



## 125 JAHRE BAUBEGINN KLEINBAHN KLEVE-EMMERICH



„[...] so übt andererseits das heitere und schöne Cleve auf die Emmericher immer von neuem seine ganz besondere Anziehungskraft aus, welche viele Emmericher, wohl etwas zu schwarzseherisch, befürchten lässt, dass nach Fertigstellung der Kleinbahn an Sonn- und schönen Tagen ‚halb Emmerich‘ nach dem reizenden Cleve fahren werde, umsomehr da Emmerich wenig zu bieten vermag, Cleve dagegen, zumal im Sommer, als Perle des Niederrheins, in seinem ihm vom Natur und Kunst verliehenen Prachtgewande mit seinem mehr grossstädtischen und internationalen Leben und lebhaften Fremdenverkehr Erholung, Vergnügungen und Abwechslung in Fülle bringt.“<sup>1</sup>

Mit diesen Worten fasste der Klever Ingenieur Rütter nicht nur seine Begeisterung über die geplante Kleinbahn zusammen, welche künftig Kleve und Emmerich miteinander verbinden sollte, sondern machte ebenfalls deutlich, dass das Projekt großes Konfliktpotential bot und noch so manche Hürde durch die Verantwortlichen zu nehmen war.

Bereits am 15.08.1896 hatte das „Comité für die Kleinbahn Cleve-Emmerich“ beim Düsseldorfer Regierungspräsidenten die Bitte eingereicht, Vorarbeiten für die Einrichtung einer Kleinbahn zwischen Kleve und Emmerich durchführen zu dürfen.<sup>2</sup> Nach kleineren Anpassungen des Vorhabens, welche unter anderem auch die zukünftige Spurweite festlegten, wurde die Erlaubnis am 08.01.1898 erteilt. Nur wenige Tage später wurde voller Stolz verkündet, dass mit den Vermessungsarbeiten begonnen worden war und mit der Eröffnung der ca. 9km langen Strecke noch Ende des selben Jahres zu rechnen sei.<sup>3</sup>



Abb. 1.: Bericht über den Beginn der Vermessungsarbeiten.

Die Strecke sollte nicht nur eine direkte Verbindung zwischen Kleve und Emmerich ermöglichen, sondern auch zum wirtschaftlichen Austausch und Wachstum beider Städte beitragen. Ebenso sollten die bisher schlecht vernetzten Landgemeinden eine bessere Verkehrsanbindung erhalten. Als Endstationen wurde in Kleve der Kaiser-Wilhelm-Platz und für Emmerich der Fähranleger am Rhein festgelegt. Die Übersetzung der Bahnreisenden sollte von dort mit Elektromotorbooten stattfinden.<sup>4</sup>

„Die Kleinbahn Cleve-Emmerich soll zunächst den Personen-Verkehr vermitteln, dann aber auch in hervorragendem Masse [sic!] dem Stückgüter- und dem Waggonladungs-Verkehr dienen. Die verschiedensten Umstände und Verhältnisse haben von jeher zusammengewirkt, den Personen-Verkehr auf der Strecke zwischen Cleve und Emmerich trotz des bestehenden Hemmnisses durch den durchaus unregelmässigen und erschwerenden Rheinübergang recht rege zu gestalten. Langjährige sind die vielfältigen Wechselbeziehungen, der enge geschäftliche und gesellige Verkehr zwischen den beiden Städten und mit dem beiderseitigen stark bevölkerten Hinterlande, sodass ein von Jahr zu Jahr sich immer noch steigender lebhafter Personenaustausch sich vollzieht.“<sup>5</sup>

Doch die anfängliche Euphorie war schnell verfliegen. Nach Abschluss der Vermessungsarbeiten im November 1898 wurde der Bauplan für die Bahn durch die Landespolizei vorläufig abgelehnt und ein neuer Plan wurde angefordert. Durch die Involvierung zahlreicher beteiligter Behörden wie beispielsweise auch der Strombauverwaltung und der Reichspostverwaltung, gestaltet sich das Verfahren schwierig.<sup>6</sup> 1901 wurde schließlich erneut verkündet, dass mit einer Eröffnung noch im selben Jahr zu rechnen sei. Mit dem Konkurs der Sächsischen Akkumulatorenwerke AG, welcher die Bauarbeiten übertragen worden waren, konnte jedoch auch dieser Termin nicht gehalten werden und die Eröffnung rückte in weite Ferne.<sup>7</sup>



Abb. 2.: Autobus der Automobilfahrt Emmerich-Kleve m.b.H. Emmerich.

