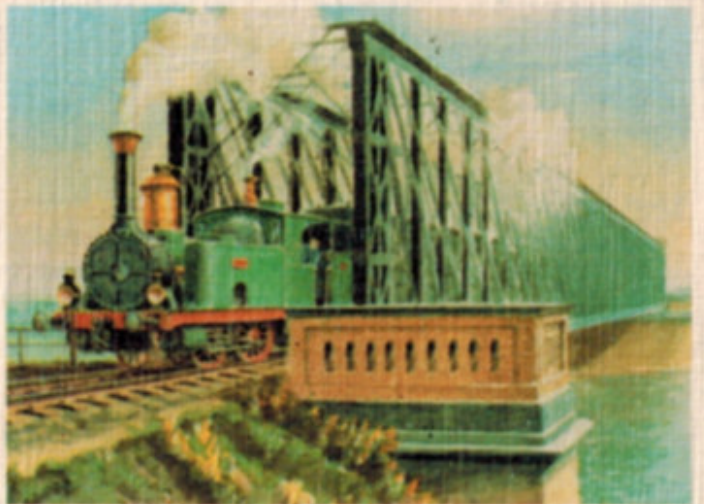


10,-

DIE TRAJEKTLINIE



von
Dieter Roos

**DIE TRAJEKTLINE
ZEVENAAR — ELTEN — WELLE — SPYCK —
GRIETHAUSEN — KLEVE**

**von
Dieter Roos**

Der Verfasser dieser Broschüre, Herr Dieter Roos aus Rees, hat deren Darstellung durch den Emmericher Geschichtsverein e. V. zugestimmt.

Einleitung

Mit der Veröffentlichung dieser Schrift mache ich den Versuch, an die Festschrift des Fahrbeamtenvereins Emmerich aus dem Jahre 1981 anzuknüpfen und weiteres, wissenswertes Material über die Eisenbahn am unteren Niederrhein einem möglichst großen Kreis von Eisenbahn- und Geschichtsfreunden zugänglich zu machen. Hierbei wollte ich natürlich nicht auf die mir bekannt gewordenen Angaben wie Jahre, Maße, techn. Details usw. verzichten.

Wegen der vielfach fehlenden Unterlagen war ich in einigen Fällen auf die Aussage von noch lebenden Zeugen dieser Zeit angewiesen. Das dabei hier und da Widersprüche auftreten, ist nach zwei Weltkriegen und dem dazugehörigen Chaos nur allzu verständlich. Durch weitere Befragung in Holland und in den Archiven habe ich mir aber letztlich fast immer Klarheit verschaffen können.

Ich möchte keinen Anspruch auf absolute Vollständigkeit erheben, vielmehr soll dieser Beitrag zum Nachdenken anregen und mithelfen — über die Erinnerungskraft noch nicht befragter Leser — weitere Wissenslücken zu schließen.

Ich danke allen, die in irgendeiner Form, sei es durch Hinweise, Bilder oder durch die Bereitstellung von Unterlagen, zum Gelingen dieses Heftchens beigetragen haben. Ganz besonders danke ich der Privatbrauerei Diebels, Herrn Dr. med. Krebber sowie dem Essener Eisenbahnmaler Herrn H. Rudolf Kremer. Dieser vor allem hat mich durch seine Bilder, die Sie, liebe Leser, in diesem Heft wiederfinden, motiviert, über die Trajektlinie zu schreiben.

Emmerich im Frühjahr 1983

Dieter Roos

Herausgeber: Bundesbahn-Fahrbeamtenverein Emmerich

© 1983 by Dieter Roos

Text und Gestaltung: Dieter Roos

Gesamtherstellung: ● Emmericher Reprotechnik GmbH, Tel. 028 22/24 75

Die Trajektlinie

Zevenaar — Elten — Welle — Spyck — Griethausen — Kleve

Betrachtet man die Entwicklung der Eisenbahn am unteren Niederrhein, so muß man feststellen, daß diese beiderseits des Rheines nicht parallel verlief, sondern, daß der Aufbau des zukünftigen Verkehrsnetzes mit unterschiedlichem Interesse verfolgt und behandelt wurde.

Der Eisenbahnbau hatte zunächst auf der rechten Rheinseite begonnen. Bereits im Jahre 1847 hatte die Cöln-Mindener-Eisenbahngesellschaft (CME) die Eisenbahnlinie Cöln—Düsseldorf—Duisburg—Oberhausen—Dortmund—Hamm—Minden in Betrieb genommen.

Am 21. 11. 1853 wurde durch allerhöchste Order des preußischen Königs an den Staatsminister von der Heydt auf die Wichtigkeit einer Verbindung Oberhausen—Emmerich—Arnheim hingewiesen und verlangt, diesen Streckenbau unbedingt durchzusetzen.

Im Jahre 1855 wurde, nach vielen Verhandlungen mit dem Bau dieser Strecke begonnen. Diese Strecke, die auch unter Verwaltung der CME stand, wurde am 18./19. 10. 1856 feierlich eröffnet. Die holländische Eisenbahn hatte ihren Streckenteil bis Emmerich bereits Anfang Februar 1856 fertiggestellt.

Sieben Jahre später, im Jahre 1863, konnte die Rheinische Eisenbahngesellschaft (RhE) linksrheinisch den Streckenabschnitt Krefeld—Geldern—Goch—Kleve eröffnen.

Die neugeschaffene Strecke wurde sofort von der Bevölkerung und der Industrie angenommen. Die Gesellschafter der RhE sahen das mit Genugtuung, obwohl ihr eigentliches Ziel, eine durchgehende Verbindung mit Holland und mit den dortigen bedeutenden Seehäfen, nicht erreicht wurde. Dadurch ließen sich die Verantwortlichen der RhE nicht entmutigen. Sie wollten nach wie vor vom Endpunkt ihrer Strecke Köln — Krefeld — Kleve eine Zweigbahn nach Nijmegen sowie nach Zevenaar zum Übergang auf die niederländische Eisenbahn bauen.

Obwohl die RhE linksrheinisch bereits eine Monopolstellung erreicht hatte, mußte sie im jetzigen Zustand der CME den gesamten Verkehr mit Holland überlassen, der zu dieser Zeit schon recht bedeutend war. Die fehlenden Rheinübergänge am unteren Niederrhein bzw. in Holland erwiesen sich als Nachteil.

Die schon fertiggestellte Kölner Dombrücke war dagegen für die RhE undiskutabel, da man dann für den gesamten Laufweg der Züge bis hin nach Holland CME-Gleise hätte benutzen müssen. Diese Möglichkeit wäre wohl am Einspruch der Gesellschafter gescheitert, die die eigenen Transporteinnahmen gesichert sehen wollten. Man wollte den Verkehr so lange wie eben möglich auf gesellschaftseigener Bahnlinie halten. Die RhE bemühte sich erneut um eine Konzession für die Streckenführung Kleve—Nijmegen—Arnhem. Diese wurde bis Nijmegen dann auch erteilt. Die Konzession für die Streckenfortführung Nijmegen—Arnhem wurde dagegen durch das niederländische Parlament nicht erteilt. Man versagte die finanzielle Unterstützung, da die zu erwartenden Kosten für die Strecke und für die zwei notwendigen Brücken über Maas und Rhein zu hoch seien und in keinem Verhältnis zu den Verkehrserwartungen stehen würden. Da die RhE andererseits die hohen Kosten aber auch nicht alleine tragen konnte, nahm man Abstand von diesem Projekt. Statt dessen entschloß man sich auf seiten der RhE, von Kleve her den Rhein zu überqueren.

Aber nicht nur die RhE beschäftigte sich mit Zukunftsplanungen. Auch die Verwaltung der Nederlandsche-Rhijnspoor-Maatschappij (NRS) machte sich ernsthafte Gedanken, wie ein Anschluß an die gerade eröffnete linksrheinische Eisenbahn zu schaffen sei. Die Rheinüberquerung erwies sich hierbei als einziges wirkliches Hindernis. Eine extra gebildete Kommission sollte prüfen, unter welchen Bedingungen und evtl. Schwierigkeiten eine Rheinüberquerung möglich sein. Die gerade zu dieser Zeit auftretenden Tarifstreitigkeiten mit der CME veranlaßte die NRS, die Kommission anzutreiben und auf ein baldiges Gutachten zu drängen. Als Übergangsstelle bot sich Spyck an, weil die preußische Verwaltung hier bereits eine Rheinkorrektur (Verringerung der Strombreite) vorgenommen hatte.

Das mit Spannung erwartete Gutachten brachte zur Überraschung der Verantwortlichen auf seiten der NRS nichts wesentlich Neues.

Bereits 1861 hatte man zwischen der NRS und der RhE ohne Gutachten über diesen Streckenbau verhandelt. Im Jahre 1862 waren diese Verhandlungen wieder aufgenommen worden. Dabei wurde konsequent das Ziel einer Streckenverbindung zwischen der rechtsrheinischen Linie Amsterdam—Arnhem—Emmerich—Köln und dem linksrheinischen Streckenteil Kleve—Krefeld—Köln verfolgt. Die Direktion der NRS schloß mit der RhE ein vertragliches Übereinkommen, welches dann am 5. Juli 1862, nachdem noch einige Korrekturen vorgenommen worden waren, unterzeichnet wurde.

Die Vollmacht der Aktionäre der NRS zum Vertragsabschluß hatte bereits Ende 1861 der Direktion vorgelegen.

