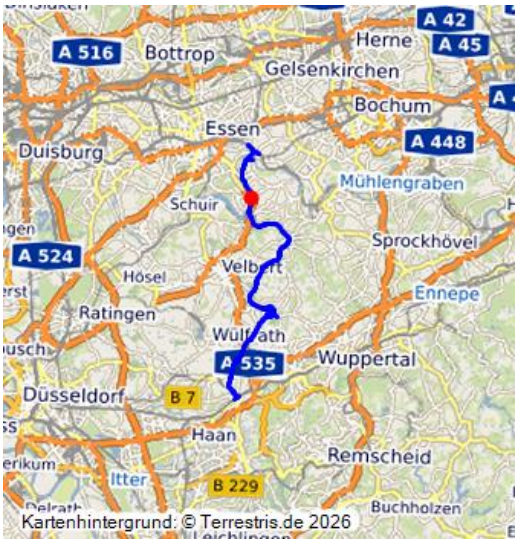
Eisenbahnstrecke von Essen-Steele Ost nach Wuppertal-Vohwinkel

Prinz-Wilhelm-Bahn

Deilthaler Eisenbahn

Steele-Vohwinkler Eisenbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Essen (Nordrhein-Westfalen), Hattingen, Velbert, Wülfrath, Wuppertal
Kreis(e): Ennepe-Ruhr-Kreis, Essen (Nordrhein-Westfalen), Mettmann, Wuppertal
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Die heutige Bahnstrecke von Essen-Steele nach Wuppertal geht auf eine der ältesten Eisenbahnverbindungen Deutschlands zurück, die 1831 eröffnete Deilthaler Eisenbahn, später Prinz-Wilhelm-Eisenbahn genannt, heute Teil der S-Bahn-Linie 9 von Essen nach Wuppertal.

Vorgeschichte im frühen 19. Jahrhundert
Deilthaler Eisenbahn / Prinz-Wilhelm-Bahn
Steele-Vohwinkler Eisenbahn
Bergisch-Märkische Eisenbahn
Die Zeit ab 1882
S-Bahn Rhein-Ruhr
Betriebsstellen
Hinweise, Quelle, Internet

Vorgeschichte im frühen 19. Jahrhundert

Mit der zunehmenden Industrialisierung des Bergischen Landes und des südlichen Ruhrgebietes im 18. Jahrhundert wuchsen die Probleme des Gütertransports auf den damals noch unzureichend ausgebauten Straßen (wie der Kohlenstraße Burgaltendorf-Nierenhof); die Ruhr war damals noch nicht durchgehend schiffbar. Man griff daher die Entwicklungen in England auf, wo schon 1767 Kohlenbahnen auf Eisenschienen betrieben wurden. So konnten mit Pferdeantrieb größere Lasten bewegt werden. Auch an der Ruhr gab es Bestrebungen, den Massengüterverkehr auf Schienenbahnen zu verlagern. Zunächst war das Ziel, die Straßen vom Pendelverkehr zwischen den Kohlenzechen und den Häfen an der Ruhr zu entlasten.

Der damalige Direktor der Bergämter Wetter an der Ruhr und Ibbenbüren, Heinrich Friedrich Karl vom und zum Stein (1757-1831), war seit 1784 für den Wegebau, den Ruhrkanal und die Organisation des unter staatlicher Aufsicht betriebenen Bergbaus

zuständig. Er erlangte vom preußischen Generaldirektorium die Genehmigung, erste Zechenbahnen im Ruhrgebiet errichten zu lassen. In Hattingen wurde von vier Zechen aus bis an die Rauendahler Kohlenniederlage an der Ruhr 1787 eine Verbindungsbahn verlegt, die unter dem Namen „Rauendahler Kohlenweg“ als älteste deutsche Kohlenbahn bekannt wurde. In der folgenden Zeit wurden rasch weitere Kohlenbahnen errichtet (z.B. die Wittener Muttentalbahn von 1829, die Schlebusch-Harkorter Kohlenbahn von 1828/1829) und mit viel Erfolg betrieben.

Deilthaler Eisenbahn / Prinz-Wilhelm-Bahn

Bereits 1816 hatte sich eine Aktiengesellschaft gegründet, die den Bau einer Bahn von Steele nach Vohwinkel projektierte. Durch die Kanalisierung der Ruhr (1774-1780) war die Bergbautätigkeit stark gefördert worden. Große Mengen Güter konnten nun leichter über die Ruhr an den Rhein und weiter befördert werden. Aber die Verbindung ins Bergische Land um Wuppertal, Solingen und Remscheid blieb davon ausgenommen, hier konnten nur vergleichsweise geringe Mengen Güter mit den herkömmlichen Transportmöglichkeiten geliefert werden. Dieser Plan scheiterte jedoch an der ablehnenden Haltung der preußischen Regierung.

