Heinz-Peter Müller

Abenteuer Eisenbahn

Anfänge der Eisenbahn im Dürener-, Euskirchener- und Zülpicher Land

1835-1949

Justiz-Club Düren

Titelfoto: Bahnhof Düren um 1915

Stadt- und Kreisarchiv Düren, Bildermappe.

Die Anfänge in Deutschland

„Im politisch zersplitterten Deutschland begann das Eisenbahnzeitalter erst im Jahre 1835 mit der Jungfernfahrt der Lok **„Adler“** auf der Eisenbahnstrecke Nürnberg-Fürth, mit englischer Lokomotive und englischem Lokführer (*Foto unten: William Wilson*).

Der Eisenbahn standen in den Staaten des Deutschen Bundes zunächst viele Kritiker mit zum Teil doch sehr unsinnigen Gegenargumenten gegenüber:
Die meisten Landesfürsten lehnten Schienenstränge sofort ab, wenn sie über ihre Landesgrenzen hinaus reichten. Fuhrleute protestierten gegen den Bahnbau, weil sie die Konkurrenz der Eisenbahn fürchteten und um ihre Arbeit bangten. Ärzte wiederum sahen durch die Rauchentwicklung und die hohen Geschwindigkeiten Gesundheitsschäden auf die Bevölkerung zukommen und warnten deshalb vor der Eisenbahn.
Einer derjenigen, der sich mit ganzer Kraft für den Aufbau eines bundesweiten Eisenbahnnetzes einsetzte, war seit 1832 der schwäbische Politiker und Ökonom FRIEDRICH LIST. Dieser hatte sich schon vorher für die Beseitigung der Zölle zwischen den deutschen Bundesstaaten eingesetzt, die er als Hindernis für den wirtschaftlichen Aufschwung betrachtete.

Jetzt sah er die außerordentliche Bedeutung des Baus eines Eisenbahnnetzes für die nationale Einigung Deutschlands und für den Aufschwung einer modernen Industrie voraus. LIST (links) forderte, den Ausbau eines weit gespannten Eisenbahnnetzes als Gemeinschaftsaufgabe der deutschen Staaten zu betrachten.
Nach dem Bau der kurzen Eisenbahnstrecke Nürnberg-Fürth wurde durch LISTs persönliches Eintreten ab 1837 die längere Strecke zwischen Dresden und Leipzig in Angriff genommen.

Alle anderen Bahnprojekte, die meist von privater Hand finanziert wurden, liefen jedoch meist planlos und unabgestimmt mit benachbarten Projekten ab. Dennoch wuchs das deutsche Streckennetz in diesen Jahren stürmisch. Im Jahre 1840 hatten die Schienenstränge bereits eine Länge von knapp 550 km erreicht. Zehn Jahre später waren es schon rund 6000 km; und im Jahre 1870 rollten auf 20 000 km Schienenwegen Eisenbahnen durchs Land.

Der Ausbau des Schienennetzes wurde vor allem dann auch planvoller betrieben, als der preußische Generalstab die Bedeutung der Eisenbahn für die Kriegsführung erkannte. So konnten im Deutschen Krieg von 1866 und im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 wesentlich schneller Truppen und Kriegsmaterial bewegt werden.

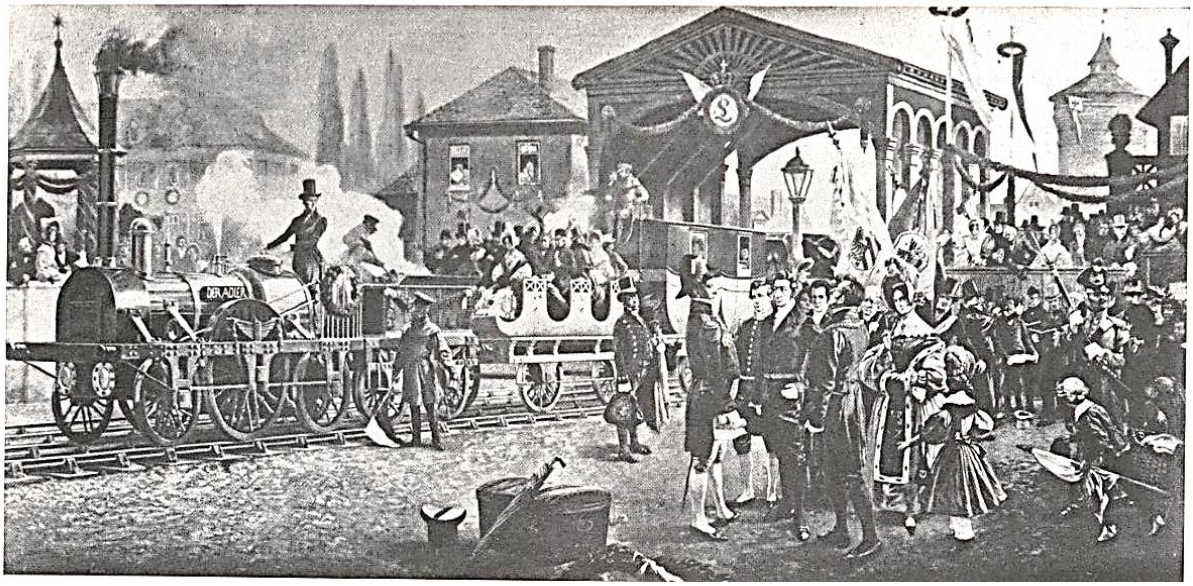
Mit dem Bau der Eisenbahn begann auch in Deutschland die industrielle Revolution. Im Jahre 1841 hatte in Berlin die von AUGUST BORSIG gegründete Maschinenfabrik mit Eisengießerei die Lokomotivenproduktion begonnen.

Hauptlieferanten für Lokomotiven waren die **Lokomotivenfabrik Borsig in Berlin** mit mehr als 380 Maschinen **und Henschel & Sohn, Kassel**, mit über 50 Lokomotiven.“

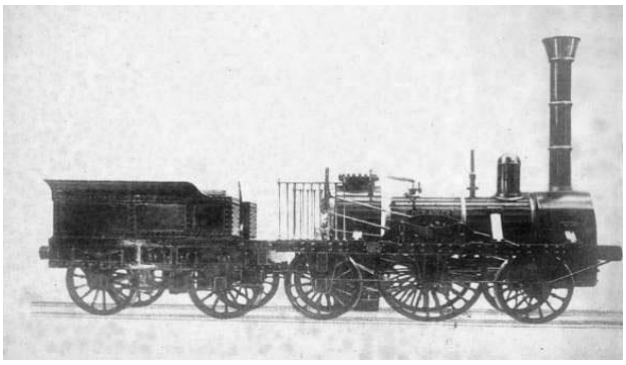
Foto oben: Lokomotivenfabrik Borsig in Berlin.

Seite „Geschichte der Eisenbahn in Deutschland“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 11. April 2017, 10:13 UTC. URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Geschichte_der_Eisenbahn_in_Deutschland&oldid=164446334 (Abgerufen: 14. Mai 2017, 08:51 UTC

Chronik 1835 bis 1949



19.02.1834 erhält die **Königlich privilegierte Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft** mit Sitz in Nürnberg die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth.



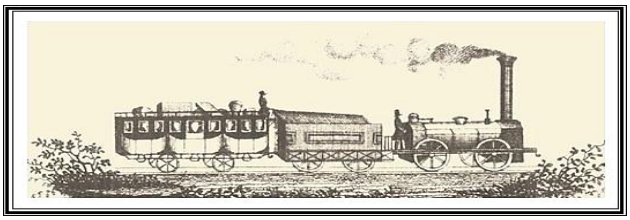
07.12.1835 fährt der erste Zug mit der Lokomotive **"Adler"** von Nürnberg nach Fürth.

Sie ist bereits die 118. Maschine aus der englischen Lokomotivenfabrik **Stephensons** (Bild rechts). Lokomotivführer der ersten Eisenbahnfahrt in Deutschland ist der *Schotte* William Wilson (geb. 18.04.1809 in Walbottle, gest. 17.04.1862 in Nürnberg). Geschwindigkeit des Zuges bei 6 bis 9 angehängten Wagen: 24 bis 30 km/h.

1835 wird auch in Deutschland die Normalspur (1435 mm) eingeführt.

1836: Thomas Edmondson stellt die ersten Fahrkarten aus Karton her.

1836: Gründungsjahr der **Rheinischen Eisenbahngesellschaft** *(Bild: Logo).*



Erster Präsident ist **Ludolf Camphausen** (links). Unter der Obhut der Gesellschaft entstehen später alle Eisenbahnen im Rheinland. Sie entwickelt sich zu einem der großartigsten und bestgeleitesten Privatbahnunternehmungen in Preußen und Deutschland.

1836 bildet sich In Düren ein „Komitee für die Annäherung der Eisenbahn an Düren“. Die Initiative geht von Bürgermeister **Dr. Friedrich Günther** aus (rechts).

1836 bringt das „Stadt-Dürener Anzeige- und Unterhaltungsblatt“ einen Artikel unter dem Titel „Die Sitten, die Gesetze und die Eisenbahnen“, in dem man gesetzliche Schutzmaßnahmen gegen jede Einführung von Eisenbahnlinien fordert

31.03.1837 bis zum **08. 06. 1837** wird in Köln die Verschmelzung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und der Preußisch-Rheinischen Eisenbahngesellschaft beschlossen, sodass am **09. Juli 1837** die Neugründung der **Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft** stattfinden kann (1)

1837: In seiner Lendersdorfer Hütte walzt **Eberhard Hoesch** – Gründungsmitglied der Rheinischen Eisenbahngesellschaft – Eisenbahnschienen für die Gesellschaft.

---

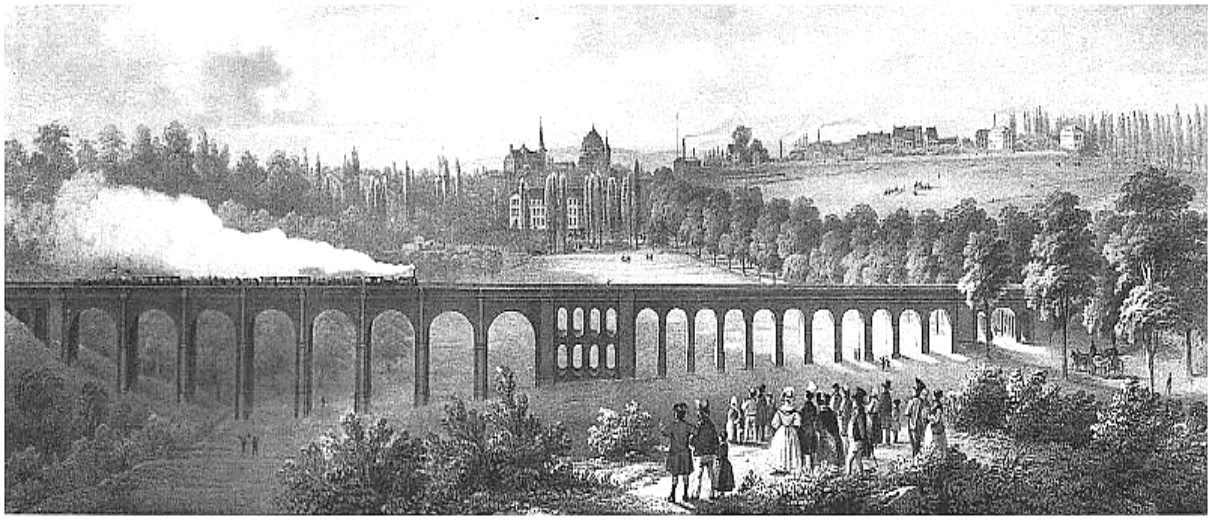
(1)Quelle: Bernhard Poll (Hrsg.): Geschichte Aachens in Daten, Stadtarchiv Aachen, Aachen 1960, S. 132–137.

21.08.1837 erhält die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die preußische Konzession zum Bau der 86 km langen Bahnstrecke Köln - Düren - Aachen - belgische Grenze. Köln wird als Sitz der Direktion bestimmt.

Zum Spezialdirektor wird Steuerrat Wilhelm Hauchecorne aus Aachen, zu dessen Stellvertreter Regierungsrat Hirte ernannt und Wilhelm Strebel aus Eupen wird als Chef der kaufmännischen Buchführung angestellt. Die Richtung der Bahn wird definitiv festgestellt und das Grundkapital auf drei Millionen Taler normiert. [1]

03.11.1838 wird das "Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen“, welches den Bau und Betrieb als Sache von Privatunternehmungen vorsah, von Friedrich Wilhelm III. unterzeichnet. Per Gesetz behält sich der preußische Staat eine Übernahme der Privatbahnen ausdrücklich vor, wovon der Staat dann auch später Gebrauch machen sollte

1838 - 1841 wird das **Burtscheider Viadukt** auf der Strecke Aachen-Köln von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft gebaut (unten).



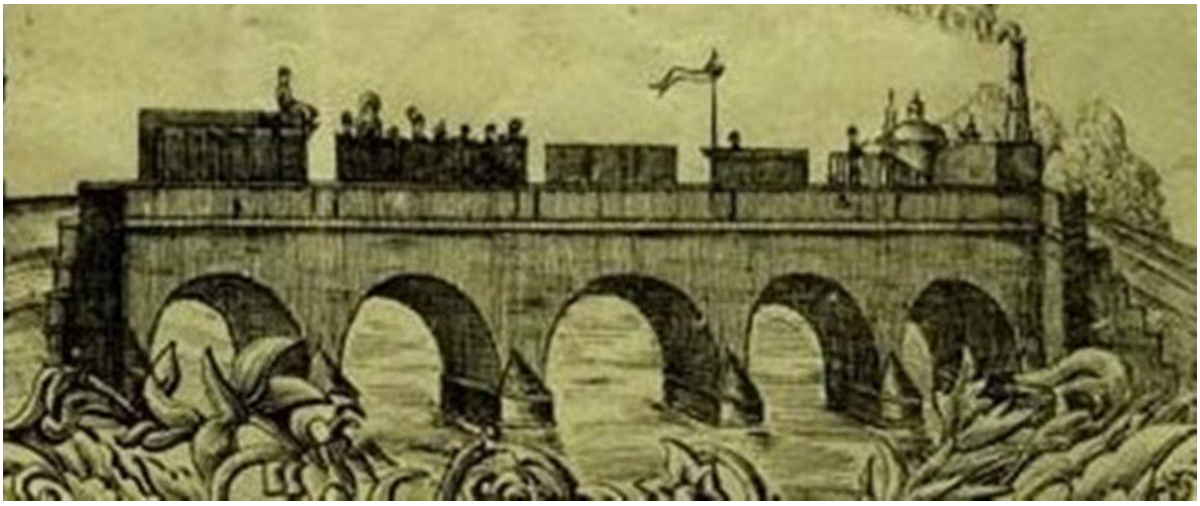
Oben: Burtscheider Viadukt auf der Strecke Aachen-Köln.

---

[1] Vergl.. Diethard H. Klein(Hrsg.) Freiburg 1992 Rheinisches Hausbuch.

„1838 wird die erste Eisenbahnbrücke über die Rur in Düren gebaut. Die Brücke hat fünf Bogen, 1 zu 45 Fuß, 2 zu 40 Fuß und 2 zu 36 Fuß lichte Weite. Die Breite der Brücke ist 27 Fuß. Die Pfeiler sind 10 Fuß stark und von Quadern und das Gewölbe von Ziegeln“. Von 1928 bis 1929 wird an selber Stelle die neue **Dreigurtbrücke** errichtet.

Quelle: Emil Bürger, Karlsruhe 1845

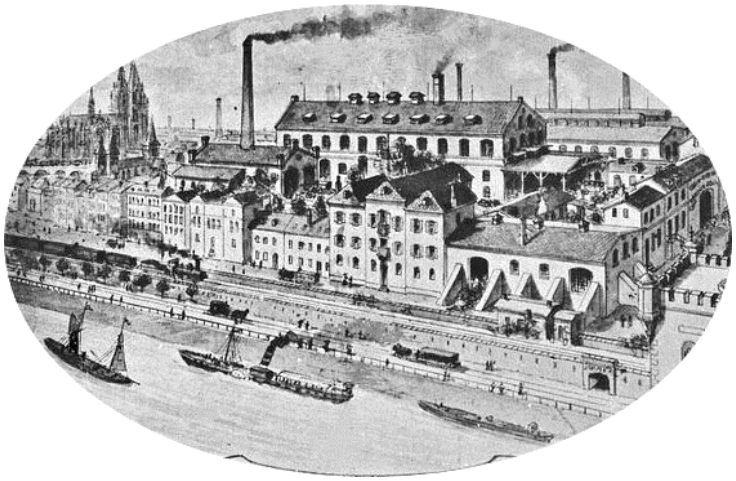


01.04.1838: Beginn der Bahnbauarbeiten zwischen Köln und Aachen. Baubeginn des Königsdorfer Tunnels (bis 1841) auf der Strecke Aachen - Düren - Köln. Schließung und Abtragung des Tunnels 1954 (unten).

Abtragung des Königsdorfer Tunnels 1954. Der 1623 m Tunnel hatte eine maximale Überdeckung von 35 m.

1838: Baubeginn des Ichendorfer Tunnels (bis 1841) bei Eschweiler auf der Strecke Aachen-Köln. Der Tunnel wird auf Schieferton und Kohlensandstein gebaut, 255 m.

02.08.1839 startet die erste Eisenbahn der Rheinischen-Eisenbahngesellschaft von Köln aus nach **Müngersdorf** (6,7 km). Von den Mitgliedern der Direktion und des Verwaltungsrates fehlen wenige. Auch haben sich zahlreiche Aktionäre eingefunden.



So startet am 02.08.1839 am ***Thürmchenswall*** *(oben)* vor der alten Stadtmauer, die erste Fahrt einer Eisenbahn im Kölner Raum. Die Loks mit den Namen ***Pluto und Atlas*** befahren die Strecke mit wenigen Wagen in etwa 10 Minuten.
Präsident der Rheinischen Eisenbahngesellschaft ist der Appellationsgerichtsrat C. *Friedrich von Ammon (rechts)*.

1841 wird die Dreibogenbrücke in Eschweiler durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft fertiggestellt.

1841: Vier Schlepptender-Lokomotiven werden von **Robert Stephenson** nach Köln an die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft geliefert. Zwei von ihnen – „Rhein“ und „Hercules“ – kosten 13 500 Taler. Für die beiden anderen mit Namen „Vorwärts“ und „Mercur“ sind je 12 500 Taler (387 500 €) zu zahlen.

31.07.1841: Fertigstellung der Bahnstrecke Düren-Aachen (Rh. Eisenbahn-Ges.).

Bild oben: Sammlung Aachener Geschichtsverein

*Die Eisenbahnstrecke Aachen-**Düren**-Köln*

Die Strecke Aachen – Köln über Düren ist die siebte Eisenbahnstrecke in Deutschland. Dass die Bahn auch die Stadt Düren berührt, ist der Entschlusskraft Königs **Friedrich Wilhelm III.** (Bild rechts) zuzuschreiben, der die Linienführung *über Düren* am **12. Februar 1837** festsetzt.

"Am 6. April 1836 kann eine Konferenz in Jülich, die vom Oberpräsidenten der Rheinprovinz **Ernst von Bodelschwingh** (links) geleitet wird und an der Vertreter der Aachener und Kölner Wirtschaft teilnrhmen, keine Lösung im Eisenbahnstreit hervorbringen. Die Linie soll sowohl Aachen als auch Düren ausschließen, was für Unmut sorgt.

Der Tuchfabrikant Joseph van Gülpen und der Handelskammerpräsident **David Hansemann** (rechts) reisen daraufhin nach Berlin und übergaben ein Gesuch, das eine Linienführung über Aachen erreichen soll. In Berlin finden langwierige Verhandlungen zwischen Aachener und Kölner Vertretern statt, bis der preußische König Friedrich Wilhelm III. am **12.02.1837** den Streit auch zu Gunsten Dürens beendet"

Die Stadt Aachen hat **David Hansemann** ein Denkmal gesetzt und einen Platz nach ihm benannt.

Seite „Schnellfahrstrecke Köln–Aachen“. In: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 22. Juli 2024, 18:38 UTC. URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Schnellfahrstrecke_K%C3%B6ln%E2%80%93Aachen&oldid=246990382 (Abgerufen: 24. Juli 2024, 16:26 UTC.

Am **01. September 1841** kann die Eisenbahnstrecke von Köln über Düren nach Aachen in Betrieb genommen werden.

Rheinische Eisenbahn.

Eigentümer ist die damals private Rheinische Eisenbahn, die sie bis zur Verstaatlichung 1880 betreibt. Eingesetzt werden auf der neuen, siebten Strecke in Deutschland, die Lokomotiven aus England **"Rhein", "Hercules" und "Vorwärts".**

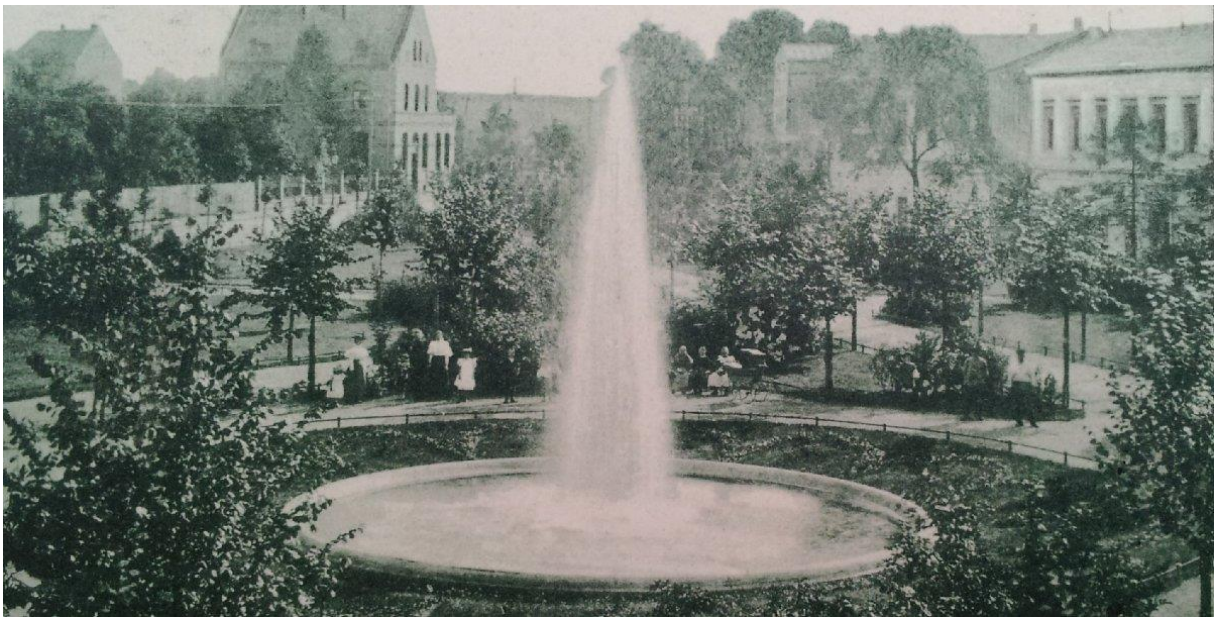
Bericht aus dem Jahrbuch des Kreises Düren:

"*In Düren waren der Stadtrat, die Gesellschaften und Vereine und die St. Ewaldus-Schützengilde unter Glockenspiel mit fliegenden Fahnen und Musik zum Stationsplatz der Eisenbahn gezogen, um dort die Ankunft des ersten Zuges zu erwarten. Vom Annaturm herab wehten drei große Flaggen in den Farben Preußens, der Stadt Düren und dem rot-weiß der Rheinischen Eisenbahngesellschaft. Musik, Böller und Glockengeläute empfingen die von Köln kommenden Fahrgäste, denen der Dürener Stadtrat einen Ehrentrunk reichen ließ. Die Dürener Ehrengäste bestiegen die ihnen freigehaltenen Wagen, um die Weiterfahrt nach Aachen mitzumachen."*

Quelle: Stadt- und Kreisarchiv Düren

„Jubelgruß“ der Dürener bei Eröffnung der Rheinischen Eisenbahn am 1. September 1841.

