B 7539 E
ISBN 3-922404-67-7

Eisenbahn JOURNAL

überarbeitete Neuauflage der Sonderausgabe I/87

special 10/94

Teil II

Eisenbahn in Köln

Die von Köln ausgehenden Eisenbahnlinien

Peter Schiebel
Winand Perillieux

DM 24.80
sfr 24.80
öS 190.-

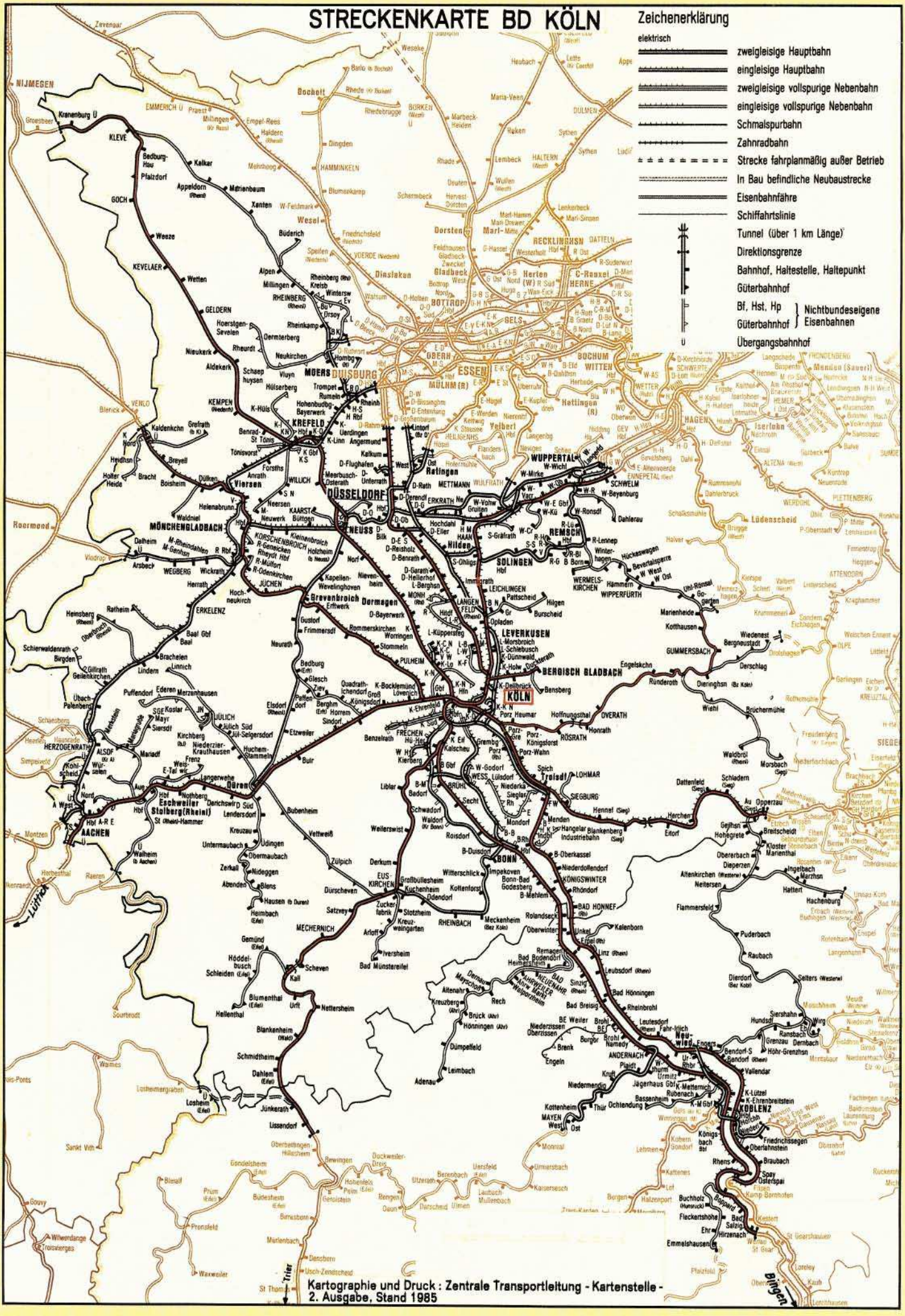

STRECKENKARTE BD KÖLN
Zeichenerklärung
elektrisch
zweigleisige Hauptbahn
eingleisige Hauptbahn
zweigleisige vollspurige Nebenbahn
eingleisige vollspurige Nebenbahn
Schmalspurbahn
Zahnradbahn
Strecke fahrplanmäßig außer Betrieb
In Bau befindliche Neubaustrecke
Eisenbahnfähre
Schiffahrtslinie
Tunnel (über 1 km Länge)
Direktionsgrenze
Bahnhof, Haltestelle, Haltepunkt
Güterbahnhof
Bf, Hst, Hp
Güterbahnhof
Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Übergangsbahnhof
KÖLN
DÜSSELDORF
ESSEN
DUISBURG
BONN
KOBLENZ
AACHEN
MÖNCHENGLADBACH
KREFELD
LEVERKUSEN
BERGISCH GLADBACH
WUPPERTAL
SOLINGEN
REMSCH
Kartographie und Druck : Zentrale Transportleitung - Kartenstelle -
2. Ausgabe, Stand 1985

