



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

I/87

DM 17,80
sfr 17,80
öS 133,—

Sonderausgabe Köln (II) Die von Köln ausgehenden Eisenbahnlinien

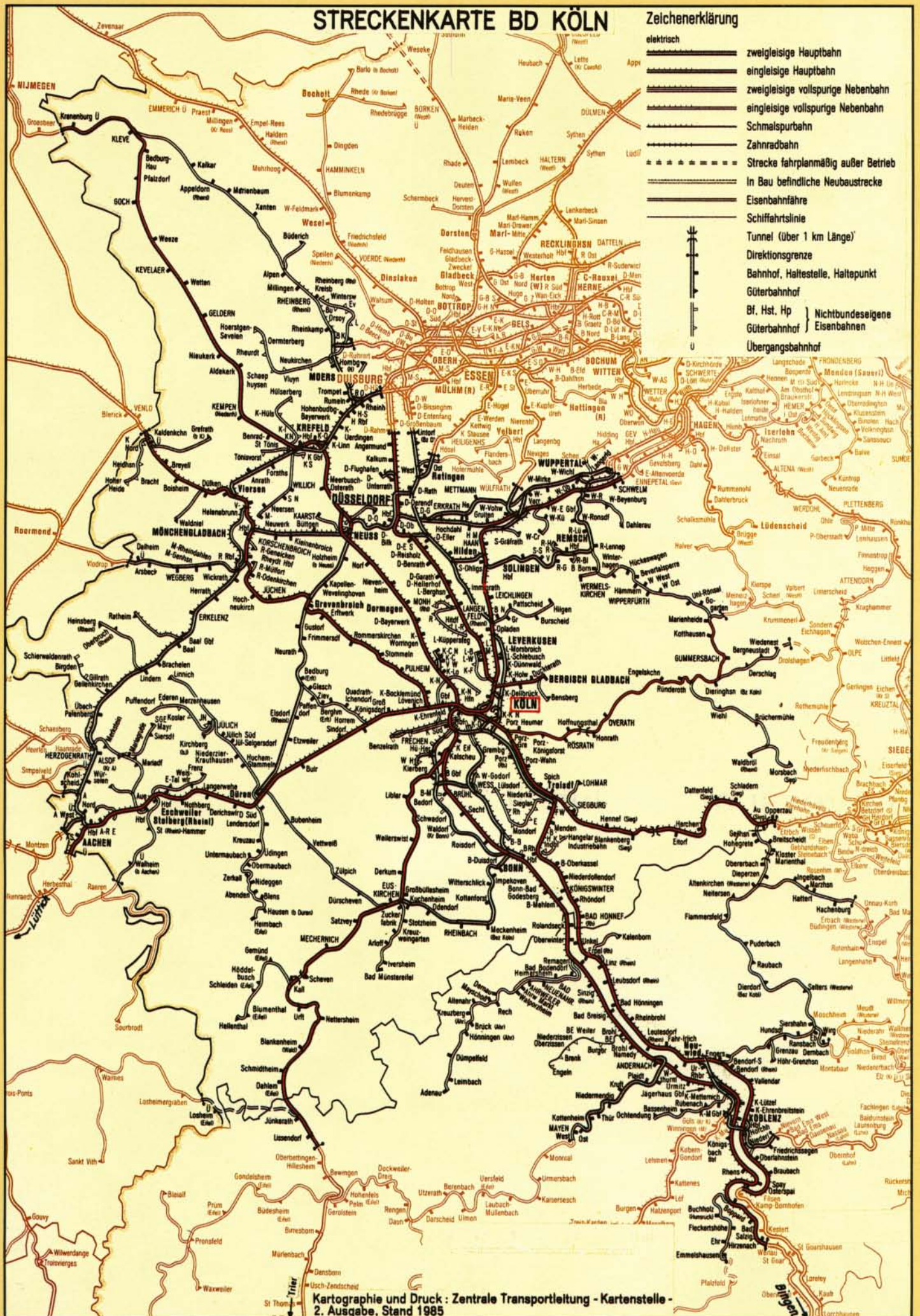
von Peter Schiebel
und Winand Perillieux



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 } Nichtbundeseigene
-  Güterbahnhof } Eisenbahnen
-  Übergangsbahnhof



Kartographie und Druck : Zentrale Transportleitung - Kartenstelle -
2. Ausgabe, Stand 1985

