Rheinbrücke Hochfeld

vormals Eisenbahn-Fährtrajekt

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



Rheinbrücke Rheinhausen/Hochfeld (2006)
Fotograf/Urheber: Gelhar, Martina



Die erste Brücke von 1872/74

1866 baute die Rheinische Bahngesellschaft eine Ost-West-gerichtete Bahnstrecke von Osterrath (Krefeld) über Mülheim nach Essen. Die Querung des Rheins erfolgt wie im Norden bei Ruhrort über ein Trajekt (Eisenbahnfähre), da die preußische Regierung eine feste Rheinbrücke mit Hinblick auf den „Feind“ in Frankreich verbot.
Nach dem deutsch-französischen Krieg durfte eine Brücke gebaut werden (1872-74), wodurch die Bahnstrecke leistungsfähiger und schon bald frequentierter wurde als die nördlich über Ruhrort verlaufende, die weiterhin eine Fährverbindung nutzte. Um im Kriegsfall die Brücke unterrechen zu können, wurden umfangreiche Maßnahmen ergriffen, so zum Beispiel der Bau von Verteidigungstürmen auf beiden Brückenköpfen. Diese sowie die gemauerte Vorflutbrücke (16 Bögen auf Rheinhausener Seite) sind erhalten.

In der Folge entstanden beiderseits des Rheins Rangierbahnhöfe zum Sammeln der Waggons. Auf Hochfelder Seite wurde noch Jahr 1874 der ehemalige Trajekthafen zum 'Kultushafen' umgebaut. Zum erweiterten Kohleumschlag wurden folgend der Nord- und Südhafen angelegt (Nordhafen nicht erhalten) sowie der Rangierbahnhof zum Güterbahnhof Hochfeld ausgebaut. Damit war die Versorgung des Duisburg-Hochfelder Industriegebiets mit Kohle bzw. Koks sichergestellt (von Roden 1970).

Die zweite Brücke

Erst nach dem Ersten Weltkrieg wurde mit dem Neubau einer Brücke begonnen. Planungen datierten aus der Vorkriegszeit, wurden kriegsbedingt aber nicht ausgeführt. Der Neubau wurde notwendig, da sich durch die Verkehrsbelastung Brückenschäden ergaben. Die Umsetzung der ursrünglichen Pläne einer viergleisigen Ausführung wurden durch die Bestimmungen des Versailler Vertrags allerdings verhindert. Einzig der Strompfeiler für die viergleisige Brücke (Baubeginn 1918/19) ist erhalten. Die alte Brücke wurde bis auf die linksrheinischen Brückenpfeiler abgerissen.

Die neue Brücke wurde als Stahlkonstruktion von der Duisburg Brückenbauanstalt Harkort, der Friedrich-Alfred Hütte in Rheinhausen und einem Dortmunder Unternehmen ausgeführt. Sie erhielt auf Rheinhausener Seite 15 Flutöffnungen.

Die dritte Brücke von 1949

1945 sprengten deutsche Einheiten die Brücke, um den heranrückenden Alliierten den Rheinübergang zu erschweren. Die wiederverwertbaren Brückenteile wurden durch die Gutehoffnungshütte restauriert und in den kurz nach Kriegsende beginnenden Neubau der Brücke integriert.

„Brückenschläge“

Bereits durch die Trajektverbindung verlor der Rhein seine trennende Wirkung, aber durch diese erste feste Rheinbrücke wurde eine dominante physische Grenze des Ruhrgebiets - die heute oft noch eine psychologische Grenze darstellt - endgültig überwunden (Gelhar 2005).

Kulturhistorische Bedeutung

An dieser Brücke ist ihre historischen Entwicklung noch gut ablesbar. Der Kultushafen gibt als ehemaliger Trajekthafen Zeugnis von der Technik der Rheinquerung vor dem Brückenbau. Zusammen mit der in Funktion befindlichen Brücke, der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs Hochfeld und dem Südhafen (der Nordhafen ist nicht erhalten) bilden zusammen ein Ensemble von historischem Zeugniswert für die Geschichte der Rheinquerungen durch die Eisenbahn. Für Duisburg ist dieser historische Zeugniswert besonders hoch, da es sich um die erste und älteste Eisenbahnbrücke der Stadt über den Rhein handelt.

Die entwicklungsgeschichtliche Verbindung mit dem ältesten Industriegebiet der Stadt Duisburg in Hochfeld ist durch die räumliche Nähe und die Sichtbeziehungen ablesbar. Als verbindendem Element zwischen dem links- und rechtsrheinischen Ruhrgebiet kommt der Brücke eine hohe wirtschaftsgeschichtliche und psychologische Bedeutung zu. Die Brücke gab zudem einen großen Ausschlag zur Ansiedlung der Friedrich-Alfred-Hütte (Krupp Hüttenwerk Rheinhausen) in Duisburg-Rheinhausen (siehe Tor 1 des ehemaligen Hüttenwerks Rheinhausen).

(Martina Gelhar, Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V., 2013)

Internet

www.route-industriekultur.de: Route der Industriekultur, Duisburg-Hochfelder-Eisenbahnbrücke (Abgerufen: 08.03.2013)

Literatur

Gelhar, Martina (2005): Die „Route der Industriekultur“ am südlichen Niederrhein. (Reihe Wissenschaft, Band 24.) Bergisch Glabach.

Roden, Günter von (1970): Geschichte der Stadt Duisburg - Das alte Duisburg von den Anfängen bis 1905. S. 208f, Duisburg.

Rheinbrücke Hochfeld

Schlagwörter: Eisenbahnbrücke, Strom (Fließgewässer), Eisenbahnfähre
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:25.000 (kleiner als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1872 bis 1874
Koordinate WGS84: 51° 24 26,35 N: 6° 44 30,07 O / 51,40732°N: 6,74168°O
Koordinate UTM: 32.342.935,41 m: 5.697.541,81 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.551.650,27 m: 5.697.222,54 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: Martina Gelhar, 2013, „Rheinbrücke Hochfeld“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-60369-20130205-4 (Abgerufen: 22. November 2026)

Copyright © **LVR**