Trajektturm Homberg

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



Trajektturm mit ehemaligem Eisenbahnhafen und Schulschiff Rhein in Duisburg-Homberg (2006)
Fotograf/Urheber: Gelhar, Martina



Historie

Am linken Hochufer des Rheins liegt der heutige Duisburger Stadtteil Homberg, gegenüber dem rechtsrheinischen Ruhrort. Durch die geographische Grenze des Rheins bedingt bestand über lange Zeit hinweg eine Orientierung Hombergs zum linken Niederrhein und zur Textilindustrie in Krefeld und Mönchengladbach (Haase 1999, S. 163). Eine engere Verbindung zu Ruhrort bildete sich erst mit Eröffnung des Trajektverkehrs 1856, auch wenn bereits seit 1852 eine an Seilen gezogene Eisenbahnfähre den Rhein überquerte. Aus dieser Zeit stammen die beiden Hafenbecken („Eisenbahnhäfen“) und Rampen auf Homberger und Ruhrorter Seite. Auch Reste des Gleisnetzes sind erhalten.

Der Rhein bildete über Jahrhunderte hinweg eine naturräumliche, technologische und wirtschaftliche Barriere (Haase 1999, S. 66; vgl. Burkhard 1977), die erst durch die Entwicklung der Bahntechnologie überwindbar wurde. Sie ermöglichte auch das allmähliche Übergreifen der Industrialisierung auf das linke Rheinufer, so dass sich Homberg (später zusammen mit Rheinhausen) gegen Ende des 19. Jahrhunderts zur *industriell-urbanen Westflanke des Ruhrgebiets* entwickeln konnte (Wehling 1990). Die Einwohnerzahlen spiegeln diese Entwicklung wider: Lebten 1808 noch 905 Einwohner in Homberg, waren es 1871 bereits 3135 und 1890 8042 (Hauptarbeitgeber: Zeche Rheinpreußen; Wehling 1994).

1841 wurde die Bahnlinie Krefeld-Homberg der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahngesellschaft eröffnet, die Strecke der Köln-Mindener Bahngesellschaft führte seit 1848 über ein Stichgleis von Oberhausen nach Ruhrort. Die Trajekt-Verbindung ist das Ergebnis eines 1847 geschlossenen Vertrags beider Bahngesellschaften über eine Rheinquerung mittels einer Dampffähre. Damit gelangte die Steinkohle aus dem Ruhrgebiet schneller als bisher in die Absatzgebiete am linken Niederrhein (Krefeld, Mönchengladbach). Der Steinkohlenbergbau auf linksrheinischem Gebiet hatte zu dieser Zeit noch nicht begonnen.

Funktionsweise

Vor Eröffnung des Trajekts wurden die Eisenbahnwaggons über eine schiefe Ebene zum Fluss hinuntergelassen – ein Verfahren,

dass sehr unfallträchtig war und sich bei Hochwasser nicht durchführen ließ. Der Trajektturm verfügte über eine hydraulische Anlage, die wie ein Aufzug funktionierte und wie so viele technische Errungenschaften ihrer Zeit aus Großbritannien angeliefert wurde. Die Fährkapazität betrug 200 Waggons am Tag.

Wahrzeichen Hombergs bis heute

Ähnlich wie bei den Malakofftürmen der Zechen (zum Beispiel Zeche Rheinpreußen I/II) ist auch beim Homberger Trajektturm die Anlehnung an die Burgenarchitektur unverkennbar. Mitte des 19. Jahrhunderts bis 1880 war diese prestigeträchtige Gestaltungsweise von Industriebauten im Ruhrgebiet weit verbreitet; der Homberger Turm ist ein sehr frühes Beispiel dafür (vgl. www.rheinische-industriekultur.de). Der Trajektturm wurde durch seine exponierte Lage am linken Rheinufer daher auch schnell zum Identifikationssymbol der von 1921 bis 1975 selbstständigen Stadt Homberg.

Ab 1873 erfolgt der Rheinübergang der Eisenbahn im Süden von Duisburg über die neue Rheinbrücke Hochfeld und brachte dem Trajekt Ruhrort einen ersten Bedeutungsverlust. Endgültig eingestellt wurde der Fährverkehr mit Eröffnung der nördlich gelegenen Eisenbahnbrücke in Duisburg-Baerl 1912 (vgl. www.route-industriekultur.de, Ruhrort-Homberger Trajektanstalt).

Ab 1928 wurde der Turm als Jugendherberge genutzt, heute ist er in Wohnungen aufgeteilt. Er ist Standort der Route der Industriekultur. Sein Ruhrorter Pendant wurde 1971 abgerissen.

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

Hinweis

Der Trajektturm Homberg ist wertgebendes Merkmal des Kulturlandschaftsbereichs „Ruhrort, Unteres Ruhrtal, Mülheim a.d. Ruhr" (Regionalplan Ruhr 065).

Internet

www.route-industriekultur.de: Regionalverband Ruhr: Route der Industriekultur - Ruhrort-Homberger Trajektanstalt (abgerufen: 17.04.2013)
www.rheinische-industriekultur.de: Walter Buschmann, Eisenbahn-Trajekthäfen Ruhrort und Homberg mit Trajektturm (abgerufen: 17.04.2013)
www.lwl.org: Landschaftsverband Westfalen-Lippe: "Wehrhafte„ Türme am Rheinufer (abgerufen: 17.04.2013)

Literatur

Burkhard, Wolfgang (1977): Abriß einer Wirtschaftsgeschichte des Niederrheins. S. 36ff., Duisburg.

Haase, Andrea (1999): Die Entwicklung des Duisburger Stadtraums. Der Einfluß von Innovationen auf Räume und Funktionen. S. 66, 163, Dortmund.

Wehling, Hans-Werner (1994): Werks- und Genossenschaftssiedlungen im Ruhrgebiet 1844-1939, Band II: Duisburg-Rheinhausen, Duisburg-Homberg/Ruhrort. S. 15, Essen.

Wehling, Hans-Werner (1990): Werks- und Genossenschaftssiedlungen im Ruhrgebiet 1844-1939, Dokumentationsband I: Kreis Wesel. S. 9, Essen.

Trajektturm Homberg

Schlagwörter: Turm (Bauwerk), Bahnübergang, Eisenbahnfähre
Straße / Hausnummer: Rheinanlagen
Ort: Duisburg - Homberg
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 1854 bis 1856
Koordinate WGS84: 51° 27 17,84 N: 6° 43 4,23 O / 51,45495°N: 6,71784°O
Koordinate UTM: 32.341.442,42 m: 5.702.889,85 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.549.939,36 m: 5.702.505,60 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, „Trajektturm Homberg“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-64371-20130418-2 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**