

## Der alte Bahnhof Longerich

Am 15. November 1855 wurde die neu gebaute Strecke der Köln-Crefelder-Eisenbahn ohne Feierlichkeiten in Betrieb genommen. Die Strecke war zuerst nur bis Neuss fertig. Erst am 28. Januar 1856, nach einer Festfahrt, konnte sie komplett ab Krefeld befahren werden. Der Endkopfbahnhof in Köln lag zu jener Zeit "Am

**Krefeld, 23. Januar.** Heute Morgen etwas nach 8 Uhr fand die bereits gestern erwähnte Festfahrt auf der Köln-Crefelder Eisenbahn vom hiesigen Bahnhof aus, welcher mehrfach mit den preussischen Flaggen geziert war, statt.  
Die Lokomotive „Grevenbroich“, gleichfalls festlich geschmückt führte die dabei beteiligten Personen in einem angehängten Wagen nach Köln.  
Man kann die damit geschehene Eröffnung der Köln-Crefelder Eisenbahn wieder als ein sehr freudiges und wichtiges Ereigniß für Crefeld betrachten.



Alter Bahnhof von der Eingangsseite

Thürmchen" beim Sicherheitshafen (Bastei) neben dem Bahnhof der Rheinischen Eisenbahngesellschaft.

Der heutige neue Bahnhof in Longerich wurde erst 1935 eingeweiht. Da man ab 1932 damit begann die alte Bahnstrecke auf einen Bahndamm zu legen und die Straßen abzusenken, konnte der Straßenverkehr nun die Bahn unterfahren.

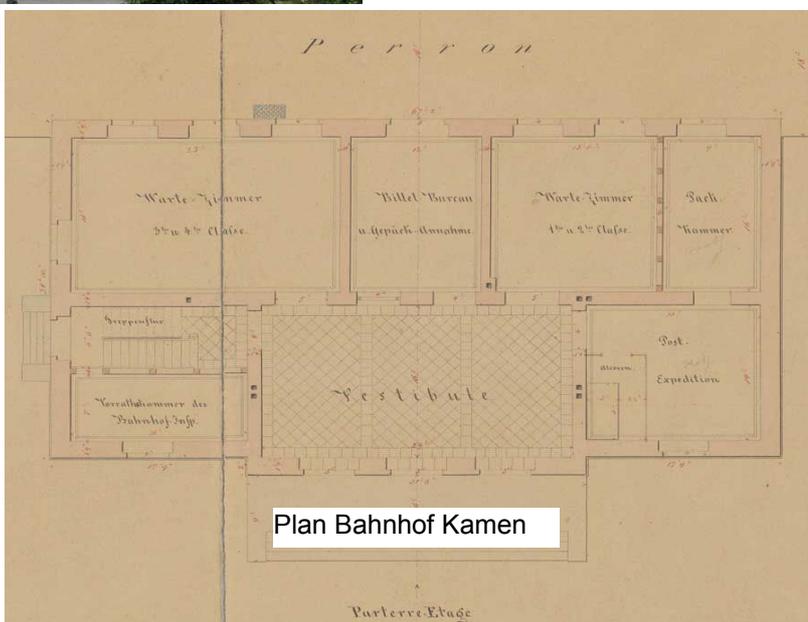
Daher wurde der alte Bahnhof nicht mehr benötigt.

Vor der Hochlegung der Gleise gab es zum Beispiel an der Militärringstraße einen Bahnübergang, der von Bahnmitarbeitern bewacht und gesteuert werden musste. In der Anfangszeit war dies auf Grund des geringen Straßen- und Bahnverkehrs auch problemlos möglich.



