

Der Troisdorfer Bahnhof hat Jubiläum

Die ersten Eisenbahnlinien

Es ist 125 Jahre her, da hielt zum erstenmal (offiziell) ein Personenzug in Troisdorf, und vielleicht gab es auch schon ein Stationsgebäude, zumindest erhielt „man“¹ am 25. August 1861 die Erlaubnis, ein solches Gebäude zu errichten.

Und doch war alles mehr oder weniger Zufall, weil es eigentlich mit einer einzigen Person zusammenhing: *Emil Langen*. Emil Langen kam auf Veranlassung seines Vaters mit 20 Jahren zur Friedrich-Wilhelms-Hütte, die der Vater ein Jahr zuvor (1843) ersteigert hatte. 1846 war Emil Langen Generaldirektor der FWH. Er erwies sich als sehr dynamischer Mann, der auf zahlreichen Feldern Aktivitäten entwickelte. Als engagierter evangelischer Christ und Verfechter der Gedanken der Rheinischen Fortschrittspartei² sah er im calvinistischen Sinn die Verwirklichung seiner christlich-liberalen Gedanken vor allem im wirtschaftlich-unternehmerischen Bereich.

Er übernahm die FWH mit einer Belegschaft von 35 Arbeitern und setzte alles daran, dieses Hüttenwerk auszubauen.

Als die *Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft* eine Eisenbahnlinie Köln-Gießen (-Frankfurt) plante, bildete sich in Siegburg ein „Comité für die direkte Cöln-Siegburg-Frankfurter Eisenbahnlinie“ (1852). Emil Langen wurde sein Schriftführer.

1859 (1. 1.) wurde das 1. Teilstück der Strecke (Deutz-Hennef) eröffnet. Der erste Zug fuhr an Troisdorf vorbei. Emil Langen griff ein. Er animierte die Gemeinden Siegburg (Troisdorfer Mitglieder) und Sieglar, mit ihm zusammen je 1 500 Taler aufzubringen, um in Troisdorf ein Stationsgebäude zu errichten³. Die Gemeinden stimmten sofort zu. Und um der Köln-Mindener die Sache noch schmackhafter zu machen, legte man noch einiges „oben drauf“. Die drei Interessenten erklärten sich bereit, auch das Gehalt des Bahnhofsinspektors zu zahlen⁴, und Emil Langen garantierte außerdem 4 000 Taler Jahresfrachteinnahmen.

Diesem Angebot konnte die Eisenbahngesellschaft nicht widerstehen. So erhielt Troisdorf am 25.08.1861 die Erlaubnis, ein *Stationsgebäude* zu

errichten. Außerdem hielten einige Züge der Strecke in Troisdorf, und vom 4. 11. 1861 an wurde die Haltestelle für alle Züge voll etabliert⁵.

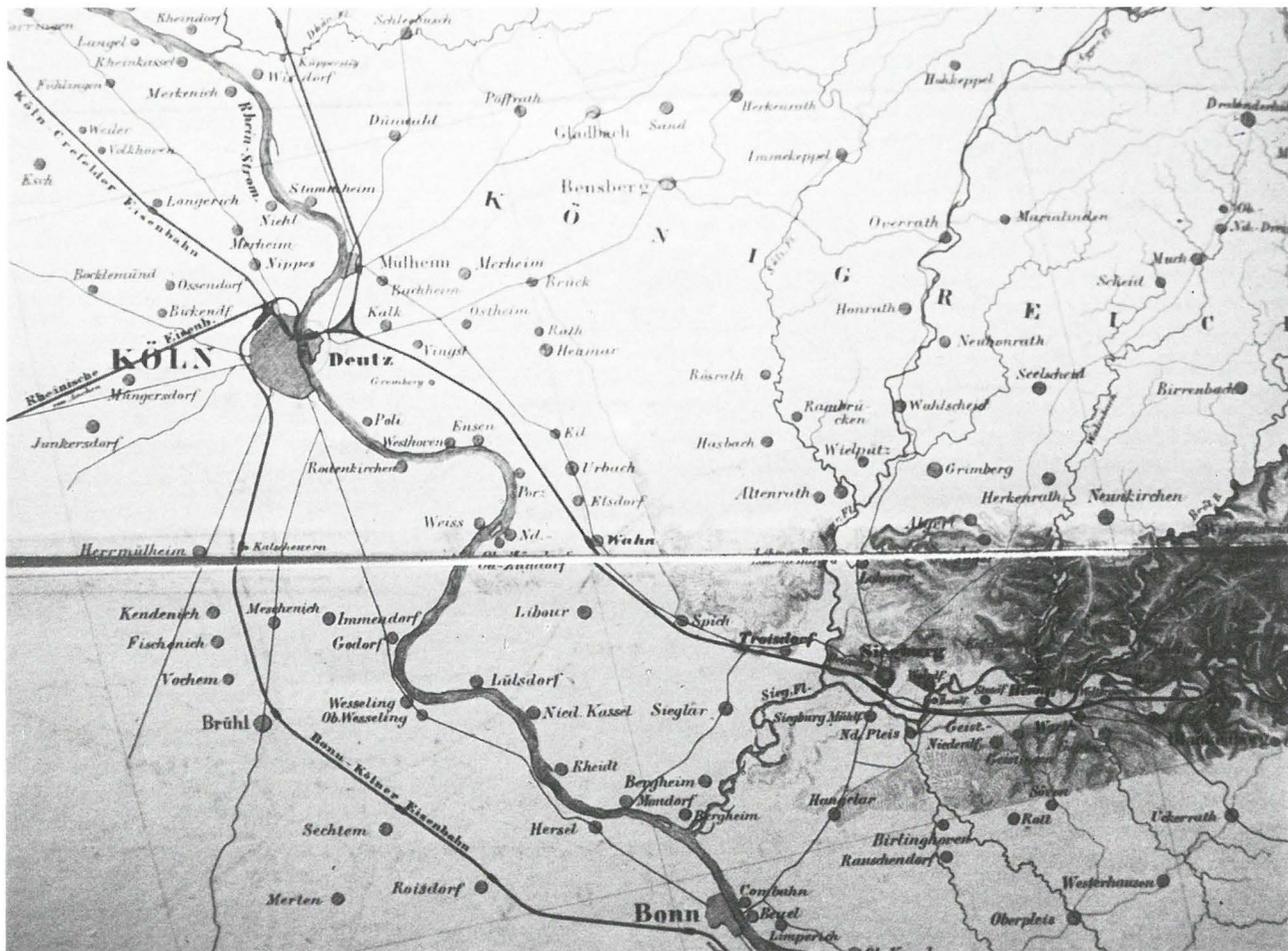
Um sich die Strecke auch persönlich nutzbar zu machen, ließ Emil Langen von der FWH her einen Damm anlegen, der im Bereich der Kuttgasse in eine Verladestelle der Siegstrecke mündete. Langen hatte zwar die Er-

- 2 Henseler, 15; zu Emil Langen ausführlich: A. Schulte, 127ff.
- 3 Trippen, 130.
- 4 Sie hofften aber, durch die Einnahmen aus dem Billetverkauf und einem zu errichtenden Restaurant die Kosten schnell zurückzuerhalten.
- 5 Inzwischen war die Linie über Hennef weitergeführt worden. Notiz im Anzeiger des Siegkreises vom 23. 08. 1861, AST.

1. „Man“ war die Interessengruppe Bahnhof Troisdorf (Gemeinden Siegburg (Troisdorf), Sieglar und Emil Langen).

