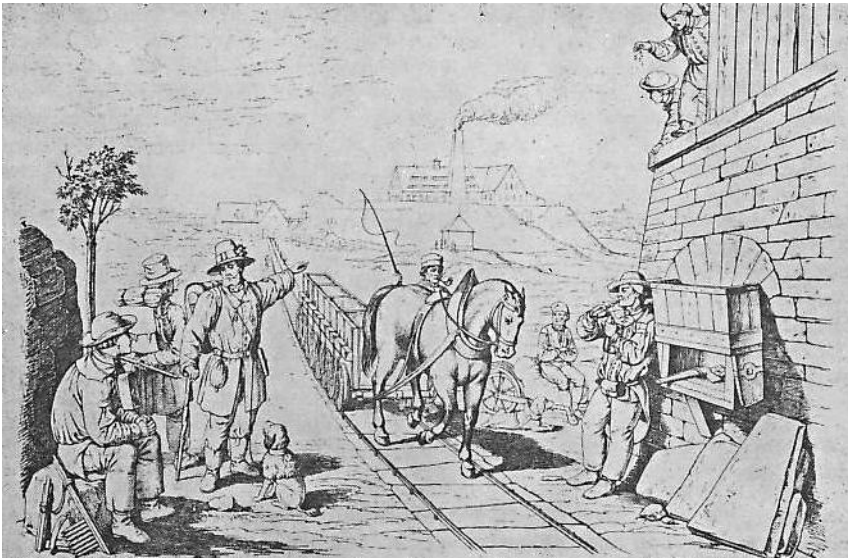


## Verkehrsgeschichte

### 2.) Der schienengebundene Verkehr

aus: Alsdorf - Geschichte einer Stadt  
von Albert Kraemer †  
neu bearbeitet von Friedrich Schmitz † / 1971  
unter Mitwirkung von Rudolf Bast  
für das Internet aufbereitet von Peter Dzinga - 2001 / 2010



Eine Kohlenpferdebahn

Der schienengebundene Verkehr in Alsdorf verdankt seine Entstehung hauptsächlich den Gruben. Diese förderten nämlich zur Zeit der Übernahme durch den EBV 100.000 t und sieben Jahre später schon 150.000 t Kohle. Bei den damaligen Verkehrsverhältnissen auf der Straße war es schwierig, diese Kohlenmenge abzutransportieren. Da auch die Verlade- und Wiegeeinrichtungen wenig leistungsfähig waren, mußten die Fuhrwerke oft tagelang auf Ladung warten.

Als am 11. November 1852 die Aachen-Düsseldorfer-Ruhrorter-Bahn eröffnet wurde, die in Herzogenrath einen Bahnhof anlegte, bot sich dadurch eine neue Lösung der Transportfrage an. Der damalige Bergwerksbesitzer ließ eine Schmalspur-Pferdebahn von Anna I zum Bahnhof Herzogenrath über die heutige Prämienstraße anlegen. Ein Pferd, das neben den Schienen ging, zog vier bis fünf Wagen. Aus dem Jahre 1877 gibt es einen Bericht, aus dem hervorgeht, daß damals täglich 200 Zentner (= 10 t) Alsdorfer Kohlen in Herzogenrath verladen wurden. Für Fuhrwerke, die nicht im Dienste der Grube diesen Weg benutzten, mußte am Schlagbaum in Bierstraß ein Wegezoll entrichtet werden; daher der Name Prämienstraße. Nach etwa 30 Jahren wurde die Pferdebahn eingestellt, da nunmehr die Transportfrage auf der Schiene besser gelöst war. Die Alsdorfer bedauerten diese Einstellung; denn damals war in Herzogenrath die nächstgelegene Apotheke, und mancher Bürger fuhr auf der Pferdebahn dorthin, um ein Medikament zu holen.

Schon 1841 war die Rheinische Eisenbahn Köln-Aachen eröffnet worden. Sie zählt damit zu den ältesten Eisenbahnlinien in Deutschland. Da ein erheblicher Teil der Alsdorfer Kohleproduktion nach Stolberg ging, aber auch nach Düren, Aachen und anderen Orten, die von der Rheinischen Eisenbahn berührt wurden, lag es nahe, von Alsdorf aus eine Anschlußbahn an diese wichtige Strecke zu bauen. Schon 1855 stellte der damalige Bergwerksbesitzer den Antrag auf Bau einer Lokomotiv-Eisenbahn von Alsdorf nach Stolberg. Da die Verhandlungen noch nicht zum Ziel geführt hatten, setzte der EBV sie ab 1864 fort. Eisenbahnen waren damals noch gewinnträchtig und wurden von privaten Aktiengesell-

