

# Die Geschichte der Eisenbahnstrecke Köln – Aachen – Antwerpen

aus der [Sammlung Peter Packbier](#)

Einen umfassenden Überblick zur Vor- und Baugeschichte der Eisenbahnstrecke Köln – Aachen vermittelt die Schrift: „*Karl Kumpmann, Die Entstehung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft 1830 - 1844: ein erster Beitrag zur Geschichte der rheinischen Eisenbahn.*“

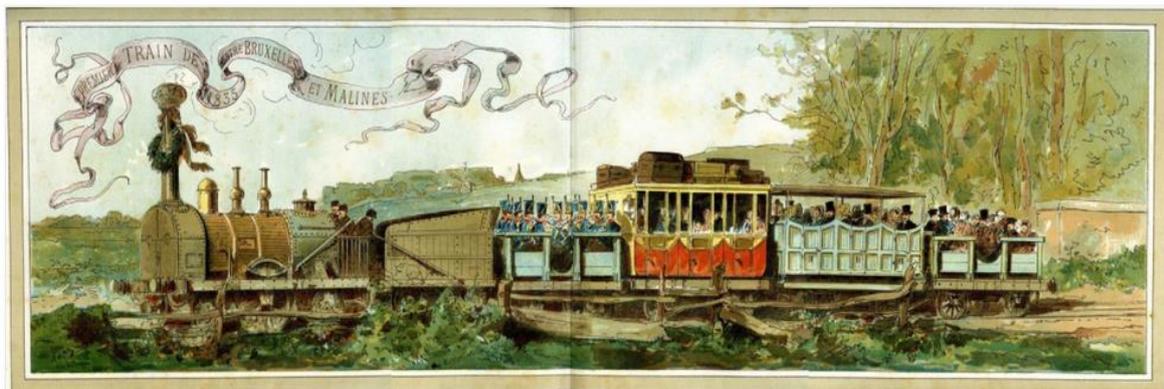
Durch Anklicken der nachstehenden Titelseite wird die Bearbeitung einiger Kapitel des Buches geladen.



Wie in meiner Datei [Limburg in seiner Geschichte](#) dargestellt, war mit der Erklärung seiner Unabhängigkeit am 4. Oktober 1830 Belgien noch weit von normalen staatlichen Verhältnissen entfernt. Angesichts der damit verbundenen wirtschaftlichen Probleme versuchte man von belgischer Seite

schon sehr bald, mit Preußen Verbindung aufzunehmen. In dem Werk Kumpmanns werden diese und die Weiterungen ausführlich beschrieben; insbesondere die schon früh angestellten Überlegungen, eine Verkehrsverbindung zwischen dem Rhein und der Schelde unter Umgehung der Niederlande zu schaffen. Denn, das weitverzweigte Mündungsgebiet des Rheins gehörte ja zum Herrschaftsgebiet der Niederlande, und die Niederländer nutzten die topographische Gegebenheit wohl als eine Art Bestrafung in einer Weise aus, welche den Handel Belgiens außerordentlich beeinträchtigte. Sie schlossen Kanalverbindungen zu den nördlichen Provinzen und blockierten den Hafen von Antwerpen. Um ein Industrieland zu werden, musste Belgien handeln und eine Lösung finden, entweder einen neuen Kanal oder eine damals noch völlig neuartige Eisenbahnverbindung.

Schon im Oktober 1830 überreichte ein Komitee der provisorischen Regierung, Belgiens eine Denkschrift, in der die Notwendigkeit dargelegt war, die bedrohten Wasserwege baldmöglichst durch eine Eisenbahn zu ersetzen. Daraufhin schickte man die Ingenieure Simons und De Ridder nach England, um dort das Eisenbahnwesen zu studieren. Diese legten dann im Februar 1832 den Plan einer Eisenbahnlinie Antwerpen – Lüttich vor, welche Teil einer Eisenbahnverbindung zwischen Antwerpen und Köln sein sollte. Der Plan wurde am 14. März von dem »Conseil des ponts et chaussées« befürwortet, und am 26. März durch ein königliches Dekret zur Ausführung bestimmt. Am 5. Mai 1835 wurde das erste 22 km lange Teilstück zwischen Brüssel und Mecheln mit einem großen Fest eröffnet. 900 geladene Gäste fuhren unter Anwesenheit des belgischen Königs [Leopold I.](#) und [George Stephenson](#) in drei Zügen von Brüssel nach Mecheln. Die Lokomotiven waren aus England bezogen worden. Ein Jahr nach der Eröffnung, am 3. Mai 1836, wurde die Mechelener Strecke zum Antwerpener Bahnhof Borgerhout verlängert.



