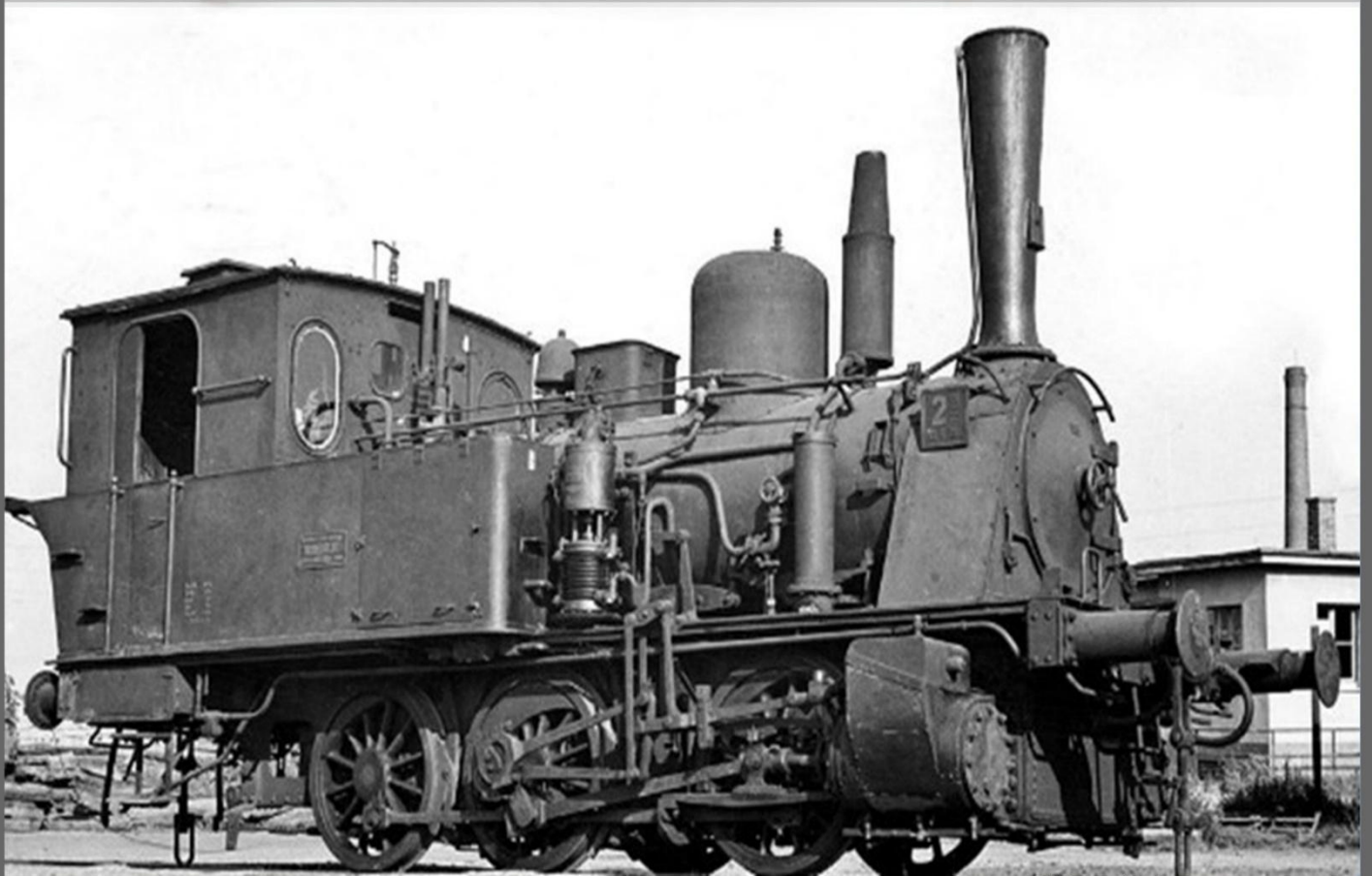


Mit Volldampf

durch das

Heinz-Peter
Müller

Dürener- und Zülpicher Land



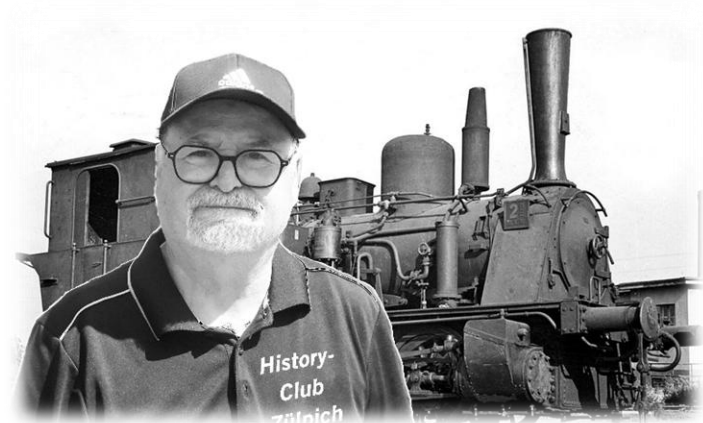
Bördebahn 1864
Eifelstrecke 1895
Neffeltalbahn 1908

History-Club Zülpich



**Titelbild**

Lok 2b der Dürener Kreisbahn (Humboldt, Baujahr 1908). Sie war bis 1960 bei der DKB eingesetzt. Quelle: Eisenbahnstiftung Solingen, Herr Bügel.



Vorwort des Autors

Misstrauen und Angst machten sich breit...

Liebe Leserinnen und Leser !

Mit Beginn des Eisenbahnzeitalters, das man in unserer Region mit dem Bau der Strecke „Aachen-Düren-Köln“ im Jahre **1841** ansetzen kann, kamen so manche Zweifel auf, ob dieses „Abenteuer Eisenbahn“ in der Zukunft einen erfolgreichen Bestand haben würde.

Die Bemühungen der zuständigen Vertreter aus Politik und Geschäftswelt, die mit sicherem Weitblick für die Zukunft planten, jedoch in der Bevölkerung wenig Anklang und Unterstützung fanden, wurden in diesen Anfangsjahren nur sehr schleppend belohnt. Die damals allerorts den Neuerungen der Technik noch äußerst misstrauisch und zurückhaltend gegenüberstehende Bevölkerung befürchtete, dass die neuen feuerspeienden und starken Rauch entwickelnden „Feuerwagen“, wie man damals die Lokomotiven nannte, die Bürger in ihrer Gesundheit und in ihrer Ruhe stören würden.

Dennoch – oder sagen wir es deutlicher „Gott sei Dank“ – setzten sich die dampfbetriebenen Eisenkolosse nach und nach durch und das damalige preußische Eisenbahnnetz wuchs von Jahr zu Jahr an. Die Eisenbahn eroberte letztendlich auch das Dürener- und Zülpicher Land.

Auch die in diesem kleinen Buch behandelten Eisenbahnstrecken sind die Frucht dieser abenteuerlichen und aufstrebenden Zeit in der damaligen Rheinprovinz.

Bereits im Jahre **1864** konnte die Strecke „**Düren-Zülpich-Euskirchen**“ der Rheinischen Eisenbahngesellschaft in Betrieb genommen werden. Von den drei hier beschriebenen Strecken ist diese als einzige heute wieder aktiv.

1880 wurden alle Eisenbahnstrecken in Preußen verstaatlicht. Das „*Preußische Kleinbahngesetz*“ aus dem Jahre **1892** ermöglichte jedoch den Landkreisen, eigene staatsunabhängige Eisenbahnstrecken für die ländlichen Regionen zu unterhalten. So wurden dann auch **1894/1895**, die „Euskirchener Kreisbahnen“, die gleich mit zwei Strecken aufwarteten, ins Leben gerufen und auf die Menschen in der Zülpicher Börde und in der Eifel losgelassen.

Diesen „1-Meter-Spur-Bahnen“ folgte **1908** die „Dürener Kreisbahn“ mit ihrer normalspurigen Stammstrecke „Düren-Nörvenich-Zülpich“, die **1910/1911** bis Embken erweitert wurde. Beide Strecken wurden in den **1950er** und **1960er** Jahren aus unterschiedlichsten Gründen wieder eingestellt und vollständig abgebaut.

Das Ihnen nun vorliegende Büchlein kann nicht das ganze Ausmaß der Pionierzeit der regionalen Eisenbahn zum Ausdruck bringen, vielmehr soll es einen kurzen und dennoch ausreichenden Überblick über die Anfangszeit dieser industriellen Hochzeit in der damaligen Rheinprovinz bzw. in der Zülpicher Börde ermöglichen. Daher sind auch viele Daten, Fakten und Themen, die wohl der eine oder andere Eisenbahnfreund vermissen wird, nicht in dieser Dokumentation zu finden. Dennoch hoffe ich, dass das hier Zusammengestellte Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, einen ordentlichen Über- und Einblick in die Anfangsjahre der drei regionalen Eisenbahnen ***Bördebahn, Euskirchener- und Dürener Kreisbahn*** verschaffen kann.

Viele Fakten und Daten konnte ich aus den Chroniken der Dürener Kreisbahn und viele Fotos aus den Bilddateien der Eisenbahnstiftung, Solingen, und aus dem Kleinbahnen-Museum Bruchhausen-Vilsen entnehmen, wofür ich mich sehr herzlich bedanke.

Übrigens war ursprünglich mit dem Begriff „**Eisenbahn**“ nur der aus **Eisen** hergestellte **Fahrweg** gemeint.

Ich wünsche Ihnen viel Freude mit diesem Buch.

Heinz-Peter Müller

Kapitel 1

Die Bördebahn

„Euskirchen-Zülpich-Vettweiß-Düren.“

Einweihung der Strecke am 06.10.1864.

Nach der Inbetriebnahme der Eisbahnstrecke „Aachen-Düren-Köln“ **1841** durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft gab es recht schnell Überlegungen, auch das Euskirchener- und Zülpicher Land mit Eisenbahnen zu erschließen.

Im **März 1862** beauftragte die preußische Regierung die „Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft“ mit dem Bau einer Eisenbahnlinie von **Düren über Euskirchen** nach Kall.

Am **24.11.1862** schloss die Stadtverwaltung in Euskirchen mit der „Rheinischen Eisenbahngesellschaft“ einen Vertrag über die Überlassung eines Grundstücks von 12 Morgen am **Pützberg** in Euskirchen für den Bau eines Bahnhofs an der neuen Strecke.

Noch im Jahre **1862** begann man schließlich mit dem Bau der Strecke von **Düren** nach **Euskirchen** und später bis nach Gerolstein und Trier.

Bereits im Sommer/Herbst **1864** war der Oberbau zwischen **Euskirchen** und **Düren** beendet, so dass am **3. Oktober** des Jahres die Abnahme der Strecke erfolgte und die Genehmigung zum Betrieb der „Bördebahn“ erteilt werden konnte.

Der Bau des Bahnhofs in Euskirchen und die Erweiterungen u.a. mit Wasserturm, Lokschuppen und mit einer Drehscheibe gingen rasch voran. Der Bahnhof verfügte seinerzeit über fünf Stellwerke.

Gleichzeitig mit der Errichtung wurden die Bahnhöfe in **Zülpich** und **Vettweiß** gebaut. In Düren bestand bereits ein Bahnhof seit **1841** (heutiger Langemarckpark), der am **15.04.1874** an anderer Stelle in Düren neu errichtet wurde und heute noch steht.

Im Jahre **1871** wurde die Strecke bis Kall erweitert und am **01. Oktober 1875** konnte man von Euskirchen nach Köln fahren. Es folgten weitere Strecken ab Bahnhof Euskirchen bis nach Bonn **1880 (nach der Verstaatlichung der Eisenbahn)** und ab **1890** konnte man von Euskirchen nach Münstereifel reisen.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft, Köln.

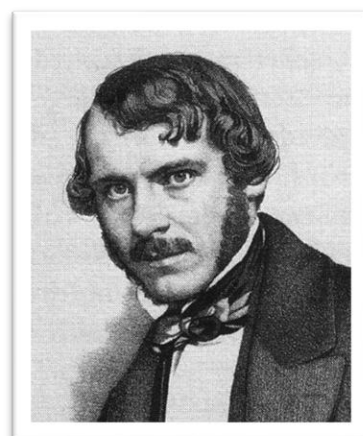


Im Jahre **1836** wurde die „**Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft**“ in **Köln** gegründet, deren erster Präsident *Ludolf Camphausen* wurde (links).

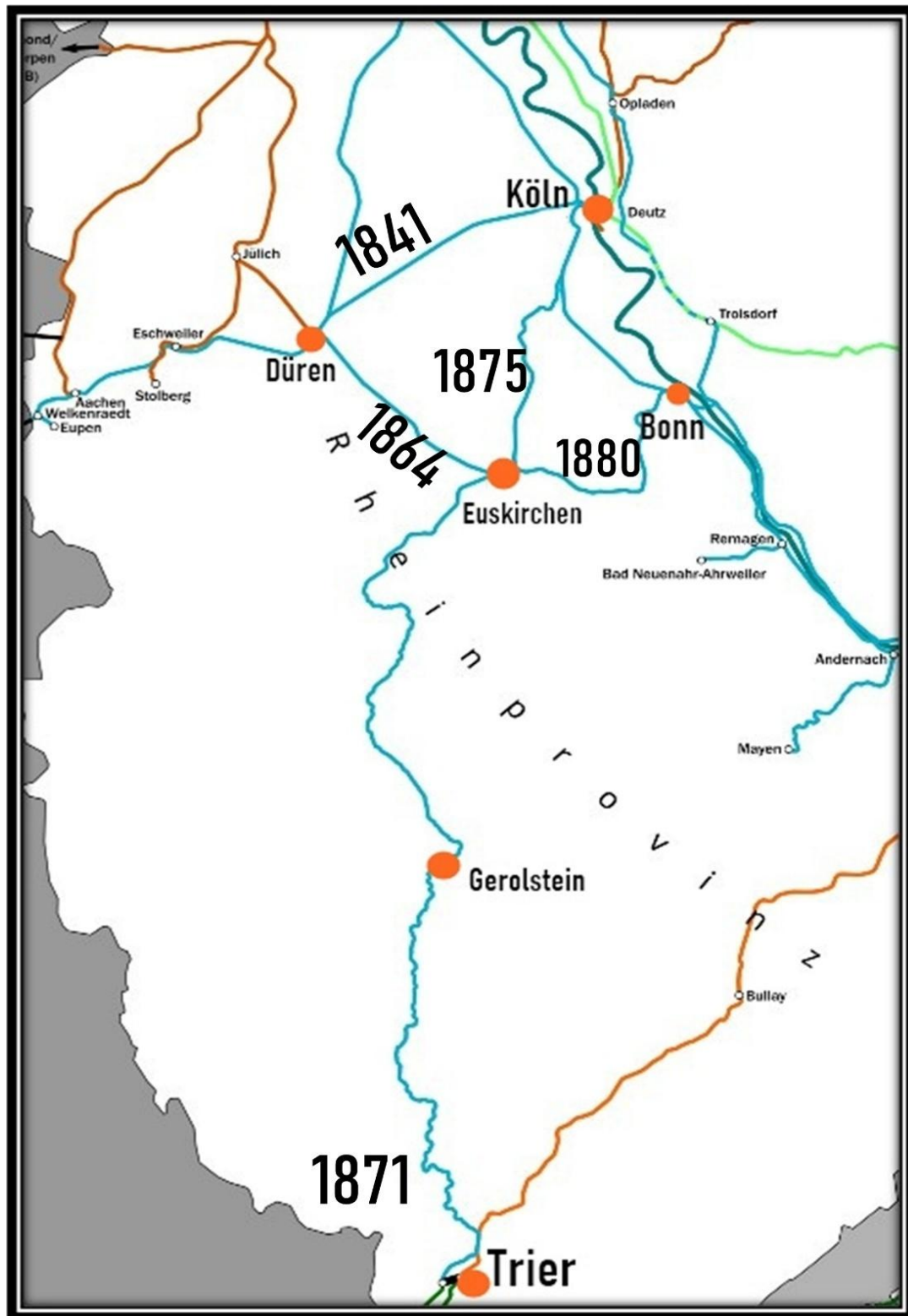
Daneben gab es seit **1836** auch noch die Aachener „**Preußisch-Rheinische Eisenbahngesellschaft**“. (gegründet von *David Hansemann*)

Am **09. Juli 1837** kam es nach der Vereinigung beider Eisenbahn-Gesellschaften zur Neugründung mit dem Firmennamen „**Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft**“ in Köln.

Ab **1844** bis zur Verstaatlichung **1880** war **Gustav Mevissen** (Bild rechts) der Präsident der „Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft“. Er war bei der Streckeneröffnung am **06.10.1864** im Amt.



Eisenbahnkarte Rheinprovinz, kurz vor der Verstaatlichung 1880.



Quelle: MMegatherium - Eigenes Werk CC BY-SA 4.0

[https://de.wikipedia.org/wiki/Rheinische_Eisenbahn-Gesellschaft#/media/Datei:Railway_map_of_the_Rhein_Province_and_Westfalen_\(ca._1880\).png](https://de.wikipedia.org/wiki/Rheinische_Eisenbahn-Gesellschaft#/media/Datei:Railway_map_of_the_Rhein_Province_and_Westfalen_(ca._1880).png)

Eröffnung des neuen Bahnhofs in Euskirchen.

Am **06. Oktober 1864** wurde in Euskirchen die „**Bördebahn**“ von **Euskirchen** über **Zülpich** und **Vettweiß** nach **Düren** mit einem großen Volksfest eingeweiht. Die Dampflokomotive "**Roer**" zog bei der Eröffnungsfahrt um 07:09 Uhr morgens sieben Personenwagen von **Euskirchen nach Düren**.



*Bahnhof
Euskirchen
um 1900.*

Auf dem Bahnhofsvorplatz stand bis Mai **1928** ein **Kriegerdenkmal** (im Bild links). Die Bäume und Rasenflächen wurden in den **1930er Jahren** mit und mit zurückgebaut. Bei den Bombenangriffen **1944** durch die Alliierten wurde die gesamte Bahnanlage mit allen Gebäuden zerstört.

Die Zülpicher Zeitung schrieb am 06.10.1864:



Zülpich, 6. Oktober. Heute Morgen wurde die neue Bahnstrecke „Euskirchen-Düren“ eröffnet. Gegen 7 Uhr 9 Min. startete der erste Zug, dessen Annähern durch Böllersalven angekündigt wurde. Der **Bürgermeister**, der erste Schullehrer mit seinen Zöglingen sowie eine große Anzahl Bürger von Zülpich waren anwesend und empfingen den ankommenden Zug mit einem lauten „Hurrah“. Die Station war von einem bis zum anderen Ende

mit Flaggen und Laubwerk geschmückt. Die Besichtigung der Stationsgebäude dauerte bis zum späten Abend an (*Foto: Bürgermeister war damals **Josef Ruhr**, Anm. des Autors*).

Erster Fahrplan für die neue Strecke „Euskirchen-Düren“ mit Anschluss an die Strecke Aachen-Köln (1841).

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

Richtung Düren-Euskirchen.					Richtung Euskirchen-Düren.				
Stationen.	Vormittags.			Nachmittags.			Stationen.		
	u.	M.	u.	M.	u.	M.	u.	M.	u.
Cöln Abf.	7	10	9	20	1	30	7	30	
Düren Anf.	8	7	10	8	2	32	8	27	
Aachen Abf.	7	—	9	35	2	15	7	45	
Düren Anf.	7	43	10	21	2	58	8	34	
Düren Abf.	8	12	10	30	3	5	8	40	
Bettweiß "	8	32	10	51	3	33	9	1	
Zülpich "	8	44	11	3	3	52	9	13	
Euskirchen Anf.	9	—	11	20	4	15	9	30	
Euskirchen Abf.	6	50	9	15	1	20	7	35	
Zülpich "	7	9	9	33	1	48	7	54	
Bettweiß "	7	20	9	44	2	5	8	5	
Düren Anf.	7	40	10	3	2	30	8	25	
Düren Abf.	7	46	10	24	3	—	8	37	
Cöln Anf.	8	50	11	25	3	50	9	40	
Düren Abf.	8	10	10	10	2	37	8	30	
Aachen Anf.	9	—	10	55	3	30	9	20	

Für die Strecke „**Düren-Euskirchen**“ brauchte die Dampflokomotive in den Anfangsjahren ca. 50 Minuten. Ein Eilzug schaffte dieselbe Strecke in nur 32 Minuten.



Im Jahre **1880** erfolgte die Verstaatlichung der „Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft“ durch das Königreich Preußen.

Auch die Strecke „Düren-Euskirchen“ war nun in den Händen der „**Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung zu Köln**“. Abgelöst wurde sie **1920 – 1945** von der Deutschen Reichsbahn, **1949 -1994** von der Deutschen Bundesbahn und seit **1994** von der Deutschen Bahn AG.

Der Bahnhof in Euskirchen, 1864.



Foto oben: Bahnhof Euskirchen um 1900.

Aus „Euskirchen so wie es war“ von Hubert Meyer, Droste Verlag Düsseldorf, ISBN 3770003748.Repro/Fotoarchiv Kreismedienzentrum Euskirchen.



Bahnhofstraße mit Blick auf das Empfangsgebäude des Bahnhofs, 1916.

Der Bahnhof in Düren, 1874.



Der 1874 eröffnete Bahnhof in Düren.

Betreiber der neuen Strecke „Düren-Vettweiß-Zülpich-Euskirchen“ war die „Rheinische Eisenbahngesellschaft“ in Köln.

Bei der Eröffnungsfeier der Strecke **im Jahre 1864** fuhren die Züge noch vom Vorgängerbahnhof am heutigen Langemarckpark (eröffnet **1841**) ab.

Im Jahre **1880** wurde der Bahnhof und die Strecke unter Bismarck verstaatlicht.

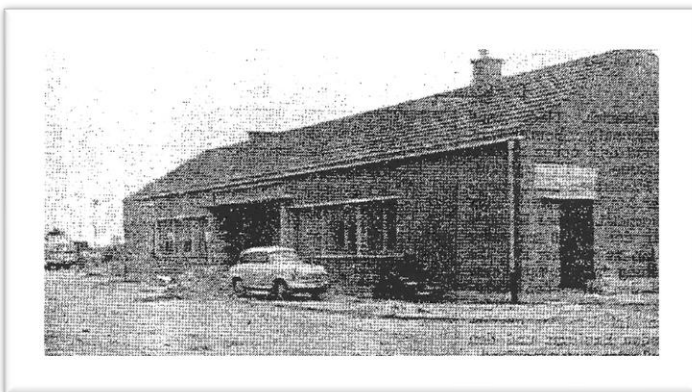
Foto: Stadt- und Kreisarchiv Düren, Mappe 2 Bild 0006.

Der Bahnhof in Zülpich, 1864.



Der Bahnhof Zülpich wurde **1864** von der **Rheinischen-Eisenbahn-Gesellschaft** für die Strecke „Düren - Euskirchen“ errichtet und in Betrieb genommen.

Ab **1895** diente er als Übergabebahnhof zur Euskirchener Kreisbahn und von **1908 bis 1962** zur Dürener Kreisbahn.



Bahnhof Zülpich Anfang der 1960er Jahre.

Das Bahnhofsgebäude ist heute samt Lagerschuppen noch erhalten und vermietet.

2025 soll die Bahnhofsanlage mit Mittelbahnsteig, Gleiserneuerung, Anpassung des Spurplans und Anpassungen bei der Signaltechnik umgestaltet werden.

