

**Heinrich-Heine-Gesamtschule**

**Anbindung Düsseldorf an die Eisenbahn  
Problematiken und Lösungen**



Facharbeit im Leistungskurs  
Geschichte bei Herrn Freimut Köster  
von

**Peter Rhode**

Schuljahr 2002/2003  
Abgabedatum: 21. Februar 2003

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	1
2. Einleitung.....	2
3. Eisenbahn – Starthilfe für die Industrielle Revolution.....	3
4. Entstehung der Düsseldorf- Elberfelder Eisenbahngesellschaft.....	4
5. Finanzierungsprobleme während des Baues der Düsseldorf- Elberfelder Eisenbahn..	6
6. Die verschiedenen Eisenbahngesellschaften und ihre Streckenführung.....	8
6.1. Düsseldorf- Elberfelder Eisenbahn.....	8
6.2. Köln- Mindener Eisenbahn .....	8
6.3. Rheinische Eisenbahn.....	9
7. Der neue Hauptbahnhof und die damit aufkommenden Vorteile.....	9
7.1. Entwicklung nach der Verstaatlichung.....	11
8. Schluss.....	12
9. Literaturverzeichnis.....	13
10. Selbstständigkeitserklärung.....	14
11. Anhang.....	15
- Biographie von Friedrich Harkort	
- Satirische Darstellung	
- Darstellungen der Eisenbahnnetze	
- Stadtplan von Düsseldorf	
- Dokumentation der Beratungsgespräche	

## 1. Vorwort

Im Rahmen unseres Leistungskurses Geschichte behandeln wir zur Zeit das Thema „Industrielle Revolution“. Es ist Aufgabe gewesen, zu diesem Thema eine Facharbeit anzufertigen.

Dadurch, dass ich viel mit der Deutschen Bahn reise, habe ich ein großes Interesse entwickelt, zu erfahren, wie die Eisenbahn entstanden ist.

Da das Thema „Eisenbahn“ sehr umfangreich vorhanden ist, spezialisierte ich mich auf die Fragestellung: „Anbindung Düsseldorf an die Eisenbahn – Problematiken und Lösungen“.

Betreffend Düsseldorf sind lediglich geringe Mengen an Informationen zu diesem Thema vorhanden. Die Entstehung der Eisenbahn in Düsseldorf wird in den meisten Literaturquellen nur angedeutet.

Mein Arbeitsplan war zeitlich gegliedert und beschränkte sich hauptsächlich auf das Wochenende. Aufgrund der enormen Zeit, die mir am Wochenende zur Verfügung stand, hatte ich nicht zu befürchten, meine Arbeit zu unterbrechen. In der Woche war es mir oft nicht möglich, neben meinen Hausaufgaben, die ich zu fertigen hatte, meine Facharbeit fortzusetzen. Lediglich an den Tagen, an denen der Schulunterricht nicht bis 16 Uhr ging, konnte ich neben meinen Hausaufgaben Zeit für meine Facharbeit finden.

## 2. Einleitung

Mit meiner gefertigten Facharbeit möchte ich anderen, sowie mir, tiefere Einblicke in die Eisenbahngeschichte ermöglichen.

Die Eisenbahn hat im 19. Jahrhundert eine wichtige Rolle in der industriellen Revolution gespielt. Mit der Entstehung der Eisenbahn, wurde die Industrie angekurbelt. Im folgenden Thema „Eisenbahn – Starthilfe für die Industrielle Revolution“ wird näher darauf eingegangen.

Wie im Vorwort schon erwähnt, besteht von meiner Seite aus ein großes Interesse an der damaligen Entstehung der Eisenbahn. Aus diesem Grund habe ich mich in meiner Facharbeit auf die Problematiken und Lösungen der Anbindung Düsseldorf an die Eisenbahn spezialisiert.