Hauptbahnhof Eschweiler

Der alte Durchgangsbahnhof wurde als preußischer Normbau für Anlagen an kleineren Städten errichtet. Ein fast baugleiches Gebäude dient noch heute in Eschweiler als Hauptbahnhof. Starke Ähnlichkeit im Baustil ist auch beispielsweise bei dem ungenutzten Bahnhof in Mariagrube und bei dem Bahnhof in Kamen zu erkennen. Wegen



Plan Bahnhof Kamen

Zur Abgabe der beschriebenen Gebote steht ein Termin auf **Donnerstag den 15. November** dieses Jahres, **Vormittags 9 Uhr**, im **Gesellschaftsraum** der Anstalt an, wozu **kaufmännische Lieferant**swillige hiermit eingeladen werden. Die **der Lieferung zum Grunde** liegenden Bedingungen werden im Termin bekannt gemacht, sind aber auch schon vorher in den **gewöhnlichen Dienststunden** hier einzusehen. **Neue Strafanstalt bei Berlin**, den 16. Oktober 1855.  
Der Director.

**Bekanntmachung.**  
Der Bedarf von circa 200 Schachteln guter Feldsteine zu den **Kunststraßen** vor dem **Schönhauser** und **Prenzlauer Thor** soll im Wege der **Submission** an den **Mindestfordernden** vergeben werden. **Verseelte Offerten** mit Angabe der **Preise** und **Lieferungsfrist** sind bis zum **28. November d. J.** bei dem **Herrn Bau Rath Cantian**, **Ziegelstraße No. 8.**, abzugeben, woselbst auch die **näheren Bedingungen** **Vormittags bis 10 Uhr** einzusehen sind. **Berlin**, den **12. November 1855.**  
Die **Vorsteher** der **Actien-Gesellschaft zum Bau der Chaussee vor dem Prenzlauer und Schönhauser Thore.**



**Köln-Grefelder Eisenbahn.**  
In Gemäßheit §. 26. des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniß, daß für die **Linie** von **Köln bis Neuß** zu eröffnende **Köln-Grefelder Eisenbahn** folgender **Tarif** in Kraft treten wird:  
**A. für Personen**  
I. **Wagenklasse** 6 Sgr., II. **Wagenklasse** 4 Sgr., III. **Wagenklasse** 3 Sgr. pro Meile. **Tages- Retour-Karten** in I. und II. **Wagenklasse** zu  $\frac{1}{2}$ , in III. zu  $\frac{2}{3}$  des **Tarifes**.  
**B. für Gepäck- Ueberfracht**  
3 pf. per 10 **Pfund** und Meile.  
**C. für Gauthagen** 20 Sgr. pro Meile mit einem **Minimal-**

3  
sage von 25 Sgr.  
D. für **Bieh**  
1) **Erzählpferde** für ein **Pferd** pro Meile 15 Sgr., bei **größter Anzahl** 10 Sgr. pro **Stück** und Meile mit einem **Minimal**sage von 1 Sgr.  
2) **Bieh** in **Wagenladungen** ( $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{2}$ ) 20 Sgr. per Meile und **Wagenladung**.  
3) **einzelne Stücke**.  
per **Stück** und Meile.  
a) **Ochsen, Pferde, Kühe, Rinder, Esel** . . . . . 6 Sgr.  
b) **Schweine, Kälber, Böcke, Hammel** . . . . . 3 Sgr.  
c) **Hunde, Ferkel, Schaafe, Ziegen** . . . . . 1 Sgr.  
d) **Geßel** und **kleinere lebende Thiere** in **Käfigen** nach **Gewicht** zum **Einfracht**sage.  
**E. für Güter:**  
**Klasse I.** Rohprodukte incl. **Steinkohlen** 3 pf. per **Abtheilung A.** **St. u. Meile** directer **Kohlen**tarif von **100 St.** der **Stationen** der **Rhein-Düsseldorf**er **Bahn** nach **Köln** 2 pf. per **St. u. Meile**.  
**Abtheilung B.** **begünstigte Fabrikate** 4 pf. per **St. u. Meile**.  
**Klasse II.** **Gegenstände** der **Klasse I.** von 5 bis 100 **St.** 5 pf. per **St. u. Meile**.  
**Klasse III.** **Normal**klasse von 5 bis 100 **St.** 6 pf. per **St. u. Meile**.  
**Klasse IV.** **Sperliches Gut** nach dem **Raume**, so daß ein **Wieräder** gleich 75 **St.** anzunehmen und nach **Kl. II.** zu berechnen.  
**Bon Klasse II.** ab werden außerdem 6 pf. für **Auf- und Ab-**laden und bei **Station Köln** und **Grefeld** 9 pf. **Zustellung**slofen per **St.** berechnet. **Gut** zählt das **Doppelte** der **betreffenden** **Tarif**klasse.  
Für die **Güter** des **direkten Verkehrs** mit **Nachbar**stationen, welche von **Ende Station** zu **Ende Station** die **ganze Bahn** **transitieren** gilt **Kl. II.** als **Normal**kl.  
Das **Nähere** belegen die **Tarif-Reglemente**, welche vom **14.** ab auf **allen Stationen** für  $\frac{2}{3}$  Sgr. per **Stück** **käuflich** zu haben sein werden. **Köln**, den **10. November 1855.**  
**Königliche** **Direktion** der **Rhein-Düsseldorf-Ruhrort**er **Eisenbahn.**



