Boxteler Bahn

Eisenbahnstrecke von Wesel nach Boxtel

Spoorlijn Boxtel - Wesel

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Bahndamm, Eisenbahnbrücke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Gemeinde(n): Alpen, Boxmeer, Boxtel, Cuijk, Gennep, Goch, Landerd, Meierijstad, Mill en Sint Hubert, Sonsbeck, Uden, Uedem, Weeze, Wesel, Xanten

Provinz(en): Limburg, Noord-Brabant

Kreis(e): Kleve (Nordrhein-Westfalen), Wesel

Bundesland: Nordrhein-Westfalen

Denkmal für die Boxteler Bahn in Kalbeck (2018)
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Die Boxteler Bahn ist eine 93 Kilometer lange Bahnlinie der „Noord-Brabantsch-Duitsche-Spoorweg-Maatschappij“ von Boxtel in den Niederlanden nach Wesel am Rhein, eröffnet bis 1878.

Geschichte der Bahnstrecke bis zum Ersten Weltkrieg
Geschichte nach dem Ersten Weltkrieg
Geschichte nach dem Zweiten Weltkrieg
Betriebsstellen
Hinweise, Literatur, Links

Geschichte der Bahnstrecke bis zum Ersten Weltkrieg

Nachdem 1863 die Eisenbahnstrecke von Krefeld über Geldern und Goch nach Kleve eröffnet worden war, hatte man in den Niederlanden die *Noord-Brabantsch-Duitsche-Spoorweg-Maatschappij* (NBDS; Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft) gegründet. Diese hatte das Ziel, eine Eisenbahnverbindung von Boxtel in den Niederlanden und Kleve herzustellen. In Boxtel gab es Anschluss an die Strecken nach Belgien und zum Seehafen Vlissingen. In Kleve wiederum gab es Verbindungen nach Krefeld und Köln, nach Nijmegen und über den Trajekt auf die rechte Rheinseite bei Elten–Zevenaar–Arnhem. Von deutscher Seite wurde jedoch eine Verbindung von Goch nach Xanten und Wesel gewünscht. In Wesel gab es Anschluss an die Bahnlinie nach Norddeutschland sowie an die Strecke Oberhausen bzw. Arnhem. Trotz erheblicher Einwände, schließlich konnte eine Eisenbahnlinie dem deutschen Militär den Einmarsch in die Niederlande erleichtern, und zahlreicher Umplanungen erhielt die Gesellschaft am 12. Februar 1869 die Konzession für den preußischen Teil, die für den niederländischen Abschnitt am 28. Mai 1869. Der Staatsvertrag zwischen dem König der Niederlande und dem König von Preußen datiert vom 18. August 1871; die Verzögerungen kamen durch den deutsch-französischen Krieg 1870/71 zustande.
Am 22. März 1870 folgte der erste Spatenstich bei Gennep. 1872 wurde der Grundstein für das Bahnhofsgebäude in Gennep

gelegt und „met Koffie en gemeubleerde broodjes, bier en sigaren“ (*mit Kaffee und belegten Brötchen, Bier und Zigarren*) gefeiert. Am **14. Juni 1873** übergab man den Abschnitt von Boxtel nach Goch dem Verkehr. In Goch war die Querung mit der Strecke Krefeld–Kleve der Rheinischen Bahn einvernehmlich geklärt worden. Dazu musste man eine Brücke errichten, die gleichzeitig die Querung der Niers sicherstellte.
Die Verbindung von Goch nach Xanten durchquert Endmoränen und ausgeprägte Niederungen, sodass hinter Goch ein Bahndamm von sechs bis sieben Metern Höhe zu errichten war. Beim höchsten Punkt nahe der Villa Reichswald war ein tiefer Einschnitt erforderlich, bis Xanten war ein weiterer Bahndamm zu bauen. Ab Gest bis Wesel konnte die Strecke der Venlo-Hamburger Eisenbahn inklusive der imposanten, 1874 eröffneten Rheinbrücke mitgenutzt werden.

Der Abschnitt Goch–Wesel wurde ab dem **1. Juli 1878** befahren. Der zweigleisige Ausbau zwischen Boxtel und Goch folgte in den Jahren 1903 bis 1911. Die Kilometrierung der Boxteler Bahn beginnt im Bahnhof Büderich, wo sie von der Bahnlinie Wesel-Venlo abzweigte.
Da die Boxteler Bahn die kürzeste Verbindung zwischen London und Berlin darstellte, stellte man bereits ab 1880 Kurswagen von (London –) Vlissingen–Berlin in den Zügen der NBDS ein. Ab 1881 führte man Fährzüge von Hamburg und Berlin. Inklusive Fährverbindung betrug 1911 die Fahrzeit von Berlin nach London 19 Stunden und 55 Minuten!

