# Die erste Eisenbahn im Rheinland (1838)

*(Autor: Prof. Dr. Hugo Weidenhaupt: Aus Düsseldorfs Vergangenheit; Düsseldorf 1988, S. 180-182)*

Schon 1825, noch vor der Eröffnung der ersten öffentlichen Bahn in England, forderte der bekannte Industrielle Friedrich Harkort den Bau einer Eisenbahn von Düsseldorf nach Elberfeld, die das erste Teilstück eines westdeutschen Eisenbahnnetzes sein sollte. Er hoffte, auf diese Weise die Transportkosten zu senken und so die Industrie im bergisch-märkischen Raum dem Ausland gegenüber konkurrenzfähig zu machen. 1832 griffen die Handelskammern in Düsseldorf und Elberfeld diesen Vorschlag auf. […]

Aber erst nach Überwindung zahlreicher Schwierigkeiten konnte im Jahre 1835 die „Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft" gegründet werden. Die Gegner des Unternehmens befürchteten, daß nicht nur die Chaussee-Einnahmen für den Staat zurückgehen, sondern daß auch die zahlreichen Kohlenfuhrleute und Kohlentreiber ihre Existenz verlieren würden; Industrielle, die nicht Anlieger der geplanten Bahn waren, sahen ihren Absatz bedroht; ländliche Gebiete befürchteten Gefahren für Fluren und Vieh, während der preußische Generalpostmeister wegen der vorgesehenen Beförderung von Postgut auf der Bahn protestierte.

Am 5.2.1837 erteilte die Königliche Regierung in Düsseldorf eine vorläufige Konzession. Bei der Projektierung der Strecke, die am Südende der Stadt Düsseldorf in der Nähe der Königsallee und Graf-Adolf-Straße ihren Anfang nahm und nach Elberfeld-Steinbeck führen sollte, stellten sich dem entwerfenden Baukondukteur Pickel große Schwierigkeiten entgegen. Auf einer verhältnismäßig geringen Entfernung von 27 km mußte nämlich ein Höhenunterschied von 130 m überwunden werden. […] An der höchsten Stelle in Erkrath befand sich noch bis zum Jahre 1927 eine Umlenk-Rolle von 1,75 m Durchmesser. An dem freien Ende des Seiles wurde der herauffahrende Zug und an dem anderen eine hinabführende Lokomotive befestigt, die den Zug nach oben ziehen half.

