

Heinz-Peter Müller

Die Neffeltalstrecke

1908 - 1968

Nörvenich - Zülpich

Geich - Füssenich - Juntersdorf - Embken





Die Zeit wird kommen, in der Menschen in dampfbetriebenen Postkutschen von einer Stadt zur anderen reisen, fast so schnell wie ein Vogel fliegt, fünfzehn oder zwanzig Meilen in der Stunde.

Oliver Evans (1755 – 1819)
Amerikanischer Erfinder und Unternehmer.

Titelfoto: Ehemaliger Bahnhof Geich-Füssenich um 1910. Quelle: Stadtarchiv Zülpich

Vorwort



Die Kleinbahnstrecke der „Dürener Kreisbahn“ zwischen **Distelrath, Nörvenich und Zülpich** war die normalspurige Stammstrecke der Kreisbahn. Am 06.10.1908 wurde die Strecke zuerst für den Güterverkehr eröffnet. Der Personenverkehr folgte im Jahre 1909. Mit der Streckeneröffnung wurde die **„Dürener Kreisbahn“** gegründet. Die Streckenerweiterung bis Embken über Geich, Füssenich und Juntersdorf erfolgte 1910.

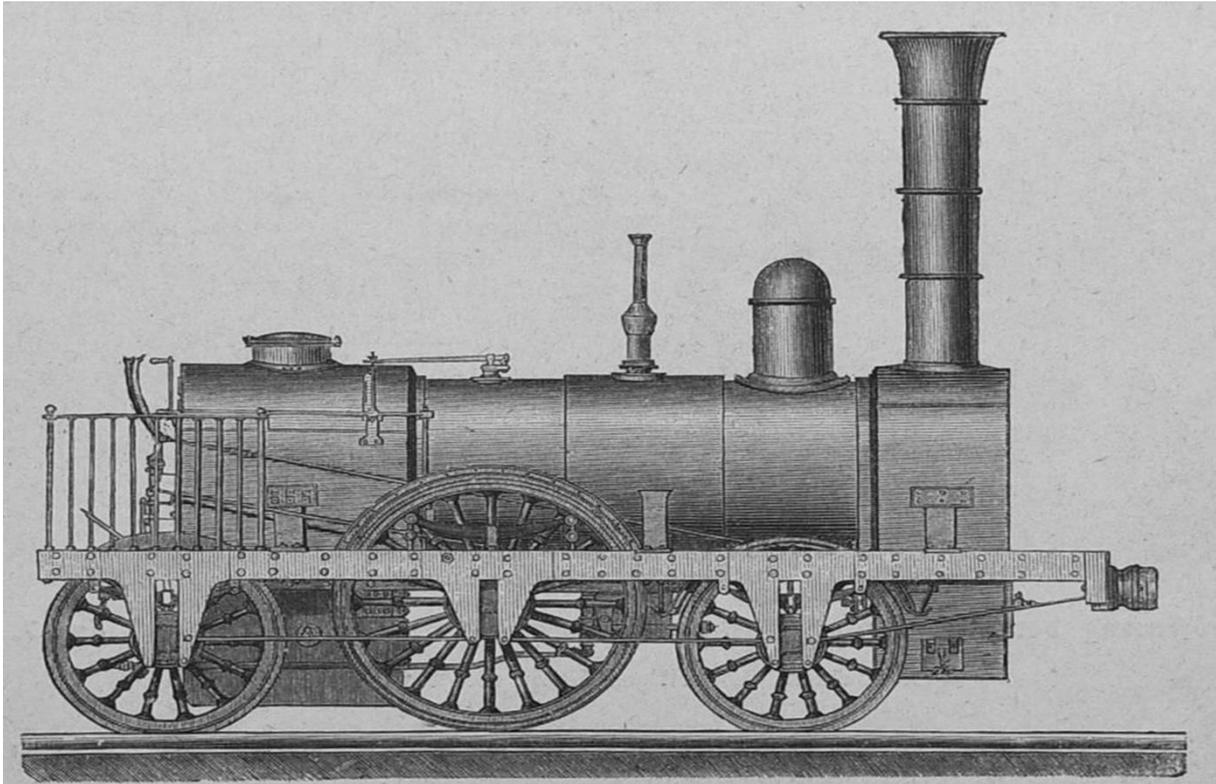
Die Strecke verlief zusätzlich zu der 1841 errichteten Staatsbahnlinie Aachen - Düren - Köln. Der damalige Streckenverlauf zwischen Nörvenich und Embken führte weitestgehend parallel zum Neffelbach. Er wurde aus diesem Grund auch als **Neffeltalstrecke** bezeichnet. 1957 musste der Streckenabschnitt zwischen Zülpich-Stadt und Embken jedoch wieder stillgelegt werden, nachdem die Grube Astrea/Astraea zum Tagebau Zülpich erweitert wurde. Obwohl 1958 der Aufbau der Oberleitung bis Bessenich fortgeschritten war, wurde der Personenverkehr auf der Strecke zwischen Nörvenich und Zülpich-Stadt bereits 1960 stillgelegt. Der Güter- und damit der Gesamtverkehr schloss am **31. Dezember 1962**. 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. Heute ist von der damaligen Gleisanlage kaum noch etwas zu finden. Einige Bahnhöfe sind noch als Privathaus erhalten geblieben und zeugen noch von einer erfolgreichen Zeit der DKB.

Die Neffeltalstrecke ist Inhalt der vorliegenden Dokumentation, die auch auf der Homepage des „History-Clubs Zülpich“ zu finden ist (www.historyclub-zuelpich.de).

Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern viel Vergnügen auf einer Reise durch nahezu 6 Jahrzehnte **„Neffeltalstrecke“**.

Heinz-Peter Müller

„Der Adler“, die erste Lokomotive in Deutschland.



Der „Adler“ war die erste Lokomotive, die kommerziell erfolgreich im Personenverkehr und später auch im Güterverkehr in Deutschland fuhr. Das Eisenbahnfahrzeug wurde 1835 von der 1823 gegründeten Firma „Robert Stephenson and Company“ aus England konstruiert und gebaut.

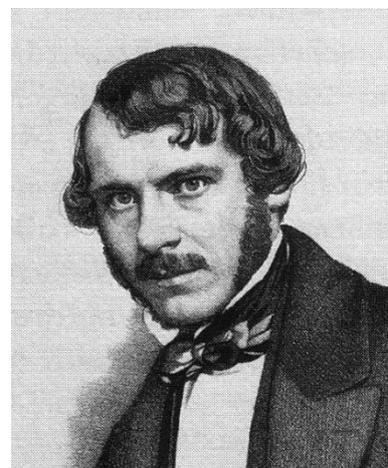
Robert Stephenson * 16. Oktober 1803 ; † 12. Oktober 1859 in London.

Vorgeschichte

Eine Kleinbahn muss her...

Eine erste Eisenbahnlinie im **Dürener Land** wurde am 1. September des Jahres 1841 zwischen **Aachen, Düren und Köln** eröffnet. Eingesetzt wurden u.a. die aus **England** stammenden Lokomotiven "Rhein", "Hercules" und "Vorwärts", gebaut von **Robert Stephenson**, Newcastle.

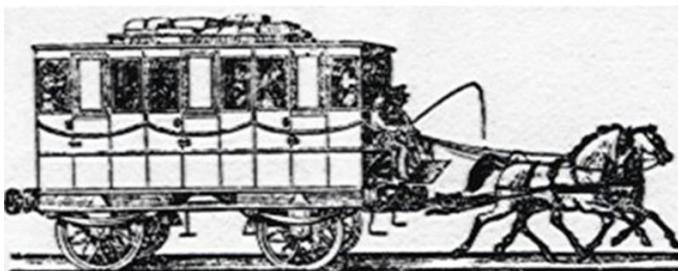
Betreiber war die "Rheinische Eisenbahngesellschaft" unter ihrem Präsidenten **Ludolf Camphausen**, der das Amt 1844 an **Gustav Mevissen** (rechts) abgab. Es war seinerzeit die siebte staatliche Eisenbahnstrecke im damaligen Deutschland.



Einen bemerkenswerten Aufschwung wurde der Stadt Düren zwischen 1885 und 1905 zuteil. Damals lag die Zahl der Einwohner bei 29771. Düren wurde die zweitgrößte Stadt im Regierungsbezirk Aachen und wohl die bedeutendste und reichste Stadt des Rheinlandes. Dies war sicher der Tatsache zu verdanken, dass es bereits in diesen Jahren eine nennenswerte Eisenbahnvernetzung gab. Die Strecken Aachen - Düren - Köln von 1841 oder die Strecke Düren - Euskirchen von 1864 sowie die Linien nach Kreuzau 1892 oder bis Mönchengladbach 1870 seien hier erwähnt. Aber es fehlte weiter an einer Verbindung zu den Außenbezirken des **Kreises Düren**, zum Beispiel an einer Strecke von Nörvenich und am Neffelbach entlang bis nach Zülpich und Embken.



Droschken u. Planwagen waren die Fahrzeuge jener Zeit, die z. B. an den Bahnhöfen in **Düren** oder Zülpich für eine Fahrt gemietet werden konnten (Foto links), um Außenbezirke im **Kreisgebiet** zu erreichen.



1853 wurden so genannte Pferde-Omnibusse (links) für die Fahrten zu den Außenbezirken eingeführt. In den kommenden Jahren konnten die meisten größeren Orte des Kreises

Düren und der Region mit diesen Verkehrsmitteln erreicht werden. In der Kreisverwaltung Düren gab es zu dieser Zeit schon erste Überlegungen und viele Anregungen zur Errichtung einer „Kleinbahn für die Erreichung der Dürener Außenbezirke“ - z.B. eine Linie von Düren nach Nörvenich. Den Bau sollte die 1895 gegründete "Westdeutsche Eisenbahngesellschaft" übernehmen.

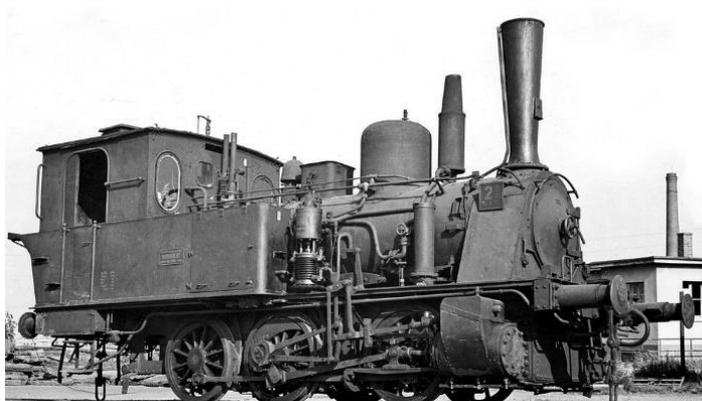
In seiner "Chronik der Stadt Düren" schreibt **Justizrat Brüll**: "*Bis zum Jahre 1841 lagen die Verkehrsverhältnisse sehr im Argen. Zwar bestanden gute Landstraßen für den Fuhrwerksverkehr, aber erst vom 1. Mai 1835 ab wurde durch die Bemühungen des Dürener Bürgermeisters **Dr. Günther** der Hauptpostverkehr von Köln nach Aachen, statt wie bis dahin über Bergheim und Jülich, über Düren geführt, da die neue Kölner Landstraße gerade vollendet war.*" Es bestand seit 1893 bereits eine 1000mm-Spur-Bahn in Düren, die anfangs nur dem Güterverkehr in Düren und Birkesdorf diente und später bis Pier und nach Merken ausgebaut wurde. Betreiber war die "Dürener Dampfeisenbahn Aktiengesellschaft". Die Auflösung der Bahngesellschaft - jetzt als „Dürener Eisenbahngesellschaft“ war 1965 abgeschlossen.

Diese Zustände führten dazu, dass 1895 das Projekt "Anlage von Kleinbahnen im Kreis Düren" beschlossen werden konnte und 1906 ein Vertrag zwischen Vertretern des Kreises Düren und der "Westdeutschen Eisenbahngesellschaft" für bestimmte Eisenbahnstrecken geschlossen wurde, um einige Strecken zu konzessionieren. Unter anderem auch die hier in der kleinen Dokumentation behandelte **Neffeltalstrecke "(Distelrath)-Nörvenich-Zülpich-Embken"**, die mit den hohen Baukosten von über 2.073.000 Mark - jedenfalls bis Zülpich - veranschlagt wurde. Die „Westdeutsche Eisenbahn Gesellschaft“ verpflichtete sich dazu, die Spurbreite auf der gesamten Linie mit **1435 mm** festzusetzen. Für den Grunderwerb für alle Strecken der neuen Kleinbahnlinien waren zusätzlich noch einmal 800.000 Mark aufzubringen.

Anschlüsse sollte es in **Düren und Zülpich** bei den dortigen Staatsbahnhöfen geben; auch wurde eine Zugverbindung zum **Bahnhof Zülpich-Stadt**, dessen Betreiber einst die Euskirchener Kreisbahn war, geplant, um die Eifelstrecke zu bedienen.



Für die „Neffeltalstrecke“ sollte schließlich die Dampflokomotive **Lok 2b Humboldt, Bj. 1908**, eingesetzt werden.



Im Dezember 1906 erfolgte der erste Spatenstich bei Merzenich. An diesem Abschnitt benötigte man jedoch eine Unterführung für die Eisenbahnstrecke zwischen Düren und Euskirchen. Diese Strecke wurde bereits 1864 eröffnet (die heutige Bördebahn).

