

Das Düsseldorfer Gleisdreieck

Geschichte der Düsseldorfer Eisenbahn

Die Eisenbahn kam wie ein Schock. Sie ließ einen fürchten, Angst kam auf. Nun war das immer schon so gewesen mit dem Neuen; diesmal war es etwas Anderes. Heine in Paris 1843 spricht vom „unheimlichen Grauen, wie wir es empfinden, wenn das Ungeheuerste, das Unerhörteste geschieht, dessen Folgen unabsehbar, unberechenbar sind“.

Was war dieses Unheimliche? Der „Zug der Zeit“ schoss wie ein Projektil durch Raum und Zeit und vernichtete beide. Das Mittelmeer schrumpft zu einem Tümpel, der englische Kanal ist nicht breiter als der „Firth of Forth“ und noch einmal Heine: „Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt, ich rieche schon den Duft der deutschen Linden, vor meiner Tür brandet die Nordsee.“ Andererseits bleibt jedes Feld, jedes Haus trotz Raumschrumpfung in seiner alten Größe.“ Auf diese Weise wird jedes Grundstück, jedes Feld zu einer ganzen Landschaft, jedes Dorfhaus wird zu einem Dorf, zu einer Stadt, jeder Landstrich mit einem Dorf in der Mitte zu einer ganzen Provinz. Chartres, Pontoise, Bordeaux werden sich in irgendeiner Straße von Paris verlieren“.

Der Unfall (neues Wort: „accident“) war wie ein vom Himmel gefallenes Schicksal (accedere). Der Mensch hatte keinen Einfluss mehr darauf. Man jagte wider alle natürlichen Empfindungen, „dass einem Hören und Sehen verging“ von Abfahrt zu Ankunft, wenn überhaupt blieb nur in der Erinnerung ein „panorama“ (neues Wort).

Mallarme klagte: „Nicht Reisende sind dies mehr, nein, menschliche Pakete, unberührt vom durchquerten Raum.“ Eine neue Art von Verbrechen machte sich breit. Da die Eisenbahn mit ihren Coupés nur eine „Kutsche auf Schienen“ war, dummerweise vom „conducteur“ abgeschlossen und nur von ihm zu öffnen auf seinen halsbrecherischen Trittbrettklettereien, konnte man jederzeit allein mit seinem Mörder sein, eingeschlossen in dieser „Kutsche“. Gucklöcher wurden jetzt in die Coupés gebohrt, um ein wenig Öffentlichkeit zu erzeugen.

Schlimm war auch, dass man sich (wie in der Kutsche) gegenüber saß, aber nichts zu sagen hatte. Die Zeit war zu kurz. Früher bei tagelangen Postfahrten kam man notgedrungen zu einem Gespräch. Die alte Form wurde über eine neue Zeit gestülpt und funktionierte nicht mehr. Langeweile kam auf. Flaubert dichtete:

„Stumpsinn packt mich bis zum Heulen.“

Der Buchhandel entdeckte ein neues Feld. Viele Verlage sind erst durch die Bahnhofsbuchhandlungen groß geworden (z.B. HACHETTE). Die Trittbrett-Hangelei, für viele mit tödlichem Ausgang, ist übrigens erst spät durch die Einführung der Bahnsteigkarte abgeschafft worden, die die Kontrolle vorher regelte.

Früher hatte jeder Ort seine eigene Zeit. In Birmingham war es 5 Minuten später als in Manchester, hier wiederum 5 Minuten später als in Liverpool. Also rannte jeder nun in jedem Zug mit seinem eigenen Chronometer herum. Jede Eisenbahngesellschaft hatte ihre eigene Zeit. In Pittsburg (USA) hingen 5 verschiedene Uhren. Die Weltzeit mit ihren Zeitzonen, von der Seefahrt schon früher eingeführt, wird jetzt (1880) eine Notwendigkeit.

Natürlich war es auch eine Sensation, diese neue „Bahn“, die in jedem BÄDECKER angepriesen wurde. Eisenbahn-Billets wurden wie Theatertickets verkauft, als Entree in eine Wunderwelt. Das Empfangsgebäude, stets aus Stein der Stadt zugewandt, an dem sich die vornehmsten Architekten versuchten, führte wie bei den Kathedralen als Vorhalle zum Heiligtum, dem Palast aus Glas und Stahl, der den eigentlichen „Hof“ bildete: die eisernen Ungeheuer schliefen dort nachts, abgeschlossen durch Hoftore.