Die Bauleitung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn übertrug man dem 34 Jahre alten, aus Ostpreußen stammenden Ingenieur Friedrich Eduard Wiebe. […] Er warb Arbeiter an, zeitweise allein tausend aus Schlesien, so daß über 1300 Menschen an dem Werk beschäftigt waren. Er sorgte für das Baumaterial. Er war es auch, der zuletzt noch eine unvorhergesehene Schwierigkeit meisterte. […] Als die ersten beiden Lokomotiven in Düsseldorf eingetroffen und montiert waren […], stellte sich heraus, daß niemand sie bedienen konnte. In aller Eile fuhr Wiebe nach Belgien, um die Bedienung der Maschinen zu erlernen. Er mußte bei der Eröffnungsfahrt am 20.12.1838 selbst den Zug führen. So war der Erbauer der ersten rheinischen Eisenbahn auch ihr erster Lokomotivführer. In 12 festlich geschmückten Wagen beförderte der Zug 250 Personen von Düsseldorf nach Erkrath und zurück. 15 Minuten dauerte die Hin- und 13 Minuten die Rückfahrt, die auch einige Damen mitzumachen wagten, welche die Hinfahrt noch mit dem Pferdewagen unternommen hatten. Bereits bei der ersten Fahrt wurden Geschwindigkeiten bis zu 42 Stundenkilometern erreicht. Sicherheitsmaßnahmen waren insofern getroffen, als die Polizei „das Gehen, Reiten, Fahren und Viehtreiben auf dem Bahngelände bei einer Strafe von l bis 5 Talern" und die Bahngesellschaft ihrerseits das Aufstehen und Hinauslehnen während der Fahrt, das eigenmächtige Öffnen der Türen und die Teilnahme von Kranken und Betrunkenen verboten hatte. Groß war die Anteilnahme aller Kreise der Bevölkerung. Wenn auch vereinzelt berichtet wird, daß sich Leute, die sich den Zug ansehen wollten, bei seiner Durchfahrt angstvoll versteckten, wenn auch ein Fahrtteilnehmer klagte, daß man „eingesperrt in einem Kasten bei dem zischenden und pfeifenden Geräusch der Lokomotive die äußeren Gegenstände mit einer solchen Schnelligkeit vorübereilen sieht, daß sie keinen Eindruck hinterlassen", so überwog doch die Begeisterung bei weitem. Rührige Wirte hatten in Düsseldorf und Erkrath Tribünen und Zelte errichtet und sich bei einem Eintrittspreis von fünf Silbergroschen für den Tribünenplatz „einem hohen Adel und verehrungswürdigen Publikum bestens empfohlen". […] der damals zwölfjährige Prinz Georg von Preußen, der die Fahrt mitgemacht hatte, „geruhte, auf das Wohl der Bahn ein Glas Wein zu leeren". Je dreimal an drei Tagen in der Woche verkehrten in der ersten Zeit die Züge. Bereits nach vier Fahrttagen hatten 2276 Gäste die Bahn benutzt.Mit dieser 9 km langen Strecke von Düsseldorf nach Erkrath begann der Ausbau des westdeutschen Eisenbahnnetzes. Am 21. Mai 1841 wurden der Streckenabschnitt Erkrath-Vohwinkel und am 3. September 1841 der restliche Teil Vohwinkel-Elberfeld dem Verkehr übergeben. Welche Impulse diese Bahnstrecke der Region brachte, zeigt das Beispiel der damaligen Stadt Gerresheim (heute: Stadtteil Düsseldorfs). Direkt nach der Errichtung des Bahnhofs Gerresheim am ersten Teilstück der Linie, siedelten sich hier die ersten Fabriken an. Auch die Gründung der Gerresheimer Glashütte im Jahre 1864 wurde aufgrund der günstigen Verkehrsanbindung beschlossen. Die Bevölkerung Gerresheims wuchs in der Folge von ca. 1000 im Jahre 1838 auf über 15 000 im Jahre 1909 heran.

Bis zur Eröffnung der ersten Teilstrecke Düsseldorf-Erkrath am 20. Dezember 1838 waren innerhalb der Grenzen Deutschlands bereits vier Eisenbahnlinien in Betrieb genommen, nämlich die Ludwigs-Bahn Nürnberg-Fürth am 7. 12. 1835, die Strecke Leipzig-Althena am 24. 4. 1837, die Teilstrecke Potsdam-Zehlendorf am 22. 9. 1838 und die erste staatliche Bahn Braunschweig-Wolfenbüttel am 1. 12. 1838.

