

Die Eisenbahnstrecke Jülich–Dalheim

Von Franz-Josef Breuer und Andreas Nachtigal

Heutzutage ist Mobilität selbstverständlich: PKWs und Busse, Eisenbahnen und andere Verkehrsmittel ermöglichen es, Personen und Güter in kurzer Zeit zu jedem gewünschten Ziel zu transportieren.

Diese Mobilität, die eine Voraussetzung für die moderne Massengesellschaft ist, begann mit dem Bau der Eisenbahnen, an deren Strecken sich die industrielle Entwicklung und die allgemeine wirtschaftliche Produktivität sprunghaft steigerten. In Deutschland fuhr am 7. Dezember 1835 das erste „Dampfroß“ von Fürth nach Nürnberg. Doch schon im Jahre 1833 hatte sich in Köln ein „Komitee für die Eisenbahn Köln–Antwerpen“ gebildet, in dem neben Kölner Wirtschaftskreisen auch der in Geilenkirchen-Hünshoven geborene Bankier und Großhändler Ludolf Camphausen (1803 – 1890) maßgebend war. Die Bauarbeiten an der rheinischen Eisenbahn wurden noch 1837 in Angriff genommen, und am 1. September 1841 konnte die Strecke Aachen–Köln in Betrieb genommen werden¹, allerdings ohne das Gebiet des heutigen Kreises Heinsberg zu berühren.

Pläne zur Schaffung einer Eisenbahnlinie in Richtung Wurmatal und darüber hinaus gab es aber schon Ende der 1830er-Jahre. Konkreter wurden die Überlegungen 1844, als das Komitee für die Anlage einer Bahn Aachen–Mönchengladbach–Neuss gebildet wurde.² Am 12. August 1852 konnte als erster Abschnitt die Strecke von Gladbach nach Rheydt eröffnet werden, als zweiter Abschnitt am 11. November folgte der Anschluss nach Herzogenrath mit den Bahnhöfen oder (zunächst) Haltepunkten in Erkelenz, Baal,

Lindern, Geilenkirchen und Palenberg. Die positiven Folgen vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht führten dazu, dass weitere Städte und auch einzelne Unternehmen sich um den Anschluss an das Eisenbahnnetz bemühten. Dalheim, Arsbeck und Wegberg, an der Strecke Ruhrgebiet–Antwerpen (Eiserner Rhein) liegend, erhielten 1879 einen Bahnhof bzw. Haltepunkte. 1890 wurde die Stichstrecke Heinsberg–Lindern eröffnet, die bereits seit circa 30 Jahren mit unterschiedlichen Streckenführungen in Planung war. Noch länger dauerte es allerdings, bis die Bahnlinie Jülich–Baal–Dalheim in Betrieb genommen wurde.

Von der Traumplanung zum Problemfall

Die ersten Planungen für die Nebenstrecke Jülich–Baal–Dalheim erfolgten in den 1870er-Jahren³, als man die Strecke Aachen–Düsseldorf mit dem Eisernen Rhein (Strecke Ruhrgebiet–Antwerpen) über eine durch den heutigen Kreis Heinsberg verlaufende Querverbindung miteinander verbinden wollte. Als 1890 die Strecke Heinsberg–Lindern eröffnet wurde, war auch eine Weiterführung in die Niederlande sowie die Verbindung nach Dalheim fest geplant. Der wirtschaftliche Vorteil durch den Anschluss der Stadt Heinsberg an die benachbarten niederländischen Städte Sittard oder Roermond, ans Ruhrgebiet und an den Welthafen in Antwerpen lag klar auf der Hand. Dieser Planung stand nur einer im Wege: Herr Honigmann, dem die Zeche Nordstern in Merksteine (bei Aachen) gehörte, begann in

