

KLEINE DÜSSELDORFER EISENBAHNGESCHICHTE

Vorgeschichte

Eisenbahnen gab es schon lange in Europa, in Deutschland vornehmlich als Gruben- oder Kohlenbahnen. Eisenbahn deshalb, weil Holzbalken mit Eisen beschlagen wurden, um so den unterschiedlichsten Wagen eine bessere Laufleistung zu geben.

In England baute Richard Trevethick 1803 die ersten funktionstüchtigen Dampflokomotiven, seine dritte trug den schönen Namen „Fang mich wer kann“.

Georg Stephenson und sein Sohn Robert, der auch in Düsseldorf eine Rolle spielen sollte, setzten 1825 mit der ersten dampfbetriebenen Güterbahn von Stockton nach Darlington Maßstäbe, um 1829 mit ihrer Lokomotive THE ROCKET und dem Gewinn des Lokomotivrennens von Rainhill legendär zu werden. Die Bahnstrecke von Manchester nach Liverpool folgte. Verwendet wurde eine Spurbreite von 8 ½ Zoll = 1435 mm, heute die sog. Normalspur.

Das Interesse an Eisenbahnen wuchs in Deutschland, die Preußische Regierung verwehrt sich jedoch der Moderne. Dennoch konnten Pioniere wie Friedrich Harkort Einfluss nehmen. Sein Aufruf 1825 „Railroads“ in der Zeitschrift „Hermann“ eine Bahn von Köln nach Minden an die Weser zu bauen, gilt heute als einer der wichtigsten Anstöße für den Bahnbau in Deutschland. Der einfache Grund: Man wollte die hohen Zölle der Niederlande in der Rheinschifffahrt umgehen und von Minden aus über die Weser zollfrei den Bremer Hafen erreichen. Harkort schrieb nicht nur, er ließ Taten folgen und errichtete Pferde-Schienenbahnen, 1828 die Deilbachtalbahn, 1831 die Schlebuscher-Harkorter Kohlenbahn. Er schuf mit der Prinz-Wilhelm-Eisenbahn AG die erste Eisenbahnaktiengesellschaft auf deutschem Boden, die am 20. September 1831 vom gleichnamigen Prinzen vom heutigen Essen-Kupferdreh nach Velbert-Langenberg eingeweiht und befahren wurde. Später folgte der Weiterbau nach Vohwinkel und der Umbau von Schmal- auf Normalspur. Noch viel später gab es auf der Strecke die S-Bahnlinien S9 und die von Düsseldorf HBF über Mettmann nach Wuppertal HBF verkehrende S28.

Die Eisenbahn ist also in Deutschland angekommen. Und dann passierte etwas was die damalige kleine Hafenstadt Düsseldorf zur heutigen Industriemetropole und führenden Großstadt werden ließ: Die Industriestadt Elberfeld wollte an den Rhein!

Die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahngesellschaft

Vor 1832

Elberfelder* und Düsseldorfer Kaufleute sprechen sich für die Anbindung des bedeutenden Industriestandorts im Tale der Wupper an den Rheinhafen Düsseldorfs aus.

*Die Stadt Wuppertal gibt es erst seit der Gebietsreform 1929

Oktober 1835

Gründung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft DEE

1/3 Beteiligung durch Elberfelder und 2/3 Beteiligung durch weise Düsseldorfer Kaufleute

23. September 1837

Bestätigung der Gründung und Konzessionierung der Strecke Düsseldorf – Erkrath – Hochdahl – Vohwinkel – Steinbeck – Elberfeld, einst von Robert Stephenson's Firma empfohlen.

Die DEE verpflichtet den jungen Bauingenieur Friedrich Wiebe.

09. April 1838

Baubeginn des ersten Streckenabschnitts 8,12 Kilometer von Düsseldorf nach Erkrath unter der Leitung von Wiebe. Der muss sich mit einem beratungsresistenten Vorstand plagen.

