

1896

125 JAHRE RHEINBAHN

2021





Das Ludwig-Loewe-Haus ist die Düsseldorfer Niederlassung des Maschinenbaukonzerns Ludwig Loewe, dessen Gründer jüdischen Glaubens war. 1937 ist das Unternehmen arisiert und die Düsseldorfer Filiale geschlossen.

1939 STATION 44

**EIN UMZUG STEHT AN: DIE RHEINBAHN-
VERWALTUNG, DIE SEIT 1921 IN EINEM
EHMALIGEN KAUFHAUS AM WEHRHAHN
UNTERGEBRACHT WAR, BRAUCHT MEHR PLATZ.
GENERALDIREKTOR BIEBER ERWIRBT
DAS 1911 ERBAUTE LUDWIG-LOEWE-HAUS
AM HAUPTBAHNHOF.**



An der Fassade sind fünf steinerne Löwen angebracht, als Sinnbild für den Namen des ursprünglichen Besitzers. Sie werden entfernt und Jahre später in einer Kiesgrube auf dem Betriebshof Heerdt entsorgt. Im Zweiten Weltkrieg wird das Gebäude schwer beschädigt. Es kann aber wieder hergerichtet werden und bleibt bis 1971 Sitz der Rheinbahn.

In den 80er-Jahren werden bei Bauarbeiten in Heerdt vier der Löwen zufällig wiedergefunden. Zwei von ihnen bewachen heute zur Erinnerung den Eingang der Hauptverwaltung in Lierenfeld, der dritte steht in Heerdt zwischen Betriebshof und Zentralwerkstatt und der vierte auf dem Gelände eines Seniorenzentrums in Heerdt.



1940 STATION 45

Es geht weiter: Die Rheinbahn bemüht sich, auch im Krieg den Betrieb aufrechtzuhalten. Da es sich um ein kriegswichtiges Unternehmen handelt, werden zunächst kaum Mitarbeiter eingezogen.

Mitte Dezember fährt eine Gruppe Rheinbahner, unterstützt von Künstlern der Düsseldorfer Oper, mit einem Rheinbahnbus zu einem fünftägigen Besuch der deutschen Truppen in Belgien und Nordfrankreich. Im Gepäck befinden sich Weihnachtsgeschenke – und der Anhänger ist gefüllt mit Altbierfässchen!



1941 STATION 46

Der Krieg verändert auch die Rheinbahn. Mittlerweile sind viele Kollegen eingezogen worden, etliche Gefallene sind zu beklagen. Die Personalreserven werden knapper. Wie schon im Ersten Weltkrieg springen erneut die Frauen ein. Seit Beginn des Kriegs arbeiten sie wieder als Schaffnerinnen. Außerdem sollen „Arbeitsmädchen“ helfen, die ihr Pflichtjahr absolvieren. Sie sind auf dem Betriebshof Heerdt untergebracht.

1942 STATION 47

Die Rheinbahn wirbt Fremdarbeiter an. Teils kommen sie freiwillig, teils werden sie gezwungen. Auch Verschleppte und Kriegsgefangene sind unter ihnen. Bis 1945 werden 781 Fremdarbeiter im Fahrdienst, in den Werkstätten und als Hilfsarbeiter beschäftigt.

Seit Sommer gibt es schwere Luftangriffe in Düsseldorf. Viele Menschen sterben oder werden verwundet, die Innenstadt brennt zu einem großen Teil aus. Die Montagehalle an der Erkrather Straße wird durch Bomben weitgehend zerstört.



1943 STATION 48

Am Pfingstsonntag erfolgt ein Großangriff auf Düsseldorf, der schwerste Zerstörungen zwischen Hauptbahnhof und Derendorf verursacht.

Die Straßen sind von Trümmern übersät, Schienen verbogen, Oberleitungen zerrissen, zahlreiche Fahrzeuge fahrunfähig. Die Rheinbahn hält den Verkehr notdürftig mit Bussen aufrecht.





1944 STATION 49

DIE GLEISBAUWERK-STATT HEERDT WIRD BEI ANGRIFFEN ZERSTÖRT.

1945 STATION 50

Die Wehrmacht sprengt die Rheinbrücken. Man glaubt, dadurch das Vorrücken der Amerikaner aufhalten zu können. Die Stadt liegt in Trümmern, die Versorgung mit Gas und Wasser ist weitgehend zusammengebrochen. Alle Betriebshöfe, besonders aber Derendorf, sind stark beschädigt. Von den über 2.600 Mitarbeitern sind 460 in Gefangenschaft.