Bahnhof Vettweiß, 1864.

Bei Eröffnung der Strecke „Düren – Euskirchen“ am 06. Oktober 1864 wurde auch ein Empfangsgebäude in Vettweiß eingeweiht.



Der Bahnhof wurde **1961** abgerissen und durch einen neuen Bahnhof ersetzt.



Auch dieser Bahnhof wurde **1983** geschlossen und in Privatbesitz verkauft.

Foto: Privatsammlung „Schirmer-Hoyer“, Vettweiß.



Bahnhof Bubenheim

Zwischen Rommelsheim und Jakobwüllesheim liegt **Bubenheim**. Der Bahnhof, der **1880** (1884?) an der Strecke „Düren-Euskirchen“ eröffnet wurde, diente in den 1970er Jahren als Verladestelle für Panzer aus der Dürener Panzerkaserne, wodurch die Fahrten der Kettenfahrzeuge durch die Dürener Innenstadt vermieden werden konnten. Das Empfangsgebäude wurde seit **1982** nicht mehr von der Bahn genutzt. Zeitweise hatte Bubenheim einen Haltepunkt am „Bubenheimer Spieleland“.

Am 25. September d. J. wird die Haltestelle Bubenheim zwischen Düren und Bettweis für Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die Abfahrt der Züge für Personenbeförderung erfolgt in Bubenheim

- a) in der Richtung nach Düren 7.20, 11.31 vormittags; 12.57, 7.8 und 11.5 nachmittags,
- b) in der Richtung nach Bettweis 5.23, 8.7 vormittags; 2.3, 4.10 und 9.3 nachmittags.

Ueber die Höhe der Frachtsätze erteilen die diesseitigen Güter-Expeditoren Auskunft.
Köln, den 16. September 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Die Eröffnung des Bahnhofs wird in der Fachliteratur unterschiedlich mit 1880 oder 1900 angegeben.

*Einer Veröffentlichung der „Königlichen Eisenbahn-Direktion“ vom 16. September 1884, abgedruckt in der Kölnischen Zeitung vom 08.09.1884, ist als Eröffnungstag der **25. September 1884** zu entnehmen.*

*Quelle: Kölnische Zeitung, 18.09.1884
Oben: Der ehemalige Bahnhof .Papa1234 CC BY-SA 3.0*

Ehemaliger Bahnhof in Dürscheven, 1880.



Bahnhofsgebäude in Dürscheven.

Bis zur Stilllegung der Strecke **1983** hatte Dürscheven einen eigenen Bahnhof, der ebenso wie der Bahnhof in Bubenheim erst viele Jahre später an der Strecke „Düren-Euskirchen“ errichtet wurde. Heute dient das Gebäude als Wohnhaus.

1955

Haltepunkte Jakobwüllesheim und Nemmenich.

Seit **1955** hat **Jakobwüllesheim** einen Haltepunkt an der Bördebahn. Bei seiner Errichtung 1955 wurde der Bahnsteig durch ein kleines Wetterhäuschen veredelt.

Ebenfalls im Jahre **1955** wurde am westlichen Ortsrand von **Nemmenich** eine Bahnstation eingerichtet. Dazu wurde ein kleines Wetterhäuschen errichtet. Wie schon der Haltepunkt in Jakobwüllesheim wurde auch dieser Haltepunkt mit der Stilllegung der gesamten Bördestrecke im Jahre **1983** aufgegeben.

Nemmenich musste nun 30 Jahre warten, bis endlich unter großen Anstrengungen u.a. der Stadt Zülpich, des Bürgerbahnvereins und anderer Beteiligten am **20. Juli 2013** der neue Haltepunkt im neuen Glanz eröffnet werden konnte. Im **März 2020** fiel der Unterstand einem Brandanschlag zum Opfer und musste abgebaut werden.

Mehr zu diesem Thema erfährt man aus dem Buch „**150 Jahre Eifel-Bördebahn 1864-2014**“ des Arbeitskreises Eifelbahnen, der IG Rurtalbahn e.V. und des Bürgerbahnvereins e.V., Seiten 29-36.



Bei der Eröffnungsfeier durfte der neue Diesellokomotivwagen „RegioShuttle“ nicht fehlen.

1913: Aufmarschplan für den Kriegsfall.



Der so genannte Aufmarschplan („Schlieffen-Plan“) sah für den Kriegsfall vor, den größten Teil der deutschen Landstreitkräfte im Westen gegen Frankreich einzusetzen.

Im Rahmen dieses Aufmarschplans wurde im Jahr **1913** auch die „**Bördebahn**“ für Truppentransporte ausgewählt. Der **Bahnhof Vettweiß** wurde auf acht Gleise erweitert. Für das Kriegsgerät wurde eine Rampe errichtet.

Zweites Gleis für die Franzosen.

Unter der französischen Regie in den **1920er** Jahren baute man die ganze Strecke von Düren bis nach Euskirchen zweigleisig aus, was in **Dürscheven** heute noch an einem Teilstück zu sehen ist. Bis **1955** wurden die zusätzlichen Gleise nahezu vollständig wieder entfernt. Nach den Wirren des **Zweiten Weltkriegs** ging die Strecke am



29. April 1945 wieder in Vollbetrieb, wurde aber immer mehr zurückgefahren.

Vgl. Seite „Bördebahn“. In: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 20. November 2024, 13:43 UTC. URL:

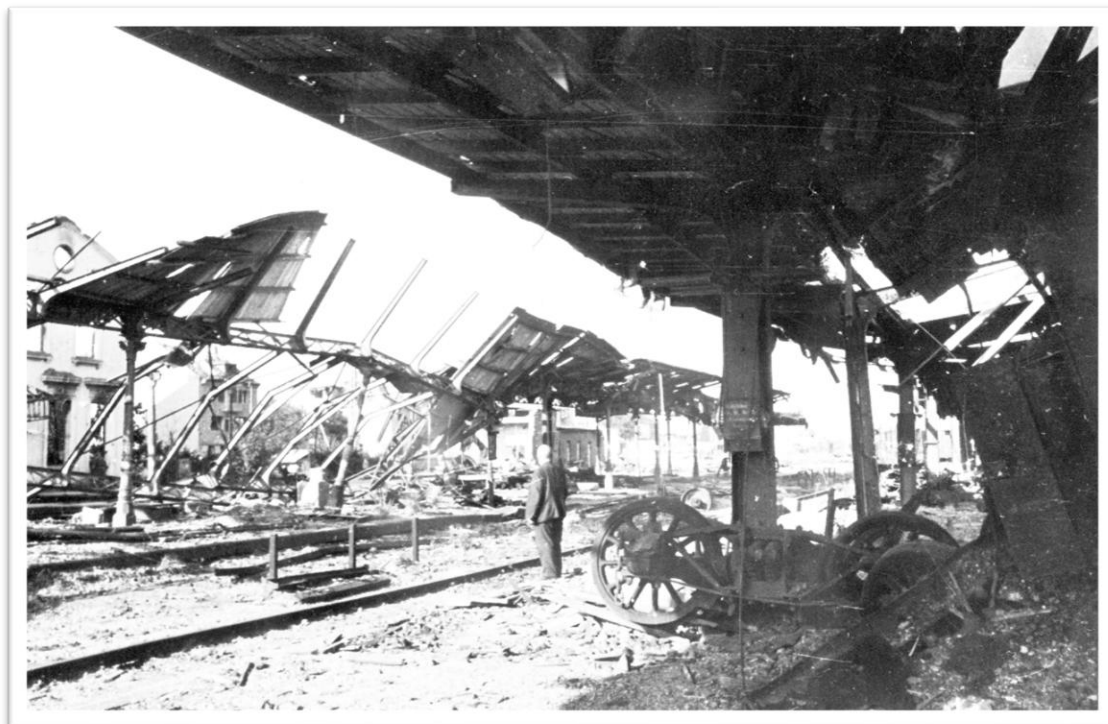
<https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=B%C3%B6rdebahn&oldid=250521294> (Abgerufen: 18. Februar 2025, 14:02 UTC) Fotos: Sammlung History-Club Zülrich.

Kriegsschäden an der „Bördebahn“ 1945.

Bahnhof Euskirchen kurz nach dem 2. Weltkrieg.



Anstelle des zerstörten alten Empfangsgebäudes wurde **1956** ein neues Gebäude im neuen Stil entworfen und gebaut.



Quelle: Repro/Fotoarchiv: Kreismedienzentrum Euskirchen.

Bahnhof Düren, 1945.



Bahnbetriebswerk Düren. Im Gegensatz zum Empfangsgebäude wurde es völlig zerstört. Das Empfangsgebäude besteht relativ unverändert seit 1874.



Soldaten der 1. US Army in Vettweiß
Ende Februar 1945.

Bahnhof Vettweiß, 1945.



Abbildung oben: Markus Lenz, Frankfurt am Main. Verweis: <https://www.trolley-mission.de/de/luftaufnahmen/dueren> Bahnhof Düren und Lokschuppen im Zweiten Weltkrieg. Quelle: Bildarchiv. Fotos unten: Sammlung A. Trostorf, Merode.

Die Bördebahn fährt wieder –

Nachkriegszeit 1945/46.

Die Alliierten hatten bei der Befreiung unserer Region im Februar/März 1945 - und teilweise auch schon mittels Luftangriffe ab 1944 - viele Schienen der Region zerstört.



Die Bördebahn diente im Krieg den amerikanischen Truppen als Nachschublinie von Aachen über Düren nach Bonn und Koblenz. Daher konnte diese Strecke bereits im September **1945** für den Reiseverkehr mit Dampflokomotiven genutzt werden.

Anfang der **1950er Jahre**, kurz nach Gründung der Deutschen Bundesbahn **1949**, unterzog die DB die Bördebahn einer umfassenden Modernisierung.

1950 wurde die Geschwindigkeit auf der Strecke von 60 km/h auf 100 km/h erhöht.

Fast 40 Jahre lang konnte die Strecke von den Reisenden genutzt werden, bis eine weitere Wirtschaftlichkeit der Strecke in Frage gestellt wurde. Die Strecke wurde schließlich im Sommer **1983** von der Bundesbahn stillgelegt – vorerst.

Foto: Sammlung A. Trostorf, Merode.



"Guten Tag, die Fahrkarten bitte!" Das Musterbeispiel eines DB-Schaffners aus den **1960er** Jahren mit Kursbuch und einer Fahrkartenzange. Damals grüßte man allerdings noch militärisch und der Wortlaut war wohl auch ein etwas anderer. Auch die Schaffnerzangen haben sich über die Zeit sehr geändert.

Zur Zeit der „**Edmondschen Fahrkarten**“ (unten), die aus dünner Pappe bestanden, wurde neben der Lochung auf der Rückseite das Datum und

die Zangen-Nr. eingepreßt ("Lochzange"). Das Datum bestand nur aus Tag und Monat. Mit Einführung der Papierfahrkarten mussten auch neue Zangen ("Stempelzangen") eingeführt werden, die beim Lochen des Fahrscheins einen Farbstempel auf der Rückseite erzeugten (Foto, 1961).



Edmondsche Fahrkarten. Format 30,5 mm × 57 mm.

Foto: Grandt, mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahnstiftung, Herr Bügel. Der Geselle - Eigenes Werk, Fahrkarten 2./3. Klasse in Deutschland, 1947 und 1970 CC BY-SA 3.0

Ehemalige Züge der Strecke „Düren-Zülpich-Euskirchen“



515 558 als Pendelzug auf der Strecke **Düren - Zülpich - Euskirchen** im Bahnhof Euskirchen. (**23.02.1981**) Foto: Peter Schiffer. Mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahnstiftung Solingen, Herr Bügel. Die Strecke wurde **1983** stillgelegt.



Bahnhof Zülpich mit dem **Bördeexpress**, der durch die Unterstützung der Anliegerkommunen, des Landes Nordrhein-Westfalen, der Verkehrsbetriebe und vieler ehrenamtlicher Helfer in Betrieb genommen werden konnte. Foto aus 2007.

Ehemalige Dampfloks auf der Bördebahn.



Oben und unten: Dampflokomotive aus **der Baureihe 38** auf der Strecke „Düren-Vettweiß- Zülpich-Euskirchen“, **1958**.



Foto oben: Mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahnstiftung Solingen, Herr Bügel.

Foto unten: Bundesarchiv, Bild 183-15765-0014 / CC-BY-SA 30.

Züge von Düren über Zülpich nach Bonn.



212 114 ist mit einem Personenzug aus **Düren** über **Euskirchen** in Bonn eingetroffen.
(11.06.1970) Foto: Wolf-Dietmar Loos.



VT 95 in Bonn. Bis zum **27.05.1979** konnte man von Düren über Euskirchen nach Bonn durchfahren. (1965) Foto: Michael Heinze.

Beide Fotos: Mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahnstiftung Solingen, Herr Bügel.

Mit dem Akkutriebwagen

schneller ans Ziel.



Akkutriebwagen ETA 515 in Euskirchen (Foto: R. Keller, Stolberg).

Fahrzeit nur knapp ½ Stunde.

Die Speichertriebwagen boten in den **1980er** Jahren, in denen sie auf der Nahverkehrsstrecke **Düren-Zülpich-Euskirchen** eingesetzt wurden, eine beachtliche Schnelligkeit. Für die Strecke „Euskirchen-Düren“ brauchte er **31 Minuten** Fahrzeit.

Der **Schnellbus 98** für diese Strecke, der am Busbahnhof in Euskirchen startete und u.a. über Zülpich und Froitzheim zum ZOB Düren fuhr, benötigte dafür 55 Minuten [1] und der heutige normale Bus, der „über die Dörfer fährt“, braucht für die Strecke um die 80 Minuten.

Der **SB 98 Düren-Euskirchen** wurde vor einigen Jahren eingestellt und fährt als „Rurtalbus 290“ noch zwischen **Düren und Froitzheim**. Seit dem Fahrplanwechsel am **15. Dezember 2019** werden tägliche Fahrten mit dem **RB 28** zwischen Düren und Euskirchen angeboten.

[1] Vergl. auch Wolfgang Müller, „150 Jahre Eifel-Bördebahn, S.77.

Am 07.09.1949 übernahm die Deutsche Bundesbahn.

DKB kaufte 2002 die Gleisanlage der Bördebahn.

Am **07.09.1949** wurde die „Deutsche Bundesbahn“ gegründet und übernahm auch die Strecke „Düren-Euskirchen“. Nach weiteren **34 Jahren** wurde der Nahverkehr **Düren-Euskirchen** von der Deutschen Bundesbahn am **27. Mai 1983** eingestellt. Die Strecke lag nun hinsichtlich des Personenverkehrs still.

Am **19. Dezember 2002** kaufte die Dürener Kreisbahn von der „**Deutschen Bahn**“ (gegr. 01.01.1994) die 310.000 Quadratmeter große Gleisanlage von Düren bis Zülpich zum Preis von rund 860.000 Euro. Die Güterabfertigung der „Deutschen Bahn AG“ wurde bereits seit dem **1. April 2000** von der „Rurtalbahn GmbH“ übernommen. Seit **2006** hielt der „**Bördeexpress**“ im Sommerhalbjahr sonntags und feiertags wieder im Bahnhof Zülpich. Der Betrieb der Bahn wurde **2015** ganzjährig auf samstags, sonntags und feiertags ausgeweitet.

Zum Fahrplanwechsel am **15. Dezember 2019** startete der Vorlaufbetrieb mit einem täglichen Angebot als **RB 28** zwischen Düren und Euskirchen.



Textquelle: Claus Weber (2023): „Stellwerk Zf im Bahnhof Zülpich“. In: KuLaDig, Kultur. Landschaft. Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-110478-20141218-3> (Abgerufen: 10. 02.2025. Foto: Archiv History-Club Zülpich.

Die **Bördebahn** ist heute eine eingleisige (früher zweigleisige), nicht elektrifizierte Nebenbahn (früher Hauptbahn) im Rheinland, die von Düren über Zülpich nach Euskirchen führt. Der Name leitet sich von der Zülpicher Börde ab. Bis zur Wiederaufnahme des täglichen Personenverkehrs am **15. Dezember 2019** hatte die Strecke zuletzt vor allem Bedeutung für den Güterverkehr. Die auf dieser Strecke unter der Bezeichnung *Eifel-Bördebahn* verkehrende Regionalbahn-Linie RB 28 bot bis Januar 2023 täglich mindestens sieben Fahrtenpaare. Die für Dezember 2022 vorgesehene Verbesserung des Angebots auf einen Stundentakt an allen Tagen der Woche wurde mit Wirkung ab **08. 01. 2023** umgesetzt.

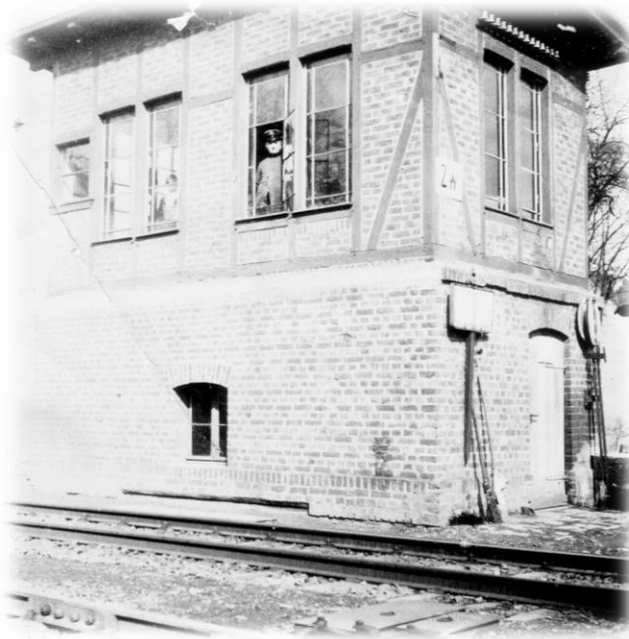
Am **23. April 2018** erwarb die „Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH (BTG)“ den nördlichen Teil des Dürener Bahnhofs von der „DB Netz AG“. Der Kaufgegenstand wurde danach von der „BTG“ an die „**Rurtalbahn GmbH**“ (RTB) verpachtet.

Im gleichen Vertrag wurde der Betriebsübergang von der „DB Netz AG“ auf die „RTB“ vereinbart. Die „BTG“ ist mit dieser Vereinbarung nun Eigentümerin, wobei die „RTB“ Pächter und Betreiber (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) für den Bahnhof Düren-Nord wurde. [1]

Seit dem **08. Januar 2023** fährt die Bördebahn im täglichen Stundentakt zwischen Euskirchen und Düren; sie trägt die Bezeichnung **RB 28**.



2019: Der Umbau des Bahnübergangs beendete die Zeit des alten „Stw.Zw“ in Zülpich.



Für das erste Stellwerk **in Zülpich** (Zf) geht man heute von einer Bauzeit um **1925** aus. Es stand an der Römerallee.

Die ersten Planungen für eine neue und moderne Zülpicher Bahnanlage mit neuen Gleisanlagen und mit einer zeitgemäßen Technik setzte dem in der Bevölkerung liebgewonnenen alten Gebäude ein trauriges Ende.

Stw-Zw um das Jahr 1925.

Laut Aufstellung der Bundesbahndirektion Köln vom **01.11.1949** wurde das Stellwerk damals noch als **Stw. Zw** bezeichnet.

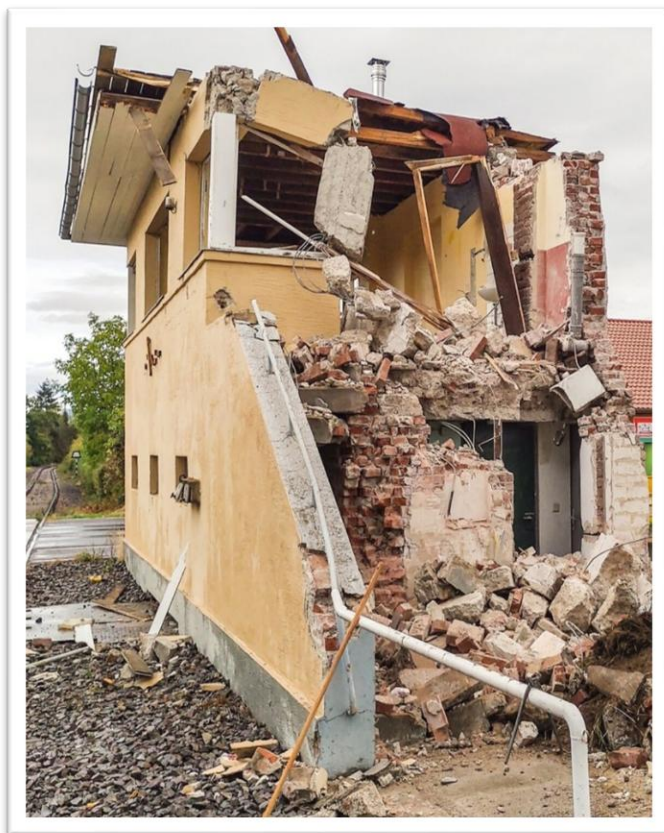
Viele Jahre wurden hier vom Fahrdienstleiter die Weichen gestellt, die Schranken bedient und die für einen reibungslosen Schienenverkehr notwendigen Signale gestellt.

Bei den Luftangriffen auf Zülpich, insbesondere bei dem verheerenden Angriff am **Heiligen Abend 1944**, bei dem die Stadt Zülpich fast völlig zerstört wurde, kam es auch hier zu schweren Zerstörungen am Bahnhof und am Obergeschoss des Stellwerks.

In der Nachkriegszeit konnte das Gebäude wieder in den vorherigen Zustand versetzt werden. Der Bahnhof wurde Anfang **1960** neu gebaut, wurde aber nach der Stilllegung der Strecke im Jahre **1983** vermietet.

Foto: Sammlung Sebastian Petermann.

Bereits in den **1990er** Jahren wurde aus dem Stellwerk Kurbel und Hebel ausgebaut, die hier nicht mehr gebraucht wurden.



Nichts blieb zurück!

Danach wurde das Gebäude noch einmal renoviert und zwischen **2007 - 2017** u.a. als Vereinsheim der „IG Rurtalbahn“ genutzt.

Am **01.Oktober 2019** begannen die Abrissarbeiten am Stellwerk Zülpich (Foto).

Ein zweites Stellwerk stand an der ehem. Überführung zur DKB und wurde nach der Stilllegung der Bördebahn **1983** zurückgebaut.

Arbeitsplätze für viele Generationen...für immer verschwunden.



Blick auf die Hebelbank des mechanischen Stellwerks in Zulpich. Über die am Hebel befestigte Seilscheibe und Drahtzugleitung wird das Umstellen zur Außenanlage, z.B. für ein Signal, übertragen.



Die neugestaltete Bahnanlage an der Römerallee, Frühjahr 2025.

Fotos: Sebastian Petermann, Euskirchen (oben), History-Club Zulpich (unten).

Anhang:

Die Strecke

Bahnhof Düren, 1864

Bahnhof Distelrath

Haltepunkt Binsfeld, 2006

Bahnhof Zülpich 1864

Haltepunkt Rommelsheim, 2019

Haltepunkt Nemmenich

Bahnhof Bubenheim 1884-2019

Haltepunkt -Ülpenich

HP Jakobwüllesheim 1956

Bahnhof Dürscheven 1880

Haltepunkt Vettweiß, 1864

Haltepunkt Elsig

Bahnhof Zülpich-Kappa, 2003

Bahnhof Euskirchen, 1864

Seit dem 20.01.2025 finden an der gesamten Strecke Bauarbeiten statt.

