

## 170 Jahre Eisenbahnstation Kleinenbroich

Bei der Eröffnung der Eisenbahnstrecke zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach im Januar 1853 hatte zunächst nur Kleinenbroich als einziger Ort auf der Linie einen Haltepunkt. Das Bahnhofsgebäude war bereits fertiggestellt, und der Fahrplan sah zunächst vier Zugpaare pro Tag vor. Man unterschied dabei anfangs zwischen Güterzügen mit Personenbeförderung und reinen Personenzügen. Es gab drei, manchmal auch vier Wagenklassen, und zur Förderung der lokalen Nutzung wurde schon im Oktober 1853 ein Vorzugstarif - in der 3. Klasse – in Höhe von  $\frac{1}{4}$  des üblichen Fahrpreises eingeführt; ab 1895 verkaufte man für die Fahrt nach Köln so genannte Arbeiter-Rückfahrkarten zum Preis von 1,10 Mark. Die Bahnstation hatte für die wirtschaftliche Entwicklung des Dorfes und auch der Region eine wachsende Bedeutung. Umliegende Dörfer profitierten von der Nähe eines Bahnanschlusses: Beispielsweise warben Waldbesitzer bzw. Jagdpächter in Glehn, Liedberg und Pesch mit der günstigen Lage. An der Station waren schon vorsorglich Lagerplätze für angelieferte Kohle eingerichtet, diese wurden später gegen Entgelt verpachtet. Ein weiterer Güterschuppen wurde 1869 errichtet und 1911 die so genannte Freilade-Anlage für den Güterumschlag erweitert. Ab 1891 war der Güterbahnhof in Kleinenbroich laut einer amtlichen Liste sogar für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoff zugelassen. Auch der Betrieb einer Bahnhofsgaststätte - gegen eine Pacht von 60 Talern – war von Beginn an Teil des Stationsangebots. 1897 plante das Betreiber-Unternehmen den zusätzlichen Bau von Bahnsteighallen (als Holzkonstruktion). Kleinenbroich gehörte zu den wenigen Orten, bei denen ab 1858 die „Telegraphen-Drähte“ des Eisenbahnbetriebs für private „Depeschen“ (nicht mehr als fünfzig Worte!) genutzt werden konnten. Bei besonderen Anlässen wurden Sonderzüge eingesetzt, so z.B. für die Aachener Heiligtumsfahrt 1860, für eine Kaiserparade in Grevenbroich 1884 und für ein Trabrennen in Neuss 1888. Nicht zu vergessen ist im Rückblick der Bedarf an Beschäftigten für den Personen- und Güterbetrieb: Stationsvorsteher, Weichensteller, Bahnwärter, Bahnunterhaltungs- und Ladearbeiter waren gefragte Leute für vielfältige Arbeitsanforderungen in damals notwendiger „Handarbeit“. Die Wertschätzung dieser Tätigkeiten zeigt sich in überlieferten Berichten über die Verleihung eines kaiserlichen Ordens, dem „Allgemeinen Ehrenzeichen“, an verdiente pensionierte Mitarbeiter. Aus den historischen Anfängen ist das unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude erhalten; die „Ladestraße“ erinnert nur noch als Straßenbezeichnung an den früheren Betrieb eines Güterbahnhofs.

Der Bau der Eisenbahnlinie war für Kleinenbroich Fluch und Segen zugleich. Die Streckenführung hat das Dorf damals in zwei Teile zerschnitten und so mutmaßlich stark dazu beigetragen, dass sich kein Ortskern als einladender Begegnungsraum für die Einwohnerschaft gebildet hat. Andererseits hat die Bahnstation die Ortsentwicklung auch in gewissem Rahmen günstig beeinflusst. Die heutige Anlage eines modernen S-Bahn-Haltepunktes macht Kleinenbroich interessant für auswärtige Beschäftigte in den lokalen Handwerks-, Handels- und Produktionsunternehmen wie auch für hier lebende Berufspendler in Richtung Mönchengladbach, Neuss, Köln und Düsseldorf.

