Eisenbahnstrecke von Jülich nach Puffendorf

Jülicher Kreisbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Bahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Aldenhoven, Baesweiler, Jülich, Linnich
Kreis(e): Düren, Städteregion Aachen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Der Endbahnhof Jülich-Nord der Kreisbahn mit Blick auf das Streckenende am 29.01.1977. Am Bahnsteig stand der T 1. Das schmucklose Bahnhofsgebäude Jülich-Nord entstand Anfang der 1950er als Ersatz für das im Zweiten Weltkrieg völlig zerstörte Gebäude.
Fotograf/Urheber: Dieter Riehemann



In der historischen Stadt Jülich kreuzten sich seit der römischen Zeit bedeutende überregionale Straßen, wie die römische Via Belgica, die Aachen-Kölner Landstraße und die Düsseldorfer Chaussee. Vor dem Bau von Eisenbahnen wurden auf diesen Straßen neben Getreide und Personen auch Kohlen aus dem Wurmrevier an den Rhein transportiert, im frühen 19. Jahrhundert waren dies jährlich etwa 2 Millionen Zentner.

Dennoch wurde die erste Eisenbahn 1841 in dieser Region von Köln über Düren nach Aachen geführt. Jülich erhielt erst 1873 Anschluss von Düren über die Eisenbahn. Im gleichen Jahr kam noch die Strecke von Stolberg über Jülich nach Odenkirchen (heute in Mönchengladbach) hinzu. Die Verbindung der Aachen-Jülicher Eisenbahn von Höngen (heute in Alsdorf) nach Jülich folgte 1882. 1911 eröffnete man die Strecken von Jülich über Baal nach Dalheim (heute in Wegberg) und weiter nach Roermond sowie 1912 die Jülicher Kreisbahn. Jülich hatte sich zu einem Eisenbahn-Kreuzungspunkt mit Bahnbetriebswerk entwickelt, folgerichtig wurde hier 1918 eine Eisenbahn-Hauptwerkstätte eröffnet.

Jülicher Kreisbahn bis 1945
Die Jülicher Kreisbahn nach 1945
Bahnhöfe und Haltepunkte
Betriebsstellen
Hinweis, Quellen, Links, Literatur

Jülicher Kreisbahn bis 1945

Erste Anregungen für den Bau einer Kreisbahn im damaligen Landkreis Jülich kamen 1899 von ansässigen Unternehmen. Es sollten bessere Möglichkeiten geschaffen werden, die erzeugten Güter abtransportieren zu können. Daher war eine Verbindung von Jülich bis Lindern (heute in Geilenkirchen) mit Anschluss an die Bahnstrecke von Aachen nach Mönchengladbach und weiter bis ins Ruhrgebiet bzw. an die niederländischen Nordseehäfen gewünscht.
Nach zahlreichen Vorschlägen für Trassenführungen und Abstimmungen mit der Königlichen Eisenbahndirektion in Köln, die

eigene Pläne verfolgte, wurden 1907 Verhandlungen zwischen dem Kreis Jülich und der Firma Lenz & Co. in Berlin aufgenommen und erfolgreich abgeschlossen. Die Firma erhielt den Auftrag für den Bau einer normalspurigen Eisenbahnstrecke von Jülich über Kirchberg, Koslar, Merzenhausen und Ederen nach Puffendorf. Dort bestand Anschluss an die schmalspurige Geilenkirchener Kreisbahn. Die Bahn kostete den Kreis 1,5 Millionen Mark. Den Betrieb sollte die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft (WEG) führen. Da diese Gesellschaft auch den Betrieb auf der Geilenkirchener Kreisbahn durchführte, gab es eine gemeinsame Betriebsleitung mit Sitz im Geilenkirchener Kreisbahnhof.
In der Genehmigungsurkunde vom 16. November 1911 gab es auch einen Zusatz, dass die Anforderungen im Interesse der Landesverteidigung und die besonderen Vereinbarungen zwischen der königlichen 7. Festungsinspektion und dem Kreis Jülich zu beachten seien. Sowohl Jülich als auch Köln waren noch Festungsstädte. Leider sind die *besonderen Vereinbarungen* nicht bekannt.
Als ersten Abschnitt eröffnete man die Linie am 1. Juli 1911 zwischen Puffendorf und Kirchberg. Das Reststück von Kirchberg nach Jülich folgte am 14. September 1912. Die Streckenlänge betrug nun 15,22 Kilometer. Bahnhöfe und Haltepunkte gab es in Jülich-Nord, Kirchberg, Koslar, Merzenhausen, Ederen und Puffendorf. Bei Bahnkilometer 1,75 ab Jülich wurde die Ruhr auf einer Stahlgitterbrücke gequert, heute ein Neubau von 1949/1950. Die steinerne Bogenbrücke beim Haltepunkt Barmen, Bahnkilometer 7,45, ist noch original erhalten.