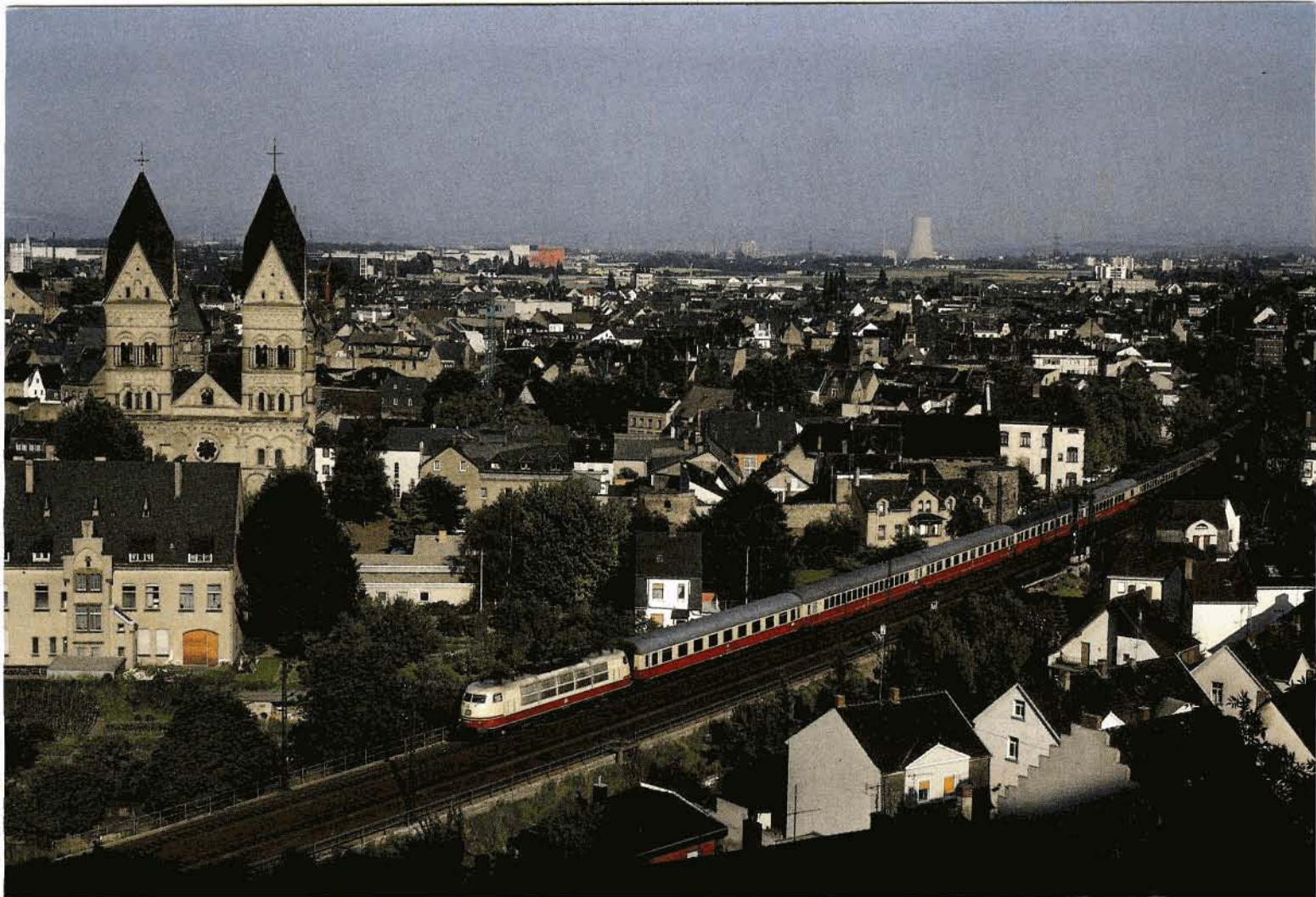


Bild 3: Ein IC aus Koblenz in Richtung Köln, bei der Fahrt durch Andernach im Juli 1984.

Foto: Z. Pillmann

Bild 2: Übersichtskarte der von Köln ausgehenden Reisezugstrecken.

Mit freundlicher Genehmigung der Bundesbahndirektion Köln

Bild 1 (Titel): Lufthansa-Airport-Express LH 1003 Düsseldorf – Frankfurt im Rheintal am Unkelstein bei Oberwinter am 30.11.1986.

Foto: P. Schiebel

Bild 174 (Rücktitel): Ein Frühzug aus Richtung Hagen fährt 1955 in den winterlichen Bahnhof Wuppertal-Elberfeld ein.

Foto: Säuberlich

Impressum

ISSN 0720-051 X
 DM 17,80 – sfr 17,80 – öS 133,-
 Hermann Merker Verlag
 D-8080 Fürstfeldbruck, Postfach 1453
 Telefon (081 41) 5048/5049

Redaktion: Hermann Merker
 Autoren: Peter Schiebel und Winand Perillieux
 Lektorat: S. Fischer
 Schlußredaktion: U. Bauer
 PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker,
 Evelyn Freimann, Anne Rödel

Layout: Gerhard Gerstberger
 Textverarbeitung: Hermann Merker Verlag
 Produktion: Europlanning srl, Verona
 Printed in Italy
 Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

1987 erscheinen 4 Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals.
 Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals können auch im Abonnement bezogen werden, Bestellunterlagen sind beim Verlag erhältlich. Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck. Alle Rechte vorbehalten, Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Copyright 1987 by: Hermann Merker Verlag,
 Fürstfeldbruck
 Ausgabe Februar 1987