Neue Haltepunkte gibt es bzw. sind geplant in **Distelrath, Zülpich-Ülpenich, Zülpich-Dürscheven, Euskirchen-Elsig, sowie *Euskirchen West* an der Georgstraße.**

Im **Bahnhof Euskirchen** wurde an **Gleis 46** ein neuer - von der Strecke nach Trier unabhängiger - Bahnsteig in Betrieb genommen. Der Bahnsteig ist 55 cm hoch, 120 Meter lang und dazu barrierefrei errichtet.

Die Rurtalbahn hat diesen Streifen gepachtet und ab dem **12. Juli 2021** mit einer Investitionssumme von über 15 Millionen Euro in Betrieb genommen.

Vier Bahnhöfe der alten Strecke in heutiger Zeit.



Bahnhof Düren



Bahnhof Euskirchen



Der Bahnhof in Zülpich.

Foto unten: KlausMiniwolf - Eigenes Werk CC BY-SA-4.0,
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/> Oben: gemeinfrei. Mitte.
User:Ratheimer~commonswiki CC BY-SA 3.0. <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>

Die beiden ehemaligen Bahnhofsgebäude in **Vettweiß** wurden inzwischen abgerissen bzw. zu einem **Mehrfamilienhaus** umgebaut und durch einen Haltepunkt ersetzt.



*Oben: Bahnhof 1961 bis 1983
und nach dem Umbau zu einem
Mehrfamilienhaus.*

*Rechts: Heutiger Haltepunkt in
Vettweiß.*



*Fotos: Sammlung Schirmer-Hoyer,
Vettweiß, und History-Club Zülpich.*

Kleine Zeittafel bis 1949.

06.10.1864: Eröffnung der Strecke „**Düren-Euskirchen**“ (Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft).

1864: Die Bahnhöfe Zülpich und Vettweiß werden der Strecke zugeführt.

01.11.1867 rollt der erste Zug von Düren über Euskirchen nach Kall.

15.04.1874 wird der neue Bahnhof in Düren eröffnet. Der erste Bahnhof wurde am heutigen Langemarckpark im Jahre **1841** in Betrieb genommen.

14.02.1880 werden die ersten Strecken in Preußen verstaatlicht und von der „Königlich-Preußischen- Eisenbahn-Direktion“ zu Köln übernommen. EKB und DKB sind davon nicht betroffen (Kleinbahngengesetz).

07.06.1880 fährt der erste Zug von Euskirchen nach Bonn.

01.01.1886 wird die gesamte Strecke „Düren-Zülpich-Euskirchen“ von der KPED übernommen.

1891 erhält der Bahnhof Euskirchen ein eigenes Bahnbetriebswerk (vorher Düren).



Frisch renoviert zeigt sich der Lokschuppen des Bw Euskirchen (1938) Foto: RBD Köln, mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahnstiftung, Solingen, Herr Bügel.

1892 werden auf dem Bahnhof Euskirchen die neuen Unterführungen für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Die Passagiere müssen für die Züge nach Düren, Bonn und Münstereifel nun die Unterführungen im Bahnhof nutzen.

1900 (1884?) wird in Bubenheim ein Bahnhof für die Strecke Düren-Euskirchen errichtet.

108: Die Neffeltalstrecke der Dürener Kreisbahn erhält am Staatsbahnhof in Züllich einen Übergabebahnhof.

1913 wird im Rahmen des *Aufmarschplanes West* für die Ausladung der deutschen Truppen die Bördebahn ausgebaut. Der Bahnhof Vettweiß erhält z.B. acht Gleise.

1919: Die französische Besatzungsmacht baut die Strecke „DN-EU“ zweigleisig.

11.01.1923: Die französische und belgische Besatzungsmacht beschlagnahmen alle Eisenbahnlinien in den besetzten Gebieten. **Am 15.11.1924** gehen diese wieder an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zurück.



„Regie Franco Belge“ wurde 1923 am Dach des Empfangsgebäudes angebracht.

01.05.1927: An den Bahnhöfen gilt die „24-Stundenzählung“ als Zeitangabe.

1929 ziehen die französischen Besatzer ihre Soldaten über den Bahnhof DN ab.

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

Ende 1944 sind u.a. die Bahnhöfe bzw. Bahnanlagen in Düren, Vettweiß, Zülpich und Euskirchen durch alliierte Luftangriffe zerstört.

08.03.1945 wird die Reichsbahndirektion Köln offiziell aufgelöst und kommt am **10.06.1945** unter britische Aufsicht.

05.08.1945 kann auf der Strecke Düren-Euskirchen der Reisezugverkehr wieder von der Reichsbahn aufgenommen werden und wird zunächst mit den alten Dampflok bedient.

1946: Der Begriff „**Fringsen**“ entsteht. Er leitet sich später aus der Silvesterpredigt von **1946** des Kölner **Erzbischofs Joseph Frings** ab, der den Gläubigen erlaubte, Heiz- und Nahrungsmittel für den eigenen Bedarf von den durchfahrenden Güterzügen „aus der Not heraus zu stehlen“.



1949: In der Bundesrepublik entsteht die **Deutsch Bundesbahn**. In der Deutschen Demokratischen Republik wird der alte Name **Deutsche Reichsbahn** beibehalten.

Foto: Walter Hollnagel, Eisenbahnstiftung Solingen, Herr Bügel.

<https://eisenbahnstiftung.de/bildergalerie>

Kapitel 2

Das „Kleinbahngesetz“ von 1892

ermöglichte den Bau kreiseigener Strecken.



„Das „Gesetz über die Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen“ vom **28. Juli 1892**, oft kurz **Preußisches Kleinbahngesetz** genannt, wurde erlassen, als gegen Ende des 19. Jahrhunderts die landwirtschaftlich strukturierten Bereiche im Norden und Osten des Königreichs Preußen einer Erschließung bedurften, die der preußische Staat über den von ihm bezuschussten Bau von Eisenbahnstrecken hinaus nicht leisten konnte“.

Trotz der hohen Überschüsse, die die Staatseisenbahnen erwirtschafteten, sah sich im Jahre **1892** der Preußische Finanzminister **Johannes von Miquel** (links) nicht in der Lage, mehr als 26 Millionen Mark für den Neubau von staatlichen Nebenbahnen bereitzustellen. In Anbetracht der Wünsche der Bevölkerung und ihrer Abgeordneten unterbreitete er dem Landtag am **6. März 1892** den Entwurf eines „Gesetzes über die Bahnen unterster Ordnung“, das den Bau von lokalen Eisenbahnen durch Verzicht auf die strengen Anforderungen des Eisenbahngesetzes vom **03. November 1838** erleichtern sollte. Das Gesetz löste eine Welle von Bahnneubauten aus, so dass bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs über 300 Kleinbahnstrecken mit einer Gesamtlänge von mehr als 10.000 km fertiggestellt waren.“ [1] Darunter fielen dann auch die **Euskirchener- und Dürener Kreisbahnen**.

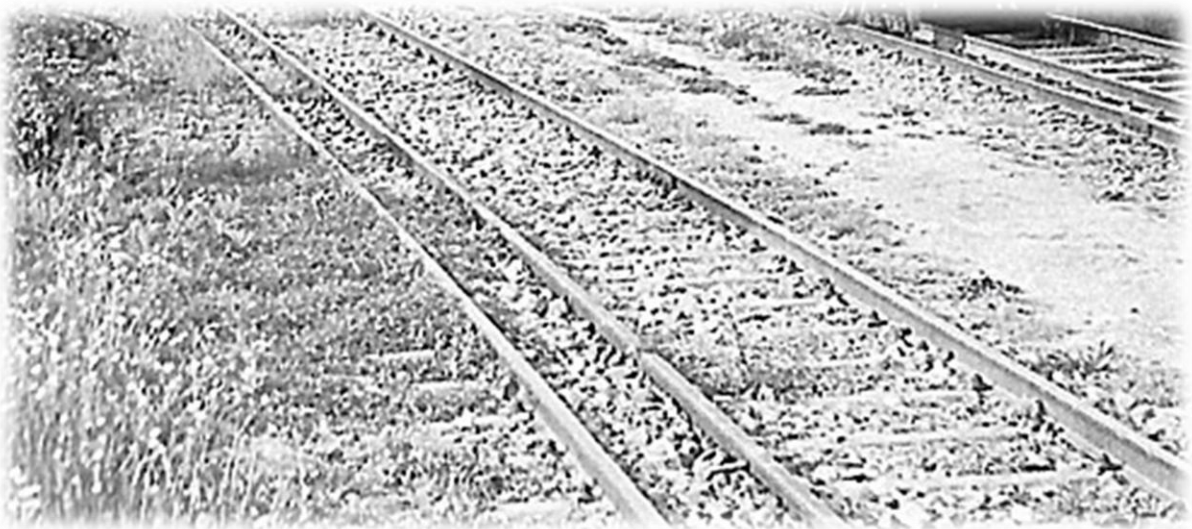
[1]Seite „Preußisches Kleinbahngesetz“. In: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 28. Januar 2024, 16:27 UTC. URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Preu%C3%9Fisches_Kleinbahngesetz&oldid=241640141 (Abgerufen: 8. Februar 2025, 13:13 UTC)

Chance für die Börde:

Die Kleinbahn.

Die **Kleinbahnen** waren Bahnen *sogenannter unterster Ordnung*. Sie wurden im damaligen Preußen als diejenige Eisenbahnen bezeichnet, welche wegen ihrer geringen Bedeutung neben dem im preußischen Staat herrschenden Haupt-Eisenbahnverkehr ins Leben gerufen wurde und die ländlichen Regionen in Preußen bedienen sollten.

Im Gegensatz zu den Hauptbahnen im Staat waren die Kleinbahnen in ihrer Verkehrsbefugnis stark eingeschränkt. Sie konnten jedoch sowohl als schmalspurige als auch als regelspurige Eisenbahn geführt werden.



Bespiel für eine schmalspurig und regelspurig geführte Strecke (Euskirchener- und Dürener Kreisbahn).

Gleise **1. Ordnung**, Gleise mit starkem Betrieb und großer Fahrgeschwindigkeit.

Gleise **2. Ordnung**, Gleise mit mittlerem Betrieb und geringer Fahrgeschwindigkeit.

Die Zugehörigkeit der Gleise zu diesen Gruppen wurde vom Verkehrsministerium eingestuft.

Die Euskirchener Kreisbahnen 1895.

Zwei Strecken für das Zülpicher- und Euskirchener Land.



Die Euskirchener Kreisbahnen wurde im Jahr **1893** durch den Euskirchener Kreistag beschlossen und am **13. April 1894** genehmigt. Bereits am **12. September 1890** wurde die ministerielle

Genehmigung zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für den Bau und Betrieb schmalspuriger Eisenbahnen von **Liblar nach Euskirchen** und von **Mülheim oder Wichterich über Zülpich nach Arloff** erteilt. Befürworter der Bahnlinie war u.a. die Zuckerfabrik **Pfeiffer & Langen**, die mit Zuckerrüben, u.a. aus Erp, sowie Briketts aus der Grube Donatus beliefert werden sollte.

1893 erschien in der *Euskirchener Zeitung* ein Bericht, der die Schaffung einer Schmalspurbahn von Liblar bis Arloff ankündigte. Der Redakteur schrieb **am 4.3.1893**:

„Die **Euskirchener Schmalspurbahn**, welche vom Bahnhof Liblar abzweigend über Lechenich, Friesheim, Zülpich, Kommern und Satzvey nach Arloff führen wird, ist bestem Vernehmen nach nunmehr gesichert.

Die Bahn wird von dem **Unternehmer Lenz in Stettin** ausgeführt, das **1892** gegründet wurde. Die Finanzierung geschieht derart, dass der Kreis die Anleihe von 2 Millionen Mark aufnimmt, die er Lenz zur Bauausführung und Ausstattung mit rollendem Material zur Verfügung stellt. Lenz zahlt 43 Jahre lang jährlich 90.000 Mark an den Kreis Euskirchen.

Nach Ablauf dieser Zeit hat er die Bahn mit gesamtem Material in bestem Betriebsstande in das Eigentum des Kreises zu übergeben. Die Zustimmung des Kreistages, der sich in diesen Tagen mit der Sache beschäftigen wird, wie die Genehmigung der Regierung stehen außer Zweifel“.[1]

[1] Quelle: *Euskirchener Zeitung* vom 04.03.1893.

Pressestimmen

aus den Anfangsjahren:

Der Erftbote, 25. April 1894.

Liblar: 24. April 1894. Gestern geschah hieselbst unter entsprechender Feierlichkeit der erste Spatenstich zur „Euskirchener Kreisbahn“, auf welche unsere vielverzweigte Industrie wie die Landwirtschaft gegründete Hoffnungen setzen. Der Bau der Bahn ist der bekannten Firma „Lenz und Co.“ übertragen, welche in Köln eine Abteilung ihres ausgedehnten Geschäfts errichtet hat.

General Anzeiger, Mittwoch, 25.04.1894.

„**Liblar, 23. April.** Um 10 $\frac{1}{4}$ Uhr heute Morgen erfolgte unter Böllerschießen durch Herrn **Landrat von Ayx** der feierliche erste Spatenstich zur Euskirchener Kreisbahn.

In seiner Ansprache an die Festeilnehmer wurde die Bedeutung der Bahn hervorgehoben. Im Anschluss an die Feier fand im Restaurant des schönen Stationsgebäudes, das inmitten der Waldromantik liegt, ein Mittagssmahl statt, wobei noch manches gute Wort gesprochen wurde und welches einen ebenso anregenden wie gemütlichen Verlauf nahm. Erwähnt sei noch, dass die Arbeiten zur Fertigstellung der Strecke Liblar-Lechenich-Ahrem-Erp-Friesheim-Niederberg, Mülheim-Wichterich-Frauenberg-Euskirchen schon im vollen Gange sind; einige Minuten nach dem ersten Spatenstich fielen bereits unter mächtigen Axthieben mehrere Bäume, und andere Arbeiter waren schon mit dem Anfahren von Erdmassen beschäftigt. Es ist daher heute mit Bestimmtheit vorauszusagen, dass die genannte Strecke mit kommendem Herbst dem Verkehr übergeben werden kann“.

Anfangsschwierigkeiten wurden behoben.

„Es waren freilich noch manche Schwierigkeiten zu überwinden, ehe die Euskirchener Kreisbahn in Betrieb kam. Die Linienführung entfesselte immer wieder ein neues Aufeinanderstoßen der verschiedenen Interessen. Auch die Finanzierungsfrage war nicht so einfach zu lösen.



Die vollständige Fertigstellung der Bahn wurde am **11. August 1895** in Anwesenheit des **Regierungspräsidenten v. Richthofen** (links) festlich begangen und mit einer Rundfahrt auf der ganzen Strecke von *Liblar bis Arloff* mit der Einkehr in Euskirchen zu einem Festmahl im „Gasthaus Joisten“ abgeschlossen.

Der Regierungspräsident feierte den **Landrat Freiherrn von Ayx** und seinen Kreisausschuss als kühne Unternehmer, indem er darauf hinwies, dass Euskirchen zu den ersten Kreisen in der preußischen Monarchie gehöre, die einen solchen verkehrswichtigen Plan verwirklicht hätten.

Endstation war zunächst einmal noch der **Bahnhof Euskirchen-West** an der **Frauenberger Straße**. Am **1. Oktober 1896** wurde dann die Lücke zwischen diesem Bahnhof und dem Bahnhof der Staatsbahn geschlossen“.[1]



Die Firma **Lenz & Co GmbH** baute die Strecke im Auftrag des Kreises Euskirchen. **1897** übertrug man die Betriebsführung an die **Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft** (WEG) in Köln. Ab **1928** lag die Verantwortung bei der **Vereinigten Kleinbahnen AG** (VKA) und **1949** übernahm schließlich der **Landkreis Euskirchen** selbst die Aufgabe der Betriebsführung bis zur Stilllegung Ende der 1950er Jahre.

[1] Quelle: Euskirchener Volksblatt vom 12.09.1940, mit freundlicher Genehmigung von Wisoveg.de.

Kleinbahnnetz in 1- Meterspur.

01.03.1895 erster Personenverkehr.

Die „Euskirchener Kreisbahnen“ verfügten über ein Schienennetz von 57 km Länge in Meterspur, welches der Kreis Euskirchen anfangs in Eigenregie betrieb.



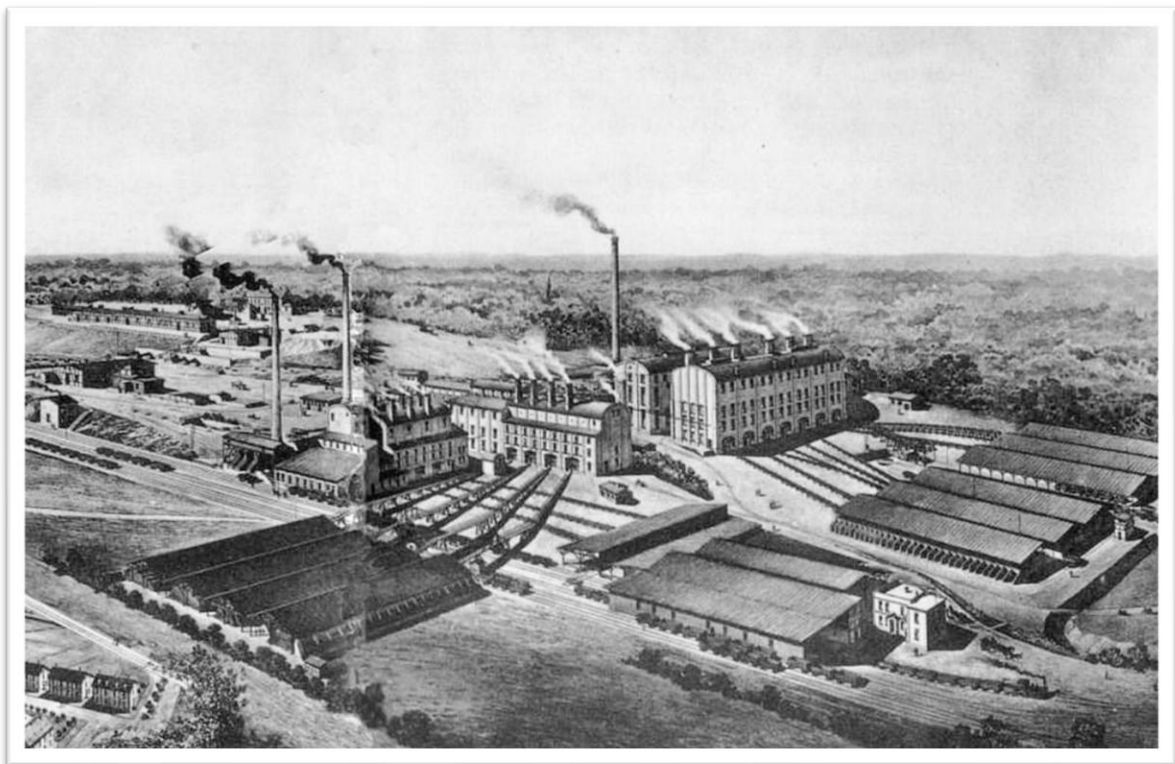
Vom **11. August 1895** bis **31. Dezember 1965** kreuzte die Eifelstrecke in Satzvey die Strecke der Staats- bzw. Bundesbahn „Köln – Euskirchen - Trier“, deren Empfangsgebäude oben rechts zu erkennen ist. **1959** fanden auf fast allen Kreisbahnstrecken Stilllegungen statt. Nur vom Bahnhof Satzvey (EKB) wurden noch Anschließer einerseits in Antweiler-Wachendorf und andererseits in Firmenich-Obergartzem mit Rollbockverkehr bedient. Hier kam das Ende zum **31. Dezember 1965**.

Quelle: Gerd Wolff mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahnstiftung, Herr Bügel

Güterverkehr bereits vor 1895.

Bereits 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 den Rüben auch die Braunkohle und die daraus hergestellten Briketts aus den großen Liblarer Brikettfabriken (insbesondere **die Grube Donatus**, unten).



Das Bild zeigt die Braunkohlegrube und drei Brikettfabriken, sowie eine Arbeitersiedlung. Um 1900 waren hier 747 Arbeiter beschäftigt.

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Grube_Donatus#/media/Datei:Donatus_Brikettfabrik.jpg
zuletzt aufgerufen am 4.3.2025, Foto Gemeinfrei.

Der **Güterverkehr** der Euskirchener Kleinbahnen war sehr stark von den Braunkohlen- und Zuckerrübentransporten abhängig.



Oben: Dampflokom 13g mit einem Güterzug von Zülpich aus unterwegs. (28.08.1954).

Pfeifer & Langen, Euskirchen.

1879 wurde die Zuckerfabrik von den Kölner Unternehmern **Emil Pfeifer, Eugen Langen und Valentin Pfeifer** in Euskirchen gegründet.

Die Lok „Zucker-Susi.



Die Henschel Dampfspeicherlok wurde jahrelang bei „*Pfeifer & Langen*“ als Rangierlok eingesetzt. Heute ist sie als Denkmal in Nähe des Bahnhofs Euskirchen zu finden.

Fotos, unten: HCZ, oben: Gerd Wolff, mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahnstiftung, Herr Bügel.



Pfeifer & Langen, Werk Euskirchen.



Quelle: Archiv Pfeifer & Langen GmbH & Co. KG, Werk Euskirchen.

Erftstrecke

Liblar

Lechenich Gbf (Bliesheimer Weg)

Lechenich Stadt

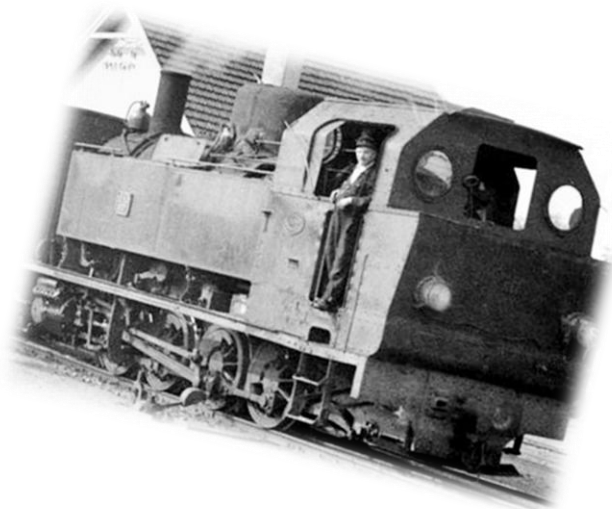
Lechenich Bf

Erp

Erp Verladestelle (ab 1953)

Friesheim

Niederberg-Borr



Mülheim-Wichterich

Auf der Erftstrecke wurde u.a. die Lok 13g zwischen Liblar und Euskirchen eingesetzt.

Oberwichterich

Frauenberg

Von **1895 bis 1955/1959** stand diese Schmalspurbahn für den Gütertransport und Personenverkehr zur Verfügung.

Euskirchen Frauenberger Straße

Eine wirtschaftliche Abwägung wurde seinerzeit zwischen der **Erftstrecke** „Liblar-Euskirchen“ und der **Eifelstrecke** „Mülheim-Wichterich-Arloff“ gemacht. Für den Personenverkehr hatte die Erftstrecke größere Bedeutung. Auf ihr wurden mehr Züge eingesetzt, insbesondere für den Berufsverkehr.

