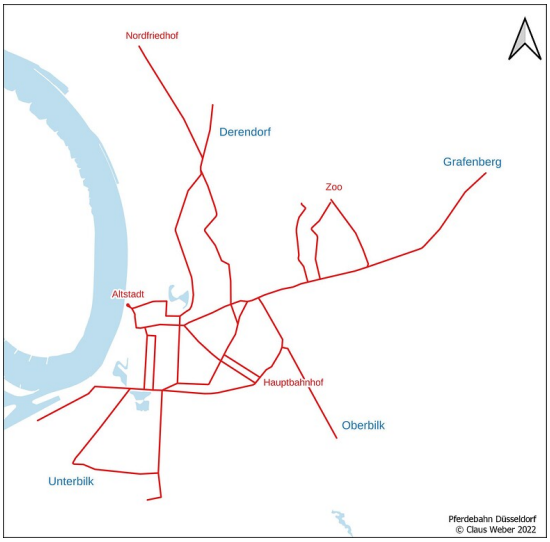
Düsseldorfer Pferdebahn

Pädsbahn Düsseldorf

Düsseldorfer Pferdestraßenbahn

Schlagwörter: Pferdestraßenbahn, Betriebsgebäude
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Düsseldorf
Kreis(e): Düsseldorf
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Düsseldorf, Strecken der Pferdebahn (2022)
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Die Pferdebahn fuhr in Düsseldorf von 1876 bis 1900. Sie verband die großen Bahnhöfe und Außenbezirke mit dem Zentrum am Burgplatz und der Altstadt.

Vorgeschichte
Betrieb ab 1876 bis 1892
Betrieb ab 1892 bis 1899
Das Ende des Pferdebahnbetriebes 1900
Hinweis und Internet

Vorgeschichte

Düsseldorf war im 19. Jahrhundert als preußische Stadt Sitz der Bezirksregierung und mehrerer Behörden sowie militärischer Einrichtungen. Als Beamten- und Biedermeierstadt erwarb es sich in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts den Ruf einer Kunst- und Gartenstadt, was sich auch in zahlreichen Baumaßnahmen, wie dem Ausbau des Hofgartens, und vielem mehr zeigte. Mitte des 19. Jahrhunderts begann die Erschließung des Ruhrgebiets, von der auch Düsseldorf profitierte. Gute Verkehrsverbindungen durch historische Straßenverbindungen, frühe Eisenbahnen und den Rheinhafen sowie der Umstand, dass Düsseldorf keine Festungsstadt mehr war (die Festungsanlagen konnten somit abgetragen werden), machten die Stadt attraktiv für Ansiedlungen von Industrie und Gewerbe. Ab 1852 wurden Stahlwerke, Kesselfabriken, Blechwerke, Röhrenwalzwerke, chemische Werke sowie Lokomotivfabriken und Waggonwerke errichtet. Damit stiegen die Einwohnerzahlen rasant und damit auch die Mobilität innerhalb der Stadt.

Das wirtschaftliche Zentrum lag in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in der Altstadt mit Ämtern, Läden, kleinen Kaufhäusern, Kontoren und Märkten. Die Handelswaren mussten mit Handkarren oder Pferdefuhrwerken transportiert oder getragen werden. Die Menschen selbst liefen alle Wege zu Fuß, abgesehen von privaten Pferdekutschen. Mietbare Pferdedroschken dienten vor allem denjenigen, die sich die hohen Preise leisten konnten.

Die Bahnhöfe der Köln-Mindener Eisenbahn und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn lagen im Bereich des heutigen Graf-Adolf-Platzes, also in einiger Entfernung zum zentralen Burgplatz. Eine Schiffbrücke von 1839 ermöglichte den Übergang über den Rhein. Auf dem linken Rheinufer in Oberkassel erreichte man die Eisenbahnen nach Neuss und Aachen.

Zu dieser Zeit entwickelte sich das Interesse an einem öffentlichen Verkehrsmittel. Neben den wirtschaftlichen Zielen wie Bahnhöfen und Märkten sollten auch die Ausflugsorte der Düsseldorfer erschlossen werden. Dazu gehörten die Flora, der zoologische Garten, der Grafenberger Wald. Wie bereits in anderen Städten erprobt, kam für das neuartige Verkehrsmittel in der engen Innenstadt nur eine Pferdestraßenbahn in Betracht.