Bild 3: Ein IC von Koblenz in Richtung Köln bei der Fahrt durch Andernach im Juli 1984. **Foto: Pillmann**

Bild 2: Übersichtskarte der von Köln ausgehenden Eisenbahnstrecken (rot eingezeichnet). **Mit freundlicher Genehmigung der Bundesbahndirektion Köln**

Bild 1 (Titel): Die 103 160 eilt mit ihrem InterCity 520 "Spessart" (München/Nürnberg – Kiel) am 1. August 1993 nördlich von Remagen am Rhein entlang gen Köln. **Foto: Kandler**

Impressum

ISBN 3-922404-67-7

Überarbeitete Neuauflage der EJ-Sonderausgabe I/87

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48 oder 50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Autoren: Peter Schiebel, Winand Perillieux
Bildredaktion: Andreas Ritz
Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger
Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
Layout: Gerhard Gerstberger
Koordination: Ingo Neidhardt
Anzeigenleitung: Elke Albrecht
Printed in Italy by Europlanning srl
via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, D-85386 Eching b. München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© November 1994
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Vorwort	4
Die Strecke Köln – Aachen (– Lüttich) *Kursbuchstrecke 480*	4
Die linke Rheinstrecke Köln – Koblenz (– Bingen) *Kursbuchstrecke 470*	17
Die rechte Rheinstrecke Köln – Lahnstein (– Wiesbaden) *Kursbuchstrecke 465/466*	35
Die Strecke Köln – Krefeld – Kleve *Kursbuchstrecke 495*	50
Die Eifelstrecke Köln – Euskirchen (– Trier) *Kursbuchstrecke 474*	56
Die Strecke Köln – Düsseldorf (– Duisburg) *Kursbuchstrecke 415*	65
Die Siegstrecke Köln – Au (Sieg) (– Siegen) *Kursbuchstrecke 460*	77
Die Strecke Köln – Wuppertal (– Hagen) *Kursbuchstrecke 455*	83
Die Strecken von Köln ins Bergische Land *Kursbuchstrecke 459 und 450.11*	93
Die Strecke Köln – Mönchengladbach – Kaldenkirchen (– Venlo) *Kursbuchstrecke 490*	98
Neuere Entwicklungen auf den Eisenbahnstrecken im Rheinland	105

