

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75 – Schweiz sFr. 19,80

Belgien, Luxemburg € 14,40 – Niederlande € 15,85

Italien, Spanien € 16,25 – Portugal (con.) € 16,25

Eisenbahn in DÜSSELDORF



Udo Kandler





DAS TOR ZUR WELT

Die Entwicklung des Eisenbahnknotens im Norden verlief sehr spannend, denn die Nachbarn des Stadtstaats Hamburg achteten anfangs sehr auf ihre eigenen Interessen. Ein Meilenstein war die Eröffnung der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn im Jahr 1866, ein weiterer die Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs ab 1906. Der Eisenbahnverkehr wuchs in rasendem Tempo, auch wegen des steigenden Umschlags im Hafen, und erforderte den Bau von leistungsfähigen Rangierbahnhöfen. Einst wurden die Lokomotiven in sechs Bahnbetriebswerken versorgt und gewartet, zu den bekanntesten zählt zweifellos das Bw Hamburg-Altona. Die Hafenbahn bewältigt ein großes Güteraufkommen und weist zahlreiche Brücken auf, darunter die Kattwyk-Hubbrücke von 1973 und die erst kürzlich eröffnete Rethe-Klappbrücke. Das Sonderheft ist mit Aufnahmen aus allen Bahnepochen umfassend bebildert.

92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 541902 | € 12,50

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Eisenbahn in der Eifel
Best.-Nr. 531802



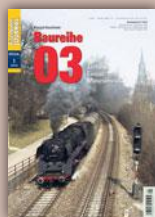
Bodensee
Best.-Nr. 531901



Frankwaldbahn
Best.-Nr. 541801



V 100
Best.-Nr. 541802



Baureihe 03
Best.-Nr. 541901



Main-Weser-Bahn
Best.-Nr. 531902

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen, je € 12,50



Jetzt als eBook verfügbar!



Baureihe 01.10
Best.-Nr.
540801-e



Baureihe 151
Best.-Nr.
541002-e

Je eBook € 10,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de/ebook und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.

DIE GROSSSTADT, DIE EIN DORF BLIEB

Warum nur wurde Düsseldorf ausgerechnet nach einem die Stadt berührenden Rinnsal benannt? Diese Tatsache lässt sich am ehesten damit begründen, dass die heutige Rheinmetropole mit ihren rund 642 000 Einwohnern vor langer Zeit genau das war, was sie namentlich weiterhin vorgibt zu sein – ein Dorf.

Die Eisenbahn dürfte entscheidend dazu beigetragen haben, dass Düsseldorf sich wirtschaftlich prächtig entwickeln und 1882 in den Stand der deutschen Großstädte aufrücken konnte. Bis dahin war der Bau der übergeordneten, die Stadt unmittelbar tangierenden Bahnverbindungen längst abgeschlossen. Danach optimierten das städtische Streckennetzes lediglich noch allerlei Verbindungsbahnen.

Beizeiten gelang es der rührigen Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn die ersten Züge zwischen Düsseldorf und dem benachbarten Erkrath dampfen zu lassen. Das war am 20. Dezember 1838, gerade einmal drei Jahre nachdem zwischen Nürnberg und Fürth die allererste Eisenbahn in Deutschland an den Start gegangen war. Der neue Verkehrsträger ebnete dem ehemaligen Fischerdorf am rechten Rheinufer eine glorreiche Zukunft.

Die Großstadt am Rhein mit ihren leistungsfähigen Bahnanlagen wurde als das Einfallstor in das Ruhrgebiet gesehen. Die Stadt der Eisenbahn, Banken, Versicherungen, Börsengeschäfte und bedeutender Verwaltungsstandort titulierte man genauso gerne als den „Schreibtisch des Ruhrgebiets“. In Düsseldorf waren die Finanzen zuhause. Zugleich war Düsseldorf über Generationen hinweg ein bedeutender Produktions-

standort für Eisen und Stahl sowie für den Fahrzeug- und Maschinenbau.

Die stetige Steigerung des Eisenbahnverkehrs machte einen grundlegenden Umbau der Gleisanlagen des 1891 eröffneten Hauptbahnhofs samt des dortigen Bahnbetriebswerks erforderlich, der Ende der 1920er Jahre begann. Hier verfuhr man ganz nach der Devise: Nicht kleckern, sondern klotzen! Die RBD Wuppertal spendierte der Eisenbahn am Standort Düsseldorf gleich zwei hochmoderne Groß-Bahnbetriebswerke. Das monumentale, im Jahr 1936 vollendete neue Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs, mit dessen aufwändiger Innengestaltung namhafte regionale Künstler beauftragt wurden, war ein weiterer Meilenstein der Deutschen Reichsbahn auf dem Weg in die Moderne. Und ein prächtiges Beispiel dafür, was möglich ist, wenn Stadt und Bahn an einem Strang ziehen. Dass der vermaledeite Zweite Weltkrieg vieles gleich wieder zunichtemachte, das war ganz und gar den Irrungen und Wirrungen der Zeit geschuldet. Zu Beginn der 1960er Jahre sorgten Stadt und Bundesbahn bei der Verkehrsplanung mit dem Projekt „S-Bahn Düsseldorf“ für ein gehöriges Maß an Aufmerksamkeit. Im September 1967 ging zwischen Düsseldorf-Garath und Ratingen Ost die erste S-Bahn außerhalb der Großstädte Berlin und Hamburg an den Start.

Seither ist ein gutes halbes Jahrhundert vergangen und auf einigen ehemaligen Bahnflächen, die für Eisenbahnzwecke nicht mehr benötigt wurden, sind zwischenzeitlich neue Wohnquartiere entstanden.

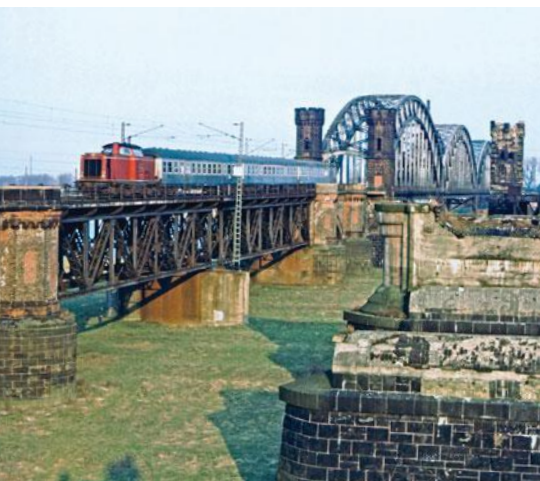
UDO KANDLER

ZWEI BAHNBETRIEBSWERKE MIT VORBILDCHARAKTER

Die Reichsbahn eröffnete 1930 am Abstellbahnhof und später auch in Derendorf moderne Bw-Anlagen. Die DB-Werkstatt am Abstellbahnhof ist auch heute noch sehr wichtig. **SEITE 28**

PRIVATE BAHNGESELLSCHAFTEN MIT GROSSEM ELAN

Der erste Bahnhof in Düsseldorf wurde am 20. Dezember 1838 eröffnet. Schon wenige Jahre später konnte man mit der Bahn nach Köln und Duisburg reisen, ab 1870 über die Hammer Rheinbrücke auch nach Neuß. **SEITE 14**



MODERNE SACHLICHKEIT

Klare Linien zeichnen das 1936 eröffnete neue Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs aus. Die Stadt Düsseldorf finanzierte eine opulente Innengestaltung.

SEITE 56



KEIMZELLE DER S-BAHN RHEIN-RUHR

Im Herbst 1967 nahm die DB auf der Strecke Düsseldorf-Garath – Düsseldorf Hbf – Ratingen Ost den S-Bahn-Betrieb auf. Es war der Auftakt für ein S-Bahn-System an Rhein, Ruhr und Wupper.

SEITE 66

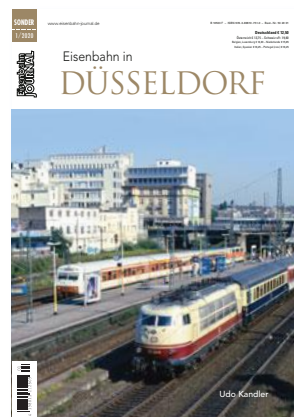


LOKS UND WAGEN AUS DÜSSELDORF

Mehrere Firmen, die teils längst in Vergessenheit geraten sind, beschäftigten sich schon vor 1900 mit dem Bau von Schienenfahrzeugen. Die Produktion der Lokomotivfabrik Hohenzollern endete 1929.

SEITE 80

Titelfoto:
Ch. Kirchner (Düsseldorf-Wehrhahn, Juli 1993)
Fotos dieser Doppelseite:
W. Bügel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung (2), Bauer/Slg. Pempelforth, RVM/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, Werkfoto Hohenzollern/Slg. Lauscher



EDITORIAL

DIE GROSSSTADT, DIE EIN DORF BLIEB 3

GALERIE 6

ENTWICKLUNG ZUM EISENBAHNKNOTEN

PRIVATE BAHNGESELLSCHAFTEN MIT GROSSEM ELAN 14

BETRIEBSMASCHINENDIENST

ZWEI BAHNBETRIEBSWERKE MIT VORBILDCHARAKTER 28

HAUPTBAHNHOF VON 1936

MODERNE SACHLICHKEIT STATT NEORENAISSANCE 56

STADT DER AUSSTELLUNGEN 64

S-BAHN

KEIMZELLE DER S-BAHN RHEIN-RUHR 66

SCHIENENFAHRZEUGBAU

LOKOMOTIVEN UND WAGEN AUS DÜSSELDORF 80

CHRONIK 84

ANHANG

STRECKENERÖFFNUNGEN IN DÜSSELDORF 86

FACHHÄNDLER-ADRESSEN 88

QUELLEN 89

IMPRESSUM & VORSCHAU 90



VOR DEN TOREN DÜSSELDORFS

Glücksmoment für den Fotografen, der am 5. August 1938 morgens gegen 7 Uhr mit seiner Plattenkamera nördlich des Rangierbahnhofs Düsseldorf-Reisholz Position bezogen hat. Links donnert die beim Bw Koblenz-Mosel beheimatete 18 319 (badische IV h; Baujahr 1920) mit dem D 307 (Basel–Dortmund) Richtung Düsseldorf Hauptbahnhof. Rechts ist der D 8 (Berlin–Köln) zu sehen, der von der im August 1936 in Dienst gestellten 03 259 vom Bw Hannover befördert wird.

Foto: C. Bellingrodt/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung







AUTOVERLADUNG IN DÜSSELDORF HBF

Im Sommer 1959 nahm die Deutsche Bundesbahn am Hauptbahnhof eine Autoreisezuganlage in Betrieb. In den beiden ersten Jahren konnten in Düsseldorf Autos nur in einem Zugpaar mitgenommen werden, das Mülheim (Ruhr)-Speldorf mit München verband. In den Folgejahren weitete die Bundesbahn das Angebot deutlich aus und es verkehrten Autoreisezüge u.a. auch nach Avignon in Südfrankreich und Lindau im Bodensee.

Foto: H. Säuberlich





HOCHBETRIEB IN DÜSSELDORF-RATH

Die vornehmlich dem Güterverkehr der Relation Ruhrgebiet–Köln dienende Strecke von Duisburg-Wedau nach Gremberg führt östlich am Zentrum von Düsseldorf vorbei. Im noch mit Formsignalen ausgestatteten Bahnhof Düsseldorf-Rath begegnen sich am 1. Juli 2014 zwei Güterzüge, bespannt mit Mehrsystemloks der DB-Baureihe 189. Die 218 460 fuhr an diesem Tag Sonderleistungen zur Schulung von Weichenwärtern. *Foto: R. Händler*



DÜSSELDORF-WEHRHAHN

Der S-Bahn-Haltepunkt liegt einen Kilometer vom Hauptbahnhof entfernt an der Strecke nach Duisburg. Hier besteht die Umsteigemöglichkeit zur vier Stadtbahnlinien. Am Gleis 1 steht am 21. September 2019 der 422 550 (S6 nach Köln-Nippes) und rechts eilt die 101 071 mit einem InterCity dem Hauptbahnhof entgegen. Die Lok wirbt mit dem Schriftzug „Zeit für Gold“ in deutscher, koreanischer und japanischer Sprache für die Olympischen Winterspiele 2018 in Pyeongchang und die Sommerspiele 2020 in Tokio. Foto: E. Pempelforth



PRIVATE BAHNGESELLSCHAFTEN MIT GROSSEM ELAN

Die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn eröffnete am 20. Dezember 1838 den ersten Bahnhof in Düsseldorf. Dank der Köln-Mindener Eisenbahn konnte man schon Mitte der 1840er Jahre nach Köln und Duisburg mit dem Zug reisen. Über die Hammer Brücke nach Neuß auf der linken Rheinseite rollten die Züge ab 1870

**Aktie der Düsseldorf-
Elberfelder Eisenbahn von 1840.**
Abb.: Slg. Kleinewefers

Im 19. Jahrhundert erlebte Düsseldorf eine fulminante Stadtentwicklung. Das im Jahr 1815 von Friedrich Wilhelm III. vereinnahmte Rheinland wurde preußische Provinz und in der Folge Düsseldorf zur Provinzhauptstadt erhoben. Der frühe Bau von Eisenbahnstrecken von Düsseldorf nach dem heutigen Wuppertal (eröffnet 1841), Köln (1845) und Duisburg (1846) begünstigte den raschen Aufstieg Düsseldorfs zur Industrie- und Verwaltungsstadt.

In vielen Regionen Deutschlands waren es zunächst private Bahngesellschaften, die den Bau von Eisenbahnstrecken vorantrieben und dem jungen Verkehrsträger einen überaus vielversprechenden Weg bereiteten. Insbesondere in Preußen waren die Vorbehalte gegenüber der Eisenbahn anfangs groß, bevor sich an der reservierten Haltung etwas Nennenswertes ändern sollte. Bis dahin musste noch viel Wasser den Rhein hinabfließen. Ergo lagen die Geschicke des Bahn-

baus vorerst in privater Hand. Was nicht heißen soll, dass sich Preußen nicht doch auch umfangreiche Rechte sicherte, um gegebenenfalls die Übernahme der Privatbahnen in den Staatsbesitz sicherzustellen.

Noch bevor in Deutschland die erste Eisenbahn eröffnet wurde, bemühte sich im Jahr 1833 in Düsseldorf ein Komitee „um die Anlage einer Eisenbahn zwischen hier und Elberfeld“. Neben Düsseldorf waren es die Städte Barmen, Elberfeld und weitere bergische Orte, die aufgrund ihrer Industrialisierung eine Anbindung an Düsseldorf und damit an den Rhein begrüßten. Die dahingehenden Bemühungen mündeten am 30. Oktober 1835 in der Gründung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahngesellschaft. Nach Beendigung der Planungsarbeiten und ausgestattet mit einer soliden Finanzdecke, waren damit die Voraussetzungen für eine rasche Genehmigung des Bahnbauprojekts geschaffen worden. Die Konzessionserteilung an die Gesell-

schaft erfolgte am 29. Januar 1837 einstweilen nur vorläufig und erst mit preußischer Bestätigungsurkunde vom 23. September desselben Jahres endgültig. Daraufhin galt es den genauen Trassenverlauf der Bahn zu eruieren. Im Protokoll der zweiten Generalversammlung der Aktionäre der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn vom 12. Juni 1837 war hinsichtlich einer dahingehenden Entscheidungsfindung zu lesen: „Die Versammlung beschloss, nach vorgängiger reiflicher Erörterung, hinsichtlich der Wahl der Bahnlinie, dass für die Strecke von Düsseldorf bis Kruitscheid die in der vorliegenden Denkschrift beschriebene, auf dem Situationsplane bezeichnete rothe Linie zur Ausführung gebracht werden soll, dass ferner für die Strecke von Kruitscheid nach Elberfeld zur Ausführung zu wählen sei, welche



Düsseldorf Hbf: 03 1017
vom Bw Hagen-Eckesey,
aufgenommen im Ok-
tober 1965. Foto:
G. Kleinewefers



bei Vohwinkel von der rothen Linie abweichend, oberhalb Sonnborn über die Wupper geht und auf der Situations-Karte blau punktiert ist.“

Unter der Bauleitung von Oberingenieur Friedrich Eduard Wiebe (1804–1892) konnten am 9. April 1838 schließlich die Bauarbeiten auf dem Teilstück von Düsseldorf über Gerresheim nach Erkrath aufgenommen werden. Die Realisierung der 8,12 Kilometer langen Teilstrecke bis Erkrath bereitete der unproblematischen Topografie wegen – ganz im Gegensatz zum nachfolgenden Anstieg hinauf nach Hochdahl – keine bautechnischen Schwierigkeiten. Demgemäß konnte der Abschnitt bereits am 20. Dezember 1838 für den Personenverkehr freigegeben werden.

langten die Reisenden über diese in die Innenstadt. Das ursprüngliche Empfangsgebäude, errichtet von der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, die 1857 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (BME) übernommen wurde, ersetzte die BME 1876 durch einen repräsentativen Neubau. Der im Dezember 1845 eröffnete Bahnhof der Köln-Mindener Eisenbahn befand sich nur rund 200 Meter weiter südlich vom Bahnhof der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn im Bereich der Luisenstraße.

Der im Jahr 1891 rund einen Kilometer weiter nördlich in Betrieb genommene „Central-Personen-Bahnhof“ beziehungsweise Hauptpersonenbahnhof ließ die der Gründerzeit entstammenden Bahnstationen

mit einem Schlag überflüssig werden. An Stelle der aufgelassenen Bahnhöfe wurde auf dem freigeräumten Areal später der Graf-Adolf-Platz mit der gleichnamigen Straße angelegt.

Die weiteren Abschnitte der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn wurden wie folgt in Betrieb genommen: am 10. April 1841 Erkrath – Hochdahl – Gruiten – Vohwinkel (12,61 km) und am 3. September

1841 das 5,45 km lange Streckenstück Vohwinkel – Elberfeld (Steinbeck). Die Freigabe der Verbindung erfolgte zunächst nur für den Personenverkehr; ab dem 1. Dezember

1841 durfte die gesamte Strecke auch für den Güterverkehr genutzt werden.

Nahezu einmalig in Deutschland war die in Hochdahl eingerichtete Seilzuganlage, mit deren Hilfe die Züge den Berg hinaufgezogen wurden. Im Verlauf der 2448 m langen Steilrampe mit einem Neigungsverhältnis von 1:30 (33 ‰) galt es zwischen Erkrath und Hochdahl einen für die Eisenbahn respektablen Höhenunterschied von 81,6 m zu überwinden. Die mit zwei ortsfesten Dampfmaschinen betriebene Seilzuganlage bewährte sich jedoch nicht. Ab 22. September 1841 wurden die Züge daher von einer talwärts fahrenden Dampflokomotive mittels eines am Scheitelpunkt in Hochdahl über eine Umlenkrolle laufenden Seils den Berg hinaufgezogen. Der eigenwillige Seilzugbetrieb hatte bis 10. August 1926, also nahezu 85 Jahre, Bestand.

Bei der weiteren Entwicklung der deutschen Eisenbahnen kam der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn eine maßgebliche Vorreiterrolle zu. Die Eisenbahngesellschaft war Impulsgeber für die rasche Erschließung des rheinisch-westfälischen Industriegebiets durch den neuen Verkehrsträger. Eisenbahn und Schwerindustrie fanden im nahen Ruhrgebiet zu einer „heiligen Allianz“. Und das zu einem Zeitpunkt, als die Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahn gerade einmal drei Jahre her war: Die Ludwigseisenbahn läutete an dem denkwürdigen 7. Dezember 1835 zwischen Nürnberg und Fürth in Deutschland das Eisenbahnzeitalter ein. Lediglich drei weiteren Bahngesellschaften war es geglückt, ihren Betriebsstart – mitunter nur wenig früher als die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn – zu realisieren: die Leipzig-Dresdner Eisenbahn am 24. April 1837 (Leipzig – Ahlten), die Berlin-Potsdamer Eisenbahn am 29. Oktober 1838 (Zeh-

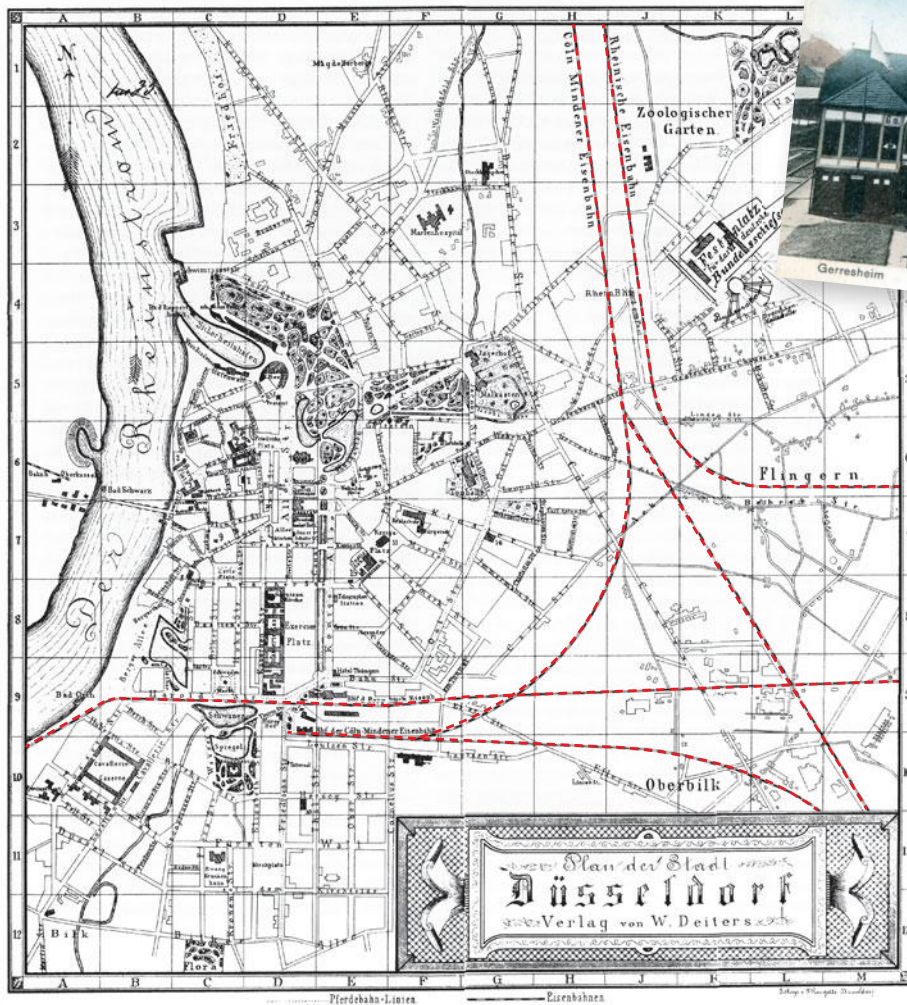


BAHNHÖFE NAHE DER KÖNIGSALLEE

Düsseldorfs erster Bahnhof kam im Süden der Stadt, am Rande der innerstädtischen Bebauung, zur Ausführung. Erst im Laufe der Zeit wurden die Bahnanlagen von der fortschreitenden Stadtentwicklung vereinnahmt, etwa als sich ab Mitte der 1850er Jahre südlich der Düsseldorfer Altstadt der Stadtteil Friedrichstadt entwickelte. Vom Bahnhof, am Südeinde der Königsallee gelegen, ge-



Seilzugbetrieb Erkrath – Hochdahl (1925). Foto: Archiv Eisenbahnstiftung
Rechte Seite unten: BME-Bahnhof in Düsseldorf (1880). Foto: Slg. Kandler



Bahnhof Gerresheim um 1908.

Foto: Slg. Kobschätzky

Links: Karte aus der Zeit um 1880 mit den Strecken der BME, KME und der Rheinischen Eisenbahn.

Karte: Slg. Kandler

Das Empfangsgebäude in Eller wurde 1872 errichtet. Foto (1972): W. Bügel/Eisenbahnstiftung



lendorf – Potsdam) und die Eisenbahn-Compagnie Braunschweig mit der Verbindung Braunschweig – Wolfenbüttel am 1. Dezember 1838.

Nach der Eröffnung der Streckenverlängerung bis Elberfeld hatte Düsseldorf mit seinem Rheinhafen endgültig Anschluss an die aufstrebenden Wirtschaftszentren an der Wupper gefunden. In Elberfeld bestand ab Ende 1848 eine Übergangsmöglichkeit zur Stammstrecke der am 18. Oktober 1843 in Elberfeld gegründeten Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Richtung Hagen und Dortmund – der Expansionskurs des noch jungen Verkehrsträgers hielt unvermindert an. Die ab 1850 in staatlichem Betrieb stehende, aber erst 1882 verstaatlichte Bergisch-Märkische Eisenbahn war es dann auch, die sich am 22. September 1856 mit der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn auf deren Übernahme zum 1. Januar 1857 geeinigt hatte.

Fortan war es also die Bergisch-Märkische Eisenbahn, die bei der weiteren Entwicklung der Eisenbahn im Raum Düsseldorf an vorderster Front mitwirken durfte. Zusammen mit der Köln-Mindener und der Rheinischen Eisenbahn gehörte sie nicht nur zu

den großen privaten Eisenbahngesellschaften des rheinisch-westfälischen Industriereviere, sondern vielmehr ganz Preußens.

Die Köln-Mindener Eisenbahn (KME) erreichte Düsseldorf mit der von Köln aus rechtsrheinisch vorangetriebenen Verbindung. Wie schon erwähnt, lag der Kopfbahnhof der KME in Düsseldorf in unmittelbarer Nachbarschaft des Bahnhofs der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn. In Be-

trieb ging die 39,01 km lange Strecke Köln – Düsseldorf am 20. Dezember 1845. Nur wenig später, am 9. Februar 1846, folgte die Eröffnung der

BRÜCKENSCHLAG ÜBER DEN RHEIN

23,61 km messende Fortsetzung der KME-Strecke von Düsseldorf über Rath nach Duisburg.

Linksrheinisch realisierte die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Ge-



Die 211 051 schiebt am 13. Februar 1982 den N 8125 über die Hammer Rheinbrücke.

Ein Dieseltriebzug der Baureihe 601 ist am 23. Juni 1983 als Dt 13305 nach Seebrugg im Schwarzwald unterwegs. Fotos: W. Bügel/Eisenbahnstiftung (2)





Obligation von 1855 der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. Abb.: Slg. Kleinewefers
Oben rechts: Am 2. März 1945 sprengten deutsche Pioniere beide Rheinbrücken (Januar 1946).
Rechts: Wiedereröffnung mit 38 1552 am 31. Juli 1946.
Fotos: RBD Wuppertal/Eisenbahnstiftung (2)
Rechts unten: Die 03 072 vom Bw Mönchengladbach rollt im April 1965 über die Brücke.
Foto: G. Kleinewefers

sellschaft die Verbindung Aachen – M.Gladbach – Neuß, deren letzte Etappe am 17. Januar 1853 in Betrieb ging. Zeitgleich war auch die 6,18 km lange Strecke von Neuß über Heerdt nach Oberkassel bis auf Höhe der Schiffsbrücke realisiert worden. Als weiteres linksrheinisch operierendes Bahnunternehmen konnte die Köln-Krefelder Eisenbahn-Gesellschaft am 15. November 1855 die Verbindung von Köln nach Neuß und am 26. Januar 1856 weiter nach Krefeld in Betrieb nehmen. Nur vier Jahre später wurde die Köln-Krefelder Eisenbahn-Gesellschaft 1860 von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft übernommen.

Wenngleich beiderseits des Rheins die Eisenbahnen bis dicht an den Flusslauf herangerückt waren, ließ die Überbrückung des Rheins dennoch auf sich warten. Erst als die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn am 1. Januar 1866 in das Eigentum der Bergisch-Märkischen Eisenbahn übergegangen war und diese auch linksrheinisch Präsenz zeigte, sollten die schon länger gehegten Absichten bezüglich des Baus einer festen Rheinquerung mit zwei Gleisen erneuten Auftrieb bekommen; gemäß landesherrlicher Genehmigung vom 22. September 1867 wurde dem Projekt einer Verbindungsbahn von Düsseldorf nach Neuß „nebst fester Rhein-Brücke bei



CENTRAL-PERSONEN-BAHNHOF

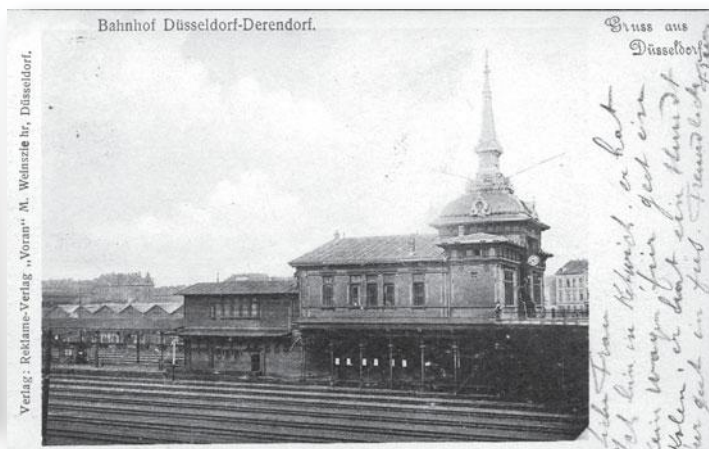
1880/81 erstellte die Direktion Elberfeld Entwürfe für eine weitreichende Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Düsseldorf. Personen- und Güterverkehr sollten getrennt werden, die Bahnhöfe der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der Köln-Mindener Eisenbahn, die die Stadterweiterung in Richtung Süden behinderten, wollte man ersetzen.

1885 starteten die Bauarbeiten für den neuen Central-Personen-Bahnhof, der anfangs auf freiem Feld lag. Das rund 115 m lange, symmetrisch angelegte Empfangsgebäude im Stil des Historismus errichtete man an der Stelle, wo sich auch das heutige Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs (erbaut 1932 bis 1936) befindet. Die Gleisanlagen wurden auf 4 m hohe Bahndämme verlegt, um höhen- gleiche Bahnübergänge zu vermeiden. Beim Central-Personen-Bahnhof handelte es sich um eine Kombination von Durchgangs- und doppelseitigem Kopfbahnhof mit einem großzügigen Inselgebäude für die Wartesäle.

