

Als die Eisenbahn nach Gillrath kam....

Am **17.1.1853** wurde die staatliche Eisenbahnlinie von Viersen über Mönchengladbach nach Aachen fertiggestellt, die auch einen Bahnhof in Geilenkirchen hatte. Auch Heinsberg erhielt durch den Bau der staatlichen Nebenbahn von Lindern nach Heinsberg, die am 1.6.1890 eröffnet wurde, Anschluss an das bestehende Eisenbahnnetz. Die an den Strecken liegenden Städte und Gemeinden erlebten durch die leichte Beförderung von Gütern und Personen einen wirtschaftlichen Aufschwung. Auch im Bereich des Bahnhofs von Geilenkirchen entstanden einige größere Betriebe und Lagerhäuser.

Nun entwickelte man auch Pläne, den westlichen Teil von Heinsberg und den Seltkant durch eine schmalspurige Kleinbahn zu erschließen und an das Schienennetz der Hauptstrecke anzubinden. So sollte anfänglich eine Strecke von Heinsberg über Waldfeucht und Tüddern bis nach Wehr gebaut werden. Auch im Kreis Geilenkirchen dachte man darüber nach, mit einer Kleinbahn das Kreisgebiet zu erschließen und eine Verbindung mit der Zeche Anna in Alsdorf herzustellen, da die in Alsdorf geförderte Kohle auch dringend im Kreis Geilenkirchen benötigt wurde. So hoffte man, durch den Bau der Nebenstrecken die wirtschaftliche Struktur auf dem Land wesentlich verbessern zu können.

1895 plante man die folgende Streckenführungen:

Für den Streckenast nach Alsdorf:

Grubenbahnhof Grube Anna Alsdorf über Baesweiler, Setterich, Puffendorf, Immendorf zur Staatsbahn nach Geilenkirchen.

Für den Streckenast in den Seltkant:

Bahnhof Geilenkirchen von dort weiter über Gillrath, Birgden, Gangelt zur Kreisgrenze mit Endbahnhof in Süsterseel.

In Süsterseel sollte die Verbindung an die Kleinbahnstrecke der Heinsberger Kreisbahn hergestellt werden. Diese Verbindung konnte aber letztendlich nicht realisiert werden, da keine Bau- oder Betreiberfirma für die Strecke der Heinsberger Kreisbahn von Heinsberg nach Süsterseel gefunden werden konnte.

Im Mai 1898 erhielt die Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co. den Auftrag vom Kreis Geilenkirchen für den **Bau der 38,1 km** langen Hauptstrecke von Alsdorf nach Süsterseel. Lenz & Co. verpflichtete sich dabei, von der Station Süsterseel auf eigene Kosten bis zur Station Tüddern an der Landesgrenze nach den Niederlanden weiterzubauen und die Gesamtstrecke für 44 Jahre zu betreiben.

Angedacht war auch eine spätere Verbindung von Tüddern nach Sittard in den Niederlanden, welche aber aus politischen Gründen nicht zum Tragen kam. Der Bahnhof Tüddern lag zwar 1 km von den ersten Häusern des Ortes entfernt, aber nur ca. 50 m bis zu den ersten Häusern von Sittard.

Am **7. April 1900** eröffnete die Geilenkirchener Kreisbahn (GKB) den Bahnbetrieb von Alsdorf bis Tüddern. Damit waren auch die bis dahin verkehrenden Personen-Pferdeposten Geilenkirchen - Wehr sowie Alsdorf - Setterich Geschichte und die Bahn übernahm auch die Postbeförderung. Die Beförderungszahlen stiegen rasch an, und die Kreisbahn wurde Bestandteil des täglichen Lebens.

Während des 2. Weltkrieges war die Bahn am **13.9.1944** wegen der näher rückenden Front stillgelegt worden. Durch die Kriegseinwirkungen wurde die Bahn stark beschädigt. Fast alle Gebäude waren völlig zerstört, die Brücke über die Wurm gesprengt und der Bahnkörper teilweise vermint. Der Oberbau war durch Sprengungen und Artilleriebeschuss stark beschädigt. Alle vier Lokomotiven und der Triebwagen waren betriebsunfähig, der Wagenpark stark beschädigt.

Der Aufbau in den ersten Jahren nach dem Krieg gelang nur schrittweise. Am 1.2.1946 wurde die Strecke Geilenkirchen nach Alsdorf wieder eröffnet, am 6.9.1946 Bauchem - Tüddern. Nach Wiederaufbau der Wurmbrücke wurde am 11.1.1947 auch Geilenkirchen - Bauchem wieder in Betrieb genommen.