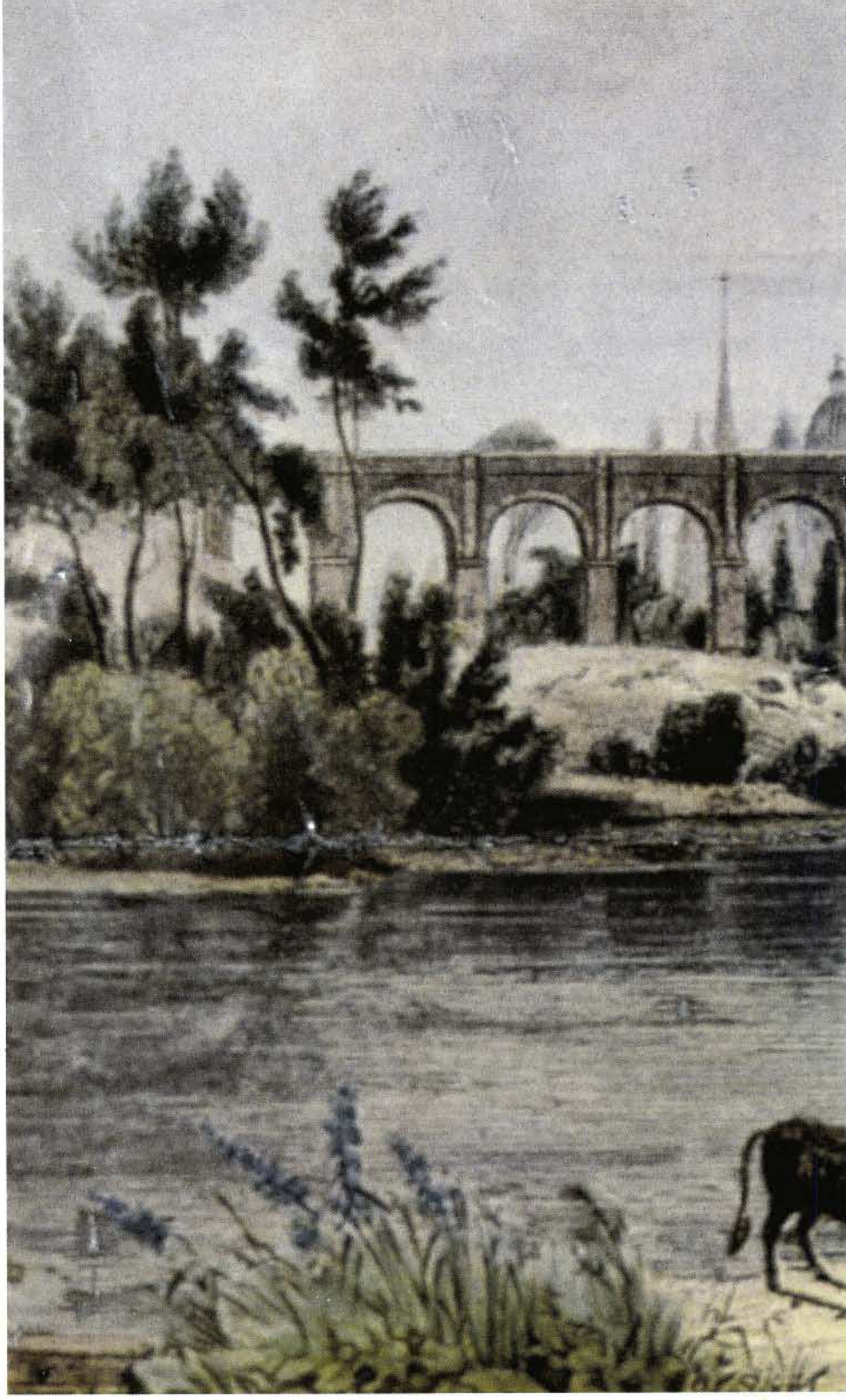
Vorwort

Daß Köln heute zu einem der wichtigsten Eisenbahnknoten Europas zählt, ließ bereits unsere erstmals im Februar 1986 erschienene Sonderausgabe "Köln I" erkennen. Diese Feststellung wird mit der hier vorliegenden 2. Auflage des Teils II noch deutlicher untermauert.

Aufbauend auf Teil I, der die Geschichte der Eisenbahn im Stadtgebiet Köln von den ersten Anfängen im Jahre 1839 bis zur Gegenwart umreißt, gibt Teil II einen Einblick in die wechselvolle Geschichte der in Köln zusammentreffenden Eisenbahnstrecken im Bereich der ehemaligen Bundesbahndirektion Köln. Die Entstehung der heute teilweise stark befahrenen Kursbuchstrecken Nr. 480, 470, 465/466, 495, 474, 415, 460, 455, 459, 450.11 und 490 wird nachvollzogen, an deren Bau und Betrieb zu ihrer Zeit namhafte und zeitweilig heftig konkurrierende private Unternehmen wie die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft oder die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft maßgeblich beteiligt waren, die bereits vor der Übernahme durch die Kgl. Preußische Staatseisenbahn ein dichtes Streckennetz rund um Köln aufbauten.

Die Autoren Peter Schiebel und Winand Perillieux haben die Reihenfolge der Streckenbeschreibungen nach folgenden Gesichtspunkten festgelegt: Ausschlaggebend war die für Bau und Betrieb ursprünglich verantwortliche Eisenbahngesellschaft. Weiter unterteilt wurde dann nach den Zeitpunkten der Betriebseröffnung der jeweiligen Strekken. Nur bei der rechten Rheinstrecke wurde hiervon abgewichen, da aufgrund des engen betrieblichen Zusammenhangs mit der linken Rheinstrecke eine aufeinanderfolgende Beschreibung sinnvoller erschien.

Es ist uns ein echtes Bedürfnis, an dieser Stelle erneut unseren Dank an alle Beteiligten auszusprechen, die durch ihre freundliche und fachkundige Unterstützung zum Gelingen dieses Specials beigetragen haben. Besonders erwähnt seien in diesem Zusammenhang Paul G. Land, Willy Reinshagen und Helmut Säuberlich, die zahlreichen namentlich in der Publikation genannten Bildautoren sowie die Mitarbeiter der Lichtbildstelle der ehemaligen Bundesbahndirektion Köln, des Rheinischen Bildarchivs in Köln, der Landesbildstelle Rheinland-Pfalz in Koblenz, des Historischen Archivs der Stadt Köln, des Kölnischen Stadtmuseums, der Universitäts- und Stadtbibliothek Köln, der Wirtschaftsbibliothek der Industrie- und Handelskammer Köln sowie der städtischen Archive in Aachen, Brühl, Düren, Euskirchen, Krefeld, Mönchengladbach und Solingen-Ohligs. **Hermann Merker Verlag**



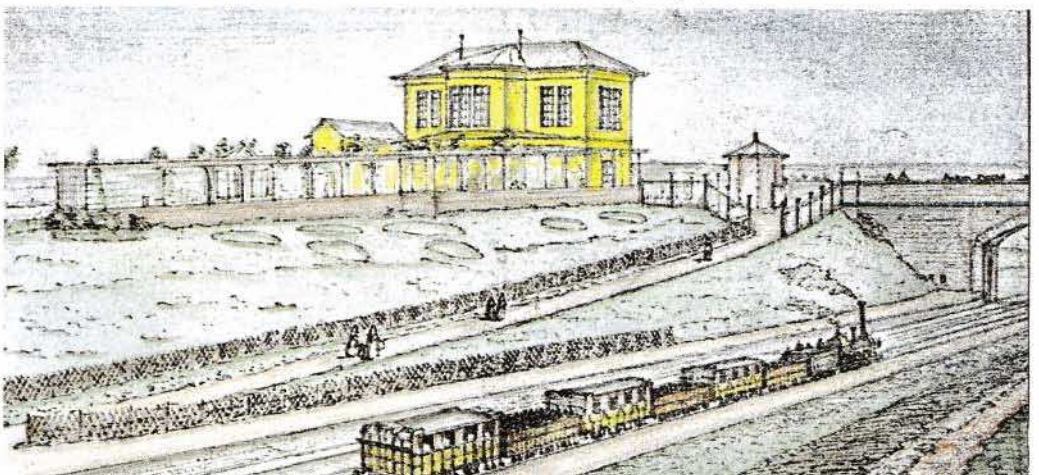
Die Strecke Köln – Aachen (– Lüttich)