Ohne die Eisenbahn gäbe es keine SUBURBIA, jenes Ausufern der Städte mit den Gleisen als neuer Stadtmauer. Es gäbe keine Boulevards. Haussmann konstruierte seine Straßendurchbrüche auf den alten "Bollwerken" vornehmlich als Truppenaufmarschbänder zu den Bahnhöfen hin. Auch die KÖ ist unsere erste Bahnhofstraße.

1870/71 schlug das deutsche Militär die Franzosen, weil die deutsche Eisenbahn effektiver war. Moltke brachte in 18 Tagen 500.000 Mann an die Front. Die Hammer Brücke, erste Brücke von Düsseldorf, war als Kriegsbrücke konzipiert. Der Schlieffen-Plan 1914 scheiterte, weil beide Seiten in schnellster Zeit ihre Truppen zusammen brachten zum unseligen 3jährigen Grabenkrieg.

Ohne die Bahn keine Telegraphie, kein „Stellwerk“ von „Block zu Block“, das Stellen also von Weichen, Signalen, das durch SIEMENS, einen Telegraphenbauer aus Berlin, zum Motor der künftigen Elektroindustrie wird.

Begriff und Ursprung der Eisenbahn

Der „Bahnsteig“ (italienisch „petrone“, französisch „perron“) der Stein zum Besteigen der Pferde, ist wirklich etwas Erhöhtes. Die Waggons mussten aus statischen Gründen (erhöhter Schwerpunkt) – hoch über den Schienen konstruiert werden. Wir steigen immer noch „ein“ und „aus“ (frz. „monter- descendre“), auch wenn wir in ein tiefer gelegenes Boot „steigen“.

Wichtig für die Engländer (und hier fängt alles an) waren die „railes“ (Rillen) die Spuren der mittelalterlichen Bergbau-Loren. Aus dem Negativprofil der „Rille“ wird das Positiv der hölzernen Schiene. Nun galt es nur noch, das Rad mit dieser Schiene zu verbinden.

Aus dem natürlichen Verschleißprofil des Rades wird der Spurkranz und als der Engländer Jessop 1789 die Pilzkopfschiene erfand, ist die Revolution perfekt, die sensationelle Einheit zwischen Transportmittel und Unterlage.

Der Rest ist schnell erzählt und oft historischer Zufall: das Beschlagen der hölzernen Schienen mit Eisen im walisischen Coalbrookdale 1767; nur weil der Hochofen nicht ausgehen sollte und man nicht mehr wusste, wohin mit dem überschüssigem Gusseisen; das Setzen einer Kutsche auf solch eine eiserne Schiene und schließlich, nachdem der Dampfwagen des Franzosen Cugnot 1769 wegen katastrophaler Holperstraßen scheiterte, die Dampfmaschine auf Schienen-1801 von Richard Trevethick, die erste Lokomotive der Welt.

Alle europäischen Sprachen haben dann den „Eisenweg“ oder „Metallweg“ als das Wichtigste der neuen Erfindung gesehen, wobei noch das deutsche „Bahn“ am ehesten das Wesentliche beschreibt: vom germanischen „Weg“ über die lateinische „Straße“, die französische „chaussee“ (calcis :Kalksteinpflaster) führt eine Linie zum immer schnelleren Landverkehr.

Geringster Reibungswiderstand heißt das Prinzip. Glätter und härter verträgt sich nicht mit den Hufen der Pferde und den Füßen der Menschen. Die Bahn auf Eisen ist die Lösung. Der Landverkehr war immer das schwächste Glied in der Verkehrsgeschichte, oft genug vernachlässigt aus Angst, dem Feind einen zu einfachen Zugang zu bereiten.

Der Weg zur Macht führte über das Wasser

Rom mit 1Mio. Einwohnern und Athen mit 300.000 sind nur als Wassermächte in ihrer Zeit denkbar. Als 1588 die Armada besiegt wird, ist es aus mit Spaniens Blüte. Unwichtige Randlandschaften (wie Holland, später England) gewinnen die Überhand. Ohne die englischen Kanalbauer des 18. Jhts keine Ingenieurskunst, ohne die die gewaltigen Erdarbeiten der Eisenbahnzeit schwer vorstellbar sind.