Titelblatt des Werkes von Scheiner: *Bauanlagen der Köln-Gießener Eisenbahn*



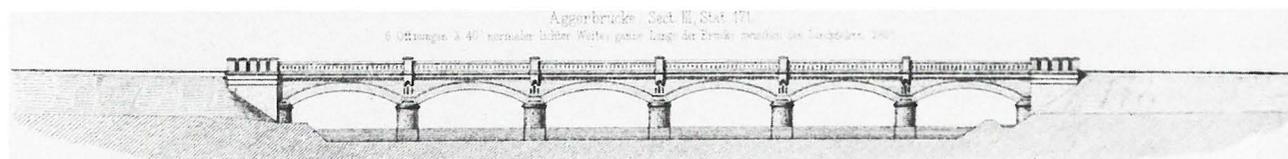


laubnis, eine Bahnlinie in Normalspur zu seinem Unternehmen zu führen, er entschied sich aber für eine Schmalspurbahn, deren Wagen zunächst von Pferden, später von kleinen Loks gezogen wurden. Wegen des regen Erz- und Kohle-, aber auch Fertigprodukttransportes erhielt die Schmalspurbahn ein Weichensystem. Es gibt Un-

terlagen, die die Langenschen Grundstückskäufe und die Ausgaben für die Strecke im Detail belegen⁶. Langens Streben ging aber weiter. Er begleitete die Bemühungen um die Errichtung einer rechtsrheinischen Strecke mit Aufmerksamkeit. Für die Streckenführung *Ehrenbreitstein-Beuel-Siegburg-Witten*, die vom Kreis und

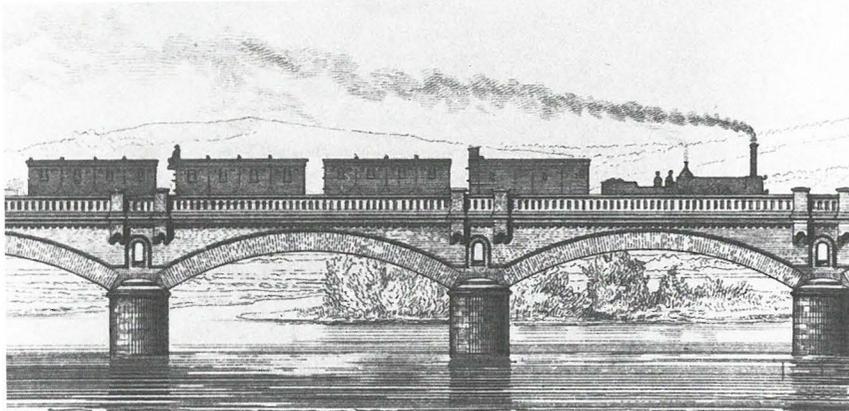
Übersichtskarte von J. Scheiner über die 1865 fertiggestellten Eisenbahnlängen. Die Haltestellen der Köln-Gießener Strecke sind fett gedruckt.

der Kreisstadt Siegburg vehement gefordert wurde⁷, setzte sich auch Langen zunächst ein. Er wurde Mitglied des „Barmer Komitees“, das vor allem die Gleisführung Siegburg-Witten propagierte. Und es sah zunächst so aus,



Die 1. Aggerbrücke nach Scheiner

Einer der ersten Züge der Köln-Gießener Strecke (hier auf der Buisdorfer Siegburke)



als ob diese Linie, von dem preußischen Handelsminister, der für das Eisenbahnwesen zuständig war, gestützt, ohne Schwierigkeiten zustande

6 GaT und HAK, Bestand 1028, 590.

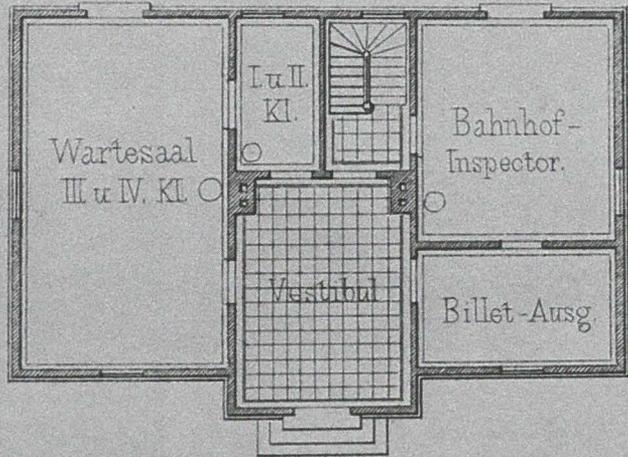
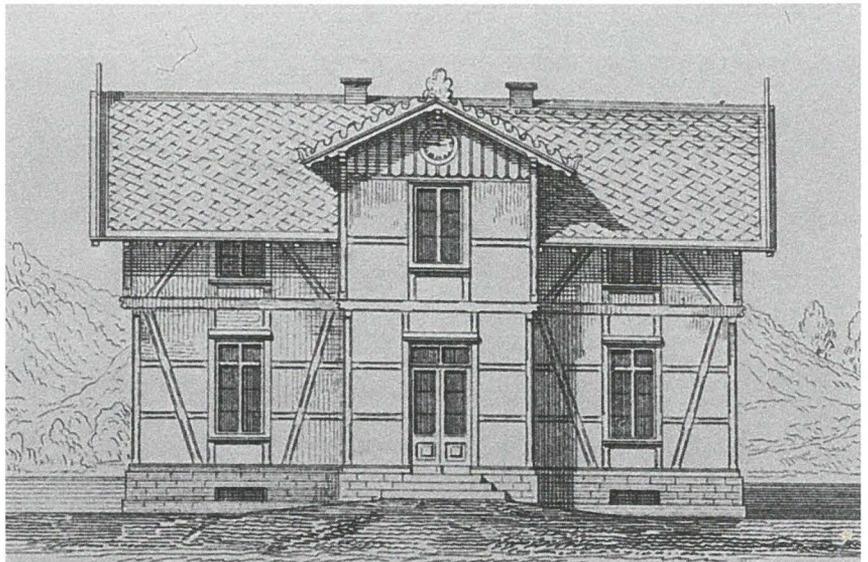
7 1867/68 wies Siegburg in einer Denkschrift, USB und HSTAD-Kalkum, LA Siegburg 604, die besondere Bedeutung der Strecke für die Kreisstadt nach.

kommen würde⁸. Da das Bauvorhaben aber nur über die *Rheinische Eisenbahngesellschaft* realisiert werden konnte⁹, traten deren Interessen, die vor allem vom Kölner Geldadel bestimmt wurden, in den Vordergrund.

Diese waren nicht auf eine Linienführung über Siegburg–Witten, aber über Köln (Kalk) nach Essen gerichtet. Es gelang der Gesellschaft, die sich wesentlich am Bau der ersten Kölner Eisenbahnbrücke beteiligt hatte¹⁰, den preußischen Staat von der geänderten Streckenführung zu überzeugen. 1871 (15.07.) wurde das Teilstück *Oberkassel–Troisdorf* in Dienst gestellt, nachdem es von Oktober 1870 an bereits für militärische Zwecke genutzt worden war.

Es kann nicht verwundern, daß Emil Langen auch im Aufsichtsrat der Rheinischen Eisenbahngesellschaft vertreten war. Er wird nicht abgeneigt gewesen sein, als diese Gesellschaft eine Eisenbahnlinie unmittelbar an seinem Unternehmen vorbeiführte. Viele, auch die Stadt Siegburg, nahmen sogar an, daß er sich massiv ins Zeug legte, um die ursprüngliche Streckenführung in seinem Sinn mitzuverändern. Jedenfalls verkaufte er der Rheinischen Eisenbahngesellschaft seine Schmalspurstrecke; auf diese Weise wurde die FWH mit der Rheinstrecke verbunden und erhielt, als das letzte Teilstück der Güterzugstrecke Troisdorf–Kalk–Speldorf (bei Duisburg) 1874 eröffnet wurde, direkte Verbindung ins Ruhrgebiet und darüber hinaus Anschluß an alle großen Strecken der Region. Die Fabrikarbeiter, die aus dem Siegtal kamen, konnten über die „Nebens Strecke“ Siegburg-FWH, die 1872 in Betrieb genommen wurde und an Driesch und Aggerdeich Haltestellen hatte, zum Sieg-Rheinischen-Bergwerks- und Hütten-Aktien-Verein, wie sich die FWH seit 1855 nannte, gelangen. So hatte Emil Langen vom Verkehrstechnischen her für seine Hütte „alles“ erreicht. Und Troisdorf war der stille Teilhaber und Nutznießer seiner Aktionen.

Als die Rheinische Eisenbahngesellschaft und nach der Verstaatlichung der Privatgesellschaften 1879 die *Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld* Troisdorf fast eine dritte Strecke bescherte (Troisdorf-Ründeroth), war Emil Langen nicht beteiligt; er war bereits 10 Jahre tot¹¹. Er hatte nicht einmal die offizielle Eröffnung der Strecke Ehrenbreitstein–Oberkassel–Troisdorf (an „seiner“ Hütte vorbei) erlebt.



Grundriss des Erdgeschosses.