Die Dürener Kreisbahn zahlte seinerzeit die entstandenen Kosten für die erforderlichen Baumaßnahmen in Merzenich. Die Spurbreite lag bei den gewöhnlichen 1435 mm. Der Bau der Eisenbahnstrecke erfolgte zwischen 1906 und 1908. Die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft wurde gleichsam als Gegenstück zu den Ostdeutschen Eisenbahngesellschaften gegründet. Ein Bankenkonsortium übernahm 90 Prozent des Aktienkapitals von 5 Millionen Mark.



Im Kaiserreich, **1880**, ging das deutsche Bahnstreckennetz durch "**Bismarcks Verstaatlichungspolitik**" (links) an den Staat über. Alle geplanten Kleinbahnen - wie die DKB und EKB - waren hiervon jedoch ausdrücklich ausgenommen (*Siehe Preußisches Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892*).

Foto oben: F.J.Schulte, Zülpich, Eisenbahnstiftung, Herr Bügel, Solingen.

Die Geschichte der Neffeltalstrecke

1908 - 1968



Mit den ersten Planungen und der Betriebsführung wurde die **Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (WeEG)** beauftragt. Mit dem Bau konnte man bereits im Jahre 1906 beginnen.

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

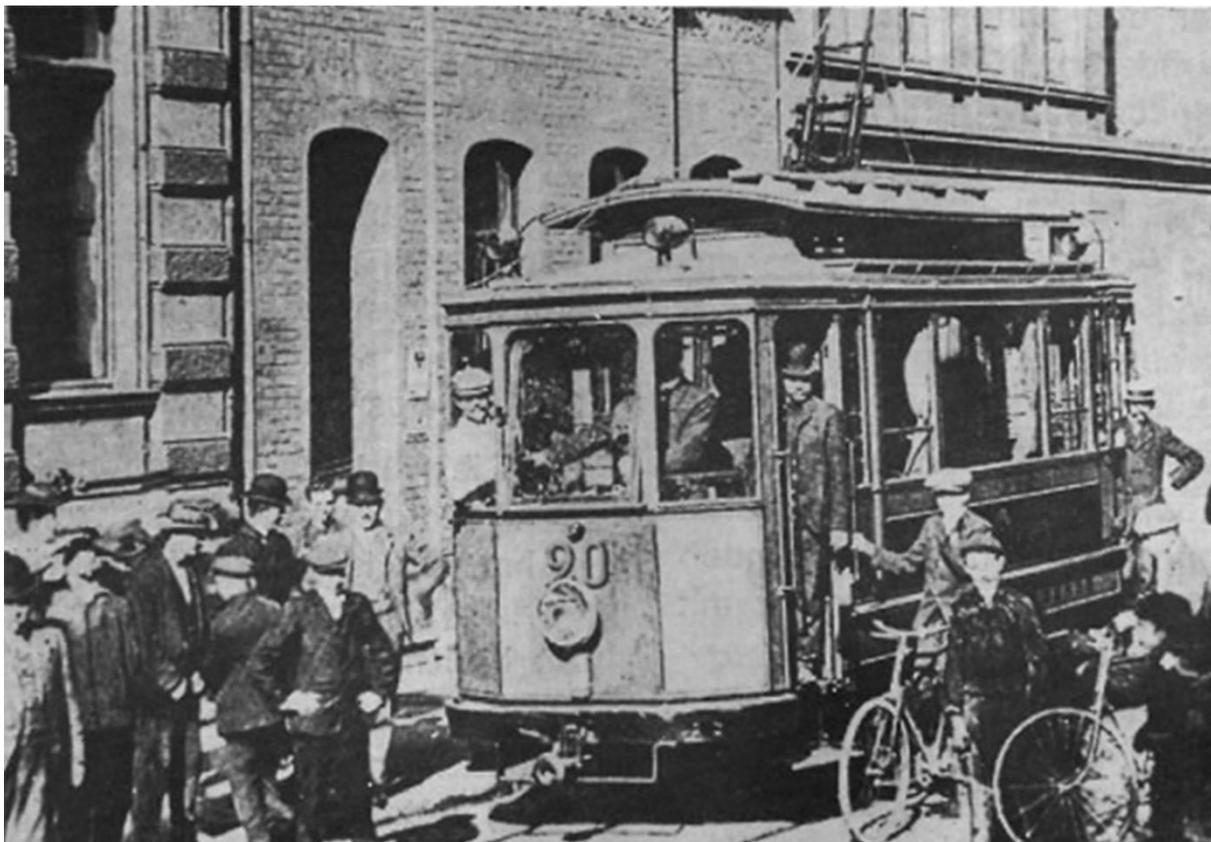
1908 -1911

Die „Neffeltalstrecke“ nahm Züge an.

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

Bereits im November 1908 war der Abschnitt zwischen Distelrath und Merzenich mit Oberleitung versehen und im Jahre 1927 wurde der elektrische Betrieb bis Girbelsrath und 1928 bis Nörvenich ausgedehnt; in den späten 1950er Jahren dann auch bis Bessenich. Am 6.10.1908 startete der Güterverkehr zwischen Düren-Nörvenich und Zülpich (z.B. Zuckerrüben-, Stroh - und Viehtransport).

Am **06. Februar 1909** wurde der dampfbetriebene Teilabschnitt von Düren nach Bessenich für den Personenverkehr eröffnet, der Abschnitt bis Zülpich folgte am **1. Mai 1909**.



Bereits am **02. Oktober 1908** war die offizielle Eröffnung des Straßenbahnbetriebes bekannt gegeben worden, nachdem am 3.9.1908 eine Probefahrt vom Bahnhof Distelrath bis in die Stadt stattgefunden hatte.

Ein Wagen der Dürener Kreisbahn war als Zubringerwagen vom Staatsbahnhof Düren bis Distelrath für die Dampfstrecke Distelrath - Zülpich vorgesehen. Er hatte ein Abteil „Zweiter Klasse“ mit sechs Plätzen. Darauf folgte dann ein Packwagen mit sechs herabklappbaren Notsitzen und 18 Sitzplätzen der „Dritten Klasse“.

Die Streckenlänge wurde auf 33.8 km verlängert.

Am **05. 01.1910** wurde die Strecke von Zülpich bis nach Embken verlängert. Dort wurden die **Grube Astrea/Astraea** in Juntersdorf und die dazugehörige Brikettfabrik angeschlossen. Ein Jahr später startete der Personenverkehr auf dieser Strecke.

Foto: Erste Fahrt des Triebwagens 20 in der Eisenbahnstraße - Quelle: „70 Jahre Dürener Kreisbahn“, Chronik, 1978.

Der Spatenstich war in Merzenich. Hier musste sich die Strecke "Düren-Euskirchen", die 1864 errichtet wurde, mit den neuen Gleisen für die "Neffeltalstrecke" kreuzen.

Unten: Ehemaliger Durchlass der Bahnstrecken von Distelrath nach Merzenich und Birkesdorf der Dürener Kreisbahn unter der Bahnstrecke von Düren nach Euskirchen.



Foto: Radiojunkie-Eigenes Werk – CC BY-SA.3.0

Insgesamt waren von Düren bis Embken 19 Brückenbauten erforderlich:

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



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

Der 1. Weltkrieg brachte große Veränderungen bei der Kreisbahn.

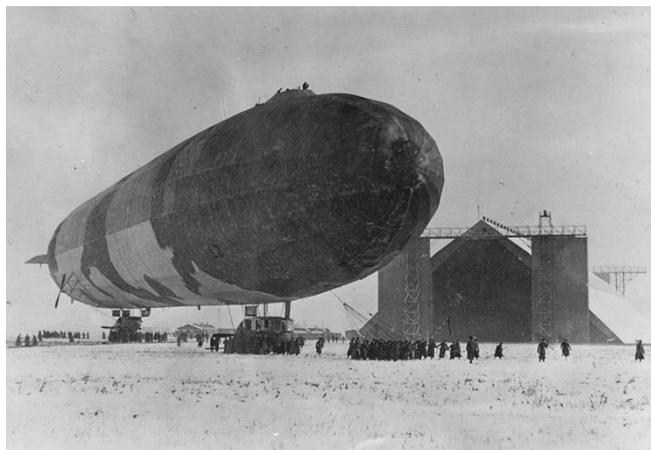


1914 sank der Personalbestand männlicher Betriebsangehöriger drastisch, so dass Frauen für die im Felde kämpfenden Männer eingestellt wurden.

Sieben Frauen als Fahrerinnen und vierzehn Schaffnerinnen in den elektrisch betriebenen Fahrzeugen standen bei der Kreisbahn in diesen Tagen in Lohn und Brot.

Alle Männer, die seinerzeit nicht zum Kriegsdienst eingezogen wurden, waren schweren körperlichen Belastungen bei der täglichen Arbeit ausgesetzt, die oftmals bis zu 18 Stunden täglich betrug.

Schaffnerin der Dürener Kreisbahn, **A. Bauth aus Eschweiler ü.Feld**. Das Foto stammt aus der Zeit vor 1939.



Abzweigung der Strecke in Distelrath für die Heeres- verwaltung.

Von 1915 bis 1918 wurde in Distelrath ein militärischer Luftschiffhafen samt Ankerplätzen und mit Nebengebäuden unterhalten, der mit der Kleinbahn von Distelrath aus erreichbar war.

Foto: Sammlung HGV Nörvenich, Herr A. Bergrath. Textquelle: Chronik der Dürener Kreisbahn 1908-1958. Foto Luftschiff LZ 107 in Düren, um 1916. Stadt- und Kreisarchiv Düren, Bildmappe.

1920: DKB wurde Gesellschaft mbH.

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“.

Auf Grund der Weltwirtschaftskrise musste der Betrieb zwischen dem Dezember 1922 und dem Januar 1924 eingestellt werden. Wegen massiver Einnahmeverluste wurde fast dem gesamten Personal der Dürener Kreisbahn gekündigt.

1923: Franzosen und Belgier beschlagnahmten die Strecken.

Am 11. Januar 1923 beschlagnahmten das französische und das belgische Militär die Eisenbahnstrecken in den besetzten Gebieten und führten nun Regie auf der Strecke.



Lediglich die Verbindung Distelrath nach Nörvenich blieb zur Umgehung der französischen Regiebahn zwischen Aachen und Buir noch vier Monate bis zum Frühjahr 1923 in Betrieb.

Um die **französische Regiebahn** in Richtung Köln nicht benutzen zu müssen, fuhren viele Dürener Bewohner ab Markt mit der Straßenbahn bis Nörvenich, wo es Anschlussmöglichkeiten nach Horrem gab. (Vergl. "75 Jahre Dürener Kreisbahn", S.17). Foto: Bahnhof in Düren unter französischer und belgischer Regie. Stadtarchiv Düren.

Die Beendigung der „Regie“ erfolgte am 31.08.1924.

Die Dürener Kreisbahn lebte wieder.

Die Stadt Düren übernahm eine Bürgschaft in Höhe von 50.000 Goldmark. Kreis und Industrie beteiligen sich.

Am **16. Januar 1924** konnte auch die Neffeltalstrecke (Distelrath) - Nörvenich bis nach Zülpich wieder aufgenommen werden.

1925 musste die **Teil-** "Neffeltalstrecke Zülpich-Embken" aus wirtschaftlichen Gründen für den Personenverkehr wieder eingestellt werden. Erst 1938 begann man wieder mit dem Personenverkehr auf dieser Linie mit dem neuen **VT 1 Wismar-Schienenbus** und 1941 zusätzlich mit dem VT 2.



Die Straßenbahnen erhielten 1930 mit der Farbe "Elfenbein" ein neues Aussehen. Sie erschien erstmals auf dem Triebwagen mit der Nr. 12/1.

Foto: Triebwagen Nr. 18 auf der normalspurigen Stammstrecke der DKB von Distelrath nach Zülpich. Foto: Eisenbahnstiftung,

1938 wurden im Personenverkehr die Dampflokomotiven abgeschafft.

Bereits im November 1908 war der Abschnitt zwischen Distelrath und Merzenich mit Oberleitungen versehen. 1927 konnte die Strecke Merzenich-Girbelsrath und 1928 die Strecke Girbelsrath-Nörvenich elektrifiziert werden. Mit einer weiteren Elektrifizierung in Richtung Bessenich/Zülpich wurde erst nach dem Zweiten Weltkrieg - in den 1950er Jahren - begonnen. Die Fahrleitung erreichte 1955 Müddersheim und 1957 Sievernich. Für den Güterverkehr wurden Dampflokomotiven eingesetzt. Am 09. Juli 1931 wurde die Dürener Kreisbahn GmbH aus Gründen der Neugestaltung des Dürener Verkehrswesens aufgelöst und von neun Ämtern des Kreises, von der Stadt und vom Kreis Düren neugestaltet. Landrat Schaaf und Oberbürgermeister **Dr. Overhues** (rechts) wurden zu Geschäftsführern der DKB bestellt.



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-Vorba-Motor für die Strecke Nörvenich-Zülpich-Embken. Die Kosten betragen 39.000 Reichsmark. 1941 wurde ein weiterer Schienenbus des gleichen Typs (VT2) eingesetzt. Das Fahrzeug wurde wegen seines "Vorbaus" liebevoll von der Bevölkerung " Schweineschnäuzchen" genannt.