Im Eisenbahnmuseum Brüssel kann man noch den Nachbau bzw. Modelle der damals eingesetzten Lokomotiven bewundern. Hier die *L'ÉLEPHANT* („Der Elefant“, gebaut von Tayleur & Co.).



Auch die Rheinanliegerstaaten waren durch die niederländische Blockade betroffen. Hier war [Gottfried Ludolf Camphausen](#) eine treibende Kraft, welcher im August 1833 eine umfangreiche Denkschrift [Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen, 1833](#) verfasste. In der dieser Schrift prägte Camphausen auch den Begriff [Eiserner Rhein](#), der dann später auf eine andere Verbindung angewandt wurde. (s. auch: [Allgemeine Deutsche Biographie: Camphausen, Ludolf](#))

Im Juni 1833 beantragte ein eigens dafür gegründetes Kölner Komitee in einer Eingabe an die Regierung die Genehmigung zur Gründung eines Aktienvereins, der die vorbereitenden Arbeiten für eine Eisenbahnverbindung Köln – Antwerpen übernehmen sollte. Camphausen war aber grundsätzlich der Auffassung, die Eisenbahnlinie dürfe nur vorübergehend privatwirtschaftliche organisiert sein, ein Übergang in staatliche Verwaltung müsse vorgesehen sein.

Im Dezember 1833 erhielt das Kölner Eisenbahnkomitee unter der Leitung des Kölner Oberbürgermeisters Johann Adolph Steinberger und des Unternehmers Ludolf Camphausen die Konzession zur Errichtung einer Eisenbahnlinie zwischen Köln und der belgischen Grenze.

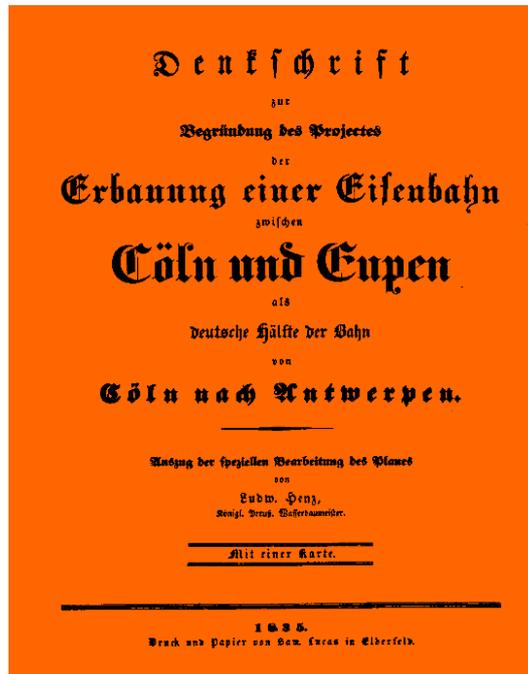
Leider erfährt man in historischen Abhandlungen, von wenigen Ausnahmen abgesehen, bestenfalls am Rande etwas über die finanziellen und ökonomischen Hintergründe, welche nicht selten die Ereignisse wesentlich beeinflussten. So kann ich ersatzweise hier nur einen Abschnitt aus der [wikipedia-Datei: Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft](#) zitieren:

*Bei der Gründung der Rheinischen Eisenbahn führend war der Bankier und Kaufmann Ludolf Camphausen. Ebenfalls frühzeitig beteiligt waren weitere Bankiers wie Wilhelm Deichmann (von [A. Schaaffhausen & Co.](#)) und [J. H. Stein & Co.](#), später auch Abraham Oppenheim ([Sal. Oppenheim jr. & Cie](#)) und J. D. Herstatt. Mit einem anfänglichen Aktienkapital von drei Millionen [Talern](#) war die Rheinische Eisenbahn damals das größte Privatunternehmen Preußens.*

*Bereits vor der konstituierenden Versammlung der Gesellschaft fand sich eine Gruppe um den Bankier Abraham Oppenheim zusammen, die gemeinsam die Stimmenmehrheit innehatte. Oppenheim allein hielt fast ein Viertel des Aktienkapitals, die sechs größten Kölner Bankiers zusammen ein weiteres Drittel. Ein halbes Jahr später hielt Oppenheim zusammen mit dem befreundeten belgischen Bankier Bischoffsheim allein eine Mehrheit.*