Scheiners Stahlstich vom Stationsgebäude Sinn, 1865, das mit dem 1. Troisdorfer Gebäude identisch ist

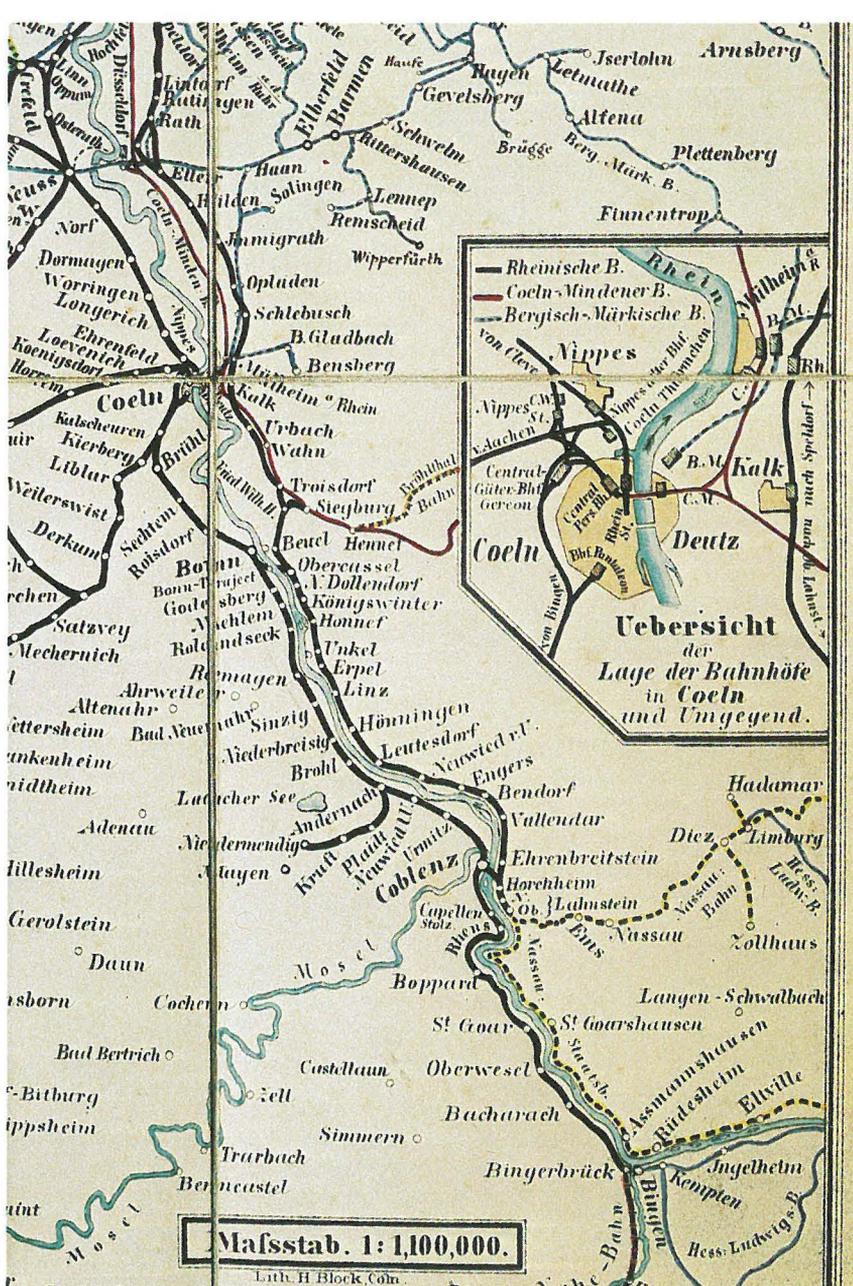
Die Troisdorfer Stationsgebäude

Um das erste Troisdorfer Stationsgebäude gibt es einige Rätsel. Da ist einmal das Datum der Fertigstellung. Die Baugenehmigung wurde bereits angesprochen, die vollständige Errichtung der Haltestelle auch, aber vom 25. August bis zum 4. November war auch kein Fachwerkhaus komplett zu errichten. So müssen wir davon ausgehen, daß das Gebäude erst 1862 fertiggestellt wurde. Das zweite Rätsel gibt der Standort auf. Die Überlieferung sagt, daß das Stationsgebäude „landeinwärts“ (auf der Troisdorfer Seite) an der späteren Poststraße zwischen Stationsweg und Kronprinzenstraße gestanden hat. Alle im Katasterverwaltungsamt Siegburg vorliegenden korrigierten Urkataster- und Kata-

sterergänzungskarten geben für diesen Bereich keinen Hinweis.

Rätselhaft war bis zum Sommer dieses Jahres auch das Aussehen. Es gab da zwar eine Zeichnung von Paul Schmetkamp¹², die nach einer Skizze aus den Bachschen Unterlagen für das

- 8 LHAK, Bestand 403, Nr. 11832 und 11833.
- 9 Diese Gesellschaft besaß ein „Monopol“ für die (rechts)rheinischen Strecken als staatl. „Dankeschön“ für die Mitfinanzierung der 1. Kölner Eisenbahn (Dom-)brücke (1859)
- 10 Neu, 23f
- 11 Zum Gesamtkomplex GaT; HAK, Bestand 1028, 590; Schulte, 127ff., HAK, Bestand 1028, 11–13; HStAD-Kalkum BR 1003, 2527.
- 12 Veröffentlicht im Aufsatz von Rolf Müller, 108



mit kleinen Fenstern, die nicht beheizbar waren. Der Bau hatte – ohne den vorgezogenen Resalitgiebel – ein Maß von ca. 8 x 14,50 m und eine Firsthöhe von etwa 10 m.

Wie lange dieses Gebäude bestanden hat, ob es abgerissen oder in anderer Funktion weitergenutzt worden ist, ist nicht bekannt.

1870/71 errichtete die Rheinische Eisenbahngesellschaft ihren „Bahnhof“, dessen Lage und ursprüngliches Aussehen aus Katasterplänen und Bauzeichnungen¹⁶ genau zu rekonstruieren ist. Weil die beiden Eisenbahngesellschaften keinen Kontakt zueinander hatten, Konkurrenzunternehmen waren, blieben die Gleisanlagen, die Bahnhofsgelände und die Stationsgebäude natürlich fein säuberlich voneinander getrennt. So kam es, daß sich im Bereich des Troisdorfer Bahnhofs eine Insel zwischen Sieg- und Rheinstrecke bildete. Auf dieser Insel entstand das Stationsgebäude der Rheinstrecke. Es war ein zweieinhalbgeschossiger Bau klassizistischer Prägung mit Rustikputz und schön eingefassten Fenstern. Im Erdgeschoß gab es außer dem Vorplatz (großer Flur) vier große Räume für wartende Reisende, Gepäck- und Fahrkartenabfertigung, den Stationsvorsteher und seinen Assistenten. Im ersten Obergeschoß, über dem noch ein Drempegelgeschoß mit Räumen für Bedienstete lag, befanden sich die Wohnungen des

Übersichtskarte von 1878. Die Strecken der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft erscheinen rot, die der Rheinischen schwarz, die der Bergisch-Märkischen blau, die der Nassauischen Staatsbahn gelb-schwarz, die der Bröltal-Bahn gelb-schwarz ge-xt.

Kostenzusammenstellung für die Strecken FWH-Siegburg und FWH-Troisdorf für die kaufwillige Hessische Ludwigsbahn

Zusammenstellung
für
Köln für die Hessische
Friedrich Wilhelm Kette - Siegburg =
Friedrich Wilhelm Kette - Troisdorf

	Köln - Siegburg	Köln - Troisdorf
1. Grunderwerb	9170 15 2	3776 25 9
2. Bauarbeiten	29510 11 2	23281 11 2
3. Aufstellungspfeiler	47 0 0	1751 24
4. Aufhängung	928	423 21 3
5. Aufhängung	1447 25 7	2619 10
6. Bauarbeiten		
7. Aufstellung Pfeiler	44810 24 9	
8. Bauarbeiten	18299 11 5	10719 24 4
9. Aufhängung	2940 2 10	2146 25 11
10. Bauarbeiten	6169 18 9	4719 14 3
11. Bauarbeiten	1000	2415
Zusammen	20176 15	55156 25 5

Troisdorfer Heimatbuch¹³ gefertigt wurde, aber das war alles. Das Historische Archiv der Stadt Köln bewahrt ein akribisch genaues und künstlerisch wertvolles Buch auf, daß jedes Bauwerk der Köln-Gießener Strecke detailgenau wiedergibt¹⁴. Da der Troisdorfer Bahnhof nicht zum ursprünglichen Konzept gehörte und dieses Werk eine jahrelange Anlaufzeit beanspruchte, wurde der Troisdorfer Bahnhof zwar in der Streckenbeschreibung noch erwähnt, das Stationsgebäude aber nicht gezeichnet. Beim Durchblättern fand der Verfasser eine Zeichnung, die in allen Details mit der Schmetkampfschen Skizze übereinstimmt. Sie enthielt zusätzlich Seitenansicht und Grundrisse von Erdgeschoß und erster Etage. Dieses Stationsgebäude von Sinn (von dem die

Sinner heute nichts mehr wissen¹⁵) bei Herborn muß mit dem Troisdorfer Gebäude absolut identisch gewesen sein.