Kurz vor Kriegsende stellt die Rheinbahn den Betrieb ein. Und nimmt ihn kurz nach Kriegsende wieder auf, trotz des dezimierten Fuhrparks und unter schwierigsten Bedingungen. Mit angemieteten Motorbooten stellt sie sogar eine Verbindung über den Rhein her – für Monate die einzige Möglichkeit, ans andere Ufer zu kommen.



1946 STATION 51

Tun, was nötig ist: zum Beispiel Lebensmittel beschaffen. Die Rheinbahn übernimmt diese Aufgabe und kocht Eintöpfe für ihre Mitarbeiter, die anderenfalls einen Großteil des Tages damit beschäftigt wären, ins Umland zu fahren, um für sich und ihre Familien Essen zu organisieren. Nur so gelingt es, das Streckennetz relativ schnell wieder instandzusetzen. Von den 335 Kilometern Linienlänge der Straßenbahn sind im Sommer schon wieder 228 Kilometer in Betrieb.

Weil die zerstörten Waggonfabriken die Wagen nicht schnell genug reparieren können, hilft sich die Rheinbahn selbst: In Heerdt bauen die Kollegen die Triebwagen auf, in Mettmann die Beiwagen.



Unterstützung in harten Zeiten:
Die Rheinbahn richtet Haus Morp,
idyllisch am Ausgang des Neandertals
gelegen, als Heim für erholungs-
bedürftige Arbeiter und Angestellte ein.



Im Gemeinschaftshaus an der
Erkrather Straße wird jeden Tag
für rund 1.800 Menschen gekocht –
nicht einfach bei der schwierigen
Lebensmittellage.

Haus Gandersheim in Kaiserswerth
bietet den Kindern der Belegschaft für
ein paar Wochen ein unbeschwertes
Leben, mit nahrhaften Mahlzeiten
und genügend Spielsachen.

1947 STATION 52

Die Abteilung „Soziale Fürsorge“ wird gegründet, heute bekannt unter dem Namen „Sachgebiet Gesundheit und Soziales“. Damals geht es darum, die große Not der Nachkriegszeit zu lindern: mit der Vermittlung von Wohnraum, Mittagessen aus der Werksküche, Weihnachtsfeiern für die Rheinbahnkinder und -lehrlinge, mit Möbeln aus der Schreinerei für die Ausgebombten und Kohlezuwendungen aus dem eigenen Kohlenpütt, mit Erholungsmöglichkeiten für die traumatisierten Kinder in Vertrags- und eigenen Kinderheimen und vielem mehr.

Besonders wertvoll sind
die „Kalorien für Geist und Seele“,
die die Rheinbahnbibliothek anbietet.
Sie verzeichnet einen Ausleihrekord.





Der Jugendausschuss der Rheinbahn motiviert mithilfe des Betriebsrats den Vorstand, den jüngsten Mitarbeitern zu Weihnachten ein Paar feste Schuhe zu schenken.

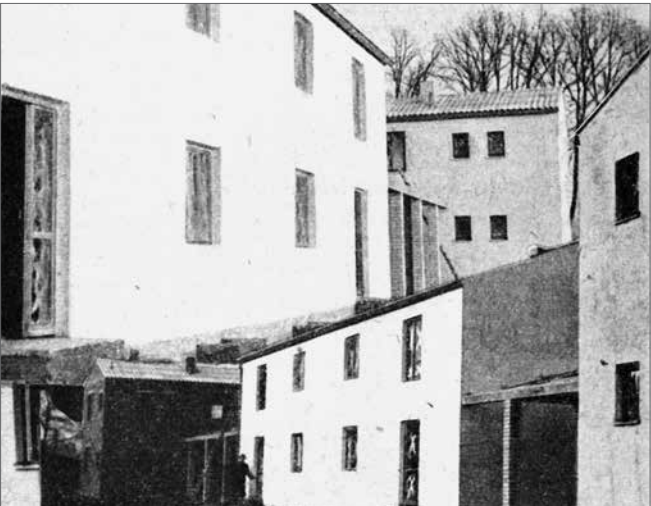


1948 STATION 53

EGAL WIE FLEISSIG
DIE RHEINBAHNER BAUEN
UND RESTAURIEREN:
DER BEDARF IST GRÖßER.