Im Gebiet um Zülpich wurde die Bezeichnung "Benden-Has" bevorzugt, weil er das Wiesengebiet in dieser Landschaft durchkreuzte ("In den Benden" = Wald- und Wiesengebiet an einem Fluss- oder Bachlauf). Für die Strecke Nörvenich bis Embken brauchte der Schienenbus nur 1 Stunde und 20 Minuten. Bis Nörvenich wurden die Fahrgäste aus der Stadt mit der Straßenbahn befördert. Die Fahrgäste mussten dann in den Wismarbus umsteigen.

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

Krieg und Vernichtung - Die Dürener Kreisbahn am Ende.

Von 1924 bis zur völligen Zerstörung Dürens durch den Luftangriff am 16.11.1944 erfreute sich die DKB nach der Währungsreform einer guten Entwicklung.



Oben: Blick nach Osten. Der zerbombte Bahnhof Zülpich-Stadt in den letzten Kriegsmonaten.

Im Zweiten Weltkrieg wurden u.a. die Ortschaften Düren und Vettweiß aus dem Kreis Düren sowie Zülpich samt ihrer Eisenbahnstrecken so stark beschädigt, dass einige der Strecken nicht mehr befahren werden konnten. Am 16. November 1944 setzte ein



verheerender Bombenangriff auf die Stadt Düren dem Betrieb der Dürener Kreisbahn ein jähes Ende. Alle Brücken über die Rur – mit Ausnahme der Dreigurtbrücke (Foto: Sammlung Eisenbahnstiftung, 1932) - waren zerstört. Die Kreisbahn-Gebäude in Distelrath waren weitestgehend nicht mehr nutzbar. Die Fahrzeuge, die sich bei dem Bombenangriff auf der Strecke außerhalb Dürens befanden, konnten nicht mehr in die Stadt zurück. Intakt geblieben war nur der

Streckenabschnitt der Neffeltalbahn von Girbelsrath-Nörvenich-Zülpich bis Embken. Hier fanden noch drei Dampflok und der Schienenbus VT 1 Verwendung. Auf dieser Strecke wurden bis Embken noch bis in die letzten Kriegsmonate hinein Panzer und sonstiges Kriegsmaterial transportiert.

(Foto oben: Sammlung F.J.Schulte, Zülpich).

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 an die Wiederaufnahme der ehemaligen Kreisbahnlinien.

Durch einen enorm großen Fleiß und aufgrund eines ungeheuerlichen Kraftaktes wurde u.a. der Teilabschnitt der Neffeltalstrecke von Zülpich - Nörvenich - Eschweiler ü. F. bereits am 13. August 1945 wieder in Betrieb genommen. Hier fanden nun neben den Schienenbussen VT 1 und VT 2 die alten Dampfloks wieder zu einem Einsatz.



Für die Rüben Transporte und weitere Erzeugnisse aus der Landwirtschaft kaufte die DKB von der Bundesbahn (nach 1949) eine Dampflokomotive, eine "**Preußische G 72**" mit der Betriebsnummer 55 1328. Sie wurde auch für den Güterverkehr der „Dürener Papier-, Textil- und Maschinenbauindustrie" eingesetzt.

Bundesarchiv, Bild 183-15765-0024 / CC-BY-SA 3.0, CC BY-SA 3.0

de,<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=5340475>

Gleisunterhaltung "Rotte" - Für die Strecke unverzichtbar.

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 erhebliche Gleisarbeiten notwendig. Austausch von defekten Bahnschwellen, Reparaturen von verbogenen Schienen und neue Verdichtung des Schotter-Unterbaues waren die typischen Arbeiten der "Rotte".



Schrecklicher Unfall vor Weihnachten 1957.

2 Tote und 40 Verletzte forderte ein Unglück in der Vorweihnachtszeit des Jahres 1957. Am 7. Dezember dieses Jahres gegen 18.00 Uhr fuhr ein mit Sand beladener Lastwagen in Hochkirchen am Bahnübergang mit voller Wucht in eine Straßenbahn, so dass diese aus den Schienen sprang. Viele der Verletzten waren Angehörige der Kreisbahn. Zu den Toten zählte auch der **Rottenmeister Josef Görgen**.

(Quelle: Vergl. "70 Jahre DKB, Chronik 1978"). Foto: Sammlung HGV Nörvenich).

Strecke Zülpich-Füssenich musste dem Tagebau weichen.

Weitere Stilllegungen bahnten sich an.



Im Jahre 1957 musste der zuletzt errichtete Streckenabschnitt zwischen Zülpich und Embken stillgelegt werden, nachdem der Braunkohletagebau in Füssenich und Geich aufgenommen wurde und das Gebiet für die Förderung bereitgestellt werden musste.

Brikettfabrik in Geich, Foto: Stadt- und Kreisarchiv Düren, Bildarchiv, Mappe 115.

Weitere Streckenstilllegungen Ende der 1950er Jahre.



Obwohl 1958 der Aufbau der Oberleitung bis Bessenich fortgeschritten war, wurde der Personenverkehr auf der Strecke zwischen Nörvenich und Zülpich-Stadt bereits 1960 stillgelegt, der Güter- und damit der Gesamtverkehr folgte am

31. Dezember 1962. Ende der 1950er wurden wegen der schwindenden Arbeitsleistung der veralteten Dampflokomotiven für den Güterverkehr zwei moderne Diesellokomotiven von einer Kieler Maschinenfabrik angekauft (oben), von denen die etwas kleinere Lok vornehmlich auf der "Neffeltalstrecke Nörvenich bis Zülpich" eingesetzt wurde.

Foto: Archiv Eisenbahnstiftung, Herr Bügel, Solingen.

Am 01.01.1960 übernahm die "Deutsche Eisenbahn Gesellschaft"

**Der Personenverkehr zwischen Nörvenich und Bessenich wurde als erste
Maßnahme eingestellt.**

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 letzte Straßenbahnen vom Kaiserplatz/Markt bis nach Nörvenich. Das gesamte rollende Straßenbahnmateriale 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.

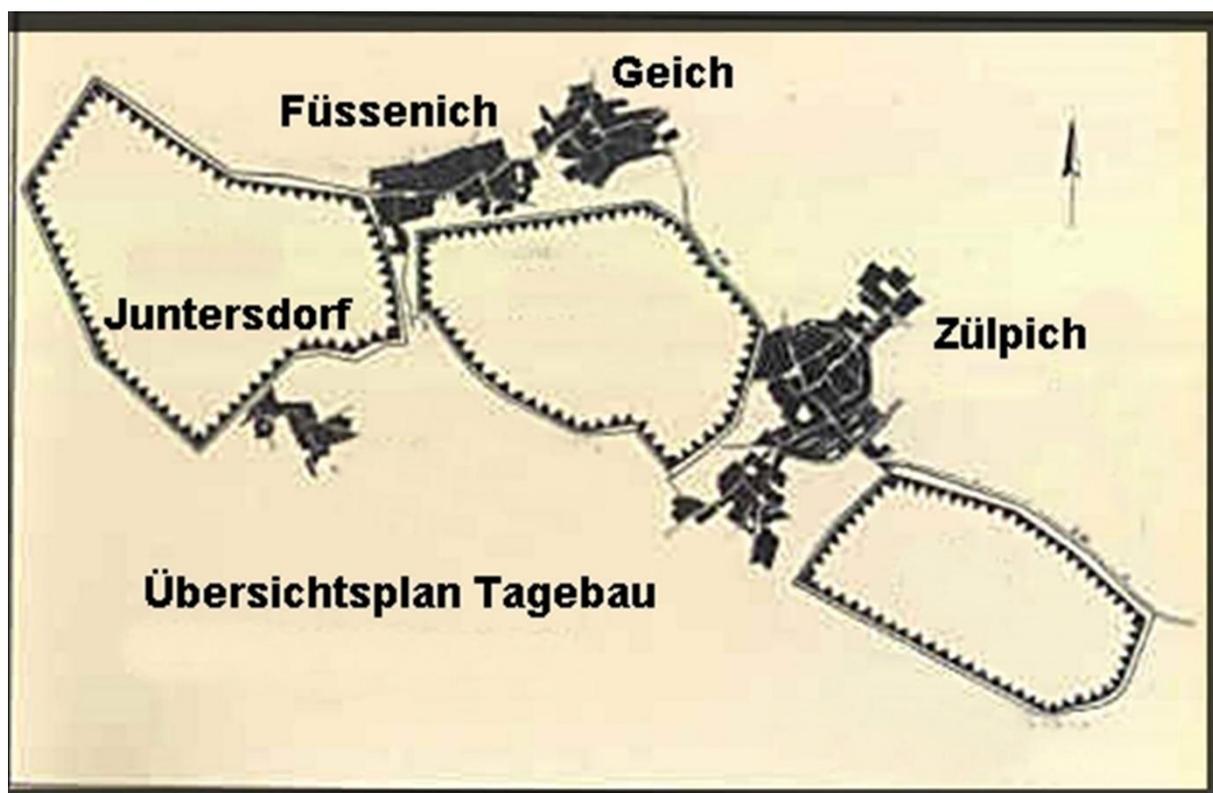
Die Kraftpostomnibusse

Bereits ab 1. Januar 1946 wurde an Stellen, wo keine neue Eisenbahnstrecke errichtet werden sollte, eine **Kraftomnibus-Linie** (Kom-Linie) eingerichtet.



Die Linie Gladbach - Vettweiß - Froitzheim - Füssenich - Geich wurde 10 Jahre später, am **06. Januar 1956**, in Betrieb genommen.

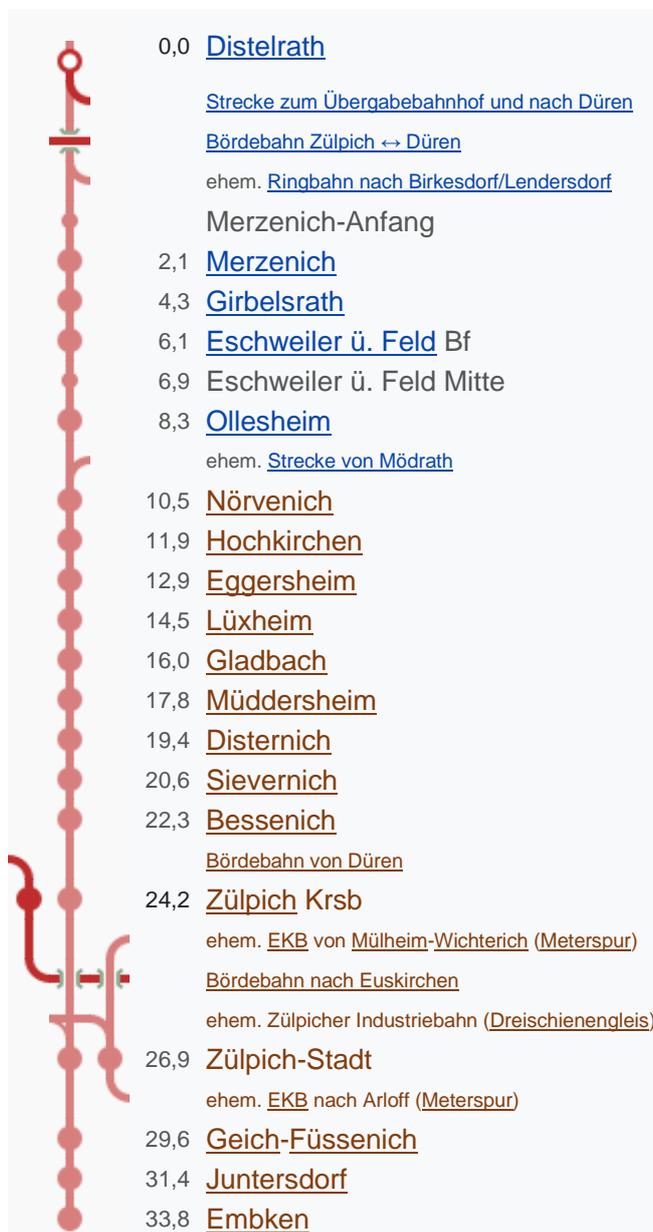
Es bleibt noch die **Kom-Linie Zülpich, Geich-Füssenich, Juntersdorf bis Embken** zu erwähnen, die für den Personenverkehr eingerichtet werden musste, nachdem am 7. Januar 1957 durch den von der Firma "Victor Rolff KG" vorangetriebenen **Braunkohletagebau** die Schienenstrecke zwischen den Bahnhöfen Zülpich Stadt und Geich-Füssenich abgebaut werden musste.



Braunkohletagebau in Juntersdorf, Füssenich-Geich und Zülpich-Süd. Für den Abbau musste u.a. der Bahnhof in Füssenich und zwei alte Wassermühlen weichen.

Der Streckenplan der Kleinbahn.

Der "Hauptbahnhof" der Kreisbahn war in Distelrath.



Neffetalstrecke



Seite „*Bahnstrecke Distelrath–Embken*“. In: *Wikipedia – Die freie Enzyklopädie*. Bearbeitungsstand: 29. November 2022, 14:21 UTC.

URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Bahnstrecke_Distelrath%E2%80%93Embken&oldid=28411352 (Abgerufen: 1. Mai 2023, 13:13 UTC)

Die Neffeltalstrecke 1908 im Überblick.