schaften betrieben, die aber unter der Aufsicht des Staates standen. Nachdem die Rheinische Eisenbahngesellschaft, deren Strecke man seit dem Anschluß nach Belgien bei Herbesthal 1843 den „Eisernen Rhein“ nannte, für das Neubauprojekt in Anbetracht einer täglichen Produktion in Alsdorf und Hoengen von zusammen 20000 Zentnern, gleich 100 Waggons, interessiert war, mußte die Genehmigung der Preußischen Regierung eingeholt werden. König Wilhelm I, der wenige Jahre später Deutscher Kaiser wurde, erteilte diese Genehmigung am 22. September 1868. Um einmal zu zeigen, mit welchen Problemen sich der Herrscher, unter dessen nomineller Führung Bismarck das Reich schuf, auch zu befassen hatte, soll hier das Königliche Genehmigungsdekret wörtlich wiedergegeben werden.

„Wir Wilhelm, Von Gottes Gnaden König von Preußen... (es folgen die anderen Titel).

Nachdem die Rheinische Eisenbahngesellschaft infolge der Beschlüsse der Generalversammlung ihrer Aktionäre vom 27. Mai 1865 und 29. Mai 1867 Ausbau und Betrieb einer Zweigbahn von der Cöln-Herbesthaler Eisenbahnlinie beim Bahnhof Stolberg nach Alsdorf hin zum Anschluß der dortigen Kohlenzechen beantragt hat, wollen Wir in Anerkennung der Vorteile, welche diese Zweigbahn für die bergbaulichen und Verkehrsinteressen des Alsdorfer Reviers mit sich bringt, der Rheinischen Eisenbahngesellschaft Genehmigung erteilen. Urkundlich Unserer höchst eigenhändigen Unterschrift und begedrücktem Königlichem Insiegel.

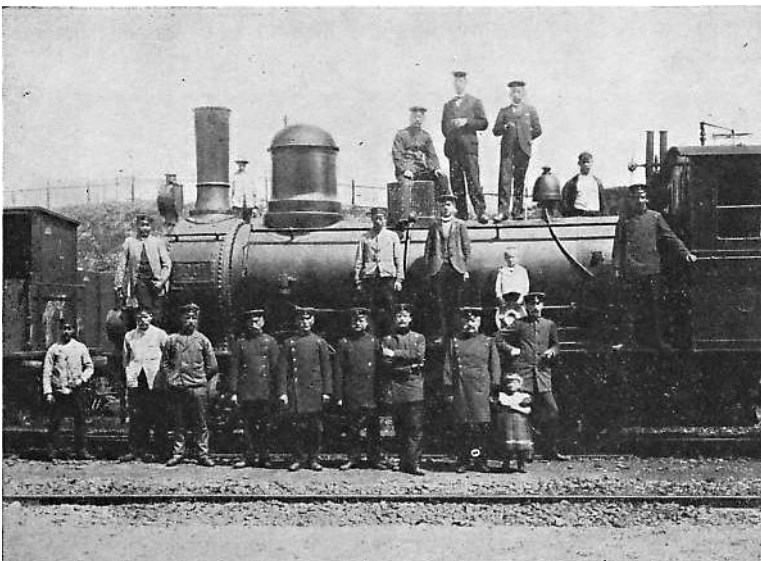
Gegeben Berlin, am 22. September 1868

gez. Wilhelm

gez.: Graf von Itzenplitz

Für den Innenminister von Roon”

(Roon war übrigens der Minister, der dem König die Berufung des Gesandten in Petersburg, Bismarck, zum Preußischen Ministerpräsidenten empfohlen hatte.)



Bahnpersonal des Alsdorfer Bahnhofs 1899

Am 1. September 1871 war die neue Bahnlinie Alsdorf-Stolberg fertiggestellt und wurde polizeilich abgenommen. Zunächst war sie nur für den Güterverkehr zugelassen bei einer Höchstgeschwindigkeit von 40 Minuten pro Meile (7240 Meter). Am 5. Januar 1872 wurde auf der neuen Strecke auch Personenbeförderung gestattet. Der Eisenbahnverkehr wurde in einem häßlichen Bahnhofsgebäude und auf zunächst vier Gleisen abgewickelt. Mit der Erweiterung

der Grubenanlagen mußte auch der Bahnhof immer wieder vergrößert werden. 1896 wurde die Strecke bis nach Herzogenrath ausgebaut, so daß Alsdorf seitdem Anschluß an zwei wichtige doppelgleisige Eisenbahnlinien hatte. Die letzte große Modernisierung des

Eisenbahnwesens im Alsdorfer Raume geschah in den Jahren 1951 - 1955. Sie wurde ausgelöst durch zwei Faktoren:

1. durch den Ausbau des Verbundwerkes Anna
2. durch die Verkokung der Kohlen von Emil-Mayrisch in Alsdorf.