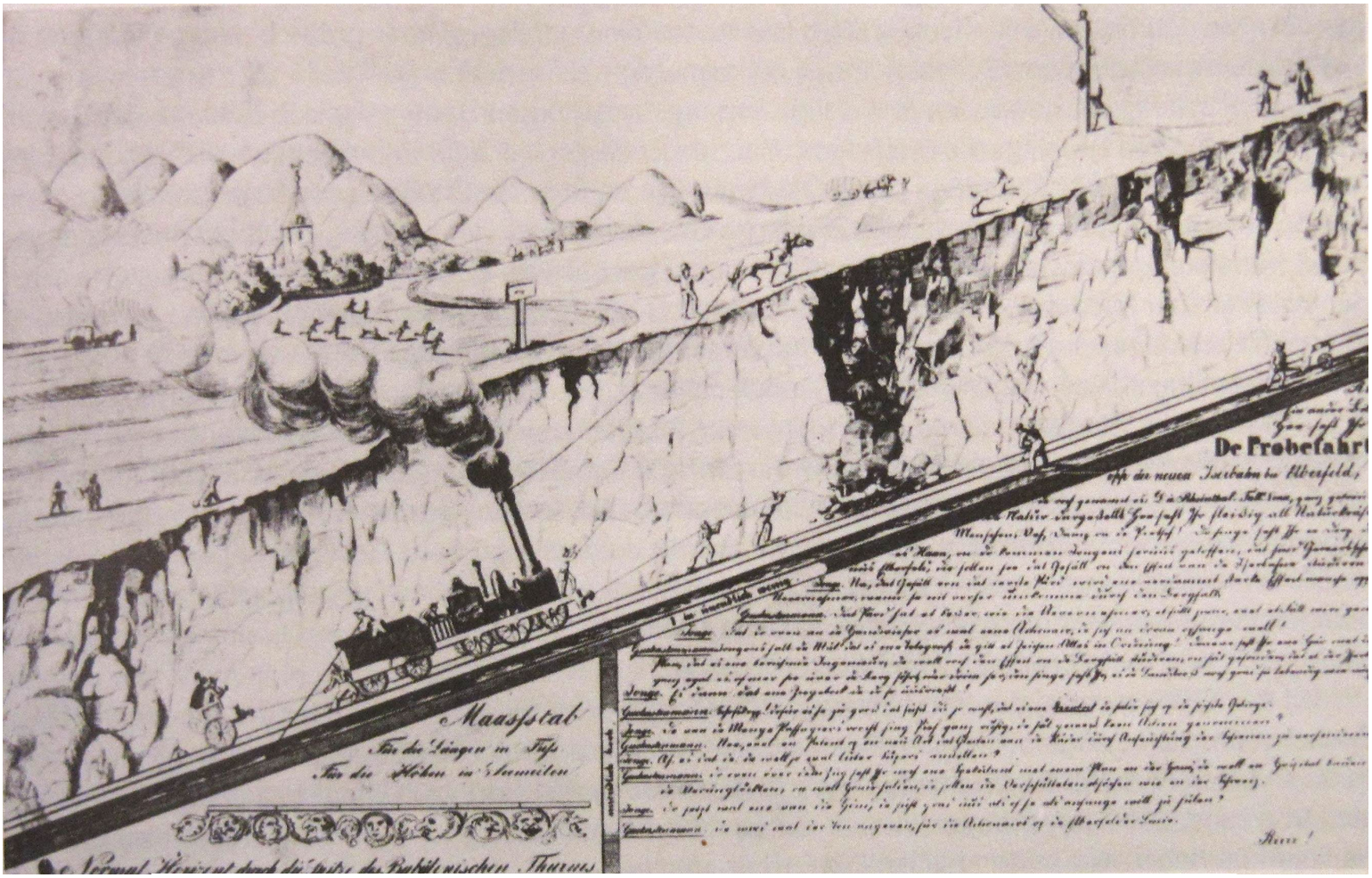
**<u>Karikatur 1848: „Szene am Bahnhof Gerresheim“:</u>**

**„Könnt ihr euch jetzt die Wirkung der Dampfkraft…, wodurch diese Maschine in Bewegung gesetzt wird, erklären?“ – „Ja, Herr Pastor, ävver ehr könnt sage, wat ehr wellt, e Pähd setzt doch dren!“**

*Entnommen aus: „Düsseldorfer Monatshefte“ (Band I, 1848)*

**Arbeitsaufträge:**

1.) **Welche Bedeutung hatte die Eisenbahn für die Entwicklung Gerresheims und für dessen Einwohner? Beziehe deine Ergebnisse aus der vorangegangenen Kartenarbeit mit ein.**
2.) **Beschreibe die Karikatur.**
3.) **Formuliere die Aussage des Karikaturisten und bewerte sie.**




**<u>Karikatur 1840: „De Probefahrt“:</u>**

**Voller Ironie, aber auch mit ein wenig Furcht werden hier die Überlegungen zur Bewältigung der enormen Steigung kommentiert.**

*(Stadtarchiv Düsseldorf)*

**Arbeitsaufträge:**

1.) **Erarbeite aus dem Text und den beiden Karikaturen, welche Schwierigkeiten die Ingenieure der ersten Eisenbahnstrecke zu bewältigen hatten.**
2.) **Beschreibe die Karikatur.**
3.) **Formuliere die Aussage des Karikaturisten und bewerte sie.**