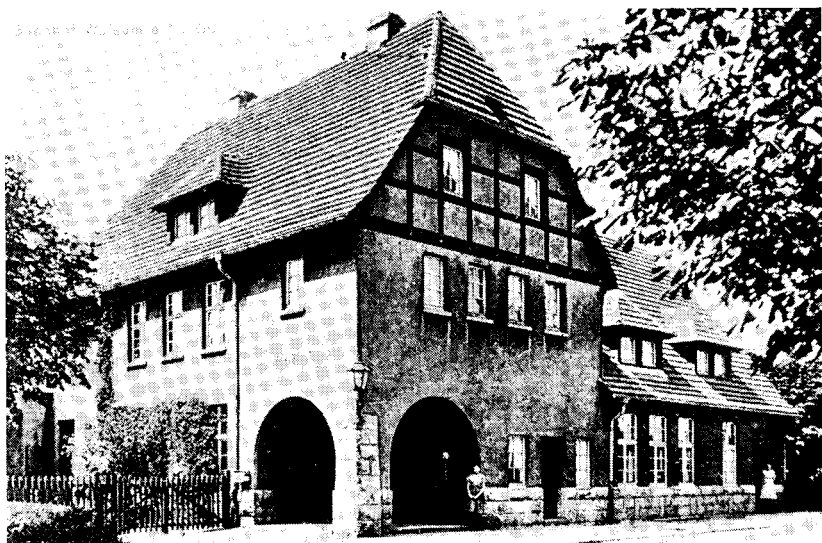


Walsum, ein Bahnhof mit Zukunft

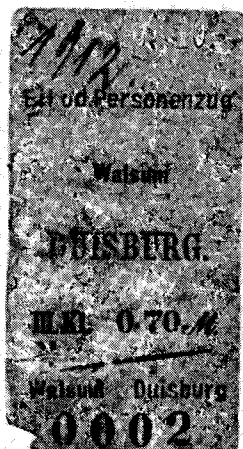
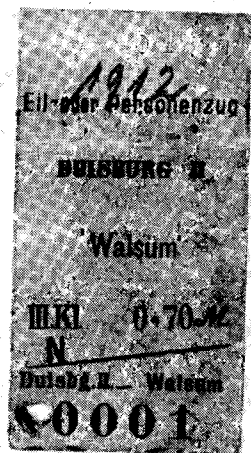
Von Willi Dittgen

Vor 60 Jahren fuhr der erste Zug

Im Jahre 1856 war die Eisenbahnlinie Oberhausen-Dinslaken-Wesel eröffnet worden. Sie war für mehrere Jahrzehnte die einzige Schienen-Verbindung zwischen Nord und Süd. Da aber die in schnellem Tempo wachsenden Gemeinden Hamborn, Walsum und der Westteil des Kreises keinen Eisenbahn-Anschluß hatten, wurde schon um die Jahrhundertwende eine weitere Verbindung Oberhausen-Wesel auf einer westlichen rhein-nahen Trasse geplant. Die industrielle Entwicklung im Raum Hamborn und Walsum ließ sich damals schon voraussehen. In Walsum gab es allerdings nur die Zellstofffabrik. Diese besorgte den An- und Abtransport von Rohstoffen und Produkten mit einem Wagenzug der Straßenbahn vom Bahnhof Neumühl aus.



Der Walsumer Bahnhof etwa 1935.



Die beiden ersten Fahrkarten, gekauft am 16. 10. 1912: „Eins Dritter Duisburg und zurück.“

Im Jahre 1908 konnten die Bauarbeiten beginnen. Sie gestalteten sich recht schwierig. Bis Walsum mußten sehr viele Über- und Unterführungen gebaut werden. Und in der freien Landschaft des Kreises Dinslaken war ein hoher Damm anzuschütten, da die Strecke mitten durch das Überschwemmungsgebiet des Rheins führte.