Inhalt

	Seite
Vorwort	4
Die Strecke Köln – Aachen – Landesgrenze	4
<i>Kursbuchstrecke 440</i>	
Die linke Rheinstrecke Köln – Koblenz – Bingen	17
<i>Kursbuchstrecke 600</i>	
Die rechte Rheinstrecke Köln – Lahnstein – Wiesbaden	35
<i>Kursbuchstrecke 610</i>	
Die Strecke Köln – Krefeld – Kleve	50
<i>Kursbuchstrecke 470</i>	
Die Eifelstrecke Köln – Trier	58
<i>Kursbuchstrecke 430</i>	
Die Strecke Köln – Düsseldorf – Duisburg	65
<i>Kursbuchstrecke 300</i>	
Die Strecke Köln – Gießen (Siegstrecke)	77
<i>Kursbuchstrecke 420</i>	
Die Strecke Köln – Wuppertal – Hagen	83
<i>Kursbuchstrecke 410</i>	
Die Eisenbahnen von Köln ins Bergische Land	93
<i>Kursbuchstrecken 415 und 491</i>	
Die Strecke Köln – Mönchengladbach – Venlo	98
<i>Kursbuchstrecke 460</i>	

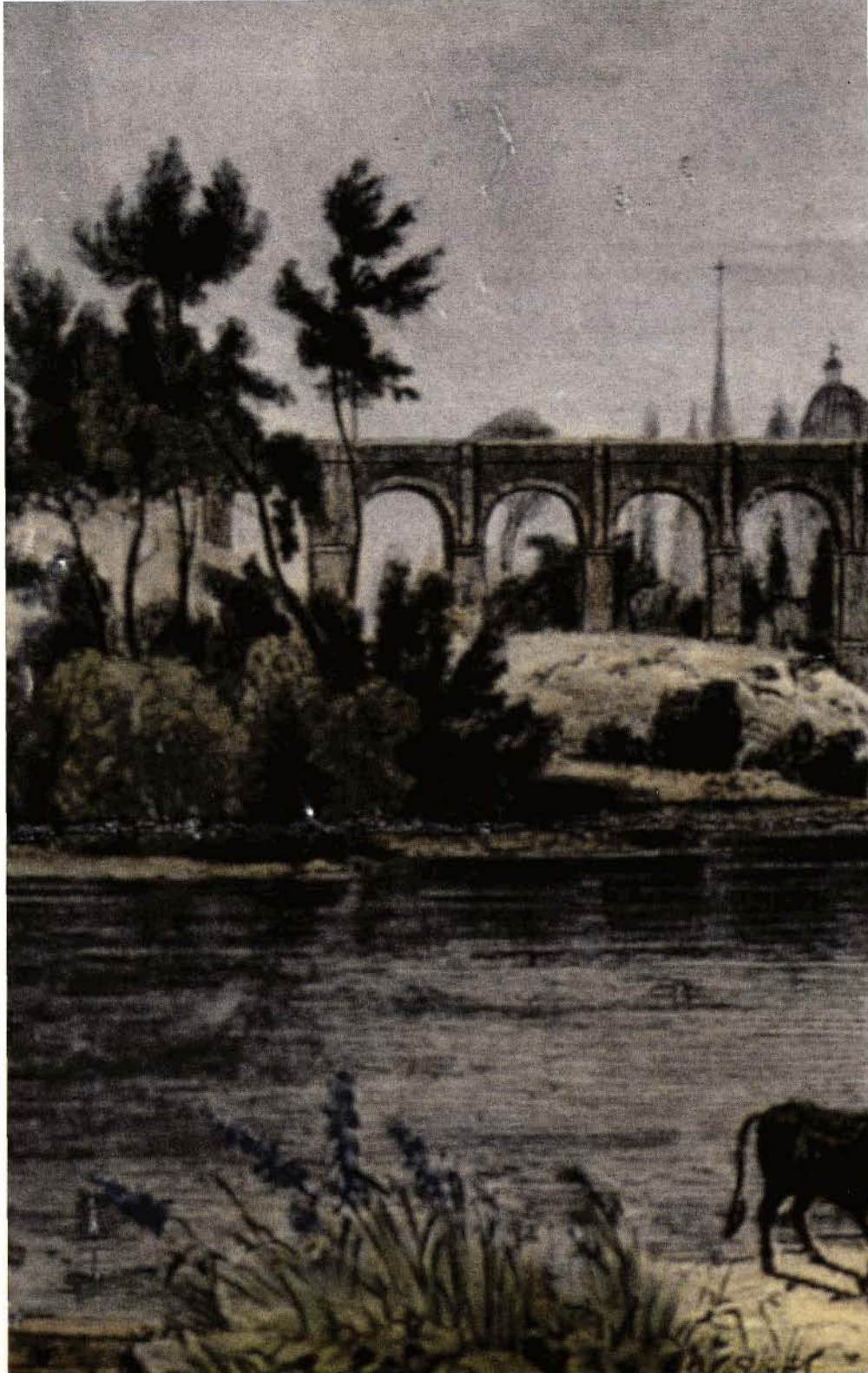
Vorwort

Daß Köln heute zu einem der wichtigsten Eisenbahnknoten Europas zählt, ließ bereits unsere im Februar 1986 erschienene Sonderausgabe "Köln (I)" erkennen. Diese Feststellung wird mit der hier vorliegenden Ausarbeitung 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 Bundesbahndirektion Köln. Die Entstehung der heute teilweise stark befahrenen Kursbuchstrecken Nr. 440, 600, 610, 470, 430, 300, 420, 415, 491 und 460 wird nachvollzogen, an deren Bau und Betrieb zu ihrer Zeit namhafte und zeitweilig heftig konkurrierende private Unternehmen wie die Rheinische Eisenbahngesellschaft, die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft oder die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft maßgeblich beteiligt waren, die bereits vor der Übernahme durch die Kgl. Preuß. Staatseisenbahn ein dichtes Streckennetz rund um Köln aufbauten.

