffahrt verbindet.
Der Homberger Hebeturm ist erhalten und restauriert. Er diente von 1928 bis 1987 als Jugendherberge und wird heute privat genutzt. Im Hafenbecken ankert seit 1946 das Internatsschulschiff „Rhein“. Das Schulschiff bietet während der dreimonatigen Berufsschulblöcke den angehenden Rheinschiffern Unterkunft, Verpflegung und Betreuung.

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2017, 2023)

Hinweis
Der Homberger Hebeturm ist eingetragenes Baudenkmal (Duisburg lfd. Nr. 68 / LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Datenbank-Nr. 2044).
Das Eisenbahntrajekt von Homberg nach Ruhrort ist wertgebendes Merkmal des Kulturlandschaftsbereichs Ruhrort, Unteres Ruhrtal, Mülheim a.d. Ruhr (Regionalplan Ruhr 065).

Internet
de.wikipedia.org: Trajekt Ruhrort–Homberg (Abgerufen: 29.7.2017)
www.route-industriekultur.ruhr: Hebeturm „Homberg-Ruhrorter Rheintrajektanstalt“ (Abgerufen: 29.7.2017, Inhalt nicht mehr verfügbar 07.11.2023)

rheindex.ultramarin.nl: Private Seite zum Eisenbahnhafen Homberg/Ruhrort (Abgerufen: 29.7.2017, Inhalt nicht mehr verfügbar 07.11.2023)
www.historisches-homberg.de: Homberger Geschichte: Die Eisenbahntrajektanstalt Homberg-Ruhrort (Abgerufen: 29.7.2017, Inhalt nicht mehr verfügbar 07.11.2023)

Literatur

Colom Gottwald, Vicente (1991): Der Ruhrorter Hafen, Technik und Innovation 1800-1870. (Duisburger Forschungen 39.) Duisburg.

Höpfner, Hans-Paul (1986): Eisenbahnen. Ihre Geschichte am Niederrhein. S. 28-29, Duisburg.

Schlieper, Hans (2009): Eisenbahntrajekte über Rhein und Bodensee. Düsseldorf.

Unverdorben, Hartwig / Freundeskreis lebendige Grafschaft e.V., Duisburg (Hrsg.) (1986): Verkehrszentrum am linken Niederrhein, Hombergs unerfüllt gebliebener Traum. In: Jahrbuch für Rheinhausen und Umgebung 1986/87, o. O.

Weishaupt, Theodor (1857): Die Homberg-Ruhrorter Rheintraject-Anstalt. mit 18 Kupfertafeln. In: Zeitschrift für Bauwesen mit Atlas, 8, Berlin.

Werner, Ernst (1979): Eisenbahntrajekt über den Rhein bei Rheinhausen. Duisburg.

Werner, Ernst (1970): Die Ruhrort-Homberger Rhein-Trajektanstalt. In: Duisburger Forschungen 14, Duisburg.

Eisenbahntrajekt Homberg Ruhrort

Schlagwörter: Eisenbahnfähre, Turm (Bauwerk), Hafenbecken
Ort: 47198 Duisburg - Homberg, Ruhrort
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Ortsfestes Denkmal gem. § 3 DSchG NW
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1852
Koordinate WGS84: 51° 27 20,75 N: 6° 43 7,19 O / 51,45577°N: 6,71866°O
Koordinate UTM: 32.341.502,25 m: 5.702.978,22 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.549.995,53 m: 5.702.596,35 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Eisenbahntrajekt Homberg Ruhrort“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-271093 (Abgerufen: 1. November 2026)

Copyright © **LVR**