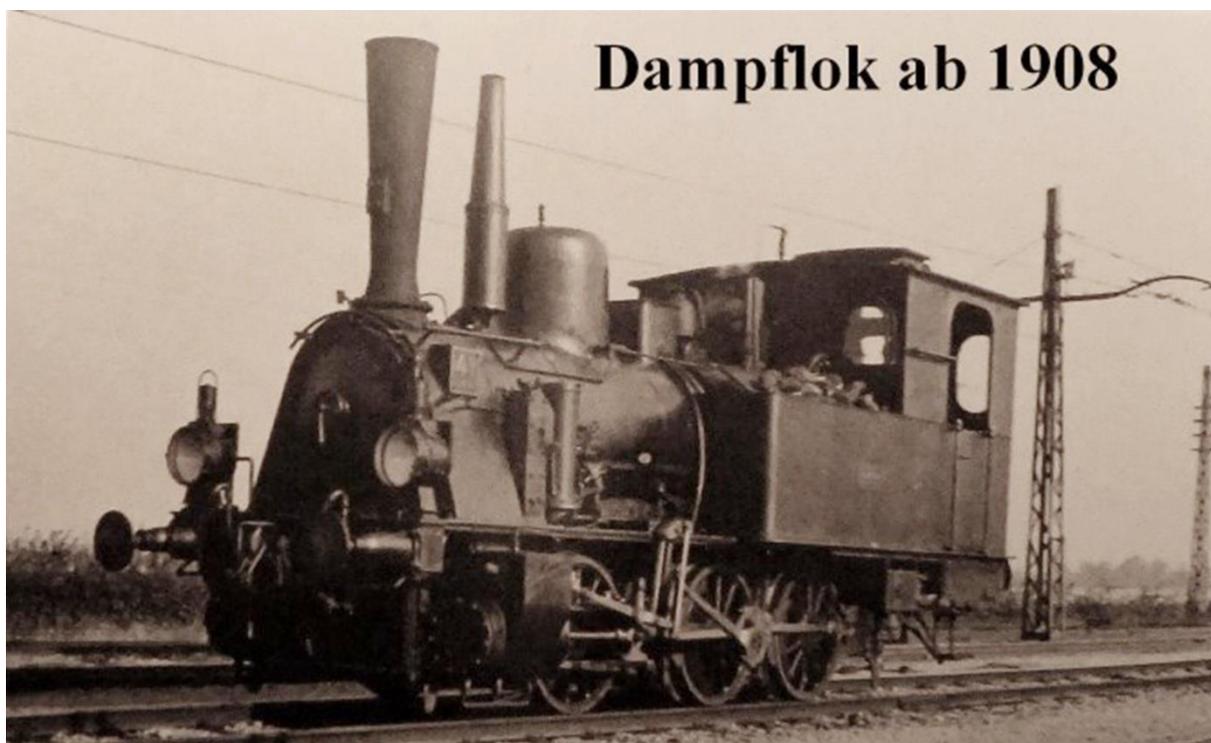
Sie lief von Nörvenich bis Embken entlang des Neffelbaches.



Länge der Gesamtstrecke „Distelrath bis Embken“: 33,8 km, Spurbreite 1435 mm.
Strom: 600 V=bis Bessenich.

Die Kreisbahn wurde modernisiert.
Neue Fahrzeuge brachten Aufschwung.

**"Bähnchen", "Schweineschnäuzchen,"
"Benden-Has" und Diesellok.**



Der Einsatz von Dampflokomotiven wurde bis 1960 beibehalten. **Lok 2b Humboldt, 1908.**

Im Jahre 1933 verfügte die Dürener Kreisbahn u.a. über 6 Dampflokomotiven, 3 Personenwagen für die Dampfstrecke Nörvenich-Embken, 3 offene Güterwagen, 1 geschlossener Güterwagen, 3 Packwagen, 1 Sprengwagen, 18 elektrische Triebwagen, 9 Beiwagen.

Foto: Dürener Kreisbahn „Chronik 70 Jahre 1978, Lok Humboldt 1908.

Der Wismar-Bus mit Ford-Vorbau-Motor

Um die Dampfstrecke zu modernisieren und auch den Personenverkehr auf der Strecke Zülpich-Embken wieder aufzunehmen, wurde im August 1937 beim Werk Wismar ein Schienenbus in Auftrag gegeben - der Wismar-Schienenbus 1938/2111 EVA VT 1 mit Ford-Vorbaumotor.

Am **25. Oktober 1938** fand bei strahlendem Herbstwetter die Probefahrt ab Bahnhof Nörvenich statt. Passagiere waren seinerzeit der Kreisausschuss, Verwaltungsrat, die Gesellschafter der DKB und der Kämmerer der Stadt Düren sowie der Direktor der Dürener Dampfstraßenbahn AG - und auf einem Teil der Neffeltal-Strecke auch der Bürgermeister der Stadt Zülpich (*Quelle: Dürener Kreisbahn, Chronik*).



Der neue Schienenbus hatte 32 Sitzplätze und 14 Stehplätze. Seine Geschwindigkeit betrug 40 km/h. Für die Strecke Distelrath - Embken brauchte er 1 h 20 min. Diese Strecke wurde vorher mit einer Dampflokomotive im 2 Stunden und 30 Minuten bewältigt

Foto: Wismarbus in Zülpich, Eisenbahnstiftung, Solingen, Herr Bügel.

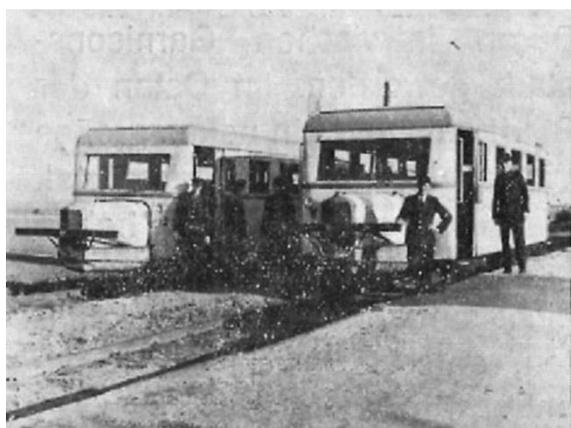
An den Werktagen wurden sechs und sonntags sieben Doppelfahrten durchgeführt. An den Sonntagen waren Fahrgastzahlen von 1000 Personen nicht selten. Eine Rückfahrkarte war bereits für 0,50 RM zu haben.

Die Freude über den neuen "Bus auf Schienen" sah man den Dorfbewohnern aus Geich-Füssenich, Juntersdorf und Embken besonders daran, dass an den jeweiligen Bahnhöfen Scharen von Kindern und Jugendlichen standen, die den herankommenden Schienenbus, der in dieser Gegend liebevoll "Benden-Has" genannt wurde, lauthals begrüßten.

Lange hatte man hier auf die Bahn nach 1925 warten müssen, als die Strecke vorerst eingestellt worden war. Nun war der Anschluss an das Wirtschaftszentrum Düren wieder hergestellt.

Zusätzlich zur Straßenbahn fuhr der Schienenbus die Strecke Nörvenich - Zülpich regelmäßig dann, wenn die Fahrt über Zülpich hinaus nach Embken ging. Der Triebwagen 1 fuhr nur ab **Nörvenich** bis nach Embken, da die Straßenbahn bis Nörvenich lief und als Zubringer für die damaligen Neffeltalstrecke diente.

1941: Ein weiterer Schienenbus war nötig.



Nach der Eröffnung der Schienenbuslinie am 2.11.1938 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 nun einsetzenden Omnibusverkehrs zurück, so dass man auf den Einsatz des Schienenbusses ganz verzichtete. An die Dampflokomotiven für den Güterverkehr wurden jedoch zusätzlich als Ersatz Personenwagen angehängt.

Diesellok 1 auf der Neffeltalstrecke Nörvenich-Zülpich.



Diese von der „Maschinenbau Kiel Aktiengesellschaft“ gebaute Diesellokomotive mit einer Leistung von 600 PS war eine Mehrzweck-Lokomotive, die sowohl im Rangierdienst bis 36 km/h und im Streckendienst bis 60 km/h eingesetzt werden konnte.

Der Antrieb der Lokomotive erfolgte durch einen langsam laufenden 6 Zylinder-Viertakt-Dieselmotor.

Die Konstruktion der Maschine war so gehalten, dass sie von einem Mann gefahren werden konnte, der durch das überhöhte und etwa in der Mitte der Lokomotive angeordnete Führerhaus eine gute Streckenübersicht nach allen Seiten hatte.

Quelle: 50 Jahre DÜRENER KREISBAHN -Chronik 1958, Seite 45. Foto: Mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahnstiftung Solingen, Herr Bügel.

Die Bahnhöfe an der Strecke.

Ausgangs-Bahnhof Distelrath



Triebwagen 3 in dem neuen **Personenbahnhof** Distelrath am 14.05.1960.

Unten: Blick in das Betriebswerk in Distelrath (am 14.Mai 1960). Zu diesem Zeitpunkt war die Strecke Zülpich-Embken bereits abgebaut. Die Strecke Düren - Nörvenich wurde nach dem

Krieg 1946 wieder eröffnet (Anschluss an Triebwagen nach Embken bereits ab 1939).

Die heutigen Buslinien: 208, 276 und SB 8.



Fotos: Mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahnstiftung, Herr Bügel)

Bahnhof Merzenich



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.

Heute fahren Busse der Linie 207, 208, 209, 217, 227, 229, 236, 276, SB35 nach Merzenich.

Dazu der Nachtbus N2.

Der Schienenpersonenverkehr wird über die Linie S19 abgewickelt.

Bahnhof Girbelsrath

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

Heute fahren Busse der Linie 208 und 217 nach Girbelsrath.

Hier verlief ab 1908 die Strecke zwischen Eschweiler ü. Feld und Girbelsrath.

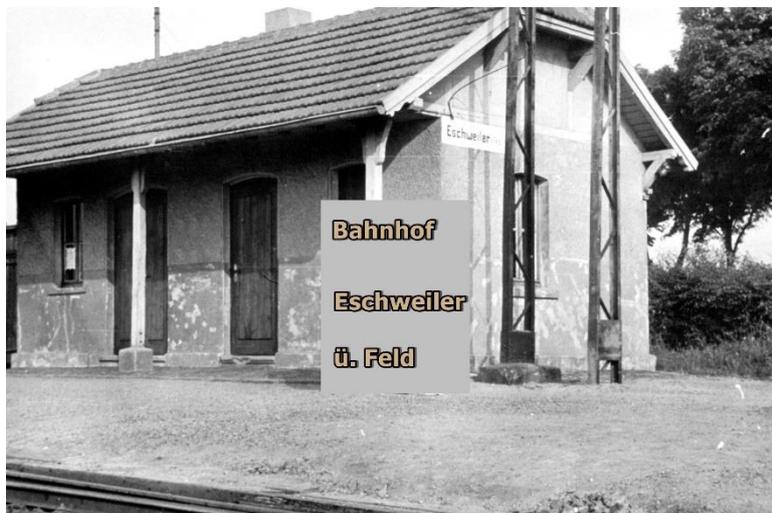


Unten rechts im Foto sieht man noch Reste eines ehemaligen Oberleitungsmastes.

Foto: [Radiojunkie](#) - Eigenes Werk

Trasse der ehemaligen DKB-Strecke Distelrath - Nörvenich zwischen Eschweiler und Girbelsrath 2014
CC BY-SA 3.0

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.



Letzte Fahrt der Neffeltalbahn am **30. April 1963**. Hier an dem Haltepunkt "Golzheimer Straße" in Eschweiler ü. Feld. Heute fahren Busse der Linie 208, SB8 und SB15 nach Eschweiler über Feld. Der Nachbarort **Gut Ollesheim** hatte einen Anschluss an die Neffeltalstrecke bis 1968.

Rübentransport mit der Kreisbahn.

Eine kräftezehrende Arbeit für die Zuckernerzeugung.



Rübentransport in Eschweiler ü. Feld. Die Karren wurden an den Eisenbahnwaggon gefahren. Dann wurden die Zuckerrüben mit der Rübengabel auf die Ladefläche gehoben. Die in der Regel eingesetzten 15-t-Waggons waren gewöhnlich mit den Namen der jeweiligen Landwirte beschriftet, um Verwechslungen während des Transports zur Zuckerfabrik zu vermeiden.