-----

© Mechthild Walsdorf

Links:

[https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof\\_Kleinenbroich](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Kleinenbroich)

[https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6nigliche\\_Direktion\\_der\\_Aachen-D%C3%BCsseldorf-Ruhrorter\\_Eisenbahn](https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6nigliche_Direktion_der_Aachen-D%C3%BCsseldorf-Ruhrorter_Eisenbahn)

## Auswahl historischer Zeitungsmeldungen

<https://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/newspaper>

### 1. Personalien, Ehrungen

Der Stationsvorsteher I. Klasse **Werner Offergeld** zu Kleinenbroich ist zum 1. Januar 1888 in den Ruhestand versetzt. (Düsseldorfer Volksblatt 13.12.1887)

Verleihung des Allgemeinen Ehrenzeichens an den Weichensteller Hüsges in Kleinenbroich. (Eisenbahn-Verordnungsblatt 17.1894) <https://www.digitale-sammlungen.de/view/bsb11467428?page=176,177>

Kleinenbroich, 14. Oktober. Der Eisenbahn-Stationsvorsteher 2. Klasse **Franz Breuer** hierselbst ist in den Ruhestand versetzt worden. (Bürger-Zeitung für Düsseldorf und Umgebung 14.10.1895)

Versetzt wurden die Stations-Vorsteher 2. Klasse (...) **Paul** von Anrath nach Kleinenbroich und (...) (Düsseldorfer Volksblatt 22.10.1895)

Verleihung des Allgemeinen Ehrenzeichens an den Bahnwärter a.D. **Wermes** zu Kleinenbroich im Kreise M.Gladbach (Norddeutsche allg. Zeitung 28.11.1902)

Verleihung des Allgemeinen Ehrenzeichens an den Eisenbahnweichensteller a.D. **Rütten** zu Kleinenbroich im Kreis M.Gladbach (Norddeutsche allg. Zeitung 4.2.1903)

Verleihung des Allgemeinen Ehrenzeichens an den pensionierten Eisenbahn-Weichensteller **Peter Höfgen** zu Kleinenbroich (Kölnische Zeitung 21.1.1906)

Verleihung des Allgemeinen Ehrenzeichens an den pensionierten Eisenbahn-Weichensteller **Franz Storms** zu Kleinenbroich (Kölnische Zeitung 31.10.1906)

Verleihung des Allgemeinen Ehrenzeichens an den pensionierten Bahnwärter **Anton Braunen** zu Kleinenbroich (Kölnische Zeitung 21.5.1910)

Verleihung des Allgemeinen Ehrenzeichens in Bronze an den bisherigen Bahnunterhaltungsarbeiter **Porten** in Kleinenbroich im Landkreise Mönchengladbach (Norddeutsche allg. Zeitung 10.1.1914)

Verleihung des Allgemeinen Ehrenzeichens an den Bahnwärter a.D. **Dappen** in Kleinenbroich (Kölnische Zeitung 30.5.1915)

## 2. Organisation und Betrieb

Bekanntmachung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn. Die Lieferung von 600.000 Stück Ziegelsteinen für die 5. Section der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn von Lürrip bei Gladbach über Corschenbroich, Kleinenbroich und Büttgen bis zur Büttgen-Neußer Grenze soll im Wege der Submission verdungen werden. (...) (Kölnische Zeitung 3.11.1850)

Bekanntmachung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn. Die Lieferung von 1183  $\frac{1}{3}$  Fuß Eichenholz zur Eindeckung der in der 5. Section der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn vorkommenden Brücken mit Eisen-Constructions soll im Wege der Submission verdungen werden.

Das Holz besteht aus 14 – 16 Fuß langen 12 und 12 Zoll im  starken und aus 7 – 16 Fuß langen 7 und 9 Zoll starken Stücken nebst 1738 Q.-Fuß 2 Zoll starke Bohlen, und ist frei bis zu den Brücken-Baustellen zwischen Lürrip und Kleinenbroich zu liefern. (...) (Kölnische Zeitung 2.2.1852)

Bekanntmachung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn. Mit dem 17. d. Mts. wird der Betrieb auf der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung, vorläufig nach dem untenstehenden Fahrplane, dessen spätere Erweiterung vorbehalten bleibt, eröffnet werden. Die Tarife sind auf den Stationen ausgehängt und dort käuflich zu haben. (Der Fahrplan sieht ab Kleinenbroich täglich vier Zughalte in beide Richtungen vor.) (Kölnische Zeitung 16. 1.1853)

