



Stadt Meerbusch

Der Bürgermeister
Untere Denkmalbehörde

Denkmalliste

Denkmal- Nr.: 05162022 A 179

1. Baudenkmal
 2. Gartendenkmal
 3. Bewegliches Denkmal
 4. Denkmalbereich
 5. Welterbestätten und ihre Pufferzonen

Kurzbezeichnung des Denkmals
Güterschuppen

Lage des Denkmals
Ladestraße 3 in 40670 Meerbusch Osterath

Gemarkung	Flur	Flurstück	Georeferenzierung
Osterath	11	702 und 704	

Wesentliche charakteristische Merkmale des Denkmals (s. Eintragungstext ff.)

Begründung der Denkmaleigenschaft gem. § 2 Abs. 1, 2 DSchG NRW

An der Erhaltung und Nutzung besteht ein öffentliches Interesse, weil das o.g. Denkmal bedeutend ist für

- die Erdgeschichte
 für die Geschichte des Menschen
 für die Kunst- und Kulturgeschichte
 für Städte und Siedlungen
 für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse

An der Erhaltung und Nutzung besteht ein Interesse der Allgemeinheit wegen

- künstlerischen
 wissenschaftlichen
 volkskundlichen
 städtebaulichen

Gründen (s. Eintragungstext ff.)

Vorläufige Unterschutzstellung
keine

Anhörung Eigentümerin
-

Anhörung LVR
13. Februar 2024

Eintragung des Denkmals gem. § 5 Abs. 1 i.V.m. § 23 Abs. 1, 4 S. 1 Var. 3 DSchG NRW

Meerbusch, den

Im Auftrag

Unterschrift/ Dienstsiegel

Bemerkungen:

1. Begründung der Denkmaleigenschaft

Das o.g. Objekt erfüllt im definierten inhaltlichen und räumlichen Umfang mit seinen oben beschriebenen wesentlichen charakteristischen Merkmalen die Voraussetzungen eines Baudenkmals im Sinne des § 2 Abs. 1, 2 Denkmalschutzgesetz NRW in seiner Fassung vom 13. April 2022 (DSchG NRW).

An seiner Erhaltung und Nutzung besteht in Gänze ein öffentliches Interesse, denn er ist bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen und für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse. Es besteht ein Interesse der Allgemeinheit an seiner Erhaltung und Nutzung wegen wissenschaftlicher und städtebaulicher Gründe.

2. Lage

Der Güterschuppen befindet sich im Osten des Meerbuscher Stadtteils Osterath und bildet mit dem Silo- und Lagergebäude einen langgestreckten Gebäudekomplex an der Ladestraße. Diese verläuft parallel zur Bahnstrecke (Krefeld – Neuss), die von Nordwesten nach Südosten quer durch den Stadtteil Osterath führt. Auf der gegenüberliegenden Seite der Bahnstrecke befindet sich das historische ‚Bahnhofs- Empfangsgebäude Meerbusch Osterath‘, das seit 21. Mai 1987 rechtskräftig in die Denkmalliste der Stadt Meerbusch eingetragen ist.

Weiter westlich liegt der Ortskern des Stadtteils Osterath. Das unmittelbare städtebauliche Umfeld ist geprägt von großen Lebensmittelfilialen und Wohnbebauung unterschiedlicher Zeitstellungen.

3. Schutzzumfang

Im denkmalwerten Schutzzumfang sind das Innere und Äußere des Güterschuppens in bauzeitlicher Substanz, Konstruktion, Erscheinungsbild, wie im Folgenden beschrieben, enthalten. Die Lage und der räumliche Schutzzumfang sind dem Kartenausschnitt auf Seite 14 | 15 unter Punkt 13 des Denkmallistenblatts zu entnehmen.

4. Baugeschichte

Der Auf- und Ausbau des Eisenbahnnetzes ab der Mitte des 19. Jahrhunderts war von fundamentaler Bedeutung für die wirtschaftliche Erschließung einer Region. Personen konnten nun viel einfacher und bequemer über größere Strecken reisen. Rohstoffe, Waren und Produkte konnten nun in großen Mengen schnell und einfach transportiert werden.

Die Wirtschaft war auf diese Transportmöglichkeiten angewiesen. Andererseits konnten Investoren mit dem Bau und Betrieb von Eisenbahnlinien gute Gewinne erzielen. Die Bahnlinien benötigten zwar zum Bau eine staatliche Konzession, wurden aber privatwirtschaftlich finanziert. Erst 1880 erfolgte die Verstaatlichung des Eisenbahnwesens.

Unter dem Namen „Cöln- Crefelder Eisenbahngesellschaft“ wurde mit den Statuten vom 11. Mai 1853 eine anonyme Aktiengesellschaft gegründet, deren Zweck es war, *„eine in thunlichst gerader Richtung von Cöln über Neuß nach Crefeld führende Eisenbahn nebst einer von dieser*

Hauptbahn nördlich von Neuß zur Verbindung der Städte Crefeld und Düsseldorf abzweigenden Seitenbahn“ zu erbauen und zu betreiben.¹

Die Aktiengesellschaft sammelte ein Kapital von 1.100.000 Thlr.²

Die Gesellschaft hatte zudem auch die Option, die Linie über Krefeld hinaus bis zur holländischen Grenze Richtung Nijmegen zu verlängern. Sitz der Gesellschaft war Köln.

