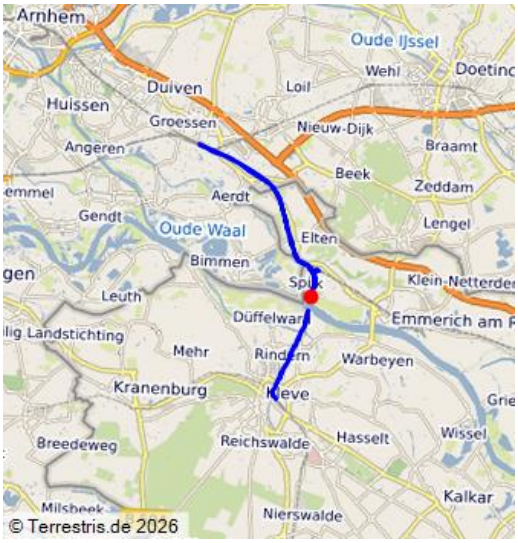
Eisenbahnstrecke von Kleve nach Zevenaar

Eisenbahntrajekt

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnfähre, Bahnhof, Schiff (Wasserfahrzeug)
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Emmerich am Rhein, Kleve (Nordrhein-Westfalen), Zevenaar
Provinz(en): Gelderland
Kreis(e): Kleve (Nordrhein-Westfalen)
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bewachsener Eisenbahndamm der ehemaligen Trajektbahn Kleve-Zevenaar neben der Straße bei Kleve (2016)
Fotograf/Urheber: Peter Burggraaff



Die Eisenbahnstrecke von Kleve nach Zevenaar mit dem Trajekt über den Rhein stellte die Verbindung zwischen der linksrheinischen Bahnstrecke von Köln nach Kleve und der rechtsrheinischen von Köln über Oberhausen nach Arnhem her. Sie wurde 1865 eröffnet und regulär bis 1926 betrieben.

Die Vorgeschichte der Bahnverbindung bis 1865
Die Zeit nach 1865 bis 1945
Die Zeit nach 1945
Das Trajekt und die Trajektboote
Betriebsstellen
Hinweise, Links, Literatur

Die Vorgeschichte der Bahnverbindung bis 1865

Der untere Niederrhein war im frühen 19. Jahrhundert nur unzureichend für den Verkehr erschlossen. Es gab wenige feste Straßen, Chausseen, über die der Landtransport und die Postkutschen fahren konnten. Der Rhein diente vor allem der internationalen Schifffahrt in die Niederlande. Die beiden Ufer waren durch lokale Fährverbindungen miteinander verbunden. Die Verbindung der beiden Städte Kleve und Emmerich erfolgte durch Straßen zum Rhein und durch die Fährverbindung über den Rhein. Eine Straße führte von Kleve nach Spyck, zum Hafen.
Im Jahr 1845 plante eine englische Gesellschaft eine Eisenbahnstrecke parallel zur Straße von Kleve nach Spyck. Die Fortführung über den Rhein sollte mit einer Eisenbahnfähre erfolgen. Von der rechten Rheinseite hätte es Anschlüsse nach Emmerich und Arnhem geben sollen. Von den zuständigen Behörden gab es jedoch keine Genehmigung, da vor allem Erfahrungen mit einer Fähre für Eisenbahnen fehlten (die älteste Eisenbahnfähre ist die über den Firth of Forth von 1850, Schlieper 2009, S. 4).