Lechenich - Gleise durch die Stadttore.



Bonner Tor, 1897.



Herriger Tor, 1901.

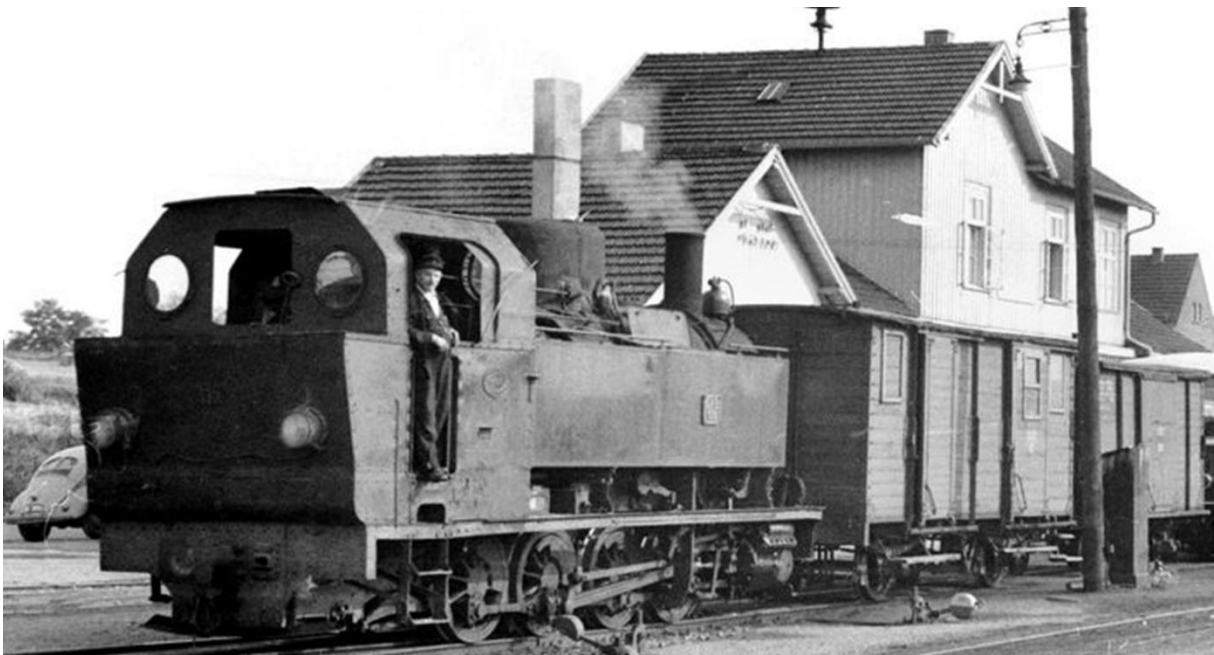
Unten: **Lok 11 g** kämpft sich mit einem „Klüttenzug“ durch die engen Straßen von Lechenich.



Foto unten rechts: Mit freundlicher Genehmigung Kleinbahnen-Museum Bruchhausen-Vilsen.

Die „Euskirchener Kreisbahnen“ besaßen bei Betriebsbeginn acht zweiachsige Dampfloks des Stettiner Unternehmens **Vulcan**, das im Jahre **1857** gegründet wurde. Das Unternehmen baute über 4000 Dampflokomotiven. **2009** stellte das Werk den Betrieb ein. Die meisten Lokomotiven wurden im „Ersten Weltkrieg“ vom Militär eingezogen.

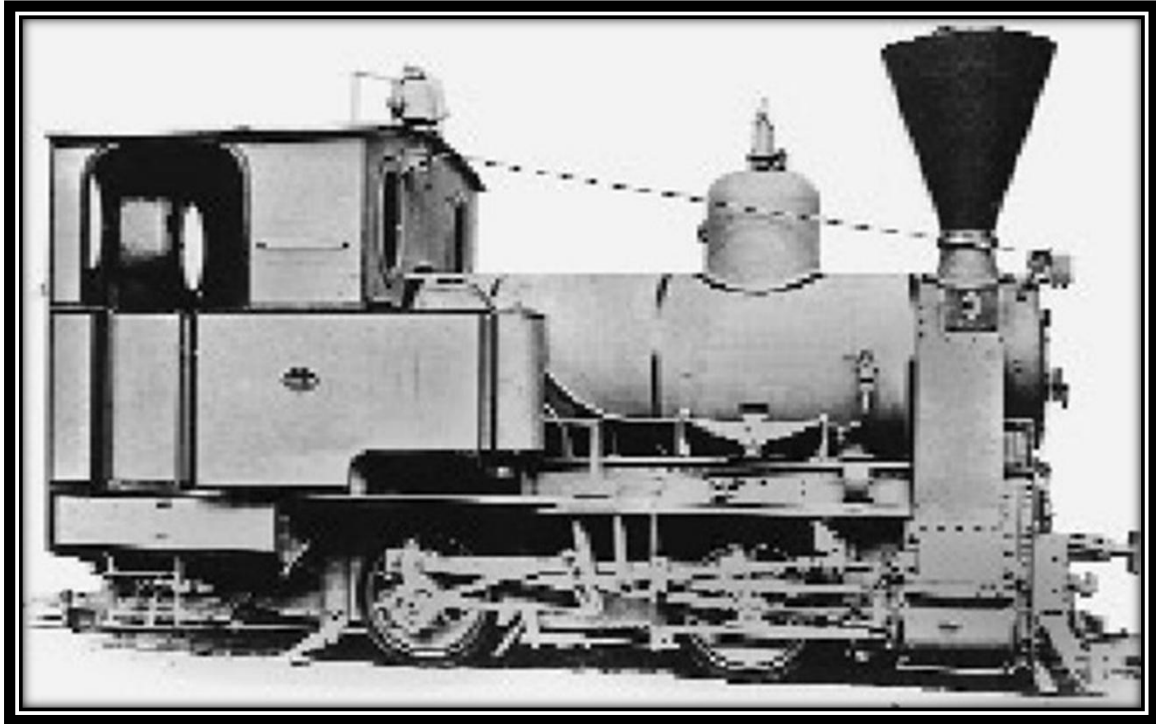
Nebenher bezog die Euskirchener Kreisbahn verschiedene Dampflokomotiven von der „**Aktiengesellschaft für Lokomotivbau Hohenzollern**“, die am **8. Juni 1872** gegründet wurde. **1874** wurde die erste Lokomotive in dem Werk gebaut, der ca. 4500 Loks folgten. Das Werk wurde im November **1929** geschlossen.



Lokomotive **13 g** im Bahnhof Mülheim-Wichterich. *Hier begann ab dem Jahre **1895** die „Eifelstrecke“ über Zülpich nach Arloff#* selbst diese Aufgabe bis zum **31. Dezember 1965** übernahm.

Foto: Eisenbahnstiftung, Herr Bügel. Marke: Autor/-in unbekannt - <http://www.veikkos-archiv.com/index.php?title=Datei:W0338196.jpg>. Seite „Euskirchener Kreisbahnen“. In: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 13. August 2024, 19:36 UTC. URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Euskirchener_Kreisbahnen&oldid=247671797 (Abgerufen: 11. März 2025, 20:18 U

Eine der ersten Dampflokomotiven der Euskirchener Kreisbahnen, 1895.



Oben: Die ersten vier h-Loks der **Euskirchener Kreisbahnen** (Vulcan) wirken durch mächtigen Kobelschornstein, größeren Kessel und hohe Verkleidungen der Ausströmröhre größer als der ähnliche Typ i.

Das obige alte Fabrikfoto zeigt die **Lok 3h** mit einem Nummernschild ohne den Gattungsbuchstaben, doch mit den Initialen „EKB“ (Euskirchener Kreisbahnen).

Diese Lokschilder sollen um **1894/95** üblich gewesen sein. Bei den ab **1899** gelieferten h-Loks wurde der Gattungsbuchstabe mit auf das Schild genommen.

Die Leine der Seilzugbremse führte bei der EKB unterhalb der Puffer von Wagen zu Wagen.

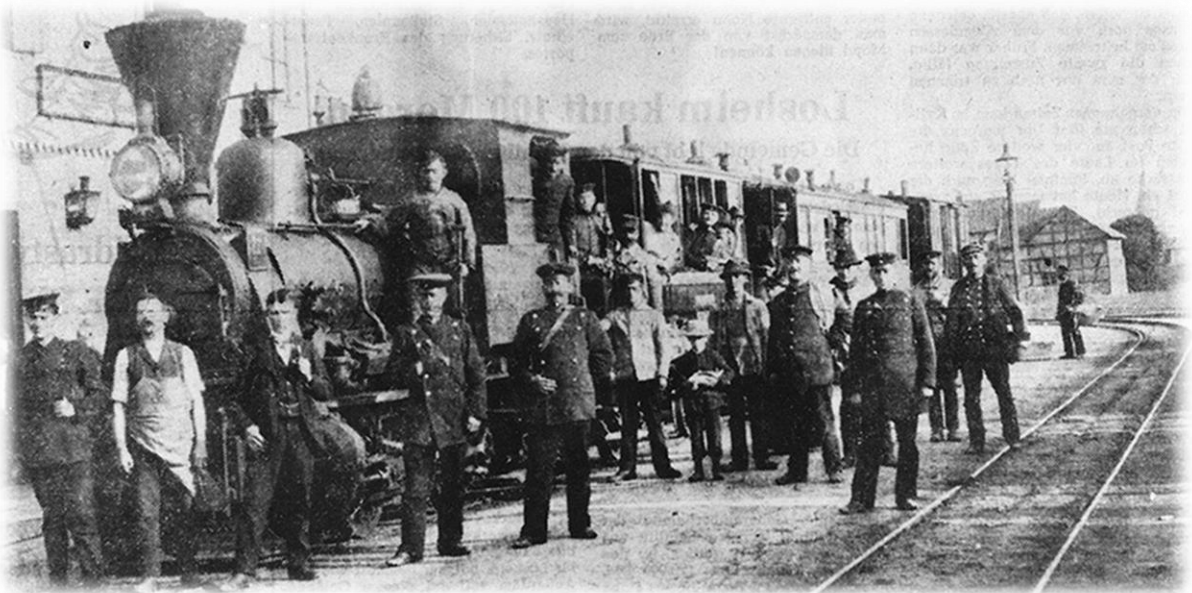


Quelle: Archiv Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen.

Alle einsteigen, wir fahren mit „de Flutsch“!



Angehörige der Euskirchener Kreisbahnen in frühen Jahren.

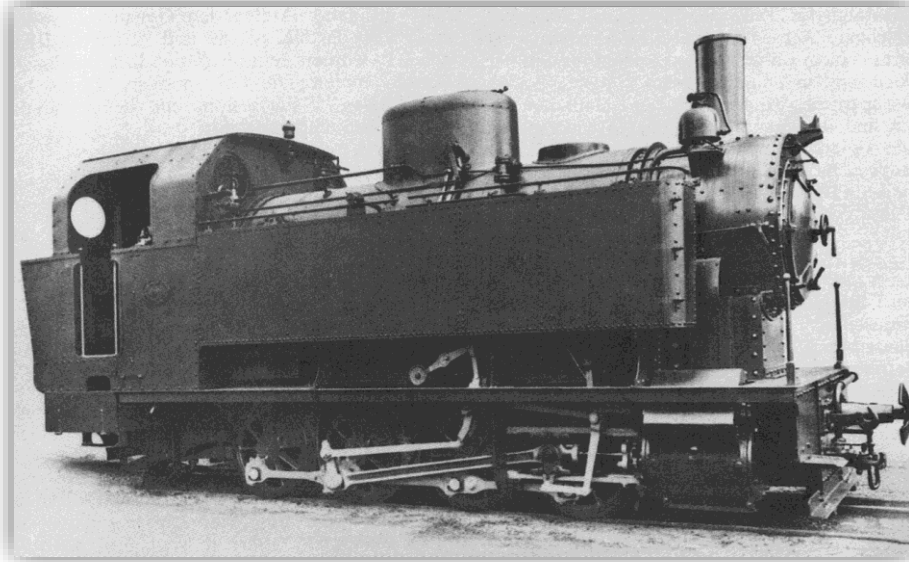


Mülheim-Wichterich 1895.

Einer der ersten Fahrten vom Bahnhof in Mülheim-Wichterich. Hier lag der Ausgangspunkt für die Strecke nach Zülpich und weiter bis Arloff.

Quelle: Repro/Fotoarchiv Kreismedienzentrum Euskirchen/Kölner Stadtanzeiger.

1937-1949: Neue Fahrzeuge für die Zukunft, u.a. Triebwagen Wismar.



Etwa seit den frühen **1920er** Jahren bis zur Betriebseinstellung arbeitete die EKB mit einem konstanten Bestand aus drei C-gekuppelten Henschel-Maschinen, **drei D-Kupplern von Krauss (HK 82–93)** (Foto oben) und zwei leicht unterschiedlichen Malletlokomotiven von Hohenzollern und der MBK, letztere war für die Heeresfeldbahn gebaut worden (HK 94 bis 100). .



Der erste moderne Triebwagen, den die Euskirchener Kreisbahnen auf der Strecke Euskirchen-Lechenich-Liblar in Dienst stellte, wurde als **T1** am **1. Januar 1937** erstmals eingesetzt. Zuvor musste man noch Bau der Triebwagenhalle auf dem Bahnhof Mülheim-Wichterich fertigstellen. Für

die Tankanlage wurde ein Behälter mit einem Fassungsvermögen von 20.000 Liter Rohöl zur Verfügung gestellt. Der neue Triebwagen wurde mit der Reichsbahn bis nach Liblar gebracht und dort auf das Gleis der Kreisbahn umgeladen. *Quelle: Generalanzeiger, 1937.*

Gute Investition: Talbot-Triebwagen aus dem Jahr 1950.

Am **11. Oktober 1950** wurde nochmals in Neuanschaffungen investiert – in zwei **Talbot-Triebwagen (T 2)** von der „Talbot & Cie. GmbH“, Aachen.



Oben: Der Dieseltriebwagen **T 2** der Euskirchener Kreisbahnen, eingesetzt von 1950-1959. Links im Foto die ehemalige Diesellok **V 21** der EKB.

Durch den Einsatz der neuen Triebwagen konnten die Reiseziele erheblich schneller erreicht werden. Die Dampflokomotiven wurden mehr und mehr abgeschafft.

Quelle: Oben: Gemeinfrei: Unten: Sammlung Kleinbahnen-Museum Bruchhausen-Vilsen.

Dieselloks der Euskirchener Kreisbahnen.



Beide Lokomotiven, **21 und 22**, wurden **1954 von Klöckner-Humboldt-Deutz** für die Euskirchener Kreisbahnen gebaut. Zur Verwendung als Doppellok wurden sie mit einer Doppeltraktionssteuerung ausgerüstet und wurden so vom Führerstand bedient.



044-14-217N: Dieselloks 22 und 21 der Euskirchener Kreisbahn, verladen auf DB-Waggon 989 0 045-8, auf dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen, Aufnahme: Harald O. Kindermann, 23. Mai 1966.



Fotos: Mit freundlicher Genehmigung Kleinbahnen-Museum Bruchhausen-Vilsen

Die Eifelstrecke.

Bis 1910 über Römerallee und Frankengraben zum Münstertor.

Die "Eifelstrecke" führte ab **1895** vom Bahnhof **Mülheim-Wichterich** ausgehend zunächst über Nemmenich bis nach Zülpich und ab Ende dieses Jahres weiter bis nach Arloff.

Nach einer engen Linkskurve überquerte die Meterspurstrecke das Normalspurgleis der Staatsbahn und verlief weiter die Zülpicher Römerallee hindurch und über den Frankengraben bis zum **Bahnhof am Münstertor** und weiter **über Hoven** in Richtung Satzvey und Arloff. **1910** änderte sich der Streckenverlauf in Zülpich. Dazu später mehr.

Rechts: Dampflokomotive der EKB in Hoven
um 1900.



Links: Haltestelle heute.

Pressemitteilung 1895.

Den Abschluss der Streckenlegung **Zülpich-Arloff** schildert die Presse **1895** sehr anschaulich.

Hier heißt es am **03. Juli 1895**:

„Die Arbeiten an der bis dahin noch nicht ausgebauten Strecke der Euskirchener Kreisbahn sind jetzt soweit gefördert, dass bereits das Schienengeleise vollständig fertig ist. Am vorigen Mittwochabend um 9 Uhr wurde die letzte Schiene auf dem ersten Höhenzuge der Eifel von Zülpich ab eingesetzt. Ein Ereignis, welches allseitig freudig begrüßt wurde. Somit ist die Euskirchener Kreisbahn jetzt vollendet.

Die Strecke **Zülpich-Kommern-Arloff** soll am 15. des Monats dem Verkehr übergeben werden“.

Euskirchener Kreisbahnen.



Bekanntmachung.

Fahrplan ab 1. Januar 1896.

2	4	6	8	—	10	Zug No.	Stationen	Zug No.	1	3	5	7	9	—
656	1003	103	454	—	954	ab	Giblar Anschl. Staatsb.	641	912	1231	357	715	—	—
803	1121	216	605	—	1105	an	Mühlheim-Wichterich	ab	532	803	1121	235	606	—
12	14	16	18	20	—	Zug No.		Zug No.	—	11	13	15	17	19
806	1141	222	614	812	—	ab	Mühlheim-Wichterich	an	—	753	1111	222	559	802
828	1203	244	636	834	—	an	Euskirchen-Weß	ab	—	731	1049	200	537	740
22	—	24	26	—	—	Zug No.		Zug No.	—	21	—	23	—	25
810	—	226	620	—	—	ab	Mühlheim-Wichterich	an	—	744	—	207	—	800
837	—	253	647	—	—	an	Zülpich Anschl. Staatsb.	ab	—	717	—	140	—	733
853	—	309	731	—	—	ab	Zülpich Anschl. Staatsb.	—	—	656	—	127	—	656
006	—	417	840	—	—	an	Sahven	dto. ab	—	545	—	1216	—	543
048	—	420	844	—	—	ab	Sahven	an	—	539	—	1204	—	522
—	—	—	855	—	—	an	Autweiler	ab	—	580	—	—	—	—
116	—	445	—	—	—	an	Arloff	ab	—	—	—	1142	—	457

Zeitsprung ins Jahr 1910.

EKB-Strecke jetzt südlich an Hoven vorbei in die Eifel.



Foto: Carl Horn, Kreismedienzentrum Euskirchen.

Ab 1909 begann der Bau des **gemeinsamen Bahnhofs** für die **DKB** und die **EKB** an der damaligen Schützenhalle in Zülpich (heute Adenauerplatz). Die Haltestelle in Hoven sollte entfallen. Die Teilstrecke der DKB zum neuen Bahnhof „Zülpich-Stadt“ wurde im Jahre **1910** dem Verkehr übergeben. Am **04.10.1913** ging der durch die notwendige Verlegung der **Euskirchener Kreisbahn** freigewordene Bahnkörper am Zülpicher Münstertor an die Stadt Zülpich über.

Die Dürener Zeitung schrieb am 10.11.1909:

„Vor dem Münstertor wird demnächst eine rege Arbeitstätigkeit entfaltet werden. Zu dem Bau bzw. Umbau der Dürener- und Euskirchener Kreisbahnen ist man mit dem Anfahren des Arbeitsmaterials beschäftigt. Zwei Arbeitsmaschinen sind in der erbauten Halle bereits untergebracht. Das Stationsgebäude wird an der **Provinzialstraße** dem Florener gegenüber seinen Platz finden. Das Geleise der Euskirchener Kreisbahn geht an der Anlage der Schützenhalle vorbei und das der Dürener Kreisbahn legt man auf die Stadt zu, Richtung Langshausen'schen Garten. Die Verladestellen und Rangiergeleise werden weiter stadteinwärts eingebaut.“

Die Eifelstrecke ab 1910.

Mülheim-Wichterich

Niederelvenich/Oberelvenich

Nemmenich-Lüssem

Zülpich

Verbindung zur Staatsbahn

„Düren-Euskirchen“ und zur
DKB.

Zülpich-Stadt (durch heutige

Chlodwigstraße, **südlich an**

Hoven vorbei) nach:

Sinzenich (Papierfabrik)

Schwerfen

Gehn

Kommern

Firmenich-Obergartzem

Satzvey

Antweiler-Wachendorf

Kalkar

Arloff

In einer Sitzung der Kreistagsabgeordneten des Kreises Euskirchen im **Mai 1908** wurde die Notwendigkeit einer Umgestaltung der Streckenführung bei der Euskirchener Kreisbahn hervorgehoben.

Es war geplant, die neuen Gleise nach Überführung am Staatsbahnhof Zülpich anlehnend an die neue Teilstrecke der Dürener Kreisbahn (Zülpich-Embken) zu errichten. Die Stadtstrecke „Römerallee“ sollte entfallen.

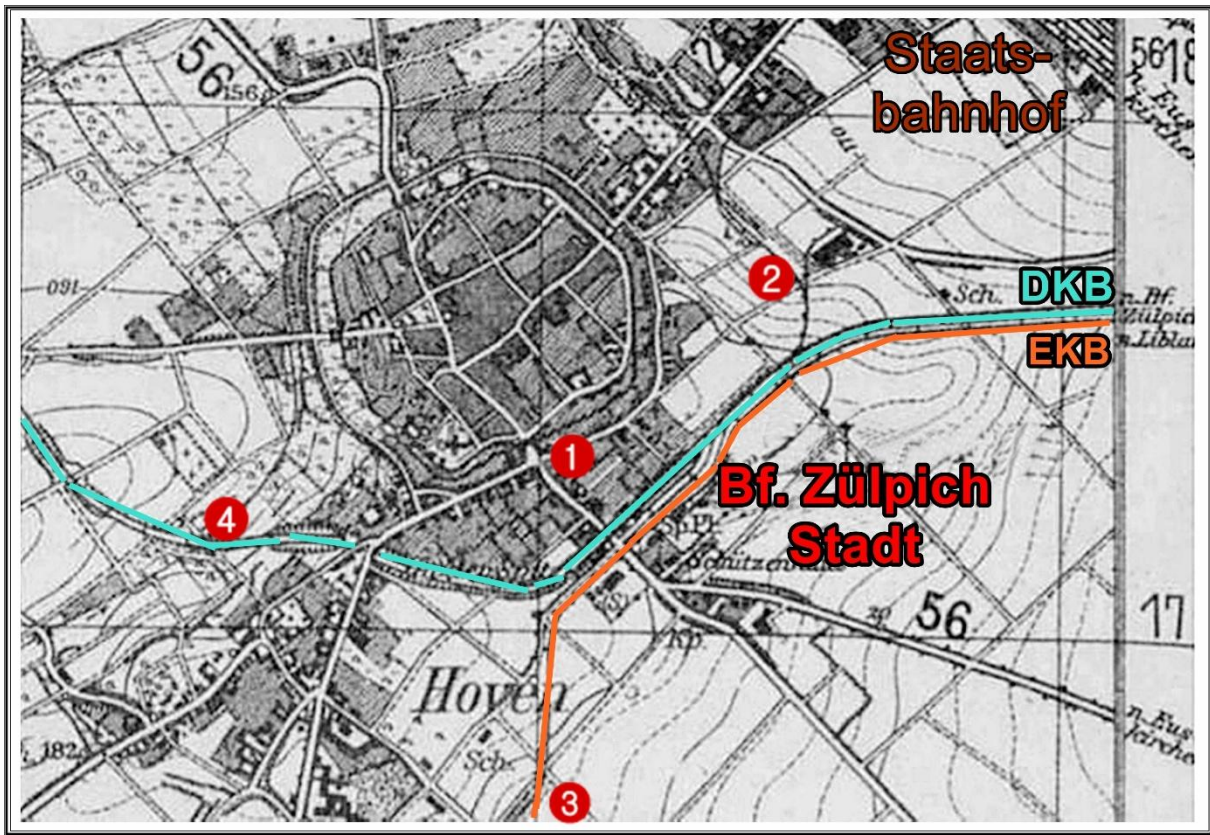
Beide Bahnen sollten dann an der Provinzialstraße (etwa 200 Meter vom jetzigen EKB-Bahnhof entfernt) einen neuen, gemeinsam zu nutzenden Bahnhof erhalten.

