Godorfer Hafen

Hafen Wesseling

Rheinwerft Wesseling

Schlagwörter: Hafen
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Denkmalpflege
Gemeinde(n): Köln
Kreis(e): Köln
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Hafen Wesseling (2020)
Fotograf/Urheber: Norbert Gilson



Entwicklung des Hafens durch den Braunkohlenabbau

Die zu Beginn des 20. Jahrhunderts errichtete „Rheinwerft Wesseling“ verdankt ihren Aufstieg der Verschiffung von Braunkohlenbriketts aus dem südlichen rheinischen Braunkohlenrevier. 60 Jahre lang war Wesseling für die Briketts das „*Tor nach Europa*“. Ausgangspunkt für die Anlage des Umschlagplatzes waren Pläne, im Zuge der seit 1891 diskutierten Rheinuferbahn zwischen Köln und Bonn auch einen Umschlagplatz für den Export der klassischen „Eisenbahn-Massengüter“ aus der Region – außer landwirtschaftlichen Erzeugnissen vor allem Braunkohlenbriketts, Tonröhren, Tonplatten und Ziegel – zu schaffen. Als die neue „Rheinwerft“ im November 1901 in Betrieb ging, waren die Standorte des südlichen Braunkohlenreviers über eine acht Monate zuvor eröffnete, von Brühl-Vochem ausgehende und mit einem Dreischienengleis ausgestattete Bahnstrecke, die „Querbahn“, mit der Umschlagsstelle in Wesseling verbunden. Ausgestattet mit zwei parallelen Gleisen für die Güterwaggons und einer 30 m langen Kranbahn, auf der sich auf Gleisen ein 4-Tonnen-Dampfkran bewegte, bewältigte die Anlage im ersten vollen Betriebsjahr 1902 einen Umschlag von 6.000 t Briketts. Die jährlichen Umschlagmengen stiegen mit dreistelligen Zuwachsraten an und mit dem bis 1921 auf zehn Kräne, unter ihnen zwei elektrische betriebene, erweiterten Bestand von Hebezeugen erreichten sie 1923 eine Menge von 1,7 Millionen Tonnen.

Technische Ausstattung

Zum Erfolg des Brikettumschlagsplatzes insgesamt beigetragen hat nicht zuletzt die technische Perfektion der Umschlaganlagen, die für eine schonende Brikettverladung ohne Qualitätsverlust, etwa durch Abrieb oder Bruch, sorgten. Eine wichtige Rolle spielten dabei die von der Köln-Bonner Eisenbahn (KBE) entwickelten und erstmals 1913 eingesetzten Kübelwagen. Die zur Kühlung aus durchlöcherten Blechen gestalteten Kübel wurden in den Brikettfabriken mit höhenverstellbaren Förderbändern beladen, in Wesseling durch die Kräne von den Transportwagen abgehoben und erst nach Absenkung auf den Schiffsboden geöffnet, so dass die Briketts jeweils ohne große Fallhöhen bewegt wurden. Bis 1923 erhöhte sich der Bestand dieser Spezial-Güterwaggons auf 413. Die Umladekapazitäten pro Kran konnten dadurch auf bis zu 180 t pro Stunde gesteigert werden. Die Verschiffung lief seit 1918 unter der Regie der Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke mbH (Verges), Vorläuferin der 1935 gebildeten Reederei Braunkohle GmbH, die sich mit 19 Schleppdampfern und 44 Kähnen mit insgesamt 72.000 t Ladekapazität zu

einer der größeren Rheinreedereien entwickelte.