Der Rest ist ziemlich einfach: 1700 erfindet Papin das Prinzip der Dampfkraft, 1705 Newcomen die erste brauchbare Dampfmaschine. Aber erst James Watt und Evans bringen 1765 mit dem Hochdruck und der Drehbewegung eine Maschine heraus, die man auf Räder stellen kann. 1801 baut Trevithick die erste Lokomotive, 1814 Stephenson die erste Lok-Fabrik und das System Eisenbahn als Einheit zwischen Transportmittel und Weg.

Vorher konnte man privat die Schiene mieten, wie es das Schiff immer schon mit dem Wasser getan hatte. Natürlich geht Hochdruck nicht ohne den Stahlbehälter, Stahl nicht ohne das Puddeln, das aus Gusseisen flexiblen Stahl machte. Puddeln wiederum geht nicht ohne die Erfindung von Koks aus Kohle, das heißt mit Hochöfen, statt der mit Holz beschickten Niederöfen.

Und wieder spielt der Zufall eine Rolle. Die ersten Dampfmaschinen pumpen noch Wasser auf Mühlenräder, um Energie zu gewinnen. Erst als Napoleons Kontinentalsperre den Engländern den Getreidehahn zudreht und das Pferdefutter zu teuer wird, forciert man die heimische Kohlenbuddellei und lässt schließlich statt der Pferde die Dampfmaschine den billigeren Dienst tun.

Der Siegeszug der Eisenbahn

- 1803: die erste RAILWAY von London nach Portsmouth
- 1825: die erste öffentliche Bahn: Stockton –Darlington (bei Newcastle); Stephenson kommt daher
- 1830 :der erste Prototyp, die „Eisenbahn“ von Liverpool nach Manchester

Acht Jahre später 1838, kommen wir zu Düsseldorf (die 4te Bahn in Deutschland überhaupt, nach Nürnberg-Fürth 1834, Leipzig – Dresden 1837, Berlin –Zehlendorf 1838)

Im selben Jahr, als Immermann's berühmtes Theater schließen muss (wegen lumpiger 5000 Taler), bringen Aktionäre 400.000 auf (1Taler = 100 Mark), um die Elberfelder Eisenbahngesellschaft zu gründen.

Düsseldorf war damals schon das Kapitalzentrum der Rheinlande mit dem größten Steueraufkommen vor Elberfeld, Solingen, Duisburg, Krefeld und Essen. Kaufleute und Bankiers waren es und sogenannte „Rentner“. Diese Rendite-Bezieher (frz. „rentiers“) lebten von ihren Kapitaleinkünften aus Wertpapieren und zahlten viermal so viel Steuern wie alle Fabrikanten der Stadt.

- 1830 stammen 3 von 14 Aktiengesellschaften in Deutschland aus Düsseldorf
- 1836 Dampfschiffahrt Niederrhein
- 1844 Versicherungsgesellschaft See-und Landtransporte

Seit 1818 fuhr das erste Dampfschiff auf dem Rhein. Düsseldorf war 1830 mit täglicher Verbindung nach Mainz und 4mal wöchentlichen Schiffen bis Rotterdam ein ansehnlicher Hafen geworden, seit 1831 sogar wieder Freihafen nach der Beseitigung des Kölner Stapels.

Warum Düsseldorf ?

1838 benutzten 1200 Personen die holprige Poststrecke: Flinger Steinweg (später Schadowstr.), Chaussee nach Elberfeld , auch „ Chaussee de Berlin“ genannt (später Grafenberger Allee) Gerresheim, Hubbelrath, Mettmann, Elberfeld.

1 Million Zentner Güter wurden von den Fuhrleuten transportiert .In Gerresheim gabelte sich die Straße. Man fuhr durch das Neusser Tor über heutige Dreherstr, Kuhbrücke (Düssel), Gerresheimer- bis Wehrhahn oder am alten Karlshof (die spätere Ronsdorfer) zum Enger Hof in Flingern, vorbei über Marken-, Schmiedestr. zum Oberbilker Kern. So konnte man den uralten Gerresheim - Neusser Weg zur Fähre (Oberbilker, Bilker Allee) benutzen, um auf die andere Rheinseite, vor allem aber um die Düsseldorfer Werft , also den Hafen anzusteuern. Diese Holperstrecke, wohl nur im Bereich Grafenberger Allee gepflastert, war die dritt-befahrenste Strecke Deutschlands (nach Berlin – Zehlendorf und Köln- Deutz).

Die Düsseldorf – Elberfelder Gesellschaft brachte noch weitere Gründe hervor (so z.B. die zwei Düsselarmer). Noch 1814 hatte der preußische Hauptmann Bülow die Süd-Düssel mit 14 Schleusen kanalisieren wollen. Ausschlaggebend war wohl, dass Düsseldorf der nächste Hafen für Elberfeld war.

