

# Die Geschichte der Bahnstrecke

## Die Eisenbahn in Kleve



Postkarte mit dem Bahnhof Kleve

Bereits 1863 wurde die erste linksrheinische Bahnstrecke am unteren Niederrhein durch die „Rheinische Bahn“ fertig gestellt und am 05.03.1863 für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Sie führt von Krefeld über Kempen, Geldern, Kevelaer, Goch, nach Kleve wo damals ca. 8.000 Bürger wohnten. Die Rheinische Eisenbahngesellschaft (RhE) baute in den Jahren 1861-1863 einen Bahnhof vor der Stadt Kleve, heute einer der Startpunkte der Grenzland-Draisine. Am 19.04.1865 wurde von der RhE die Verbindung über Griethausen, Spyck, Welle, Elten nach Zevenaer in Betrieb genommen. Bei Spyck überquerte man den Rhein im Trajekt nach Welle. Kurz danach, am 09.08.1865 wurde auch die Strecke nach Nimwegen eröffnet. Nach dem Bau der Strecke Nimwegen-Arnheim hielten auch die D-Züge in Kleve.

Am 15.08.1904 wurde die Eisenbahnstrecke Duisburg-Kleve durch die Preußische Eisenbahn eröffnet. Bereits durch den wirtschaftlichen Aufschwung und Neuansiedlungen von Firmen in den Jahren 1888 die Margarinefabrik van de Bergh, 1896 die Schuhfabriken Hoffmann und Pannier, 1903 die Schokoladenfabrik Bensdorp, sowie 1910 die Biskuitfabrik XOX, war der Bahnhof dem stärker werdenden Verkehr nicht mehr gewachsen. Es folgte 1904 eine Erweiterung des Bahnhofes, die 1910 abgeschlossen wurde. Der dann fertig gestellte Gleisplan wurde anschließend über 50 Jahre kaum noch verändert. Der Güterverkehr am Bahnhof Kleve belief sich im Jahre 1910 beim Stückgut auf 14.822 t im Empfang und 19.529 t im Versand und bei den Massengütern auf 176.815 t im Empfang und 141.454 t im Versand.

Am 09.08.1909 besuchte der Deutsche Kaiser Wilhelm II im Sonderzug die Stadt Kleve, um an den Feierlichkeiten zur 300jährigen Übernahme des Herzogtums Kleve durch Preußen teilzunehmen. Es war ein großer Tag für die Strecke Kleve-Nimwegen. Der Sonderzug des Kaisers hielt am Haltepunkt im Forstgarten in Höhe des Amphitheaters. Seine Exzellenz stieg aus und wurde mit Hurrah über die Tiergartenstraße zur Stadt geführt.

### Fahrgastzahlen für den Klever Bahnhof

Fahrgäste im Jahr 1905	241.017 Fahrgäste	660 Fahrgäste Pro Tag
Fahrgäste im Jahr 1909	365.801 Fahrgäste	1.002 Fahrgäste Pro Tag
Fahrgäste im Jahr 1913	412.489 Fahrgäste	1.130 Fahrgäste Pro Tag
Fahrgäste im Jahr 1925	440.903 Fahrgäste	1.208 Fahrgäste Pro Tag



Postkarte mit dem Bahnhof Kleve

## Die Geschichte der Bahnstrecke

Der Bahnhof Kleve entwickelte sich trotz der Einstellung des Trajektverkehrs zwischen Spyck und Welle 1912 weiter positiv. Der erste Weltkrieg bedeutete einen drastischen Einschnitt, da der internationale Verkehr ruhte. Nach dem Ende des 1. Weltkrieges brachten Inflation und belgische Besatzung weitere Belastungen für die wirtschaftliche Entwicklung des Bahnhofes.

Nach Kriegsende 1945, wo die Eisenbahn noch für die so genannten „Hamsterfahrten“ sehr viel genutzt wurde, begann nach der „Normalisierung“ wie überall in Deutschland der Rückgang an Fahrgastbeförderung. Man stieg um auf Busse oder den eigenen PKW. Dies machte sich auch auf dem Bahnhof Kleve bemerkbar. Am 29.05.1960 wurde der Personenverkehr nach Spyck eingestellt.