Die DEE erhält von der belgischen Firma COCKERILL die beiden 1A1-Lokomotiven WUPPER und RHEIN in Teilen geliefert. Sie sind Lizenzbauten der Firma Stephenson und ähneln sehr den beiden Lokomotiven ADLER und PFEIL der Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth. Nach dem Zusammenbau stellt sich jedoch die Frage, wie man denn so eine Lok wohl fährt. Also reist Wiebe flott ins Werk nach Belgien und lässt sich in den Betrieb einer Dampflok einweisen. Zurück in Düsseldorf unterrichtet er das zukünftige Fahrpersonal und fährt selbst.

15. Oktober 1838

Am Geburtstag des bahnbegeisterten Kronprinzen Friedrich-Wilhelm findet eine „Voreröffnung“ der Strecke auf einer Meile statt.

„Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf.“ Soll der spätere König FW IV am 21.09.1838 anlässlich der (Teil-)Eröffnung der Potsdamer Bahn und Mitfahrt auf der Lokomotive ausgerufen haben.

20. Dezember 1838

Eröffnung der Bahnstrecke von Düsseldorf nach Erkrath. Am DEE-Bahnhof nahe des heutigen Graf-Adolf-Platzes und Bahnstraße bieten große bewirtschaftete Tribünen Aussicht auf das Spektakel. Düsseldorfs erster Lokomotivführer Wiebe steht den ganzen Tag auf dem Führerstand. Nach der geglückten Eröffnungsfahrt nach Erkrath dürfen auf der Rückfahrt nach Düsseldorf sogar wagemutige Damen mitreisen!

1838 bis 1841

Weiterbau der Strecke mit der Herausforderung der Steilstrecke von Erkrath nach Hochdahl. Oben in der Nähe des namensgebenden Hofs Hochdahl setzt der DEE-Vorstand gegen den Widerstand Wiebes eine teure stationäre Dampfmaschine ein, um die Bahnen am Seil bergan zu ziehen.

1841 wird die Strecke in Schritten bis Vohwinkel, dann weiter bis Steinbeck und schlussendlich am 01. Dezember 1841 bis Elberfeld fertig gestellt und eröffnet. „Trotz des Vorstandes...“ Soll der Aachener Bahn pionier David Hansemann gesagt haben.

1842 wird der DEE-Vorstand entlassen, Wiebe stellt den Betrieb der Dampfmaschine nach nur wenigen Monaten Ende 1842 ein und lässt die bergan fahrende Züge von bergab fahrenden über ein Seil ziehen. In Hochdahl wird dafür ein System von Umlenkrollen geschaffen, welches Wiebes Berater Robert Stephenson kopiert und in England ebenfalls umsetzt. Das Prinzip wird bis 1927 angewandt. Im historischen Loksuppen Hochdahl von 1841 befindet sich heute das Heimat- und Eisenbahnmuseum.

Die Düsseldorf-Elberfelder-Eisenbahn ist damit die erste dampfbetriebene(!) Eisenbahn Westdeutschlands und die fünfte in ganz Deutschland.

Weiter westlich vom Düsseldorfer Bahnhof der DEE führt eine Stichstrecke in den Hafen und den Rheinknie-Bahnhof, von dem Reisende über eine Ponton-Brücke über den Rhein gelangen können und von Oberkassel aus ihre Bahnreise fortsetzen.

1848 Höhepunkt der Rheinischen Revolution.

Der Legende nach wird der bahnbegeisterte preußische König Friedrich-Wilhelm IV am 14.08.1848 auf der damaligen Kastanienallee, der heutigen Königsallee, nahe des Bahnhofs beschimpft und mit Pferdeäpfeln beworfen. Die Situation nebst Pferdeäpfel ist historisch nicht belegt, so die Auskunft aus dem Stadtarchiv. Doch die Legende lebt...

1852 stürzt die in Karlsruhe erbaute Dampflokomotive „Der Rhein“ durch ein Unwetter nahe Germersheim vom Transportschiff in den Strom und bleibt trotz mehrfacher und umfangreicher Suche zuletzt 2018 verschollen.

1857 Die DEE „fusioniert“ mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft BMG. Das Warum und Wie ist historisch noch ungeklärt offen.