Erweiterung der Hafenanlagen in den 1920er Jahren

Dem Wunsch nach einer zusätzlichen Erweiterung der Krananlagen stimmte die Rheinstrom-Bauverwaltung Anfang der 1920er Jahre nur unter der Bedingung zu, dass zur Entlastung der Anlegestellen an der Kaimauer ein Hafenbecken von mindestens 5 ha Größe angelegt würde. Nach Abschluss der im Mai 1922 begonnenen Ausbauarbeiten konnte der neue „Rheinhafen Wesseling“ zum 1. Mai 1928 eröffnet werden. Auf der rund 35 m breiten Halbinsel, die das neue 600 m lange und 70 m breite Hafenbecken vom Rhein trennte, entstanden neue, im Endausbau mit zehn leistungsfähigen Kränen bestückte Anlegestellen, die als 50 bis 70 m lange Stahl- oder Betonkonstruktionen, später auch als Spundwand-Vorbauten gestaltet waren. Am südwestlichen Ende des Hafenbeckens hatte die Verges 1924 nach Plänen von W. Böhm ein bis heute erhaltenes Verwaltungsgebäude errichten lassen. Mit dem weiteren Ausbau der Verladekapazitäten erreichte der Brikettumschlag mitten im Zweiten Weltkrieg 1943 mit 3,86 Millionen Tonnen seinen Höhepunkt.

Wesselinger Hafen in der Nachkriegszeit

Trotz Beschädigungen an den Hafen- und Krananlagen durch Luftangriffe 1944 und im Frühjahr 1945 lief der Brikettumschlag kurz nach Kriegsende im Mai 1945 bereits wieder an und die Transporte in den Rhein-Main-Neckar-Raum und nach Basel kamen erneut in Gang. Mit Unterstützung der 1950/51 neu montierten, elektrischen Wipperkräne pendelte sich der jährliche Brikettumschlag – 98,7% der gesamten Umschlagleistung des Hafens – auf rund 3 Millionen ein. Nachdem diese Marke 1958 zum letzten Mal erreicht worden war, ging der Brikettumschlag in den 1960er Jahren drastisch zurück und spielte in den 1990er Jahren keine bedeutende Rolle mehr.
Mit der Eröffnung des neuen Hafenbeckens II – zugleich mit der Inbetriebnahme der neuen Shell-Raffinerie in Köln-Godorf im Juli 1960 – wurde der Hafen zum Ölumschlagplatz, jetzt unter dem Namen „Rheinhafen Wesseling/Godorf“. Ein 1981/82 aufgestellter Vollportal-Blocksäulenkran besorgt seitdem den Stückgut- und Massengüterumschlag. Seit 1992 betreibt die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) den Rheinhafen Wesseling/Godorf ebenso wie die übrigen Kölner Häfen und Eisenbahnstrecken der Hafenbahn.

Schiffsunglück 1969

Am 2. April 1969 geriet im Godorfer Hafen das mit 945 Tonnen Butadien-Flüssiggas beladene Tankschiff *Chemgas 10* in Brand und explodierte schließlich. Eines der neun Besatzungsmitglieder kam dabei ums Leben und es dauerte elf Tage, bis die Gefahr gebannt war.

(Norbert Gilson, Büro für technikhistorische Forschung und Beratung / Aachen; Institut. Industrie – Kultur – Geschichte – Landschaft, 2020)

Internet

de.wikipedia.org: Unfälle der Binnenschifffahrt (abgerufen 05.07.2021)

Literatur

Berger, Joachim; Hecht, Fritz (1998): Häfen in Köln. 100 Jahre Rheinauhafen. Köln.

Drösser, Wolfgang (2003): „Rheinbraun“ in Wesseling. In: Blätter zur Geschichte der Stadt Wesseling, V, Bonn.

Godorfer Hafen

Schlagwörter: Hafen
Straße / Hausnummer: Mühlenhof
Ort: 50997 Köln - Godorf
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Denkmalpflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1901 bis 1928
Koordinate WGS84: 50° 50 53,1 N: 6° 58 58,62 O / 50,84808°N: 6,98295°O
Koordinate UTM: 32.358.008,67 m: 5.634.869,81 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.569.268,79 m: 5.635.207,00 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: Norbert Gilson, „Godorfer Hafen“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-328362 (Abgerufen: 8. November 2026)

Copyright © **LVR**