Die Strecke von Köln – über Aachen – bis zur preußisch-belgischen Landesgrenze wurde am 15. Oktober 1843 als erste der von Köln ausgehenden Strecken fertiggestellt. Gleichzeitig stellt dieses Datum die Geburtsstunde des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs in Europa dar. Dennoch war viel Zeit verstrichen zwischen den ersten Überlegungen, die Hafenstadt Antwerpen mit Köln durch eine Eisenbahn zu verbinden und so unter Umgehung der niederländischen Rheinzölle einen Verkehrsweg zwischen Rhein und der Nordsee zu schaffen, und deren Realisierung. Die Gründe für die Verzögerungen wurden im Special "Eisenbahn in Köln I" beschrieben und sollen hier nicht wiederholt werden. Nach Beilegung der teilweise erbitterten Streitigkeiten über die Linienführung sowie der Finanzierungsprobleme konnte die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft endlich am 1. April 1838 mit dem Bau der Bahnlinie von Köln bis zur Landesgrenze, über Düren – Aachen – Herbesthal, beginnen. Die vom Aache-

Bild 4: Ein technisches Wunderwerk der damaligen Zeit: Der 1840 fertiggestellte und heute noch benutzte Eisenbahnviadukt über den Talkessel zwischen Aachen und Burtscheid nach einem zeitgenössischen Stahlstich.
Sammlung Perillieux

Bild 5: Von der am 2. August 1839 eröffneten "Anhalte-Stelle" Müngersdorf bei Köln aus erfolgte die abschnittsweise Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke bis zur Landesgrenze bei Herbesthal (fertiggestellt 1843).
Zeichnung: Weyer, Hist. Archiv der Stadt Köln

ner Komitee unter der Führung von David Hansemann letztendlich durchgesetzte Linienführung über Düren und Aachen gestaltete den Eisenbahnbau erheblich schwieriger und teurer als die ursprünglich vom Kölner Komitee geplante Linie. Nunmehr mußten zunächst der nördliche Ausläufer des Vorgebirges, die "Ville" , dann westlich von Düren die Ausläufer der Nordeifel überwunden werden, und schließlich bereitete die ungünstige Lage der Stadt Aachen im Talkessel des Wurmbaches, der nur von Nord-



