

Moment, wird der eine oder andere jetzt denken, hieß das verlorene Unternehmen nicht DUEWAG, als mit „UE“? Tatsächlich hat auch Recht, wer für ein „Ü“ plädiert, denn die kleinen Plaketten aus Bronze, die man in den älteren Waggonen – zu Beispiel der Rheinbahn – fand, nutzten diese Schreibweise. Aber in den moderneren Bahnen heißt es dann eben DUEWAG. Das hat mit der nicht ganz unkomplizierten Historie des Unternehmens zu tun, insbesondere der Übernahme der Düsseldorfer Waggonfabrik AG durch die Waggon-Fabrik AG Uerdingen im Jahr 1935.

Unterstützt TD!

Dir gefällt, was The Düsseldorfer über die Fortuna schreibt? Und vielleicht auch die Artikel zu anderen Themen? Du möchtest unsere Arbeit unterstützen? Nichts leichter als das! Unterstütze uns durch ein Abschließen eines Abos oder durch den Kauf einer Lesebeteiligung – und zeige damit, dass The Düsseldorfer dir etwas wert ist.



Das Markenzeichen der Uerdinger (Foto: Wikimedia – siehe Bildnachweis unten)

Die Düsseldorfer Fabrik war aus der Gebr. Schöndorff AG hervorgegangen, die 1915 im Zuge des sogenannten „Hindeburg-Programms“ ein hochmodernes Werk für den Bau von Straßenbahnwagen errichtet und kurz darauf ihren Namen geändert hatte. Ursprünglich waren die Schöndorffs im Holzverarbeitenden Gewerbe, speziell im Innenausbau und eben auch der Herstellung von Kutschen und Trambahnen, tätig. Das vor Beginn des ersten Weltkriegs aufgesetzte, nach dem damaligen Führer der Obersten Heeresleitung benannte Rüstungsprogramm sollte mit Hilfe von Subventionen und Steuererleichterung die Produktion von kriegswichtigem Material beschleunigen und steigern. Dass auch die Kutschenbude davon profitierte, hat mit dem Knowhow der Firma bei Holzchassis zu tun, die auch für militärische Fahrzeuge geeignet waren.

Tatsächlich aber baute man im Lierenfelder Werk ausschließlich Straßenbahnwagen und wurde weltweit beachteter Technologieführer bei der Verarbeitung von Stahlblechen im Fahrzeugbau. Die Uerdinger wiederum spezialisierten sich auf Eisenbahnwaggons und bauten enormes Knowhow in Sachen Aluminiumverarbeitung auf. Gut zwanzig Jahre lang baute man an der Königsberger Straße auf Teufel-komm-raus Straßenbahnwagen, versäumte es aber, rechtzeitig zu modernisieren und zu rationalisieren. Als die Waggon-Fabrik AG Uerdingen 1935 die Fabrik übernahm, lasteten Millionenschulden auf dem Werk. Mit der Übernahme kam es zur Aufgabenteilung, sodass in Uerdingen ausschließlich Eisenbahnwaggons gebaut wurden und in Düsseldorf eben Material für den Straßenbahnbetrieb.



Das Markenzeichen der Düsseldorfer (Foto: Wikimedia – siehe Bildnachweis unten)

So wurde auch die Niederlassung in Lierenfeld wieder profitabel, und das Gesamtunternehmen zum Marktführer auf beiden Gebieten. Noch heute aber betrachten ehemalige Düwag-Leute die Fusion als feindliche Übernahme. So kursiert die Legende, „die Uerdinger“ hätten „den Düsseldorfern“ das Markenzeichen geklaut und als DUEWAG angepasst. Richtig ist, dass beide Logos zufällig aus einer horizontalen Raute bestanden, wobei die Uerdinger Firma ein großes „W“ im Hintergrund integrierte, während dies „W“ im Namenszug „DÜWAG“ durch seine Größe hervorgehoben war. Außerdem unterschieden sich die Plaketten durch braunen (Uerdingen) bzw. grünen (Düsseldorf) Untergrund voneinander.



Werbeanzeige – noch vor der vollständigen Fusion

1959 wurde die Fusion dann komplett abgeschlossen, es entstand die DUEWAG AG als Mutterkonzern. Die Arbeitsgebiete blieben streng voneinander getrennt, die Organisationen ebenfalls. Die Düsseldorfer hatte sich aber bald nach der Währungsreform schon zu einer weltweit bekannten Trambahnschmiede entwickelt – Waggon aus Düsseldorf gingen in den Fünfzigerjahren in Dutzende Städte, die entweder den Straßenbahnverkehr ausbauten und modernisierten oder die Trams als urbanes Verkehrsmittel erst einführten. Testpartner war von Beginn an die Rheinbahn AG, die in aller Regel die neuen Modelle zuerst in der Alltagspraxis einsetzte.