Der Osterather Gemeinderat bildete eine Kommission zur *„Ausführung der projektierten Eisenbahn von Crefeld nach Neuß“*. Das Komitee bestand aus Dr. L. Kürfgen, Theodor Bockels und Ludwig Hufer.³

Ausführung durch die Aachen- Düsseldorf- Ruhrorter Eisenbahn

Mit Vertrag vom 28. September 1853 übertrug die Cöln- Crefelder Eisenbahngesellschaft den Bau und Betrieb der neuen Linie an den Staat. Dieser wiederum übertrug das Projekt an die *„Aachen- Düsseldorf- Ruhrorter Eisenbahn“*.⁴ Diese gründete mit Erlass vom 28. Dezember 1853 eine besondere Baukommission mit der Bezeichnung *„Königliche Kommission für den Bau der Cöln- Crefelder Eisenbahn“* mit Sitz in Köln.⁵

Die zunächst nur eingleisige Strecke führte in gerader Streckenführung von Neuss über Osterath und Fischeln nach Krefeld.

Eröffnung der Bahnlinie

Am 11. November 1855 erfolgte die Eröffnung der ersten Teilstrecke mit einer Länge von 35 km von Köln nach Neuss. Am 26. Januar 1856 wurde das zweite Teilstück von Neuss über Osterath nach Krefeld eröffnet.

Eröffnung des Bahnhofs

Mit der Inbetriebnahme der Bahnstrecke wurde auch der Bahnhof in Osterath eröffnet. Auf der westlichen Seite, zum Dorf Osterath gelegen, wurde das Empfangsgebäude für den Personenverkehr errichtet. Auf der Ostseite wurden die Flächen für den Güterverkehr angelegt. Am Güterbahnhof wurden verschiedene Lagerplätze eingerichtet. So wurde am 22. Dezember 1857 der Kohlenlager- Platz am Osterather Bahnhof verpachtet.⁶

1863 wurde der Lagerplatz Nr. 3 nach der Besichtigung durch den Bürgermeister zum Lagerplatz für Petroleum bestimmt.⁷

¹ Gesetzsammlung für die Königlich-Preußischen Staaten. Berlin: 1853. S. 710

² Gesetzsammlung für die Königlich-Preußischen Staaten. Berlin: 1853. S. 710

³ StA Meerbusch. Akte Ü5. 21.1.1853

⁴ Gesetzessammlung für die Preußischen Staaten für das Jahr 1853. Berlin: 1854. S. 904

⁵ Gesetzessammlung für die Preußischen Staaten für das Jahr 1853. Berlin: 1854. S. 904

⁶ Kölnische Zeitung. 18.12.1857

⁷ StA Meerbusch Osterath 377

Übernahme durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft

Auf der Generalversammlung der Aktionäre der Köln- Krefelder Eisenbahn- Gesellschaft wurde am 11. November 1859 beschlossen, das Unternehmen mit der Rheinischen Eisenbahn- Gesellschaft zu verschmelzen und die Köln- Krefelder Eisenbahn- Gesellschaft aufzulösen. Die von Beginn an geplante Abzweigung nördlich von Neuss zur Verbindung der Städte Düsseldorf und Krefeld war bisher nicht gebaut worden. Die Konzession hierfür erlosch.

Errichtung des Bahnhofsgebäudes

Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie im Jahr 1856 wurde auch das Bahnhofsgebäude in Betrieb genommen. Hierbei handelte es sich um einen Typenbau, wie er auch in Nievenheim und Worringen errichtet wurde. Das Gebäude verfügte über die erforderlichen Einrichtungen wie Fahrkartenverkauf, Gepäckannahme, Wartebereich und Bahnhofsgastronomie. Im Obergeschoss befand sich eine Dienstwohnung.

Kritik am Osterather Bahnhofsgebäude

Dieses einfache Gebäude hielt man schon Ende des 19. Jh. bezüglich des zunehmenden Verkehrsaufkommens weder für besonders zweckmäßig noch architektonisch ansprechend. So hieß es am 19. August 1896 in der Niederrheinischen Volkszeitung:

„An der Bretterbude, die nun schon fast mehr wie 40 Jahren als Stationsgebäude dient, soll, da die Räume wiederum zu klein geworden sind, nochmals ein Anbau gemacht werden. Das ist nun gewiß schon die sechste Veränderung, bzw. Vergrößerung, die an dem Holzbau vorgenommen wird, und wenn man das Geld auf einem Haufen hätte, das seit 40 Jahren hierfür verwandt worden ist, so könnte man gewiß damit ein prächtiges Stationsgebäude herstellen. Die hiesige Station versteuert einen jährlichen Reingewinn von 95,000 M., das auf der hiesigen Station verdient wird und doch kann sich die Staatsbahn- Verwaltung noch nicht entschließen, einen anständigen Neubau auszuführen. Gibt es wohl im ganzen Gebiete der preußischen Staatsbahn- Verwaltung eine Station mit einem derartigen Verkehr, die eine solche Baracke als Stationsgebäude hat?“⁸

Der Bau der Osterath- Essener Eisenbahnstrecke

Mit dem Bau der Köln- Krefelder Eisenbahnstrecke, im Jahr 1863 weitergeführt bis Kleve und später bis Nijmegen, war der linke Niederrhein in Nord- Süd- Richtung recht gut erschlossen. Von großer wirtschaftlicher Bedeutung aber war, die rechtsrheinischen Kohlen- und Eisenstandorte des Ruhrgebietes mit den linksrheinischen Gebieten durch eine entsprechende Eisenbahnstrecke zu verbinden. Entsprechend großes Interesse hatte die ‚Rheinische Eisenbahn‘, ihr Netz rechtsrheinisch weiterzuführen, indem von der vorhandenen Linie Köln- Krefeld ein Abzweig Richtung Rhein bzw. Rheinübergang gebaut wurde. Zwischen Neuss und Krefeld bot sich Osterath als Knotenpunkt an, da hier die Trassenführung über Uerdingen Richtung Rheinhausen einfach realisiert werden konnte.

