Eisenbahntrajekt Rheinhausen–Hochfeld

Kultushafen

Rheinische Bahn

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



Die Rheinische Eisenbahn von Meerbusch-Osterath nach Dortmund wurde zwischen 1866 und 1874 eröffnet. Gedacht war sie als Konkurrenz zu bestehenden Bahnlinien und zur Erschließung des Verkehrspotentials des Ruhrgebietes sowie für die Verbindung in den linksrheinischen Raum und weiter an die Nordseehäfen in Belgien und den Niederlanden. Für die Querung des Rheins war eine Brücke geplant, die jedoch zunächst nicht gebaut werden durfte. Daher richtete man das Trajekt von Rheinhausen nach Hochfeld ein.

Geschichte bis 1874
Das Trajekt
Kultushafen
Hinweise, Links, Literatur

Geschichte bis 1874

Der rechtsrheinische Raum zwischen Köln, dem Ruhrgebiet und weiter nach Norddeutschland und Mitteldeutschland war durch die Bahnstrecken der Cöln-Mindener Eisenbahn und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn weitgehend erschlossen. Im linksrheinischen Raum hatte die Rheinische Eisenbahn ihre Strecke von Köln über Krefeld und Kleve und weiter in die Niederlande bis 1863 eröffnet. Es fehlte eine direkte Verbindung der linksrheinischen Bahn mit dem Ruhrgebiet.
Die Rheinische Eisenbahn Gesellschaft unter ihrem Direktor Gustav Mevissen (1815-1899) suchte den Anschluss an das aufstrebende Wirtschaftsgebiet an der Ruhr. Das Geschäft mit dem Transport von Kohlen und Erzen war sehr lukrativ, wurde jedoch von den beiden rechtsrheinischen Bahngesellschaften und der Schifffahrt auf dem Rhein beherrscht. 1862 wurde daher eine Zweigbahn von Osterath nach Essen vorgeschlagen; der Vorschlag fand die Unterstützung der Städte Krefeld und Duisburg. Die Querung des Rheins war als Brücke projektiert. Die Städte und Gemeinden, aber auch die Firmen und Industriebetriebe im Ruhrgebiet hofften auf Konkurrenz zu den bestehenden Transportangeboten, vor allem zur Verminderung der Transportkosten. Die Bezirksregierung in Düsseldorf erteilte im Juli 1863 die Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke; die Bauarbeiten begannen zeitnah.
Auf der linken Rheinseite begann die neue Strecke in Osterath und führte über Uerdingen und Rheinhausen zum Rhein. Erste

Abschnitte der Rheinischen Bahn konnten bereits am 23. August 1866 eröffnet werden, zwischen Osterath und Lohbruch (Höhe Krefeld-Linn) (heute an der Strecke von Neuss nach Rheinhausen; *nach Wikipedia*). Weitere Abschnitte lagen zwischen Hochfeld Süd und Essen-Nord bzw. zwischen Linn und Rheinhausen (*nach Bahnarchiv NRW*).

