



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Düsseldorf und seine Bauten

Architekten- und Ingenieur-Verein <Düsseldorf>

Düsseldorf, 1904

5. Die Staatseisenbahn-Anlagen. Von W. Platt, Regierungs- und Baurat

[urn:nbn:de:hbz:466:1-51126](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-51126)

5. Die Staatseisenbahn - Anlagen. *)

Sei mir gegrüsst, du Dorf an der Düssel,
Nun herrliche Stadt am köstlichen Rhein!



Diese Worte, geschrieben vor Eröffnung der Düsseldorfer Ausstellung, die so vorzüglich verlief, dass sie ein unvergängliches Ruhmesblatt in der Geschichte der Stadt Düsseldorf bildet, haben in den verflossenen zwei Jahren nicht an Bedeutung verloren.

Ja! einst Fischerdorf, dann vor über 600 Jahren Stadt, heut neben der längst bekannten Kunststätte ein Brennpunkt der Industrie, von Handel und Verkehr, welch' stolzer Werdegang! und zum grössten Teile dem alles belebenden Einflusse des rollenden Flügelrads zu danken!

Vor der Eisenbahnzeit gab es auch in Düsseldorf wie anderwärts fast gar keine Industrie, hatten Handel und Verkehr geringe Bedeutung, fanden sich doch in der Nähe der Stadt weder Kohlen noch Eisenerze. Wie sollte da die Industrie gedeihen, zumal die Beförderung auf dem Wasserwege langwierig, unzuverlässig und deshalb teuer war, weil sowohl Gelände für Fabriken als Umschlagstellen am Rheine fehlten.

Als nun die später mit der Bergisch-Märkischen Bahn vereinigte Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft gegründet wurde, da legte man — bezeichnend für die damalige Stellung Düsseldorfs — den Sitz der Gesellschaft nach Elberfeld, denn dort im bergischen Lande blühte die Gewebeiindustrie derartig, dass jede der Schwesterstädte Elberfeld und Barmen damals erheblich mehr Einwohner zählte als Düsseldorf. Allein diesem Umstande ist es zuzuschreiben, dass Düsseldorf keine Eisenbahndirektion erhalten hat.

Der 1841 eröffneten Linie nach Elberfeld folgten bald die anderen, nämlich 1845 nach Deutz, 1846 nach Duisburg, 1870 nach Neuss, 1872 nach Kettwig-Kupferdreh, 1874 nach Troisdorf und Speldorf, 1876 nach Rath rheinisch und 1879 nach Mettmann-Hoerde. Während dieser Zeit siedelten sich rings um die Kunst- und Gartenstadt herum so viele blühende Zweige der Eisenindustrie an, dass kaum einer unvertreten blieb. Da sich indessen die erwähnten Eisenbahnlinien in der Hand von drei Privatgesellschaften befanden, die sich natürlich gegenseitig den Rang streitig zu machen suchten und deshalb garnicht daran dachten, ihre Netze in enge Schienenverbindung miteinander zu bringen, so genügten in jener Zeit die Eisenbahnverhältnisse in Düsseldorf wie an vielen anderen Orten längst nicht den Ansprüchen, die Handel und Industrie an sie stellten.

Es bestanden bis zur Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Düsseldorf drei Bahnhöfe, zwischen denen nur der Übergang einzelner Wagen möglich

*) Mit Benutzung des Zentralblatts der Bauverwaltung, Jahrg. 1888 S. 434 und S. 541; und der Zeitschrift für Bauwesen, Jahrg. 1894.

war. Im Süden an der Friedrichstrasse lag der 1845 erbaute Cöln-Mindener Kopfbahnhof, dicht dabei der 1838 eröffnete Düsseldorf-Elberfelder, später Bergisch-Märkische Bahnhof, anfangs auch Kopfbahnhof, dann bei Errichtung der Rheinbrücke 1869 bis 1870 zum Durchgangsbahnhof umgebaut und erst 1876 mit dem wohlbekannten schönen Empfangsgebäude am südlichen Ende der Königsallee geschmückt, das Abbildung 748 im Zustande des eben beginnenden Abbruchs im Jahre 1893 darstellt. Im Norden lag der 1874 in Benutzung genommene Rheinische Bahnhof Wehrhahn, an dem später auch einzelne Cöln-Mindener Züge hielten.