Der Industrielle Friedrich Harkort (1793-1880) hatte schon sehr früh die Notwendigkeit einer Transportmöglichkeit der Steinkohle von der Ruhr ins Bergische Land und nach Wuppertal erkannt. Er sah sich in England die ersten Eisenbahnprojekte an und schrieb im Jahre 1825 in der Zeitschrift „Hermann“ den Artikel „Railroads“. Zusammen mit seinem Schwager, dem Industriellen Ludwig Mohl, Peter Nikolaus Caspar Egen, dem Arzt und Zechengewerken (= Anteilseigner einer Zeche) Dr. Voß aus Steele und den Langenberger Kaufleuten Reichmann und Meyberg gründete er 1828 die *Deilthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft*, die erste deutsche Eisenbahn-Aktiengesellschaft. Wegen der finanziellen Unsicherheiten versuchte man öffentliches Kapital zu erlangen. Die preußische Regierung verweigerte aber eine finanzielle Beteiligung an den Baukosten. Auch wurde ein nur lokaler Charakter dieser Bahn gesehen, zudem wurde auf die hohe Staatsverschuldung verwiesen. Die ersten Eisenbahnen in Deutschland wurden somit allein auf privater Initiative errichtet.
In den Jahren 1830 bis 1831 wurde die Deilthaler Eisenbahn erbaut, sie führte durch das Deilbachtal vom Himmelsfürster Erbstollen bei Überruhr (heute Straße Deipenbecktal) über Kupferdreh hinauf nach Nierenhof bei Langenberg – hier gab es Anschluss an die Straße nach Elberfeld. Ziel war es, die Kohlen des Himmelfürster Stollens nach Vohwinkel/Elberfeld zu transportieren.
Die Bahn hatte eine Streckenlänge von 7,5 Kilometern und besaß drei Ausweichstellen (Wechsel genannt). Sie verlief auf einem bis zu 1,2 Meter hohen Erdwall, von dem noch Reste im Gelände erhalten sind. An die Bahn waren mehrere Zechen angeschlossen, deren Kohlenwagen teilweise direkt auf die Hauptbahn übergingen. Die Transportmengen betrugen 700-1.600 Scheffel (38-88 Tonnen) täglich.
Der Oberbau bestand aus Eichenschwellen, die in einem Abstand von 82 Zentimetern von Mitte zu Mitte lagen. Quer zu den Schwellen befanden sich auf diesen zwei Strassbäume (Holzschienen), die eine Länge von 3,3 Metern besaßen. Sie waren mit Holznägeln auf den Schwellen befestigt. Auf diesen Strassbäumen waren die eisernen Schienen befestigt, wiederum mit Holznägeln, die in den Schienen versenkt waren. Die Schienen hatten eine Stärke von 40 Millimetern und ungleiche Längen.
Die Zwischenräume füllte man mit klein geschlagenen Sandsteinen und Schieferton auf, damit die Pferde einen festen Weg hatten. Im Bereich des Museums Deilbachhammer kann noch die Lage der Trasse erkannt werden, innerhalb des Betriebsgeländes war die Bahnstrecke vermutlich gepflastert.
Ein bergwärts fahrender Zug bestand aus bis zu zehn Wagen, die von einem Pferd gezogen wurden. Ein Wagen maß 1,88 Meter Länge und 0,53 Meter Breite, der Achsstand (Abstand der Achsen zueinander) maß nur 45 Zentimeter. Eine vollständige Tour musste ein Pferd in einer Schicht von acht bis zehn Stunden dreimal durchlaufen. Der Unterschied in den Transportmengen für ein Pferd waren gegenüber dem früheren Umständen gewaltig. Konnte ein Pferd im Kohlensack 150 Kilogramm transportieren, waren es bei einer Fahrt mit der Bahn 4.400 Kilogramm (ohne Wagengewichte), also fast 30 Mal mehr.
Am 20. September 1831 wurde die Strecke durch Prinz Wilhelm von Preußen, dem jüngsten Bruder König Friedrich Wilhelms II. und späteren preußischen König Wilhelm I. und ab 1871 Kaiser Wilhelm I. (1797-1888), und seiner Familie befahren. Sie nutzten dabei einen mit Teppichen ausgeschlagenen Kohlenwagen. Die Bahn durfte sich später mit seiner Erlaubnis *Prinz-Wilhelm-Eisenbahn* nennen.
Diese Bahn trug bereits die Bezeichnung „Eisenbahn“, weil sie mit eisernen Rädern auf eisernen Schienen fuhr. Die Gesamtstrecke betrug eine preußische Meile (7.532 Meter), die Spurbreite zunächst 820 Millimeter (Schmalspur). Auf der Topographischen Karte, Uraufnahme von 1845, ist der ursprüngliche Verlauf der Deilthaler Eisenbahn verzeichnet, der noch durch eine weitgehend ungenutzte Niederung zwischen Ruhr und den Höhenlagen bei Byfang führte.
An Ausweichstellen, an der „Kupperdrehe“ (namengebend für den heutigen Essener Stadtteil Kupferdreh) und beim Deilmannhof im Deilbachtal, wurden die Pferde gewechselt, so dass die Pferde immer nur auf einem Teilstück die vollen Wagen hinziehen und die leeren zurückziehen mussten. Insgesamt waren dazu sieben Pferde erforderlich. Auf der flachen Strecke an der Ruhr wurden nur ein bis zwei Pferde für je einen Kohlenzug benötigt. Auf der ansteigenden Strecke zum Nierenhof mussten dagegen drei bis vier Pferde eingespannt werden. An den Endpunkten unterhielten zunächst die Zechen im Eigenbetrieb Niederlassungen zum Verkauf von Kohlen. Später übernahm die Bahngesellschaft den Vertrieb der Kohlen.