Bundesarchiv, Bild 182-10204-0238
Foto: o. Ang. 1. November 1946 Herbst

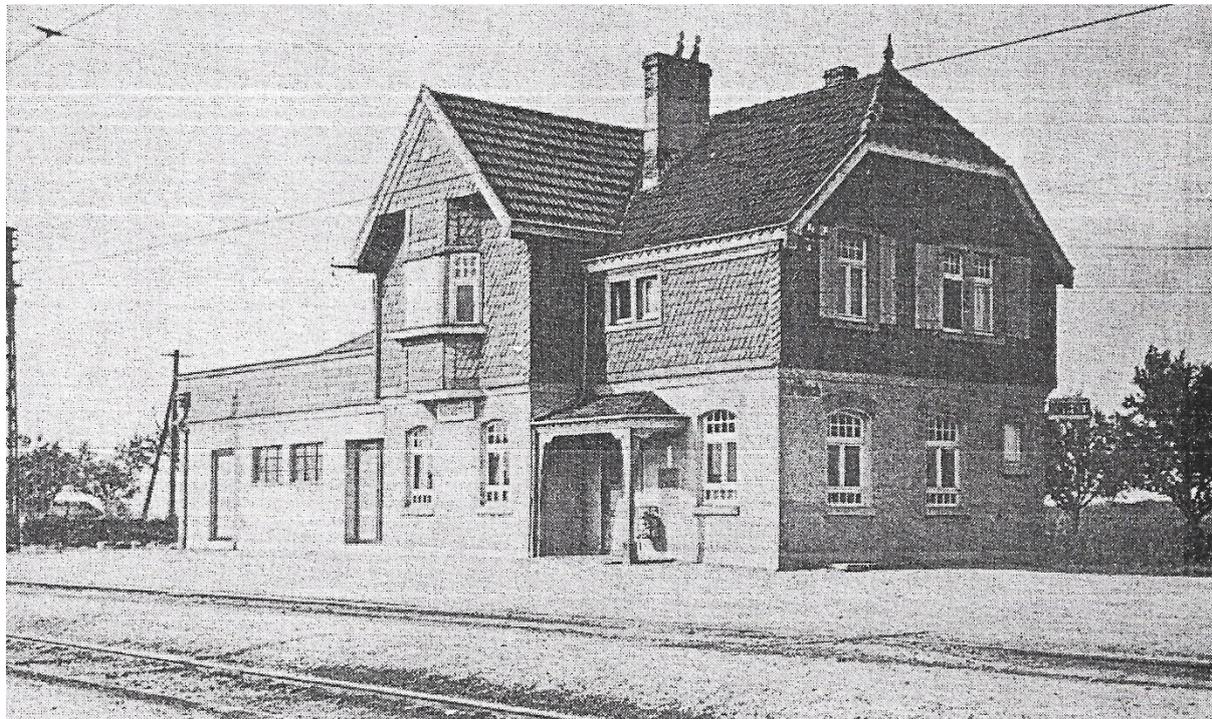
Neben der Rübenernte war das Verladen der Zuckerrüben eine weitere kräftezehrende Arbeit, die vielen heute noch in Erinnerung geblieben ist.

Links: Beispielfoto: Rübenfeld.

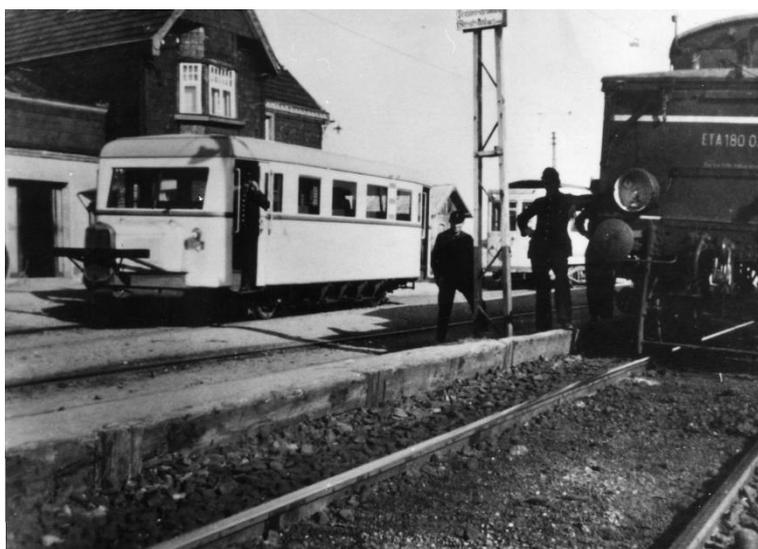
Fotos: Sammlung HGV Nörvenich, A. Bergrath.

Bundesarchiv, Bild 183-19204-0238 / CC-BY-SA 3.0.

Bahnhof Nörvenich – Start der Neffeltalstrecke



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.

Heute fahren Busse der Linie 208,212,228, SB8 und SB15 nach Nörvenich. Dazu der Rufbus 208 und der Nachtbus N2.

Fotos: Eisenbahnstiftung Solingen, Herr Bügel.

Bahnhof Hochkirchen



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. Heute fahren Busse der Linie 208, 228, SB8 und SB15 nach Hochkirchen.

Bahnhof Eggersheim



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

Heute fahren Busse der Linie 208, SB8 und SB15 nach Eggersheim.

Bahnhof Lüzheim



Mit der Streckeneröffnung 1908 hatte der Ort einen Haltepunkt, der bei der Streckenschließung nach 1960 durch Busse der DKB übernommen wurde. Buslinien sind 208, SB 8 und SB 15.

Eine der 19 Brücken der Neffeltalstrecke in Lüzheim.

Bahnhöfe Gladbach und Müddersheim



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



Straßenbahn in der Nähe von Gladbach.

In Gladbach und Müddersheim standen kleine Bahnhöfe der Dürener Kreisbahn. Der Bahnhof in Gladbach wurde im Krieg schwer getroffen. Heute fahren Busse der Linie 208 und 232 nach Müddersheim und die 208, 230, SB8 und SB15 nach Gladbach.

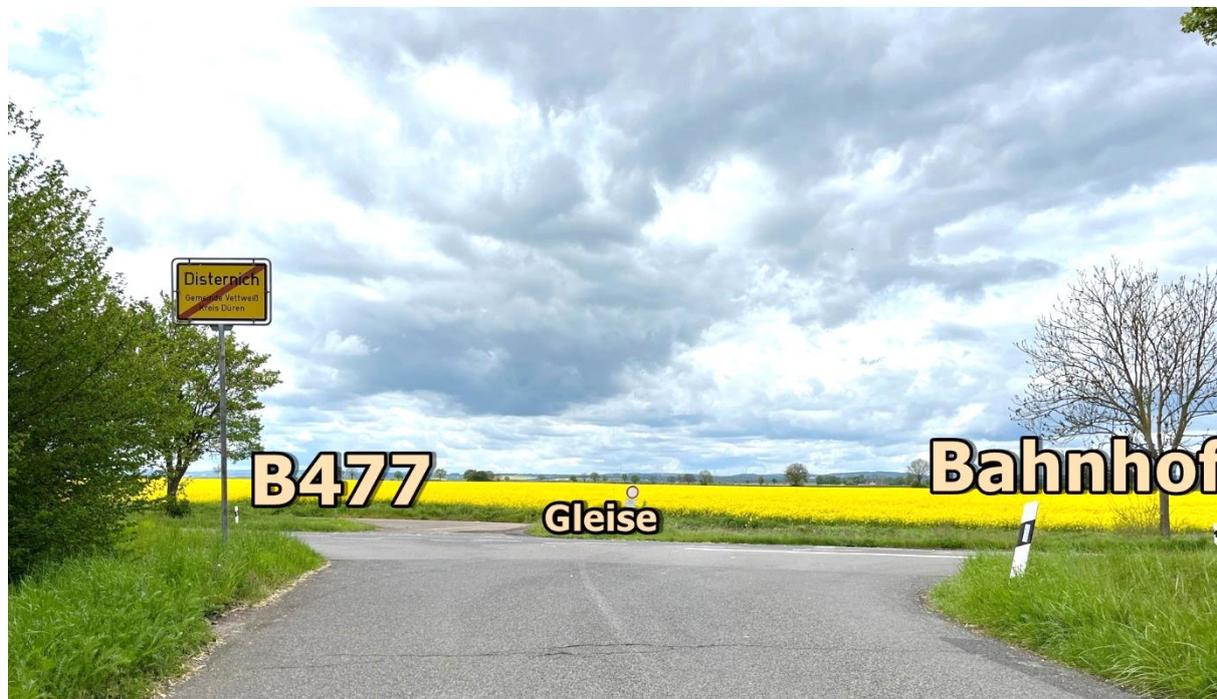


Der Bahnhof in Müddersheim. Ab 1955 konnte man mit der „Elektrischen“ nach Müddersheim fahren. Anschluss gab es hier mit dem Bus nach Zülpich.

Bahnhof Disternich

In Disternich unterhielt die DKB einen kleinen Bahnhof.

Heute fahren Busse der Linie 208 und 232 nach Disternich.



Der Bahnhof in Disternich befand sich bis in die 1960er Jahre hier an der B477.

Bahnhof Sievernich



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.

Heute fahren Busse der Linie 208, 232 SB8 durch Sievernich.

Bahnhof Bessenich



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. Heute fahren die Busse der Linien 208 und SB 8 in den Ort.



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.



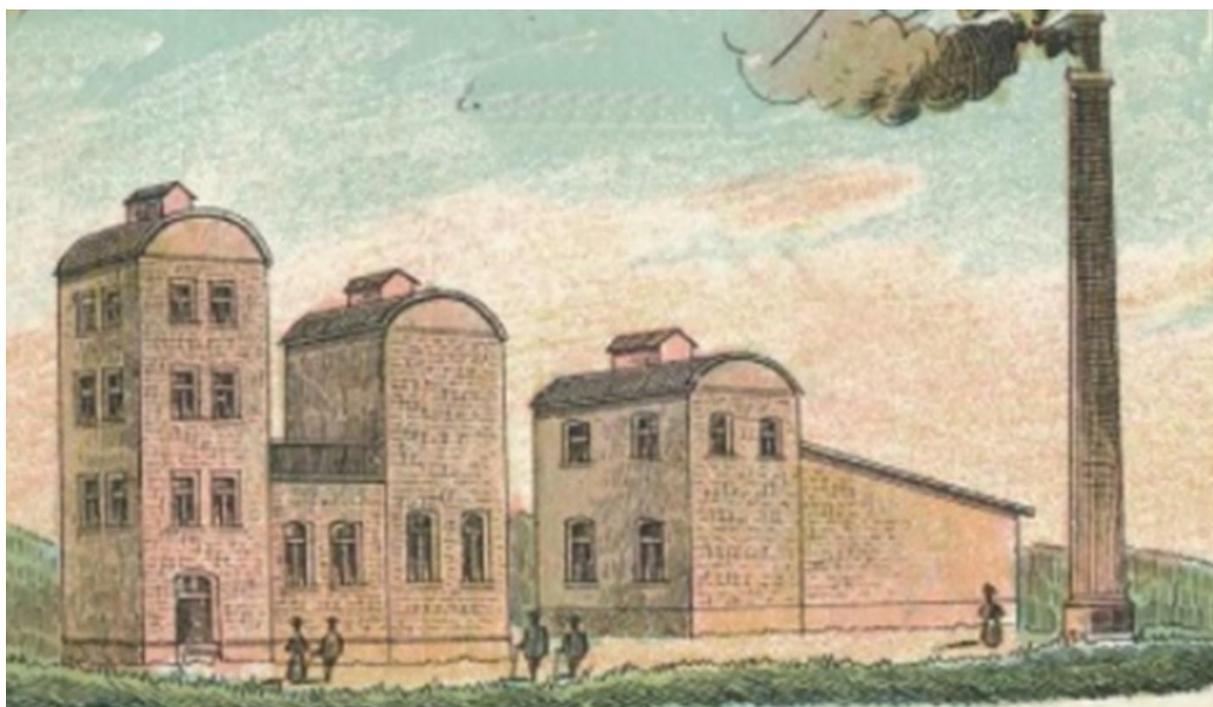
Hier unter der Brücke am Bessenicher Sportplatz verliefen die Gleise der Staatsbahn und die Gleise der Dürener Kreisbahn parallel vorbei an der Papierfabrik bis zu den Bahnhöfen beider Gesellschaften in Nähe der Römerallee. Das Gleis der DKB wurde in den 1960er Jahren abgebaut.

1910 bis 1957

Streckenabschnitt

Zülpich - Füssenich/Geich - Juntersdorf - Embken

Schon am 22. April 1907 hatte der Kreisausschuss den Auftrag erteilt, für eine Kleinbahnlinie Zülpich-Füssenich und Juntersdorf bis nach Embken, die an die Linie „Düren-Nörvenich-Zülpich“ angeschlossen werden sollte, einen Plan auszuarbeiten. Durch Erlass vom 2.7.1907 gab der "Minister für öffentlichen Arbeiten" die Linie als Kleinbahn frei, so dass am 27.4.1908 der Kreistag zu dem Projekt endgültig Stellung nehmen konnte



Anlass zu dem Bau der Strecke "Zülpich - Geich-Füssenich - Juntersdorf - Embken" gab das Braunkohlenbergwerk **Astrea** der "Braunkohlegewerkschaft Hamburg" bei Juntersdorf (Bild oben). Das Werk schloss nach einem am 22. Mai 1908 in Düsseldorf gegebenen Bericht mit beträchtlichem Betriebsverlust ab, der insbesondere auf das Fehlen eines Bahnanschlusses, wodurch der Absatz stockte, zurückgeführt wurde.

Bild: Stadt und Kreisarchiv Düren, Bildermappe Braukohletagebau Juntersdorf 1833-1924.



Die Gewerkschaft Hamburg verpflichtete sich dem Kreis Düren gegenüber, nach Fertigstellung der Linie Zülpich - Embken ihre auf 100000 Tonnen veranschlagte Gesamtproduktion (Briketts und Braunkohle) auf die Waggons der Dürener Kreisbahn zu verfrachten bzw. die Waggons zur Staatsbahn zu befördern. Die Baukosten für die 9,86 km lange Strecke wurden auf 835500 Mark, der Aufwand an Grunderwerb auf 120000 Mark veranschlagt. 1910 wurde die Linie für den Güterverkehr eröffnet.

Alle Schienen führen nach Zülpich...