Vier Flachbogenhallen überspannten das Gleisareal rund um das Inselgebäude, hatten aber keine Verbindung zum Empfangsgebäude am Bahnhofsvorplatz.

Bei der Eröffnung im Jahr 1891 gab es neun Durchgangsgleise, davon sechs zwischen Empfangs- und Inselgebäude. Je vier weitere Gleise endeten südwestlich bzw. nordöstlich des Inselgebäudes paarweise an Drehscheiben, wo die Lokomotiven nach der Ankunft mit ihrem Zug für die Rückleistung gedreht und auf dem zweiten Gleis an den Wagen vorbeifahren konnten. Auf der Nordwestseite befanden sich Behandlungsanlagen für die Lokomotiven. Der viergleisige Rechteckschuppen verfügte über 14 Standplätze.

Im Empfangsgebäude waren u.a. die Fahrkartenschalter und die Gepäckabfertigung untergebracht.
Foto: (1898) Slg. Kobschätzky



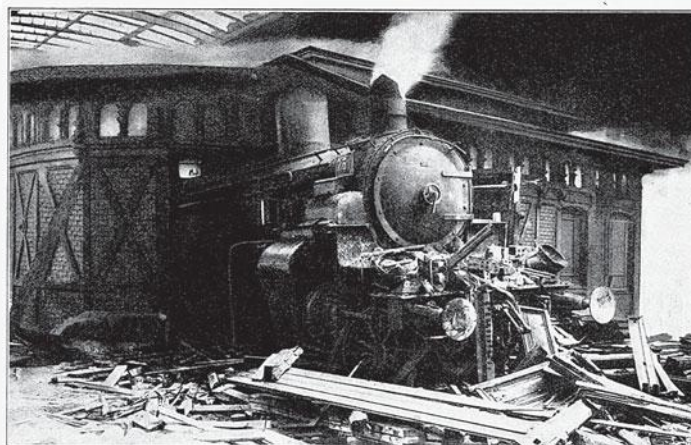
Oben: Im hufeisenförmigen Inselgebäude des Central-Personen-Bahnhofs befanden sich u.a. die Wartesäle.

Oben rechts: Aufnahme des Bahnhofs Düsseldorf-Derendorf um 1900. *Foto: Slg. Kobschätzky*

Rechts: Große Aufregung im Jahr 1908: eine preuß. S 3 kam auf einem der Stumpfgleise des Hauptbahnhofs nicht mehr rechtzeitig zum Stehen und durchfuhr die Bedürfnisanstalt.

Fotos: Slg. Heßler (2)

Links: Siegelmarke der KED Elberfeld. *Slg. Heßler*



Der Eisenbahnunfall auf dem Düsseldorfer Hauptbahnhof, bei dem ein Personenzug durch eine Bedürfnisanstalt fuhr. *Phot. F. 10130.*

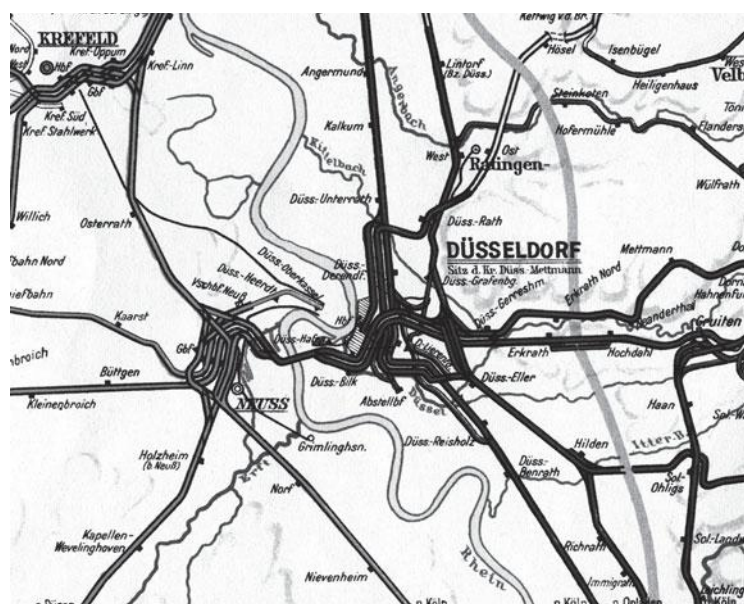


Hamm“ stattgegeben, die Überbrückung geschah bei Rhein-km 738,224. Die Brückenbauarbeiten erfolgten zwischen 1868 und 1870. Am Bau beteiligt waren die Unternehmen Grün & Bilfinger aus Mannheim für die Mauerarbeiten und die Brückenbauanstalt Johann Caspar Harkort aus Hagen-Haspe für die eisernen Überbauten. Zur Ausführung kamen vier Stromüberbauten (mit Halbparabelträgern) von je 103,57 m Länge und auf Neußer Seite eine aus 15 Steingewölben bestehende Vorlandbrücke. Aus militärstrategischen Gründen schlossen sich an die Stromüberbauten auf der Düsseldorfer Seite eine 3,80 m weit gespannte Zugbrücke an und auf der Neußer Seite eine Drehbrücke mit zwei jeweils 13,45 m langen Armen und einem 7,85 m dicken Drehpfeiler. Die Gesamtlänge der Brückenkonstruktion belief sich auf 829 m, die Baukosten in Höhe von 3,54 Mio. Mark trug die Bergisch-Märkische Eisenbahn. Der bisherige Kopfbahnhof in Düsseldorf wurde zur Durchgangsstation umgebaut und der Schienenstrang nach Neuß entlang der Haroldstraße zum Rhein hin verlegt.

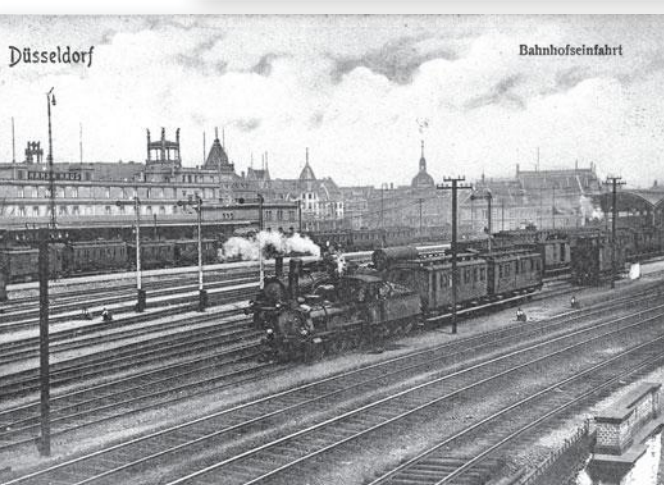
Wegen des hohen Verkehrsaufkommens errichtete man in den Jahren 1909 bis 1911 im Abstand von 32 m südlich der ersten Brücke eine zweite mit gleichen Pfeilerabständen, aber Bogenfachwerkträgern als Stromüberbauten. Anschließend wurden die Stromüberbauten der älteren Brücke

durch Bogenfachwerkträger ersetzt und die Brücke am 20. Januar 1913 erneut dem Betrieb übergeben.

Die Eröffnung der 10,95 km langen Verbindungsbahn nach Neuß am 24. Juli 1870 fiel in die Zeit des kurz zuvor ausgebrochenen Deutsch-Französischen Krieges von 1870/71,



Eisenbahnstrecken im Großraum Düsseldorf im Jahr 1953. Karte: Slg. Kandler



Oben: Pferdebahnwagen warten 1895 auf dem Vorplatz des Central-Personen-Bahnhofs.



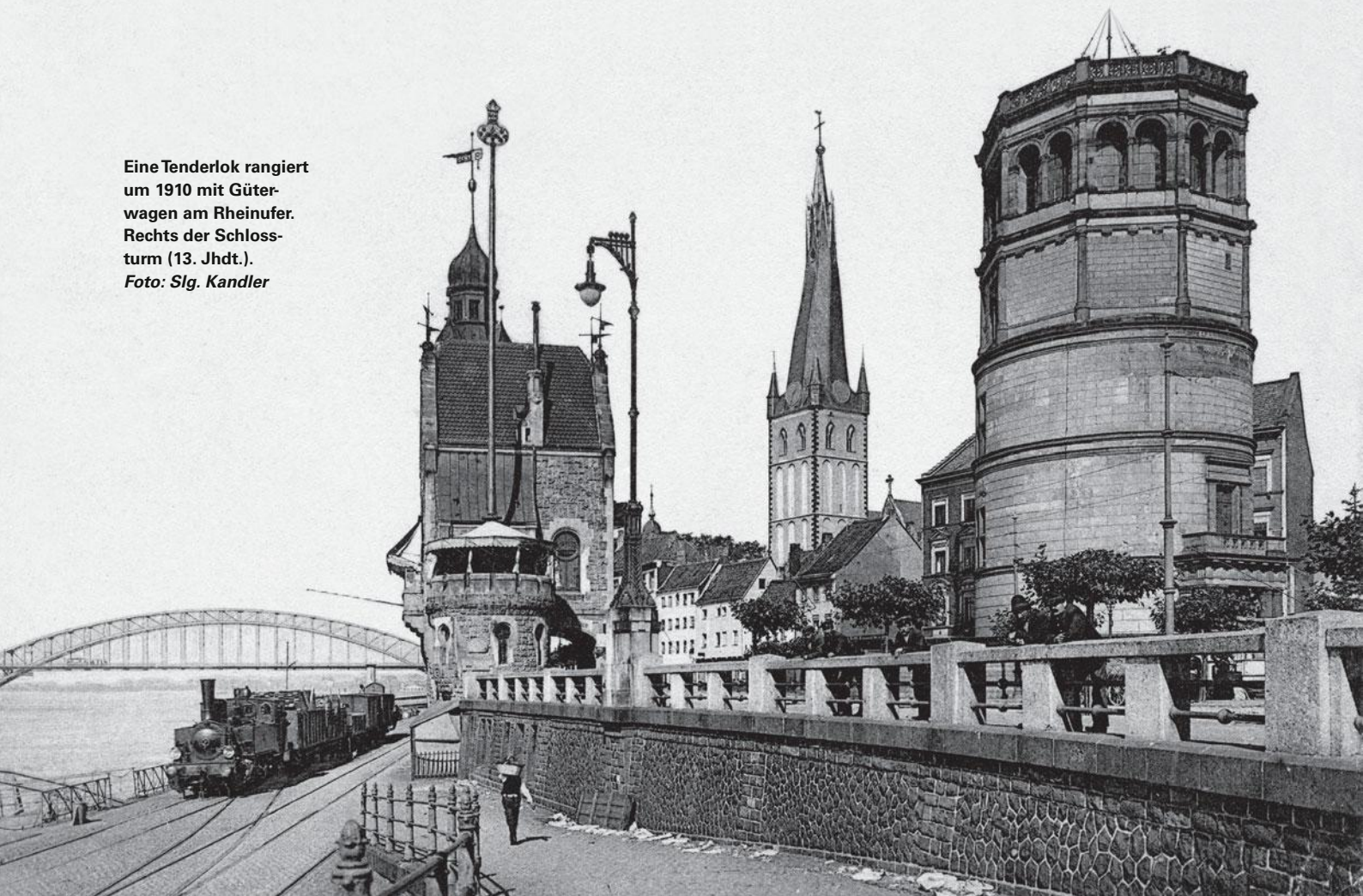
18 527 vom Bw Mainz beim Zwischenhalt mit FFD 102 „Rheingold“ nach Basel in Düsseldorf Hbf im Jahr 1931. *Fotos: RVM/ Bildarchiv der Eisenbahnstiftung (2)*
Oben Mitte: Um 1900 dürfte diese Aufnahme im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs entstanden sein. *Foto: Slg. Kobschätzky*



Der Hauptbahnhof im Jahr 1928 mit dem Bahnbetriebswerk (oben links). *Foto: Slg. Kandler*



Eine Tenderlok rangiert um 1910 mit Güterwagen am Rheinufer. Rechts der Schlossturm (13. Jhdt.).
Foto: Slg. Kandler



deshalb wurde der Rheinübergang bei der Mobilmachung gegen Frankreich zunächst vorrangig für die westwärts rollenden Militärzüge genutzt. Aufgrund der Ereignisse kam es nicht mehr zu den für den 27. Juli 1870 unter Anwesenheit von König Wilhelm I. anberaumten Feierlichkeiten; sie fielen ersatzlos aus, genauso wie die vorgesehene Brückentaufe auf den Namen „König Wilhelms Rhein-Eisenbahnbrücke“. Es etablierte sich die Bezeichnung

„Hammer Brücke“. Mit Eröffnung des Rheinübergangs war der durchgehende Zugverkehr von Aachen über M.Gladbach – Neuß – Düsseldorf – Elberfeld – Hagen nach Dortmund bzw. Siegen möglich.

In Düsseldorf blieb die Eisenbahn weiterhin auf Expansionskurs: Am 1. Februar 1872 nahm die Bergisch-Märkische Eisenbahn die vom BME-Bahnhof in Düsseldorf über Düsseldorf-Grafenberg – Rath – Ratingen Ost – Kettwig – Werden nach

Kupferdreh führende Ruhrtalbahn in Betrieb. Bald darauf eröffnete die Rheinische Eisenbahn am 19. November 1874 die insbesondere dem Güterverkehr dienende Strecke Mülheim (Ruhr) – Speldorf – Düsseldorf – Köln-Kalk(– Troisdorf), die am Ostrand von Düsseldorf über Grafenberg führte. Das unmittelbare Kerngebiet von Düsseldorf tangierte die Rheinische Eisenbahn mit der am 1. Februar 1876 in Betrieb genommenen Verbindung zwischen dem



Kolorierte Postkarte vom Rheinufer nahe der Innenstadt (um 1910).

Unten: Güterverladung Bahn/Schiff beim Schlossturm. Fotos: Slg. Kobschätzky (2)



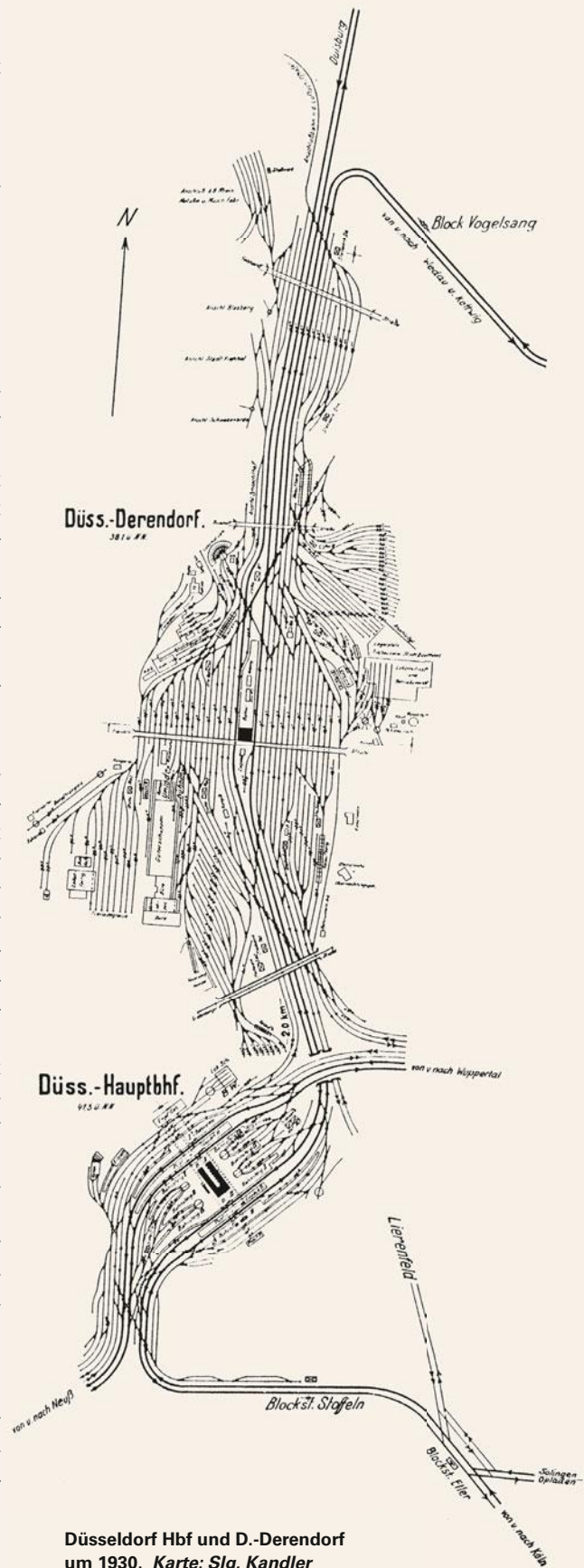
DÜSSELDORF VOR DEM GROSSEN UMBAU

Mit dem stetig steigenden Zugaufkommen zwischen dem Ruhrgebiet und Düsseldorf sowie Köln sah man sich ab Mitte der 1920er Jahre mit der Herausforderung konfrontiert, die Düsseldorfer Bahnanlagen radikal umzugestalten. Die Baumaßnahmen erstreckten sich bis Mitte der 1930er Jahre. Den großen Umbau ließ sich die Deutsche Reichsbahn den respektablen Betrag von rund 100 Mio. Reichsmark kosten. Die fatale Eintrübung der deutschen Wirtschaft, verursacht durch die Weltwirtschaftskrise 1929 bis 1932, dürfte ihren Teil dazu beigetragen haben, dass sich die Bauphase über rund ein Jahrzehnt erstreckte. Der Plan rechts stellt die Bahnanlagen im Zustand um 1930 dar. Von den Umbauten betroffen war der dem Personenverkehr dienende Hauptbahnhof und der dem Güterverkehr dienende Bahnhof in Derendorf. Diese beiden wichtigsten Düsseldorfer Bahnhöfe liegen nur knapp drei Schienenkilometer voneinander entfernt.

Der Central-Personen-Bahnhof, später Hauptbahnhof genannt, weist noch weitgehend seine ursprüngliche Gleisanordnung auf, wie sie seit der Eröffnung im Jahr 1891 Bestand hatte. Neben dem am Wilhelmsplatz gelegenen Empfangsgebäude ist sehr gut auch das zwischen den Durchgangsgleisen in Richtung Duisburg und Wuppertal in Insel-lage platzierte Wartesaalgebäude zu erkennen. Beiderseits des Wartesaalgebäudes befinden sich jeweils zwei Drehscheiben mit den darin mündenden Kopfgleisen zum Umsetzen der Lokomotiven. Der Hauptbahnhof erfüllte damit die Funktion eines Durchgangs- wie auch eines doppelseitigen Kopfbahnhofs. Auf der Westseite der Ausfahrt Richtung Duisburg befindet sich das Bw Düsseldorf Hbf mit einem Rechteckklo-schuppen (mit vier Gleisen) und vorgelagerter Drehscheibe. Die Rechteckhalle verfügte – wie die Luftaufnahme von 1928 auf Seite 23 zeigt – ursprünglich über sieben Stände (wobei der mittlere nicht als solcher nutzbar war; ob das immer so war, ist nicht bekannt). Die Fläche vor dem mittleren Stand wurde zwischen Drehscheibe und Schuppen für die Bekohlungsanlage mit Kohlenbansen und fahrbarem Schienendrehkran genutzt. Diese ungewöhnliche Anordnung belegt nur zu nachdrücklich die im Bw Düsseldorf Hbf vorherrschende Enge. Da die Bw-Anlagen bis unmittelbar an die Wohnbebauung in der Erkrather Straße heranreichten, war eine Erweiterung am ursprünglichen Standort nicht möglich. Vis-à-vis, jenseits der Durchgangsgleise, befand sich eine weitere Drehscheibe mit diversen Strahlengleisen zum Abstellen weiterer Loks – die auf diesem Plan nicht (mehr) eingezeichnet sind.

Ähnlich beengt zeigte sich die Situation beim Bw Düsseldorf-Derendorf. Auch hier reichte die Stadtbebauung bis nahe an die Bw-Anlage heran, eine Erweiterung am ursprünglichen Standort kam daher ebenfalls nicht in Betracht. Ganz zu schweigen von der immensen Belästigung der Anwohner durch die von den Dampflokomotiven verursachten Rauchgasschwaden. Mit gutem Grund hatte man die beiden neuen Düsseldorfer Bahnbetriebswerke an die damals weitgehend wohnbebauungsfreie Peripherie Düsseldorfs verbannt.

So sehr die beiden alten Düsseldorfer Bahnbetriebswerke 1930 der Entwicklung hinterhergehint haben mögen, so überaus modern gestalteten sich die beiden Nachfolgeeinrichtungen. Die nach modernsten Baugrundsätzen entworfenen und gebauten Bahnbetriebswerke galten seinerzeit nicht zufällig als Musteranlagen der Deutschen Reichsbahn.



Düsseldorf Hbf und D.-Derendorf um 1930. Karte: Sig. Kandler



Im November 1926 wurde das heute noch existierende Wärterstellwerk „Rf“ im Bahnhof Düsseldorf-Rath an einen neuen Standort verschoben.

Rechts: In den 1930er Jahren errichtete die Reichsbahn in Düsseldorf zahlreiche neue Empfangsgebäude; hier Düsseldorf-Benrath.

Unten links: Auch Düsseldorf-Derendorf erhielt einen Neubau.

Fotos: RBD Wuppertal (Eckler)/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung (4)

Unten rechts: Das 1934 erbaute Stellwerk „Rh“ in Düsseldorf-Reisholz. Foto (1970): DB (Säuberlich)/Eisenbahnstiftung



Stellwerk
„Ds“ in der
Südausfahrt
des Düssel-
dorfer Haupt-
bahnhofs
(Juni 1936).



heute als Düsseldorf-Rath bezeichneten Bahnhof und Derendorf, wo sie nahe dem späteren Haltepunkt Düsseldorf-Zoo die Bahnstation

Verkehrspolitik immer weniger harmonisierten, so dass sich schließlich auch in Preußen der Staatsbahngedanke durchsetzte.

VERSTAATLICHUNG DER PRIVATEN

„Rheinischer Bahnhof“ einrichtete.

Ein einschneidender Schritt war die Verstaatlichung der privaten Eisenbahngesellschaften mit der Zusammenführung des Streckennetzes unter dem Dach der Preussischen Staatseisenbahnen. Es hatte sich nämlich gezeigt, dass die allzu sehr gewinnorientierten Interessen der privaten Eigentümer mit den staatlichen Bestrebungen einer stärker dem Gemeinwohl dienenden

Mit Wirkung zum 1. Januar 1880 wurden die Cöln-Mindener und die Rheinische Eisenbahn verstaatlicht. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn folgte zum 1. Januar 1882, allerdings wurde sie vorerst nur auf Rechnung Preußens übernommen. Zum 1. Januar 1886 erfolgte die Auflösung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Die Betriebsführung oblag schon ab 15. Oktober 1850 der Königlichen Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, 1854 wurde diese in Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld umbenannt.

Für die Geschicke der Eisenbahn in und um Düsseldorf zeichnete

nach der Verstaatlichung der privaten Eisenbahngesellschaften die KED Elberfeld verantwortlich. Nach der Zusammenlegung der deutschen Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn firmierte der Bezirk ab 6. Juli 1922 als Reichsbahndirektion Elberfeld und ab 1. September 1930 als Reichsbahndirektion Wuppertal. Bei der Deutschen Bundesbahn lautete die offizielle Bezeichnung ab 1. April 1953 Bundesbahndirektion (BD) Wuppertal. Am 31. Dezember 1974 wurde die BD Wuppertal aufgelöst und das verbliebene Streckennetz auf die Direktionen Köln und Essen aufgeteilt, nachdem die BD Wuppertal schon 1970 einige Strecken respektive Streckenabschnitte an die Direktionen Hannover und Köln abgegeben hatte. □

17 129 mit L 129 „Riviera-Express“ nach Neapel
(April 1932). Foto: Archiv Eisenbahnstiftung



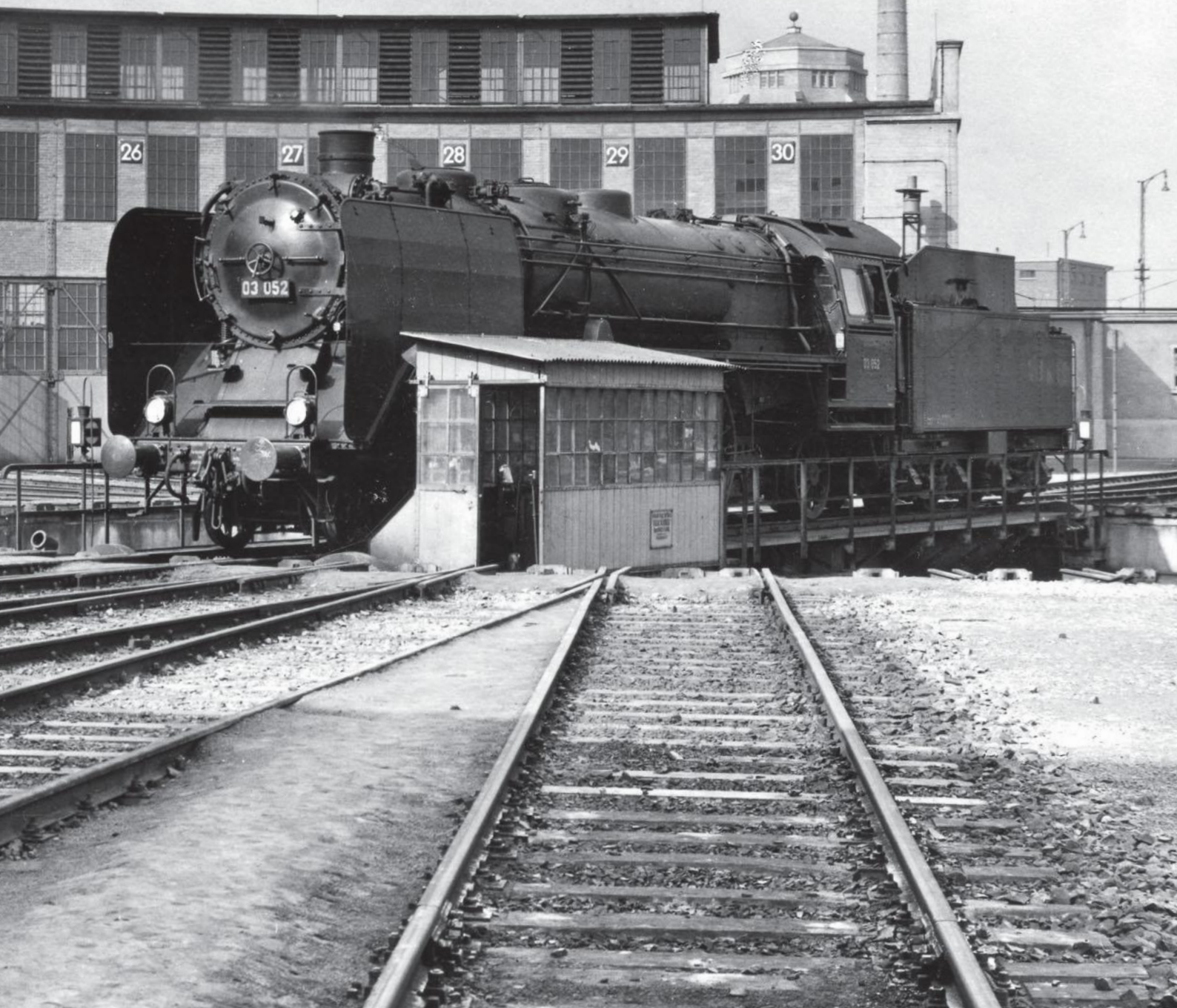
Bw Düsseldorf Abstellbahnhof
(1932). Foto: Archiv Eisenbahnstiftung

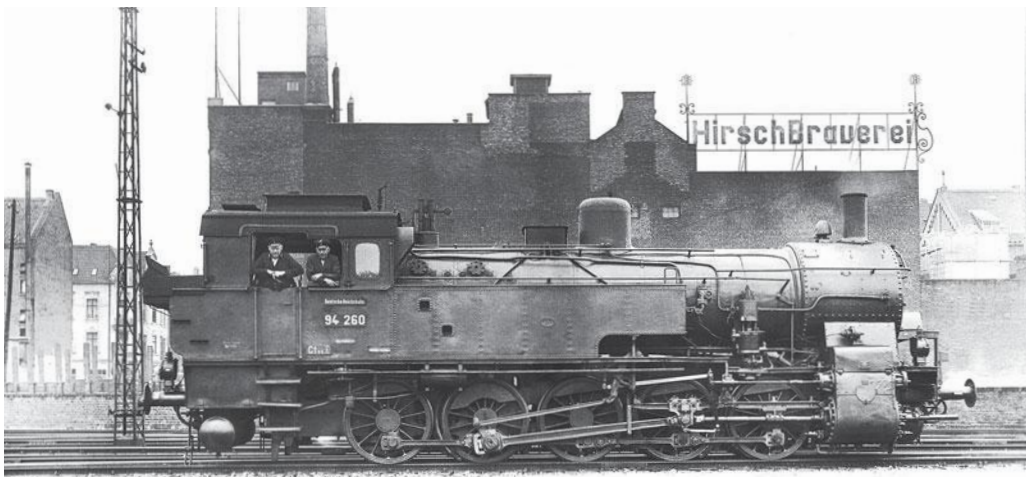
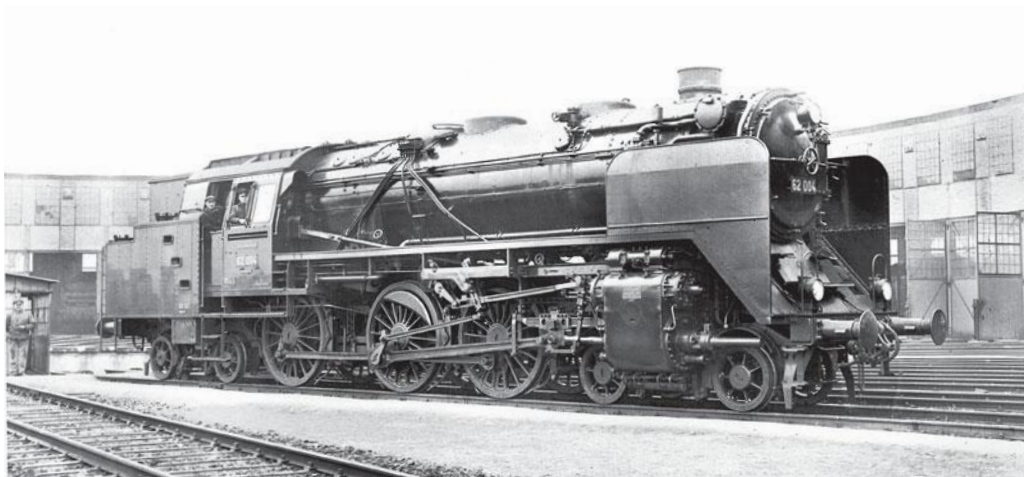


ZWEI BAHNBETRIEBSWERKE MIT VORBILDCHARAKTER

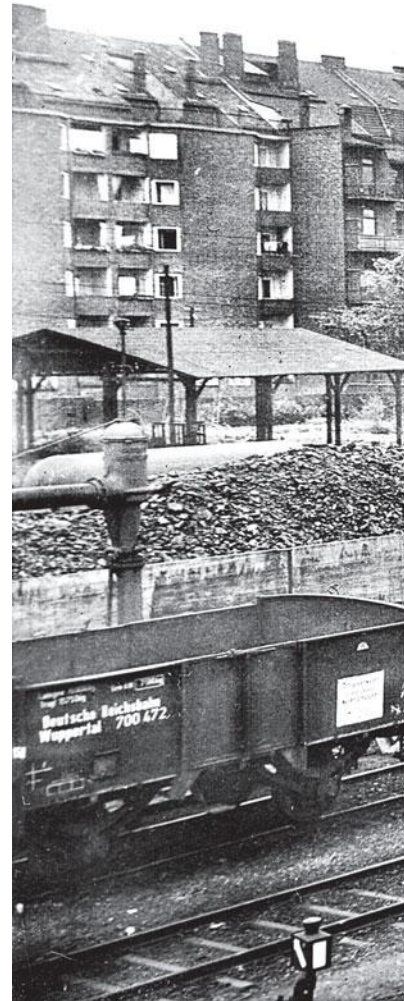
Die Reichsbahn errichtete bis 1930 am neuen Abstellbahnhof und bald darauf auch in Derendorf moderne und großzügige Bw-Anlagen, konzipiert nach modernsten Gesichtspunkten.