Steele-Vohwinkler Eisenbahn

Bis 1844 wurde die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn als Pferdebahn zum Kohletransport betrieben. Bereits nach einjähriger Betriebsdauer wurden aber auch Personen befördert, insbesondere auf der Rückfahrt von Nierenhof nach Hinsbeck, denn für diese Fahrten war kein Frachtaufkommen vorhanden. Schon von 1833 an standen einige Personenwagen „des Vergnügens wegen“ zur Verfügung. Da der Betrieb der Bahn zur Zufriedenheit der Gesellschafter lief, beschloss man 1840, die Bahn zu erweitern. Es gründete sich eine Aktiengesellschaft mit dem Namen *Prinz-Wilhelm-Eisenbahn AG*. Diese erwarb die alte Pferdebahn für 100.000 Taler. Förderlich kam hinzu, dass Vohwinkel seit 1841 von der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn erreicht wurde und damit eine Verbindung zum Rhein bestand. Am 29. Juni 1844 erteilte das Finanzministerium die Genehmigung zum Bau einer Verlängerung nach Steele im Norden und Vohwinkel im Süden. Nach schwieriger Beschaffung der notwendigen Gelder konnte am 27. Juli 1844 mit dem Bau beginnen werden.

Die vorhandene Schmalspurstrecke wurde auf die Normalspur von 1.435 mm umgebaut, teilweise neu trassiert und in beiden Richtungen verlängert. Unter der Bezeichnung *Steele-Vohwinkler Eisenbahn* ging die 32 Kilometer lange Bahnlinie am 1. Dezember 1847 als dampflokbetriebene Eisenbahnstrecke wieder in Betrieb. Sie führte nun von Überruhr (südlich der Ruhr, gegenüber von Steele) nach Vohwinkel über Kupferdreh, Langenberg und Neviges.
Zwischen Neviges und Vohwinkel mussten die Züge eine Steigung überwinden, die man zu dieser Zeit nur mit Hilfe einer Spitzkehre bewältigen konnte. An der 1847 gebauten Kopfstation im Siebeneicker Tal (heute Siebeneicker Straße 300) mussten die Züge zunächst „Kopf machen“. Für die Rückfahrt mussten dort die Lokomotiven auf einer Drehscheibe gewendet werden. Dieser Zwangshalt wurde aber bereits 1862 durch eine Neutrassierung beseitigt, dennoch trägt die ganze Gegend immer noch die Bezeichnung *Kopfstation*. Die Straße *Drehscheibe* in Essen-Überruhr erinnert heute noch an den ersten Endbahnhof, südlich der Ruhr in Überruhr gelegen (die Eisenbahnbrücke nach Steele wurde erst 1863 erbaut).