Drei Bahnlinien kamen in Zülpich zusammen. Im Jahre **1864** war die Stadt bereits an die Bahnstrecke der "Rheinischen Eisenbahngesellschaft" Düren-Zülpich-Euskirchen (heute Bördebahn) angebunden. Später hatte hier auch die Euskirchener Kreisbahn ihren Bahnhof in Nähe des Münstertores in Zülpich (Foto unten).



Von 1908 bis 1962 war der Staats-Bahnhof Zülpich auch Anschlussbahnhof zur **Dürener Kreisbahn (DKB)**. Die Strecke Zülpich-Embken bestand von 1910 bis 1957. Der Personenverkehr auf der Strecke verlief bis zum 1. Weltkrieg wirtschaftlich gut. Täglich befuhren 6 Personen-Dampfzüge die Linie.

Staatsbahnhof in Zülpich seit 1864.

DKB- Empfangsgebäude an der Römerallee seit 1908.



Hier hatte der Zug der DKB aus Distelrath bzw. Nörvenich Anschluss an die Staatsbahn.



(Foto oben: Kreisarchiv Euskirchen, unten: H.J. Klinkhammer, Zülpich.)

Bahnhof Zülpich-Stadt

Wismarbus VT 1 im Bahnhof Zülpich-Stadt (heute ist hier der Adenauerplatz).

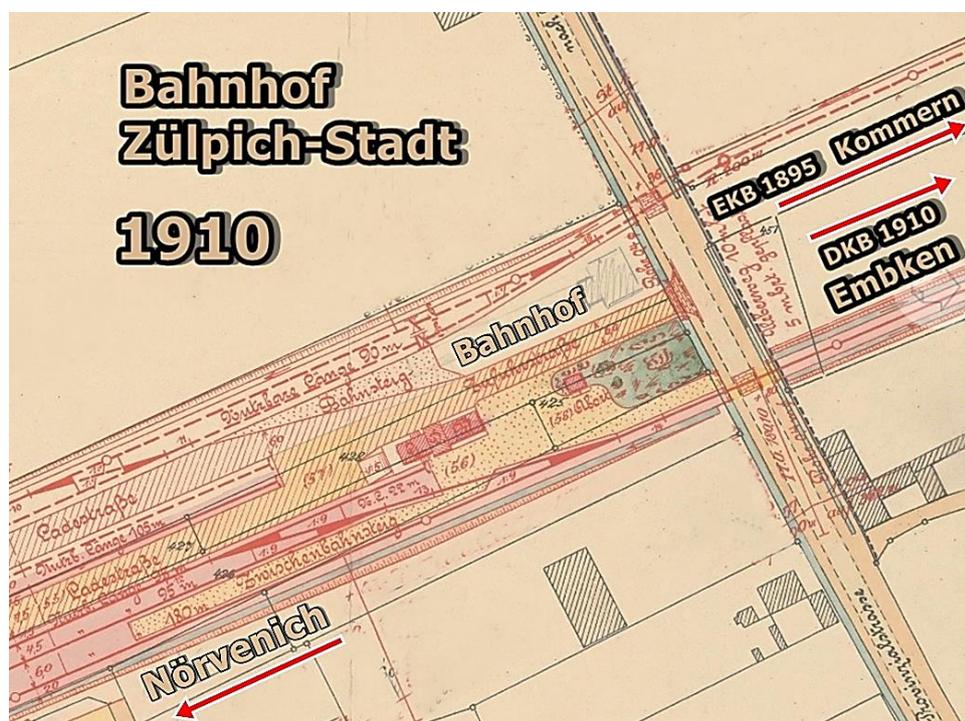


Am heutigen **Adenauerplatz** lag der gemeinsame Bahnhof der Euskirchener- und Dürener Kreisbahn. Von hier aus liefen die Gleise in die Chlodwigstraße aus Zülpich hinaus bis nach Hoven.



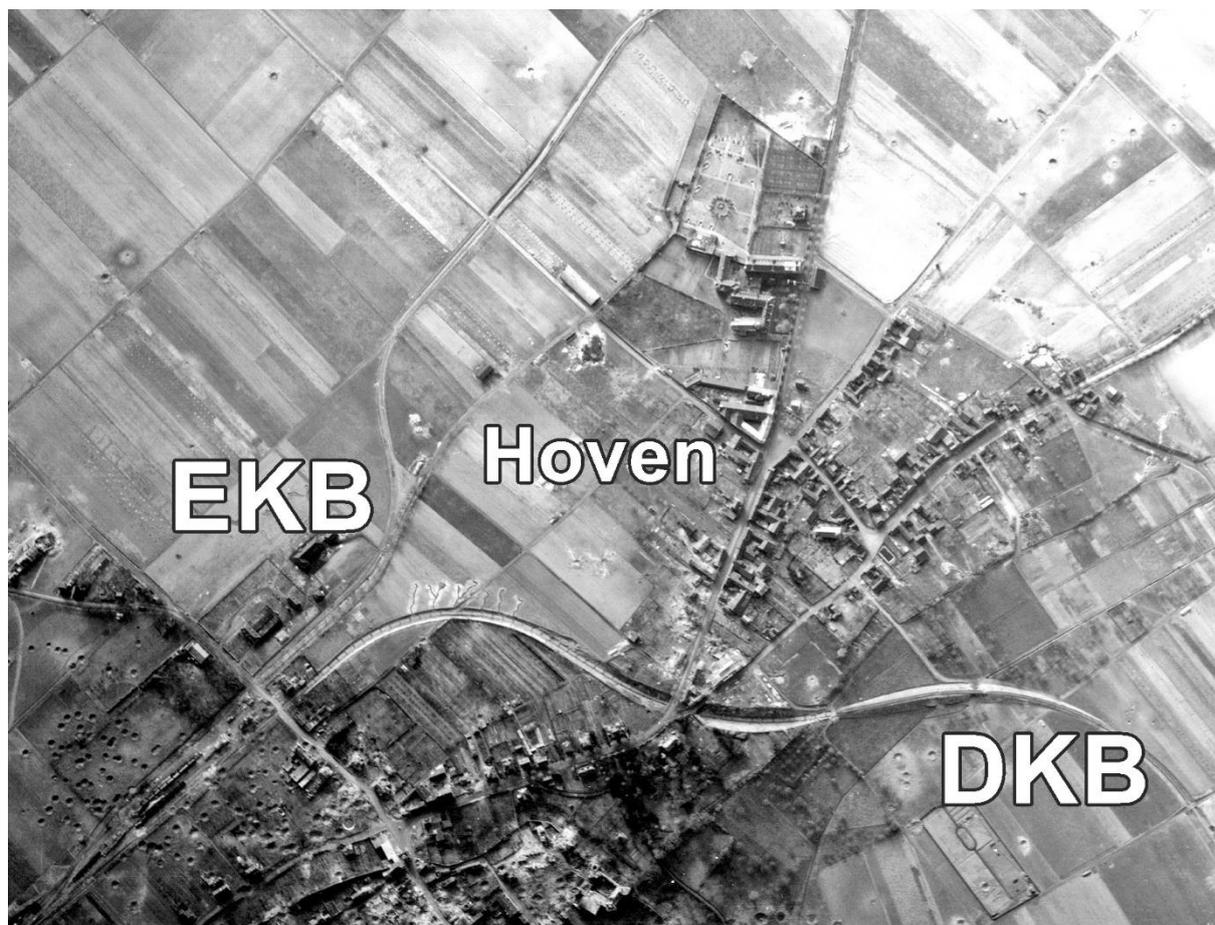


Damaliges Abfertigungsgebäude des Kreisbahnhofs Zülpich-Stadt um 1940.



Bahnhof
Zülpich-Stadt
im Jahre 1910.
EKB und DKB
nutzten ab
sofort den
neuen Bahnhof
gemeinsam.

Nach Verlassen des Stadtbahnhofs.



Am heutigen Adenauerplatz trennten sich die vorher gemeinsam laufenden Gleise der EKB und DKB. Die Strecke **Zülpich-Embken** verlief am heutigen Kreisverkehr rechts durch einen Tunnel Richtung Geich und Füssenich. Die EKB verlief sodann über **Sinzenich und Schwerfen** weiter als **Eifelstrecke**. *Quelle: Albert Trostorf..*



Um **1900** verlief die Euskirchener Kreisbahn-Strecke zuerst zum Bahnhof „Münstertor“, dann über die „Nidegener Straße“ (Bild links: **Haltestelle in Hoven, Gaststätte Pütz**) in Richtung Eifel.

Nach der Eröffnung der DKB-Strecke Zülpich-Embken 1910 wurde der **neue Bahnhof** am heutigen „Adenauerplatz“ von EKB und DKB“ gemeinsam genutzt

Foto oben: Hoven und ehemalige Haltestelle der EKB um 1900.

Die Strecke ging weiter durch Hoven nach Geich und Füssenich.

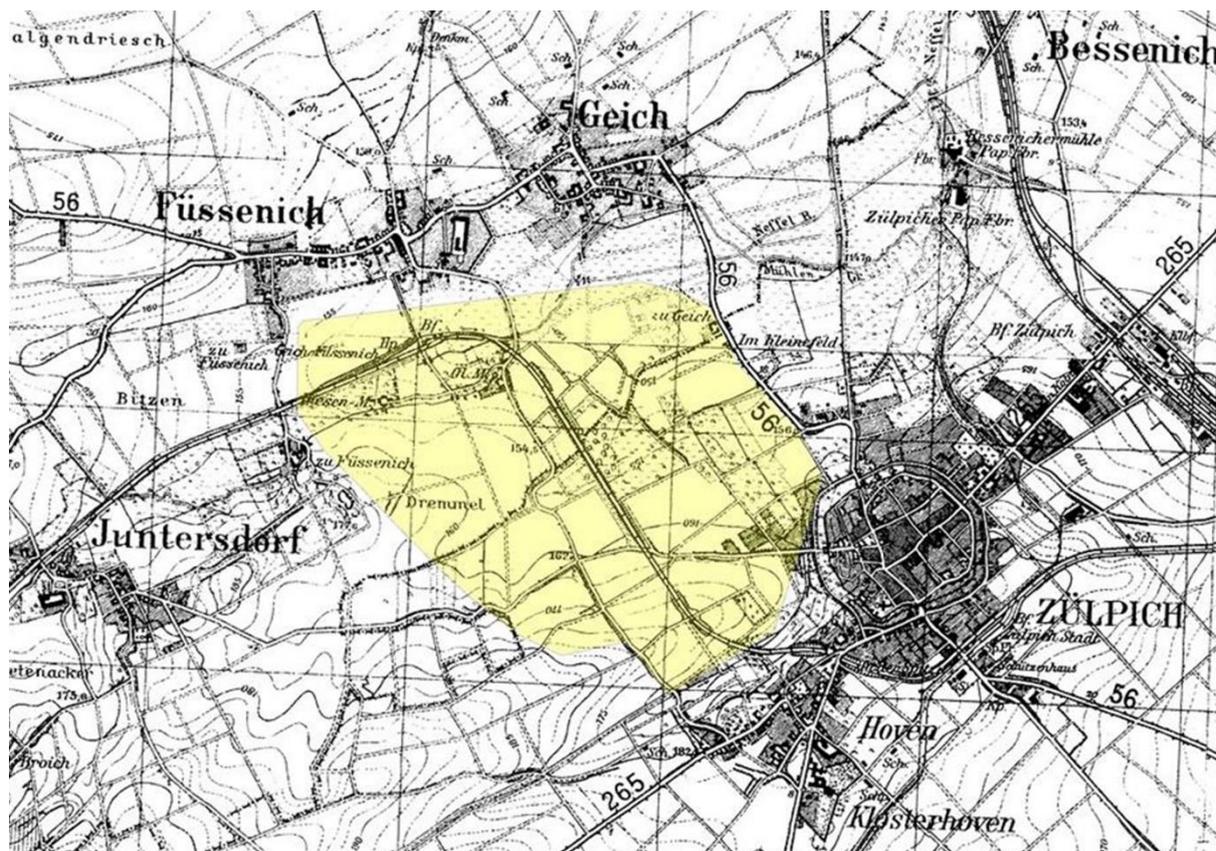
Die Schienen lagen nach Verlassen des Tunnels in Hoven (heute Kreisverkehr) Richtung Füssenich quer durch Wald und Wiese. Der Ort Geich wurde von den Schienen nicht tangiert. Die Gleise gingen gerade auf Geich zu, machten dann aber einen Knick nach Westen und verliefen in Richtung der beiden Wassermühlen und zum Bahnhof in Füssenich (Höhe Schule)



Im Foto oben ist unten links der Bahnhof Zülpich-Stadt zu erkennen. Von dort aus ging die Strecke nach Hoven.

Unten die heutige Stelle der Abzweigung nach Geich.

Fotos: Sammlung History-Club Zülpich und A. Trostorf, Merode.