„Basta !“

George Stephenson, der Sohn des Eisenbahn-Pioniers, wurde befragt, denn die englische Ingenieurkunst der Kanalbauer war bekannt. Er schlug die kerzengerade Trasse nach Erkrath vor, die dann bei Vohwinkel das Tal der Wupper bei Elberfeld erreichen würde. Die einzige Öffnung in den massiven Körper des Rheinischen Schiefergebirges hatte seit gut 1 Million Jahren der kleine Düsselbach gegraben. Hier galt es anzusetzen.

Zieht man nun vom Düssel-Austritt (bei der späteren Glashütte) eine gerade Linie, so kommt man zum heutigen Graf-Adolf-Platz, 1838 die einzige wegen der Versumpfung durch Süd-Düssel noch unbebaute Fläche seit dem Abbruch der Stadtmauern von 1801. Weiter nördlich hätte man schon viele Häuser abreißen müssen, Nördlich der Düssel wäre man in das Heiligtum der Stadtarchitekten Weyhe und Vagedes, den Hofgarten hinein gekommen.

Am 20. Dezember 1838 war es soweit. Der Trassenbauer Wiebe hatte einige Tage zuvor mit Entsetzen festgestellt, dass keiner die bei COCKERILL in Lüttich gekaufte Lok fahren konnte. Also Blitzkurs bei den belgischen Meistern und dann fährt er selbst. In 12 Minuten ist alles vorbei. 8 km waren es nur. Auf 16 Wagen fuhren 440 Personen. In der 1. Klasse wurden Decken und Fußwärmer gereicht, in der dritten verteilte man Rußbrillen. Die Sensation war die Steilstrecke bei Hochdahl, denn irgendwann musste man das gemütliche Düsselstal verlassen, das zunehmend zu einer Felsschlucht wurde, um auf die alte Hauptterrasse des Rheins hinaufzuklettern (150 m höher als sein jetziges Bett).

Seilzüge mussten bis in die jüngste Zeit eingesetzt werden (das Umlenkrad ist noch heute in Erkrath zu sehen), später Doppel-Schiebeloks.

Spuren heute

Natürlich die Bahnstraße, Graf-Adolf-Str, die Bahnhöfe Gerresheim und Erkrath-Süd. Dann wird es schwierig: die Ronsdorfer- bis man die Königsberger- passiert hat; bis vor einigen Jahren die Schiene, die die Kölner Straße vor der Eifeler- überquert, das West-Ost-Stück der berühmten Kiefernstraße.

Die Düsseldorf-Elberfeld-Bergisch-Märkische war eine Privatinitiative gewesen, genauso wie die erste Bahn auf dem Kontinent überhaupt: Linz –Budweiß oder Deutschlands berühmte Nr.1, die Strecke: Nürnberg-Fürth. Bei den nächsten (1837: Dresden –Leipzig ,1838: Berlin –Zehlendorf) spielte schon höhere Politik mit.

Die englischen „posted horses“ des 16. Jht. (ein gut organisierter Pferdewechsel also), seit 1722 zum Postregal des Hauses Thurn und Taxis geworden, hatten sich zu Beginn des 19. Jht. erstaunlich verbessert. Fuhr man 1750 die Strecke London – Edinburgh noch in 10 Tagen, so brauchte man jetzt nur noch 45 Stunden. Die Eisenbahn war 1835 in England eine reine Pläsir-Fahrt, denn die Post war gut genug.

Männer wie Harkort und List sahen weiter. 1875 werden es 200 Mio. Reisende allein in Deutschland, wo es 1830 nur 1 Mio. gab. Die Strecke München- Berlin, 1830 mit der Post in 5 Tagen, reduziert sich auf einen Tag.

Franz List, der Gründer des Zollvereins 1834, stellte als erster solche genauen Kostenvergleiche an und zeichnete als erster Bahnstrecken quer durch Deutschland, die zum großen Teil später genauso verwirklicht wurden. Vor ihm hatte schon 1825 Harkort (der Schmied aus Wetter an der Ruhr) die Rhein-Weser Bahn gefordert, um die Handelssperren der Holländer an der Rheinmündung zu umgehen .Die Preußen sahen sehr bald in einer solchen Bahn die geeignete Klammer, um (über die Enklave Minden/Weser, preußische Garnisonstadt) die rheinischen Westprovinzen mit Berlin zu verbinden. Dresden-Leipzig war schon die symbolische Mitte Deutschlands, Berlin-Zehlendorf unterstrich die Führungsrolle Preußens.