Das Gebäude war in Fachwerk errichtet. Das empfahl sich gerade für Troisdorf, weil es privat finanziert wurde und schnell erbaut werden sollte. Im Erdgeschoß befand sich das Vestibul („Eingangshalle“). Links davon lag der große Wartesaal für die dritte und vierte Klasse; links dahinter der kleine Saal für die erste und zweite Klasse; daneben der Ausgang zur Wohnung; rechts der große Dienstraum für den Bahnhofsinspektor und davor die Billetaushabe. Es gab keinen Durchgang zu den Gleisen. Im Obergeschoß wohnte der Bahnhofsinspektor. Er besaß drei große beheizbare Räume mit großen Fenstern und drei Kammern

13 Trippen

14 J. Scheiner, Bau Anlagen der Köln-Gießener Eisenbahn und der Zweigbahn Betzdorf-Siegen, Köln, 1865, HAK, Karten 923.

15 Sammlung Land, Kurzgeschichte Bahnhof Sinn.

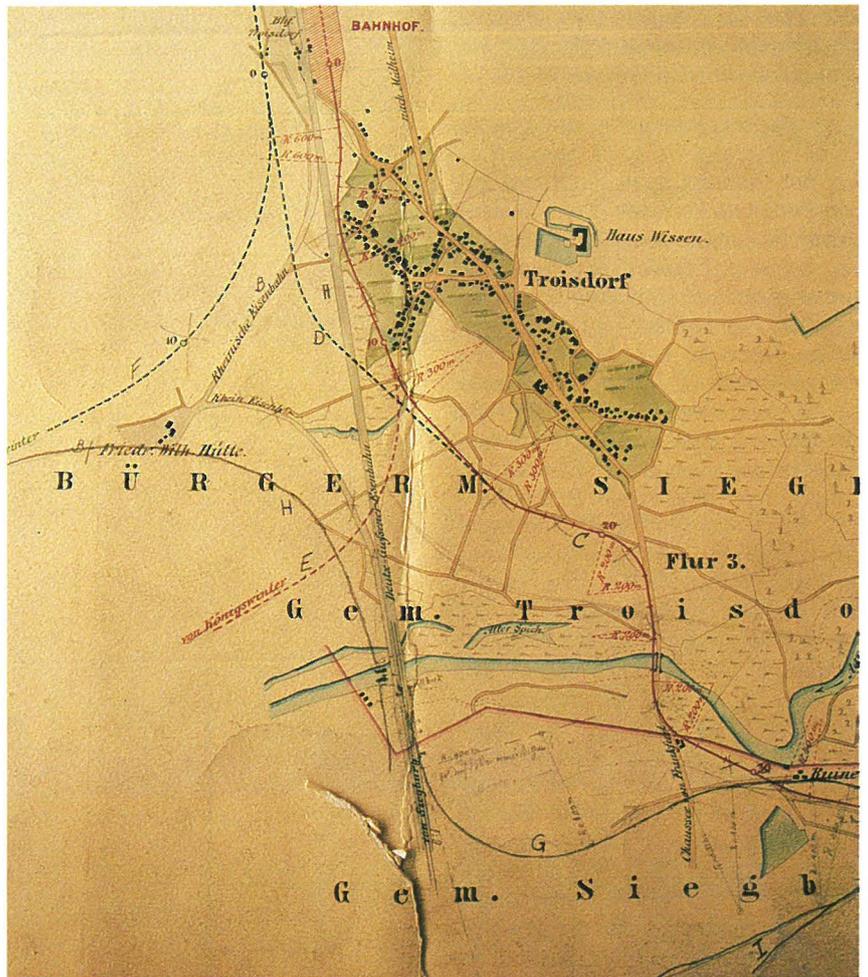
16 KVAs und Bauordnungsamt Troisdorf.

Stationsvorstehers und seines Assistenten. Die Grundfläche pro Etage betrug etwa 250 m², also gut das Doppelte des anderen Stationsgebäudes.

Beide Stationsgebäude werden eine Zeitlang – vermutlich bis zum preußischen Zusammenlegungsbeschluss¹⁷ 1876 oder bis zur Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaften 1880 – nebeneinander bestanden haben, zumal die Reisenden in Troisdorf von der einen zur anderen Eisenbahngesellschaft wechseln mußten, wenn sie von der einen zur anderen Strecke umsteigen wollten. Für die von der Rheinstrecke kommenden Gäste war natürlich auch in FWH die Möglichkeit gegeben, umzusteigen und in Siegburg auf die Siegstrecke zu wechseln.

Der erste Hütter Bahnhof wurde gleichzeitig mit dem zweiten Troisdorfer 1871 in Dienst gestellt. Die FWH besaß ein imposantes Stationsgebäude und bereits damals – wegen der verschiedenen Anschlüsse an das namengebende Unternehmen und an die Siegstrecke über Siegburg – ein „umfangreiches“ Gleis- und Weichensystem.

Für die schon angesprochene Streckenführung Troisdorf – Runderoth war in Troisdorf ein „Bahnhof“ vorgesehen



Zeichnung der geplanten Streckenführung Troisdorf–Runderoth, 1879; rot: 1. Alternative, dunkelgrün-gestrichelt: 2. Alternative

Eisenbahn-Direktions-Bezirk Köln
(rechtsrheinisch).

Königl. Eisenbahn-Betriebs-Amt.

3. Pro.

Es wird gebeten, im Antwortschreiben die vorstehende Journalt. No. zu bezeichnen.

Köln, den 12. Juni 1890.

Handwritten signature: Herr v. W. v. ...

Handwritten text: das Eisenbahn-Betriebsamt zu Siegburg.

Handwritten letter text: Auf Wunsch des künftigen Bauherrn ...

Handwritten signature: ...

Handwritten signature: Siegburg

Das Königliche Eisenbahn-Betriebs-Amt, Köln beantragt am 12. 06. 1890 die ortspolizeiliche Genehmigung der Erweiterung des Empfangsgebäudes

(mit Lokschuppen, Kohlen und Wasserversorgung und Drehscheibe), der aus der Konzeption aber als reiner Betriebsbahnhof zu verstehen ist¹⁸.

Die Entwicklung des Troisdorfer Bahnhofs

„Bahnhof“ wird zwar vom Laien leicht mit dem Stationsgebäude identifiziert, umfaßt aber ein ganzes technisches Unternehmen mit Gleisanlagen, Güter- und Rangierbereichen, Weichen, Anschlüssen, Stellwerken, Betriebswerk usw.

Da Troisdorf durch die beiden Eisenbahnlinien in Nord-Süd-Richtung (Rheinstrecke) und Ost-West-Richtung (Siegstrecke) knotenpunktartig in das große Eisenbahnverkehrssystem