In den 1850er und 1860er Jahren war der untere Niederrhein von zwei Eisenbahnlinien erschlossen worden. Dies war rechtsrheinisch die Strecke der Köln-Mindener Eisenbahn (KME) von Oberhausen nach Emmerich und weiter nach Arnhem,

eröffnet 1856. Linksrheinisch verlief die Strecke der Rheinischen Eisenbahn (RhE) von Köln über Krefeld bis Kleve, eröffnet 1863. Beide Strecken waren unter der Voraussetzung eröffnet worden, das Rheinland mit den Niederlanden zu verbinden, auch um die Schifffahrt auf dem Rhein zu umgehen. Beide Bahngesellschaften standen in starker Konkurrenz zueinander, weshalb die beiden unterschiedlichen Streckenverläufe gewählt worden waren.
Der Rheinischen Eisenbahn fehlten noch die Verbindungen in die Niederlande. Es waren dabei zwei Strecken angedacht: zum einen die Verbindung von Kleve über Nijmegen nach Arnhem, zum anderen die Verbindung über den Rhein und Zevenaar nach Arnhem. In Arnhem bestand seit 1845 Anschluss an das niederländische Eisenbahnnetz. Die Verbindung nach Nijmegen konnte 1865 eröffnet werden, ohne Anschluss an das niederländische Eisenbahnnetz. Die Fortführung bis Arnhem wurde vom niederländischen Parlament abgelehnt, wegen zu hoher Kosten für zwei Brücken über Maas und Rhein. Diese Strecke nahm die Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen erst 1879 in Betrieb.
Bereits 1861 und erneut 1862 gab es Verhandlungen zwischen der RhE und der *Nederlandsche-Rhijnspoor Maatschappij* (NRS) um eine Verbindung von Arnhem über Kleve und Krefeld nach Köln. Der diesbezügliche Vertrag datierte vom 5. Juli 1862. Darin wurde die Linie der Strecke bestimmt, der Neubau einer unabhängigen Strecke zwischen Elten und Zevenaar und die Zugfrequenzen.
Nach der Eröffnung der Rheinischen Eisenbahn 1865 bemühte sich die niederländische NRS verstärkt um eine Verbindung zur neuen Bahnlinie in Kleve. Zur Prüfung der Voraussetzungen wurde eine Kommission gegründet. Eine besondere Schwierigkeit bestand durch die notwendige Querung des Rheins. Hier bot sich der Bereich bei Spyck an, da hier die preußische Verwaltung eine Verringerung der Strombreite vorgenommen hatte. Und zwischenzeitlich gab es Erfahrungen mit Eisenbahnfähren in England, sodass diese Technik erprobt war und zur Verfügung stand. Man entschied sich für Trajektboote, die die Fahrt über den Fluss unternehmen konnten.
Größere bauliche Anforderungen gab es vor allem auf der deutschen Seite mit der Querung des Altarms des Rheins bei Griethausen sowie der Wild bei Elten.
Seitens der Genehmigungsbehörde gab es keine größeren Hindernisse. Die Verbindung wurde grundsätzlich begrüßt. Eine feste Brücke über den Rhein verbot sich allerdings aus militärischen Gründen. Auf niederländischer Seite stand zudem der Schutz der eigenen Rheinschifffahrt im Vordergrund.
Den Bau der Strecke führte auf Beschluss der beiden beteiligten Gesellschaften die niederländische Firma Hoeze durch. Die Gutehoffnungshütte in Sterkrade wurde beauftragt, die beiden Trajektschiffe und die beiden Brücken zu bauen.
Der niederländische Teil wurde am 9. März 1864 bahnamtlich abgenommen. Die neue Strecke führte von Zevenaar zunächst parallel zur vorhandenen Trasse von Arnhem nach Emmerich. In Elten gab es einen eigenen Bahnhof für die Trajektbahn.
Auf der rechten Rheinseite trennte sich die neue Strecke bei Wild von der nach Oberhausen. In einem Bogen wurde der Bahnhof Welle erreicht. Die Brücke über die Wild besaß sieben Flutöffnungen von 20 Metern Weite. Sowohl Bahndamm wie auch Brückenpfeiler waren für ein zweites Gleis vorgesehen, das aber nicht erbaut wurde; die Brücke war eingleisig.
Im Bahnhof Welle wurden die Wagen für die Rheinquerung bereit gestellt. Der Bahnhof besaß vier Gleise, von denen zwei bis zur Anlegestelle führten. Weiters gab es ein Empfangsgebäude mit Fahrkartenausgabe, Gepäckabfertigung und Aufenthaltsraum.
Vom Bahnhof verliefen die Gleise auf einer schiefen Ebene zur Anlegestelle der Trajektboote. Die unterschiedlichen Wasserstände konnten so ausgeglichen werden. Die Anlegestelle in Spyck war vergleichbar aufgebaut.

