



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Düsseldorf und seine Bauten

Architekten- und Ingenieur-Verein <Düsseldorf>

Düsseldorf, 1904

6. Die Strassen- und Kleinbahnen. Von G. Tharandt, Stadtbaumeister

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

6. Die Strassen- und Kleinbahnen. *)



Die Strassenbahnen Düsseldorfs, die jetzt zu den städtischen wirtschaftlichen Unternehmen zählen, haben eine bewegte Entwicklung hinter sich.

Im Jahre 1877 wurden einer belgischen Gesellschaft die Anlage und der Betrieb einer normalspurigen Pferdebahn innerhalb der Stadt mit 25jähriger Konzessionsdauer genehmigt. Die eingleisige Bahn hatte 1889 vier Linien mit einer Länge von 9,5 km und beförderte mit einem Bestande von 68 Pferden und 33 Einspannerwagen ohne Abonnenten 1 715 000 Personen, wovon sie 242 000 M bezog. Der zwischen Stadt und Gesellschaft abgeschlossene, ein förmliches Monopol gewährende, Vertrag war für den Unternehmer sehr günstig, aber nicht geeignet, das Verkehrsmittel der Stadt fortschreitend anzupassen und weiter zu entwickeln. Als die verstaatlichten Privatbahnen auf einem Hauptbahnhofe im Osten der Stadt zusammengeführt wurden und der Strassenverkehr, in andre Richtungen gewiesen, neue und vermehrte Beförderungsmöglichkeiten forderte, entschloss sich die Stadtverwaltung 1892, die Pferdebahn anzukaufen und die Gesellschaft durch eine bis zum Ablaufe der Konzession zu zahlende Rente zu entschädigen.

Am 1. Juli 1892 wurden Gleise und Fuhrpark übernommen, der Betrieb aber zunächst noch an einen Unternehmer verpachtet. Das Jahr schloss nach Erbauung neuer Linien mit einer Bahnlänge von 19,7 km ab, worauf mit 124 Pferden und 46 Einspannerwagen 2 220 000 Personen ohne die Abonnenten befördert und 290 000 M eingenommen wurden. Das Gleisnetz erweiterte sich bis zum Jahre 1898 auf rd. 45 km Betriebslänge, der Fuhrpark auf 370 Pferde und 88 Einspannerwagen, und befördert wurden fast acht Millionen Fahrgäste, die eine Einnahme von 1 360 000 M brachten. Die Zahl der Angestellten betrug 440 Mann. Hiermit hatte das Pferdebahnenwesen seinen Höhepunkt erreicht. Neben dem Pferdebetriebe war bereits eine Linie, die stark benutzte Strassenbahn nach Grafenberg, mit grossem Erfolge einige Jahre elektrisch betrieben worden, und die Vorzüge erkennend drängten jetzt Verwaltung wie Bürgerschaft zur allgemeinen Einführung des motorischen Betriebs. Zugleich forderten die alten vielfach verschlissenen Gleise und Wagen dringend Erneuerung. So wurde denn am 29. März 1898 der elektrische Strassenbahnbetrieb beschlossen, dessen Durchführung mit Hilfe des seit 1892 bestehenden städtischen Elektrizitätswerks wohl sehr erleichtert, bei der notwendigen Erneuerung der Gleise und dem Umbaue der Bahnhofsanlagen aber durch die Forderung der Aufrechterhaltung des Betriebs erheblich erschwert war. Am 1. Juli 1899 wurde der motorische Betrieb der ihn einrichtenden Elektrizitätsgesellschaft Schuckert & Cie. übertragen und die Umwandlung in flotten Gang gesetzt,

*) Unter Benutzung der Festschrift der Rheinischen Bahngesellschaft 1898 für den Abschnitt der Kleinbahn Düsseldorf-Crefeld.