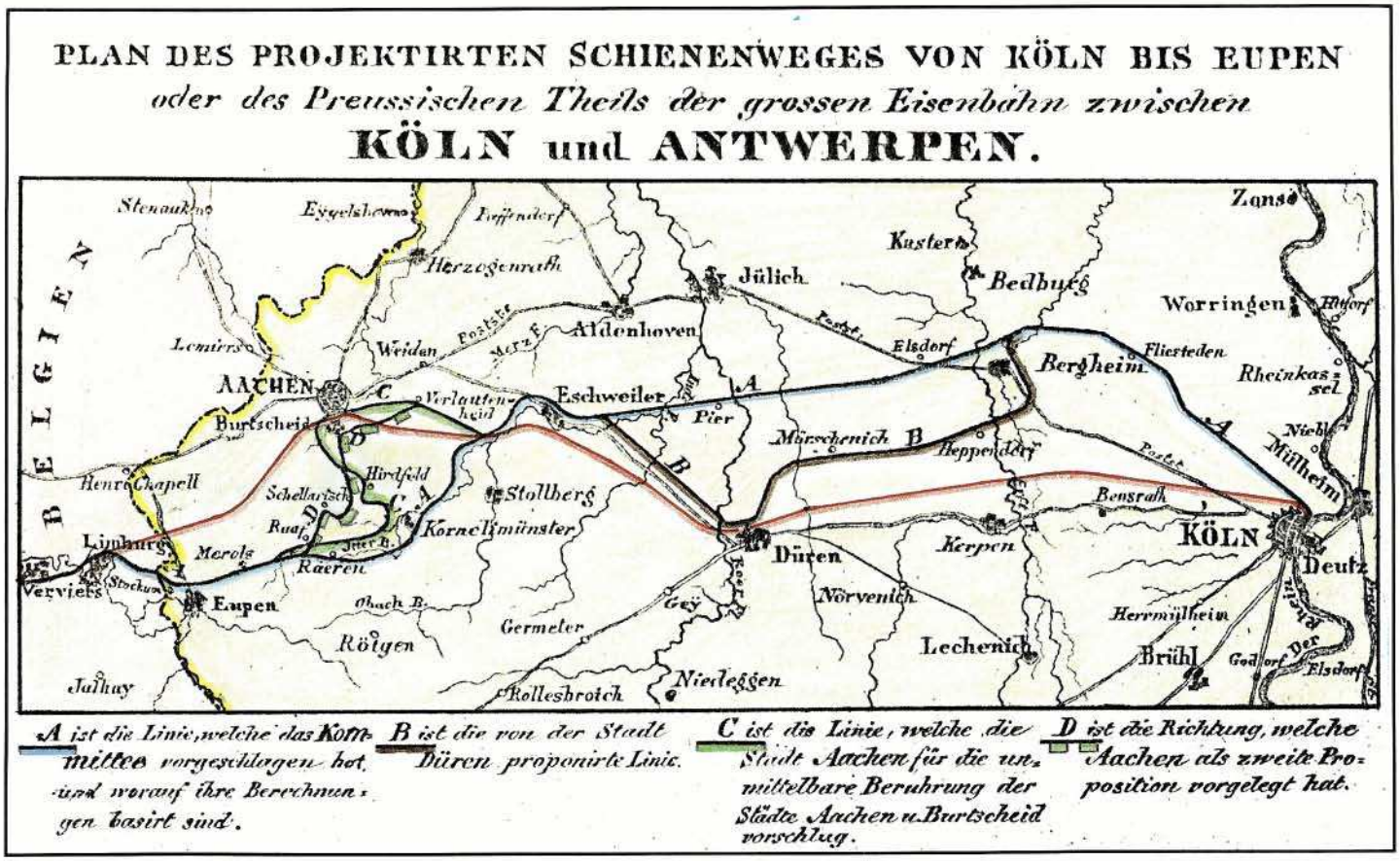


Bild 6: Karte der 1835 vorgeschlagenen Linienführungen für die Strecke zwischen Köln und der preußisch-belgischen Landesgrenze. Die schließlich gewählte Strecke ist rot gekennzeichnet.
Lithographie: Schieffer, Sammlung Perillieux

osten, von Herzogenrath her einen natürlichen Zugang besaß, Probleme. Damit wurden eine Reihe von Erd- und Kunstbauten notwendig, auf die im einzelnen noch eingegangen wird.

Der erste Bauabschnitt von Köln nach Müngersdorf war noch ohne Schwierigkeiten zu bewältigen. Ausgangspunkt der Strecke war der Bahnhof "Am Thürmchen", der etwa in Nordsüdrichtung, außerhalb der Stadtbefestigung, am Sicherheitshafen lag. Von hier aus führte die Strecke in weitem Bogen nach Westen und schnurgerade weiter bis zu dem knapp 7 km entfernten Bahnhof Müngersdorf. Am 2. August 1839 wurde diese Teilstrecke feierlich eröffnet. Die "Kölnische Zeitung" berichtete wie folgt über dieses Ereignis: " ... unter dem Donner der Kanonen und voll der durch die Rede erweckten Empfindungen begab sich die Versammlung in den Bahnhof und in die festlich geschmückten, mit zwei Lokomotiven bespannten acht sechsrädrigen Wagen. Der Zug setzte sich alsbald in Bewegung und erreichte unter dem Zujauchzen der überall an den Seiten der Bahn zahlreich versammelten Zuschauer in zehn Minuten das eine Meile entfernte, eine schöne Aussicht gewährende, neu und geschmackvoll eingerichtete Belvedere zu Müngersdorf... Allgemein fand die Schönheit und Zweckmäßigkeit der Wagen und aller Einrichtungen laute Anerkennung; die erfahrenen Sachkenner rühmten insbesondere die Befestigung der Schienen, welche auf die Bequemlichkeit und Sicherheit im Fahren einen so wesentlichen Einfluß ausübt..." .

Der Betrieb zwischen Köln und Müngersdorf diente in erster Linie der Erprobung und der Schulung des Personals, daneben aber auch dem Ausflugsverkehr für die Kölner Bürger. Unterdessen war der Bau der Strecke ständig weitergegangen. Das nächste, 2,6 km lange Teilstück bis Lövenich brachte noch keine Schwierigkeiten, danach aber begannen mit der Überwindung des Villerückens die Probleme. Nachdem zunächst eine Überquerung des Rückens mittels Steilrampen und stationären Dampfmaschinen ins Auge gefaßt worden war, entschied man sich dann für den Bau eines Tunnels zwischen Groß-Königsdorf und Horrem. Der 1623 m lange, zweigleisige "Königsdorfer Tunnel" wurde in den Jahren 1838 bis 1841 gebaut. Die Schwierigkeit bestand darin, daß der Höhenrücken an dieser Stelle aus feinem Quarzsand, also losem Material bestand. Der Tunnel wurde in "Kernbauweise" von beiden Enden und fünf Schächten aus, die später als Entlüftungsschächte dienen sollten, vorangetrieben. Den Bedarf an Ziegeln für die Ausmauerung der Tunnelröhre und der Schächte deckte die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft mit eigens hierfür errichteten Ziegeleien. Zeitweise waren über 2000 Arbeiter auf der Tunnelbaustelle beschäftigt. Bis Aachen machten die topographischen Gegebenheiten noch drei weitere Tunnel erforderlich, den Ichenberger Tunnel bei Eschweiler, den Nirmer Tunnel kurz hinter Stolberg und den Eilendorfer Tunnel. Ein besonders interessantes und schwieriges Bauwerk war der rund 260 m lange und bis zu 20 m hohe Eisenbahn-Viadukt über den Kessel zwischen Aachen und Burtscheid, der vom Oktober 1838 bis September 1840 gebaut wurde und auch heute noch in seiner ursprünglichen Form genutzt wird.

Die Eisenbahnstrecke von Köln nach Aachen wurde am 1. September 1841 feierlich eröffnet und am 6. September dem öffentlichen Verkehr übergeben, nachdem schon im Juli 1840 die Teilstrecke von Müngersdorf bis Lövenich in Betrieb genommen worden war. Vorher hatte es noch Ärger zwischen Köln und Aachen gegeben, da die Aachener Direktoren bereits am 2. August 1841 eigenmächtig eine Eröffnungsfahrt mit geladenen Gästen von Aachen nach Düren durchgeführt hatten.