In den Jahren 1873 bis 1875 wurden von der Stadtverwaltung die Errichtung und der Betrieb einer Pferdebahn öffentlich ausgeschrieben. Das Angebot des belgischen Unternehmers Leopold Boyaert wurde als das günstigste anerkannt. Um sein Angebot abgeben zu können und die strengen Auflagen der Stadtverwaltung zu erfüllen, musste er Geldgeber finden. Eine kapitalkräftige Gruppe von Geschäftsleuten, Bankern und wohlhabenden Privatleuten schloss sich zusammen, um das Kapital für den geplanten Baubau zur Verfügung zu stellen.
Nach eingehender Prüfung durch die städtischen Behörden erhielt L. Boyaert am 29. August 1875 die Konzession für den Bau und den Betrieb für 25 Jahre. Die Stadt sicherte sich das Vorkaufsrecht zu und erhielt eine jährliche Konzessionsabgabe. Diese war abhängig vom geleisteten Wageneinsatz und den gefahrenen Kilometern.

Für die *Pferdeeisenbahn*, wie sie damals offiziell genannt wurde, wählte man die Normalspur von 1435 Millimetern Spurweite. 1875 begannen die Bauarbeiten in den Straßen. Die ersten Waggons wurden am 19. Januar 1876 geliefert, mit diesen wurden ab dem 1. Februar 1876 erste Probefahrten durchgeführt. Die ersten fertiggestellten Abschnitte waren die Verbindungen vom Burgplatz zum Bergisch-Märkischen Bahnhof und vom Burgplatz zur Tonhalle.
Am 6. Februar 1876 wurden die ersten beiden Linien eröffnet. Die fünf vorhandenen Wagen wurden alle an diesem Tag eingesetzt, zahlreiche Düsseldorfer wollten die Neuigkeit nutzen.

Betrieb ab 1876 bis 1892

Die beiden ersten Linien begannen am Burgplatz, wo es auch eine kleine Remise für Pferde und Wagen auf dem Gelände des alten Schlosses am Rheinufer gab. Der Schlossturm wurde auf einer Schleife der Bahn umfahren. Die Strecken lagen eingleisig am Straßenrand mit Ausweichen in der Streckenmitte. Dort konnten die entgegenkommenden Wagen ausweichen und den anderen vorbeilassen. Es gab keine festen Haltestellen. Wer ein- oder aussteigen wollte, gab dem Pferdeführer oder dem Schaffner ein Zeichen, damit der Wagen hielt.

Die ersten beiden Linien:

- 1. Linie: Burgplatz - Flingerstraße - Mittelstraße - Kasernenstraße - Haroldstraße - Bergisch-Märkischer Bahnhof
- 2. Linie: Burgplatz - Flingerstraße - Flinger Tor - Elberfelder Straße - Schadowstraße - Tonhalle.

Bereits am 20. Februar 1876 eröffnete man die dritte Strecke vom Burgplatz über Mühlenstraße, Alleestraße, Elberfelder Straße, Corneliusplatz, Königsallee zum Bergisch-Märkischen Bahnhof. Am 31. März 1876 folgte die Verlängerung vom Bergisch-Märkischen Bahnhof zum Rheinischen Bahnhof, der damals an der Rethelstraße lag. Gleichzeitig eröffnete man die Strecke vom Corneliusplatz zur Nordstraße.
Von der Tonhalle aus verlängerte man die Bahn am 4. Juni 1876 über den Wehrhahn und Grafenberger Allee und Tiergartenstraße zum Zoo. Und am 14. Juni 1876 folgte die Verbindung vom Rheinischen Bahnhof an der heutigen Ahnfeldstraße bis zur Tiergartenstraße und weiter zum Zoo.
Im Sommer 1876 wurden sogenannte Sommerwagen angeliefert, deren offene Konstruktion in den heißen Monaten begehrt waren. Der Wagen mit der Nummer 13 war ein Salonwagen für besondere Anlässe.
Zum 16. Oktober 1876 verlängerte man die Bahnhofstraße vom Bergisch-Märkischen zum Köln-Mindener Bahnhof. In der Nordstraße errichtet man einen neuen festen Betriebshof für Pferde und Wagen und eröffnete diesen am 22. Dezember 1876 und legte das Provisorium am Burgplatz still.
Noch 1876 folgte die nächste Erweiterung, vom Köln-Mindener Bahnhof führte die Strecke über Friedrichstraße, Bilker Allee zum Floragarten in Bilk. Diese Verbindung, wie auch die zum Zoo, wurden nur sonntags befahren, außerdem am Mittwoch Nachmittag,

wenn die Beamten ihren freien Nachmittag hatten.