In diesem Vertrag war geregelt:

- a) daß die RhE eine Eisenbahnlinie Kleve—Elten—Zevenaar Grenze bauen solle, wobei der Alte Rhein bei Griethausen zu überbrücken sei und zwischen Elten, Welle und Spyck eine Eisenbahnfähre die Züge über den Rhein setzen solle;
- b) daß die NRS neben der schon bestehenden Strecke eine zweite Linie bis Zevenaar Grenze legen solle;
- c) daß pro Tag ein durchgehender Zug nach Köln über Zevenaar—Kleve fahren solle;
- d) daß für alle Züge von Kleve nach Köln auf Wunsch der RhE Zubringerzüge von Zevenaar nach Kleve verkehren sollen;
- e) daß Kosten und Gewinn gerecht, der Beteiligung der Bahnen entsprechend, verteilt werden;
- f) daß die geplante Strecke nicht allein Gewinn erzielen, sondern vielmehr auch die Hauptlinie über Emmerich entlasten solle.

Die nun gerade vertraglich geplante Eisenbahnlinie war nicht die erste projektierte Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Rheinufern in unmittelbarer Nähe der holländischen Grenze.

Bereits im Herbst 1845 hatte eine englische Gesellschaft einen Plan entworfen, der den Bau einer Eisenbahnlinie parallel zu der schon bestehenden Straße von Kleve nach Spyck vorsah. Der Rhein bei Emmerich sollte auch nach diesem Plan mittels einer Eisenbahnfähre überquert werden. Das Projekt erschien den hiesigen »Experten« jedoch sehr abenteuerlich, da man weder in England noch in Deutschland über praktische Erfahrungen im Umgang mit »so einer« Eisenbahnfähre verfügte.

Die Stadt Emmerich, die mehr für eine feste Brücke war, beteiligte sich daher nicht weiter an dieser Planung.

Die Stadt Kleve sowie die Kreisverwaltung standen diesem Projekt jedoch trotz der vorgenannten Einwände sehr positiv gegenüber, zumal die alte Herzogstadt aufgewertet und eine sehr wichtige Verbindung mit dem rechtsrheinischen Preußen bekommen würde.

Da die zu erwartenden Kosten für die Stadt Kleve und die Kreisverwaltung alleine zu hoch waren, wurde dieser Plan zunächst zu den Akten gelegt.

1862 und 1863 befaßte sich das preußische Handelsministerium mit dieser Angelegenheit. Außerdem wurde dieses Vorhaben durch die Abteilung des Innern der königlichen Regierung in Düsseldorf geprüft. Da das Projekt als Bindeglied zwischen dem linken und dem rechten Niederrhein galt und außerdem wünschenswert erschien, erteilte das preußische Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten die Genehmigung dieses Vorhabens, obwohl zu diesem Zeitpunkt für das Ministerium die genaue Überque-

rungsart noch nicht feststand. Die Eisenbahnfähre stieß auch hier zunächst nicht auf Gegenliebe. Da aber eine feste Eisenbahnbrücke aus militärischen Gründen nicht vertretbar war und außerdem wirtschaftlich nicht sinnvoll erschien, einigte man sich auch hier zwischen den Beteiligten auf eine Eisenbahnfähre, das Trajekt.

Von England, wo bereits in der Zwischenzeit (1851) die erste Fährverbindung über den 8,8 km breiten »Firth of Forth« eröffnet wurde, wußte man, daß man keinen beliebigen Schiffstyp verwenden konnte, sondern daß man ganz individuell die Bauart und die Einrichtung der Trajektschiffe den örtlichen Verhältnissen des zu überquerenden Gewässers sowie den Transportgegebenheiten der Bahnlinie anpassen mußte. Dieses, so sagte man in England, wo man jetzt ja schon Erfahrungen gesammelt hatte, garantiere eine weitgehend optimale Nutzung des Trajektes.

Es boten sich zwei Möglichkeiten an:

- 1) eine Eisenbahnfähre, die durch eigene Motorkraft ihrem Ruder folgend sich den bestmöglichen Weg zur anderen Seite sucht;
- 2) eine Eisenbahnfähre, die durch Eisenketten oder Drahtseile gesichert und auf einem vorgeschriebenen Weg geführt wird.

Bei dem letztgenannten Modell diente die gewöhnliche Kettenfähre als Vorbild. Hierbei bewegte sich das Trajektschiff selbst mittels Dampfkraft an zwei Ketten oder Seilen fort. Diese wurden an den Ufern durch Gegengewichte, die in Schächten auf und ab glitten, in Spannung gehalten. Auf dem Schiff wurden sie über Kettenräder oder große Seilscheiben geführt.

Während die Ketten in gleichbleibend tiefen Gewässern ihre Lage nicht oder nur unwesentlich verändern konnten, mußte man sich bei den rheinüberquerenden Anlagen etwas einfallen lassen, da die in geringerer Wassertiefe auf dem unregelmäßigen Flußbett liegenden Ketten stromabwärts zu treiben drohten. Dieses lag nicht zuletzt an der auf das Trajektschiff einseitig wirkenden starken Strömung, die die Ketten bogenförmig auslegte.

Aber auch da ließ man sich nicht entmutigen, sondern kam mit Hilfe der in England gesammelten Erfahrungen zu der Überzeugung, daß dieses Problem am ehesten durch die Verwendung von Drahtseilen anstelle der Ketten zu lösen sei, was sich im nachhinein auch als richtig erweisen sollte.

Aber nicht nur die Suche nach dem an besten geeigneten Fährschiff bereitete den Verantwortlichen Schwierigkeiten es waren auch noch die rechts- und linksrheinischen Anschlußstrecken zu bauen, bei denen unter Aufwendung hoher Kosten weitere Wasserläufe überbrückt werden mußten.

Nachdem die Vorgespräche und Verhandlungen zwischen der RhE und NRS abgeschlossen und die Vermessungsarbeiten beendet waren, beauftragte man die GHH in Oberhausen-Sterkrade mit der Planung und dem Bau von zwei Trajektschiffen sowie zwei Brücken, eine rechtsrheinisch über die Wild bei Elten, die andere linksrheinisch über den Altrhein bei Griethausen.

Der Bau der gesamten Strecke wurde auf Beschluß beider Gesellschaften nur von einem Bauunternehmer, der holländischen Firma Hoeze ausgeführt.

Der holländische Streckenteil, dessen Bau keine Schwierigkeiten bereitet hatte, wurde am 9. Februar 1864 fertiggestellt und übergeben. Am 9. März 1864 erfolgte die bahnseitige Abnahme.

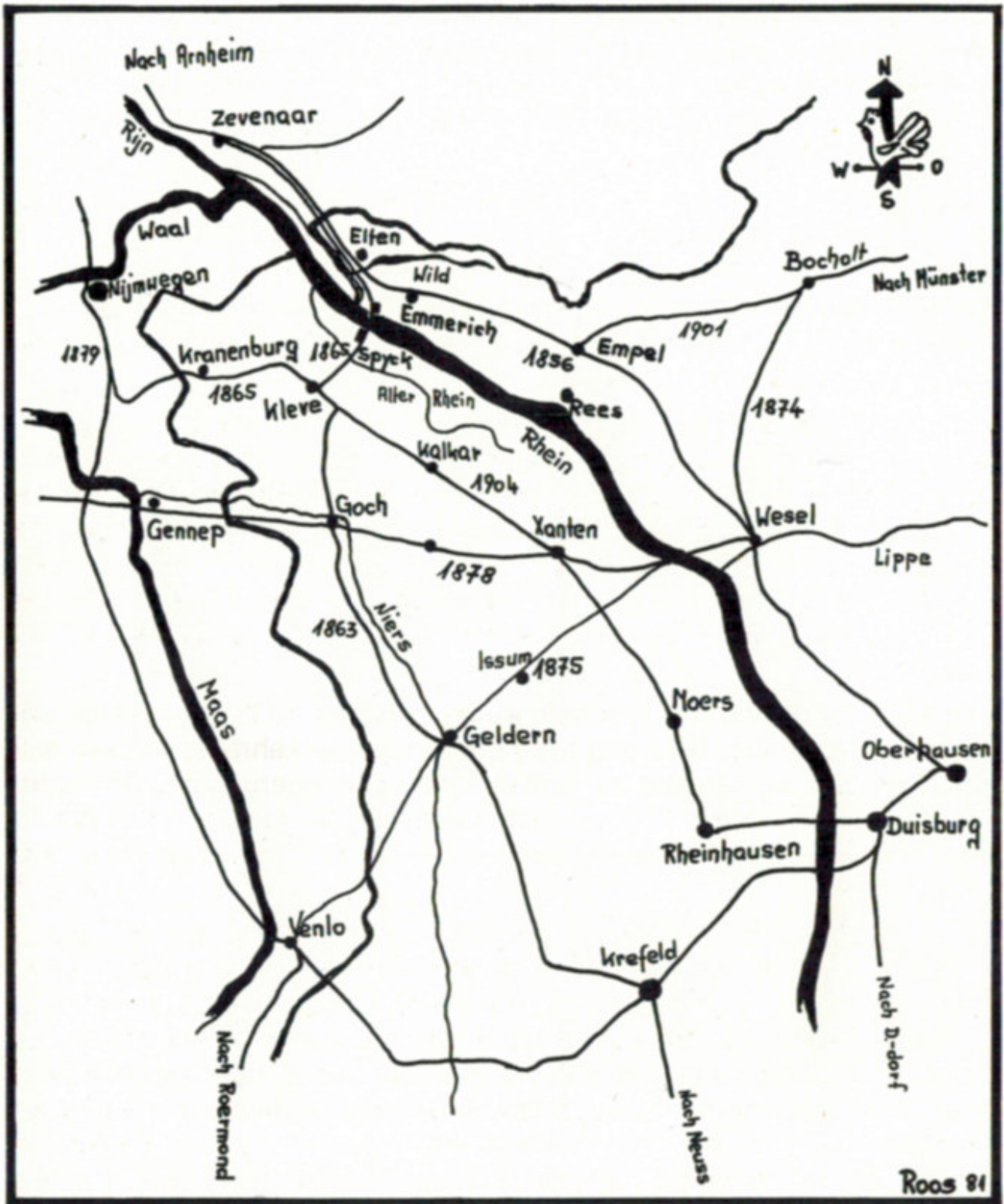
Die Strecke wurde, von Zevenaar kommend, parallel zu der schon vorhandenen Strecke der NRS gebaut. Ein eigener Bahnhof wurde, dem CME-Bahnhof fast genau gegenüber, für die Trajektreisenden in Elten geschaffen.