### **3. Eisenbahn – Starthilfe für die Industrielle Revolution**

Das 19. Jahrhundert war die große Zeit der Eisenbahnen. Durch den Bau der Eisenbahn hat sich ein einheitliches Verkehrsgebiet gebildet und ein einheitlicher Markt ist entstanden. Eine günstige und schnelle Möglichkeit Güter zu transportieren, die eine moderne Industrie ausmacht, ist erst mit dem Aufbau eines Eisenbahnnetzes gegeben worden. Die Kapitale, die notwendig für den Eisenbahnbau waren, stammten meist von privaten Aktiengesellschaften und nicht vom Staat, da sich die kleinen Einzelstaaten des Deutschen Bundes eine so hohe Investition nicht leisten konnten. Deswegen waren die meisten Eisenbahngesellschaften, private Eisenbahngesellschaften. Die privaten Aktiengesellschaften übernahmen den Bau und den Betrieb der Eisenbahn. Nach der Gründung des Deutschen Reichs (1871), begann der Staat sich die Eisenbahn zurückzukaufen. Später war die Eisenbahn eines der Gründe zur Vereinigung des Deutschen Bundes.

Im Jahre 1814 baute Georg Stephenson die erste Lokomotive. Diese Lokomotive wurde für den Grubentransport im Bergbau eingesetzt. Mit der elf Jahre später entstandenen, ersten Eisenbahnstrecke in der Grafschaft Durham, begann in England die Revolutionierung des Verkehrswesens. Seit der ersten Eisenbahnstrecke in England wurde die Industrie angekurbelt. Die Nachfrage an Stahl und Eisen für die Gleise und Lokomotiven steigerte sich. Gleichzeitig wurde der Berg- und Maschinenbau angekurbelt. Die offenen Arbeitsplätze erhöhten sich, da Gleise verlegt, Brücken gebaut und Bahnhöfe und Waggon hergestellt werden mussten.

Die Eisenbahn setzte in Deutschland die Eisen- und Schwerindustrie in Gang. Außerdem gewann die Eisenbahn als Transport- bzw. Verkehrsmittel große Bedeutung.

Das Ruhrgebiet und Oberschlesien wurde durch die Eisenbahn eines der größten Zentren in der Stahl- bzw. Eisenindustrie. Die Deutschen übernahmen anfangs die Lokomotiven der Engländer. Im Jahre 1835 fuhr die erste, in Deutschland produzierte, Lokomotive von Nürnberg nach Fürth (6,1 km). Es folgte vier Jahre später die erste, bedeutende Strecke von Leipzig nach Dresden. Das Schienennetz erweiterte sich schnell. Bis zum Jahr 1850 hatte das Schienennetz in Deutschland insgesamt eine Länge von 6000 Kilometern. 60 Jahre später ist das Eisenbahnnetz auf 59.000 Kilometer angewachsen.

Viele Menschen in Deutschland hatten vor der Eisenbahn Angst. Sie hatten Angst vor dem Fortschritt, vor allem hatten sie Angst das Menschen oder Lebewesen davon schaden nehmen könnten. Trotz dieser Furcht, ist die Eisenbahn zum wichtigsten Transportmittel des 19. Jahrhundert geworden.

## 4. Entstehung der Düsseldorf- Elberfelder Eisenbahngesellschaft

Die erste öffentliche Eisenbahn wurde von der Düsseldorf- Elberfelder Eisenbahngesellschaft erbaut und eröffnet.

Im südlichsten Teil Düsseldorfs (in der Nähe der Königs- Allee und des heutigen Graf- Adolf- Platzes) begann die erste Streckenführung der Düsseldorf- Elberfelder Eisenbahngesellschaft. Diese verlief durch Erkrath, Hochdahl und Vohwinkel (heutiges Wuppertal) und endete in Elberfeld- Steinbeck.

Der Bau dauerte ungefähr vier Jahre. Die Strecke hatte insgesamt eine Länge von 27 Kilometern. Mit dem ersten Teilstück (von Düsseldorf nach Erkrath) von neun Kilometern Länge, begann der Ausbau des westdeutschen Eisenbahnnetzes.