17 LHAK, Bestand 403, Nr. 211.

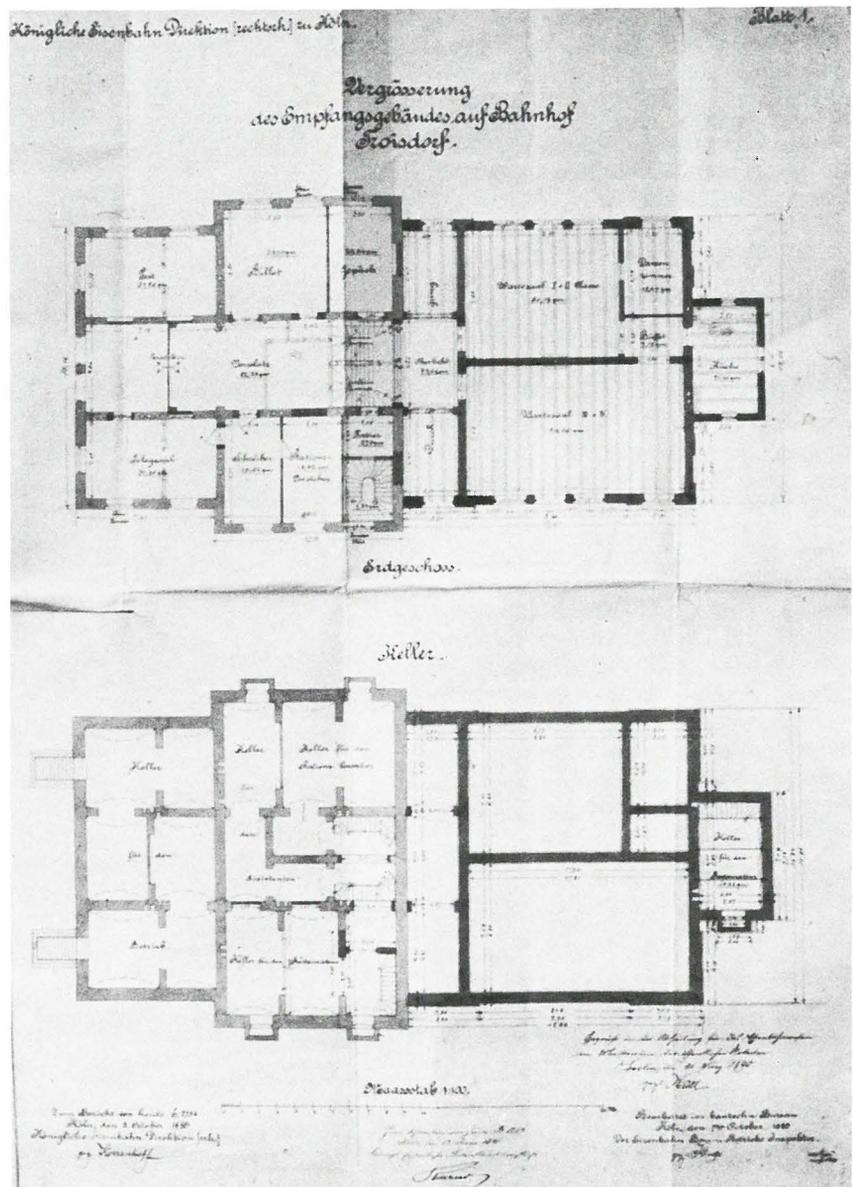
18 HStAD-Kalkum BR 1003, 2527.

und den Güterverkehr des Reiches eingebunden war, war seine Entwicklung auf diesem Gebiet vorgezeichnet.

Nach der Indienstnahme der Strecke Ehrenbreitstein–Troisdorf–Speldorf war der Verbund zwischen Kohle, Erz und Fertigung komplett. Die schweren Güterloks hatten eine Reichweite von ca. 100 km. Troisdorf wurde wegen seiner günstigen Mittellage *Umspannbahnhof*. Hier wurden – zunächst noch einige Jahre im Bahnhof FWH (Betriebswerkstatt Lokschuppen, Kohlebühne, Wasseranschluß) – ab 1900 die Güterzugloks gewartet und repariert und mit Kohle und Wasser versorgt. Gleichzeitig mit der Errichtung – z. T. schon früher – des Betriebswerkes wurden bis 1905 drei verschiedene Rangiersysteme mit Ablaufbergen und Ausziehgleisen, Weichensystemen, Stellwerken und Wärterposten aufgebaut. Der Bahnhof dehnte sich bis nach Spich aus. Begonnen hatte eigentlich alles nach der Verstaatlichung 1880, als zum erstenmal die beiden Strecken durch ein Weichensystem miteinander verbunden wurden. Bis in die dreißiger Jahre des 20. Jahrhunderts entwickelte sich der Troisdorfer Bahnhof zu einem bedeutenden Güterumschlagplatz in der Region. Dazu kam die Versorgung der zahlreichen Ortsanschlüsse der Troisdorfer Groß- und Mittelindustrie.

Da der Bahnhof der ersten Troisdorfer Industrie (FWH) seine Entstehung verdankte, die übrige Industrie, vor allem die Sprengkapselabrik (seit 1886) und die Pulverfabrik (1887) – später im DN-Konzern verschmolzen – aber dem Bahnhof Entstehung und Entwicklung verdankte, schaukelten sich beide aneinander hoch. Das führte auch dazu, daß die Zahl der Reisenden, vor allem der Berufspendler, von Jahr zu Jahr stieg (um 1914 bis zu 20 000)¹⁹. So mußte auch das Stationsgebäude erweitert werden. 1890/91 wurde ein Flachbau auf der Kölner Seite angesetzt. Danach war die Raumaufteilung folgende: Keller: Räume für den Bahnhofsbetrieb, für den Stationsvorsteher, seinen Assistenten und für den „Restaurateur“ (Betreiber des Restaurants); Erdgeschoss: (Altbau) Post, Telegraph²⁰, Billet, Gepäck, Schreiber, Stationsvorsteher, Portier; (Anbau) Wartesaal I. und II., Damenzimmer, Wartesaal III. und IV. Klasse, Büffet und Küche; Erster Stock: Wohnungen für den Bahnhofsvorsteher, den Assistenten und den Restaurateur.

Gleichzeitig mit dem Anbau wurde – ebenfalls auf der Insel, weiter in Rich-



tung Köln – eine Wartehalle für Fabrikarbeiter errichtet, mit Raum für 400 Personen, zwei Kanonenöfen und einer Theke. Er ersetzte wohl später den Wartesaalbereich 4. Klasse, wie aus einer Handskizze des Katasterverwaltungsamtes von 1892 hervorgeht²¹.

Ende der 30er Jahre folgten zusätzliche Erweiterungen und Verbesserungen im Bereich des Personenbahnhofs.

Das Stationsgebäude wurde durch einen Vorbau auf der Siegburger Seite, durch umlaufende Überdachungen und ein Vorziehen des Flachbaus von 1890/91 vergrößert. Die Abortanlage zwischen Bahnhofsgebäude und Wartehalle (in die später die Betriebsmeisterei einzog) wurde – samt der Halle – niedergedrückt. Tunneln entstanden zu den neuerrichteten Bahnsteigen, die überdacht und mit einer Lausprecheranlage ausgestattet wurden.

Erweiterung des 2. Stationsgebäudes (1870/71) aus dem Jahr 1890, Grundrisse von Erdgeschoss und Keller

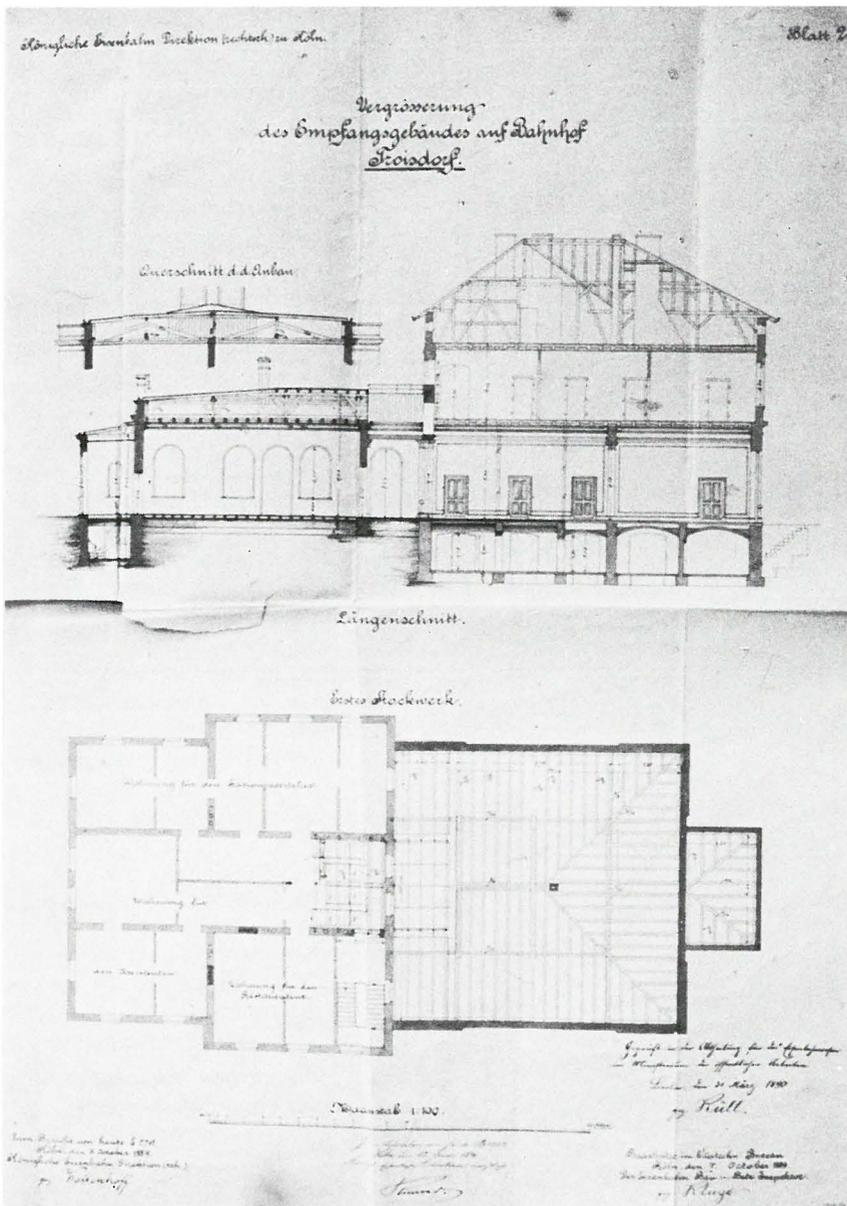
Die Kriegsergebnisse

Die beiden Weltkriege wirkten sich auf den Troisdorfer Bahnhof unterschiedlich aus. Sie brachten zunächst für den Rangierbereich durch Hinzukommen der Militärzüge erhöhte „Auftragsarbeit“ (größere Drehbühnen mußten angelegt werden, die Zugauflösung und -zusammenstellung im Vorbahnhof nahm zu...). Später hatte sie überwiegend negative Auswirkungen.