Der deutsche Streckenabschnitt, mit dem man von Kleve her kommend bereits Ende Februar 1863, nach Zustimmung des preußischen Königs v. 23. Februar 1863, begonnen hatte, bereitete mehr Schwierigkeiten. Hier mußten mit dem Bau der Brücken bei Griethausen und Elten sowie mit der eigentlichen Fähre erst einmal technische Probleme behoben werden.

Bei der Streckenführung durfte man u.a. das alljährlich wiederkehrende Hochwasser nicht unberücksichtigt lassen. Aus diesem Grund wurde z.B. die linksrheinische Strecke vom Rhein kommend auf Deichkronenhöhe bis zum Altrhein geführt, wo dieser mittels einer hochwasserfreien Brücke überquert wurde. Hinter dem Griethausener Rheindeich wurde die Strecke wieder abgesenkt und bis Kleve auf normalen Niveau weitergeführt.

Kurz vor der Wild entfernte sich die Trajektlinie von der CME-Strecke und verlief weiter in einem großen Bogen zum Rhein, wo sie rechtsrheinisch bei Stromkilometer 857,4 im Bahnhof Welle endete. Hier wurden die Wagen auf die Trajektschiffe rangiert.

Im Bahnhof Welle, der sich auf der Landseite des Deiches befand, wurden die ankommenden Züge für die Trajektfahrt umgebildet. Dieser Bahnhof entsprach etwa einem kleinen Rangierbahnhof und hatte fünf Gleise, wovon zwei bis zur Anlegestelle führten, sowie zehn handbediente Weichen. Im Bahnhof Welle stand außerdem noch ein Bahnhofsgebäude mit Fahrkartenausgabe, Gepäckabfertigung mit großer Dezimalwaage, Aufenthaltsraum und der Bedienungskurbel für das elektro-magnetische Läutewerk des Bahnhofs Elten, wodurch die Abfahrt eines Zuges vom Bahnhof Welle mitgeteilt wurde.



Die Eisenbahnbrücke über die »Wild« hatte sieben Flutöffnungen von 20 m Weite. Sie ruhte auf zwei Widerlagern und sechs Pfeilern. Die Pfeiler und Widerlager waren mit 23 x 12 x 5 cm großen Klinkersteinen gemauert und am Pfeilerkopf durch ca. 50—80 cm starke Natursteinblöcke verstärkt. Sie hatten eine Breite von 13,75 m.

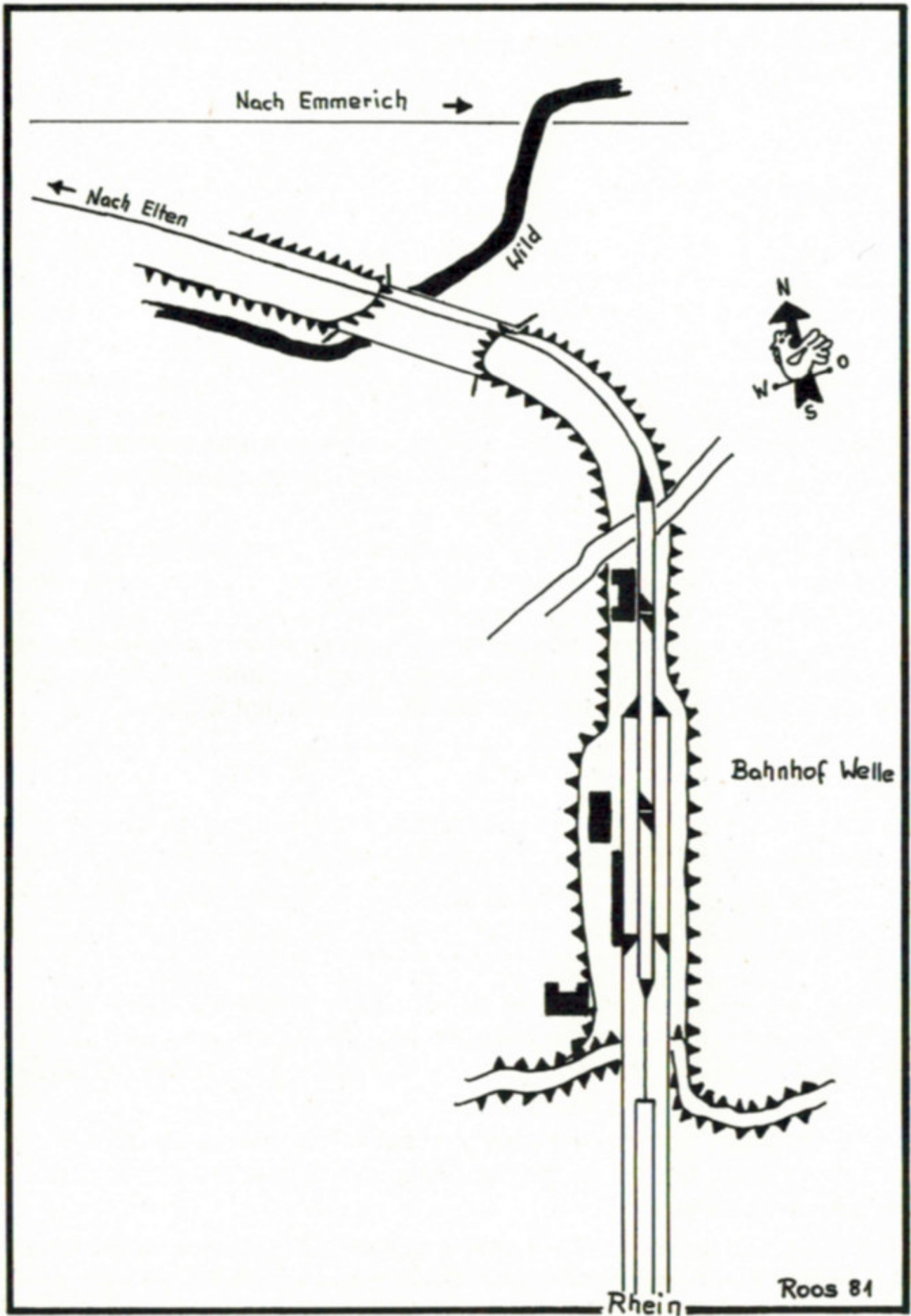
Auf der Eltener Seite der Wild wurde ein Widerlager erstellt, auf Hühumer Seite baute man sechs Pfeiler und das zweite Widerlager. Obwohl die Brücke, die in einer Stahlfachwerkkonstruktion hergestellt wurde, nur einleisig ausgebaut war, wäre ein zweigleisiger Ausbau auf Grund der Pfeilerbreite ohne weiteres möglich gewesen. Auch der Bahndamm hatte die entsprechende Breite.

Die Brücke über den Altrhein bei Griethausen hatte eine Gesamtlänge von etwa 500 m und wurde in der gleichen Art gebaut. Konstruktion und Maße der gesamten Landbrücke waren mit denen der Wild-Brücke identisch. Lediglich der Teil, der mit einer Weite von 100 m den Altrhein überspannte, mußte den dortigen Verhältnissen entsprechend entworfen und gebaut werden. Die Mindesthöhe über dem Wasserspiegel betrug 7,70 m. Es wurden 1.010.340 Pfund geschmiedetes und 15.660 Pfund gegossenes Eisen verarbeitet.

Das erste der beiden Trajektschiffe wurde im Herbst 1863 fertiggestellt und konnte im November 1863 erstmalig probeweise verkehren. Hierbei stellte man fest, daß die Fahrzeit bei winkelrechter Überquerung des Rheinstromes etwa 5 Min. betrug. Ebenso erkannte man auch, daß die Ketten den Erfordernissen des Rheintrajektverkehrs nicht stand hielten. Sie brachen wiederholt.

Da das ganze Jahr 1864 für Erprobungen benötigt wurde, konnte auch in diesem Jahr die Strecke noch nicht eröffnet werden. Man hatte jetzt bereits anstelle der Ketten Seile getestet. Aber auch dieser Versuch verlief nicht ganz befriedigend, so daß man zunächst wieder auf das Kettensystem zurückkam; allerdings erprobte man jetzt bessere und erheblich stärkere Ketten. Wegen des enormen Gewichtes der »neuen« Ketten verliefen jedoch auch diese Versuche nicht zufriedenstellend, so daß man mit Beginn des Jahres 1865 erneut verbesserte Seile einbaute. Man verwendete nun zwei Drahtseile unterschiedlicher Stärke, die beide in besonders guter Qualität von der Firma Felten und Guillaume in Köln gefertigt wurden. Das stärkere Leitseil hatte einen Durchmesser von 36 mm, das Treib- oder Zugseil hatte einen Durchmesser von 29 mm.

Das auf dem Fährschiff über zwei Führungsrollen laufende Leitseil war etwa alle 38 m durch stromabwärts im Flußbett befestigte Ankerseile mit speziellen Halterungsklauen gehalten, die den Übergang an den Führungsrollen erlaubten (System einer Seilbahn).



Roos 81

Das stromaufwärts liegende Treib- oder Zugseil war über zwei auf dem Trajekt befindliche und durch eine kleine Dampfmaschine angetriebene Seilscheiben mit einem Durchmesser von jeweils 2,51 m geschlungen und wie auch das vorher genannte Leitseil an den beiden Ufern durch Gewichte gespannt.

Vor Aufnahme des Betriebes erfolgte mit einer auf dem Fährschiff befindlichen Winde die End- oder Fahrspannung. Nach der Überfahrt wurde das Zugseil wieder entspannt, bis die normale Grundspannung erreicht war. Dieses Spannen der Seile, welches einerseits eine präzise Überfahrt ermöglichte, durfte andererseits nicht den kreuzenden Schiffsverkehr, der ja schon recht beträchtlich war, behindern.

