Hammer Eisenbahnbrücke

König-Wilhelms-Brücke

Neuss-Düsseldorfer Eisenbahnbrücke

Schlagwörter: Eisenbahnbrücke
Fachsicht(en): Landeskunde, Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Düsseldorf, Neuss
Kreis(e): Düsseldorf, Rhein-Kreis Neuss
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Die Hammer Eisenbahnbrücke zwischen Neuss und Düsseldorf (2012)
Fotograf/Urheber: Frank Vincentz



Die Hammer Eisenbahnbrücke quert den Rhein im Verlauf der Eisenbahnstrecke von Neuss nach Düsseldorf in Höhe des Ortsteils Düsseldorf-Hamm. Die aktuell befahrene Brücke ist die dritte an diesem Standort.

Die erste Brücke von 1870

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft (BME) verlängerte ihre Bahnstrecke von Neuss nach Düsseldorf, um ihr linksrheinisches Streckennetz in Richtung Rheinland und Ruhrgebiet bis Mitteldeutschland erweitern zu können. Dazu musste der Rhein gequert werden. Nach längeren Verhandlungen und Festlegung des Standortes konnte mit dem Bau der Brücke 1867 begonnen werden.
Beim Bau der Brücke kam es 1869 zu einem schweren Unglück. Ein Flussschiff hatte einen der provisorischen Flusspfeiler gerammt, ein Teil des Gerüstes und des unfertigen Brückenbogens stürzten ein. Dabei wurden 18 Arbeiter getötet und zahlreiche weitere verletzt. Die Arbeiten verzögerten sich um ein halbes Jahr.
Die erste feste Eisenbahnbrücke in Düsseldorf (und sechste Eisenbahn-Rheinbrücke insgesamt) weihte man am 24. Juli 1870 ein. Benannt wurde sie nach dem preußischen König König Wilhelm I. als König-Wilhelms-Brücke (bzw. König-Wilhelms-Eisenbahn-Rheinbrücke).

Entworfen hatte die Brücke der Ingenieur Pichier, die Bauoberleitung hatte der Geheimrat Weishaupt. Es war eine dreiteilige Ständer-Fachwerkbrücke aus Schweißeisen. Erbaut wurde sie durch die Brückenbauanstalt vorm. J.P. Harkort in Duisburg. Die Brücke trug zwei Gleise. Über lange Vorlandbrücken wurden die Züge auf die hoch gelegenen Strombrücken geführt. Es waren vier stromüberspannende Bögen auf gemauerten Pfeilern.
Die auffälligen Türme an beiden Landseiten hatten nicht nur einen architektonischen Wert. Auf Anforderung des preußischen Militärs waren sie wehrfähig. Das bedeutet, dass in den Türmen und Brückenpfeilern Sprengräume eingerichtet waren, die im Kriegsfalle mit Mannschaften besetzt sein mussten, um Türme und Brücke sprengen zu können. Zudem dienten die Türme zur Aufstellung von Geschützen. Zusätzlich war zwischen dem linksrheinischen Tor und der Vorlandbrücke eine Drehbrücke auf einem mächtigen Mittelpfeiler eingebaut worden.

Ein Eisenbahnfort oder Sperrfort, das auf Kosten der Bahngesellschaft seitlich der Brücke angelegt werden musste, wurde bereits 1885 wieder geräumt.
Im Sommer 1896 wurden umfangreiche Sanierungsarbeiten an den Vorlandbrücken durchgeführt (die Drehbrücke wurde entfernt), zugleich sanierte man die Gleisanlagen auf den Strombrücken.

Die zweite Brücke ab 1912

Der Eisenbahnverkehr hatte gegen Ende des 19. Jahrhunderts stark zugenommen, die Brücke von 1870 kam an ihre Leistungsgrenzen. Entsprechend wurde zwischen 1909 und 1911 eine zweite, parallel geführte Eisenbahnbrücke errichtet. Sie war ebenfalls zweigleisig, mit Vorlandbrücken, Turmportalen sowie vier Bögen und lag rund 32 Meter südlich von der alten Brücke entfernt. Die Strompfeiler hatten die gleiche Ausrichtung wie die alten, der Überbau war nun deutlich stärker und bestand aus einer Eisenfachwerk-Konstruktion. Auch Brückentürme auf beiden Seiten wurden errichtet, nun ebenfalls deutlich stärker und robuster.
Nachdem die neue Brücke 1911 in Betrieb genommen war, sanierte man die alte Brücke. Es wurden neue Überbauten über dem Rhein eingesetzt, die baugleich denen der parallelen Brücke waren. Diese zweite Brücke kam im November 1912 in Betrieb. Es bestanden nun zwei Brückenbauwerke mit insgesamt vier Gleisen für die Rheinquerung zur Verfügung.

Im Ersten und im Zweiten Weltkrieg dienten die Brücken auch dem Militär, indem über sie die Militärzüge mit Soldaten und Material aus dem Reich an die Fronten im Westen gefahren wurden. In den 1930er Jahren wurde die Brücke täglich von rund 120 Personenzügen und über 80 Güterzügen befahren.
Bei ihrem Vorrücken im Zweiten Weltkrieg eroberten amerikanische Truppen am 1. März 1945 die Stadt Neuss auf der linken Rheinseite. Deutsche Truppen sprengten daher am 3. März 1945 alle Düsseldorfer Rheinbrücken, um das Vorrücken der alliierten Truppen zu verhindern.