Als 1949 das Seltkantgebiet unter niederländische Verwaltung gestellt wurde, musste der Verkehr im Abschnitt Tüddern-Gangelt eingestellt werden. Nach der Rückgliederung des Seltkants im Jahr 1963 konnte dieser Teilabschnitt aber nicht mehr wiederaufgebaut werden, da er im Laufe der Jahre unbrauchbar geworden war. Überdies war durch den Bau einer niederländischen Transitstraße die Trasse bei Süsterseel unterbrochen worden.

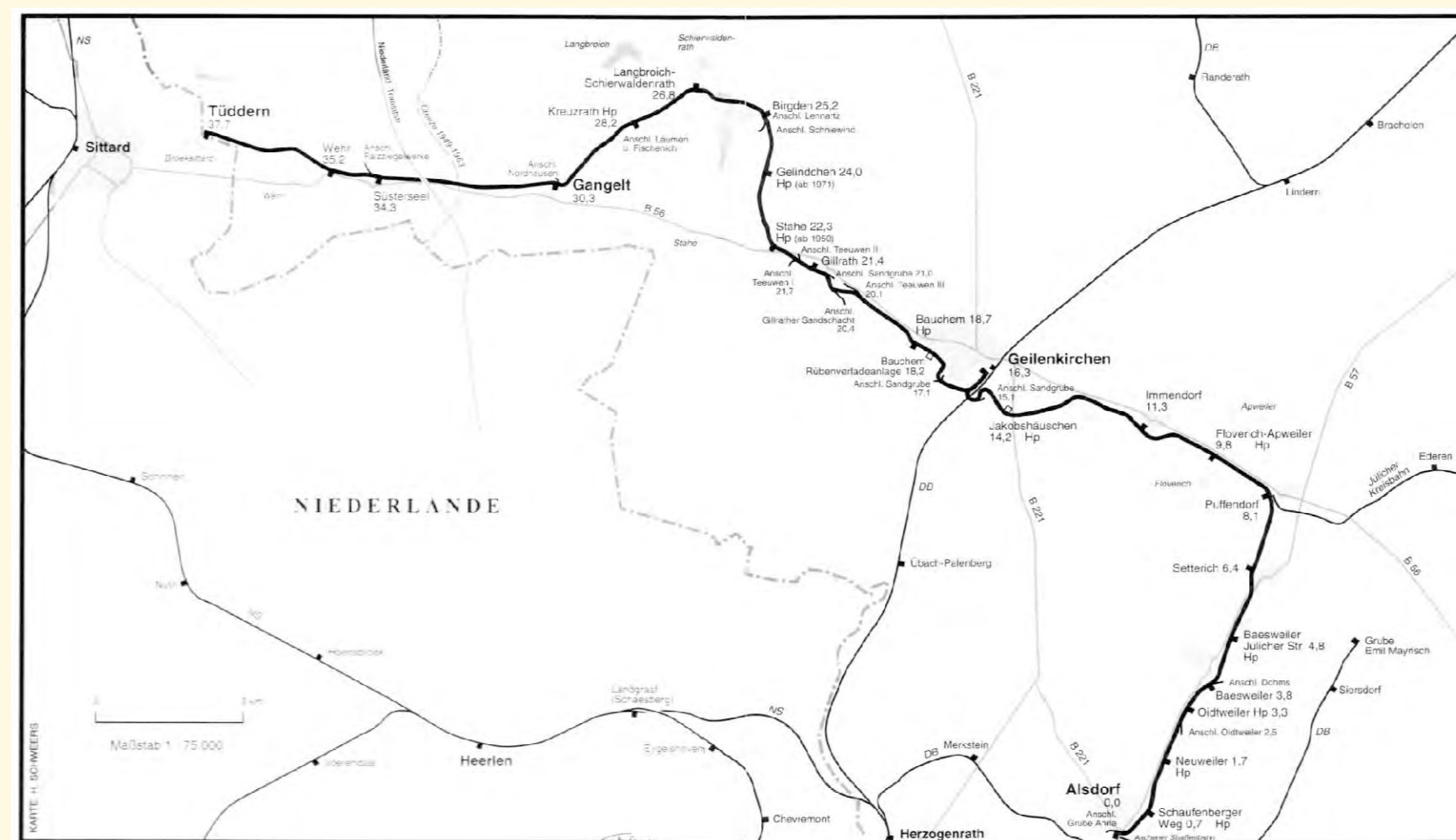
Erlebte die GKB in den ersten Nachkriegsjahren im Personenverkehr einen absoluten Nachfragerekord, so sanken genauso rasch nach der Währungsreform die Beförderungszahlen im Personenzugdienst auf bislang ungekannte Tiefstände ab. Sukzessive wurde der Bahnbetrieb in der Folge aufgegeben. Der Personenverkehr wurde auf dem Streckenteil Geilenkirchen-Alsdorf zum **17.5.1953**, zwischen Geilenkirchen und Gangelt zum **1.10.1960** eingestellt.