Der Fortbewegung diente eine 25 PS starke an Deck stehende Dampfmaschine, welche mittels eines Getriebes die Zugseilscheibe in Bewegung setzte. Um diese Zugseilscheibe und um eine weitere antriebslose Scheibe war das 29 mm starke, an jedem Ende mit 80 Zentner gespannte Zugseil einmal umgeschlagen.

Dieser Antrieb sorgte für eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 1,5 bis 2,5 m/sek, so daß die Überfahrt etwa 6 bis 7 Min. dauerte. Die während der Versuchsfahrten unter günstigen Voraussetzungen erreichte Fahrzeit von nur 5 Min. ließ sich im Normalbetrieb nicht erreichen. Das Auf- und Abfahren dauerte nochmal etwa 8 Min., womit eine Gesamtfahrzeit von einem Rangierbahnhof zum anderen von ca. 15 Min. benötigt wurde.

Die Schiffsform des 52 m langen und 7,85 m breiten Trajektes war pontonartig (Prame).

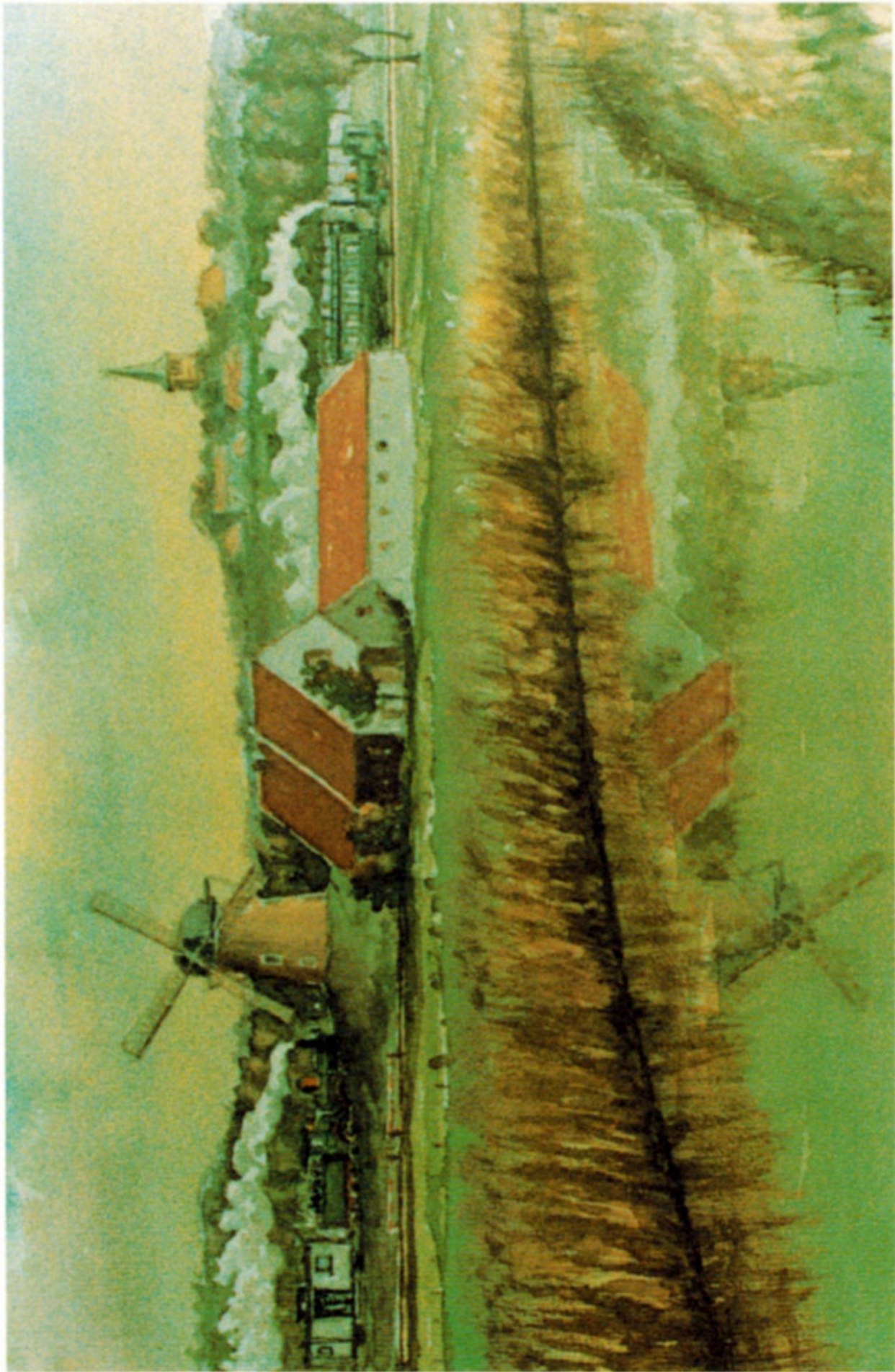
In dem mit Holzbohlen versehenen Deck war ein Gleis aus U-Schienen eingelassen, welches der Aufnahme von 5—7 zweiachsigen Wagen diente.

Die Besatzung des Trajektes bestand aus einem Schiffsführer, 2 Matrosen, dem Maschinisten und dem Heizer.

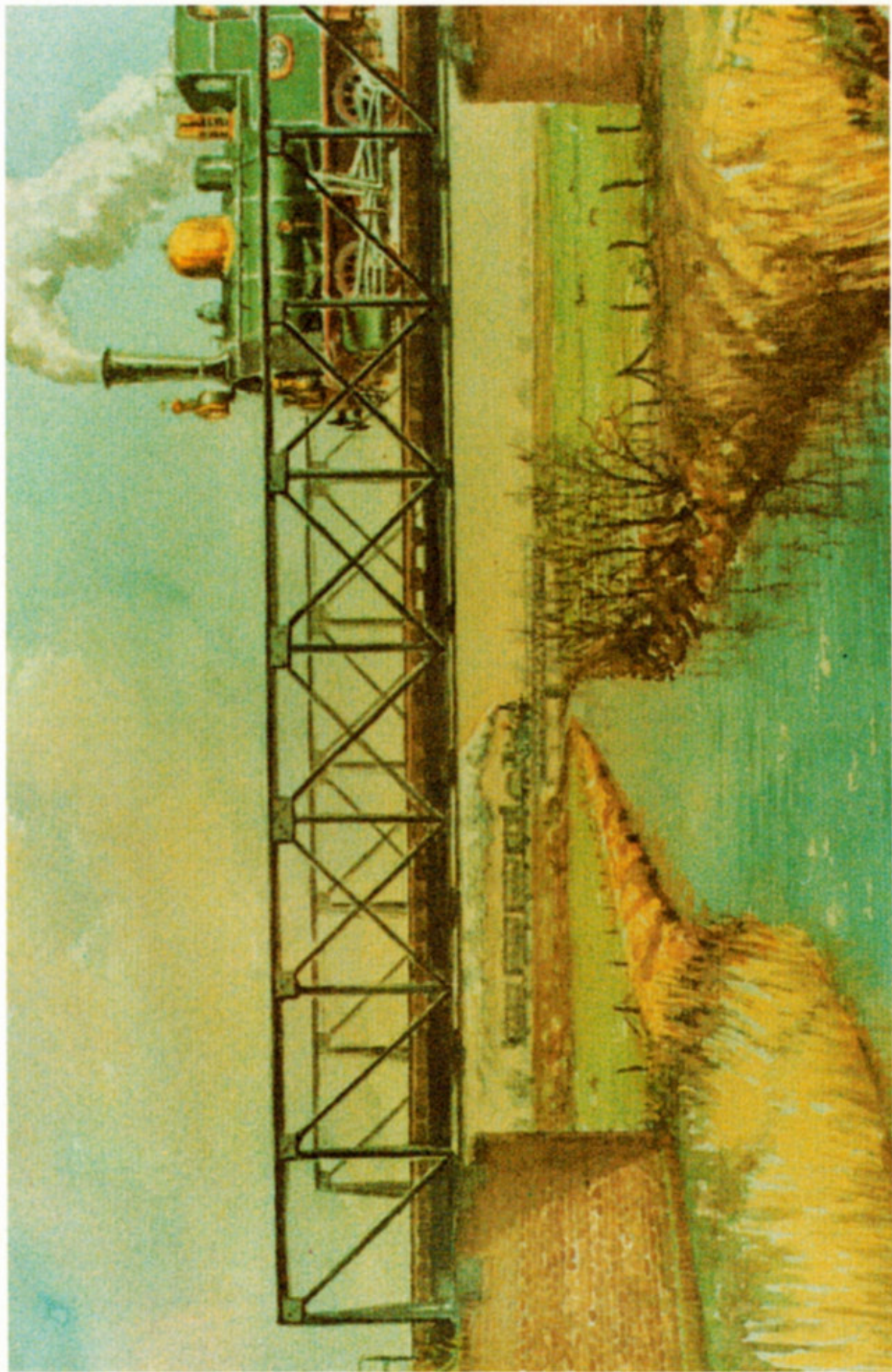
Da der Wasserstand gerade hier zwischen Emmerich und Lobith, wo der Rhein seinen größten Wasserreichtum hat, bis zu 8 m wechseln konnte, wurden an beiden Ufern lange, stark geneigte Ebenen angelegt, die ein Gefälle von 1 : 6 bis 1 : 8 aufwiesen.

Diese schiefen Ebenen bewährten sich auf Anhieb, da sie sowohl bei niedrigen als auch bei hohem Wasserstand gleichermaßen sicher und leistungsstark blieben.