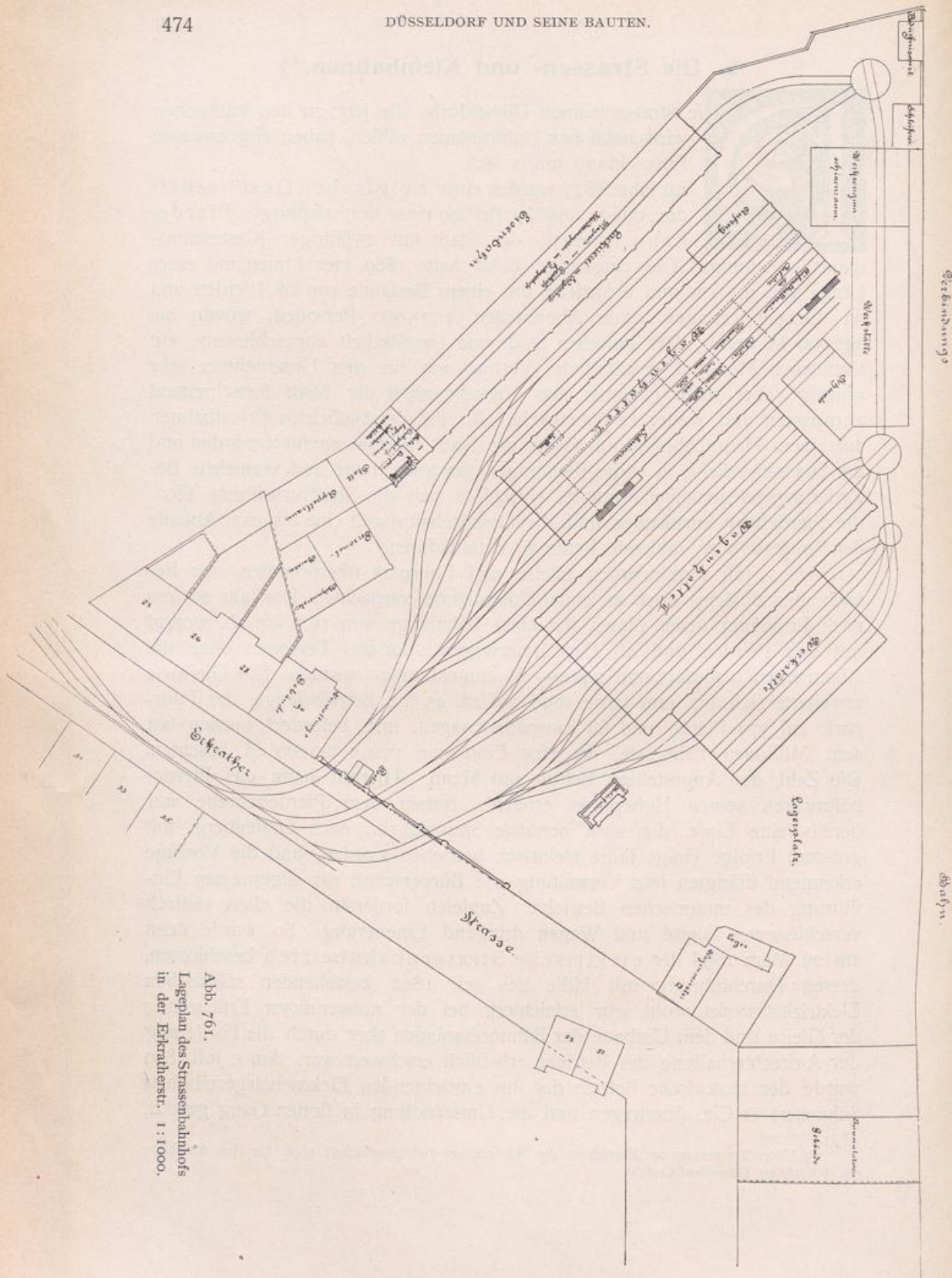


Abb. 761.
 Lageplan des Strassenbahnhofts
 in der Ekraherstr. 1:1000.