06.09.1841 wird der reguläre Fahrgastbetrieb auf der Gesamtstrecke Aachen- Köln mit 2 Hauptgleisen und mit einem Überholungsgleis aufgenommen. Der Fahrplan sieht drei Personenzüge (morgens, mittags und abends) pro Tag und Richtung vor.
Düren erhielt seinen ersten Bahnhof im Rahmen der Eröffnung der ersten Strecke der Rheinischen Eisenbahngesellschaft von Köln nach Aachen am **01. September 1841**. Er bestand aus einem Empfangsgebäude, einer Wasserstation, einer Lagerhalle und einer Werkstatt zur Fahrzeug-Reparatur (im Foto oben rechts).



Im Foto oben rechts: Der Bahnhof in Düren bis 1874, heute Langemarckpark (Sml.H.Reiter, Düren)

Der „Dürener Anzeiger" schrieb seinerzeit:

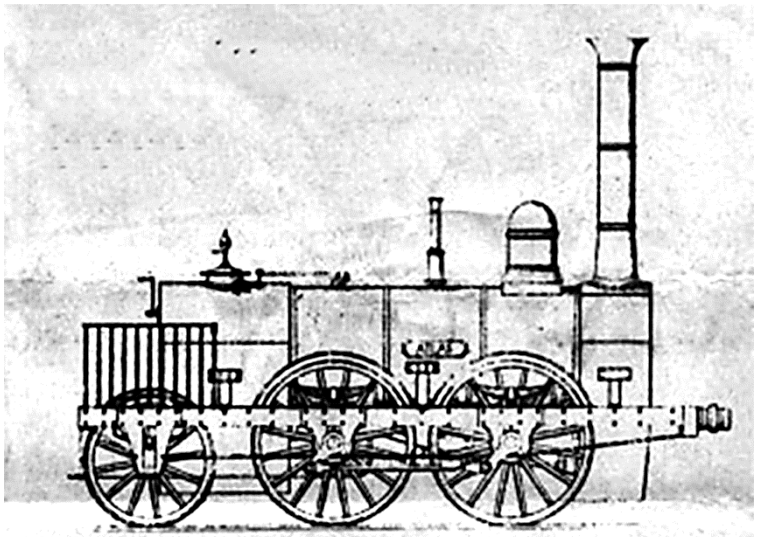
„Das großartigste Werk unserer Zeit ist vollendet. Noch wenige Tage und der Rheinische Eisenweg wird auf der ganzen Strecke von Köln bis Aachen befahren.

Düren wird durch die Rheinische Eisenbahn ein Glied in der Kette von Handelsstädten, denen die Rheinbahn für ihre Erzeugnisse von Gewerbe und Industrie eine rasche kommerzielle Ausbreitung ermöglicht.

Der Tag der Eröffnung begann mit Glockengeläute und einem prächtigen Festzug vom Rathaus zum neuen Stationsgebäude der Eisenbahn. An der Spitze fliegende Fahnen und die städtische Musikkapelle, gefolgt von der Schützengesellschaft, der Liedertafel und den Mitgliedern des Stadtrates, alle in festlicher Kleidung“.

Nach der offiziellen Freigabe der Bahnlinie für den Personenverkehr am **19. 09.1841** wird auf der Strecke am **03. 11. 1841** auch der Güterverkehr aufgenommen.

Dadurch entsteht dem bisherigen Postwagenverkehr auf der Strecke Köln - Aachen sowohl über Düren als auch über Jülich eine starke Konkurrenz, die schon bald zur Aufhebung der meisten Postwagenlinien führt.
Die durchschnittliche Fahrtgeschwindigkeit der Züge beträgt noch etwa 30 - 40 km pro Stunde; es ist dies schon eine beachtliche Leistung.



DIE ERSTE LOKOMOTIVE *der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, eine in England gebaute „Atlas".*

Es gibt auch schon drei Wagenklassen für die Personenzüge; die 3. Klasse besteht allerdings aus seitlich offenen Wagen, die gern von der ländlichen Bevölkerung benutzt werden. Ob die Fahrt in diesen offenen Wagen ein Vergnügen ist, kann bezweifelt werden, denn alle Wagen sind noch überwiegend aus Holz hergestellt und haben keine Federung und keine Puffer.

Die Reisenden der 3. Klasse dürfen sich während der Fahrt nicht von ihren Sitzen erheben, wenn sie nicht Gefahr laufen wollen, hinausgeschleudert zu werden; überdies sind die Wagen der 3. Klasse auch noch ohne Türen.

Die Wagen der Zweiten Klasse sind schon mit einem Dach versehen. Vollständig geschlossen und gedeckt sind nur die Wagen der 1. Klasse; für diesen Luxus ist aber auch der Fahrpreis mehr als doppelt so hoch wie der für die 3. Klasse.

Quelle (Auszüge aus):125 Jahre Eisenbahnlinie Köln-Düren-Aachen Von Hans Reuter - Jahrbuch Kreis Düren 1966, Seiten 105 - 114 und Jahrbuch Kreis Düren 1966

1841 wird der Rheinische Bahnhof in Aachen durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft als Endbahnhof der Strecke über Aachen/ Düren/ Köln in Betrieb genommen - Der Neubau erfolgt 1905 an selber Stelle.

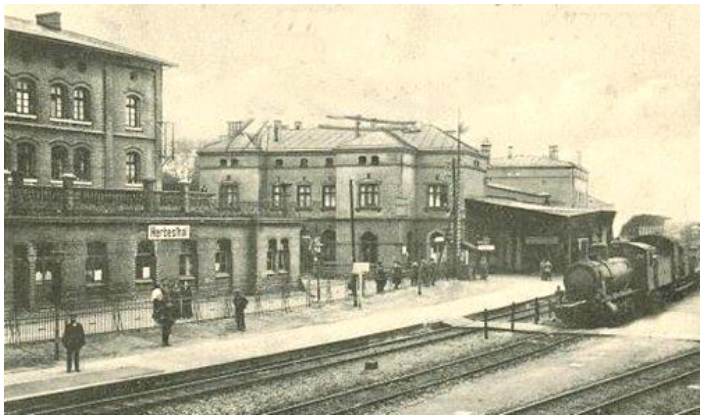
Bahnhöfe an der Strecke Köln – Aachen

1841 befinden sich folgende Haltepunkte/Bahnhöfe an der Strecke: **Köln, Köln-Ehrenfeld, Lövenich, Königsdorf, Horrem, Dorsfeld, Buir, Merzenich, Düren, Langerwehe, Eschweiler, Stolberg, Aachen-Rheinisch (Hbf.).**

1842 beziehen erstmals preußische Eisenbahngesellschaften Lokomotiven von preußischen Fabrikanten, z.B. **von Borsig** (links)

15.10.1843: Die Strecke Köln - Aachen wird nach Belgien weitergeführt. Zur gleichen Zeit baut die Belgische Staatsbahn als Abzweig der Hauptstrecke Antwerpen - Brüssel - Lüttich die Verbindung nach Lüttich bis **Herbesthal**.

Damit ist dies die erste Verbindung Deutschlands mit dem Ausland (Köln-Aachen**-Herbesthal** rechts). Bis 1920 liegt der Bahnhof in Preußen bzw. im Deutschen Reich.



1843 werden allein auf der Eisenbahnstrecke Köln-Aachen durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft rund 1680000 Personen befördert.

18.10.1843 findet die Gründung der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft** statt. Sie wird im Jahre 1848 ihren Betrieb mit 10 Lokomotiven, 22 Personen- und 259 Güterwagen beginnen.

Von **1844** bis zur Verstaatlichung der Gesellschaft übernimmt **Gustav Mevissen (links)** das Präsidentenamt der Rheinischen Eisenbahngesellschaft.

1844 gründen einige betuchte Industrielle aus Eschweiler, Düren und Schleiden eine Aktiengesellschaft mit der Bezeichnung "**Komitee zum Bau einer Eifeleisenbahn Düren – Schleiden".**

1844: Die Preuß. Regierung ordnet die Beleuchtung aller Abteile bei Dunkelheit an.

1844 stehen 14 Lokomotiven in Diensten der Rheinischen Eisenbahngesellschaft.

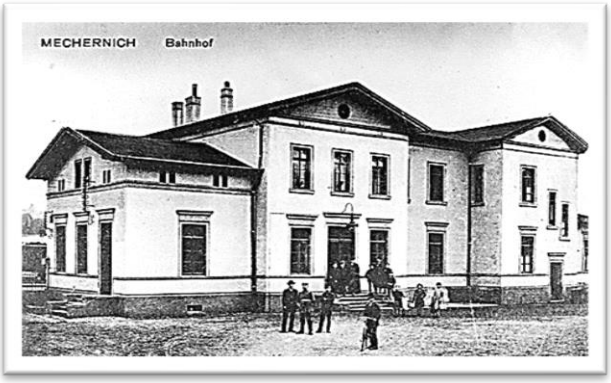
Die Betriebsmittel der Gesellschaft bestanden Anfang 1844 aus 14 Lokomotiven mit Tender, und zwar:

Laufende Nr.	Benennung.	Dimensionen.	Anzahl Räder.	Fabrik.
1	Atlas	14" Cylinder, 4' Treibräder 2 Mal gekuppelt.	6	Longridge in New Castle upon Tyne.
2	Pluto	12" Cylinder, 5' Treibräder	6	desgl.
3	Phönix	12" „ 5' „	6	desgl.
4	Karolus magnus	13½" „ 6' „	6	Dobbs u. Pönsgen in Aachen.
5	Rhein	14" „ 5' „ gek.	6	R. Stephenson in New Castle upon Tyne.
6	Herkules	14" „ 5' „	6	desgl.
7	Vorwärts	13" „ 5½' „	6	desgl.
8	Merkur	13" „ 5½' „	6	desgl.
9	Agrippina	12½" „ 5½' „	6	Société St. Leonhard, unter dem Directeur gérant Regnier Poncelet zu Lüttich.
10	Vulkan	12½" „ 5½' „	6	desgl.
11	Achilles	12½" „ 5½' „	6	desgl.
12	Hektor	12½" „ 5½' „	6	desgl.
13	Jupiter	14" „ 5' „	6	desgl.
14	Mars	14" „ 5' „	6	desgl.

Quelle :Die Eisenbahnen Deutschlands E.S. Mittler, 1844

1845: In Deutschland gibt es 2305 Streckenkilometer.

1845 erfolgt der Anschluss der belgischen Eisenbahn an das französische Eisenbahnnetz, wodurch die Bahnstrecke **Köln - Aachen** auch Verkehr von und nach **Frankreich** aufnehmen kann.



1845: Vermessung der Bahnstrecke Düren – Kommern (links: Bahnhof in **Mechernich**).

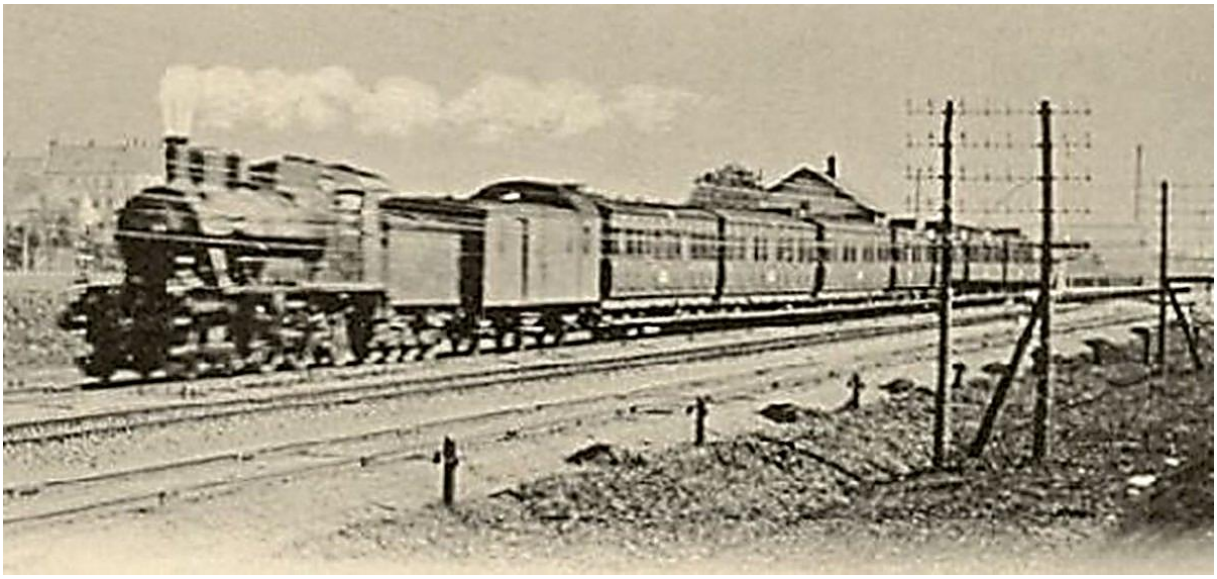
1845/46 erhalten die Lokführer Ledermäntel als Wetterschutz, acht Jahre später werden die Lokomotiven mit Schutzdächern versehen.

1847 wird der „**Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen“** gegründet.

1847 erhält die Strecke Köln – Düren – Aachen - Herbesthal Anschluss an die französische Nordbahn mit Verbindung bis nach Paris.

1848 wird während der Deutschen Revolution **1848/1849** die Bahnstrecke Köln–Aachen für Waffentransporte und Kriegsmaterial eingesetzt.

01.05.1851 fährt der erste Schnellzug von Köln nach Berlin - in 17 Stunden (unten).



1851 besteht u.a. eine Verbindung von Hannover über Köln, Aachen, Lüttich und Brüssel nach Ostende. (*Foto: Eisenbahnstiftung, Bildarchiv)*

1852 verkehren in Preußen erstmals Personenzüge mit Wagen der vierten Klasse, um Geringverdienern das Bahnfahren zu ermöglichen.

16.05.1853: König **Friedrich Wilhelm IV**. (links) erteilt der "Eifel-Eisenbahn-Gesellschaft " die Genehmigung zur Planung und zum Betrieb einer Strecke von **Düren nach Schleiden.**

1853 wird die Bahnstrecke von Aachen nach Maastricht eröffnet, sodass Aachen Verkehrsknotenpunkt für zwei internationale Linien ist.

1853: Einführung der so genannten Zungenweichen, vorher Schleppweichen.

30.11.1853 wird das Flügelrad als Eisenbahnsymbol eingeführt.

05.03.1856 erhält die Rheinische Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahnstrecke von **Düren nach Schleiden** (beauftragt von der Eifel-Eisenbahngesellschaft).

1857: Nach 22 Jahren Dienstzeit wird die Lok **"Adler"** als technisch veraltet ausgemustert.

01.01.1857: Die Rheinische Eisenbahngesellschaft fusioniert mit der Köln-Bonner Eisenbahngesellschaft.

1859: Im Mai d.J. fährt der erste Nachtzug auf der Strecke Düren-Aachen. Nachtzüge bestehen nur aus Sitzwagen.

Bahnlinien nach Euskirchen

24.11.1862 schließt die Stadt Euskirchen mit der Rheinischen Eisenbahngesellschaft einen Vertrag über die Überlassung eines Grundstücks von 12 Morgen am **Pützberg in Euskirchen** für den Bau eines Bahnhofs.

1862: Beginn des Baus der 170 Kilometer langen und mehr als 16 Millionen Taler teuren Eifelbahn von Düren über Euskirchen und Gerolstein nach Trier (Rheinische Eisenbahngesellschaft).

Rheinische Eisenbahn.

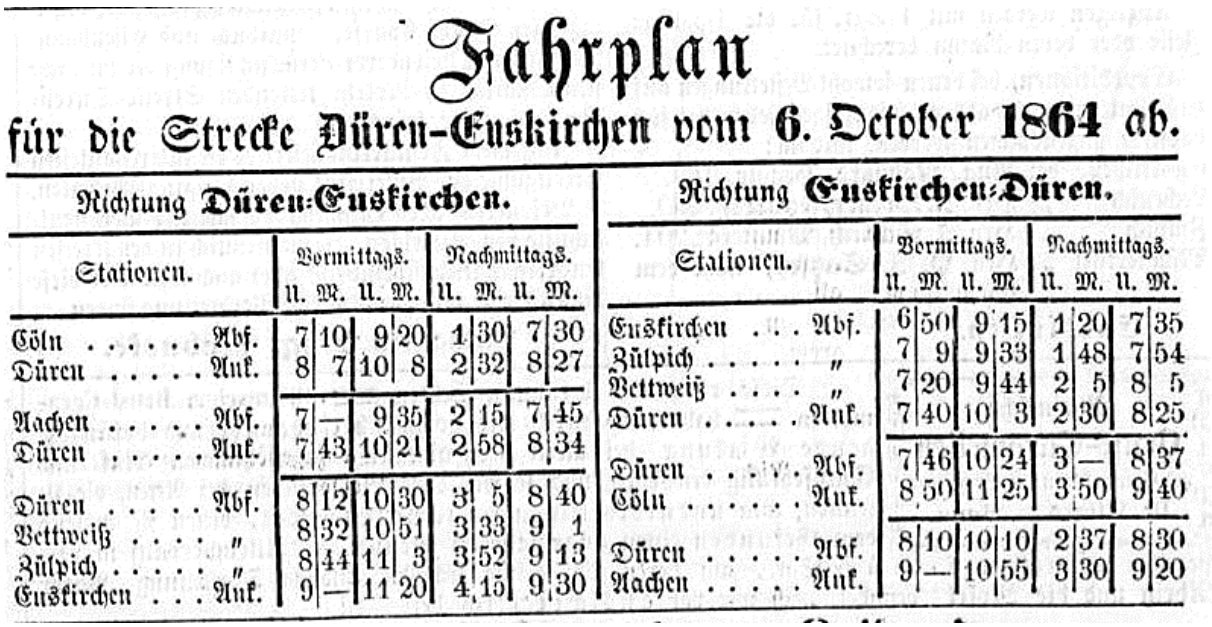
Foto oben: Bahnhof Euskirchen, 1864 eröffnet (Foto: Kreisarchiv Euskirchen, Bildarchiv.

Bördebahn Düren – Euskirchen

06.10.1864 wird, weit außerhalb des damaligen Stadtzentrums, der erste Bahnhof Euskirchens in einem spät klassizistischen Baustil auf dem **Pützberg** eröffnet. Die Strecke ist auf der gesamten Länge eingleisig, obwohl für ein zweites Gleis genug Platz vorhanden wäre. Der Höhenunterschied zwischen Düren und Euskirchen beträgt 50 Meter. Die Bahnstrecke verfügt über neun Schranken.

Der Bahnhof Euskirchen profitiert in diesen Jahren von dem bereits existierenden Streckennetz der Eisenbahnen in der Region und wird zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt. Strecken wie Köln-Trier oder Bonn-Düren eröffnen der Stadt ungeahnte wirtschaftliche Möglichkeiten. Viele Behörden des Kreises nehmen ihren Sitz in der aufblühenden Kreisstadt.

Die Dampflokomotive **"Roer"** zieht bei der Eröffnungsfahrt am **01.10.1964** um 07.00 Uhr morgens sieben Personenwagen von Euskirchen nach Düren.



Fahrplan

für die Strecke Düren-Euskirchen vom 6. October 1864 ab.

Richtung Düren-Euskirchen.

Stationen.		Vormittags. U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	Nachmittags. U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Cöln	Abf.	7	10	9	20	1	30	7	30
Düren	Ank.	8	7	10	8	2	32	8	27
Aachen	Abf.	7	—	9	35	2	15	7	45
Düren	Ank.	7	43	10	21	2	58	8	34
Düren	Abf.	8	12	10	30	3	5	8	40
Vettweiß	"	8	32	10	51	3	33	9	1
Zülpich	"	8	44	11	3	3	52	9	13
Euskirchen	Ank.	9	—	11	20	4	15	9	30

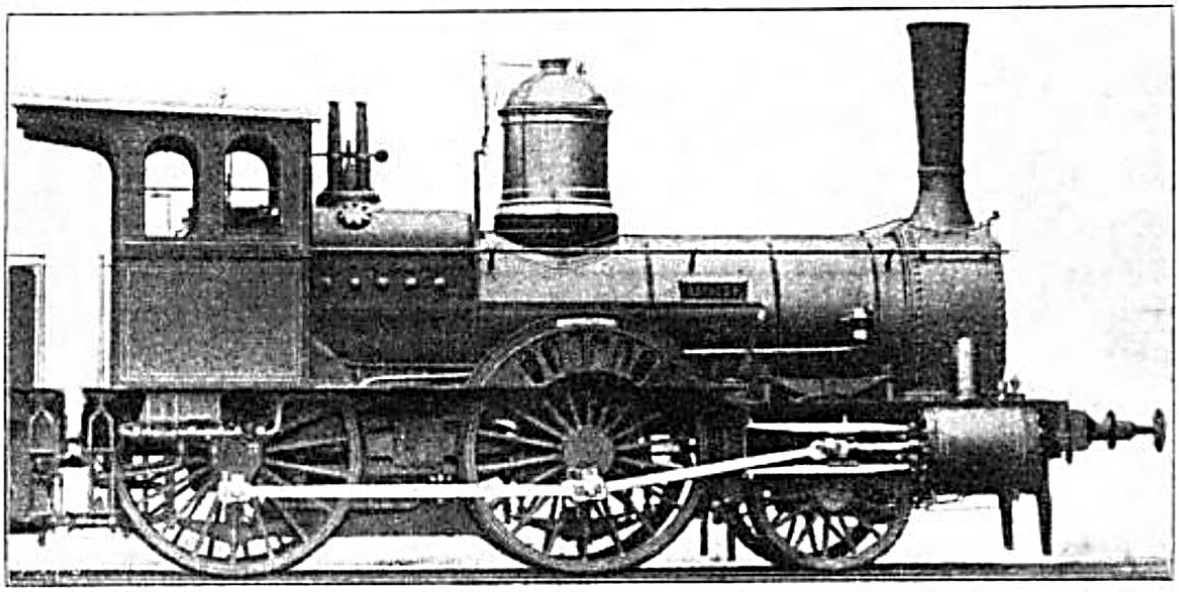
Richtung Euskirchen-Düren.