Allerdings, und diesen Nachteil mußte man in Kauf nehmen, konnte wegen des Gefälles und dem Gefällsbruch zwischen Land, Trajekt und der schiefen Ebene die Fähre nicht direkt befahren werden. Aus diesem Grund benutzte man einen keilförmigen Übergangswagen der ca. 11,70 m lang war



Eltener Mühle und Hochelten. Rechts Zug der RhE nach Elten Welle, am linken Bildrand Zug der CME nach Emmerich.



Wildbrücke der Trajekteisenbahn (RhE), im Hintergrund Zug der CME in Richtung Emmerich.

und der die Verbindung zwischen Fähre und Land herstellte und je nach Wasserstand auf separaten Gleisen entsprechend verschoben werden konnte.

Dieser Übergangswagen besaß vier Achsen mit 16 Rädern, welche auf den separaten Schienen der schiefen Ebene liefen.

Am wasserseitigen Ende des Übergangswagens befand sich eine kleine Brücke, welche durch eingebaute Winden gehoben bzw. gesenkt wurde und so die Verbindung zwischen Übergangswagen und Fähre herstellte.

Am landseitigen Ende des Wagens liefen die Schienen in ebenfalls absenk-
bare Stahlzungen aus, die so die Verbindung zum festen Landgleis herstell-
ten.

Der Übergangswagen wurde auf der schiefen Ebene bis an das Trajekt hin-
abgeschoben und die bewegliche Brücke in einen Ausschnitt des Trajekt-
Decks herabgelassen. Auch an dieser Seite befanden sich Stahlzungen,
welche die Verbindung zwischen den Schienen des Wagens und denen des
Trajektes herstellten.

Obwohl dieser Übergangswagen sehr kräftig konstruiert war, erschien es
nicht ratsam, diesen mit der immerhin etwa 20 t schweren Lok zu befahren.
Auch sorgte man sich dabei wegen des Befahrens des für eine Lokomotive
doch sehr scharfen Brechpunktes. Um das Rangieren mit Lokomotivkraft
trotzdem zu ermöglichen, wurden zwei oder drei leere Zwischenwagen an
die Lokomotive gekuppelt, die so den Abstand zwischen Land und Trajekt
überbrückten.

Um zu verhindern, daß Wagen über das Trajekt hinausgeschoben wurden,
befanden sich an beiden Enden des Gleises starke, umlegbare Puffer.

Am 29. März 1865 konnte nach zweijähriger Bauzeit die Strecke Zevenaar—Elten—Welle—Spyck—Griethausen—Kleve durch das preußische Ministerium abgenommen werden.

Am 19. April 1865 wurde sie für den Güterverkehr und am 21. April für den Personenverkehr eröffnet.

Vor der Eröffnung verkehrten bereits probeweise am 13. April der erste Güterzug und am 19. April der erste Personenzug auf der gesamten Strecke Zevenaar—Elten—Kleve.

Die eigentliche, offizielle Eröffnung der Trajektlinie erfolgte am 1. Mai ohne große Feierlichkeiten und ohne jeglichen Pomp unter Beteiligung von Honorationen der beteiligten Bahnen, der Gemeinden und des Ministeriums. Diese neue, rheinüberschreitende Eisenbahnlinie fand auf Anhieb einen guten Anklang bei der Bevölkerung und bei der Industrie beiderseits des Stromes.

Ende 1865 wurde bereits ein Zuwachs im Personenverkehr von über 40 %, im Güterverkehr von mehr als 700 % gegenüber der ersten Zählung vom Sommer 1865 ermittelt.

Dieser Zuwachs ist um so beachtenswerter, als durch die Trajektlinie und deren Konkurrenztarife die CME sich nun der NRS gegenüber viel gesprächsbereiter zeigte und somit der Güterverkehr aus Richtung Holland über Emmerich in das Ruhrgebiet und nach Köln bereits ebenfalls stärker anstieg.

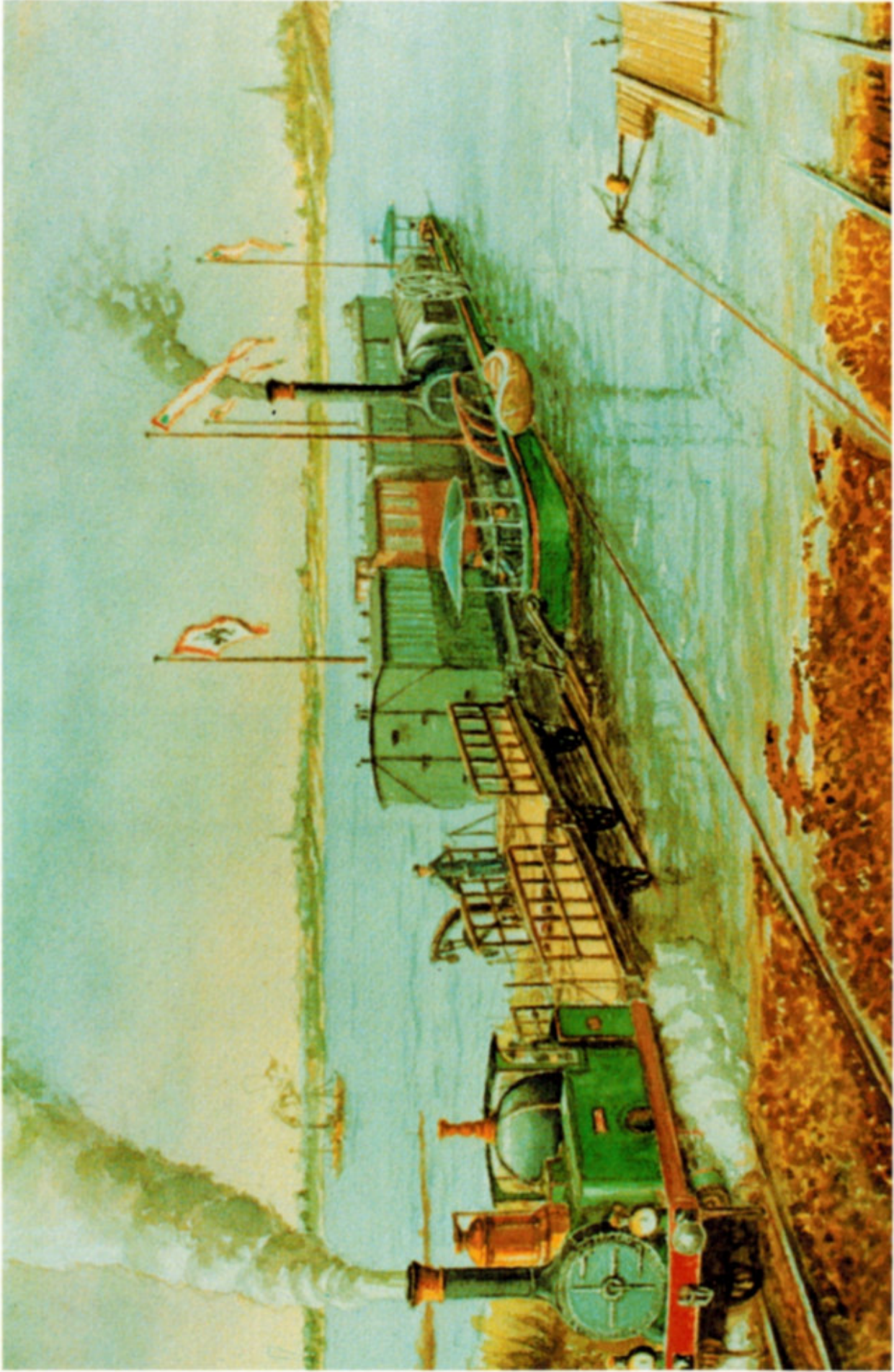
Die Zunahme des Güterverkehrs aus Richtung Holland war so erheblich, daß man sich auf Seiten der NRS mit dem Gedanken befaßte, den Streckenteil Zevenaar Grenze—Elten der Trajektlinie von der RhE zu erwerben. Man wollte dann auf diesem Gleis den gesamten Personenverkehr in Richtung Kleve und Emmerich abwickeln.

Das CME-Gleis hätte dann den gesamten Güterverkehr aufnehmen können. Technisch hätte dieser Plan keine Schwierigkeiten bereitet, da man lediglich in Elten eine bislang fehlende Gleisverbindung zwischen den beiden Linien hätte schaffen müssen.