Die Boxteler Eisenbahn war in die Verbindung Petersburg–Berlin–London eingebunden, sodass zahlreiche Monarchen, hohe und höchste Herrschaften diese Verbindungen nutzten, so Kaiser Friedrich III. 1887, mehrfach Kaiser Wilhelm II. und der russische Zar. Für diese schweren Züge schaffte die NBDS 1908 als erste niederländische Eisenbahngesellschaft schwere, 2 C gekuppelte Lokomotiven an (C = drei gekuppelte Antriebsachsen), die wegen ihres blauen Anstrichs „Blauwe Brabanders“ oder „Groote Blauwen“ genannt wurden. Sie wurden von der Firma *Beyer Peacock & Co.* in Manchester hergestellt und gaben der Boxteler Bahn den Spitznamen *Blauer Brabant*.
War die NBDS im Personenverkehr erfolgreich, konnte man im Güterverkehr nie bedeutende Anteile erringen. Hier versuchten die Konkurrenten, die niederländische Staatsspoorwegen (SS) sowie die Cöln-Mindener Eisenbahn (Strecke Oberhausen–Arnhem), den bedeutenden Verkehr zwischen dem Ruhrgebiet und den niederländischen Häfen zu behalten. Der geringe Lokalverkehr (Fabriken in Uedem und Xanten, Ziegeleien in Asperden) errang dauerhaft keine Bedeutung.

Geschichte nach dem Ersten Weltkrieg

Ab 1911 geriet die NBDS immer mehr unter den Einfluss der niederländischen Staatsspoorwegen (SS), sie musste sich von letzterer Geld leihen. Kennzeichnend ist, dass es für die Aktie der NBDS nie eine Auszahlung in Form einer Dividende gegeben hat. Der Beginn des Ersten Weltkrieges 1914 bedeutete das Ende der NBDS in der alten Form. Der deutsche Abschnitt von Wesel über Goch bis Hassum / Grenze wurde von der königlich-preußischen Eisenbahnverwaltung übernommen, der niederländische Teil von der Staatsspoorwegen. In einem Vertrag von 1919 übernahm die Staatsspoorwegen (SS) die Betriebsführung auf der Boxteler Bahn. Dementsprechend hatten die Bahnhöfe auch auf der deutschen Seite einen Zusatz wie in „Xanten–SS” (zur Unterscheidung vom zweiten, preußischen Bahnhof in Xanten). Am 15. November 1922 meldete die NBDS Konkurs an, in der Folge wurden die jeweiligen Streckenanteile von der niederländischen Staatsbahn bzw. der Deutschen Reichsbahn erworben.
Gab es 1922 und 1923 noch Verbindungen von Vlissingen nach Goch, wurde der internationale Verkehr über die Boxteler Bahn Ende 1923 eingestellt. 1924 wandelte die Eisenbahndirektion Essen die ehemalige Hauptbahn in eine Nebenbahn um, sodass auch keine D-Züge mehr fuhren. 1925 hatte die Deutsche Reichsbahn auch offiziell den Fahrbetrieb von der NBDS übernommen, die Zuständigkeit wechselte zur Reichsbahndirektion Köln, die zugleich Umbenennungen vorschlug: Xanten Nbd. (Nordbrabantisch) in Xanten-West, die getrennt verwalteten Bahnhöfe Goch Nbd. (Nordbrabantisch) sowie Goch Rbf. (Reichsbahn-Bahnhof) in Goch und in Uedem konnte der Zusatz “Pr.” (Preußisch) entfallen (ehemals zur Unterscheidung von Uden in den Niederlanden).
Vor und im Zweiten Weltkrieg hatte die Boxteler Bahn wieder wichtige Funktionen zu erfüllen, zum einen im Zuge des Einmarsches in die Niederlande, zum anderen beim Rückzug deutscher Truppen und beim Vormarsch alliierter Truppen. Da die Bahnstrecke im Frühjahr 1945 für den Vormarsch alliierter Truppen am Niederrhein große Bedeutung bekam, sprengten deutsche Truppen die Maasbrücke bei Gennep, auf der Strecke alle hundert Meter ein Stück Gleis sowie die Weseler Rheinbrücke. Doch die Alliierten nutzten den Bahndamm, nachdem sie die Gleise entfernt hatten, für ihre schweren Fahrzeuge für den Vormarsch Richtung Xanten und Rhein.

Geschichte nach dem Zweiten Weltkrieg

Bereits am 30. Oktober 1945 nahm man den Verkehr auf dem Teilstück zwischen Goch und Hassum wieder auf. Fuhren noch 1947 sieben Zugpaare von und nach Hassum an der niederländischen Grenze, stellte man den Personenverkehr hier 1949 und den Güterverkehr zum 1. März 1967 ein.
Der Personenverkehr von Goch nach Uedem wurde im April 1946 wieder aufgenommen. Die Zugfrequenz steigerte sich auf 13 bis