Busse und Bahnen sind häufig überfüllt, Fahrgäste hängen sich sogar von außen an und fahren auf diese Weise mit. Nicht selten gibt es Unfälle mit Verletzten und manchmal sogar Toten.

Musterwohnungen
in Kaiserswerth



1949 STATION 54

Weiterhin ist die Wohnungsnot groß. Die Rheinbahn intensiviert ihr Wohnungsbauprogramm. Etliche Wohnungen sind bereits fertiggestellt, weitere im Bau, unter anderem an der Walburgisstraße, in Erkrath-Morp und Heerdt, an der Kopernikusstraße, Kettwiger Straße sowie in einer Mustersiedlung in Kaiserswerth 40 Häuser mit 90 Wohnungen.



1950 STATION 55

DAS ERSTE FUNKTELEFON WIRD IN DEN SPEISEWAGEN DER LINIE D EINGEBAUT – PASSEND ZUR INTERNATIONALEN FUNKAUSSTELLUNG IN DÜSSELDORF.

Es handelt sich um ein Pilotprojekt, das die Rheinbahn gemeinsam mit der Firma Telefunken durchführt. Im Rad wird die Technik der UKW-Telefonie ausführlich vorgestellt – auch um Skeptiker davon zu überzeugen, dass sich visionäre Versuche auf lange Sicht lohnen können.



1951 STATION 56

Schöne Zeiten für Fahrer, Schaffner und Fahrgäste: Der erste Großraumwagen vom Typ T4 geht in Betrieb, zunächst testweise. Sowohl im Hinblick auf Technik als auch Komfort sind die neuen Eigenschaften wirklich revolutionär. Die Düsseldorfer nennen diese Errungenschaft schon bald „Sambawagen“. Die Türen öffnen und schließen sich elektrisch, es gibt viel Platz für die Fahrgäste – Großraum eben.

1952 STATION 57

Der Gleisbau berichtet von den äußerst komplizierten Arbeiten, die durch die Reparatur eines Abwasserkanals unter dem Gleiskörper zu leisten waren. Straßenbahn dafür stilllegen? Kommt für die einfallsreichen Kollegen nicht infrage. Sie bauen eine Brücke über die Schadstelle – und zwar, wie sie betonen, „unter Aufrechterhaltung des Betriebes“.

1953 STATION 58

Der soziale Wohnungsbau der Rheinbahn setzt Standards: Vier große, hell verputzte Wohnblocks entstehen, die durch eine Pergola verbunden sind. Überdurchschnittlich ist die Innenausstattung der Häuser, unter anderem mit Terrazzobelag im Treppenhaus. Die Neubauten befinden sich quer zur Straße Auf'm Hennekamp, durch eine vorgelagerte Wohnstraße und Grünanlagen vom Durchgangsverkehr getrennt.



1954 STATION 59

„Turek, du bist ein Teufelskerl!“ Am 4. Juli geschieht das Wunder von Bern: Deutschland wird Fußballweltmeister. Und die Rheinbahn ist dabei, zumindest indirekt. Denn Torwart Toni Turek ist ein echter Rheinbahner. Er begann 1950 als Kraftfahrer und wechselte schon bald ins Büro als Mitarbeiter der Registratur. Für die Vorbereitung auf die WM muss er sich vier Wochen Sonderurlaub nehmen. Den Lohn für diese Zeit übernimmt der DFB.

Nicht überliefert ist, ob die rund hundert Wagenpflegerinnen im August auf ihrem Ausflug noch einmal auf den Gewinn der WM anstoßen. Auf jeden Fall sind sie bester Laune, als sie im Parkrestaurant in Heiligenhaus einkehren. Die Sozialabteilung hat diese fabelhafte Tour organisiert, Kollegen aus dem Fahrdienst und den Werkstätten übernehmen freiwillig die Dienste der Frauen, damit ihrer Freude nichts im Wege steht.





1955 STATION 60

Im Zuge des Wiederaufbaus der Stadt sieht die Verkehrsplanung besonders großzügige Straßen in der Innenstadt vor. Das bedeutet für die Rheinbahn Abschied und Premiere zugleich. 15. Juli, 23.22 Uhr: Eine Bahn der Linie 10 fährt am Corneliusplatz ab und über die Königsallee – zum letzten Mal. Wenige Stunden später, am 16. Juli um 4.51 Uhr, nimmt die 10 ihren Weg von der Hüttenstraße über die neu geschaffene Berliner Allee zum Corneliusplatz – zum ersten Mal.

