



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

IV/87

DM 18,80

sfr 18,80

öS 140,—

Eisenbahn zwischen Rhein und Ruhr

Die Westdeutsche Eisenbahn seit 1838

von Peter Schiebel
und Winand Perillieux



Vorwort

In kaum einer anderen deutschen Region entfachte sich der Wettbewerb konkurrierender privater Eisenbahngesellschaften so früh wie in dem Gebiet zwischen Rhein, Ruhr und Wupper – ein Wettbewerb, dessen Ergebnisse uns auch heute noch zugeute kommen! Das ständige Bemühen der "Düsseldorf-Elberfelder", der "Bergisch-Märkischen", der "Rheinischen" und der "Cöln-Mindener" Eisenbahngesellschaft um Konzessionierung neuer Strecken und damit Verbesserung der wirtschaftlichen Einflußnahme hatte bis zur Verstaatlichung der Privatbahnen um 1880 im bergisch-märkischen Raum bereits ein engmaschiges Streckennetz entstehen lassen, das in mehr oder weniger veränderter Form auch heute noch Grundlage des Schienenverkehrs in dem Gebiet zwischen Rhein, Ruhr und Wupper darstellt. Mit der Eröffnung des ersten Teilstückes der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn von Düsseldorf über Gerresheim nach Erkrath am 20. Dezember 1838 nahm in den preußischen Westprovinzen die erste Eisen-

bahnlinie den Betrieb auf. Es war die zweite in Preußen (nach der am 29. Oktober 1838 eröffneten Berlin-Potsdamer Eisenbahn) und die insgesamt fünfte deutsche Eisenbahn.

Die 8,12 km lange Teilstrecke war das erste, etwas magere Ergebnis eines bis zu diesem Zeitpunkt bereits 13 Jahre andauernden Ringens um den Bau von Eisenbahnverbindungen zwischen dem aufblühenden bergisch-märkischen Gewerbegebiet und seinen Rohstoffquellen und Absatzmärkten.

Warum die Entwicklung von den frühen gedanklichen Ansätzen eines Friedrich Harkort oder des Professors Peter Kaspar Egen bis zur Verwirklichung so langsam und oftmals gegensätzlich verlief, haben die Autoren Peter Schiebel und Winand Perillieux in dieser Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals ebenso dargestellt wie die weitere Geschichte der Eisenbahnen im bergisch-märkischen Raum und ihre Bedeutung in der Gegenwart. Ein knapper, gut fundierter Text und reichhaltiges, sorg-

fältig ausgewähltes Bildmaterial informieren über Geschichte und Entwicklung eines regionalen Streckennetzes, das schon frühzeitig überregionale Bedeutung erlangt hat.

Wir danken allen Beteiligten, die uns bei der Suche nach Quellen- und Bildmaterial unterstützt haben sowie allen hier namentlich genannten Bildautoren.

Besonderer Dank gilt auch den sehr zuvorkommenden Mitarbeitern der Museen und Archive in Köln, Düsseldorf, Wuppertal, Neviges, Schwelm, Hagen, Wetter/Ruhr, Dortmund und Siegen, die den Autoren Zugang zu den historischen Unterlagen ermöglicht und so entscheidend zum Gelingen dieser Sonderausgabe beigetragen haben. Stellvertretend seien an dieser Stelle Frau Prof. Markowitz und Frau Hartert vom Stadtmuseum Düsseldorf genannt.

Nicht unerwähnt bleiben darf auch Herr W. Reinshagen, der uns zum "Betriebsmaschinenendienst" wertvollen Hinweise geben konnte.

Hermann Merker Verlag

Impressum

ISSN 0720-051 X

DM 18,80 – sfr 18,80 – öS 140,-

**Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag
D-8080 Fürstfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Telefon (08141) 5048/5049**

Redaktion: Hermann Merker

Autoren: P. Schiebel und W. Perillieux

Lektorat: U. Bauer

PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, Anne Rödel

Layout: Gerhard Gerstberger

Textverarbeitung: Hermann Merker Verlag

Produktion: EUROPLANNING s.r.l., Verona,

Via Morgagni, 30 (Printed in Italy)

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

1988 erscheinen 4 Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals, die auch im Abonnement bezogen werden können. Bestellunterlagen sind beim Verlag erhältlich. Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck. Alle Rechte vorbehalten, Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Copyright 1987 by: Hermann Merker Verlag,
Fürstfeldbruck
Ausgabe Dezember 1987

Inhalt

	Seite
Vorwort	3
Die Wirtschaftsstruktur der preuß. Westprovinzen um 1820	4
Friedrich Harkort plädiert für die Eisenbahn	5
Der Wettlauf um die »Rhein-Weser-Eisenbahn«	7
Die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn	8
Die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn	24
Die Bergisch-Märkische Eisenbahn	28
Die Ruhr-Sieg-Eisenbahn	36
Die weitere Entwicklung der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft	46
Die Rheinische Eisenbahngesellschaft	49
Nach der Verstaatlichung ab 1879	59
Reichsbahn- und Bundesbahnzeit	64
Betriebsmaschinenendienst	91
Quellenangaben	104

Bild 1 (Titel): Verkehrs-Alltag in Wuppertal. Fünf Verkehrsträger treffen an der Sonnborner Brücke zusammen.

Foto: Säuberlich

Bild 2: Übersichtskarte der in dieser Sonderausgabe beschriebenen Eisenbahnstrecken: Nr. 1: ehem. Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn; Nr. 2: ehem. Bergisch-Märkische Eisenbahn; Nr. 3: ehem. Prinz-Wilhelm-Eisenbahn; Nr. 4: ehem. Ruhr-Sieg-Eisenbahn; Nr. 5: ehem. Rheinische Eisenbahn.

Mit freundlicher Genehmigung der Bundesbahndirektion Köln



Bild 3: Die Harkort'sche Maschinenfabrik auf Burg Wetter um 1834, nach einem Gemälde von Alfred Rethel.

Stadtarchiv Wetter

Die Wirtschaftsstruktur der preuß. Westprovinzen um 1820

Durch die Beschlüsse des Wiener Kongresses waren die Rheinlande und Westfalen 1815 dem Königreich Preußen zugeschlagen worden. Diese neu hinzugewonnenen sog. "Westprovinzen" mit den Städten Köln, Düsseldorf, Barmen und Elberfeld waren durch ihre Lage zum Rhein seit altersher verkehrsmäßig besonders begünstigt gewesen. Handel und Gewerbe blühten; an der Ruhr mit ihren Kohlevorkommen und im bergisch-märkischen Raum – hier insbesondere im Tal der Wupper um Elberfeld und Barmen – entstanden erste Industrieansiedlungen. Die Wirtschafts- und damit auch die Bevölkerungsstruktur dieses Gebietes begann sich grundlegend zu verändern. Die traditionellen Bleiche- reien und Bandwebereien des Wuppertales wanderten nach und nach in die Städte, vor allem nach Barmen ab, das benachbarte Elberfeld hingegen entwickelte sich zu einem bevorzugten Handelsplatz.