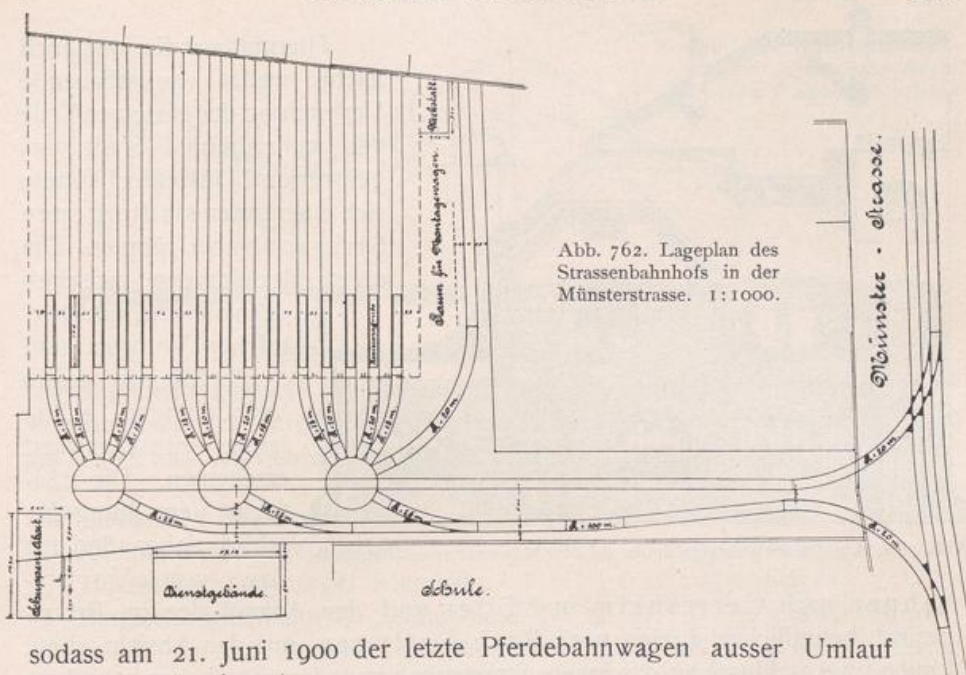


Abb. 762. Lageplan des
Strassenbahnhofs in der
Münsterstrasse. 1:1000.

sodass am 21. Juni 1900 der letzte Pferdebahnwagen ausser Umlauf gesetzt werden konnte.

Am 1. Juli endlich nahm die städtische Verwaltung den Betrieb auf dem 30,1 km langen doppelgleisigen Bahnnetze mit 230 Motor- und Anhängewagen selbst in die Hand und zählte am Schlusse des Jahres 1900 14 352 000 beförderte Personen und 1 136 000 M Einnahme. (Einige weitere Angaben finden sich in Abschnitt I unter 6. Statistisches.)



Abb. 763.

Ansicht der Wagenhalle auf dem Münsterstrassen-Bahnhofe.



Abb. 764. Ansicht des Dienstgebäudes auf dem Münsterstrassen - Bahnhofe.

Hiermit war für eine auch leicht weiter auszubauende Verbindung der einzelnen Teile der weiträumigen Stadt vorgesorgt und Düsseldorf konnte sich einer guten stadteigenen Strassenbahn rühmen. Die regen Beziehungen zwischen den volk- und industrie-reichen Vororten und der Stadt liessen bessere Verbindungen schon lange wünschenswert erscheinen. Die städtische Verwaltung beschloss daher 1899 den Bau von Vorort-

bahnen nach Gerresheim und Eller und den Ankauf der im Privatbesitz befindlichen Linien nach Rath-Ratingen, mit der Absicht, diese Linien im Anschlusse an das innere Strassenbahnnetz fortan selbst zu betreiben.

Die linksrheinischen Vororte und die Städte Crefeld und Neuss waren schon zwei Jahre früher durch die Rheinische Bahngesellschaft der Großstadt näher gebracht, und die Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen verband die südlich gelegenen Ortschaften, darunter die Stadt Hilden, bis Vohwinkel bei Elberfeld mit Düsseldorf durch die jetzt von der Bergischen Kleinbahngesellschaft betriebene Schmalspurbahn, die in Oberbilk an die städtische Strassenbahn anschliesst. Auch die nördliche Umgebung bis Duisburg wurde durch die über Kaiserswerth führende Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn aufgeschlossen. An den letzten beiden Linien besitzt die Stadt vertragliche Mitbetriebsrechte und Erwerbsrechte bis zur Stadtgebietsgrenze, ohne sie

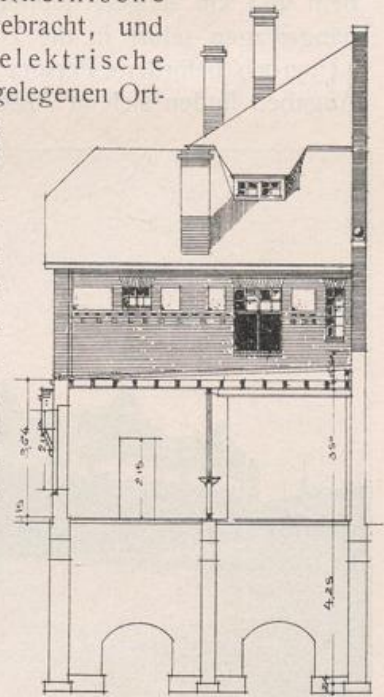


Abb. 767. Dienstgebäude. Münsterstrasse. Seitenansicht mit Schnitt. 1:200.