Der nachlassende Verkehr und die Umstellung von Dampf- auf Dieselbetrieb Anfang der 60er Jahre wirkte sich auch auf das Bahnbetriebswerk (Bw) aus. Am 01.04.1963 wird Bw Kleve Außenstelle von Bw Geldern und am 29.05.1983 wird die Außenstelle Bw Kleve aufgelöst. Das Personal musste Kleve verlassen und wurde anderen Dienststellen zugeteilt. Nach und nach wurden die gesamten Einrichtungen des Bw's abgerissen.

Das Druckstellenwerk (Kf) wird am 11.11.1976 in Betrieb genommen, dadurch werden die Stellwerke „Ko“, „Kw“, „Km“ und „Kf“ alt, überzählig und abgerissen. Der Güterverkehr auf der Strecke Kleve–Nimwegen endete im Dezember 1979 und auf der Strecke Kleve–Spyck am 30.03.1982. Am 29.12.1989 kam auch das Aus für die Strecke Kleve–Xanten. Die Güterabfertigung und der Rangierdienst stellten ihre Tätigkeiten am 31.05.1996 ein. Im Jahre 2003 erfolgte der Rückbau der Gleisanlagen.

Heute verkehrt wochentags ab Kleve halbstündlich der Regionalexpress „RE 10 Niers-Express“ über Krefeld bis Düsseldorf. Von Kleve bis Krefeld besteht kein Güterverkehr auf der Schiene. In der Blütezeit der Eisenbahn vor und nach dem 1. Weltkrieg war der Klever Bahnhof eine Drehscheibe für Reisende und viele Umsteigemöglichkeiten wurden geboten. Im Jahre 2008 hat der Klever Bahnhof lediglich noch eine Eisenbahnstrecke und es bleibt zu hoffen, dass diese Strecke noch lange ihren Betrieb aufrechterhalten wird.

Die Eisenbahnstrecke Kleve-Nimwegen war auch für den internationalen Postverkehr bedeutsam. Die Bahnpost wurde damals mit dem Stempel Cleve - Nimwegen gekennzeichnet.

## Die Eisenbahn in Kranenburg



Postkarte mit dem Bahnhof Kranenburg

Die Strecke Kleve–Nimwegen war im Anschluss an die Strecke Krefeld–Kleve gedacht. Da aber von Nimwegen eine weitere Verbindung an das holländische Netz vorläufig nicht realisiert werden sollte, gründete man in Nimwegen die „Nijmeegsche Spoorweg Maatschappij“ und errichtete zusammen mit der Rheinischen Eisenbahngesellschaft im Jahre 1865 das 27 km lange Verbindungsstück. Am 09. August 1865 eröffnete die Rheinische Eisenbahn die Strecke von Kleve nach Nimwegen. Neben den Endstationen gab es Bahnhöfe in Kranenburg und Groesbeck. Für die Fahrt von Kleve nach Nimwegen zahlte man 12, 17 oder 24 Silbergroschen in den drei Klassen. Bei einem Tageslohn von 8 Silbergroschen war die Zugfahrt kein einfaches Geschäft. Täglich fuhren damals vier Züge hin und zurück, wobei die Hinreise nach Kleve von Nimwegen 60 Minuten und die Rückreise 50 Minuten dauerte.

Versuchsweise wurde am 01.06.1870 in Nütterden ein Haltepunkt eingerichtet. Nach der Bekanntmachung vom 25. Mai 1870 hält der Zug in jede Richtung täglich dreimal in Nütterden.