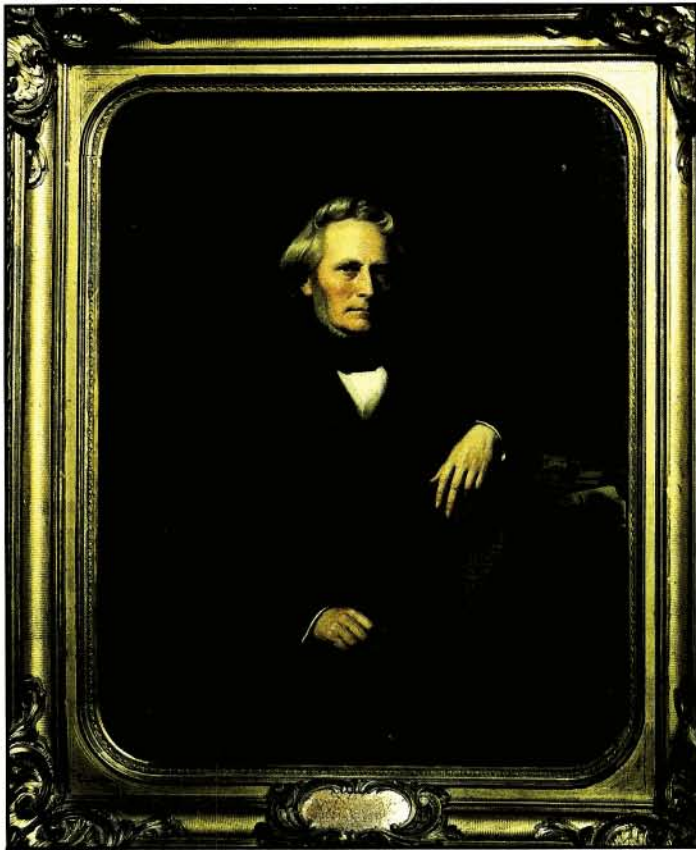
Die zunehmende Bedeutung von Handel und Gewerbe im bergisch-märkischen Raum schlug sich natürlich auch in den Bevölkerungszahlen der oben genannten beiden Städte nieder: Um das Jahr 1700 hatte Barmen rund 2100 und Elberfeld knapp 3000 Einwohner; 1807 waren es in Barmen dann 14.304 und in Elberfeld

12.666. Bis 1821 stiegen die Einwohnerzahlen von Barmen auf 19.566 und in Elberfeld sogar auf 22.977 an. Die beiden Städte, die wegen ihres engen räumlichen Zusammenhanges schon damals praktisch eine Doppelstadt bildeten, stellten damit nach Köln die zweitgrößte Ansiedlung in der Rheinprovinz dar.

Nur allein um den durchschnittlichen Tagesbedarf an Kohle für die Städte Elberfeld und Barmen zu decken, waren in der Zeit um 1820 ständig mindestens 133 Fuhrwerke unterwegs, die die Strecke von der mittleren Ruhr ins Wuppertal in etwa 5 – 6 Stunden bewältigten. Nicht besser sah es bei der Versorgung mit Roheisen und Eisenhalbfabrikaten aus dem Sieg- und Dillgebiet aus. Hier kamen erschwerend noch die größeren Entfernungen (bis zu 90 Kilometer) und die steigungsreichen Straßen hinzu. Für die Versorgung mit Textilrohstoffen schließlich waren die zentralen Umschlagpunkte zum einen der Düsseldorfer Rheinhafen mit einer verhältnismäßig gut ausgebauten Straßenverbindung ins Wuppertal sowie zum anderen Minden, über das die Waren aus Nord- und Mitteleuropa in Richtung Westen transportiert werden mußten. Die Beförderungszeiten von Düsseldorf nach Elberfeld betru-

gen rund 6 Stunden, von Minden nach Elberfeld 6 Tage. Diese beschwerlichen Transporte verteuerten natürlich die Rohstoffversorgung erheblich. Hinzu kam, daß die Niederlande – entgegen der Beschlüsse des Wiener Kongresses – darüberhinaus auch noch beträchtliche Zölle für die auf dem Rhein transportierten Güter erhoben.

Abhilfe tat also dringend Not, wollte man die aufblühende Wirtschaft im bergisch-märkischen Raum nicht gefährden. Die Frage war nur: Wie sollte man das Problem lösen? Dem Ausbau der vorhandenen Verkehrswege waren durch die ungünstige Geländebeschaffenheit des Wuppertales recht enge Grenzen gesetzt. Nicht die geographische Lage – denn die war durchaus gut – sondern vielmehr die topographischen Verhältnisse waren es, die eine Anbindung des Wuppertales und der Region an den nahegelegenen Rhein im Westen als große Verkehrsader in Nord-Süd-Richtung, die Kohlenzechen der Ruhr im Norden sowie den Erzgruben und Eisenhütten des Siegerlandes im Südosten als wichtige Rohstofflieferanten so sehr erschwerten.