Die DB-Werkstatt am Abstellbahnhof ist aktuell für rund 170 Triebfahrzeuge der S-Bahn Rhein-Ruhr zuständig, die Lokunterhaltung in Derendorf endete schon vor Jahrzehnten





Porträtaufnahmen der 62 004 im Bw Düsseldorf Abstellbahnhof (Dezember 1931) und der Derendorfer 94 260 im Bahnhof Derendorf (April 1932) mit der Brauerei Hirsch im Hintergrund. Fotos: C. Bellingrodt/Eisenbahnstiftung (2)



Das alte Bw Derendorf im Jahr 1930. Foto: Archiv Eisenbahnstiftung

Es waren weniger die hier beheimateten Triebfahrzeuge als vielmehr die für den Betriebsmaschinendienst erforderlichen Baulichkeiten, die den Standort Düsseldorf einstmals hervorhoben. Die bis Mitte der 1930er Jahre neu errichteten Bahnbetriebswerke Düsseldorf Abstellbahnhof und Düsseldorf-Derendorf gehörten zum Modernsten, was die Deutsche Reichsbahn auf diesem Gebiet vorzuweisen hatte. Im Gegensatz dazu waren die bei den beiden Dienststellen vorgehaltenen Baureihen stets eher unspektakulär, wie man sie landauf, landab beinahe überall anzutreffen

vermochte – abgesehen von ein paar wenigen Ausnahmen.

Unter den sehr seltenen Fahrzeugen wären zuvorderst die beim Bw Düsseldorf Abstellbahnhof beheimateten Einheitstenderloks der Baureihe 62 zu nennen. Allein schon aufgrund ihrer geringen Beschaffungszahl waren sie die unangefochtenen Stars im Fuhrpark. Allenfalls eine Handvoll frisch zugeteilter Schnellzugmaschinen der Baureihe 03 unterstrichen die Bemühungen der Direktion Wuppertal, moderne Triebfahrzeuge bei den Düsseldorfer Dienststellen stationieren zu wollen. Weder die modernen DR-Einheitslokomotiven noch später die Neubaudampflokomotiven der

DB waren in größeren Stückzahlen in Düsseldorf zuhause. Lediglich die Einheitsgüterzugloks der Baureihe 50 ersetzten im Streckendienst die preußischen Gattungen G 8¹ und G 10. Am Ende behielten in Düsseldorf die preußischen Gattungen die Oberhand. Genannt seien die preußischen P 8, T 18 und T 16¹, die im Personenzugdienst sowie im Rangier- und Übergabedienst bis zum Schluss die Stellung hielten.

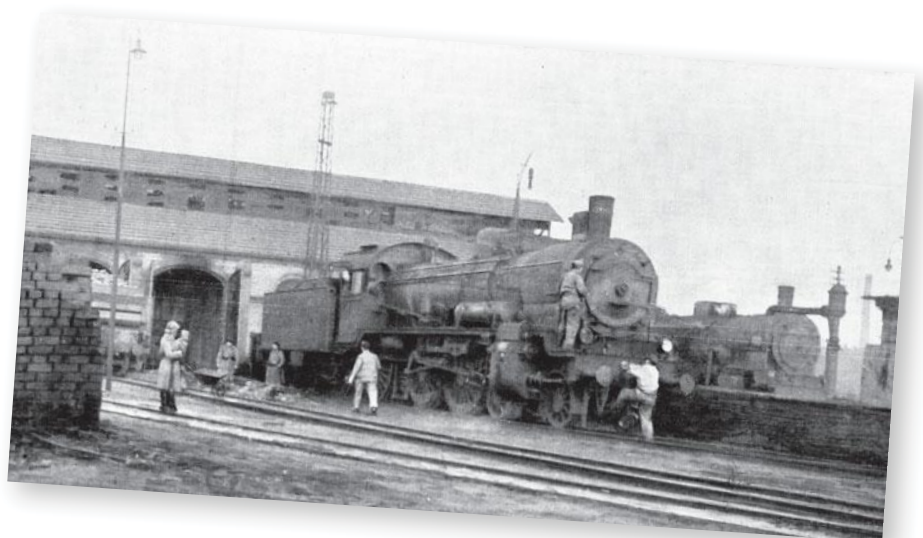
Die Zuständigkeiten bei der Triebfahrzeugstellung waren klar geregelt. Für den Personenzugdienst war das Bw Düsseldorf Abstellbahnhof zuständig, das Bw Düsseldorf-Derendorf deckte mit seinen Fahrzeugen den Güterzugdienst ab. Trotz des



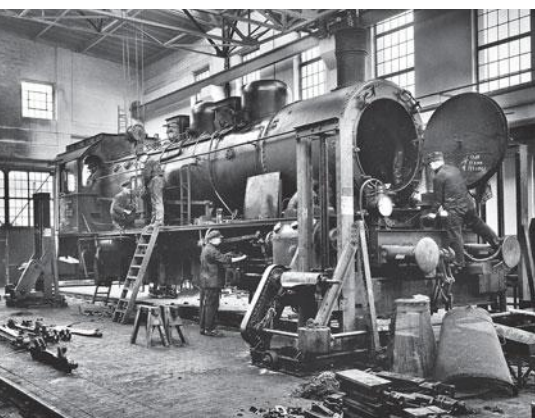
P 8 im Bw Düsseldorf Hbf (1923).
Foto: Slg. Kobschätzky

beträchtlichen Frachtaufkommens stellte Düsseldorf als Standort für die echten Boliden unter den Güterzugdampflokomotiven, wie sie die Baureihen 58¹⁰ oder 44 verkörperten, zu keiner Zeit eine Option dar. Ein Kategorie kleiner schien immer auszureichen. Was sicherlich auch dem flachen Streckenprofil der Bahnstrecken rund um Düsseldorf entsprach – abgesehen von der nahen Erkrather Steilrampe, wo den meisten Zügen per se mit zusätzlichen Lokomotiven über den Berg geholfen werden musste.

Bevor unter der Ägide der Deutschen Reichsbahn die Düsseldorfer Eisenbahninfrastruktur völlig umgekrempelt wurde, war dem seit der



Inbetriebnahme der ersten westdeutschen Eisenbahn nahezu ein Jahrhundert der Fortentwicklung vorausgegangen. Im Laufe der Zeit war in und um Düsseldorf ein engmaschiges Schienennetz entstanden. Zunächst waren es die privaten Eisenbahngesellschaften, namentlich die Düsseldorf-Elberfelder, die Köln-Mindener, die Bergisch-Märkische sowie die Rheinische Eisenbahn, die mit ihren mannigfaltigen Lokomotiven das Betriebsgeschehen des noch jungen Verkehrsträgers bestimmten.



Mit der Verstaatlichung der privaten Bahngesellschaften lag ab Mitte der 1880er Jahre die alleinige Hoheit des öffentlichen Bahnverkehrs in Düsseldorf bei den Preußischen Staatseisenbahnen. Die oft noch aus der frühen Eisenbahnzeit stammenden Lokomotiven wurden zunächst übernommen, hatten aber beizeiten ausgedient – preußische Lokomotiven traten die Nachfolge an. Zu nennen wären die preußischen Gattungen P 2, G 3 bis G 5 und G 7, genauso wie die preußische T 7. Für den Schnellzeugsatz stand etwa die preußische S 4 zur Verfügung. Beheimatet waren sie unter anderem beim Bw Düsseldorf Hbf, das zusammen mit dem 1891 eröffneten Central-Personen-Bahnhof seine Arbeit aufnahm. Zeitgleich wurde das Bw Düsseldorf-Derendorf mit einer großen Rechteckhalle mit 36 Lokständen und zwei innenliegenden Schiebebühnen in Betrieb genommen. Beiden Dienststellen gemeinsam war der Umstand, dass sie mit den Anforderungen schon bald nicht mehr Schritt halten konnten. In Derendorf behalf man sich einstweilen damit, im Jahr 1902 auf der von der

Lokomotivhalle abgewandten Bahnhofseite, etwas weiter nordwestlich gelegen, einen eigenständigen Rundschuppen mit 18 Ständen und allen für die Dampflokbehandlung notwendigen Anlagen einzurichten.

In den frühen 1920 Jahren reiften dann die Pläne zum Bau zweier nach

ZUKUNFTSWEISENDE BW-ARCHITEKTUR

modernsten Gesichtspunkten konzipierten Bahnbetriebswerke. Zum einen für das bis 1930 realisierte Bw Düsseldorf Abstellbahnhof. Dieses platzierte man am südlichen Ende des neu errichteten Abstellbahnhofs im Werstener Feld, rund 4 km südöstlich des Hauptbahnhofes gelegen. Das Herzstück der Bw-Anlage bildete die 30 Lokstände umfassende Ringhalle mit vorgelagerter 23-m-Drehscheibe. Unmittelbar daneben entstand eine großzügig dimensionierte Rechteckhalle mit zwei Gleisen. Sie fungierte als Werkstatt, in der selbst umfangreiche Reparatur- und Ausbesserungsarbeiten an den Dampflokomotiven durchgeführt

Linke Seite (v.o.n.u.):

03 227 und 78 382 im Bw Abstellbahnhof (Juni 1936). Foto: RBD Wuppertal/Slg. Schwarz

Der Düsseldorfer Abstellbahnhof mit der großen Wagenhalle.

Foto: Slg. Gerhard

An der 57 3222 wird in Derendorf fleißig gearbeitet (1939).

Fotos: Eckler/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung (2)

Rechts: 57 3241 und 55 207 beim Bekohlen im neuen Bw Derendorf (Juni 1936). Foto: Slg. Schwarz

Unten: Die Fotografie vom März 1939 zeigt das Bw Düsseldorf-Derendorf.



LOKBESTAND 1. JULI 1933

Bw Düsseldorf
Abstellbahnhof

Bw Düsseldorf-
Derendorf

Baureihe 17 ⁰	(7 Loks)	Baureihe 55 ⁰	(6 Loks)
38 ¹⁰	(26 Loks)	55 ²⁵	(23 Loks)
62	(5 Loks)	57 ¹⁰	(21 Loks)
74 ⁴	(8 Loks)	92 ⁵	(22 Loks)
78 ⁰	(4 Loks)	94 ²	(5 Loks)
91 ³	(3 Loks)	94 ⁵	(15 Loks)

werden konnten. Wiederum daneben befand sich eine kleinere Drehscheibe mit zunächst vier Strahlengleisen. Gemäß einem auf den März 1927 datierten Lageplan war an dieser Stelle bei Bedarfeine mögliche Lokschuppen-Erweiterung mit maximal 28 Ständen vorgesehen. Zur Ausführung kam später lediglich eine 23-m-Drehscheibe mit 13 offenen Strahlengleisen. Ferner umfassten die betriebsmaschinentechnischen Anlagen einen markanten, achteckigen und rund 40 m hohen Wasserturm. In Anlehnung an den Bauhausstil wurde dieser in moderner Architektur entworfen und in Betonbauweise mit Klinkerverblendung erstellt. Genau genommen waren alle Gebäudeentwürfe vom Bauhaus

inspiriert. Natürlich fehlte genauso wenig eine technisch auf der Höhe der Zeit befindliche Großbekohlungsanlage mit Wiegeeinrichtung, bestehend aus einem feststehenden Hochbunker mit zwei Taschen nebst einem fahrbaren, elektrisch angetriebenen Greiferdrehkran.

In nahezu gleicher Architektur und technischer Ausstattung errichtete man bis 1936 auch das Bw Düsseldorf-Derendorf als völlige neue Anlage. Rund zwei Kilometer von der alten Ringhalle entfernt fand sich am äußersten nördlichen Rand des Derendorfer Güterbahnhofes eine geeignete Freifläche für den großzügig geplanten Neubau. Auch diese Bw-Anlage hatte man an die Peripherie Düsseldorfs verortet, weit außer-

halb des Stadtzentrums. Abermals wurde eine 30 Stände umfassende Ringhalle mit 23-m-Drehscheibe als Herzstück errichtet. Wie schon beim Abstellbahnhof wurden die Rauchgase der im Schuppen befindlichen Dampflokomotiven mittels einer Sammelrauchabführung mit absenk- baren Rauchgastrichtern über zwei mächtige gemauerte Ziegelschornsteine abgeleitet. Die Sammelrauchabführung hatte gegenüber der Einzelrauchabführung den Vorteil, dass der Zug größer war und der aus den Schornsteinen austretende Rauch die Umgebung weniger belästigte. Die Dachkonstruktion der Ringhalle wurde wiederum freitragend ganz ohne störende Stützpfiler im Schuppeninneren ausgeführt. An-



ders als im Bw beim Abstellbahnhof wurde in Derendorf zusätzlich eine siebenständige Ringhalle nebst neun Freiständen mit obligater 23-m-Drehscheibe errichtet. Eine zweigleisige Lokreparaturhalle war zwischen den beiden Ringhallen angeordnet. Wiederum wurde der Wasserturm achteckig und in nahezu gleicher Architektur wie beim Abstellbahnhof ausgeführt, der als Besonderheit in rund 10 m Höhe mit einem (elektrischen) Stellwerk versehen wurde,

das für die im Bw-Bereich anfallenden Zugfahrten zuständig war. Der im Wasserturm integrierte Wasserbehälter hatte ein Fassungsvermögen von 500 m³.

Bereits wenige Jahre nach der offiziellen Inbetriebnahme des Bw Düsseldorf-Derendorf sollten mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs über Düsseldorf dunkle Wolken heraufziehen. Im Dezember 1940 flogen die Alliierten die ersten Luftangriffe auf Düsseldorf – von da an mit stetig

zunehmender Intensität. Bei einem der Luftangriffe in der Nacht vom 2. auf den 3. November 1944 nahmen die alliierten Bomberverbände unter anderem als strategisches Ziel den Güterbahnhof Derendorf ins Fadenkreuz und belegten ihn mit einem Bombenteppich. Mit dem Ergebnis, dass nun auch das nur gut acht Jahre alte Bahnbetriebswerk in Schutt und Asche lag. Von den 37 Schuppenständen wurden nach Kriegsende lediglich 16 wieder aufgebaut.

DÜSSELDORFS FIRST LADY – DIE PREUSSISCHE P 8

Bereits im Jahr 1909 machte Düsseldorf aus Neulieferung erstmals mit der preussischen P 8, der späteren Baureihe 38¹⁰, Bekanntschaft. In der Folgezeit wurde das zuständige Bw Düsseldorf Hbf regelmäßig mit Neuzuteilungen bedacht; letzte fabrikneue P 8-Vertreterin sollte im Jahr 1923 schließlich die 38 4027 werden. Mit 30 beheimateten Maschinen markierte der Bestand vom Herbst 1925 sicherlich den Höchststand der Baureihe 38¹⁰ beim Bw Düsseldorf Hbf, nach dem Bw Hagen-Eckesey mit 41 Loks die wichtigste P 8-Hochburg der Reichsbahndirektion Elberfeld. Der Düsseldorfer P 8-Bestand blieb auf Jahre hinaus recht konstant, so waren im September 1932 weiterhin 28 Maschinen vorhanden.

Als Folge der 1929 vorgenommenen Vereinigung der im Tal der Wupper gelegenen Städte Oberbarmen, Elberfeld, Vohwinkel, Cronberg und Ronsdorf zur Stadt Wuppertal wurde mit Wirkung zum 1. September 1930 die Reichsbahndirektion Elberfeld in RBD Wuppertal umbenannt. Etwa zur gleichen Zeit hatte man die Arbeiten für den Neubau des Bahnbetriebswerks Düsseldorf Abstellbahnhof beendet, das das hoffnungslos veraltete Bw Düsseldorf Hbf ersetzte. Zu welchem Stichtag das Bw Düsseldorf Hbf genau seinen Status als Heimatdienststelle zugunsten der neu geschaffenen Dienststelle verlor, ist nicht überliefert. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Übergang fließend erfolgte. Mit Da-



50 3080 verlässt
1948 den Bahnhof
Düsseldorf-Bilk.
Foto: Bildarchiv der
Eisenbahnstiftung

Rechts Mitte: 78 431
überquert im November
1957 die Hüttenstraße.
Foto: H. Säuberlich/
Eisenbahnstiftung
01 178 dampft um 1954
bei der heutigen S-Bahn-
Station Wehrhahn nach
Norden. Foto: Slg. Heßler



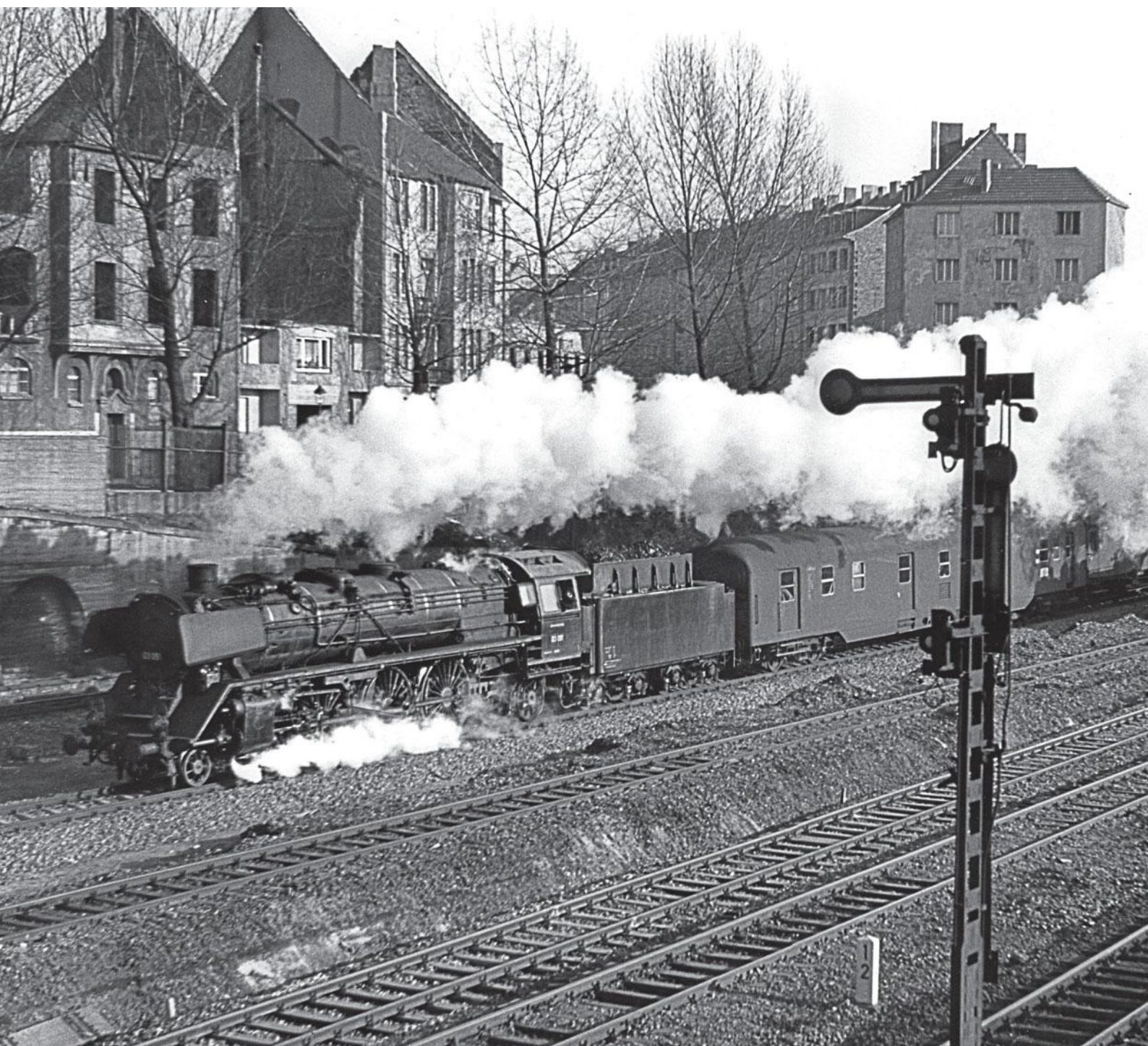
tum vom 25. Mai 1930 umfasste der Triebfahrzeugbestand des Bw Düsseldorf Abstellbahnhof 26 Maschinen der Baureihe 38¹⁰, fünf 74⁴, eine 78⁰ sowie sechs 91³.

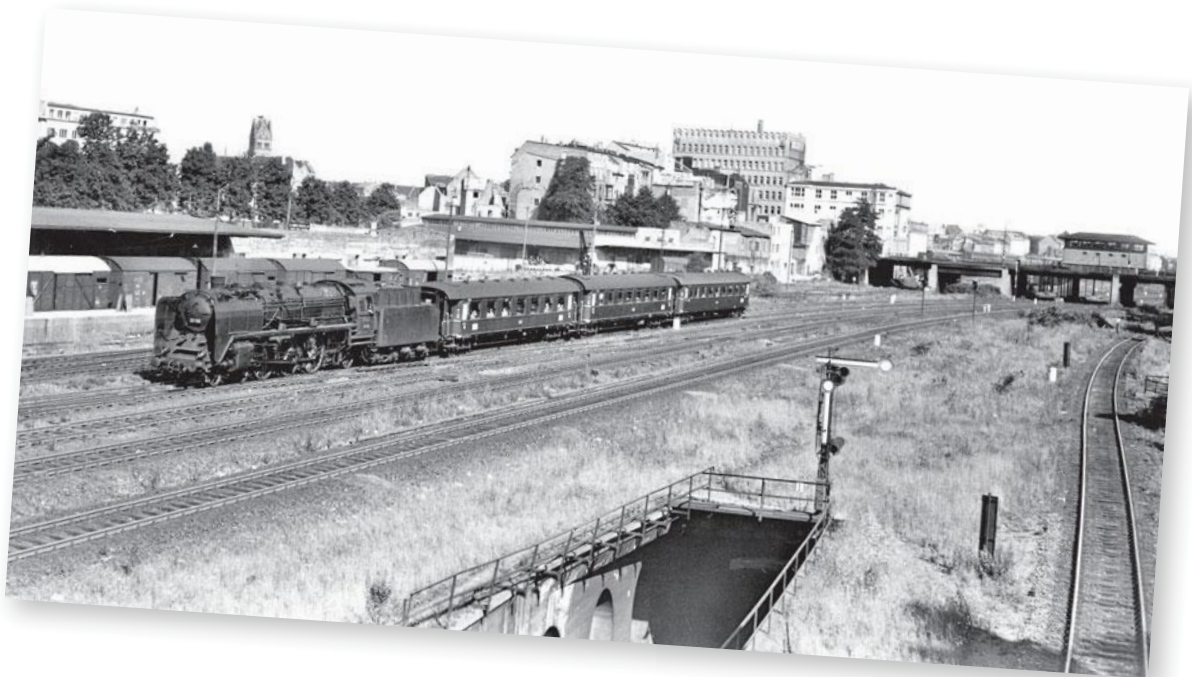
Weil es der zentralen innerstädtischen Lage wegen rund um den Hauptbahnhof arg beengt zugeht, war eine unmittelbare Ausweitung der Bahnanlagen vor Ort schlicht nicht möglich. Folglich umfasste der im Süden der Stadt neu kreierte Abstellbahnhof nicht nur das Bahnbetriebswerk, sondern auch ein leistungsfähiges Betriebswagenwerk

(Bww) für Pflege und Wartung der Reisezugwagen. Das Herzstück des Bww bildete eine 250 m lange und 29 m breite Wagenreinigungshalle. Der neue Abstellbahnhof wies überaus großzügig gestaltete Gleisanlagen zum Abstellen und Vorheizen von Reisezugwagen auf. Von hier aus wurden die für den nächsten Einsatz behandelten Wagengarnituren bedarfsgerecht zum Hauptbahnhof gebracht, um sie dort unmittelbar am Bahnsteig bereitzustellen.

Wenngleich das Groß-Bw das modernste war, das die Reichsbahn sei-

nerzeit auf diesem Sektor aufzubieten hatte, blieb es mit seinen Triebfahrzeugen doch nur von eher regionaler Bedeutung. Eine Nutzung als übergeordneter Stützpunkt, etwa für eine stattliche Anzahl von Schnellzuglokomotiven mit adäquaten Langläufen, blieb der Einrichtung verwehrt, sieht man von der überschaubaren Beheimatung der in den 1930er Jahren schon nicht mehr ganz so taufrischen preußischen S 10 und den wenigen Schnellzuglokomotiven der Baureihe 03 ab. Die Bespannung von hochkarätigen Schnellzuglangläu-





Düsseldorf-Derendorf: Die 03 196 vom Bw Köln-Deutzerfeld wird im August 1953 mit dem F 20 „Glückauf“ (Essen – Frankfurt/Main) in Kürze im Düsseldorfer Hauptbahnhof eintreffen.

Foto: C. Bellingrodt/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Links: Die 03 091 vom Bw Osnabrück beschleunigt vermutlich im Frühjahr 1955 beim heutigen S-Bahn-Haltepunkt Düsseldorf-Wehrhahn einen Zug in Richtung Duisburg. Es dürfte sich um den E 523 (Köln – Osnabrück) handeln. Auf dem Nachbargleis versucht eine 38¹⁰ (preuß. P 8) mit ihrem Personenzug beim Tempo mitzuhalten. *Foto: Bauer/Slg. Pempelforth*

Ein ET 30 ist im August 1962 in Düsseldorf-Wehrhahn nach Duisburg unterwegs. *Foto: DB (Säuberlich)/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung*





Rechts: Im August 1959 rangiert eine preuß. T 18 in Düsseldorf Hbf einen Postwagen.

Foto: E. Winter/

Slg. Heßler

Linke Seite oben:

Mit einem recht kurzen Güterzug verlassen

50 2783 und 50 133 im Jahr 1960 den Bahnhof Düsseldorf-Gerresheim.

Foto: C. Bellingrodt/

Slg. Schwarz



Düsseldorf Hbf, 16. Mai 1959: Die 64 276 gehörte vom August 1956 bis 30. Juni 1959 zum Bestand des Bw Düsseldorf Hbf.

Foto: H. Schambach

Linke Seite unten:

Bauarbeiten an der Güterabfertigung Düsseldorf-Derendorf im Jahr 1955. Eine T 16¹ versieht Rangierdienst.

Foto: Eisenbahnstiftung

fen blieb daher anderen Dienststellen vorbehalten, etwa jenen in Köln oder Dortmund. Von daher war in Düsseldorf für die Bespannung der Reisezüge die Leistung der preußische P 8 meist ausreichend, und diese bestimmte das Geschehen im Personenzugverkehr dann auch entscheidend.

Dennoch wurde die preußische Dominanz bei den Triebfahrzeugen durch die Zuteilung einiger Maschinen der bereits eingangs erwähnten schweren Personenzug-Tenderlokomotiven der Baureihe 62 zumindest ein kleines bisschen durchkreuzt. Im Dezember 1931 kamen die 62 003 und 004, die Henschel zwar schon 1928 fertiggestellt hatte, aber erst jetzt zur Ablieferung an die DR gelangten, nach Düsseldorf. Im Januar 1932 folgten die vom Bw Remscheid-Lennep zugewiesenen 62 001 und 002 sowie die wiederum verspätet

von der Reichsbahn abgenommene 62 005. Wendebahnhöfe der 62er waren unter anderem Köln, Aachen, Wuppertal, Dortmund und Hamm (Westf). Sie liefen vor schnellen Personenzügen aber auch über Köln hinaus bis nach Koblenz oder gelangten saisonal mitunter ins Ahrtal.