Die Fahrt mit den Pferdebahnen waren relativ teuer: für ein bis zwei Teilstrecken musste man 10 Pfennig (1. Klasse 15 Pfennig) zahlen, jede weitere Teilstrecke kostete 5 Pfennig mehr. Die doch kurzen vorhandenen Linien waren jeweils in mehrere Teilstrecken unterteilt. Kinder bis zu drei Jahren fuhren kostenlos, Kinder zwischen drei und achte Jahren zahlten die Hälfte. Ende August 1876 reagierte man auf die hohen Fahrpreise, die Zahl der Teilstrecken wurde reduziert, es gab jetzt nur noch zwei bis drei Teilstrecken pro Linie. Somit war die teuerste Fahrkarte mit 35 Pfennig die für die Fahrt vom Burgplatz zum Zoo in der 1. Klasse. Die 1. Klasse wurde 1892 abgeschafft.
Ab dem 1. Dezember 1876 wurde ein Marktverkehr eingerichtet. Er verband die Endstelle an der Nordstraße über den Burgplatz mit dem Bergisch-Märkischen Bahnhof. Damit konnten die Marktleute ihre Waren leichter zum Burgplatz und Rathausplatz mit ihren Märkten transportieren.
Anfang 1877 gab es fünf Linien mit einer Streckenlänge von rund 11 Kilometern. Im Sommer 1877 änderte man die Zufahrt zum Zoo: jetzt wurde die über die Herderstraße gefahren. Da 1878 der allgemeine 10-Minuten-Betrieb eingeführt wurde, mussten weitere Ausweichen eingerichtet werden.

1880 fand neben dem alten Zoogelände die *Rheinisch-Westfälische Industrie- und Gewerbeausstellung* statt. In 20 großen und 80 kleinen Hallen stellten 3049 Firmen ihre Produkte vor. Die Pferdebahn transportierte zahlreiche der Besucher zum Ausstellungsgelände und konnte ihre Leistungsfähigkeit vorführen. Zu dieser Zeit gab es 28 Wagen und 124 Pferde. Auf dem Ausstellungsgelände wurde später ein erweiterter zoologischer Garten eingerichtet, mit dem Eingang am heutigen Brehmplatz.
1880 brachte L. Boyaert seine Pferdebahn in die neu gegründete „Société anonyme des Tramways de Dusseldorf“ ein. Diese Firma war zukünftig Betreiber der Pferdebahn. In den Jahren 1883 bis 1884 wurden Gleise erneuert und längere doppelgleisige Strecken errichtet, um Wartezeiten in den Ausweichen zu verkürzen.

Die großen Umbauten im Eisenbahnnetz, die im Zusammenhang mit dem 1891 eröffneten Zentralbahnhof (heute Hauptbahnhof) erfolgten, erforderten auch Änderungen im Pferdebahnnetz. Die Strecke zum Rheinischen Bahnhof, der verlegt und abgetragen wurde, schloss man zum 6. September 1888.
Die Stadt Düsseldorf erwartete von L. Boyaert, dass auch die Pferdebahn an den neuen Hauptbahnhof angeschlossen werden sollte; neben weiteren Strecke nach Grafenberg, Oberbilk, Unterbilk und Derendorf. Wegen der ungenügenden Ertragslage wurden die Strecken nicht gebaut. L. Boyaert wollte dagegen günstigere Verträge mit der Stadt erreichen, es kam zu langwierigen Prozessen. 1892 wurde der Vertrag mit L. Boyaert gekündigt und für 1,15 Millionen Mark die Pferdebahn durch die Stadt gekauft.

Betrieb ab 1892 bis 1899

Der Betrieb der Pferdebahn wurde an den Direktor der Koblenzer Pferdebahn, Wilhelm August von Tippelskirch, verpachtet. Für den Bau und die Unterhaltung der Gleise und Depotanlagen war die Stadt verantwortlich. Der Ausbau des Netzes konnte nun fortgeführt werden. Der neue Hauptbahnhof wurde 1892 über eine Strecke über die neu angelegte Graf-Adolf-Straße angebunden werden. Im Juli 1892 folgte ein weiterer Anschluss des Bahnhofes über die Bismarckstraße. Diese Strecke verlängerte man am 13. August 1892 über den Worringer Platz und Oberbilker Markt zur Hildener Straße.

1892 wurden auch feste Haltestellen eingerichtet. Damit konnten auch die Fahrzeiten der Bahnen verkürzt werden. Am 10. November 1893 nahm man einen zweiten Betriebshof in Betrieb. Er lag an der Erkrather Straße an der Bahnstrecke nach Elberfeld. Die Wagen wurden hier in zwei Ebenen abgestellt, das Untergeschoss war durch einen elektrischen Aufzug erreichbar. An diesem Tag verlängerte man die Strecke über die Kavalleriestraße und Lorettostraße zur Bilker Kirche. Es gab zu diesem Zeitpunkt 72 Wagen und 120 Pferde. Die Länge der Strecken maß 18,7 Kilometer.