Bekanntmachung der Königlichen Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn-Direktion. Nachdem durch die Einrichtung des Fährbetriebs bei Ruhrort eine unmittelbare Verbindung zwischen der Köln-Mindener und der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn hergestellt und dadurch die Möglichkeit gegeben ist, beladene Kohlenwagen über den Rhein zu bringen, sollen die noch disponiblen Kohlen-Lagerplätze auf den Stationen Crefeld, Viersen und Anrath gleichzeitig mit den Lagerplätzen der in unserer Bekanntmachung vom 7. D. Mts. Aufgeführten Bahnhöfe verpachtet werden. Auch können Lagerplätze auf den Stationen bei Kleinenbroich, Neuss und Obercassel auf Verlangen abgegeben werden. (...) (Kölnische Zeitung 18.1.1853)

Bekanntmachung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn. Die Restaurationen (...) auf den Bahnhöfen der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn zu Geilenkirchen, Kleinenbroich, Neuss und Düsseldorf (Obercassel) sollen im Wege der öffentlichen Verpachtung an geeignete Unternehmer vergeben werden. (...) (Kölnische Zeitung 23.1.1853)

Bekanntmachung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn. Vom 1. K. Monats ab wird zur Erleichterung des Local-Verkehres der Preis der Tages-Billets für die Hin- und Rückfahrt in dritter Wagenklasse zwischen den Stationen (...) Düsseldorf und Kleinenbroich, Neuß und Kleinenbroich von  $\frac{3}{4}$  auf  $\frac{1}{2}$  des gewöhnlichen Fahr-Tarifs ermäßigt. (Kölnische Zeitung 31.10.1853)

(aus den Überlegungen um weiteren Ausbau der Strecke) Sobald die Communalwege von Wevelinghofen über Hemmerden, dann Glehn nach dem Kleinenbroicher Bahnhof auf der einen und auf der anderen Seite nach Schiefbahn in guten Stand gestellt sind, würden die Kreise durch welche

diese Communalwege führen, ihren Kohlenbedarf von dem Kleinenbroicher Bahnhof beziehen, weil dieser näher ist. (...)  
(Düsseldorfer Journal und Kreisblatt, 7. Juli 1854)

Bekanntmachung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn. Die Kohlen-Lagerplätze auf den Bahnhöfen (...) Kleinenbroich, Neuss (...) welche bis zum 1. September c. disponibel werden, so wie alle Plätze, die bis jetzt nicht zur Ablagerung benutzt worden sind, sollen vom obigen Tage an neuerdings gegen eine feste Jahresmiete auf ein Jahr verpachtet werden. (...)

(Kölnische Zeitung 30. 6. und 20.7.1854)

Die Bestimmung, daß telegraphische Privat-Depeschen auf den für den Eisenbahn-Betrieb eingerichteten Telegraphen-Drähten befördert werden können, ist jetzt auf der (...) Aachen-Düsseldorfer-Ruhrorter und der Köln-Crefelder Eisenbahn zur Ausführung gekommen. Die übrigen Preußischen Eisenbahnverwaltungen befördern zur Zeit noch keine Privat-Depeschen. Die Privat-Correspondenz auf den Drähten der Eisenbahn unterliegt jedoch Beschränkungen. Zunächst reicht ihre Beförderung nicht weiter als von einer zu der nächsten Station der Staats-Telegraphen-Linien, (...) und die zu befördernden Depeschen dürfen nicht über fünfzig Worte lang sein. Die Depeschen, die nicht am Stationsorte bleiben, werden durch die Post in recommandierten Briefen gegen eine Entschädigung von 8 Pf. An den Empfänger gesandt. (...) Auf der Aachen-Düsseldorfer-Ruhrorter und auf der Köln-Crefelder Eisenbahn sind folgende Betriebs-Telegraphen-Stationen zur Annahme und Beförderung von Privat-Depeschen autorisiert worden: Anrath, Baal, Erkelenz, Geilenkirchen, Herzogenrath, Homberg (Ruhrort), Horrem (Dormagen), Kleinenbroich, Kohlscheid, Lindern, Ober-Cassel, Osterrath, Rheydt, Trompet, Uerdingen, Viersen, Wickrath und Worringen.

