

DIE HOMBURG-RUHRORTER RHEINTRAJEKT-ANSTALT

von W. Quurck, Duisburg

Im Jahre 1847 kamen die Direktionen der Köln-Mindener und der Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn-Gesellschaften überein, ihre an den Ufern des Rheins einander gegenüber anzulegenden Stationen Ruhrort und Homberg zu verbinden.

Die Verbindung sollte in der Weise geschehen, daß auch beladene Wagen mittels einer Dampfähre über den Rhein gesetzt werden konnten und so ohne Umladung der Güter von einer Bahn auf die andere übergehen konnten.

Es war zu dieser Zeit üblich, sämtliche Güter aus den Eisenbahnwagen in Schiffe umzuladen, überzusetzen und wieder in Waggons zu laden.

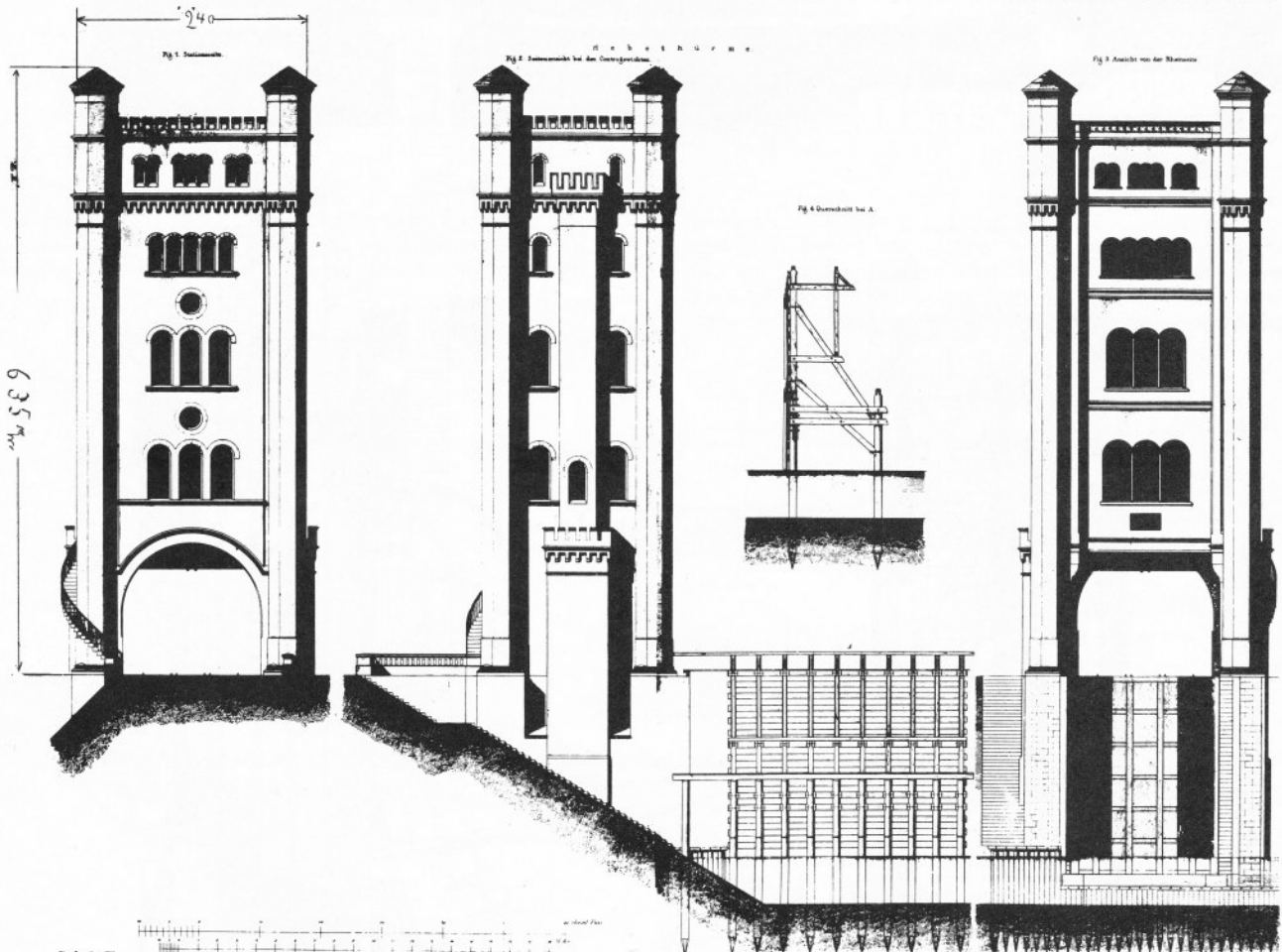
Zunächst war nur der Trajekt über eine geneigte Ebene geplant. Hier sollte nun mit Hilfe einer Dampfmaschine und eines Seilbetriebes ein nach den Wasserständen verschiebbarer Schlitten mit beweglicher Klappe Güterwagen vom Bahnhof aus in flache, lange eiserne Schiffe herabgelassen werden.