Die Autoren Peter Schiebel und Winand Perrillieux 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 Strecken. Nur bei der rechten Rheinstrecke wurde hiervon abgewichen, da aufgrund des engen betrieblichen Zusammenhanges mit der linken Rheinstrecke eine aufeinanderfolgende Beschreibung sinnvoller erschien.

Es ist uns eine Freude, an dieser Stelle erneut unseren Dank an alle Beteiligten auszusprechen, die durch ihre freundliche und fachkundige Unterstützung zum Gelingen dieser Sonderausgabe "Köln (II)" beigetragen haben. Besonders erwähnt seien in diesem Zusammenhang die Herren Paul G. Land, Willy Reinshagen und Helmut Säuberlich, die zahlreichen, namentlich in der Ausgabe genannten Bildautoren sowie die Mitarbeiter der Lichtbildstelle der Bundesbahndirektion Köln, des Rheinischen Bildarchiv in Köln, der Landesbildstelle Rheinland-Pfalz in Koblenz, des Historischen Archiv der Stadt Köln, dem Kölnischen Stadtmuseum, 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 – La

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 in der Sonderausgabe "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-

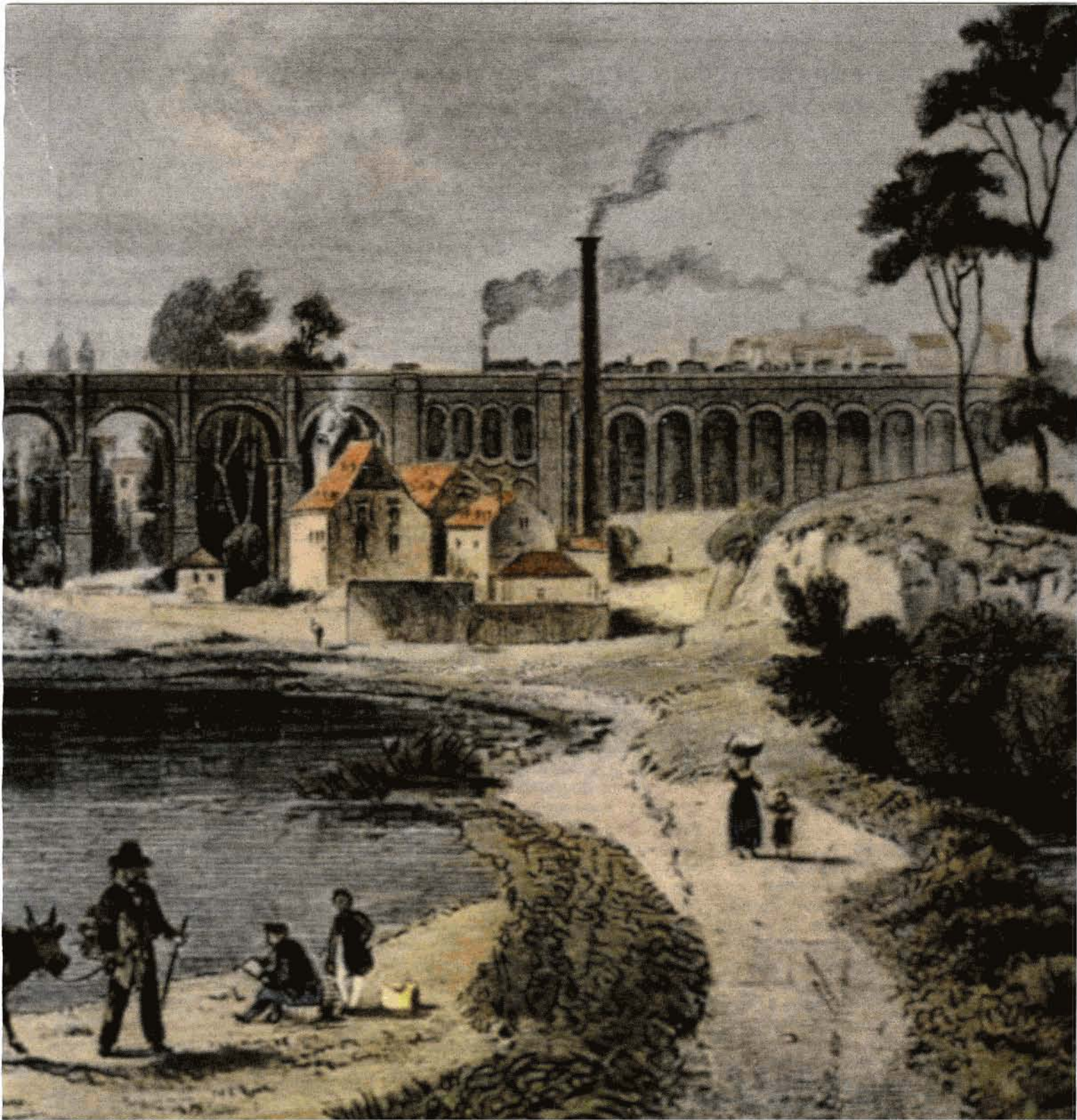
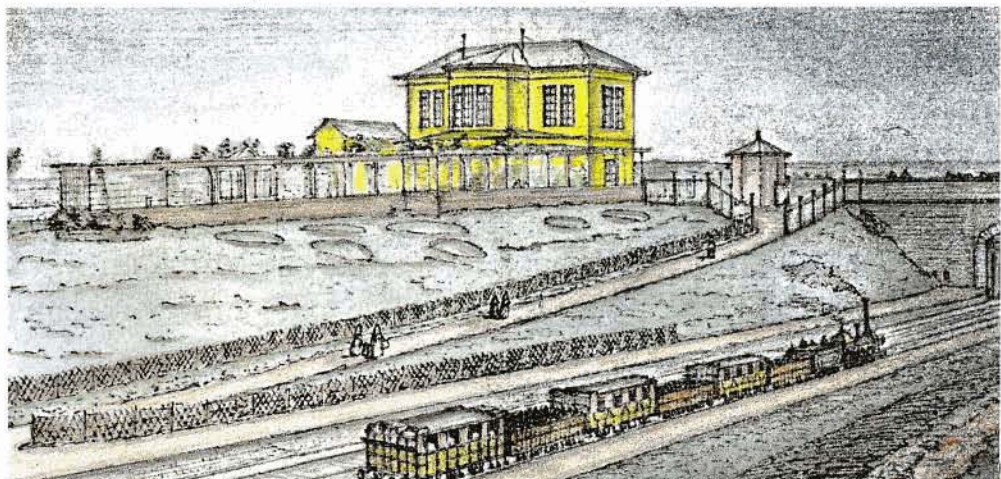