Offiziell eingeweiht wurde die Berliner Allee erst 1960 vom Regierenden Bürgermeister Berlins, Willy Brandt. Endgültig fertiggestellt war sie erst um 1965.



1956 STATION 61

Die Stadt wächst auf 664.000 Einwohner an und die Rheinbahn befördert die meisten Fahrgäste nach dem Zweiten Weltkrieg, nämlich 320 Millionen.

Ein echter Kraftakt, zumal damals schon Busse und Bahnen unter dem stetig wachsenden Individualverkehr leiden. Im starken Verkehr der Innenstadt bleiben die Fahrzeuge der Rheinbahn häufig stecken. Personalsorgen gibt es außerdem: So werden zwar im ersten Quartal 115 neue Mitarbeiter eingestellt, aber zugleich scheiden 79 aus.





1957 STATION 62

**GROSSER FORTSCHRITT FÜR DIE BUSFLOTTE:
DIE RHEINBAHN FEIERT RICHTFEST AN DER EINTRACHT-
STRASSE, GANZ IN DER NÄHE DER HAUPTWERKSTATT
AN DER ERKRATHER STRASSE.**

Hier entsteht das neue Omnibusdepot, und zwar als Europas größte freitragende Halle in Spannbeton, 45 Meter breit und knapp 85 Meter lang. Die Halle wird 150 Omnibusse aufnehmen können, 250 Fahrzeuge können täglich gewartet werden. Die vollautomatische Waschanlage sorgt zuverlässig für die Außenreinigung. Das Depot ist bis 1994 in Betrieb. Dann ziehen die Busse nach Lierenfeld um.





1958 STATION 63

Sechs- und achtsichtige Gelenk- und Großraumwagen prägen das Stadtbild immer mehr.

Für die D-Bahn nach Duisburg sind neue Doppelgelenkzüge vorgesehen. Äußerlich entsprechen sie den aktuellen Düwag-Doppelgelenkwagen des Stadtverkehrs, bis auf einen Doppelscheinwerfer an der Front. Ihr Innenleben hat es in sich: Bequeme Bestuhlung im Speisewagen und ein Raucherabteil erobern die Herzen der Fahrgäste.



1959 STATION 64

Am 9. Juni begibt sich die „Düsseldorfer“ auf Jungfernfahrt. Es ist das größte, schönste und schnellste Schiff der Rheinbahnflotte. Das Boot wird nicht nur im Linienverkehr fahren, sondern auch für repräsentative Anlässe zur Verfügung stehen, etwa für Feiern von Schulen, Vereinen und Gesellschaften.



Eine super Sache: Ferien mit der Rheinbahn. Fast 500 Kinder und Jugendliche holt die Rheinbahn täglich an 28 Sammelstellen ab und bringt sie zu Wanderzielen in der Umgebung. So können sie die Sommerferien auch außerhalb der Stadt genießen. Das Ferienangebot ist über viele Jahre ausgesprochen beliebt bei der Bevölkerung.

1960 STATION 65

Man kennt sich, man schätzt sich. Zwei Mitarbeiterinnen der Hauptverwaltung von Phoenix-Rheinrohr überreichen dem Busschaffner Wilhelm Ritz ein Abschiedsgeschenk. Sie bedanken sich für fünfeinhalb Jahre gute Betreuung. So lange fuhren sie und ihre Kollegen von Düsseldorf nach Mülheim. Nun zieht das Unternehmen nach Düsseldorf ins neue Dreischeibenhaus am Jan-Wellem-Platz. Für die Damen haben die langen Fahrten somit ein Ende.



1961 STATION 66

Die Düwag liefert den 100. Gelenkwagen an die Rheinbahn aus, worüber sich die Kollegen offensichtlich besonders freuen. Am selben Tag wird nach langen Erprobungen der erste eigene Omnibus-Gelenkbus der Uerdinger Waggonfabrik in Dienst gestellt. Gerade für die Gäste der Linie 32, die vom Hauptbahnhof zum Flughafen fährt, bietet das Großraumfahrzeug mehr Komfort.