**Köln-Grefelder Eisenbahn.**  
**Fahrplan**  
vom **15. November 1855** ab bis auf **Weiteres.**

A. Von Köln nach Neuß.					B. Von Neuß nach Köln.														
Stationen.	I. Personen- ausg.		III. Güterzug mit Personen- beförderung.		V. Personen- ausg.		VII. Personen- ausg.		Stationen.	II. Personen- ausg.		IV. Personen- ausg.		VI. Personen- ausg.		VIII. Güterzug mit Personen- beförderung.			
	Morgens.	Abends.	Morgens.	Abends.	Morgens.	Abends.	Morgens.	Abends.		Morgens.	Abends.	Morgens.	Abends.	Morgens.	Abends.	Morgens.	Abends.		
Köln . . . Abf.	6 <sup>45</sup>	10 <sup>30</sup>	2 <sup>00</sup>	6 <sup>30</sup>	Neuß . . . Abf.	8 <sup>00</sup>	12 <sup>00</sup>	5 <sup>00</sup>	8 <sup>00</sup>	Borring- en . . . Abf.	9 <sup>27</sup>	12 <sup>27</sup>	5 <sup>27</sup>	9 <sup>27</sup>	Grefeld . Abf.	9 <sup>27</sup>	12 <sup>27</sup>	5 <sup>27</sup>	9 <sup>27</sup>
Borring- en . . . Abf.	7 <sup>15</sup>	11 <sup>15</sup>	3 <sup>00</sup>	6 <sup>45</sup>	Köln . . . Anf.	9 <sup>47</sup>	12 <sup>47</sup>	5 <sup>47</sup>	9 <sup>47</sup>	Neuß . . . Anf.	9 <sup>47</sup>	12 <sup>47</sup>	5 <sup>47</sup>	9 <sup>47</sup>					
Grefeld . Abf.	7 <sup>45</sup>	11 <sup>45</sup>	3 <sup>45</sup>	7 <sup>15</sup>															

**Anmerkung.** 1) Alle Züge befördern Personen in allen drei **Wagen**klassen und halten auf allen **Stationen**.  
2) **Tages- Retour-Karten** sind zu allen **Zügen** gültig.