Der Fahrzeugpark der ersten Betriebsjahre bestand aus zwei Dampftenderlokomotiven der Firma Humboldt & Co. in Köln-Kalk, vier Personenwagen und einem Packwagen für den Personenverkehr sowie 13 offenen Güterwagen. Bei den beiden Dampfloks handelte es sich um Zweikuppler, sie besaßen zwei angetriebene Achsen. Sie waren nur 7,65 Meter lang und fuhren bis zu 35 Kilometer pro Stunde.
Der Fahrplan sah 1914 sieben Züge vor, die für die 15 Kilometer 53 Minuten brauchten. In der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg ging der Betrieb infolge der Inflationszeit zurück, es fuhren 1923 nur noch drei Züge täglich. Nach der Währungsreform stiegen die Beförderungszahlen wieder an, es fuhren 1928 nun fünf Personenzüge.
Anfang 1928 ging die Betriebsführung von der WEG auf die Vereinigte Kleinbahnen Aktiengesellschaft (VKA) über, die aus der Fusion der WEG mit der Aktiengesellschaft für Verkehr entstanden war. Die VKA war eine Tochtergesellschaft der Firma Lenz.

Die Zeit von der Eröffnung bis zum Zweiten Weltkrieg hatte die Jülicher Kreisbahn ohne größere Einschränkungen oder Änderungen erlebt. Erst im Herbst 1944 kam es zur Betriebseinstellung, als das rollende Material von der heranrückenden Front entfernt werden musste. Die meisten Wagen kamen zur Röhrtalbahn nach Sundern. Allerdings wurde ein Zug bei einem Tiefflliegerangriff zerstört, Lokführer und Heizer erlagen später ihren Verletzungen. Bei den Kämpfen wurden große Teile des Bahnkörpers sowie die Bahnhöfe in Jülich, Koslar, Merzenhausen, Ederen und Puffendorf zerstört. Zudem war die Rurbrücke zwischen Kirchberg und Jülich gesprengt worden.

Die Jülicher Kreisbahn nach 1945

In der Nachkriegszeit wurde zunächst das Teilstück von Kirchberg nach Koslar wieder betriebsfähig hergerichtet. Ab dem 2. Mai 1946 fuhr man wieder zwischen Kirchberg und Puffendorf. Nach der Währungsreform 1948 begann man mit dem Wiederaufbau der Strecke nach Jülich, ab dem 27. Juni 1950 wurde wieder die Gesamtstrecke befahren. Wieder fuhren sechs Züge, allerdings einige nur auf Teilstrecken.
Zwischen 1951 und 1954 wurden mit Fördermitteln des Landes Nordrhein-Westfalen die Bahnhofsgebäude, der Lokschuppen mit Werkstatt sowie ein Bahnwärterhaus in Jülich neu errichtet. Zur Rationalisierung des Personenverkehrs wurde ein Dieseltriebwagen der Firma Talbot in Aachen angeschafft. Dieser übernahm mit Beginn des Sommerfahrplans am 10. Mai 1952 den Personenverkehr. Der zweiachsige Triebwagen mit einer Länge von rund 14 Metern gehört zum Typ Taunus mit 61 Sitzplätzen bei einem Fassungsvermögen für 110 Fahrgäste. Dieselmotor, Kupplung und Getriebe saßen unterhalb des Fahrgastraums; der Motor leistete 145 PS. Der Triebwagen bekam den (nicht offiziellen) Namen „Heggeströöfer“ (Heckenläufer).