Stationen.		Vormittags. U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	Nachmittags. U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Euskirchen	Abf.	6	50	9	15	1	20	7	35
Zülpich	"	7	9	9	33	1	48	7	54
Vettweiß	"	7	20	9	44	2	5	8	5
Düren	Ank.	7	40	10	3	2	30	8	25
Düren	Abf.	7	46	10	24	3	—	8	37
Cöln	Ank.	8	50	11	25	3	50	9	40
Düren	Abf.	8	10	10	10	2	37	8	30
Aachen	Ank.	9	—	10	55	3	30	9	20

Der **Bahnhof Zülpich** wird **1864** von der **Rheinischen Eisenbahngesellschaft** errichtet (Bördebahn) und verfügt von 1908 bis 1962 über Anschlüsse zu den Dürener- und Euskirchener Kreisbahnen (DKB/EKB).

1864 wird der Bahnhof in Vettweiß eröffnet (durch Rheinische Eisenbahngesellschaft)

1865 setzt die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft für den Schnellzugverkehr 10 **Crampton-Lokomotiven** ein. Später kamen dann Maschinen aus dem Werk



„Borsig“ zum Einsatz (unten).

Oben: Schnellzuglokomotive der Firma Borsig für die BME 1870

30.08.1866: Einsturz des Kaller Tunnels. 1 Toter ist zu beklagen (Eifelbahn).

08.08.1867 ist der 472 Meter lange Kaller Tunnel nach gut zwei Jahren Bauzeit fertiggestellt.

01.11.1867 rollt der erste Zug von Düren über Euskirchen nach Kall. **1869** kann man bis Sötenich reisen, ehe ab **1870** der Personen- und Güterverkehr bis Gerolstein läuft. Inhaber: Rheinische Eisenbahngesellschaft.

01.09.1869: Eröffnung der Bahnstrecke **Düren–Neuss** durch die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft. 1880 wird sie verstaatlicht.

Foto: Eisenbahnstiftung, Bildarchiv, Herr Bügel.

01.02.1870 eröffnet die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft das erste Teilstück der Strecke zwischen **Mönchengladbach** und Odenkirchen.

Bahnhof Mönchengladbach (Quelle: Eisenbahnstiftung, Bildarchiv)

1870/71er Krieg: Der Bahnhof Düren wird für einen regen Truppentransport genutzt.

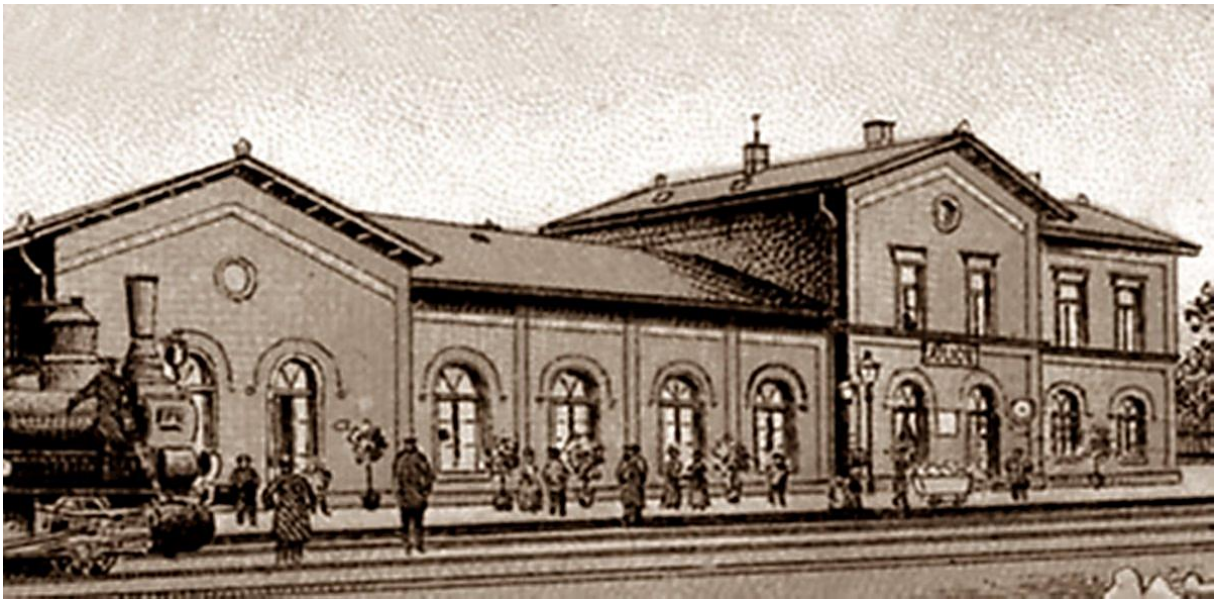
15.6.1871 nutzen deutsche Truppen nach Beendigung der kriegerischen Auseinandersetzung mit Frankreich die nunmehr bis Trier führende Bahnlinie der Rheinischen Eisenbahngesellschaft.

1871: Die Eisenbahnen in Deutschland werden verstaatlicht und es entstehen die **Länderbahnen** (bis 1920).

01.07.1871 wird die **Eifelbahn Düren-Trier West** endlich für den öffentlichen Verkehr freigegeben.

31.12.1871 wird die Strecke Aachen-Nord- Jülich durch die Aachener Industriebahn Aktiengesellschaft fertig gebaut.
1871 wird der Abschnitt der Eifelstrecke von Euskirchen nach Kall eröffnet. Die weiter gebaute Eifelstrecke verläuft allerdings am ursprünglich anvisierten Schleiden vorbei.

1873 (bis 1887) wird die Aachener Industriebahn AG (AI) gegründet.



1873 wird der Bahnhof in Jülich eröffnet (unten). (*Foto: Stadtarchiv Jülich, Bildarchiv)*

27.06.1873: Gründung des Reichseisenbahnamtes als Aufsichtsbehörde in Preußen durch Bismarck. Erster Leiter ist Friedrich-Wilhelm Scheele. Ihm folgt **Albert Maywald**.

16.09.1873 nimmt Albert Maybach (rechts) seine Arbeit im Reichseisenbahnamt auf.

20.07.1873 fährt der erste Zug der Bergisch-Märkischen Eisenbahn von **Düren nach Jülich**.
Für diese Strecke wurde bereits eine eigene Straßenüberführung gebaut. Der Bahnhof Düren wird zum Inselbahnhof.

01.10.1873 wird die eingleisige Strecke Eschweiler Aue - Weisweiler - Jülich - Rheydt-Mülfort - Mönchengladbach und Jülich - Huchem-Stammeln ***- Düren*** eröffnet.

15.04.1874

Der neue Bahnhof in Düren

Das neue Empfangsgebäude wird durch die Eingliederung der Strecke Düren-Jülich ein Inselbahnhof, an dessen Südseite sich die Gleisanlagen der Rheinischen-Eisenbahngesellschaft befinden (im Foto rechts).

Pressemitteilung vom 14.04.1874

23963 20 10

Rheinische Eisenbahn.

Das neue mit der Bergisch-Märkischen Bahn gemeinschaftliche Stationsgebäude auf Bahnhof Düren wird mit dem 15. d. Mts. Morgens eröffnet und das alte von dem gedachten Zeitpunkte ab geschlossen.

Köln den 14. April 1874.

Die Direktion.

Foto: Stadt und Kreisarchiv Düren, Bildarchiv.

Wappen von Wuppertal und Köln.

Die Gleisanlagen nördlich des Empfangsgebäudes sind für die Züge der weiteren Bergisch-Märkischen-Eisenbahngesellschaft **(Wuppertal)** reserviert. Bei dem Bahnhofsgebäude handelt es sich um ein zweigeschossiges klassizistisches Empfangsgebäude aus verputztem Backstein und mit rotem Sandstein.

Seit 1874: Die Drehscheibe am Bahnhof Düren.

Die Dürener Drehscheibe hat seit 1874 viel erlebt und zwei Weltkriege überstanden. Sie ist die einzige Drehscheibe in Deutschland, die noch – wie in der Anfangszeit der Eisenbahn – direkt in einem Personenbahnhof liegt und dadurch für jedermann sichtbar ist.

Drehscheibe" Bahnhof Düren 1965, Foto: Klaus Miniwolf, CC-BY-SA 2.0 de, 13.05.2017https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_D%C3%BCren#/media/Datei:1965-Sommer_Bf-Dueren_38-2962_Drehscheibe_RM.jpg

1875: wird die Eifelstrecke von Hürth-Kalscheuren über Euskirchen und Gerolstein nach Trier freigegeben (Rheinische Eisenbahngesellschaft).

Die Bahnstrecke von **Koblenz nach Trier** wird 1874 bis 1879 erbaut.

Bahnhof Koblenz um 1900

1875 wird durch die Aachener Industriebahn die Strecke vom heutigen Stolberger Hbf nach Aue eröffnet, damit hat die Strecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft einen Anschluss an die Hauptstrecke Köln-Aachen.

1875 wird der Bahnhof der Aachener Industriebahn (später Aachen-Nord) erbaut (ab 1887 in "Aachen-Cölnthor" umbenannt). Am **30.05.1980** werden dann die Gleise bzgl. des Personenverkehrs entfernt.

01.10.1875: ist die Eifelstrecke durchgehend von Köln über u.a. Kierberg, Euskirchen und Gerolstein bis Trier befahrbar (RhEG).
1879 führt **Werner von Siemens** (rechts) die erste gebrauchs-taugliche Elektrolokomotive vor, aber erst ab **1890** kommt es in Deutschland zur massenweisen Gründung von Straßenbahnen mit elektrischem Strom.

1877 werden in Liblar erste Briketts gepresst. Für den Güterbahnhof in Liblar ein Meilenstein in seiner Geschichte.

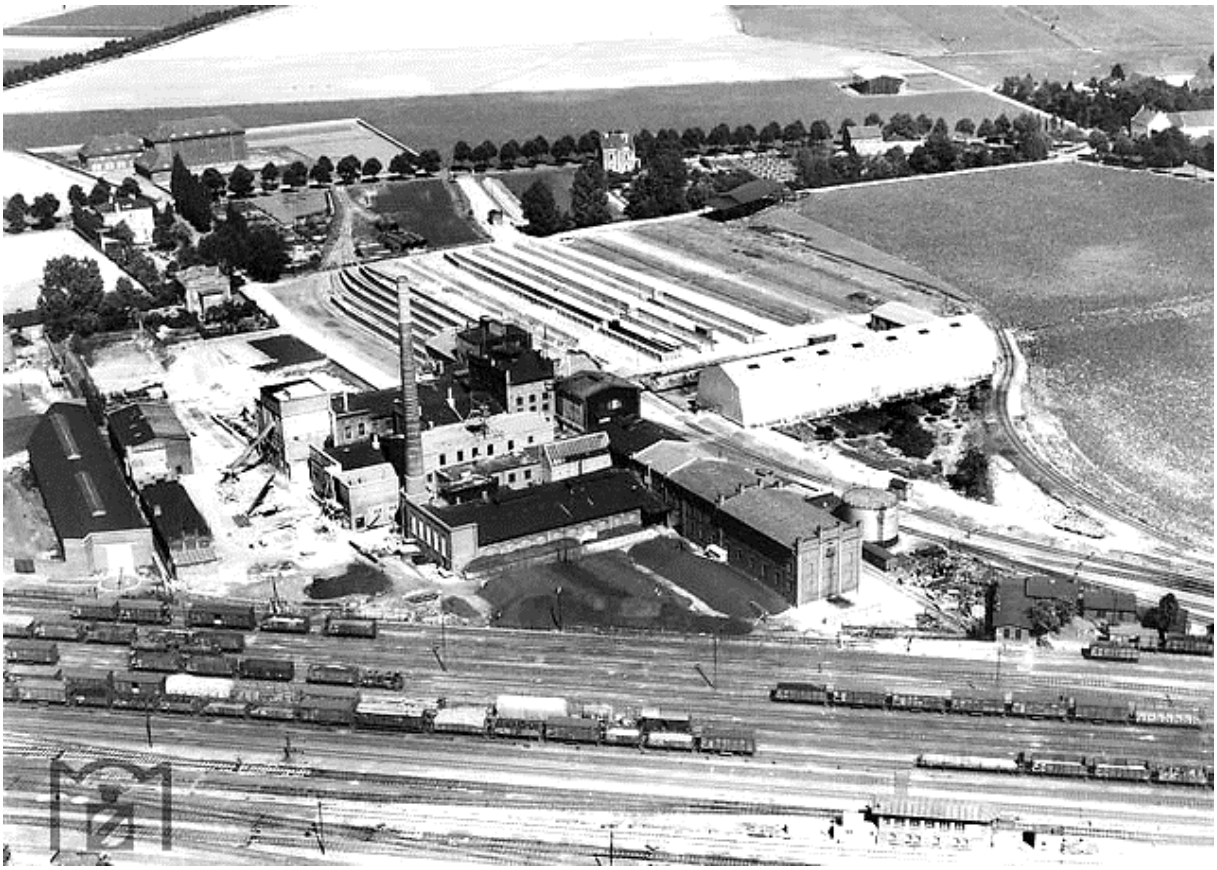
1878: Einsatz von Tenderlokomotiven in Deutschland.

1879 werden die privaten Eisenbahnunternehmen auf Betreiben des preußischen Reichskanzlers Bismarck verstaatlicht und mit der ”Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung“ vereinigt (bis 1920).

1880 wird in Jülich die **"Zuckerfabrik Jülich"** eröffnet. Als Standort wird ein Grundstück unmittelbar östlich des Jahre zuvor in Betrieb genommenen Bahnhofs Jülich gewählt.

Am 25. März 1880 erhielt die Fabrik den Namen Alexander Schoeller & J. Brockhoff KG.

.



Oben: Zuckerfabrik Jülich, Sicht auf die Fabrik mit Gleisanlagen,1934

Foto: Eisenbahnstiftung, Bildarchiv, Herr Bügel.

Die 1869 in Betrieb genommene Eisenbahnlinie Düren –Neuss ermöglicht dem Werk Elsdorf auch den Antransport von Rüben aus entfernt gelegenen Anbaugebieten.

1880 entstehen in ganz Deutschland zahlreiche neue Privatbahnunternehmen für den Regional- und Nahverkehr in Gebieten, die das staatliche Eisenbahnnetz nicht abdecken kann.

1880 wird auf der Strecke Düren - Euskirchen der Bahnhof in ***Dürscheven*** eingerichtet. Im selben Jahr wird in **Bubenheim** ein Bahnhof eingerichtet (beide bis 1983).

14.02.1880: Im Zuge von Bismarcks (links) Verstaatlichungspolitik wird das Gesetz zur Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn-gesellschaft verkündet.

Das Streckennetz der früheren Rheinischen Eisenbahn wird der „Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Köln linksrheinisch“ und der „Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Köln rechtsrheinisch“ zugeordnet.

1880: Erster Einsatz von Speisewagen bei der Preußischen Staatsbahn.

1880 wird die Strecke Düren-Neuss verstaatlicht.

07.06.1880 fährt der erste Zug von Euskirchen um 06.43 Uhr ab und erreicht **Bonn** um 08.16 Uhr. Gezogen wird der Zug von der Dampflokomotive Greifenwerth.

07.06.1880 wird die Voreifelbahn Bonn nach Euskirchen eröffnet:
Bonn Hbf – Duisdorf – (Meckenheim-) Kottenforst – Meckenheim – Rheinbach – Odendorf – Cuchenheim – Euskirchen.

Am **01.06.1890** wird die Eisenbahnlinie Euskirchen-Bonn zur Vollbahn werden und erhält dann Bahnwärter und Schranken.

1880: Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft verfügt bei der **Verstaatlichung** über 507 Lokomotiven, 862 Personen- und 13.572 Güterwagen. Sie betrieb ein Bahnnetz von 1.356 Kilometer Länge.

1882 wird die Aachener Industriebahn durch die Aachen-Jülicher-Eisenbahngesellschaft nach Jülich weitergeführt.

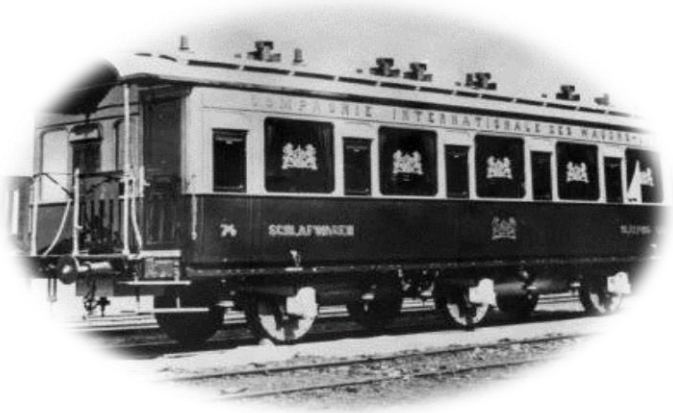
.03.1882: Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen-Eisenbahngesellschaft.

1882 geht auch die Strecke Düren-Jülich im Rahmen der Verstaatlichung der Eisenbahn an den Preußischen Staat über **-KPEV-**

01.10.1882 nennt sich die Aachener Industriebahn nunmehr **Aachen-Jülicher Eisenbahn.** Der näher an der Stadt liegende Bahnhof Aachen-Nord wird eingeweiht.

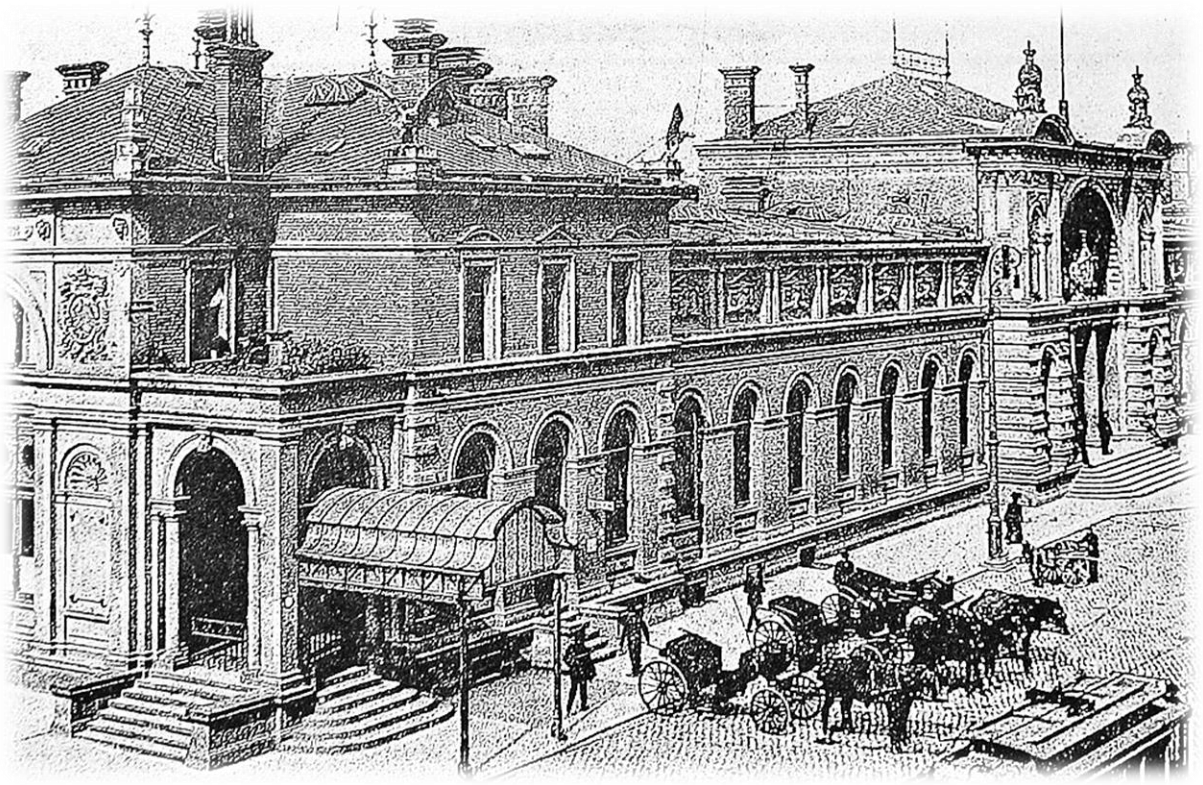
01.04.1883 bezeichnen die preußischen Staatsbahnen oder übernommenen Privatbahnen ihre Lokomotiven mit Namen und/oder Nummern.

1884 führt die Preußische Staatsbahn Schlafwagen ein.



1885 sind etwa 11.000 km Strecke der ehemaligen Privatbahnen in preußisches Staatseigentum übergegangen.

Foto: Bahnhof Aachen-Nord, Sammlung Eisenbahnstiftung, Bildarchiv.



Oben: Der Bahnhof Bonn um die Jahrhundertwende

1886 übernimmt der preußische Staat die bedeutende „Rheinische Eisenbahngesellschaft“

01.01.1886 geht die gesamte Strecke Düren-Euskirchen zusammen mit den anderen Strecken der Eifel an die *Königlich-Preußische Eisenbahn-Verwaltung* (KPEV) über.

01.08.1887 wird die Teilstrecke der Vorgebirgsbahn zwischen Brühl und Bonn eröffnet. 1899 Köln-Brühl.

1887 wird die Strecke Jülich nach Aachen-Nord verstaatlicht (vormals Aachen-Jülicher Eisenbahn AG).

Damit sind nahezu alle Eisenbahnstrecken
in den Ländern des 1871 gegründeten Deutschen Reiches verstaatlicht.

1888: Gründung der **Dürener Eisenbahn AG, DEAG**, durch Vertreter der heimischen Industrie unter Leitung des Kgl. Kommerzienrates **Felix Heinrich Schoeller** und der Stadt Düren unter dem Namen *Dürener Dampfstraßenbahn AG* (DDAG)

1889 wird ein "Komitee zur Förderung" der Bahn gebildet, bestehend aus Landwirten und Industrie zum Bau einer Eisenbahnlinie im Euskirchener Raum (Eifelstrecke der Euskirchener Kreisbahnen).

23.05.1989 wird mit den Arbeiten an der zu bauenden Bahnstrecke Euskirchen nach Münstereifel begonnen (Staatsbahn).

01.10.1890 findet die feierliche Eröffnung der Nebenstrecke Euskirchen - Münstereifel statt, an der auch der Regierungspräsident aus Köln, von Sydow, teilnimmt (Staatsbahn).

1890 erhält die Voreifelbahn (Staatsbahn von Euskirchen nach Bonn) erstmals eine Durchbindung an die Bördebahn nach Düren.

1891 wird im Bahnhof Euskirchen ein Betriebswerk errichtet. Bisher werden die Lokomotiven der Strecke Düren-Euskirchen ausschließlich im Betriebswerk Düren gewartet.

02.12.1891: Felix Heinrich **Schoeller** von der Dürener Eisenbahn AG erhält vom Regierungspräsidenten Aachen die Konzession zum Betrieb einer Dampfstraßenbahn für Güterbetrieb auf der Strecke Düren-Birkesdorf bis Schloßberger Mühle.

1892: Einführung von Schnellzügen mit Durchgangswagen **(„D-Züge“).**

31.03.1892: Gründungsversammlung der Dürener Dampfstraßenbahn AG: 10 Gründer, 8 Personen und 2 Firmen bilden mit einem Kapital von insgesamt 173.000 Mark die neue DDAktiengesellschaft.

.

Am **21. Mai 1892** wird die **Dürener Dampfstraßenbahn AG** in das Handelsregister eingetragen.