(Kölnische Zeitung 15.6.1858)

Ankündigung: Aus Anlass der Aachener Heiligtumsfahrt setzte die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in der Zeit vom 13. bis 24. Juli 1860 täglich einen Extra-Zug ab Düsseldorf ein – mit vierter Wagenklasse zu gewöhnlichen Personenzugpreisen; Abfahrt ab Kleinenbroich Morgens 8.32 Uhr.

(Kölnische Zeitung 13.7.1860)

Bekanntmachung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn. Zum 1. Januar 1863 sollen die Bahnhofsrestaurationen a) Herzogenrath, b) Lindern, c) Baal, d) Erkelenz, e) Wickrath, f) Rheydt, g) Kleinenbroich, h) Obercassel (Rheinstation Düsseldorf), i) Viersen, k) Anrath, l) Uerdingen u. m) Homberg im Wege der öffentlichen Submission auf drei aufeinanderfolgende Jahre neu verpachtet werden.

Die freie Auswahl unter sämtlichen Bewerbern wird vorbehalten, aber tüchtigen Restaurationswirten der Zuschlag zu einer Jahrespacht von ad a) 240 Thlrn., ad b) 180 Thlrn., (...) ad g) 60 Thlrn. (...) in Aussicht gestellt. (...)

(Kölnische Zeitung 25.9.1862)

In Kleinenbroich wurde 1869 ein neuer Güterschuppen erbaut. (Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Betriebsjahr 1869, Berlin 1871)

[https://archive.org/details/bub\\_gb\\_M3g9AQAAAMAAJ/page/n229/mode/2up?q=](https://archive.org/details/bub_gb_M3g9AQAAAMAAJ/page/n229/mode/2up?q=)

Neuß, 1. Juni. Auf der Strecke Neuß-Kleinenbroich der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn-Gesellschaft sind vor etwa zwei Monaten eiserne Langschwelen, welche in letzterer Zeit so viel von sich Reden gemacht, versuchsweise gelegt worden. Bis jetzt hat sich der Versuch, so viel verlautet, vorzüglich bewährt. Das Fahren bietet dieselbe Sicherheit wie bei hölzernen Schwelen und verursacht bei Weitem nicht das ruckweise Stoßen, welches auf den etwas älteren hölzernen Schwelen jedesmal beim Passieren einer Verbindungsstelle von Schienen und Schwelen so unangenehm empfunden wird. Da sich nun außerdem die Kosten der eisernen Schwelen zu den hölzernen im Verhältnis von 17 zu 37 stellen, so ist mit Sicherheit zu erwarten, daß in nicht ferner Zeit die eiserne Schwelle überall Eingang finden wird. (Kölnische Zeitung 5.6.1877)

Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinisch): Aus Veranlassung der im Kreise Grevenbroich stattfindenden Kaiserparade werden am 19. September 1884 (...) Extrazüge mit 1., 2. und 3. Wagenklasse eingelegt, (...) Abfahrt von Kleinenbroich 5.31 Uhr, (...) Rückfahrt von Grevenbroich – Ankunft Kleinenbroich 4.13 Uhr.... (Düsseldorfer Volksblatt 16.9.1884)

Ankündigung von Sonderzügen anlässlich der am 5. Und 6. August 1888 stattfindenden Pferderennen in Neuss. (Kölnische Zeitung 30.7.1888)

Für den Verkehr von Köln (Hauptbahnhof) nach M.-Gladbach über Neuss-Kleinenbroich sind Arbeiter-Rückfahrkarten zum Preise von M. 1,10 zur Einführung gelangt. (Bürger-Zeitung für Düsseldorf und Umgebung 18.8.1895)

Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Inspektion II (Krefeld). Die Herstellung von Bahnsteighallen (Holzconstruction) auf den Stationen Rheindahlen, Wegberg, Corschenbroich, Kleinenbroich, Büttgen(...) soll vergeben werden. (...) (Kölnische Zeitung 25.3.1897)

Bekanntmachung des Königlichen Eisenbahnbetriebsamtes Mönchengladbach. Die Arbeiten zur Erweiterung der Freiladeanlagen am Bahnhof Kleinenbroich sollen vergeben werden. (...) (Kölnische Zeitung 28.10.1911)