1865 Die BMG baut die Strecke nach Elberfeld durchgehend zweigleisig aus.

1871 wird die Bahn vom damaligen Bergisch-Märkischen Bahnhof am Rheinknie weiter entlang des Rheins flussaufwärts bei Düsseldorf-Hamm über die neue Hammer-Eisenbahnbrücke nach Neuss geführt.

1891 entsteht die neue Central-Station, die beiden Bahnhöfe der Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Bahnen am heutigen Graf-Adolf-Platz und Friedrichstraße werden aufgelöst. Schon längst sind beide Eisenbahnen in der

Preußischen Staatsbahn aufgegangen. Am südlichen Ende der Friedrichstraße entsteht der Bahnhof Düsseldorf-Bilk, heute Regiohalt Bilk.

Nebeneffekte

Beim Bau der DEE werden verschiedene Bodenschätze so in Gerresheim sog, Wiesenerz oder Raseneisenstein, in Haan-Obgruiten weiteres Brauneisenerz, Braunkohle und im Umkreis mehr gefunden. 1847 entsteht in Hochdahl die Eisenhütte „Eintracht“, welche sich in ihren ersten Jahren mit Bodenschätzen aus der nahen Umgebung versorgt. Das nahe Neandertal liefert den Kalk, das vormals von Dichtern beschriebene und Düsseldorfer Künstlern gemalte „Gesteins“ fällt dem Kalkabbau zum Opfer. Schon damals beklagt man dies als Umweltsünde.

Die nötige Kohle kommt jetzt per Bahn aus dem Ruhrgebiet. Die Eisenhütte wächst und gilt in ihrer Geschichte auch als drittgrößte Hütte in Deutschland. 1911 wird sie geschlossen.

Düsseldorfs Attraktivität steigt, große Unternehmen wie Piedboef und Poesngen ziehen aus Belgien und der Eifel in die sich schnell entwickelnde Stadt am Rhein. In Oberbilk geben die Kesselwerke, Stahlwerke, in Grafenberg die Lokomotivfabrik Hohenzollern Zeugnis davon. Düsseldorf entwickelt sich rasant.

1854 beginnt der Bau der Friedrichstraße.

Die Cöln-Mindener Eisenbahn

Mit dem Ziel bei den Exportgütern nach Übersee den hohen Niederländischen Zoll zu sparen, setzt sich schon Friedrich Harkort früh für den Bau einer Bahn von Köln nach Minden ein. Die Weserbahn wird viel diskutiert sogar eine Gesellschaft gegründet, doch viele Um - und Widerstände so auch durch den hochzögerlichen Preußische Staat lässt das Projekt Bahn zur Weser nebst Gesellschaft erst einmal scheitern.

1843 erfolgt die Gründung der Cöln-Mindener-Eisenbahngesellschaft CME, der Staat nahm überraschend einen Anteil. Einmal mehr wird die Strecke diskutiert, die Industrie im Bergischen Land und Tal der Wupper fordert eine Strecke via Elberfeld. Der Aachener Bahn pionier David Hansemann gibt mit seinem Gutachten den Ausschlag für eine weniger wirtschaftliche aber kostengünstigere Streckenführung über flacheres Gelände von Köln über Düsseldorf, Duisburg, Dortmund, Hamm, Bielefeld nach Minden.

Das Bergische Land erhält parallel mit der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn BMG seine eigene expandierende Bahn.

1844 startet der Bau der CME rechtsrheinisch beginnend in Deutz, Bahnbrücken gibt es noch nicht.

Am 20. Dezember 1845 wird der erste Streckenabschnitt Deutz – Düsseldorf eröffnet. Düsseldorf erhält somit seine zweite Bahngesellschaft. Der Endpunkt der Bahn wird etwas südlicher aber nahezu „nebenan“ des der DEE als Sackbahnhof errichtet, Friedrichstraß 4 wäre die heutige Adresse. Doch die Straße gibt es damals noch nicht.