Als weitere Einheitslokomotiven gelangten im Jahr 1935 aus Neulieferung die Schnellzugloks 03 181 bis 184 nach Düsseldorf, wovon die 03 184 noch im selben Jahr an das Bw Hagen-Eckesey abgegeben wurde. Ende 1942 waren die 03 181 bis 184, 226 und 275 vorhanden. Von den mit der Baureihe 03 bespannten Reisezügen angelaufen wurden neben den für die Baureihe 62 genannten Wendebahnhöfen unter anderem Oberhausen, Hagen, Pader-

born und Warburg (Westf). Ausgesprochene Langläufer bespannten die Düsseldorfer Loks nicht. Auf wirklich nennenswerte Stückzahlen der Baureihe 03 konnte man in Düsseldorf nicht zurückgreifen. In den Jahren

1939 und 1940

musste man übergangsweise sogar ohne die 03 auskommen, bevor sie wieder zurückkamen. Bis Mai

1944 wanderten

die letzten Vertreterinnen endgültig ab, womit die RBD Wuppertal ohne diese Baureihe auskommen musste.

Mit der 03-Zuteilung waren die Schnellzuglokomotiven der preußischen Gattung S 10 und S 10² zwar nicht arbeitslos geworden, verloren aber die Bespannung höherwertiger

EXKLUSIVE 62 UND PREUSSEN- RENNER S 10



Der an der Strecke Düsseldorf–Duisburg gelegene Bahnhof Kalkum wurde 1990 stillgelegt. Vermutlich im Sommer 1959 rauscht die E 10 126 mit einem Schnellzug durch den Bahnhof. Foto: E. Winter/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Reisezugleistungen. Wie es heißt, sahen die Düsseldorfer Personale in den Schnellzugmaschinen der Baureihe 03 nicht unbedingt eine moderne Nachfolge für die altgedienten S 10. Im Dezember 1935 konnte Düsseldorf noch fünf vierzylindrige 17⁰ und sechs dreizylindrige 17² sein Eigen nennen. Bevor das Bw Düsseldorf Abstellbahnhof als moderne Lokheimstätte in den Vordergrund rückte, waren die preußischen S 10 beim alten Bw Düsseldorf Hbf heimisch. Für die Bespannung von schnellen Reisezügen hatten die S 10 schon vor dem Ersten Weltkrieg in Düsseldorf ihren angestammten Platz. Die letzten Exemplare des preußischen Renners hielten sich bis Anfang 1943.

Es mögen die mit dem Krieg unvermeidlichen Veränderungen beim Betriebsmaschinendienst (z.B. durch den Frontdienst der Eisenbahner und die damit einhergehenden personellen Engpässe) gewesen sein, wodurch die klassische Arbeitsteilung der beiden Düsseldorfer Dienststellen ein wenig in Unordnung geriet. Knapp die Hälfte des Düsseldorf 38¹⁰-Bestands war Ende 1940 nämlich nicht mehr beim Bw Abstellbahnhof, sondern beim Bw

Derendorf angesiedelt, und zwar im Verhältnis 15:13 Loks. Ungeachtet dessen war die P 8 in Düsseldorf in gewohnt hoher Stückzahl präsent. Ab Ende 1941 mussten dann auch beide Bahnbetriebswerke für den Einsatz in den von der Wehrmacht besetzten Ostgebieten geradestehen und diverse 38er dorthin abgeben.

In den Wirren des Krieges verschlug es Mitte 1944 von der RBD Köln kommend zeitweise insgesamt zehn Schnellzugmaschinen der Baureihe 01 zum Bw Düsseldorf Abstellbahnhof, für einige war es nur eine kurze Stippvisite von wenigen Monaten oder gar Tagen (01 178). Immerhin vier Maschinen (01 179, 180, 210 und 212) hielten sich bis Mai bzw. Juni 1946 in Düsseldorf. In den Chaostagen kurz vor und kurz nach Kriegsende 1945 gaben zudem vier Maschinen der Baureihe 41 (014, 015, 093 und 344) beim Abstellbahnhof ein nur wenige Monate währendes Gastspiel. Im November 1945 gelangten

die 41 083, 087, 091 und 250 zum Bw Düsseldorf-Derendorf. Mit Ausnahme der 41 087, die Ende 1946 abgegeben wurde, blieben die anderen Maschinen bis Juli 1948 in Derendorf. Am Jahreswechsel 1948/49 war es die 41 343, die es für vier Wochen zum

Bw Düsseldorf Abstellbahnhof führte. In der Zeit von Dezember 1950

01, 01¹⁰ UND 41 NUR VORÜBERGEHEND IN DÜSSELDORF BEHEIMATET

bis Mai/Juni 1951 kamen ein weiteres Mal Loks der Baureihe 41 (084, 087 und 352) nach Derendorf. Mit deren Abzug sollte die aktive Zeit der schnellen Güterzuglokomotiven in Düsseldorf dann aber endgültig ein Ende finden. Selbst die dreizylindrigen 01¹⁰ schauten kurz beim Bw Düsseldorf Abstellbahnhof vorbei, die im Sommer 1949 von den Bw Hagen-Eckesey (01 1064 und 1065) und Paderborn (01 1079) kamen und nach wenigen Wochen oder Monaten wieder dorthin entwandten.

Mitten im Zweiten Weltkrieg, im Januar 1942, erhielt das Bw Düssel-

VT 95 907

Diesen Vorserien-Schienenbus teilte die Deutsche Bundesbahn am 1. Juli 1950 fabrikneu dem Bw Kempten (Allgäu) zu. Im April 1958 wurde er beim Bw Husum ausgemustert und anschließend an die Düsseldorfer Flughafen-Gesellschaft verkauft. Der Flughafen Düsseldorf war über ein Anschlussgleis mit der Strecke Düsseldorf Hbf–Duisburg Hbf verbunden. Ob der Schienenbus auf dem Anschlussgleis zum Einsatz kam, ist nicht bekannt.

Foto: R. Reimann



dorf-Derendorf die ersten fabrikneuen Maschinen der Baureihe 50 (50 1545 und 1546), gefolgt im Spätsommer des Jahres von den ebenfalls ab Werk überstellten 50 2778 und 2779, so dass mit anderweitigen Zugängen am 31. Dezember 1942 der Bestand bei acht Loks lag. Allerdings mussten alsbald zwei Loks für den Osteinsatz abgegeben werden. Erneut ab Werk kamen Ende 1943 die 50 1982 bis 1984 hinzu. Im Sommer 1944 konnte das Güterzug-Bw 19 Maschinen dieser Baureihe sein Eigen nennen.

Längst war die Baureihe 50 zur festen Größe geworden und sie blieb von der ersten Fabrikzuteilung bis zur Aufgabe der Dampflokunterhaltung

Eine E 10¹² überquert 1966 mit TEE „Rheingold“ die Ellerstraße. Foto: H. Säuberlich/Archiv Eisenbahnstiftung





in Derendorf beheimatet. Am 29. Mai 1960 wurde mit 42 Maschinen in Derendorf der höchste Bestand der vielseitig einsetzbaren Baureihe 50 verzeichnet. Die überaus hohe Zahl dürfte auch dadurch zustande gekommen sein, dass es mit der wenig zuvor erfolgten Auflösung des Bw Opladen deren 50er nach Düsseldorf verschlagen hatte.

Zum Aufgabengebiet der 50er gehörten die seinerzeit wahrlich üppig anfallenden Übergabeleistungen in und um Düsseldorf. Im Güterzugdienst angelaufen wurden die Bahnhöfe – um die wichtigsten zu nennen – Hückeswagen, Wipperfurth, Remscheid, Duisburg-Wedau, Gelsenkirchen, Oberhausen-Osterfeld Süd, Wanne-Eickel, Schwerte (Ruhr), Hagen, Köln-Kalk und Gremberg. Die voranschreitende Elektrifizierung der auf Düsseldorf zulaufenden Strecken führte bis Mai 1965 dazu, dass sich der 50er-Bestand nahezu halbierte; am 26. September 1965 waren noch 21 aktive Maschinen vorhanden. Mit der Abgabe der letzten 14 Loks der Baureihe 50 an das Bw Wuppertal-Vohwinkel am 28. Mai 1967 wurde das Bw Düsseldorf-Derendorf schließlich dampffrei. Was aber nicht bedeutete, dass nicht weiterhin von auswärts Dampflok, etwa der Bw Duisburg-Wedau, Neuss oder Wuppertal-Vohwinkel, nach Düsseldorf gelangten.

Nur unwesentlich früher quittierten die letzten „Rangierhobel“ der Baureihe 94⁵ ihren Dienst in der NRW-Landeshauptstadt. Die zuletzt noch fünf vorhandenen Exemplare waren nur acht Monate zuvor am 25. September 1966 auf das Bw Wuppertal-Vohwinkel übergegangen. Erheblich ausgeprägter als bei

V.o.n.u.: Der 1936 gebaute 90-t-Dampfkran Essen 6670 wird im August 1968 am Rheinufer in Düsseldorf für den Einsatz vorbereitet.

051 710 (Bw Köln-Eifeltr) stellt 1969 Güterwagen in Düsseldorf-Heerdt zu.

55 4755 vom Bw Neuß rangiert 1966 in Düsseldorf-Oberkassel.

Fotos: G. Kleinewefers (3)



Mit dem aus Vorkriegs-Eilzugwagen gebildeten N 8120 steht die 211 087 im Jahr 1977 im Hauptbahnhof Düsseldorf zur Abfahrt nach Düren bereit. Foto: U. Kandler

der 50er war die Zeitspanne, in der sich die Tenderlokomotiven der preußischen Gattungen T 16 und T 16¹ beim Bw Düsseldorf-Derendorf verdingten. Immerhin seit 1914 vertreten durch die T 16¹, die eigentlich ältere T 16 (Baureihe 94²) kam erst in den 1920er Jahren hinzu. Sie bildeten das unverzichtbare Standbein für die auf den Düsseldorfer Bahnhöfen in beträchtlichem Umfang anfallenden Rangierarbeiten, waren aber genauso im Anschluss- und Übergabedienst tätig oder leisteten fallweise vorleichten und mittelschweren Güterzügen auch Streckendienste.

In Derendorf sollte sich die Dampftraktion fast auf den Tag genau zwei Jahre länger als beim benachbarten Bw Düsseldorf Abstellbahnhof halten. Dort besiegelte die Abgabe der letzten Exemplare der Baureihen 38¹⁰ (38 3362, 3409, 3446) und 78

(78 159, 373, 374) am 30. Mai 1965 an das Bw Wuppertal-Vohwinkel das Dampfende.

Bevor die beiden Bahnbetriebswerke endgültig dampffrei wurden, gestaltete sich die Dampftraktion bis dahin noch recht abwechslungsreich. Einige Baureihen waren in Düsseldorf überhaupt nur übergangsweise heimisch. Eine Folge des sich in den 1950er Jahren anbahnenden Strukturwandels bei den Triebfahrzeugen. Die beabsichtigte Abkehr von der Dampflok hin zur modernen Elektro- und Dieseltraktion sorgte zunächst noch für gehörige Verschiebungen bei den Dampflok, die nicht selten in kurzer Folge von Dienststelle zu Dienststelle weitergereicht wurden.

In den Monaten März und April 1951 wurde das Bw Düsseldorf Abstellbahnhof mit den ab Werk zugeordneten Neubaudampflok 65 008

bis 010 bedacht. Dienst leisteten sie hauptsächlich im Vorortverkehr mit dem Schwerpunkt Nahschnellverkehr auf der späteren S-Bahn-Linie Düsseldorf Hbf – Ratingen Ost – Kettwig – Essen Hbf. Zugunsten der wendzugfähigen 65er des Bw Essen Hbf wurde der bescheidene Düsseldorfer Bestand im Frühjahr 1954 rasch wieder aufgelöst und das Trio an das Bw Darmstadt weitergereicht. Von Dezember 1955 bis Juni 1959 hielt das Bw Düsseldorf Abstellbahnhof einige Maschinen der Baureihe 64 vor. Eingesetzt wurden sie vornehmlich mit Zügen des Personennahverkehrs. Übrigens: Als rein formelle Maßnahme wurde das Bw Düsseldorf Abstellbahnhof ab dem 27. Mai 1957 mit der neuen Bezeichnung Bw Düsseldorf Hbf geführt.

Vor dem Fall war der Aufstieg: Im Jahr 1907 gelangte die preußische T 12



als Neuzuteilung zunächst zum Bw Derendorf. Dauerhaft etablierte sie sich jedoch beim Bw Abstellbahnhof, wo im Dezember 1932 acht Maschinen der Baureihe 74⁴ (preuß. T 12) registriert waren. Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte dort zunächst lediglich die 74 741 nachgewiesen werden. Im Juli 1950 waren es dann wieder sieben T 12, deren Stückzahl sich fortan allerdings rückläufig entwickelte. Als letzte Vertreterin gelangte die 74 919 am 23. August 1956 zum Bw Wiesbaden. Als weitere Tenderlokomotive kann die preußische T 9¹ (Baureihe 91³) genannt werden. Die 91 307, 383, 450, 573, 848, 1186, 1190 und 1656 lassen sich in den 1930er Jahren dem

Bw Düsseldorf Abstellbahnhof sowie die 91 1186 dem Bw Düsseldorf-Derendorf zuordnen; noch im Laufe des Jahrzehnts verflüchtigte sich der bescheidene 91³-Bestand. Im Jahr 1951 tauchte in Derendorf kurzzeitig nochmals ein Exemplar, die 91 1726, auf, bevor im Jahr 1954 bei der BD Wuppertal tatsächlich auch die allerletzte 91³ ausgedient hatte.

Bis zum Erscheinen der Einheitslokomotiven der Baureihe 50 hatte man beim Bw Düsseldorf-Derendorf im mittelschweren Güterzugdienst ganz auf die preußischen Gattungen G 8¹ (Baureihe 55²⁵) und G 10 (57¹⁰) als die stärksten Vertreterinnen im Stall gesetzt. Aber auch die preußische G 7¹

(Baureihe 55⁰) war im überschaubaren Umfang vorhanden. Allesamt kamen sie erstmals in der Zeit zwischen 1914 und 1918, also während des Ersten Weltkriegs, nach Düsseldorf. In der ersten Hälfte der 1920er Jahre stockte man mit der Zuteilung von nicht weniger als 20 Maschinen den Bestand der Baureihe 57¹⁰ in Derendorf kräftig auf. Neben der Verwendung im Güterzugdienst nahm man sie gerne auch für Sonderdienste im Personenverkehr her. Die letzten G 10 wurden bis 1942 in Richtung Osten abgezogen, Gleiches geschah mit der G 8¹. Die Lücken wurden mit den neuen 50ern geschlossen. Wenngleich die G 8/G 8¹ sowie die



Mit Kohle für das Kraftwerk Flingern trifft 221 102 in Grafenberg ein (1988).
Unten: Die 261 196 ist im März 1983 in Düsseldorf-Bilk zum Hafen unterwegs. Fotos: E. Pempelforth (2)



Unten: Bw am Abstellbahnhof, 11. Juni 1993: 212 321 rückt mit einem Hilfsgerätewagen aus. Foto: R. Händeler



G 10 nach dem Krieg erneut nach Derendorf zurückkehrten, spielten sie hier nun keine allzu große Rolle mehr. In die 60er Jahre ging man lediglich noch mit den Baureihen 50 und 94⁵.

Eine wesentliche Neuerung stellte im Mai 1960 die Zuweisung der ersten V 60-Rangierdieselloks dar, der V 60 563 bis 568 vom Hersteller Krupp – unverkennbare Vorboten des sich bahnbrechenden Strukturwandels. Dieser war in Düsseldorf freilich längst entbrannt. Denn seit dem 2. Juni 1957 – zunächst noch als reiner Inselbetrieb durchgeführt – lief der Zugbetrieb zwischen dem westfälischen Hamm und dem Düsseldorfer

Hauptbahnhof schon elektrisch. Bis zwei Jahre darauf am 1. Juni 1959 der elektrische Lückenschluss nach Köln, mit dem dortigen Übergang auf das E-Netz nach Süddeutschland, vollendet war. Elektrische Triebfahrzeuge in Gestalt von ET 30, E 10, E 40 und E 41 gehörten in der Landeshauptstadt somit schon zum gewohnten Bild. Dennoch blieb Düsseldorf als möglicher Standort für elektrische Triebfahrzeuge recht lange außen vor, dafür zeichneten auswärts gelegene Dienst-

stellen verantwortlich, namentlich unter anderen die Bw Dortmund Bbf und Köln-Deutzerfeld. Daran sollte sich auch mit der Aufnahme

DER FAHRDRAHT ERREICHT DÜSSELDORF UND DIE DIESELTRAKTION HÄLT EINZUG

des elektrischen Betriebs 1967/68 auf der neuen S-Bahn-Linie Langenfeld (Rheinl) – Düsseldorf Hbf – Essen Hbf wenig ändern. Die hier mit Silberlingen im Wendezugbetrieb laufenden



Der 515 623 trifft am 26. Mai 1986 im Bahnhof Düsseldorf-Bilk ein.
Ganz oben: 290 351 versieht 1993 Rangierdienst im Güterbahnhof
 Düsseldorf-Derendorf. Foto: Ch. Kirchner



Derendorf: Circus Roncalli beim Entladen
 (Juli 1994). Fotos: E. Pempelforth (2)

E 41 stellte das Bw Hagen-Eckesey. Zumindest fungierte das Bw Düsseldorf Hbf für die Hagener E 41 nun als Einsatzstelle.

Derweil hatte man in Derendorf den V 60-Bestand weiter ausgebaut, er belief sich am 31. Mai 1964 auf 19 Maschinen. Mit dem dortigen Dampfende trafen im Mai/Juni 1967 auch die ersten beiden fabrikneuen V 90 044 und 045 ein. 1975 umfasste der Bestand neun 290er, teils Neuzuteilungen (290 351 und 378), aber auch Zuweisungen von anderen

Dienststellen. Dafür zeigte sich die Präsenz bei den Baureihen 260/261 mit 14 Loks geringfügig rückläufig. Zugleich sorgten insgesamt 19 Kleinloks der Leistungsgruppen II und III (Baureihen 323, 324, 332 und 333) für etwas Fahrzeugvielfalt.

Während das ehemalige Bw Düsseldorf Abstellbahnhof seit dem Einzug der für den S-Bahn-Verkehr nötigen Fahrzeuge gestärkt in die Zukunft blicken konnte, stand die Dienststelle in Derendorf bald vor dem Aus. Mit der Zusammenlegung der ehemals

selbstständigen Einrichtungen zum vereinigten Bw Düsseldorf am 1. Januar 1981 gehörten die Derendorfer Dieselloks der Baureihen 260/261,

BW DERENDORF OHNE ZUKUNFT

290, 323, 332 und 333 lediglich noch für ein Jahr der neu geschaffenen Dienststelle an. Mit Wirkung zum 1. November 1982 gingen die 290 auf das Bw Krefeld und alle übrigen Fahrzeuge auf das Bw Wup-

pertal über. Daraufhin erfolgte der baldige Abriss der verbliebenen Bw-Anlage und der Verkauf des Areals an die Mercedes-Benz AG zwecks Ausbau ihres Standorts in Derendorf.

Rückblende: Ende 1908 richteten die Preußischen Staatseisenbahnen in Barmen-Wichlinghausen einen Stützpunkt für Speichertriebwagen ein, die auf der Strecke über Mettmann nach Düsseldorf zum Einsatz kamen. In Düsseldorf gab es eine Zwischenladestation, sodass die Akkutriebwagen der Bauart Wittfeld

mit einem theoretischen Fahrbereich von 100 km (später 130 km) von hier aus auch Fahrten nach Duisburg und Langenfeld übernehmen konnten. Im Frühjahr 1922 endete der Einsatz von Barmen aus. In der Bundesbahn-Ära war das Bw Düsseldorf Hbf einer der vergleichsweise wenigen Stützpunkte für Akkumulator-Triebwagen. In den Monaten März bis Juni 1961 gelangte eine erste Serie fabrikneuer Fahrzeuge in Gestalt der ETA 150 561 bis 567 an den Rhein. Im Jahr darauf gesellten sich im Verlauf des Sommers ab Werk die ETA 150 581 bis 587 hinzu. 1967/68 verließen vier Speichertrieb-





403-Abschied:
Am 23. Mai 1993 wurden im Bw am Abstellbahnhof Fotografenwünsche erfüllt. Foto: Ch. Kirchner
Unten: 403 005/006 in Benrath (1984). Foto: W. Bügel

FLIEGEN AUF FLUGHÖHE NULL



Ein besonderes Kapitel in der Düsseldorfer Fahrzeughistorie sind die Einsätze der Elektrotriebzüge der Baureihe 403. Das 1979 von der DB eingeführte System des zweiklassigen „Intercity 79“ hatte die ursprünglich für den hochwertigen, erstklassigen Reisezugverkehr konzipierten Fahrzeuge überflüssig gemacht. Eine sinnvolle Weiterverwendung blieb zunächst aus.

Für die von der Deutschen Bundesbahn in nur drei Exemplare beschafften und bis 1979 im regulären Intercity-Verkehr eingesetzten Triebzüge sollte sich jedoch schon bald ein neues Betätigungsfeld, ausgerechnet in Verbindung mit einer Fluggesellschaft, auftun. Und zwar eine Kooperation zwischen Lufthansa und Deutscher Bundesbahn unter Einbindung der arbeitslos gewordenen Triebwagen der Baureihe 403. Entsprechend dem Lufthansa-Design erhielten die Fahrzeuge ein attraktives neues Outfit mit dem seitlich angebrachten Schriftzug „Lufthansa Airport Express“. Ab dem 27. März 1982 wurden die neu gestalteten Triebzüge (zunächst befristet auf ein Jahr) in der Relation Düsseldorf Hbf–Frankfurt (Main) Flughafen eingesetzt; am 27. März 1983 erfolgte die Verlängerung der Streckenführung von/nach Düsseldorf Flughafen. Anfangs beim Bw Hamm stationiert, wurden die drei vierteiligen Triebzüge am 1. März 1984 nach Düsseldorf umbeheimatet.

Eingeführt hatte man den Lufthansa Airport Express auf Anraten des Verkehrsministeriums sowohl aus ökologischen als auch aus ökonomischen Erwägungen, ließen sich doch damit zwischen Düsseldorf und Frankfurt jährlich mehrere tausend Kurzstreckenflüge einsparen. Der Fahrplan sah täglich vier Fahrten in jeder Richtung vor. Die Nutzung des Lufthansa Airport Express war nur mit einem Flugticket möglich. Im Jahr 1991 wurden beispielsweise mehr als 218 000 Passagiere gezählt.

Das erfolgreiche Konzept motivierte die Lufthansa, eine weitere Linie zwischen Frankfurt (Main) Flughafen und Stuttgart Hauptbahnhof anzubieten, die am 27. Mai 1990 mit lokbespannten Zügen in Betrieb ging. Als man an den Triebwagen erhebliche Korrosionsschäden festgestellt hatte und weder die Lufthansa noch die Deutsche Bundesbahn willens waren, die damit verbundenen erheblichen Aufarbeitungskosten der Triebzüge zu tragen, endete deren Einsatz am 22. Mai 1993 relativ abrupt. Der Lufthansa Airport Express in der Relation Düsseldorf–Frankfurt (Main) Flughafen–Düsseldorf mit dem Laufweg durch das romantische Mittelrheintal gehörte nach elf Betriebsjahren der Vergangenheit an. Im Oktober 1995 wurde auch die Verbindung Frankfurt (Main) Flughafen–Stuttgart aufgegeben.

wagen Düsseldorf; bis 15. Oktober 1972 wurden die noch verbliebenen zehn Einheiten abgegeben, überwiegend an das Bw Düren. Die Ladestation in Düsseldorf nutzten fortan die Dürener Speichertriebwagen. Ende 1983 endete beim Bw Düren die ETA-Unterhaltung.

Im November 1972 begann beim Bw Düsseldorf Hbf eine neue Epoche: die Zuteilung der ersten Elektrotriebwagen der Baureihe 420 für den künftigen Einsatz im S-Bahn-

Ende der 1970er Jahre war man schließlich dazu übergegangen, im S-Bahn-Verkehr statt Triebzügen lokbespannte Wendezüge einzusetzen. 1978 gelangten aus Neulieferung die ersten dafür vorgesehenen Loks, die 111 111 bis 113, nach Düsseldorf. In konstanter Folge kamen bis zum Dezember 1983 die fabrikneuen 111 114 bis 188 hinzu. Lediglich die 111 189 bis 196 trafen im Mai 1992 über den „Umweg“ Bw München 1 in Düsseldorf ein.

Die 111 111 bis 111 188 wurden entsprechend ihrem Verwendungszweck in den S-Bahn-Farben Kieselgrau/Orange ausgeliefert. In iden-

Verkehr. Vom Bw München-Steinhausen kommend trafen die 420 123, 124, 132 und 133 in Düsseldorf ein. In den Folgejahren erhöhte sich der Bestand laufend, denn das Netz der S-Bahn Rhein-Ruhr wurde kontinuierlich erweitert. Für die bevorstehenden neuen Aufgaben ließ die DB die Reisezugwagenhalle des alten Betriebswagenwerks zwecks Instandhaltung und zum Abstellen der neuen Fahrzeuge ertüchtigen.

tischer Farbgebung beschaffte die DB parallel dazu die eigens für den S-Bahn-Verkehr konzipierten x-Wagen, gekuppelt zu festen Wendezugseinheiten. Zusätzlich zum S-Bahn-Verkehr versahen bis zu 20 Loks der Baureihe 111 regulären Reisezugverkehr. Im Gegenzug wurden die Triebwagen der Baureihe 420 ab Herbst 1981 bis Januar 1984 sukzessive an das Bw München 6 abgegeben. Für den S-Bahn-Verkehr im Rhein-Ruhr-Ge-



**SNCF-Lok 1806 mit EC „Memling“ nach Oostende in Düsseldorf-Volksgarten (2.7.1993).
Unten: Umgeleiteter ICE 2 aus Berlin in Düsseldorf-Rath (16.3.2017). Fotos: E. Pempelforth, J. Bügel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung**

biet verfügte das Bw Düsseldorf 1 im Sommer 1991 über 78 Loks der Baureihe 111, wovon 69 planmäßig benötigt wurden. Unter anderem aufgrund von Steuerwagenmangel erhielt Düsseldorf Ende 1990 wieder Triebzüge der Baureihe 420. 13 Garnituren halfen im Planeinsatz auf der S11 sowie vereinzelt auf den Lini-





Düsseldorf-Benrath: Der CFL-Triebwagen 2307 (IC 5106 Düsseldorf–Luxemburg) begegnet am 14. Juni 2019 einem Rhein-Ruhr-Express (RE5 nach Wesel).
Ganz oben: 101 011 mit IC 12 nach Hannover am 24. Mai 2012 in Wehrhahn. Foto: J. Bügel/Eisenbahnstiftung



Der Touristik-Zug trifft in Düsseldorf Hbf ein (16.9.1999). Fotos: E. Pempelforth (3)

Rechte Seite unten: Beliebte Fotostelle: 155 172 und 232 904 am Stellwerk in Düsseldorf-Rath (2011). Foto: W. Bügel/Eisenbahnstiftung
103 184 mit buntem InterRegio in Düsseldorf-Derendorf (2.11.2002).



en S1 und S8 aus. In der Folgezeit mussten immer wieder Triebzüge der Baureihe 420 aushelfen. 1992 kamen die ersten Elloks der Baureihe 143 der ehemaligen DDR-Reichsbahn hinzu, ebenfalls bestimmt für den S-Bahn-Verkehr. Sie sollten sukzessive die 111er ablösen. Am Stichtag 31. Dezember 1993 war die Baureihe 111 in Düsseldorf mit 75 Exemplaren und die Baureihe 143 mit bereits 22 Loks vertreten. Bis 1995 wurden die 111er an die Bw Dortmund Bbf und Frankfurt (M) 1 abgegeben. Der 143-Bestand war derweil beträchtlich angewachsen, per 31. Dezember 1998 waren es 94 Maschinen.

Diesen Tausch machte überhaupt nur die deutsch-deutsche Wende möglich. Der mit der Wiedervereinigung einhergehende massive Verkehrsein-



DIESEL-S-BAHN

Die Relation Kaarster See–Neuss Hbf–Düsseldorf Hbf–Mettmann-Stadtwald wird seit 1999 durchgängig als S-Bahn-Linie 28 mit Talent-Dieseltriebwagen bedient. Betreiberin ist die im Jahr 1992 gegründete und im Eigentum der Städte Düsseldorf, Kaarst und Wuppertal sowie der Kreise Mettmann und Neuss befindliche „Regionale Bahngesellschaft Kaarst-Neuss-Düsseldorf-Erkrath-Mettmann-Wuppertal mbH“, kurz Regiobahn. Zwischen den Stadtteilen Hamm und Gerresheim verläuft die S 28 auf Düsseldorfer Gebiet. Derzeit wird an der Verlängerung der S 28 über Mettmann-Stadtwald hinaus nach Wuppertal Hbf (mit der Einbindung bei Wuppertal-Dornap in die Strecke der



1009-1
der Regiobahn in Düsseldorf-
Hamm (2012). 1964 dampfte noch die 78 171 bei Kaarst
in Richtung Viersen. Fotos: J. Bügel, G. Kleinewefers

S9 Bottrop Hbf–Essen Hbf–Wuppertal Hbf) gearbeitet. Ab Dornap-Hahnenfurth entsteht auf einer Länge von 1,9 km ein komplett neuer Streckenabschnitt. Die Inbetriebnahme der Verlängerung ist für Ende 2020 beabsichtigt. Die Elektrifizierung der S 28 ist fest eingeplant; dabei erhält der Abschnitt Neuss–Kaarst ein zweites Gleis. Seit einiger Zeit wird nun wieder verstärkt über eine mögliche Reaktivierung des stillgelegten und teilweise abgebauten Abschnitts von Kaarst über Willich-Schiefbahn nach Viersen nachgedacht. Derzeit verfügt die Regiobahn über zwölf Dieseltriebwagen vom Typ Talent.