### **3. Ereignisse**

Aus Neuß vom 19. November wird berichtet: Der von Gladbach kommende Zug, welcher gegen 12 Uhr gestern hier eintreffen sollte, lief bei Kleinenbroich infolge einer falsch gestellten Weiche in ein unrichtiges Schienengleis hinein. Ein auf diesem Gleise befindlicher Kohlenwagen wurde umgerannt. Dabei wurde ein auf demselben mit dem Abladen beschäftigter Arbeiter hinausgeschleudert und war auf der Stelle tot. Der Zug rannte in den im Bau befindlichen Güterschuppen hinein und riß denselben vollständig zu Boden. Dabei brach die Locomotive sich den Kamin ab und kam so zum Stillstand. Ein Beamter des Zuges, welcher vom Zuge abgesprungen war, bezahlte den verzweifelten Sprung mit einem zerbrochenen Beine. (Beilage zum Dresdner Journal, 23. 11.1869)

Düsseldorf 14. Nov. Über das auf der Eisenbahnstrecke Düsseldorf-Gladbach bei Kleinenbroich am 19. ds. Vorgekommene Unglück berichtet der dortige Stationsvorsteher S t a r k, den keinerlei Schuld treffen kann, da er nach dem von vorgesetzter Behörde festgestellten Dienstplane zur Zeit als der Unfall eintrat keinen Dienst hatte, an die „Gl. Z.“ u.A. Folgendes: „Das Unglück passierte um 9 Uhr 16 Min. Abends, während ich mich schlafend oben in meiner Wohnung befand. Es wurden 3 Wagen zertrümmert, 1 Wagen verbrannt, die Maschine beschädigt, aber weder Passagiere noch Beamte verletzt.“  
(Düsseldorfer Volksblatt 25.11.1871)

Aus Gladbach berichtet die „Elbf. Ztg.“ unterm 21. Juni: Die Reisenden des am Freitag Morgen von hier nach Düsseldorf fahrenden Zuges waren nicht wenig erstaunt, als der Zug zwischen Kleinenbroich und Büttgen auf freiem Felde hielt. In dem Zuge befand sich nämlich ein Polizeisergeant aus Kaldenkirchen mit einem Gefangenen, der den Dienst in Algier, sowie im holländischen Indien der Ableistung seiner Militärpflicht in Preußen vorgezogen hatte und endlich nach mehrfacher Bestrafung von den holländischen Behörden ausgeliefert war. Seinen Begleiter hatte er durch das Geständnis, daß er die ihn in Preußen erwartende Strafe den Strapazen des Dienstes in fremden Weltteilen vorziehe, sicher gemacht; er hatte sodann, als dieser sich eine Cigarre anzündete, die Coupétür geöffnet und war aus dem fahrenden Zuge herabgesprungen. Einen Bahnwärter, der sich ihm entgegenstellte, schlug er nieder und nahm seine Flucht durchs freie Feld. Durch die Zeichen des Bahnwärters sah sich der Zugführer veranlaßt zu halten; die Verfolgung des Entsprungenen wurde von dem Polizeibeamten sogleich begonnen und konnte dieselbe glücklicherweise mit seinem Schutzbefohlenen auf dem gegen 12 Uhr von Kleinenbroich abfahrenden Zuge die unterbrochene Reise nach dem Düsseldorfer Arresthause fortsetzen. (Beilage zum Dresdner Journal 1.7.1874)

In der Nacht von Sonntag auf Montag wurde zwischen Kleinenbroich und Gladbach ein Weichensteller überfahren, so daß sofort der Tod eintrat. (Düsseldorfer Volksblatt 12.8.1879)