Auch soll die Euskirchener Kreisbahn nun auch innerhalb der Gemeinde Nemmenich verlegt werden.

Die Umsetzung erfolgt im Jahre 1910/11.

Quelle: Vergl. Dürener Zeitung, 13.5.1908.

Streckenplan Zülpich ab 1910.



1= Münstertor, ehemaliger Bahnhof der EKB (1895-1910). **2**= Industriebahn Zülpich, 1912. **3**= Haltepunkt Hoven der EKB. **4**= DKB-Strecke Zülpich-Geich-Füssenich-Juntersdorf-Embken, 1911.

Der **gemeinsame Bahnhof** für die *Dürener- und Euskirchener Kreisbahn* wurde **1909** am heutigen Adenauerplatz – damals an der **Provinzialstraße** - erbaut. Die EKB - Gleise verliefen durch die heutige **Chlodwigstraße** nach Süden in die Eifel. Über die heutige **Steinfelder Straße** verliefen ab **1911** die Gleise der *Dürener Kreisbahn* nach Hoven, bogen dann ab in Richtung Geich, Füssenich, Juntersdorf bis zum Endbahnhof Embken. In Hoven war ein Brückenbau mit Überführung notwendig.

Quelle: Digitalisierung: Landesarchiv Nordrhein-Westfalen. Abteilung Rheinland Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de> <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

Einige
Bahnhöfe an
der
Eifelstrecke.

*Bahnhof **Mülheim-
Wichterich** - Beginn
der Eifel-Strecke*



*Bahnhof **Oberelvenich***

Rechts: Alter Bahnhof Nemmenich.



In Nemmenich:

An dieser Stelle verlief die
Strecke in Nemmenich.
Nach Abbau der Strecke
wurde hier ca. 1960 eine
Halle gebaut

Von **Niederelvenich** kommend gingen die Gleise hier, wo in den **1960ern** das Gebäude eingeschoben wurde, entlang, bis sie einige hundert Meter weiter parallel zur Bördebahn verliefen und dann die Bördebahn auf einer Überführung überquerten und gemeinsam mit der DKB zum Adenauerplatz gelangten.



Oben und unten: Wo jetzt Anbau bzw. Schuppen stehen, verlief einst die Eifelstrecke in 1-Meterspur Richtung Zülpicher Bahnhof/Römerallee und Zülpich-Stadt.



Fotos: HCZ mit freundlicher Genehmigung der Anwohner.

Keine Spuren mehr aus vergangenen Zeiten.



Chlodwigstraße in Zülrich. Hier liefen die Schienen der EKB in Richtung Eifel.
Die Schienen der DKB liefen über die Steinfelder Straße nach Hoven.



**Damals an der Provinzialstraße. Heute Bonner Str./Adenauerplatz.
Hier stand der gemeinsam genutzte Bahnhof der EKB und DKB.**

Bahnhof in Sinzenich



Bahnhofsgelände in Sinzenich – Ortseingang. Hier befanden sich die Toiletten neben dem Empfangsgebäude des Bahnhofs Sinzenich. Das alte Bahnhofsgebäude befand sich in Nähe dieses Bereichs und wurde später als Wohnhaus umgebaut. Das Gleis verlief durch den heutigen Garten in Richtung Fabrik und weiter nach Schwerfen.



Die Strecke verlief weiter über Gehn, Kommern, Firmenich-Obergartzem (links) Satzvey, Antweiler-Wachendorf und Kalkar und **Arloff**.

*Fotos: Sammlung History-Club
Zülpich, Eisenbahnstiftung Solingen*

Das Ende beider 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.

Trotz einer Wiederbelebung der Wirtschaft begannen bald Einschränkungen. 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 – Züllich 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** an die Deutsche Bundespost.

Der Güterverkehr war so stark von den Braunkohlen- und Zuckerrüben transporten abhängig, dass deren Wegfall **1959** zu dessen Einstellung auf fast allen Kreisbahnstrecken führte.

Seite „Euskirchener Kreisbahnen“. In: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 13.

August 2024, 19:36 UTC. URL:

https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Euskirchener_Kreisbahnen&oldid=247671797 (Abgerufen:

18. Februar 2025, 20:49 UT

Kleine Zeittafel

Erft- und Eifelstrecke.

Bahnhofsgebäude standen in

Liblar, Frauenthal, Lechenich, Erp, Friesheim, Niederberg-Borr, **Mülheim-Wichterich**, Frauenberg, **Euskirchen**, Oberelevenich, Nemmenich-Lüssem, **Zülpich-Stadt**, Sinzenich, Kommern, Firmenich-Obergartzem, Satzvey, Antweiler-Wachendorf und Arloff.



Bahnhof in Firmenich-Obergartzem, 1960.

Foto: Gerd Wolff. Mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahnstiftung Solingen, Herr Bügel.

1879 gründete *Pfeifer & Langen* in Euskirchen eine zweite Rübenzuckerfabrik. Um 1880 galt das **Werk Elsdorf** als internationale „Musteranstalt“ und wurde das größte Zuckerunternehmen Westdeutschlands.

13.04.1894 wird die Betriebskonzession für die Euskirchener Kreisbahnen erteilt.

Am **26.01.1895** werden die Strecken Erp nach Euskirchen und die Strecke Mülheim-Wichterich nach Zülpich in Betrieb genommen.

11.08.1895: Von Zülpich aus führt die Trasse weiter bis Kommern über Satzvey und Antweiler-Wachendorf bis zum Endpunkt Arloff.

01.10.1896: Anschluss der Strecke an die Zuckerfabrik in Euskirchen.

31.12.1897: Übernahme der Betriebsleitung von Lenz & Co. GmbH durch die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft.

04.10.1913 ging der durch die Verlegung der Euskirchener Kreisbahn freigewordene Bahnkörper vor dem Zülpicher Münstertor an die Stadt über. Das Terrain hatte eine Größe von 94,01.

1925 wird die Teilstrecke Antweiler nach Wachendorf und Arloff stillgelegt.

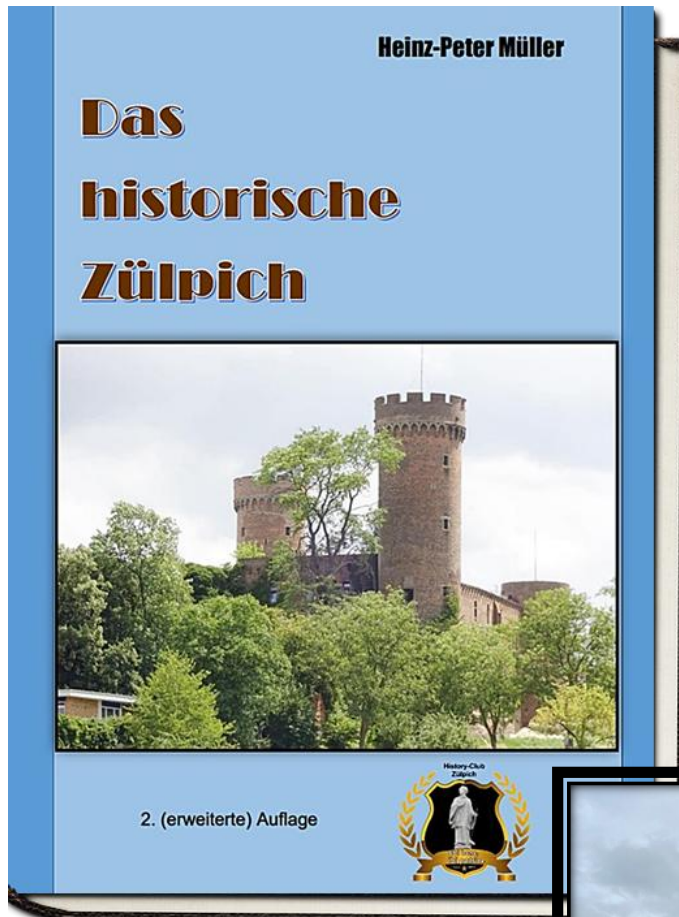
01.04.1949 wird die Betriebsführung durch den **Kreis Euskirchen** übernommen.

1952 wird der Reiseverkehr Antweiler-Wachendorf- Mülheim-Wichterich eingestellt.

1955 wird der Reiseverkehr zwischen Mülheim-Wichterich und **Liblar** eingestellt.

30.06.1959 wird die Strecke Mülheim-Wichterich-Zülpich-Schwerfen stillgelegt.

31.12.1965: Stilllegung der Strecke Satzvey- Antweiler-Wachendorf.



**In eigener
Sache**



**Im Zülpicher
Buchhandel.**

Kapitel 3

Die Neffeltalstrecke der Dürener Kreisbahn.

Planungen bereits Ende des 19. Jahrhunderts.

Nach langen Vorarbeiten wurde in der Dürener Kreistagssitzung vom **13. März 1895** ein Projekt "**Anlage von Kleinbahnen im Kreise Düren**" im Prinzip beschlossen. Unter anderem auch die Strecke „**Nörvenich - Eschweiler über Feld - Zülpich**“. Mit den ersten Planungen und der Betriebsführung wurde die **Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (WeEG)** beauftragt. Mit dem Bau konnte man im Jahre **1906** bei **Merzenich** beginnen.

Die Genehmigung zum Bau der im Vertrag zwischen dem Kreis Düren und der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft genannten Kleinbahnlinien durch den Herrn Regierungspräsidenten in Aachen im Einvernehmen mit der Eisenbahndirektion in Köln erfolgte **am 8. Januar 1908**. Gebaut werden sollte von **Zülpich über Nörvenich** nach Düren mit Anschlüssen an die Staatsbahnhöfe in Düren und Zülpich und an die Kleinbahn des Kreises Euskirchen in Zülpich für den Personen- und Güterverkehr mit Dampflokomotiven .

Wie undurchsichtig sich die Planungen in den Anfangsjahren darstellten, zeigt ein Bericht in der Dürener Zeitung vom **15. Mai 1897**, der die Pläne für eine **Strecke ab Zülpich** veröffentlichte.

*„Der Lauf der Dürener Kreisbahn ist **wieder anderweitig** in Aussicht genommen. Es ist jetzt angedacht, dieselbe vom Zülpicher Kölntor aus um Geich, dann zwischen Geich und Füssenich hindurch auf Langendorf, Bürvenich nach Wollersheim zu leiten, mit der letzten Ortschaft als Endstation. Für Füssenich-Geich ist das Stationsgebäude in der Nähe des Friedhofes vorgesehen“.* Das Unternehmen der DKB startete am **05.01.1910** (Güterverkehr) ab Zülpich mit einem völlig anderen Streckenplan bis Embken.

1906: Die „Neffeltalstrecke“ nahm Züge an



Anfang Juli des Jahres **1906** hatte die "Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft" für die Errichtung der Dürener Kreisbahn in der Stadt Düren eine Bauabteilung eingesetzt und ernannte zum Vorstand der Bauabteilung Herrn **Regierungsbaumeister Duhme** (links). Von **1908 bis 1912** war **Direktor Leo** Leiter der neuen DKB.

Bei **Merzenich** erfolgte 1906 der

1. Spatenstich für die Kreisbahnlinie Distelrath-Nörvenich-Zülpich.

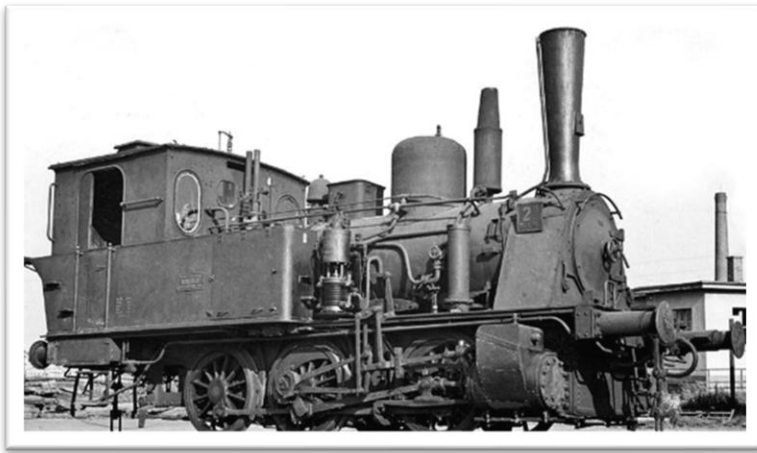


In **Merzenich** musste sich die Strecke "Düren-Euskirchen", die **1864** errichtet wurde, mit den neuen Gleisen für die "Neffeltalstrecke" kreuzen.

Ehemaliger Durchlass der Bahnstrecke von Distelrath nach Merzenich der DKB unter der Bahnstrecke von **Düren nach Euskirchen**.

Kurzer Überblick - Beginn und Ende.

Die Eisenbahnstrecke **Distelrath – Merzenich – Nörvenich – Zülpich – Embken** war die Stammstrecke der **Dürener Kreisbahn**. Sie wurde ab **1909** von der Straßenbahn von **Distelrath bis Merzenich** mitbenutzt und war in diesem Abschnitt wie das Stadtnetz mit 600 Volt Gleichspannung elektrifiziert. Die Linie **Düren - Nörvenich – Zülpich**, die in erster Linie für die Landwirtschaft, insbesondere für die Rübenenernte, gebaut worden war, konnte am **6. Oktober 1908** in Betrieb genommen werden.



Die restliche Strecke wurde im Personen- und Güterverkehr zunächst mit **Dampfzügen** betrieben z.B. mit der **Lok 2b**, Baujahr 1908, (oben).

Am **6. Februar 1909** wurde die Strecke von Distelrath bis nach Bessenich für den **Personenverkehr** eröffnet und am **1. Mai 1909** bis Zülpich erweitert.

1928 wurde der **elektrische** Verkehr bis Nörvenich ausgedehnt. Ab **1938** wurden im Personenverkehr die Dampfzüge durch **Diesellokomotiven** abgelöst.

Obwohl in den **1950er** Jahren der elektrische Betrieb schrittweise von **Nörvenich bis nach Bessenich** ausgedehnt wurde, endete der Personenverkehr auf der Neffeltalstrecke zwischen Nörvenich und Zülpich-Stadt bereits wieder **1960**, nachdem schon **1957** der Personenverkehr zwischen Zülpich-Stadt und Embken eingestellt worden war. **1963** endete der Personen- und **1968** der Gesamtverkehr der DKB,

Foto: Lok 2b der Dürener Kreisbahn, mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahnstiftung.

Beginn des Streckenbaus ab 1906 am Wasserturm in Merzenich.



Insgesamt waren von Düren bis Embken

19 Brückenbauten erforderlich:



- die Überführung der Staatsbahn in Düren,
- die Unterführung der Staatsbahn in Züllich
- drei Straßenüberführungen,
- eine Straßenunterführung,
- drei Wegunterführungen,
- zehn Bachunterführungen

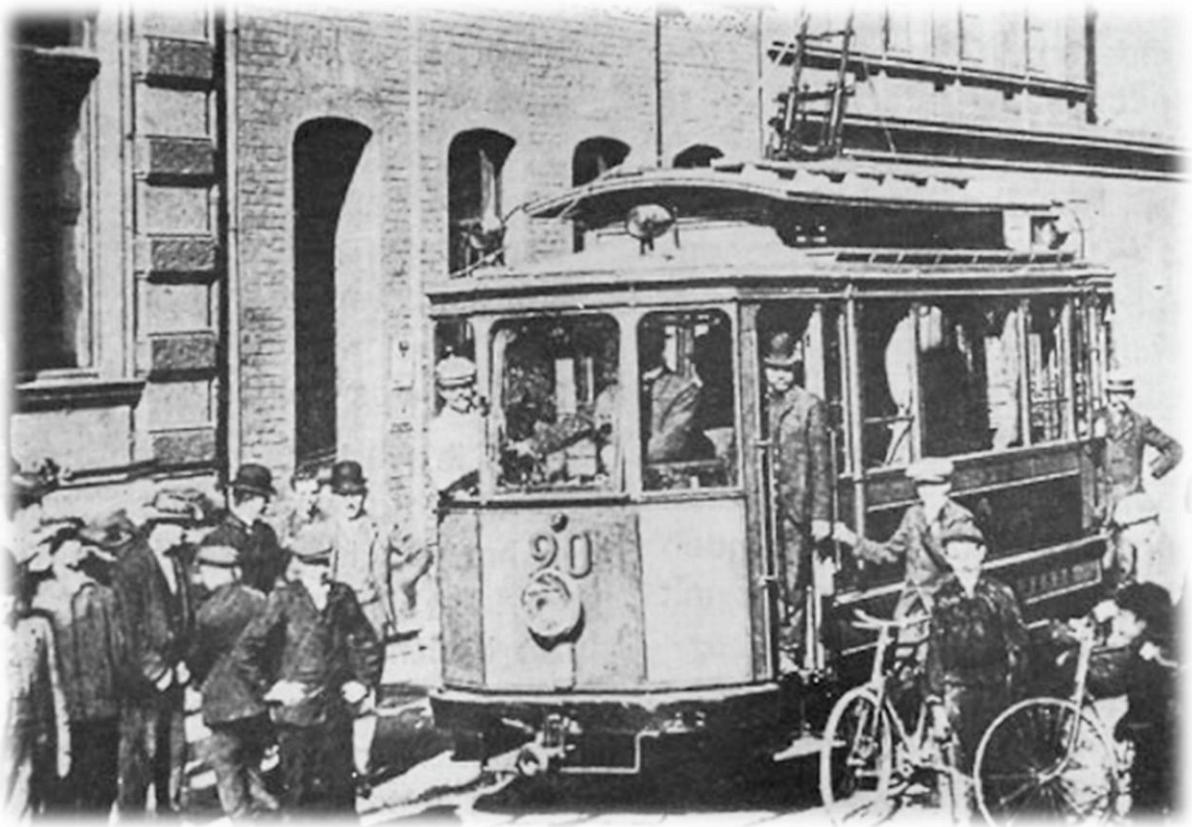
Foto oben: Sammlung Geschichts- und Heimatverein Merzenich e.V.

Foto unten: Elektrische in Lützel. Mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahnstiftung, Herr Bügel.

1908

Gründung der Dürener Kreisbahn.

1907 waren die Erd- und Böschungsarbeiten auf einer Teilstrecke der neuen Linie **Düren-Merzenich- Nörvenich-Zülpich bis Sievernich/Bessenich** fertiggestellt und die notwendigen Beseitigungen von störenden Bauwerken sowie die Errichtung von Brücken und Durchlässen abgeschlossen.



Die Dürener Kreisbahn wird gegründet.

Am **02. Oktober 1908** war die offizielle Eröffnung des Straßenbahnbetriebes (oben) bekannt gegeben worden, nachdem am **03.09.1908** eine Probefahrt vom Bahnhof Distelrath bis in die Stadt stattgefunden hatte. Am **6.10.1908** startete der Güterverkehr zwischen Düren-Nörvenich und Zülpich (z.B. Zuckerrüben-, Stroh - und Viehtransport).

Ausgestaltung des Bahnkörpers.

Der so genannte „**Bahnkörper**“ im Eisenbahnbau besteht aus einem **Oberbau** und einem **Unterbau**.

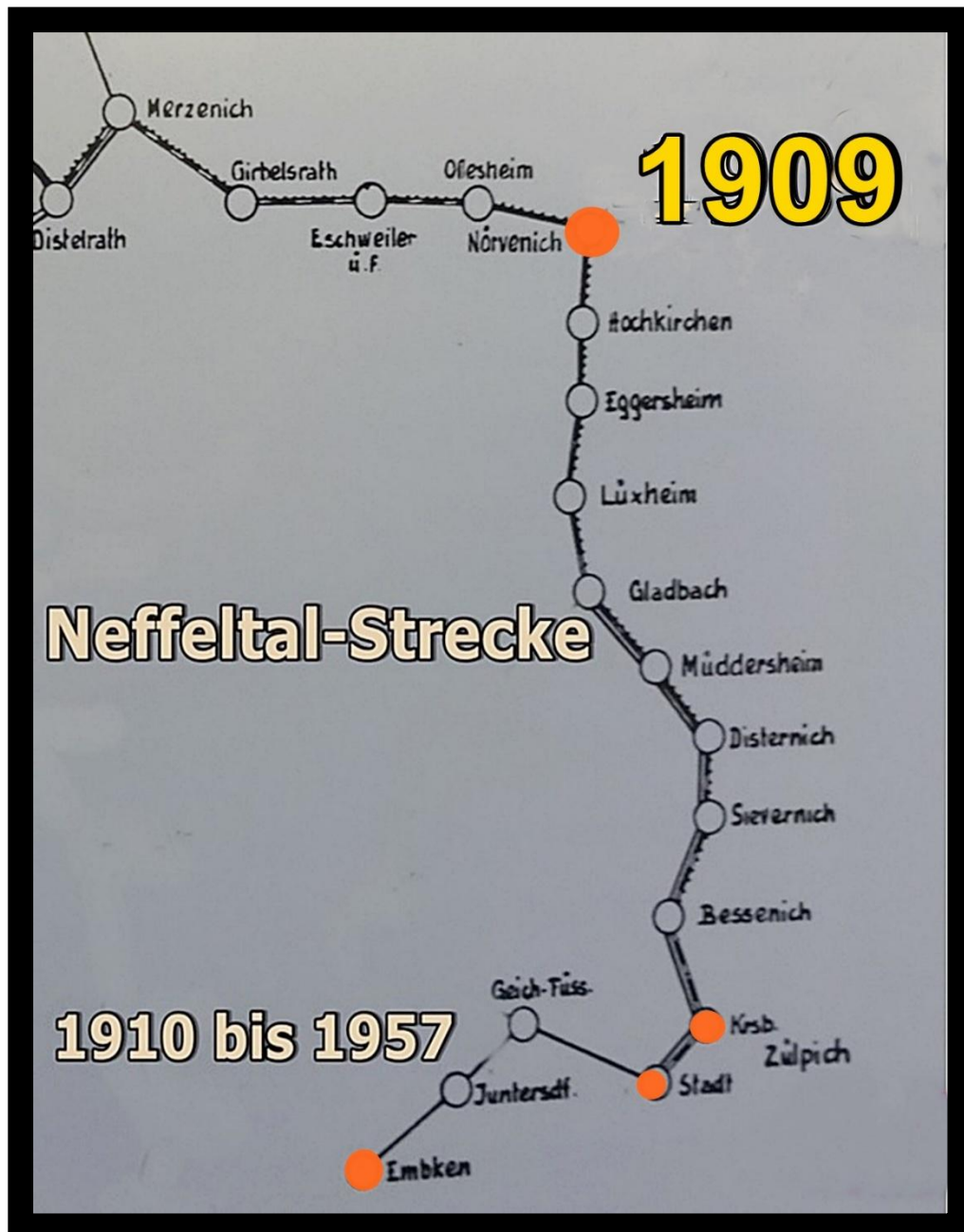
Die Gleise (bestehend aus Schwellen und Schienen) bilden den Oberbau, hingegen Schotter und Sand werden für den Unterbau benötigt.