Die Strecke Köln – Aachen besaß drei

Bild 7: Teil des Längenschnitts der "Cölln-Lütticher Eisenbahn". Der senkrechte Pfeil bezeichnet die größte Neigung (1:38); entnommen aus "Eisenbahnkarte von Deutschland" 1844.
Sammlung Perillieux

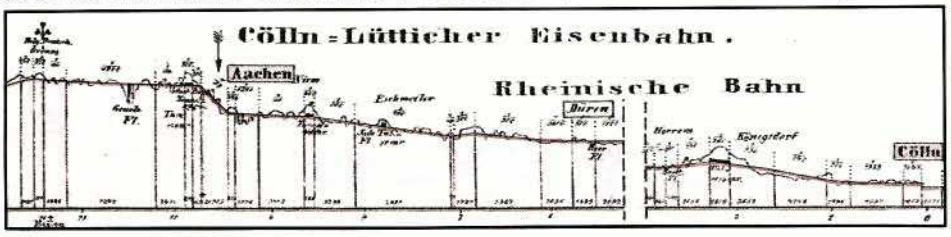


Bild 8: Ein alter Stich gibt den Blick auf Aachen und den Bahnhof der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft 1860 wieder. **Rheinisches Bildarchiv Köln**

Hauptstationen in Köln, Düren und Aachen, fünf Zwischenstationen in Königsdorf, Horrem, Langerwehe, Eschweiler und Stolberg sowie fünf Anhaltestellen in Müngersdorf, Dorsfeld, Buir, Merzenich und Nirm. Auf der Strecke verkehrten im Jahre 1841 täglich zwei Züge in jeder Richtung. Die Fahrzeit von Köln nach Aachen betrug 3 Stunden, in der Gegenrichtung 2 3/4 Stunden. Der Betrieb gestaltete sich von Beginn an überaus wirtschaftlich, wobei der Schwerpunkt auf dem Personenverkehr lag.

Der Weiterbau der Eisenbahnlinie in Richtung der preußisch-belgischen Grenze brachte neue Schwierigkeiten mit sich. Zwischen Aachen und Herbesthal mußte die Wasserscheide zwischen Rhein und Maas überwunden werden. Hinzu kam, wie schon erwähnt, die ungünstige Lage Aachens in einem Talkessel. So kam es zwischen dem Bahnhof Aachen und Ronheide (heute

Bild 9: Winterlicher Bahnhof "Aachen, Rheinisch", später Hauptbahnhof Aachen, im Jahre 1897. Gegenüber der Ursprungsausführung sind bereits Erweiterungen ausgeführt. **Foto: Stadtarchiv Aachen**

Bild 10: Stadtseite des 1905 in neuromanischem Stil vollendeten Empfangsgebäudes des Aachener Hauptbahnhofs im Jahre 1914. **Foto: Stadtarchiv Aachen**

Bild 11: Mit preußischer T 9.3 bespannter Bauzug auf der Brücke über die Kurbrunnenstraße zwischen Hauptbahnhof und Aachen-Burtscheider Viadukt um 1910.
Foto: Stadtarchiv Aachen