Bis zur Fertigstellung der Bahn sollte der Personentransport durch eine Omnibuslinie zwischen den beiden Städten durchgeführt werden. Zunächst, von so genannten „Pferdeomnibussen“ durchgeführt, übernahm ab 1905 eine neue Automobilgesellschaft diese Aufgabe.<sup>8</sup> In der Zwischenzeit hatten der Emmericher Apotheker Gottfried Blümlein und ein Emmericher Geschäftsmann die „Automobilfahrt Emmerich-Kleve m.b.H. Emmerich“ gegründet und führten täglich Fahrten von und nach Emmerich durch.<sup>9</sup>

Zur etwa gleichen Zeit wurde auch wieder über den Bau der Kleinbahn diskutiert. Der Bau einer Eisenbahnbrücke sollte eine Fahrt der Kleinbahn über den Rhein ermöglichen, ohne wie bisher auf den vorhandenen Fährbetrieb zurückgreifen zu müssen. Das Brückenprojekt wurde jedoch abgelehnt und der Bau der Bahn erst 1909 endgültig beschlossen.<sup>10</sup> 1910 wurde schließlich mit dem Bau der Bahn begonnen und die erste Teilstrecke schließlich 1911 eröffnet.<sup>11</sup>



Abb. 3.: Rheinfähre Emmerich ca. 1910.

Mittlerweile war die AEG am Bau der Kleinbahn beteiligt. Um einen direkten Anschluss an die Bahn ermöglichen zu können, wollte diese auch den Betrieb der Emmericher Fähre übernehmen und auf feste Abfahrtszeiten umstellen. Auch die Einrichtung eines Motorbootes für den Personentransport war geplant, welche 1911 erfolgte. Der Übernahme wurde zugestimmt, jedoch wurde der Vertrag schon kurze Zeit später gekündigt und von der RWE aus Essen übernommen, die zu diesem Zeitpunkt ihren Einflussbereich am Niederrhein stark ausbauen konnte.<sup>12</sup>



Abb. 4.: Emmericher Fähranleger ca. 1900.

Die Umstellung auf ein System mit festen Fahrplänen wurde jedoch zunächst von vielen Einwohnern kritisiert und eine Rückkehr zum alten System gefordert. Die Dampffähre fuhr nur noch für Fuhrwerke. Einzelne Personen sollten vermutlich das neue Motorboot nutzen. Nicht nur seien die Fahrten mit der Dampffähre zuvor direkt ausgeführt worden, auch wäre die Überfahrt 5 Pf. billiger gewesen. Mit einer Drohung der RWE den Motorbootverkehr zu schließen, nahmen die Beschwerden schließlich ab.<sup>13</sup>



Abb. 5: Emmericher Fähranleger ca. 1914.

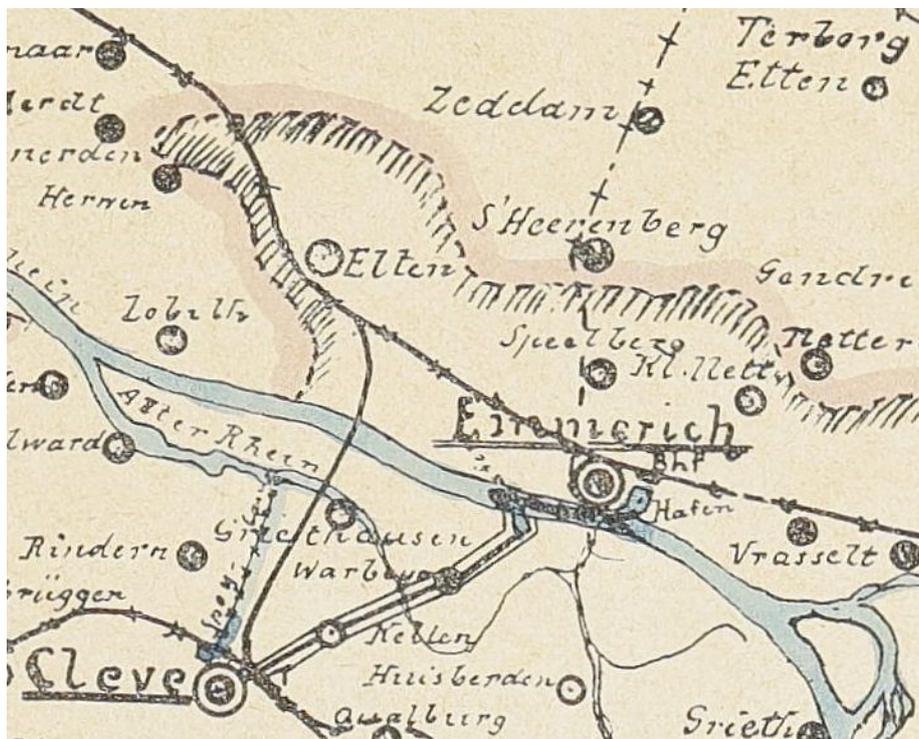


Abb. 6.: Lageplan der Kleinbahn Kleve-Emmerich ca. 1903.