Für die Strecke „Zülpich-Embken“ wurden im Wesentlichen dieselben Anordnungen gewählt wie für die Strecke „Nörvenich-Zülpich“. Das bedeutete, dass die Schienen eine Länge von 12 Meter erhielten und ein Gewicht von 24,40 kg/m ausmachten.

Die Bahnstrecke erhielt eine Telefonleitung, die mit Rücksicht auf die zahlreichen Starkstromleitungen aus doppeltem Draht hergestellt wurden.

Umfangreiche Erdarbeiten waren schon damals nötig, um die Schienen für einen neuen Streckenabschnitt zu verlegen. Hier ein Foto aus dem Jahre **1908** aus der Eifel.



06. 02. 1909: Eröffnung des Teilabschnitts von **Düren nach Bessenich** für den Personenverkehr; der Abschnitt bis Zülpich folgte **am 1. Mai 1909**. Ende der Gesamtstrecke im Jahre **1968**. **Am 05.01.1910:** Verlängerung der Strecke von **Zülpich bis nach Embken** (bis 1957). Im Jahre **1927** wurde der elektrische Betrieb bis Girbelsrath und **1928** bis Nörvenich ausgedehnt; in den späten **1950er** Jahren dann auch bis Bessenich.

Bahnhäuschen lediglich 45 qm groß.

Sämtliche Stationen mit Ausnahme des Schlussbahnhofs Düren wurden für Personen-Stückgut und Freiladeverkehr eingerichtet. Zur Kostenersparnis wurden die Gebäude so einfach wie möglich gehalten und im Ganzen lediglich 45 qm groß gebaut.

Ausgenommen von dieser Regelung waren die Gebäude in Nörvenich und Zülpich, die mit Rücksicht auf die damaligen Betriebsverhältnisse je ein Gebäude mit Beamtenwohnungen erhielten.



Fast alle Anlagen waren für die Zukunft erweiterungsfähig geplant worden. Ein **Kreuzungsgleis** erhielt, abgesehen von den Endstationen Zülpich, Distelrath und Düren, nur die **Station Nörvenich** (Foto oben).

Quelle: Vgl. *Dürener Zeitung*, Foto: Eisenbahnstiftung Solingen, Herr Bügel. Personenverkehr der DKB in Nörvenich, Foto: Aad van Ooy.

Hoher Besuch an der Strecke, 1912.



Regierungspräsident **Dr. Max von Sandt** aus Aachen hielt sich am **12.09.1912** im Kreis Düren auf und besichtigte am Nachmittag in Begleitung des Herrn Landrats **Otto Kesselkaul** (Landrat von 1909 - bis 1920) die Kreisbahnstrecke **Düren-Zülpich-Embken** (Neffeltalbahn) und kehrte abends von Embken aus per Automobil wieder zurück.

Dr. Max von Sandt.

Stilllegung der „Grube Astrea“ in Juntersdorf (1833-1924).

Da der wirtschaftliche Gewinn aus der Grube weit hinter dem vereinbarten Ziel zurückblieb, wurde der DKB-Transport **1920** eingestellt. Der Bahnanschluss aus dem **Jahr 1912** wurde **1924** zurückgebaut und die Brikettfabrik abgerissen. Etwa 140 Arbeiter waren betroffen. Heute ist das ehemalige Gelände von Grünflächen überdeckt.

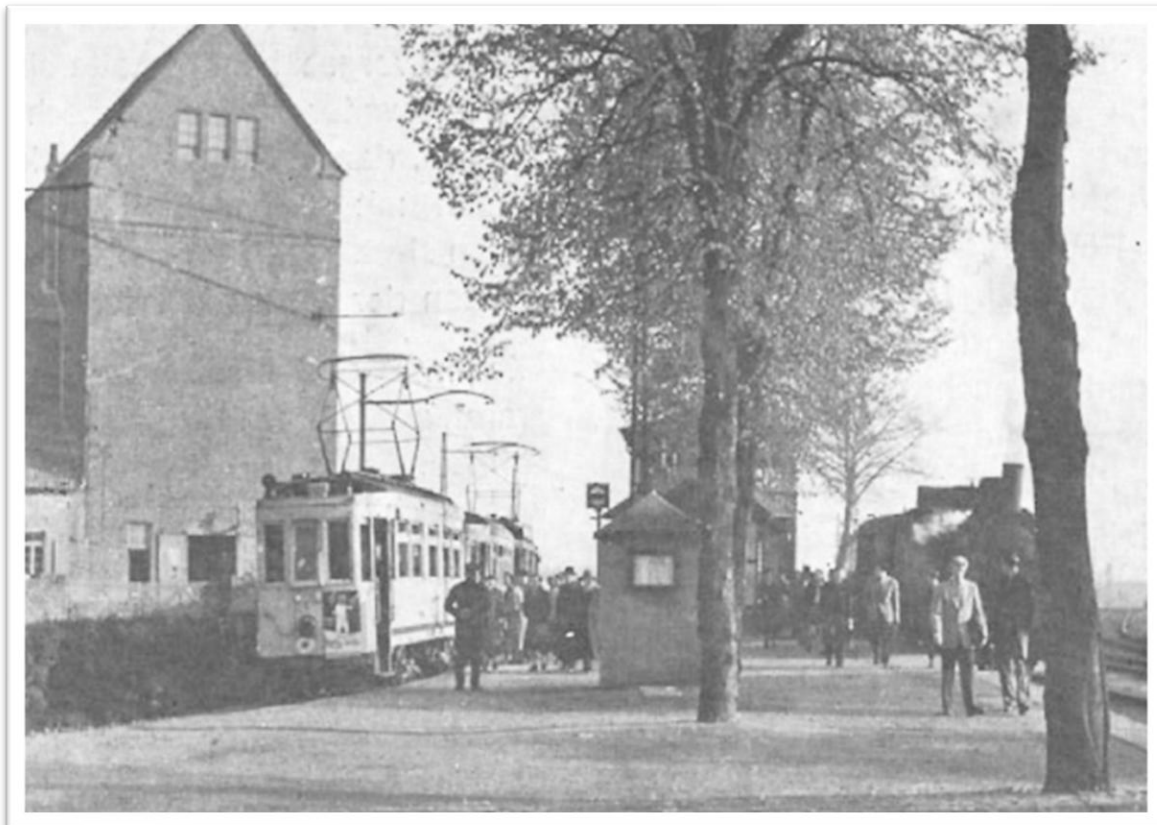
Quelle: u.a. *Dürener Zeitung*, Freitag, 13.09.1912. Zeichnung: Max von Sandt (1915).
 Zeichnung von Fritz Wolff gemeinfrei. Quelle unten: *Echo der Gegenwart* 02.04.1912.

Die Bahnhöfe an der Strecke Distelrath-Merzenich-Nörvenich-Zülpich.

#



Triebwagen in dem neuen Personenbahnhof in Distelrath.



Bahnhof Distelrath mit Triebwagen und Dampflok. Quelle: Eisenbahnstiftung Solingen.

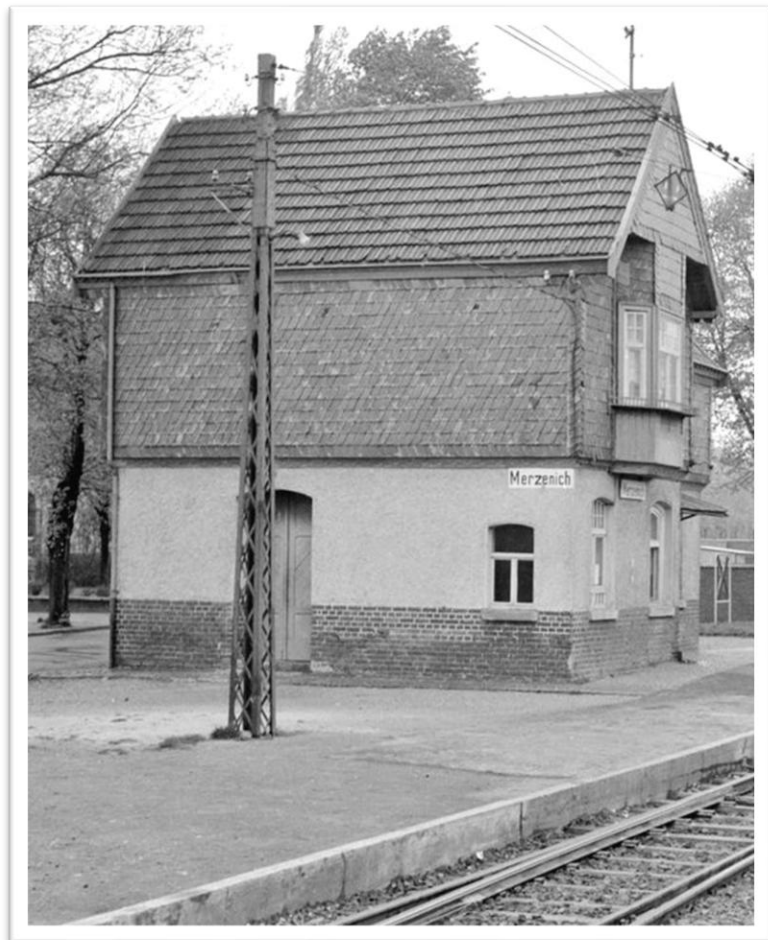
Bahnhof Merzenich 1908.



Von **1908 bis 1963** war der Bahnhof in Merzenich in Betrieb.

Hier begann man bereits am **31.5.1907** mit dem Bau der **elektrischen** Kreisbahn.

Bahnhofsgebäude in Merzenich um 1960.



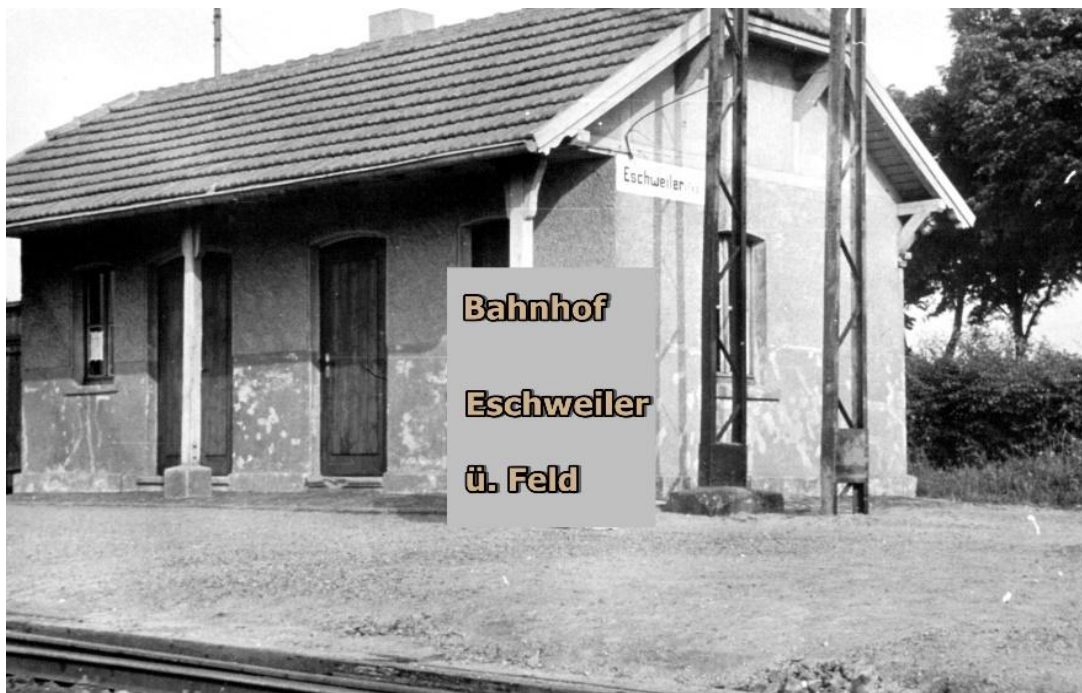
Bahnhof Girbelsrath 1908.



Von 1908 bis 1963 war ein kleiner Bahnhof in Girbelsrath in Betrieb.

Foto: Fahrt von Merzenich nach Girbelsrath. Im Hintergrund der Wasserturm in Merzenich.

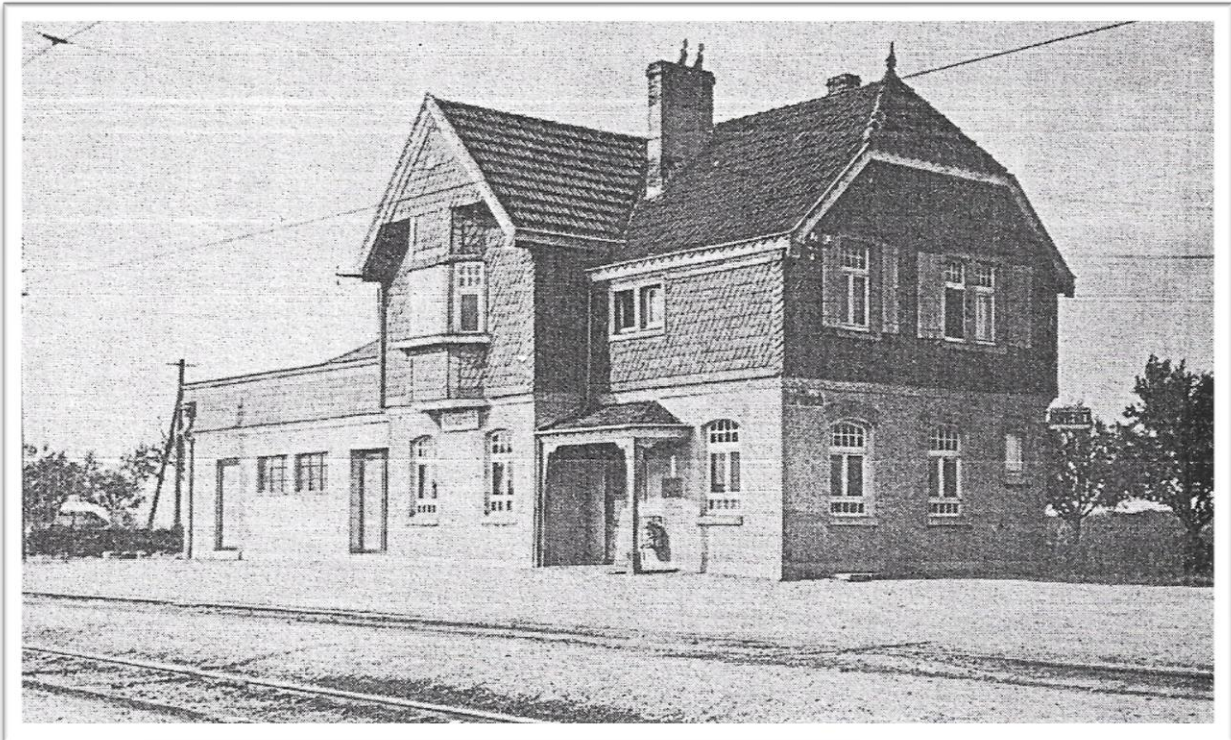
Bahnhof Eschweiler ü. Feld und Gut Ollesheim.



Eschweiler ü. Feld hatte einen kleinen Bahnhof mit Ausweichgleis und Verladegleis sowie zwei weitere zusätzliche Haltepunkte an der Golzheimer Straße und am Ortsausgang Richtung Nörvenich.

Foto: Sammlung HGV der Gemeinde Nörvenich e.V. und Geschichts- und Heimatverein Merzenich.

1908: Ab Nörvenich Betrieb mit Dampflokomotiven.



Bahnhof Nörvenich, 1908.

Am **6. Oktober 1908** wurde der Bahnhof in Betrieb genommen. Bis **1909** wurden



zwischen Distelrath und Zülpich vornehmlich Zuckerrüben und Vieh auf der Strecke transportiert. Danach wurde die Strecke auch für den Personenverkehr eröffnet. Die Fahrgäste, die nach Zülpich und weiter nach Embken wollten, mussten anfangs in Nörvenich umsteigen, da die Strecke **nur bis Nörvenich elektrifiziert** war.

Wismar Schienenbus um das Jahr 1953 am Bahnhof in Nörvenich. Rechts Gleis der Güterstrecke. Fotos: Eisenbahnstiftung Solingen, Herr Bügel.

Bahnhof Hochkirchen, 1908.

Bis in das Jahr 1960 verfügte Hochkirchen über einen Haltepunkt an der Neffeltalstrecke. Der bis zuletzt elektrifizierte Streckenabschnitt wurde **1960** durch einen Omnibusverkehr ersetzt.



Rübentransport mit einer Dampflokomotive. In der Bildmitte der zur Abfahrt bereitete Wismarbus VT.

Fotos: Sammlung HGV Nörvenich, A. Bergrath.

Bahnhof Eggersheim, 1908.



Ab 1908 gab es in Eggersheim eine Bahnstation. 1960 wurde der Bahnverkehr eingestellt.

Bahnhöfe Gladbach und Müddersheim, 1908.



Ehemaliger Streckenverlauf zwischen Gladbach und Müddersheim. Gegenüber der heutigen B 477 gab es eine große Verladestelle für Zuckerrüben.



Straßenbahn in der Nähe von Gladbach.



Der Bahnhof in Müddersheim.

Ab **1955** konnte man mit der „Elektrischen“ bis nach Müddersheim fahren. Anschluss gab es hier mit dem Bus nach Zülrich. In Gladbach und Müddersheim standen kleinere Bahnhöfe der Dürener Kreisbahn. Der Bahnhof in Gladbach wurde im Krieg schwer getroffen.

Bahnhof LUXHEIM, 1908.

Mit der Streckeneröffnung **1908** hatte der Ort einen Haltepunkt, der bei der Streckenschließung nach **1960** durch Busse der DKB übernommen wurde.

Bahnhof Disternich ,1908.

In Disternich unterhielt die DKB einen kleinen Bahnhof.

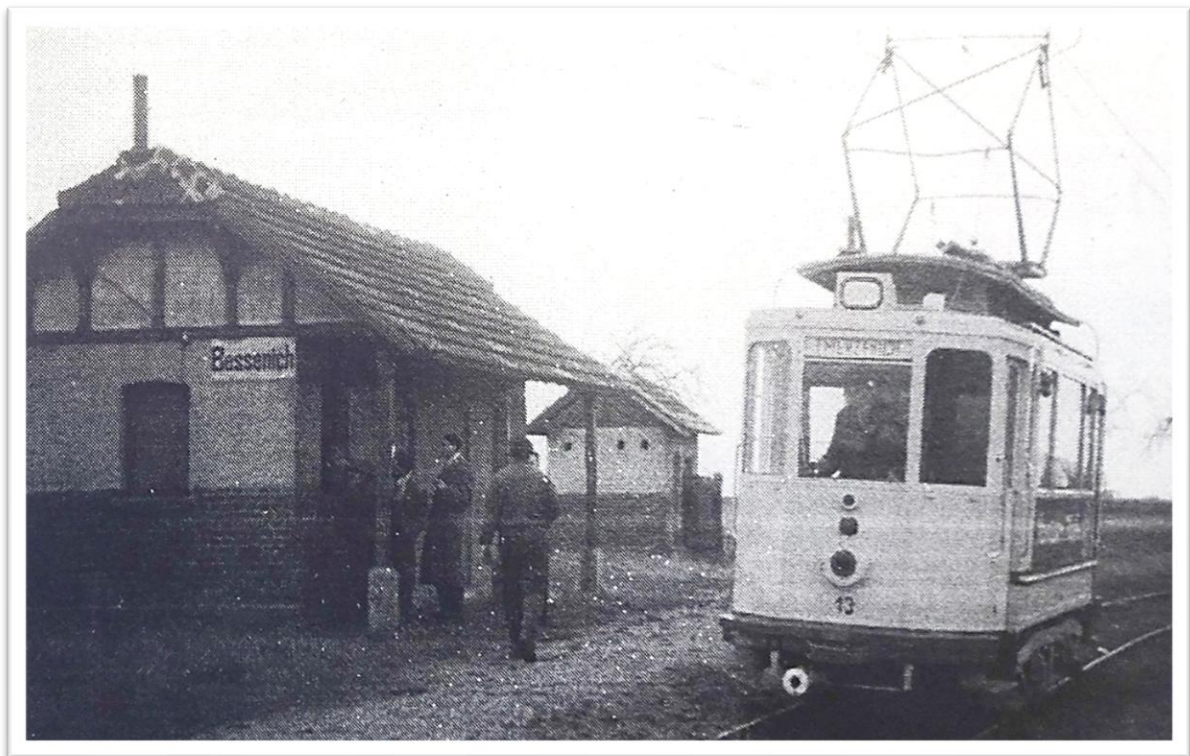
Bahnhof Sievernich, 1908.



Ab dem Jahr **1908** fuhr an Sievernich die Dampflok, später der Schienenbus und in den endenden 1950er Jahren die **elektrifizierte Straßenbahn** auf der Strecke **Nörvenich-Bessenich** vorbei.

Im Jahr 1960 wurde der Verkehr mit der Schließung der Gesamtstrecke dann auch hier eingestellt.

Bahnhof Bessenich 1908.



Bis in die **1960er** Jahre gehörte Bessenich zur Neffeltalstrecke der Dürener Kreisbahn. Ab **1958** wurde dieser Streckenabschnitt elektrifiziert. **1960** wurde der Verkehr auf Omnibusse umgestellt. Lediglich im Zeitraum vom **14. Oktober 1958 bis zum 31. Januar 1960** konnte Bessenich von elektrischen Triebfahrzeugen erreicht werden. Am Dorfausgang in Nähe des Neffelbaches und der Mühle stand der Bahnhof.



Links im Bild: Von hier verliefen die DKB-Gleise Richtung Schienen der Staatsbahn, die dann beide parallel bis zum Bahnhof in Zülpich verliefen.

Foto: History-Club Zülpich.

Oben: Gerd Wolff, Eisenbahnstiftung.

1908: DKB-Bahnhof Zülpich in Nähe der Staatsbahn an der Römerallee.



Heute noch erhalten: Übergabebahnhof der DKB ,1908 an **der Römerallee**.

1908: Nördlich des **Staatsbahnhofs** (rechts) erreichte die Neffeltalbahn die Bördebahn und es entstand zunächst der „**Bahnhof Zülpich der DKB**“ als Übergabebahnhof. Das Gebäude hat die Zeiten überlebt und dient heute als Wohnhaus in einer kaum veränderten äußerlichen Form und Aussehen (oben).



Foto: Sammlung History-Club Zülpich mit freundlichen Genehmigung der Hausbewohner.

Abnahme von Teilstrecken der DKB und der EKB.

Am **29. September 1910** fand die landespolizeiliche Abnahme der verlegten Teilstrecke Nemmenich-Zülpich-Hoven der Euskirchener Kreisbahn sowie der neuerbauten Teilstrecke **Zülpich-Staatsbahnhof bis Zülpich-Stadt** der **Dürener Kreisbahn** statt.

