

Sonderausgabe



Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F
ISSN 0720-051X

11/90

DM 19,80
sfr 19,80
öS 150,-

Die Eifelbahn Köln – Trier und ihre Nebenstrecken

von Udo Kandler







Bild 2: Die Zugmaschine des E 3620 war am 15. Mai 1985 die 215 134. Kurz vor Kyll spiegelt sich der Zug in dem gleichnamigen Flübchen.

Foto: R. Köstner

Impressum

ISSN 0720-051 X

DM 19,80 – sfr 19,80 – öS 150,-

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (081 41) 5048/5049
Telefax (081 41) 44689

Herausgeber: Hermann Merker
 Verlagsleitung: Siegfried Säurle

Autor: Udo Kandler
 Redaktionelle Betreuung: Marcus Niedt
 Lektorat: Manfred Grauer
 Anzeigen: Elke Albrecht

Layout: Gerhard Gerstberger, Jörg Mair
 Textverarbeitung: Hermann Merker Verlag GmbH
 Produktion: EUROPLANNING srl
 via Morgagni 24, I-37136 Verona
 Printed in Italy

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb Einzelverkauf:
 MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
 GmbH & Co. KG
 Breslauer Str. 5, D-8057 Eching
 Telefon 089/319006-0, Telex 5-22656

Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals erscheinen 1990 4 x. Abonnement: DM 79,20, Ausland zuzüglich DM 6,- Portoanteil.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.
 Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright März 1990 by:
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Titelbild: Der Bahnhof Speicher liegt weit abseits der Ortschaft im engen Tal der Kyll. Ein Bus bot am 19. August 1989 den Reisenden des D 2136 die Möglichkeit zur Weiterfahrt ins Ortszentrum.

Foto: U. Kandler

Bild 1 (linke Seite): Nach ihrer Aufarbeitung im AW Trier unternahm die 86 457 am 24. Februar 1985 ihre erste Sonderfahrt auf der Eifelbahn bis nach Gerolstein. Bei St. Thomas entstand diese stimmungsvolle Aufnahme.

Foto: R. Spielhofen

Bild 195 (Rücktitel): Ein typisches Bild von der Eifelbahn. Durch einsame Wälder fährt die 215 034 am 27. September 1982 unterhalb der Burg Ramstein.

Foto: J. Seyferth

Inhalt

Einleitung

Seite

4

Das Eisenbahnnetz in der Eifel entsteht

6

Eifel-Bilderbogen

40

Die Bahnbetriebswerke in der Eifel und ihre Triebfahrzeuge

44

Eine Militärstrategie und ihre Folgen

73

Die weitere Entwicklung der Eifelbahnen bis heute

76

Der Rückzug der Eisenbahn

91

Literaturhinweise

92

Einleitung

Wer heute an Bahnstrecken in der Eifel denkt, dem fällt wohl am ehesten die Linie von Köln nach Trier ein. Sie verläuft quer durch eine Landschaft, die nachhaltig vom Gang der Geschichte geprägt wurde. Im Mittelalter waren die Lebensbedingungen in der Eifel dank beträchtlicher Basalt-, Eisenerz- und Bleivorkommen sowie einer gesunden Landwirtschaft recht gut. In der Folgezeit wurde diese Gegend jedoch aufgrund von Kampfhandlungen (diverse Erbfolgekriege, Dreißigjähriger Krieg, Raubkriege) regelrecht zugrunde gerichtet.

Daß ausgerechnet in der Eifel so viele kriegerische Auseinandersetzungen tobten, ist wohl in ihrer geographischen Lage begründet. Um das Waldgebirge herum entstanden Feudalstaaten, die keine Schwäche des Nachbarn verstreichen ließen, ohne übereinander herzufallen. Die Eifel diente als Auf- und Durchmarschgebiet, mit allen daraus resultierenden Nachteilen für die Bevölkerung. Der Anschluß der Rheinlande und damit auch der Eifel an Preußen im Jahre 1815 wurde anfangs viel gepriesen. Schon bald bedeutete dieser Anschluß für die Eifel jedoch den wirtschaftlichen Ruin, da die großen Handelsströme nun andere Wege nahmen. Auch verhaltenen Forderungen nach verkehrstechnischer Erschließung bei der preußischen Regierung im weit entfernten Berlin ungehört. In relativ kurzer Zeit wurde aus der Eifel ein armer Landstrich am Westrand Preußens. Die Bezeichnung "Preußisch-Sibirien" war so falsch nicht, und lange Zeit blieb dieses "Image" für die gesamte Eifel ein "Klotz am Bein". Darüber vermögen auch die preußischen Maßnahmen zur Aufforstung und Rekultivierung weiter Ackerflächen nicht hinwegzutäuschen.