Die Entfernungen zwischen den drei Bahnhöfen waren folgende: vom Bergisch-Märkischen bis zum Cöln-Mindener Bahnhöfe (gerechnet von Eingangshalle zu Eingangshalle) rund 300 m, desgl. bis zum Rheinischen Bahn-



Abb. 748.

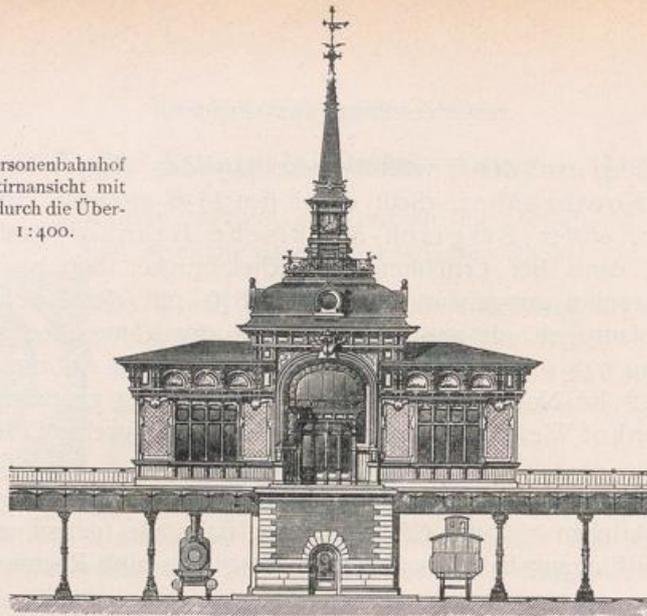
Das ehemalige Bergisch-Märkische Empfangsgebäude.

hofe 2200 m und vom Cöln-Mindener Bahnhöfe bis zum Rheinischen rd. 2500 m. In lebhaftem Wettstreite mit den andern Gesellschaften hatte die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft in Aussicht genommen, unterhalb Düsseldorf den Rhein zu überbrücken und einen Anschluss an ihr linksrheinisches Bahnnetz herzustellen. Schliesslich kaufte sie im Jahre 1875 mit der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zusammen die Grundstücke für einen späteren Hauptbahnhof am Wehrhahn zwischen der Buscherstrasse und Grafenbergerstrasse, dort wo sich jetzt der Güterbahnhof Düsseldorf-Derendorf befindet, an.

So war die Sachlage, als im Jahre 1879 die Cöln-Mindener und ein Jahr später die Rheinische Bahn vom Staate angekauft wurden.

Als bald wurde die Besserung der Bahnhofsverhältnisse in Düsseldorf staatsseitig in die Hand genommen und vom Minister für Handel, Gewerbe

Abb. 749. Personenbahnhof
Derendorf. Stirnansicht mit
Längenschnitt durch die Über-
führung. 1:400.



und öffentliche Arbeiten die Direktion Elberfeld mit der Ausarbeitung der Entwürfe zu einer gründlichen Umgestaltung der gedachten Anlagen beauftragt. Diese stellte in den Jahren 1880 und 1881, nachdem inzwischen auch das Bergisch-Märkische Unternehmen für den Staat erworben war, die allgemeinen Entwürfe für den Umbau fertig, errichtete nach Bereitstellung der Mittel am 1. März 1884 die Bauabteilung in Düsseldorf und begann 1885 mit dem Bau.

Der Umbau bezweckte, unter möglichster Trennung des Güterverkehrs von dem Personenverkehre alle Linien in den Hauptbahnhof einzuführen, den Südbahnhof (Bilk) und den Nordbahnhof (Derendorf) in bequeme Verbindung mit dem Hauptbahnhofs zu bringen, überflüssige Strecken aufzugeben und den Verkehr auf den Vorbahnhöfen zusammenzufassen, sowie den Güterverkehr möglichst auf Derendorf zu verweisen.