Bild 4: Ein technisches Wunderwerk damaliger Zeit: Der heute noch benutzte Eisenbahnviadukt in Aachen/Burtscheid nach einem zeitgenössischen Gemälde. **Sammlung Perillieux**

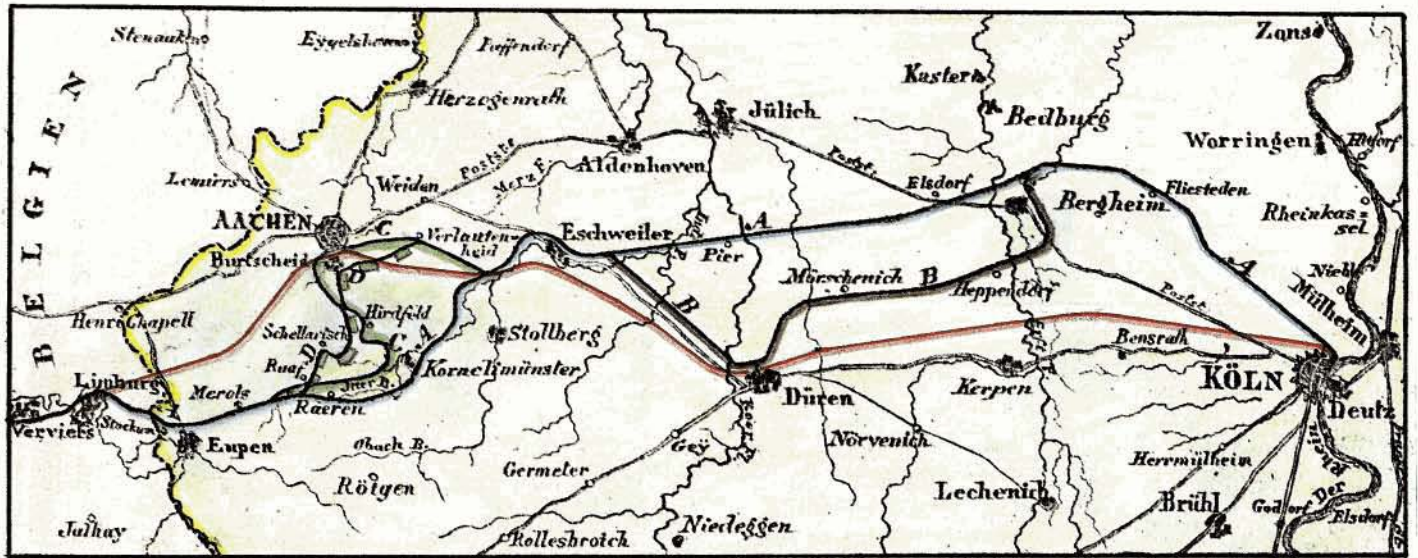
Landesgrenze

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 Tal-kessel des Wurbaches, der nur von Nord-

Bild 5: Vom bereits am 02.08.1839 eröffneten Bahnhof Müngersdorf bei Köln aus erfolgte die abschnittsweise Inbetriebnahme bis zur Landesgrenze bei Herbesthal (1843). **Zeichnung: J.P. Weyer, Hist. Archiv der Stadt Köln**



PLAN DES PROJEKTIRTEN SCHIENENWEGES VON KÖLN BIS EUPEN oder des Preussischen Theils der grossen Eisenbahn zwischen KÖLN und ANTWERPEN.