Verkehrspolitische Fehlentscheidungen haben schon in der Mitte des vorigen Jahrhunderts verschiedene Wirtschaftszweige, wie etwa die im Schleidener Tal ansässige Montanindustrie, zum Abwandern veranlaßt. Als für die Unternehmen ersichtlich wurde, daß der Eisenbahnbau auf sich warten lassen würde, verlagerten die Betriebe ihre Produktion kurzerhand in das Wirtschaftszentrum Düsseldorf. Dort gab es ein gut funktionierendes Eisenbahnwesen, das für die Industrie lebensnotwendig war zur Erschließung neuer Absatzmärkte und darüber hinaus zum kostengünstigen Transport von Rohstoffen wie Kohle und Erz. Die Eifel hatte einmal mehr das Nachsehen. Der industrielle Auf- und Umbruch ließ diese Region fast unberührt. Der Zug war im wahren Sinne des Wortes abgefahren. Die richtige Weichenstellung war verpaßt, ohne daß die daraus resultierenden negativen Folgen für die Wirtschaftsstruktur bereits absehbar gewesen wären.

Als man dann schließlich doch eine Eisenbahn durch die Eifel plante, verhinderte der Egoismus der einzelnen Gebietskörperschaften, die nur die eigenen Belange be-



Bild 3: Anhand der Karte, die das Streckennetz vor 1945 wiedergibt, wird deutlich, wie gut die Eifel durch das Verkehrsmittel Eisenbahn flächendeckend erschlossen war.
Zeichnung: S. Kandler

rücksichtigt sehen wollten, einen zügigen Bahnbau. Dabei hätte allein die Einigkeit aller Anrainergemeinden gegenüber der preußischen Regierung etwas bewirken können. So war man auf die Initiative zum Bahnbau durch private Gesellschaften angewiesen. Diese liefen mangels Masse und wegen der zahlreichen vorgeschlagenen Trassenvarianten der ersehnten Konzessionserteilung oft vergeblich hinterher — ein Tatbestand, auf den man bei der Durchsicht zeitgenössischer Aufzeichnungen allenthalben stößt. Nicht selten vergingen von den ersten Planungen bis zur Fertigstellung einer Bahnlinie mehrere Jahrzehnte.

Daß die Eifel letztlich doch noch gut durch die Eisenbahn erschlossen wurde, hat keine wirtschaftlichen, sondern ausschließlich militärische Gründe. Schon beim Bau der Strecke von Euskirchen nach Trier wirkten sich in der Endphase der Bauarbeiten im Kylltal militärische Belange beschleunigend auf die Fertigstellung aus. In der Zeit von der Jahrhundertwende bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs erlangte das Militär im alten Preußen so viel Einfluß, daß der Eisenbahnbau eine neue Dimension erreichte.

Vorhandene Nebenbahnen wurden durch das Verlegen eines zweiten Gleises hauptbahnmäßig ausgebaut und zudem neue Verbindungen geschaffen. Beispiele dafür sind der zweigleisige Bau der Strecke von Dümpelfeld nach Lissendorf/Gerolstein und weiter über Jünkerath, Losheim nach Weywertz, einer Linie, die streckenweise durch sehr dünn besiedeltes Gebiet führte. Wie selbstverständlich wurden solche Bahnlinien ohne schienengleiche Übergänge gebaut. Die Über- und Unterführungen sollten für einen möglichst reibungslosen Betriebsablauf sorgen. Das Militär machte es möglich. Gebaut wurde nach dem Motto: Nicht kleckern, sondern klotzen — koste es, was es wolle!

Daß viele dieser strategischen Strecken längst zurückgebaut bzw. gänzlich verschwunden sind, verdeutlicht im nachhinein nochmals die Gründe ihres Entstehens und ihre ehemals militärische Bedeutung. Neben diesen Verbindungen wurden auch viele Kilometer der "kommerziellen" Linien abgebaut. Die Zukunft der Eisenbahn in der Eifel sieht heute alles andere als rosig aus. Noch Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg



war die Bahn ein in jeder Hinsicht unverzichtbares Verkehrsmittel; die Straßen befanden sich größtenteils in einem schlechten Allgemeinzustand. Erst nachdem sich das Blatt gewendet hatte und die Straßen in der Eifel für den Individualverkehr ausgebaut worden waren, geriet die Bahn immer

mehr zur Nebensache. Wie heißt es doch in Schillers "Fiesco" so trefflich: "Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan, der Mohr kann geh'n." Bleibt nur, allen Lesern eine interessante Lektüre und viel Spaß beim Betrachten des Bilderbogens zu wünschen, der sich von

der Gründerzeit bis zur Gegenwart spannt. Vielleicht vermittelt diese Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals dem einen oder anderen den Anreiz, einmal selbst per Bahn die Eifellandschaft zu durchfahren. Nutzen Sie die Gelegenheit, denn noch verkehrt sie, die Bahn...

Udo Kandler

Bild 4 (oben): Sonnenaufgang im Bahnhof Jünkerath. Verlassen präsentieren sich heute viele einst belebte Bahnhöfe entlang der Strecke Köln – Trier.

Foto: AK Eifelbahnen

Bild 5: Umgeben von dichten Wäldern verläuft im Tal der Kyll die Eifelbahn. Bei Ehrang entstand die Aufnahme des von einer 215 gezogenen D 2137.

Foto: J. Seyferth



Das Eisenbahnnetz in der Eifel entsteht



Bild 6: Felseinschnitt bei Glaadt um 1875.