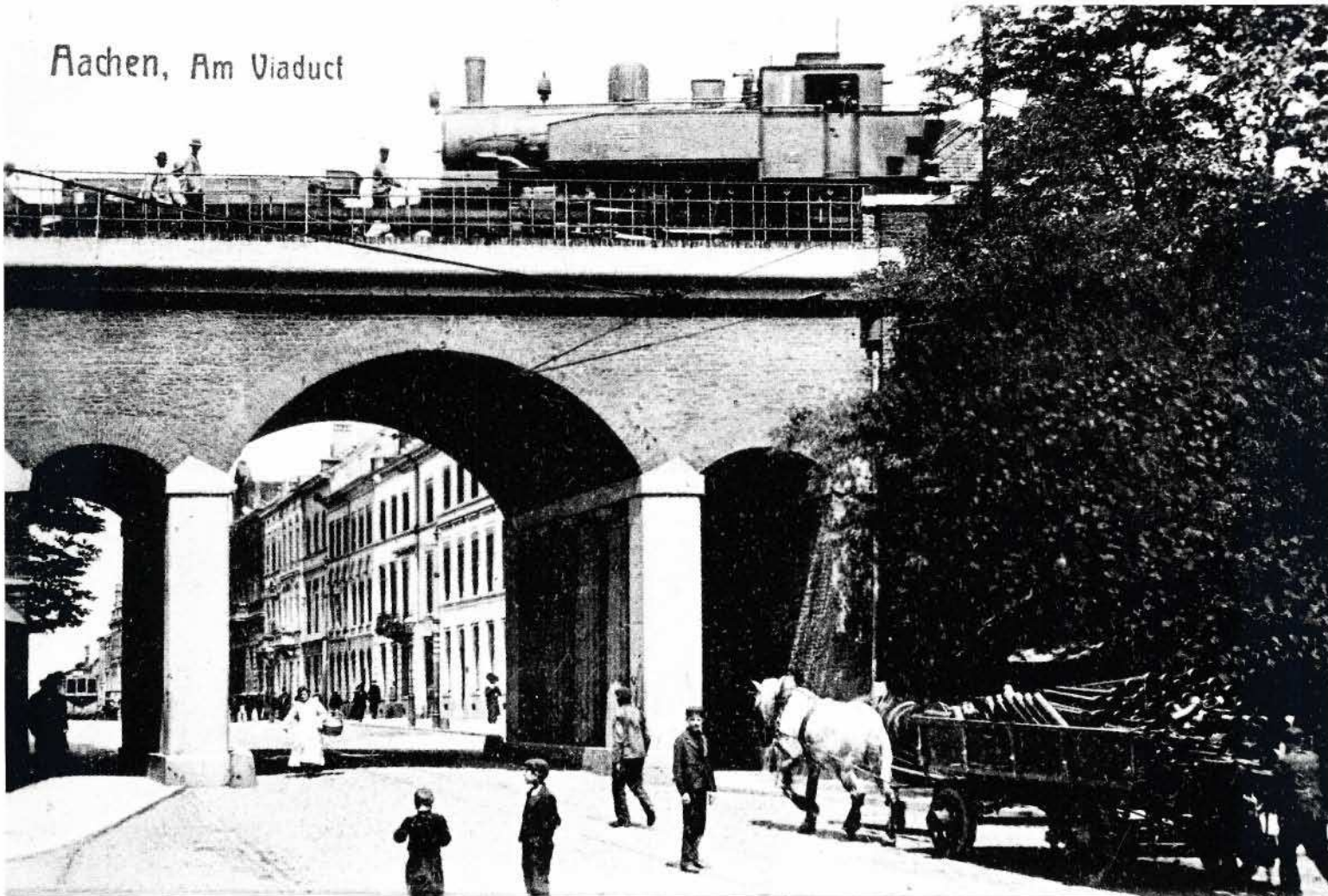


Bild 12: Bahnhof Aachen Hbf Ostkopf 1929, mit ausfahrendem Personenzug nach Jülich und wartender Schiebelok der Baureihe 94 (preuß. T 16).
Foto: Lichtbildstelle BD Köln

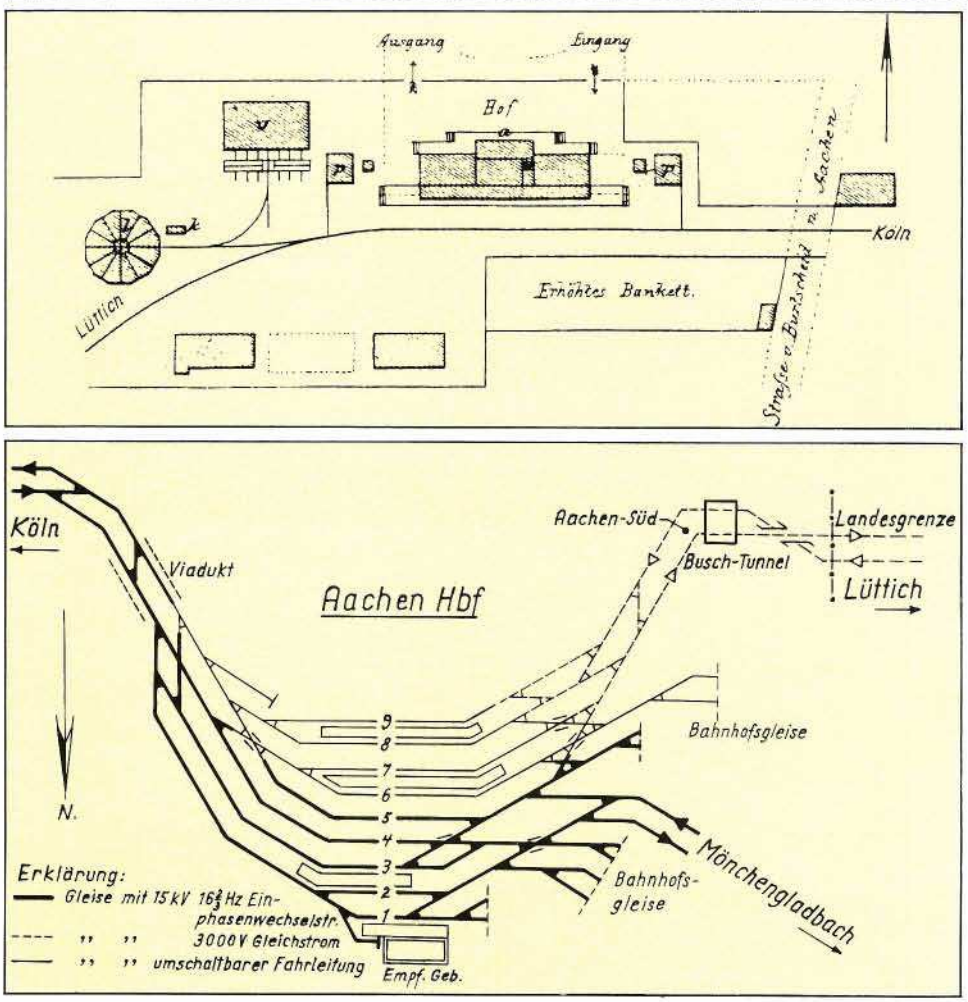
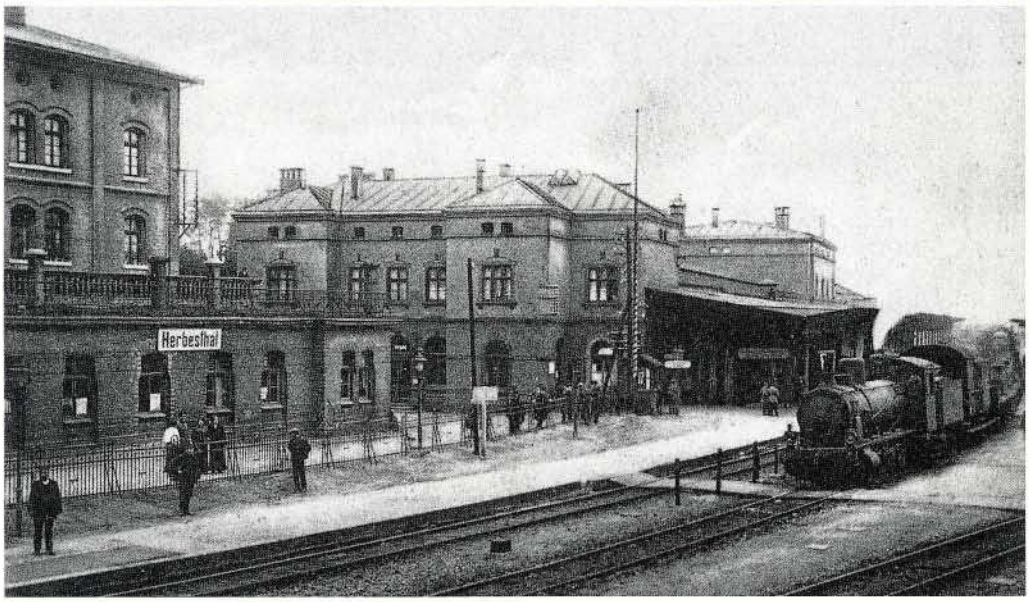


