

## Bahnstrecke Kleve-Zevenaar

Schlagwörter: [Eisenbahnstrecke](#)

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

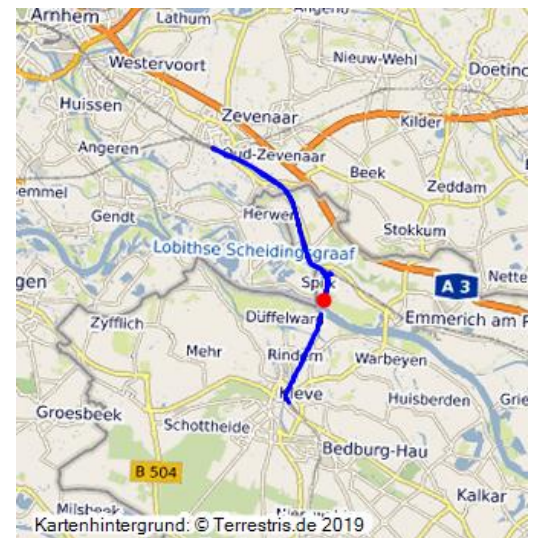
Gemeinde(n): Emmerich am Rhein, Kleve (Nordrhein-Westfalen), Zevenaar

Kreis(e): Kleve (Nordrhein-Westfalen)

Bundesland: Nordrhein-Westfalen



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



1863 war die Verbindung von Köln über Krefeld bis Kleve von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft eröffnet worden. Kleve sollte dabei nicht der Endpunkt sein, sondern Verbindungen in die Niederlande geschaffen werden. Die Rheinische Eisenbahn nahm Kontakt mit der Niederländischen Rheinbahngesellschaft auf, die die Strecke von Emmerich-Elten nach Arnhem betrieb. Beide Gesellschaften vereinbarten den Bau einer Verbindung von Kleve nach Zevenaar.

Zwischen Spyck auf dem linken Rheinufer und Welle auf der rechten Rheinseite sollte eine Eisenbahnfähre (Trajekt) verkehren. Die preußische Regierung hatte eine feste Rheinbrücke aus militärischen Erwägungen abgelehnt. Die Gutehoffnungshütte in Oberhausen wurde mit dem Bau zweier Trajektschiffe und zweier Brücken beauftragt. Die Brücken querten bei Griethausen den Altrhein und bei Elten das Flüsschen Wild. Wegen der Gefahr von Rheinhochwasser wurden die Linie in der Rheinniederung auf hohen Dämmen errichtet. Die Brücke über den Altrhein bei Griethausen ist die älteste erhaltene Rheinbrücke, die Hauptbrücke weist eine Spannweite von 100 Metern auf, anschließend liegen Vorflutbrücken mit einer Länge von zusammen 380 Metern.

Die Trajektschiffe fuhren an Ketten über den Rhein. 1863 kamen zwei Trajektschiffe und ein Dampfboot, die von der Firma der Herren Jakobi, Haniel & Huysen, später Gutehoffnungshütte, in Oberhausen hergestellt worden waren. Im Betrieb sollten die beiden Ponten seitlich an das Dampfboot gekettet werden, auf diesen waren die Eisenbahnwagen verladen. Auf den Ponten gab es jeweils ein Bahngleis. Noch 1864 änderte man jedoch aufgrund massiver Probleme die Technik: nun erhielten die beiden Ponten je eine eigene Dampfmaschine, mit der sie direkt am Seil den Rhein überqueren konnten. Das Dampfboot war somit überflüssig geworden.

Obwohl der Schienenweg bereits seit 1864 fertig gestellt war, konnte die Strecke aufgrund der Probleme mit dem Trajekt erst am 1. Mai 1865 offiziell eröffnet werden.

Vom niederländischen Zevenaar führte die Strecke parallel zur Köln-Mindener Eisenbahn bis Elten, wo ein eigener Bahnhof

errichtet werden musste. Auf einem Damm verlief die Strecke bis zum Bahnhof Welle. Hier wurden die Eisenbahnwagen auf die Trajektschiffe verladen. Die Überfahrt dauerte etwa zehn Minuten.

In Spyck auf der linken Rheinseite wurden die Züge wieder zusammengestellt und fuhren zunächst auf Dämmen, später ebenerdig über den Bahnhof Griethausen nach Kleve.

Trotz der Konkurrenz durch die Köln-Mindener Eisenbahn und die umständliche Überfahrt über den Rhein konnte die Rheinische Bahn erhebliche Steigerungsraten im Personenverkehr und im Gütertransport verzeichnen, bis etwa 1879. In diesem Jahr war die Verbindung von Arnhem nach Nijmegen durch die holländische Staatsbahn hergestellt worden. Und mit der Verstaatlichung der privaten Bahngesellschaften durch die Preußen fiel der Konkurrenzdruck. Der Hauptverkehr lief nun über die Strecke Oberhausen-Arnhem.

Bis zur Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn lief der gesamte Güterverkehr und Personenverkehr der Gesellschaft über die linksrheinische Strecke nach Nordholland. Ab 1887 verkehrten hier keine Schnellzüge mehr, 1912 stellte man den Trajekt ein und baute die Gleisrampen auf beiden Ufern ab. Diesen ersetzte bis 1926 ein Dampfschiff für den Personenverkehr.

Während des Ersten Weltkriegs wurde der Zugbetrieb auf zwei Zugpaare reduziert. Nach Kriegsende kündigte die Nederlandse Spoorwegen (NS) den Vertrag und die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) betrieb den Zug- und Fährdienst noch bis zum 31. August 1926.

1945 lebte die Verbindung zwischen Spyck und Welle noch einmal auf, als die alliierten Truppen eine Eisenbahnbrücke mit beweglichen Schiffsöffnungen einrichteten. Man hatte dazu das 1930 abgebaute Gleis nach Welle wieder eingebaut. Die Brücke und das neu verlegte Gleis nach Welle wurde 1946 wieder abgerissen.

Auf der Strecke von Kleve nach Spyck wurde Personenverkehr bis 1960 angeboten. Es blieb der Güterverkehr nach Spyck, da sich hier Industriefirmen angesiedelt hatten (Ölmühle, heute: Archer Daniels Midland Company (ADM)). Dieser wurde bis März 1983 bedient.

(Claus Weber, 2011)

## Internet

[Wikipedia, Die freie Enzyklopädie: Trajekt Spyck–Welle](#) (Abgerufen: 16.12.2011)

[Eisenbahngeschichte Kleverland](#) (Abgerufen: 16.12.2011, Inhalt nicht mehr verfügbar 18.3.2017)

## 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, Haus-Paul (1986):** Eisenbahnen. Ihre Geschichte am Niederrhein. S. 46-48, Duisburg.

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

## Bahnstrecke Kleve-Zevenaar

**Schlagwörter:** [Eisenbahnstrecke](#)

**Ort:** Kleve, Emmerich

**Fachsicht(en):** Kulturlandschaftspflege

**Erfassungsmaßstab:** i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

**Erfassungsmethoden:** Auswertung historischer Karten, Literaturlauswertung, Geländebegehung/-kartierung

**Historischer Zeitraum:** Beginn 1865, Ende 1983

**Koordinate WGS84:** 51° 50 41,28 N, 6° 10 23,59 O / 51.8448°, 6.17322°

**Koordinate UTM:** 32U 305288.3 5747555.08

**Koordinate Gauss/Krüger:** 2511980.57 5745649.03

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:** „Bahnstrecke Kleve-Zevenaar“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital.  
URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20110821-0001> (Abgerufen: 26. März 2019)

Copyright © LVR

