

# Auch Lobberich an „weite Welt“ angeschlossen

Vor 150 Jahren dampfte die erste Eisenbahn von Kaldenkirchen nach Kempen

Am Morgen des Neujahrstages 1868 hielt erstmals planmäßig ein Personenzug der von dem Viersener Textilindustriellen Gustav Mevissen mitfinanzierten Rheinischen Eisenbahngesellschaft, von Kaldenkirchen her kommend, im Bahnhof Lobberich. Sieben Reisende entstiegen dem Zug, wie eine in Kempen erscheinende Zeitung wenige Tage später meldete. Der Zug dampfte dann in Richtung Grefrath durch eine tiefe Schneise, die in den Schlibecker Berg gegraben worden war, weiter, hielt in Grefrath und dann wieder in Kempen, denn den Bahnhof Mülhausen/Oedt gab es damals noch nicht. Mit der Zugverbindung war damit auch Lobberich an die „große weite Welt“ angeschlossen, wie es damals immer hieß.

Knapp zwei Jahre zuvor hatten schon Breyell und Kaldenkirchen die Eisenbahnschienen auf ihrem Territorium, denn die Strecke von Viersen nach Kaldenkirchen wurde Ende Januar 1866 eröffnet und dann im November 1866 nach Venlo verlängert, womit sie einen Anschluss an das niederländische Netz erhielt. Damit gingen rund 15 Jahre laufende Verhandlungen glücklich zu Ende.

Erst kurz nach der Jahrhundertmitte kam die Planung für Eisenbahnstrecken am Niederrhein durch private Gesellschaften in Bewegung, nachdem Viersen 1851 über die Linie Homberg-Krefeld-Gladbach angeschlossen war. Zunächst sollte es von Viersen über Süchteln



An einem Morgen kurz nach Acht in den 1950er oder 1960er Jahren: Auf dem Bahnhof in Lobberich warten Reisende auf den Schienenbus aus Kaldenkirchen. Im Hintergrund sind noch Wagen eines herkömmlichen Personenzuges zu erkennen. Das Bahnhofsgebäude ist längst abgebrochen, da der Bahnhofswirt an der westlichen Seite des Vorplatzes neu baute. Foto: Bellingroth-Archiv

und Grefrath nach Venlo gehen, doch dann setzte sich die Streckenführung über Dülken, Boisheim, Breyell und Kaldenkirchen durch. Auch die Lobbericher waren um einen finanziellen Beitrag gebeten worden mit dem Zuckerstückchen, die Trasse dann zwischen Lobberich und Breyell zu verlegen. Doch Lobberich wollte kein Geld locker machen.

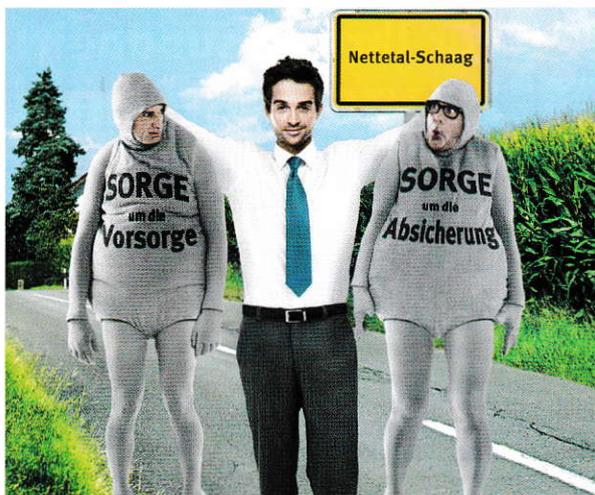
Ins Abseits gerieten die Lobbericher später zunächst auch bei der Bahnlinie von Kempen nach Kaldenkirchen. Denn es gab auch die Linienentwürfe von Kempen über Paas, am Nordkanal entlang und östlich der Krickenbecker Seen nach Leuth und Kaldenkirchen sowie von Kempen nach Leuth/Kal-

denkirchen nördlich von Mülhausen und Hinsbeck. Gebaut wurde schließlich ab 1866 die Trasse über Mülhausen, Grefrath und Lobberich nach Kaldenkirchen, weit südlich des Leuther Ortskerns. Lobberichs Bahnhof lag dabei auf Hinsbecker Territorium, doch dem Antrag, deshalb den Namen entsprechend anzupassen, folgte die Bahngesellschaft nicht. Erst rund 100 Jahre später wurde die Gemeindegrenze auf die Nordseite des Schienenareals verlegt.

Der Leuther Ökonom Johann Finken hatte für seine 1902 erschienene Schrift über die „Herrlichkeit Lobberich“ nur einen Satz für das wichtige Ereignis übrig. Im Zusammenhang mit dem Aufblühen der Samt-

und Seidenindustrie schrieb er: „Da wurde aus dem bescheidenen Dorfe in wenigen Jahren ein schmuckes Landstädtchen und die Wohnhäuser und Fabriken schossen wie Pilze aus der Erde – wozu auch der Bau der Eisenbahn im Jahre 1868 wesentlich beitrug, indem er eine neue Straße, die Bahnstraße, entstehen ließ.“ (vorher nur Hinsbecker Weg)

Auch Peter Dohms erwähnt in seiner Lobberich-Geschichte (1981) die Eisenbahn eher am Rande, was verständlich ist, da er die detaillierte Aufarbeitung der Lobbericher Geschichte auf die Zeit bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts begrenzt. In einem abschließenden Kapitel („Die jüngere Vergangenheit“) heißt



### Ihre Generalagentur Frank Reitz

Boisheimer Str. 32 · 41334 Nettetal  
Telefon 02153 951990  
frank\_reitz@gothaer.de