Bild 13: "Situationsplan" des Bahnhofs Aachen der Rheinischen Eisenbahn im Jahre 1842 mit vereinfachter Darstellung der Gleise. **Allgemeine Bauzeitung von 1842, Sammlung Perillieux**

Aachen Süd) zu einer etwa 2,7 km langen Steilstrecke, damals "geneigte Ebene" genannt, mit einer Neigung von 1:38 (26,3‰). Daran schloß sich ein weiterer Tunnel an, der 691 m lange Buschtunnel, der von 1841 bis 1843 gebaut wurde. Weiterhin mußte das heute in Belgien liegende Göhltal (oder Geuletal) bei Hergenrath durch einen Viadukt überspannt werden. Wie der Aachen-Burtscheider Viadukt stellte auch der etwa 200 m lange und bis zu 36 m hohe Göhltal-Viadukt für die damalige Zeit ein technisches Wunderwerk dar. Er bestand aus einer zweigeschossigen Bogenreihe mit neun Hauptöffnungen von jeweils etwa 9 m Weite sowie auf jeder Seite vier Seitenöffnungen. Wie bereits einleitend beschrieben, wurde der Betrieb auf der Strecke Aachen – Herbesthal am 15. Oktober 1843 eröffnet und damit der Anschluß an das belgische Eisenbahnnetz hergestellt. Die Beförderung der Züge über die geneigte Ebene erfolgte anfangs durch eine stationäre Dampfmaschine in Ronheide über ein endloses Drahtseil. Zur Verständigung zwi-

Bild 14: Spurplan (elektrisch) des Systemwechselbahnhofs Aachen Hbf mit Übergang in das belgische Netz.

Bild 15: Der TEE "Saphir" auf seinem Weg von Frankfurt/M über Köln nach Ostende 1962 in Aachen Hbf.



schen dem Maschinisten und dem Zugpersonal wurde der erste elektromagnetische Telegraph auf dem europäischen Festland eingesetzt. Die Seilzuganlage war bis 1855 in Betrieb und wurde dann durch zwei von Borsig bzw. Wöhlert beschaffte Schiebelokomotiven ersetzt.

Der Verkehr auf der neuen Strecke Köln – Aachen – Herbesthal übertraf von Anfang an alle Erwartungen. 1845 nahm die "Rheinische Eisenbahn" im Personenverkehr einen der ersten Plätze unter den preußischen Bahnen ein, im Güterverkehr stand sie sogar an der Spitze aller Kontinentalbahnen. Diese Entwicklung hatte dazu geführt, daß die ursprünglich eingleisige Strecke bereits im Jahre 1844 in ihrer ganzen Länge zweigleisig ausgebaut wurde.

Ein Teil der ursprünglichen Bahnhofsgebäude der Rheinischen Eisenbahn sind heute noch vorhanden. Das älteste Bauwerk ist der Bahnhof Müngersdorf, "Haus Belvedere" , aus dem Jahre 1839, der heute zwar nicht mehr als Bahnhof genutzt wird, da der Haltepunkt bereits um die Jahrhundertwende aufgelassen wurde, der jedoch, in bestem Zustand, äußerlich im ursprünglichen Stil noch existiert. Teilweise im Ursprungszustand besteht heute noch der Bahnhof

Bild 16: Grenzübergang Herbesthal im Kriegsjahr 1914. Die preußische G 7.1 vor dem abfahrbereiten Militärzug war in der Kriegs-Betriebswerkstätte Pepinster stationiert (P am Schlot).

Bild 17: Der "Pullman"-Luxuszug L 146 Berlin – Ostende 1931 mit belgischer Pacific 4555 in Aachen Hbf bei der Ausfahrt. **Foto: Bellingrodt, Slg. Reinshagen**