1962 STATION 67

EINE NEUE ÄRA BEGINNT: DER JAN-WELLEM-PLATZ WIRD DER ZENTRALE VERKEHRSKNOTENPUNKT FÜR DEN ÖPNV. ALLE FERNLINIEN ENDEN NUN HIER. DER FERNBAHNHOF GRAF-ADOLF-PLATZ VERLIERT SEINE FUNKTION.



Sprachbegabte Schaffner sind in einer Weltstadt wie Düsseldorf gefragt und stehen mehr und mehr zur Verfügung. Während der internationalen Messen tragen sie eine schwarze Samtbinde auf dem Ärmel, sodass sie für die Auswärtigen Besucher gut zu erkennen sind. Woher der Gast auf diesem Foto kommt? Man weiß es nicht, aber der Kollege auf dem Foto spricht Spanisch, Englisch und Holländisch.



1963 STATION 68

**SEIT 1898 GIBT ES DIE STRECKE NACH KREFELD,
SEIT 1924 DEN BETRIEB DER SPEISEWAGEN. NUN IST DAMIT SCHLUSS.**

Mehr Sitzplätze für die Fahrgäste sind wichtiger.

Ab jetzt werden neue achtsichtige Gelenkwagen eingesetzt, die mit Anhänger 46 Meter lang sind und fast 400 Personen befördern können. Der Beiwagen bleibt ohne Schaffner, Zeitkarteninhaber werden über eine Ausrufanlage informiert. 1989 werden die Speisewagen, „Bistro“ genannt, auf vier Stadtbahnwagen wieder eingeführt. Bis 2014 bleiben sie in Dienst.



1964 STATION 69

Gefeiert wird bei der Rheinbahn gern. Die beschwingten Bilder einer Ausflugsfahrt belegen es. Zu welcher Musik wohl getanzt wird? Hits sind unter anderem „Rote Lippen soll man küssen“ von Cliff Richard oder „I want to hold your hand“ von den Beatles.



Kuppeln mit Power:
Das erledigt hier die Schaffnerin.
Sie verbindet den Triebwagen
mit dem Beiwagen, der zurück
ins Depot geholt wird.

1965 STATION 70

Die Hofgartenkonzerte erfreuen sich bei den Düsseldorfern größter Beliebtheit – ganz besonders, wenn die Musikkapelle der Rheinbahn auftritt.



1966 STATION 71

Wer will schon eine Krone, wenn er auch eine Fahrdienstmütze aufsetzen kann? Das Plakat zur Anwerbung von Fahrern hat ein Schüler der Werkkunstschule entworfen.

Attraktive Werkswohnungen der Rheinbahn, wie hier die neuen Häuser an der Verweyenstraße in Kaiserswerth, sind sicher auch ein überzeugendes Argument dafür, seine Arbeitskraft gern und dauerhaft in den Dienst der Rheinbahn zu stellen.



1967 STATION 72

Die „eisernen Schaffner“ sind im **Anmarsch**. Automatische Entwerter sollen die Schaffner ersetzen. Zunächst wird die Neuerung auf der Linie 1 ausprobiert. Aber die Entwicklung ist unausweichlich, die Schaffner werden zu Fahrern umgeschult.

1968 STATION 73

Die ersten Frauen dürfen an die **Kurbel**. Sieben Kolleginnen schließen im Dezember ihre Ausbildung zur Straßenbahnfahrerin ab. Fünf von ihnen sind auf dem Foto zu sehen. Sie sind die absolute Ausnahme und eine echte Sensation.



1969 STATION 74

Recycling ist noch nicht so angesagt. Ausrangierte Straßenbahnen werden nicht zerlegt, sondern mit einer leicht brennbaren Flüssigkeit übergossen und abgefackelt, wie hier auf dem Gelände des Betriebshofs Heerdt zu sehen ist. Diese Zeiten sind zum Glück vorbei.



1970 STATION 75

Großer Andrang bei der Funkausstellung: 600.000 Menschen kommen und die Rheinbahn ist mit sämtlichen Fahrzeugen unterwegs. Straßenbahnen im 3-Minuten-Takt, pausenloser Pendelverkehr der Busse und Fährbetrieb von den Parkplätzen auf den Rheinwiesen der Oberkasseler Seite. Das Messegelände befindet sich noch an der Fischerstraße, erst im folgenden Jahr zieht die Messe nach Stockum um.