„Diesen Karren hält kein Mensch mehr auf“

Ein Ausspruch des Militaristen Friedrich –Wilhelm IV. Schon 1820 hatte Stephenson seine allererste Lokomotive „Blücher“ getauft, denn mit Hilfe der Preußen wurde Napoleon besiegt.

1830 gab es nur 5 Städte über 100000 Einwohner: Berlin, Hamburg, München, Breslau und Wien .Nach diesen

Hauptpunkten wird sich das erste Bahnnetz ausrichten.

Neben der Elberfelder, bald Bergisch Märkische genannt, gab es die Rheinische Bahngesellschaft, die aber zunächst (weil kölnisch) nur auf dem heimischen linken Rheinufer operierte: Aachen – Neusser 1845. Dann wurde die alte Idee der Weseranbindung verwirklicht: 1845 Cölln –Mindener. 1847 erreichten beide Rivalen die Stadt Minden. Sie wird bis in jüngste Zeit ein wichtiger Eisenbahnknoten sein.

Der zweite Bahnhof (der Cölln- Mindener) wurde direkt vis-à-vis zur Konkurrenz auf der heutigen Luisenstr erbaut. Die Lage der neuen Bahnhöfe war umstritten. Man fürchtete eine Deklassierung des uralten Altstadtordens.

Mit der Armenanstalt in der Reuterkaserne und den Ausländern, den Italienern in der Ritterstr, die dort Düsseldorfs erstes Speiseeis fabrizierten, hatte es ja schon begonnen .Die besseren Kreise wohnten jetzt in der neuen Carlstadt. Hotels zogen zu den neuen Bahnhöfen. Die Kö als Bahnzufahrtstrasse hatte endlich eine Funktion bekommen.

1830 noch wollte keiner da draußen im Dreck wohnen. So schlug man den Wehrhahn vor oder noch direkter den Hofgarten. Dieses Konkurrenzdenken Nord –Süd ging immer weiter. Als das königliche Postamt 1856 zu den Bahnhöfen zog (Post und Bahn, die alten Rivalen jetzt am gleichen Platz), musste im Gegenzug zumindest die erste Höhere Bürgerschule in den Norden (heute Humboldt), Vorgänger von Höhere Realschule Fürstenwall (heute Geschwister Scholl), also in die Pfannschoppenstr, später wegen der Franziskaner Klosterstr, auch wenn direkt daneben die erste Gasanstalt zum Himmel stank.

Und die Hauptabfahrtsstelle der immer noch blühenden Postkutsche war das Franziskanerkloster (Oststraße) mit dessen Läuten die Düsseldorfer Abfahrt eingeleitet wurde (ähnlich dem Läuten des Kölner Doms).

Pempelfort, immer schon die heimliche Hauptstadt von Düsseldorf (älteste Straße, geistige Hochburg, ältestes Industrie-Viertel) wäre um ein Haar wirklich zum Herz der neuen Industrie- und Handelsmetropole geworden. Auch die gefährliche und zeitraubenden Kurven der Ein- und Ausfahrt zum Bahnhof am Graf-Adolf-Platz wurden heiß diskutiert. Schließlich siegte (damals wie heute) das Gesetz der Viertelsbildung: Bank zu Bank, Konto zu Konto, Kino zu Kino. Damit war 1860 zur Abkürzung für Güter die Verbindungsbahn gebaut: das Düsseldorfer Gleisdreieck.

Der Konkurrenzkampf der drei Privatbahnen

Es ging heiß her, bevor 1885 die Preußische Staatsbahn dem Spuk ein Ende bereitere. 1853 hatte die „Rheinische“(von Köln über Neuss) Krefeld erreicht und mit einer kleinen Stichbahn 1853 den Bahnhof Oberkassel auf Düsseldorfer Stadtgebiet errichtet, der 1854 noch eine Verbindung bis zur Schiffsbrücke bekam (auf dem höher gelegenen heutigen Kirmesplatz , wo die 1839 gebaute Schiffsbrücke endete).