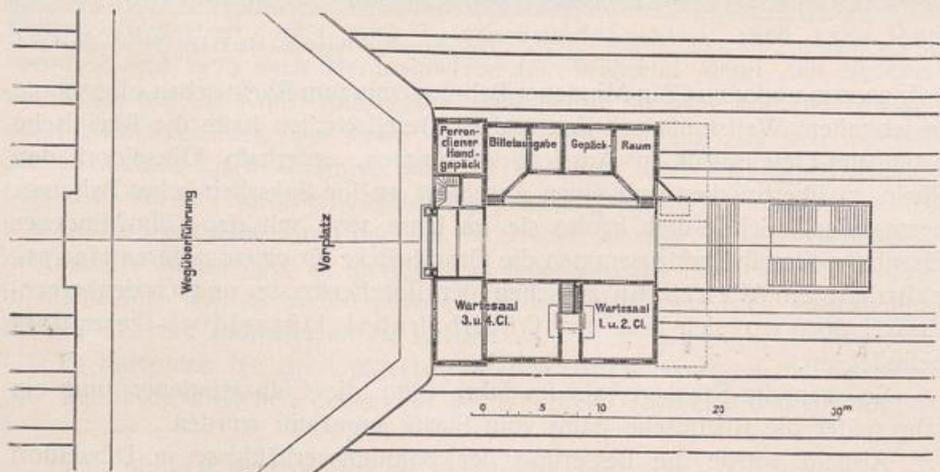
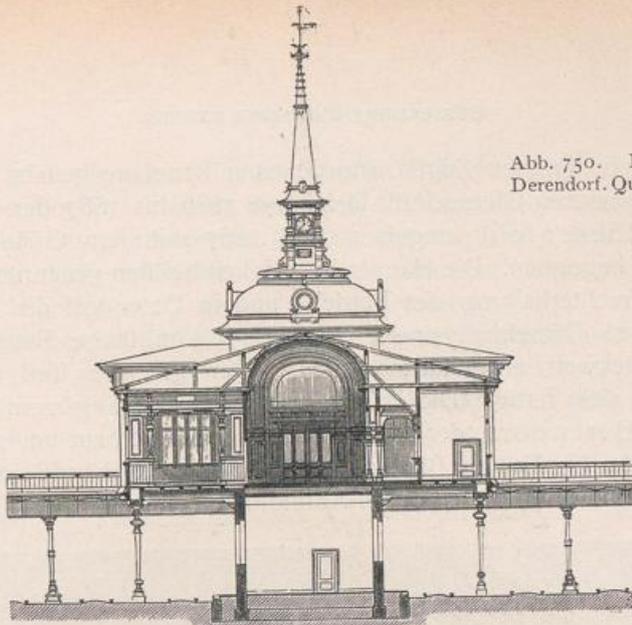


Abb. 751.

Personenbahnhof Derendorf. Oberer Grundriss. 1:625.

Abb. 750. Personenbahnhof
Derendorf. Querschnitt. 1:400.

Demgemäss sind der frühere Rheinische Bahnhof Gerresheim und der ehemalige Bergisch-Märkische Bahnhof Rath aufgehoben, während der Bahnhof Grafenberg nur für den Güterverkehr und die Wagenzstellung nach den daselbst angeschlossenen industriellen Werken bestimmt wurde. Eine Trennung des Güterverkehrs von dem Personenverkehre findet auf den Vorbahnhöfen Gerresheim, Rath und Eller, sowie auf der Blockstation Eller statt. Für den Güterverkehr zwischen Gerresheim und Derendorf dienen zwei besondere Gleise, während die Güterzüge von Cöln an der Blockstation Eller zum Verschubbahnhof Lierenfeld abgelenkt werden. Güterzüge der Strecke Troisdorf-Speldorf, die in Düsseldorf keine Wagen aussetzen oder aufnehmen, fahren unmittelbar von Rath nach Eller und umgekehrt. In Lierenfeld findet eine Trennung der für die benachbarten Anschlusswerke bestimmten Sendungen von den nach Derendorf zu lenkenden statt. Auf Bahnhof Lierenfeld werden nur Wagenladungen, keine Stückgüter abgefertigt.