A ist die Linie, welche das Köln-Mitteln vorgeschlagen hat, und worauf ihre Berechnungen basirt sind.
B ist die von der Stadt Düren proponirte Linie.
C ist die Linie, welche die Städte Aachen für die unmittelbare Berührung der Städte Aachen u. Burtscheid vorschlug.
D ist die Richtung, welche Aachen als zweite Proportion vorgelegt hat.

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 Zujuchzen der überall an den Seiten der Bahn zahlreich versammelten Zuschauer in zehn Minuten

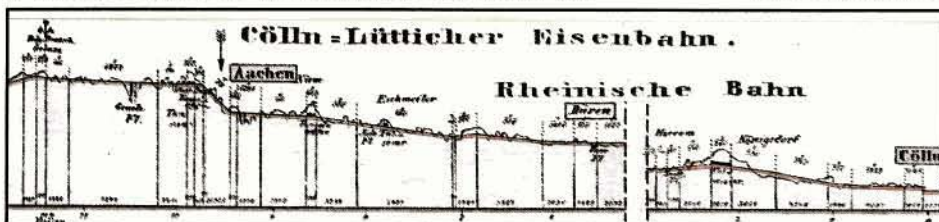
das eine Meile entfernte, eine schöne Aussicht gewährende, neu und geschmackvoll eingerichtete Belvedere zu Müngersdorf... Allgemein fand die Schönheit und Zweckmäßigkeit der Wagen und aller Einrichtungen laute Anerkennung; die erfahrenen Sachkenner rühmten insbesondere die Befestigung der Schienen, 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 Nirmertunnel kurz hinter Stolberg und den Eilendorfer Tunnel. Ein besonders interessantes und schwieriges Bauwerk war der rund 280 m lange und bis zu 24 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



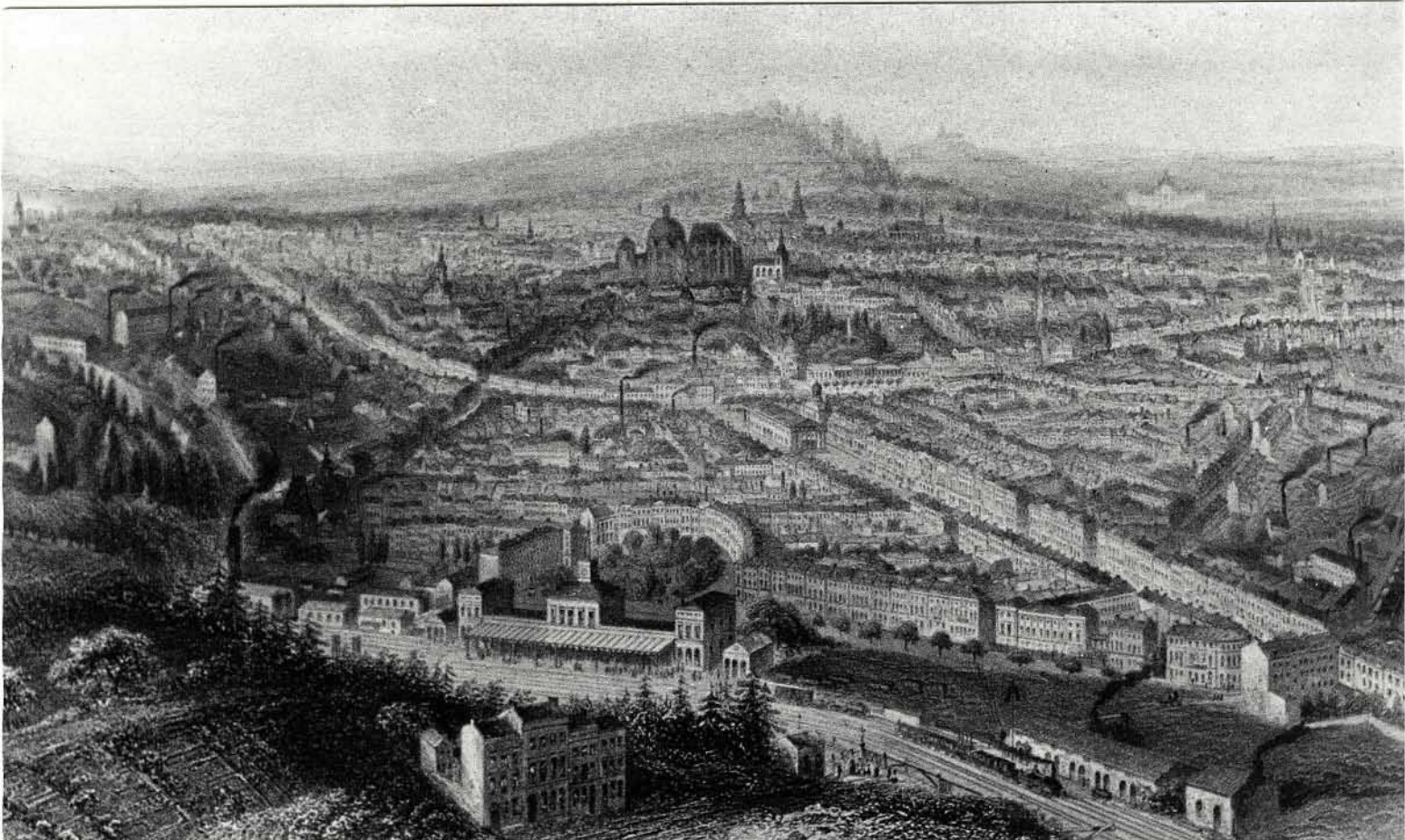


Bild 8: Ein alter Stich gibt den Blick auf Aachen und den Bahnhof der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft 1860 wieder.