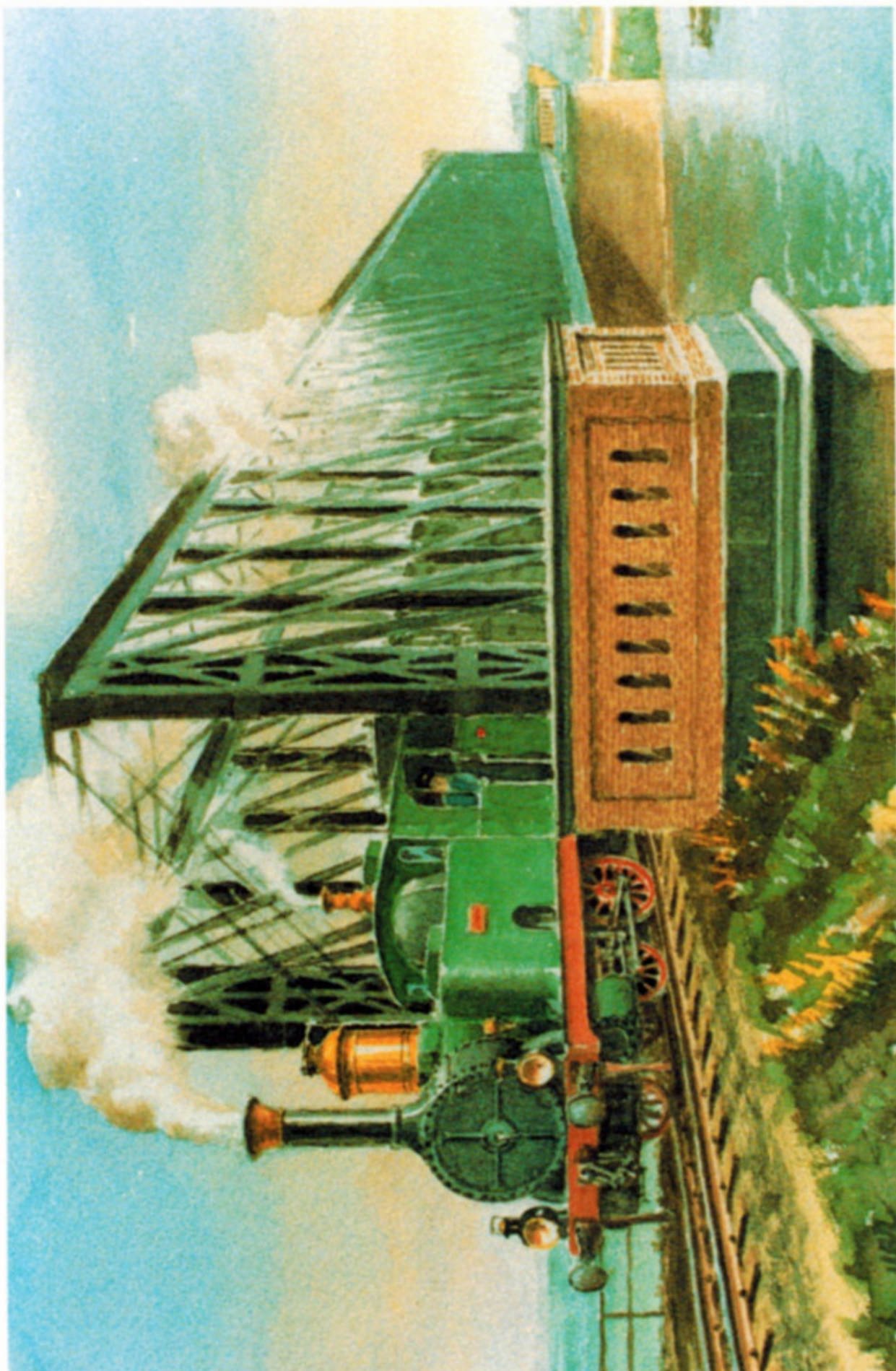
Entsprechende Angebote der NRS lehnte die RhE jedoch mit Nachdruck ab, weil sie eine evtl. Verlagerung des Verkehrs auf die CME-Linie und damit Einnahmeverluste fürchtete.

Im Jahre 1878 erörterte man erneut diesen Plan, der aber wiederum abgelehnt wurde.

Nach der Eröffnung der Linie Arnheim—Nijmegen am 15. Juni 1879, die für den Raum Kleve eine bedeutende Verkehrsverbesserung mit Holland brachte, befürchtete man bei der RhE wiederum große Einnahmeverluste im Güter- und Personenverkehr auf der Trajektlinie. Zunächst traf dieses je-



Anleger in Spyeck, im Hintergrund Elten und Hühthum.



Altrhein-Brücke bei Griethausen.

doch noch nicht ein; — zumindestens nicht in dem erwarteten Rahmen. Der Rückgang hielt sich in vertretbaren Grenzen.

Der Konkurrenzkampf der Eisenbahnen am Niederrhein endete am 1. Januar 1886 mit der Übernahme der RhE und CME durch die Königlich-Preußische-Eisenbahn-Verwaltung (KPEV).

Ab 1887 war dann allerdings ein starker Rückgang im Güter- und Personenverkehr auf der Trajektstrecke zu verzeichnen. Dieser Rückgang lag nicht zuletzt an der neuen Verkehrsstrategie der KPEV, die jetzt den Verkehr mit Holland weitaus schneller und wirtschaftlicher über die ehemalige CME-Strecke abwickeln konnte.

Als erste Auswirkung dieses Verkehrsrückgangs wurde die durchgehende Verbindung Zevenaar—Kleve—Köln aus dem Fahrplan gestrichen.

Auf Grund weiterer Umgestaltungen von Fahr- und Kurswagenplänen wurde diese Strecke 1887 auch zum letzten Mal von einem Schnellzug befahren. Bestehen blieben lediglich die täglichen 4 Zugpaare Zevenaar—Kleve. Auch durchgehende Güterzüge verkehrten nur noch bis zum Jahre 1888, für deren Wegfall aber allein wirtschaftliche Gesichtspunkte verantwortlich gewesen sein sollen.

Eisgang und Hochwasser, worunter das Trajekt und damit der Fahrplan (zu dieser Zeit gültig vom 1. Juni bis 30. September bzw. vom 1. Oktober bis 31. Mai) zu leiden hatten, mögen auch ein wichtiger Grund für die Verlagerung des Verkehrs gewesen sein.

Während dieser Zeit muß man sich wohl, auch wenn das nicht mehr mit Sicherheit nachzuweisen ist, von einem der beiden Trajektschiffe getrennt haben.

Am 22. Juli 1890 übernahm auch in den Niederlanden eine Staatsbahn = Staatsspoorwegen (SS) die private NRS.

Am 1. Oktober 1895 trat ein neuer Betriebsvertrag zwischen der SS und der KPEV in Kraft, der vorsah, daß ab sofort die SS den Streckenteil Elten—Welle im Auftrag der KPEV bedienen und dafür eine Entschädigung von 11.000 Reichsmark pro Jahr erhalten sollte. Dieses war nicht ungewöhnlich, da ja die Trajektlinie Zevenaar Gr.—Elten—Welle vom übrigen Streckennetz der KPEV völlig getrennt war und außerdem auch schon der Streckenabschnitt Zevenaar Gr.—Emmerich auftragsweise durch die SS bedient und verwaltet wurde. Auch das Ziel einer schon erwähnten Verbindung zwischen Trajektlinie und der ehemaligen CME-Strecke wurde nun durch die gemeinsame Betriebsführerin SS verwirklicht.

Durch den Bau eines zweiten Gleises Zevenaar—Emmerich, welches am 1. November 1895 dem Verkehr übergeben wurde, hatte man jetzt endlich

im Bf. Elten durch Weichen die Möglichkeit geschaffen alle Gleise der beiden Strecken miteinander zu verbinden.

Das Gleis der Trajektlinie des am 1. Oktober 1895 aufgegebenen Streckenabschnittes Zevenaar—Elten hatte man hierfür teilweise verwenden können.

Der frühere RhE Bahnhof konnte jetzt als Personenbahnhof für beide Strecken genutzt werden, während der CME-Bahnhof den Güterabfertigungs- und Zolldienst aufnahm.

Im Jahre 1912 wurde der Trajektverkehr eingestellt und das zweite Trajektschiff durch ein Dampfboot ersetzt. Das Trajektschiff wurde nach Holland abgeschleppt und später verschrottet.

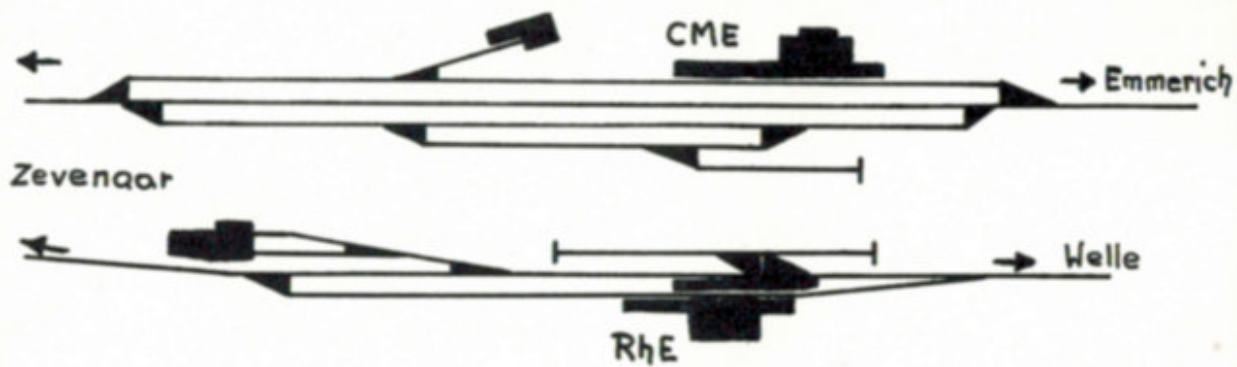
Auch wenn in einigen Fällen das Jahr 1917 als Stilllegungsjahr angegeben wird, so spricht doch einiges für das erstgenannte Datum, wozu auch die Eingabe des Reeser Landrates Graf von Spee gehört. In dieser Beschwerde, mit der sich der Bezirksbahnrat von Köln in seiner 6. Gesamtsitzung am 27. März 1912 befaßte, beklagte sich der Landrat über eine häufige Betriebseinstellung des Trajektes Welle—Spyck.

In der Sitzungsniederschrift heißt es in etwa: Die Einwohner von Elten, die über die häufige Betriebseinstellung besonders lebhaft Beschwerde führten, hätten sich mit dem Wasserbauamte in Verbindung gesetzt. Dieses habe sich mit verschiedenen Vorschlägen an die Eisenbahnverwaltung gewandt und den Bau von Anlegestellen für verschiedene Wasserstände sowie die Verlängerung der Gleise bis zu den Anlegestellen und die Beschaffung von Motorbooten beantragt.