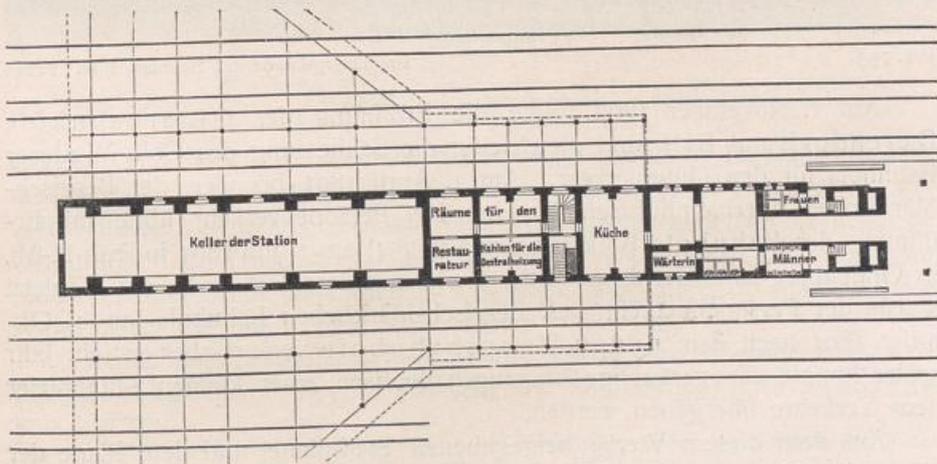


Abb. 752.

Personenbahnhof Derendorf. Unterer Grundriss. 1:650.

Diesem in grossen Zügen angedeuteten Bauplane gemäss wurde nach Legung des zweiten Gleises Rath-Derendorf 1886 bis 1887 der Verschubbahnhof Lierenfeld umgebaut und 1887 mit dem Güterbahnhofe Derendorf begonnen. Die Hauptschwierigkeit bei den genannten Bahnhöfen bot die Aufrechterhaltung des Betriebs und in Derendorf die Überführung der damaligen Düsselthalerstrasse. Dies 176,5 m lange Bauwerk musste natürlich stückweis ausgeführt werden. Der grössere Teil wurde 1888, der kleinere 1889 fertig. Die Brücke bildet den Zugang zum Personenbahnhofe Derendorf, der in einfachen Formen erbaut am 22. Juli 1889 eröffnet wurde. Ein Teil der Brücke und das Empfangsgebäude sind in Ansicht, Querschnitt und Grundrissen durch Abbildung 749, 750, 751 u. 752 dargestellt.

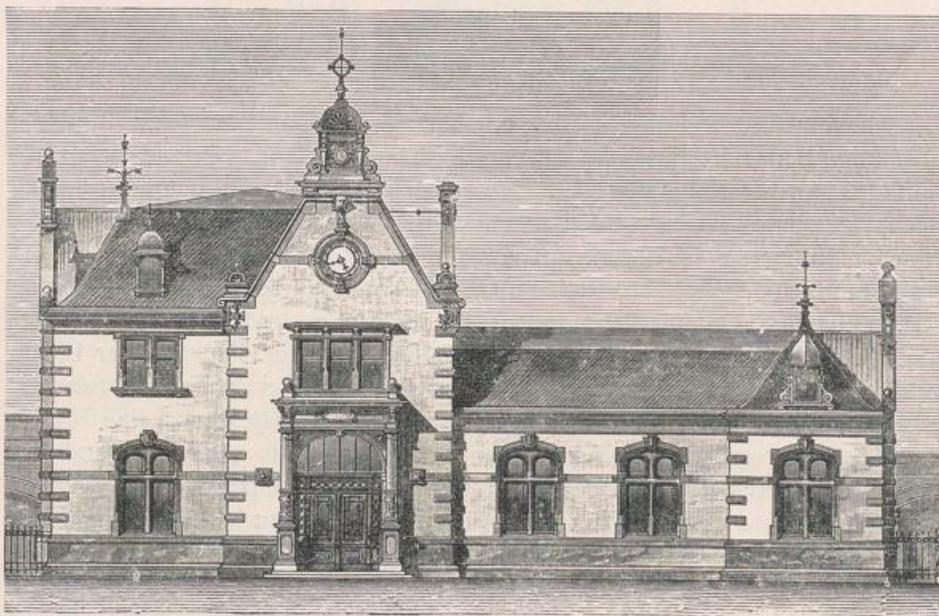


Abb. 753.

Empfangsgebäude auf Bahnhof Bilk. 1:244.

Am 1. November 1890 folgte die Eröffnung der Güterbahnhöfe Derendorf und Bilk und gleichzeitig die Schliessung des Cöln-Mindener Bahnhofs für den Güterverkehr. Am 1. April 1891 beendete der Bergisch-Märkische Güterbahnhof sein Dasein. Der Personenverkehr hörte mit Eröffnung des Bahnhofs Bilk (Abb. 753 u. 754) am 1. Juli 1891 in Rath B.-M., in Grafenberg und Gerresheim Rh., sowie in Düsseldorf C.-M. auf. Zuletzt wurde der Personenverkehr des Bergisch-Märkischen Bahnhofs am 1. Oktober 1891 nach dem neuen Hauptbahnhofe verlegt, aber erst ein Jahr später konnte die geräumige Eingangshalle nach einer kleinen Schlussfeier dem Verkehre übergeben werden.

