

Eine knifflige Aufgabe für den Leiter der Straßenbahnverkehrsabteilung, Dipl.-Ing. Sondermann, war es daher eine Möglichkeit zum Bau einer Wendeanlage ohne Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzten Bodens zu finden. Am 21. Dezember 1965 konnte schließlich die neue Wendeanlage über ein Gleisdreieck Spitzkehre eröffnet werden.

95 Jahre Straßenbahnlinie 8

Unterschiedliche Farben kennzeichneten die Straßenbahnlinien der städtischen Düsseldorfer Straßenbahn. Erst im Sommer 1906 führte sie Liniennummern ein. Die Linien der Rheinbahn wurden mit Buchstaben bezeichnet.

Die neue Linie nach Hamm erhielt die Ziffer 8, die sie dann auch unverändert in den nächsten Jahrzehnten behalten sollte. Auch die Linienführung änderte sich nur unwesentlich, wenn man von den Einschränkungen während des Zweiten Weltkriegs absieht. Über Hafens, Haroldstraße und Hauptbahnhof ging es über den Worringer Platz zur Uhlandstraße. Eine Schleife am Zoo/Brehmplatz bildete die Endhaltestelle.

Am 1. Januar 1949 verlängerte die Rheinbahn die Linie 8 vom Brehmplatz bis zur Heinrichstraße. Die dortige „Kuppelendstelle“, die in der Mitte der Heinrichstraße sehr verkehrsbehindernd lag, ist vielen Düsseldorfern noch ein Begriff. 1968 wird ersetzt auch dort eine Schleife die mittlerweile zum Verkehrshindernis gewordene Gleisanlage. So mit können nun auch die modernen



„Einrichtungs-“ Straßenbahnwagen auf der Hammer Linie eingesetzt werden.

Mit der Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) 1980 wird aus der „8“ die „708“.

Als letzte innerstädtische Linie der Rheinbahn besaß die „8“ nach Hamm noch eine sogenannte „Kuppelendstellen“. Eine oft schwierige Aufgabe war das Umsetzen des Triebwagens zum Fahrtrichtungswechsel mit dem Kuppeln der Beiwagen. Diese entfiel mit dem Bau des Gleisdreiecks in Hamm und der Schleife an der Heinrichstraße, März 1955. (Foto: Rheinbahn-Archiv)



Zwischen den Haltestellen Hammer Dorfstraße und Hemmersbachweg durchquert die „8“ das landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzte Gelände zwischen Hamm und Bilk. Am 18. Mai 2010 ist der DÜWAG-Gelenkwagen 2501 auf diesem reizvollen Streckenabschnitt unterwegs. (Foto: Brigitte Männel)

Als „708“ verkehrt die traditionsreiche Linie bis zur Eröffnung des Wehrhahn-Tunnels in der Düsseldorfer Innenstadt im Februar 2016. Mit der Führung der Bahnen im Tunnel ist die Neuordnung des gesamten Düsseldorfer Straßenbahnnetzes - unter dem Namen „Netz met Hätz“ - erforderlich. Seitdem pendelt die „708“ nur noch montags bis freitags zwischen Heinrichstraße und Polizeipräsidium. Die Anbindung des Stadtteils Hamm wurde dagegen von der früheren Rundlinie „706“ übernommen, die in einem großen Bogen um das Düsseldorfer Zentrum zum historischen Betriebshof Am Steinberg fährt.



Niederflurtriebwagen 2104 wartet am 16. Februar 2010 in Hamm auf seine Abfahrtszeit zurück zur Heinrichstraße. Er hat gerade das Wendedreieck durchfahren. (Foto: Hans Männel)

Titelseite:

Oben: Sonderfahrt zum Rheinbahnjubiläum 1996: Der als Linie 8/E gekennzeichnete Wagen 954, Baujahr 1928, erreicht gleich die Haltestelle Hammer Dorfstraße.