⁸ StA Krefeld. Niederrheinische Volkszeitung. 19.8.1896

Auf der Generalversammlung der ‚Rheinischen Eisenbahn‘ am 24. Mai 1862 wurde daher der Beschluss über den Bau einer Zweigbahn von Osterath in das ‚Essener Kohlen- Revier‘ gefasst.⁹ Die Linie erhielt den Namen ‚Osterath- Essener Eisenbahn‘. Durch diese Bahnlinie wurde der Ort Osterath in Eisenbahnkreisen überregional bekannt.

Die Führung der Strecke über den Rhein stellte dabei eine technische Herausforderung dar. Da feste Rheinbrücken sehr teuer waren und aus Sicherheitsgründen vom Militär nur bedingt zugelassen wurden, entschloss man sich, bei Rheinhausen ein Trajekt (Überfahrt) zu bauen. Dabei wurden immer mehrere Waggons auf einen Ponton geschoben und zum anderen Rheinufer gezogen.

Die Genehmigung dieser neuen Strecke erfolgte recht zügig. Der ‚Staats-Anzeiger‘ veröffentlichte die ‚*Concessionsurkunde vom 16. Juli 1863 für die Erweiterung des Unternehmens der Rheinischen Eisenbahn durch Anlage einer Zweigbahn von Osterath nach Essen, welche mittels einer Trajectanstalt bei Rheinhausen den Rhein, und bei Mülheim über die Ruhr überbrückt.*‘¹⁰

Seit der Eröffnung passierten täglich zahlreiche aus dem Ruhrgebiet kommende Kohlezüge Osterath. Für das Jahr 1877 wurde berichtet, dass beispielsweise über Osterath Güterzüge mit Kohlen, Koks und Roheisen aus dem Ruhrgebiet zu Stationen der Belgischen Nordbahn und der Chimay- Bahn über Osterath – Venlo – Visé geführt wurden.¹¹

Abzweig an der Viehgasse

Der Abzweig der Osterath- Essener Eisenbahn befand sich in Höhe des Bahnübergangs Viehgasse. Die 1856 eröffnete Strecke von Osterath nach Krefeld führte von dort auf der heutigen Trasse der Kleinbahnlinie (heute Straßenbahnlinie U76) nach Krefeld.

Zweigleisiger Ausbau

Bis 1871 waren zweigleisig ausgebaut: von Köln bis Osterath (5,24 Meilen) und von Osterath bis Essen (6,32 Meilen)¹²

Bedeutung 1928

Eine Bedeutung hatte die Bahnstrecke insbesondere auch für landwirtschaftliche Erzeugnisse von Holland zur Ruhr und nach Süddeutschland. Darunter gab es ganze Lebensmittelzüge.

Im Jahr 1928 passierten täglich etwa 6000 Güterwagen den Osterather Bahnhof.

Insgesamt arbeiteten ca. 50 Personen (Betriebspersonal, Streckenbewachung, Bahnmeisterei) in dem Abschnitt von südlich Oppum bis Osterath.

⁹ Kölnische Zeitung. 15.4.1862

¹⁰ Dortmunder Zeitung. 6.8.1863

¹¹ Kölnische Zeitung. 3.4.1877

¹² Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1871. Berlin: 1873. S. 201

Stilllegung des direkten Gleises von Osterath nach Krefeld

Passagiere aus Krefeld, die mit der Eisenbahn nach Essen fahren wollten, mussten anfänglich mit der Köln- Krefelder Eisenbahn bis nach Osterath fahren und dort in die Züge der Linie Osterath-Essen umsteigen. Bereits zwei Jahre später, 1867 wurde daher der Abzweig bei Linn gebaut.

*„Durch die Erbauung dieser Zweigbahn wird dem reisenden Publikum der Vortheil und die Annehmlichkeit geboten, von Essen direkt nach Crefeld und Cleve zu fahren und so den Umweg über Osterath zu vermeiden, der ebenso zeitraubend als unangenehm ist.“*¹³

Zum 1. Februar 1877 wurde die Strecke Linn – Oppum - Krefeld in Betrieb genommen.

Von diesem Zeitpunkt an führten die Züge von Köln über Osterath und Oppum nach Krefeld und die Züge nach Dortmund fuhren nun nicht mehr ab Osterath, sondern nahmen ihren Anfang in Krefeld.¹⁴

Mit der neuen Linie Linn – Oppum – Krefeld wurde die direkte Verbindung Osterath – Krefeld stillgelegt. Die Aachener Zeitung nannte diese Stilllegung *„eine im Eisenbahnwesen wohl äußerst selten vorkommende Erscheinung.“*

Grund für diese Stilllegung war der äußerst gefahrvolle niveaugleiche Übergang über die Gleise der Bergisch- Märkischen Eisenbahn im Stadtgebiet Krefeld. Die neue Strecke kreuzte diese Linie nun auf einem 10 Fuß hohen Damm.¹⁵

1898 wurde die Trasse dieses stillgelegten Streckenabschnittes für den Bau der elektrischen Kleinbahn ‚Düsseldorf – Krefeld‘ (der heutigen Straßenbahnlinie U76) genutzt.