Auf deutscher Seite begannen die Arbeiten im Februar 1863, in Kleve beginnend. Die Strecke führte durch hochwassergefährdetes Gebiet, sodass besondere Aufwendungen erforderlich waren. Bei Griethausen lag dieHöhe der Trasse auf Deichkronenhöhe, anschließend wurde der Altarm auf einer hohen Brücke gequert. Vor hier aus fiel die Strecke auf Flutbrücken und einem langen Damm wieder auf die Höhe von Spyck ab.
Die Eisenbahnbrücke bei Griethausen hatte eine Gesamtlänge von 500 Metern. Der mittlere Teil hatte eine Länge von 100 Metern und querte einen Altarm des Rheins. Die Mindesthöhe über dem mittleren Wasserstand maß 7,7 Meter.
Der Bahnhof in Spyck war ähnlich wie der in Welle aufgebaut. Er besaß vier Gleise, zwei führten zur Anlegestelle der Boote. Es gab ein Empfangsgebäude mit den erforderlichen Einrichtungen.

Die baupolizeiliche Abnahme der Gesamtstrecke erfolgte am 29. März 1865, die Eröffnung folgte am **19. April 1865** für den Güterverkehr, am **21. April 1865** für den Personenverkehr.
Die Strecke war von Beginn an ein Erfolg. Ende 1865 gab es bereits Zuwächse von über 40 Prozent im Personenverkehr, um mehr als 700 Prozent im Güterverkehr.

Die Zeit nach 1865 bis 1945

Die Bahnverbindung war so erfolgreich, dass die niederländische NRS die Übernahme der gesamten Strecke beabsichtigte. Da die RhE jedoch Verluste befürchtete, wehrte sie sich gegen die Übernahme.
Die Eröffnung der Bahnverbindung von Arnhem nach Nijmegen am 15. Juni 1879 brachte Veränderungen im Bahnverkehr im Raum Kleve. Zwar gab es einen Rückgang der Verkehrsleistungen, er hielt sich aber im erwarteten Rahmen.
Zum 1. Januar 1866 hatte die Preußische Staatsbahnen die beiden Privatbahngesellschaften KME und RhE in Staatsbesitz übernommen. Die *Königliche Preußisch-Hessische Eisenbahn-Verwaltung* (KPEV) änderte ab 1887 die Verkehre am unteren