Am 09. Februar 1846 eröffnet der Streckenabschnitt nach Duisburg, am 15. Oktober 1847 waren die 263 KM nach Minden fertig, am gleichen Tag eröffnen die Königlich Hannöverschen Staatseisenbahnen die Strecke Minden - Hannover, so dass man von Düsseldorf bis nach Hannover per Bahn reisen konnte wer möchte. Und bald danach auch nach Berlin.

Die Cöln-Mindener-Eisenbahn-Gesellschaft expandiert ähnlich erfolgreich wie die Bergisch-Märkische und wird nach ihr die zweitgrößte Bahngesellschaft in Westdeutschland.

Von Süden kommend führt der Schienenstrang im Halbbogen auf den Bahnhof der CME zu, nach Norden ebenfalls in einem großen Halbbogen über die heutige Eisenstraße im heutigen Oberbilk.

Vor etwas über 150 Jahren genau am Morgen des 13. August 1873 gab es einen Unfall im Bahnhof der Köln-Mindener, ein Personenzug durchbrach Begrenzung und Mauer, stürzte auf die Friedrichstraße, die Lok brach noch in das renommierte Möbelgeschäft Arnold.

Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn

Schon wieder Hansemann! Der rührige Eisenbahnpionier setzt sich neben der Bahn Aachen-Köln ebenfalls für eine Verbindung von Aachen über Mönchengladbach nach Neuss an den Rhein und Düsseldorf ein. Getrieben wird er von Konkurrenzgedanken gegen verschiedene Bahnprojekte, dem er eigene entgegen stellen möchte.

1845 erfolgt die Gründung der Aachen-Düsseldorfer-Eisenbahn-Gesellschaft.

1846 erhält die Gesellschaft die Konzession

1847 beginnt der Bau, doch es liegt kein Segen auf dieser Strecke, politische und wirtschaftliche Schwierigkeiten bremsen das Vorhaben aus.

1848 verlässt Hansemann die Gesellschaft

1849 kann man endlich den preußischen Staat zur Mitwirkung bewegen, es entsteht eine neue Gesellschaft, die "Königliche Direktion der Aachen-Düsseldorfer-Eisenbahn-Gesellschaft" was auch wieder wechselt, irgendwann geht die Gesellschaft in der Bergisch-Märkischen BMG auf.

17. Januar 1853 Der Abschnitt Gladbach – Obercassel ist fertig gestellt. Der damalige Endpunkt liegt am Belsenplatz. Düsseldorf hat seine dritte große Bahnlinie.

Waren rollen noch ein wenig eine Stichstrecke zur Rheinseite Rheinknie weiter wo sie umgeladen und über eine Pontonbrücke zum Rheinknie-Bahnhof der DEE später BMG gelangen.

1896 erhält Obercassel ein neues Bahnhofsgebäude und ist erhalten, heute wird dort das selbst gebraute „Gulasch-Alt“ verkauft.

1902 wird der Personenverkehr u.a. wegen der großen Konkurrenz der elektrischen Straßenbahn eingestellt.

Rheinische Eisenbahngesellschaft

Der Aachener Kaufmann David Hansemann, den wir weiter oben schon kennen gelernt haben, setzt sich vehement für eine Bahnverbindung von Köln über Aachen nach Belgien ein.

1837 gibt die erste Konzession

1839 beginnt der beginn Bau und Eröffnung bis Müngersdorf

1842 erreicht man Aachen und

1843 Belgien, womit die erste Bahn von Deutschland in das Ausland geschaffen ist.

Die gerne „Rheinische“ genannte Gesellschaft expandiert ebenso stark wie die anderen Gesellschaften, vor allem linksrheinisch. Sie kauft die Bonn-Cölner Bahn und baut sie bis 1859 über Koblenz den Rhein entlang bis nach Bingerbrück aus.

So gehört später auch die Eifelbahn Köln-Trier, die Bahn Köln-Krefeld u.v.m. zu ihren Leistungen.

1859 werden die Dombrücke und der Kölner Centralbahnhof fertig gestellt.