Von Beginn an gab es die jährliche Höchstleistungen im Güterverkehr zu den Zuckerrübenkampagnen im Herbst. Die beladenen Wagen wurden im Bahnhof Kirchberg gesammelt und zusammengestellt, von hier fuhren dann Ganzzüge zur Zuckerfabrik in Jülich. Für den Rübenverkehr gab es auf den Bahnhöfen in Ederen und Puffendorf fest errichtete Hochrampen zur Rübenverladung, von denen aus die Landwirte ihre beladenen Anhänger unmittelbar in die bereitgestellten Waggons entleeren konnten. Zusätzlich verfügte die Jülicher Kreisbahn über mobile Rübenverladeanlagen, mit denen die beladenen Anhänger ähnlich einem Lastenaufzug hochgehievt und anschließend seitlich in die Waggons ausgekippt wurden. Von diesen elektrischen „Hebe-Kipp-Geräten“ gab es je eines in Merzenhausen, Ederen und Puffendorf. Soweit bekannt ist, hatte die Zuckerfabrik Jülich schließlich im Herbst 1980 ein letztes Mal Rüben über die Schiene angenommen.
Für den gestiegenen Rübenverkehr wurde 1959 eine ELNA-Heißdampflokomotive angeschafft (ELNA steht für *Engerer Lokomotiv-Normen-Ausschuß*, gegründet 1917 zur Schaffung von einheitlichen Bezeichnungen der Lokomotivteile sowie einer Normung der Konstruktion und damit eine Austauschbarkeit der Lokomotivteile). Diese war 1927 von Henschel & Sohn in Kassel für die Teutoburger Wald-Eisenbahn gebaut worden, besaß drei angetriebene Achsen und eine Laufachse (Typ 1'Ch2t); sie hatte eine

Länge von 10,110 Metern. 1956 war sie kurzzeitig bei der Kleinbahn Beuel-Großenbusch stationiert. Am 6. Juni 1956 kam sie zur Kleinbahn Kaldenkirchen-Brüggen, bevor sie im September 1959 nach Jülich kam.
Die gemeinsame Betriebsführung mit der Geilenkirchener Kreisbahn endete 1953 mit deren Teil-Stilllegung. Die Jülicher Kreisbahn bekam eine eigene Betriebsleitung, nun in Jülich. Am 1. Oktober 1957 ging die Betriebsführung von der VKA auf die Deutsche Eisenbahngesellschaft m.b.H. (DEG) in Frankfurt a. M. über.

Nachdem eine der beiden 1910 beschafften Dampfloks mit einer Laufleistung von einer Million Kilometer (nur auf der Kreisbahn) 1961 ausgemustert worden war, beschaffte man 1966 eine erste Diesellok, die jedoch bald wieder wegen betrieblicher Mängel in die Schweiz weiterverkauft wurde.
Die zweite Dampflok der Anfangszeit war am 29. Juli 1966 letztmalig im Einsatz, wurde an privat verkauft und wird betriebsfähig aufgearbeitet durch die Spoorweg Maatschappij „Zuid Beveland“. 1968 kam Ersatz für die verkaufte Diesellok, die sich diesmal im Betrieb bewährte. Sie ist noch heute als Nr. 35 bei der Rurtalbahn GmbH in Betrieb. Es handelt sich um eine dieselhydraulische Lok mit zwei angetriebenen Achsen der Firma Maschinenbau Kiel (MaK), gebaut 1968. Der Führerstand ist zu einer Seite hin versetzt, die Lok ist 8,54 Meter lang, der Motor leistet 340 PS.
Der Fahrplan vom 31. Mai 1970 sah fünf Züge vor, von denen nur noch zwei die Endstelle in Puffendorf erreichten. Die Fahrzeit betrug 24 Minuten. Im Personenverkehr wurde am 22. Mai 1971 letztmalig gefahren.
Der Triebwagen wurde anschließend für Streckenbereisungen, als Werkstattwagen und für Sonderverkehre genutzt, gehört heute der Rurtalbahn und steht nach einer Aufarbeitung für Sonderfahrten zur Verfügung. 1972 wurde die ELNA-Dampflok 152 an die holländische Museumseisenbahn „MBS Enschede“ verkauft und fährt jetzt bei der Museum Buurtspoorweg (MBS) zwischen Haaksbergen und Boekelo.