Niederrhein. Die Strecke von Oberhausen nach Arnhem wurde die Haupttrasse, die Verkehr von der Strecke über Kleve abzog. Die Verkehrsleistungen auf dem Trajekt nahmen stark ab. Als erstes wurden die durchgehenden Züge zwischen Köln und Zevenaar abgeschafft.
Bestehen blieben vier tägliche Zugverbindungen zwischen Zevenaar und Kleve. Durchgehende Güterzüge verkehrten nur noch bis 1888. Vermutlich in dieser Zeit wurde auch eines der beiden Trajektschiffe abgezogen.
1890 übernahm in den Niederlanden die staatliche *Staatsspoorwegen* (SS) die private NRS. Ein neuer Betriebsvertrag zwischen SS und KPEV von 1895 legte fest, dass die Strecke zwischen Elten und Welle von der Staatsspoorwegen betrieben wurde; die KPEV wurde dafür entschädigt. Die SS betrieb bereits die Strecke von der Grenze bis Emmerich im Auftrag der KPEV. Die gemeinsame Betriebsführung ermöglichte nun auch eine gleismäßige Verbindung beider Strecken. Somit konnte die Strecke zwischen Emmerich und Zevenaar, bis dahin mit zwei voneinander unabhängigen Gleisen, zweigleisig ausgebaut werden, die neue Strecke wurde am 1. November 1895 in Betrieb genommen. Die Strecke nach Kleve zweigte nun im Bahnhof Elten ab.
Im Jahre 1912 wurde wahrscheinlich der Trajektverkehr eingestellt (nach Roos 1983, 21). Andere Quellen geben das Jahr 1917 an. Zeitgleich wurde ein Trajektschiff in die Niederlande abgeschleppt und später dort verschrottet. Anstelle des Trajektes gab es nun ein Dampfboot für Passagiere. Diese mussten nun von den Bahnhöfen in Welle und Spyck zu Fuß das Fährboot erreichen. Über diese umständliche Verbindung beschwerten sich 1912 vor allem die Einwohner von Elten, da das zuständige Landgericht in Kleve saß. Daraufhin wurde 1912 das Fährboot angeschafft. Vermutlich in dieser Zeit wurde auch die Abfertigung von Gepäck und Expressgut im Bahnhof Welle aufgegeben.
Mit Beginn des Ersten Weltkrieges 1914 übernahm die preußische Staatsbahn die Betriebsführung auf den Strecken von der Grenze bis Emmerich bzw. Welle von den Staatsspoorwegen. Dies blieb auch nach dem Ende des Krieges 1918 so; die Zustimmung der 1917 gebildeten Zweckgemeinschaft, ab 1938 *Nederlandse Spoorwegen*, lag vor. Die Deutsche Reichsbahn übernahm ab 1920 den Betrieb.
Am 31. August 1926 stellte man den Fährbetrieb mit dem Dampfschiff ein. Am 1. September 1926 ruhte der Personenverkehr zwischen Elten und Welle. Die Gleisanlagen wurde um 1930 demontiert.
Die Strecke von Spyck nach Kleve wurde weiter betrieben.

Die Zeit nach 1945

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurde im Frühjahr 1945 die Strecke im Zuge der *Hawkins-Line* durch alliierte Truppen wieder in Betrieb genommen. Britische Pioniereinheiten nutzten die vorhandenen Gleise von Kleve bis zur Ölmühle in Spyck. Der Rhein wurde auf einer provisorischen Eisenbahnbrücke mit beweglicher Schifffahrtsöffnung gequert. Von Welle aus wurden die Gleise neu verlegt und bei Wild eine neue Kurve auf hohem Bahndamm zur Bahnstrecke Richtung Emmerich errichtet.
Die Pionier-Brücke wurde im Frühjahr 1946 von der Firma Hülskens aus Wesel demontiert.
Die Strecke von Kleve nach Spyck wurde zunächst von der Deutschen Reichsbahn, ab 1949 von der Deutschen Bundesbahn (DB) betrieben. Ab 1952 kamen Schienenbusse und Diesellokomotiven für den Güterverkehr zum Einsatz. 1960 stellte man den Personenverkehr von Kleve bis Spyck ein. Bei Rheinhochwasser jedoch wurde weiterhin Personenverkehr angeboten, da eine Straßenverbindung von Griethausen nach Spyck dann nicht vorhanden war.
Den Güterverkehr zur Ölmühle betrieb die DB weiter, auf Betreiben der Ölmühle Spyck. 1981 wurde auch dieser letzte Güterverkehr eingestellt.

Große Abschnitte des Bahndamms bei Griethausen sind noch erhalten. Ein bedeutendes verkehrsgeschichtliches Denkmal ist die Altrhein-Brücke, aktuell nicht begehbar. Der Bahndamm von 1945 zwischen Welle und der Strecke nach Wesel ist ebenfalls noch vorhanden.