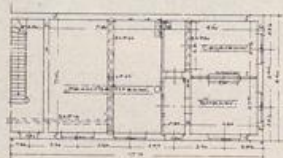


Abb. 765. Dienstgebäude. Münsterstrasse. Erdgeschoss. 1:500.

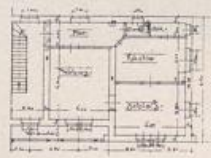


Abb. 766. Dienstgebäude. Münsterstrasse. Obergeschoss. 1:500.

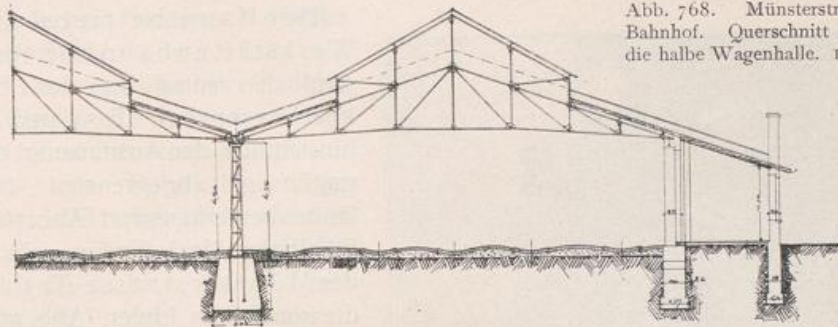


Abb. 768. Münsterstrassen-Bahnhof. Querschnitt durch die halbe Wagenhalle. 1:300.

bisher geltend gemacht zu haben. Welchen segensreichen Einfluss diese Vorortbahnen im Vereine mit den städtischen Strassenbahnen haben, geht am besten aus den Betriebsergebnissen und Einnahmen des Jahres 1902 hervor.

Die städtischen Strassenbahnen	beförderten	Personen	Einnahme in M
Rheinische Bahngesellschaft	23 163 448	2 567 452	
Düsseldorfer-Duisburger Kleinbahn	5 069 810		
Bergische Kleinbahn im Stadtgebiete	1 326 500		
	627 330 rd. 40 000.		

Somit war auf dem vorbeschriebenen Wege sichtlich nicht nur einem längst empfundenen Verkehrsbedürfnisse, sondern auch vielen Mißständen in der Verteilung der Besiedelung innerhalb des Einflusskreises der Stadt und somit in der Wohnungsfrage abgeholfen.

Mit der Herabsetzung der Tarife und der Einführung zusammenstimmender Fahrpläne auf den einzelnen Bahnen wurden weitere wesentliche Fortschritte in der Benutzung dieser Verkehrsmittel gemacht.

Der Gleisbau der städtischen Strassenbahnen ist im Abschnitte „Strassenbau“ beschrieben. Der elektrische Strom wird aus den städtischen Kraftwerken in Flingern (H 5) und einer Kraftstation in Rath (G 1) geliefert.