Der Bau der Osterath- Essener Eisenbahn erwies sich als eine der wichtigsten Bauprojekte jener Jahre. Aber es war nicht die einzige Linie, die Mitte der 1860er Jahre entstand.

In den Jahren 1864/ 65 wurden beispielsweise folgende Bahnprojekte vollendet:¹⁶

Strecke	Länge in Meilen ¹⁷	Kosten in Thaler
Düren – Call	6	3 ½ Mio
Kleve – Zevenaer	2	1 Mio
Viersen – Venlo	3	1 ½ Mio
Osterath – Essen	5 ½	3 Mio
Kleve Richtung Nijmegen	1	800.000
Kempen – Venlo	2 ¼	1 Mio
Styrum – Ruhrort	1 ¼	500.000

Am 23. August 1866 wurde die Bahnstrecke Osterath- Essen offiziell in Betrieb genommen. Über Essen hinaus wurde die Strecke in den folgenden Jahren bis Dortmund weiter ausgebaut. Ebenso wurden zahlreiche Abzweigungen zu den Zechen und Eisenhütten angelegt.

¹³ Rhein- und Ruhrzeitung. 6.6.1867

¹⁴ Kölnische Zeitung. 27.1.1877

¹⁵ Aachener Zeitung. 18.1.1877

¹⁶ Rhein- und Ruhrzeitung. 3.11.1864

¹⁷ 1 preußische Meile entspricht ca. 7500 m

Ausbau der Gleisanlagen am Osterather Bahnhof

Mit der Eröffnung der Osterath- Essener Eisenbahn war der Osterather Bahnhof nun nicht mehr nur ein einfacher Haltepunkt zwischen Neuss und Krefeld, sondern entwickelte sich zu einem Rangierbahnhof, bei dem die Züge Richtung Krefeld/ Kleve bzw. Essen zusammengestellt wurden. Für diese Rangierarbeiten wurde die Erweiterung des Bahnhofes bzw. der Gleisanlagen erforderlich.

Bis in die 1960er Jahre verfügte der Osterather Bahnhof über sieben Parallelgleise.

Die Planungen sahen vor, dass die zusätzlichen Rangiergleise nach Norden über den Strümper Communal- Weg (Strümper Straße) und den Heideweg (Hoterheideweg) verlängert werden.

Die Gemeinde befürchtete, dass es durch diese Rangierarbeiten zu längeren Sperrungen an der Strümper Straße kommen werde, was in Osterath keine Begeisterung hervorrief. So folgten zahlreiche Verhandlungen mit den Vertretern der Eisenbahngesellschaft und den vorgesetzten Behörden. Die Gemeinde forderte den Bau von Parallelwegen (An der Bundesbahn). Auch über eine Verlegung der Düsseldorf- Krefelder- Staatsstraße (Meerbuscher Straße) wurde nachgedacht. Auf diese Verlegung könnte verzichtet werden, wenn die Regierung ein Regulativ erlassen würde, dass die Sperrungen auf das nötige Maß zu beschränken seien. Nach Vorschlag der Eisenbahn sollten die Sperrung auf drei Minuten beschränkt bleiben.¹⁸

Sollte der Verkehr trotz gegenteiliger Versicherung der Eisenbahn doch stark zunehmen, so behielt sich die Gemeinde das Recht vor, auf die Anlage dieser Hilfswege oder auf die gänzliche Verlegung des Bahnhofes zu bestehen. Tatsächlich dauerten die Sperrungen durch Rangierarbeiten häufig viel länger.

Mobilität

Die Eisenbahn bescherte den Menschen eine bisher unbekannte Mobilität. Seit den 1830er Jahren führten zwar immerhin Postkutschenlinien über Osterath, aber dies war nur ein Angebot für Wenige. Nun war es auf einfache Weise möglich, die benachbarten Städte Krefeld, Neuss oder gar Köln zu erreichen.

Am Sonntag, den 4. August 1861 setzte die Rheinische Eisenbahn im Verein mit der Aachen-Düsseldorfer Bahn ‚versuchsweise‘ einen ‚*Extravergnügungs- Zug*‘ ein. Dieser startete in Krefeld, hielt dann in Osterath, Oberkassel und Neuss und fuhr dann bis Rolandseck. 600 Personen konnten befördert werden. Abfahrt war in Osterath um 8.17 Uhr, Rückkehr um 21.32 Uhr.¹⁹ Diese Art von Freizeitangebot war bisher völlig unbekannt.

Der Güterbahnhof als Umschlag- und Handelsplatz

Die Bedeutung des Bahnhofes reichte weit über die Osterather Gemeindegrenzen hinaus. Er hatte zentrale Bedeutung auch für die benachbarten Orte. So wurden beispielsweise für die Bürgermeisterei Willich im Jahr 1890 50 Doppelwaggons Basalteinschlag für den Wegebau über den Bahnhof Osterath angeliefert.²⁰ Die Gemeinden Willich und Schiefbahn bezogen auch ihre Kohlen über den Osterather Bahnhof.