Aus dem diesem Werke beigegebenen Stadtplane und dem Plane der Gleisanlagen in und um Düsseldorf ist zu erkennen, wie die Eisenbahn-

linien nach dem eben geschilderten Umbau Düsseldorf seit 1891 im S. und O. in weitem Bogen umfassen, dabei fast überall*) die Strassen schienenfrei kreuzend und das ganze grosse Gebiet, das von der Friedrichstrasse, der Luisenstrasse, dem Bahnhofe, der Bismarckstrasse, Charlottenstrasse und Bahnstrasse begrenzt wird, der Bebauung eröffnend.

Wo heut die prächtige Graf-Adolfstrasse vom Hauptbahnhofe zur Friedrichstrasse führt und sich weiterhin die Haroldstrasse bis zum Rheine hinzieht, da rollten einst die Züge der Bergisch-Märkischen Bahn und schnitten den Süden durch die Planübergänge vollständig von der übrigen Stadt ab. Dieser neue Stadtteil Düsseldorfs wurde in den Jahren 1893 bis 1894

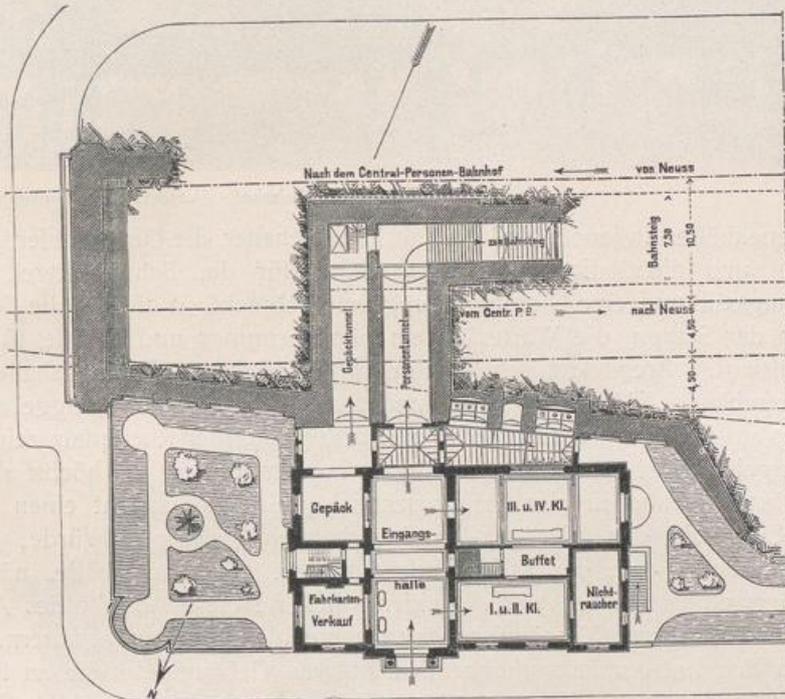


Abb. 754. Grundriss des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Bilk. 1:600.

angelegt und damals musste auch das Bergisch-Märkische Empfangsgebäude, dessen stattliche Vorhalle im Frühlinge einem Eingangstore mit dem wundervollen Blicke auf den grünenden Hofgarten glich, dem Durchbruche der Königsallee zur Luisenstrasse weichen (Abb. 748). Heute sieht das ganz selbstverständlich aus, aber damals schwankte man lange, ob man an dieses Wahrzeichen der Stadt Hand legen sollte.

Charakteristisch für Düsseldorf ist die Anlage des monumentalen Vorplatzgebäudes (Abb. 755) in Strassenkrone und des Bahnsteiggebäudes

*) Nur an drei Stellen, der Münsterstrasse, der Stoffelerstrasse und dem Feldwege am Käshof blieben Planübergänge bestehen, von denen aber der an der Münsterstrasse seit 1902 durch eine Überführung beseitigt ist.



Abb. 755.

Hauptbahnhof. Ansicht des Vorplatzgebäudes.

in Schienenhöhe. In jenem sind die Fahrkartenschalter, die Gepäckabfertigung, die Post und die Stationskasse, Diensträume für die Bahnmeisterei, Versammlungssäle und eine Dienstwohnung untergebracht, in diesem die Dienstzimmer der Station, die Wartesäle, ein Fürstenzimmer und Räume für den Bahnhofswirt. Architektonisch wohl gelungen sind die Eingangshalle des Vorplatzgebäudes (Abb. 756 u. 757) und der Lichthof des Bahnsteiggebäudes.