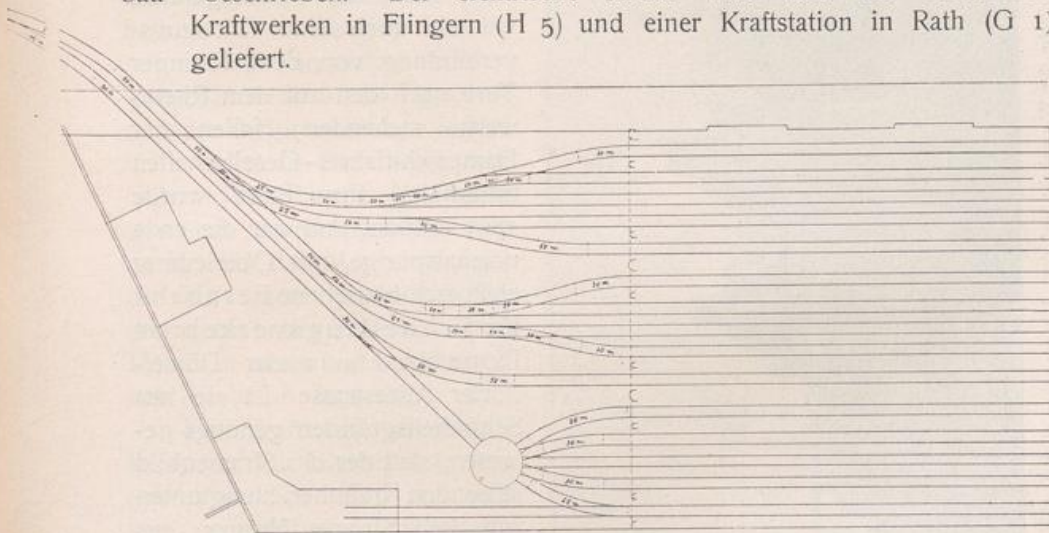
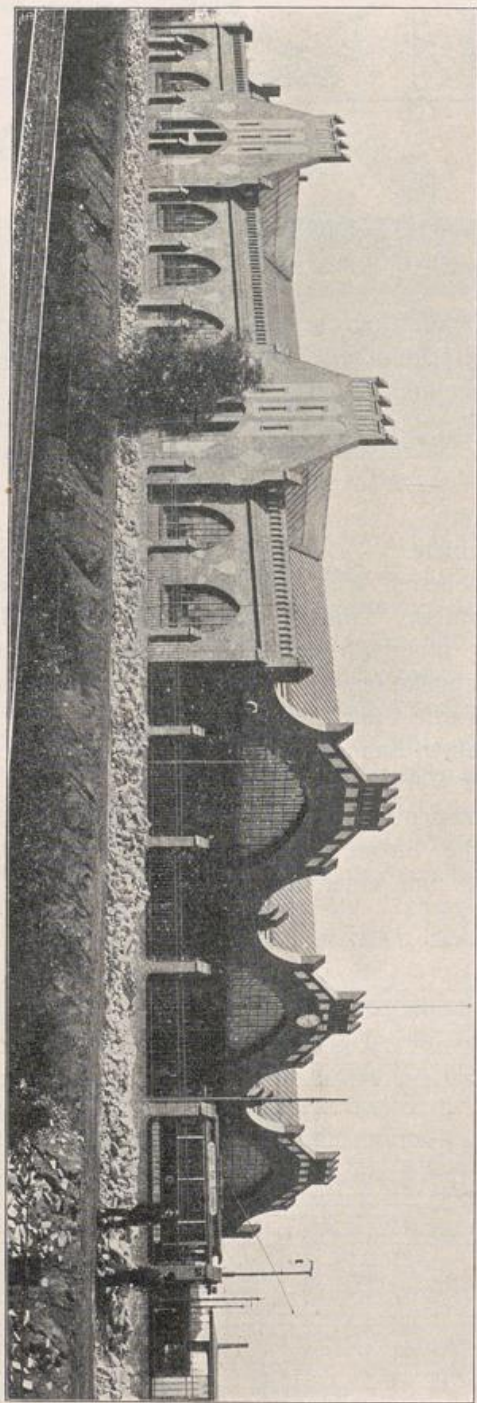


Abb. 769.

Lageplan des Bahnhofs in der Limpurgstrasse. 1:1000.

Abb. 770.



Ansicht der Wagenhalle auf dem Limburgstrassen-Bahnhof.

Der Hauptbetriebs- und Werkstättenbahnhof liegt ziemlich zentral in der Erkratherstrasse (E 5) und ist hinsichtlich der Ausnutzung des ungünstig abgegrenzten Geländes bemerkenswert (Abb. 761). Filialbahnhöfe befinden sich an der Münsterstrasse (D 3) für die nördlichen Linien (Abb. 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768); in Rath (G 1) für die Ratinger Linie; an der Limpurgstrasse (G 3) in Grafenberg für die östlichen Linien (Abbildung. 769, 770, 771, 772, 773, 774), und in Eller ist ein kleiner Abstellbahnhof (H 7) eingerichtet.