Heutiger Rest eines 3-Schienen-Gleises in einem Nord-Dürener Industriebetrieb in der Paradiesstraße. Das (innere) Schmalspurgleis zweigte in der Josef-Schregel-Straße von der 1965 stillgelegten Strecke der Dürener Eisenbahn AG (DEAG) nach Inden ab und führte durch verschiedene Fabriken und über die Veldener Straße bis an diesen Ort.

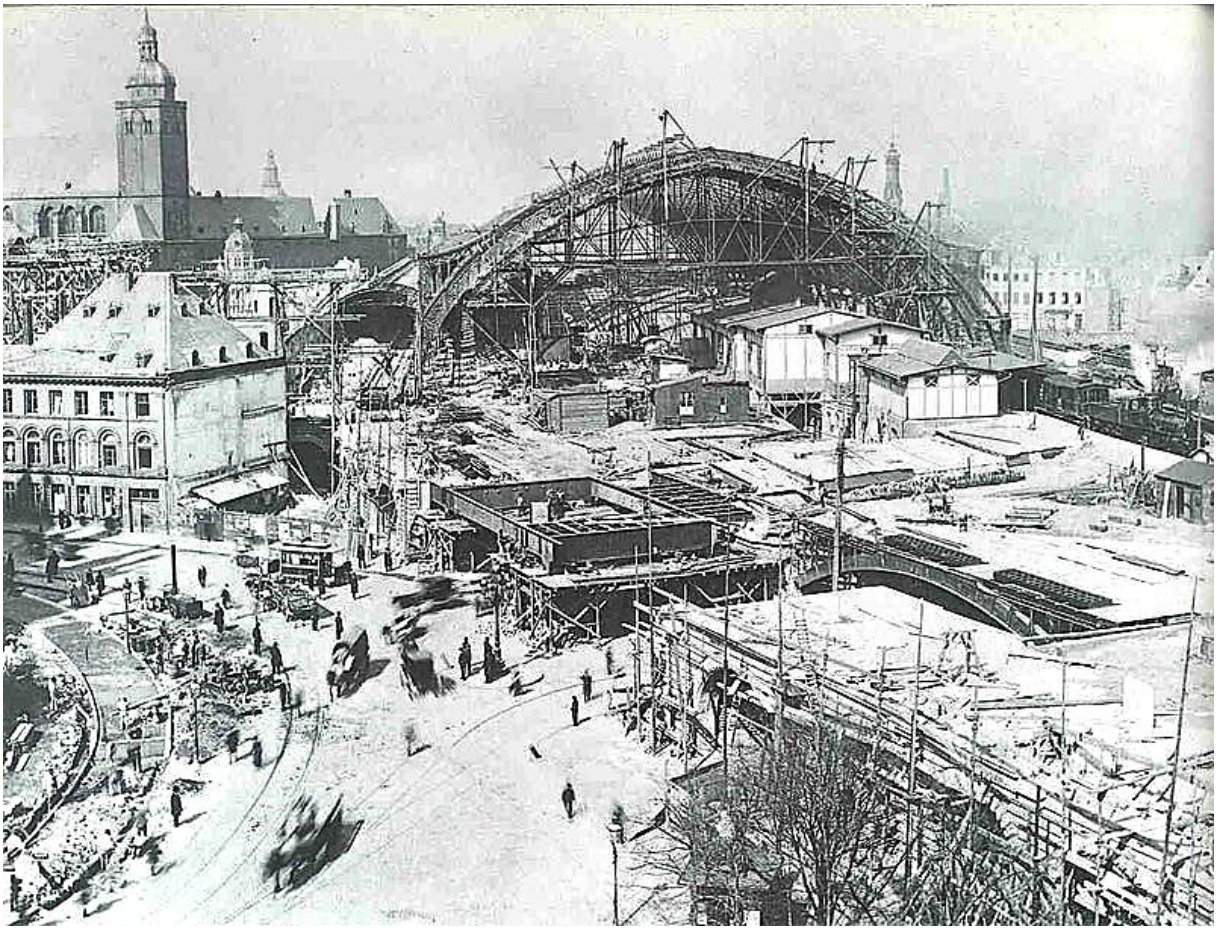
01.06.1892 wird der Personenverkehr auf der Rurtalbahn bis Kreuzau durch die Königlich-Preußische-Eisenbahnverwaltung aufgenommen und bis in das Jahr 1903 bis Heimbach verlängert sein.

28.07.1892: Einführung des neuen „**Preußischen Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen"** Aus diesem Gesetz entstehen u.a die Kleinbahnen Dürener- und Euskirchener Kreisbahnen sowie die DDAG auf Schmalspur (1 Meter).

30.07.1892 wird das Unternehmen **Lenz & Co** in Stettin gegründet, zwei Tage nach der Verkündung des Preußischen Kleinbahngesetzes (Vorläufer u.a. der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft/ Euskirchener Kreisbahnen).

Foto: Klaus Miniwolf - Eigenes Werk CC-BY-SA 4.0https://de.wikipedia.org/wiki/D%C3%BCrener_Eisenbahn#/media/Datei:2009-10-23_15-28-22_G10_DN_Paradiesstr-92_DEAG-3-Schienen-Gleis_Hm5Kp10HTm10.jpg, zul.16,8,2019.

Hauptbahnhof in Köln um 1892



1892 befindet sich der Hauptbahnhof Köln im Bau.

Er wird an der gleichen Stelle des alten Zentralbahnhofs gebaut. Der Hauptbahnhof wird 1894 mit vier Durchgangsgleisen eröffnet. Die 64 Meter breite Bahnhofshalle steht noch heute.

1892/1893 wird eine reichseinheitliche Normalzeit eingeführt. Bis dato wurden an den vielen Landesgrenzen die Uhren umgestellt und alle Fahrplanangaben nach gelegentlich willkürlicher Ortszeit bestimmt. Grundlage: "Gesetz betreffend der Einführung einer Einheitlichen Zeitbestimmung." Als gesetzliche Zeit wird die mittlere Sonnenzeit des 15. Längengrades festgelegt.

Foto: Eisenbahnstiftung, Bildarchiv

Juni 1892: Auf dem *Euskirchener Bahnhof* werden die neuen Unterführungen für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Bei allen Zügen, mit Ausnahme der von Köln ankommenden und nach Trier abfahrenden, müssen die Passagiere die neuen Unterführung benutzen, um in die Züge nach Köln, Düren, Bonn und Münstereifel zu gelangen.

Bahnhof Euskirchen (im Bild oben rechts) wohl kurz nach seiner Fertigstellung.

01.04.1893: Die DDAG betreibt eine meterspurige Dampfstraßenbahn für Personen- und Güterbeförderung, die 1934 als Kleinbahn konzessioniert wird.

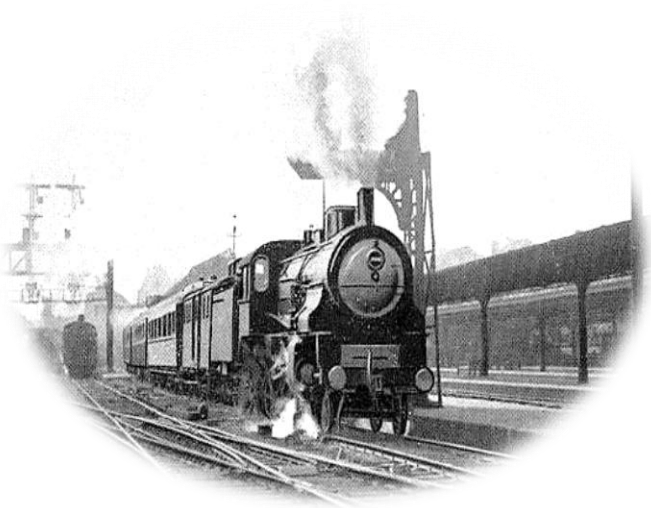
01.06.1894: Die Dürener Dampfeisenbahn AG nimmt bis Birkesdorf auch den Personenverkehr auf.

23.04.1894 wird mit dem Ausbau einer Strecke (als Bahn 2. Ordnung) von Euskirchen bis Liblar (Eifelbahn) begonnen. Auftraggeber ist der Kreis Euskirchen.

1894 wird die Aachener Kleinbahn-Gesellschaft (AKG) gegründet (später ASEAG)

Quelle: Archiv Justiz-Club Düren

01.06.1894: Die **Dürener Dampfeisenbahn** nimmt bis Birkesdorf auch den Personenverkehr auf. (Unten: Henschel-Dampflok 4 "Rur" in Birkesdorf).



1894: Der *Ostende-Wien-Express* **-** er durchfährt auch Düren **-** ist ein ab 1894 (bis 1993) zwischen Ostende und Wien verkehrender Luxuszug und später internationaler D-Zug. Mit seinen Kurswagen unter anderem für den Orient-Express stellt er eine der wichtigsten Zugverbindungen zwischen Westeuropa und dem Balkan dar.

Foto: Eisenbahnstiftung, Bildarchiv

01.04.1895 Jungfernfahrt der **Euskirchener Kreisbahn** Am 01.10. 1896 wird dann auch die Zuckerfabrik Euskirchen an die EKB-Strecke angeschlossen sein.

10.08.1895 findet in der Gaststätte des Gutsbesitzers Brauweiler in Euskirchen ein Festessen anlässlich der Eröffnung der **Euskirchener Kreisbahnen** statt.

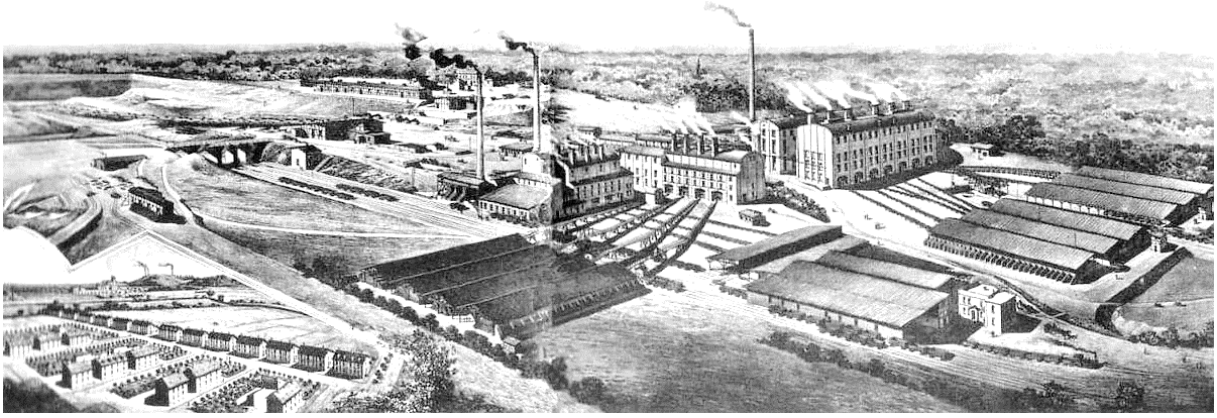
11.08.1895 wird die Einweihung der fertiggestellten **Eifelstrecke** in Anwesenheit des Regierungspräsidenten **Hugo Samuel von Richthofen** festlich begangen und durch eine Rundfahrt auf der ganzen Strecke von Liblar bis Arloff mit Einkehr in Euskirchen zum Festmahl im Gasthaus Joisten abgeschlossen.

1895: Erste Überlegungen im **Dürener Kreistag** zur Gestaltung eines Liniennetzes "Zülpich-Nörvenich-Eschweiler (ü.F)" sowie"Blatzheim-Golzheim-Düren", "Düren-Inden" und "Sinzenich-Vlatten". Der Bau soll die im selben Jahr gegründete Westdeutsche Eisenbahngesellschaft übernehmen.

26.01.1895 fährt der erste Güterzug über die neue Teilstrecke Liblar - Euskirchen-Mülheim-Wichterich - Zülpich. Bei Betriebsbeginn fahren für die Euskirchener Kreisbahnen acht zweiachsige Dampfloks des Unternehmens **Vulcan** aus Stettin.

Im Frühjahr 1895 wird der **Personenverkehr** auf der Eifelstrecke freigegeben. Zwischen Nemmenich und Zülpich wird das Schmalspurgleis parallel an der nördlichen Seite der Staatsbahn gelegt. Nach einer engen Linkskurve überquert die Meterspurstrecke das Normalspurgleis und läuft die Römerallee und dem heutigen Frankengraben Richtung Hoven. Der Endpunkt in Euskirchen liegt in der *Gansweide an der Kölner Straße.*

Am **01. März 1895** wird die 1-meterspurige Euskirchener Kreisbahn (EKB) mit der Verbindung nach **Liblar** und **Zülpich**, später auch bis Arloff, eröffnet.



Donatus-Grube in Liblar um 1897.

Den Schwerpunkt der Gütertransporte bilden neben Rüben auch die Briketts aus den großen Liblarer Fabriken z.B. Grube Donatus (oben).

Am **11.08.1895** wird der planmäßige Personenverkehr von Zülpich bis Satzvey nach Arloff aufgenommen.

Bahnhof Satzvey

12.12.1895: Gründung der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (WeEG) in Köln

---

Foto unten: Eisenbahnstiftung, Bildarchiv.

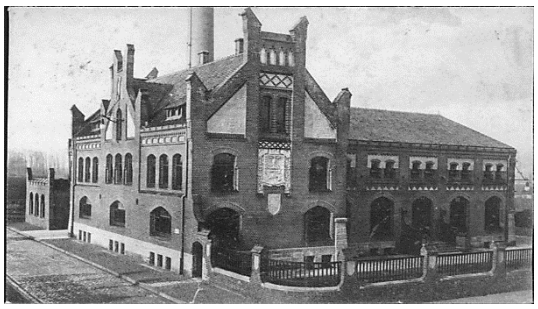
Ein besonders markanter Punkt auf der **Erftstrecke** ist die Ortsdurchfahrt von Lechenich. Hier müssen die Züge durch zwei mittelalterliche Stadttore, das **Herriger Tor** (rechts) und **das Bonner Tor**. Die Torbögen sind so eng, dass auf der Erftstrecke kein Rollbockverkehr möglich ist. Die Triebwagen schrammen mit den Einstiegstritten die Seiten der Durchfahrten, weshalb die Tritte verändert werden müssen (1).

04.05.1897 enden die Züge der Euskirchener Kreisbahn schon über einen Kilometer vor dem Staats-Bahnhof Euskirchen in EU-West.

Die Strecken werden von der Bahnbaufirma Lenz & Co GmbH im Auftrag des Kreises erbaut und anfangs auch betrieben. Diese überträgt die Betriebsführung **1897** an ihre Tochter, die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) in Köln. Von **1928** bis **1949** liegt sie in den Händen der Vereinigten Kleinbahnen AG (VKA), bis der damalige Landkreis Euskirchen selbst diese Aufgabe übernimmt (2).

1899: Die „Rur“, die bei Henschel gebaut wurde, ist als Dampfstraßenbahn in Düren unterwegs.
1900 wird der Bahnhof Bubenheim an der Strecke **Düren-Zülpich-Euskirchen** (Staatseisenbahn) errichtet.

01.01.1901 wird **Hoven (bei Düren**) durch die *Dürener Eisenbahn* mit 1-meterspurigem Gleis von Düren nach Merken erschlossen.



13.10.1901: Eröffnung des ersten städtischen Elektrizitätswerkes in Düren, dessen erster Kunde der Bahnhof Düren ist.

Quelle: (1)Vergl. Henning Wall, Die Euskirchener Kreisbahnen, Schweers + Wall (1999)

Quelle: (2) Euskirchener Kreisbahnen - https://de.wikipedia.org zuletzt aufgerufen am 3.9.16

28.11.1901: Ein aus Herbesthal kommender Zug mit dem Ziel Köln entgleist um 7 Uhr abends hinter dem Bahnhof Buir etwa auf Höhe der Ortschaft Manheim. Es gibt mehrere Tote und Verletzte (1).

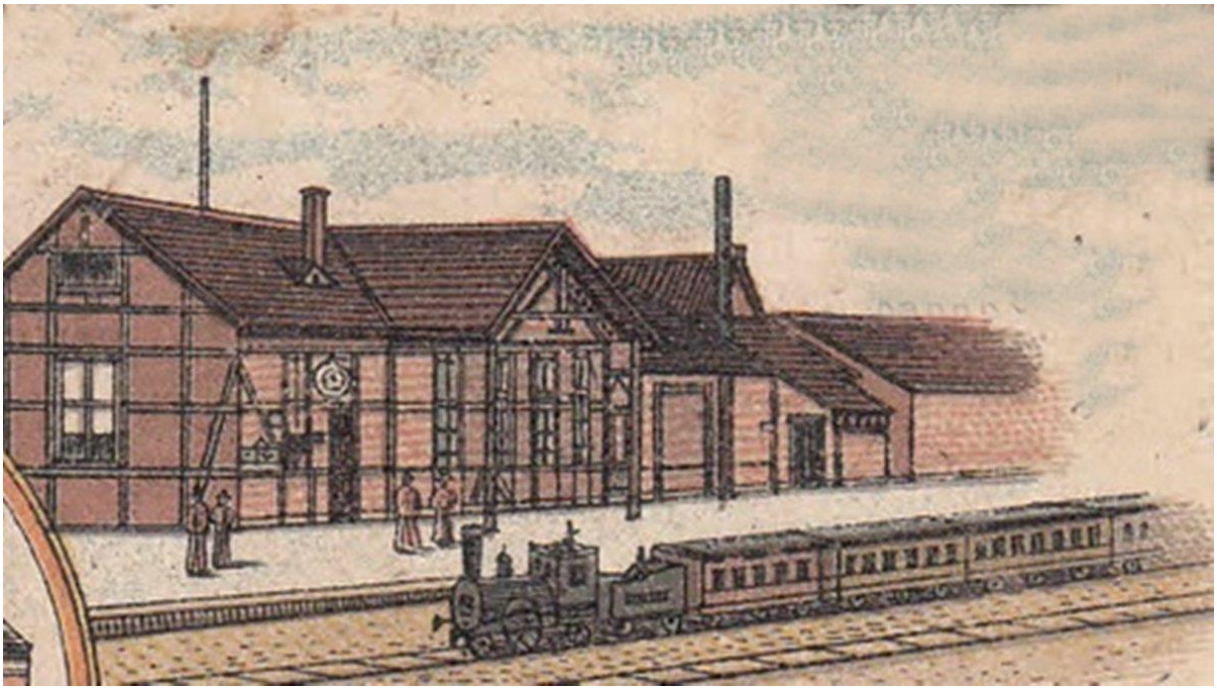
01.03.1903: Eröffnung der Bahnlinie von Kreuzau nach Blens.

01.09.1903 fährt die erste Rurtalbahn von Düren nach **Heimbach** (Inh. Preußische Staatseisenbahn**).**

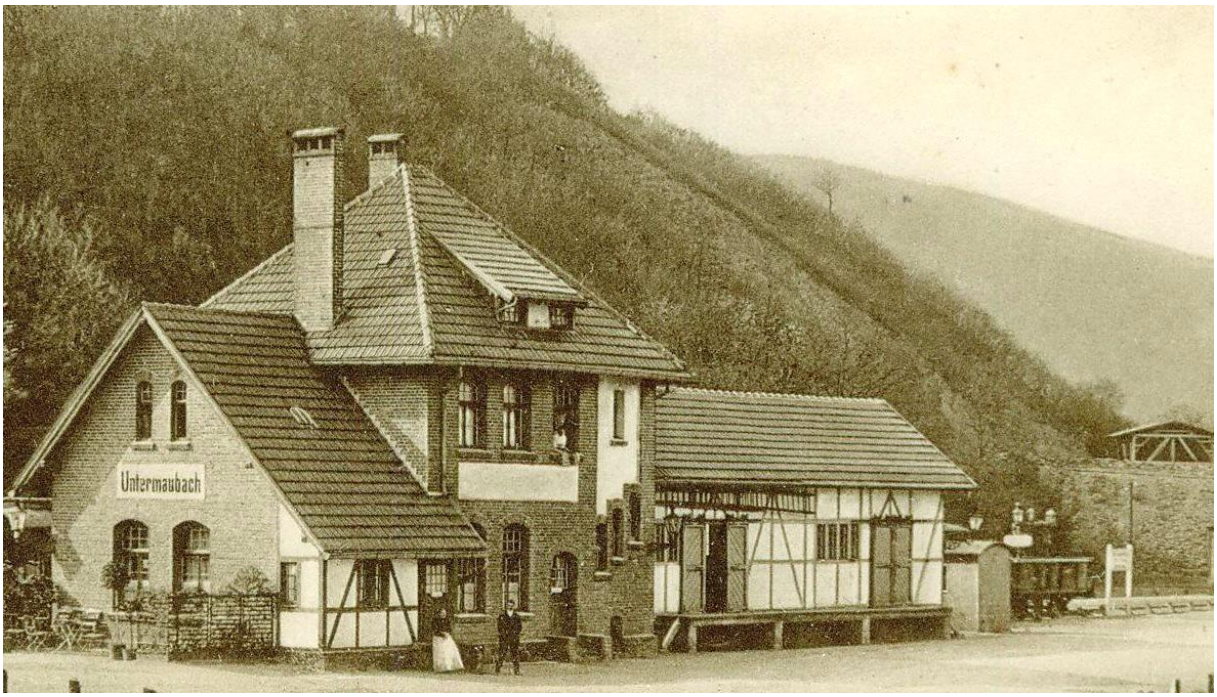
1903: Für eine einfache Fahrt von Düren nach **Heimbach** muss man in der vierten (Holz-)Klasse 60 Pfennig bezahlen, in der dritten Klasse zahlt man 1,20 Mark und in der vornehmeren zweiten Klasse 1,80 Mark. „Militärpersonen“ brauchen nur 50 Pfennig für eine Fahrkarte hinzulegen.

(Quelle: Krause 2001, S. 228).

Bahnhof Heimbach in den Anfangsjahren.



(Quelle: (1) DZ, DN und Rur-Zeitung). Bild: Sammlung Walter Schrödl , Kreuzau.



28.07.1903 wird der Bahnhof in Untermaubach eröffnet (oben).Im September 1944 wird der Bahnhof durch Fliegerangriffe fast vollständig zerstört. Eine Wellblechbaracke dient nach dem Krieg als provisorische Unterkunft für die Bahnbediensteten und das Bahnhofsrestaurant Hefter (1).

1904 wird die Forderung nach einer weiteren **Dürener Kleinbahn (DKB)** immer lauter und man beauftragt die Westdeutsche-Eisenbahn-Gesellschaft (WEG), das Projekt zu verwirklichen. Grundlage der Verträge ist, dass die Betriebsführung auf Pachtbasis bei der WEG liegen soll.

1904 wird der Stadt Düren die Genehmigung zum Bau einer Personen- und Güterstrecke nach **Zülpich** erteilt. Sie soll zusätzlich zur Bördebahn verlaufen. Mit den Planungen und der Betriebsführung wird die *Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (WEG)* beauftragt. Der Bau erfolgt zwischen 1906 und 1908 (Beginn der Dürener Kreisbahn).