An der Tankstelle
im Abstellbahn-
hof steht im Juni
2014 die 218 460;
links sind zu se-
hen 628 502 und
644 063. Fotos:
R. Händler (3)

Rechte Seite oben:
Strecke Derendorf–
Reisholz: NIAG-
Lok 5 mit Sodazug
aus Millingen in der
Nähe des Abzweigs
Rethel (2016).
Rechte Seite unten:
DH107 der Neusser
Eisenbahn am
Übergabebahnhof
der Hafenbahn in
Düsseldorf-Hamm
(17.9.2019).



bruch auf den Gleisen der ehemaligen DDR-Reichsbahn führte bei der Baureihe 143 zu einem erheblichen Überbestand. Ein neues Betätigungsfeld sollte nicht lange auf sich warten lassen. Für den S-Bahn-Einsatz in den alten Bundesländern hatte sich die Baureihe 143 als bestens prädestiniert erwiesen. Dennoch ergab sich nach der Jahrtausendwende im S-Bahn-Verkehr erneut eine Veränderung – die Rückbesinnung auf Triebzüge. Die 143er und die Wagenzüge wurden abgezogen und zunächst durch fabrikneue Elektrotriebzüge der Baureihe 423 ersetzt. Diese wiederum wurden durch die besser auf die Belange der S-Bahn Rhein-Ruhr abgestimmten Triebzüge der Baureihe 422 abgelöst, die DB Regio in 84 Einheiten beschaffte und seit November 2008 einsetzt.



VOM LOKSCHUPPEN ZUR OLDTIMERREMISE

Der 30-ständige Ringlokschuppen des ehemaligen Bahnbetriebswerks Düsseldorf Abstellbahnhof ist – wenn auch stark verfremdet – dank der beherzten Aufnahme 1991 durch die Stadt Düsseldorf in die Denkmalliste erhalten geblieben. Nachdem bereits am 29. Mai 1965 beim mittlerweile unter der Bezeichnung „Düsseldorf Hbf“ firmierenden Bahnbetriebswerk die Dampflokunterhaltung aufgegeben worden war und sich die Lokomotiven der DB generell bis Mitte der 1970er Jahre das Rauchen abgewöhnt hatten, gab es für den imposanten Ringlokschuppen keine adäquate Weiterverwendung mehr. Damit war das Bauwerk dem allmählichen Verfall preisgegeben, woran auch die Aufnahme in die Denkmalliste zunächst nichts änderte. Für die Deutsche Bundesbahn war das Objekt schlicht abgeschrieben, womit früher oder später an sich nur der Abriss in Frage gekommen wäre.

Die Stadt Düsseldorf dachte zunächst an eine Nachnutzung der Anlage für historische Schienenfahrzeuge. Da sich dahingehende Pläne offensichtlich nicht realisieren ließen, fand sich schließlich ein privater Investor mit einer denkbar anderen Ausrichtung der Immobilie. Womöglich zum Leidwesen vieler Eisenbahnliebhaber sollten hier nicht etwa museale Schienenfahrzeuge, sondern Oldtimer der Straße zur Schau gestellt werden, also eine Nut-



Lokschuppen mit neuer Nutzung.
Foto (2019): E. Pempelforth

zung rund ums Auto unter Federführung der Meilenwerk AG erfolgen. Nachdem 2003 in Berlin ein erstes solches Oldtimerzentrum eröffnet worden war, folgte mit einem Investitionsvolumen von 15 Mio. Euro nach demselben Vorbild 2006 der restaurierte Lokschuppen in der Düsseldorfer Harffstraße. Seit 2011 werden beide Zentren unter dem Label „Classic Remise Berlin|Düsseldorf“ geführt.



Die Werkstatt Düsseldorf von DB Regio setzt seit Oktober 2015 als Mietlok eine DHG 700 C von Henschel (Baujahr 1966) ein. Foto (März 2016): R. Händler

Mit der Übernahme des Bh Mönchengladbach als Außenstelle am 1. Januar 1998 durch den Bh Düsseldorf rückte die Dieseltraktion wieder stärker in den Fokus. Der Personaleinsatz erfolgte nun von Düsseldorf und Kleve aus. U.a. für die Strecken beiderseits des Niederrheins wurden in den frühen 2000er Jahren Dieseltriebwagen der Baureihe 643 sowie 2002/03 von anderen Dienststellen 628.4 übernommen. Ende 2009/10 wanderten die 628.4 wieder ab, genauso sind die Einsätze der 643 vorbei. Bis heute sind weite Teile des ehemaligen Bw Düsseldorf Abstellbahnhof für die Vorhaltung und Instandhaltung von rund 170 Triebfahrzeugen der S-Bahn Rhein-Ruhr unverzichtbar, wobei die Einrichtung aktuell unter DB Regio AG, Region NRW, Werkstatt Düsseldorf, firmiert. □

Die Anfänge des Elektrobetriebs



Wechselstrom-Zugbetrieb in Mitteldeutschland

Vor 100 Jahren legten weitsichtige Techniker den Grundstein für den Aufbau des Betriebs mit Einphasen-Wechselstrom in Preußen. In ihrem grundlegenden Buch betrachten die Autoren die Entwicklung des elektrischen Zugbetriebs im mitteldeutschen Raum zwischen Magdeburg, Dessau, Leipzig, Halle (S.) und Probstzella im Zeitraum von 1900 bis zur Demontage 1947. Dies umfasst nicht nur die Triebfahrzeuge, sondern auch die Bahnstromerzeugungs- und -verteilungsanlagen einschließlich der Fahrleitungsanlagen sowie das Werkstättenwesen. Ein neues Standardwerk zur Geschichte des elektrischen Bahnbetriebs.

**280 Seiten, Format 22,0 cm x 29,7 cm, Hardcover-Einband,
über 350 Fotos und Zeichnungen, CD-ROM mit Dokumenten
und Zusatzmaterialien**

€49,95

Best-Nr. 581901

Weitere Bände dieser Reihe



Elektrische Triebwagen in Mitteldeutschland

Von den Anfängen bis zur
Baureihe 280

128 Seiten, 22,0 x 29,7 cm, Hard-
covereinband, über 170 Fotos,
Skizzen und Zeichnungen

Best.-Nr. 581405 | € 24,95



Die Ellok-Baureihen E 01 und E 71.1

Entwicklung, Einsatz und Verbleib
der ES 9-19 und EG 511-537

192 Seiten, 22,0 x 29,7 cm, Hard-
covereinband, über 180 Fotos und
64 Zeichnungen

Best.-Nr. 581419 | € 39,95



Reichsbahn-Elloks in Schlesien

Entwicklung, Einsatz und Verbleib
von 1909 bis heute

256 Seiten, Format 22,0 x 29,7 cm,
Hardcover, mit über 300 Fotos und
Zeichnungen

Best.-Nr. 581525 | € 39,95

MODERNE SACHLICHKEIT STATT NEORENAISSANCE

Der Central-Personen-Bahnhof von 1891 war sehr schnell an seine Kapazitätsgrenzen gelangt, ein Umbau der Gleisanlagen und ein deutlich größeres Empfangsgebäude waren die Lösung. Man entschied sich für ein modernes Erscheinungsbild mit klaren Linien. Die Stadt Düsseldorf finanzierte eine opulente Innengestaltung und beauftragte namhafte regionale Künstler

D

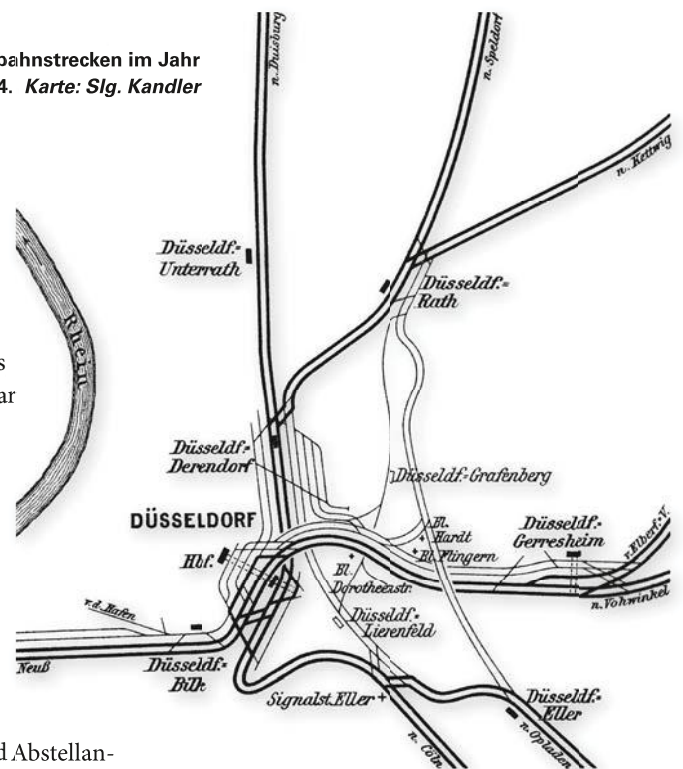
ie tiefgreifende Neuausrichtung der

Düsseldorfer Gleisanlagen beinhaltete auch den kompletten Neubau des Hauptbahnhofs. Der 1891 als „Central-Personen-Bahnhof“ in Betrieb genommene spätere Hauptbahnhof vermochte mit der Verkehrsentwicklung schon bald nach der Jahrhundertwende nicht mehr Schritt zu halten. Die Funktionsweise als kombinierter Durchgangs- und Kopfbahnhof sollte sich allzu schnell als überholt herausstellen. Für einen flüssigen und damit auch wirtschaftlichen Betriebsablauf war diese Betriebsform eher hinderlich denn nützlich. Das inmitten der Bahnsteighalle platzierte Wartesaalgebäude entpuppte sich zunehmend als regelrechtes Hindernis. Erschwerend kam hinzu, dass das am Nordwestrand auf engstem Raum gelegene Bw Düsseldorf Hbf für die Dampflokomotiven mitunter nur mittels umständlicher Sägefahrten erreich-

bar war, was den Betriebsfluss obendrein beeinträchtigte. Düsseldorfs Eisenbahninfrastruktur war schlichtweg veraltet.

Die Pläne für eine großflächige Umgestaltung der Gleisanlagen, die Schaffung eines großzügigen Empfangsgebäudes und die Verlagerung der Betriebswerkstätte nebst den Wagenbehandlungs- und Abstellanlagen an den Stadtrand reiften bis in die 1920er Jahre. Mit dem Ergebnis, dass im Jahr 1929 der planmäßige Bahnhofsumbau aufgenommen werden konnte, der sich bis Mitte der 1930er Jahre erstreckte. Dabei musste auch das Wartesaalgebäude weichen, um Platz für 18 durchgehende Hauptgleise zu machen. Damit einher ging selbstverständlich auch der Neubau des am Wilhelmsplatz gelegenen Empfangsgebäudes – Abriss und Neubau erfolgten in Etappen. Die

Die Staatsbahnstrecken im Jahr 1914. Karte: Slg. Kandler



Stadt Düsseldorf war von Anbeginn intensiv in die Planung miteinbezogen.

Ein Architektenwettbewerb sollte einen Entwurf hervorbringen, der den künstlerischen und kulturellen Vorstellungen der Stadt genüge. Auf dieser Grundlage entwarf schließlich der Oberbaurat der Reichsbahndirektion Wuppertal, Eduard Behnes, ein voluminöses Empfangsgebäude, das gemäß dem vorherrschenden Zeitgeschmack dem Stil der „Neuen

1957 waren die Kriegsschäden am Empfangsgebäude endlich beseitigt. Foto: E. Winter/
Eisenbahnstiftung



Sachlichkeit“ entsprach. Hinter der roten Klinkerfassade mit den gegliederten Natursteinelementen verbarg sich eine moderne Stahlskelett-/Betonkonstruktion. Der sachliche Neubau mit seinen klaren Linien stand im krassen Gegensatz zum 1891 verwirklichten Bau im Stil der Neorenaissance. Der Zeitgeschmack hatte sich nach nur drei Jahrzehnten drastisch geändert.

UHRENTURM GLEICH WASSERTURM

Der erste Bauabschnitt umfasste den Südflügel mit dem markanten, 40 Meter hohen Uhrenturm. Als besonderer Clou befand sich im oberen Geschoss des Turms ein Wasserbehälter

ter für die Speisung der Dampflokomotiven, ergo erfüllte er auch die Funktion eines Wasserturms. Im Südflügel wurden 18 Fahrkartenschalter, die Gepäck- und Expressgutabfertigung sowie sonstige Dienst- und Sozialräume angeordnet. Die Fertigstellung des Südflügels erfolgte im Wesentlichen bis Ende 1932. Nun konnte das alte Empfangsgebäude abgerissen werden, um Platz für die Eingangshalle und den Nordflügel zu schaffen. Im April und Mai 1934 wurde die Stahlskelettkonstruktion der großzügig dimensionierten Eingangshalle montiert.

Durch diese gelangten die Reisenden unmittelbar in den Hauptpersonentunnel mit den Auf- und Abgängen zu den Bahnsteigen. Der Nordflügel beherbergte die auf zwei Ebenen an-

geordneten Wartesäle 2. und 3. Klasse. Hinzu kamen ein Speisesaal 2. Klasse, eine Kaffeestube und im Untergeschoss eine Weinstube. Über die Eingangshalle spannte sich die 25 m breite, kunstvoll ausgearbeitet Holzdecke. Die Speise- und Wartesäle wurden mit großzügigen Wandvertäfelungen aus Eiche, Nussbaum und Lärche ausgekleidet. Überhaupt war die innere Ausgestaltung sehr stark von künstlerischen Arbeiten beeinflusst, denn der Düsseldorfer Hauptbahnhof sollte sich von anderen Großstadtbahnhöfen unterscheiden.

Das besondere Engagement der Stadt Düsseldorf machte das Herausstellen der „inneren Werte“ des Hauptbahnhofs überhaupt erst möglich. Sie galten seinerzeit als nahezu einmalig. Das strapazierte die Stadtkasse freilich

Innenansichten des 1936 fertiggestellten Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs. Unten links: Schalterhalle mit Räumlichkeiten des Reisebüros Jonen (rechts). Unten rechts: Empfangshalle. Ganz unten links: Speisesaal 2. Klasse. Ganz unten rechts: Bahnhofsklause. Fotos (1936): RBD Wuppertal (W. Eckler)/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung (3) und Slg. Gerhard





April 1936: Blick vom Hansa-Hotel auf den Bahnhofsvorplatz, rechts das neue Empfangsgebäude. Foto: RVM/Eisenbahnstiftung
Rechts: 38 3511 mit einem Personenzug vor der Abfahrt (1936). Foto: Slg. Gerhard

nicht unerheblich, hatte man doch namhafte regionale Künstler eingebunden. Schon vor dem Hauptbahnhof sollte den Reisenden und Besuchern die herausragende architektonische Herrlichkeit gewissermaßen ins Gesicht springen. Nur allzu augenfällig war die opulente Glasmalerei über dem Eingangsbereich und die beim Betreten der Wandelhalle über allem schwebende kunstvolle Holzdecke.

Der Südflügel wurden mit überaus großzügig gestalteten Wandgemälden versehen. Eines davon veranschaulichte das Verhältnis des Düsseldorfer Rheinhafens zu den deutschen Binnen- und Seehäfen. Im unteren Bereich, bis auf eine Höhe von 3,20 m über dem Boden, wurden die Wände mit Travertin-Platten verkleidet. In den Warte- und Speisesälen 2. und 3. Klasse herrschte eine sehr gediegene Atmosphäre, mit üppigem Wand-



schmuckund edler Deckenvertäfelung. Die gastronomischen Räumlichkeiten waren sehr unterschiedlich gehalten. Darunter eine Weinstube, deren komplette Ausgestaltung mit Holz wohl besonders zum Verweilen einladen sollte. Im Vergleich dazu kam die Bahnhofsklause recht derb daher, deren Ausstattung eher auf das einfache, trinkfeste Publikum abgestimmt war. Dennoch durfte auch hier eine adäquate Wandbemalung nicht fehlen.

Nach der umfangreichen Fertigstellung des neuen Empfangsgebäudes

riss man das alte Inselgebäude ab. Nun konnte als letzte Baumaßnahme die Montage der 140 m breiten und 175 m langen Bahnsteighalle in Angriff genommen werden, die übrigens bezüglich ihrer Konstruktion mit der des Duisburger Hauptbahnhofs (1931 – 1934) weitgehend identisch war. Die feierliche Einweihung des neuen Hauptbahnhofs fand am 2. November 1936 statt.

Bei allem Fingerspitzengefühl, das die Stadt bei der Auswahl der Künstler bewiesen hatte und damit für eine

AUTO IM GEPÄCK



In aller Bescheidenheit legte die DB 1956 unter dem Slogan „Auto im Reisegepäck“ den Grundstein für den Autoreisezug. Zunächst wurden die Pkw in ei-

gens dafür entwickelten, geschlossenen Doppelstockwagen (z.B. der Bauart DPw4ümg-56) transportiert und besonderen Fernreisezügen beige stellt. Begonnen hat alles mit den Zügen F 50/49 Hamburg-Altona–Basel–Chiasso und D 354/353 Oostende–München Ost. Die rege Inanspruchnahme veranlasste die DB, das Angebot auf weitere Verbindungen auszudehnen. Damit nahm im Sommer 1959 auch die neu eingerichtete Autoreisezuganlage am Düsseldorfer Hauptbahnhof ihre Arbeit auf. Der D 254/253 Mülheim (Ruhr)–Speldorf–München Ost führte offene Autotransportwagen mit, Unterwegsverladungen wurden in Düsseldorf Hbf und Köln-Deutz angeboten. Im Sommerfahrplan 1961 kamen zwei neue Autoreisezug-Verbindungen hinzu: bis Ende September dreimal wöchentlich das Zugpaar D 450/449 von Düsseldorf via Basel nach Domodossola sowie bis Mitte September einmal wöchentlich der D 141/140 von Düsseldorf via Aachen nach Avignon. In der Sommersaison 1964 wurde erstmals eine Tagesautoreisezug-Verbindung des Deutschen Reisebüros von Düsseldorf nach Karlsruhe-Durlach

eingeführt. 1969 kam die Tagesverbindung „Christoforus-Express“ Düsseldorf Hbf–Köln-Deutz–München Ost hinzu. Das Geschäft boomte, also wurde das Angebot der zumeist saisonal verkehrenden Autoreisezüge kontinuierlich ausgeweitet. Immer beliebter wurden zudem die Autoreisezüge in die Wintersportgebiete. Mit dem Umbau des Hauptbahnhofs wurde zugleich die Verlagerung der an der Harkortstraße gelegenen Autoreisezuganlage beschlossen. Auf der Ostseite des Hauptbahnhofs entstand auf dem Gelände des ehemaligen DB-Heizkraftwerkes in der Schlägelstraße ein neues Autozug-Terminal. Die DB stellte Ende 2016 den Autoreisezugbetrieb zwar ein, doch in Düsseldorf werden weiterhin Autos auf die Bahn verladen. Das Angebot ist gegenüber früher allerdings deutlich geschrumpft. An ausgewählten Tagen bieten z.B. die ÖBB eine Autobeförderung Düsseldorf–Innsbruck an.



Lok 80 der Bahnen der Stadt Monheim mit Autotransportwagen (2007). Foto: E. Pempelforth
Foto links oben: DB/Slg. Kandler

unverwechselbare Atmosphäre im Innern des Hauptbahnhofs sorgte, sollte sich dieser Glanz doch als vergänglich erweisen. Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs nahmen die Bombenverbände

bei Kriegsende nur noch ein Schatten seiner selbst war. Der Wiederaufbau sollte sich dann auch als besonders langwieriger erweisen. Eine umfangreiche Instandsetzung des Empfangsgebäudes

stand zwar außer Frage, scheiterte zunächst aber

an der Finanzierung. Erst nachdem die Stadt Düsseldorf einen Kredit über 3 Mio. DM bereitstellte, kam das Vorhaben in Gang. Erst am 23. März 1953, acht Jahre nach Kriegsende, konnten die langersehnten Instandsetzungsarbeiten begonnen werden.

Der Stadt Düsseldorf war daran gelegen, dass der Wiederaufbau möglichst authentisch erfolgte. Schon der Kosten wegen ließen sich aber Kompromisse kaum vermeiden: Anstelle der ursprünglichen Holzbalkendecke in der Eingangshalle trat eine simple Rabitzdecke. Die zerstörte Glasmalerei wurde lediglich durch einfaches Glas ersetzt. Ebenso wurde die Wandmalerei nicht wiederhergestellt. Erst 1959 wurde die Bahnsteighalle saniert. Im Jahr darauf erstrahlte der Hauptbahnhof – sieht man von den Kompromisslösungen ab – beinahe wieder im alten Zustand.

MASSIVE KRIEGSSCHÄDEN

der Royal Air Force zunehmend auch die Großstadt am Rhein ins Fadenkreuz. Vom gezielten „Moral Bombing“ der Wohngebiete und deren Verkehrsinfrastruktur blieb auch der Düsseldorfer Hauptbahnhof nicht verschont, der gewaltige Schäden davontrug und

Am Bahnsteig 4 im Düsseldorf-
dorfer Hauptbahnhof (1955).
Foto: W. Eckler/Bildarchiv
der Eisenbahnstiftung





1981: Bau der U-Bahn, die die Gleise des Hauptbahnhofs quert, und die alten Bahnsteigdächer werden durch eine neue Halle (rechts) ersetzt.



Der 1985 geschaffene Eingang auf der Ostseite des Hauptbahnhofs am Bertha-von-Suttner-Platz (Juni 2019). Foto: F. Heßler



Eingangshalle des Hauptbahnhofs im Dezember 2014: Einfaches Glas statt der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Scheiben mit kunstvoller Glasmalerei. Fotos: E. Pempelforth (2)

Zwei Jahrzehnte später rückten die Bautrupps erneut an. Am 20. September 1980 erfolgte mit dem ersten Rammschlag der Startschuss für den umfassenden Umbau des Knotens Düsseldorf Hbf. Als neue Ebene entstand unter dem Hauptbahnhof der Stadtbahntunnel. Die alte Bahnsteig-halle wurde sukzessive abgerissen und im Vorschubverfahren, nun quer zu den Gleisen und Bahnsteigen verlaufend, eine aus vier Dachelementen bestehende Neukonstruktion montiert. Im entkernten Nordflügel des Empfangsgebäude entstand ein Hotel. Nach dem Abriss des Oberbilkker Stahlwerks konnte auf der Ostseite Platz für einen zweiten Bahnhofsvorplatz, den Bertha-von-Suttner-Platz, mit einem großzügig angelegten Bahnhofseingang geschaffen werden. Der modernisierte Hauptbahnhof wurde am 16. Dezember 1985 offiziell seiner Bestimmung übergeben.

Mittäglich 270 000 Besuchern rangiert der Düsseldorfer Hauptbahnhof an sechster Stelle unter den größten deutschen Bahnhöfen, innerhalb Nordrhein-Westfalens belegt er nach Köln Hbf Platz zwei. Aufgrund zahlreicher Läden und Schnellimbisse erfüllt er auch die Aufgabe eines Einkaufsbahnhofs und gehört zu den 21 von der DB ihrer betrieblichen Bedeutung wegen zu den in die höchste Kategorie eingestuften Bahnhöfen.

Bis Mitte des kommenden Jahrzehnts soll die seit langem beabsichtigte grundlegende Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Konrad-Ade-

PLÄNE FÜR DIE NÄCHSTEN JAHRE

nauer-Platz) realisiert werden. Und es ist vorgesehen, das Empfangsgebäude in rund fünfjähriger Bauzeit bei laufendem Betrieb einer Generalsanierung zu unterziehen. Unmittelbar neben dem Nordflügel ist ein 28-geschossiges Hochhaus geplant. Auf dem Gelände der ehemaligen Ladestraße des Hauptbahnhofs an der Harkortstraße, wo sich ab 1959 für viele Jahre unter anderem auch die Pkw-Verladestelle für die Autoreisezüge befunden hat, sollen demnächst drei Hotels entstehen. □

Das Fachgeschäft

auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop

www.menzels-lokschuppen.de



Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.373328 • fax 0211.373090

Die Blütezeit der Bundesbahn

Die faszinierende Geschichte der Culemeyer-Schwertransporter



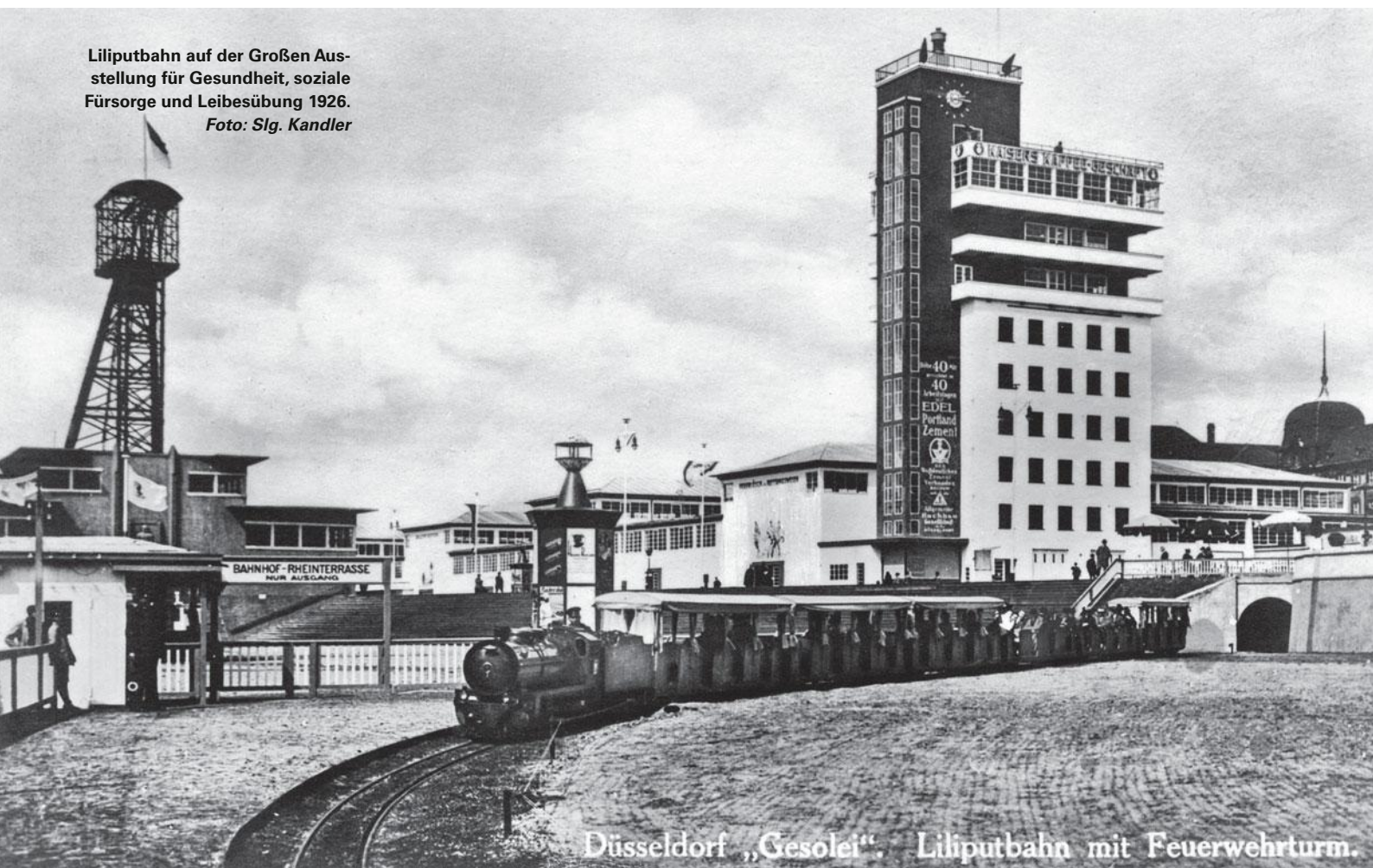
272 Seiten, Großformat 29,4 x 24,4 cm, Hardcover,
387 Farb- und historische Schwarzweißfotos, 15 Skizzen
und 65 Faksimile

Best.-Nr. 582003 | € 59,95

Die Deutsche Bundesbahn war viel mehr als „nur“ ein Eisenbahnbetrieb. Neben Schiffen verfügte die DB über einen großen Wagenpark an Kraftfahrzeugen, darunter Lastkraftwagen, Omnibusse, Zugmaschinen, Straßentransporter und Schwerlastfahrzeuge. Im Mittelpunkt des ersten von zwei Bänden steht der Straßenroller, der bis heute eng mit dem Namen seines Erfinders Johann Culemeyer verknüpft ist. Nach einem kurzen Rückblick auf das Kraftfahrzeug im Dienst der Deutschen Reichsbahn bis 1945 steht der Blick auf die Entwicklung bei der Deutschen Bundesbahn im Zeitraum bis 1993 im Mittelpunkt. Dabei wird auch Wert auf eine umfassende Bebilderung gelegt. Darüber hinaus werden weitere Aspekte wie die Kundenwerbung, erhaltene Museumsfahrzeuge und Modelle angesprochen. Ebenfalls wird Wert darauf gelegt, auch die Straßenroller bei den Privatbahnen, in der DDR und im benachbarten europäischen Ausland vorzustellen.

Liliputbahn auf der Großen Ausstellung für Gesundheit, soziale Fürsorge und Leibesübung 1926.

Foto: Slg. Kandler



Düsseldorf „Gesolei“. Liliputbahn mit Feuerwehrturm.