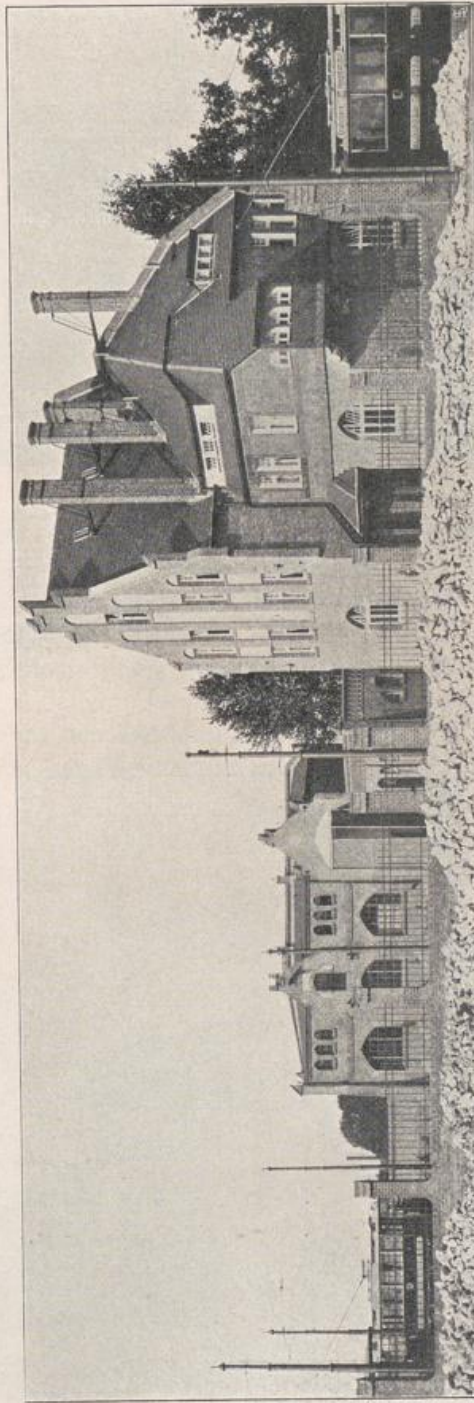
Die Rheinische Bahngesellschaft hat ihren Betriebsbahnhof mit Kraftstation in Oberkassel, ist aber über die Rheinbrücke und die Allee- und die Breitestrasse bis zum Graf-Adolf-Platze (D 5) nach Düsseldorf hineingeführt, wie sie auch eine Güterzugsverbindung von dem Ratinger Tore nach den auf dem Rheinwerfte stehenden Hallen der Dampfschiffahrts-Gesellschaften unterhält. Ihre Bahn wurde 1897 eröffnet und war die erste normalspurige, mit Oberleitung elektrisch betriebene Fernbahn für Schnellzugsverkehr in Deutschland. In der Düsseldorfer Alleestrasse ist sie aus Schönheitsgründen genötigt gewesen, statt der das Strassenbild störenden Kraftoberleitung unterirdische Stromzuführung aus einem Schlitz neben einer Schiene

nach System Siemens & Halske anzuwenden.

Dem Betriebe ist eine Geschwindigkeit von 40 km auf der freien Strecke zugrunde gelegt. Die Bahn hat daher grösstenteils eignen Bahnkörper erhalten müssen und durchfährt auch die kleinen Zwischenorte nicht auf den Ortsstrassen, sondern berührt sie ausserhalb, wo besondere kleine Haltegebäude errichtet sind.

Das Planum der freien Strecke ist mit 9,2 m Breite, also zweigleisig angelegt; vorderhand ist aber nur die Strecke in Düsseldorf und auf einer Strasse in Crefeld zweigleisig mit Achsenabstand von 2,75 m ausgebaut. Diese Breiten sind mit der Absicht bemessen, auf der freien Strecke zwischen Oberkassel und Crefeld auch Staatsbahnwagen zu überführen, auf den Endstrecken aber nur Kleinbahnwagen zu fahren. Deshalb ist auch die freie Strecke mit dem normalen Querschwellenoberbau und Vignoleschienen der preussischen Staatsbahn versehen. Die Endstrecken haben Rillenschienen des Profils 25 a mit einem Gewicht von 42 kg für das Meter erhalten, die auf einem 30 cm breiten und 15 cm hohen Steinpacklagen-Unterbau ruhen und 10 cm hoch mit Kiesbeton unterstopft sind.

Die Kraftstation in Oberkassel ist für Gleichstrom von 600 Volt Spannung errichtet und versorgt die Strecke von Düsseldorf bis Hoterheide (12 km)



Ansicht der Dienstgebäude auf dem Lempurgstrassen-Bahnhofe.

Abb. 771.