Das Trajekt

Die Querung des Rheins musste als Trajekt geplant werden, da eine Brücke zur damaligen Zeit nicht erlaubt wurde. Dem Plan standen militärstrategische Überlegungen gegenüber, die den Rhein als Verteidigungslinie gegen Frankreich festgelegt hatten. Eine feste Brücke hätte dem Feind im Westen einen leichten Übergang über den Rhein und damit ins Reich ermöglicht.
Die Bahngesellschaft konnte beim Bau des Trajektes auf Erfahrungen zurückgreifen, die sie beim Bau des Trajekt von Spyck nach Welle an der Strecke von Kleve nach Zevenaar machen musste. Da man auf der neuen Strecke mit einem großen Anteil an Güterverkehr rechnete, plante man fünf Fährstraßen auf beiden Seiten des Rheins. Und es wurden an beiden Rheinseiten Hafenbuchten angelegt. Dadurch konnten die Fährschiffe in ruhigeren Gewässern anlanden als im direkten Flussverlauf. Auf Hochfelder Seite wurde für die Anlage des Fährhafens die Mündung des Dickelsbaches ausgebaggert und die Ufer befestigt. Am östlichen Ende befanden sich die Fährstraßen. Zeitgleich und mit gleicher Zufahrt vom Rhein wurde der zweite Frachthafen (*Südhafen*) südlich davon angelegt.
Auf beiden Rheinseiten legte man Rangierbahnhöfe an. Mit der staatlichen Konzession vom 19. Dezember 1865 war auch die Möglichkeiten des Baus von weiteren Hafenanlagen verbunden. Dies wurde auf der Duisburger Seite realisiert, mit zwei Hafenanlagen zum Umschlag von Ladungen vom Schiff auf Güterwaggons.
Jede der fünf Fährstraßen sollte ein eigenes Führungsseil mit 65 Millimetern im Durchmesser messenden gusseisernen Seilen erhalten. Die Zugseile maßen 33 Millimeter im Durchmesser. Alle Seile wurden von der Firma Felten & Guilleaume in Köln geliefert. Die auf den Schiffen montierten Dampfmaschinen leisteten rund 30 PS und dienten dem Antrieb der Seilscheiben, über die das Zugseil lief.
Es wurden 1866 fünf Fährschiffe – Ponten mit Dampfmaschinen angeschafft. Sie waren von der Kölner Firma Maschinenanstalt in Köln-Bayenthal gebaut bzw. umgebaut worden. Die Dampfkessel stammten von der Firma Gebrüder Schulz, Maschinenfabrik & Kesselschmiede in Mainz. Die Schiffe bekamen die Namen *Ruhr*, *Lahn*, *Mosel*, *Rhein* und *Eisponte*. Die ersten drei Ponten mit 47 Metern Länge konnten jeweils acht Güterwagen oder fünf Personenwagen transportiert. Die *Rhein* war mit 63 Metern das längste Schiff und konnte zehn Güterwagen bzw. sieben Personenwagen laden. Die *Eisponte* war das kürzeste Schiff mit 32 Metern Länge. Es handelte sich um das in Spyck ausgemusterte und umgebaute Dampfschiff aus dem dortigen Probebetrieb. Nach einem erneuten Umbau auf 63 Metern Länge wurde sie erfolgreich im Dienst eingesetzt. Sie war unter anderem Vorbild für die Trajektboote in Bonn und Ungarn (zwischen Combos und Erdöd, heute Vojvodina/Ostkroatien).
Auf beiden Seiten des Rheins gab es in den Fährstraße fahrbare Landungsbrücken, die den jeweiligen Wasserständen angepasst werden konnten. Hier legten die Fährboote an und verbanden über gesonderte Gleisstücke die Gleisanlagen an Land und auf den Booten. Die trajektierten Wagen wurden von Dampflokomotiven und zwei Zwischenwaagen auf das Schiffe gedrückt bzw. von Schiff herunter gezogen. Somit wurde vermieden, dass die schweren Lokomotiven auf die Fährboote fuhren (das Trajektieren von einzelnen Lokomotiven war natürlich möglich).

Im Juli 1866 begannen erste Probefahrten. Offiziell eröffnet wurde das Trajekt am 23. August 1866, zunächst nur im Güterverkehr. Erste Personenwagen wurden am 1. September 1866 trajektiert. Zu diesem Zeitpunkt waren erst zwei der geplanten fünf Fährstraßen vollendet. Zwei weitere kamen 1867 in Betrieb, die fünfte wurde nicht mehr gebaut. Für den normalen Verkehr waren zwei Fährstraßen ausreichend.
Das Trajekt war vor allem in Güterverkehr von Beginn an erfolgreich. Da zugleich die Rheinische Bahn den *Einpfennig-Tarif pro Meile* für Kohlentransporte einführte, sanken in Folge die Transportkosten für Kohlen und somit auch die Kohlenpreise um 10 bis 15 Prozent. Die reine Fährzeit betrug zwischen sechs und 15 Minuten, je nach Wasserstand. In der Zeit der Querung des Flusses war der rheinseitige Verkehr unterbrochen. Die Fahrgäste der Personenzüge verblieben während des Trajekts in den Wagen.
Von Beginn an behinderten Eisgang, Hochwasser und Stürme den Trajektverkehr. Hinzu kamen Sand- und Kiesverfrachtungen, die die Fährhäfen verschlicken ließen. Trotzdem konnten enorme Transportleistungen erzielt werden. Im Jahr 1873 wurden 1,4 Millionen Tonnen Kohle befördert. Dazu wurden 350.744 Wagen trajektiert. Im Bahnhof Rheinhausen gab es 49 Eisenbahner, im größeren Bahnhof Hochfeld waren es 105 Eisenbahner. Auf der Rheinhausener Seite waren es 2720 Meter Gleise mit 62 Weichen, im Hochfelder Bahnhof 3953 Meter Gleise mit 91 Weichen. Die Besatzung einer Ponte bestand aus fünf Männern, dem Schiffsführer, dem Maschinisten, dem Heizer und zwei Matrosen.

Die Trajektierung von Güterwagen endete mit der Eröffnung der neuen Rheinbrücke am 24. Dezember 1873. Letzte Personenwagen setzte man am 14. Januar 1874 über. Im Juli 1877 bot die Rheinische Eisenbahn fünf Fährboote zum Verkauf an, die *Emscher* und die *Rhein* vom Rheinhausener Trajekt und die *Maas*, *Yssel* und *Waal* vom Spyker Trajekt. Die anderen Rheinhausener Fährboote *Lahn*, *Ruhr* und *Mosel* versetzte man nach Spyck.
Auf Hochfelder Seite wurde der ehemalige Trajekthafen zu einem Hafenbecken (Kultushafen) erweitert. Das Hafenbecken auf der Rheinhausener Seite verfüllte man bis 1878.