Anwesend waren die Herrn Landräte der Kreise Euskirchen und Düren, Vertreter der „Westdeutschen Eisenbahngesellschaft“, der beteiligten Gemeinden und der Provinzialstraßenverwaltung.

Alles wurde in Ordnung befunden. Besonderen Beifall fand das gemeinschaftliche Bahngebäude Zülpich-Stadt.



Gemeinsamer **Bahnhof DKB/EKB** an der Provinzialstraße Zülpich.
(heute Adenauerplatz).

Der 14gleisige Gemeinschaftsbahnhof lag zwischen den Gleisen der EKB und DKB. Er konnte sowohl auf 1-Meter-Spur als auch auf Normal-Spur angefahren werden.

1910: Bau der Teilstrecke

Zülpich-Stadt nach Embken.

Im Sommer **1910** waren die Arbeiten an der Dürener Kreisbahnstrecke „Zülpich-Embken“ erheblich vorangeschritten. Der Streckenteil an der Überführung der Staatsbahn bis zum Bahnhof-Stadt (an der Schützenhalle) war bereits fertiggestellt.

Von dieser Stelle schwenkte sich das Bahngleis über die Provinzialstraße in Richtung Hoven dicht am „Haus Spitz“ vorbei und senkte sich hier allmählich ins Neffelbachtal Richtung Geich und Füssenich bis zu den Mühlen. Von hier gingen die Schienen am Neffelbach vorbei Richtung Juntersdorf u.a. zur „Grube Astraea“. Endpunkt der Strecke war Embken.

Zu diesem Zeitpunkt stellte sich die größte Herausforderung bei der Fertigstellung des Abschnitts „**Bahnhof Zülpich-Stadt bis Füssenich**“ dar.

Zuerst war ein tiefer Einschnitt mit Unterführung bei der Landstraße an „Haus Spitz“ erforderlich. Sodann musste ein langer Bahndamm mit Brückenbau in Angriff genommen werden. Diese Arbeiten wurden jedoch recht schnell ausgeführt und der Eröffnung am **3. Juni 1911** (Güter- und Personenverkehr) stand nichts mehr im Wege.

In jede Richtung fuhren anfangs **täglich vier Züge** mit Anschluss an die Züge der Staatseisenbahn.

Die 9 Kilometer lange Strecke erhielt folgende Bahnhöfe:

Kilometer 0 - **Anschlussbahnhof Zülpich/Staatsbahn**

Kilometer 2 - Zülpich -Stadt (Provinzialstraße)

Kilometer 5 - Bahnhof Geich – Füssenich

Kilometer 7 - Bahnhof Juntersdorf

Kilometer 9 – **Bahnhof Embken**

Vergl. Dürener Zeitung, 9.8.1910

Bahnhöfe für „Zülpich-Embken“, 1910/11.

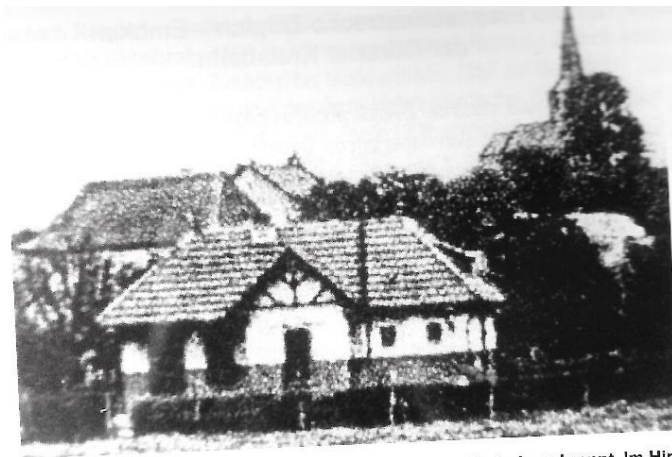
Bahnhof Geich-Füssenich.



Mit Rücksicht auf die Interessen des **Nachbardorfes Geich**, dessen unmittelbare Berührung durch die Bahn eine erheblichen Umweg mit sich bringen würde, wurde der Bahnhof soweit als möglich nach Westen gelegt. Er war von dem Gemeindeweg „Hoven-Füssenich“ an zwei Stellen zugänglich. Über den östlichen Zufuhrweg bei Station

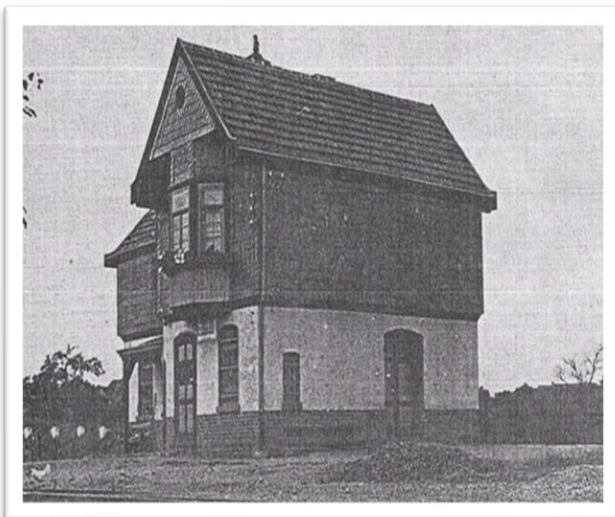
54 gemessen, betrug die Entfernung von der Mitte des Ortes Geich bis zum Stationsgebäude etwa 850 Meter, von der Mitte des Ortes Füssenich etwa 550 Meter, so dass die Interessen beider Ortschaften in durchaus hinreichendem Maße berücksichtigt waren. Der Bahnhof sollte für Personen- und Güterverkehr genutzt werden (*Foto: Stadtarchiv Zülpich*).

Bahnhof Juntersdorf.



Der Bahnhof lag unmittelbar am nördlichen Ausgang des Dorfes. Mit Rücksicht auf den erwartenden Anschluss des Braunkohlen- und Brikettwerkes Juntersdorf war außer den Anlagen für den Personen- und Güterverkehr noch ein Gleis geplant.

Bahnhof Embken, Endbahnhof.



Die Höhenlage des Bahnhofs wurde so gewählt, dass für später eine Verlängerung der Strecke in das obere Neffelbachtal möglich blieb. Außer den Anlagen für Personen- und Güterverkehr sollte der Bahnhof als Endbahnhof ein Umlaufgleis erhalten. Eine Wasserstation und ein Lokomotivschuppen wurden als erforderlich eingestuft.

Güterverkehr

An den Bahnhöfen wurden neben dem Personenverkehr auch Rüben oder Kohlen verladen. Kohlehändler Hohn **aus Füssenich** war hier für die Zuweisung der einzelnen Eisenbahnwaggons in Füssenich-Geich verantwortlich, die hier für den Rübentransport zur Zuckerfabrik bereitstanden.



Beispielfoto Rübenwaggon (Quelle: Eisenbahnstiftung).

Zum Beispiel Rübenernte in Füssenich-Geich.

Die Landwirte aus dem Doppelort **Füssenich und aus Geich** verluden überwiegend am Bahnhof „Geich-Füssenich“ ihre Zuckerrüben für den Transport zur Zuckerfabrik in Euskirchen. Auch in Bessenich und Embken gab es die Möglichkeit, die Rüben auf die Waggons zu verladen. Die Landwirte aus Füssenich und Geich fuhren ihre Rüben mit ihren Fahrzeugen und Anhängern (teils mit Anhängerkupplung umgerüstete ehemalige Pferdekarren) direkt zu den Waggons der Dürener Kreisbahn, die dort morgens für den ganzen Tag bereitgestellt wurden. In der Regel waren 15-Tonnen-Waggons, die nicht so hoch gebaut waren, im Einsatz, die mit den Namen der einzelnen Landwirte beschriftet waren, um eine richtige Zuordnung beim Eingang der Rüben in der Zuckerfabrik zu gewährleisten.

Pressemeldungen anno 1915/16.



Zülpich, 13. August 1915:

„Glück im Unglück hatte gestern Nachmittag ein Briketthändler, dessen Fuhrwerk an dem Übergang der Dürener Kreisbahn mit dem von Embken kommenden Zug zusammenstieß. Fuhrwerk und Fuhrmann wurden unliebsam beiseitegestoßen und umgeworfen, ohne nennenswerten Schaden zu nehmen“.

30. August 1916.

„Von Gladbach aus zog am 02. September 1916 eine Prozession mit Hilfe der Staatsbahn und der **Neffetalbahn** der Dürener Kreisbahn nach Kevelaer.

Morgens fand eine hl. Messe statt und danach erfolgte die Fahrt mit der Dürener Kreisbahn von Zülpich aus nach Düren. Vom Dürener Bahnhof der Rheinischen Eisenbahngesellschaft fuhr man sodann zum Ziel, zum Wallfahrtsort Kevelaer. An der Prozession nahmen auch Gläubige aus Hochkirchen und Buir teil“.

Zülpich, 3. April 1916.

„Ein schwerer Unfall ereignete sich gestern Nachmittag gegen 3 Uhr in der Nähe des hiesigen Staatsbahnhofs. Der von Düren nach Zülpich fahrende Zug der Dürener Kreisbahn überfuhr auf dem Bessenicher Weg einen 15jährigen Radfahrer aus Hoven bei Zülpich“.

1920: Die Dürener Kreisbahn wurde eine GmbH.

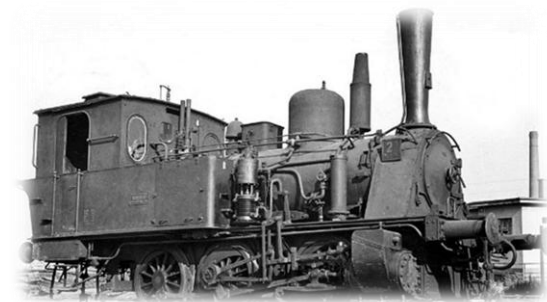
Die „**Westdeutsche Eisenbahngesellschaft**“ wollte eine Änderung des Pachtvertrages mit der Dürener Kreisbahn durchsetzen, um höhere Beteiligungen des Kreises zu erhalten. Der Kreis Düren verweigerte die Zahlung eines höheren Zuschusses, worauf die WEG den Pachtvertrag zum **31.12.1920** aufkündigte.

Die Kreisbahn wurde nun eine **GmbH** mit dem Vorstand **Emil Bachem**, Dr. Wilhelm Rombach, Otto Kern, Herrmann Löwenstein, Friedrich Kleinen. Stammkapital 600.000 Mark. Mit dem **31.12.1920** übernahm die Dürener Kreisbahn somit auch die Neffeltalstrecke von der „Westdeutschen Eisenbahngesellschaft“.

Am **04. Oktober 1922** musste die „Dürener Kreisbahn GmbH“ wegen erheblicher Verluste den innerstädtischen Verkehr teilweise einstellen.

Aufgrund der beginnenden Wirtschaftskrise und den damit verbundenen Mindereinnahmen musste der Betrieb der Dürener Kreisbahn im Dezember 1922 ganz eingestellt werden. Sämtlichen Beamten und Angestellten war bereits gekündigt worden. Die neuerliche Inbetriebnahme konnte erst wieder im **Januar 1924** erfolgen

Nach dieser Erholung wurde der Personenverkehr bei der Dürener Kreisbahn GmbH auf den bisher betriebenen Linien Schritt für Schritt wieder aufgenommen, **u.a.:**



Am 16. Januar 1924: **Distelrath – Zülpich**
und am 1. Februar 1924: **Merzenich-
Zülpich-Embken.**

Im Jahre **1938** wurden im **Personenverkehr** die **Dampflokomotiven** abgeschafft und durch Schienenbusse aus Wismar ersetzt.

Neuer Schienenbus " Schweineschnäuzchen" wurde geliefert.

Personenverkehr zwischen Nörvenich und Embken.



Am **02. November 1938** wurde ein neuer Triebwagen in Dienst gestellt. Es war ein Schienenbus aus dem "Werk Wismar" mit einem Ford-Vorbau-Motor für die Strecke Nörvenich-Zülpich-Embken. Die Kosten betrugen 39.000 Reichsmark.

Das Fahrzeug wurde wegen seines "Vorbaus" liebevoll von der Bevölkerung auch „Schweineschnäuzchen“ genannt.

Im Gebiet um Zülpich wurde die Bezeichnung "Bende-Has" bevorzugt, weil er das Wiesengebiet in dieser Landschaft durchkreuzte ("In den Benden" = Wald- und Wiesengebiet an einem Fluss- oder Bachlauf).

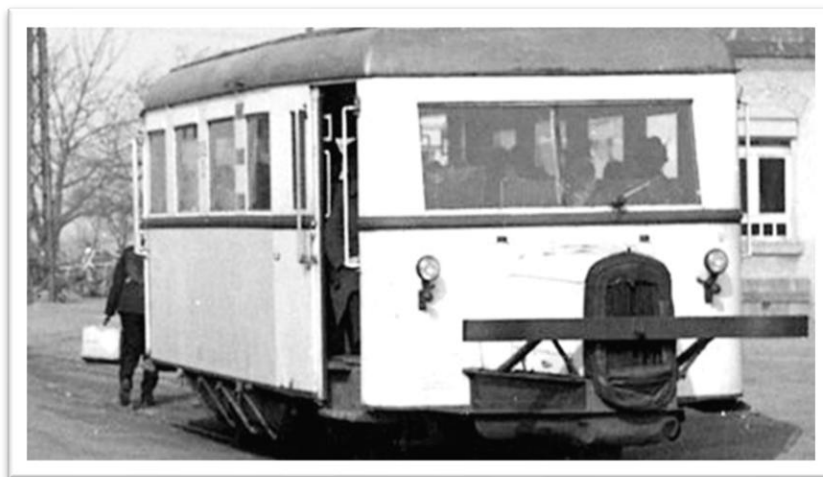
Foto: Umsteigen von der Straßenbahn in den Schienenbus in Nörvenich (Eisenbahnstiftung Solingen, Herr Bügel).

„Neffeltal-Express“ rollte nach Embken.

Nach einer durchaus befriedigenden Probefahrt wurde am **25.10.1938** der neue Triebwagen im Rahmen einer Gesellschaftsfahrt über die gesamte Strecke Düren – Embken eingesetzt. Der Personenwagen war nur für die Strecke **Nörvenich-Zülpich-Embken** vorgesehen und hatte seinen Standort im Bahnhof **Zülpich-Stadt**.

An der Probefahrt nahmen u.a. Landrat **Beaucamp** (Foto rechts), einige Verwaltungsmitglieder, der Direktor der Dürener Kreisbahn mit Betriebsleiter und der Bürgermeister der Stadt Zülpich teil.

Der neue Schienenbus verfügte über 32 Sitz- und 14 Stehplätze. Er hatte zwei Ford-Motoren mit einer Stärke von 50 PS. Der Wagen konnte eine Geschwindigkeit von 60 km/h erreichen (40 km/h waren für die Neffeltalstrecke vorgesehen).



DKB-Schienenbus

VT 1.

Ab 1938 im Einsatz.

Das Dach des Wagens war für Gepäckbeförderung ausgestaltet. Als Treibstoff diente Propan-Gas. Eine Umstellung auf Benzin war aber jederzeit möglich. Bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h war ein Bremsweg von 23 Meter erforderlich.

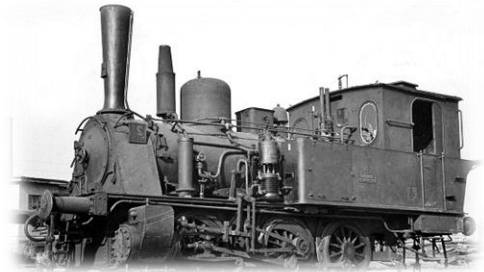
Verkürzung der Fahrzeit erheblich.

Lok 2b und Lok 3b ausgedient.



Lok 3b, 1912.

*Lokomotive **2b** und **3b**
Humboldt, jahrelang auf
der Strecke Zülpich-
Embken im Einsatz.*



Lok 2b

Der Wismar Schienenbus konnte die Strecke Distelrath – Embken in **1 Stunde, 20 Minuten** zurücklegen, während im Dampfbetrieb **2 Stunden und 30 Minuten** benötigt wurden.



Bahnhof Nörvenich.

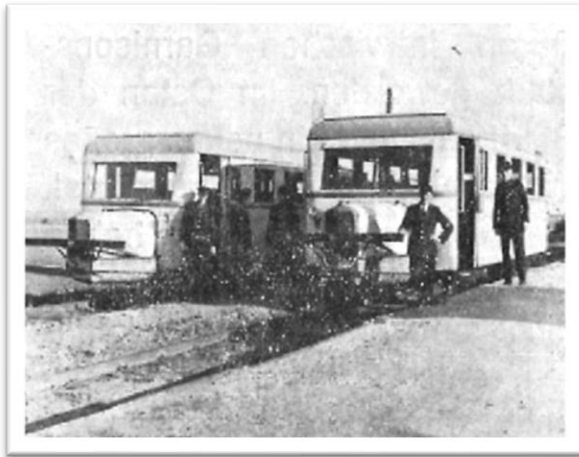
Allerdings verkehrte dieser Triebwagen nur zwischen Nörvenich und Embken, da die **Straßenbahnlinie** nur **bis Nörvenich** lief und als Zubringer für die Strecke diente.

Der Wagen selbst machte den Eindruck eines regelrechten Reiseomnibusses, der statt auf den gewohnten Gummirädern eben auf Schienen lief.

1941

Ein weiterer Schienenbus war nötig.

Nach der Eröffnung der Schienenbuslinie am **02.11.1938** war der Andrang auf diesem Streckenabschnitt so stark, dass bald ein weiterer Bus der gleichen Bauart, der VT 2, angeschafft werden musste. Der VT 1 wurde 1956 verkauft. Der 1941 gebaute VT 2 blieb bis zu seiner Ausmusterung im Jahre 1970 bei der Dürener Kreisbahn.



Anfang der **1950er** Jahre gingen die Fahrgastzahlen auf der Teilstrecke **Zülpich-Embken** wegen des jetzt einsetzenden Omnibusverkehrs zurück, so dass man auf den Einsatz des Schienenbusses ganz verzichtete. An einige Dampflokomotiven/Güterverkehr wurden jedoch zusätzlich als Ersatz Personenwagen angehängt.



Wismarbus VT 1 und VT2, auch "Schweineschnäuzchen" oder "Bende-Has".

Foto: 70 Jahre DKB, 1978.

Nach dem Krieg.

Bis zur Einnahme der Region ab dem **25.02.1945** durch die 1. US-Armee konnte der Betrieb der Dürener Kreisbahn über eine lange Zeit noch sporadisch auf einigen Streckenabschnitten aufrechterhalten werden. Dann aber war endgültig Schluss.

Die Direktion der Kreisbahn und das noch wenige Personal packten die Sachen und brachten sich in Hennef in Sicherheit, um das nahe Ende des Krieges bei der „Rhein-Sieg-Eisenbahn“ abzuwarten. Am **08. Mai 1945** war der Krieg endlich vorbei und man konnte sich auch bei der Eisenbahn einem Neubeginn zuwenden. Am **11.6.1945** erteilte die amerikanische Militärregierung der Dürener Kreisbahn die Genehmigung zur Wiederaufnahme des Betriebes. Im April des folgenden Jahres verkehrte schon wieder die Straßenbahn zwischen **Düren und Nörvenich**.

1950er Jahre: Mit Schwung in die Zukunft.



Durch einen enorm großen Fleiß und aufgrund eines ungeheuerlichen Kraftaktes wurde die Neffeltalstrecke bereits **am 13. August 1945** wieder in Betrieb genommen.

Hier kamen nun neben den Schienenbussen **VT 1 und VT 2** (oben) anfangs auch die alten Dampfloks wieder zu einem Einsatz. Bis **1957** bzw. **1963** wurde die Strecke erfolgreich mit den Triebwagen im Personenverkehr unterhalten. (Foto:Sammlung H.Baumann,Füssenich).

Fahrplan 1946.

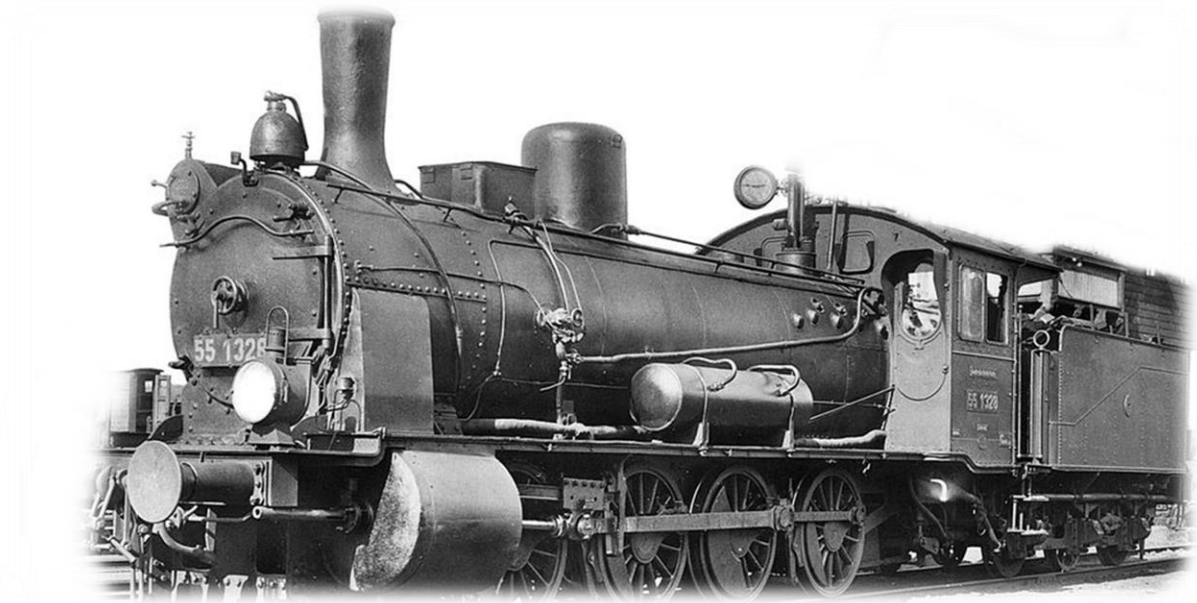
Bahnhöfe		Zug 1	T 51	T 3	T 53	T 5	Zug 7	T 55	T 9	T 11	Zug 13	T 15	T 57
Distelrath	↑ an	7.10		8.40		11.25	13.05	14.40		16.00	18.10	19.35	
Merzenich	↑ "	7.05		8.35		11.20	13.00	14.35		15.55	18.05	19.30	
Girbelsrath	↑ "	7.00		8.30		11.15	12.55	14.30		15.50	18.00	19.25	
Eschweiler ü F	↑ "	6.55		8.25		11.10	12.50	14.25		15.45	17.55	19.20	
Ollesheim	↑ "	6.50		8.20		11.05	12.45	14.20		15.40	17.50	19.15	
Nörvenich	ab	6.45		8.15		11.00	12.40	14.15		15.35	17.45	19.10	
↓ Nörvenich	an	6.44		8.14		10.59	12.39	14.10	14.10	15.34	17.40	19.05	
Oberbolheim	↑ ab			8.10		10.55			14.05	15.30		19.00	
Nieder "	↑ "			8.05		10.50			14.00	15.25		18.55	
Blatzheim	↑ "			8.00		10.45			13.55	15.20		18.50	
Bergerhausen	↑ "			7.55		10.40			13.50	15.15		18.45	
Langenich	↑ "			7.50		10.35			13.45	15.10		18.40	
↓ Kerpen	↑ "			7.45		10.30			13.40	15.05		18.35	
Hochkirchen	↑ ab	6.40					12.35	14.06			17.35		
Eggersheim	↑ "	6.35					12.30	14.03			17.30		
Lüxheim	↑ "	6.30					12.25	13.59			17.25		
Gladbach	↑ "	6.25					12.20	13.55			17.20		
Müddersheim	↑ "	6.20					12.15	13.51			17.15		
Disternich	↑ "	6.15					12.10	13.46			17.10		
Sievernich	↑ "	6.10					12.05	13.43			17.05		
Bessenich	↑ "	6.05					12.00	13.39			17.00		
↓ Zülpich Kr.-Bf.	ab	6.00					11.55	13.35			16.55		
Zülpich Kr.-Bf.	↑ an		6.50		10.40			13.30					19.15
Zülpich Stadt	↑ "		6.43		10.33			13.23					19.08
G.-Füssenich	↑ "		6.37		10.27			13.17					19.02
Juntersdorf	↑ "		6.32		10.22			13.12					18.57
↓ Embken	ab		6.25		10.15			13.05					18.50

Fahrplan vom 01.09.1946 mit den **Schienenbussen VT 1 und VT 2.**

Das Ende der Strecke.

