

Sondernummer des

**Eisenbahn
JOURNAL**



B 7539 E

ISBN 3-922404-42-1

DM 24,80

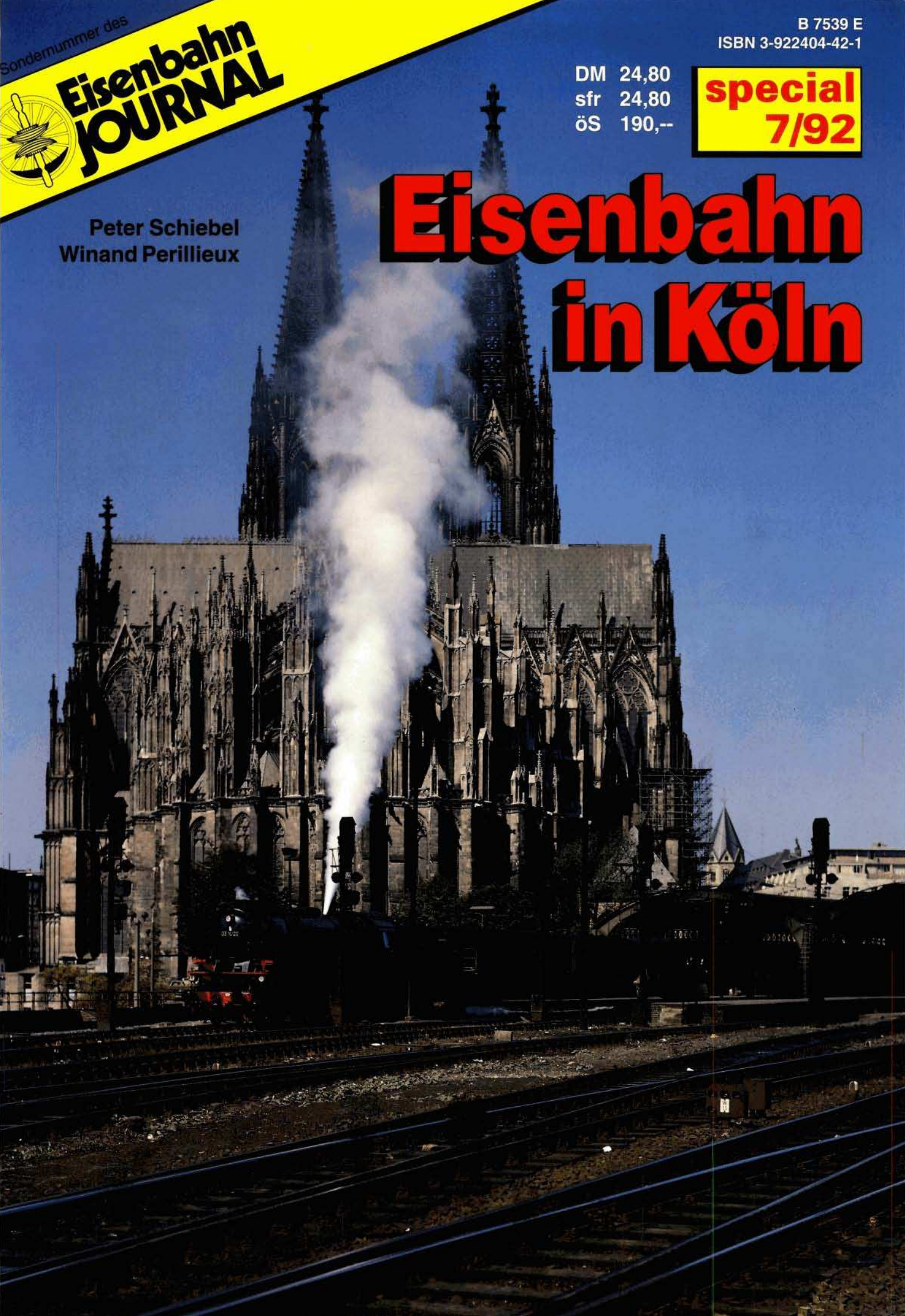
sfr 24,80

öS 190,--

**special
7/92**

Peter Schiebel
Winand Perillieux

Eisenbahn in Köln



EISENBAHNANLAGEN IN KÖLN 1855

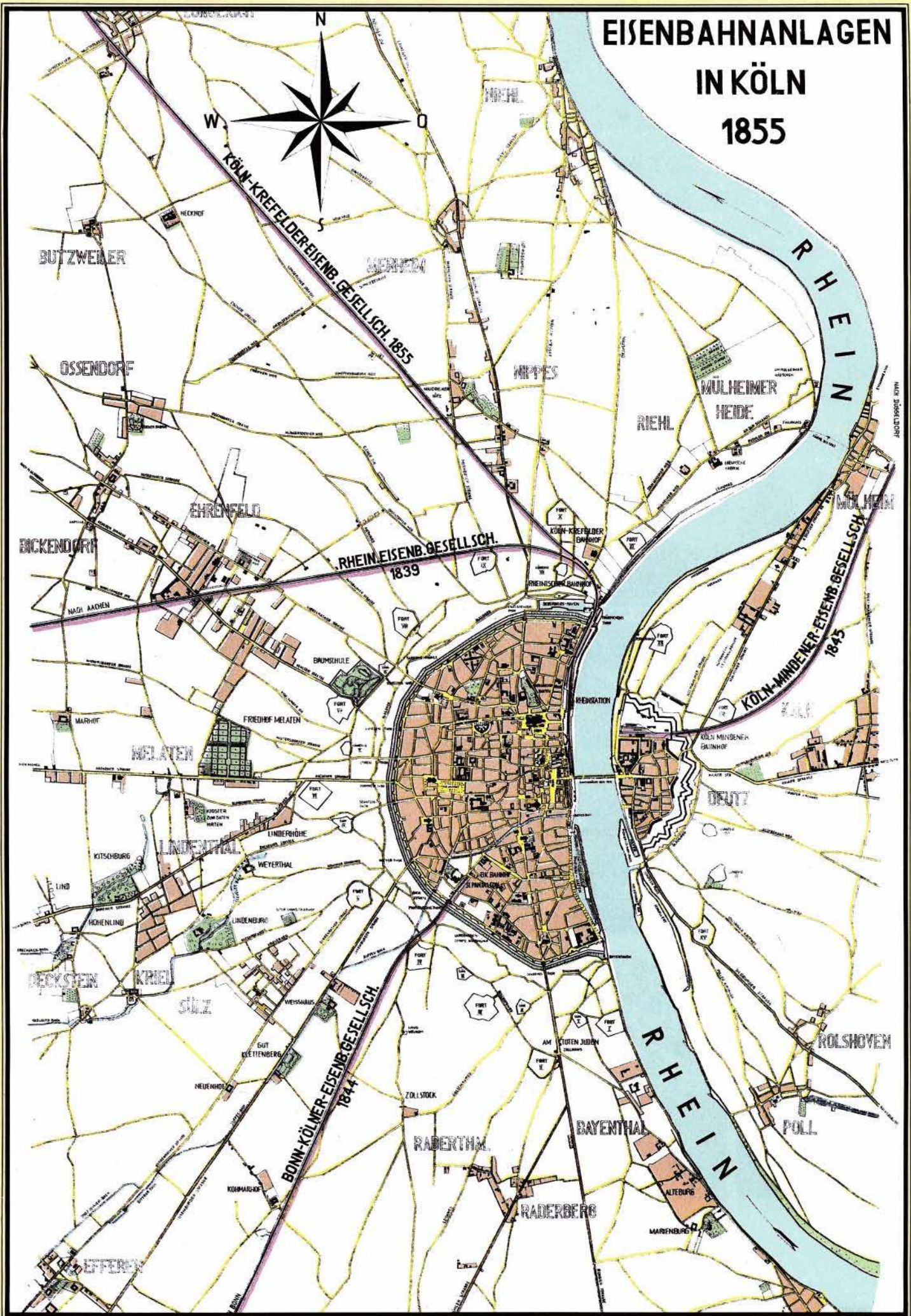




Bild 3: Die 01 051 bei der Einfahrt in den Bahnhof Köln-Deutz im Jahre 1963. Im Hintergrund sieht man den Kölner Dom und die Hohenzollernbrücke.

Foto: Klossek

Bild 2: Plan der Eisenbahnanlagen in Köln im Jahre 1855.

Zeichnung: Sammlung Perillieux

Bild 1 (Titel): Im Sommer 1957 wartet die 03 1022 mit Neubaukessel des Bw Hagen-Eckesey mit abblasenden Sicherheitsventilen auf die Ausfahrt aus Köln Hbf.

Foto: Säuberlich

Bild 170 (Rücktitel): Die 39 161, mit Vorkriegs-Windleitblechen, verläßt den Kölner Hauptbahnhof.

Foto: Klossek

ISBN 3-922404-42-1

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autoren: Peter Schiebel, Winand Perillieux
 Textredaktion: Hermann Merker, Manfred Grauer
 Bildredaktion: H. Merker, Gerhard Zimmermann
 Layout: Gerhard Gerstberger
 Anzeigen: Elke Albrecht
 Printed in Italy by Europlanning srl
 via Morgagni 24, I-37136 Verona
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb Einzelverkauf:
 MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
 GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

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. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
 Überarbeitete und erweiterte Neuauflage der Sonderausgabe I/86 des Eisenbahn-Journals.
 Copyright Oktober 1992 by
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Vorwort	6
Einleitung	6
Die ersten Eisenbahnpläne	7
Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft	8
Die Bonn-Cölner Eisenbahn	12
Die Cöln-Mindener Eisenbahn	14
Die Cöln-Krefelder Eisenbahn	16
Der Ausbau des Eisenbahnnetzes	17
Die Verstaatlichung der Privatbahnen und die Umgestaltung des Kölner Streckennetzes	23
Die erneute Umgestaltung 1902 bis 1918	25