Dabei profitierte das Düsseldorfer Werk auch vom direkten Gleisanschluss der Fabrik an den Rheinbahn-Betriebshof Lierenfeld. Ältere Düsseldorfer erinnern sich noch, dass man in den Sechziger- und Siebzigerjahren manchmal mitten in der Nacht Züge im Rheinbahn-Schienennetz sehen konnte, die entweder noch neutral lackiert oder aber im Design einer auswärtigen Straßenbahnfirma herumfuhren. Viele Errungenschaften, die bis heute weltweit in Trambahnen zu finden sind, wurden in dieser Zeit in Düsseldorf erfunden und alltagstauglich gemacht. Wikipedia schreibt zu dieser Rolle:

Die überwiegende Anzahl der nach dem Zweiten Weltkrieg in der Bundesrepublik Deutschland beschafften Straßenbahn-Fahrzeuge stammten von Duewag oder wurden als Lizenzbauten gefertigt. Die beiden wichtigsten Vertreter waren dabei der Duewag-

Großraumwagen (ab 1951) und der Duewag-Gelenkwagen (ab 1956). Im Werk Düsseldorf fertigte die Duewag 1965 für die U-Bahn Frankfurt erstmals zwei sechssachsige Stadtbahn-Prototyp-Fahrzeuge, die weitgehend auf den bis dahin gelieferten Straßenbahn-Triebwagen basierten. Er wurde 1965 erstmals bei der Internationalen Verkehrsausstellung in München präsentiert. Neu waren die elektronische Steuerung des Typs Simatic von Siemens und die Möglichkeit, mehrere Triebwagen zu Zugverbänden kuppeln zu können. Eine Serienfertigung unterblieb jedoch. Sie wurden hauptsächlich für Fahrschul- und Probefahrten verwendet und verkehrten nur wenige Jahre im Linienbetrieb. Sie wurden 1976 abgestellt, da sie inkompatibel zu den Stadtbahn-Wagen des Typs U2 waren. Die mit den Prototypen gemachten Erfahrungen flossen in den Nachfolger U2 ein, der in insgesamt 104 Exemplaren nach Frankfurt geliefert wurde und dort bis 2016 im Einsatz war.[9] Auch nordamerikanische Betriebe in Edmonton, Calgary und San Diego beschafften in der Folgezeit den U2-Triebwagen. [Quelle: Wikipedia]



Historische Aktie der DUEWAG AG

Ähnlich wie bei anderen verschwundenen Unternehmen ist die weitere Geschichte der DUEWAG AG ein Paradebeispiel für die auf Monopole ausgerichtete Politik der Großunternehmen ab Mitte der Achtzigerjahre. Die Konzerne trachteten damals danach, zu diversifizieren und für Sparten, in denen sie schwach waren, bestehende und erfolgreiche Firmen feindlich zu übernehmen und später vollständig zu integrieren – nicht ohne unmittelbar nach dem Kauf vor allem durch Abbau der Belegschaften die Kosten zu senken und die Profite zu steigern.



Die legendären Bahnen aus dem Düsseldorfer Werk

Die DUEWAG AG traf es 1989, als der Siemens-Konzern die Anteile, die seit 1915 von der Aachener Waggonfabrik Talbot gehalten wurden, kaufte und durch weitere Käufe die Aktienmehrheit erwarb. 1999 verkaufte die DUEWAG AG dann ihr gesamtes operatives Geschäft an Siemens. So entstand das Tochterunternehmen Siemens Duewag

Schienenfahrzeuge GmbH als Teil der Sparte Siemens Mobility. In Uerdingen fertigte man nun ICE-Züge und E-Loks, während in Düsseldorf weiter an Straßenbahnen geschraubt wurde. Wieder ganz im Sinne der Shareholder wurde Ende 2000 der **Düsseldorfer Standort geschlossen** und die Trambahnfertigung nach Krefeld verlagert. Schließlich wurde 2012 in Uerdingen der letzte Straßenbahnwagen gefertigt – die Geschichte des Straßenbahnbaus in Uerdingen und Düsseldorf ging zu Ende.

Die teils noch aus den Anfangstagen stammenden, kontinuierlich modernisierten sowie die zwischen 1955 und 1985 neu errichteten Werkshallen und das Verwaltungsgebäude stehen noch an der Königsberger Straße und werden heute von einer Vielzahl ganz unterschiedlicher mittelständischer Unternehmen genutzt. Zwischen der Gleischleife der Rheinbahn und dem ehemaligen Werksgelände steht heute ein Zaun.

[Bildnachweis – Logo Duewag: Cornischong via Wikimedia unter der Lizenz CC BY-SA 1.0; Logo Düwag: WolfgangS via Wikimedia unter der Lizenz CC BY-SA 2.0 DE]