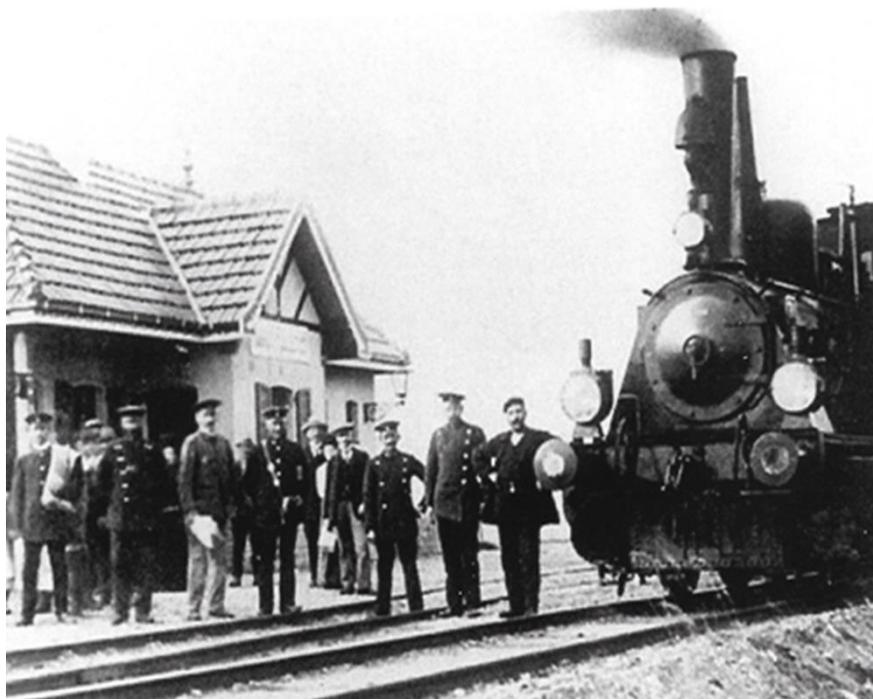


In der Karte ist der Streckenverlauf nach Verlassen Hovens gut zu erkennen. Gelb eingezeichnet ist die "Grube Victor Rolff" (Tagebau Füssenich-Geich). Ein Teil dieser Fläche bildet heute den Neffelsee (unten).



Hat alle Erinnerungen an die Neffeltalstrecke in Füssenich und Geich verschluckt: „Der Neffelsee“

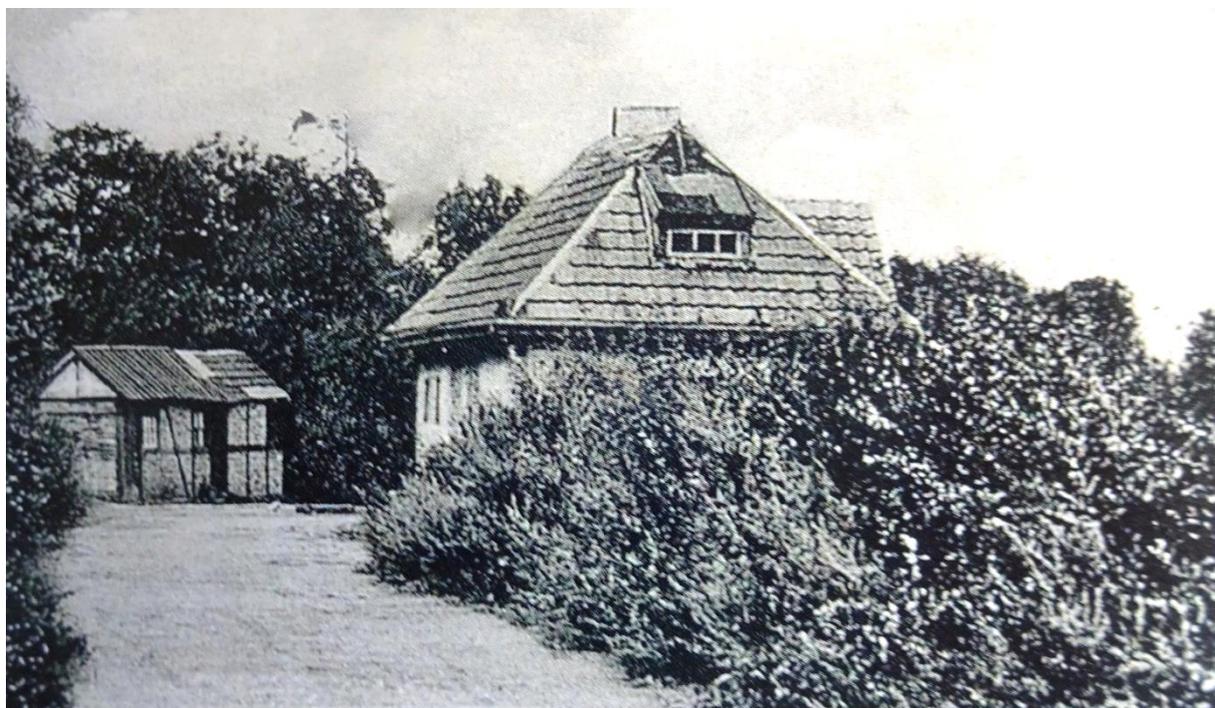
Bahnhof „Geich-Füssenich“ 1910-1957.



Links: Der Bahnhof "Geich-Füssenich" 1910 mit seinem Kreisbahnpersonal und einer Lok 2 b Humboldt, Baujahr 1908 und mit der Fabrik-Nummer 459

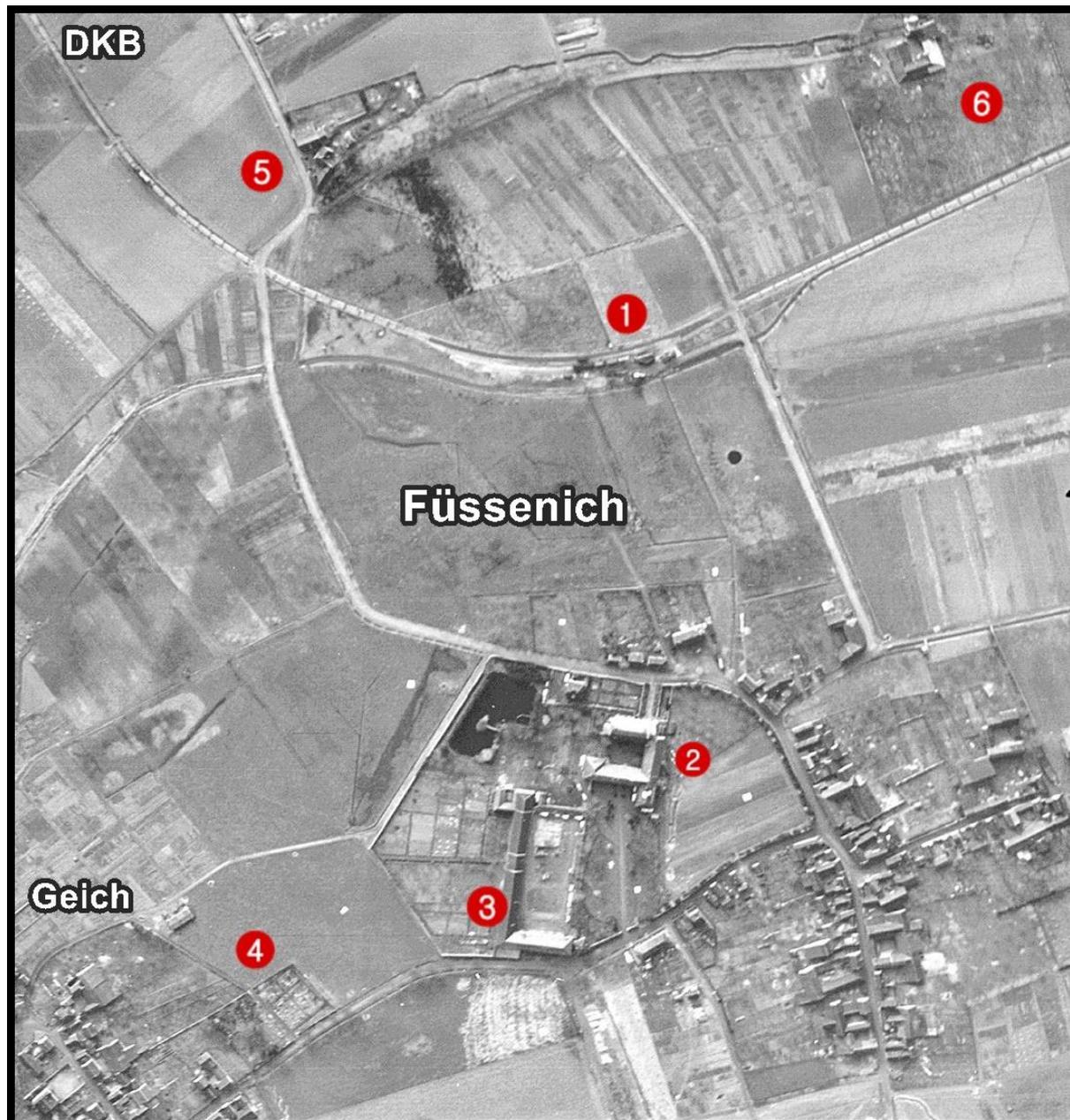
Sie wurde bis 1960 bei der DKB eingesetzt.

Für den Personenverkehr wurde ab 1939 ein Schienenbus (Wismar-Bus) verwendet.



Empfangsgebäude und Schuppen des Bahnhofs in Füssenich. Der Bahnhof wurde in den Verwaltungsakten der Dürener Kreisbahn als „**Geich-Füssenich**“ geführt.

Füssenich-Geich 1945



- 1. Bahnhof Geich-Füssenich (Neffeltalstrecke nach Embken)**
- 2. Pfarrkirche St. Nikolaus**
- 3. Kloostergut**
- 4. Friedhof**
- 5. Ölmühle**
- 6. Biesenmühle**

Die Stelle, wo der 1910 errichtete Bahnhof einmal stand.



Neben dem Bahnhof mussten auch die beiden Wassermühlen rechts und links vom Bahnhofsgelände dem Braunkohletagebau Füssenich-Geich ab 1957 weichen. Auf dem Foto unten sieht man die Biesenmühle.



(Foto: Fam. Cramer, LUXHEIM).

Brücke in Füssenich am Muldenauer Bach/Neffelbach.

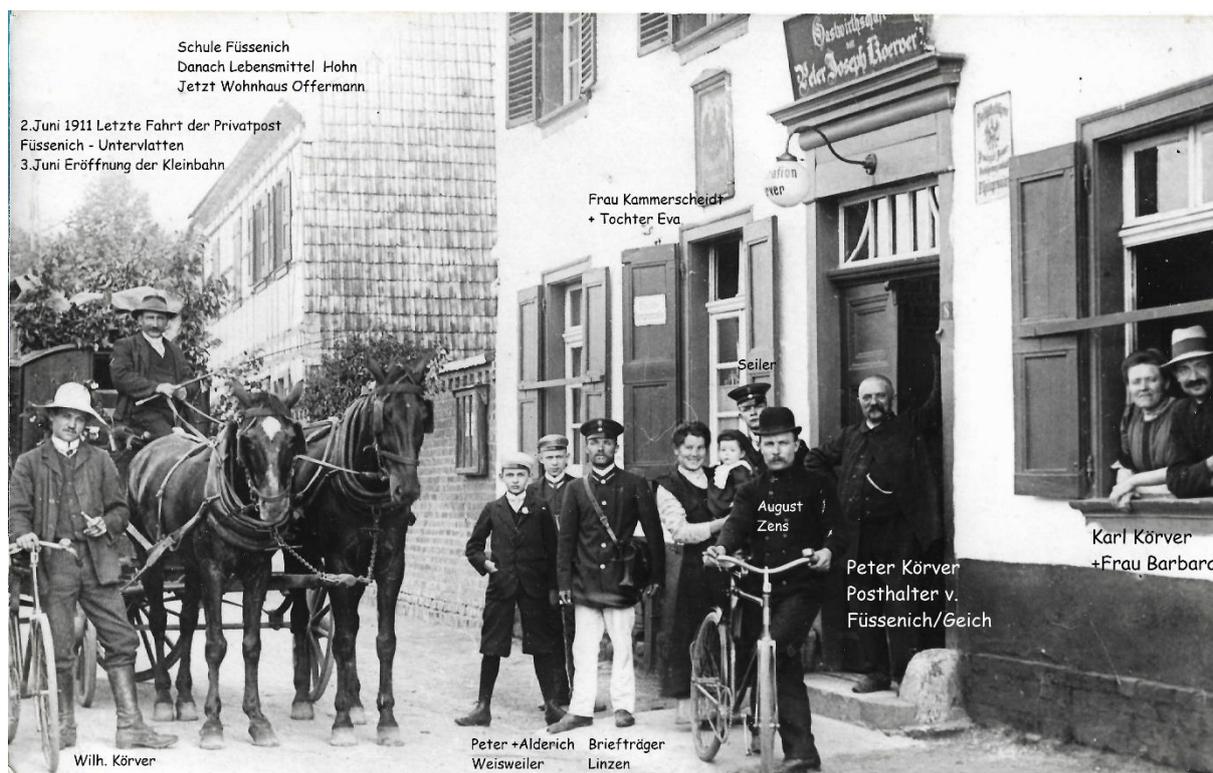


Hier konnte man den Bahnhof, der sich etwas links befand, erreichen. Allerdings wurde die hier gezeigte Brücke erst Ende der 1950er Jahre nach einer notwendigen Begradigung des Neffelbachs hier an dieser Stelle gebaut. Vorher lag die Brücke über den Bach viel weiter südlich.



*Hier verlief die Trasse vom Eilich/Eulenberg am Neffelbach vorbei in **Richtung Juntersdorf**. Heute ist hier ein Feldweg (rechtes Foto).*

2.6.1911: Die letzte Fahrt der Postkutsche durch Füssenich-Geich.