Die Reichsbahnzeit	32
Zerstörung und Wiederaufbau	40
Der Betriebsmaschinendienst	73
Der Werkstätdendienst	86
Die Restaurierung des Kölner Hauptbahnhofs 1983 bis 1990	94
Der Ausbau des S-Bahn-Netzes in Köln	96
Verkehrskreuz Köln – heute und morgen	98

Vorwort

Die große Nachfrage nach der schon seit Jahren vergriffenen EJ-Sonderausgabe I/86 "Köln I" hat uns bewogen, dieses Journal in einer überarbeiteten und erweiterten Form als Special dem interessierten Leserkreis wieder anzubieten.

Da in Köln auch auf dem Eisenbahngebiet die Geschichte seit 1985 nicht stehengeblieben ist, haben die beiden Autoren Peter Schiebel und Winand Perillieux versucht, die Entwicklung der letzten sieben Jahre in dieser Publikation mit zu erfassen.

Diese Zeit war in erster Linie geprägt durch den Ausbau des Personen-Nahverkehrs in Form der Einrichtung neuer S-Bahn-Linien im Kölner Raum, die zu umfangreichen Neu- und Umbauten an Kölner Eisenbahnanlagen führten. An erster Stelle ist hier die Erweiterung der Hohenzollernbrücke um einen zusätzlichen Brückenzug mit zwei neuen Gleisen zu nennen.

Weiterhin führte die umfassende Renovierung der nahezu 100 Jahre alten Halle des Hauptbahnhofs dazu, daß diese sich heute

wieder in einem hervorragenden Zustand präsentiert.

Andere Projekte, die 1985 angedacht waren, konnten zwar bisher noch nicht realisiert werden, jedoch sind die Planungen in ein konkretes Stadium getreten. Hier sind vor allem die Hochgeschwindigkeitsverbindungen Köln – Frankfurt/M. und Köln – Brüssel – Paris sowie die Anbindung des Köln/Bonner Flughafens an das Eisenbahnnetz zu nennen.

Diese Entwicklungen führten u.a. dazu, daß der Umfang der Special-Ausgabe gegenüber der Sonderausgabe I/86 wesentlich erweitert wurde. Neue Texte und Bilder wurden hinzugefügt; gleichzeitig haben wir uns bemüht, die in der ersten Ausgabe noch vorhandenen Fehler auszumergen.

Wir hoffen, daß wir mit dieser Special-Ausgabe einen oft geäußerten Wunsch unserer Leser erfüllen können.