H e r m a n n.

~~~~~

**3 e i t s c h r i f t**

von und für

**W e s t p h a l e n,**

oder

die Lande zwischen Weser und Maas.

---

26<sup>tes</sup> Stück. — Schwelm, 30. März 1825.

---

**Eisenbahnen. (Railroads.)**

Durch die rasche und wohlfeile Fortschaffung der Güter wird der Wohlstand eines Landes bedeutend vermehrt, welches Kanäle, schiffbare Ströme und gute Landstraßen hinlänglich bewähren. Der Staat sollte aus diesem Grunde die Weggelder nicht als eine Finanzquelle betrachten, sondern nur die Kosten einer vorzüglichen Unterhaltung erheben. Größere Vortheile wie die bisherigen Mittel, kleinen Eisenbahnen zu bieten. In England sind bereits zu diesem Behufe über 150 Millionen Preuß. Thaler gezeichnet, ein Beweis, daß die Unternehmungen die öffentliche Meinung in einem hohen Grade für sich haben. Auch in Deutschland fängt man an über dergleichen Dinge wenigstens zu reden, und folgende Bemerkungen liefern vielleicht einige Beiträge dazu.

Meine Absicht ist nicht in die Einzelheiten der Sache einzugehen, vorläufig genügen wohl einige allgemeine Umrisse. Die westliche Eisenbahn von London nach Falmouth, wird eine Länge von 400 engl. Meilen erhalten. Von Manchester nach Liverpool ist eine neue Eisenbahn von 32 engl. Meilen in Vorschlag gebracht, obgleich eine Wasser Verbindung vorhanden. Versuche, welche deßhalb in Killingworth angestellt wurden, ergeben, daß eine Maschine von 8 Pferde Kraft, ein Gewicht von 48 Tonnen, mit einer Geschwindigkeit von 7 Meilen per Stunde auf einer Ebene bewegte. Denken wir uns nun eine solche Fläche von Elberfeld nach Düsseldorf, so würden 1000 Centner in 2 1/2 Stunde von einem Orte zum andern geschafft werden, mit einem Kohlen-Aufwande von 5 Scheffel für die Reise.

## Friedrich Harkort plädiert für die Eisenbahn

Bei der geschilderten Sachlage war es nicht verwunderlich, daß im bergisch-märkischen Raum schon früh Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse angestellt wurden. Am 30. März 1825, noch vor der Eröffnung der Eisenbahnstrecke von Stockton nach Darlington in England, veröffentlichte der bekannte märkische Industrielle Friedrich Harkort in der Schwelmer Zeitschrift "Hermann" einen Aufsatz unter der Überschrift "Eisenbahnen (railroads)", in dem er zum Bau von Eisenbahnen vom bergisch-märkischen

Gebiet nach Düsseldorf, zur Ruhr und zu den deutschen Nordseehäfen aufrief. Harkort, der die englischen Eisenbahnpläne studiert hatte und sie auf die Transportverhältnisse seines Heimatgebietes übertrug, schrieb unter anderem: "... auf einer solchen Fläche würden von Elberfeld nach Düsseldorf 1000 Zentner in zweieinhalb Stunden von einem Ort zum anderen geschafft werden, mit einem Kohlenaufwande von 5 Scheffel für die Reise. Eine Maschine von 8 Pferde Kraft würde innerhalb drei Stunden 1000 Scheffel Kohle von

Steele nach dem Rheine schaffen ... Die Eisenbahnen werden manche Revolutionen in der Handelswelt hervorbringen. Man verbinde Elberfeld, Köln und Duisburg mit Bremen oder Emden und Hollands Zölle sind nicht mehr ... Wie glänzend würden die Gewerbe von Rheinland-Westfalen bei einer solchen Verbindung mit dem Meere sich gestalten!" Sein Aufruf schließt mit den pathetischen Worten: "Möge auch im Vaterlande bald die Zeit kommen, wo der Triumphwagen des Gewerbefleißes mit rauchenden Kolos-

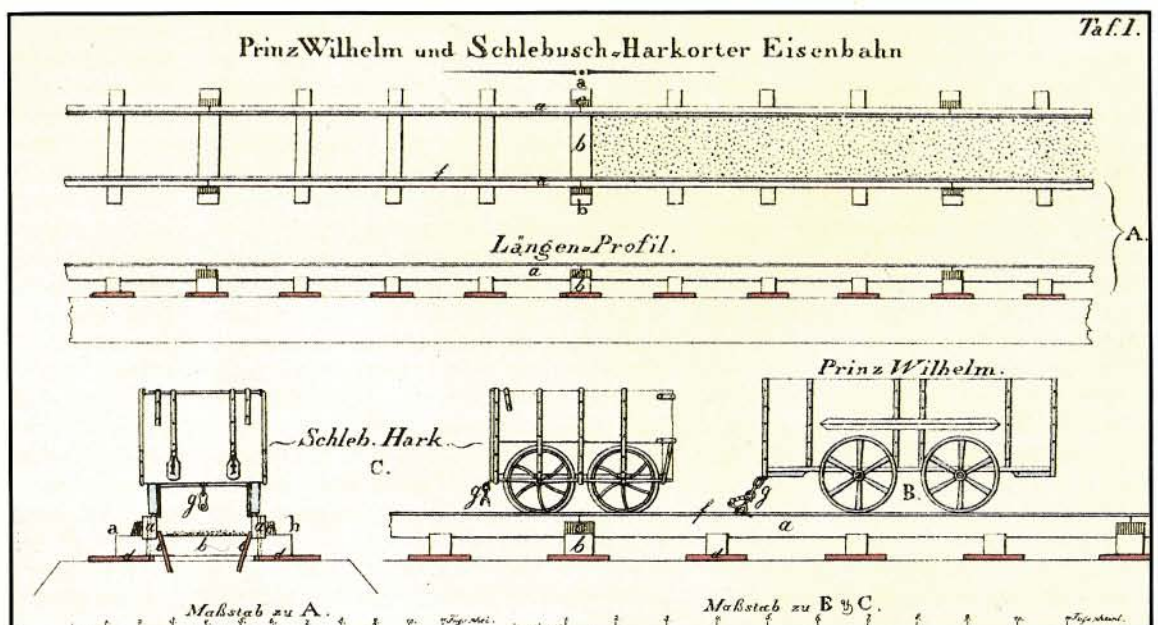
**Bild 4:** Friedrich Harkort, 1793 – 1880, Vorkämpfer für die Eisenbahn im Rheinland und in Westfalen.

Stadtmuseum Hagen