STADT DER AUSSTELLUNGEN

Zahlreiche in Düsseldorf seit Beginn des 20. Jahrhunderts durchgeführte Ausstellungen dokumentieren die Bedeutung der Rheinmetropole als wichtigen Wirtschaftsstandort. Im Jahr 1902 war es die Industrie- und Gewerbeausstellung für Rheinland, Westfalen und benachbarte Bezirke oder 1926 die Große Ausstellung für Gesundheit, soziale Fürsorge und Leibesübung, kurz „Gesolei“ genannt.

Eine der wahrscheinlich bekanntesten und gleichzeitig sicherlich umstrittensten Ausstellungen sorgte 1937 für Aufsehen: Die Große Reichsausstellung „Schaffendes Volk“ diente den Nationalsozialisten als Plattform für eine ihrer großen Propagandaschauen, bis dahin die größte ihrer Art. Die vom 8. Mai bis zum 17. Oktober 1937 geöffnete Industrieschau sollte dem In- und Ausland die Leistungsfähigkeit der deutschen Wirtschaft demonstrieren. Ergänzt wurde die Leistungsschau im nördlichen Teil des Ausstellungsgeländes durch eine Gartenanlage und eine eigens errichtete Mustersiedlung, die „Düsseldorf-Schlagerstadt“ als Symbolbild national-



E 93 08 auf der Reichsausstellung „Schaffendes Volk“ 1937. Mitte: Schlafwagen-Transport zur 17. Int. Funkausstellung 1949. Fotos: Archiv Eisenbahnstiftung (2)



**„40 Jahre NRW“: Die 218 137 wird am 18. September 1986 zur Leistungsschau transportiert, die auf den Oberkasseler Rheinwiesen gezeigt wurde (rechts).
Fotos: E. Pempelforth (2)
Unten: Werbemarke für die Industrie-, Gewerbe- und Kunstausstellung 1902.
Abb: Slg. Heßler**



sozialistischen Bauens und Wohnens. Das Ausstellungsgelände erstreckte sich entlang des Rheins von der 1925 neu errichteten Schnellenburg im Norden bis zum Reeser Platz im Süden. Der Ausstellung war eine mehrjährige Planungs- und Bauphase vorausgegangen. Vom Bahnhof Düsseldorf-Derendorf hatte man eigens eine rund 4 km lange Anschlussbahn für den Materialtransport auf das Ausstellungsgelände eingerichtet. Die Rheinbahn legte neue Straßenbahn-Teilstrecken an, um die Besucher im Sonderverkehr direkt zum Ausstellungsgelände befördern zu können. Vor Ort sorgte eine von der Rheinbahn betriebene, 3,8 km lange Lili-putbahn (Spurweite 381 mm) mit den drei 2'C1'h2-Schleppenderloks „Blitz“, „Donner“ und „Doria“ dafür, dass die Besucher größere Strecken nicht zu Fuß zurücklegen mussten.

Knapp 50 Jahre später würdigte die Landeshauptstadt Düsseldorf aus Anlass der 40. Wiederkehr der Gründung des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen das Jubiläum mit einer am 20. und 21. September 1986 abgehaltenen Leistungsschau. Rund 1,3 Mio. Besucher fanden den Weg zum zentralen Veranstaltungsort auf den Oberkasseler Rheinwiesen. Die NRW-Landesteile präsentierten sich in unterschiedlichen Ausstellungen. Die Deutsche Bundesbahn war nicht nur mit einem In-

formationsstand vertreten, sondern stellte sich auch mit etlichen NRW-spezifischen Eisenbahnfahrzeugen vor. Darunter eine City-Bahn-Garnitur mit der Diesellok 218 137 des Bw Hagen-Eckesey sowie eine S-Bahn-Garnitur mit der Elektrolok 111 180 des Bw Düsseldorf 1, beide lackiert in den „landestypischen“ Farben Orange/Kieselgrau. Ferner wurde einer der ursprünglich für den Nahschnellverkehr im Ruhrgebiet konzipierten Elektrotriebwagen der Baureihe 430 (430 014/114) aus dem Jahr 1956 ausgestellt. Ein Dieseltriebzug der Baureihe 601 (seit 1981 beim Bw Hamm/Westf. beheimatet) mit den Triebköpfen 601 005 und 015 sowie zwei Mittelwagen rundete das Bild ab. Die 218 137 ist heute übrigens im DB Museum in Koblenz-Lützel zu bewundern.

Der Transport der Fahrzeuge bis unmittelbar auf das mit provisorischen Gleisstücken versehene Ausstellungsgelände auf den Oberkasseler Rheinwiesen erfolgte auf den letzten rund anderthalb Kilometer vom am Belsenplatz gelegenen Bahnhof Oberkassel aus per Straßenroller. Durchgeführt wurde der Transport von der Deutschen Bundesbahn mit eigenen Straßenfahrzeugen. Wengleich man die Bedienung des Oberkasseler Bahnhofs im Güterverkehr bereits aufgegeben hatte, erlaubten es die noch vorhandenen Schienen, die Ausstellungsfahrzeuge bis dorthin zu bringen.



KEIMZELLE

DER S-BAHN RHEIN-RUHR

Der Begriff S-Bahn wurde 1930 in Berlin geprägt und ab Ende der 1930er Jahre auch für die elektrischen Vorortzüge in Hamburg verwendet. Im Herbst 1967 nahm die DB auf der Strecke Düsseldorf-Garath – Düsseldorf Hbf – Ratingen Ost den S-Bahn-Betrieb auf. Es war der Auftakt für ein S-Bahn-System an Rhein, Ruhr und Wupper

Im Jahr 1967 nahm als Ausgangspunkt für ein geplantes S-Bahn-System an Rhein, Ruhr und Wupper zunächst die 24,5 km lange S-Bahn-Linie Düsseldorf-Garath – Düsseldorf Hbf – Ratingen Ost, die „S-Bahn Düsseldorf“, den Betrieb auf. Im Jahr darauf wurde die Linie, aus der später die S6 hervorgehen sollte, in zwei weiteren Schritten auf den vorläufigen Endausbau Langenfeld (Rhld) – Düsseldorf Hbf – Ratingen Ost – Essen Hbf (54,3 km) gebracht. Zum Einsatz gelangten mit der Baureihe E 41 bespannte Wendezüge, gebildet aus n-Wagen („Silberlingen“). Ab 1974 wuchs das S-Bahn-Netz an Rhein und Ruhr kontinuierlich, der Ausbau wurde ab diesem Zeitpunkt konsequent vorangetrieben. Es folgte die Abkehr von den lokbespannten Wendezügen und die Umstellung auf moderne Elektrotriebzüge der Baureihe 420.

Dass die Entwicklung des S-Bahn-Systems nach dem Zweiten Weltkrieg ausgerechnet in Düsseldorf seinen Anfang nahm, dafür gab es plausible Gründe. Zum einen war die nordrhein-westfälische Landeshauptstadt bemüht, die innerstädtischen Straßen vom Individualverkehr zu entlasten, so dass es mehr als zweckmäßig erschien, die südlich des Zentrums für 20 000 Menschen geplante Wohnstadt im Stadtteil Garath (seinerzeit nannte man so etwas übrigens noch Trabantenstadt) von vornherein durch öffentliche Verkehrsmittel optimal an das Stadtzentrum von Düsseldorf anzubinden. Zum anderen waren es die vorhandenen Eisenbahnanlagen, die vor dem Hintergrund der Entwicklung des Ruhrschnellverkehrs bereits angelegt worden waren, aber aufgrund des Zweiten Weltkriegs nicht mehr zu Ende gebaut werden konnten.

Ein weiteres Argument, das für die Entwicklung der S-Bahn Düsseldorf sprach. Die für derartige Projekte in der Regel in erheblichem Umfang erforderlichen finanziellen Mittel ließen sich so auf ein überschaubares Maß begrenzen, was der BD Wuppertal als ausführendes Organ genauso wie den anderen Entscheidungsträgern den Entschluss zugunsten eines solchen Bauvorhabens leichter gemacht haben dürfte. Der Abschnitt Düsseldorf – Duisburg war bereits seit 21. Juli 1941 viergleisig ausgebaut, was der Deutschen Reichsbahn trotz der kriegsbedingten Sachzwänge ge-

S-BAHN STARTET 1967 MIT BAUREIHE E 41

lungen war. Ein entscheidendes, beinahe unabdingbares Merkmal für ein leistungsfähiges S-Bahn-System war (und ist) die generelle Verfügbarkeit



E 41 381 trifft mit S-Bahn in Düsseldorf-Eller Süd ein (1968). Foto: H. Säuberlich/
Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



78 206 mit Zug des Ruhrschnellverkehrs, darunter zwei Abteilwagen „englischer Bauform“, in Wuppertal-Unterbarmen (1938).

Angermund 1937: 38 2142 mit Ruhrschnellverkehrszug nach Düsseldorf. Fotos: C. Bellingrodt/Eisenbahnstiftung (2)

38 2950 mit Abteilwagen in Sonderlackierung, fotografiert 1935 bei Langenberg (Rhld). Foto: C. Bellingrodt/Slg. Zeitler



eines eigenständigen Gleiskörpers, losgelöst vom übrigen Zugverkehr.

Schon ab 1909 gab es unter anderem von Düsseldorf ausgehende Bestrebungen, das Eisenbahnnetz im Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet mit einem städteverbindenden Nahschnellverkehr mit kurzen Fahrzeiten

und dichter Zugfolge zu optimieren. Die Preußischen Staatseisenbahnen waren von derartigen Ideen einstweilen nicht zu überzeugen. Da sich staatlicherseits nichts bewegte, versuchte die 1923 ge-

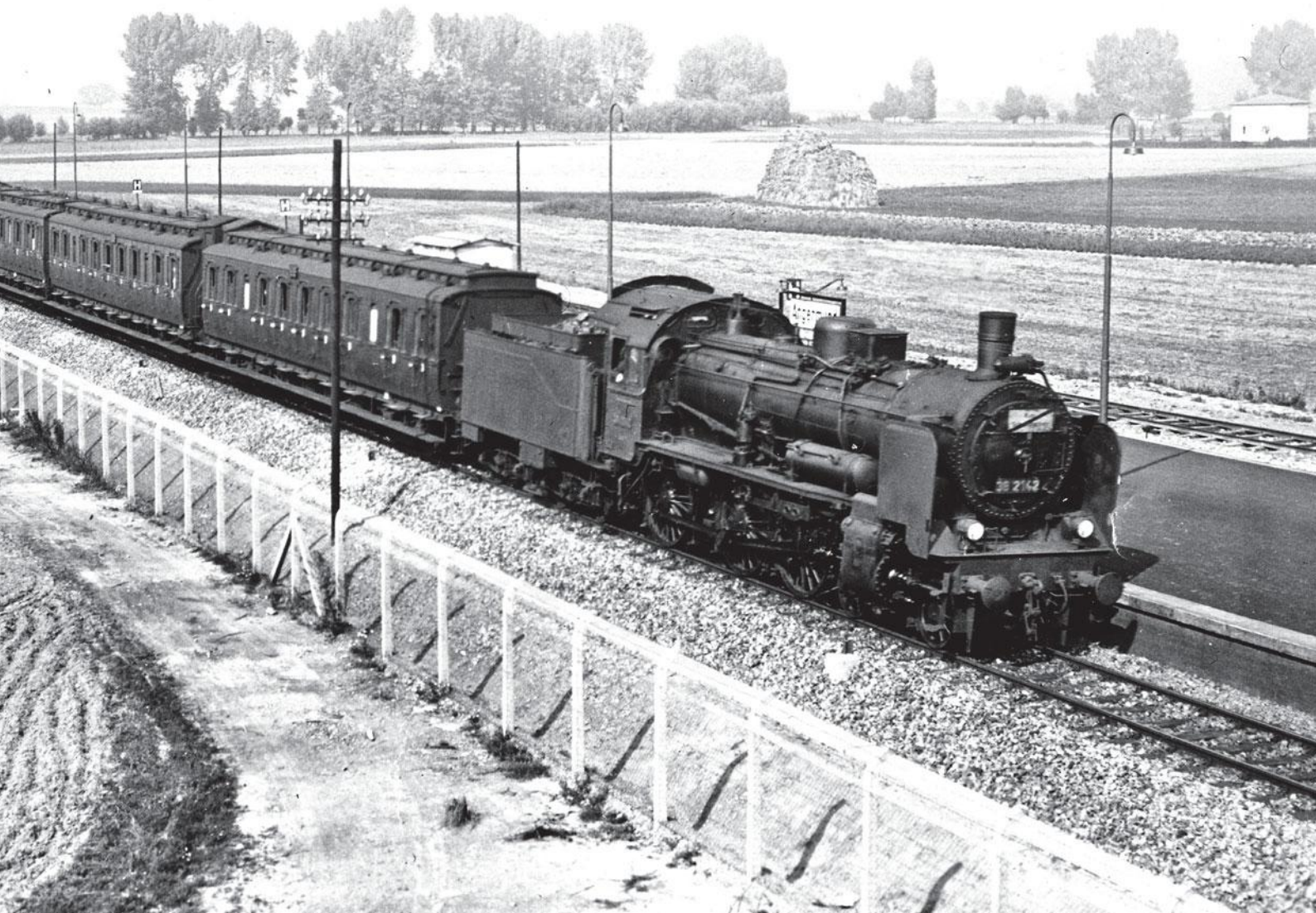
gründete Studiengesellschaft für die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn (RWS) unter maßgeblicher Beteiligung der Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerke (RWE), ein derartiges Vorhaben anzuschließen. Am

22. Januar 1924 erwirkte die Gesellschaft sogar eine entsprechende Bau- und Betriebskonzession.

Da der Energieriese RWE an dem Projekt federführend beteiligt war, konnte es nicht anders sein, als dass eine solche Schnellbahn mit Fahrdraht realisiert würde. Durch die unmittelbare Düsseldorfer Innen-

stadt (wie auch in den anderen von der Bahn tangierten Großstädten) sollte die RWS obendrein in Tunnelanlage verlaufen. Die Linienführung war westlich des Hauptbahnhofs in nord-südlicher Richtung unweit des Rheins geplant. Die mögliche Höchstgeschwindigkeit taxierte man vornehmlich mit 80 bis 100 km/h, zwischen Düsseldorf und Köln sollte sogar mit Tempo 130 gefahren werden. Das Vorhaben kam aufgrund allerlei Einwände allerdings nicht wirklich voran. Als der größte Bremser erwies sich die Deutsche Reichsbahn in der Furcht vor allzu großer Konkurrenz. Am Ende verlief das Projekt im Sande.

WEGBEREITER RUHRSCHELL- VERKEHR



Nicht zuletzt aufgrund der voraus-
gegangenen Bemühungen um den Bau
eines leistungsfähigen Städteschnell-
verkehrs sah sich die Reichsbahn ge-
zwungen, den erforderlichen Verkehrs-
bedürfnissen gerecht zu werden, und
entwickelte ihrerseits ein tragfähiges
Nahverkehrskonzept, das 1927 vorge-
stellt wurde. Ein wichtiger Punkt war
ein (viergleisiger) Streckenausbau in
der Relation Dortmund – Köln inner-
halb von acht bis zehn Jahren. Zusätz-
lich sahen die Planungen außerdem
die Optimierung der Knotenpunkte
vor, wie etwa Düsseldorf.

Wenngleich die Weltwirtschafts-
krise von 1929 die Reichsbahn infolge
des stark rückläufigen Verkehrsauf-



Ein ET 30 rollt 1957 durch Derendorf (hinten der
Wasserturm des Bw Derendorf). Foto: C. Bellingrodt/Slg. Wölke



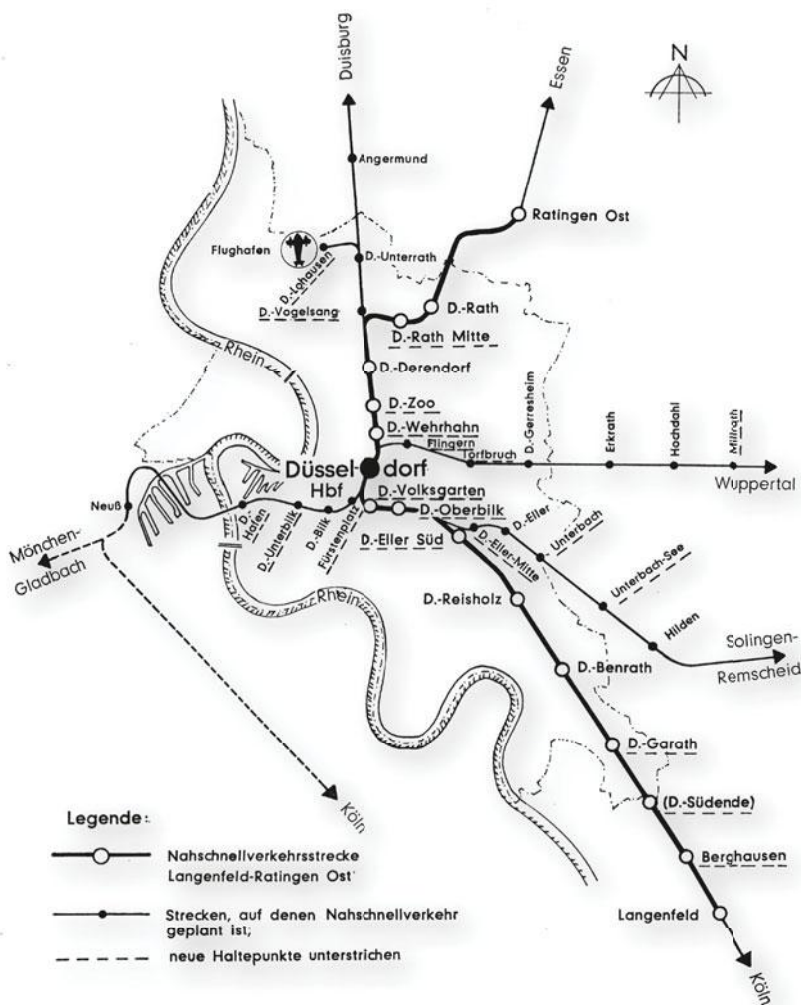
Die 65 012 schiebt am 23. September 1956 einen Wendezug von Düsseldorf nach Essen über die Ruhrbrücke in Kettwig.

Foto: C. Bellingrodt/Slg. Bittner

Ganz oben: Eine Dampflokomotive der Baureihe 65 vom Bw Essen Hbf wurde im März 1966 bei Ratingen mit einem Wendezug Düsseldorf–Essen im Bild festgehalten. Foto: G. Klenewefers



Die S-Bahn Düsseldorf war 1967 Titelthema der Zeitschrift „Die Bundesbahn“. Abb.: Slg. Kandler
Rechts: E 41 378 in Garath (1968). Foto: W. Bügel/Eisenbahnstiftung



Die Planungen zu Beginn der 1960er Jahre. Karte: Slg. Kandler
Rechts: E 41 383 in Rath Mitte (1968). Foto: Archiv Eisenbahnstiftung

kommens in finanzielle Bedrängnis brachte, war es ihr dennoch möglich, die Bauarbeiten fortzuführen und als ersten Schritt am 2. Oktober 1932 zwischen Dortmund und Essen den Ruhrschnellverkehr (RSV) einzuführen. Die Züge fuhren weitgehend nach einem Taktfahrplan, die Zugfolge betrug teils nur 15 Minuten, die Aufenthalte auf den Unterwegsbahnhöfen waren auf eine Minute begrenzt, auf kleineren Bahnhöfen betrugen sie nur 30 Sekunden. Am 1. Februar 1933 wurde der Verkehr bis nach Duisburg ausgeweitet, mit alternierenden Laufwegen über Bochum – Essen – Mülheim (Ruhr) sowie Gelsenkirchen – Oberhausen. Ab 1935 verkehrten die Züge auch zwi-



S-BAHN

420 140 als S6
nach Langenfeld
(Rhld) im März
1974 in Düssel-
dorf Hbf. Foto:
Dr. Hager/Eisen-
bahnstiftung

1978 wurde der
Vertrag zum Bau
der Ost-West-S-
Bahn (Mönchen-
gladbach–Hagen)
unterzeichnet.
Für die Titelseite
eines Werbepro-
spekts wurde
diese Fotomont-
age angefertigt.
Abb.: Slg. Kandler





111 155 mit S6 in Derendorf (5.6.1985). Während des Evangelischen Kirchentages trugen die S-Bahnen Jerusalemkreuze.
Foto: E. Pempelforth
Ganz oben: Doppelgarnitur auf Leerfahrt in Derendorf (17. Mai 1992). Foto: Ch. Kirchner

VERSUCH MIT NEUEN ABTEILWAGEN

schen Duisburg und Düsseldorf. Bis 1938 konnte der Ruhrschnellverkehr über die Relation Dortmund – Duisburg – Düsseldorf hinaus bis nach Hamm (Westf), Wuppertal-Vohwinkel, Köln und M.Gladbach ausgeweitet werden. Für die planmäßige Bespannung der RSV-Züge waren Loks der Baureihen 38¹⁰ oder 78 vorgesehen, überwiegend kamen preußische Abteilwagen zumeist vierachsiger Bauart zum Einsatz. Als weithin sichtbares Merkmal trugen die Lokomotiven im oberen Bereich der Rauchkammer eine Tafel mit der Aufschrift „Ruhr-Schnellverkehr“; ein diagonal verlaufender roter Balken sorgte obendrein für Aufmerksamkeit und betonte damit die Besonderheit des RSV-Angebots.

Die Reichsbahn beschaffte 1933 als Versuchswagen eigens entwickelte vierachsige Abteilwagen „englischer Bauform“ mit zahlreichen Seitentüren für den schnellen Fahrgastwechsel in der Ausführung 2./3. Klasse (5 Stück) und 3. Klasse (12 Stück). Sieben der insgesamt 17 Wagen wiesen eine besondere Lackierung auf:

Oberhalb und unterhalb der Fenster war der Wagenkasten wein-

rot gehalten, das Fensterband im Bereich der Abteile 3. Klasse beige, im Bereich der 2. Klasse hellblau. Vereinzelt erhielten anfangs auch

Düsseldorf Hbf: Zwei Triebwagen der Baureihe 420 begegnen am 22. August 1976 der 236 225 (mit Kranzug). *Foto: U. Kandler*





INBETRIEBNAHME S-BAHN DÜSSELDORF

28.09.1967	Düsseldorf-Garath–Düsseldorf Hbf–Ratingen Ost	(24,5 km)
26.05.1968	Ratingen Ost–Essen Hbf	(23,9 km)
12.12.1968	Langenfeld (Rhld)–Düsseldorf-Garath	(5,9 km)

S-BAHN-LINIEN RHEIN-RUHR ÜBER DÜSSELDORF

S 1	Dortmund Hbf–Essen Hbf–Duisburg Hbf–Düsseldorf Hbf–Solingen Hbf
S 6	Essen Hbf–Kettwig–Düsseldorf Hbf–Köln Hbf–Köln-Nippes
S 8	Hagen Hbf–Wuppertal Hbf–Düsseldorf Hbf–Neuss Hbf–Mönchengladbach Hbf
S 11	Düsseldorf Flughafen Terminal–Düsseldorf Hbf–Neuss Hbf–Köln Hbf–Bergisch Gladbach



S-BAHN

Erkrath – Hochdahl:
Die 143 900 der Deutschen Reichsbahn unternahm im Frühjahr 1991 Testfahrten auf der S8 (4.4.1991).

212 324 mit dem
Bereisungswagen
des S-Bahn-Neu-
bauamtes Düsseldorf
(ex 998 115);
28. Juni 1994.

Links: Im August 1994
wurden auf der S1
zwei Doppelstock-
wagen getestet
(Wehrhahn, 9.8.1994).



Ende 1990 erhielt
das Bw Düsseldorf
erneut Triebwagen
der Baureihe 420:
420 810 in Düsseldorf-Volksgarten
(23. Juni 1994).
Fotos:
E. Pempelforth (4)

preußische Abteilwagen für den RSV diesen Anstrich.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Ende 1948 der Ruhrschnellverkehr wieder aufgenommen. Die alte Rauchkammerbeschilderung behielt man bis Anfang der 1950er Jahre bei. Auch wurde zunächst noch das ursprüngliche Wagenmaterial verwendet. Planmäßig bespannten jetzt auch Loks der Baureihe 62 die Züge. Mit der am 2. Juni 1957 erfolgten Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs zwischen

Düsseldorf und Hamm (Westf) gelangten im Nahschnellverkehr fortan moderne Elektrotriebwagen der Baureihe ET 30 zum Einsatz.

Es waren die Untersuchungsberichte vom 30. August 1961 und 2. Dezember 1963 über die Einrichtung einer Nahschnellverkehrslinie zwischen Düsseldorf

Hbf und Düsseldorf-Garath bzw. Langenfeld – Düsseldorf Hbf – Ratingen Ost, die die Sinnhaftigkeit eines solchen Vorhabens untermauerten. Von Anbeginn bestand zwischen

der DB und der Stadt Düsseldorf Einigkeit darüber, dass die seit 1959 im Entstehen begriffene Wohnstadt Düsseldorf-Garath unmittelbar an die geplante Verbindung angeschlossen werden müsse. Der Rahmenvertrag vom 14. Juli 1964 zwischen der Deutschen Bundesbahn, dem Land Nordrhein-Westfalen und der Stadt Düsseldorf ebnete dem Projekt den Weg, das im Januar 1967 noch eine Ergänzung erfuhr. Die Gesamtkosten veranschlagte man mit 52,379 Mio DM. Von den insgesamt 15 vorgesehenen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten (einschließlich der Endstationen) waren acht neu zu erstellen. Besonders in den Randgebieten wurde bei den

S-BAHN DÜSSELDORF WIRD KONKRET



Ein Zug der S 6 mit 422 066 fährt im Oktober 2018 aus Düsseldorf-Rath in Richtung Essen aus. Rechts ist die 232 635 zu sehen.
Foto: W. Bügel/
Eisenbahnstiftung

Die 143 652 verlässt am 23. Mai 1993 mit einer aus x-Wagen gebildeten Garnitur Düsseldorf Hbf.
Foto: Ch. Kirchner

neuen Haltepunkten auf ausreichend Parkmöglichkeiten für Berufspendler Wert gelegt, um ihnen den Umstieg auf das öffentliche Verkehrsmittel schmackhaft zu machen. Ferner wurden die Bahnhöfe und Haltepunkte mit modernen Fahrkartenautomaten versehen.

Am 24. September 1967, mit Beginn des Winterfahrplans 1967/68, konnte der S-Bahn-Verkehr zwischen Düsseldorf-Garath und Ratingen Ost aufgenommen werden. Nach der Elektrifizierung des Streckenabschnitts Ratingen Ost – Kettwig – Essen Hbf wurde ab 26. Mai 1968 ein Teil der S-Bahn-Züge bis nach Essen durchgebunden. Den Schlusspunkt setzte am 12. Dezember 1968 das südliche Teilstück Langenfeld (Rhld) – Düsseldorf-Garath. Hier mussten im Bereich der Trabantenstadt erst noch einige Bahnübergänge durch neue Unterführungen ersetzt werden.

Der grandiose Erfolg der „S-Bahn Düsseldorf“ war dann auch ausschlaggebend für die sukzessive Schaffung eines leistungsfähigen S-Bahn-Netzes

im größten Ballungsraum Europas, dem Rhein-Ruhr-Wupper-Gebiet. Das erste Teilnetz ging am 26. Mai 1974 mit den Linien S1 Düsseldorf Hbf – Essen Hbf – Bochum Hbf und S3 Oberhausen Hbf – Mülheim Hbf – Hattingen (Ruhr) in Betrieb; die Verbindung Langenfeld (Rhld) – Ratingen Ost – Essen Hbf wurde zur S6. Ab diesem Zeitpunkt kamen die neuen Triebzüge der Baureihe 420 zum Einsatz. Am 27. Oktober 1975 ging die S7 Düsseldorf Hbf – Düsseldorf Flughafen in Betrieb, die 1980 bis Solingen-Ohligs verlängert wurde. Im Jahr 1980 wurde auch der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gegründet. Weitere S-Bahn-Linien folgten im Laufe der Zeit.

Ab 1979 setzte die DB im S-Bahn-Verkehr wieder auf lokbespannte Züge, bestehend aus x-Wagen und Elektrolokomotiven der Baureihe 111. Nach der Wende wurden ab 1990 die 111er zunehmend durch die DR-Lokomotiven der Baureihe 143 ersetzt. Ab Dezember 2014 lösten Triebwagen die lokbespannten Züge erneut ab. □





Wegen des zu Beginn der 1990er Jahre deutlich gestiegenen Fahrgastaufkommens mussten die aus x-Wagen gebildeten S-Bahn-Garnituren verstärkt werden. Da nicht genügend Wagen der x-Bauarten zur Verfügung standen, setzte man auch „Silberlinge“ im S-Bahn-Verkehr ein (143 577 und 143 593 als S6 in Derendorf, 29.9.1993). Foto: E. Pempelforth



HAMMER BRÜCKENSCHLAG

Nachdem bei Kriegsende die beiden aus den Jahren 1870 und 1911 stammenden Brückenzüge der Hammer Eisenbahnbrücke am 3. März 1945 durch Pioniere der Wehrmacht gesprengt worden waren, erfolgte am 31. Juli 1946 lediglich die Wiedereröffnung des älteren, nördlichen Brückenzuges. Spätestens mit der Planung der Ost-West-S-Bahn (S8) Hagen Hbf–Düsseldorf Hbf–Neuss–Mönchengladbach Hbf war klar, dass der alte zweigleisige Brückenzug ersetzt werden musste.