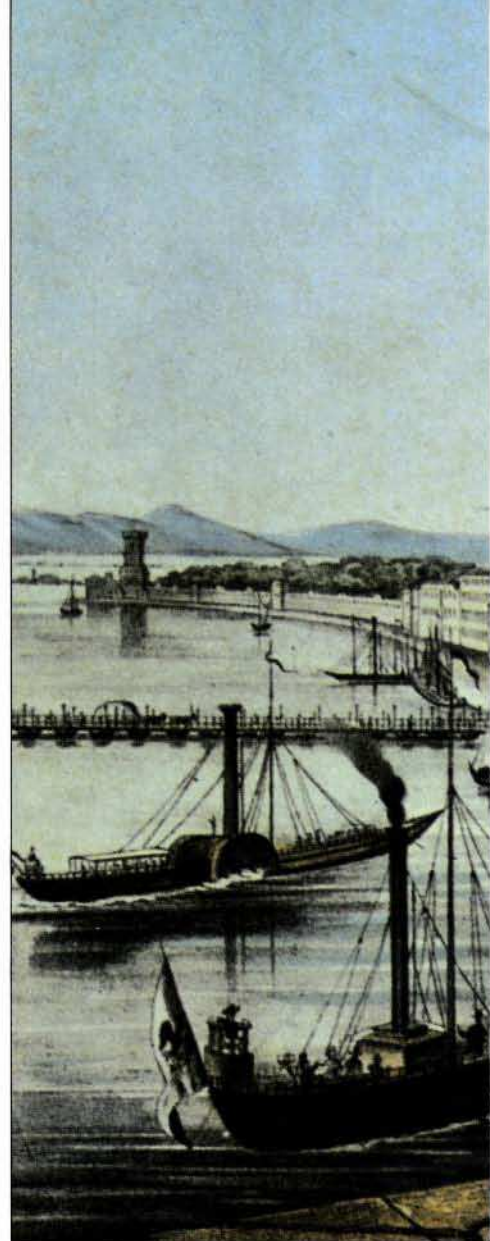
Hermann Merker Verlag

Einleitung

Köln ist eine der ältesten deutschen Städte, mit einer bedeutenden Vergangenheit, die weitgehend von der verkehrsgünstigen Lage geprägt wurde. Schon im Altertum trafen sich hier im Schnittpunkt des nord-südlich verlaufenden Rheingrabens mit der west-östlichen Randlinie der Mittelgebirge die Verkehrswege aus vielen Richtungen. An diesem günstigen Platz errichteten die Römer um 9 v. Chr. eine Garnison, die als „Oppidum Ubiorum“ zum Vorort der erhofften germanischen Provinz ausersehen war. Im Jahre 50 n. Chr. erhielt die Siedlung römisches Stadtrecht. Zu Ehren der Kaiserin Agrippina, der Gattin des Kaisers Claudius, erhielt sie den Namen „Colonia Claudia Ara Agrippinensis“, aus dem sich der heutige Name ableitet. Die Stadt war Sitz des Statthalters von Niedergermanien und wurde schon unter Kaiser Konstantin Sitz eines Bischofs. Die günstigen Verkehrswege trugen dazu bei, daß Köln im Mittelalter zu einer der bedeutendsten Städte des Reiches wurde. Als Freie Reichs- und Bevorzugte Hansestadt bildete sie einen Mittelpunkt des internationalen Handels, des Handwerks und der abendländischen Kultur.

Nach einem Mitte des 16. Jahrhunderts einsetzenden Niedergang, der um 1790 seinen Tiefpunkt erreichte, gelangte die Stadt Anfang des 19. Jahrhunderts zu einer neuen Blüte. Bereits während der französischen Besatzungszeit ab 1794 wurde hier im Jahre 1803 die erste deutsche Handelskammer gegründet. Nachdem Köln 1815 preußisch geworden war, entwickelte es sich im nun beginnenden wirtschaftlichen Aufschwung zu einem Banken-, Handels- und Industriezentrum. So blieb es nicht aus, daß hier der Eisenbahngedanke schon sehr früh aufgegriffen und in die Tat umgesetzt wurde.

In mehreren, mit Unterbrechungen über Jahrzehnte bestehenden Bauabschnitten entwickelte sich bis 1918 das Kölner Eisenbahnnetz, das zu dem Begriff "Köln – Verkehrskreuz des Westens" entscheidend beigetragen hat. Hierdurch und auch infolge der nach 1945 stürmisch einsetzenden Entwicklung anderer Verkehrsmittel ist die inzwischen über eine Million Einwohner zählende Stadt zum Schwerpunkt von Industrie, Handel und Gewerbe im Ballungsraum Rhein/Ruhr und zum Messe- und Kongreßzentrum von internationaler Bedeutung geworden.



Die ersten Eisen

Die Geschichte der Eisenbahn in Deutschland ist untrennbar mit zwei Namen verbunden: Friedrich List und Friedrich Harkort. List veröffentlichte 1833 einen das Gebiet des Deutschen Bundes umfassenden "Entwurf für ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen Eisenbahnsystems", in dem Köln als Endpunkt einer Linie von Berlin über Hannover und Minden vorgesehen war.

Harkort, am 22. Februar 1793 als Sohn eines Hammerwerksbesitzers in Harkorten bei Wetter an der Ruhr geboren, gründete 1818 in Wetter die Maschinenfabrik und Mechanische Werkstätte Harkort & Co. Er stand allen technischen Neuerungen aufgeschlossen gegenüber und veröffentlichte bereits 1825, also noch vor List, in der Schwelmer Zeitschrift „Hermann“ einen Aufsatz, in dem er sich mit dem in England neu entwickelten Verkehrsmittel Eisenbahn auseinandersetzte. Er beschrieb hierin erstmals die Idee einer Eisenbahnverbindung zwischen Rhein und Nordsee, sein Interes-



Bild 4: Verkehrsmittelpunkt an der „Lände“ in Köln um 1850, dem heutigen Standort der Hohenzollernbrücke. Die Güterzuggleise für den Hafenumschlag schließen südlich an den Bahnhof „Thürmchen“ der Rheinischen Eisenbahn an.