Auch der Güterverkehr in der Nachkriegszeit nahm durch die zunehmende Motorisierung der Gewerbebetriebe und der Bauern stark ab und endete auf der südlichen Teilstrecke zwischen Puffendorf und Alsdorf bereits am 17.5.1953, zwischen Jakobshäuschen und Puffendorf am 22.12.1963 und auf dem Reststück am 30.11.1966. Auf dem Streckenteil in Richtung Seltkant stellte man den Betrieb zwischen Langbroich-Schierwaldenrath und Gangelt am 4.12.1969 und schließlich am **1.7.1971** ganz ein.

1969 begann auf dem Abschnitt Geilenkirchen - Gillrath - Schierwaldenrath - Gangelt ein erster historischer Schienenverkehr. Seit 1973 wird nur noch auf dem Teilstück zwischen Gillrath und Schierwaldenrath ein Museumsbetrieb mit regelmäßigen Dampflokomeinsätzen durchgeführt.

Unter dem Namen **Seltkantbahn** ist das übrig gebliebene Teilstück der ehemaligen Geilenkirchener Kreisbahn bekannt. Die **5,5 km** lange Strecke ist die letzte erhaltene 1000-mm-Kleinbahn in Nordrhein-Westfalen. Der heutige Betreiber ist die Touristenbahnen im Rheinland GmbH als Eisenbahnverkehrsunternehmen und seit 2012 auch als Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Gesellschaft gehört dem Verein Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V. (IHS).

An jedem Sonn- und Feiertag von Ostern bis Ende September dampft der **Heggeströoper** wieder im Bahnhof Gillrath, zur Freude der Fahrgäste, insbesondere aber der Kinder, die hier häufig zum ersten Mal eine Dampflok bestaunen können.



Der Streckenverlauf der Geilenkirchener Kreisbahn von Alsdorf über Geilenkirchen nach Tüddern. Im Bereich von Gillrath gab es mehrere Nebengleisanschlüsse von den Sandgruben und Falzziegelwerken.



Ausschnitt einer Postkarte von Gillrath. Vermutlich vor 1924. Der Zug kommt aus Richtung Geilenkirchen und fährt in den Gillrath Bahnhof ein. Vor der Kirche: das Agenturgebäude der GKB.



In Geilenkirchen lag der Bahnhof für die Kleinbahn in unmittelbarer Nähe zum Staatsbahnhof und verfügte neben den Umladegleisen über einen Lokschuppen und eine Betriebswerkstatt.

Da eine Verbindungskurve zwischen beiden Strecken nach Alsdorf und Tüddern trotz anfänglicher Planung unverwirklicht blieb, setzte eine durchgehende Fahrt auf der Gesamtstrecke einen Fahrtrichtungswechsel des Zuges im Geilenkirchener Kreisbahnhof voraus.

Betrieben wurde die Bahn zunächst ausschließlich mit Dampflokomotiven. 1936 wurde der erste Triebwagen, der VT100 eingesetzt und der Personenverkehr nach und nach auf Triebwagen umgestellt.



1972: Einfahrt des Museumszugs von Geilenkirchen kommend, in den Bahnhof von Gillrath. 1973 wurde der Streckenabschnitt zwischen Geilenkirchen und Gillrath abgebaut.



Seit 2014 hat der Bahnhof Gillrath wieder ein Stationsgebäude, das von der IHS errichtet wurde.