1852 hatte man in Ruhrort die erste Bahnfähre gebaut, mit sogenanntem „Traject“. Das war ein Lift, um die Ufersteilstrecken zu überwinden. 1854 folgt Köln mit der ersten Eisenbahnbrücke und als 1865 die „Bergisch-Märkische“ die „Aachen- Neusser“ geschluckt hatte (also im Besitz beider Rheinseiten ist) geht sie an den Bau der ersten festen Düsseldorfer Brücke überhaupt: die Hammer Eisenbahnbrücke von 1870.

Vorher schon hatte die „Bergisch -Märkische“ (offensichtlich die potenteste, vielleicht weil die älteste und auf urheimischem Terrain) mit der „Ruhrthalbahn“ 1866 eine eigene Verbindung zum Kohlerevier Ruhr geschaffen. Die Ruhrthalstraße, Ecke Erkrather- erinnert an die alte Trassenabzweigung von der sehr alten Erkrather Straße. Haniel und Lueg werden hier später (1872) ihre HOHENZOLLERN Lokomotiven-Fabrik bauen.

Ganz frech nun setzt 1874 die „Rheinische“ parallel zur „Cölln-Mindener“ ihre Köln-Düsseldorf-Mülheim–Strecke, die bis in jüngste Vergangenheit hinein mit ihrem ebenerdigen Übergang bei Grafenberg und Rath für Verkehrschaos sorgt.

Nicht genug damit: Sie hatte übrigens Düsseldorf in einer Stadtschleife mit Bahnhof Wehrhahn den vierten Bahnhof beschert. Jetzt setzt sie der Bergisch-Märkischen einen drauf, indem sie parallel zur Urstrecke 1873-79 die Erkrath –Nord – Strecke schafft, die gleich hinter Gerresheim an der Scheidlingsmühle auf die Berge klimmt und so das Bravourstück Hochdahl meidet. Und das kleine Erkrath bekommt gleich zwei Bahnhöfe.

Die Bahn war mächtig geworden

1870 hatte der Krieg die Hammer Brücke eingeweiht. Das Kaiserreich war geboren. Im Siegestaumel werden die ersten Rufe nach Verstaatlichung laut. 1880-82 die „Cölln-Mindener“, dann die „Rheinische“, zuletzt „Bergisch-Märkische“. In dieser Reihenfolge zeigt sich noch einmal ihr Rang. Der Eisenbahner Buch und der Städteplaner Stübgen werden dann 1885 mit ihrem „Stübgenplan“ die Grundzüge der Bahn und der Straßen legen, die bis heute das Gesicht unserer Stadt bestimmen.

Was ist übrig geblieben ?

Von der „Bergisch-Märkischen“ die Hammer Brücke , die Urstrecke Erkrath-Süd , der Bahnhof Grafenberg und die Gleise der Stadtbahn nach Ratingen. Von der „Cölln-Mindener“ die Hauptstrecke Köln –Duisburg, das Gleisdreieck ,dessen Spuren die Worringer Str, der Hauptbahnhof und die Eisen-/ Mindener Straße. Von der „Rheinischen“ die Oststrecke Hilden –Rath, die Parallelstrecke Erkrath –Nord und die Stadtschleife Wehrhahn – Derendorf, die ja mit kleinen

Veränderungen die neue preußische Schleife zum Hauptbahnhof und die zwei neuen Bahnhöfe Oberbilk und Bilk initiiert hat.

Das Düsseldorfer Gleisdreieck

Die Cölln –Mindener Eisenbahn wurde zur Wiege der Düsseldorfer Industrie: mit zwei Bahnhöfen und drei Anschluss-Gleisen. Die „Bergisch–Märkische fuhr mitten durch das Dreieck. Damit war Oberbilk Verkehrsstandort erster Klasse.

Die wallonischen Eisenbauer aus Lüttich, die gelehrigsten Schüler der Engländer und die ersten Lehrmeister auf dem Kontinent, sahen in Oberbilk neben Aachen ihren zweit wichtigsten Stützpunkt, um ihren know-how –Vorsprung in Deutschland auszunutzen (PIEDBOEUF: “Düsseldorf wird das zweite Birmingham!”)

Es gab auch weniger Probleme als im engeren Köln. Oberbilker (klein bäuerlicher) Grundbesitz war zudem billiger. Düsseldorf lag näher zu den Kohlefunden an der Ruhr. Düsseldorf lag in der Mitte zwischen Sieg und Ruhr, Eisen und Kohle und bei diesen kurzen Wegen war die Eisenbahn mit dem leichteren Anschluss und dem schnelleren Be- und Entladen der ideale Transporteur.