Zeichnung/Lithographie: Osterwald/Kolb, Sammlung Perillieux

ahnpläne

se galt jedoch vorrangig den Transportproblemen des aufstrebenden Gewerbes des Bergisch-Märkischen Landes. So baute er 1826 in Elberfeld eine Probestrecke für eine Kohlenbahn nach dem Palmerschen Prinzip; eine Art Schwebebahn, bei der die hängenden Transportmulden von Pferden gezogen wurden. In den folgenden Jahren wurden im Bergisch-Märkischen Raum mehrere örtliche Kohlenbahnen errichtet, nunmehr als zweispurige Eisenbahnen mit Pferdebetrieb. Wichtiger für die Entwicklung der Eisenbahnen in den Provinzen Rheinland und Westfalen war zweifellos das Projekt der Eisenbahnverbindung vom Rhein zur Nordsee. Der Grund für diese Überlegungen waren die hohen Zölle, die die Niederlande als Besitzer der Rheinmündung für ein- und ausgehende Waren erhoben. Um diesen zu entgehen, suchte man nach einer günstigen Verbindung zwischen der Rheinprovinz und einem deutschen Seehafen und kam dabei auf die Möglichkeit einer Eisen-

bahn vom Rhein zur Ems oder zur Weser als bequemer Beförderungsweg für Güter aller Art. Auf Betreiben Harkorts setzte sich der Westfälische Landtag 1830 für dieses Projekt ein. In Minden, Elberfeld, Köln und anderen Städten bildeten sich Komitees für den Bau einer Eisenbahn von Minden über Bielefeld, Hamm, Witten und Elberfeld bis Köln. Der preußische Staat zeigte zwar Interesse an der Bahn, machte aber deutlich, daß ein Bau auf Staatskosten oder eine staatliche Beteiligung nicht in Betracht käme. Die Bemühungen der Komitees, das notwendige Geld durch Aktien aufzubringen, hatten vorerst keinen Erfolg. Trotz wiederholter Bemühungen Harkorts, trotz seiner 1833 erschienenen Arbeit „Die Eisenbahn von Minden nach Köln“, ruhte das Projekt zunächst.

Am 28./29. Oktober 1835 wurde in Elberfeld die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Ziel gegründet, unabhängig von dem großen Projekt eine Eisenbahn von Düsseldorf

über Elberfeld bis Witten zu bauen. Am 28./29. September 1836 bildete sich in Minden die Rhein- Weser-Eisenbahn-A. G., die die Gesamtstrecke von Köln nach Minden ausführen wollte. Die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft erhielt daraufhin lediglich die Konzession für den Bau einer Bahn von Düsseldorf bis Elberfeld, die 1838 fertiggestellt und damit die erste Eisenbahn in Westdeutschland wurde. Die Rhein-Weser-Eisenbahn-A. G. in Minden erhielt 1837 die Konzession für den Bau der Eisenbahn. Der Bau wurde in Angriff genommen, jedoch geriet auch diese Gesellschaft bald in Finanzschwierigkeiten, die, nachdem der preußische König Friedrich Wilhelm III. eine staatliche Beteiligung erneut ablehnte, im Mai 1839 zur Auflösung des Unternehmens führten. Der von Minden und Köln aus zugleich begonnene Bau blieb schon in den Anfängen stecken.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft

Unabhängig vom Rhein-Weser-Projekt entstand zu Beginn der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts in Köln und Aachen der Plan für eine Eisenbahnverbindung vom Rhein nach Antwerpen, der ursprünglich von Belgien ausging. Das belgische Königreich, das sich 1831 aus dem Königreich der Vereinigten Niederlande gelöst hatte, suchte für seine aufstrebende Wirtschaft eine direkte Verbindung zum Rhein und den preußischen Westprovinzen, als Ersatz für die Bindung an die holländischen Nordseehäfen.

Auf belgischer Seite war die Finanzierung des Projektes kein großes Problem, da von Anfang an der Staat die Eisenbahnen baute. So wurde bereits am 5. Mai 1835 das Teilstück Brüssel – Mechelen der geplanten Linie von Antwerpen zur preußisch-belgischen Grenze als erste dampfbetriebene Eisenbahn auf dem europäischen Festland eröffnet.

Die Idee eines „Eisernen Rheines“ wurde von Aachener und Kölner Wirtschaftskreisen bereitwillig unterstützt, jedoch nicht vom preußischen Staat. Das erste Gesuch des Aachener Industriellen James Cockerill um eine Konzession wurde bereits 1831 abgelehnt.

Es war der Energie und dem unermüdlischen Einsatz zweier Persönlichkeiten zu verdanken, daß die Eisenbahn vom Rhein zur belgischen Grenze letztendlich zustande kam. Dies waren der Kölner Kaufmann und Bankier Ludolf Camphausen (1803–1890) und der Aachener Kaufmann David Hansemann (1790–1864). Auf Betreiben Camphausens trat am 3. Mai 1833 in Köln ein „Comité für eine Eisenbahn von Cöln nach Antwerpen“ zusammen und beantragte die Konzession für eine Eisenbahn von Köln über Düren und Aachen zur belgischen Grenze. Camphausen bemühte sich um eine Finanzierung der Eisenbahn durch den Staat, zumindest um eine angemessene Beteiligung des Staates. Wie beim Rhein-Weser-Projekt zeigte König Friedrich Wilhelm III. auch hier wenig Neigung zu einer Beteiligung. Er erteilte zwar am 5. Dezember 1833 die Genehmigung zum Bau, lehnte jedoch

Bild 5: Lok der Bonn-Cölnen Eisenbahn auf der Holzbrücke über den Wallgraben am Panthaleonstor im Jahre 1845. Im Hintergrund ist das Empfangsgebäude des „Bahnhof an St. Panthaleon“ deutlich zu erkennen.

Foto: Rheinisches Bildarchiv

Bild 6: „Bahnhof St. Panthaleon“, seit 1844 Endpunkt der Bonn-Cölnen Eisenbahn, mit einfahrendem Zug am Panthaleonstor der mittelalterlichen Stadtmauer.