Das an drei Fronten feinkörnigen Sandstein aus der Rheinpfalz zeigende Vorplatzgebäude ist in vornehmen ruhigen Formen erbaut, mit höchst sauber ausgeführten Feinheiten der Steinmetzkunst geziert; es macht einen stattlichen Eindruck, der allerdings noch erheblich gewinnen würde, wenn das Gebäude so wie der ausführende Architekt es erdacht hatte, nämlich höher, ausgeführt worden wäre. Leider scheiterte diese Absicht des Architekten an besonderen Verhältnissen und heute bleibt nur zu bedauern, dass die den Bahnhofsvorplatz umgebenden anderen Gebäude das sie an künstlerischer Empfindung weit übertreffende Empfangsgebäude durch ihre Masse überragen.

Düsseldorf ist Durchgangsbahnhof für die Linien Berlin-Magdeburg-Elberfeld-Aachen und Berlin-Hannover-Cöln, die sich vor dem Hauptbahnhofs schienenfrei kreuzen, sodann für Schnellzüge Cöln-Hamburg, Cöln-Münster, Cöln-Emmerich-Holland und die Luxuszüge Amsterdam-Cöln-Mentone, die denselben Weg über Düsseldorf nehmen, wie Berlin-Hannover-Cöln. Fast alle Züge der anderen Linien (von Opladen, Lennep, Mettmann und Rath, Kettwig, Speldorf) enden auf Kopfbahnsteigen (Abb. 758).

Bei Aufstellung des Entwurfs für den Hauptbahnhof hatte man mehr Gewicht auf leichte und bequeme Zugänglichkeit aller Bahnsteige als auf das Vermeiden der Überschreitung eines Gleises auf jeder Bahnstabsseite gelegt. Die Reisenden mussten daher auf der Seite Berlin-Aachen das Gleis

Neuss-Elberfeld und auf der Cölner Seite das Gleis Duisburg-Cöln überschreiten, um an die Züge der anderen Fahrrichtungen heranzukommen. Solange der Verkehr noch nicht allzu dicht war, erschien dieser Zustand erträglich, aber mit der Vermehrung der Züge, besonders der Schnellzüge, entstanden doch Fahrplanschwierigkeiten, die zum Teile nur durch besondere Maßnahmen gelöst werden konnten.

Schon seit längerer Zeit plante man deshalb schienenfreie Zugänge zu den Mittelbahnsteigen. Aber erst die in Aussicht stehende Ausstellung 1902 gab erwünschten Anlass, den Plan in die Wirklichkeit umzusetzen. Im Jahre 1900 begann der Umbau des Hauptbahnhofs Düsseldorf damit, dass erst der Gepäcktunnel bis zum Maschinenhaus, dann der Ausgangstunnel und der Posttunnel bis zum Bahnsteig IV verlängert wurden; daran schloss sich die Umänderung der Treppenanlagen, die Herstellung der Bahnsteige für Post und Gepäck, die Verlegung der Aufzüge und Bahnhofssperren, sowie die Vermehrung der Fahrkartenschalter. Schon vorher war ein eigenes



Abb. 756.

Hauptbahnhof. Mittelteil des Vorplatzgebäudes.

Elektrizitätswerk an das Maschinenhaus, das früher nur der Heizung diente, zur Beleuchtung des Hauptbahnhofes, der Bahnhöfe Bilk, Derendorf und Lierenfeld angebaut worden. Auch die Umänderung der beiden Kreisdrehscheiben an den Kopfbahnsteigen V und X in Pendelscheiben war durch



Abb. 757.

Hauptbahnhof. Innenansicht der Eingangs- und Schalterhalle.

den wachsenden Verkehr bereits vorher nötig geworden. — Beide Tunnel sind seit 1902 sowohl dem Eingange wie dem Ausgange freigegeben und die Fahrkartenprüfung findet unten statt, Maßregeln, die jedem Reisenden nur angenehm sein werden.

Den jetzigen Zustand stellt im Grundrisse die Abbildung 759 dar.