1874 kommt die Rheinische auch nach Düsseldorf. Weiter südlich bereits vorher aktiv, bildet sie nun eine Verbindung rechtsrheinisch von Koblenz über Troisdorf, Düsseldorf-Eller, Ratingen-West an die Ruhrgebietsstrecke. Heute ist sie die Güterzugstrecke durch den Staufentunnel, damals parallel zur Köln-Mindener Düsseldorf-Duisburg und

Duisburg-Dortmund der Bergisch-Märkischen. Es wird viel expandiert und viel verdient im Eisenbahnwesen des 19. Jahrhunderts.

Vielleicht möchte man es deshalb übermütig nennen, die Rheinische legt sich einmal mehr mit der Bergisch-Märkischen an und errichtet parallel zur damaligen DEE Düsseldorf-Elberfeld eine eigene Strecke etwas nur etwas nördlicher an.

1873 startet der Bau von Düsseldorf-Derendorf als Rheinischer Bahnhof (damit quasi der 4. „Hauptbahnhof“ in Düsseldorf) über eine eigene Strecke durch Gerresheim entlang des Neandertals, Mettmann, dem nördlichen Tal der Wupper, Schwelm, Gevelsberg nach Dortmund Süd.

Von 1879 bis 1891 hat Gerresheim zwei Bahnhöfe. Einmal der bereits 1838 als einfaches Holzgebäude errichtete Bahnhof der DEE, der später einem Steingebäude weicht, 1888 nochmals den Bedarfen angepasst und neu gebaut wird. Seine Form ist uns heute noch im Bestand bekannt.

Der zweite Bahnhof befindet sich nur etwas über zehn Jahre lang an der heutigen Torfbruchstraße gegenüber des ehem. Heye-Bads. Es sind keine Spuren erhalten.

Die Rheinische Strecke durch das Neandertal hat nicht den gewünschten wirtschaftlichen Erfolg. Sie wird nach und nach eingestellt bis von Mettmann nach Düsseldorf nur noch vereinzelt Akkumulator-Triebwagen fahren, sonntags gar nicht. Die Regiobahn Mettmann – Kaarst S28 mischt die Strecke neu auf, sie wird via Dornap nach Wuppertal-Vohwinkel und Wuppertal HBF verlängert.

Noch heute spricht man von der „Rheinischen Strecke“ durch das Neandertal, den Radfahrenden ist der Abschnitt durch Wuppertal für das Bahntrassenradeln umgewandelt bestens als „Nordbahntrasse“ bekannt.

1891

Wie bereits berichtet, die Bahngesellschaften expandieren Jahrzehnte lang, es wird sehr viel Geld verdient, Eisenbahn ist ein Geschäft.

Der Staat Preußen zeigt sich von Beginn des Bahnbaus skeptisch, zurückhaltend und ablehnend aber nicht ganz so dumm. Früh wird per Gesetz geregelt, dass eben dieser Staat nach Jahrzehnten Zugriff auf die Bahngesellschaften erhält und diese Karte nach und nach zieht. Zug um Zug ist er an den Bahngesellschaften beteiligt und übernimmt sie zum Teil vollständig. Verstaatlichungen folgen, die „Königlich Preußische Staatseisenbahnen“ später bis 1920 Preußische Staatsbahn wird ein Riesenunternehmen.

Düsseldorf wächst und wächst, bald stehen die beiden großen Bahnhöfe an der Friedrichstraße und Königsallee den Stadtvätern im Weg, den Staatsbahnern ist alles ebenfalls zu umständlich.

Ein Beispiel:

1877 nimmt eine Pferdebahn den Betrieb vom Burgplatz entlang der Friedrichstraße zum Bilker Erholungsort Floragarten auf. Das bereitet dahingehend Probleme, als dass die Geleise der Bergisch-Märkischen zum Rheinknie-Bahnhof nicht von der Pferdebahn gequert werden dürfen. Man steigt also aus, quert zu Fuß und fährt andersseitig weiter.

Das Ergebnis ist ein Riesending, Düsseldorf erhält nun auch eine Central-Station. Dafür werden die Bahnhöfe der CME und BMG, Gerresheim RhE und mehr weg genommen, viele Gleisanlagen für einen Durchgangsbahnhof zusammen geführt, über Bilk – der Bahnhof Bilk entsteht 1891 – zur Hammer Eisenbahnbrücke geführt und und und...