Gladbach, 4. Febr. Am Sonntag, den 27. v.M., so berichtet die „Gladb. Ztg.“, verließ gegen 9 Uhr abends der am Bahnhofe Kleinenbroich postierte Bahnwärter seine Wohnung, um in einem benachbarten Wirtshause ein Glas Bier zu trinken. Etwa eine Viertelstunde später klopfte es an die Tür seiner Wohnung; die allein zurückgebliebene Ehefrau des Bahnwärters öffnete dieselbe und war nicht wenig erstaunt, als zwei Männer mit geschwärtzten Gesichtern eintraten. Der eine derselbe faßte sie am Halse, setzte ihr ein Pistol auf die Brust und verlangte, daß sie ihr Geld herausgebe, während der andere an der Frau vorbeiging, die auf dem Tische des Wohnzimmers stehende Lampe nahm und sich damit in ein Nebenzimmer begab, in welchem der Bahnwärter in einem Kasten einen 50-Markschein aufbewahrte. Letztern hatte er von seinem Vierteljahresgehalt, das er gelegentlich des letzten Zahltermins erhalten, nachdem er verschiedene Zahlungen davon gemacht, erübrigt und wollte davon die laufenden Ausgaben der nächsten Zeit bestreiten. Die Räuber hatten vielleicht noch einen größern Rest des besagten Gehaltes im Hause vermutet. Nachdem er den 50-Markschein an sich genommen, verließen sie das Haus. In Bezug auf die Täterschaft ist, wie wir vernehmen, bis zur Stunde noch nichts bekannt.  
(Düsseldorfer Volksblatt 6.2.1884)

Gladbach, 13. Dez. Am 2. Dezember d. J., abends zwischen 6 und 7 Uhr, wurde auf der Eisenbahn in der Nähe von Kleinenbroich aus einem Coupé 3. Klasse des Personenzuges Nr. 413 eine Schaumweinflasche, enthaltend einen Rest Brantwein, hinausgeworfen. Die Flasche traf den bei Bude Nr. 103 stehenden Weichensteller Matth. Wolters und verletzte denselben erheblich am Kopfe. Das kgl. Eisenbahn-Betriebsamt zu Crefeld sichert demjenigen, welcher den Täter zur Anzeige bringt, das eine gerichtliche Bestrafung erfolgen kann, eine Belohnung von 30 M. zu.

(Düsseldorfer Volksblatt 18.12.1888)

Am 28. September Morgens gegen 6 ¼ Uhr fuhr ein von Neuß kommender Kieszug auf dem Bahnhofe Kleinenbroich auf einige im Geleise stehende Wagen. An diesem Unfalle sollte die Fahrlässigkeit des Stationsdiäters Gustav B. Schuld sein, er dessen auch heute angeklagt. Er stellte jedoch jede Fahrlässigkeit in Abrede. Die Strafkammer verurteilte den B. zu 2 Tagen Gefängnis.

(Düsseldorfer Volksblatt 19.12.1888)

Auf der Strecke Neuß-Gladbach sind dreimal Züge im Schnee stecken geblieben. Zwischen Neuß und Büttgen mußte ein Personenzug über zwei Stunden lang anhalten. In Büttgen selbst blieb ein Schnellzug 50 Minuten lang im Schnee stecken, und zwischen Büttgen und Kleinenbroich mußte ein Güterzug einige Stunden halten, ehe die Strecke soweit vom Schnee gesäubert war, daß er die Fahrt fortsetzen konnte.

(Düsseldorfer Bürgerzeitung 14.12.1892)

Unweit der Station Kleinenbroich wurde auf dem Bahngeleise ein junger Mensch aus dem Orte als Leiche aufgefunden. Derselbe ist vom Zuge überfahren worden. Man nimmt an, daß der Betreffende den Tod gesucht hat.