Unten: Mit dem VRR kam die Umbenennung in „708“ (Fotos: Hans Männel)

Der Nahverkehr in der Region Düsseldorf



Seit 1907: Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr für Hamm



Ein schwieriger Start

Beinahe wäre es ein Meilenstein der Düsseldorfer Verkehrsgeschichte geworden: Als die städtische Straßenbahn am 15. Januar 1907 ihre erste – und auch letzte – Omnibuslinie eröffnete, war diese eine der ersten ihrer Art deutschlandweit! „Kraftwagen“ nannte man das neuartige Verkehrsmittel damals noch oder auch „Automobil-Omnibus“, in Abgrenzung zu den bisher üblichen Pferde-Omnibussen.

Die beiden für die Linie von der Bilker Kirche in den Stadtteil Hamm beschafften Fahrzeuge stammten von dem in Süddeutschland ansässigen Automobilbauer Carl Benz. Mit ihrem leistungsstarken 28 PS-Vierzylinder-Motor vermochten sie auf 18 km/Std. zu beschleunigen. Komfortabel waren die beiden Abteile für Raucher und Nichtraucher mit Ledersitzen und Messingbeschlägen ausgestattet.

Bequem war die Fahrt in den 16 Sitzplätze bietenden Wagen trotzdem nicht. Schuld daran war die noch unzureichende Federung der schweren Wagen und die harten Vollgummireifen, welche die Stöße der nur teilweise befestigten Straße nicht zu dämpfen vermochten.

Lieber hätte die Hammer Bürgerschaft in ihren Ort ohnehin eine Straßenbahn gehabt. Bereits in den Jahren 1904/1905 wünschten Bürger aus Hamm und Volmerswerth eine bessere Verkehrsverbindung zur Stadtmitte. Die Endstation der damaligen Straßenbahnlinie 7 (Umlandstraße - Bilker Kirche) lag zu dieser Zeit an der Bilker Kirche; die Linie 8 (Zoo - Fährstraße) fuhr bis zum Beginn der Fährstraße an der Volmerswerther Straße; die Linie 9 (Schloßstraße - Hafenamtsstraße) endete ebenfalls vor Hamm. Die Stadt, die den Unternehmen, die sich im damals noch neuen Hafen eingerichtet hatten, die Errichtung einer Straßenbahnverbindung auch zum oberen Teil des Hafens zugesagt hatte, wollte aber, wegen der, wie es damals hieß, „unregulierten und zu schmalen Straßen“ keine Straßenbahnverbindung dorthin einrichten. Doch ihre wiederholten Eingaben im Stadtrat waren von der Stadtverordnetenversammlung stets negativ beschieden worden.

Mit gemischten Gefühlen betrachteten die Bürger den stinkenden und viel Staub aufwirbelnden Kraftwagen, der das Geschirr in den Vitrinen zum Klirren brachte. Ein Hammer Bauer beschrieb die Situation: „Wenn dat Ding an mingem Ding [gemeint war sein Haus] vorbeifährt, dann rappelt et so, datt de



Automobil-Betrieb.
Linie: **Düsseldorf - Hamm.**

Die Wagen fahren ab **Bilker Kirche** durch die Gladbacherstr. —
Hammerstr.—bis zur **Kapelle Hamm.**

Ab Düsseldorf (Bilker Kirche)			Ab Hamm (Kapelle)		
Vm.	Nm.	Ab.	Vm.	Nm.	Ab.
7:40	1:00	6:00	8:05	1:15	6:15
8:20	1:30	6:30	8:45	2:00	6:45
9:00	2:15	7:00	9:25	2:30	7:15
9:40	2:45	7:30	10:05	3:00	7:45
10:20	3:15	8:00	10:45	3:30	8:20
11:00	3:45	8:45	11:15	4:00	9:00
11:30	4:15	9:15	11:45	4:30	9:30
12:00	4:45		12:15	5:15	
12:30	5:30		12:45	5:45	

Fahrzeit 14 Minuten.