Aquarell von Wattler, Sammlung Perillieux

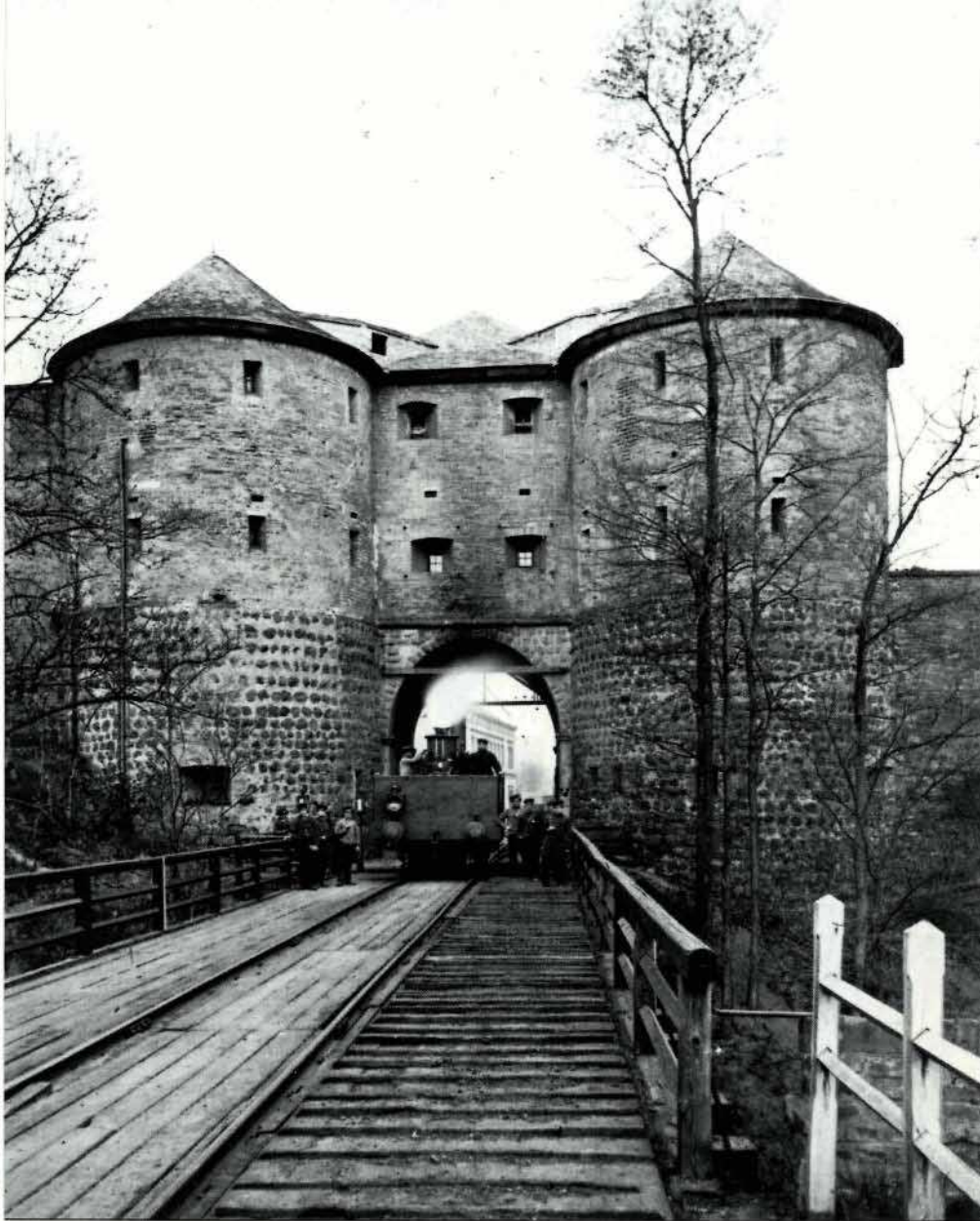




Bild 7: Für die Köln-Mindener Eisenbahn hat Kessler 1848 noch in seiner Werkstätte in Karlsruhe als Fabriknummer 101 die „Münster“ gebaut. Sie hatte zunächst einen überhängenden Stehkessel, erst 1851 wurde die hintere Laufachse nach rückwärts versetzt, um so einen längeren Radstand zu erreichen. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

staatliche Garantien für Verzinsung und Amortisation des Kapitals ab. Trotzdem waren Anfang 1834 genügend Aktien in Köln gezeichnet, so daß mit den Bauvorbereitungen begonnen werden konnte. Ende 1834 traten erhebliche Schwierigkeiten auf. Zum einen sah sich die Rhein-Segelschiffahrt durch die geplante Eisenbahn in ihrer Existenz bedroht und wandte sich mit Hilfersuchen an den König. Zum anderen traten Spannungen zwischen den hauptbeteiligten Städten Köln und Aachen auf, besonders, als das Komitee aufgrund der Vermessungsergebnisse eine Linienführung veröffentlichte, die wegen Geländeschwierigkeiten die Städte Düren und Aachen nicht berührte. Aachen sollte lediglich durch eine Stichbahn angeschlossen werden. Es begann ein erbittertes Ringen zwischen der Aachener Gruppe unter der Führung Hansemanns und der Kölner Gruppe, das so weit ging, daß Hansemann am 31. März 1836 ein eigenes „Komitee für die Preußisch-Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft“ gründete und ebenfalls eine Konzession beantragte. Nach langen und zähen Verhandlungen unter Einschaltung der preußischen Regierung kam es im Februar 1837 endlich zu einer Einigung, die einen eindeutigen Erfolg für die Aachener Gruppe darstellte. Am 21. August 1837 erhielt die „Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft“ die endgültige Konzession und konnte nun, nach jahrelanger Verzögerung, endlich mit dem Bau beginnen. Trotz ständig wieder auftretender Finanzierungsprobleme durch Kostensteigerungen aufgrund der schwierigen Linienführung mit zahlreichen Tunnels und Kunstbauten, ging der Bau verhältnismäßig zügig voran. Am 2. August 1839 wurde die erste, ca. 7 km lange Teilstrecke von Köln nach Müngersdorf feierlich eröffnet. Der Kölner Ausgangsbahnhof „Am Thürmchen“ lag im Norden der Stadt außerhalb der Stadtmauer nahe am Rhein. Die Strecke