Die Eröffnung der gesamten Bahnstrecke von Osterath nach Essen RhE (Rheinischer Bahnhof, heute Essen-Nord) war für den Juli 1866 vorgesehen. Wegen des Ausbruches des preußisch-österreichischen Krieges am 14. Juni 1866 wurde die Eröffnung der Bahnstrecke auf den 1. September 1866 verlegt.

Kultushafen

Nach Aufgabe des Fährhafens baute die Rheinische Eisenbahn zwischen 1873 und 1875 das Hochfelder Hafenbecken zu einem Frachthafen mit Bahnanschluss um. Eingeweiht wurde er im November 1875 durch den preußischen Kultusminister Adalbert Falk (1827-1900). Seine Amtsbezeichnung wurde auf den Namen *Kultushafen* übertragen.
Der neue Hafen stand in direkter Konkurrenz zu den bereits bestehenden Häfen in Duisburg und Ruhrort. Von Hochfeld aus gab es gute Bahnanschlüsse an die Unternehmen, wie die Niederrheinische Hütte, die Johannishütte, die Duisburger Kupferhütte, die Friedrich-Alfred-Hütte von Krupp usw. Diese Anschließer profitierten auch von den günstigen Tarifen, die die Rheinische Eisenbahn bot. Die Erschließung erfolgte über den Güterbahnhof bzw. Hafenbahnhof Hochfeld.

1912 verlor der Kultushafen seine Eigenständigkeit und wurde von der Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen übernommen. Im Zweiten Weltkrieg kam es zu erheblichen Zerstörungen, die in der Nachkriegszeit wieder behoben wurden.

Aktuell werden der Hafen und die Bahnanlagen nicht mehr regelmäßig genutzt. Somit ergeben sich städtebauliche Chancen und Ansprüche. Daher soll das Gebiet mit Mitteln aus dem Förderprogramm „Förderung von Investitionen in nationale Projekte des Städtebaus“ umgebaut werden. Die Umgestaltung des Kultushafen in Duisburg ist Premiumprojekt der Bundesförderung des Städtebaus und der Duisburger Beitrag zur Internationalen Gartenausstellung (IGA) 2027.
„Das östliche Kopfende des Kultushafens soll zu einem neuen, für die Öffentlichkeit zugänglichen, multifunktionalen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden, der die exponierte Wasserlage erlebbar macht und die Entwicklungsstrategie 'Duisburg an den Rhein' stärkt. Weitere Maßnahmen sind die Einbindung der Wegebeziehungen an die angrenzenden Flächen. Während der IGA 2027 wird der Kultushafen in den eintrittspflichtigen Bereich der Gartenausstellung einbezogen. Ein serpentinenartiger, barrierearmer Weg ermöglicht den Zugang in Wassernähe. Am unteren Ende der Rampe soll ein Aufenthaltsbereich in Form einer Terrasse entstehen. Das Areal soll sich als Sukzessionsfläche naturnah entwickeln. Die Dickelsbachmündung wird bis zur neuen Spundwand in das Hafenbecken verlängert werden. Auf der oberhalb der Rampe anschließenden, ebenen Fläche soll ein gastronomisches Angebot etabliert werden“ (nach duisburg.de).

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2023)

Hinweise

Das Objekt „Eisenbahntrajekt Rheinhausen – Hochfeld, Kultushafen“ ist wertgebendes Merkmal des historischen Kulturlandschaftsbereichs Rheinhausen (Kulturlandschaftsbereich Regionalplan Ruhr 071).
Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Eisenbahnen am Unteren Niederrhein“ 2023 erstellt.

Internet

www.duisburg.de: Kultushafen und iga 2027 (Abgerufen 05.11.2023)
de.wikipedia.org: Kultushafen Duisburg (Abgerufen 05.11.2023)
www.kultushafen-bewahren.de: Private Seite von Heinz Kuhlen, Duisburg: Geschichte des Kultushafen (Abgerufen 05.11.2023)

Eisenbahntrajekt Rheinhausen–Hochfeld

Schlagwörter: Eisenbahnfähre, Fähre
Ort: Duisburg / Deutschland
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:25.000 (kleiner als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1866, Ende 1874
Koordinate WGS84: 51° 24 26,9 N: 6° 45 4,07 O / 51,40747°N: 6,75113°O
Koordinate UTM: 32.343.592,84 m: 5.697.538,51 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.552.307,36 m: 5.697.246,15 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber, „Eisenbahntrajekt Rheinhausen–Hochfeld“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-345892 (Abgerufen: 6. November 2026)

Copyright © **LVR**