Bergisch-Märkische Eisenbahn

Am 13. März 1854 übernahm die „Königliche Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu Elberfeld“ den Betrieb der Strecke. Mit Vertrag vom 6. Dezember 1862 ging die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn-Gesellschaft zum 1. Januar 1863 auch rechtlich in der *Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft* (BME) auf. Die BME integrierte die Strecke in ihr Streckennetz und verlängerte zum 1. Juni 1863 die Strecke über die Ruhrbrücke bis Steele Hauptbahnhof (heute Essen-Steele Ost). Aus der Zeit der Preußischen Staatseisenbahnen stammt das heute nicht mehr angefahrene, historische Gebäude des Alten Bahnhofs Kupferdreh.
Die Notwendigkeit des „Kopfmachens“ im „Bahnhof Kopfstation“ im Siebeneicker Tal entfiel 1868 mit der Neutrassierung der Strecke, der Bahnhof wurde geschlossen.
Der Bahnhof Kupferdreh wurde am 1. Februar 1872 mit der Eröffnung der Ruhrtalbahn, der Bahnstrecke von Düsseldorf-Oberbilk nach Essen-Kupferdreh, erweitert. Die Weiterführung von Essen-Überruhr nach Hagen-Vorhalle eröffnete die BME 1874 (beide Strecken sind stillgelegt und zum Teil abgebaut).

Die Zeit ab 1882

Die preußischen Staatsbahnen übernahmen die BME 1882. Die Betriebsführung lag bei der Königlichen Eisenbahn-Direktion Elberfeld. Die Bahnstrecke behielt ihre Bedeutung im Personenverkehr, vor allem aber im Güterverkehr. Der zweigleisige Ausbau erfolgte in den Jahren zwischen 1872 und 1890. Im Fahrplan 1914 waren elf durchgehende Personenzugpaare sowie weitere auf Teilstrecken ausgewiesen. 1970 verkehrten werktags 17 Eil- und Personenzüge zwischen Essen und Vohwinkel.

Die Eisenbahnstrecke ist eine der eher seltenen Nord-Süd-Verbindungen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Die Personenzüge wurden daher in der Regel bis ins nördliche Ruhrgebiet und südlich bis nach Remscheid verlängert. Bis Mitte der 1960er Jahre fuhren Dampfloks. Eine Besonderheit war die erforderliche Wende der Züge im Bahnhof Steele Ost. Solange es keine direkte Verbindung von Überruhr nach Stelle West gab, setzte man Wendezüge ein, die im Bahnhof Steele Ost die Fahrtrichtung wechselten, um den Essener Hauptbahnhof zu erreichen. In den Zeiten der Dampfloks waren es solche der Baureihen 78 und 65, die beide wendezugfähig waren. Diese wurden dann von Diesellokomotiven abgelöst.

S-Bahn Rhein-Ruhr

Mitte der 1970er Jahre begann man, die zentrale Ruhrgebiets-Hauptstrecke als Teil der S-Bahn Rhein-Ruhr auszubauen. Am 1. Februar 1978 wurde erstmals ein direkter Anschluss von Essen-Überruhr nach Essen-Steele (damals noch Essen-Steele West) geschaffen. Die neue, aufgeständerte Verbindungskurve ist eingleisig. Zugleich stellte man den Personenverkehr auf dem Streckenabschnitt von Essen-Überruhr nach Essen-Steele Ost ein.
Seit dem 15. Dezember 2003 ist die gesamte Strecke zwischen Steele und Vohwinkel für die S-Bahn ertüchtigt und auf gesamter Länge elektrifiziert worden.
Im Bereich Kupferdreh verlegte man die Strecke in Hochlage und errichtete einen neuen Bahnsteig. Dieser wurde im August 2012 für den Verkehr freigegeben.
Im Zusammenhang mit dem Hochwasserereignis vom 14. Juli 2021 kam es zu erheblichen Zerstörungen an der Infrastruktur. Erst im Dezember 2021 konnte der Gesamtverkehr wieder aufgenommen werden.