Das Trajekt und die Trajektboote

Der Rheinischen Eisenbahn (RhE) diente die Fähre bei Plymouth für Straßenfahrzeuge als Vorbild für die zu verwendende Technik. Danach sollte ein Flussschiff genutzt werden, auf dem eine Lokomobile zur Bewegung der Kettenräder montiert war. Die Ketten waren im Fluss verlegt und an beiden Ufern befestigt. Seitlich an das Motorschiff waren zwei Ponten angeflanscht, auf denen die Eisenbahnwaggons transportiert werden konnten. Zwar waren Probefahrten in der Nähe von Koblenz erfolgreich. Aber die ungleich schwierigeren Flussverhältnisse am Niederrhein bedingten, dass diese Technik hier nicht funktionierte. Der Rhein war an dieser Stelle 600 Meter breit, die Ketten waren je 1320 Meter lang.
Auf beiden Ufern in Welle und Spyck hatte man auf den Bau von Hafenbecken verzichtet. Es wurden Schiefe Ebenen angelegt, mit verschiebbaren Brückenwagen konnten so die Schwankungen des Wasserstandes ausgeglichen werden. Die Ketten verlegte man am 15. Oktober 1863 durch den Rhein.
Die erste Trajekteinheit bestand aus einem Maschinenschiff, 28,25 Meter lang und 4,4 Meter breit. An beiden Seiten gab es je ein Kettenrad, dass von einer Dampfmaschine mit 40 PS Leistung angetrieben wurde. Über diese liefen die im Rhein liegenden Ketten, an denen sich das Maschinenschiff über den Rhein zog. Die Schiffsbesatzung bestand aus einem Schiffsführer, zwei Matrosen, einem Maschinisten und einem Heizer.
Die beiden Ponten waren bei der Firma Jakobi, Haniel & Huyssen in Sterkrade bestellt worden (später Gutehoffnungshütte Oberhausen). Diese trafen am 30. Oktober 1863 am Niederrhein ein. Es handelt sich um Prahme, Flachbodenschiffe von 52 Metern Länge und 7,85 Metern Breite. Auf dem Deck gab es je ein Gleis für fünf bis sieben Waggons (ohne Lokomotive).

Schon die erste Probefahrt und die Abnahmefahrt gingen schief; eine behördliche Erlaubnis wurde nicht erteilt. Auch weitere Erprobungen im Jahr 1863 brachten keine Lösung des Problems.
Zu Beginn des Jahres 1864 änderte man die Technik. Die beiden vorhandenen Ponten wurden mit einer Dampfmaschine mit 42 PS Leistung versehen, um einzeln über den Rhein fahren zu können. Sie wurden an zwei Stahlseilen befestigt, die im Rhein verlegt worden waren. Das stärkere Seil war das Führungsseil, das schwächere Seil das Antriebsseil. So konnten die Kräfte, die auf das Schiff und die Seile einwirkten, besser verteilt werden. Zudem wurden das Führungsseil durch mehrere, im Flussbett verankerte Leitseile gehalten. Dadurch blieben die Ponten während der Überfahrt auf geradem Kurs und trafen an den Ufern genau auf die Landebrücken. Nach weiteren erfolgreichen Erprobungen erfolgte die behördliche Abnahme am 24. März 1865. Der Betrieb konnte am 19. April 1865 eröffnet werden, der Personenverkehr am 1. Mai 1865.
Die Überfahrt dauerte vier Minuten, die Bereitstellung der Züge an den beiden Ufern wurde mit acht Minuten berechnet. Insgesamt dauerte die Trajektierung laut Fahrplan 20 Minuten. Jede Ponte konnte sechs Güterwagen oder fünf Personenwagen auf dem einen Gleis transportieren. Die Fahrgäste blieben während der Überfahrt in den Wagen.
Für den Übergang von der Ponte auf das Festland konstruierte man einen Brückenwagen (*Landebrücke*). Diese fuhr auf einem eigenen Gleis von 835 Millimetern Spurweite bis in den Rhein. Die keilförmige Brücke trug ein Bahngleis und ermöglichte über Schienenzungen den Übergang vom festen Gleis auf die Ponte. Die zu trajektierenden Eisenbahnwagen wurden von einer Dampflokomotive und zwei bis drei Zwischenwagen vom Bahnhof auf die Ponten geschoben bzw. von dort abgezogen.
1868 stationierte man eine dritte Ponte in Spyck als Reservefahrzeug.