**ad A.**  
In Köln. Züge III, V. und VII. aus **Bonn**.  
In Neuß. Zug I. über **Gladbach** nach **Köln**, **Grefeld**, **Ruhrort**, **Berlin** (Personen- u. **Väter**erzug);  
aber **Düsseldorf** nach **Grefeld** und **Berlin** (Personen- und **Väter**erzug).  
Zug III. nach **Düsseldorf** und **Grefeld**.  
Zug V. über **Gladbach** nach **Köln**, **Grefeld**, **Ruhrort**, **Hamm**, **Berlin** (Courierzug);  
aber **Düsseldorf** nach **Hamm**, **Berlin** (Courierzug) **Grefeld**.  
Zug VII. über **Gladbach** nach **Köln**, **Grefeld**, **Ruhrort**, **Berlin**, (Personenzug);  
aber **Düsseldorf** nach **Berlin** (Personenzug) und **Grefeld**.  
**ad B.**  
In Neuß. Zug II. über **Gladbach** aus **Berlin**, (Courierzug) **Ruhrort**, **Köln**;  
aber **Düsseldorf** aus **Berlin** (Courierzug) und **Grefeld**.  
Zug IV. über **Gladbach** aus **Berlin** (Personenzug) **Ruhrort**, **Köln**;  
aber **Düsseldorf** aus **Berlin** (Personenzug).  
Zug VI. über **Gladbach** aus **Hamm**, **Ruhrort**, **Köln**;  
aber **Düsseldorf** aus **Hamm**, **Leipzig**, **Halle**, **Grefeld**.  
Zug VIII. über **Gladbach** aus **Köln**, **Ruhrort**;  
aber **Düsseldorf** aus **Grefeld**.  
In Köln. Zug II. nach **Bonn** v. **Eisenbahn** u. v. **Dampfschiff**.  
Zug IV. und VI. nach **Bonn**.

**Fahrpläne und Preise**



**Köln-Grefelder Eisenbahn.**  
**Fahrplan**  
vom **26. Januar 1856** ab bis auf **Weiteres.**

A. Von Köln nach Grefeld.					B. Von Grefeld nach Köln.														
Stationen.	I. Güterzug mit Personen- beförderung.		III. Personen- ausg.		V. Personen- ausg.		VII. Personen- ausg.		Stationen.	II. Personen- ausg.		IV. Personen- ausg.		VI. Personen- ausg.		VIII. Güterzug mit Personen- beförderung.			
	Morgens.	Abends.	Morgens.	Abends.	Morgens.	Abends.	Morgens.	Abends.		Morgens.	Abends.	Morgens.	Abends.	Morgens.	Abends.	Morgens.	Abends.		
Köln . . . Abf.	6 <sup>30</sup>	10 <sup>15</sup>	2 <sup>15</sup>	6 <sup>45</sup>	Grefeld . . Abf.	8 <sup>15</sup>	11 <sup>30</sup>	4 <sup>30</sup>	7 <sup>15</sup>	Borring- en . . . Abf.	9 <sup>27</sup>	12 <sup>27</sup>	5 <sup>27</sup>	9 <sup>27</sup>	Köln . . . Anf.	9 <sup>47</sup>	12 <sup>47</sup>	5 <sup>47</sup>	9 <sup>47</sup>
Borring- en . . . Abf.	7 <sup>15</sup>	11 <sup>00</sup>	3 <sup>00</sup>	6 <sup>30</sup>	Dierath . . Abf.	8 <sup>30</sup>	11 <sup>45</sup>	4 <sup>45</sup>	7 <sup>30</sup>	Neuß . . . Abf.	9 <sup>15</sup>	12 <sup>15</sup>	5 <sup>15</sup>	9 <sup>15</sup>	Grefeld . Anf.	9 <sup>47</sup>	12 <sup>47</sup>	5 <sup>47</sup>	9 <sup>47</sup>
Grefeld . Abf.	7 <sup>45</sup>	11 <sup>30</sup>	3 <sup>30</sup>	7 <sup>00</sup>	Köln . . . Anf.	9 <sup>47</sup>	12 <sup>47</sup>	5 <sup>47</sup>	9 <sup>47</sup>										

**Anmerkung.** 1) Alle Züge befördern Personen in allen drei **Wagen**klassen und halten auf allen **Stationen**.  
2) **Tages- Retour-Karten** sind zu allen **Zügen** gültig.