**Bild 5:** Titelseite der Zeitschrift "Hermann" vom 30. März 1825 mit dem Aufsatz "Eisenbahnen (Railroads)" von Friedrich Harkort.

Museum Haus Martfeld, Schwelm

**Bild 6:** Gleis und Wagen der mit Pferden betriebenen Prinz-Wilhelm- und Schlebusch-Harkorter Eisenbahn aus Friedrich Harkorts Schrift "Die Eisenbahn von Minden nach Cöln" von 1833. Stadthochschule Hagen





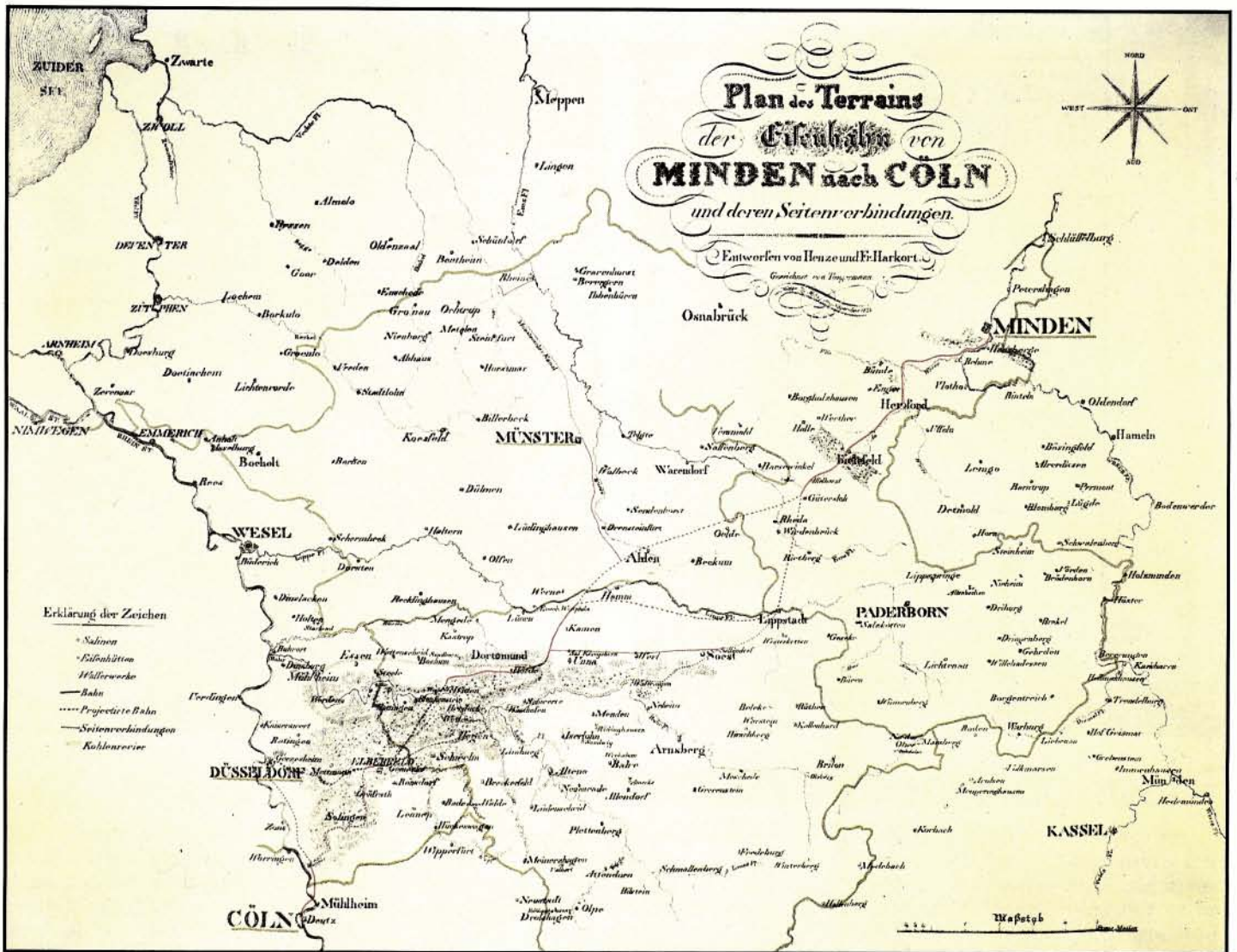


Bild 7: "Plan des Terrains der Eisenbahn von Minden nach Cöln und deren Seitenverbindungen", entworfen von Henze und Fr. Harkort 1833. Stadtarchiv Hagen

sen bespannt ist und dem Gemeinsinn die Wege bahnet!"  
 Wengleich Harkort in diesem Aufsatz bereits weitreichende Eisenbahnverbindungen erwähnte, so lagen seine Interessen doch vorrangig in der Verbesserung der lokalen Verkehrsverhältnisse des bergisch-märkischen Gebietes, insbesondere der Verbesserung der Kohlenversorgung. Er beließ es nicht allein bei theoretischen Überlegungen, sondern baute 1826 in seiner Fabrik in Wetter/Ruhr eine Probefahrbahn nach dem Prinzip des englischen Ingenieurs Palmer, eine Art Schwebebahn, deren Loren von Pferden gezogen wurden. Diese stellte er noch im gleichen Jahr im Garten der Elberfelder Museumsgesellschaft auf, um seinem Plan, eine solche Bahn von Hinsbeck/Ruhr durch das Deilbachtal über Horath und Uellendahl nach Elberfeld anzulegen, Nachdruck zu verleihen. Am 9. September 1826 trat im Elberfelder Rathaus ein Komitee unter dem Vorsitz von Landrat Graf v. Seyßel zusammen, um über das Projekt zu beraten. Nachdem die Nützlichkeit einer derartigen Anlage anerkannt worden war, wurde der Markscheider Böhner mit der Aufnahme eines "Nivellements

der projectierten Linie" beauftragt, wofür das Komitee unter der Führung von Oberbürgermeister Brüning durch freiwillige Zeichnung die erforderlichen Mittel zur Deckung der Kosten aufbrachte. Kaum war das Projekt bekanntgemacht, regten sich sogleich Kritik und Widerspruch. Noch im gleichen Jahr veröffentlichte der Soester Mathematikprofessor Kaspar N. Egen eine kritische Analyse des Projektes und stellte ihm eigene Berechnungen und den Vorschlag gegenüber, die Kohlenbahn als zweischienige Eisenbahn nach Stephenson'schen Konstruktionsprinzipien zu errichten. Weit schwerer wogen allerdings die Einwände der Kohlenfuhrleute und der Besitzer der nicht an die Bahn angeschlossenen Kohlengruben gegen das Projekt. Mit einer Eingabe an das preussische Innenministerium erreichten sie zwar nicht das Verbot, aber doch zumindest die vorläufige Einstellung der Pläne. Theorie blieben zunächst auch die im Jahre 1828 aufgegriffenen Projekte einer Eisenbahn von der Ruhr an die Wupper sowie der sog. "Deilbachtalbahn". 1829 wurde dann auf Bemühen der Ruhranlieger von Witten aus die schmalspurige "Muten-

talbahn" als Teilstrecke einer geplanten Verbindung Witten – Barmen/Elberfeld gebaut. Diese ca. 6 km lange Pferdebahn führte bis an die bestehende Hauptstraße Witten – Elberfeld. Ebenfalls 1829 entstand die von Harkort initiierte Schlebusch-Harkorter Bahn, eine 7 km lange zweischienige Schmalspurbahn mit Pferdebetrieb von der Zeche "Trappe" bei Schlebusch, nördlich von Silschede, nach Harkorten bei Haspe.  
 Im gleichen Jahr wurde in Elberfeld eine Aktiengesellschaft gegründet, die das Projekt der "Deilbachtalbahn" vorantrieb. Die Bauausführung nach dem Vorbild der Schlebusch-Harkorter Bahn erfolgte in zwei Abschnitten von August bis September 1830 und von März bis Juni 1831. Die 7,3 km lange pferdebetriebene Schmalspurbahn verlief von der Ruhr südlich Steele an mehreren Zechen vorbei durch das Deilbachtal bis Nierenhof bei Langenberg, wo sie an die Straße nach Elberfeld anschloß. Anlässlich eines Besuches im September 1831 gab Prinz Wilhelm von Preußen die Erlaubnis, der Bahn den Namen "Prinz-Wilhelm-Bahn" zu verleihen.