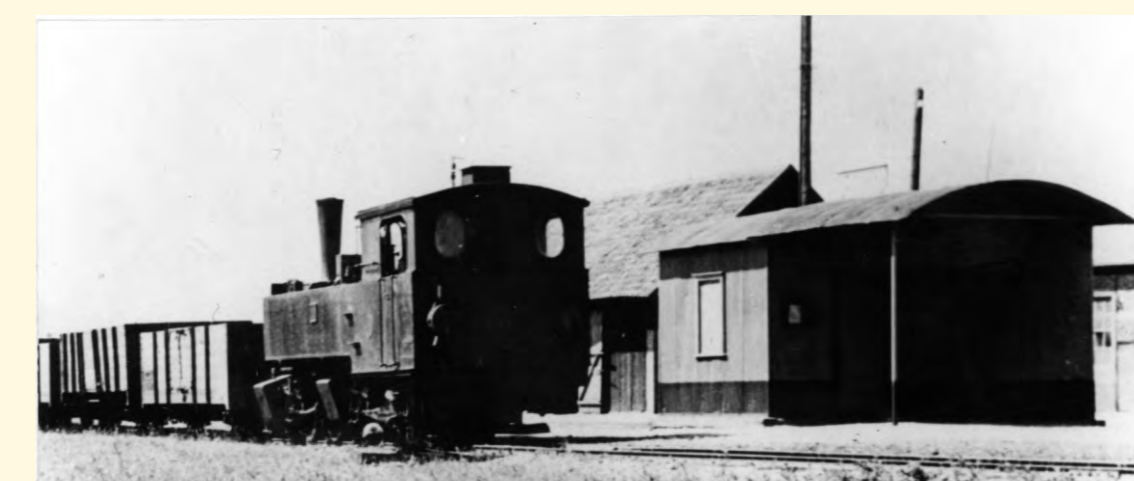


Diesellok V 11 mit Beiwagen 212 der Aachener Straßenbahn im Jahr 1969



Ausschnitt aus einer Gillrath Postkarte von 1906 mit einer Dampflok und dem Agenturgebäude der Kreisbahn, in der sich auch eine Gaststätte und die Poststation befand. Die Schornsteine im Hintergrund gehören zu den Falzziegelereien „Van Ackeren und Canoy“ (auf der rechten Seite) und „Paul Teeuwen's Söhne“ (auf der linken Seite)

Bei der Darstellung der Dampflok hat der Zeichner wohl etwas übertrieben, denn eine Dampflok mit Kohletender ist nie auf dieser Strecke verkehrt.



Der Bahnhof von Gillrath 1938: Dampflok mit Güterwagen; rechts der Wellblechschuppen für die Güteraufbewahrung.



Heggeströoper: Wegen ihrer Linienführung entlang der Felder und Hecken erhielt die Kleinbahn von der Bevölkerung den mundartlichen Spitznamen Heggeströoper (Heckenstreifer).



Die Rübenrampe in Gillrath. Im Hintergrund die Ziegelei Paul Teeuwen.



Nebengleis mit Güterzug an der Ziegelei Paul Teeuwen's Söhne (das Gebäude ist heute noch erhalten). Im Vordergrund die Feldbahn der Ziegelei, die Ton aus Panneschopp anliefert.



Ein Güterzug auf dem Nebengleisanschluss der Falzziegelei Vogels (später das Werk Teeuwen III) am Ortseingang von Gillrath. Heute steht auf dem Gelände der Ziegelei die Wohnsiedlung Kolpingweg. Neben dem Zug die Alleebäume an der ehemaligen B56.

Geilenkirchener Kreisbahnen. Fahrplan. Gültig vom 1. Oktober 1904.

Alsdorf - Geilenkirchen - Tüddern und zurück													
		Alsdorf				Geilenkirchen				Tüddern			
		1. Klasse		2. Klasse		1. Klasse		2. Klasse		1. Klasse		2. Klasse	
Alsdorf	Geilenkirchen	Geilenkirchen	Tüddern	Tüddern	Geilenkirchen	Geilenkirchen	Alsdorf	Alsdorf	Geilenkirchen	Geilenkirchen	Tüddern	Tüddern	Geilenkirchen
10.00	10.15	10.30	10.45	11.00	11.15	11.30	11.45	12.00	12.15	12.30	12.45	13.00	13.15
14.00	14.15	14.30	14.45	15.00	15.15	15.30	15.45	16.00	16.15	16.30	16.45	17.00	17.15
18.00	18.15	18.30	18.45	19.00	19.15	19.30	19.45	20.00	20.15	20.30	20.45	21.00	21.15

Der erste Fahrplan sah für beide Strecken der Geilenkirchener Kreisbahnen (GKB) je vier Zugpaare vor, im Jahr 1905 verkehrten täglich fünf Zugpaare. Bis zum ersten Stilllegung 1944 verkehrten durchschnittlich acht Zugpaare auf der Strecke nach Alsdorf und fünf Zugpaare auf der Strecke nach Tüddern.



1960 im Gillrath Bahnhof: ein Güterzug gezogen von einer Diesellok und im Verbund mit einem Triebwagen.