Auf diese Schiffe wurden jeweils drei Wagen geladen. Ein Dampfschiff von 60 Pferdestärken nahm jeweils zwei Ponten längsseits. Um die Kosten für eine stehende Dampfmaschine zu sparen, nahm man eine Reservelokomotive,

bald zur Sprache, nach englischem Vorbild eine senkrechte Hebung durch hydraulischen Druck einzurichten.

Der Geheime Oberbaurat Hartwich schlug vor, diese mechanischen Vorrichtungen bei dem Patentinhaber Armstrong in England zu bestellen. Im April 1854 wurde der Vertrag darüber mit Herrn Armstrong abgeschlossen. Dieser sollte nun alle zum hydraulischen Heben von Wagen notwendigen Maschinen und Apparate anfertigen und liefern zu einem Preis für beide Anlagen von 4900 £. In England war es üblich, den Presszylinder unter der Hebebühne anzuordnen, so daß das Heben und Senken unmittelbar von dem Kolben auf die Bühne übertragen wurde. Da aber in Ruhrort als auch in Homberg der Rheinpegel je nach Jahreszeit stark schwankt, bis zu 30 Fuß, konnte diese Anordnung nicht übernommen werden.

Der Bau der Hebetürme ist in massivem Ziegelmauerwerk unter Verwendung von Werksteinen für Gesimse und Fensterbänken erfolgt. Die vertikalen Führungen aus Holz wurden gegen dieses massive Mauerwerk verankert. Die Abmessungen im Aufriß ergaben sich durch die notwendige Hubhöhe und die Abmessungen im Grundriß durch die Hebebühne mit ihren zwei bzw. drei Geleisen. Die seitlichen Wangenmauern des Hebeturmes dienten zu-



Das Herausziehen und insbesondere das Hinterlassen der Wagen von und zu den Ponten brachte manche Unannehmlichkeiten mit sich. Es gehörte eine nicht geringe Übung des Maschinisten dazu, die abrollenden Wagen nicht über die Ponten hinaus in den Rhein laufen zu lassen, was sich wiederholt ereignet hat. Beim raschen Passieren der verschiedenen Biegepunkte erlitten Achsen und Federn heftige Stöße. Auch mußte vom Trajekt dreiachsiger Wagen ganz abgesehen werden.

Zur Vermeidung aller dieser Unannehmlichkeiten kam es schon

gleich der Führung der Dampfähre, welche bei Überladevorgang an die Hebebühne angekuppelt werden mußte. Die Wangenmauern sind daher über den eigentlichen Turmunterbau nach der Wasserseite hinausgeführt und reichen in der Höhe bis auf das Niveau des Bahnhofs.

Zur sicheren Anfahrt des Trajektschiffes ist außerdem ein Pfahlwerk vor dem Turm eingerammt, welches sich in seiner Form dem Grundriß des Schiffes anpaßt. Der Hebezylinder ruht auf zwei schmiedeeisernen Trägern. Am oberen Ende des Druckkolbens befindet sich ein guß-