19 Trippen, 158

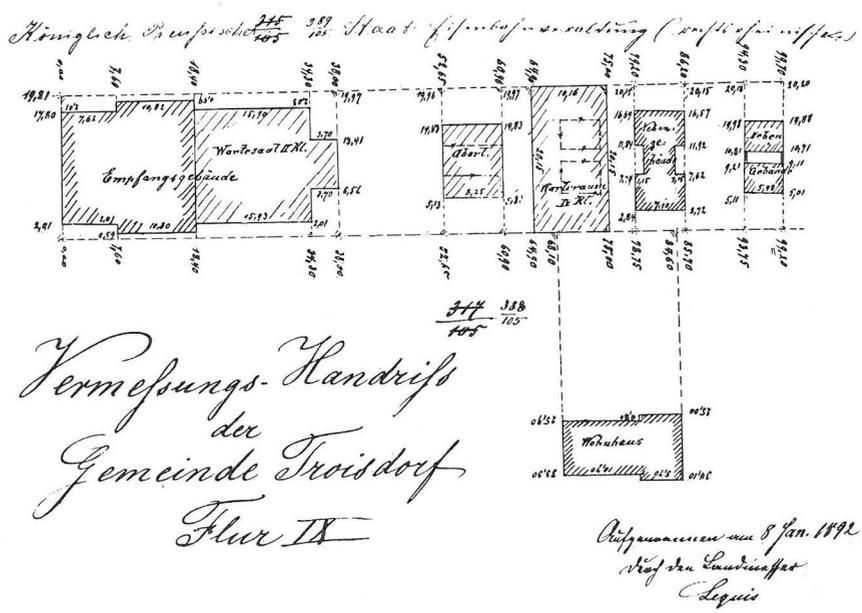
20 Telegrafisten sind für Troisdorf seit 1871 nachgewiesen, HStAD-Kalkum LA Siegbkreis 604.

21 Bauordnungsamt Troisdorf und KVAS.



Längsschnitt und Grundriß des 1. Stockwerks des Erweiterungsbaus von 1890/91.

Im Ersten Weltkrieg wurden in Troisdorf Lazarettzüge umgespannt, die Verwundeten wurden im großen Wartesaal mit Speisen aus der „Kronprinz“-Küche von gegenüber versorgt²². Nach dem Ersten Weltkrieg brachte vor allem die französische Regie-Zeit Probleme. In den Jahren 1923 bis 1926 war Troisdorf „französischer Eisenbahnstützpunkt“. Hier mußten Reisende und Gepäck zwischen der von der Deutschen Reichsbahn betriebenen Strecke, der unter französischer Aufsicht, aber von deutschen Beamten, betriebenen und der Regiezugstrecke wechseln²³. In dieser Zeit wurde die Strecke Siegburg-FWH, die 1880 zum erstenmal stillgelegt, von 1914–1918 wieder belebt wurde, erneut in Gang gebracht, um Troisdorf zu umgehen²⁴.



Der Vermessungs-Handriß von 1892 für den „Inselbereich“ des Troisdorfer Personenbahnhofs

Der Zweite Weltkrieg wurde am Troisdorfer Bahnhof intensiv vorbereitet. Ein neues Betriebswerk wurde vor allem für militärische Zwecke im Vorbahnhofsbereich errichtet. Versiegelte Mobilmachungsbriefe wurden schon vor Kriegsbeginn verteilt²⁵.

Bereits 1940, die Ausbaurbeiten am Personenbahnhof waren gerade abgeschlossen, wurde die Siegstrecke durch acht englische Bomben vorübergehend zerstört. 1944 traf der große Angriff auf Troisdorf, bei dem in ca. 20 Minuten fast 1 000 Bomben auf Troisdorf und Oberlar niedergingen, auch den Bahnhofsbereich entscheidend.

Man versuchte zwar, einige Linien wieder flottzumachen, doch vereitelten die einsetzenden Tieffliegerangriffe eine grundlegende Streckenerneuerung. Als dann das Empfangsgebäude durch einen Treffer auf einen nahestehenden Munitionszug fast völlig zerstört wurde, gab die Belegschaft den Bahnhof am 8. März 1945 auf. Kriegsgefangene versuchten im März 1945 noch, bei Tieffliegerangriffen und unter militärischer Kontrolle die Strecke FWH–Siegburg wieder aufzubauen. Das Kriegsende vereitelte die Fertigstellung. 1947 wurden die schon gelegten Gleise endgültig demontiert.

Kurz nachdem die Amerikaner (11. 04.) in Troisdorf einmarschiert waren, standen auch die ersten Eisen-

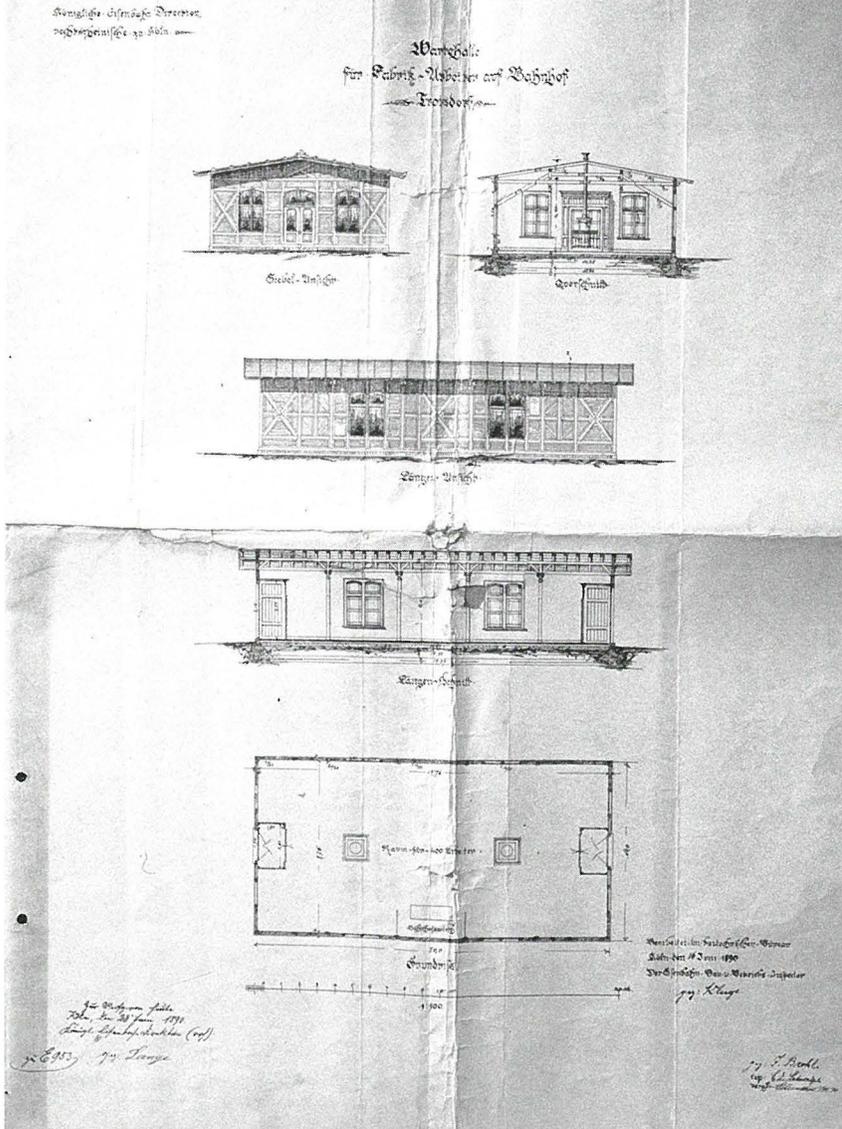
- 22 Festschrift zum Silberjubiläum der Bürgermeisterei Troisdorf, in: Troisdorfer Zeitung vom 1. 03. 1925, S. 6, re. Sp. Frdl. Hinweis von Matthias Dederichs, Troisdorf.
- 23 Sammlung Land, Tripfen, 176 ff.
- 24 Sammlung Land.
- 25 ABT: Die Briefe enthielten eine Kodierung und waren auf teleg. Anordnung zu öffnen.