*Noch bevor die Eisenbahngesellschaft den Betrieb aufnahm, erzielten die Bankiers beträchtliche Gewinne durch Spekulations- und insbesondere [Arbitragegeschäfte](#), die häufig ohne erkennbaren Nutzen für das Unternehmen auf Kosten anderer Kapitalanleger abgewickelt wurden. Das Vorgehen brachte den Bankiers Kritik seitens des Publikums ein, besonders weil sie dabei ihre Doppelrolle als Unternehmensentscheidungsträger und als Finanzintermediär zu deutlich zugunsten des Letzteren ausnutzten. So vereinbarte Abraham Oppenheim mit anderen »Insidern« wie [David Hansemann](#) (1837) oder mit [Gustav Mevissen](#) (etwas später), den Preis der REG-Wertpapiere in Köln durch Verkäufe zu drücken bzw. durch möglichst unauffällige Käufe niedrig zu halten, damit der Arbitragegewinn in anderen Märkten wie Brüssel, Paris oder Berlin größer ausfallen konnte. Dieses Geschäft war für ihn höchst profitabel, weil etwa das Geschäft mit Paris bereits nach 2 Monaten eine Jahresrendite zwischen 10 und 90 % erzielte.*

Durch Anklicken der nachstehenden Titelseite wird eine Teilbearbeitung dieser vom Kölner Komitee veranlassten Schrift angezeigt



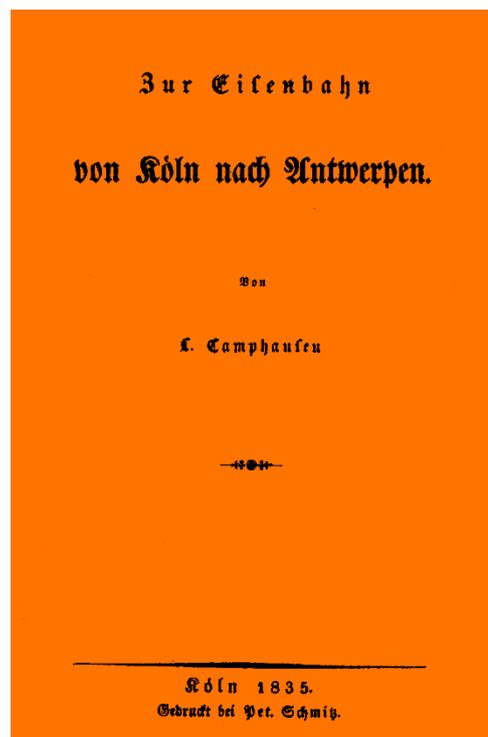
Aufgrund dieser Denkschrift wurde eine direkte Anbindung der Städte Aachen und Düren an die geplante Bahnstrecke verworfen, nur Stichbahnen waren vorgesehen. Den Geldgebern konnten die enormen Mehrkosten einer Streckenführung über Aachen kaum begreiflich gemacht werden.