Am 21. Mai 1841 wurde das Stück von Erkrath nach Vohwinkel und am 3. September 1841 das restliche Stück von Vohwinkel nach Elberfeld fertiggestellt und dem Verkehr freigegeben.

Ein Aufruf mit dem Titel „Eisenbahnen (railroads)“ erschien am 30. März 1825 in der Zeitung „Hermann“. Dieser Artikel wurde vom bekannten, westfälischen Volksmann Friedrich Harkort<sup>1</sup> verfasst. Um ein neues, alle Wirtschaftslagen völlig umwälzendes Verkehrsmittel zu gründen, versuchte er das Interesse der Gesellschaft zu wecken. Er forderte zur Beteiligung an den Bau von Eisenbahnen auf, indem er die Vorteile durch Eisenbahnen in England darlegte und sie ebenfalls für Deutschland (speziell westliche Gebiete betreffend) vorführte. In seinem zu begeisternden Artikel hieß es: „möge auch im Vaterlande bald die Zeit kommen, wo der Triumphwagen des Gewerbefleißes, mit rauchenden Kolossen bespannt ist und dem Gemeinsinn die Wege ebnet.“<sup>2</sup>

Der industrielle Friedrich Harkort forderte, schon vor der Eröffnung der ersten, öffentlichen Eisenbahn in England, den Bau eines Eisenbahnnetzes zwischen Düsseldorf und Elberfeld, welches das erste Teilstück der westfälischen Eisenbahn darstellen sollte. Auf diese Weise erhoffte sich Harkort die Industrie im bergisch- märkischen Raum gegenüber dem Ausland durch Transportkostensenkung konkurrenzfähig zu machen. 1832 wurde dieser Vorschlag von den Handelskammern aufgegriffen und der Elberfelder Oberbürgermeister sowie der Bankier und spätere

---

<sup>1</sup> Siehe Biographie im Anhang

<sup>2</sup> Zitat aus dem Buch: „Verkehrsgeschichtliche Schriftenreihe“, H. Williger, Bonn 1978, Seite 12

preußische Handelsminister Freiherr von der Heydt waren die größten Befürworter dieses Projektes. Im Jahre 1835 konnte die Düsseldorf- Elberfelder Eisenbahngesellschaft, nach Überwindung mehrerer Schwierigkeiten, mit einem Aktienkapital von 2.250.000 Deutschen Mark gegründet werden.

Die königliche Regierung in Düsseldorf erteilte am 5. Februar 1837 der Eisenbahngesellschaft eine vorläufige Konzession<sup>1</sup>.

Bei der Projektierung der Strecke von Düsseldorf nach Elberfeld traten jedoch Probleme auf. Man wusste nicht, welche der drei vermessenen Strecken am idealsten waren. Die Gesellschaft beschloss, aufgrund der drei Vorschläge, Robert Stephenson<sup>2</sup> einreisen zu lassen, um sich ein Gutachten über die drei Projekte einzuholen. Stephenson sandte einen Techniker nach Elberfeld und Düsseldorf aus, der die drei verschiedenen Strecken überprüfen sollte. Aufgrund der Ergebnisse des Technikers, entschied sich Stephenson auf die Streckenführung Düsseldorf, Erkrath, Hochdahl, Vohwinkel und Elberfeld, da bei dieser Streckenführung kein Tunnelbau erforderlich war.