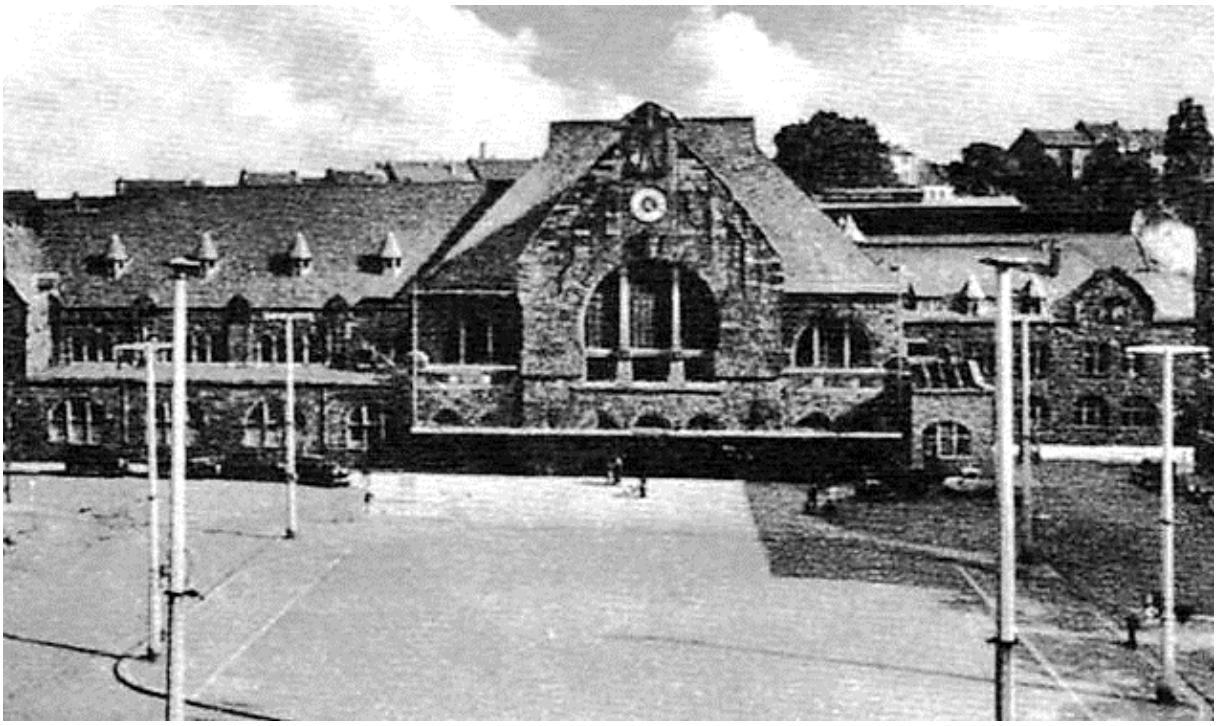
09.03.1905 befasst sich eine Kommission mit der Planung einer Ringbahn Düren-Lendersdorf-Düren.

Quelle: (1) Archiv Dr. Gereon Blum, Kreuzau.

25.05.1905 wird für den Oktober d.J die Fahrgeschwindigkeit auf der Strecke Kall-Hellental von 29 auf 30 km pro Stunde erhöht.

1905 werden allein an den Bahnhöfen (Bördebahn) Dürscheven, Zülpich, Vettweiß und Bubenheim insgesamt knapp 142 000 Fahrkarten verkauft. Was die französischen Besatzer nach dem Ersten Weltkrieg zum Anlass nehmen werden, die Strecke zweigleisig auszubauen.

1905: Eröffnung des neuen Bahnhofs in Aachen an alter Stelle des rhein. Bahnhofs von 1839 (unten).



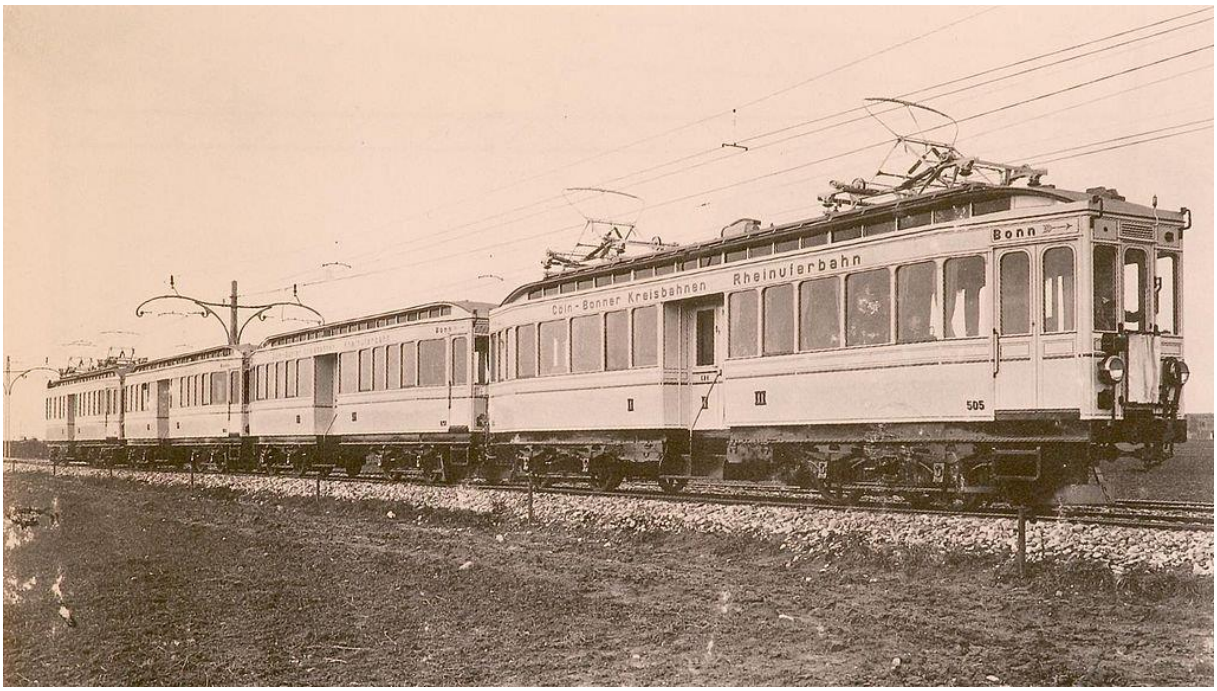
1905: Aufgrund der entstandenen Unübersichtlichkeit führt man ein neues Bezeichnungssystem für die Lokomotiven ein.

S – Schnellzuglokomotiven **P** –Personenzuglokomotiven
G – Güterzuglokomotiven **T** - Tenderlokomotiven.

1906: Bau der Strecke **Bahnhof Düren-Krauthausen-Kreuzau-Winden** (Preußische Staatseisenbahn).

11.2.1906 fährt der erste Zug der „Rheinuferbahn“ von Köln nach Bonn.

Triebwagen ET505 der Cöln-Bonner Kreisbahnen (später KBE).



Rheinuferbahn 1906, Siemens Werksphoto - Sammlung Eduard Bündgen

1906: Bei Merzenich erfolgt der 1. Spatenstich für die Kreisbahnlinie *Distelrath – Nörvenich –Zülpich.*

1906: Bau der Linie "Bahnhof Düren-Krauthausen-Kreuzau-Winden".

1906 beschließt der Kreis Düren den Bau und den Betrieb verschiedener Linien mit elektrisch betriebenen Lokomotiven.

01.08.1906 wird die Fahrkartensteuer erstmals eingeführt.

1907: Von Distelrath aus werden neue Gleise der Kreisbahn in Richtung Stadt verlegt.

01.04.1908: Im § 42 des Kleinbahngesetzes sind die Verpflichtungen gegenüber der Post genau geregelt. Es müssen Postgüter aller Art und Briefbeutel befördert werden. Ein Abteil eines Personenwagens wird als Postabteil mit Briefkasten eingerichtet (bis 1938).

1908: Die Dampfstraßenbahn Düren – Merken wird bis Pier durchgeführt

Der erste Spatenstich der *Dürener Kreisbahn*

Der erste Spatenstich der *Dürener Kreisbahn* erfolgt Mitte Dezember 1906 bei **Merzenich**, wo bei der Windmühle ein Einschnitt gemacht werden muss. Am 01. August 1907 genehmigt die Stadtverordnetenversammlung unter Vorsitz von **Oberbürgermeister August Klotz** (links) die Ausrüstung und die Betriebsmittel

Ein bedeutungsvoller Tag für die Geschichte der Stadt Düren ist der **03. September 1908.** An diesem Tage beginnt die elektrische Straßenbahn ihre Probefahrten. Punkt 10.30 Uhr fährt der erste Wagen von Distelrath ab und in glatter rascher Fahrt weiter durch die Kölnstraße, dann über den Markt, durch die Weierstraße nach Rölsdorf-Lendersdorf.

Als der Wagen an dem im Bau begriffenen Wasserturm am **Kölnplatz** vorbeifährt, begrüßen ihn die Arbeiter von der Höhe herab mit kräftigen Hochrufen. Auch in den Straßen harren viele Neugierige der neuen Erscheinung, durch welche das tägliche Straßenbild nun noch mehr Belebung erfährt.

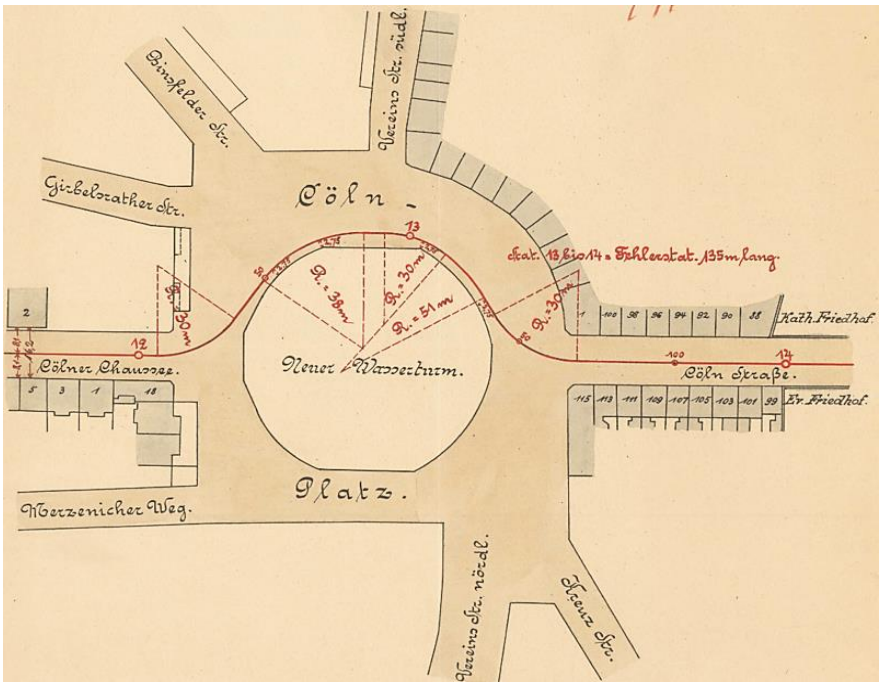
Die Farben der Bahn sind in an der Vorderseite und Fensterhöhe mittelgelb, ebenso an den unteren Seitenleisten. Die Seiten der Bahn selbst sind dunkelgrün lackiert. Die Farben werden 1921 wieder geändert.

Quelle: Dürener Kreisbahn

Oben: Tw 16 und Tw 13 mit Bw 23.

Die 1908 bei Herbrand gebauten Fahrzeuge werden 1964 ausgemustert.

Foto: Eisenbahnstiftung, Bildarchiv



Streckenplan Dürener Kreisbahn – u.a. über Kölnplatz und Kölnstraße

---

(Quelle: Stadt- und Kreisarchiv Düren) Vegl. "50 Jahre DKB, 1958")

06.10.1908 wird der Bahnhof Distelrath eröffnet - die Kreisbahn nimmt als Privatbahn auf ihren **ersten Straßen- und Eisenbahnlinien** den Betrieb auf.

Von Beginn an werden die Strecken der Dürener Kreisbahn für einen Mischbetrieb zwischen Straßenbahn und Kleinbahn eingerichtet.

06.10.1908: Verkehrsübergabe der elektrischen Straßenbahn auf allen Linien, auch Eröffnung der Linie Düren – Rölsdorf – Lendersdorf.

Streckeneröffnungen

06.10.1908 Düren Bf. - Gürzenich

06.10.1908 Rölsdorfer Gleisdreieck - Friedenau

23.12.1908 Gürzenich - Friedenau

15.03.1909 Friedenau - Kreuzau

06.10.1908 Distelrath – Nörvench - Zülpich

03.06.1911 Zülpich – Embken

20.07.1912 Distelrath – Rölsdorf

20.07.1912 Lendersdorf - Walzwerk Schneidhausen

Nach langjähriger Planung erhält die Stadt Düren im November des Jahres 1904 die Genehmigung zum Bau einer Personen- und Güterstrecke nach Zülpich.

Mit den Planungen und der Betriebsführung wird die „**Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft“** beauftragt. Der Bau erfolgt zwischen 1906 und 1908.

Quelle: Dürener Kreisbahn

1908: Nördlich des Staatsbahnhofs in Zülpich erreicht die Neffeltalbahn die Bördebahn und es entsteht zunächst der **Bahnhof Zülpich** der DKB als Übergabebahnhof.

Der Bahnhof der DKB steht heute noch an der Römerallee – als Wohnhaus.

06.10.1908: Verkehrsübergabe der elektrischen Straßenbahn auf allen Linien, auch Eröffnung der Linie Düren – Rölsdorf – Lendersdorf.

06.02. 1909 wird die Strecke Düren (Distelrath) -Bessenich für den *Personen- und Güterverkehr* eröffnet (DKB).

01.05.1909 fährt der erste Personenzug von Distelrath über **Nörvenich** nach Zülpich (DKB) – und das zusätzlich zur Bördebahn.

Foto: Sammlung Hermann-Josef Klinkhammer, Zülpich

Zülpich - Embken 1910

05.01.1910: Die Kreisbahnlinie Düren nach Zülpich wird über **Füssenich und Juntersdorf bis Embken** erweitert und 1911 auch für den Personenverkehr freigegeben. Insgesamt sind von Düren bis Embken 19 Brückenbauten erforderlich.

Anlass zu dem Bau der Strecke ist das Braunkohlebergwerk „Astrea“ der *"Braunkohlengewerkschaft Hamburg*" bei **Juntersdorf** (1).

1=Bahnhof Zülpich-Stadt, 2= Strecke DKB 3=Bahnhof Füssenich (Karte von 1913)

1911 wird die **" Zülpicher Industriebahn“** eingerichtet und gehört zu der 1000mm-spurigen Euskirchener Kreisbahn (EKB). Die Strecke endet an der Papierfabrik Sieger.

01.10.1912: Alle Abteile bei der *preußischen Eisenbahn*, auch die Wagen der 4. Klasse, werden mit Glühlicht versehen. Auch Aborte mit Wasserspülung, Raucher- und Nichtraucher-abteile werden bei der **Staatsbahn** eingeführt.

Quelle: (1) Euskirchener Zeitung vom 22. Februar 1912 , Foto: Justiz-Club Düren.

Jülicher Kreisbahn

Der Verkehr wird am **01. Juli 1911** zwischen Kirchberg Nord und Puffendorf eröffnet. Vom Bahnhof *Kirchberg Nord* beseht ein Anschluss zum benachbarten Bahnhof *Kirchberg (b Jülich)* der Bahnstrecke Aachen Nord–Jülich; am **14. September 1912** folgt das Reststück Jülich Nord – Kirchberg Nord, das parallel zur Staatsbahn verläuft.

Die **Jülicher Kreisbahn** war ein kommunaler Eigenbetrieb des früheren Landkreises Jülich im Rheinland. Die von ihr betriebene Eisenbahnstrecke von Jülich nach **Puffendorf** wurde im Volksmund ebenfalls mit *Jülicher Kreisbahn* oder auch schlicht als *Kreisbahn* betitelt.

Im Auftrag der Jülicher Kreisbahn erbaut die Firma **Lenz & Co. GmbH** eine normalspurige Eisenbahnstrecke vom Bahnknotenpunkt Jülich in westlicher Richtung nach Puffendorf, einem Bahnhof an der schmalspurigen Strecke Geilenkirchen – Alsdorf der Geilenkirchener Kreisbahn. Den Betrieb führen zum Lenz-Konzern gehörende oder aus ihm hervorgegangene Gesellschaften: Zunächst ist das die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft, später die Vereinigten Kleinbahnen und die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 14. September 1912 wird mit dem Reststück Jülich Nord – Kirchberg Nord, das parallel zur Staatsbahn verläuft, die Kreisbahnstrecke komplett in Betrieb genommen.

Lok Humboldt, Baujahr 1910 - Foto: Eisenbahnstiftung, Bildarchiv , Herr Bügel-
https://de.wikipedia.org/wiki/J%C3%BClicher_Kreisbahn

Bahnstrecke Jülich-Dalheim 1911

Staatsbahn

(Anschluss an die Strecke Aachen-Mönchengladbach).

Eröffnungsfeier 05.12.1911 – hier am Bahnhof Baal.

15.12.1911: Eröffnung der Bahnstrecke **Jülich-Baal-Dalheim**. (Anschluss an die Strecke Aachen-Mönchengladbach). Mithin wird der Bahnhof Linnich in die Strecke aufgenommen.

1911: Der Bahnhof **Körrenzig** wird an der Strecke Jülich-Dalheim eröffnet (links).

Weitere Bahnhöfe werden 1911 in Broich, Tetz, Hückelhoven, später Birgelen, Sophia-Jacoba und Rurich (1912) erbaut.

Fotos: Eisenbahnstiftung, Bildarchiv

Münstereifel an der

Strecke Euskirchen – Bad Münstereifel

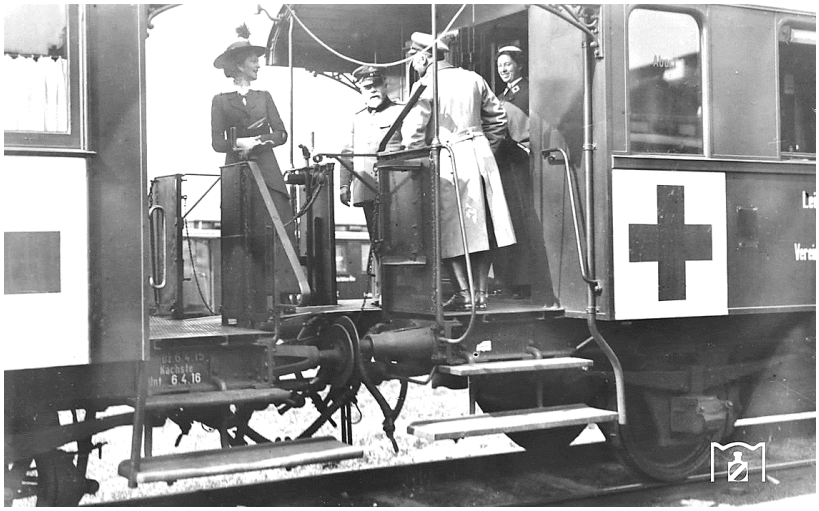
Bahnhof Münstereifel, 1910,

1913 wird das alte Bahnhofsgebäude in Bad Münstereifel erweitert und erhält ein Bahnsteigdach.

1913/14 werden bei der Dürener Kreisbahn 14 Frauen als Schaffnerinnen und 7 Frauen als Fahrerinnen eingestellt, da die männlichen Kollegen zum Wehrdienst eingezogen wurden.

20.09.1913 geht an der Arnoldsweilerbrücke in Düren ein Vorbahnhof in Betrieb.

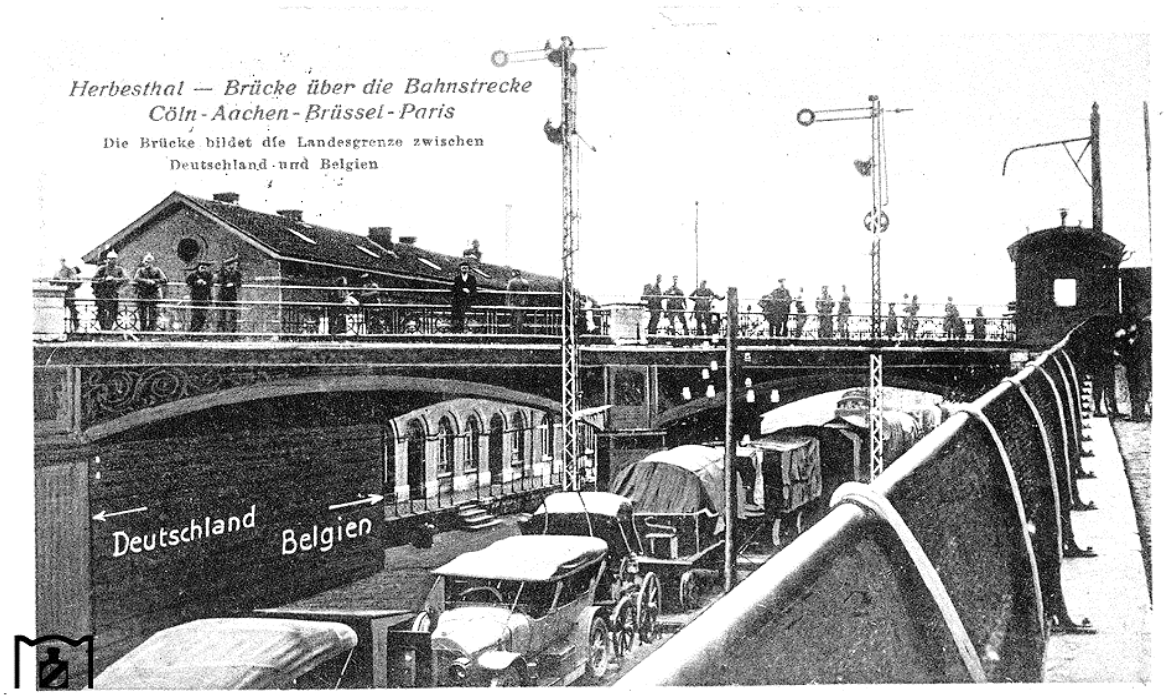
Foto: Stadtarchiv Bad Münstereifel



1914 werden preußische Lazarettzüge zum Einsatz gebracht.

Alle Wagen tragen zur Kenntlichmachung ihres Einsatzes rote Kreuze auf weißem Grund (Foto)

Die Brücke in Herbesthal



Die Brücke ist für den deutschen Nachschub 1915 ein wichtiger Knotenpunkt. Über den Bahnhof Herbesthal wird die Flandern-Front mit Soldaten versorgt.

Fotos: Eisenbahnstiftung, Bildarchiv,Herr Bügel.

1913 gibt es Direktverbindungen mittels Kurswagen von Aachen über die Bahnstrecke nach Köln nach u.a. Berlin, Hamburg und München (Preuß. Staatseisenbahn).

1913 wird Im Rahmen des *Aufmarschplans West* die Bördebahn für die Ausladung der Truppe ausgebaut. Der Bahnhof Vettweiß wird z.B. auf acht Gleise erweitert.

20.11.1913: Der Personenverkehr der DKB wird mit der "Elektrischen" betrieben. Der Fahrstrom wird seit 1913 von den Stadtwerken in Düren bezogen.

1914 werden Pläne zum Ausbau von Bahnanlagen entlang der Strecke Aachen-Köln und die Einrichtung eines Überholbahnhofs in Derichsweiler vorangetrieben.