Obwohl der Betrieb der Bahn sogar den zweiten Weltkrieg überlebte bzw. diese wiederaufgebaut wurde, erfolgte aus wirtschaftlichen Gründen im Juli 1962 die Stilllegung des letzten Streckenabschnitts.<sup>14</sup>



## Literatur und Quellenverzeichnis:

1. Rütter, Paul: Das Projekt der Kleinbahn Cleve–Emmerich deren wirtschaftliche Bedeutung für den nördlichen Niederrhein nebst Begründung ihrer Rentabilität, Kleve 1903, S. 4.
2. Vgl. Krebber, Klaus Dr. [Hrsg.]/Roos, Dieter; Kleinbahnen im Raum Emmerich 1987, S. 28.
3. Ebd., S. 29.
4. Vgl. Duisburger General-Anzeiger 17 (29.3.1898) 74.
5. Rütter, Paul: Das Projekt der Kleinbahn Cleve–Emmerich deren wirtschaftliche Bedeutung für den nördlichen Niederrhein nebst Begründung ihrer Rentabilität, Kleve 1903, S. 4.
6. Vgl. Münsterischer Anzeiger 47 (22.11.1898) 314.
7. Vgl. Duisburger General-Anzeiger 17 (29.3.1898) 74; Münsterischer Anzeiger 50 (27.9.1901) 469; Wittener Volkszeitung 6 (16.1.1901) 13.
8. Rheinische Volksstimme 8 (18.4.1901) 89.
9. Krebber, Klaus Dr. [Hrsg.]/Roos, Dieter; Kleinbahnen im Raum Emmerich 1987, S. 30.
10. StdAEmm: Proest, Michael: Die Rheinfähre mit besonderem Blick auf die Zeitphase von 1870 bis 1921 (unveröffentlichtes Manuskript: Hausarbeit Erste Staatsprüfung für das Lehramt an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster), Emmerich 1994, S. 97; Radevormwalder Zeitung 18 (30.8.1909) 200.
11. Krebber, Klaus Dr. [Hrsg.]/Roos, Dieter; Kleinbahnen im Raum Emmerich 1987, S. 30.
12. Vgl. StdAEmm: Proest, Michael: Die Rheinfähre mit besonderem Blick auf die Zeitphase von 1870 bis 1921 (unveröffentlichtes Manuskript: Hausarbeit Erste Staatsprüfung für das Lehramt an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster), Emmerich 1994, S. 102–106; Duisburger General-Anzeiger 29 (1.3.1910) 50 ; Radevormwalder Zeitung 18 (30.8.1909) 200.
13. Proest, Michael: Die Rheinfähre mit besonderem Blick auf die Zeitphase von 1870 bis 1921 (unveröffentlichtes Manuskript: Hausarbeit Erste Staatsprüfung für das Lehramt an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster), Emmerich 1994, S. 106f.
14. Krebber, Klaus Dr. [Hrsg.]/Roos, Dieter; Kleinbahnen im Raum Emmerich 1987, S. 33.

## Abbildungsverzeichnis:

- Abb. 1.: aus: Rhein- und Ruhrzeitung 50/51 (5.1.1898) 3.
- Abb. 2.: StdAEmm: Sig. M3\_VERKEHR\_05\_01.
- Abb. 3.: StdAEmm: Sig. N1\_SCHIFFF\_24\_01.
- Abb. 4.: StdAEmm: Sig. A1\_STADTGEBIET\_ALLGEMEINEN\_1.
- Abb. 5.: StdAEmm: Sig. N1\_SCHIFFF\_26\_01.
- Abb. 6.: aus: Rütter, Paul: Das Projekt der Kleinbahn Cleve–Emmerich deren wirtschaftliche Bedeutung für den nördlichen Niederrhein nebst Begründung ihrer Rentabilität, Kleve 1903.
- Abb. 7.: Ebd.