¹⁸ StA Meerbusch. Bestand Osterath. Protokollbuch des Gemeinderates. 21.10.1865

¹⁹ Kölnische Zeitung. 9.8.1861

²⁰ Kölnische Zeitung. 5.3.1890

Statistik des Osterather Bahnhofs für das Jahr 1891

Für das Jahr 1891 findet sich die folgende Statistik ²¹:

- > täglich passierten 75 bis 85 Personen- und Güterzüge Osterath
- > täglich hielten 24 fahrplanmäßige Züge in Osterath, davon 19 Züge mit Postverbindung
- > verkauft wurden 25.246 einfache und 22.202 Rückfahrkarten
- > es gingen ab: 4.304 Tonnen Fracht und Eilgut, 418 Stück Großvieh und 610 Stück Kleinvieh
- > es gingen ein: 24.108 Tonnen Fracht und Eilgut, 2.991 Stück Großvieh und 350 Stück Kleinvieh

Statistik des Osterather Bahnhofs für das Jahr 1902

Für das Jahr 1902 findet sich dann die nachfolgende Statistik ²²:

verkaufte Fahrkarten 48.698

Stückgut, Eil- und Expressgut

Empfang 928 t

Versand 2548 t

Güterverkehr bei Wagenladungen

Empfang 28.448 t

Versand 11.299 t

Dienstgut

Empfang 1.122 t

Versand 81 t

Viehverkehr

Großvieh Empfang 1.732 Stk

Versand 668 Stk

Kleinvieh

Empfang 198 Stk

Versand 193 Stk

abgefertigte Frachtbriefe

Empfang 10.442

Versand 9.408

Handelsplatz für landwirtschaftliche Produkte

Aber nicht nur Kohle und Baustoffe wurden über den Osterather Bahnhof gehandelt.

Der Bahnhof entwickelte sich zu einem Handels- bzw. Umschlagsplatz für landwirtschaftliche Produkte wie Kartoffeln, Kohl, Getreide und Rüben. So wurde z.B. aus dem Jahr 1884 berichtet, dass die Frühkartoffeln in ‚Waggonladungen‘ zum Verkauf angeboten wurden. ²³

²¹ StA Meerbusch, Bestand Osterath 51

²² StA Meerbusch, Bestand Osterath 52

²³ Kölnische Zeitung. 26.6.1884

Große Bedeutung erlangte Osterath als Versteigerungsort für Frühkartoffeln in den 1930er Jahren. So wurden für den Bereich Westdeutschland als Versteigerungsorte z.B. in der ‚Godesberger Volkszeitung‘ genannt: ²⁴

Kaarst, Osterath, Krefeld, Straelen, Opladen, Wesel und Fischenich (Hürth).

Osterath und Kaarst waren dabei reine Kartoffelversteigerungen. ²⁵

Die in Osterath erzielten Preise wurden in überregionalen Zeitungen tagesaktuell veröffentlicht. Genauere Zahlen über die pro Tag gehandelten Mengen liegen für das Jahr 1933 vor:

- 27. Juni 1933: 2.300 Zentner
- 28. Juni 1933: 2.500 Zentner
- 3. Juli 1933: 4.000 Zentner
- 4. Juli 1933: 5.000 Zentner
- 5. Juli 1933: 3.000 Zentner
- 6. Juli 1933: 1.000 Zentner
- 7. Juli 1933: 1.500 Zentner
- 11. Juli 1933: 1.000 Zentner
- 13. Juli 1933: 4.000 Zentner
- 17. Juli 1933: 3.500 Zentner
- 18. Juli 1933: 3.200 Zentner
- 19. Juli 1933: 800 Zentner
- 20. Juli 1933: 700 Zentner
- 21. Juli 1933: 1.200 Zentner
- 24. Juli 1933: 1.200 Zentner

1937 begann die Ernte der Frühkartoffeln am 16. Juni. Diese wurden von der Anbaufläche gleich zur Verladestation am Bahnhof gebracht. Zum Bezirk der Osterather Kartoffelsammelstelle gehörten Osterath, Ossum-Bösinghoven, Strümp und ein Teil von Fischeln. 1936 betrug die Anbaufläche 914 Morgen.²⁶ Das Ernteergebnis lag im Jahr 1936 bei ca. 60.000 Zentnern. Für das Jahr 1937 rechnete man sogar mit einer Ernte von 70.000 bis 80.000 Zentnern. ²⁷ Die vorstehenden Mengen lassen den Verkehr erahnen, der zur Ernte auf und rund um den Güterbahnhof herrschte.

Bau des Güterschuppens

Über die Größe der Güterabfertigungsanlagen liegen bisher keine genauen Angaben vor. Eventuell können hierzu noch weitere Hinweise in den Archiven der Eisenbahn-Gesellschaften gefunden werden.