Hückelhoven mit Abteufungen.⁴ Er forderte, die Bahnstrecke über Baal–Hückelhoven rechts der Rur zu führen, um die Kohle seiner geplanten neuen Zeche problemlos bis ins Ruhrgebiet und nach Antwerpen befördern zu können. So begab er sich im Jahre 1898 nach Berlin zum Eisenbahnministerium, um auf die baldige Fertigstellung der Jülich–Dalheimer Bahnstrecke zu drängen, wie die Heinsberger Volkszeitung ihren Lesern berichtete. Die darauffolgende Reaktion aus dem Heinsberger Land ließ nicht lange auf sich warten. Die Aufregung über die Verlegung der Bahnstrecke auf die andere Seite der Rur nur wegen eines einzigen Unternehmers war groß, nach der herrschenden Meinung sollte die Bahnstrecke über die Kreisstadt Heinsberg führen. Zum Sprachrohr machte sich die Heinsberger Volkszeitung, die eindringlich

die Bevölkerung aufrief, sich für die linksrurische Strecke (Jülich–Linnich–Brachelen–Lindern–Heinsberg) einzusetzen, zumal es bis dato im Gebiet von Baal bis Dalheim an Industrie fehle.⁵

Auch der Bürgermeister Beckers der Gemeinde Wassenberg schaltete sich in diesen Streit ein und stellte sich auf die Seite Honigmanns: Die rechtsrurische Strecke, die direkt durch Wassenberg führe, biete beste Möglichkeiten, nicht nur die örtliche Wirtschaft, sondern auch Wassenberg mit dem Wassenberger Wald als Luftkurort⁶ zu fördern. Tatsächlich konnte sich die damalige Wassenberger Industrie bei einer Einwohnerzahl von 1.050 Personen sehen lassen: Es gab eine mechanische Seidenweberei mit 350 Arbeitern, drei Ziegeleien und einen Ringofen mit 60 Arbeitern, eine Ofenfabrik mit 20 Arbeitern



Abb. 1: Der Wassenberger Bahnhof um 1915

Foto: Kreisarchiv Heinsberg, PK-M Nr. 191

und ein Forstkulturgeschäft mit 25 Arbeitern.⁷ Bei der Seidenweberei handelte es sich um das 1899 in Wassenberg errichtete Tochterunternehmen eines Krefelder Weltunternehmens, Krahen & Gobbers, das die Entwicklung Wassenbergs enorm vorantrieb. Die Heinsberger Volkszeitung vermutete einen weiteren Grund in der strikten Haltung des Wassenberger Bürgermeisters: Die linksrurische Alternative brächte nämlich nicht Wassenberg, sondern nur Birgelen einen Haltepunkt, so dass es dann bald „Wassenberg bei Birgelen“ heißen würde – was der Wassenberger Bürgermeister tunlichst zu vermeiden suchte.⁸

Zu diesem Zeitpunkt hatten übrigens die Vermessungen bereits rechtsrurisch stattgefunden, doch der Streit in Besprechungen und öffentlichen Diskussionen

nahm kein Ende. Eine große Hürde stellte nämlich die Finanzierung dar, da die Kommunen den für den Eisenbahnbau benötigten Boden zu stellen hatten. Bergwerksbesitzer Honigmann hatte hierzu eine klare Position: Er würde sich nur dann finanziell am Bau beteiligen, wenn die Strecke „rechts“ verlaufen würde. Anderenfalls baue er sich eine kleine Bergbahn nach Baal (Strecke Aachen–Mönchengladbach). Schließlich wurde am 24. August 1903 öffentlich⁹ bekanntgegeben, dass die Strecke tatsächlich auf der rechten Seite der Rur verlaufen werde – damit verlor Heinsberg im wahrsten Sinne des Wortes den Anschluss. Fünf Jahre später, im Oktober 1908, erfolgte der erste Spatenstich.¹⁰

Das Dalheimer Bahnhofsgebäude hat hier eine besondere Geschichte. Ursprünglich stand der Holzbau in Arsbeck und wur-



Abb. 2: Der Bahnhof Wassenberg ging 1990 in Privatbesitz über und wurde aufwändig saniert. Gut zu erkennen ist immer noch der Bahnsteig, der als Wintergarten erhalten blieb, das Stellwerk mit Anbau und der Paket-An- und Ausgabestelle. Foto: Dr. Ulf R. Püschel, 2012

de komplett auf einem extra angefertigten Wagen nach Dalheim transportiert, um dort eine neue Verwendung zu finden.¹¹ Weitere Bahnhöfe wurden im gleichen Zeitraum erbaut, auch der noch heute vorhandene Bahnhof in Wassenberg. 1911 konnte die so lange erwartete Eisenbahn endlich eröffnet werden. Die Stationen waren Jülich, Broich, Tetz, Linnich, Körrenzig, Baal, Doveren, Hückelhoven, Ratheim, Wassenberg, Rosenthal und Dalheim.