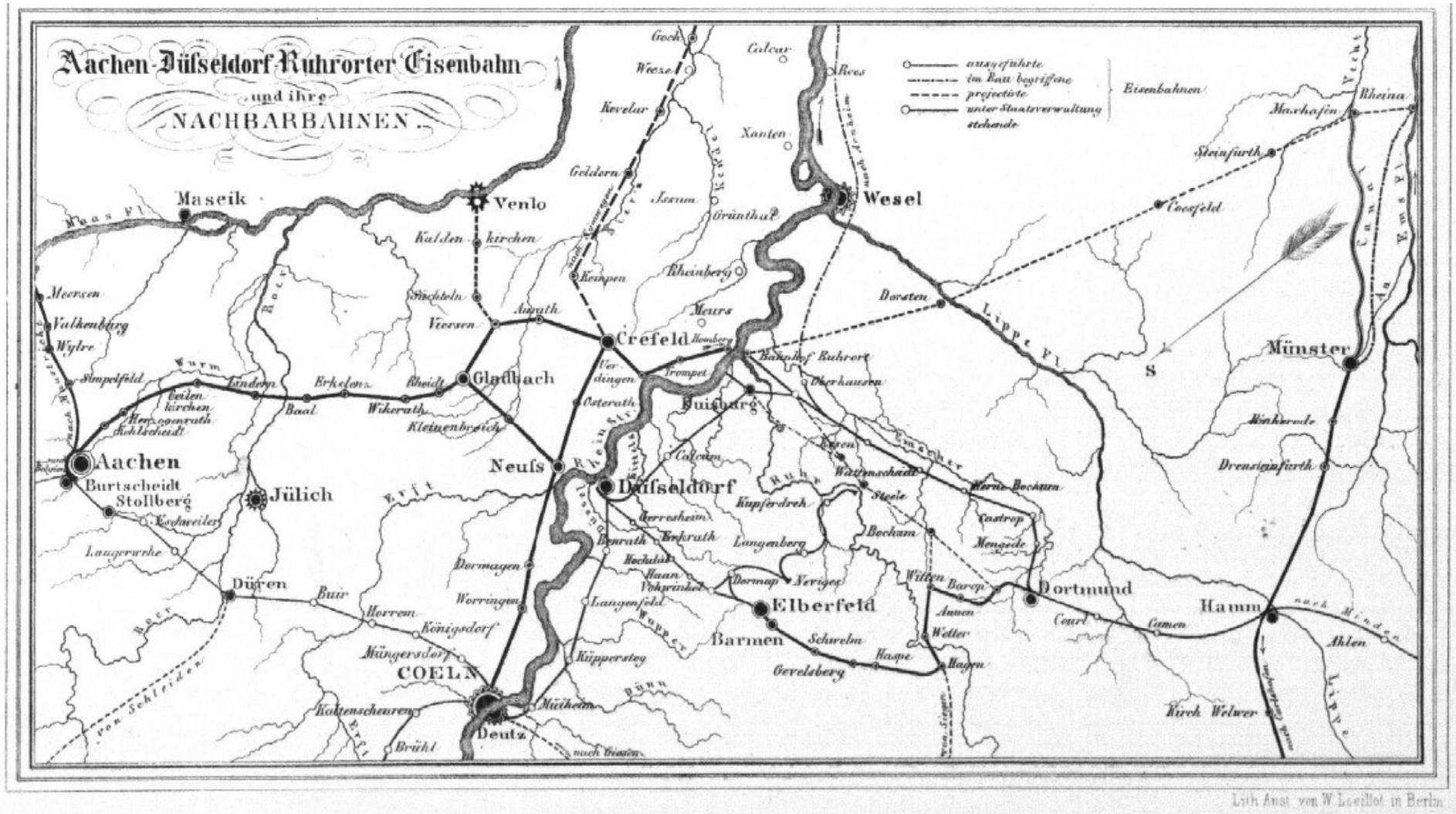
(Bürger-Zeitung für Düsseldorf und Umgebung 16.6.1895)

M.Gladbach, 3. Febr. In einem Zuge von Neuß nach hier ist am Sonntagabend zwischen Büttgen und Kleinenbroich eine Dame beraubt worden. Der Räuber, der eine schwarze Maske trug, entriß ihr die Handtasche mit der darin befindlichen Barschaft. Unter Vorhaltung eines Revolvers versuchte er sodann, sie auch zur Hergabe ihre Schmuckes zu zwingen. Der Beraubten gelang es, die Notbremse zu ziehen, worauf der Räuber die Flucht ergriff.

(Kölnische Zeitung 5.2.1925)

Eine gefährliche Bande von Bahnräubern, die seit Monaten auf dem Gelände der Bahnhöfe Neuss, Büttgen, Kleinenbroich und Korschenbroich, namentlich auch am Kölner Bahndamm, Waren von Güterzügen bei ihrer Einfahrt in die Bahnhöfe stahlen, wurde durch den Eisenbahnstreifendienst unschädlich gemacht. Der Festnahme ging eine fast einstündige wilde Jagd voraus. (...)

(Kölnische Zeitung 4.1.1931)



Streckenkarte der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in: Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen, Ausg. 1857 (public domain)

Online: Digitale Landesbibliothek Berlin: [https://digital.zlb.de/viewer/image/15244658\\_1857/48/](https://digital.zlb.de/viewer/image/15244658_1857/48/)