1893 bzw. 1895 wurde der heute noch erhaltene Güterschuppen fertiggestellt. ²⁸

1907 wurde die Erweiterung des Güterschuppens ausgeschrieben. ²⁹

²⁴ Godesberger Volkszeitung. 4.8.1932

²⁵ Kölnische Zeitung. 21.6.1933

²⁶ Niederrheinische Volkszeitung. 16.6.1937

²⁷ Niederrheinische Volkszeitung. 26.7.1937

²⁸ StA Meerbusch. Osterath 7/7. Zeitungsberichte. 20.9.1893

²⁹ Kölnische Zeitung. 1.5.1907

Industrieansiedlungen

Obwohl Osterath durch die Eröffnung der Köln- Krefelder Linie im Jahr 1856 und insbesondere den Bau der Bahnstrecke Osterath- Essen im Jahr 1865 über eine sehr gute Verkehrsanbindung verfügte, führte die Eisenbahn vorerst nicht zur Ansiedlung von Gewerbebetrieben. Es finden sich auch keine Hinweise darauf, dass sich die Gemeinde um solche besonders bemüht hätte. Erst viel später, kurz vor 1890, verhandelte die Reichsbahn mit der Gemeinde Osterath über den Ankauf von Gelände zwischen der Bahnstrecke und dem Wienenweg (Wienenhof) zur Errichtung eines Eisenbahnwerkes. Dieses Vorhaben scheiterte jedoch an dem ‚*konservative[n] Geist der Einwohner*‘, die angeblich befürchteten, der Landwirtschaft würden zu viele Arbeiter entzogen.

Der Kommentator der Rheinischen Post im Jahr 1950 sah diese Ablehnung als große Fehlentscheidung und wies darauf hin, dass in Oppum, wo das Werk schließlich errichtet wurde, 1500 bis 1600 Arbeitsplätze entstanden wären.³⁰ Andererseits hätte Osterath tatsächlich eine völlig andere Entwicklung genommen, wenn dieses Eisenbahn- Ausbesserungswerk zwischen Gleisanlage und Wienenweg errichtet worden wäre.

Zur gleichen Zeit aber erwarb die Firma Mathias Grathes aus Düsseldorf von dem Ackerwirt W. Meller eine Parzelle Ackerland mit einer Größe von ca. 12 Morgen, um dort eine ‚*Mosaik-, Cement- und Tonplatten- Fabrik*‘ zu errichten.³¹ Zur Anlieferung des Tons war der Betrieb auf einen Gleisanschluss angewiesen.

Im gleichen Jahr 1889 erwarb auch die Firma W. & L. Stein aus Langenberg ein Grundstück von ca. 4 ¼ Morgen von dem Gast- und Ackerwirt Ludwig Weindorf zur Errichtung einer mechanischen Weberei. Geplant war eine Fabrik mit ca. 130 Arbeitskräften.³²

Im Jahr 1901 nahm schließlich die Firma ‚Westdeutsche Seilindustrie Stoessel‘ ihren Betrieb auf.

Die Ausbauplanungen 1914

Kurz vor dem 1. Weltkrieg deuteten sich größere Baumaßnahmen in Osterath an.

Bereits wohl länger war das Eisenbahnprojekt Alpen- Osterath in Planung. Hintergrund war die Anbindung des sich stark entwickelnden Bergbaus bzw. der Industrie am Niederrhein und deren Anbindung an Köln, Jülich und die südwestdeutschen Industriegebiete. Jetzt, 1914, hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten die Vorarbeiten für die neue Hauptbahn angeordnet bzw. der Kgl. Eisenbahndirektion in Köln den Auftrag erteilt. Mit der neuen Bahn sollte das linksrheinische Industriegebiet von Norden nach Süden erschlossen werden.³³

Der Entwurf der neuen Eisenbahnlinie wurde von der Kgl. Eisenbahndirektion der Handelskammer in Krefeld vorgelegt. Dieser Plan sah den Startpunkt der Bahnlinie in Alpen und führte dann an Kamp vorbei, zwischen Schaephuysen und Vluyn hindurch über Tönisberg- Hüls nach Krefeld und Osterath. Die neue Strecke sollte an der Goergesheide in die Strecke Köln- Krefeld einbinden.

³⁰ StA Meerbusch. Depositum der Volksschule.

Schulchronik 1945. Zeitungsartikel vom 5.4.1950. Rheinische Post

³¹ StA Meerbusch. Osterath 460. Schreiben des Bürgermeisters an den Landrat vom 12.12.1889

³² StA Meerbusch. Osterath 460. Schreiben des Bürgermeisters an den Landrat vom 28.11.1889

³³ Duisburger General-Anzeiger. 16.7.1914

Im Dezember 1914 wurde im Gemeinderat das Projekt der Eisenbahn- Direktion Köln vorgestellt, die bisherige Bahnstrecke weiter östlich zu verlegen und dabei auch einen neuen Bahnhof zu errichten. Diese Konzeption fand allgemeine Zustimmung.³⁴

Projektiert wurde der Ausbau der Strecke Krefeld- Neuss auf vier Gleise. Hierzu sollte der Bahnkörper hochgelegt und ein neuer Bahnhof errichtet werden. Dabei könnten dann auch die als lästig empfundenen Bahnübergänge an der Düsseldorfer- (Meerbuscher) und Strümper Straße entfernt werden.³⁵

Ein Artikel in der ‚Krefelder Zeitung‘ vom 21. Januar 1914 nannte Einzelheiten. So sollte nun die Strecke zwischen Linn und Neuss schon in Kürze viergleisig ausgebaut und auf einen Damm gelegt werden. Die Hochlegung sollte schon ab ‚Block Bösinghoven‘ erfolgen, weil der erste Tunnel schon am Überweg von der Goergesheide zur Radonk erforderlich würde.