03.08.1914 wird die Strecke Aachen-Düren für den zivilen Verkehr gesperrt und nur noch für Truppentransporte genutzt. Die Wiederaufnahme des regulären Verkehrs beginnt Mitte September.

28.12.1916 brennt im Wagenschuppen zu Pier der Triebwagen Nr. 11 vollständig nieder.

1917 wird der Vorbahnhof in Düren für militärische Zwecke vergrößert.

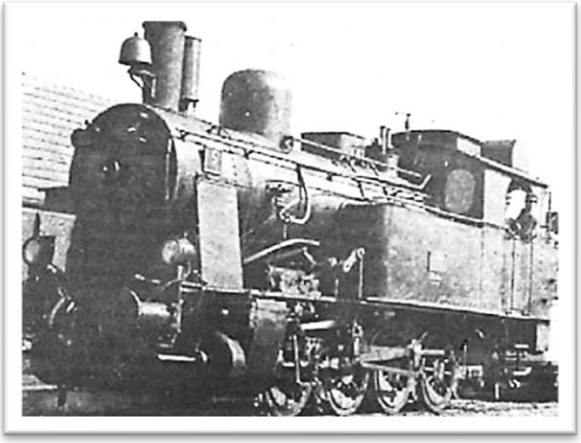
1917 werden 10 Lokomotiven des Typs C von Henschel für die Heeresfeldbahn gebaut. In den Kriegseinsatz gelangen die die Loks nicht mehr. Sie werden zwei Jahre später u.a. an die Euskirchener Kreisbahn ausgeliefert.

1917 liefert die Firma *Linke-Hoffmann* zwei neue Fahrzeuge an die Dürener Kreisbahn, die wegen ihrer offenen Plattformen bei den Dürenern *" Sommerwagen"* genannt werden. Die Wagen bieten 24 Sitze mit Gepäckablagen.

Die Wagen werden als Nr. 51 und 52 eingetragen und laufen fast nur auf der Kreuzauer Strecke

---

(Vergl. DKB, 70 Jahre, Festschrift 1978)



1915/17: 3 km südlich von Distelrath wird ein Flugplatz für Luftschiffe gebaut. Die Kreisbahn verlegt eine Versorgungslinie mit einer Lokomotive der *Vulcanwerke* dorthin (Foto links).

1919 wird die Versorgungslinie der Kreisbahn zum Luftschiff-Flughafen Distelrath wieder abgebaut.

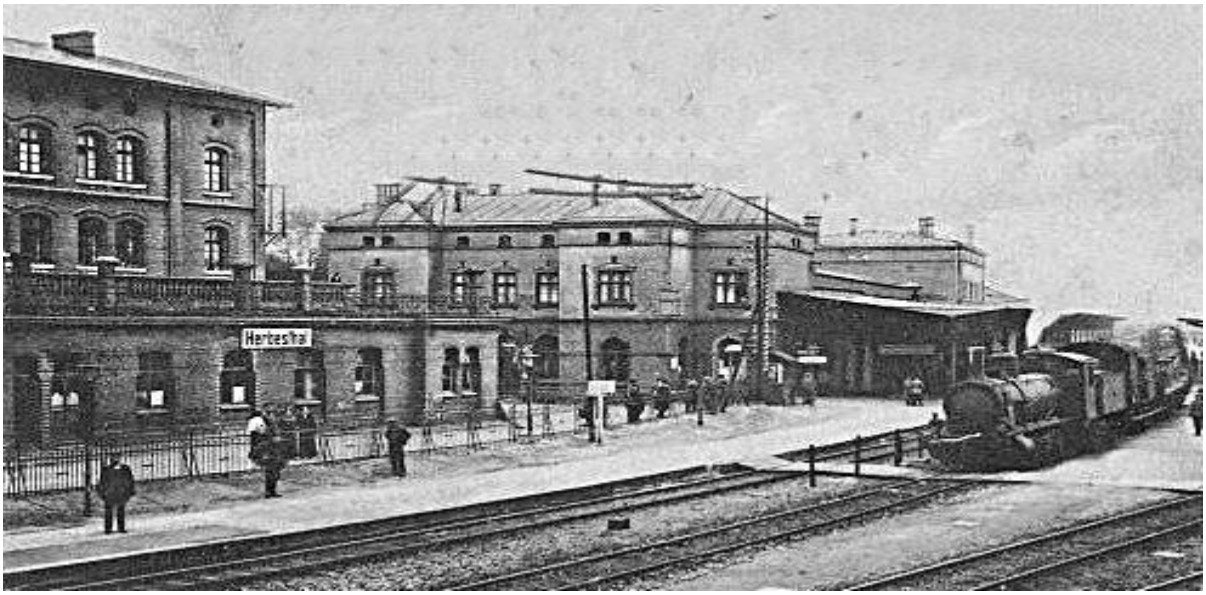
11.12.1917: Schweres Zugunglück im Dürener Bahnhof. Gegen 5.00 morgens steht am Bahnhof der Urlauberzug Nr. 5 mit Soldaten von der Westfront, die sich auf einen Weihnachtsurlaub freuen. In Düren steigen einige Soldaten aus der Umgebung aus. Zu dieser Zeit nähert sich der Schnellzug D 253 auf demselben Gleis und fährt auf den Urlauberzug auf. 19 Personen, davon 8 aus Düren, werden getötet und 36 Personen schwer verletzt.

Quelle: Dürener Volkszeitung v.12.12.1917, DZ v.19.12.19. Foto: JCD- Gräber der Opfer auf dem Dürener Friedhof.

1918: Mit dem Ende des ersten Weltkrieges und des Waffenstillstandes von 1918 enden die militärischen Transporte mittels der Eisenbahn.

1919: Die französische Besatzungsmacht baut die Strecke **Düren-Euskirchen** zweigleisig aus. In Dürscheven kann man das zweite Gleis heute noch sehen.

1920er Jahre: In Merzenich wird das Bahnbetriebswerk Düren geplant, weil der Verschiebebahnhof Herbesthal/Belgien für Deutschland nicht mehr erreichbar ist. Durch die politische Lage ab den 1930er Jahren und spätere Besetzung Belgiens wurde der Bau jedoch wieder eingestellt und der Bahnhof Herbesthal wieder genutzt.



03.01.1920: Das Reichseisenbahnamt wird durch das Gesetz über die Eisenbahnaufsicht (RGBl. S. 13) aufgelöst.

31.03.1920: Durch Staatsvertrag zwischen dem Reich und den Ländern Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg und das Gesetz über den Übergang der Eisenbahnen auf das Reich vom 30. 03.1920 (RGBl. 1920 I, S. 773) mit Wirkung zum 01.04.1920 erfolgt der Übergang der Staatseisenbahnen dieser Länder und damit auch Preußens in die Reichseisenbahnen, der späteren **Deutschen Reichsbahn**.

30.04.1920: Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg ordnet die neue Weimarer Republik mit ihrer demokratisch gewählten Regierung das Eisenbahnwesen neu. Reichspräsident Friedrich Ebert und Verkehrsminister **Johannes Bell** (Foto oben) unterzeichnen den innerdeutschen "Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich".

01.12.1920: Einführung einheitlicher Gütertarife im ganzen Deutschen Reich.

1920 will die WEG eine Änderung des Pachtvertrages mit der DKB durchsetzen, um höhere Beteiligungen des Kreises zu erhalten. Der Kreis Düren verweigert die Zahlung eines höheren Zuschusses. Dies nimmt die WEG zum Anlass, den Pachtvertrag für die Betriebsführung zum **31.12.1920** zu kündigen

31.12.1920: Die Kreisbahn in Düren wird in eine **GmbH** (Stadt DN, Kreis DN, verschiedene Gemeinden und Anschlussgleisbesitzer) umgewandelt. Stammkapital 600000 Mark.
Vorstand: Emil Bachem, Dr. Wilhelm Rombach, Otto Kern, Hermann Löwenstein, Friedrich Kleinen *(vergl. 50 Jahre DKB,1958)*

31.12.1920 übernimmt die Dürener Kreisbahn GmbH die Strecke Disterath-Zülpich-Embken von der *Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft.*

1920 wird der Streckenabschnitt der meterspurigen „Eifelstrecke“ der Euskirchener Kreisbahnen bis Arloff stillgelegt.

1921 treffen neue Straßenbahnzüge für die Dürener Kreisbahn ein. Die Farbe dieser neuen Fahrzeuge ist dunkelgrün. Die Fensterpartien und die unteren Seitenstreifen sind in dunkelcreme abgesetzt *(Quelle: DKB).*

1921: Die Dürener Kreisbahn stellt den Güterverkehr auf der Strecke Zülpich – Embken ein.

1921: Das Streckennetz der öffentlichen Eisenbahnen in Deutschland beträgt 55657 km.

Deutsch: Preußische T12. Dampflokomotive im Eisenbahnmuseum Bochum (Lizenz gemeinfrei).

07.10.1921: Die Reichsregierung beschließt die Erhöhung der Eisenbahntarife um 30%. In der 1. Klasse müssen 47 Pfennig und in der 4. Klasse 17 Pfennig pro gefahrenen Eisenbahnkilometer gezahlt werden.

01.01.1922: Einführung von Schlafwagen in der 3. Klasse (Liegewagen).

07.02.1922: Ein Eisenbahnunglück im Dürener Bahnhof fordert 4 Todesopfer und 38 Verletzte.

04.10.1922: Die Dürener Kreisbahn stellt mehre Linien ein. Ab 01.11.1922 soll sogar der gesamte Verkehr wegen weiteren erheblichen Einnahmeverlusten eingestellt werden. Sämtlichen Beamten und Angestellten der DKB wird gekündigt.

Die Weiterführung der *elektrischen Bahnen* wird jedoch bis Ende des Jahres 1922 ermöglicht. Erst nach der Währungsreform 1923/24 werden einzelne Linien wieder eröffnet und betrieben u.a. Distelrath - Zülpich und Zülpich - Embken.

17.12. 1922: Ohne jede Feierlichkeiten verkehrt auf der Strecke Fürth-Nürnberg der letzte Zug der Ludwigsbahn. Hier fuhr am **07. Dezember 1835** die erste deutsche Eisenbahn.

31.12.1922 wird der Dürener-Kreisbahn-Betrieb für unbestimmte Zeit ganz eingestellt (finanzielle Probleme bis 1924). Nur die Verbindung „Düren Markt-Distelrath“ bleibt bestehen.

11.01.1923: Die französische und belgische Besatzungsmacht beschlagnahmen die Eisenbahnstrecken in den besetzten Gebieten.

Oben: Dürener Bahnhof unter französisch/belgischer Regie.

Pressemitteilung – Reaktionen

„Düren, 31.01. 1923: Der französische Bahnhofskommandant hat den Lebensmittel= und Vorratskeller des hiesigen Eisenbahnervereins, in dem sich u. a. verderbliche

Waren befinden, sperren lassen und verbietet den Verkauf der Vorräte an die Eisenbahner. Auf einen Protest gegen die Sperre erwiderte er: Wer nicht arbeiten will, braucht auch nicht zu essen!“ *Quelle: Euskirchener Zeitung vom 3. Februar 1923.*

06.05.1923: Sabotageakte an den Bahnstrecken Düren – Langerwehe, Düren – Buir und Düren – Euskirchen; Dauer der Ausgehsperre von 20:00 Uhr bis 05:00 Uhr.

12.07.1923: Die Bahnstrecke Düren–Heimbach wird von der Besatzungsbehörde beschlagnahmt.

16.01.1924: Die Dürener Kreisbahn nimmt die alte Strecke Distelrath-Nörvenich - Zülpich als erste Strecke wieder auf. Ausgangspunkt für alle Linien ist nun der ***Bahnhof in Düren*****.** Ab nun werden Liniennummern eingeführt z.B. Linie 7 für die Strecke Düren Bhf. - Markt - Distelrath - Nörvenich. Die Verkaufsstelle für Monatskarten ist in der Stürtzstraße, Düren.

1924: Die Stadt Düren übernimmt eine Bürgschaft in Höhe von 50.000 Goldmark. Kreis und Industrie beteiligen sich. Die Dürener Kreisbahn lebt wieder.

Am 15.11.1924 geht das Eisenbahnnetz im besetzten Gebiet wieder an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft über.

30.08.1924 wird das "Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz)" (RGBl. II S. 272) erlassen.
1924 wird aus den Bahnen des Reiches die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, kurz DRG, nach betriebswirt-schaftlichen und gesellschaftlichen Grundsätzen gegründet.

1924: Erster Generaldirektor der Reichsbahn wird für zwei Jahre der frühere Reichsverkehrsminister **Rudolf Oeser.**

1924 umfasst der Bestand an Lokomotiven der neuen nationalen Bahngesellschaft 210 verschiedene Typen und Bauarten von Dampflokomotiven. Aus diesem Grund wird die Einheitslokomotive eingeführt

1924 wird für alle Angehörigen der Reichsbahn eine einheitliche **Dienstkleidung** eingeführt

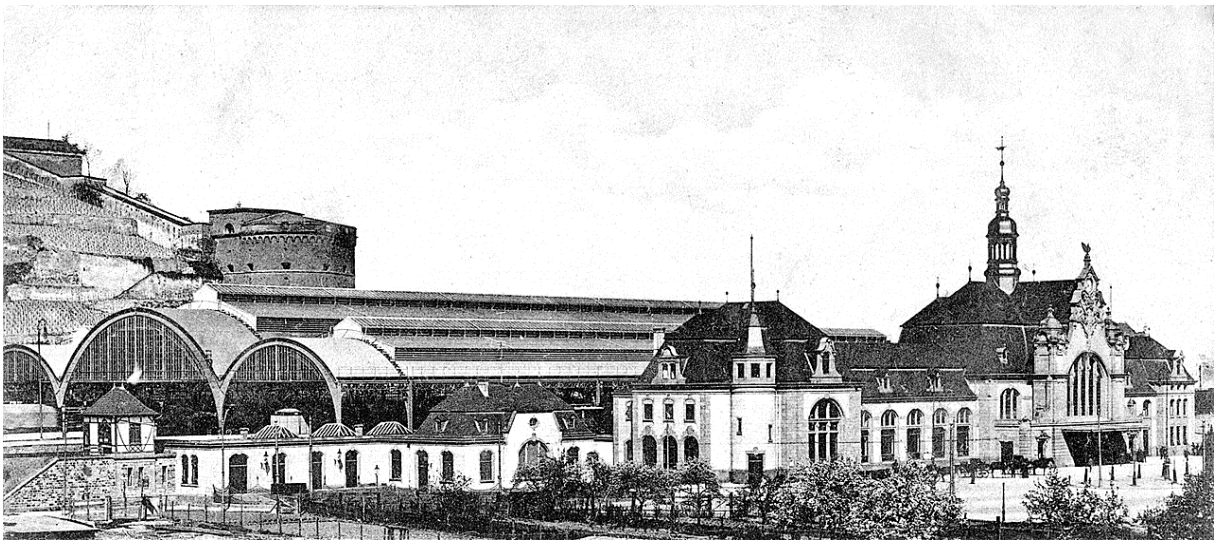
1925 wird die Strecke Zülpich nach Embken aufgrund der allgemeinen schlechten wirtschaftlichen Lage für den Personenverkehr vorerst eingestellt (Wiederaufnahme 1938).

1926: Das Streckennetz der Eisenbahnen in Deutschland beträgt 51 002 km.

01.08 1926 wird bahntechnisch die Änderung der neuen Schreibweise von Koblenz vollzogen. „Coblenz Centralbahnhof“ heißt von nun an „Koblenz Hbf.“

Gesamtansicht des Hauptbahnhofs 1904.

1927 werden durch die Rurtalbahn 220.203 Tonnen Güter befördert, 416 Stück Vieh, und 218985 Personen.



01.05. 1927: Einführung der 24-Stundenzählung zur Zeitangabe bei der Deutschen Reichsbahn.

03.07.1927: Die Strecke der Dürener Eisenbahn AG wird für den Personenverkehr von **Pier bis Inden** ausgeweitet

21.03.1928 wird zusätzlich auf der Strecke Euskirchen nach Bad-Münstereifel der Haltepunkt "Zuckerfabrik" in Betrieb genommen. In Dienst gestellt sind zu jener Zeit eine preußische T 9.1, Baujahr 1893 und eine pr. T 3, Baujahr 1901.

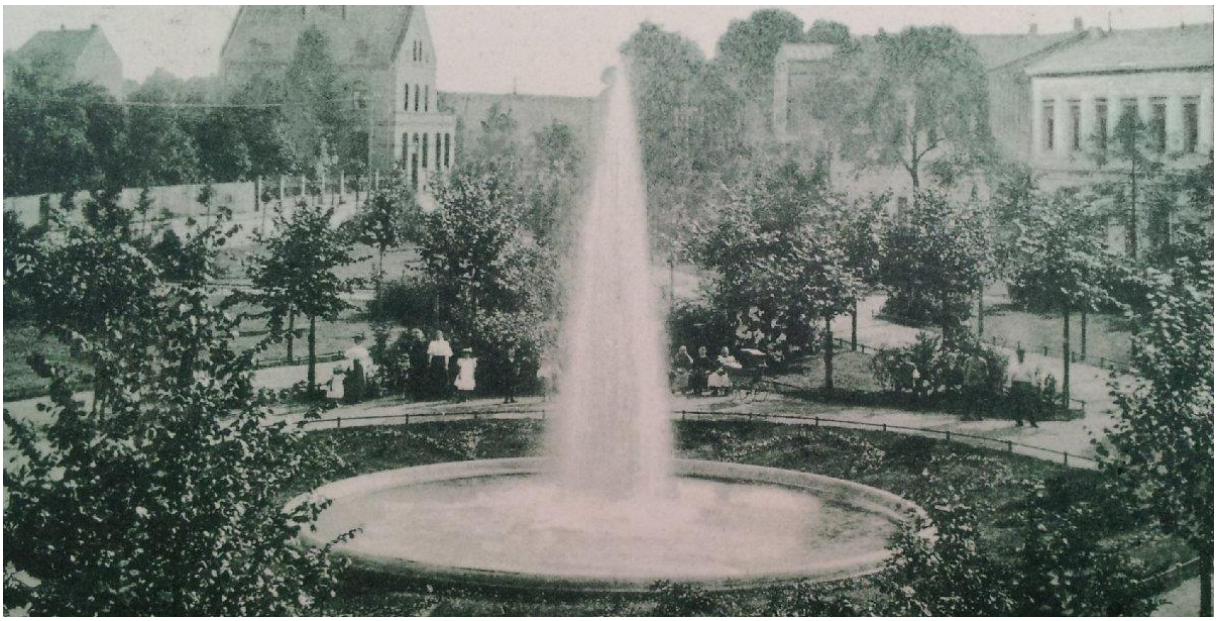
07.10.1928: Mit dem Beginn des Winterfahrplanes wird die 4. Wagenklasse abgeschafft. Gleichzeitig werden die Tarife in der 2. und 3. Klasse gesenkt: ein Kilometer kostet fortan in der 1. Klasse 11,2 Pf, in der 2.Klasse 5,6 Pf und in der 3.Klasse 3,7 Pfennige.

1929: Die Besatzungsmacht Frankreich zieht über den Hauptbahnhof Düren seine Soldaten aus Düren ab.

Am Sonntagmorgen des **25. August 1929** entgleist der D 23 (Paris-Köln nach Warschau) im **Bahnhof Buir** (Strecke Aachen - Köln). Bei dem Unfall sind 13 Tote, 40 Schwer- und 60 Leichtverletzte zu beklagen

Foto: Eisenbahnstiftung, Bildarchiv, Herr Bügel.

1930 werden die alten Eisenbahnanlagen am Langemarckplatz in Düren (wurden 1874 durch den Bahnhofsneubau abgelöst, dienten aber noch weiter als Geräteschuppen) endgültig abgebrochen.



1930: Die DRG besitzt zum Jahresende 23 673 Lokomotiven, 1198 Triebwagen, 67 908 Personenwagen, 21 351 Packwagen und 641 000 Güterwagen.

13.03.1930 wird das "Gesetz über die Änderung des Reichsbahngesetzes" vom Reichstag verabschiedet; es tritt im Mai in Kraft.

01.04.1930 werden in Deutschland Autoreisezüge als *Auto-Gepäck-Verkehr* von der Deutschen Reichsbahn eingeführt.

27.07.1930: Einweihung der Dreigurtbrücke (Eisenbahnbrücke) über die Rur (Foto rechts). Sie war die erste Brücke dieser Art in der Welt. Die Brücke wurde zwischen 1928 und 1929 nach den Plänen von Reichsbahnoberrat Robert Tils gebaut. Länge: 78 Meter, Höhe: 14,80 Meter.

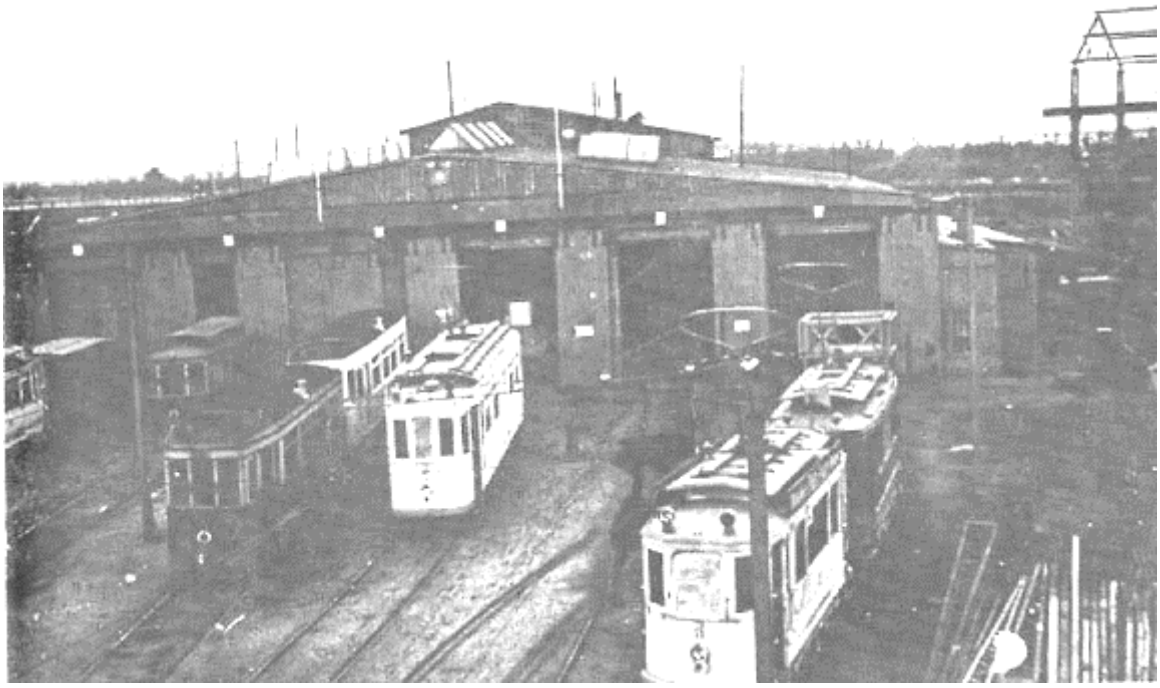
Foto: Bildarchiv Eisenbahnstiftung, Archiv Herbert Reiter Düren.

01.10.1930 besucht Reichspräsident Paul von Hindenburg auf seiner Reise in das befreite Rheinland auch den Bahnhof in Euskirchen.