Postkarte mit dem Bahnhof Cranenburg

Der Betrieb auf der Strecke war in den ersten Jahren nicht rentabel, so dass an die Auszahlung einer Dividende für die Investoren nicht zu denken war. Dies lag vor allem an der fehlenden Weiterverbindung von Nimwegen. Ein Nimweger, der mit der Eisenbahn nach Amsterdam fahren wollte, benutzte den Zug über Kleve und von dort über Griethausen, Spyck, Elten nach Holland. Erst als 1879 die Strecke Arnheim–Nimwegen fertig gestellt wurde, erreichte die Strecke eine höhere Auslastung. Den Betrieb auf dem ganzen Streckenabschnitt führte zunächst die Rheinische Eisenbahn, nach deren Verstaatlichung 1880 die Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung, 1886 die Hollandse Iseren Spoorweg Mij, ab 01.07.1906 die Preußisch-Hessischen Staatseisenbahn und ab 1920 die Deutsche Reichsbahn. Zur Übernahme im Jahre 1906 erschien folgender Pressebericht: „Mit dem morgigen Tage wird die Eisenbahnlinie Cleve – Cranenburg von Preußisch-Hessen in Betrieb genommen. Die einzelnen Dienststellen sind von diesem Tage ab mit preußischem Beamtenpersonal besetzt. Mit den baulichen Neuanlagen in Cranenburg und an der Linie wird bald gewonnen werden. Verkehrsverbesserungen und Erleichterung. werden bald folgen.“ In den Jahren 1911–1913 wurde das zweite Gleis der Strecke gebaut und an den Erweiterungen der Gleisanlagen im Bahnhof Kranenburg wurde noch bis 1915 gearbeitet.

Seit 1889 fuhren durchgehende Züge von Amsterdam über Kleve nach Köln. Weitere Fernzüge folgten über die Strecke Kleve–Nimwegen.

Weil der Klever Bahnhof stark ausgelastet war, wurde die Zollabfertigung für den Reiseverkehr nach Kranenburg verlegt, wo 1911 ein neues Empfangsgebäude mit einer 434 m<sup>2</sup> großen Zollhalle in Betrieb genommen wurde.



Bahn-Postkarte Cleve-Nymegen 1890

Die Blütezeit der Eisenbahn endete mit Beginn des 1. Weltkrieges. Der internationale Verkehr wurde eingestellt. Auch nach dem Krieg erholten sich die Zahlen nicht mehr. Nur als durch die deutsche Inflation im Jahre 1923 der Fahrpreis für Holländer sehr günstig war, erfolgte eine rege Nutzung. Nach dem 2. Weltkrieg sanken die Verkehrszahlen noch deutlicher. Der erste Reisezug nach dem Krieg verkehrte erst im Mai 1949 zwischen Kranenburg und Nimwegen. 1956 wurde das 2. Gleis abgebaut. Als im Januar 1963 Schnee die rechtsrheinische Strecke blockierte, wurden die Schnellzüge über Kranenburg umgeleitet, was in den folgenden Jahren durch andere Umstände sich wiederholen sollte. 1978 wurde der Güterverkehr von Kranenburg nach Nimwegen eingestellt und die Gleisanlagen des Bahnhofes vereinfacht. Dadurch verlor der Bf Kranenburg den größten Teil seiner früheren Bedeutung.

Am 30.05.1987 verkehrte zum letzten Mal der Austria-Express und am 28.05.1988 fuhren zum letzten Mal

internationale D-Züge auf dieser Strecke. Nachdem die Reisegeschwindigkeit im Jahre 1989 gesenkt wurde, erfolgte die Einstellung des Zugverkehrs am 27.09.1991. Der Sonderzug „Fröhlicher Kranich“ vom Verkehrsverein Kranenburg, der Jahrzehnte eine Attraktion auf der Strecke war, erhält eine Sondergenehmigung und darf am 27.10.1991 endgültig als letzter Zug die Strecke Kleve-Kranenburg befahren. Im Bahnhof Kranenburg wird die Fußgängerbrücke abgebaut. Fenster und Türen an den Stellwerken werden zugemauert.