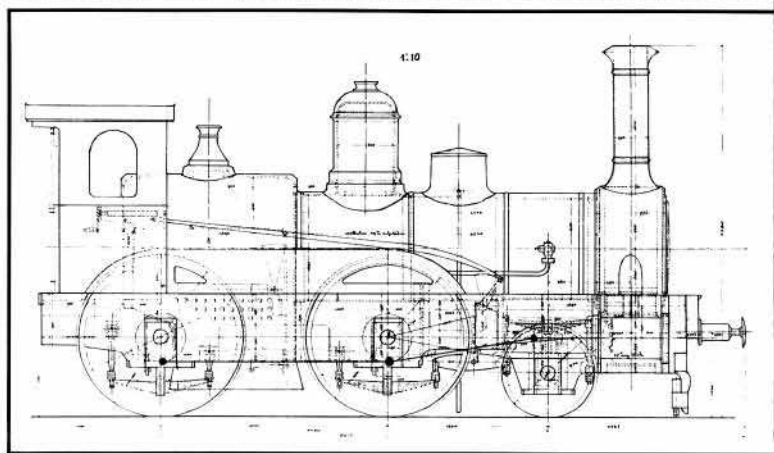


Bild 8: Schnellzuglok der Rheinischen Eisenbahn, entworfen 1876 in der „Central-Werkstätte der Rheinischen Eisenbahn zu Nippes bei Köln“. **Zeichnung: Sammlung Perillieux**

Köln – Müngersdorf hatte nur geringen wirtschaftlichen Wert, sie diente in erster Linie der Erprobung und dem Ausflugsverkehr. Die Eisenbahn fand schnell die Zustimmung der Bevölkerung. In den ersten Tagen wurden 9350 Fahrgäste in den 12 Wagen erster Klasse, 4 Wagen zweiter Klasse und 4 Wagen dritter Klasse

befördert. Die Züge verkehrten zweimal vormittags und dreimal nachmittags, sonntags sogar viermal nachmittags. Bis Ende Oktober wurden 50 300 Fahrgäste gezählt, was alle Erwartungen übertraf. Die ersten Lokomotiven wurden 1839 von Longridge & Cp. in Newcastle upon Tyne/England geliefert. Es waren die „Atlas“, eine B1-gekuppelte Lok, die „Pluto“ und

Bild 9: B1-n2-Tenderlok „Wedigenstein“ der Köln-Mindener Eisenbahn, erbaut 1866/67 von Hartmann, Chemnitz.

Foto: Sammlung Perillieux

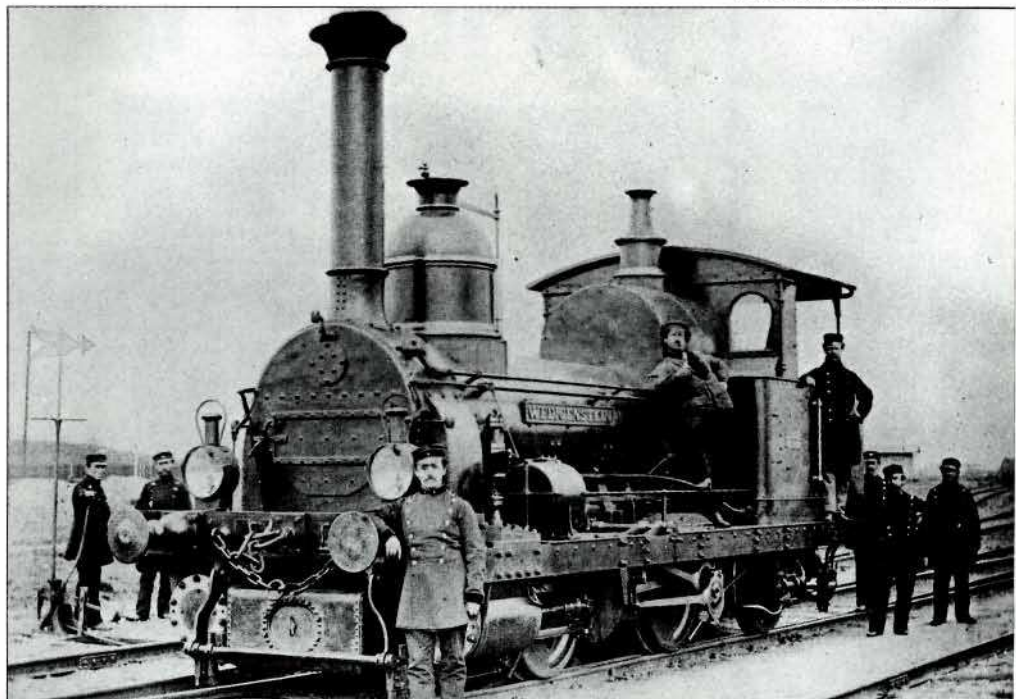




Bild 10: Der festlich geschmückte Bahnhof Deutz der Cöln-Mindener Eisenbahn. Der Kopfbahnhof diente ab 1859 nur noch dem rechtsrheinischen Bezirks- und Nahverkehr.

Foto: Rheinisches Bildarchiv

Bild 11: Stadtseite des Stationsgebäudes des Kölner Central-Bahnhofs am Dom. Beschauliche Vorplatz-Atmosphäre in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts.

Foto: Rheinisches Bildarchiv





Bild 12: Die neue Rheinbrücke und der Central-Bahnhof im Jahre 1859. Im Hintergrund, am Anfang der Brückenrampe, das Direktionsgebäude der Cöln-Mindener Eisenbahn.
Zeichnung: Wüsteneck, Sammlung Perillieux

die "Phönix" mit der Achsfolge 1A1. Sie leisteten bei einer Höchstgeschwindigkeit von ca. 40 km/h bereits 180 PS.

Im gleichen Jahr wurde versuchsweise auch eine Lokomotive der Aachener Firma Dobbs & Pöngsen beschafft; die "Carolus Magnus" erfüllte jedoch die Erwartungen nicht, so daß die nächsten Maschinen wieder in England und Belgien gekauft wurden.

Am 6. September 1841 wurde die Strecke bis Aachen in Betrieb genommen. Die Verbindung Köln – Aachen war von Anfang an ein großer Erfolg. In den ersten vier Monaten nach der Eröffnung verkehrten 468 Personenzüge und beförderten 110 280 Fahrgäste.