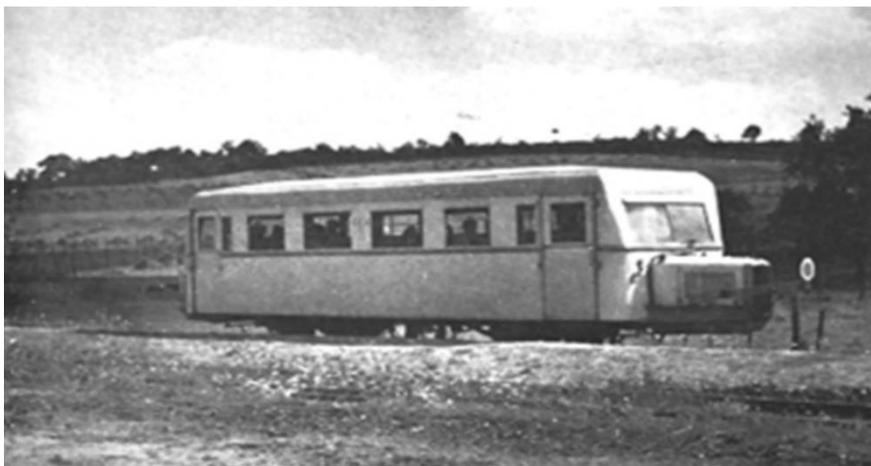


Vor der Streckeneröffnung Zülpich-Embken im Jahre 1911 waren Pferdekutschen das einzige Verkehrsmittel, um die umliegenden Ortschaften anfahren zu können. Hier bei der Familie Körver in Füssenich neben der katholischen Volksschule war die Post und die Station u.a. für die Strecke nach Embken oder Zülpich. Im Gebäude nebenan war zuerst die Schule, dann das Lebensmittelgeschäft Hohn, wo die Kohlen, die am Bahnhof angeliefert wurden, verkauft wurden. Bis heute wird das Gebäude privat genutzt.

Von 1864 bis 1903 fuhr man noch mit der Kutsche nach Zülpich. Im Jahre 1864 trat eine tägliche Personen-Postlinie in Zülpich ins Leben. Die neue Postkutsche verband Zülpich, Füssenich, Embken, Wollersheim und Heimbach. Der Personenbetrieb wurde 1903 wieder eingestellt. Der Postbetrieb bis Untervlatten hielt bis 1911.

1850 bestand eine solche Strecke auch zwischen Düren-Stockheim-Soller-Froitzheim-Füssenich/Geich und Zülpich.

Mitte des 19. und mit Beginn des 20. Jahrhunderts begann dann das Zeitalter der Eisenbahn auch in unserer Region (1864, 1895 und 1908). *Foto: Sml.Claus Cramer.*



Nach dem Krieg.

Die DKB fährt wieder.
Fahrplan vom
1.9.1946 mit den
Schienenbussen VT 1
und VT 2

Wismarbus VT 1 und VT2 - auch "Schweineschnäuzchen" oder "Benden-Has" genannt.

(Foto: 75Jahre DKB, 1983).

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 nach dem Krieg.

Heute fahren Omnibusse der Linie 298 und 218 durch Füssenich und Geich.

Güterverkehr ab 1910.

Am Bahnhof wurden neben dem Personenverkehr auch Rüben oder Kohlen verladen. Kohlehändler Hohn war hier für die Zuweisung der einzelnen Eisenbahnwaggons verantwortlich, die hier für den Rübentransport zur Zuckerfabrik bereitstanden.



Beispielfoto Rübenwaggon (Quelle: Eisenbahnstiftung).

Rübenernte in Füssenich-Geich.

Die Landwirte aus dem Doppelort Füssenich und aus Geich verladen 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.



Später mussten die Waggons auf die Gleise der Bördebahn „Düren-Zülpich-Euskirchen“ gebracht werden. Die Rüben wurden in der Zuckerfabrik gewogen und der Erlös den jeweiligen Landwirten ausgezahlt. Die Zuckerrüben wurden mit einer Rübengabel (meistens mit sechs Zinken) auf die Waggons geladen. In Erinnerung geblieben bei vielen älteren Bürgern aus Füssenich-Geich und aus der Region ist die kräftezehrende Arbeit beim manuellen Verladen der vielen Rüben auf die einzelnen Eisenbahnwaggons. Immerhin brachte so eine Zuckerrübe zwischen 700 und 1000 Gramm auf die Waage.

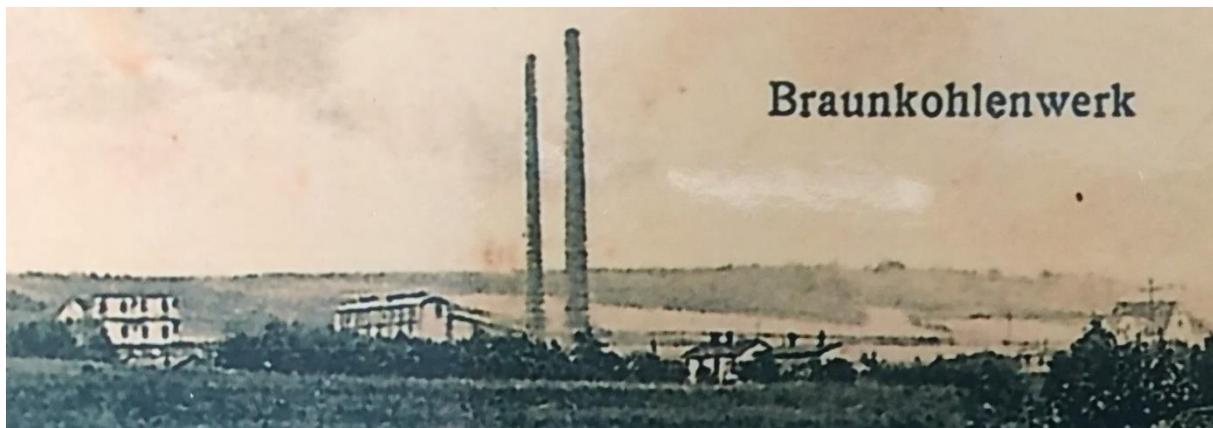
Oben: Beispielfoto Rübengabel.



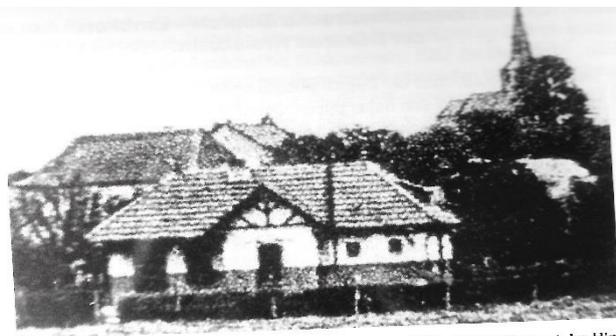
Beispielfoto von der Verladestelle in Eschweiler ü. Feld. Ein Anhänger wird an der Verladestelle entladen.

Bahnhof Juntersdorf

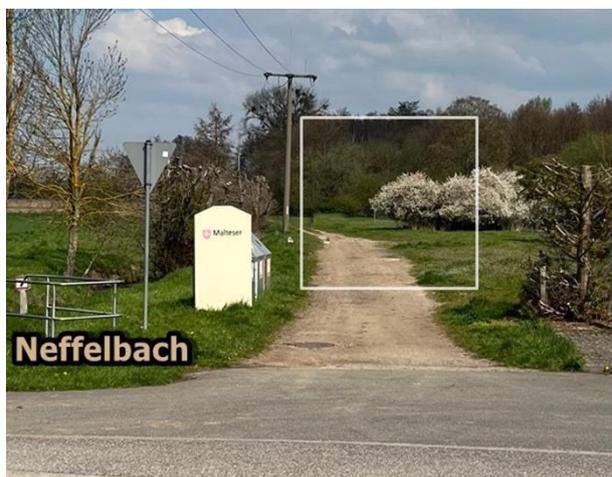
Grund der Streckenverlängerung im Jahr 1910: Das Braunkohlenvorkommen in Juntersdorf.



Braunkohlenwerk Astrea



Der Bahnhof lag am äußersten Rand von Juntersdorf direkt am Neffelbach und in der Nähe der Wassermühle. Nach der Stilllegung der Strecke wurde das Gebäude noch einige Jahre als Wohnhaus genutzt. Es brannte Ende der 1960er Jahre vollständig aus.



Blick von Westen in Richtung Füsse-
nich. Links der Neffelbach. Der Bahn-
hof befand sich im Bereich des weißen
Quadrats auf der rechten Seite der
Trasse. Nichts ist nach dem Abriss
übriggeblieben. Ganz in der Nähe
befindet sich heute die Busstation der
Linien 218 und 298.



Garagenfund in Juntersdorf: Foto mit freundlicher Genehmigung eines Dorf-
bewohners. Das große Schild stammt
vermutlich vom Bahnhofsgebäude.

Bahnhof Embken – Endbahnhof 1910 bis 1957.



Der Bahnhof in Embken war der letzte Bahnhof auf der 33,8 km langen Neffeltalstrecke. Der Bahnhof wurde 1910 im Rahmen der Streckenverlängerung von Zülpich über Füssenich und bis zur „Grube Astrea“ in Juntersdorf errichtet. Am Ende des Krieges wurde der Bahnhof sehr schwer

beschädigt und wurde nur noch einstöckig wieder aufgebaut. Die Errichtung des Bahnhofs am Ende des Ortes kann ein Hinweis darauf sein, dass hier vielleicht eine Verlängerung der Neffeltalstrecke angedacht war.



Heute hat man restaurierte Teile des Gebäudes zur Ansicht und für Veranstaltungen auf dem ehemaligen Gelände beibehalten. Das kleine Nebengebäude war im Krieg unbeschädigt geblieben und diente den späteren Mietern als Stall. Früher waren in dem Nebengebäude die Bahnhofstoiletten untergebracht. *Foto: Sammlung HCZ.*



Bahnhof Embken mit einladenden Grünanlagen - vor der Zerstörung im 2. Weltkrieg.



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.

Aktuell fahren nach Embken Busse der Linien 218, 231, 233, 291 und 298.

ANHANG

Fahrzeuge auf der Neffeltalstrecke ab 1908.

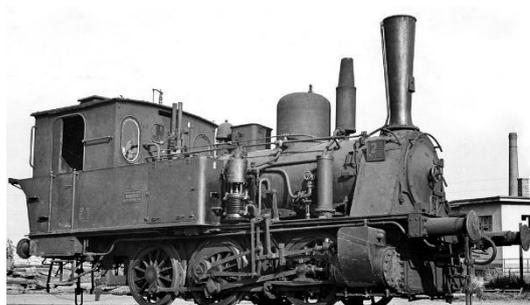
2b Humboldt, 1908, und 1960 (rechts)

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. V. Rolff,
Braunkohletagebau.



Diesellok 1, 600 PS, 1950er Jahre.



Triebwagen

VT1 und VT 2 Wismar 1938/1941

**Mehrere Straßenbahnfahrzeuge 1908 -
1963**



Fotos: Eisenbahnstiftung, Herr Bügel.

Kleine Zeittafel

Strecke Distelrath-Nörvenich-Zülpich-Embken.

1906

Bei Merzenich erfolgt der 1. Spatenstich für die Kreisbahnlinie Distelrath-Nörvenich-Zülpich.

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 Strecke Distelrath-Merzenich wird eröffnet. Für den Güterverkehr wird eine Dampflok eingesetzt. Für den Personenverkehr wird zusätzlich eine elektrische Kraft eingesetzt.

1909

Erster Personenzug von Distelrath nach Zülpich mit einer Dampflok.

1910/1911

Eröffnung der Strecke Zülpich-Embken für den Güter - und Personenverkehr mit einer Dampflokomotive.

1920

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

1921

Vorläufige Einstellung der Dampflokomotiven-Strecke Zülpich-Embken für den *Güterverkehr*

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 auf.

1928

Die Strecke wird bis Nörvenich elektrifiziert. Hier muss man nun nach Zülpich umsteigen.

1938

Für die Strecke Nörvenich-Embken wird ein Schienenbus (Wismar-Bus) eingesetzt. 1941 ein weiterer. Dazu lebt der Güterverkehr /Rübentransport u.a. zur Zuckerfabrik Euskirchen wieder auf.

1950er

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.

1957

muss die Strecke Zülpich-Embken dem Tagebau Füssenich-Geich weichen. Die Gleise zwischen Zülpich bis Füssenich werden abgebaut.

1962/68: Die restliche Neffeltalstrecke Nörvenich-Zülpich wird eingestellt.



Ein besonderer Dank geht an die Eisenbahnstiftung in Solingen, Herrn Bügel, sowie an den Heimat- und Geschichtsverein Nörvenich (Herrn A. Bergrath), an die Dürener Kreisbahn, an Herrn Gerd Wolff und an die vielen Vereine, Archive und Privatpersonen für die freundliche Überlassung von Text- und Bildmaterial aus den dortigen Archiven und Sammlungen.

Impressum:

Herausgeber: „History-Club Zülpich 2014“.

Text und Gestaltung: Heinz-Peter Müller, Zülpich-Füssenich.

Gedruckt in PDF-Datei, Mai 2023, Eigenverlag.

E-mail: hpm56@t-online.de

Telefon: 02252-83 66 32

Im Wiesengrund 9, 53909 Zülpich-Füssenich