Der entwerfende, königliche Baukondukteur Pickel stellte jedoch fest, dass die ausgewählte Strecke (die ihren Anfang in der Nähe der Königs- Allee und des heutigen Graf- Adolf- Platzes machte und in Elberfeld- Steinbeck endete) einen Höhenunterschied von 130 Metern bewältigen musste. Aus diesem Grund entschied sich Stephenson, den Höhenunterschied bei Hochdahl und Erkrath mit Hilfe von zwei, im Seilbetrieb stehenden, Dampfmaschinen<sup>3</sup> zu bezwingen. Wenig später wurde diese Art und Weise, den Zug hinaufzuziehen, aufgegeben und durch einen Lokomotivbetrieb ersetzt. Das Prinzip, durch eine Umlenkrolle (Durchmesser von 1, 75 Meter) an der höchsten Stelle in Erkrath, wurde noch bis ins Jahr 1927 fortgesetzt. Es wurde ein Seilende an den hinauffahrenden Zug befestigt und ein Ende an die hinabfahrende Lokomotive. Diese behalf dem hinauffahrenden Zug den Höhenunterschied zu bewältigen. Man entschied sich außerdem, die Strecke eingleisig zu bauen. Nur das Stück zwischen Erkrath und Hochdahl wurde zweigleisig angelegt. Der 34 Jahre alte, aus Ostpreußen stammende Ingenieur Friedrich Eduard Wiebe, bekam auf Empfehlung des Ministers Beuth die Bauleitung zur Fertigstellung der Düsseldorf- Elberfelder Eisenbahn.

Während der Bauzeit reiste Wiebe mehrmals nach England, um sich von Stephenson beraten zu lassen. Wiebe sorgte außerdem für das Baumaterial und meisterte allein unvorhersehbare Schwierigkeiten.

---

<sup>1</sup> vorläufige Erlaubnis

<sup>2</sup> Sohn von Georg Stephenson, der in England schon mehrere Eisenbahnen baute

<sup>3</sup> Satirische Darstellung im Anhang

Als die ersten Lokomotiven gebaut, geliefert und montiert waren, stellte Wiebe fest, dass keiner die Triebwagen bei der Eröffnungsfahrt bedienen konnte. Deswegen fuhr Wiebe nach Belgien und erlernte dort das Führen der Maschinen. Bei der Eröffnungsfahrt der ersten Teilstrecke von Düsseldorf nach Erkrath, am 20. Dezember 1838, war Wiebe nicht nur der Erbauer der Strecke, sondern auch der erste Lokomotivführer im westfälischen Gebiet.

## **5. Finanzierungsprobleme während des Baues der Düsseldorf- Elberfelder Eisenbahn**

Die definitive Bestätigung des Statuts, in dem das Anlagekapital auf 1.027.800 Taler, bestehend aus 10.278 Aktien zu je 100 Taler und zu 5 Prozent verzinsbar, festgesetzt wurde, hatte am 23. September 1837 stattgefunden.

Es wurde sogleich mit dem Bau begonnen. Am 20. Dezember des folgenden Jahres konnte die erste Teilstrecke von 8,6 Kilometern – Düsseldorf nach Erkrath – dem Betrieb übergeben werden.

Im Dezember 1838 erhöhte die Gesellschaft das Aktienkapital um 362.000 Taler, da sie während des Baues in Zahlungsschwierigkeiten geraten war und eingesehen hatte, dass der Voranschlag zu niedrig bemessen war. In der Generalversammlung wurde am 23. Juni 1840 beschlossen, 6000 Prioritätsaktien (Obligationen<sup>1</sup>) zu 100 Taler, mit 5%iger Zinsgarantie und 1,5%iger Amortisation<sup>2</sup> herauszugeben. Die Bezeichnung „Aktien“ trifft auf die sogenannten Prioritätsaktien nicht zu, da kein Anspruch auf eine Dividende<sup>3</sup> besteht. Der Grund des hohen Zinsfußes bestand darin, dass damals die Verbindungsbahn Rhein –Weser als gescheitert zu betrachten und infolgedessen die Lust zur Beteiligung am Bau geringer geworden war. Den Kapitalisten war ein niedriger, sicherer Zins lieber als eine ungewisse, höhere Dividende. Daher wurden zu jener Zeit die Obligationen den Aktien vorgezogen. Am 21. Mai 1841 konnte die Strecke bis Vohwinkel (12,5 km) und am 3. September 1841 bis Elberfeld (5,5 km), infolge der Emission<sup>4</sup> der Prioritätsaktien, eröffnet werden. Da die notwendigen Geldmittel zur Vollendung der Anlagen und Gebäude nicht ausreichten, wurde beschlossen, den preußischen König um ein Darlehn von 400.000 Taler (gegen eine