Rheinisches Bildarchiv Köln

Hauptstationen in Köln, Düren und Aachen, fünf Zwischenstationen in Königsdorf, Horrem, Langerwehe, Eschweiler und Stolberg sowie fünf Anhaltstellen 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: Vorderfront des neuen, im Jahre 1905 vollendeten Bahnhofs Aachen Hbf.

Foto: Stadtarchiv Aachen

Bild 11: Mit preußischer T 9.3 bespannter Bauzug auf dem Eisenbahnviadukt in Aachen um 1910. Im Vergleich zu Bild 4 erkennt man, wie sich die Umgebung bereits zu Zeiten der Jahrhundertwende verändert hat.

Foto: Stadtarchiv Aachen

Aachen, Am Viaduct

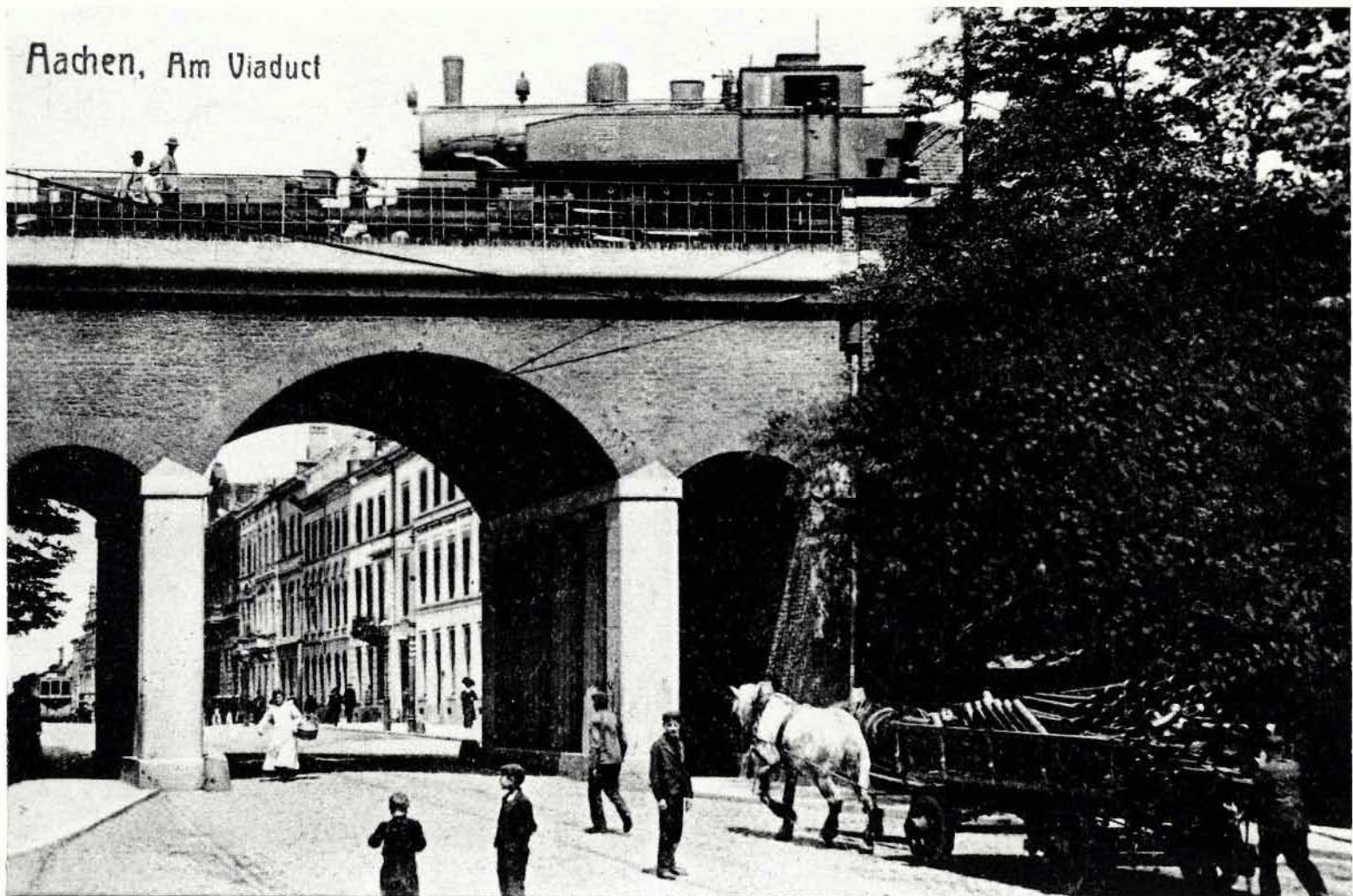




Bild 12: Bahnhof Aachen Hbf Ostkopf 1929, mit ausfahrendem Personenzug nach Jülich und wartender Schiebelok der Baureihe 94 (preuß. T 16).