Schwierig war die Situation auf der Heide, weil dort die elektrische Kleinbahn in Hochlage die Eisenbahn überquerte. Hier würde ein vollkommener Umbau erforderlich werden. Der Damm sollte abgetragen und die Kleinbahn zukünftig unter der Eisenbahn durchführen.

Insgesamt waren auf Osterather Gemeindegebiet wohl 5 Unterführungen geplant. Hingewiesen wird auf die hohen Kosten. Dafür würde man aber auf Dauer das Personal für die Schranken einsparen und auch die Unfallgefahr an den Bahnübergängen würde nicht mehr bestehen.

Erwähnt werden 200 Züge pro Tag.³⁶

Im März 1914 schien der viergleisige Ausbau der Strecke Krefeld- Osterath- Neuss, verbunden mit der Höherlegung der Gleise und der Errichtung eines neuen Bahnhofes beschlossene Sache. Ebenso sicher erschien die Schaffung einer Strecke Osterath- Holzheim.

Der Osterather Bürgermeister musste feststellen, dass sich Osterath immer mehr zu einem Knotenpunkt des Eisenbahnnetzes entwickle und so rechnete er mit einer weiteren Zunahme der Industrie.³⁷

Mit dem Ausbruch des 1. Weltkrieges wurden diese umfangreichen Planungen abgebrochen und nach dem Krieg auch nicht wieder aufgenommen.

Die Linie Osterath – Stahlwerk

Auch andere Projekte wurden initiiert. So finden sich beispielsweise 1922 Planungen zu einer Eisenbahnverbindung zwischen Osterath- Bahnhof und Krefeld- Stahlwerk. Die Trasse sollte von Krefeld kommend entlang der elektrischen Kleinbahn (U76) über die Viehgasse hinweg (alte Trasse) geführt werden und dort in die Eisenbahn- Strecke einmünden.

Der Gemeinderat forderte in diesem Zusammenhang die Schaffung von Unterführungen für Fuhrwerke an der Strümper- und Düsseldorfer Straße bzw. mindestens die Schaffung von Unter- oder Überführungen für Fußgänger.³⁸

³⁴ StA Meerbusch. Osterath 714. Protokoll vom 18.12.1914

³⁵ StA Meerbusch. Osterath 829

³⁶ StA Krefeld. Krefelder Zeitung vom 21.1.1914

³⁷ StA Meerbusch. Osterath 829

³⁸ StA Meerbusch. Osterath 715. Protokoll vom 10.3.1922

5. Veränderungen

Der Güterschuppen befindet sich in einem weitgehend authentischen Erhaltungszustand. Lediglich an der Südseite wurde ein kleiner Anbau errichtet und eine Wohnung eingebaut. 1956 war geplant, den Güterschuppen an der Nordseite um einen ca. 24 m langen, 2-geschossigen Baukörper zu erweitern, der als Lagerschuppen für bäuerliche Bezugs- und Absatzprodukte genutzt werden sollte. Im Erdgeschoss sollten fünf Lagerräume entstehen, die durch große Holzschiebetore erschlossen werden sollten. Tatsächlich ist es nicht zu der baulichen Erweiterung gekommen.

6. Darstellung der wesentlichen charakteristischen Merkmale des Baudenkmals

6.1 Baubeschreibung –außen und innen-

Der Güterschuppen ist ein lang gestreckter Baukörper mit einer Gesamtlänge von ca. 41 m, der von einem flachgeneigten Satteldach abgeschlossen wird, das vor allem zur Bahnseite und zur Straßenseite auskragt und somit die vorgelagerten Rampen überdacht.

Die Traufseiten sind ziegelsichtig und die nördliche Giebelseite ist eine Holzfachwerkwand mit Zeigelausfachungen.

Die straßenseitige Fassade gliedert sich hauptsächlich in sieben große Toröffnungen mit Stichbogen, von denen jede zweite durch eine ziegelsichtige, zurückspringende Brüstung im unteren Teil und im oberen Teil mit kleinen quadratischen Stahlfenster geschlossen ist.

Im südlichen Bereich befinden sich drei weitere Fensteröffnungen mit Brüstung und eine Türöffnung, durch die man die nachträglich eingebaute Wohnung betritt.

Eine weiterführende Beschreibung wird nach OT noch erstellt.

Die rückwärtige Fassade ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht zugänglich.

7. Bedeutung für die Geschichte des Menschen

Der Güterschuppen dokumentiert die wirtschaftliche Erschließung des Meerbuscher Stadtteils Osterath ab Mitte des 19. Jh. Seit dem Auf- und Ausbau des Eisenbahnnetzes konnten nicht nur Personen einfacher reisen und größere Strecken zurücklegen, auch Rohstoffe und Waren konnten schnell und einfach transportiert werden.

Der Bahnhof Osterath ist heute lediglich ein Haltepunkt für den Personennahverkehr. Mit der Erhaltung des Güterschuppens wird die einstige Bedeutung dieses Bahnhofs dokumentiert und veranschaulicht.