Im Juli 1877 bot die Rheinische Eisenbahn die drei Ponten *Yssel*, *Maas* und *Waal* zum Verkauf an. Sie wurden ersetzt durch die größeren Ponten *Lahn*, *Ruhr* und *Mosel*, die vorher im Trajekt bei Rheinhausen eingesetzt waren.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 17 Kilometern auf (ohne Rheinquerung). Es gibt zwei Streckenkilometrierungen: die für die Gesamtstrecke beginnt in Kleve und endet in Elten; die für die beide Streckenteile getrennt in Kleve bzw. Welle.
(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Kleve
1,4	Hp Kellen
4,1	Hp Griethausen
–	Griethausener Eisenbahnbrücke
5,5	Bf Spyck
–	Trajekt
7,8 / 0,0	Bf Welle
–	Brücke über die Wild
–	Abzweig Richtung Emmerich/Wesel (1945-1946)
11,7 / 4,3	Bf Elten
7,2	Grenze Deutschland – Niederlande
12,2	Station Zevenaar (seit 1856)

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2011, 2023)

Hinweis

Die Eisenbahnstrecke von Kleve nach Zevenaar ist wertgebendes Merkmal des Kulturlandschaftsbereichs „Griethausen / Eisenbahndamm / Spoykanal" (Regionalplan Düsseldorf 003).
Der Text wurde im Rahmen des Projektes "Eisenbahnen am Unteren Niederrhein 2023 überarbeitet.

Internet

NRW-Bahnarchiv von André Joost: Strecke Kleve – Spyck (Abgerufen: 15.8.2023)
NRW-Bahnarchiv von André Joost: Strecke Welle – Elten (Abgerufen: 15.8.2023)

de.wikipedia.org: Trajekt Spyck – Welle (Abgerufen: 15.8.2023)
www.railtrash.net: Victor M. Lansink, Trajektlinie. Private Seite mit zahlreichen Bildern von der Strecke, niederländisch (Abgerufen 15.8.2023)

Literatur

Barthels, Thomas; Möller, Armin; Barthels, Klaus (2007): Bahnen am Niederrhein. Eine Bestandsaufnahme der Eisenbahnen am Niederrhein zwischen Arnhem und Rommerskirchen, Venlo und Oberhausen. S. 62-63, Mönchengladbach.

Höpfner, Hans-Paul (1986): Eisenbahnen. Ihre Geschichte am Niederrhein. S. 46-48, Duisburg.

Kunze, Hermann (1986): Die Eisenbahnbrücke über den Altrhein in der Eisenbahnstrecke Kleve-Welle. (Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (Hrsg.): Jahrbuch für Eisenbahngeschichte, Band 18.) S. 63–70. Hövelhof.

Roos, Dieter / Bundesbahn-Fahrbeamtenverein Emmerich (Hrsg.) (1983): Die Trajektlinie Zevenaar – Elten – Welle – Spyck – Griethausen – Kleve. Emmerich.

Schlieper, Hans (2009): Eisenbahntrajekte über Rhein und Bodensee. S. 36-52, Düsseldorf.

Eisenbahnstrecke von Kleve nach Zevenaar

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnfähre, Bahnhof, Schiff (Wasserfahrzeug)
Ort: Kleve, Emmerich, Zevenaar / Deutschland, Niederlande
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Fotos
Historischer Zeitraum: Beginn 1865, Ende 1983
Koordinate WGS84: 51° 50 41,28 N: 6° 10 23,59 O / 51,8448°N: 6,17322°O
Koordinate UTM: 32.305.288,30 m: 5.747.555,08 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.511.980,57 m: 5.745.649,03 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, „Eisenbahnstrecke von Kleve nach Zevenaar“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20110821-0001 (Abgerufen: 28. November 2026)

Copyright © **LVR**