der seitlichen Lage zum Gleis war der Baukörper rechteckig und zudem zweigeschossig. Die äußere Gestaltung ist klassizistisch mit Einflüssen eines italienischen Villenstils. Oberhalb des Eingangs im Dachgeschossbereich ist eine große Uhr angebracht. Im Erdgeschoss betrat man vorne mittig die Eingangshalle. Von dort waren die Warteräume für die drei Klassen, der Gepäck- und Abfertigungsschalter sowie Nebenräume zugänglich. Auf der Rückseite waren die Ausgänge zu den Gleisen. Ein angebautes Pultdach am Bahnsteig (Perron) zu den Gleisen hin schützte die Reisenden beim Ein- und Aussteigen. Heute besteht es nicht mehr. Auf die ersten Etage gelangte man auf einer Holzterasse zu den Wohnungen des Bahnhofvorstehers und dessen Assistenten. Im Dachgeschoss lokomotivführer übernachteten. Der Bahnhof und die Gleise waren in den Anfangszeiten nur eine bestimmte Zeit vor der Ankunft eines Zuges zugänglich. Dieses wurde mittels einer Glocke bekanntgegeben. Bei nur vier

Verbindungen in jede Richtung wird das auch verständlich. Für den Güterverkehr war um 1929 eine Laderampe und eine Waage für 50 Tonnen vorhanden.

Die Stationen hießen 1929: Köln-HBF, Nippes, Longerich (8km), Worringen, Hackenbroich, Dormagen, Nievenheim, Norf, Neuss (36km), Osterrath, Krefeld (54km). Die Streckenlänge von Köln aus gezählt. Aus den Fahrplänen in den Abbildungen lassen sich die Fahrzeiten und die Preise ableiten. Die Station Longerich ist wegen der geringen Bedeutung dort nicht extra aufgeführt.

Der Name eines Stationsvorsteher aus der Anfangszeit von 1861 bis 1874 ist mit Peter Wiest aus der Schulchronik von Longerich bekannt.

Schon im Dezember 1856 löste sich die Köln-Krefelder Eisenbahn-Aktiengesellschaft auf, um mit der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zu verschmelzen.

Die drei Klassen waren zu Anfang üblicherweise folgendermaßen ausgestattet. Die erste Klasse war ein geschlossener Wagon ähnlich einer Kutsche mit einzelnen Türen zu den paar Abteilen. Die zweite Klasse waren offene Wagen mit Bänken und einem Dach zum Regenschutz. In der dritten Klasse stand oder saß man im Freien wie auf einem offenen

Beispiel einer Lok um 1860



Güterwagen. Da die Dampfloks erheblich rußten, bekamen das die Reisenden der unteren Klassen auch zu spüren. Die Geschwindigkeit lag zwischen 20km/Std. und 40km/Std.

Nachdem der neue Longericher Bahnhof in Betrieb ging, wurde das Gebäude für Bedienstete der Reichsbahn und später der Bundesbahn zum Wohnen genutzt. 1982 wurde das Gebäude unter Denkmalschutz gestellt und von Eigentümern erworben. Die insgesamt 600 Quadratmeter wurden 1983 und 1998 umfangreich saniert und in sieben Eigentumswohnungen aufgeteilt. Vor dem Gebäude, was nur zu Fuß erreichbar ist, stehen ein altes Vor- und ein Flügelsignal aus den 70er Jahren.

## Quellen

- /1/ Heimersdorf, Vom Hof zum Kölner Stadtteil 1998
- /2/ 150 Jahre Eisenbahnen im Rheinland, Verlag Bachem 1989
- /3/ 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn, Verlag Klartext 1997
- /4/ Exposé (Verkauf Wohnung-oben), Brigitte Graf-Farin 2013
- /5/ Kochs Stationsverzeichnis (Nr. 48) 1929
- /6/ Der historische Atlas Köln, Verlag Emons 2003
- /7/ Königlich privilegierte Berlinische Zeitung (Vossische), 1855/6
- /8/ Echo der Gegenwart, Zeitung aus Aachen, 1855/6
- /9/ Bonner Zeitung, 1855/6
- /10/ Rhein- und Ruhrzeitung, 1855/6
- /11/ Aachener Zeitung, 1855/6
- /7 bis 11/ Zeitungen aus dem Netz  
Kölner Zeitungen von 1855/6 habe ich dort nicht gefunden