In unserem Kreis gab es drei Bahnhöfe, Walsum, Möllen und Spellen. Die Arbeiter beim Bahnbau waren meist Ausländer, die der Bergbau schon wieder abgestoßen hatte. Es gab Leute, die über die „Ver-schandelung“ der schönen niederrheinischen Landschaft schimpften. Der Heimatdichter Dr. Schlichthaar hatte sich sogar seine eigenen Verse darauf gemacht:

... schimpfend auf die Polen und Kroaten,
die beim Bahnbau mit dem Spaten,
Emmelsum das schöne, mitten-
durch und in zwei Teile schnitten.“

Auch sonst war es nicht leicht mit der Planung und Ausführung voranzukommen. Allein aus der Gemeinde Walsum kamen 35 Einsprüche.

Am 15. Oktober 1912, also vor 60 Jahren, wurde der Bahnhof Walsum seiner Bestimmung übergeben. Als erster kaufte sich am folgenden Tag der Rektor Rebbelmund eine Fahrkarte: „Eins Dritter Duisburg und zurück!“ Er bekam die Fahrkarten Nr. 1 und 2. Sie werden im Archiv des Walsumer Bahnhofs aufbewahrt.



Der erste Bahnhofsvorsteher: Martin Reimann

Der erste Bahnhofsvorsteher in Walsum war Martin Reimann. Sein Nachfolger wurde Paul Köthe. Dann kam Wilhelm Lemm und wirkte 26 Jahre lang, von 1927 bis 1953 als Dienststellenleiter im Walsumer Bahnhof. Für drei Jahre übernahm dann Hans Teichert die Geschäfte. Seit 1956 ist Felix Jentz der Chef.

Die Bahnhöfe an dieser Strecke lagen durchweg nicht besonders günstig. Der Walsumer Bahnhof wurde so nah wie möglich an den Walsumer Dorfkern herangelegt. Walsum entwickelte sich aber von Alt-Walsum weg mit einem neuen Schwerpunkt in Aldenrade. Später half man sich durch die Einrichtung des Bahnhofs „Provinzialstraße“ und versuchte so den gegebenen Verhältnissen Rechnung zu tragen. Möllen hatte lange Jahre keinen Siedlungskern in der Nähe. Erst die Bergarbeiter-siedlung gab einigen Auftrieb. Ausflügler aus Hamborn, die nach Götters-wickerhamm wollten, fuhren gern bis zum Bahnhof Möllen. Und Spellen

war für Jahrzehnte ein stiller Dorfbahnhof. Auch zwischen Möllen und Spellen paßte sich die Bundesbahn der zwischenzeitlichen Entwicklung an und baute die Haltestelle Voerde-Löhnen.

Unter den 1912 gegebenen Verhältnissen mußte die Inanspruchnahme dieser Strecke recht gering sein. Ein erster Auftrieb kam im Weltkrieg 14/18 und auch 1939/45, als Walsum Verschiebebahnhof für Truppen- und Munitionstransporte wurde.

Als im letzten Krieg die Brücke über den Lippe-Seiten-Kanal zerstört wurde und die Bundesbahn nicht bereit war, diese wieder aufzubauen, verlor die Strecke auch den letzten Anschein von Bedeutung. Die Strecke endete in Spellen.

Aber auch dieser Zustand änderte sich wieder, als im Norden des Kreises neue Industrien angesiedelt und diese durch die Kreisbahn in Spellen an die Bundesbahn angeschlossen wurden. Der Personenverkehr war inzwischen weitgehend von der Schiene auf die Straße verlegt worden, doch nahm jetzt der Güterverkehr einen unerwartet großen Umfang an. Jetzt erwies sich der Walsumer Bahnhof mit seinen großen Möglichkeiten als geeigneter Verschiebebahnhof, der auch einem hohen Verkehrsaufkommen gewachsen ist. Über ein Dutzend großer Betriebe läßt seine Rohstoffe und Produkte heute über Walsum laufen. Der Gleiskörper des Güterbahnhofs mußte bereits auf 15 nebeneinanderliegende Schienenstränge erweitert werden.

Walsum ist ein Bahnhof mit Zukunft geworden.