# Der Wettlauf um die "Rhein-Weser-Eisenbahn"

Auch die Anregung Harkorts für eine Eisenbahn vom Rhein zur Nordsee hatte in der Zwischenzeit bei einigen vorausschauenden Persönlichkeiten ein offenes Ohr gefunden. Anfang 1828 hatte der Geheime Finanzrat und Provinzialsteuereinspektor Krüger aus Münster mit dem Regierungsrat Koppe aus Minden das Projekt einer Bahnverbindung vom Rhein zur Weser erarbeitet. Krüger legte den Plan, der eine Eisenbahn von Rehme (bei Minden) über Lippstadt, Lünen, Witten, Hagen, Barmen, Elberfeld und weiter durch das untere Wuppertal nach Köln vorsah, im Mai 1828 seinem Vorgesetzten, dem preußischen Finanzminister v. Motz vor. Der Finanzminister befürwortete gegenüber König Friedrich Wilhelm III. die Förderung dieser Bestrebungen, schlug allerdings eine Eisenbahn von Minden nach Lippstadt vor, um so eine preisgünstige Verbindung zwischen den Wasserstraßen Weser und Lippe zu erreichen.

Auf Betreiben Harkorts, der inzwischen selbst zum Abgeordneten gewählt worden war, befaßte sich der Dritte Westfälische Landtag vom Dezember 1830 bis Januar 1831 ausführlich mit dem Projekt einer Eisenbahnlinie von Lippstadt bis Minden, allerdings auch schon unter der Perspektive einer späteren Verlängerung bis zum Rhein. Die Petition des Landtages an den König vom 17. Januar 1831 sah u.a. die Ausführung der Eisenbahn auf Staatskosten vor, zumindest jedoch eine angemessene staatliche Beteiligung an einer zu gründenden Aktiengesellschaft sowie die Gewährung eines zinslosen Darlehens in Höhe der Hälfte der Baukosten.

Die Antwort der preußischen Regierung auf diesen Antrag war negativ. Der Landtagsabschied vom 22. Juli 1832 lehnte einen Bau der Eisenbahn auf Staatskosten grundsätzlich ab. Es wurde lediglich staatliche Unterstützung für die erforderliche Planung und die Vermessung zugesichert. Weitere Beihilfe wurde durch Übernahme von Aktien in Aussicht gestellt, wenn eine Aktiengesellschaft die Bauarbeiten auf Privatkosten ausführen ließe.

Trotz dieser ungünstigen Antwort gingen die Bemühungen weiter. In Minden bildete sich ein "Comité zur Eisenbahnanlage zwischen Rhein und Weser", das den Bau einer Eisenbahn von Minden über Bielefeld, Gütersloh, Hamm, Witten und Elberfeld nach Köln anstrebte. Auch in Elberfeld trat ein provisorisches Komitee zusammen. Hier waren es vor allem der Elberfelder Oberbürgermeister Brüning, der Barmer Bürgermeister Wilckhaus und Professor Egen, die sich für das Projekt stark machten. Am 12. März 1833 trat die erste Generalversammlung des gemeinsamen Komitees von Elberfeld und Barmen im Elberfelder Rathaus zusammen. Von Bar-

mer Seite hatte man angeregt, nicht Köln, sondern Düsseldorf zum Endpunkt der Eisenbahn zu machen. Darüberhinaus wurden auch Alternativen erörtert, für den Fall, daß Schwierigkeiten bei der Finanzierung des Gesamtprojekts auftreten würden. So vermerkt das Protokoll der Generalversammlung u.a., daß "eigentlich die Bahn von den Kohlenrevieren nach dem Wuppertal und von hier nach Düsseldorf ein so überwiegendes Interesse für unser Tal darböte, daß selbst für den Fall, daß sich der Ausführung der Bahn von Minden nach dem Rhein nicht zu beseitigende Schwierigkeiten entgegenstellen sollten, dennoch immer die hier oben bezeichneten einzelnen Strecken wohl eine ganz besondere Teilnahme und durch dieselbe auch die Mittel zur Ausführung in unserem Tale und in Düsseldorf finden würden."