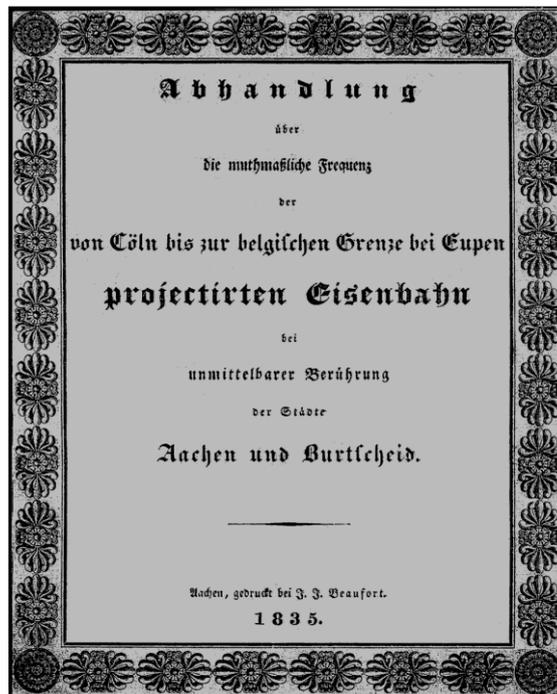
## Neue Speyerer Zeitung: 1834, 1 - 6

*Vom Niederrhein, den 2. Jan. Wir können nun mit Gewißheit die wichtige Nachricht mittheilen, dass der König durch Kabinettsordre vom 5. Dec. das in Köln zur Berathung einer von dort nach der belgischen Grenze anzulegenden Eisenbahn bestehende Comité ermächtigt hat, zur Ausführung einer solchen Bahn eine anonyme Gesellschaft zu errichten. Und zwar sind dieser Gesellschaft in Hinsicht auf die Erwerbung von Grundstücken, die Erbauung und die Erhaltung der Eisenbahn, dieselben Berechtigungen zugestanden, welche das Gesetz für Anlage und die Erhaltung der kön. Landstraßen gestattet. Die Subscription zu diesem großen und folgereichen Unternehmen hat bereits begonnen, und nimmt den allergünstigsten Fortgang. Dasselbe wird von Köln aus den Rhein in nächster Linie mit Antwerpen und dem Meere verbinden, somit für dies beiden Städte so wie für Deutschland und den deutschen Handel, zumal aber für den Rheinhandel und die Rheinlande, von den wichtigsten, segensreichsten Folgen sein.*

1835 richtete Camphausen „An das Comite für die Eisenbahn von Köln bis zur belgischen Grenze“ eine weitere Denkschrift:

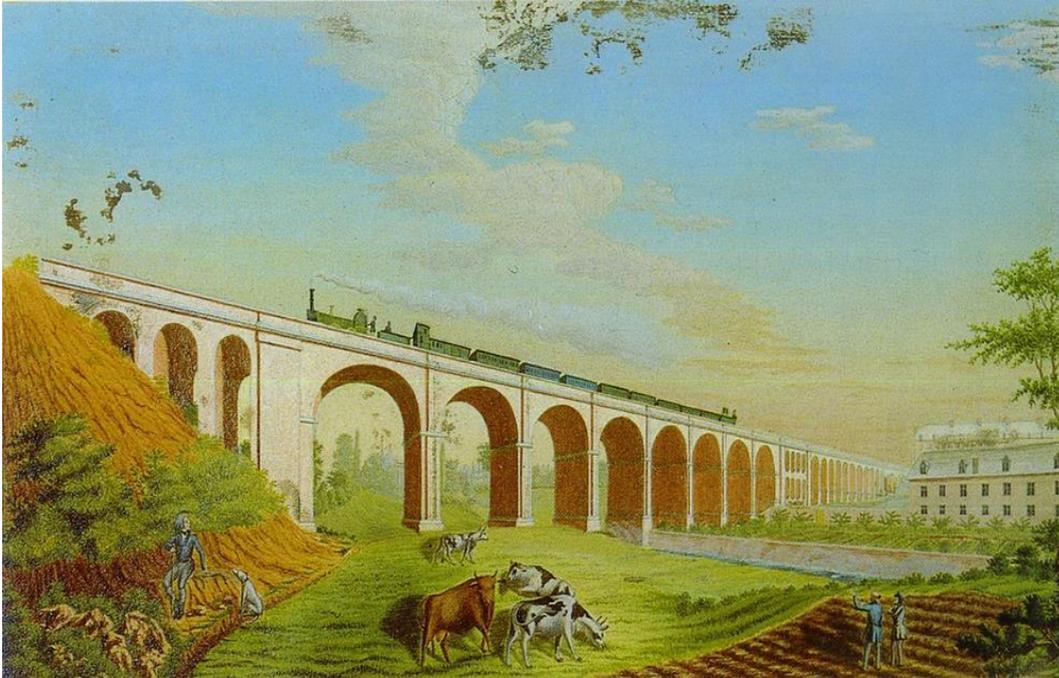


Als Folge der vom Kölner Eisenbahnkomitee vorgeschlagenen Linienführung, welche wegen der geographischen Verhältnisse eine Streckenführung abseits von Aachen und Düren vorsah, entstand ein vehement zwischen Köln und Aachen ausgetragener Streit, der bei Kumpmann ausführlich beschrieben wird. Auf Aachener Seite spielte [David Hansemann](#) in dieser Auseinandersetzung wohl die führende Rolle. Er gründete zusammen mit [Philipp Heinrich Pastor](#), als ein besonderer Schachzug in diesem Streit, eine eigene Gesellschaft, die Preußisch-Rheinische-Eisenbahn-Gesellschaft. Letztlich trug wohl die besondere Verbindung Hansemann zur preußischen Regierung dazu bei, dass es den Aachener Vertretern schließlich gelang, den Streckenverlauf über Aachen und Düren durchzusetzen. Endlich wurde 1837 durch Kabinettsordre die Streckenführung über Aachen verfügt und gleichzeitig das Zusammengehen der beiden Gesellschaften angeordnet. Sitz der neuen Gesellschaft sollte Köln sein.