So wohl gelungen die jetzigen Anlagen sind, weil alle Reisenden ohne Gleisüberschreitung zu allen Zügen gelangen können, so bleibt doch zu beklagen, dass der Mittelbahnsteig I sowohl wegen der Säulenstellungen als wegen der durchaus nötigen Anzahl der Gleise besonders neben den beiden Treppen nicht breiter angelegt werden konnte.

Ausser an dem Hauptbahnhofe sind natürlich seit 1891 auch andere Veränderungen der Düsseldorfer Bahnhöfe nötig geworden. So wurde der Bahnhof Bilk mit erheblichen Mitteln für den Güterverkehr bedeutend erweitert und mit einer Bahnsteighalle versehen. Das letztere war auch in Derendorf der Fall, wo ferner ein Dienstgebäude für Übernachtung und für Wohnzwecke, sodann ein grosser Lokomotivschuppen mit nennenswerten Erweiterungen der Gleise für den Güterverkehr und den Verschubbetrieb zu erwähnen wären. Auch in Grafenberg und Gerresheim fanden erhebliche Umänderungen statt. Der Anschluss zum Hafen, der früher von Bilk ausgehend nach Norden hin zum alten Rheinwerft lief, wendet sich jetzt südwestlich zum Hafenbahnhofe, der bereits 1896 eröffnet wurde. Den Betrieb im Hafen führt die Stadt, indem sie den ganzen Verschubverkehr und die Zuführung der Wagen zu den einzelnen Ladestellen übernimmt, während die Staatseisenbahn nur die Züge anbringt und abholt.

In letzter Zeit wurde noch die Verbindungsbahn von Lierenfeld über Grafenberg nach Rath gebaut, die den Gütertausch zwischen den beiden erstgenannten Bahnhöfen und den vielen angeschlossenen Werken erheblich erleichtert. Früher wurden alle diese Güter über Derendorf gefahren und störten dort ungemein, weil die Züge wenden mussten.

Ein der Neuzeit angepasster, hier beigefügter „Plan der Gleisanlagen in und um Düsseldorf“ (Abb. 760) gibt ein anschauliches Bild der einzelnen Bahnhöfe und der verschiedenen Schienenwege zwischen diesen Bahnhöfen, deren Entfernungen voneinander die folgenden sind:

Block Rheinbrücke bis Bilk		4,20 km
Bilk	„ Hauptbahnhof	2,00 „
„	„ Hafen	2,60 „
Hauptbahnhof	„ Derendorf	2,00 „
„	„ Block Stoffeln*)	1,90 „
Block Stoffeln	„ Eller	2,00 „
Block Eller	„ Lierenfeld	2,10 „
Lierenfeld	„ Derendorf	2,30 „
Derendorf	„ Grafenberg	3,30 „
Hauptbahnhof	„ Block Flingern	2,30 „
Block Flingern	„ Gerresheim	3,10 „
Lierenfeld	„ Grafenberg	2,40 „
Grafenberg	„ Rath	3,20 „

*) Dieser Block musste im Laufe der Jahre noch eingeschaltet werden, weil die Züge sonst bei Block Eller, wo sich zwei Linien kreuzen — Hauptbahnhof-Eller und Lierenfeld-Cöln — und zwei andere berühren, nämlich Hauptbahnhof-Cöln und Lierenfeld-Eller, zu sehr ins Stocken gerieten.