Zur Förderung der sog. "Rhein-Weser-Eisenbahn" veröffentlichte Harkort im März 1833 in Hagen eine Schrift "Die Eisenbahn von Minden nach Cöln" zur Erläuterung eines "Plans des Terrains", den er 1832 zusammen mit dem Wasserbaumeister Henze entworfen hatte. Zur gleichen Zeit legte auch Professor Egen in Elberfeld eine ausführliche Ausarbeitung zur Rhein-Weser-Eisenbahn vor.

In der Folgezeit entfalteten die örtlichen Komitees entlang der geplanten Linie eine rege Tätigkeit, obwohl die Finanzierung des Projektes keineswegs abzusehen war und die preußische Regierung nach dem Tode des Finanzministers v. Motz im Jahre 1830 dem Plan skeptisch gegenüberstand. So veranlaßte das Komitee von Elberfeld und Barmen die Vermessung der Teilstrecke Vohwinkel – Gevelsberg, die Teilstrecke Gevelsberg – Lippstadt wurde auf Kosten westfälischer Gruppen vermessen. Im April 1833 trat in Düsseldorf ein Komitee zusammen, das sich für eine Verbindung von Düsseldorf nach Elberfeld einsetzte, entweder als Teil der Rhein-Weser-Eisenbahn oder als Anschlußbahn an eine Strecke Köln – Minden. Der preußische Innenminister v. Schuckmann beantwortete den Antrag der Düsseldorfer Handelskammer auf Befürwortung des Planes: "Die Anlage einer Eisenbahn zwischen Düsseldorf und Elberfeld wird das Ministerium, die Nützlichkeit des Unternehmens anerkennend, zu befördern bemüht sein, wogegen ihm das Project einer solchen Anlage zwischen Minden und Cöln weder zweckmäßig noch ausführbar erscheint." Ungeachtet der wenig ermutigenden Aussichten brachte Harkort im Vierten Westfälischen Landtag vom 10. November bis 30. Dezember 1833 erneut den Antrag zum Bau einer Eisenbahn vom Rhein zur Weser ein. Mit Rücksicht auf eine zwischenzeitlich konzessionierte Linie von Amsterdam nach Köln wurde nunmehr Düsseldorf als



**Bild 8:** Professor Peter Kaspar Egen, 1793 – 1849, Förderer der Eisenbahnbestrebungen im Bergischen Land.

**Aus:** Deutsche Verkehrsgeschichte, Band I/1-2, 1935.

Endpunkt sowie eine staatliche Zinsgarantie von 4 % für die Aktionäre vorgeschlagen. Im Landtagsabschied vom 30. Dezember 1834 äußerte sich der König zwar grundsätzlich positiv zu dem Plan, sagte aber lediglich die Prüfung zu. Eine finanzielle Unterstützung oder eine Zinsgarantie durch den Staat stellte er nicht in Aussicht. Da ernsthafte Zweifel bestanden, daß das Anlagekapital durch Aktienzeichnung aufzubringen sei, kündigte im Juni 1835 die Elberfelder Abteilung nach Absprache mit dem Düsseldorfer Komitee die Mitgliedschaft im Rhein-Weser-Eisenbahnkomitee. 43 Elberfelder Interessenten gründeten unter dem Vorsitz des Handelskammerpräsidenten Feldmann-Simons ein neues Komitee, dem unter anderen auch Professor Egen und der Elberfelder Bankier und spätere preußische Handelsminister August von der Heydt angehörten, um zusammen mit dem Düsseldorfer Komitee die Abschnitte von Düsseldorf nach Elberfeld und von Elberfeld nach Witten als "Sektion der Rhein-Weser-Bahn" zu bauen. Bereits Ende Juli 1835 waren in Düsseldorf alle Aktien für das Anlagekapital der Strecke Düsseldorf – Elberfeld gezeichnet, im Oktober desselben Jahres wurde die "Düsseldorfer-Elberfelder Eisenbahngesellschaft" gegründet. Etwas länger dauerte die Aktienzeichnung für die Strecke Elberfeld – Witten, doch im Frühjahr 1836 war auch diese abgeschlossen. Mit einer Allgemeinen Kabinettsorder wurde im April 1836 die Konzessionierung in Aussicht gestellt, sofern das Mindener Komitee eine dreimonatige Aktienzeichnungsfrist für das Gesamtprojekt nicht einhalten könne. Voller Tatkraft trat daraufhin am 29./30. Juli 1836 die "Elberfeld-Wittener Eisenbahngesellschaft" zu ihrer konstituierenden Sitzung zusammen. Als sich jedoch unerwartet am 28./29. September 1836 in Minden die "Rhein-Weser-Eisenbahn-Aktiengesellschaft" konstituierte, erloschen gemäß Kabinettsorder die Zusagen an die Elberfelder Gesellschaft.