### Der Bahnhof in Groesbeek



Der Bahnhof in Groesbeek

Mit der Neueröffnung der Eisenbahnstrecke am 09.08.1865 war auch in Groesbeek ein Bahnhof gebaut worden. Der Zug fuhr von Kleve 11 km bis nach Kranenburg, anschließend 4 km bis Groesbeek und 12 km bis Nimwegen. Drei von vier Zügen hatten eine Verbindung über Krefeld nach Köln. Die Eisenbahnverbindung nach Holland war von 1865 bis 1879 nur über die Strecke Kleve – Spyck – van Elten – Zevenaar und erst 1879 durch die neue Verbindung nach Arnheim möglich. Für diese Verbindung war auch eine Eisenbahnbrücke über den Rhein notwendig. Viele Niederländer nutzten die neuen Verbindungen, um dem Badeort Kleve einen Besuch abzustatten. Aus Anlaß des 20jährigen Bestehens der Eisenbahnstrecke Kleve – Nimwegen wurde den Erbauern im Jahre 1885 ein Gedenkstein in Nimwegen errichtet.



Bahnhofspersonal

Die Eisenbahn ermöglichte auch, dass längere Strecken in kurzer Zeit zurückgelegt werden konnten. Durch die Fährverbindung der Great Eastern Railway von Harwich/England nach Hoek van Holland kamen seit dem 1.6.1893 auch Fahrgäste von England nach Holland. Sie nutzen dann D-Züge, die ein Durchlaufen der Züge gestatteten, und auf langen Strecken eingesetzt wurden. Man musste nicht mehr umsteigen, um andere Plätze im Zug zu erreichen. Fahrgäste aus England hatten in Hoek van Holland auch eine Weiterverbindung in Richtung Nimwegen – Kleve – Krefeld - Köln. Die lange Zeit in den D-Zügen führte dazu, besondere Angebote zu unterbreiten. So gab es Speise- und Schlafwagen. Auf der Strecke van Hoek – Nimwegen – Kranenburg – Kleve – Goch - Köln – Mainz – Mannheim - Basel war ein Speisewagen der Deutschen Speisewagengesellschaft im Einsatz. Bis 1914 fuhren die D-Züge von Hoek van Holland über die Bahnstrecke Nimwegen-Kleve nach Basel.



## Güterzug in Goesbeek

In Groesbeek stand zu Beginn ein einfacher Bahnhof mit einem Holzverschlag, der für Bahnpersonal und wartende Fahrgäste zur Verfügung stand. Für Fahrgäste aus Deutschland fand in Groesbek die Zollkontrolle statt. Das Güteraufkommen in Groesbeek hatte nie eine besondere Bedeutung. Der Personenverkehr auf dem Bahnhof in Groesbeek wurde mit Beginn des Winterfahrplanes 1934/35 eingestellt. Im Jahr 1938 wurde das Stationsgebäude geschlossen. Zwischen Groesbeek und Nimwegen gab es ab 1918 einen Haltepunkt „Heilig Land Stiftung“, der jedoch bereits nach 10 Jahren aus dem Fahrplan verschwand. Nach dem Krieg wurde Groesbeek als Haltepunkt angefahren. Direkt nach dem Krieg wurden der Eisenbahnbetrieb von Kleve bis Kranenburg und erst 1949 wieder der grenzüberschreitende Verkehr aufgenommen. In den ersten beiden Jahrzehnten nach dem Krieg gab es ein großes Personenaufkommen.



Die Post am Bahnhof Goesbeek

1954 kam der Austria-Express auf die Strecke Kleve - Nimwegen, wo die D-Zugverbindung von Nimwegen über München nach Österreich führte. Auf dieser Strecke fuhren auch andere D-Zugverbindungen z.B. nach Stuttgart. Am 30.5.1987 verkehrte zum letzten Mal der Austria-Express auf der Strecke Kleve – Nimwegen und am 30.5.1988 fuhr der letzte internationale Zug hier zwischen Deutschland und Holland.

Die „große“ Eisenbahnzeit war in den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts vorbei und so ereilte diese Strecke, wie viele andere bereits zuvor, das Schicksal der Streckenstilllegung. Der letzte planmäßige Zug fuhr am 01.06.1991.

Im Frühjahr 2008 lebt die Geschichte der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke Groesbeek–Kranenburg–Kleve wieder auf mit der Einweihung der Grenzland-Draisine als einer der touristischen Höhepunkte der Region.