Die Eröffnung der Bahnstrecke

Am 14. Dezember 1911 war es soweit, jetzt konnte nichts mehr schiefgehen. Die Probebeleuchtung am Wassenberger Bahnhof funktionierte einwandfrei, und sogar die Straßenbeleuchtung war für die Eröffnung nochmals kontrolliert worden.¹² An diesem Tag fand die große Testfahrt mit Hunderten von Ehrengästen statt. Es nahmen unter anderen der Eisenbahndirektionspräsident Martini aus Köln, Regierungspräsident Dr. von Sand aus Aachen, die Landräte aus den Kreisen Heinsberg und Erkelenz und die Bürgermeister der betroffenen Ortschaften daran teil. Der Festzug bestand aus zwei Schnellzugwagen, in denen auch eine Kapelle aus Jülich saß, während die Ehrengäste in zwei Luxus-Wagen platziert waren, sowie weitere fünf große D-Zugwagen (I. und II. Klasse). Am Bahnhof in Wassenberg wurde die Bahn mit „Hurra“-Rufen und Böllerschüssen empfangen. Bei guter Laune und Volksfest-Stimmung wurde das Deutschland-Lied angestimmt, die Feuerwehr war komplett mit schicken Uniformen am Haupteingang vertreten. Danach wurden die Ehrengäste im geschmückten Wartesaal I. Klasse erwartet, wo das von der Gemeinde gestellte Frühstück auf sie wartete. Danach ging die Fahrt weiter nach Ratheim und dann schließlich nach

Linnich, wo die Feier mit einem großen Festessen den Abschluss fand.¹³

Am Folgetag, dem 15. Dezember 1911, nahm die Bahn den regulären Verkehr auf. Besonders für den alten Kreis Heinsberg brachte die neue Strecke neue Möglichkeiten. Bisher war die Kreisstadt nur mit der Nebenstrecke nach Lindern an den Bahnverkehr angeschlossen, nächster Haltepunkt zur Strecke Aachen–Düsseldorf war Baal. Nun war es möglich, von Wassenberg aus bis Baal zu fahren und dort im Turmbahnhof bequem über eine Treppe auf die höher gelegene Hauptstrecke Aachen–Düsseldorf umzusteigen. Alternativ fuhr man von Wassenberg nach Dalheim und hatte dort die Möglichkeit, den Eisernen Rhein zu nutzen. Die Baukosten betrugen 6.225.000 Mark, wobei beim Bau ca. 1,3 Millionen Mark Mehrkosten aufgrund des Sumpfbodens und der Bodenerosionen anfielen¹⁴. Die Wirtschaft profitierte in den betroffenen Städten und Gemeinden wie erhofft. Es trat ein regelrechter Boom ein, der umfangreiche Siedlungsneubauten nach sich zog. So war Hückelhoven bis dato ein Dorf unter tausend Einwohnern; die Kommunalverwaltung befand sich in Doveren, bis 1935¹⁵ die Großgemeinde Hückelhoven(-Ratheim) gegründet wurde. Durch die Entwicklung der Gewerkschaft Sophia-Jacoba zum größten Arbeitgeber des Kreises Erkelenz stiegen die Bevölkerungszahlen¹⁶ sprunghaft an. Eine besondere Geschichte haben die Bong'schen Mahlwerke in Rosenthal: Bei den Erdarbeiten zur Eisenbahnstrecke stießen die Arbeiter auf einen hellgrünen Feinsand, der bisher unbekannt war. Probebohrungen führten zu umfangreichen Vorkommen an Grün- und Silbersand, der für die Glas- und Stahlproduktion (Herstellung von Gussformen) ein wichtiger Rohstoff ist und auch als Grundstoff für die Herstellung von synthetischem Formsand dient. 1913 wurden



Abb. 3: Turmbahnhof Baal. Bis 1944 bestand noch das Bahnhofsgebäude, rechts neben dem noch stehenden Turm, in dem sich der Aufstieg zu den Gleisen befand. Foto: Roland Keller, Stolberg, 1979

die ersten technischen Anlagen gebaut, unter anderen auch Schmalspurbahnen und ein Bahnhof in Rosenthal. Im Dezember 1914 begann die Förderung des Sandes.¹⁷