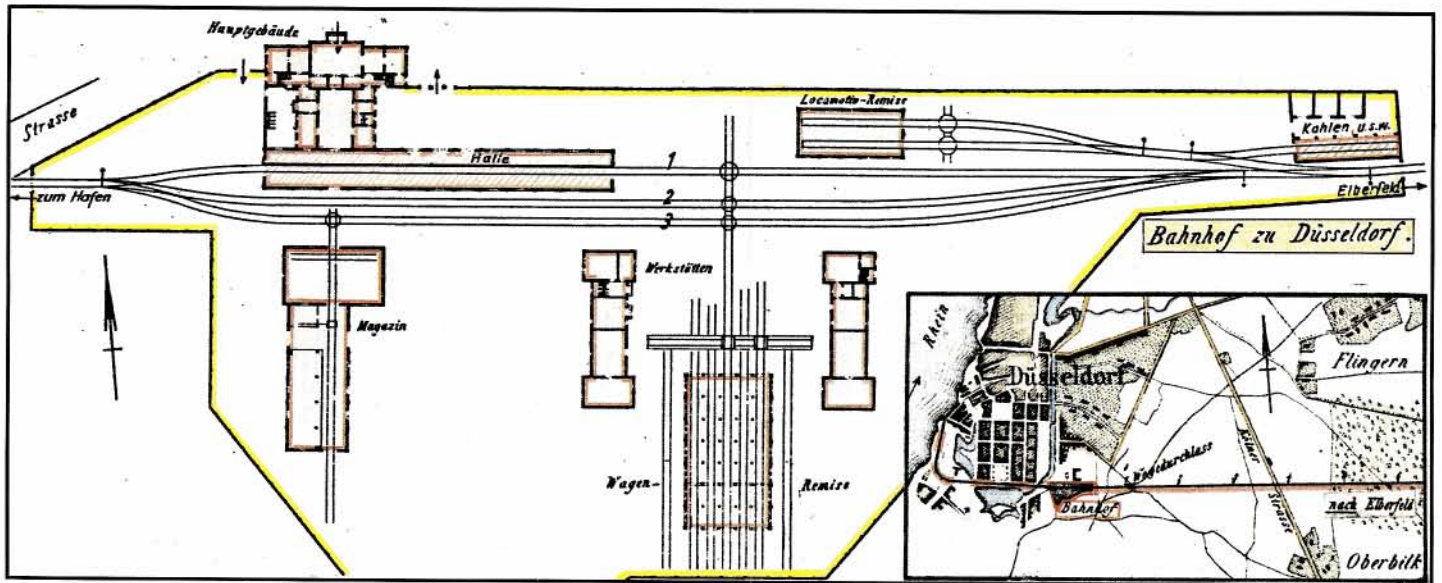


Bild 9: "Situationsplan 1840" des Bahnhofs Düsseldorf der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn. Nach: Allgemeine Bauzeitung, Wien 1843.

Sammlung Perillieux

## Die Düsseldorfer-Elberfelder Eisenbahn

Die Tatsache, daß sich die Rhein-Weser-Eisenbahn-Aktiengesellschaft für eine Linienführung von Elberfeld durch das untere Tal der Wupper nach Köln entschied, war für die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-

gesellschaft Anlaß, sich endgültig von dem großen Rhein-Weser-Projekt zu lösen und erneut eine Konzession für die Linie Düsseldorf – Elberfeld zu beantragen. Diese wurde ihr am 29. Januar 1837 vorläufig

und am 23. September 1837 endgültig erteilt.

Bei der Bauplanung ergab sich aufgrund der von überaus schwierigen Geländegegebenheiten geprägten Linienführung bald ein schwerwiegendes Problem, mit dessen Bewältigung man sich mangels zweckdienlicher Erfahrungen schwertat: Zwischen Düsseldorf und dem nur rund 27 km entfernten, aber fast 120 m höher liegenden Elberfeld erstreckt sich an den Ausläufern des Bergischen Landes ein Höhenrücken, dessen niedrigster Punkt an der Wasserscheide zwischen Rhein und Wupper bei Vohwinkel rund 150 m höher als Düsseldorf liegt. Dieses natürliche Hindernis mußte überwunden werden; ein Umgehen war nicht möglich, denn eine denkbare Linie von Düsseldorf rheinaufwärts bis zur Wuppermündung bei Rheindorf und weiter durch das enge und stark gekrümmte Tal der Wupper wäre ein zu großer und teurer Umweg geworden. Nachdem die erste Generalversammlung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahngesellschaft Ende Oktober 1835 sich auf die Linienführung nicht festlegen konnte, erstellte der Verwaltungsrat zum 18. April 1837 eine ausführliche Denkschrift. Sie enthielt u.a. den vom kgl. Bauconducteur Pickel erstellten "Plan der projectierten Eisenbahn zwischen Düsseldorf und Elberfeld", der drei Auswahlvarianten beinhaltete, sowie ein gewichtiges Gutachten des Engländers Robert Stephenson. Stephenson jun. sprach sich darin für Pickels "gerade Linie" aus, die im

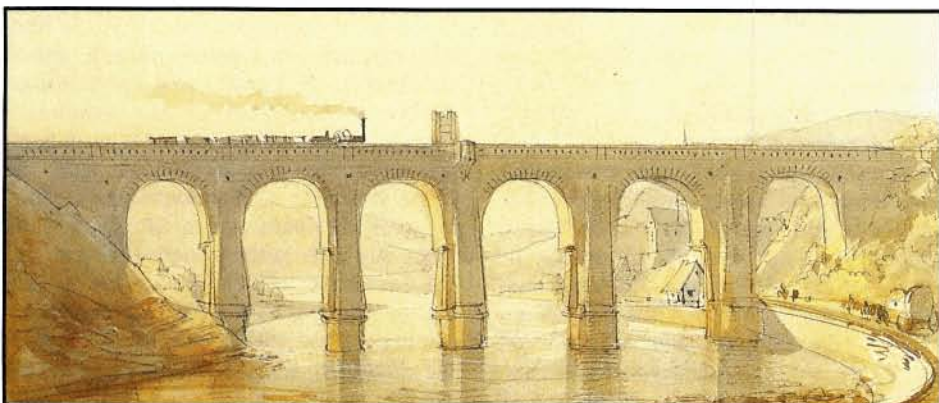


Bild 10: Alte Darstellung des Bahnhofs Düsseldorf der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn (im Bild links). Rechts der Bahnhof der Köln-Mindener Eisenbahn. Stadtarchiv Düsseldorf

Bild 11: "Viadukt bei Vohwinkel 1854" (Sonnborner Brücke), colorierter Stich von C. Scheuren. Stadtmuseum Düsseldorf



Abschnitt Gerresheim – Vohwinkel – Steinbeck noch heute in Betrieb ist. Sie erforderte zur Überwindung der 1:30 "geneigten Ebene" zwischen Erkrath und Hochdahl einen Seilzugbetrieb mit "stehender" Dampfmaschine in Hochdahl. Eine zweite Maschine, die Pickel von Vohwinkel bis ins Tal der Wupper bei Sonnborn eingeplant hatte, hielt Stephenson für überflüssig und schlug stattdessen eine flachere Längsneigung vor, die allerdings einen kurzen Tunnel und einen Viadukt notwendig machte.

Für die Bauausführung des für die damalige Zeit ungewöhnlich schwierigen Vorhabens wurde der 33jährige Baumeister Eduard Wiebe verpflichtet, den der spätere preußische Staatsminister Beuth der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahngesellschaft als leitenden Ingenieur empfohlen hatte.