1894 gab es weitere Ergänzungen (Strecke von der Nordstraße zum Dreieck) und Ausbauten des vorhandenen Netzes. 1895 verlängerte man die Verbindung von der Uhlandstraße über die Grafenberger Alle bis nach Grafenberg. Der Endpunkt am damaligen Bahnübergang über die Güterzugstrecke von Rath nach Eller wurde am 29. September 1895 erreicht.
Im Jahr 1896 gab es weitere Zuwächse im Netz: Verbindung vom Dreieck zum Derendorfer Markt, von der Haroldstraße zum Hafenamt, von der Bilker Allee zum Bahnhof Bilk und vom Worringer Platz über die Kölner Straße zum Wehrhahn. 1897 verband man die Flora über die Bilker Alle mit der Bilker Kirche, so dass nun Schleifenfahrten zwischen Graf-Adolf-Platz und Bilk möglich waren.

In den Jahren 1897 und 1898 errichtete man eine Strecke vom Hauptbahnhof über die heutigen Friedrich-Ebert-Straße, Oststraße, Tonhalle, Duisburger Straße, Roßstraße zum Nordfriedhof. Dieser wurde auch über eine Neubaustrecke mit der Nordstraße verbunden. Diese Strecken wurden am 5. September 1898 in Betrieb genommen.
1898 war das Jahr der größten Ausdehnung der Pferdebahn. Die Streckenlänge maß 23,7 Kilometer. Es gab 88 Wagen und 370 Pferde. Im letzten Betriebsjahr 1899 wurden etwa 10 Millionen Fahrgäste befördert.

Das Ende des Pferdebahnbetriebes 1900

1881 fuhren bei Berlin die ersten elektrischen Straßenbahnen, noch als Versuchsbahnen. Dieser Versuch war erfolgreich. In der Folgezeit wurden zahlreiche weitere elektrische Straßenbahnen eröffnet, 1891 in Halle/Saale, im Westen 1893 in Essen und Remscheid. Und auch in Düsseldorf wurde diese neue Technik erörtert. Als Versuchsstrecke wurde die Verbindung nach Grafenberg gewählt, auf der seit 1895 Pferdebahnen fuhren. Am 27. Januar 1896 fuhr hier dann die erste elektrische Straßenbahn in Düsseldorf, vom Grafenberger Bahnübergang bis zur Uhlandstraße.

Ab September 1899 wurden die vorhandenen Strecken der Pferdebahn elektrifiziert und mit den neuen Bahnen betrieben. Mit den Arbeiten war die Firma Schuckert & Co. beauftragt. Die letzte Pferdebahn fuhr am 21 Juni 1900 um 19:00 Uhr. Die vorhandenen Wagen wurden großteils als Beiwagen hinter elektrischen Triebwagen weiter genutzt. Der Betriebshof in der Erkrather Straße wurde für die elektrischen Bahnen umgebaut. Zum 1. Juli 1900 übernahm die Stadt Düsseldorf auch den Betrieb; Betriebsleiter von Tippelskirch wurde ihr erster Direktor.

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2021)

Hinweis

Dargestellt sind alle Strecken der Düsseldorfer Pferdebahn, ohne Differenzierung der Nutzungszeiten.

Internet

de.wikipedia.org: Düsseldorfer Pferdebahn (Abgerufen: 17.4.2021)
geschichtswerkstatt-duesseldorf.blogspot.com: Geschichtswerkstatt Düsseldorf - Autor: Dieter Jaeger/Redaktion: Bruno Reble, Vor Hutnadeln wird gewarnt!. Vor 145 Jahren: Erste Straßenbahn in Düsseldorf. © Geschichtswerkstatt Düsseldorf 2021 (Abgerufen: 17.4.2021)

Literatur

Höltge, Dieter; Kochems, Michael (2004): Niederrhein. (Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 9.) S. 7-10, Freiburg.

Jacobi, Richard; Zeh, Dieter (1986): Die Geschichte der Düsseldorfer Straßenbahn. Von der Pferdetram zur Rheinbahn. Freiburg.

Nolden, Hans G. (1998): Die Düsseldorfer Straßenbahn. München.

Düsseldorfer Pferdebahn

Schlagwörter: Pferdestraßenbahn, Betriebsgebäude
Ort: Düsseldorf
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1876, Ende 1900
Koordinate WGS84: 51° 13 38,35 N: 6° 46 16,2 O / 51,22732°N: 6,77117°O
Koordinate UTM: 32.344.377,49 m: 5.677.464,69 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.553.912,13 m: 5.677.218,60 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, „Düsseldorfer Pferdebahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-331600 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**