8. Bedeutung für Städte und Siedlungen

9. Bedeutung für die Arbeits- und Produktionsverhältnisse

10. Interesse der Allgemeinheit an der Erhaltung und Nutzung des o.g. Objektes wegen wissenschaftlicher Gründe

...Ergänzung durch LVR folgt

11. Interesse der Allgemeinheit an der Erhaltung und Nutzung des o.g. Objekts wegen städtebaulicher Gründe

Der Güterschuppen ist aus städtebaulichen Gründen erhaltens- und schützenswert, da er durch seine architektonische Gestaltung eine stadt- und straßenbildprägende Wirkung entfaltet, die durch das hoch aufragenden Silo und das anschließende Lagergebäude in unmittelbarer Umgebung, zusätzlich als Industriebau betont wird.

Dem weithin sichtbaren Silo kommt zwar eine städtebauliche Wirkung zu, aber ein Denkmalwert kann diesem, wie auch dem Lagergebäude, nicht beigemessen werden, da die substanziellen Veränderungen und die Teilverluste der technischen Ausstattung zu umfangreich sind.

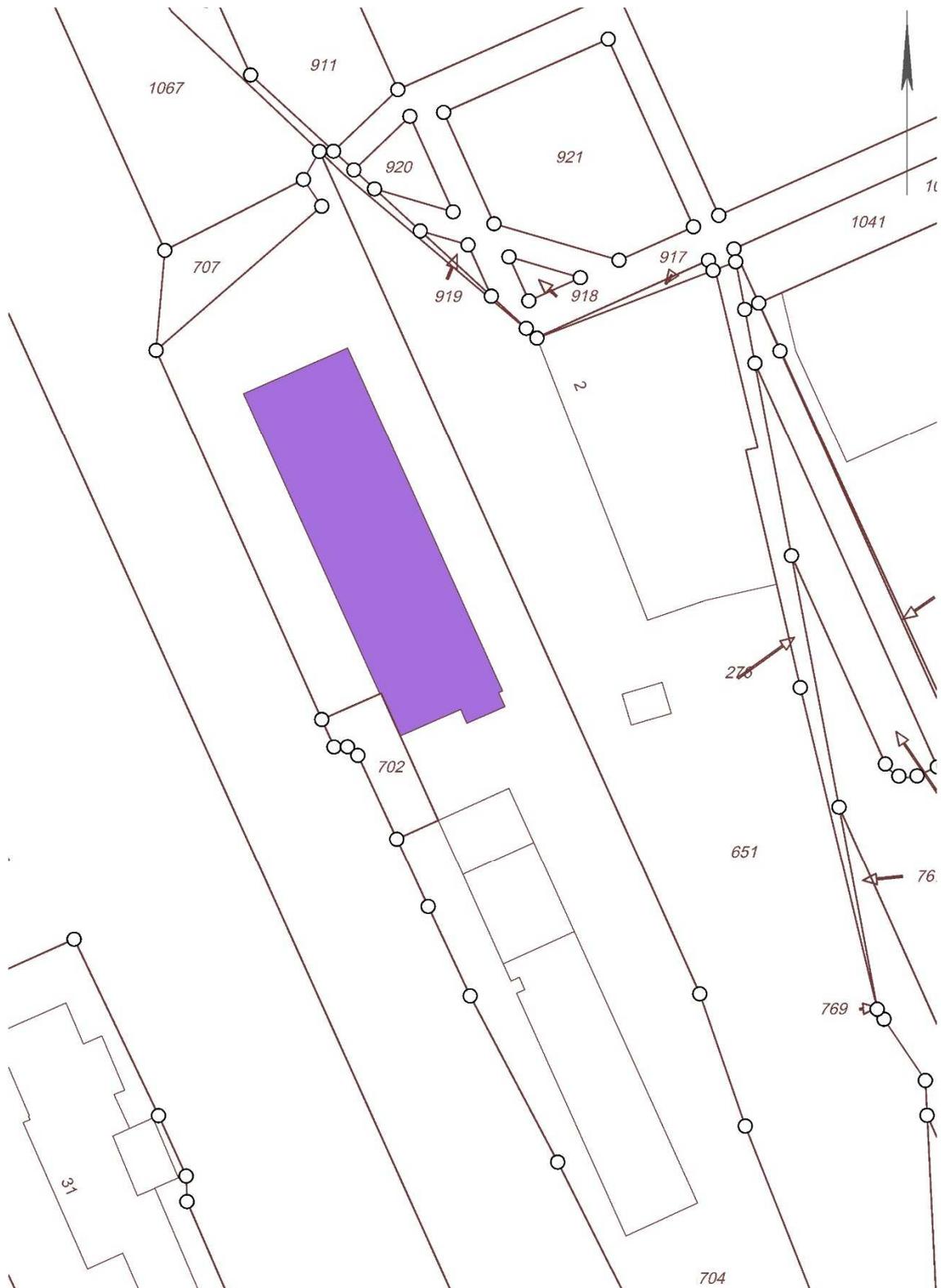
12. Literatur:

- Meerbuscher Geschichtsheft, Nr. 2 (1985) und 3 (1986)

Quellen:

- Historische Zeitungen, Stadtarchiv Meerbusch

13. Lageplan (unmaßstäblich)



Meerbusch Osterath, Ladestraße 3, Güterschuppen, Schutzzumfang violett kartiert, Stand 02/ 2024

14. Fotos



Meerbusch Osterath, Ladestraße 3, Ostfassade, Foto: Nadja Fröhlich (NF), LVR- ADR, 2019



Meerbusch Osterath, Ladestraße 3, Ansicht innen, Foto: Nadja Fröhlich (NF), LVR- ADR, 2019