Um die Eisenbahnverbindungen zwischen Neuss und Düsseldorf wieder herzustellen, begann Ende 1945 die provisorische Wiederherstellung der Hammer Brücke. An der weniger beschädigten nördlichen Brücke baute man anstelle der beiden zerstörten mittleren Bögen Behelfsbrücken ein. Dabei handelte es sich um Brücken der Bauart „Schaper-Krupp-Reichsbahn“ (SKR). Das sind vorgefertigte, standardisierte Brückenteile, die vor Ort zusammengefügt werden. Die provisorische Rheinquerung konnte am 31. Juli 1946 in Betrieb genommen werden.
Zum endgültigen Aufbau der nördlichen Brücke reparierte man die am besten erhaltenen Teile der südlichen Brücke und setzte sie anstelle der provisorischen Brücken an der Nordbrücke ein, in Betrieb genommen im November 1947.
Die südliche Brücke wurde nicht wieder aufgebaut. Die Eisenteile wurde verschrottet, die Pfeiler und Brückentürme blieben zunächst erhalten.

Die dritte Brücke von 1987

In den 1980er Jahren wurde das S-Bahn-Netz um Düsseldorf erweitert. Es war eine S-Bahn von Düsseldorf über Neuss bis Mönchengladbach geplant, die heutige Linie S 8. Dazu war ein Neubau und die Erweiterung der Hammer Brücke erforderlich.

Die 814 Meter lange neue Brücke wurde in der Lage der ehemaligen südlichen Brücke errichtet. Der Bau begann 1984 und wurde 1987 vollendet. Die neue Brücke besteht aus zwei Teilen, um die Zahl der Pfeiler im Rheinstrom zu verringern. Das größere Hauptfeld ist eine 250 Meter lange Stabbogenbrücke mit einem Verstärker aus Fachwerk. Diese Form erinnert an die historische zweite Brücke.
Das zweite, kleinere Feld führte die flache Fachwerkkonstruktion fort. Es ist 135 Meter lang. Daran schließen sich die Vorlandbrücken an. Die Brücke trägt vier Gleise, zwei zwischen dem Fachwerk und zwei außen vorgelagert.
Nach Eröffnung der neuen Brücke wurde die ältere Brücke abgerissen. Die Brückentürme blieben erhalten als Erinnerung an die Vorgängerbrücke von 1870.

Baudenkmal

Der östliche Brückenkopf der Alten Hammer Eisenbahnbrücke ist eingetragenes Baudenkmal (Stadt Düsseldorf, Untere Denkmalbehörde Nr. 1028; LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Obj.-Nr. 50092).

(Ulrich Stevens und Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2014/2025)

Quellen

- Harald Müller, Die alte und neue Hammer Eisenbahnbrücke 1985-1987 (2017; online www.drehscheibe-online.de, abgerufen 10.3.2025)
- Harald Müller, Die König Wilhelm Rhein-Eisenbahnbrücke in Düsseldorf (2 Teile, 2022; online www.drehscheibe-online.de – Teil 1 und www.drehscheibe-online.de – Teil 2, abgerufen 10.3.2025)

- George Silk (Photograph): Aerial view of bridge across the Rhine River just after it was blown up by the Germans in an attempt to halt the advancing US Ninth Army at the city of Dusseldorf, März 1945 (online artsandculture.google.com, abgerufen 10.3.2025)

Internet

neuss.rheinische-industriekultur.com: Hammer Eisenbahnbrücke (König-Wilhelm-Brücke), östlicher Brückenkopf (abgerufen 10.3.2025)
www.duesseldorf.de: Brücken in Düsseldorf (abgerufen 10.3.2025)
de.wikipedia.org: Hammer Eisenbahnbrücke (abgerufen 10.3.2025)
digit.wdr.de: WDR Digit, Bilder und Filme zur Hammer Eisenbahnbrücke (abgerufen 10.3.2025)
www.britishpathe.com: Film der British Pathé: Official Opening Of Dusseldorf Neuss Railway Bridge By Mr J. Hynd M.P. August 10th 1946 (abgerufen 10.3.2025)

Hammer Eisenbahnbrücke

Schlagwörter: Eisenbahnbrücke
Ort: 40221 Düsseldorf - Hamm
Fachsicht(en): Landeskunde, Kulturlandschaftspflege
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Ortsfestes Denkmal gem. § 3 DSchG NW
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Karten
Historischer Zeitraum: Beginn 1867 bis 1870
Koordinate WGS84: 51° 12 29,15 N: 6° 43 39,67 O / 51,2081°N: 6,72769°O
Koordinate UTM: 32.341.275,82 m: 5.675.420,43 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.550.896,12 m: 5.675.049,17 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: Ulrich Stevens (2014), Claus Weber (2025), „Hammer Eisenbahnbrücke“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-89338-20140404-2 (Abgerufen: 8. November 2026)

Copyright © **LVR**