Der zunehmende Personen- und Güterverkehr machte eine Erweiterung des Bahnhofs in Dalheim¹⁸ notwendig. Zwei Gleise wurden für den Güterverkehr verlängert, so dass sie jetzt jeweils 50 Waggons fassen konnten, und ein drittes Gleis wurde für den Personenverkehr gebaut. Aus Sicherheitsgründen konstruierte man zusätzlich noch ein Wasserbecken, das ca. 300 Kubikmeter fassen konnte.¹⁹

Wiedereröffnung im Jahr 1950

Im Zweiten Weltkrieg waren nicht nur Industrien und die größeren Städte Ziel

der alliierten Luftangriffe, auch Eisenbahnstrecken wurden bombardiert. Dies galt auch für die Strecke Jülich–Dalheim²⁰. Viele Streckenabschnitte waren nicht mehr wiederzuerkennen, geschweige denn zu befahren. Erst am 11. Februar 1950 waren die Wiederaufbauarbeiten²¹ so weit fortgeschritten, dass die „Einweihungsfahrt“ zur Wiedereröffnung der Eisenbahnstrecke von Ratheim über Wassenberg bis Dalheim stattfinden konnte. Noch war nicht alles wiederhergestellt: Die Strecke zwischen Baal-West und Doveren war zugeschüttet; nur die Teilabschnitte von Dalheim bis Baal-Güterbahnhof und von Baal-West bis Jülich konnten genutzt werden, und das auch nur eingleisig. Der Umstieg vom Güterbahnhof zum Bahnhof Baal-West bedeutete einen zehnminütigen Fußweg, war jedoch die einzige Möglich-

keit zur Weiterfahrt. Im Oktober 1951 waren alle Reparaturen erfolgt, alle Schienen verlegt und die angenehme Durchfahrt wieder möglich. Weitere Bauarbeiten und Ausbauten folgten. So erhielt Birgelen 1957 einen eigenen Haltepunkt, der zum ersten Mal im Winterplan von 1957/1958 aufgeführt wird.²²

Schon 1955 stellte die Bahn von der Dampflokomotive auf einen Schienenbus mit Dieselantrieb um, zum Leid der Anwohner: Das Signalhorn des Schienenbusses war ungewöhnlich laut und konnte bis in eine Entfernung von fünf Kilometern gehört werden, woraufhin sich viele Leute beschwerten.²³

Das Ende naht

Die 1960er- und 1970er-Jahre brachten die Trendwende vom Schienen- zum Straßenverkehr. Zwar war das Auto relativ teuer, doch immer verfügbar, während die Bahn zu festen Zeiten – und dann noch häufig verspätet – fuhr. Immer weniger Fahrgäste führten auch zu einem verringerten Fahrplan, so dass in der Folge das Auto noch attraktiver wurde. Gab es im Jahr 1951 im Selfkantkreis Geilenkirchen-Heinsberg (ohne Selfkant) 2.129²⁴ zugelassene Kraftfahrzeuge, so waren es im Jahr 1961 schon 18.330.²⁵ Im neugegründeten Kreis Heinsberg gab es 1977 bereits 73.626²⁶ zugelassene Kraftfahrzeuge. Aktuell (2013) sind es 167.964 Kraftfahrzeuge.²⁷

Da die Strecke für die Bahn nicht mehr rentabel war, wurde zunächst die Teilstrecke Jülich–Baal am 29. August 1968²⁸ für den Personenverkehr stillgelegt. Auch auf der verbliebenen Reststrecke von Baal nach Dalheim ging die Zahl der Fahrgäste weiter zurück. Nach fast 69 Jahren erfolgte am 27. September 1980 die letzte Personenfahrt.²⁹ Fahrdienstleiter war Leo