Der Bahnhof mit seiner heutigen Aufgabenstellung

Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre fand der große Umbau des Bahnhofs statt. Er tat sich kund in der Elektrifizierung der beiden Strecken und der Umstellung des Stellwerksystems auf Drucktastenschaltung. Damit vereinfachte sich die Bedienung der Rangier-, Weichen- und Signalstellensysteme. Einen weiteren Schub gab es durch die Einführung der elektronischen Datenverarbeitung. Alle Wagen, Loks und Einrichtungen wurden dem Rechenzentrum Frankfurt eingegeben. Auf diese Weise war es möglich, jederzeit Auskunft über Standort, Funktion und Einsatz des mobilen Gerätes zu geben. Da die Bahnhöfe ebenfalls eing gespeichert wurden, war der Kontakt untereinander verstärkt gegeben. Man richtete Bahnhöfe mit automatischem Rangierbetrieb und sog. Knotenpunktbahnhöfe (mit halbautomatischem Rangierbetrieb) ein. Die Bundesbahn machte sich stark, das „Nachtsprungsystem“ zu propagieren und durchzuführen, bei dem garantiert wird, daß ein bis 17.00 h beladener Wagen innerhalb der Bundesrepublik bis zum anderen Morgen 6.00 zum Entladen beim Empfänger ist.

Troisdorf ist Knotenpunkt. Die Daten über Verkehrsablauf, Zielbahnhof und Wagenbeschaffenheit können eingegeben werden, das Rangieren erfolgt aber noch in der herkömmlichen Weise.

Zur Zeit entsteht ein Verbindungstunnel von der Bahnstraße direkt zu den

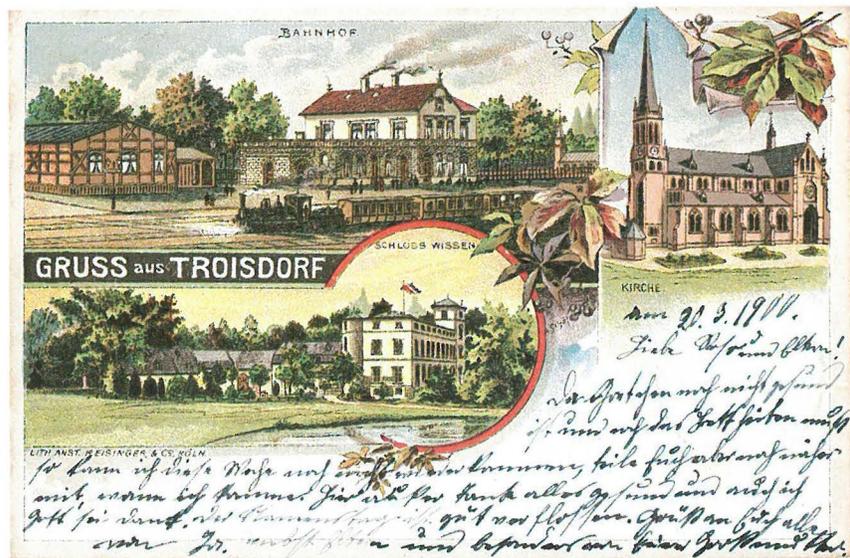


Wartehalle für 400 Arbeiter hinter dem Troisdorfer Bahnhof, 1890

Postkarte von 1900. Der Erweiterungsbau und die Wartehalle stehen. Statt der Flügeltür erhielt die Halle ein drittes Fenster. Der Toilettenbau wurde an die Halle angelehnt. Von dieser Seite wird auch der Zugang gewesen sein. „Schloß Wissen“ war flach gedeckt.

bahner schon wieder „einsatzbereit“ am Bahnhofrümmerhaufen, um wiederaufzubauen. Zuvor hatten noch Sprengkommandos Hitlers „Nero-Befehl“ verwirklicht und (fast) alle Brücken und Unterführungen (in Oberlar mit schweren Güterloks) in die Luft gesprengt²⁶.

Die Eisenbahner gingen mit großer Solidarität und Opferbereitschaft daran, Gleise und Weichen auszubessern, Stellwerke wiederaufzubauen, das Betriebswerk wiederherzurichten und den Bahnhofsbereich für den Personenverkehr wieder nutzbar zu machen. Ende der 50er Jahre war das geschafft, und die neue Zeit begann.



26 Vgl. Land/Schulte, 44.



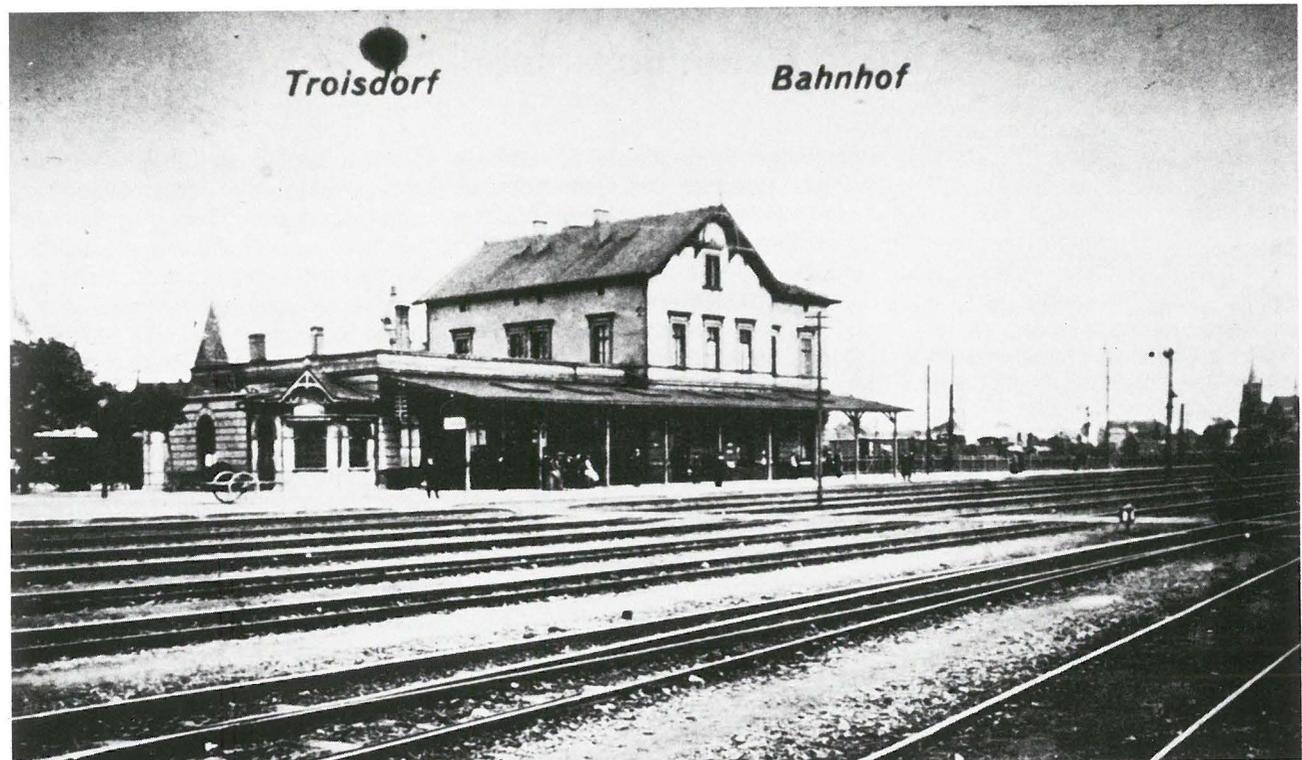
Postkarte nach 1900. In der Totalansicht erscheint links Hotel „Kronprinz“. Am Empfangsgebäude wurde die erste Überdachung angebracht. Wissen erhielt eine barocke Turmhaube.