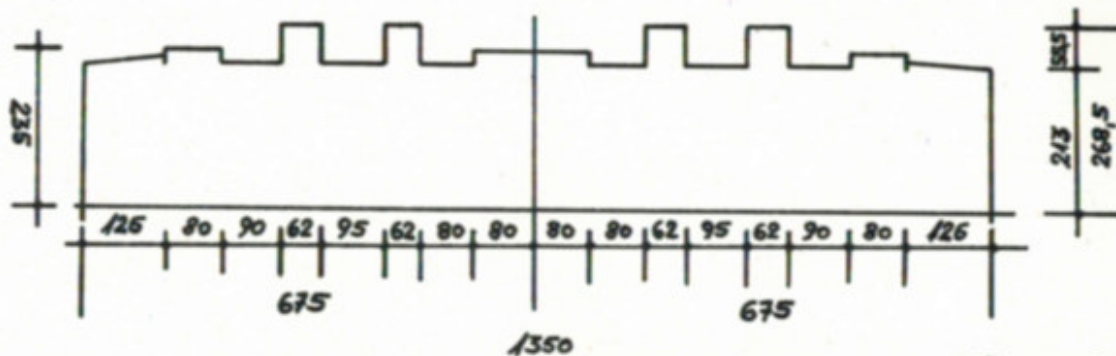
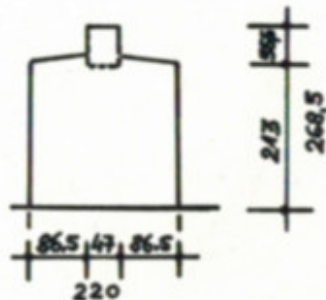
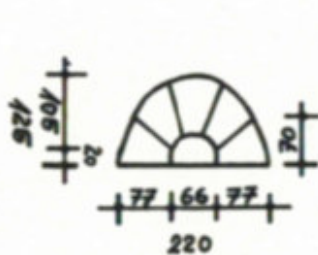
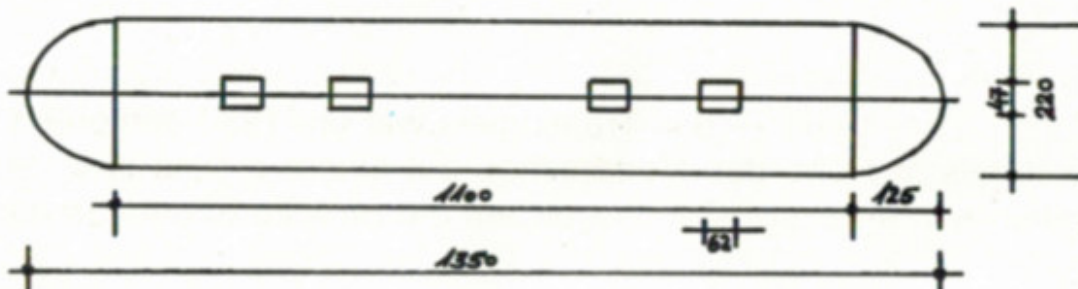
Eine regelmäßige Verkehrsverbindung wurde durch den Anschluß der Bürgermeisterei Elten an das Landgericht Kleve dringend notwendig.

In der Sitzung wurde dem Landrat die Beschaffung eines Motorbootes in Aussicht gestellt, wobei man die Dringlichkeit wohl auch anerkannte, denn bereits Ende 1912 übernahm dieses Motorboot den Verkehr zwischen Welle und Spyck. Der Wunsch nach einer Gleisverlängerung bis zur Anlegestelle dürfte ein weiterer Beweis dafür sein, daß der Trajektverkehr bereits eingestellt und die schiefe Ebene demontiert war, denn sonst hätte man doch wahrscheinlich diese Gleise nutzen können.

Mit dem Ausbruch des 1. Weltkrieges übernahm die KPEV neben der Strecke Zevenaar Gr.—Emmerich auch die Strecke Elten—Welle. Der Personenverkehr auf der letztgenannten Strecke war wegen des Kriegsbeginns stark eingeschränkt bzw. wurde im weiteren Verlauf ganz unterbrochen.



Brückenpfeiler Wild



Roos 81

Nach Beendigung des 1. Weltkrieges wurde die Linie Elten—Welle nicht wieder durch die Nederlandse Spoorwegen (NS, Nachfolger der SS) übernommen. Die KPEV verwaltete abweichend von dem mit der SS am 1. Oktober 1895 geschlossenen Vertrag ihre Strecke nun selbst. Die Zustimmung für diese Vertragsabweichung durch die NS lag vor.

Am 1. Mai 1918 endete dann endgültig dieser Vertrag. Die Deutsche Reichsbahn, die alle Länderbahnen übernommen hatte übernahm auch diese Strecke.

Am 31. August 1926 wurde auch der Fährbetrieb mit dem Motorboot eingestellt. Der rechtsrheinische Streckenteil zwischen Elten und Welle wurde einen Tag später am 1. September 1926 stillgelegt. Der Streckenteil Spyck—Kleve wurde weiter betrieben. Der Fahrkartenverkauf sowie die Abfertigung von Gepäck und Expressgut waren im Bahnhof Welle schon mit dem Ausbruch des 1. Weltkrieges eingestellt worden.

Im Jahre 1945 kam die ehemalige Trajektlinie noch einmal zu neuen Ehren. Britische Einheiten benutzten die linksrheinischen Gleise bis zur Oelmühle Spyck, um an der ehemaligen Trajektanlegestelle über eine durch Pioniere erstellte Eisenbahnbrücke mit beweglicher Schiffahrtsöffnung den Rhein zu überqueren. Vom rechtsrheinischen »Bahnhof Welle« aus legten die Pioniere ein neues Gleis — das Trajektgleis war um 1930 demoniert worden —, welches in Höhe des Moddeiches auf einem eigens dafür erstellten Bahndamm in einem großen Bogen auf die Strecke Elten—Emmerich zu führte.

Im Frühjahr 1946 begann die Firma Hülskens aus Wesel mit dem Abbruch der Pionier-Brücke.

Am 9. Oktober 1946 waren diese Arbeiten, die für den Preis von 26.851,50 Reichsmark ausgeführt worden sind, beendet. Nach der Kapitulation nahm die Deutsche Bundesbahn, die aus der Deutschen Reichsbahn hervorgegangen war, den Rest der ehemaligen Trajektlinie, nämlich den Streckenteil Kleve—Spyck wieder in Betrieb. Der Verkehr wurde zunächst mit Dampfloks, nach 1952 mit Schienenbussen und Dieselloks betrieben.

Im Jahre 1960 wurde der Schienenpersonenverkehr nach Spyck — mit einigen Ausnahmen bei Rheinhochwasser — ganz eingestellt.

Eine für das Jahr 1968 geplante Einstellung des Gesamtverkehrs verhinderte die Oelmühle Spyck durch Abgabe einer Garantie über ein bestimmtes Gütervolumen.

Im Jahre 1981 wurde jedoch auch dieser Streckenteil endgültig stillgelegt. Hiermit ging ein weiteres Kapitel der Eisenbahngeschichte am unteren Niederrhein endgültig und wohl auch unwiederbringlich zu Ende, die Trajektlinie Zevenaar—Elten—Welle—Spyck—Griethausen—Kleve gehört der Vergangenheit an.

Ergänzung

In Deutschland wurde 1856 die erste Eisenbahnfähre erbaut und zwar am Rhein zwischen Ruhrort und Homberg. Sie galt als eine in ihrer Art muster-gültige Anlage.

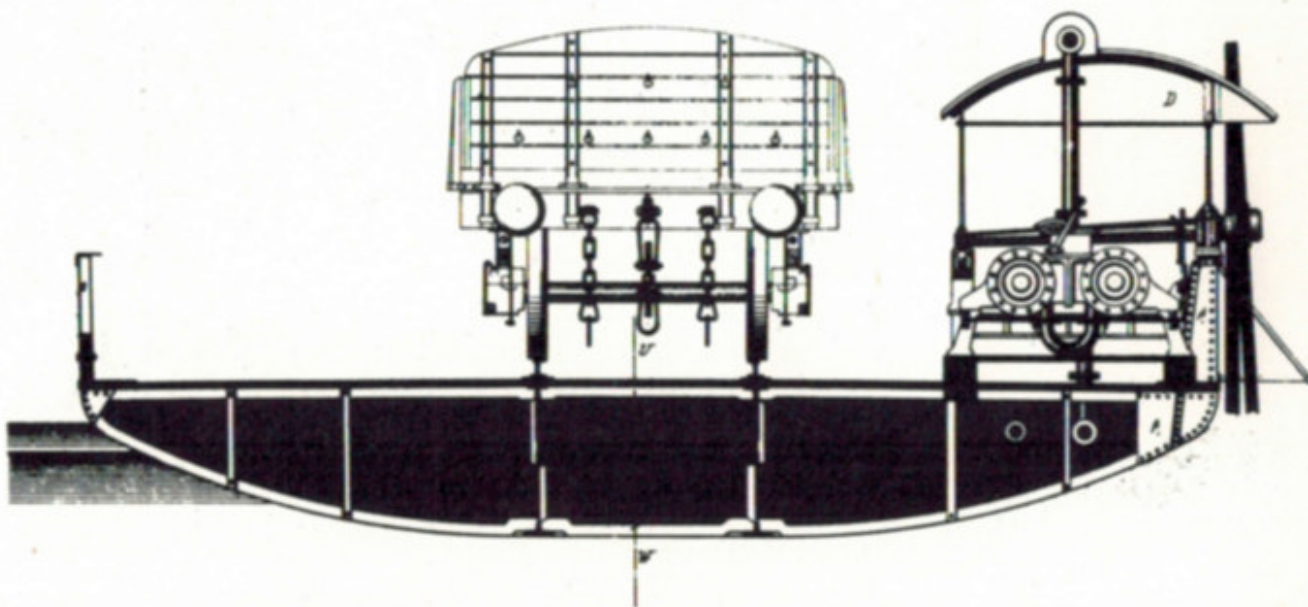
Es folgten 1865 die Anlage zwischen Elten Welle und Spyck, 1869 zwischen Rheinhausen und Duisburg-Hochfeld sowie 1870 zwischen Bonn und Oberkassel.