---

<sup>1</sup> Schuldverschreibung

<sup>2</sup> Abschreibung des Zinses

<sup>3</sup> auf eine Aktie anfallende Gewinne

<sup>4</sup> Ausgabe

mäßige Verzinsung aus Staatsmitteln) zu bitten. Bei einem negativen Resultat von Seiten des Königs, sollte um die Genehmigung gebeten werden, dass die Gesellschaft die 600.000 Taler Prioritätsaktien kündigen kann. Anstatt dessen sollte ein neues Kapital von einer Million Taler zu einer 4%igen jährlichen Verzinsung und 1%iger Amortisation aufgenommen werden.

Zwar verweigerte die A.K.O. vom 4. März 1842 die Gewährung des Darlehns, gestattete jedoch die Wünsche der Gesellschaft und die Reduzierung des Zinsfußes von fünf auf vier Prozent. Es erfolgte eine Bewilligung für die Inhaber der alten Prioritätsaktien. Ihnen war der Austausch gegen neue Aktien, bei einer Prämie von 1 bzw. 0,5 Prozent, freigestellt. Die Emission dieser Anleihe wurde von verschiedenen Bankhäusern in Elberfeld, Köln und Berlin zu 95% ausgeführt.

Die Generalversammlung der Aktionäre beschloss, den laut Gesellschaftsstatuts garantierten Zinsbezug der Stammaktien von 5% gänzlich aufzuheben und dafür lediglich eine Dividendenverteilung eintreten zu lassen, da im Jahre 1843 der Ertrag der Bahn die garantierte Verzinsung der Aktien nicht einbrachte und an eine staatliche Zinsgarantie nicht zu denken war. Es wurde ferner beschlossen, das bis zu 15 Aktien, jeweils 3 Aktien eine Stimme gewährten. Die Stimmfähigkeit der Aktien unterlag einer Abstufung, sobald ein Aktionär mehr als 15 Aktien besaß. Kein Aktionär durfte mehr als 10 Stimmen (fremde und eigene) haben. Dadurch entstand der „Schutz der Minderheit der Aktionäre“. Die von der Generalversammlung am 27. Mai 1847 beschlossene Vermehrung des Stammaktienkapitals um 372.000 Taler wurde vom König genehmigt. Die neuen Aktien konnten keinen genügenden Absatz finden, obwohl infolge des gesteigerten Verkehrs 4,5 % Dividende in diesem und 4% im vorherigem Jahre auf die Stammaktien gezahlt worden waren. Es wurde auf die Emission dieser Stammaktien verzichtet und dafür 400.000 Taler, 5%tige Prioritätsaktien mit 0,5tiger Amortisation ausgegeben. Im Jahr 1856 wurde die Erhöhung dieser Prioritätsaktien auf 500.000 Taler mit 4% beschlossen. Der Anschluss der Düsseldorf- Elberfelder Bahn konnte an den inzwischen entstandenen Bahnen vollzogen werden. Dieses geschah 1847 seitens der Düsseldorf- Elberfelder Gesellschaft an die Köln- Mindener Bahn, an die Prinz- Wilhelm Bahn in Vohwinkel und die Bergisch- Märkische Bahn in Elberfeld. Durch Beschluss der Düsseldorf- Elberfelder Generalversammlung vom 7. Januar 1857 in der bergisch- märkischen Generalversammlung vom 10. Januar 1857 ging die Bahn in den Besitz der Bergisch- Märkischen Eisenbahngesellschaft zu Elberfeld über. Die A.K.O vom 9. Juni 1857 brachte die Bestätigung und die Genehmigung des Vertrags. Für drei eigene Aktien erhielten die Aktionäre der Düsseldorf- Elberfelder Bahn fünf Bergisch- Märkische Aktien. Bei einer gewünschten Auszahlung stand den Aktionären eine Barabfindung von 145 Talern und 5% Zinsen (von Juni 1857 bis Februar 1858) für jede Düsseldorf-

Elberfelder Stammaktie zu. Am 1. Juli 1857 wurde die Verwaltung der Bahn von der königlichen Eisenbahndirektion<sup>1</sup> Elberfeld übernommen und ab dem 1. Januar 1858 auf Rechnung der Bergisch- Märkischen Eisenbahngesellschaft geführt.