1830 war Düsseldorf noch die verschlafene Biedermeierstadt, die von einer großen Vergangenheit träumte. Zwar hatte ganz in der Nähe Brügelmann schon 1783 mit seiner Baumwollspinnerei CROMFORD die erste Fabrik moderner Art auf dem Kontinent errichtet. Sie war ausgerichtet nach seinem Vorbild ARKWRIGHT (1775 erste Spinnmaschine). Zwar hatte der erste „Großindustrielle“ Kirschbaum schon 1753 (weit seiner Zeit voraus) in seinem Lintorfer Bleiwerk für den Wasser“kunst“schacht die erste Dampfmaschine installiert (die WATTsche Maschine wird erst 1765 kommen).

1858 prozessierten in Pempelfort 8 Textilfabrikanten um das kostbare Düsselwasser. Kirschbaum selbst war Tuchmacher, wie nach ihm Carstanjen, Siepermann und Möhlau .Der Derendorfer Blaudruck von Siepermann gewann 1851 auf der Londoner Weltausstellung den 1. Preis. Der Baumwolldrucker Deus gründet 1824 in Pempelfort eine Bleiweißfabrik, in die er die erste echte Düsseldorfer Dampfmaschine 1836 einbaut. 1837 folgt mit Lamprechts Haarkammfabrik die zweite und 1839 mit der Farbholzmühle Hartmann die dritte (alle in Pempelfort).

Dass JACOBI Zucker raffinierte, den er aus Haiti bezog, erfahren wir höchstens so nebenbei. Sein Landgut, der Zirkel seiner Söhne waren wichtiger. Aber das alles war noch keine Industrie.

Siegeszug der Baumwolle

Die Baumwolle, genau wie in England, ist der Leitstoff der ersten industriellen Revolution, denn die Baumwolle ist gegenüber der heimischen Wolle schneller vermehrbar (wichtig bei explodierenden Bevölkerungszahlen). Außerdem war Baumwolle für die Maschinen der geschmeidigere Stoff. Aber die eigentliche Revolution wird erst durch das Eisen und seinen größten Nachfrager die Eisenbahn ausgelöst.

Schimmelbusch, übrigens auch ein Zuckerfabrikant wie Jacobi, wird der wichtige Mittler zu den Wallonen mit seiner Eisengießerei auf der Canalstraße (heute Kö West) 1837 und Mitinitiator der Eisenhütte HOCHDAHL gleich nach den Rasenerzfunden 1838 beim Trassenbau der Erkrath-Bahn. 1852 waren diese auf der von Schimmelbusch organisierten Ausstellung auf diesen Standort aufmerksam geworden. Schimmelbusch wird ihre Anträge an die Stadt übersetzen. Die Wallonen waren alle bei dem Iren Cockerill in die Schule gegangen, der sich gleich nach der Napoleon-Sperre (schon 1815) als englischer Ingenieur aufs Festland abgesetzt hatte.

Und die Engländer ?

Warum fängt hier alles an? Hierüber zerbrechen sich wohl seit 200 Jahren die Menschen die Köpfe .Vielleicht war es einfach „die Insel“, das Abgeschottet-Sein vom 30jährigen Krieg, der alle europäischen Länder um 50 Jahre zurückschlug.

Mehr Frieden, mehr Freiheit, mehr Privateigentum, mehr Liberalisierung, mehr Rationalisierung, frühere Bauernbefreiung, frühere landwirtschaftliche Verbesserungen, frühere Kapitalanhäufung, bessere Hygiene, bessere Medizin, schließlich frühere Bevölkerungsexplosion als anderswo, frühere Engpässe der Versorgung, die nach Innovationen verlangten.

England um 1600 noch ein unbedeutender Randstaat mit 4 Mio. Einwohnern (Frankreich:17 Mio, Deutschland: 12 Mio.) Aber bereits um 1750 ist die Insel allen anderen voraus. 1708 erfindet Darby das Koksverfahren, 1720 Newcomen die erste „Feuermaschine“, 1765 Watt die Dampfmaschine, 1784 Henry Cast das Puddeln.

1830- 1850 ist die wallonische Schwerindustrie um Lüttich aufgebaut. 1837 und 1852 organisiert der erste Präsident der Düsseldorfer Handelskammer, Franz Schimmelbusch, zwei bedeutende Gewerbe-Ausstellungen. 1851 beantragen die Brüder Richard aus Brüssel (in Lüttich geschult) ein Puddelstahlwerk in Düsseldorf. Daneben stand seit einem Jahr das SINZIG Gaswerk. Beide Werke lagen direkt an der Cölln-Mindener Bahn, etwa Luisenstr. bis Mintropplatz, wo die Stadtwerke ja heute noch sind.