Die Umgestaltung geschah schrittweise. Zunächst übernahm die Bundesbahn die Privatbahn des EBV von Mariagrube nach Siersdorf. Dann wurde 1951 ein Verbindungsgleis zwischen dieser Strecke und der Linie Herzogenrath- Stolberg geschaffen. In der nächsten Phase wurden die Anlagen des Alsdorfer Bahnhofs selbst erweitert. Um Platz für den Ausbau der Gleisanlagen zu gewinnen, wurden die Empfangsgebäude der Bahnhöfe Alsdorf und Wilhelmschacht durch moderne Bauten an neuem Ort ersetzt. In zweijähriger Bauzeit entstanden die neuen, bedeutend erweiterten Gleisanlagen und die Bahnhöfe zwischen 1953 und 1955. Das Güteraufkommen in Alsdorf wuchs enorm. Im Jahre 1970 verließen den Alsdorfer Bahnhof 150.000 meist mit Kohle und Koks beladene Wagen. Der Bahnhof Alsdorf verursachte im Jahre 1969 für die Bundesbahn direkt und indirekt eine Gesamteinnahme von 50.854.127 DM. Am 31.12.1984 wurde der Personenverkehr eingestellt und mit der Schließung der Kokerei auch der Güterverkehr.

In direktem Zusammenhang mit den Erweiterungen der Gruben stand auch der 1899 begonnene Bau einer Schmalspurbahn von Geilenkirchen nach Alsdorf durch den Kreis Geilenkirchen (Geilenkirchener Kreisbahn). Die Bahn diente vor allem der Beförderung von Bergarbeitern aus dem südlichen Teil des Selfkantes nach Alsdorf, in selteneren Fällen auch dem Transport von Kohlen und Schlamm. Bis 1953 verkehrte diese Bahn, deren vorsintflutliche Wagen von museumsreifen Lokomotiven gezogen wurden. Noch 1953 verkehrten Lokomotiven aus dem Jahre 1899, immerhin ein Beweis für die damalige Qualität deutscher Wertarbeit. 1953 wurde der Betrieb eingestellt und die Gleise abgerissen, der Verkehr von modernen Bussen übernommen. Vom alten „Heggeströver“ hieß es im Volksmund: „Blumenpflücken während der Fahrt verboten“. Auf den ehemaligen Bahnhofsanlagen befindet sich heute der Omnibusbahnhof am Denkmalplatz. Dort war auch die Endhaltestelle der beiden Straßenbahnlinien nach Aachen und Eschweiler, die Ende des vorigen Jahrhunderts angelegt worden waren. Auch auf diesen Linien fuhren Bergleute zum Arbeitsplatz nach Alsdorf; aber die beiden Verbindungen dienten mehr als die anderen schienengebundenen Verkehrseinrichtungen sonstigen Bedürfnissen der Bevölkerung, und zwar vor allem Fahrten zur Kreisstadt und zum Einkaufszentrum Aachen. Der Straßenbahnverkehr ist heute eingestellt; zuletzt wurde 1969 die Linie Alsdorf-Eschweiler auf Busbetrieb umgestellt. Damit ist der geschichtliche Abriß beendet. Es soll jetzt noch ein kurzer Blick auf die heutige Situation des öffentlichen Verkehrs im Bereich der Stadt Alsdorf folgen.

Der hauptsächliche Verkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln spielt sich heute auf der Straße ab. Dabei ist die Verbindung mit Aachen am wichtigsten. Die Straßenbahnlinie führte über Mariadorf; die Fahrt dauerte 70 Minuten. Deshalb richteten Alsdorfer Taxifahrer einen billigen, schnellen Dienst nach Aachen über Würselen im Jahre 1923 ein. Die Alsdorfer Unternehmen wurden aber in Aachen boykottiert. Sie mußten nach Einschaltung des Gerichtes kapitulieren. Es war aber das große Bedürfnis nach einer schnellen Verbindung mit Aachen deutlich geworden. 1925 richtete daher die Reichspost eine Linie von Alsdorf nach Aachen ein, einige Monate später die Aachener Verkehrsgesellschaft. Hauptträger des

---

Verkehrs nach Aachen ist heute die ASEAG. Ab 1943 wurde die Strecke Aachen - Würselen - Baesweiler mit Oberleitungsbussen betrieben. Heute verkehren Dieselfahrzeuge. Die ASEAG betreibt außerdem die Buslinie nach Eschweiler.

Die Firma Taeter betreibt den innerörtlichen Verkehr in Alsdorf. Dieser Dienst wurde 1953 aufgenommen; der Fahrpreis betrug 10 Pfennige (ca. 5 Cent)