1930: erhalten die Straßenbahnen der Dürener Kreisbahn neue Farben: Elfenbein mit orangefarbenen Streifen. Sie erscheint zum ersten Mal auf dem Triebwagen Nr. 12/1.

1931: Zugunglück am Bahnhof Düren, wobei ein Waggon in die Eisenbahnstraße stürzt.

1931 verfügt die Dürener Kreisbahn 1933 über folgenden Wagenpark: 6 Dampflokomotiven, 3 Personenwagen für die Dampfstrecke, 3 offene Güterwagen, 1 geschlossenen Güte-wagen, 3 Packwagen, 1 Sprengwagen, 18 elektrische Triebwagen, 9 Beiwagen, 1 Hilfsgerätewagen für den Straßenbahnverkehr und 1 Autogerätewagen.



Wagenhalle mit den neuen elfenbeinfarbigen Straßenbahnen. Foto: DKB 1930

09.07.1931 wird die Dürener Kreisbahn GmbH aus Gründen der Neugestaltung des Dürener Verkehrswesens aufgelöst und von neun Ämtern des Kreises, von der Stadt und vom Kreis Düren neu gegründet.

22.01.1932 werden Landrat Schaaf und Oberbürgermeister **Dr Overhues** (links) zu Geschäftsführern der Dürener Kreisbahn bestellt.

30.03.1932 folgt als geschäftsführender Direktor der Dürener Stadtbaurat *Hermann Hammans*.

1932 wird Deutschland von Reparationsleistungen befreit. Damit entfallen auch alle finanziellen Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn.

Während des Naionalsozialismus

1933 zählt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft knapp 600.000 Beschäftigte.

Pr. T 9.1 im Betriebswerk Jülich,1933.

Foto Lok: Eisenbahnstiftung, Bildarchiv,Herr Bügel.

1933 werden jüdische Reichsbahnbeamte zwangsweise in den Ruhestand versetzt.

1933: Bei 3000 Personenwagen der ehemaligen 4.Klasse wird durch Umbauten die Inneneinrichtung an die 3. Klasse angeglichen.

11.09.1933 wird das Bahnbetriebswerk Düren am Vorbahnhof in Betrieb genommen.

Der Bau des neuen Bahnbetriebswerkes nahe Merzenich wird 1930 erneut in Angriff genommen (Ende der Bauzeit 1933).

Die neue Anlage besitzt unter anderem einen 26-ständigen Lokschuppen mit einer großen Drehscheibe, eine Halle zum Reparieren der Lokomotiven, einen Wasserturm und ein Verwaltungsgebäude.

01.07.1986 erfolgt die Schließung. 1989 werden die Anlagen des Bw Düren (unten) abgebrochen.

Foto: Sammlung Heimatarchiv Merzenich.

15.11.1933: Die Deutsche Reichsbahn führt eine für das gesamte Streckennetz geltende Monatskarte ein. Sie kostet 250 RM für die 3.Klasse, 325 RM für die 2.Klasse und 400 RM für die 1.Klasse.

1933: Der Wagenpark der Dürener Kreisbahn GmbH verfügt über folgende Fahrzeuge: 5 Lokomotiven, 2 Personenwagen, 4 offene Güterwagen, 18 elektrische Triebwagen, 10 elektrische Beiwagen u.a. *(Vergl " 50 Jahre DKB, Festschrift 1958")*

.

10.09.1934: Zum An-und Abtransport der Teilnehmer am 7. Reichsparteitag der NSDAP in Nürnberg stellt die Reichsbahn 521 Sonderzugpaare. Diese legen insgesamt 390 000 Zugkilometer zurück.

1935 wird eine neue Uniform mit Fach- und Spartenabzeichen und Achselstücken als Rangabzeichen der Beamten und Arbeiter eingeführt.

1937 werden auch das Emblem und Teile der Personenwagen-Beschriftungen geändert. Das nun eingeführte Emblem zeigte den auf einem Lorbeerkranz mit Hakenkreuz stehenden Reichsadler mit ausgebreiteten Schwingen.

Fahrkartenausgabe Kölner Hbf 1936, *Foto: "Bildarchiv Eisenbahnstiftung"*

1937 ist die Reichsbahn vollständig in den nationalsozialistischen Staat integriert. Die „Deutsche Reichsbahn - Gesellschaft“ wird juristisch aufgelöst und in **"Deutsche Reichsbahn"** umbenannt.

01.08.1937: Die Dürener Kreisbahn prüft den Einsatz eines Schienenbusses für die Strecke Nörvenich – Zülpich - Embken

(**05.09.1937**: Bei Holzheim entgleist ein Zug auf der Strecke Düren-Neuss. 18 Menschen sind tot.

1938: Durch den Anschluss Österreichs wird das Streckennetz der Deutschen Reichsbahn auf 6200 km erweitert.

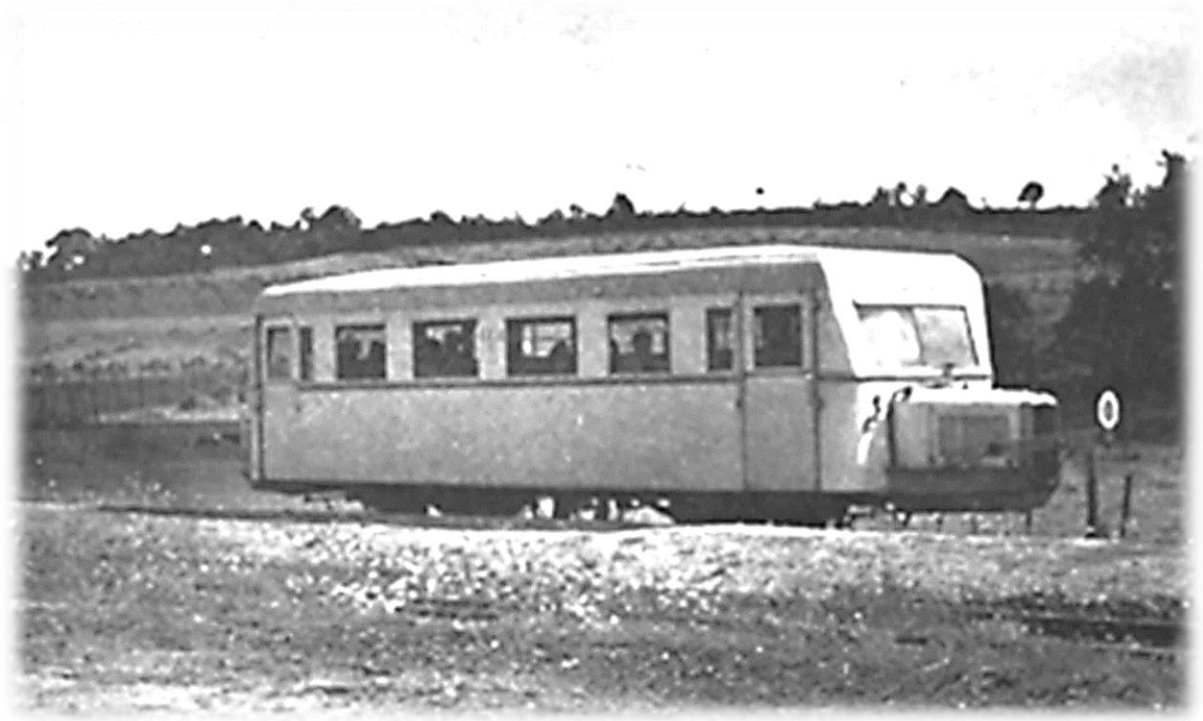
1938 werden im Personenverkehr die Dampfzüge durch Dieseltriebwagen abgelöst (Dürener Kreisbahn).

04.01.1938 erhält die Dürener Eisenbahn AG für weitere 30 Jahre eine Neukon-zession (bis1967).

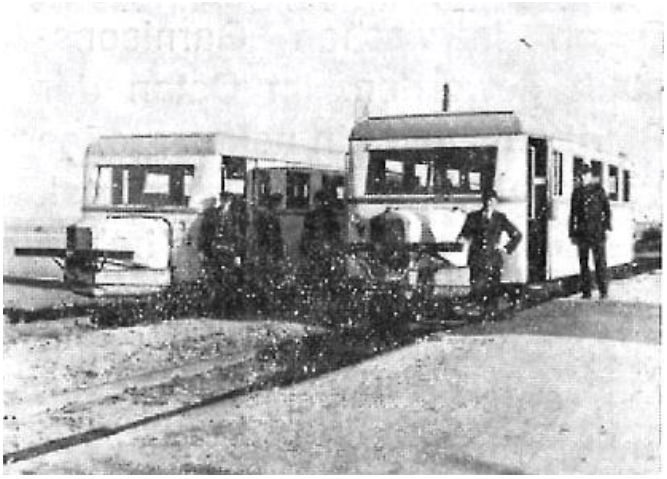
02.01.1938: Einführung des neuen Hoheits-zeichens der Deutschen Reichsbahn (Reichsadler mit den Buchstaben "D" und "R").

02.11.1938: wird bei der Dürener Kreisbahn ein neuer Triebwagen in Dienst gestellt: Es ist ein Schienenbus aus dem Werk Wismar mit einem Ford-Vorbau-Motor für die Strecke Zülpich-Embken. Kosten: 39.000 Reichsmark.

Der neue Schienenbus hat 32 Sitzplätze und 14 Stehplätze, seine Geschwindigkeit beträgt 40 km/h. Die Kosten werden mit 30.000 RM angegeben.Für die **Strecke Distelrath bis Embken** braucht er 1 Stunde und 20 Minuten.



Der Triebwagen verkehrt nur zwischen Nörvenich und Embken, da die Straßenbahn bis Nörvenich lief und als Zubringer für die damalige Neffeltalstrecke dient.



Nach der offiziellen Eröffnung der Schienenbuslinie am 02. 11. 1938 wird der Andrang auf diesem Streckenabschnitt so stark, dass bald ein **zweiter Bus** der gleichen Bauart angeschafft wird.

Quelle "70Jahre Dürener Kreisbahn-Festschrift 1978"

Rangierbahnhof Düren, Markt, 1938 (StAD, Bildarchiv)

26.01.1939 erfolgt die Umbenennung der *Dürener Dampfstraßenbahn AG* in *Dürener Eisenbahn AG* (DEAG).

01.08.1939: Die ersten Buslinien der Dürener Kreisbahn zu den **Kasernen** und in den Grüngürtel werden eröffnet.

1939 kommt es zu einem schweren Unfall bei der Dürener Kreisbahn. Bei Merzenich stoßen zwei Straßenbahnzüge frontal zusammen. Es sind 40 Verletzte zu beklagen.

1940: Eine E-Lok der Reichsbahn erreicht 201 km/h - Rekord.

1940 werden die Busse der Dürener Kreisbahn von der Wehrmacht eingezogen.

15.01.1940 werden mehrere verschiedene Tarifvergünstigungen gestrichen, die verkehrswerbenden Charakter besitzen. Für die D-Zug-Zuschläge werden Mindestwerte festgeschrieben: 3,- RM für die 1. Klasse und 1,50 RM für die 2. Klasse.

Ab Oktober **1940** werden Schulkinder und Mütter mit Kleinkindern aus den vom Luftkrieg bedrohten deutschen Städten in weniger gefährdete Gebiete von der Reichsbahn untergebracht.

01.10.1940: Die Deutsche Reichsbahn kündigt drastische Einschränkungen des Personenverkehrs an.

26.10.1940: Um den wachsenden Bedarf an qualifiziertem Eisenbahn-Personal besser decken zu können, werden für die Zeit des Krieges die Bedingungen für die Zulassung der Lokomotivführer erleichtert.

31.12.1940: Zum Jahresende beträgt die Länge der von der Reichsbahn betriebenen Strecken 72 180 km.

17.03. 1941: Um die deutsche Reichsbahn für kriegswichtige Transporte freizuhalten, finden sich in der Presse zahlreiche Aufrufe an die Bevölkerung, private Osterreisen zu unterlassen.

1941 beschafft sich die Dürener Eisenbahn AG vier E-Loks für die Umstellung des bis dahin mit Dampflokomotiven betriebenen Güterverkehrs.

22.03.1942 werden vermutlich 200 in der Stadt Düren gemeldete Juden vom Dürener Reichs-Bahnhof aus über eine Sammelstelle in Köln deportiert.

09.08.1942: Durch das Reichsverkehrsministerium werden verschärfte Bestimmungen zur Durchführung eines weitgehenden Rauchverbots in den Zügen der Deutschen Reichsbahn erlassen.

14.08.1942: Die Reichsbahn ruft die Reisenden dazu auf, bei Fliegeralarm die Bahnhöfe zu meiden.

02.09.1942: Vorstellung der ersten von Borsig gebauten Kriegslokomotive 52 001.

Die Lokomotiven der **Baureihe 52** der Deutschen Reichsbahn sind die bekanntesten Kriegslokomotiven. Sie wurden ab 1942 in mehr als 7000 Exemplaren gebaut, geplant waren 15.000 Maschinen.

Bundesarchiv, Bild 183-15765-0003 / CC-BY-SA 3.0

https://de.wikipedia.org/wiki/DR-Baureihe_52#/media/Datei:Bundesarchiv_Bild_183-15765-0003,_Dampflok_52_1952_(BR_52)_(cropped).jpg

01.10.1942: Einstellung des Baues von Kleinlokomotiven mit Verbrennungsmotoren. für die Dauer des Krieges.

18.10.1942: Ab sofort dürfen Schlafwagenplätze 1. und 2. Kl. nur noch solchen Reisenden zugewiesen werden, die in kriegswichtigen Angelegenheiten unterwegs sind.

10.12.1942 wird der zivile Reiseverkehr über die Weihnachtsfeiertage vom 15.12. 1942 bis 03.01.1943 untersagt, falls keine kriegswichtigen Gründe vorliegen.

1942 wird die Aachener Kleinbahn-Gesellschaft (AKG) zur **Aachener Straßenbahn- und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft,** ASEAG.

10.11.1943: Da Straßenbahnen zum innerstädtischen Güterverkehr herangezogen werden, verfügt Reichsinnenminister Himmler, dass für die Dauer kriegsbedingter Verhältnisse alle Schienenfahrzeuge grundsätzlich Vorfahrt haben. Vom 24. August 1943 bis zum 29. April 1945 war Himmler im Amt.

07.12.1943: Im gesamten Deutschen Reich wird erstmals der “Tag des deutschen Eisenbahners” begangen. 95 Eisenbahner erhalten das Kriegsverdienstkreuz 1. Klasse mit Schwertern, 66 das Kriegsverdienstkreuz ohne Schwerter.

Eingeführt wird der Ehrentag von **Albert Ganzenmüller** (re.), dem Staatssekretär im national-sozialistischen Reichsverkehrsministerium (RVM).

1944: Da die Rurbrücke der Ringbahn (DKB) 1944 aufgrund der Kriegseinwirkungen zerstört wurde, bleibt die Strecke zwischen Mariaweiler und Birkesdorf-Süd außer Betrieb.

17.07.1944 treten weitere Reisebeschränkungen im Eisenbahnverkehr in Kraft. Ohne Sondergenehmigungen sind in Eil- und Personenzügen nur noch Reisen bis 100 km gestattet.

Dezember 1944 wird der Turmbahnhof in Baal durch die Wehrmacht gesprengt, das Empfangsgebäude kann später wieder hergestellt werden.

Foto: Eisenbahnstiftung Bildarchiv

1944 -1945: 2,27 km Gleisanlagen sind gänzlich zerstört, das sind 13,5 % aller Gleise, außerdem sind die Schienen an 226 Stellen durch Granateinschläge unterbrochen.

12.09.1944 verkehrt der letzte durchgehende Zug von Aachen nach Köln.

01. Oktober 1944 verleiht Albert Ganzenmüller 30 Dienstnadeln an Frauen, die durch besondere Leistungen in der **Reichsbahn** hervortraten. Die Nadel ist 3 cm breit und 2,2 cm hoch. Es gibt sie in drei Ausführungen.

1945 ist der Bahnhof in Nideggen-Brück durch Bomben der Alliierten zerstört (unten).

Foto, Sammlung Heimat-Geschichtsverein-Nideggen

1944/45 wird der Bahnhof in Zülpich-Stadt (EKB/DKB) durch einen Bombenangriff der Alliierten zerstört (unten).

23.01.1945: Einstellung des zivilen Schnellzugverkehrs der Deutschen Reichsbahn wegen der vermehrten Fliegerangriffe und der beträchtlichen Zerstörungen an den Gleisanlagen.

Am Ende des 2. Weltkriegs wird die Dreigurtbrücke zerstört und liegt in der Rur.

.

16.11.1944 wird auch der **Bahnhof in Düren** erheblich beschädigt. Der Bahnverkehr kommt zum Erliegen. Ende 1944 wird auch der **Bahnhof in Euskirchen** zerstört.

25.02.1945: Amerikanische Truppen dringen über die Rur und die Aachener Straße in die Innenstadt Dürens ein.

29.03.194 wird der Betrieb auf der Strecke Düren - Koblenz durch die Alliierten übernommen.

08.03.1945 wird die Reichsbahndirektion Köln offiziell aufgelöst.

10.06.1945 kommt die Reichbahndirektion Köln unter britische Aufsicht.

11.06.1945 erteilt die amerikanische Militärregierung der Dürener Kreisbahn die Genehmigung zur Wiederaufnahme des Betriebes.

02.07.1945 beginnen die Wiederherstellungsarbeiten bei der Dürener Eisenbahn mit 18 Stammarbeitern und Angestellten.

27.07.1945 übernehmen die amerikanischen Besatzer den Eisenbahnverkehr mit Personenzügen nach Aachen und Bonn.

03.08.1945 kann der Teilstreckenabschnitt Zülpich - Nörvenich - Eschweiler über Feld und der Gleisanschluss Distelrath-Düren Hbf. in Betrieb genommen werden (Dürener Kreisbahn).

05.08.1945 kann auf der Strecke ***Düren - Euskirchen - Bonn*** der Reisezugverkehr nach behelfsmäßiger Instandsetzung der Signalanlagen mit zwei Zugpaaren in jede Richtung wieder von der Reichsbahn aufgenommen werden.

15.08.1945: Der Personen- und Güterverkehr wird wieder von der Reichsbahn

22.10.1945: Die Eisenbahnstrecke Düren-Jülich wird wieder in Betrieb genommen.

02.11.1945: Die *Dürener Eisenbahn A.G*. nimmt zwischen Düren und Birkesdorf den Güterverkehr und am 15. den Personenverkehr mit drei instandgesetzten Dampflokomotiven wieder auf.

StAD B 159; StAD S1/266; Domsta, 1940-1947, S. 419

15.11.1945 übernimmt die Dürener Kreisbahn den Güterverkehr auf der Strecke Nörvenich-Langenich.

19.11.1945 wird der Betrieb mit den noch vorhandenen Dampfloks wieder aufgenommen.

08.12.1945: Die Rurtalbahn zwischen Düren und Heimbach kann den Betrieb wieder aufnehmen.

April 1946: Die elektrische Straßenbahn zwischen Düren – Nörvenich wird wieder in Betrieb genommen.

AN 8.1.1946; Domsta, 1940-1947, S. 420

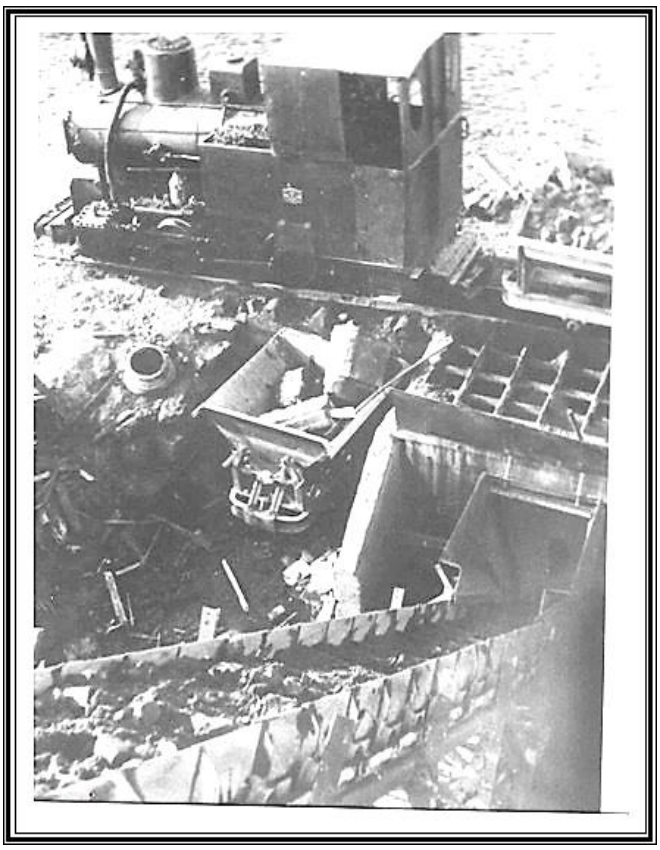
05.05.1946: Die Eisenbahnstrecke Düren-Köln wird erstmalig nach Ausbesserung des Großkönigsdorfer Tunnels wieder befahren.

StAD B 159; AN 15.5.1946; Domsta, 1940-1947, S. 421

01.07.1946: Die Eisenbahnstrecke Düren-Heimbach wird bis Zerkall in Betrieb genommen (Rutalbahn).

StAD B 159; Domsta, 1940-1947, S. 422

1946 sind bei der DEAG wieder 4 Lokomotiven, 4 Personenwagen, 2 Stückgutwagen und 20 Rollwagen betriebsfähig.



1946 bis Ende 1950er Jahre: Die Stadt Düren beauftragt eine Firma aus Soest zu Beseitigung der Kriegstrümmer. Die **Loren** werden mit kleinen Lokomotiven gezogen. Das Unternehmen setzt rund 150 Loren ein.

07.01.1946 wird im Auftrage der Reichsbahn wird zwischen Düren und Köln ein regelmäßiger Autobusverkehr mit werktäglich zwei Fahrten eingerichtet.

AN 8.1.1946; Domsta, 1940-1947, S. 420 **.**

01.07.1946 wird die Eisenbahnstrecke Düren-Heimbach bis Zerkall in Betrieb genommen.

13.07.1946 führt die Dürener Eisenbahn-AG die Güter- und Personenbeförderung bis Merken durch, ab 30. September weiter bis Pier.

08.07.1948: Wiedereröffnung der Strecke Kall-Schleiden.

1949 übernimmt der Kreis Euskirchen den Betrieb der Euskirchener Kreisbahnen.

1949: Die Dreigurtbrücke in Düren ist wieder voll in Betrieb

1949: D-Züge bedienen wieder den Dürener Bahnhof.

Foto: Sammlung Willi Bürvenich, Düren

1949: Mit der Teilung Deutschlands in BRD und DDR werden auch die Deutschen Eisenbahnen geteilt. Viele Bahnstrecken werden stillgelegt. In der Bundesrepublik entsteht die Deutsche Bundesbahn (DB). In der DDR wird der alte Name Deutsche Reichsbahn (DR) beibehalten.

Vor der Einführung des elektrischen Fahrbetriebes 1966 wurden die Personenzüge zwischen **Köln und Aachen** jahrzehntelang von Lokomotiven der preußischen Gattung P 8 bzw. der BR 38.10 bespannt.