In der Stadt entsteht Platz, dort wo einst die Bahn fuhr verläuft heute die Graf-Adolf-Straße. Die DEE/BMG-Strecke wird in einem großen Bogen aus der Central-Station heraus geführt und trifft erst nach Kilometern auf den ursprünglichen Streckenverlauf. Ein Stück der ehemaligen DEE-Trasse ist noch am Übergang Ronsdorfer Straße als Industriegleis erhalten.

Foto: Das Industriegleis auf der ehemaligen DEE-Trasse



Die Rheinische verläuft nun ebenfalls von der Central-Station aus und zweigt erst am Bahnhof Gerresheim BMG auf ihre ursprüngliche Strecke ins Neanderthal ab.

Die neue Central-Station ist wie überall in Europa ein Prunkbau – hier wilhelminisch - mit verschiedenen in Klassen aufgeteilten Wartesälen, bestem Restaurant, einem schlossartigen Empfangsgebäude mit einem Fahrkartenverkaufsbereich in einem eigenen Pagodengebäude, eine Station die ihresgleichen sucht. Vorbilder sind die Bahnhöfe in Hannover und Frankfurt/M.

Die Central-Station erhält einen Vorplatz, den Wilhelmplatz, heute Konrad-Adenauer-Platz, die Immermannstraße, Kaiser-Wilhelm-Straße, heute Friedrich-Ebert-Straße und die Bismarkstraße. Immermann und Bismark können sich bis heute halten.

1930 startet ein Wettbewerb

1932 beginnen die Bauarbeiten zu einem neuen Düsseldorfer HBF, der uns

1936 fertig gestellt, heute noch mit seinem Uhrenturm bekannt ist.

Heute. Die Ansprüche an die Mobilität ändern sich. Die nötige Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes und des gesamten Bahnhofsumfeldes ist aktuell ein Politikum.

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Text erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit – im Gegenteil. Die Eisenbahn- und damit Verkehrsgeschichte in und um Düsseldorf ist spannend zu erforschen.

Der Schwerpunkt des Textes liegt hier auf den vier großen Bahnen, ihren stadtprägenden Bahnhöfen und kurz auf der damaligen Central-Station und neuem Hauptbahnhof.

Auch eine Straßenbahn ist eine Eisenbahn, bis auf die Pferdebahn 1877 und die Elektrische in Oberkassel sind wir hier gar nicht auf unsere Rheinbahn eingegangen. Das würde jetzt den Rahmen sprengen, soviel sei aber gesagt, die Rheinbahn hat Bahngeschichte geschrieben, so gehen z.B. die Gelenk- bzw. Doppelgelenkstraßenbahnen auf die Innovationskraft der Rheinbahn zurück.

Interessierte finden sehr viel im Internet auf wikipedia.de, darüber hinaus in den Städtischen Archiven, bei der Linie-D (historische Rheinbahn) und dem Loksuppen Hochdahl, dessen Heimatverein sich der Geschichte der DEE und BMG verschrieben hat und dort im historischen Loksuppen ein interessantes kleines Museum mit Antiquariat zu verträglichen Preise betreibt.

Beim recherchieren stoßen Sie dann auf weitere Bahnen wie die Ruhrtalbahn, deren Bahnhofsgebäude Düsseldorf-Rath heute noch an der U72-Station „Oberrath“ mit einer intakten Gastronomie erhalten ist. Die Bahnen hießen übrigens zuerst Linie 11, dann 12, der Legende nach weil Ratingen die Stadtrechte 12 Jahre vor Düsseldorf erhielt, dann 712 und nun U72...

Haben Sie schon mal von den Bergischen Kleinbahnen gehört? 1899 von Oberbilk nach Benrath, weiter nach Hilden, Ohligs, Haan und Vohwinkel?

Viel Spaß beim Stöbern wünscht

Dietmar Wolf
im Oktober 2025

Copyrights:

Text & Fotos: Wenn nicht anders angegeben Dietmar Wolf, Düsseldorf