Der Bau begann von Düsseldorf aus am 9. April 1838 und schritt so zügig voran, daß schon am 15. November eine Probefahrt mit geladenen Gästen stattfinden konnte. Am 20. Dezember wurde die Teilstrecke Düsseldorf – Gerresheim – Erkrath mit einer festlichen Eröffnungsfahrt als erste westdeutsche Eisenbahn in Betrieb genommen. Das Allgemeine Organ für Handel und Gewerbe von 1838 beschreibt dieses Ereignis: "...Der festlich geschmückte Wagenzug mit 250 Personen, die Locomotiven "Rhein" und "Wupper" an der Spitze, durchrollte die 9/8 Meilen hinwärts in 15, zurück in 13 Minuten, worauf der für die ganze Gegend wichtige Tag durch ein frohes, passendes Fest gefeiert ward."

**Bild 12:** Zeitgenössische Darstellung des Endbahnhofes Steinbeck (Elberfeld) der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn.

Sammlung Perillieux

**Bild 13:** Seilzugbetrieb zwischen Erkrath und Hochdahl um 1905. Personenzug mit preuß. P 4 auf der Fahrt nach Elberfeld.

Sammlung Kircher

**Bild 14:** Längenschnitt der Düsseldorf-Elberfelder Bahn. Nach Reusse "Die deutschen Eisenbahnen ... 1844".

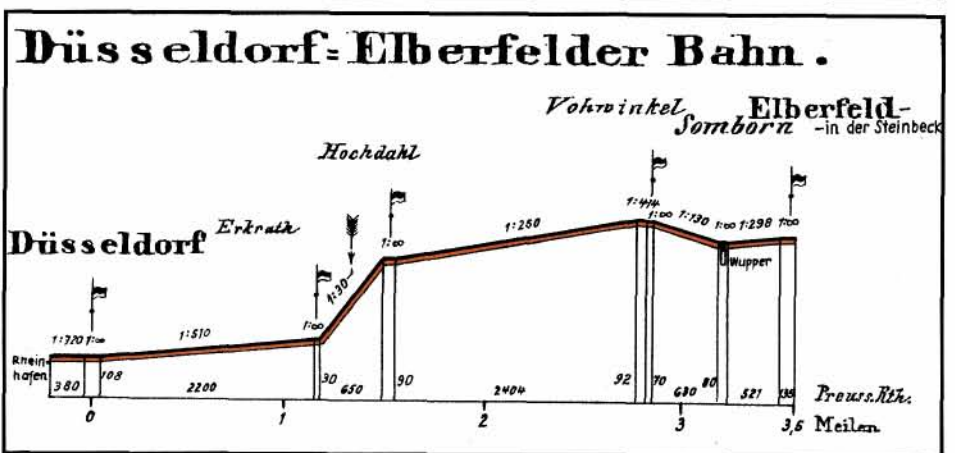
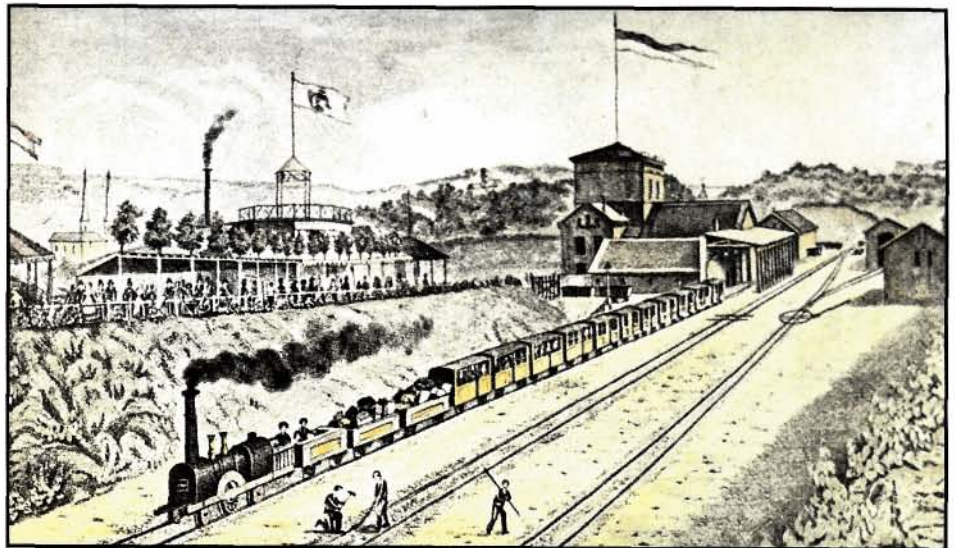
Sammlung Perillieux

**Bild 15:** Einladung an die Aktionäre zur Eröffnungsfahrt von Düsseldorf nach Erkrath am 20. Dez. 1838. Aus: Elberfelder Zeitung 1838.

Sammlung Perillieux

**Bild 16:** Eduard Wiebe, 1804 – 1892, bedeutender Eisenbahn- und Wasserbauingenieur, leitete den Bau der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn.

Aus: Deutsche Verkehrsgeschichte, Band I/1-2, 1935.



### Düsseldorf-Elberfelder-Eisenbahn.

Die verehrlichen Actionaire werden hierdurch zur ersten Befahrung der Section zwischen Düsseldorf und Erkrath, am Donnerstag den 20. ds. Morgens 10 Uhr, ergebenst eingeladen.

Es wird gebeten, die zu diesem Zweck empfangenen Einladungskarten beim Eingang zum Bahnhofs gegen Fahrbillets umzutauschen.

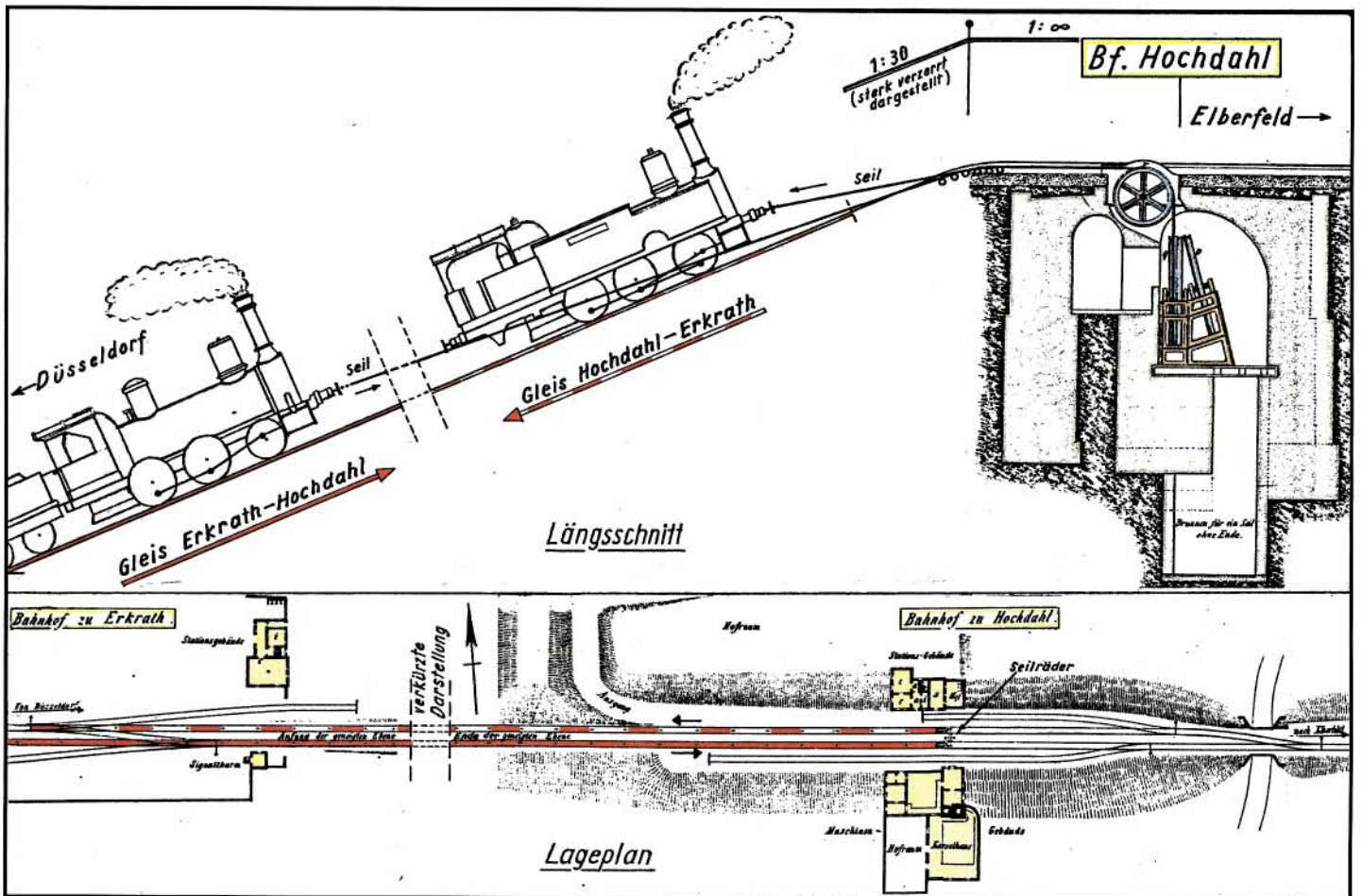
Zugleich wird bemerkt, daß an den darauf folgenden Tagen die Bahn dem Publikum eröffnet und Tag und Stunde der Fahrten noch näher werden bekannt gemacht werden.

Düsseldorf, den 13. Dezember 1838.

Die Direction der Düsseldorf-Elberfelder-Eisenbahn.  
Duest. Diege.







**Bild 17:** Aufziehen eines Zuges durch eine abwärtsfahrende Lok mittels eines Seiles. Diese Betriebsweise wurde unverändert bis 1926 angewandt. Nach: Allgemeine Bauzeitung, Wien 1843.

Anfangs verkehrten die Züge noch nicht täglich. Der Fahrplan vom Juni 1839 weist an vier Wochentagen jeweils fünf Zugpaare zwischen Düsseldorf und Erkrath aus. Als erste Lokomotiven versahen die "Rhein" und die "Wupper", zwei 1 A 1-Maschinen von der Firma Cockerill in Seraing

(Belgien), den Dienst auf dieser Strecke. Ausgangspunkt war der am südlichen Ende von Düsseldorf gelegene Bahnhof nahe beim Schnittpunkt der heutigen Graf-Adolf-Straße mit der Königsallee. Von hier aus verlief die eingleisige, flachgeneigte Strecke von 8,3 km Länge nahezu geradlinig

ostwärts über das etwa 6 km entfernte Geresheim bis nach Erkrath, dem vorläufigen Endpunkt.

Der Weiterbau in Richtung Elberfeld ging wegen der nun beginnenden Geländeschwierigkeiten und der damit verbundenen Erd- und Kunstbauten wesentlich lang-

**Bild 18:** Querschnitt durch das Maschinenhaus mit den beiden ortsfesten Dampfmaschinen in Hochdahl (Nr. 1 = Gleis Erkrath – Hochdahl; Nr. 2 = Gleis Hochdahl – Erkrath). Nach: Allgemeine Bauzeitung, Wien 1843.