Zum 1. Januar 1984 übernahm die Dürener Kreisbahn GmbH (DKB) die Betriebsführung bei der Jülicher Kreisbahn. Allerdings nahm der verbliebene Güterverkehr immer mehr ab, sodass der letzte Güterzug 1999 fuhr. Die Strecke wird seitdem immer mehr zurückgebaut, sodass heute kein Eisenbahnbetrieb mehr möglich ist.

Bahnhöfe und Haltepunkte

Bahnhof Jülich Nord

Der Bahnhof Jülich Nord lag an der heutigen Adolf-Fischer-Straße, in etwa 200 Metern Entfernung vom Staatsbahnhof Jülich. Er besaß ein Hausgleis, ein Ausweich- und Überholgleis und ein Gütergleis. Das Bahnhofsgebäude besaß ursprünglich einen Warteraum, Diensträume und eine Bahnhofsgaststätte. Das nach dem Zweiten Weltkrieg errichtete Bahnhofsgebäude besaß einen Warteraum, Diensträume und eine Dienstwohnung.
In Richtung Kirchberg schloss sich das kleine Betriebswerk an, mit einständigem Lokschuppen, einem hölzernem Vorbau mit zweitem Gleis zum Abstellen von Waggons, einem Kohlenbansen und Werkstatt. Mit der Anschaffung der Dieselloks wurde eine kleine Tankanlage gegenüber dem Betriebsgebäude errichtet, mit eigenem Gleisanschluss.
Die Gleisanlagen sind entfernt, das Empfangsgebäude abgerissen worden. 2005 wurde an der Stelle des Lokschuppens ein Altenheim errichtet.

Bahnhof Kirchberg (b. Jülich) Nord

Dieser Bahnhof diente dem Übergang von der Jülicher Kreisbahn zur Staatsbahn. Der Bahnhof lag in Streckenkilometer 2,2 ab Jülich und besaß ein Unterstellhäuschen. Allerdings wies dieser Bahnhof großzügige Gleisanlagen auf. Zur Jülicher Kreisbahn gehörten drei Gleise und ein Verbindungsgleis zum Bahnhof Jülich.

Bahnhof Koslar

Dieser Bahnhof lag in Streckenkilometer 5,2 ab Jülich. Das ehemalige Empfangsgebäude, im Zweiten Weltkrieg zerstört, wurde 1946 restauriert. Der Bahnhof besaß ein Durchgangsgleis und ein Ausweichgleis. Von diesem ging ein Anschluss an die Fa. Schleipen & Erkens ab.
Darüber hinaus gab es einen einständigen hölzernen Lokschuppen an einem Nebengleis.

Haltepunkt und Rurbrücke Barmen

Der Haltepunkt lag in Streckenkilometer 7,7 ab Jülich, kurz vor der Rurbrücke. Er wurde erst 1952 als Bedarfshalt eingerichtet.
Die Brücke in Barmen ist eine Bogenbrücke mit Ansichtsflächen in Ziegelmauerung, die den Zweiten Weltkrieg weitgehend unbeschadet überstand und aus der Bauzeit der Bahnstrecke von 1911 stammt. Auf dieser Brücke überquerte die Bahn einen von Barmen nach Merzenhausen führenden Hohlweg. Die Spannweite des flachen Bogens beträgt etwa 10 Meter. Das Ziegelmauerwerk ist spärlich gegliedert mit einem Stufenfries und in gleicher Ausführung gehaltenen Konsolen, über denen sich ursprünglich ein Brüstungsgeländer befand.

Bahnhof Merzenhausen

Der ursprüngliche Bahnhof von Barmen und Merzenhausen lag in letzterer Gemeinde in Streckenkilometer 8,1 ab Jülich. Er besaß lediglich ein Durchgangs- und ein Ausweichgleis. Am Durchgangsgleis gab es eine Wartehalle. Hier wurden Düngemittel und Rüben verladen.

Bahnhof Ederen

Dieser Bahnhof in Streckenkilometer 11,5 ab Jülich besaß ursprünglich ein Durchgangs- und ein Ausweichgleis. In den 1950er Jahren wurden ein Gleis und eine Hochrampe für die Rübenverladung angebaut. An der Straße gab es einen kleinen Warteraum.