1855 kommt der erste Kesselbauer Joseph Gobiet nach Oberbilk. Schimmelbusch schreibt für ihn den Antrag. Er baut seine Fabrik an die Kölner Chaussee, wo der südliche Schenkel des Gleisdreiecks sie kreuzte. Später wird hier das neue Zentrum, der Oberbilker Markt, entstehen. Gobiet holt andere Belgier nach Oberbilk, vor allem Jean Pascal Piedboeuf, der

hier ein Puddel- Hammer-und Walzwerk 1858 in die Nähe der Gobietschen Werke setzt. Es ist der südliche Winkel des Dreiecks, das sich 1860 schließen wird.

Man sieht bis heute, dass die Grundrisse der ersten Werke nichts mit der heutigen Kettwiger Straße (eine Schöpfung von Stübgen 1885) zu tun haben, sondern an einem alten Weg gezeichnet wurden, der vom Gangelshof zum Carlshof führte (die heutige Höhen- / Bogen- /Fichtenstr.) und der dann weiterlief als Bruch- und Engerweg zum Engerhof in Flingern.

Wie sah Oberbilk 1850 aus?

Es gab einige Höfe wie Gangels- Leersch- und Carlshof und einige Feldwege, die sie verbanden (immer Sandhügeln folgend z.B. Höhenstr). Wo Kölner-, Bilker- und Ellerstraße aufeinandertrafen, entstand mit einigen Bauernhäusern an der Schmiede- Markenstr. so etwas wie ein Kern. Wer nach Erkrath wollte, musste auf der Erkrather Str zunächst bis Schloss Eller, wohin auch die Eller Str führte.

Der Bilker Busch war wegen Grundwasser (an der Kante zur Mittelterrasse) nur schwer passierbar auf wenigen erhöhten Wegen (Höher Weg, Hellweg). Am Anfang hatte es Proteste gegen die stinkenden Werke gegeben, aber die Lobby der Kleinbauern war zu schwach. Im Schienendreieck war sowieso nichts anderes mehr zu machen.

Bleche wurden mit Nägeln verbunden: die Belgier Dawans- Orban kamen in die Südecke des Dreiecks. Die POENSGEN, eine alte Eisenfamilie aus dem Schleidener Eifeltal, mit den Wallonen in jahrhundertalter Tradition des Erzbergbaus im Ardenner Schiefergebirge verbunden, um 1840 die ersten Röhrenbauer auf dem Kontinent. Sie zogen 1860 notgedrungen ins Oberbilker Gleisdreieck. Ohne Eisenbahn ging es in der Eifel nicht mehr weiter.

Der Gaswerkbesitzer Sinzig verschaffte Albert Poensgen ein Grundstück an der ehrwürdigen Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Für seine Belegschaft, mit der er 1861 in drei Pferdeomnibussen zur heimatlichen Kirmes in Gemünd fuhr, baute er seine Fabrik gegenüber die Eifeler Straße.

Das Dreieck füllte sich

Waggonfabrik WEYER, der Magdeburger Maschinenbauer SCHIESS, SCHÄFER, LEHMANN, HABERSANG. Um 1870 war das Dreieck zu. Andreas Kußmann hat seinen Beitrag zu Oberbilk in „Düsseldorf zu Fuß“ so umschrieben: „Sang der Riesen im Herzen der Stadt“. Gemeint war eine Reisebeschreibung der Kölner Straße um 1920. Diese älteste Straße unserer Stadt war zu Beginn des Jahrhunderts wirklich so etwas wie das Herz. Nun konnte es glitzern das Düsseldorf des 20ten Jhts.

Mit einem Denkmal möchte ich schließen. Nicht der Suttnerplatz oder das IHZ (Gebäude am Oberbilker Markt), nein, es ist ein vergessener Platz für einen vergessenen Mann. Kein Geringerer als Bert Gerresheim hat dem unbekanntem Josef, Patron der Sterbenden und Heimatlosen ein Denkmal gesetzt. Es gilt auch den Arbeitern symbolisch für das unbekannte, zerschundene Oberbilk. Man muss es suchen, aber es lohnt sich.

Autor: Dieter Jaeger Redaktion: Bruno Reble © 2017 geschichtswerkstatt-duesseldorf.de