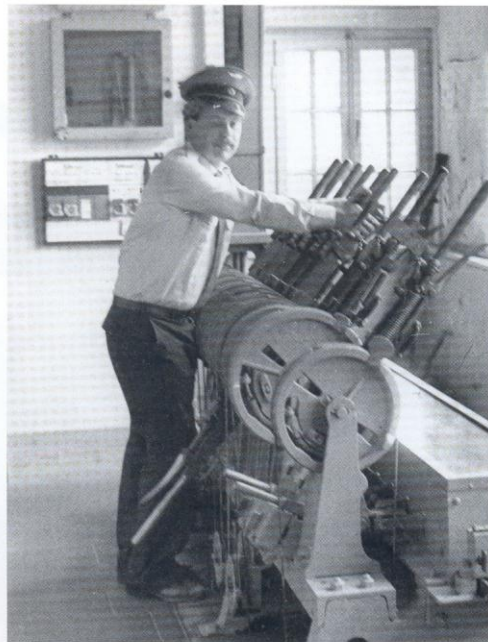


Abb. 4: Fahrdienstleiter Leo Cremers zum letzten Mal am Wassenberger Stellwerk

Foto: Willy Klimmeck, 1980

Cremers, der nach 13 Jahren Dienst an diesem Tag die letzte Fahrt mit einer geschmückten Bahn leitete. Schon ein knappes Jahr eher, in der Nacht vom 8. auf den 9. November 1979, brannte das bereits leerstehende Dalheimer Bahnhofsgelände vollständig ab,³⁰ es wurde nicht wieder aufgebaut. Am 22. April 1985 fuhr der allerletzte Zug – ein Arbeitszug, der teilweise die Gleise entfernte und gleich mitnahm. Nur der Güterverkehr – vor allem der Kohletransport – erfolgte weiterhin bis zur Zechenschließung von Sophia-Jacoba im Jahre 1997 regelmäßig bis zur Anschlussstelle in Baal. Doch schließlich wurde auch diese Strecke im September 2007 vollständig stillgelegt.³¹ Der Ankauf des Geländes durch die Stadt Hückelhoven besiegelte die endgültige Demontage der Bahntrasse in Hückelhoven.

Anhang

Auszug aus der Gemeindechronik Ratheim 1908 – 1932 vom 31. Mai 1912, geschrieben von Ehrenbürgermeister Freiherr Spies von Büllesheim

Quelle:

Kreisarchiv Heinsberg, Gemeindechroniken (Kopien) – Nr. 17

Original im Stadtarchiv Hückelhoven, Bestand Gemeinde Hückelhoven / Hückelhoven-Ratheim / Stadt Hückelhoven-Ratheim, Nr. 221

12. Sonstige Angelegenheiten. Am 15. Dezember fand die Eröffnung der Eisenbahnlinie Jülich-Dalheim statt [;] gut ging somit der langersehnte Wunsch der Gemeinde, endlich dem Weltverkehre angeschlossen zu werden, in Erfüllung. Große Opfer hatte die Gemeinde für die Erlangung der Eisenbahn bringen müssen. 48000 Mark mußten zu den Grunderwerbskosten beigetragen werden, keine Kleinigkeit für die ohnehin schon stark belastete Gemeinde. Groß war daher auch die Freude der Ratheimer [,] als der erste Zug, ein aus 12 D. Zugwagen^[b] bestehender Festzug von Jülich kommend in den hiesigen Bahnhof einlief. Halb Ratheim hatte sich dort eingefunden um diesem Schauspiel beizuwohnen. In zuvorkommender^[a] Weise hatte die K[önigl[iche] Eisenbahndirection den Herren Gemeindeverordneten Freifahrkarten für die Fahrt erteilt und frohgemut bestiegen diese mit dem Unterzeichneten und dem Königl[ichen] Landrat Freiherr von Scheibler den Zug um zunächst die Neustrecke bis Dalheim und dann zurück bis Linnich zu fahren. In dieser Stadt fand dann zum Schluß noch ein Festessen statt.

Ratheim, den 25. April 1912.

Der Ehrenbürgermeister: FrhrspiesB [Freiherr *Spies von Büllesheim*]

Vorgelesen in der Gemeinderatssitzung vom heutigen Tage. Einwendungen wurden nicht erhoben

Ratheim, den 31. Mai 1912

FrhrspiesB [Freiherr *Spies von Büllesheim*] Ehrenbürgermeister

[a] m = mm

[b] Durchgangs – Zugwagen, „D-Züge“ halten nur an wichtigen Haltestellen und sind komfortabler ausgestattet