## **6. Die verschiedenen Eisenbahngesellschaften und ihre Streckenführung**

### 6.1. Düsseldorf- Elberfelder Eisenbahn

Im Jahre 1838 wurde der erste Bahnhof von der Düsseldorf- Elberfelder Eisenbahngesellschaft aufgebaut. Dieser lag am südlichsten Ende der Stadt. Geografisch gesehen wäre das der heutige Graf- Adolf- Platz. Die Gleise führten von dort aus an der heutigen Graf- Adolf- Straße entlang, überquerten einen Teil des heutigen Hauptbahnhofes, kamen dann durch das Industriegebiet, an der heutigen Waggonfabrik vorbei und liefen dann in den Bahnhof Gerresheim ein. Die derzeitige Strecke vom Hauptbahnhof Düsseldorf in Richtung Wuppertal wird erst nach dem Bahnhof Gerresheim auf der historischen Trasse benutzt.

1872 übernahm die Düsseldorf- Elberfelder Bahn die Strecke Düsseldorf, Werden, Ruhrtal. Diese zweigte an der heutigen Werdener Straße mittels eines Gleisdreiecks von der Stammstrecke ab, führte an Grafenberg vorbei, dann über Rath und weiter bis Essen Kupferdreh. Diese Strecke existiert teilweise heute noch als Industrieanschluss. Die heutigen S- Bahnzüge von Düsseldorf nach Essen befahren erst in Rath diese alte Gleisführung.

### 6.2. Köln- Mindener Eisenbahn

---

<sup>1</sup> entstand nach der Verstaatlichung der Bahn

Auf dem heutigen Gelände der Landesversicherungsanstalt stand 1885 der Köln-Mindener Bahnhof, der südlich vom Düsseldorf- Elberfelder Bahnhof seine nächste Station fand. Die Entfernung der beiden Bahnhöfe betrug circa 200 Meter. Das aus Köln kommende Gleis führte in Südosten Düsseldorfs über den Oberbilk Markt an der Eisenstrasse entlang und mündete dann in den Kopfbahnhof. Die Züge der Köln-Mindener Eisenbahn bogen nach der Ausfahrt aus diesem Bahnhof nach Norden ab und überquerten die Gleisanlagen der Düsseldorf- Elberfelder Eisenbahn um dann am Ostrand von Düsseldorf in Richtung Duisburg zu fahren. Güterzüge benutzten eine direkte Verbindung zwischen Oberbilk und Derendorf, denn dadurch musste der Kopfbahnhof nicht berührt werden.

### 6.3. Rheinische Eisenbahn

Die Rheinische Eisenbahn errichtete als letzte Gesellschaft 1875 einen Bahnhof an der Grafenbergstraße in Düsseldorf.

Bereits 1874 hatte diese Gesellschaft die Strecke Mülheim, Speldorf, Lintorf, Grafenberg, Hilden, Opladen, Köln eröffnet. Da diese Linie das Stadtgebiet von Düsseldorf nur indirekt berührte, wurde am 1. Februar 1886 die Eröffnung des rheinischen Bahnhofs durch eine zehn Kilometer lange Nebenstrecke ermöglicht. Diese Strecke zweigte in Rath ab, um dann in südwestlicher Richtung zum heutigen Bahnhof Derendorf zu gelangen. So ergab es sich, dass beide Bahngesellschaften, die KME<sup>1</sup> und die RhE<sup>2</sup>, zu dieser Zeit an der Grafenbergstraße jeweils einen Bahnhof unterhielten. Die Schienen der RhE folgten dem Verlauf nach Osten und erreichten südlich von Grafenberg die Strecke nach Köln bzw. Mülheim.