Quellenangabe:
Dorfchronik Gillrath
Gerd Wolff: Geilenkirchener Kreisbahn
Henning Wall: Die Geilenkirchener Kreisbahnen
Martin Kilib, Seltkantbahn
Henning Wall: Der Heggeströoper
Wikipedia

Der Bahnhof Gillrath

Am 7. April 1900 erreichte der erste öffentliche Zug den Bahnhof Gillrath. Dem waren umfangreiche Erdarbeiten vorausgegangen, denn zur Errichtung der Station der Geilenkirchener Kreisbahnen musste der hier verlaufende Rodebach begradigt werden und eine große Fläche mit dem Aushub des in Richtung Geilenkirchen liegenden Einschnitts planiert werden. Kaum ein Bahnhof der Geilenkirchener Kreisbahnen wurde so häufig umgebaut wie der Bahnhof Gillrath. Anfangs besaß er nur ein Nebengleis und eine Laderampe.

Die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) als Betreiber und Erbauer der Strecke errichtete auch das Gaststättengebäude in gleichem Stil wie bei anderen Stationen, zum Beispiel Langbroich-Schierwaldenrath, verkaufte es aber sogleich an einen örtlichen Gastwirt, der auch den örtlichen Dienst (Güter- und Personenverkehrsdienst) für die Kleinbahn auf Vertragsbasis besorgte. Hierfür stand auch an der Stelle des heutigen Stationsgebäudes ein Wellblechschuppen für die Güteraufbewahrung. Der Wirt der Bahnhofsgaststätte in Gillrath hieß Josef Heinrichs (genannt: Ohm an de Bahn), der auch die Agentur für die Kreisbahn und die Postagentur betrieb.

In der Folgezeit kamen zwei weitere Bahnhofsgleise mit einem Anschluss an den Landhandel Zaunbrecher hinzu, ebenso Anschlüsse zu den Ziegeleien van Ackeren & Canoy (an der heutigen Marienstraße) und Teeuwen westlich des Bahnhofs, sowie zur Sandgrube Gillrathers Sandschacht (der Bereich des heutigen Sportplatzes) östlich des Bahnhofs. Der Wellblechschuppen wurde vermutlich Opfer des zweiten Weltkrieges. Im Jahr 1953 kam ein weiteres Bahnhofsgleis für eine Rübenverladerampe hinzu.

Der zweite Weltkrieg war für die Geilenkirchener Kreisbahnen ein einschneidendes Ereignis. Nach einem Fiegerangriff am 9.9.1944 auf einen Zug in Schierwaldenrath kamen 30 Personen ums Leben. Daraufhin wurden die Fahrzeiten der Züge in die Zeit der Dunkelheit verlegt, bis am 13.9.1944 der Betrieb dann aufgrund der heranrückenden Front ganz eingestellt wurde.

Der Bereich um den Bahnhof Gillrath diente einige Wochen später britischen und amerikanischen Truppen als Aufmarschgebiet für den Angriff auf Geilenkirchen. Erst zwei Jahre später, am 6.9.1946, kam wieder ein Zug nach Gillrath; die Strecke zwischen Bauchem und Geilenkirchen blieb aber noch bis 1947 unterbrochen.

Die Bahnhofsgaststätte in Gillrath wurde schon früh geschlossen. Seither wurde der Verkehrsdienst vom Landhandel oder der Kreisbahn selbst wieder besorgt.

Am 1. Oktober 1960 schließlich fuhr zum letzten Mal ein Personenzug der GKB den Bahnhof Gillrath an. Der Kreisbahn verblieb der jedoch nach wie vor erhebliche Güterverkehr entlang der seit 1949 nur noch bis Gangelt führenden Strecke. Insbesondere während der Zuckerrübensaison war hier viel zu tun. Der Landhandel sicherte auch weiterhin ein gewisses Verkehrsaufkommen.

Im Jahr 1969 gab es dann doch wieder Personenverkehr: die Vereinigung Westdeutscher Schmalspurfreunde veranstaltete erste Sonderfahrten nach Gangelt. Noch im gleichen Jahr ging daraus die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr (IHS) hervor, die 1971 auch die Strecke von der GKB übernahm. Daraufhin wurde der Güterverkehr eingestellt und schließlich 1973 die Strecke nach Geilenkirchen abgebrochen.

2014 erhielt Gillrath sein zweites festes Bahnhofsgebäude, einen Neubau durch die IHS in Anlehnung an andere Kleinbahngebäude und wieder ein drittes Bahnhofsgleis.