Die schließlich gebaute Strecke war wegen der komplizierten Bauten wesentlich teurer als die vom Komitee vorgesehene Außerdem verzögerte der Streit zwischen Köln und Aachen zudem den Bau um mehrere Jahre. Bei der ursprünglich gedachten Streckenführung an Aachen vorbei hätte 1835 die erste deutsche Eisenbahn sicher nicht zwischen Nürnberg und Fürth, sondern auf der Strecke der Rheinischen Eisenbahn verkehrt.

Die Stichworte Königsdorfer Tunnel, Nirmer Tunnel, Überquerung des Wurmtals bei Burtscheid mögen für die Probleme der Linienführung über Aachen und Düren stehen.



Burtscheider Viadukt



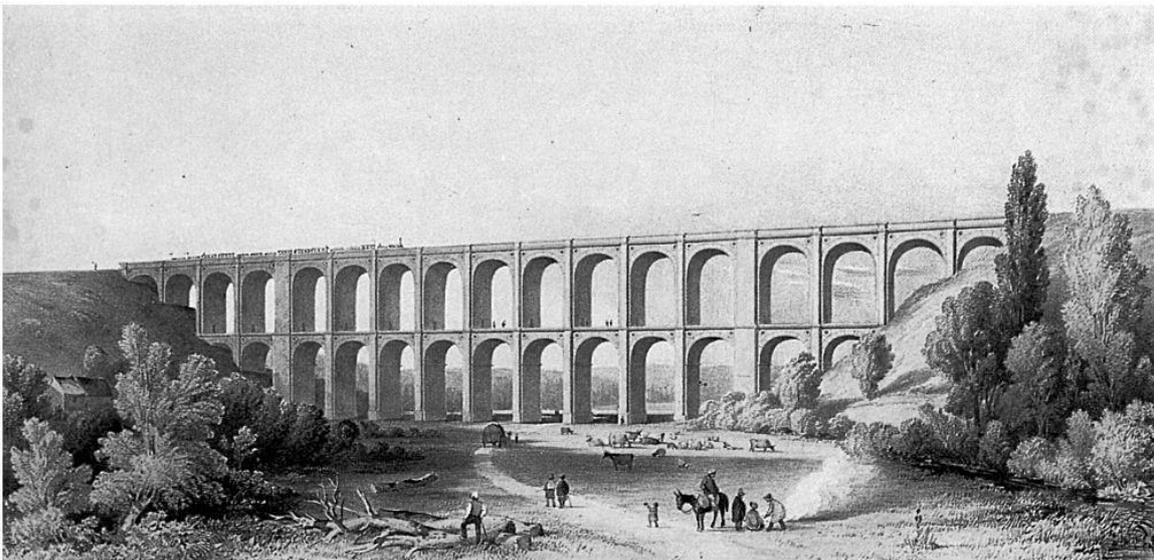
Das Ostportal des Nirmer Tunnels mit der Wachbaracke im 1. Weltkrieg.

Das erste Teilstück, von Köln nach Müngersdorf, wurde am 2. August 1839 eröffnet. In dem heutigen Stadtteil von Köln steht noch der älteste Bahnhof Deutschlands, der [Bahnhof Belvedere](#) . Die Lokomotiven der Gesellschaft stammten aus England. Am 1. September 1841 wurde die Strecke bis Aachen eröffnet.