## **7. Der neue Hauptbahnhof und die damit aufkommenden Vorteile**

---

<sup>1</sup> Köln- Mindener Eisenbahngesellschaft

<sup>2</sup> Rheinische Eisenbahn

Darstellung der Eisenbahnnetze im Anhang

Die drei herrschenden Bahngesellschaften in Düsseldorf unterhielten eigene Bahnhöfe. Dies bedeutete für Personen die umsteigen mussten ein Problem, da die Bahnhöfe an verschiedenen Orten lagen. Deswegen wurden die drei Bahnhöfe seit Februar 1876 durch Pferdebahnlinien mit der Altstadt verbunden. Zwar war jetzt das Umsteigen leichter, doch war die körperliche Anstrengung und ein hoher Zeitverlust noch von Bedeutung. Durch das expandieren der Stadt Düsseldorf, sah der preußische Staat eine gute Chance um die Eisenbahngesellschaften zu verstaatlichen<sup>1</sup>. Das Wachsen der wirtschaftlichen Aufgaben und der hohe Konkurrenzkampf zwischen den privaten Eisenbahngesellschaften dienten auch als Gründe für diese Entscheidung die Bahn zu verstaatlichen. Die Eisenbahngesellschaften wurden daher zum 1. Januar 1880 vom preußischen Staat verstaatlicht.

Im Sommer 1891 war der neue, nach dreijähriger Bauzeit, von Preußen erbaute Hauptbahnhof Düsseldorfs fertiggestellt. Es herrschte Freude und Stolz in Düsseldorf. Die Fertigstellung des „Central Personen Bahnhofs“ bedeutete ein außerordentliches Eingreifen in das Düsseldorfer Stadtbild. Dieser Bahnhof trat an Stelle von drei unterschiedlichen Bahnhöfen ein, die von drei privaten Eisenbahngesellschaften in Düsseldorf betrieben wurden. Der neue Bahnhof ersetzte den Düsseldorfs ersten Bahnhof. Dieser wurde von der Düsseldorf- Elberfelder Eisenbahngesellschaft betrieben, die später von der Bergisch- Märkischen Eisenbahn übernommen wurde. Der Bahnhof der Düsseldorf- Elberfelder Eisenbahn lag am südlichsten Ende der Königs- Allee. Heute erinnert uns der Graf- Adolf- Platz an diesen Bahnhof. Dann wurde durch den neuen Hauptbahnhof, der Kopfbahnhof der Köln- Mindener Eisenbahn ersetzt. Dieser war nur 200 Meter von dem Düsseldorf- Elberfelder Bahnhof entfernt. Als letzten, ersetzte der neue Hauptbahnhof, den Bahnhof der Rheinischen Eisenbahngesellschaft. Dieser lag in Derendorf und damit am weitesten davon entfernt. Dieser neue Bahnhof bedeutete eine große Wende in der Düsseldorfer Eisenbahngeschichte. Das Bahnfahren wurde für Menschen gemüthlicher, da die hohe körperliche Anstrengung und der hohe Zeitverlust entfallen war. Die nun nicht mehr gebrauchten Gleise wurden auf Dämme gelegt und damit Schienengleiche beseitigt. Die nun nicht mehr gebrauchten Bahnhofgebäude wurden abgerissen, z.B. Graf- Adolf- Platz. Der einstige Köln- Mindener Bahnhof wurde von der Landesversicherungsanstalt „Rheinprovinz“ übernommen, die 1890 durchs Gesetz gegründet wurde, sowie von der Provinzial Feuerversicherung, die von Koblenz nach Düsseldorf kam. Der neue zentrale Bahnhof, der am Ostrand der alten Stadt gelegen war, bildete eine wichtige Verbindung der gewachsenen Stadt und den jungen Vorstädten. Der Düsseldorfer Bahnhof hatte eine zentrale Rolle in der Industrie, da sich diese während der Gründerjahre an die Bahnstrecke ansiedelte und somit die

---

<sup>1</sup> der Staat kaufte die privaten Unternehmen auf

Arbeiter mit sich gezogen hatte. Bis heute noch ist der Düsseldorfer Bahnhof ein wichtiger Umsteigepunkt für Pendler.