Foto: Bundesarchiv, Bild 183-15765-0014 / CC BY-SA 3.0 de
https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Prussian_P_8?uselang=de#/media/File:Bundesarchiv_Bild_183-15765-0014,_Dampflok_38_3201_(BR_38).jpg

07.09.1949 wird die „Deutsche Bundesbahn“ gegründet

Anhang

Die Dreigurtbrücke in Düren

Die Brücke wurde zwischen 1928 und 1929 nach Plänen von Reichsbahnoberrat Robert Tils aus Stahlfachwerk als erste Dreigurtbrücke der Welt errichtet und am **03. August 1930** in Betrieb genommen. Sie ersetzte eine ältere massive Steinbogenbrücke, die noch aus der Bauzeit der **1841** eröffneten Eisenbahnstrecke Köln–Aachen stammte, und deren Reste noch heute sichtbar sind. Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs wurde die Dreigurtbrücke zerstört und lag in der Rur. Sie konnte aber nach dem Krieg instand gesetzt werden.

Die Dreigurtbrücke steht heute unter Denkmalschutz.
Auf ihr überquert bis heute die Schnellfahrstrecke Köln–Düren-Aachen den Fluss.

Die zweigleisige Brücke ist eine dreigurtige, genietete Stahlfachwerkbrücke von 78 Metern Spannweite und 14,80 Metern Höhe. Der Abstand zwischen den beiden Untergurten beträgt 13,50 Meter."

Quelle: Dreigurtbrücke - https://de.wikipedia.org. zuletzt aufgerufen 5.3.201
Dreigurtbrücke, Foto: EveryPicture / CC-BY-SA-3.0 ,13.05..2017, 18.5.2017.

Die Rurtalbahn

Die Rurtalbahn wurde in drei Etappen eröffnet:

- Von Düren nach Kreuzau am **1. Juni 1892**
- Von Kreuzau nach Blens am 1**. August 1903**
- Von Blens nach Heimbach einen Monat später

Nach den zerstörerischen Luftangriffen der Alliierten, denen die meisten regionalen Eisenbahnstrecken gegen Ende des zweiten Weltkriegs hilflos ausgesetzt waren, war die Rurtalbahn-Strecke ab Oktober 1950 wieder weitgehend in Takt. Anfang der 80er Jahre stand die Rurtalbahn bei der Deutschen Bundesbahn auf der Abschussliste. Eine Erhaltung der Strecke war nicht geplant. 1993 nahte die Rettung. Die 1908 gegründete Dürener Kreisbahn übernahm die Strecke und modernisierte sie nach und

nach. Zunächst startete man mit von der DB übernommenen Schienenbussen, aber schon bald kamen eigene Fahrzeuge dazu. Mittlerweile fährt schon die dritte Generation. Ebenfalls übernommen wurde der Streckenabschnitt von Düren nach Jülich, der später bis Linnich erweitert wurde.

Die heutigen Haltepunkte und Bahnhöfe

- Bahnhof Linnich
- Haltepunkt Tetz
- Haltepunkt Broich
- Haltepunkt Jülich Nord
- Bahnhof Jülich
- Haltepunkt Jülich Forschungszentrum
- Haltepunkt Selgersdorf
- Bahnhof Krauthausen
- Haltepunkt Selhausen
- Haltepunkt Huchem-Stammeln
- Haltepunkt Im Großen Tal
- Bahnhof Düren
  Alter Bahnhof in Heimbach
- Haltepunkt Annakirmesplatz
- Haltepunkt Kuhbrücke
- Bahnhof Lendersdorf
- Haltepunkt Renkerstraße/Krankenhaus
- Haltepunkt Tuchmühle
- Bahnhof Kreuzau
- Haltepunkt Kreuzau Eifelstraße
- Haltepunkt Üdingen
- Bahnhof Untermaubach/Schlagstein
- Haltepunkt Obermaubach
- Haltepunkt Zerkall
- Bahnhof Nideggen-Brück
- Haltepunkt Abenden
- Haltepunkt Blens
- Haltepunkt Hausen
- Bahnhof Heimbach

Alte Bahnhöfe in Jülich und Heimbach

Seite „Rurtalbahn GmbH“. In: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 22. Mai 2024, 12:02 UTC. URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Rurtalbahn_GmbH&oldid=245211397 (Abgerufen: 24. Juli 2024, 17:58 UTC)

Seit 1874: Die Drehscheibe am Bahnhof Düren

Die Dürener Drehscheibe hat seit **1874** viel erlebt und zwei Weltkriege überstanden. Sie ist die einzige Drehscheibe in Deutschland, die noch – wie in der Anfangszeit der Eisenbahn – direkt in einem Personenbahnhof liegt und dadurch für jedermann sichtbar ist.
Da die seinerzeit eingesetzten Schlepptenderlokomotiven nur vorwärts in Höchstgeschwindigkeit fahren konnten, mussten so genannte Drehscheiben eingesetzt werden. Die Dürener Anlage hat eine Gleislänge von 16 Meter. Auf ihr wurden die Züge, die auf den Gleisen 17 und 19 in den Bahnhof einfuhren, "gedreht" - bei Stromausfall mit Handkurbeln.

"Drehscheibe" Bahnhof Düren 1965, Foto: Klaus Miniwolf, CC-BY-SA 2.0 de, 13.05.2017

An den Kopfgleisen im Bahnhof Düren befand sich aus Dampflokzeiten eine Drehscheibe, wo früher die Pr. T 12 aus Jülich drehte und die hier für einen 795 Verwendung findet. Unten: Drehscheibe heute (Foto Archiv JCD).

Die Eifel-Bördebahn „Düren - Zülpich - Euskirchen“
Mitte Dezember 2019 wieder täglich im Einsatz

Die Geschichte beginnt am **05. März 1856**. Mit diesem Datum konnte die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die Konzession für Bau und Betrieb der Bahnlinie Düren nach Schleiden für sich verbuchen. Und am **06. Oktober 1864** wurde die Bahnlinie **Düren nach Euskirchen** eingeweiht. Am Eröffnungstage gegen 7.oo Uhr zog bei mildem Oktoberwetter die Dampflokomotive *Roer* sieben Personenwagen von Euskirchen nach Düren *(Foto: Bahnhof in Düren um die Jahrhundertwende).*

Zwischen 1871 und 1880 erfolgten weitere Streckenabschnitte in der Region: 1871 der Abschnitt von Euskirchen nach Kall, 1875 der Streckenabschnitt
Kalscheuren nach Euskirchen und 1880 die Strecke von Euskirchen nach Bonn - zeitglich mit der Verstaatlichung durch den Preußischen Staat bzw. durch die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung.

Foto: Bahnhof Euskirchen um 1864

Der **Bahnhof Zülpich** wurde 1864 von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft errichtet und verfügte von 1908 bis 1962 über Anschlüsse zu den Dürener- und Euskirchener Kreisbahnen (DKB und EKB).

Fotos: Stadt-und Kreisarchiv Düren, Bildarchiv – KrA Euskirchen Foto 477

Ebenfalls im Jahre 1864 wurde der Bahnhof in Vettweiß von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft fertiggestellt. Der Vettweißer Gastwirt Gottfried Hülden bewarb sich noch im selben Jahr um die Bewirtung der Bahnhofsgaststätte.

Foto: Bahnhof in Vettweiß

Weitere Bahnhöfe an der Strecke **Düren nach Euskirchen** folgten in den Jahren 1880 in Dürscheven, 1900 in Bubenheim, 1956 in Jakobwüllesheim und in Nemmenich sowie in Binsfeld im Jahre 2006.

Die Bördebahn wurde für den **täglichen** Personenverkehr im Jahre 1983 aufgegeben und fuhr nur noch an den Wochenenden und Feiertagen.

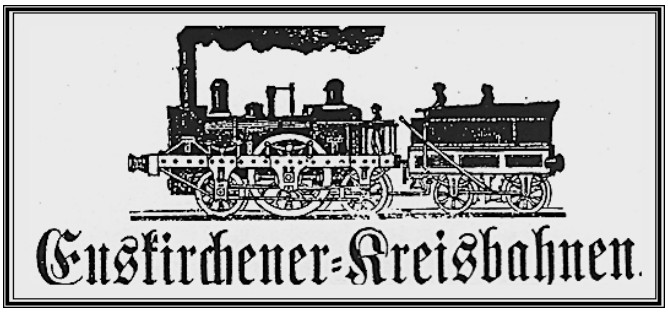
Wiederbelebung im Dezember 2019

15 Millionen Euro wurden für die Wiederbelebung der historischen Bördebahn zwischen Euskirchen und Düren investiert, damit die Bahn wieder **täglich** fahren kann. Der um weitere Haltepunkte erweiterte Verkehr soll im Dezember 2019 starten

---

Foto: Archiv Justiz-Club Düren

. Weitere ehemalige Eisenbahnstrecken im Überblick



Das ca. 60 km lange Schienennetz an der Erft und in der Eifel wurde **1895** als Euskirchener Kreisbahnen (EKB) ins Leben gerufen. Die Kosten des Baus trug der Kreis Euskirchen. Die Strecke in Spurbreite von 1 Meter wurde von der Firma Lenz & Co GmbH im Auftrag des Kreises Euskirchen erbaut

1897 übertrug die Firma die Leitung an die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) in Köln. Von **1928 bis 1949** war die „Vereinigten Kleinbahnen AG“ (VKA) Eigentümer der Bahnlinie, bis der damalige Landkreis Euskirchen selbst diese Führung der Strecke übernahm.

Erftstrecke

Schon im Herbst **1894** konnten Zuckerrüben zwischen Liblar und Erp befördert werden. Nach der Fertigstellung der ersten Strecken begann **am 26. Januar 1895** der öffentliche Güterverkehr und am **1. März 1895** auch der Personenverkehr. Den Schwerpunkt der Gütertransporte bildeten neben Rüben die Braunkohle und die daraus hergestellten Briketts aus den großen Liblarer Brikettfabriken (insbesondere die Grube Donatus).

Ausgangspunkt der „Erftstrecke“ war der Bahnhof *Liblar Kleinbahnhof* (später *Liblar EKB*), der anfangs gemeinsam mit der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn benutzt wurde. Liblar liegt an der Eifelbahn Köln – Trier (der Bahnhof heißt heute *Erftstadt*, wovon Liblar seit **1969** ein Stadtteil ist).

Von hier führte die Strecke nach Westen über die Erft bis Lechenich und wandte sich dann südlich nach Mülheim-Wichterich. Hier war der Betriebsmittel- und Ausgangspunkt der „Eifelstrecke“.

Die „Erftstrecke“ erreichte sodann nach acht Kilometern die Kreisstadt Euskirchen, wo sich der Bahnhof *Euskirchen Kölner Straße*, 275 Meter vom Bahnhof *Euskirchen* der Staatsbahn entfernt, befand.

Bis **4. Mai 1897** endeten die Züge schon über einen Kilometer vorher im Bahnhof *Euskirchen West*, später umbenannt in *Frauenberger Straße.*

Foto: Stadttor in Lechenich. Heimatkalender des Kreises Euskirchen 1960

Eifelstrecke

Die vom Bahnhof *Mülheim-Wichterich* ausgehende und nach Südwesten führende „Eifelstrecke“ kreuzte die Bördebahn „Düren nach Euskirchen“ und erreichte den **Bahnhof *Zülpich Münstertor (Bahnhof bis 1910, danach Bonner Straße).***

Von Zülpich führte die Trasse seit dem **11. August 1895** nach Süden in die Eifel hinein bis Kommern und wandte sich dann nach Osten weiter ansteigend über Satzvey EKB, wo die Eifelstrecke Köln – Trier höhengleich gekreuzt wurde, und Antweiler-Wachendorf, bis sie den Endpunkt in Arloff und damit auch die Erfttalbahn Euskirchen – Bad Münstereifel erreicht hatte.

Das Ende der Strecken

Nach drei Jahrzehnten kam es zur ersten Verkürzung des Streckennetzes. Der 4 km lange Abschnitt Antweiler-Wachendorf – Arloff samt dem dazwischen liegenden Haltepunkt *Calcar* wurde wegen Unrentabilität um **1920** stillgelegt. Außerdem fuhren auf der „Eifelstrecke“ an Sonn- und Feiertagen keine Züge mehr. Auf der „Erftstrecke“ führte der Einsatz eines Triebwagens ab **1937** zu erhöhten Fahrgastzahlen.

Kämpfe gegen Ende des Zweiten Weltkriegs verursachten erhebliche Zerstörungen. Laut Fahrplan vom **Februar 1946** wurden alle Teilstrecken bis auf eine (Euskirchen Frauenberger Straße – Euskirchen Kölner Straße) wieder bedient. Mit dem Aufbau eines eigenen Omnibusbetriebes ab **13. Februar 1950** versuchte man, die Entwicklung positiv zu beeinflussen. Konsequenterweise stellte man ab 7. November 1951 den Personenverkehr auf der restlichen „Eifelstrecke“ Mülheim-Wichterich – Zülpich Stadt – Satzvey EKB – Antweiler-Wachendorf ein, am 1**. August 1955** folgte die Streckenabschnitt Liblar EKB – Niederberg-Borr der „Erftstrecke“ und am **30. Juni 1959** der letzte Abschnitt Mülheim-Wichterich – Euskirchen Kölner Straße.

Der Busverkehr erfüllte die Erwartungen nicht und der Kreis verkaufte ihn 1959.Der Güterverkehr war so stark von den Braunkohlen- und Zuckerrübentransporten abhängig, dass deren Wegfall **1959** zu dessen Einstellung auf fast allen Kreisbahnstrecken führte.

Nur vom Bahnhof *Satzvey EKB* wurden noch Anschließer einerseits in Antweiler-Wachendorf und andererseits in Firmenich-Obergartzem mit Rollbockverkehr bedient. Hier kam das Ende zum **31. Dezember 1965** [1]

[1] Seite „Euskirchener Kreisbahnen“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 3. August 2016, 10:28 UTC. URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Euskirchener_Kreisbahnen&oldid=156684538 (Abgerufen: 1. Mai 2017, 17:23 UTC)

Die Dürener Kreisbahnstrecke Düren-Zülpich-Embken 1910.

Nach langjähriger Planung erhielt die Stadt Düren im November des Jahres **1904** die Genehmigung zum Bau einer Personen- und Güterstrecke nach Zülpich. Mit der Planung wurde die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft beauftragt.

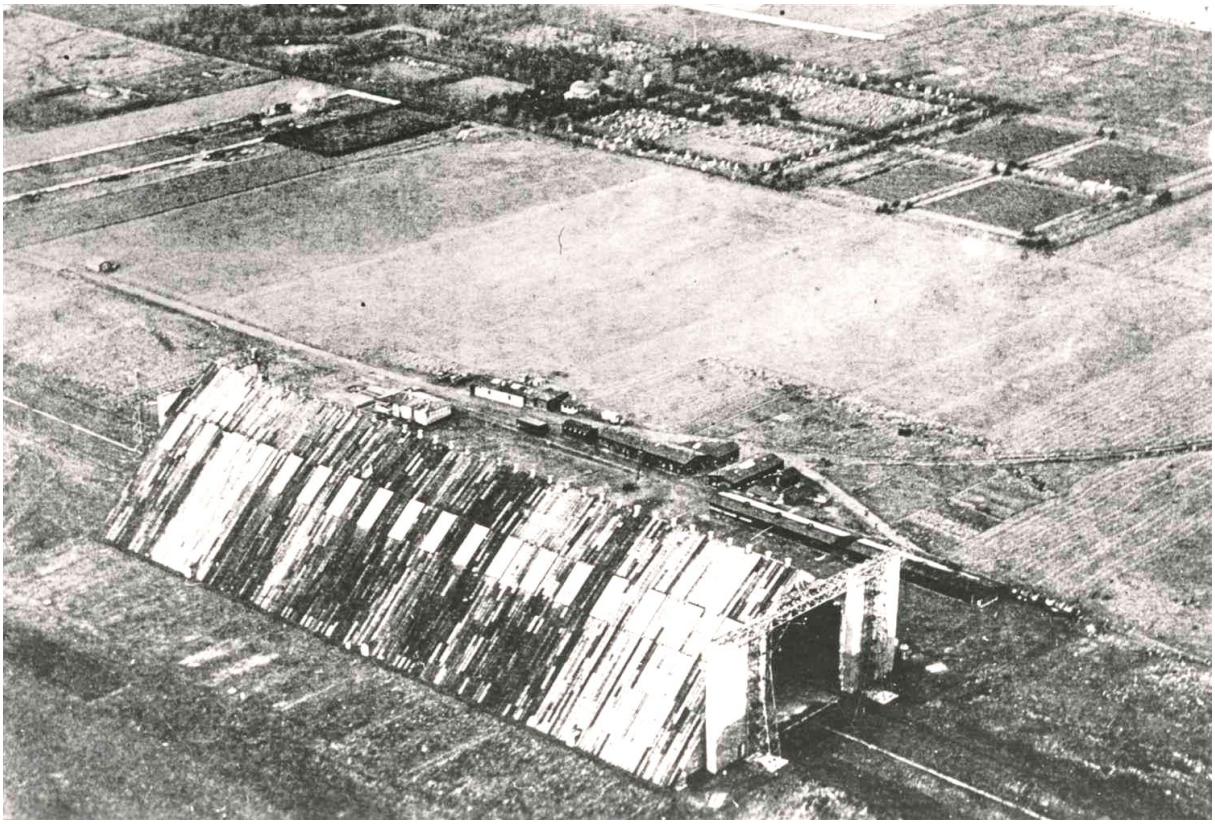
Der Bau erfolgte zwischen 1906 und 1908. Die Gesellschaft wurde in Köln am 12. 12. 1895 gleichsam als Gegenstück zu der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft gegründet. Ein Bankenkonsortium übernahm 90 % des Aktienkapitals von 5 Millionen Mark.

Am 6. Februar 1909 wurde der Abschnitt von Düren nach Bessenich eröffnet; der Abschnitt bis Zülpich erfolgte am 1. Mai 1909. Mit der Streckeneröffnung wurde die Dürener Kreisbahn gegründet. Im Jahre 1910 wurde die Kreisbahnlinie Düren-Zülpich über Füsenich/Geich - Juntersdorf - Embken erweitert und 1911 auch für den Personenverkehr freigegeben. Insgesamt waren auf dieser Strecke von Düren bis Embken 19 Brücken erforderlich.

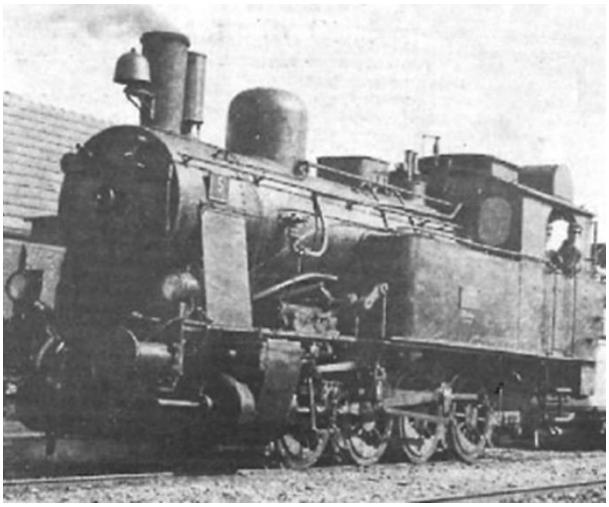
Gemeinsamer Bahnhof für beide Eisenbahngesellschaften.

Am heutigen **Adenauerplatz** war seit 1910 der neue Bahnhof in Betrieb, der von beiden Gesellschaften (EKB und DKB) genutzt wurde. Kurz hinter der Bonnerstraße trennten sich die Gleise in Richtung Eifel (EKB) und Richtung Embken (DKB).

Luftschiffhafen Düren mit Gleisen der DKB 1915



Die Lage der damaligen militärischen Anlage in Düren.



Lok der 5 g der Dürener Kreisbahn

Zu erkennen sind die Gleisanlagen der Dürener Kreisbahn. Der Dürener Friedhof – oben in der Skizze – wurde ab 1. September 1903 genutzt und wurde 1905 erstmals in Richtung Düren-Distelrath erweitert.

Fotos: 1,2 „Archiv Luftschiffharry“, DKB.

PLAN DES PROJEKTIRTEN SCHIENENWEGES VON KÖLN BIS EUPEN
oder des Preussischen Theils der grossen Eisenbahn zwischen
KÖLN und ANTWERPEN.
BELGIEN
Stenaaken
Eygelshoven
Poffendorf
Herzogenrath
Jülich
Kaster
Bedburg
Zons
Worringen
Hitdorf
Aldenhoven
Lemiers
Weiden
Postst.
Merz F.
Elsdorf
Bergheim
Fliesteden
Rheinkassel
AACHEN
C
Verlautenheid
Eschweiler
A
Pier
Burtscheid
D
Münchrath
B
Heppendorf
Niehl
Mülheim
Henri Chapell
Schellartsch.
Hirdfeld
Stollberg
Bensrath
Raaf
Kornelimünster
Limburg
Merols
Inner B.
Räeren
Düren
Kerpen
KÖLN
Deutz
Verviers
Stockum
Eupen
Obach B.
Geÿ
Nörvenich
Herrmülheim
Germeter
Rötgen
Lechenich
Brühl
Godorf
Der
Elsdorf
Julhay
Rolleshroich
Niedeggen
A ist die Linie, welche das Komitee vorgeschlagen hat und worauf ihre Berechnungen basirt sind.
B ist die von der Stadt Düren proponirte Linie.
C ist die Linie, welche die Stadt Aachen für die unmittelbare Berührung der Städte Aachen u. Burtscheid vorschlug.
D ist die Richtung, welche Aachen als zweite Proposition vorgelegt hat.

Weitere Quellen:

Stadt-und Kreisarchive Düren, Euskirchen und Zülpich

Wolfgang Müller, „150 Jahre Bördebahn“ ,

Kölner Stadtanzeiger (T.Steinicke), Dürener Kreisbahn, Dürener Zeitung, Dürener Nachrichten.

Aachener Geschichtsverein

Seite „Schnellfahrstrecke Köln–Aachen“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 12. Mai 2017, 18:51https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Schnellfahrstrecke_K%C3%B6ln%E2%80%93Aachen&oldid=165448096 (Abgerufen: 26. Mai 2017, 18:46 UTC) UTC. URL:

Seite „Euskirchener Kreisbahnen“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 3. August 2016, 10:28 UTC. URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Euskirchener_Kreisbahnen&oldid=156684538 (Abgerufen: 26. Mai 2017, 18:52 UTC)

Seite „Bahnhof Düren“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie.Bearbeitungsstand: 23. Februar 2017, 22:13 UTC. URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Bahnhof_D%C3%BCren&oldid=162950687 (Abgerufen: 26. Mai 2017, 18:58 UTC).

Dürener Kreisbahn GmbH. Die Chronik eines Nahverkehrsunternehmens 1908 – 1978, DÜREN, IM OKTOBER 1978

Seite „Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 16. April 2017, 15:27 UTC. URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Rheinische_Eisenbahn-Gesellschaft&oldid=164619847 (Abgerufen: 28. Mai 2017, 12:38 UTC).

Ein besonderer Dank geht an die
Eisenbahnstiftung Joachim Bügel Meteorstr. 78, D-42697 Solingen
bilderdienst@stiftung-js.de