15 Zugpaare täglich. Im Güterverkehr transportierte man Kunstdünger und Saatkartoffeln sowie Kohlen und Rohmaterialien. Von Uedem aus wurden Schuhe bzw. landwirtschaftliche Geräte (Eggen, Kultivatoren und Pflüge) transportiert. Auch wurden jede Woche mehrere Waggons mit Schlachttieren ins Ruhrgebiet gefahren. Der Personenverkehr nach Uedem wurde 1963 eingestellt, der Güterverkehr 1966. Im Verlauf der Landstraße 77 von Uedem nach Goch ist noch die ehemalige Trasse der Boxteler Bahn erhalten.
Auf der Fortsetzung der Strecke zwischen Uedem und Büderich wurde nach dem Zweiten Weltkrieg ein Verkehr nicht wieder aufgenommen, da ja die Schienen vollständig beseitigt waren. Auch in den Niederlanden wurden die Strecken der Boxteler Bahn bis etwa 1990 eingestellt.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 93 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierungen beginnen in Büderich bzw. Boxtel. Die Verbindung von Wesel nach Büderich gehört zur Bahnstrecke von Venlo nach Haltern.
(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
41,1	Bf Wesel (seit 1856; Anschluss an die Strecken nach Haltern und Venlo, Oberhausen und Arnhem sowie Bocholt)
49,3 | 0,0	Bf Büderich (1882-1960 Personenverkehr; Anschluss an die Strecken nach Rheinhausen und Kleve, Venlo sowie Alpen)
2,3	Hp Menzelen-Ginderich (1906-1945)
4,2	Bf Birten (1884-1945 Personenverkehr)
7,1	Hp Birten (1940-1945: Birten (Amphitheater); Anschluss an die Muna)
10,2	Bf Xanten-West (1878-1945; bis 1904 Xanten; 1904-1919 Xanten Nbd; 1919-1925 Xanten SS; seit 1925 Xanten West
15,3	Bf Labbeck (1884-1945 Personenverkehr)
18,0	Hp Uedemerbruch (1885-1945 Personenverkehr)
19,7	Hp Uedemerfeld (1900-1945 Personenverkehr)
22,5	Bf Uedem (1878-1963 Personenverkehr; bis 1925 Preuß. Uedem)
24,7	Hp Buckholt (1954-1960 Personenverkehr)
26,3	Hp Kalbeck (1906-1918 nur Güterverkehr, 1934-1951 und 1951-1958 Personenverkehr)
26,9	Hp Vornick (1954-1960 Personenverkehr)
30,4	Bf Goch (eigener Bahnhofsteil mit Zollstation, Anschluss an die Strecke von Krefeld nach Kleve)
34,5	Bf Asperden (1893-1949 Personenverkehr)
37,9	Bf Hassum (1877-1949 Personenverkehr)
40,2 | 52,7	Grenze Deutschland / Niederlande
48,9	Station Gennep
46,1	Station Oeffelt

41,1	Hp Haps
36,2	Station Mill
30,1	Station Zeeland
23,4	Station Uden
17,4	Station Veghel
13,1	Hp Eerde
10,1	Station Schijndel
6,1	Hp Olland
4,2	Station Liempde
0,0	Station Boxtel (seit 1865, Anschluss an die Strecken nach Eindhoven, Utrecht, Breda)

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2011, 2023)

Hinweise

Die Boxteler Bahn ist wertgebendes Merkmal der Kulturlandschaftsbereiche „Bruch Hohe Ley bei Xanten“ (Regionalplan Ruhr 003), „Die Hees / Birten“ (Regionalplan Ruhr 011), „Rheinbrücke Wesel“ (Regionalplan Ruhr 016) und „Uedemer Bruch“ (Regionalplan Düsseldorf 044).
Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Eisenbahnen am Unteren Niederrhein“ 2023 überarbeitet.

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke Büderich - Hassum Grenze (Abgerufen: 24.10.2023)
de.wikipedia.org: Boxteler Bahn (Abgerufen: 24.10.2023)
nl.wikipedia.org: Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij (Abgerufen: 24.10.2023, niederländisch)
www.boxteler-eisenbahn.de: Boxteler Bahn (NBDS), private Seite von Hans Schlieper (Abgerufen: 24.10.2023)
www.bahntrassenradeln.de: Strecke Goch – Xanten (Abgerufen: 24.10.2023)

Literatur

Höpfner, Haus-Paul (1986): Eisenbahnen. Ihre Geschichte am Niederrhein. S. 74-81, Duisburg.

Lehmann, Michael (1998): Der blaue Brabant. Die Geschichte der Boxteler Bahn. Uedem.

Schlieper, Hans; Freriks, Vicent (2014): Die Boxteler Bahn. Die Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft und die internationale Vlissinger Postroute. Werl.

Boxteler Bahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Bahndamm, Eisenbahnbrücke
Ort: Alpen, Boxmeer, Boxtel, Cuijk, Gennep, Goch, Landerd, Meierijstad, Mill en Sint Hubert, Sonsbeck, Uden, Uedem, Weeze, Wesel, Xanten / Deutschland, Niederlande
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1873 bis 1878, Ende 1990
Koordinate WGS84: 51° 40 5,17 N: 6° 12 19,65 O / 51,6681°N: 6,20546°O
Koordinate UTM: 32.306.755,34 m: 5.727.822,74 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.514.257,85 m: 5.725.995,14 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber, „Boxteler Bahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20110811-0001 (Abgerufen: 7. Mai 2024)

Copyright © **LVR**