Die Fortführung der Eisenbahn nach Belgien und der Anschluss an das dortige System war mit weiteren Schwierigkeiten verbunden. Ein ernsthaftes Hindernis hinsichtlich der vorgesehenen Weiterführung der Bahnlinie nach Belgien bot der Höhenrücken des Aachener Waldes, weil die hier trotz des [Buschtunnels](#) unumgänglich zu erwartende Steigung von den damaligen Lokomotiven nicht bewältigt werden konnte. Als Lösung wurden dann in den ersten Betriebsjahren die Züge auf der sog. [Ronheider Rampe](#) mit 2,65% Steigung durch einen Endlos-Seilzug unterstützt, der von einer ortsfesten Dampfmaschine bewegt wurde. 1854 war die 200 PS starke Dampfmaschine so reparaturbedürftig geworden, dass von da an zwei zusätzliche Loks am Zugende die Steigung überwinden halfen. Ich erinnere mich noch gut an das eindrucksvolle Bild der mächtige Dampfvolken ausstoßenden Schiebeloks.

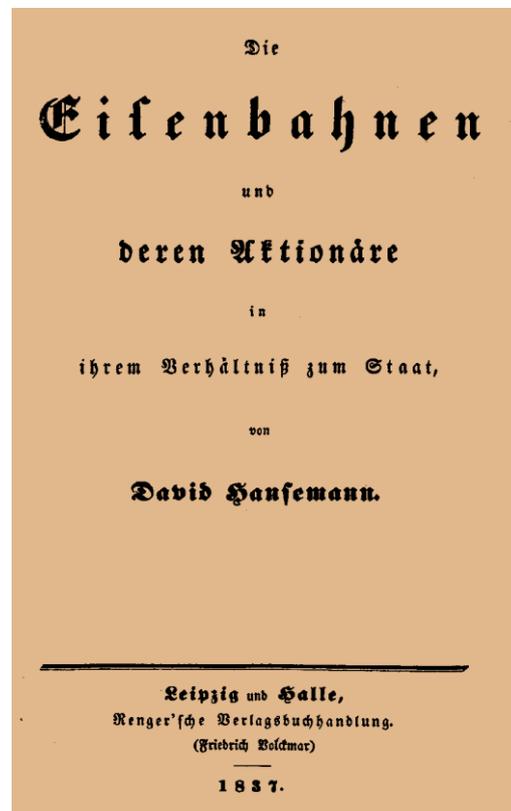
Die [wikipedia-Datei: Bahnhof Herbesthal](#) enthält einige Anmerkungen zu der am 15. Oktober 1843 eingeweihten Strecke von Aachen nach Herbesthal und die Anbindung an das belgische Eisenbahnnetz.

Hier bot die Querung des Göhlts bei Hergenrath die nächste Schwierigkeit. Das nachstehend eingefügte historische Bild aus der informativen Schrift [Roland Keller, 175 Jahre Strecke Köln Aachen](#) zeigt deutlich die Dimensionen dieses Bauwerks.



Die mit schlimmen Erinnerungen verbundene [Hammerbrücke](#) zeigt heute ein völlig anderes Bild. Auch die weiter geführte sogenannte [Wesertalstrecke](#) hat manche Änderungen erfahren.

Zur weiteren Geschichte der Strecke Köln —Aachen sei noch erwähnt: Die Gesellschaft wählte Hansemann zum Vizepräsidenten, die Präsidentschaft übernahm ein Kölner Richter. Camphausen nahm aus Enttäuschung und wegen Streitigkeiten mit den Kapitalgebern aus Aachen und Düren das ihm angebotene Amt des Direktors der Gesellschaft nicht an. Der Streit um die Streckenführung hatte die beiden Persönlichkeiten entzweit. Camphausen schrieb in dieser Situation an einen Bekannten über Hansemann: „Dieses Mannes Freund zu sein, würde ich gefährlich erachten . . .“, und: „Was ich aber nicht begreife, ist, dass Hansemann alles gelingt, was er angreift.“ Versöhnlich ist immerhin der Auklang: Hansmann musste nach einem Streit mit einflussreichen Bankier Oppenheim die Gesellschaft verlassen. Camphausen dankte dem Konkurrenten von einst für die geleistete Arbeit im Sinne des Unternehmens. Hansemann antwortete, dass es ihn besonders freue, dass dieses Lob aus dem Munde von Camphausen, mit dem er sich in der Vergangenheit häufig gestritten habe, komme.



Schließlich noch einige Datei zum Thema dieser Ausführungen:

Eine informative kurzgefasste Darstellung der geschilderten Ereignisse findet sich in dem diesbezüglichen Beitrag der [Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte \(DGEG\)](#).