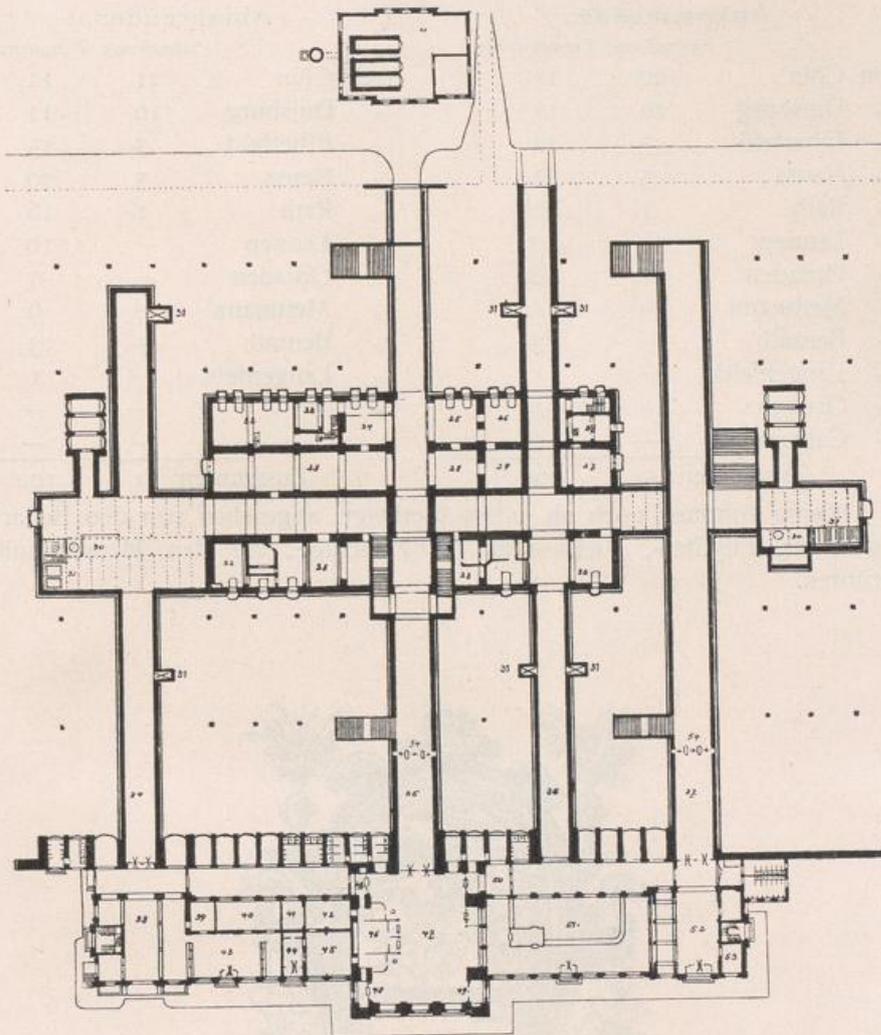


Abb. 759. Hauptbahnhof. Grundriss des Vorplatzgebäudes. 1:1280.

- | | | |
|----------------------------|------------------------------------|---------------------------|
| 21. Kesselhaus. | 33. Raum für das Hauptschaltbrett. | 44. Raum für Publikum. |
| 22. Bierkeller. | 34. Posttunnel. | 45. Kassenräume. |
| 23. Batteriekammer. | 35. Eingangstunnel. | 46. Hauptschalter. |
| 24. Keller der Verwaltung. | 36. Gepäcktunnel. | 47. Eingangshalle. |
| 25. Waschküche. | 37. Ausgangstunnel. | 48. Hilfsschalter. |
| 26. Plättstube. | 38. Postpackkammer. | 49. Polizei. |
| 27. Vorratskeller. | 39. Entkartung. | 50. Handgepäck. |
| 28. Keller der Verwaltung. | 40. Abfertigung. | 51. Gepäckhalle. |
| 29. Flaschenkeller. | 41. Postamtsvorsteher. | 52. Ausgangshalle. |
| 30. Maschinist. | 42. Stationskassenräume. | 53. Bahnarzt. |
| 31. Aufzüge. | 43. Postschalterflur. | 54. Fahrkarten-Kontrolle. |
| 32. Heizkammer. | | |

Ankommende:			Abfahrende:		
	Schnellzüge	Personenzüge		Schnellzüge	Personenzüge
von Cöln	20	11	nach Cöln	21	11
" Duisburg	20	11	" Duisburg	19	11
" Elberfeld	5	14	" Elberfeld	5	15
" Neuss	5	21	" Neuss	5	20
" Rath	1	22	" Rath	1	18
" Lennep	—	10	" Lennep	—	10
" Opladen	—	8	" Opladen	—	7
" Mettmann	—	6	" Mettmann	—	6
" Benrath	—	3	" Benrath	—	3
" Langenfeld	—	1	" Langenfeld	—	1
" Gruiten	—	1	" —	—	—
" Calcum	—	1	" —	—	—
Zusammen	51	109	Zusammen	51	102

Hierzu kommen noch an jedem Werktag, abgesehen von den Bedarfszügen, 24 Eilgüter-, Vieh- und Ferngüterzüge, die den Hauptbahnhof berühren.

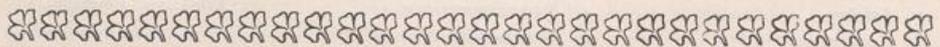


Abb. 200
Charakteristika der Höhenlagen 10 und von Dinslaken.



