

Teil 7: Aachener Bahnhöfe (Folge 2)

Der Bahnhofplatz ist in den letzten 100 Jahren mehrfach umgestaltet worden. Er stellt sich in seiner Entwicklung spannender dar als der Bahnhof selbst. Eine Ansichtskarte von 1906, (Abb. 6 in Folge 1, Ausgabe 69) noch ohne jeden Schmuck, zeigt einen vollkommen leeren Platz.

In den nächsten Jahren wurde das Kriegerdenkmal wiederaufgebaut (Abb. 1), das bereits 1872 vor dem Rheinischen Bahnhof existierte. Man gedachte damit der Gefallenen der Kriege von 1866 und 1870/71. 1923 wurde es an die Monheimsallee versetzt und 1942 leider eingeschmolzen. Anschließend wurde ein großes Wasserbassin errichtet. Wasserspiele mit der Darstellung eines Tritonen (Abb. 2) wurden ebenfalls 1923 abgebaut, vermutlich um dem zunehmenden Verkehr Rechnung zu tragen. Er kann jedoch heute noch als Brunnenanlage des Paubachs an der Kaiser-Friedrich-Allee besichtigt werden. Abb. 3 zeigt den Bahnhofplatz 1914.



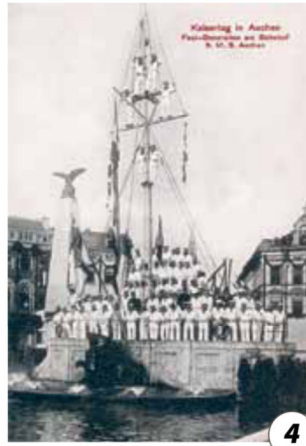
1



2



3



4

Abb. 4 aus 1911 zeigt die Festlichkeiten am 18.10.1911, als Kaiser Wilhelm II. Aachen besuchte, um an der Enthüllung des Denkmals Kaiser Friedrich III. am Kaiserplatz teilzunehmen.



5

Für 1915 war eine Krönungsschau geplant. Abb. 5 zeigt den mit monumentalen Säulen geschmückten Bahnhofplatz. Hierzu wurden eigens Kopien der Reichsinsignien angefertigt (heute im Rathaus). Die Originale befinden sich in Wien. Da sich Deutschland zu diesem Zeitpunkt jedoch im Krieg befand, sagte Wilhelm II. die Veranstaltung ab. Die Säulen wurden danach wieder abgebaut.

Nach dem Umbau des Bahnhofplatzes sieht man im Zentrum einen Kiosk (Abb. 6). Auffallend in diesen Ansichtskarten sind die vielen großen Hotels rings um den Bahnhofplatz in dieser Zeit. Die Umbauten nach dem Zweiten Weltkrieg wollen wir hier unbetrachtet lassen.

In der Anfangszeit der Eisenbahngeschichte wurden Bahnstrecken und Bahnhöfe von



6

Gesellschaften gebaut. So der Hauptbahnhof von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft. Die Strecke zwischen Eschweiler und Aachen war durch die geologischen Voraussetzungen sehr schwierig zu planen, weswegen mehrere Tunnel und 30 Brücken zu errichten waren. Der Burtscheider Viadukt als erster großer Eisenbahnviadukt Deutschlands (1838-40, 277 m lang u. bis zu 16 m hoch) zeugt heute noch davon.

Der Bahnhof Ronheide, ab 1925 Aachen Süd (Abb. 7), diente den Aachenern als Station zu Wanderungen im Aachener Wald (vgl. die Broschüre „Öcher Bösch“). Außerdem wurde an der Bahnhofstation eine Dampfseilzuganlage unterhalten, die den Zügen auf der Steilstrecke mit einem Höhenunterschied von 55 m den Aufstieg erleichterte bzw. bei der Abwärtsfahrt beim Bremsen half. Erst als die Dampflokomotiven 1855 so stark wurden, dass durch eine vor- und nachgeschaltete Lok der Höhenunterschied preiswerter zu überbrücken war, wurde sie eingestellt. Der Personenbahnhof Ronheide wurde 1927 das letzte Mal angefahren.



7

Die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute 1858 den Bahnhof „Aachen-Marschierthor“ (Abb. 8). Der Straßenplan aus Folge 1 gibt die Lage wieder. Das Streckennetz dieser Gesellschaft verband Aachen mit Mönchengladbach und Düsseldorf. Der Bahnhof ähnelte dem Rheinischen Bahnhof. Er bestand bis zum Zweiten Weltkrieg, wurde 1945 zerstört und nicht wieder aufgebaut.

Weitere Infos unter: www.sammlung-crous.de



8