Foto: Lichtbildstelle BD Köln

Bild 13: Skizze des Systemwechselbahnhofs Aachen. Sammlung Perillieux

Aachen Süd) zu einer etwa 2,7 km langen Steilstrecke, damals "geneigte Ebene" genannt, mit einer Neigung von 1:37 (26,7 ‰). 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 Göhlthal (oder Geulethal) bei Hergenrath durch ein Viadukt überspannt werden. Wie das Aachen-Burtscheider Viadukt stellte auch das etwa 200 m lange und bis zu 36 m hohe Göhlthal-Viadukt für die damalige Zeit ein technisches Wunderwerk dar. Es 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

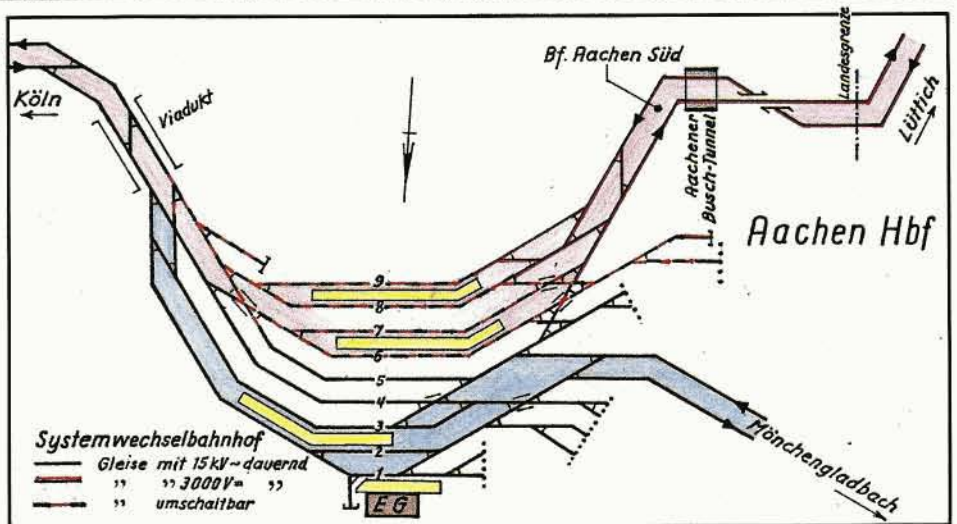


Bild 14: Der Luxuszug L176 mit belgischer 2C1-Lok 4555 wartet im Hauptbahnhof Aachen auf die Ausfahrt in Richtung Brüssel – Ostende; 1931.

Foto: Bellingrodt, Sammlung Reinshagen





◀ **Bild 15:** Der deutsche Zugführer übergibt im Bahnhof Aachen Hbf die Begleitpapiere des IC 42 "Diamant" Köln – Paris an seinen belgischen Kollegen.
Foto: H. Säuberlich

Bild 16: Landesgrenze unmittelbar westlich vom Bahnhof Herbesthal. Aufnahme nach Beginn des Ersten Weltkrieges.
Foto: Sammlung Heidbreder

über ein endloses Drahtseil. Zur Verständigung zwischen dem Maschinisten und dem Zugpersonal wurde der erste elektromagnetische Telegraph auf dem europäischen Festland eingesetzt. Die Seilzulanlage war bis 1855 in Betrieb und wurde dann durch zwei eigens für diesen Zweck in England 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 Düren von 1841, der mit der Eröffnung der Strecke Düren – Jülich – Odenkirchen der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft 1873 zum Inselbahnhof umgestaltet wurde. Die Bahnhöfe der Rheinischen Eisenbahn in Köln und Aachen sind dagegen nicht mehr vorhanden. Über die Umgestaltung der Kölner Bahnanlagen wurde ausführlich in der Sonderausgabe "Köln (I)" berichtet. Der Rheinische Bahnhof in Aachen, das größte und repräsentativste Empfangsgebäude der Strecke, wurde 1905 unter Zusammenlegung mit dem bisherigen Marschierorbithof durch den neuen Hauptbahnhof ersetzt. Der Bahnhof Herbesthal schließlich, bis zum Ende des Ersten Weltkrieges Grenzstation zwischen Preußen und Belgien, wurde 1983 abgerissen. Die Strecke Köln – Aachen – Landesgrenze behielt auch in der Reichsbahnzeit ihre große internationale Bedeutung im Verkehr zwischen Deutschland und den westlichen Nachbarländern. Berühmte Züge waren der L 11/12 "Nord-Express" Riga – Warschau – Berlin – Köln – Paris, der L 51/52 "Orient-Wien-Ostende-Express" sowie der L 175/176 "Pullman-Express" Köln – Ostende.

Ein interessantes Brückenbauwerk entstand 1930, als die alte steinerne Bogenbrücke



◀ **Bild 17:** Grenzübergangsbahnhof Herbesthal um 1900.
Foto: Sammlung Heidbreder