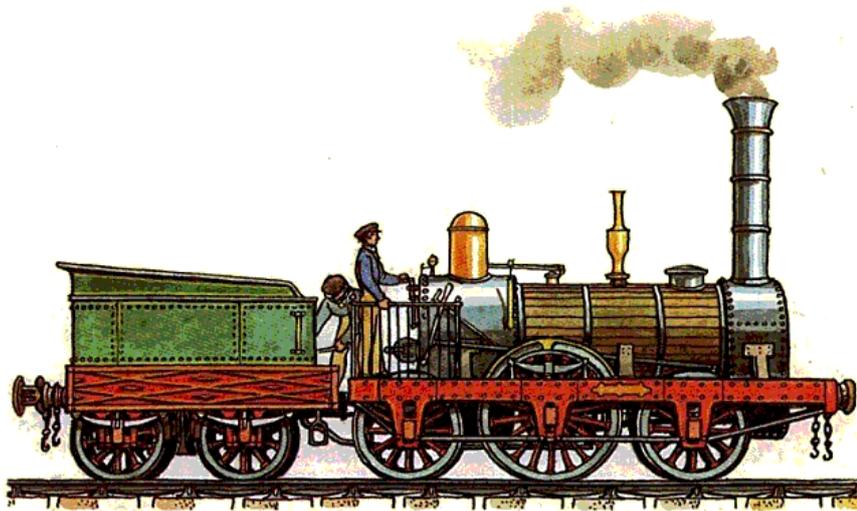


In dem Beitrag der „DEGE“ wird als erste Lokomotive eine mit dem Namen Atlas erwähnt.

Links:

Modell der „Atlas“ im Maßstab 1:20

Unter [Aachener Geschichtsverein: Aachen der erste Zollbahnhof in der Eisenbahngeschichte](#) fand ich eine Nachzeichnung, welche mit einer nur schwer lesbaren Risszeichnung der ersten Lokomotive übereinstimmte, welche die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft in Dienst stellte.



weiter:

[Wikipedia-Datei: Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft](#)

[Stadtgeschichte RWTH Aachen: Entwicklung der Bahnhöfe](#)

Aus dem Archiv von Anton Könen, Mechernich:

**[Jahrbuch Kreis Düren 1966: Hans Reuter, 125 Jahre Bahnlinie Köln-Düren Aachen](#)**

Aus der privaten Webseite Wisoveg von Heinrich Klein der Abschnitt über die **[Aachener Eisenbahngeschichte](#)**

**[Emil Bürger u. C. Macklot, Deutschlands Eisenbahnen im Jahr 1845, nach offiziellen Berichten der respectiven Eisenbahn-Directionen und andern zuverlässigen Quellen](#)**

Schon wenige Jahre nach dem Bau der Strecke Köln-Aachen scheint sie schon eine touristische Attraktion geworden zu sein. In dem Reiseführer: **[Jean Paul Mathieux, Malerische Beschreibung der Eisenbahn zwischen Köln und Aachen und der von ihr durchschnittenen Gegend, deren Sagen und geschichtliche Erinnerungen](#)**, aus dem Jahre 1842 schreibt der Verfasser:



*Wohin wir unsere Blicke wenden, scheint die Gegend nur ein Lustgarten zu sein, und wir glauben uns in paradiesische Gefilde versetzt. Unterdessen rollen wir an der romantischen Frankenburg vorbei, in schwindelnder Höhe, über den Viaduct des Wurmthales zum Aachener Bahnhofe hinein. Diese Bogenführung ist eines der bewunderungswürdigsten Bauwerke der neuern Zeit. Nur die großartigen römischen Wasserleitungen, von welchen mehre sich im südlichen Frankreich, in Spanien und Italien ganz oder theilweise erhalten haben, können diesem Werke an die Seite gestellt werden.*

Die vollständige Schrift kann über den Link oben eingesehen werden. Da sie in ihrer Internetversion nicht so gut lesbar ist, empfiehlt es sich, sie als pdf-Datei herunterzuladen. Sicher bietet die Schrift eine interessante Lektüre — nur darf man nicht jede der darin enthaltenen Ausführungen unbesehen für wahr halten.



Der ursprüngliche Bahnhof an der Grenze zu Burtscheid, 1842



Der Hauptbahnhof Aachen mit dem damals davor aufgestellten Denkmal zu Ehren der Gefallenen von 1866 und 1870/71

Ergänzen sei noch verwiesen auf meine Datei

**Eine Übersicht der noch bestehenden sowie der inzwischen aufgelassenen Eisenbahnstrecken im Raum Aachen**