Gemäß den Anforderungen der Ost-West-S-Bahn konnte dies nur ein viergleisiger Neubau sein. Mit dem ersten Rammschlag am 28. November 1983 nahm man bei Strom-km 738,19 unmittelbar neben dem bestehenden Rheinübergang die Bauarbeiten auf. Die Planung sah eine Ausführung der Brücke mit Fachwerkdurchlaufträger und Stabbogen vor. Die Finanzierung erfolgte durch die Bundesrepublik Deutschland, das Land Nordrhein-Westfalen, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie die Deutsche Bundesbahn. Die Bauform wurde so gewählt, dass man nur noch einen Strompfeiler sowie einen weiteren am Neusser Rheinufer benötigte. Gegenüber der alten Hammer Eisenbahnbrücke mit vier Strompfeilern vor allem ein Zugewinn für die Rheinschifffahrt. Die beiden Stromüberbauten haben eine Länge von 385,50 m,

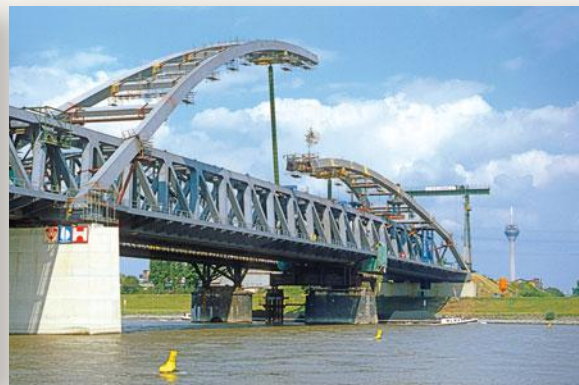
wobei die Spannweite des Bogenelements 255,00 m beträgt. Zusammen mit der Flutbrücke auf Neusser Seite, bestehend aus Spannbeton-Hohlkastenträgern mit einer Länge von 9x42,70 m und einmal 43,70 m, summiert sich die Gesamtlänge der neuen Hammer Rheinbrücke auf 813,50 m. Verbaut wurden rund 9000 t Stahl.

Am 10. April 1987 erfolgten in einer Feierstunde die offizielle Übergabe der Brücke und eine erste Überfahrt mit einer von der 111 155 bespannten S-Bahn-Garnitur. Da die Fahrleitung noch nicht komplett montiert und damit nicht eingeschaltet war, musste die, ebenfalls in S-Bahn-Farben lackierte 218 143 Vorspann leisten. Die alte Hammer Brücke wurde am 25. April 1987 letztmalig von einem Zug befahren, wobei es sich um den D 344 Dresden–Köln Hbf handelte. Die S-Bahn-Gleise konnten ab dem 30. September 1987 befahren werden, ihre ihnen eigentlich zugedachte Funktion erlangten sie erst mit der Eröffnung der S8 am 29. Mai 1988.

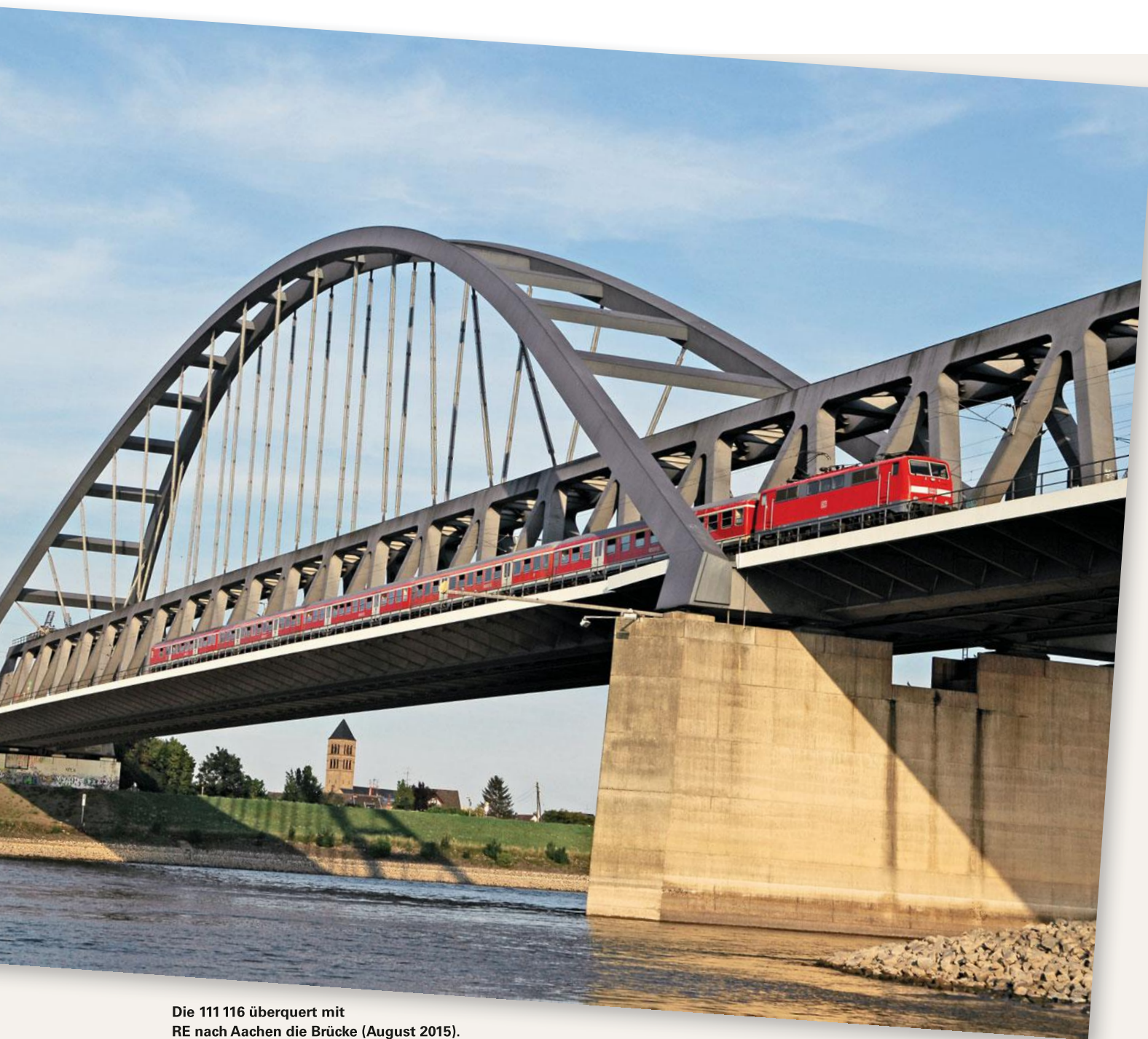
Danach wurden die alten Überbauten mittels der Schwimmkräne Taklift 1 und Taklift 2 mit einer Traglast von 800 t bzw. 400 t aufgenommen und etwas rheinabwärts am Ufer abgelegt. Dort zerlegte man sie in „handliche Teile“ und transportierte diese ab. Von der alten Hammer Eisenbahnbrücke sind lediglich die Portalbauten erhalten geblieben.



Februar 1985: Vormontage der Brückenteile auf der Düsseldorfer Seite.



11. Juli 1986: Die beiden Brückenbögen werden auf Niveau gebracht.



Die 111 116 überquert mit RE nach Aachen die Brücke (August 2015).



Belastungsprobe am 26. März 1987: Blick über ein Messgerät hinweg auf die Brücke.

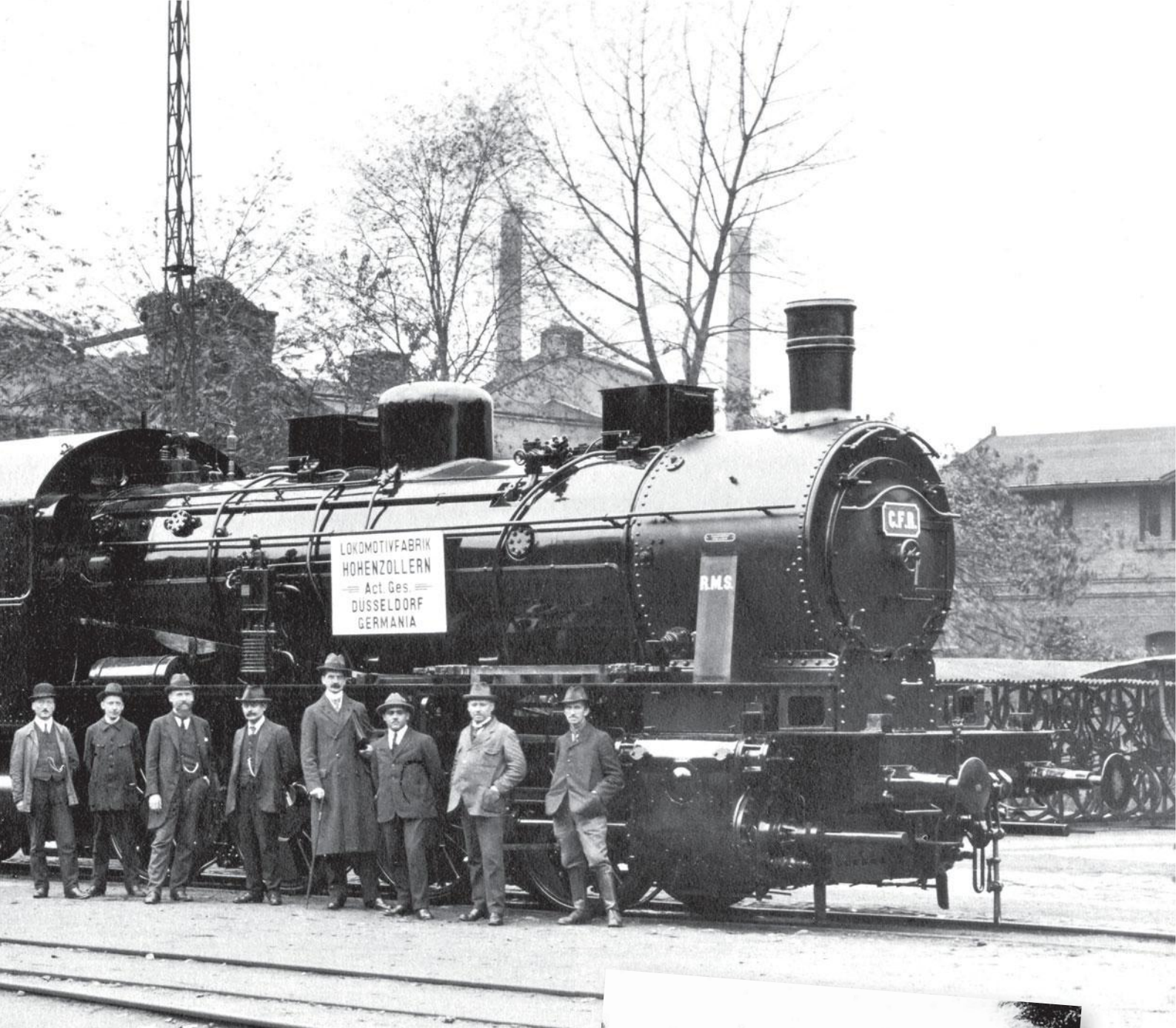


4. Juli 1987: Abtransport der alten Brückenbögen mit Schwimmkränen. Fotos: E. Pempelforth (5)



LOKOMOTIVEN UND WAGEN AUS DÜSSELDORF

Mehrere Firmen beschäftigten sich schon vor 1900 mit Entwicklung und Bau von Schienenfahrzeugen. Viele Hersteller, deren Namen und Besitzer teils mehrfach wechselten, sind längst in Vergessenheit geraten. Der Lokomotivbau bei Hohenzollern im Düsseldorfer Stadtteil Grafenberg endete 1929, bei Rheinmetall in Derendorf bereits drei Jahre zuvor



Hohenzollern, 1921: zwei ölgefeuerte G 8' für Rumänien. Foto: Slg. Wölke

Lokfabrik Hohenzollern mit pr. P 6. Foto (1902): Slg. Lauscher



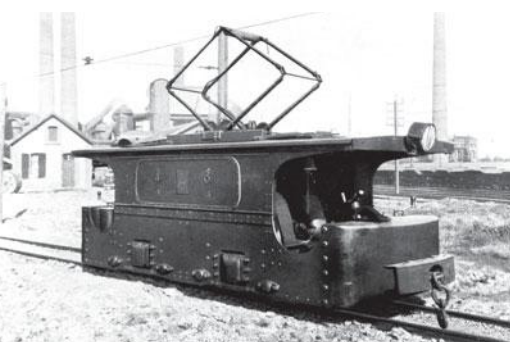
A

ls ein für den Maschinenbau bedeutender Industriestandort erlangte die Stadt Düsseldorf besonders auch auf dem Gebiet des Schienenfahrzeugbaus einen überaus guten Ruf. In Düsseldorf wurden nicht nur kleine und

große Dampflok unterschiedlicher Spurweiten gefertigt, sondern auch Straßenbahnen, Eisenbahnwaggons und Dampfkräne.

Am 8. Juni 1872 wurde von der Industriellenfamilie Haniel und weiteren Kapitalgebern die **Aktiengesellschaft für Lokomotivbau Hohenzollern** im Düsseldorfer Stadtteil Grafenberg gegründet. Wenngleich Düs-

seldorf keine unmittelbaren Beziehungen mit dem Haus Hohenzollern pflegte, so war es doch kein Geringerer als der just dieser Dynastie entstammende Kaiser Wilhelm I., der dem neu gegründeten Unternehmen zu seinem wohlklingenden Firmennamen verhalf. Dem Zeitgeist geschuldet, geschehen vor dem Hintergrund der Reichsgrün-



V.o.n.u.: ELNA 2, dahinter eine Lok für Java (Hohenzollern, 1929)
• Schlackewagen (DEMAG, 1980)
• P 8 und C-Kuppler für Jugoslawien (Hohenzollern, 1924) • Torpedowagen (DEMAG, um 1978)
• 700-mm-Grubenlok (Benrather Maschinenfabrik, um 1900).
Fotos: DEMAG/Slg. Kandler (2), Hohenzollern/Slg. Wölke (Mitte)

derung und der als glorreich empfundenen technischen Überlegenheit der Nation im Deutsch-Französischen Krieg.

Bedingt durch die Wirtschaftskrise von 1873 muss sich die neu gegründete Lokomotivfabrik zunächst mangels geeigneter Aufträge mit der Fertigung von Eismaschinen, Dampfwalzen und Gerätschaften für Zuckerfabriken über Wasser halten, bevor 1874 eine erste dreiachsige Güterzuglok die Werkshallen verließ. Im August 1876 lieferte man unter der Fabriknummer 29 etwa eine torfgefeuerte Lok der Bauart G 1 an die Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen. Allerdings sollte erst in den 1880er Jahren die Lokomotivproduktion, mit entschiedener Unterstützung der Industriellenfamilie Haniel, richtig in Gang kommen. Bis 1911 verließen rund 3300 Lokomotiven das Werk, wobei es sich überwiegend um kleine Loktypen mit unterschiedlichen Spurweiten handelte. Darunter beispielsweise die 1897 mit den Fabriknummern 938 bis 942 an die Lübben-Cottbusser Kreisbahnen (später Spreewaldbahn AG) gelieferten schmalspurigen Dampflokomotiven. Zahlreiche Lokomotiven gingen an ausländische Abnehmer.

Der Lokomotivbau für die Deutsche Reichsbahn blieb stets in einem überschaubaren Rahmen; von der Baureihe 38¹⁰ waren es beispielsweise gerade einmal 30 Maschinen, die Hohenzollern 1921 bis 1923 lieferte. Von den 39 Tenderlokomotiven der Baureihe 80 fertigte Hohenzollern 1928/29 immerhin 22 Stück. Die Lok mit der höchsten Ordnungsnummer, die 80 039, dürfte zugleich eine der letzten Dampflokomotiven gewesen sein, die das Werk verließen. Mit der am 31. August 1929 vollzogenen Entlassung sämtlicher Mitarbeiter gehörte die Lokomotivproduktion in Grafenberg der Vergangenheit an. Die noch verbliebenen Aufträge gingen auf die Lokomotiv- und Waggonbaufabrik Krupp in Essen über. Bis zur Stilllegung hatte Hohenzollern alles in allem ca. 4665 Lokomotiven geliefert. Ein wichtiger Zweig war stets auch die Fer-

tigung von Dampfspeicherloks, rund 400 an der Zahl. Noch 1929 wurden die Werksanlagen weitgehend demontriert und die Baulichkeiten dem Erdboden gleichgemacht. Immerhin hat das heute denkmalgeschützte Gebäude der ehemaligen Kraftzentrale die Zeiten überdauert. Die am 15. Mai 1934 beschlossene Auflösung der Aktiengesellschaft war der formelle Schlusspunkt in der Firmenchronologie.

Zum Lieferprogramm der 1896 gegründeten **Benrather Maschinenfabrik AG de Fries & Co.** gehörten u.a. Kräne unterschiedlicher Bauarten und Ladeeinrichtungen für den Bergbau. Schon vor der Jahrhundertwende fertigte man auch Elektroloks.

1910 fusionierte die Benrather Maschinenfabrik AG mit der Duisburger Maschinenbau-Aktiengesellschaft (vormals Bechem & Keetmann) und der im Kern auf das Jahr 1818 zurückgehenden Märkischen Maschinenbauanstalt Ludwig Stuckenholtz AG in Wetter (Ruhr). Die spätere Firmenbezeichnung DEMAG geht auf das Jahr 1926 zurück, als die Deutsche Maschinenfabrik AG und die neugebildete Vereinigte-Stahlwerke-AG die DEMAG AG schufen und das neue Unternehmen die Maschinenbauaktivitäten von Thyssen übernahm.

GRUBENLOKS UND STRASSENBAHNEN MADE IN DÜSSELDORF

Für die Montanindustrie wurden in Benrath nicht nur zahlreiche Druckluft-Grubenloks produziert, sondern zeitweise auch Hüttenwerksfahrzeuge, als deren Fertigung 1970 von Jünkerath in der Eifel an den Rhein nach Düsseldorf verlagert wurde. Der in Duisburg ansässige Demag-Konzern, ein u.a. auf den Bau kompletter Hüttenwerke und Bergwerksanlagen ausgerichtetes Unternehmen, hatte bereits 1938 die auf Rohpfannen-, Torpedo- und Schlackentransportwagen spezialisierte Maschinenfabrik Jünkerath übernommen. Am Standort Düsseldorf-Benrath spezialisierte sich die Demag mit der 1939 in Betrieb genommenen Baggerfabrik



Die 50 2857 rangiert am 26. Juli 1967 mit Güterwagen im Anschluss der DEMAG in Düsseldorf-Benrath. Foto: Dr. Engstfeld

auf die Produktion von Baggern und Mobilkränen. 1954 entstand der erste Vollhydraulikbagger der Welt. Anfang der 1970er Jahre ging die Demag im Mannesmann-Konzern auf. 2006 kam es zur Zusammenführung der Demag Cranes & Components GmbH und Gottwald Port Technology GmbH zur Demag Cranes AG. Die amerikanische Terex-Gruppe hält seit 2011 die Mehrheitsanteile an dem Unternehmen.

Die 1889 gegründete **Rheinische Metallwaren- & Maschinenfabrik Actiengesellschaft** bezog 1892 eigene Fabrikgebäude in Düsseldorf-Derendorf. Neben Rüstungsgütern wurde auch Eisenbahnmaterial gefertigt, z.B. Radsätze für Loks und Wagen. Nach Ende des Ersten Weltkriegs begann Rheinmetall mit dem Lokomotivbau; die Fabriknummer 1 erhielt 1920 die preußische G 10 Elberfeld 5505 (spätere 57 2218). Auch die Fertigung von Waggons trug wesentlich zum Umsatz bei. Der Lokbau endete bereits 1926. Die Lieferung von 639 Lokomotiven ist nachgewiesen, bei weiteren gut 300 Fabriknummern ist unklar, ob sie für Loks vergeben wurden.

Die 1890 ins Leben gerufene Firma **Gebrüder Schöndorff** war zunächst

auf hölzerne Bettgestelle spezialisiert, fertigte aber bald auch schon Inneneinrichtungen für Wagen. Gegen Ende des Ersten Weltkriegs wurde in Lierenfeld ein Neubau für die Fertigung von Eisenbahnwaggons bezogen. 1933 erfolgte die Umbenennung in Düsseldorf Waggonfabrik AG (DÜWAG). Nach der Übernahme durch die Waggonfabriken Uerdingen und Talbot (Aachen) im Jahr 1935 spezialisierte man sich immer mehr und sehr erfolgreich auf die Produktion von Straßenbahnen. 1959 kam es zur vollständigen Eingliederung in die Waggonfabrik Uerdingen AG, die 1981 in DUEWAG AG umfirmierte. Siemens übernahm 1989 die Aktienmehrheit an der DUEWAG AG, ab 1999 war die DUEWAG AG eine 100-prozentige Siemens-Tochter. Das Werk in Düsseldorf schloss seine Pforten im Jahr 2000, die Fertigung von Straßenbahnfahrzeugen verlagerte Siemens nach Uerdingen.

1861 wurde die **Eisenbahnwagen- und Maschinenfabrik Carl Weyer & Cie.** gegründet, die in Oberbilk Güter- und Reisezugwagen fertigte. 1882 erfolgte die Umwandlung in die Aktiengesellschaft Düsseldorf Eisenbahnbedarf und es begann der Bau eines neuen Werkes für Reisezugwagen in Düsseldorf-Reisholz. Hier entstanden auch Speise- und Schlafwagen sowie Salonwagen. Die Kölner Waggonfabrik Van der Zypen & Charlier übernahm 1927 die Düsseldorf Eisenbahnbedarf AG, vorm. Carl Weyer und stellte im Jahr darauf die Produktion in Düsseldorf ein. □



Straßenbahnfertigung bei DÜWAG (um 1960). Werkfotos: Slg. Lauscher (3)



Düsseldorf Hbf, 1961: Deutschlands erstes Schnellrestaurant. Foto: Eisenbahnstiftung

SVT 137 149 und 273 bei Düsseldorf-Reisholz. Foto (1938): C. Bellingrodt/Eisenbahnstiftung

CHRONIK

20.12.1838 » Die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft nimmt zwischen Düsseldorf und Erkrath den Zugbetrieb auf.

24.07.1870 » Als erste feste Rheinquerung geht in Düsseldorf die Hammer Eisenbahnbrücke in Betrieb.

08.06.1872 » Die Aktiengesellschaft für Lokomotivbau Hohenzollern in Grafenberg wird gegründet.

1882 » Mit 100 000 Einwohnern erlangt Düsseldorf den Status einer Großstadt.

01.03.1884 » Einrichtung einer Eisenbahnbauabteilung in Düsseldorf zwecks Koordination der Bauarbeiten am „Central-Personen-Bahnhof“.

01.10.1891 » Inbetriebnahme des „Central-Personen-Bahnhofs“.

01.01.1930 » Das Bw Düsseldorf Abstellbahnhof wird in Betrieb genommen.

01.07.1935 » Aufnahme der Schnelltriebwagenverbindung „Fliegenden Kölner“ von Köln via Düsseldorf nach Berlin.

06.05.1936 » Offizielle Eröffnung des neuen Bw Düsseldorf-Derendorf.

02.11.1936 » Feierliche Einweihung des neuen Hauptbahnhofs.

12.06.1943 » Der Hauptbahnhof erleidet bei einem der zahlreichen Großangriffe durch die Royal Air Force auf Düsseldorf empfindliche Treffer.

31.07.1946 » Bei einer Feierstunde zieht die 38 1552 den ersten Personenzug über die im Krieg zerstörte und behelfsmäßig wiederaufgebaute Hammer Eisenbahnbrücke.

01.08.1946 » Düsseldorf wird Landeshauptstadt des neu gegründeten Bundeslandes Nordrhein-Westfalen.

12.10.1948 » In Düsseldorf-Derendorf geht das erste Drucktastenstellwerk (Druckstellwerk) Deutschlands in Betrieb.

23.03.1953 » Beginn des Wiederaufbaus des Empfangsgebäudes am Düsseldorfer Hauptbahnhof.

21.04.1953 » Das Land Nordrhein-Westfalen und die Deutsche Bundesbahn treffen

Abkommen über Elektrifizierungsmaßnahmen im Raum Düsseldorf.

17.05.1953 » Inbetriebnahme des viergleisig ausgebauten Streckenabschnitts zwischen Hauptbahnhof und Abstellbahnhof.

01.01.1957 » Einrichtung der Fahrleitungsmeisterei Düsseldorf.

27.05.1957 » Aus dem Bw Düsseldorf Abstellbahnhof wird das Bw Düsseldorf Hbf.

01.06.1957 » Aufnahme des elektrischen Inselbetriebs zwischen Hamm (Westf) und dem vorläufigen Endpunkt Düsseldorf Hbf; im Juni 1959 Anschluss in Köln an das südliche E-Netz der DB.

31.05.1959 » Für das Angebot „Auto im Reisezug“ erhält Düsseldorf Hbf eine Autoverladeanlage an der Harkortstraße.

20.12.1961 » Im Düsseldorfer Hauptbahnhof eröffnet Deutschlands erstes Schnellrestaurant.

06.12.1963 » Im Rahmen einer Jubiläumsschau feiert die BD Wuppertal in Düsseldorf die Eröffnung der ersten westdeut-

schen Eisenbahn Düsseldorf – Erkrath vor 125 Jahren.

29.05.1965 » Das Bw Düsseldorf Hbf wird dampffrei.

28.05.1967 » Beim Bw Düsseldorf-Derendorf endet die Dampflokkunterhaltung.

28.09.1967 » Auf der Strecke Düsseldorf-Garath – Ratingen Ost nimmt die erste mit konventionellem Bahnstrom betriebene S-Bahn in Deutschland den Betrieb auf, Keimzelle der heutigen S-Bahn Rhein-Ruhr.

16.07.1968 » Unterzeichnung des Ausführungsvertrags für die S-Bahn im Ruhrgebiet in Düsseldorf.

1969 » Die DB nimmt innerhalb nur eines Jahres 15 neue Umschlagbahnhöfe für den Containerverkehr in Betrieb, darunter einen in Düsseldorf-Bilk. Das Bilk Terminal verfügte über einen elektrischen schienenfahrbaren Portalkran mit kombiniertem Spreader-Greifzangen-Geschirr sowie einen ortsungebundenen Belotti-Containerstapler. Bereits sechs Jahre nach seiner Inbetriebnahme konnte der Düsseldorfer Containerbahnhof 1975 den Umschlag des 20 000. Containers feiern. In den 1990er Jahren wurde das Terminal aufgegeben, 2007/08 entstand auf dem Gelände das Einkaufs- und Freizeitzentrum „Düsseldorf Arcaden“.

03.03.1970 » Vorstellungsfahrt von Düsseldorf nach Essen mit einem der für den S-Bahn-Verkehr konzipierten dreiteiligen Elektrotriebzüge der Baureihe 420.

01.07.1971 » Im Zuge der Auflösung der BD Wuppertal wird der westliche Direktionsbereich (und damit auch Düsseldorf) der BD Köln zugeschlagen.

29.10.1973 » Das Land Nordrhein-Westfalen und die DB einigen sich über die Baufinanzierung der Flughafen-S-Bahn.

27.10.1975 » Der Düsseldorfer Flughafen erhält als erster in Deutschland einen S-Bahn-Anschluss.

20.09.1980 » Beginn der im Zuge des U-Bahn-Baus notwendigen Umbauarbeiten am Hauptbahnhof mit gleichzeitiger Erneuerung der Bahnsteighalle.

6. Dezember 1963: Die DB feiert am **Düsseldorfer Hauptbahnhof** „125 Jahre erste westdeutsche Eisenbahn“.



28. Mai 2000: Eröffnung des Fernbahnhofs **Düsseldorf Flughafen**. Foto (2001): W. Bügel/Archiv Eisenbahnstiftung



01.01.1981 » Zusammenlegung der Bahnbetriebswerke Düsseldorf Hbf und Düsseldorf-Derendorf zum Bw Düsseldorf.

02.08.1982 » Erste Fahrt eines Güterzuges durch den neuen, 2053 m langen Staufenzplatz-tunnel in Düsseldorf-Grafenberg (Tieferlegung der Strecke Düsseldorf-Elberfeld – Düsseldorf-Rath, um den Bahnübergang am Staufenzplatz auflösen und den Bahnlärm eindämmen zu können).

16.12.1985 » Abschluss der Umbauarbeiten am Düsseldorfer Hauptbahnhof.

10.04.1987 » Einweihung der neuen Hammer Eisenbahnbrücke.

07.05.1987 » Eröffnung der U-Bahn-Strecke zwischen Altstadt und dem Hauptbahnhof.

14.11.1991 » Teile des alten Bw Düsseldorf Abstellbahnhof (Ringlokschuppen, Wasserturm und Heizhaus) werden in die Denkmalliste der Stadt Düsseldorf aufgenommen.

27.03.1992 » Das zehnjährige Bestehen des Lufthansa Airport Express wird mit einer Jubiläumsfahrt von Düsseldorf Flughafen nach Frankfurt (M) Flughafen gewürdigt.

28.05.2000 » Der neue Bahnhof Düsseldorf Flughafen nimmt für den Fern- und Regionalverkehr den Betrieb auf.

16.09.2006 » Eröffnung der Classic Remise für Old- und Youngtimer im denkmalgeschützten Ringlokschuppen des ehemaligen Bw Düsseldorf Abstellbahnhof.