Im Dezember 1841 verfügte die Rheinische Eisenbahn über zehn Dampflokomotiven, 43 Personen-, 6 Gepäck- und 73 Güterwagen.

Der Anschluß an das belgische Netz und damit die Verbindung nach Antwerpen wurde am 15. Oktober 1843 hergestellt, als die preußisch-belgische Grenzübergangsstelle bei Herbesthal eröffnet wurde. Dieses Datum ist die Geburtsstunde des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs in Europa.

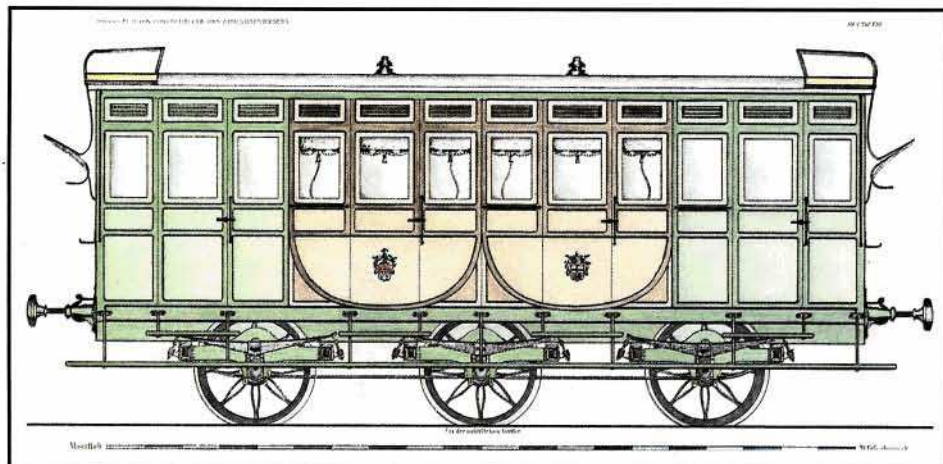
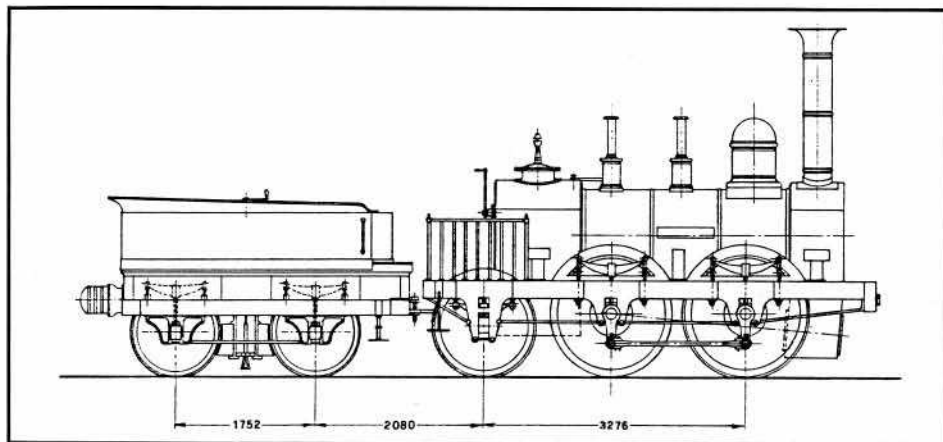


Bild 13: Personenwagen der I. und II. Klasse der Bonn-Cölnen Eisenbahn von 1845 mit Stadtwappen von Köln und Bonn auf den Abteiltüren. Erbauer war die Firma Reifert in Bockenheim bei Frankfurt.
Zeichnung: Sammlung Perillieux

Bild 14: Lok "Atlas" der Rheinischen Eisenbahn. Sie war die erste, 1838 von Longridge in Newcastle/England beschaffte Lokomotive der Gesellschaft. Im gleichen Jahr wurden vom selben Hersteller die bis auf die Achsfolge 1A1 nahezu baugleichen Lokomotiven "Pluto" und "Phönix" geliefert.
Zeichnung: Sammlung Heiß



Die Bonn-Cölner Eisenbahn

1836 wurde in Bonn eine Aktiengesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Bonn nach Köln gegründet. Es wurden zwei Linien vermessen: eine entlang des Rheins über Wesseling, eine zweite weiter westlich über Brühl. Die Brühler Linienführung war zwar länger und wegen des schwierigeren Geländes auch teurer, dennoch wurde 1837 der Bau dieser Strecke beschlossen, da man sich von der Erschließung des Vorgebirges einen wirtschaftlicheren Betrieb versprach. Der Bau wurde am 6. Juli 1840 vom preußischen König genehmigt. Mit der Vorbereitung wurde Regierungs- und Baurat v. Denis, der Erbauer der Nürnberg-Fürther Ludwiginisenbahn, der München-Augsburger und der Taunuseisenbahn beauftragt.

Die Bahn sollte in Köln an die Rheinische Eisenbahn anschließen, über die Lage des Bonner Bahnhofs konnte man sich lange nicht einigen. Erst die Drohung des Königs, die Baugenehmigung zurückzuziehen, brachte im November 1842 eine Einigung über den Standort. Im Frühjahr 1843 wurde in Bonn mit dem Bau begon-

nen, und schon im September war man bis zu den Kölner Festungswerken gelangt. Die Bahn wurde durch das Pantaleonstor der Stadtmauer bis zur Pantaleonskirche geführt. Der Anschluß an die Rheinische Eisenbahn wurde vorerst nicht erreicht. Die Strecke von Bonn über Brühl nach Köln wurde am 15. Februar 1844 eröffnet.

Die ersten vier Lokomotiven kamen aus Manchester, die Wagen von verschiedenen deutschen Herstellern. Die Fahrpreise der Bonn-Cölner Eisenbahn waren aufgrund der günstigen Baukosten die niedrigsten aller deutschen Eisenbahnen.

Der Verkehr war wirtschaftlich sofort erfolgreich. Mit fünf Zugpaaren wurden täglich im Durchschnitt etwa 1700 Personen befördert. Über die Leistungen im Güterverkehr liegen aus der Anfangszeit leider keine Angaben vor. Im Jahre 1856 wurde die Strecke nach Süden bis Rolandseck verlängert, und 1857 übernahm die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die Bonn-Cölner Eisenbahn.