Der Vorsteher des Bahnhofs Welle war bis ca. 1910 G. Lankhaamer, von 1910 bis zur Betriebseinstellung Alex Götde.

Als Lokführer befuhren die Strecke Elten—Welle u.a. Pitt Stöcker, Josef Bodden und Wilhelm Vogelsang.

Die Schienenform entsprach der damals üblichen Ausführung der RhE.

Erst später, nach Übernahme durch die KPEV, ging man auf preußische Schienenformen über. Man verwendete zunächst die Länderform Pr. 6, ab 1900 die Form Pr. 8.



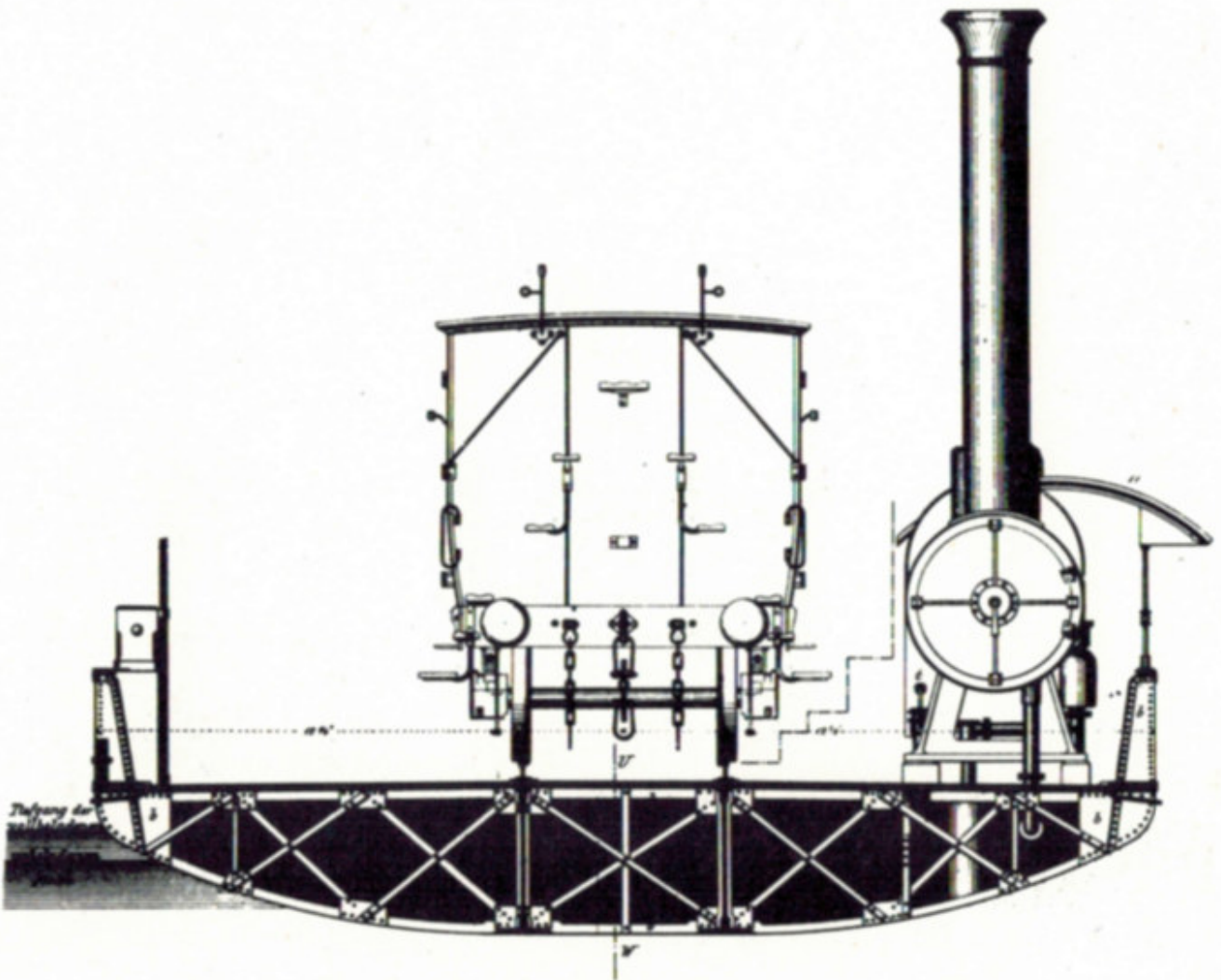
Ansicht eines Zwischenspants und hintere Ansicht der Maschine

Fahrzeugeinsatz

Nach der Eröffnung der Strecke Elten—Welle, Elten—Zevenaar wurde der Personenverkehr zunächst mit vier 1./2. Klasse-Wagen, zwei 2. Klasse-Wagen, zwei 2./3. Klasse-Wagen und vier Packwagen bewältigt.

Die Zugförderung besorgten zwei im Jahre 1863 bei Borsig in Berlin gebaute Tenderlokomotiven mit der Achsfolge B1. Überliefert sind die Nummern 113 und 114 sowie die Namen »Hermann« und »Wittekind«, im Volksmund wurden die Loks aber kurz »Bello« genannt.

Auf dem bis in die 60er bzw. 80er Jahre betriebenen Streckenabschnitt Kleve—Spyck konnten nach dem letzten Krieg Dampflokomotiven der Bau-reihen 24, 55, 56, 89 und 93 beobachtet werden. Mit fortschreitender Mo-dernisierung des Fahrzeugparks mußten sie den Diesellokomotiven V 60, V 100 und Köf II sowie dem Schienenbus Vt 95 weichen.

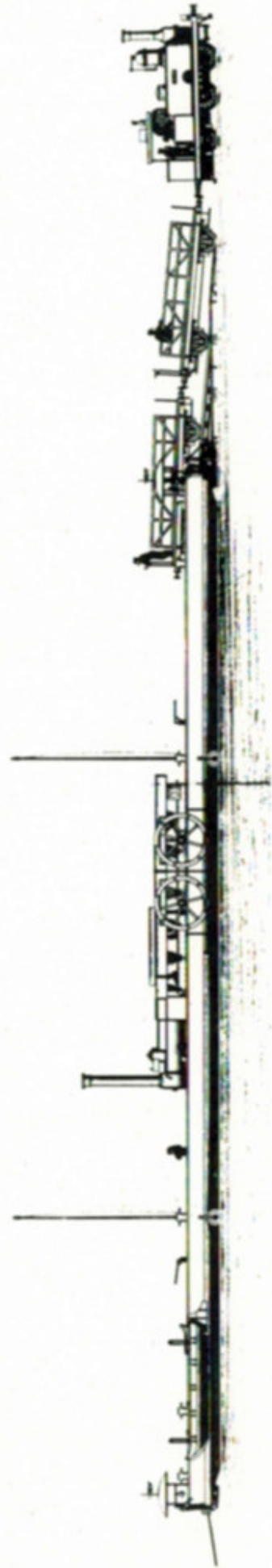


Ansicht eines Hauptspants und hintere Ansicht des Kessels

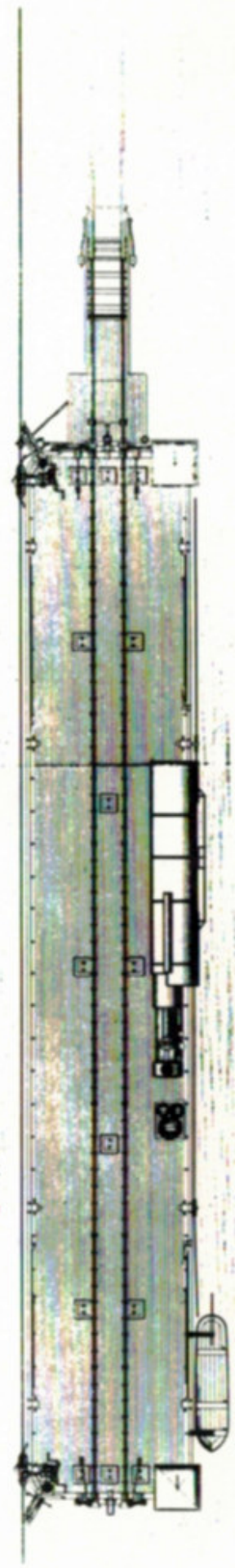


Seiten-Ansicht gegen den Oberbord der fahrenden beladenen Ponte.

Hintere Ansicht.



Seiten-Ansicht gegen den Unterbord der am Anfahrswagen geladenen entladenen Ponte,
mit Maschine und Zwischenwagen.



Obere Ansicht der Ponte und des Anfahrswagens.

Quellenverzeichnis:

- 1) Dr. Victor Röhl, Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens 1895 S. 3213 und 3215.
- 2) Dr. Freiherr Röhl, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens 1913 S. 424.
- 3) L. Troske, Allgemeine Eisenbahnkunde für Studium und Praxis 1907 S. 416, 417, 418, 419, 420.
- 4) Brockhaus Konversations-Lexikon 1898 Band 5 S. 866 und 867.
- 5) Die Bundesbahn, 100 Jahre Eisenbahndirektion Köln S. 224.
- 6) Kammernachrichten, 125 Jahre Niederrheinische Industrie und Handelskammer Duisburg—Wesel S. 38.
- 7) Emil Hartwich, Aufsätze in der Zeitschrift für Bauwesen 1864 Jahrg. XIV — 1867 Jahrg. XVII.
- 8) Bilder auf Seite 14/15 u. 18/19 Dieter Roos, nach Aquarellen von Hans-Rudolf Kremer, Essen.

Zum Gelingen dieses Heftes trugen bei:

Privatbrauerei Diebels

Dr. med. Klaus Krebber

Deutsche Bundesbahn

DB Generalvertretung Duisburg

Unichema Chemie GmbH Emmerich

Bundesbahnamt Volker Gippert

Bernd Meinesz