Aktuell wird die Strecke von der S-Bahnlinie S 9 und dem Regionalexpress RE 49 bedient.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 31 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Wuppertal-Vohwinkel. (Hbf = Hauptbahnhof, Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt, S-Bf = S-Bahnhof, Abzw = Abzweig; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,2	Bf Wuppertal-Vohwinkel (seit 1841; Verbindungen zum Hauptbahnhof Wuppertal und Düsseldorf)
2,5	Abzw Wuppertal-Dornap nach Düsseldorf-Gerresheim (seit 2020)
2,8	Bf Dornap (1847-1880 Bf Dornap BM, Personenverkehr bis 1970)
4,7	S-Bf Wülfrath-Aprath (1847-1964 Bf Aprath, Personenverkehr bis 1964, seit 2002 S-Bf)
5,8	Abzw Oberdüssel nach Essen-Kettwig
8,3	Hp Asbruch (1847-1868)
8,8	S-Bf Velbert-Rosenhügel (seit 2003)
10,0	Bf Kopfstation (1847 bis 1868)
12,5	S-Bf Velbert-Neviges (seit 2003)
12,8	Bf Neviges (1847-2003, verlegt)
18,5	S-Bf Velbert-Langenberg (1847-2003 Bf Langenberg (Rheinl))
20,9	S-Bf Velbert-Nierenhof (1847-2003 Bf Nierenhof)
25,8	S-Bf Essen-Kupferdreh (seit 1969 Bf Kupferdreh, seit 2003 S-Bf)
26,4 | 33,7	Bf Kupferdreh (1847-1949 Bf Kupferdreh, 1969 verlegt; Verbindungen zur Hespertalbahn und nach Essen-Werden)
–	Anschluss Himmelsfürster Erbstollen, Zeche Steingatt
36,5	S-Bf Essen-Holthausen (1945/1946 Hp Zeche Heinrich, seit 1985 S-Bf)
37,8 | 0,0	S-Bf Essen-Überruhr (1863-1949 Bf Überruhr, bis 1863 Endstation, seit 1979 Hp Essen-Überruhr)
–	Abzw zur Endstation Drehscheibe und nach Essen-Altendorf
2,3	S-Bf Essen Steele Ost (1862 Königssteele, 1863-1927 Steele BM / Steele Nord, 1927-1950 Steele Hbf, 1950-1979 Essen-Steele, 1979 Essen-Steele Ost)

1,0	S-Bf Essen Steele (1899-1949 Steele West, 1950-1979 Essen-Steele West, 1979 Essen-Steele)

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2025)

Hinweise

Die Eisenbahnstrecke von Essen-Steele nach Wuppertal-Vohwinkel ist wertgebendes Merkmal der Kulturlandschaftsbereiche „Ruhrtal bei Steele“ (Regionalplan Ruhr 295), „Deilbachtal bei Kupferdreh“ (Regionalplan Ruhr 297) und „Deilbachtal / Langenberg / Neviges / Windrath“ (Regionalplan Düsseldorf 166).
Die Kartierung der Strecke wurde teilweise von historischen Karten übernommen, es kann daher zu geringfügigen Ungenauigkeiten der Geometrie kommen. Zusätzlich wurden die Verbindung zum ehemaligen Bahnhof Kopfstation, zum ehemaligen Bahnhof Überruhr-Drehscheibe, zum alten Bahnhof Vohwinkel und zum Bahnhof Essen-Steele Ost dargestellt.

Quelle

J. Rainer Busch, Die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn (PWE) (online sites.google.com, abgerufen 16.6.2025)

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke 2723 Wuppertal-Vohwinkel - Essen-Kupferdreh (abgerufen 20.06.2025)
de.wikipedia.org: Prinz-Wilhelm-Eisenbahn-Gesellschaft (abgerufen 16.06.2025)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Wuppertal-Vohwinkel – Essen-Überruhr (abgerufen 160.6.2024)
www.bahnen-wuppertal.de: Auf der Prinz-Wilhelm-Bahn: von Vohwinkel nach Steele (abgerufen 16.06.2024)

Literatur

Busch, Johann Rainer; Deilmann, Hans Günter (1992): Prinz-Wilhelm-Eisenbahn. Die erste Eisenbahn-Aktiengesellschaft auf deutschem Boden. Essen.

Klee, Wolfgang (1982): Preußische Eisenbahngeschichte. S. 17-19, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz.

Möllers, Alfons (1989): Die Entwicklung der Eisenbahn im Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet. S. 23-27, Bühl (2., überarbeitete Auflage).

Ostendorf, Rolf (1987): Eisenbahn Knotenpunkt Ruhrgebiet. Die Entwicklung der Revierbahnen seit 1838. Stuttgart (2. Auflage).

Vogelsang, Harald (1988): Das Bw Bochum-Dahlhausen und die Eisenbahn im mittleren Ruhrtal. Freiburg.

Eisenbahnstrecke von Essen-Steele Ost nach Wuppertal-Vohwinkel

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Ort: Essen, Hattingen, Velbert, Wülfrath, Wuppertal
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1831
Koordinate WGS84: 51° 24 20,15 N: 7° 04 56,95 O / 51,4056°N: 7,08249°O
Koordinate UTM: 32.366.630,83 m: 5.696.674,92 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.575.365,67 m: 5.697.326,20 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber, „Eisenbahnstrecke von Essen-Steele Ost nach Wuppertal-Vohwinkel“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/A-KL-20090623-0007 (Abgerufen: 6. November 2026)

Copyright © **LVR**