Bild 15: Die „Dombrücke“ um 1890 mit Güterumschlag am Freihafen zwischen Preußischer Staatsbahn und „Amsterdam'sche und Badische Schrauben-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“.

Foto: Rheinisches Bildarchiv

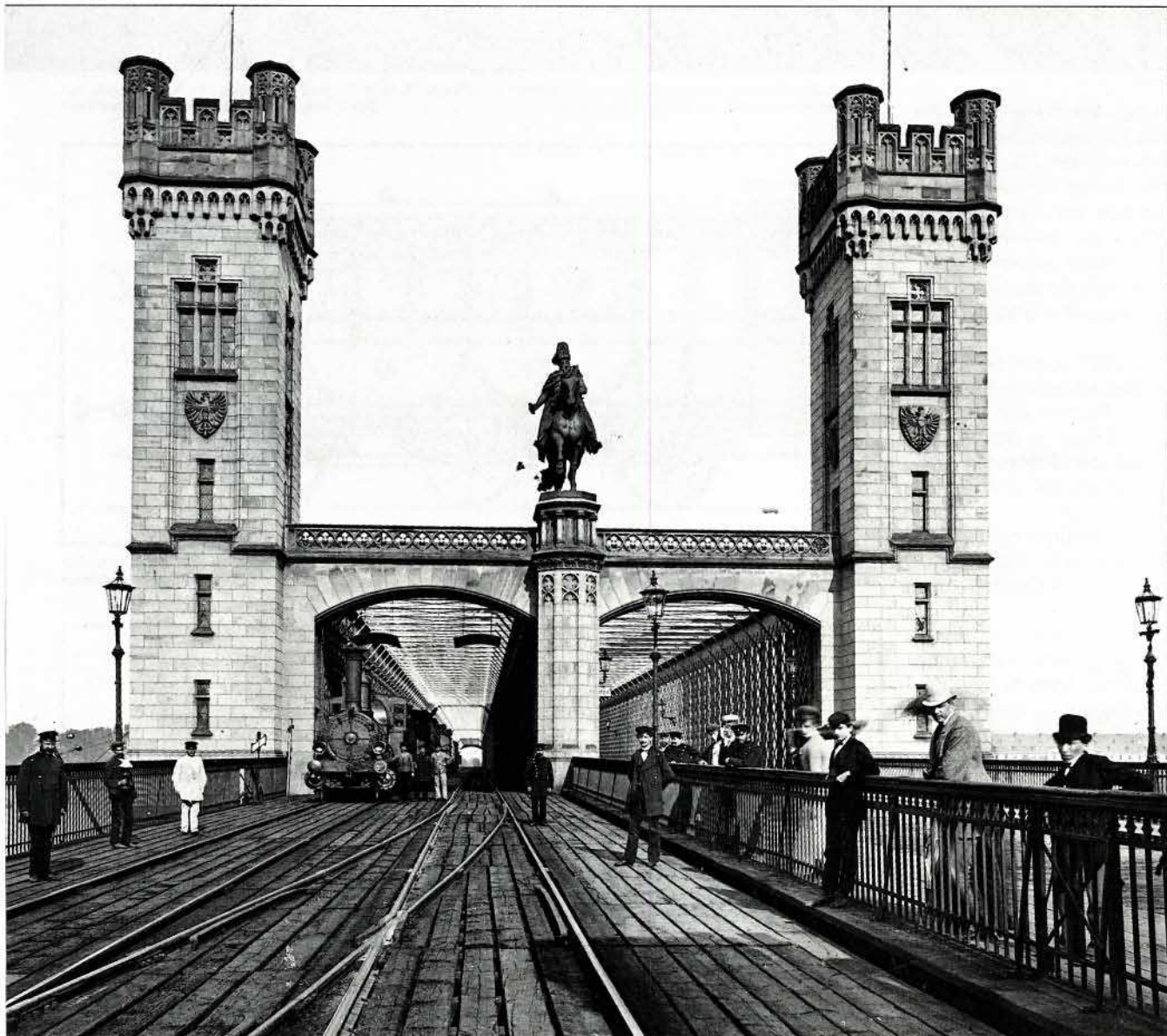
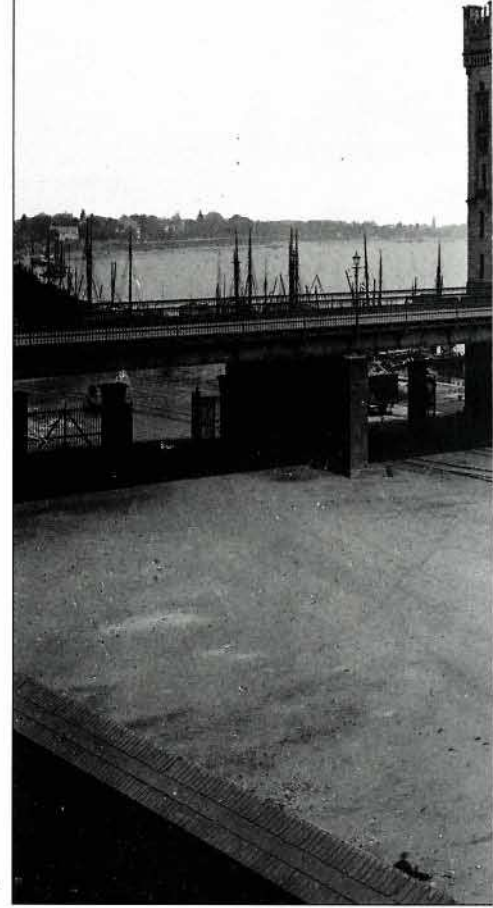


Bild 16: Eisenbahn-Idylle am Westportal der „Dombrücke“ um 1875 mit einem Übergabezug zum Central-Güterbahnhof Gereon. Foto: Rheinisches Bildarchiv

Bild 17: Blick auf die Rückseite und die Bahnsteighalle des Central-Bahnhofs um 1890 mit abfahrtsfertigem Reisezug am Perron III.

Foto: Sammlung Perillieux