1957 musste der Personenverkehr auf der Strecke Zülpich-Embken eingestellt und durch eine Busverbindung ersetzt werden, weil der von der Firma **Victor Rolff KG** vorgetriebene Braunkohletagebau die Schienenstrecke zwischen Zülpich und Geich-Füssenich unterbrochen hatte. Der Wegfall dieser Strecke, die auch für den Güterverkehr bedeutend war, wertete man auf Seiten der Dürener Kreisbahn als einen großen Verlust. Vor dem Ersten Weltkrieg war sie hauptsächlich wegen der Braunkohle (Grube Astraea in Juntersdorf) angelegt worden. Nun bereitete ihr die Braunkohle auch das Ende, das **1969** mit Einstellung des Güterverkehrs Wirklichkeit wurde.

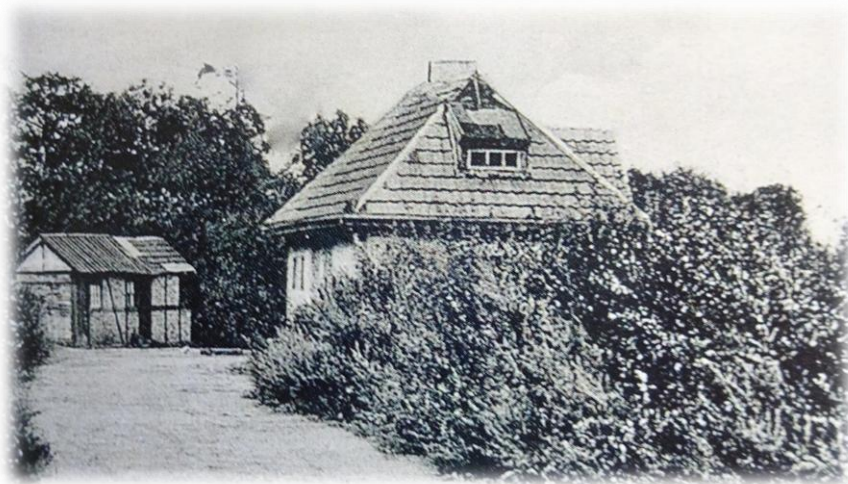
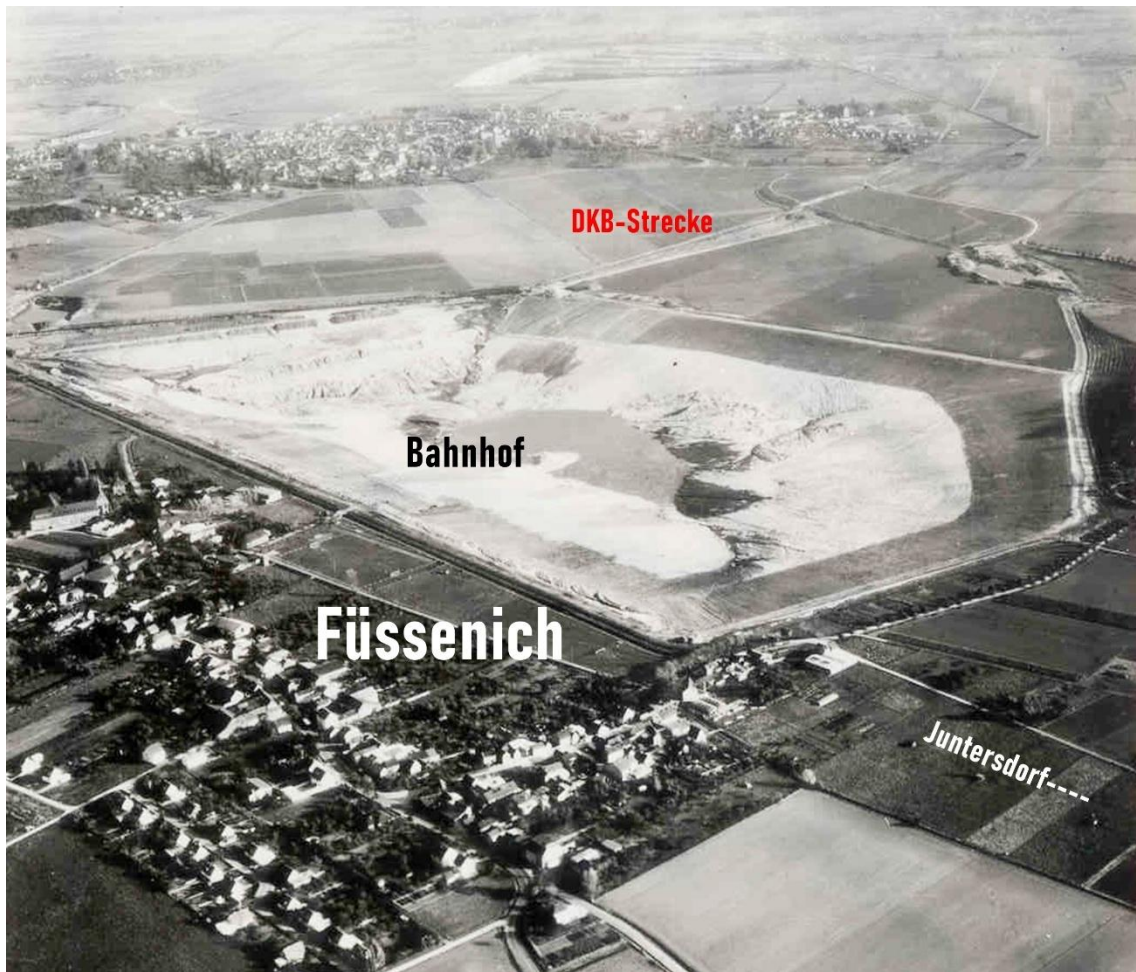
Von besonderer Bedeutung war die Zuckerrübenbeförderung. Um diese Transporte durchführen zu können, war bereits im Jahre **1948** eine preußische **G 7 mit der Betriebsnummer 55 1328** (Foto) angeschafft, in eigener Werkstatt überholt und mit der **Nr. 55 DKB 8** in Dienst gestellt worden.



Außer den Rübentransporten und der Beförderung anderer landwirtschaftlicher Erzeugnisse war die Dürener Kreisbahn für den Transport von Rohstoffen und Produkten der Dürener Papier-, Textil- und Maschinenindustrie eingesetzt. Im Bahnhof Zülpich bestand Anschluss an die Strecke der Euskirchener Kreisbahn nach Arloff.

Foto: Mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahnstiftung, Herr Bügel.

Abbau der Strecke Zülpich-Embken



*Musste dem
Braunkohletagebau
1957 weichen: Der
Bahnhof Geich-
Füssenich.*

Foto: Sammlung Peter Spilles, Zülpich. Mit freundlicher Genehmigung von Frau Spilles. Foto unten Sammlung Karl Kloock, Geich.

Am 01.01.1960 übernahm die "Deutsche Eisenbahn Gesellschaft"

Die neue Führung begann sofort mit der Einstellung wichtiger Schienennetze. So wurde als erstes die Linie **Bessenich bis Nörvenich** abgebaut. Die Strecke wurde von den Bussen der Dürener Kreisbahn - nun auch wieder bis Embken - übernommen.

Am **30. April 1963** wurde der Personenverkehr auf dem verbliebenen Teilstück zwischen Düren und Nörvenich eingestellt. Mit dem Ende des Güterverkehrs nach Nörvenich **1968** war die Strecke damit komplett stillgelegt und auf Busse umgestellt.

1963 fuhren die letzten Straßenbahnen vom Kaiserplatz/Markt bis nach Nörvenich. Das gesamte rollende Straßenbahnmaterial kam auf den Schrotthaufen. Nichts blieb außer den Erinnerungen zurück. Erst später, mit der Übernahme der **Rurtalbahn im Mai 1993**, kam die DKB wieder auf die Schiene.



Düren, Kaiserplatz 1960.

Letzte Fahrt der „Dürener Kreisbahn“ 1963.



Abschiedsfahrt der Dürener Kreisbahn 1963, hier in Merzenich, Nähe Valdersweg.

Hier in Merzenich begann die Reise 1908 und hier endete sie auch.

Foto: Archiv Geschichts- und Heimatverein Merzenich e.V, G. Schmitz.

Anhang:

Fahrzeuge auf der Neffeltalstrecke von 1908 – 1968.

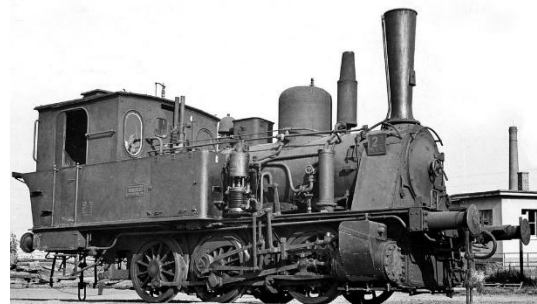
2b Humboldt, 1908, 1960 (rechts)

3b Humboldt, 1908, 1937, 1950

4b Humboldt, 1950

5g Vulcan, 1919, 1963

1 b Humboldt, 1908



6g Vulcan 1919, 1960 (rechts)

7g Vulcan 1919, 1960

8 Henschel, 1909, 1948, 1954

111 Hohenzollern, 1921, verk. an V. Rolff, Braunkohletagebau.



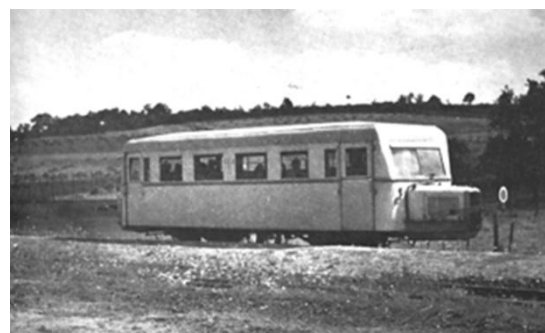
Diesellok 1, 600 PS, 1950er Jahre.



Triebwagen

VT1 und VT 2 Wismar 1938/1941

u.a. z.B. G 72 (BR 55)



Menschen bei der Eisenbahn.



Bahnhofsvorsteher Müller aus Embken.

40 Jahre – zwischen **1916 und 1956** - stand er dem Bahnhof in Embken vor und wohnte auch mit seiner Familie in dem Gebäude, das man 1960 verließ. Noch einige Jahre diente das Haus als Mietobjekt, bis die Stadt Nideggen es erwarb und dem heute noch bestehenden Zweck zuführte.

1914 sank der Personalbestand männlicher Betriebsangehöriger derart drastisch, dass Frauen für die im Felde kämpfenden Männer eingestellt wurden.

Sieben Frauen als Fahrerinnen und vierzehn Schaffnerinnen in den elektrisch betriebenen Fahrzeugen standen damals bei der **Dürener Kreisbahn** in Lohn und Brot.



Schaffnerin der Dürener Kreisbahn, **A. Bauth aus Eschweiler ü. Feld**. Das Foto stammt aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg.

Fotos: Oben: Sammlung Familie Düster, Embken. Unten: HGV der Gemeinde Nörvenich.

Menschen bei der Eisenbahn, 1950er Jahre.



Lokführer bei der Bundesbahn, 1952.

*Rechts: Fahrpersonal bei der **Dürener Kreisbahn**; hier vor dem Bahnhof in „Geich-Füssenich“.*



Personal der Neffeltalbahn.



Foto oben: Helmut Först, mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahnstiftung, Herr Bügel und Hildegard Baumann, Füssenich (weitere Fotos).

Die "**Rotte**" waren eigene Kräfte der **Dürener Kreisbahn**. Die Arbeiter waren zuständig für die Unterhaltung und Wartung der Gleise der gesamten Eisenbahn-Strecke. Insbesondere nach **Ende des 2 Weltkrieges** waren Austausch von defekten Bahnschwellen, Reparaturen von verbogenen Schienen und neue Verdichtung des Schotter-Unterbaues die typischen Arbeiten der "Rotte" - hier auf der Neffeltalstrecke.



Eine unappetitliche Arbeit konnte früher das Aufsammeln der Abfälle im Gleisbereich sein. Dabei fand man manchmal auch die durch die Zugtoiletten hindurchrauschenden Hinterlassenschaften der Reisenden.



Kleine Zeittafel.

Neffeltalstrecke 1908-1968.

1906: Bei **Merzenich** am Wasserturm erfolgt der 1. Spatenstich für die Kreisbahnlinie „Distelrath-Nörvenich-Zülpich“.

06. Oktober 1908: Gründung der Dürener Kreisbahn.

1908: Erste Fahrt der Straßenbahn der Dürener Kreisbahn. Eröffnung des Bahnhofs in Distelrath. Die Dampf-Strecke „Düren-Nörvenich-Zülpich“ wird für den Güterverkehr eröffnet. Die Bahnstrecke „Distelrath-Merzenich“ wird eröffnet. Für den Güterverkehr wird eine Dampflok eingesetzt. Für den Personenverkehr wird zusätzlich eine elektrische Kraft eingesetzt.

1. Mai 1909: Erster Personenzug von Distelrath über Nörvenich nach Zülpich mit einer **Dampflokomotive**.

3. Juni 1911: Eröffnung der Strecke Zülpich-Embken für den Güter - und für den Personenverkehr mit einer Dampflokomotive.

1920: Die Dürener Kreisbahn wird eine **GmbH** und übernimmt die Strecke Distelrath-Zülpich.

1923: Die französische und belgische Besatzungsmächte beschlagnahmen die Eisenbahnlinien in den besetzten Gebieten.

1924: Die Dürener Kreisbahn nimmt zuerst die Strecke Düren-Nörvenich-Zülpich wieder mit Dampflokomotiven auf.

1928: Die Strecke wird bis Nörvenich elektrifiziert. Hier muss man nun für eine Weiterfahrt nach Zülpich umsteigen.

1938 werden im **Personenverkehr** die Dampflokomotiven abgeschafft.

1938: Für die Strecke „Nörvenich - Embken“ wird ein Schienenbus (Wismar-Bus) eingesetzt.

1950er Jahre: Die Strecke wird bis kurz vor Zülpich elektrifiziert. Der Wismar-Bus wird abgezogen. Für die Strecke „Zülpich-Embken“ wird ein Personenanhänger an eine Dampflok (Güterverkehr) angehängt.

1950 entsteht anstelle des im Krieg völlig zerstörten Bahnhofs **Zülpich-Stadt** ein neues, kleineres Dienstgebäude. Das Gebäude ist einstöckig und umfasst neben einem Büroraum, der zugleich als Aufbewahrungsraum für Stückgut dient, den langersehnten Warteraum.

Ende der Strecke:

1957 muss die Strecke „Zülpich-Embken“ dem Tagebau Füssenich-Geich weichen. Die Gleise zwischen Zülpich und Füssenich werden abgebaut.

Obwohl in den **1950er** Jahren der elektrische Betrieb schrittweise von Nörvenich bis nach Bessenich ausgedehnt wurde, endete der Personenverkehr auf der Neffeltalstrecke zwischen Nörvenich und Zülpich-Stadt bereits wieder im Jahre **1960**.

Der gesamte Personenverkehr nach Nörvenich wird **1963** aufgegeben, der Güterverkehr endet **1968**. Anschließend wird die Strecke abgebaut.



In den **1960er** Jahren wird der „kleine“ Bahnhof **„Zülpich-Stadt“** (seit 1950) abgetragen.

Die Fläche wird nicht wieder bebaut (heute Adenauerplatz, links)

Die Industriebahn in Zülpich-

Eine Erfolgsgeschichte.

Die Industriebahn in Zülpich entstand letztendlich aufgrund einer erfolgreichen Betriebsführung der Zülpicher Firmen „Mundt“ und „Sieger“. Die Firma **Heinrich Sieger** hatte die alte Bessenicher Mühle **1878** gekauft und zu einer Holzschleiferei und zu einer Papierfabrik umgebaut und diese **1910** einer gründlichen Modernisierung unterzogen.

Die Firma **Mundt** wurde **1866** durch Theodor Mundt mit Schwerpunkt Getreide-, Futter- und Düngemittelverkauf gegründet.

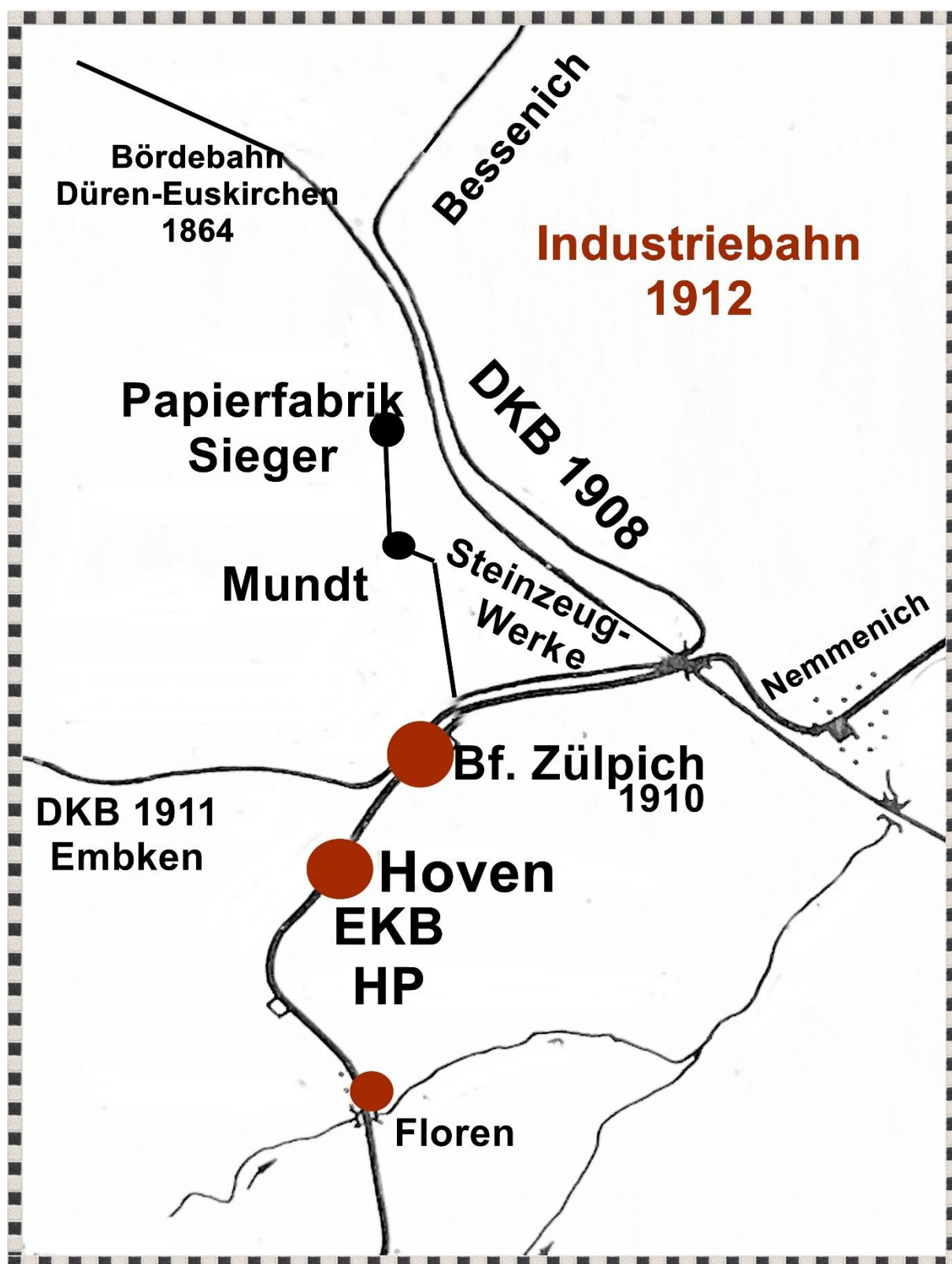
Die Gleise verliefen anfangs vom Staatsbahnhof Zülpich über die Römerallee und bogen bei Mundt ab Richtung Bahnhof Zülpich-Stadt.

Als im Jahr **1908** die Dürener Kreisbahn in Zülpich ankam, wurden die Gleise der Euskirchener Kreisbahn innerhalb des Stadtgebiets Zülpich neu verlegt und gleichzeitig ein Gemeinschaftsbahnhof für EKB und DKB am heutigen Adenauerplatz errichtet.

Die drei Firmen „Sieger“, die **1907** gegründete „Zülpicher Steinzeugwerke“ und „Mundt“ wurden von diesem Bahnhof über ein dreischieniges Anschlussgleis bedient. Die Gesamtlänge der Industriebahn betrug fast 2 Kilometer.

Am **8. Juni 1912** wurde die Industriebahn der Stadt Zülpich als private Anschlussbahn genehmigt. **1959** endete die Zeit der EKB und die Anschlüsse wurden durch die DKB weitergeführt, die mit Ablauf des Jahres **1962** ihrerseits die Betriebsführung im Stadtgebiet Zülpich niederlegte. Die Deutsche Bundesbahn übernahm nun die Industriebahn bis schließlich im Jahre **1976** die Stadt Zülpich die Verantwortung über die Industriebahn unter der Bezeichnung: „**Industriebahn der Stadt Zülpich (ZIB)**“ übernahm. Seit einigen Jahren ist die Industriebahn nicht mehr unter der Führung der Stadt Zülpich aktiv, die letzten Gleisanlagen werden zurzeit entfernt.

„Zülpicher Industriebahn“



HISTORY - CLUB ZÜLPICH

Geschichte(n) aus dem Zülpicher- und Dürener Land.

Impressum

Herausgeber: History-Club Zülpich

Gestaltung: Heinz-Peter Müller, Zülpich, im Eigenverlag.

Gedruckt in PDF-Datei, EU-Druck, Enzen, Frühjahr 2025.

www.historyclub-zuelpich.de





Ein besonderer Dank geht an die Eisenbahnstiftung, Solingen, Herrn Bügel, an das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen, an den HGV der Gemeinde Nörvenich e.V., an den Geschichts- und Heimatverein Merzenich e.V. und an alle, die an der Gestaltung und Veröffentlichung dieses Buches Anteil haben.



RWE Power, Essen.