**Wir nehmen Ihnen Ihre Sorgen ab!  
Auf uns können Sie sich verlassen.**

- Kompetente Beratung vor Ort
- Flexible Versicherungs- und Vorsorgelösungen

**Gothaer**

es, dass die Nebenstrecke Kaldenkirchen – Kempen aus Lobbericher Sicht „für den Nahverkehr günstig ist, jedoch für den Fernverkehr wenig günstig ist“. In der Tat: Der Schnellzug von Vlissingen nach Köln ist ab 1874 für einige Zeit morgens durch den Bahnhof in Lobberich gebraust, hat aber nicht gehalten. Für den Transport der Lobbericher Industrieerzeugnisse sei die Bahnstrecke „nie von ausschlaggebender Bedeutung“ gewesen. Immerhin wurden Anfang der 1960er Jahre noch Aluminium-Zierleisten der Firma Rokal mit der Bahn nach Wolfsburg geschickt.

Schon nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Linie zur „Sekundärstrecke“ abgewertet. Ein Hoch erlebte sie noch einmal in den 1950er Jahren vor allem wegen des Schülerverkehrs nach Mülhausen und Kempen. Als aber das Auto seinen Siegeszug antrat, hat die Bahn das Ange-

bot nach und nach zurückgefahren und auf Autobusse umgestellt, die auch die Ortskerne anfahren; somit wurden auch Hinsbeck und Leuth einbezogen. Ende der 1960er Jahre verkehrte nur noch einmal täglich ein Schienenbus, der dann auch bald ganz ausblieb. Die Gleise dienten aber noch dem Güterverkehr, vor allem dem Schrottransport aus Grefrath. Lobberich verlor 1987 seinen Status als „Tarifpunkt“ und galt nur noch als „Anschlussgleis von Kaldenkirchen“. Nur wenig später stellte die Bahn den Betrieb ganz ein. Heute wird die Trasse wieder eifrig genutzt: für einen von vielen Bahnradwegen, die es inzwischen im Kreis auf ehemaligen Schienenstrecken gibt. An Rastpunkten und Wegkreuzungen erinnern noch einzelne Gleisstücke und Signale, dass es hier einst oft mächtig dampfte.

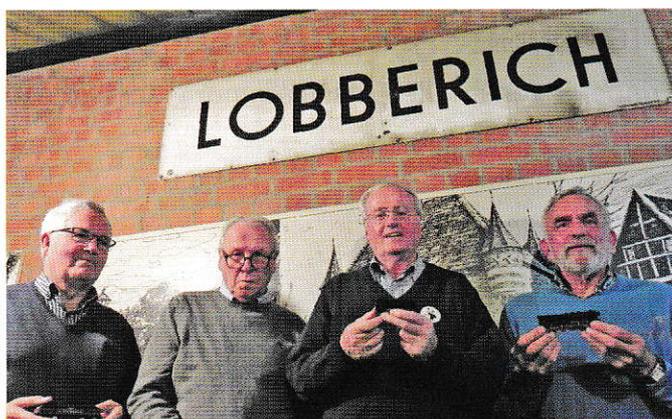
*Manfred Meis*



Schienenstücke erinnern an Rastplätzen des Bahnradwege, dass hier einst eine Eisenbahnstrecke war. Das Bild entstand am Schlibecker Berg. Foto: Meis (Archiv)

## Geschichte ausführlich

Über die Planungen zur Bahnstrecke zwischen Kaldenkirchen und Kempen hat der kürzlich verstorbene ehemalige Gemeindedirektor von Grefrath, Alfons Breil, ausführlich im Heimatbuch des Kreises Viersen (1986) berichtet. Weitere Informationen finden sich in dem Buch „Eisenbahnen – Ihre Geschichte am Niederrhein“ von Hans-Paus Höpfner. Die „Spätlese“ hat in ihrer September-Ausgabe 2013 Erinnerungen des Arbeiters Carl Theodor Fischer abgedruckt, der in seinem Buch „Aus einem Arbeitsleben“ schilderte, wie er viele Monate am Schlibecker Berg geschuftet hatte. Dort wurde Sand abgetragen, der dann zur Auffüllung der Trasse benötigt wurde, die im Sassenfeld den Wittsee durchschneidet. Die Redaktion stellt gerne Abdrucke zur Verfügung.



Eisenbahner sind diese Herren meist schon von Kindesbeinen an: Sie wuchsen mit der Rokal-Modellbahn auf, deren Erbe sie sorgsam pflegen. Die Rokal-Freunde zeigten die Bahn auf einer kleinen Anlage jüngst im Lobbericher Generationentreff und posieren hier unter einem Schild, das einst den Bahnhof Lobberich zierte. Ein Breyeller hatte es beim Abbruch gesichert und kürzlich den Rokal-Freunden übergeben, die dafür in den Doerkesstuben eine neue Heimstatt fanden (von links): Manfred Bott, Dieter Weinsheimer, Friedhelm Heynen und Walter Brandt. Foto:



## ZUHAUSE IM GRÜNEN

Wohlfühlen und Betreuung mit Herz in einer modernen Pflege- und Kurzzeitpflegeeinrichtung

In einem ansprechenden, familiären Wohnambiente bieten wir

- Menschlich zugewandte, starke Unterstützung bei Demenz
- Individuelles Leben in verlässlicher Gemeinschaft
- Komfortable Einzel- und Doppelzimmer für Paare
- Naturnähe durch großzügigen Garten

Lernen Sie uns kennen!

Persönliche Besichtigung nach Vereinbarung:

Brüggener Str. 49, 41379 Brüggem  
Telefon: 0 21 57/14 90  
[www.haus-st-franziskus.de](http://www.haus-st-franziskus.de)



HAUS  
ST. FRANZISKUS

ALTENHEIM  
BRÜGGEM-BRACHT  
GMBH