1975: Der 20 000. Container in Düsseldorf-Bilk. Fotos: H. Säuberlich/Eisenbahnstiftung (2)

STRECKENERÖFFNUNGEN IN DÜSSELDORF

Datum	Streckenverlauf	Länge	Bahngesellschaft
20.12.1838	Düsseldorf DEE (später BME)–Düsseldorf-Gerresheim–Erkrath	8,12 km	Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn (DEE)
20.12.1845	Düsseldorf KME–Düsseldorf-Reisholz Gbf–Köln-Mülheim–Köln-Deutz	39,01 km	Köln-Mindener Eisenbahn (KME)
09.02.1846	Düsseldorf KME–Düsseldorf-Derendorf–Duisburg Hbf	23,61 km	Köln-Mindener Eisenbahn (KME)
17.01.1853	Neuß–Düsseldorf-Oberkassel	6,80 km	Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn
24.07.1870	Düsseldorf BME–Düsseldorf-Bilk–Neuß Bezirksgrenze	10,95 km	Bergisch-Märkische Eisenbahn (BME)
01.02.1872	Abzweig Oberbilk BME–Düsseldorf-Grafenberg–Düsseldorf-Rath BME–Kettwig–Kupferdreh	35,5 km	Bergisch-Märkische Eisenbahn (BME)
19.11.1874	Mülheim (Ruhr)-Speldorf–Düsseldorf-Rath–Düsseldorf-Eller–Köln-Mülheim	60,92 km	Rheinische Eisenbahn
01.02.1876	Düsseldorf-Rath–Düsseldorf-Derendorf ¹⁾	5,18 km	Rheinische Eisenbahn
01.01.1877	Düsseldorf-Derendorf–Düsseldorf-Lierenfeld–Düsseldorf-Eller	6,28 km	Rheinische Eisenbahn
15.09.1879	Düsseldorf-Derendorf–Blockstelle Dora–Düsseldorf-Gerresheim–Varresbeck–Wichlinghausen–Schwelm-Loh–Hagen-Heubing–Hagen-Eckesey	57,27 km	Rheinische Eisenbahn
01.07.1891	Düsseldorf Hbf–Blockstelle Flingern–Düsseldorf-Gerresheim (als Ersatz für die Strecke Düsseldorf BME–Oberbilk BME–Düsseldorf-Gerresheim)	5,4 km	Preußische Staatseisenbahnen
01.10.1891	Düsseldorf-Bilk–Düsseldorf Hbf–Düsseldorf-Derendorf	3,94 km	Preußische Staatseisenbahnen
01.10.1891	Düsseldorf-Derendorf–Blockstelle Dora–Düsseldorf-Grafenberg	3,33 km	Preußische Staatseisenbahnen
01.10.1895	Düsseldorf-Bilk–Düsseldorf Hafenbahnhof	2,27 km	Preußische Staatseisenbahnen
04.10.1897	Düsseldorf-Grafenberg in Richtung auf vormaligen Bahnhof Rath	2,45 km	Preußische Staatseisenbahnen
04.10.1897	Düsseldorf-Grafenberg in Richtung auf Bahnhof Gerresheim	1,50 km	Preußische Staatseisenbahnen
01.05.1902 ²⁾	Düsseldorf-Derendorf–Ausstellungsplatz	5,90 km	Preußische Staatseisenbahnen
02.11.1904	Neuß (Bezirksgrenze)–Blockstelle Rheinbrücke	4,65 km	Preußische Staatseisenbahnen
01.10.1908	Düsseldorf Hbf–Blockstelle Dora–Blockstelle Flingern–Blockstelle Hardt (Gütergleise)	2,88 km	Preußische Staatseisenbahnen
15.12.1927	Düsseldorf-Gerresheim–Blockstelle Hardt (Gütergleis)	2,36 km	Deutsche Reichsbahn ³⁾
01.03.1929	Bk Flingern–Düsseldorf-Eller	3,40 km	Deutsche Reichsbahn
06.12.1932	Düsseldorf-Reisholz Gbf–Düsseldorf-Lierenfeld	6,13 km	Deutsche Reichsbahn
06.12.1932	Düsseldorf-Eller–Blockstelle Sturm–Düsseldorf Hbf	5,72 km	Deutsche Reichsbahn
06.12.1932	Blockstelle Sturm–Düsseldorf-Lierenfeld	1,95 km	Deutsche Reichsbahn

Anmerkungen:

Die beiden alten Düsseldorfer Kopfbahnhöfe der Köln-Mindener Eisenbahn (KME) und der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn (DEE) – am 1. Januar 1857 übernommen von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (BME) und ab 1870 Durchgangsbahnhof –, wurden 1891 mit der Inbetriebnahme des Düsseldorfer Hauptbahnhofs aufgelassen.

Zum Zeitpunkt der Streckeneröffnung trugen einige der aufgeführten Bahnhöfe noch nicht den Zusatz Düsseldorf; beispielsweise wurden Rath, Gerresheim, Eller und Oberkassel erst 1909 nach Düsseldorf eingemeindet.

¹⁾ Die 1887 zweigleisig ausgebaute Strecke verlief auf Straßenniveau und behinderte später die Entwicklung des Stadtteils Mörsenbroich. Sie wurde durch eine zweigleisige Bahnlinie in Hochlage vom Bahnhof Rath über Rath Mitte und die Blockstelle Vogelsang nach Düsseldorf-Derendorf (Einmündung in die Hauptbahn Duisburg Hbf–Düsseldorf Hbf) ersetzt. Die neue Trasse ging am 31. August 1913 in Betrieb (nach anderer Quelle bereits am 1. Oktober 1908). In amtlichen Unterlagen wird die neue Bahnlinie als Streckenverlegung eingestuft und ist vermutlich deshalb in den Verzeichnissen der Eröffnung neuer Bahnlinien nicht aufgeführt.

²⁾ Doppelgleisige Anschlussbahn zum Ausstellungslande der vom 1. Mai bis 20. Oktober 1902 in Düsseldorf stattfindenden Industrie-, Gewerbe- und Kunstausstellung. Der Betrieb endete am 21. Oktober 1902.

³⁾ Konzession an Preußische Staatseisenbahnen; Bauausführung Deutsche Reichsbahn.

ELEKTRIFIZIERUNGEN

Datum	Strecke	Länge
02.06.1957	Düsseldorf Hbf–BD-Grenze(–Duisburg)	13,90 km
02.06.1957	Düsseldorf Hbf–Abzweig Emma–Düsseldorf Abstellbf tief	4,20 km
01.06.1959	Düsseldorf Hbf–Düsseldorf-Reisholz Gbf–BD-Grenze(–Köln-Mülheim)	31,32 km
15.10.1959	Düsseldorf Hbf–Düsseldorf Abstellbf hoch	4,05 km
27.05.1962	Düsseldorf-Reisholz Gbf–Düsseldorf-Lierenfeld–Düsseldorf-Derendorf	10,04 km
27.05.1962	Abzweig Emma–Abzweig Berg–Abzweig Sturm–Düsseldorf-Eller	3,97 km
27.05.1962	Abzweig Sturm–Düsseldorf-Lierenfeld	1,95 km
27.05.1962	Düsseldorf Hbf–Düsseldorf-Derendorf–Düsseldorf-Rath	7,15 km
27.05.1962	Düsseldorf-Eller–Düsseldorf-Rath–Ratingen West–BD-Grenze(–Duisburg-Wedau)	16,87 km
27.05.1962	Düsseldorf-Eller–Hilden	6,31 km
27.05.1962	Düsseldorf Hbf–Düsseldorf-Bilk–BD-Grenze(–Neuß)	8,17 km
27.05.1962	Gütergleise Düsseldorf Hbf–Düsseldorf-Derendorf	3,17 km
04.12.1962	Gütergleise Düsseldorf-Derendorf–Abzweig Vogelsang(–Düsseldorf-Rath)	2,22 km
04.12.1962	Gütergleise Düsseldorf-Derendorf–Abzweig Loewel–BD-Grenze(–Duisburg Hbf)	2,66 km
26.05.1963	Düsseldorf-Derendorf–Abzweig Dora	3,15 km
26.05.1963	Abzweig Dora–Abzweig Hardt	2,02 km
26.05.1963	Düsseldorf-Gerresheim–Abzweig Hardt	2,36 km
26.05.1963	Düsseldorf Hbf–Düsseldorf-Gerresheim–Erkrath	8,13 km
27.10.1964	Düsseldorf-Derendorf–Abzweig Rethel–Düsseldorf-Grafenberg	1,42 km
24.09.1967	Düsseldorf-Rath–Ratingen Ost	5,05 km
01.10.1967	Düsseldorf-Garath–Düsseldorf Hbf	12,13 km
04.12.1968	Düsseldorf-Garath–Langenfeld (Rheinl)	5,86 km

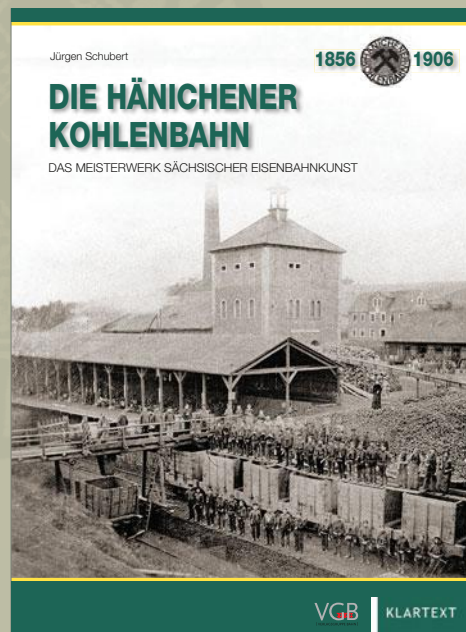
DAS MEISTERWERK SÄCHSISCHER EISENBAHNKUNST



DIE HÄNICHENER KOHLENBAHN Was den meisten Eisenbahnfreunden als Windbergbahn oder Sächsische Semmeringbahn bekannt ist, wurde Mitte des 19. Jahrhunderts als Hainichen Kohlezweigbahn gebaut. Unmittelbar vor den Toren Dresdens erschloss diese erste deutsche Gebirgsbahn das Steinkohlerevier am Windberg. Anspruchsvolle topografische Verhältnisse erforderten eine kurvenreiche Streckenführung mit bemerkenswerten Steigungen und kleinen Radien. Der Bau dieser Kohlenbahn war seinerzeit eine Meisterleistung der Ingenieure.

304 Seiten, Format ist 22,3 x 29,8 cm, mit über 500 historischen Fotos sowie zahlreichen Faksimile-Abbildungen, Skizzen und technischen Zeichnungen, Planbeilage im A2-Format.

Best.Nr.: 581635 | € 59,95



Erhältlich im direkt beim:

VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck

Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

NEU

EINE ENZYKLOPÄDIE ÜBER EUROPÄISCHE ZUGLEGENDEN



„Europäische Eisenbahnen führen ab Sommerfahrplan 1987 ein Eurocity-Qualitätszugnetz ein“ – mit dieser Schlagzeile wurde die Öffentlichkeit ab Herbst 1986 intensiv über das neue Zugangebot informiert. In gewisser Weise hatte das Euro-Konzept etwas Visionäres an sich: Noch vor Inkrafttreten des Schengen-Abkommens, des Europäischen Binnenmarkts und der europäischen Einheitswährung wollten die Bahnen ein Netz hochwertiger europäischer Fernzüge schaffen und weiterentwickeln. Das französisch-deutsche Autorenduo Jean-Pierre Malaspina und Martin Brandt hat diese Erfolgsgeschichte aufgearbeitet. Dabei gehen die Verfasser auch auf die eingesetzten Loks und Wagen ein. Exzellente Bilder und Zeichnungen mit der jeweiligen Zugbildung ergänzen den fundierten Text. Lassen Sie sich von der interessanten geschichtlichen Entwicklung und den wunderschönen Zügen einer vergangenen Zeit faszinieren.

256 Seiten, 198 Fotos, 119 Lok- und 304 Wagen-Zeichnungen,
180 Zugbildungsskizzen und 69 Zuglaufschilder-Abbildungen,
Großformat 29,5 x 28,0 cm, Hardcover mit Schutzumschlag
Best.-Nr. 581925 | € 59,95

Neu ab Juni 2020:

256 Seiten, ca. 200 Fotos, über 100 Lok- und über 300 Wagen-Zeichnungen,
über 150 Zugbildungsskizzen und mehr als 50 Zuglaufschilder-Abbildungen,
Großformat 29,5 x 28,0 cm, Hardcover mit Schutzumschlag

Best.-Nr. 582002 | € 59,95



Unsere Fachhändler (nach Postleitzahlen)



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN** Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft

FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen



22083 Hamburg

**MEISES ModellbahnCenter
MMC GmbH & Co. KG**

Beethovenstr. 64
Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390
www.meises-mobacenter.de
FH/RW EUROTRAIN

45479 Mülheim

**MODELLBAHNLÄDCHEN EULER
K. EULER**

Grabenstr. 2
Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996
modellbahnleuler@aol.com
FH

67146 Deidesheim

**moba-tech
der modelleisenbahnladen**

Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW

01187 Dresden

SCHILDHAUER-MODELLBAHN

Würzburger Str. 81
Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213
www.modellbahn-schildhauer.de
modellbahn-schildhauer@online.de
FH

28865 Lilienthal b. Bremen

**HAAR
MODELLBAHN-SPEZIALIST**

Hauptstr. 96
Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
haar.lilienthal@vedes.de
FH/RW

49078 Osnabrück

J.B. MODELLBAHN-SERVICE

Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN

67655 Kaiserslautern

DiBa-MODELLBAHNEN

Königstr. 20-22
Tel./Fax: 0631 / 61880
geschaeft@diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN

01445 Radebeul

**MODELLEISENBAHNEN
Grundkötter GmbH**

Hauptstr. 22
Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

30519 Hannover

TRAIN & PLAY

Modelleisenbahnen • Modellautos
Hildesheimer Str. 428 b
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

52062 Aachen

M. HÜNERBEIN OHG

Markt 11-15
Tel.: 0241 / 33921
Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN



04159 Leipzig

**bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur,
Videos, DVDs, CDs**

Raust. 12
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

33102 Paderborn

EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER

Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753
www.modellbahn-sester.de
info@modellbau-sester.de
FH/RW/A/B

53111 Bonn

**MODELLBAHNSTATION
BONN**

Römerstr. 23
Tel.: 0228 / 637420
FH EUROTRAIN

70176 Stuttgart

**STUTTGARTER
EISENBAHNPARADIES G. Heck**

Senefelder Str. 71b
Tel.: 0711 / 6159303
www.fahrzeugheck.de • info@fahrzeugheck.de
A/B

10318 Berlin

**MODELLBAHNBOX
KARLSHORST**

Treskow-Allee 104
Tel.: 030 / 5083041
www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN

34379 Calden

**RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von Modell-
eisenbahnen, Autos**

Wilhelmsthaler Str. 11
Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA

58135 Hagen-Haspe

LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE

Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW

70180 Stuttgart

**SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen**

Mozartstr. 38
Tel. + Fax: 0711 / 6071011
www.suchundfind-stuttgart.de
A

10589 Berlin

MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH

Mierendorffplatz 16
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN

40217 Düsseldorf

**MENZELS LOKSCHUPPEN
TOFF-TÖFF GMBH**

Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN



71334 Waiblingen

**EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG**

Biegelwiesenstr. 31
Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076
ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN

10789 Berlin

MODELLBAHNEN TURBERG

Lietzenburger Str. 51
Tel.: 030 / 2199900
Fax: 030 / 21999099
www.turberg.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN

42289 Wuppertal

MODELLBAHN API TZ GMBH

Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH/RW/SA

63110 Rodgau

MODELL + TECHNIK

Ute Goetzke
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

71638 Ludwigsburg

ZINTHÄFNER

Spiel – Freizeit
Solitudestr. 40
Tel.: 07141 / 925611
FH

12105 Berlin

MODELLBAHN PIETSCH GMBH

Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN

44339 Dortmund

MODELL TOM

• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •
Evinger Str. 484
Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
www.modelltom.com
FH/RW

63654 Büdingen

MODELL & TECHNIK

RAINER MÄSER
Berliner Str. 4
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN

71720 Oberstenfeld

SYSTEM COM 99

Modellbahn-Zentrum-Bottwartal
Schulstr. 46
Tel.: 07062 / 9788811
www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de
FH/RW

14057 Berlin

BREYER MODELLEISENBAHNEN

Kaiserdamm 99
Tel./Fax: 030 / 3016784
www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A



67071 Ludwigshafen-Oggersh.

SPIELWAREN WERST

Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
Fax: 0621 / 684615
www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

73431 Aalen

MODELLBAU SCHAUFFELE

Wilhelm-Merz-Str. 18
Tel.: 07361/32566
Fax: 07361/36889
www.schauffele-modellbau.de
FH/RW/Märklin Shop in Shop

75339 Höfen
**DIETZ MODELLBAHNTECHNIK
 + ELEKTRONIK**
 Hindenburgstr. 31
 Tel.: 07081 / 6757
 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de
FH/RW/H

86199 Augsburg
**AUGSBURGER
 LOKSCHUPPEN GMBH**
 Gögginger Str. 110
 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
 www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW



97070 Würzburg
ZIEGLER MODELLTECHNIK
 Textor Str. 9
 Tel.: 0931 / 573691
 www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN®

82110 Germering
**AUTO-MODELLBAHN-WELT
 Germering Linden GbR**
 Untere Bahnhofstr. 50
 Tel.: 089 / 89410120
 Fax: 089 / 89410121
FH/RW/H

90419 Nürnberg
**RITZER MODELLBAHN
 Inh. Knoch**
 Kirchenweg 16
 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756
 www.modellbahnritzer.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

94161 Ruderting bei Passau
**MODELLBAHNHAUS
 Rocktäschel GdbR**
 Attenberg 1
 Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819
 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de
FH/RW/A EUROTRAIN®

99830 Treffurt
LOK-DOC MICHAEL WEVERING
 Friedrich-Ebert-Str. 38
 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
 www.lok-doc-wevering.de
 simiwe@t-online.de
RW

83352 Altenmarkt/Alz
**MODELL-EISENBAHNEN
 B. Maier**
 Hauptstr. 27
 Tel.: 08621 / 2834
 Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN®

90478 Nürnberg
**MODELLBAHN
 Helmut Sigmund**
 Schweiggerstr. 5
 Tel.: 0911 / 464927
EUROTRAIN®

94474 Vilshofen an der Donau
**GIERSTER
 Fa. Gierster-Wittmann e.K.**
 Vilsvorstadt 11, 13, 15
 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753
 modellbahn@gierster.de
FH/RW EUROTRAIN®

Schweiz

84307 Eggenfelden
**MODELLBAHNEN VON A BIS Z
 Roland Steckmaier**
 Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
 www.steckmaier.de
 steckmaier@steckmaier.de
FH/RW EUROTRAIN®



95676 Wiesau
MODELLBAHN PÜRNER
 Südweg 1
 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988
 www.puerner.de
 modellbahn@puerner.de
FH

CH-8712 Stäfa
OLD PULLMAN AG
 P.O.Box 326 / Dorfstr. 2
 Tel.: 0041 / 44 / 9261455
 Fax: 0041 / 44 / 9264336
 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch
FH/H



Drehkreuz des Westens

Die Millionenstadt am Rhein gilt als das Eisenbahndrehkreuz des Westens. Thematisiert werden u.a. die herausgehobene Bedeutung des Kölner Hauptbahnhofs, die Güter- und Rangierbahnhöfe, die sieben Bahnbetriebswerke der Dampflokzeit, die Hohenzollernbrücke, die Hafenbahnen sowie die Klöckner-Humboldt-Deutz AG, die bis 1970 rund 20.000 Diesellokomotiven fertigte. Mit zahlreichen bislang unveröffentlichten Fotos.

92 Seiten, Klammerbindung, über 130 Abbildungen
Best.-Nr. 531501 | € 12,50

**Eisenbahn
 JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
 EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
 Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

QUELLEN

Backes, Hans: Das Bw Düsseldorf-Derendorf. In: Loseblattsammlung „Deutsche Bahnbetriebswerke“. München
 Börjes, Heinz: Bautechnische Planung und Ausführung der Nahschnellverkehrsstrecke Langenfeld – Düsseldorf – Ratingen Ost. In: Die Bundesbahn, Heft 19, Oktober 1967
 Deutsche Reichsbahn (Hrsg.): Die deutschen Eisenbahnen in

ihrer Entwicklung 1835 – 1935. Berlin 1935
 Endmann, Karl: Düsseldorf und seine Eisenbahnen in Vergangenheit und Gegenwart. Stuttgart 1986
 Kandler, Udo: Autos im Gepäck. Kfz-Transporte im Reisezugverkehr – einst und heute. EJ-Exklusiv 1/2012. Fürstenfeldbruck 2012
 Kandler, Udo: Verkehrsknoten Düsseldorf. Freiburg 2014

Happel, Oskar: Die S-Bahn Düsseldorf – Ausgangspunkt für ein S-Bahn-System an Rhein, Ruhr und Wupper. In: Die Bundesbahn, Heft 19, Oktober 1967
 Pückel, Alfred: Der viergleisige Ausbau der Strecke Köln – Duisburg und die Umgestaltung der Düsseldorfer Bahnanlagen. In: Verkehrstechnische Woche, Heft 39 v. 24. September 1930

Scharf, Hans-Wolfgang: Eisenbahnbrücken in Deutschland. Freiburg 2003
 Troche, Horst: Die Baureihe 03. Die leichte Einheits-Schnellzuglokomotive der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Freiburg 2006
 Wenzel, Hansjürgen: Die preussische S 10-Familie. Die Baureihen 17⁰, 17² und 17¹⁰. Freiburg 2011



Rudolf Birzer

BAUREIHE 39 (PREUSS. P 10)

Schnellzuglok für das Mittelgebirge | 260 Exemplare bis 1927 in Dienst gestellt
Bei der DB technisch optimiert | Rekonstruktion durch die DR ab 1958

EJ-Special 1/2020 erscheint im März 2020

Mit DVD!



Konrad Koschinski

EISENBAHN AUF RÜGEN

70 km Regelspur | Rügensche Kleinbahn (750 mm) einst fast 100 km lang
„Königslinie“ nach Schweden | Rügendamm ersetzt Eisenbahnfähre

EJ-Extra 1/2020 erscheint im Mai 2020

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

Chefredakteur Gerhard Zimmermann

Redaktion Andreas Ritz
Dr. Christoph Kutter
Tobias Pütz

Sonderausgabe 1/2020:
Eisenbahn in Düsseldorf

Autor Udo Kandler

Redaktion Andreas Ritz

Gestaltung Kaj Jenna Ritter

Bildbearbeitung Kaj Jenna Ritter

Verlagsgruppe Bahn GmbH



Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung Ernst Rebelein, Andreas Schoo,
Horst Wehner

Verlagsleitung Thomas Hilge

Anzeigenleitung Bettina Wilgermeir (Durchwahl -153)

**Anzeigensatz und
Anzeigenlayout** Astrid Englbrecht (Durchwahl -152)

**Vertrieb
und
Auftragsannahme** Angelika Höfer (Durchwahl -104),
Petra Schwarzenfelder (-105),
Martina Widmann (-108),
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Sekretariat Claudia Klausnitzer (-227),
Tanja Baranowski (-202)

**Außendienst,
Messen** Christoph Kirchner,
Ulrich Paul

Marketing Thomas Schaller (Durchwahl -141),
Karlheinz Werner (-142)

**Vertrieb
Pressegrosso
und Bahnhofs-
buchhandel** MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim,
Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo - Service FUNKE direkt GmbH,
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,
Tel. 0211/69 07 89-985, Fax -70
abo@eisenbahn-journal.de

Druck creo Druck & Medienservice GmbH,
96050 Bamberg

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder.

Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2020.

Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.

Das bezahlte Honorar schließt – abgesehen von besonderen Vereinbarungen – eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Sonderausgabe 1/2020
ISBN 978-3-89610-751-0

Baureihen und Loktypen, Bahnregionen und Strecken, Geschichte und Technik

Eisenbahn
JOURNAL

UNSER TESTANGEBOT

Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals zum Kennenlernen –
3 lesen, 2 bezahlen, 1 Geschenk kassieren

TESTANGEBOT
SONDERAUSGABEN

Symbolabbildungen



nur
€ 24,90*
inkl. Porto

Lesen Sie die nächsten drei
Sonderausgaben, sparen Sie 35 %
und kassieren Sie eine
tolle Video-DVD als Dankeschön

Unser Dankeschön für Ihr Vertrauen

Die Baureihe 403

Diese eleganten Schnelltriebwagen
wurden ab '82 als Schienenjets zwischen
Düsseldorf und Frankfurt eingesetzt.

Ein Film mit interessanten
Blicken hinter die Kulissen.



Baureihen und Loktypen, Bahnregionen und Strecken, Historie und Eisenbahntechnik – die sechsmal jährlich erscheinenden Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals bieten fachkundige Texte und Bilder der Extraklasse. Und zweimal pro Jahr sogar extradicke 116 Seiten Umfang inkl. vollwertiger, professionell produzierter Video-DVD! Überzeugen Sie sich von dieser absoluten Pflichtlektüre für alle Eisenbahnfans – und sparen Sie dabei!

PLUS
kostenloses
Probeheft



Tolle Bilder und fundierte Texte:
perfekte Information zu einem
unschlagbaren Preis



Das Modellbahn-
Magazin – Ihr kompetenter
Begleiter durch ein faszinierendes
Hobby



Die große Zeit
der Eisenbahn
im Vorbild und
Modell: mit tollen
Fotos und kompetenten
Texten



In MIBA-Spezial
finden Sie ausführliche
und vertiefte
Informationen
zu Modellbahn-
Themen. Werden Sie
zum Spezialisten!

* Nutzen Sie unser Testangebot: Genießen Sie pünktlich und frei Haus die nächsten 3 Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals (davon eine Extra-Ausgabe inkl. Video-DVD), bezahlen Sie aber nur 2 Ausgaben! Als Dankeschön erhalten Sie die RioGrande-DVD „Die Baureihe 403“. In den siebziger Jahren entwickelte die DB einen eleganten Schnelltriebwagen, der im hochwertigen IC-Dienst eingesetzt werden sollte. Nur mit der ersten Klasse ausgerüstet, passten die Vorserien-Triebzüge aber schon bei ihrer Ablieferung nicht mehr ins zweiklassige IC-Konzept der DB.

Das sind Ihre Vorteile:

- 35 % Ersparnis im Testpaket
- Pünktliche Lieferung frei Haus
- Tolle Video-DVD als Geschenk
- Viel Inhalt, null Risiko

- Coupon ausfüllen und einsenden an FUNKE direkt, Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
- Abo-Hotline anrufen 0211/690789985
- Coupon faxen an 0211/69078970
- Mail schicken an abo@eisenbahn-journal.de

Bitte Aktionsnummer vom Coupon angeben

Online-Abobestellung unter www.eisenbahn-journal.de/abo

TESTEN, SPAREN, GESCHENK KASSIEREN

☒ Bitte schicken Sie mir die nächsten drei Vorbild-Sonderausgaben für **nur € 24,90 –**
und die tolle RioGrande-Video-DVD bekomme ich als Dankeschön gratis dazu!

Zusätzlich wähle ich ohne weitere Verpflichtungen ein Gratis-Probeheft von

☐ ModellEisenbahner ☐ MIBA ☐ Eisenbahn-Journal ☐ MIBA Spezial

Ich zahle bequem und bargeldlos per

☐ SEPA Lastschrift (Konto in Deutschland)

Name, Vorname

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

Geldinstitut

IBAN

BIC

Ich ermächtige die FUNKE direkt GmbH, Düsseldorf, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Die Vorankündigungsfrist für den Einzug beträgt mindestens 4 Werktage. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen die Erstattung des belasteten Betrages verlangen.

Ich erhalte pünktlich und frei Haus die nächsten drei Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals für nur € 24,90 statt € 40,-. So spare ich € 15,10 (= 35%) zum Einzelverkaufspreis der drei Ausgaben und erhalte als Dankeschön die RioGrande-DVD „Die Baureihe 403“. Wenn mir die Eisenbahn-Journal-Sonderausgaben gefallen, erhalte ich ab der vierten Ausgabe automatisch ein Sonderausgaben-Jahresabo über sechs Ausgaben zum günstigen Abopreis von nur € 66,- im Inland (Ausland € 76,80). Damit spare ich 15 % im Vergleich zum Einzelverkaufspreis und verpasse keine Ausgabe. Haben mich die Sonder- und Specialausgaben nicht überzeugt, so teile ich dies innerhalb einer Woche nach Erhalt der dritten Ausgabe der FUNKE direkt GmbH, Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf schriftlich mit dem Vermerk „Keine weitere Ausgabe“ mit – und die Sache ist für mich erledigt. Mein Geschenk darf ich auf jeden Fall behalten.

☐ Rechnung

Aktionsnummer 01125P

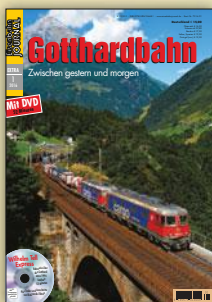
Zu Ihrer Sicherheit: Kreditkartenzahlung ist nur möglich bei telefonischer Bestellung unter 0211/690789-985 oder online unter www.eisenbahn-journal.de/abo.

DIE ALLESKÖNNER

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601



E 44
Best.-Nr. 701602



DB und DR
Best.-Nr. 701701



Baureihe 218
Best.-Nr. 701702



V 200
Best.-Nr. 701801



Baureihe 01
Best.-Nr. 701802



Harz
Best.-Nr. 701901

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,-



So schnell wie eine 103 und so stark wie eine 151: Das sollten die Merkmale der Drehstromloks der Baureihe 120 sein. Trotz vieler und nur sehr schwer erfüllbarer Vorgaben gelang es den Konstrukteuren, das hoch gesteckte Ziel einer vierachsigen Hochleistungs-Universallok zu erreichen. Mitte der 1980er-Jahre war die Euphorie so groß, dass über die Beschaffung von über 800 Serienloks bis zum Jahr 2000 allein für die DB nachgedacht wurde. Gebaut wurden schließlich nur 60 Exemplare, eine Weiterbeschaffung unterblieb ebenso wie die Bestellung einer Nachfolgebaureihe. Die Autoren Karl-Heinz Buchholz und Jürgen Hörstel beschreiben Entwicklung, Technik und Einsatz der Baureihe 120, die sich bis heute ausgezeichnet bewährt hat. Mehr als drei Jahrzehnte nach ihrer Indienststellung droht den Drehstromlokomotoren jetzt die baldige Ausmusterung ...

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD „Die Baureihe 120“ aus der Filmreihe „Stars der Schiene“ (Laufzeit 59 Minuten)

Best.-Nr. 701902 | € 15,-



www.facebook.de/vgbahn