Bahnhof Puffendorf

Der Endbahnhof in Puffendorf war von Beginn an für den Übergang zur Geilenkirchener Kreisbahn (GKB) geplant (Streckenkilometer 15,2 ab Jülich). Er besaß zwei Gleise für den Personenverkehr mit dem Empfangsgebäude an der Straße. Vom Streckengleis zweigten zwei Ladegleise ab, die unmittelbar neben den Gleisen der GKB lagen und somit einen einfachen Umladevorgang ermöglichten.
Im Empfangsgebäude der JKB gab es einen großen Warteraum, einen Dienst- und einen Güterraum. Im ersten Stock befanden sich zwei Zimmer, eine Kammer und eine Küche. Abort, Waschküche und Stall lagen in einem gesonderten Teil. Diese Gebäude wurden am Ende des Zweiten Weltkrieges zerstört.
1953 wurden für die JKB eine neue Wartehalle und eine neue Rübenverladerampe mit Anschlussgleis errichtet. Heute ist hier eine Grünanlage.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 15 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Jülich Nord.
(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Jülich Nord
2,2	Bf Kirchberg (Verbindung nach Aachen Nord und zum Bf Jülich)
5,2	Bf Koslar
7,7	Hp Barmen (seit 1952)
8,1	Bf Merzenhausen
11,5	Bf Ederen
15,2	Bf Puffendorf (Übergang zur Geilenkirchener Kreisbahn; zuletzt Schrottplatz)

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2024)

Hinweis

Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Eisenbahnen im Rheinischen Braunkohlenrevier“ 2024 erstellt.

Quellen

- Dieter Riehemann, Klein- und Privatbahnimpressionen: Mit der DKB nach Jülich und Linnich (1977; Teile 1-4), in: www.drehscheibe-online.de (abgerufen 10.9.2024)
- Dieter Riehemann, Die Jülicher Kreisbahn (in 4 Teilen, mit zahlreichen Bildern), in: www.drehscheibe-online.de (abgerufen 21.11.2024)
- Harald Müller, Die Jülicher Kreisbahn 1982, in: www.drehscheibe-online.de (abgerufen 10.9.2024)
- Günter Hoppe, Lok 146 der BLE 1983 auf der Jülicher Kreisbahn, in: www.drehscheibe-online.de (abgerufen 10.9.2024)

Internet

de.wikipedia.org: Jülicher Kreisbahn (Abgerufen: 16.8.2014)
de.wikipedia.org: ELNA Lokomotiven (Abgerufen: 16.8.2014)

www.vonderruhren.de: Stefan von der Ruhren, Kursbuchstrecke 245e Jülich - Puffendorf (abgerufen 10.9.2024)
www.vonderruhren.de: Stefan von der Ruhren, Kursbuchstrecke 454 Jülich - Kirchberg (abgerufen 28.10.2024)
www.guidorademacher.de: Guido Rademacher, Ein Ausflug zur Jülicher Kreisbahn mit Bildern von Richard Bowen (2009) (abgerufen 28.10.2024)
www.gessen.de: Reinhard Gessen, Jülich Nord - Puffendorf (Jülicher Kreisbahn) (abgerufen 28.10.2024)

Literatur

Hahne, Bernd (2008): Immer in Bewegung. 100 Jahre Dürener Kreisbahn 1908 - 2008. Düren.

Naß, Wolfgang (1978): Die Jülicher Kreisbahn. Die Geschichte der Kleinbahn Jülich-Puffendorf. Aachen.

Wolff, Gerd (1997): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 4: Nordrhein-Westfalen / Südlicher Teil. S. 9-18, Freiburg.

Eisenbahnstrecke von Jülich nach Puffendorf

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Bahnhof, Haltepunkt
Ort: Aldenhoven, Baesweiler, Jülich, Linnich
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1911 bis 1912, Ende 1999
Koordinate WGS84: 50° 54 17 N: 6° 20 54,77 O / 50,90472°N: 6,34855°O
Koordinate UTM: 32.313.581,35 m: 5.642.578,57 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.524.561,06 m: 5.641.105,11 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, „Eisenbahnstrecke von Jülich nach Puffendorf“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355678 (Abgerufen: 4. November 2026)

Copyright © **LVR**