### 7.1. Entwicklung nach der Verstaatlichung

Wie im vorhergehenden Text schon angedeutet, wurde die Eisenbahn zum 1. Januar 1880 von dem preußischen Staat verstaatlicht. Die nun nicht mehr privaten Bahnstrecken wurden der Eisenbahn- Direktion „ Köln-rechtsrheinisch“ und zu einem kleinen Teil, der Elberfelder Direktion unterstellt.

Das Gleisschema wurde an dem Berührungspunkten der Konkurrenzstrecken, zu einem großem Gesamtnetz im Ruhrgebiet, miteinander verknüpft. Es entstanden in vielen Großstädten des Reviers „Hauptbahnhöfe“, da fast in jeder Stadt drei Bahnhöfe vorhanden waren, die die alten ersetzten.

Im Jahre 1895 wurde die Eisenbahn- Direktion Essen gegründet. Diese Direktion musste ein Schienennetz mit einer Länge von 950 Kilometern verwalten. 1935 kamen weitere 300 Kilometer hinzu, da das Schienennetz durch Neubaustrecken ergänzt wurde.

Zahlreiche Strecken wurden nach dem 2. Weltkrieg aufgelassen und durch wenige Neubaustrecken ergänzt. Die übriggebliebenen Strecken wurden ausgebaut oder die wichtigsten elektrifiziert. Für den Personenverkehr entstanden mit einem sehr hohen Kostenaufwand die „S- Bahnzüge“. Damit wollte man die Großstädte des Reviers miteinander verbinden. Heutzutage fahren diese Züge immer noch nach einem starren Fahrplan.

## **8. Schluss**

Das Fertigen der Facharbeit hat mir viel Spaß bereitet, da ich durch die Bearbeitung meines Themas mein Wissen, bezüglich der Eisenbahnentstehung, erweitern und erneuern konnte.

Obwohl viele Probleme bei der Auswertung der Texte, aus den einzelnen Literaturverzeichnissen aufgetreten sind, bin ich doch mit meinem Ergebnis zufrieden. Durch mein Interesse habe ich mich oft sehr hineingesteigert, so dass ich über mein Thema betreffend hinaus, Informationen für mich gesammelt habe, um meine Neugier zu stillen.

## 9. Literaturverzeichnis

[www.bergisches-staedtedreieck.de/wandern/solingen/transport\\_verkehr.html](http://www.bergisches-staedtedreieck.de/wandern/solingen/transport_verkehr.html)

Hilger, W.

Die Eisenbahn im Rhein- Ruhr- Gebiet 1838 – 1881 (Band1)

Hilger, W., Bonn 1978

[www.muenster.de/~gberg/Aeisenbahn.html](http://www.muenster.de/~gberg/Aeisenbahn.html)

[www.muenster.de/~gberg/Aharkort.html](http://www.muenster.de/~gberg/Aharkort.html)

Weidenhaupt, Hugo

Aus Düsseldorfs Vergangenheit (Aufsätze aus vier Jahrzehnten)

Clemens von Looz- Corswarem, Düsseldorf 1988

Wiegand & Partner Public Relations Agentur

Düsseldorf Hbf – Verkehrsknoten erster Klasse

Landeshauptstadt Düsseldorf - Presseamt

Bundesbahndirektion Köln – Neubauabteilung

[www.wisoveg.de/wisoveg/kr/kr-dig5/kr1950-10-15entwicklung.html](http://www.wisoveg.de/wisoveg/kr/kr-dig5/kr1950-10-15entwicklung.html)

## 10. Selbstständigkeitserklärung

Ich erkläre, dass ich die Facharbeit ohne fremde Hilfe angefertigt und nur die im Literaturverzeichnis angeführten Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Düsseldorf, den \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

## **11. Anhang**