An Sonn- und Feiertagen beginnt der Betrieb des Morgens 1 Stunde
später und endet des Abends 1/2 Stunde später.
Nach Bedarf wird des Vormittags von 10 Uhr ab ein 15 Minuten
Betrieb eingerichtet.

Haltestellen: Bilker Kirche — Wupperstr. — Haf-Am — Hammer
Hof — Hammer Marktplatz — Eitzweiler — Hammer Kapelle.

Omnibus Nr. 2 der Düsseldorfer Straßenbahn für die Linie Bilker Kirche - Hamm (Foto: Rheinbahn-Archiv)

Fahrplan des Hammer Omnibusses 1907 (Sammlung „Linie D“)

*Aehdeppel röhsig
im Pott wehde.“*

Richtig warm werden konnten die Hammer mit dem neuen Verkehrsmittel nicht, obwohl der Omnibus den Transport der Marktwaren, die in

die Düsseldorfer Altstadt gebracht werden mussten, erheblich erleichterte. So blieben die Beförderungszahlen weit hinter den Erwartungen zurück. Auch infolge der hohen Kosten der beiden reparaturanfälligen Fahrzeugen wurde der Betrieb nach nur knapp dreijähriger Betriebszeit wegen Unrentabilität am 1. Februar 1910 wieder eingestellt.

Auf eine bedarfsgerechte Alternative mussten die Hammer Bürger weiter warten, noch 14 Jahre. Diese waren geprägt durch den Ersten Weltkrieg und den folgenden wirtschaftliche Niedergang des Deutschen Reichs mit der Inflation. In diesen „Hungerjahren“ - mit Brennstoffmangel in bitterkalten Wintern, in denen der Rheinstrom zufror - stagnierte jegliches Wirtschaftswachstum.

Erst 1924, nachdem sich die Währung stabilisiert hatte, ging es wirtschaftlich wieder langsam aufwärts. Zwei Jahre zuvor hatte das zweite große Verkehrsunternehmen, die 1896 gegründete „Rheinische Bahngesellschaft“, den Betrieb der Düsseldorfer Straßenbahn übernommen. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung ging eine Reihe von Innovationen, Fahrzeugbeschaffungen und Streckeneröffnungen einher. Dazu gehörte auch endlich die Einrichtung einer Straßenbahnlinie in den Stadtteil Hamm.

Endlich am Schienennetz

Am 12. April 1922 beschloss der Düsseldorfer Rat den Ausbau der Straßenbahnstrecke von der Hafenamtsstraße nach Hamm. Nach Anhörung des damaligen Generaldirektors der Rheinbahn, Max Schwab, wurde die Trassenführung der Linie in ihrer noch heute bestehenden Form beschlossen. Das Schotterbett der neu angelegten Strecke wurde mit den Trümmern des beim Bau der Hammer Eisenbahnbrücke an der Brücke errichteten preußischen Forts aufgefüllt. Am 12. April 1924 wurde die Strecke in Betrieb genommen. Die Linie 8 fuhr tagsüber im 5-Minuten-Takt von Hamm Kuhtor zum Zoo.

Als die Straßenbahnwagen länger wurden und die Endstelle am Kuhtor nicht mehr ausreichend Platz bot, versuchte die Rheinbahn durch Zukauf von Land Platz zum Bau einer Schleifenanlage zu bekommen. Doch war von den Hammer Grundbesitzern niemand bereit, kostbaren Boden an die Rheinbahn abzugeben.



Linie 8/E auf ihrem „angestammten“ Linienweg vom Brehmplatz über Umlandstraße, Hauptbahnhof, Graf-Adolf-Platz und Hafenamts nach Hamm (Kuhtor), 17. Februar 1960. (Foto: Rheinbahn-Archiv, Fotograf: Wilhelm Eckert)

Linie D