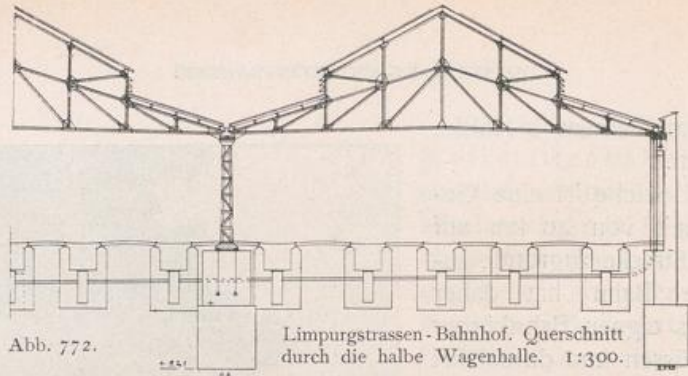


Abb. 772.

Limpurgstrassen-Bahnhof. Querschnitt durch die halbe Wagenhalle. 1:300.

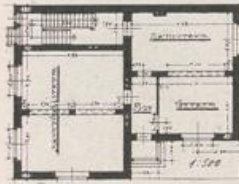


Abb. 773.
Limpurgstrasse.
Dienstgebäude.
Erdgeschoss.

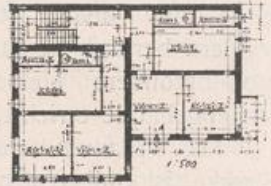


Abb. 774.
Limpurgstrasse.
Dienstgebäude.
Obergeschoss.

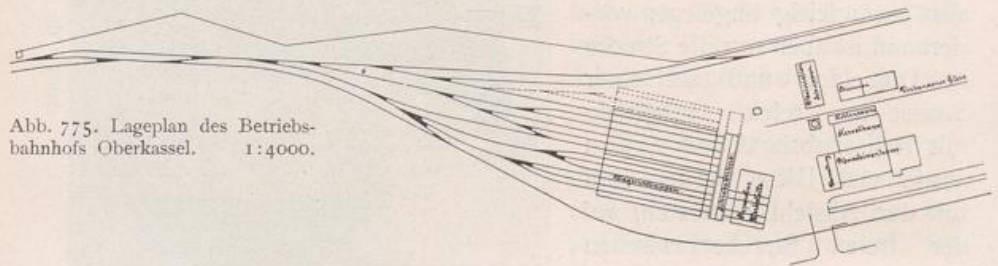


Abb. 775. Lageplan des Betriebsbahnhofes Oberkassel. 1:4000.



Abb. 776.

Elektrizitätswerk und Dienstgebäude in Oberkassel.



Abb. 777.

Beamtenwohnhäuser bei Bahnhof Oberkassel.

direkt mit Strom. Für die weitem 10 km bis Crefeld ist eine Akkumulator-Unterstation in Fischeln (16 km) angelegt, die ihrerseits durch eine besondere Fernleitung von Oberkassel Strom erhält. Sie lässt sich bei steigender Beanspruchung zu einer zweiten Kraftstation ausbauen.

Um Schwankungen auszugleichen, ist die Zentrale mit einer Akkumulator-Pufferbatterie ausgestattet.

Die Verteilung der Gebäude auf dem Betriebsbahnhofe Oberkassel zeigt der Lageplan (Abb. 775). Der Hof hat Gleisverbindung mit dem daneben-



Abb. 778.

Haltestelle Buderich mit Wärterwohnung der Rheinischen Bahngesellschaft.

liegenden Staatsbahnhofs. Die Bauten sind massiv, für die Pfeiler, Tür- und Fensterumrahmungen aussen ausgesuchte Maschinensteine verwendet, die Flächen geputzt.

Das an das Maschinenhaus anstossende Verwaltungsgebäude enthält auch einen Aufenthaltsraum für das Dienstpersonal, einen Waschraum mit Badeeinrichtung und im ersten Stocke den Akkumulatorraum (Abb. 776).

Neben dem Betriebsbahnhofs liegt eine Reihe von Beamtenwohnhäusern, deren Äusseres dem der Betriebsbauten entspricht (Abb. 777).

Als Muster einer Haltestelle auf der Strecke ist die des Orts Büderich, die oben eine Wärterwohnung enthält, in Abbildung 778 gegeben.

Die Bergische Kleinbahn hat ihren Bahnhof mit Kraftwerk in Benrath und die Düsseldorf-Duisburger in Kaiserswerth. Die Bau- und Betriebsweise dieser Privatbahnen schliesst sich der städtischen im wesentlichen an.

e