Postkarte des Bahnhofs um 1930 mit Eingangsvorbau, umlaufender Überdachung und Eingangssperren.

Bahnsteigen. Ein ähnliches Vorhaben wurde bereits Ende des 19. Jahrhunderts geplant.

1969 ist das neue Empfangsgebäude in Betrieb genommen worden. Damit war der schon in den 30er Jahren gedachte Plan verwirklicht, das Empfangsgebäude wieder an die Stelle zu setzen, an der wohl das erste Stationsgebäude von 1861 gestanden hat.

Postkarte des Bahnhofs um 1903 (Turm der evangelischen Kirche im Hintergrund).

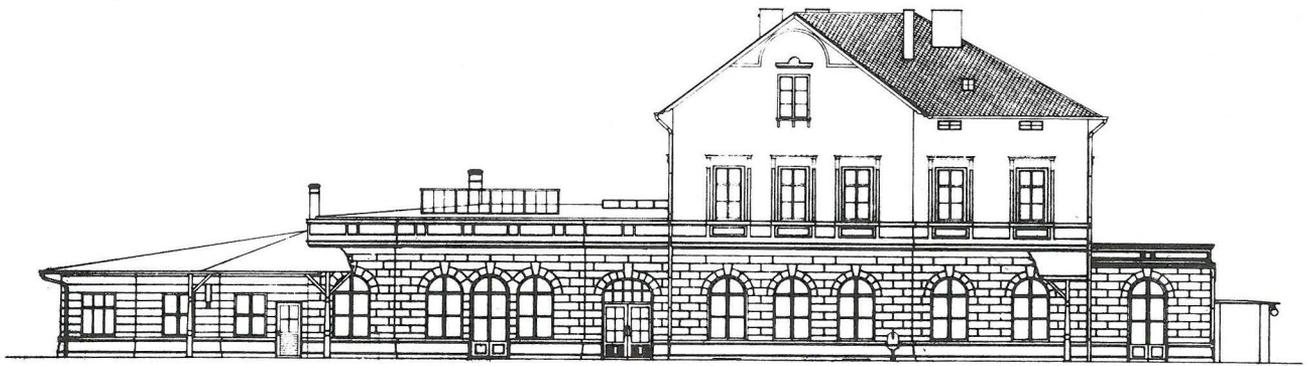


So schließt sich der Kreis. Eisenbahn und Industrie haben das Nötige geleistet, um Troisdorf zum führenden Gemeinwesen zwischen Köln und Bonn emporwachsen zu lassen. Beide haben sich auf einem hohen Level etabliert.

Und trotzdem begann alles mehr oder weniger „zufällig“.

Archive und Einrichtungen, die Informationen über den Troisdorfer Bahnhof besitzen

- Archiv des Bahnhofs Troisdorf (ABT)
- Archiv der Stadt Troisdorf (AST)
- Bauordnungsamt der Stadt Troisdorf (BOA)
- Güterabfertigung Troisdorf (GAT)
- Historisches Archiv der Stadt Köln (HAK)

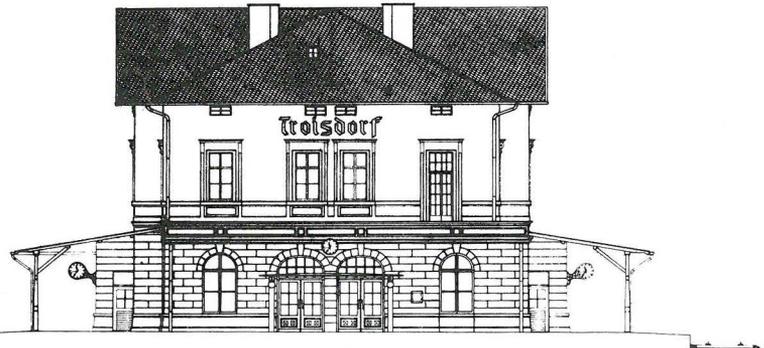


- Südansicht -

Empfangsgebäude Bahnhof Troisdorf - Deutsche Reichsbahn 1938

Zeichnung (Otten) des Troisdorfer Stationsgebäudes um 1939 – Südansicht – und Ostansicht

Hauptstaatsarchiv Düsseldorf – Zweigstelle Kalkum (HStAD-Kalkum)
Landeshauptarchiv Koblenz (LHAK)
Katasterverwaltungsamt Siegburg (KVAS)
Sammlung Erich Land, Bahnhofsbüro Troisdorf (Sammlung Land)
Universitäts- und Stadtbibliothek Köln (USB)



- Ostansicht -

Empfangsgebäude Bahnhof Troisdorf - Deutsche Reichsbahn 1938

Literatur (Auswahl)

Henseler, Paul, Politische Strömungen in Siegburg und dem Siegkreis in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: Hbl. d. Skr, Heft 66, Juli 1953.
Land, Erich/Schulte, Helmut, 125 Jahre Bahnhof Troisdorf, Troisdorf 1986.

Müller, Rolf, Troisdorf und die Eisenbahn, in: Troisdorf im Spiegel der Zeit, Siegburg 1950.
Neu, Heinrich, Der Anschluß des rechtsrheinischen Raumes von Bonn an den Eisenbahnverkehr, Bonn 1971

Schulte, Albert, Die „Friedrich-Wilhelmshütte“, Troisdorfs jüngster Ortsteil, in: TJH IX, Troisdorf 1979.
Trippen, Peter Paul, Heimatgeschichte von Troisdorf, Köln 1940.

Karlheinz Ossendorf

So fing es an – 100 Jahre Zündhütchenfabrik

Es besteht kein Zweifel: Die Zündhütchenfabrik, ja die gesamte Rheinisch-Westfälische Sprengstoff AG (RWS) und ihre Nachfolgerinnen wurden in Sand gebaut, genauer in Heidesand. Dennoch, die Aussage vom ausschließlich nutzlosen Boden, der da für eine zugegeben bahnbrechende industrielle Entwicklung herhalten mußte, läßt sich nur eingeschränkt aufrechterhalten. Nicht alles, was da mit Werkhallen belegt, mit Fabrikationsstätten bebaut und zu deren Schutz mit Erdwällen umgeben war, galt als schierer Sandboden, der nur Heidekraut und „Streu“ hergab. Da gab es durchaus beackerbare Flächen darunter, wenn sie auch in der Minderheit waren. Immerhin, die stets wiederholte Feststellung vom Verkauf eines Bodens an die RWS, der absolut nichts hergab, ist in dieser Form nicht haltbar. Was der

Siegburger Bürgermeister Spilles nach einem „Beschuß des Gemeinderates von Troisdorf vom vierzehnten Mai dieses Jahres“ (gem. ist das Jahr 1887) am 4. Juli desselben Jahres in Anwesenheit des stellvertretenden Troisdorfer Gemeindevorstehers Johann Quadt, seines Zeichens Ackerer, vor dem Königlich Preußischen Notar Hermann Schaefer in Siegburg beurkundete, war der Verkauf von „Weide auf der Troisdorferheide“. Es waren insgesamt 5 Hektar, 10 Ar und 64 Quadratmeter. Also „Weide“ hieß das, was da in der „Flur 10 Nummer einhundert-dreißig geteilt durch eins“ (Flur 10 No. 163/1) verkauft wurde. Man sollte sich bei dem Begriff „Weide“ davor hüten, an die saftigen Wiesen unserer Zeit zu denken. Rindvieh dürfte auf dieser kommunalen „Weide“ kaum etwas gefunden haben, was der

Milchproduktion dienlich gewesen wäre. Ähnliches, in abgewandelter Form, dürfte für das „Ackerland“ gelten, das ab 1890 aus Troisdorfer Privatbesitz an die RWS verkauft wurde. Maßstäbe von heute anzulegen, wäre da falsch. Immerhin wurden die fein säuberlich parzellierten, schmalen Grundstücke an der „Frankfurter Straße“ (auch Frankfurter Chaussee) der heutigen Kölner Straße gelegen, beackert. Weizen dürfte da wohl kaum gewachsen sein, sonst wären die Troisdorfer ja wohl auch nicht so arm geblieben. Nur wenig Hackfrüchte, Hafer und Gerste ließen sich hier anbauen, und die brachten mit ihren spärlichen Erträgen erfahrungsgemäß keine große Rendite. Aber die Begriffe „Acker“ oder „Ackerland“, die häufig in den Notariatsurkunden auftauchen, in denen die Grundstücksübergaben an die