Foto: Kreisbildstelle Euskirchen

Von Düren nach Trier

Erste Überlegungen, die Eifel durch eine Eisenbahn zu erschließen, hatten ihren Ausgangspunkt in der Strecke Köln — Düren — Aachen. Hauptsächlich waren es Industrielle aus dem Schleidener Tal, die auf eine Schienenanbindung drängten, damit die Bergwerks- und Hüttenindustrie in der Nordeifel keinen Schaden nähme. Man wußte sehr wohl, was es bedeutete, ohne Eisenbahn auskommen zu müssen. Der finanzielle Ruin wäre unausweichlich gewesen. Zu groß war der Konkurrenzdruck gleichartiger Unternehmen, die sich des kostengünstigen und schnellen Transportmittels Eisenbahn schon längst bedienen konnten.

So tauchte 1845 erstmalig das Projekt einer Eisenbahn quer durch die Eifel auf. Damit begann ein langer, hartnäckiger Kampf um eine Bahnlinie im Schleidener Tal, der letztlich doch verlorenging. Von der preußischen Regierung wurde das Projekt zunächst wohlwollend behandelt. Anders sah es bei der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft aus, unter deren Obhut damals alle Bahnstrecken im Rheinland entstanden. Dieser privaten Gesellschaft kam es mehr auf hohe Rendite als auf die Erschließung der Eifel an. Auch die Tatsache, daß hier ein ganzer Industriezweig in einer ehemals benachteiligten Region auf dem Spiel stand, änderte an ihrer ablehnenden Haltung nichts.

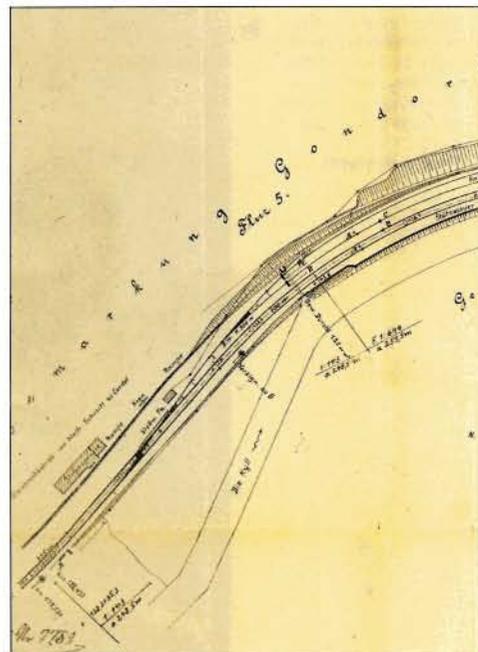
Da es für die Unternehmen um existentielle Belange ging und man sich von Rückschlägen nicht entmutigen ließ, wurde 1848 ein Komitee mit dem Ziel gebildet, den Bau einer Eifelbahn von Düren über Kommern und Schleiden nach Trier einzuleiten. Dem Komitee gehörten überwiegend Industrielle aus dem Schleidener Tal, dem Bleibergbau um Mechernich sowie ein Konsortium aus Düren an. Die preußische Staatsregierung ließ allerdings sogleich durchblicken, daß

weder mit materieller Unterstützung noch mit einer Zinsgarantie zu rechnen sei.

Unter dem Namen "Eifel-Eisenbahn-Gesellschaft" erhielt die entstandene Aktiengesellschaft am 16. Mai 1853 dennoch die "Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde" zur Ausführung der Eifelbahn. Nur ein Jahr später hatte man einen Unternehmer, den Engländer Georg Burge, gefunden. Für eine Bausumme von 2 400 000 Talern wurde ihm zunächst die Ausführung des Bahnbaus von Düren bis Schleiden übertragen. Die Formalitäten waren weitgehend geklärt, und dem Baubeginn stand eigentlich nichts mehr im Wege — da machte der Krimkrieg alles hinfällig. Burge weigerte sich, bei dieser politischen Lage die Arbeiten aufzunehmen.

Durch zielstrebige, kontinuierliche Bemühungen konnte das Komitee diesen Rückschlag auffangen und die preußische Regierung sogar von der Notwendigkeit der Eifelbahn überzeugen. Der Zeitpunkt schien recht günstig, denn der Staat machte bei der anstehenden Konzessionserteilung für die linksrheinischen Bahnen im Jahre 1856 der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft gleichzeitig die Auflage, auch solche Bahnen wie die Linie Düren — Schleiden — Trier zu bauen, die voraussichtlich nur wenig rentabel betrieben werden konnten. Innerhalb von zwei Jahren sollte die Linie fertiggestellt sein. Der Bau der Eifelstrecke schien jetzt endlich gesichert, doch war da der zuständige Handelsminister von der Heydt mit seiner schwankenden Haltung, die es der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft abermals ermöglichte, dieses wenig lukrative Bauvorhaben vor sich herzuschieben.

Im Prinzip war die Errichtung der Bahn beschlossene Sache; nur der Zeitpunkt des Baubeginns und die genaue Linienführung blieben weiterhin unklar. Die Uneinigkeit der Beteiligten hinsichtlich des Trassenverlaufs



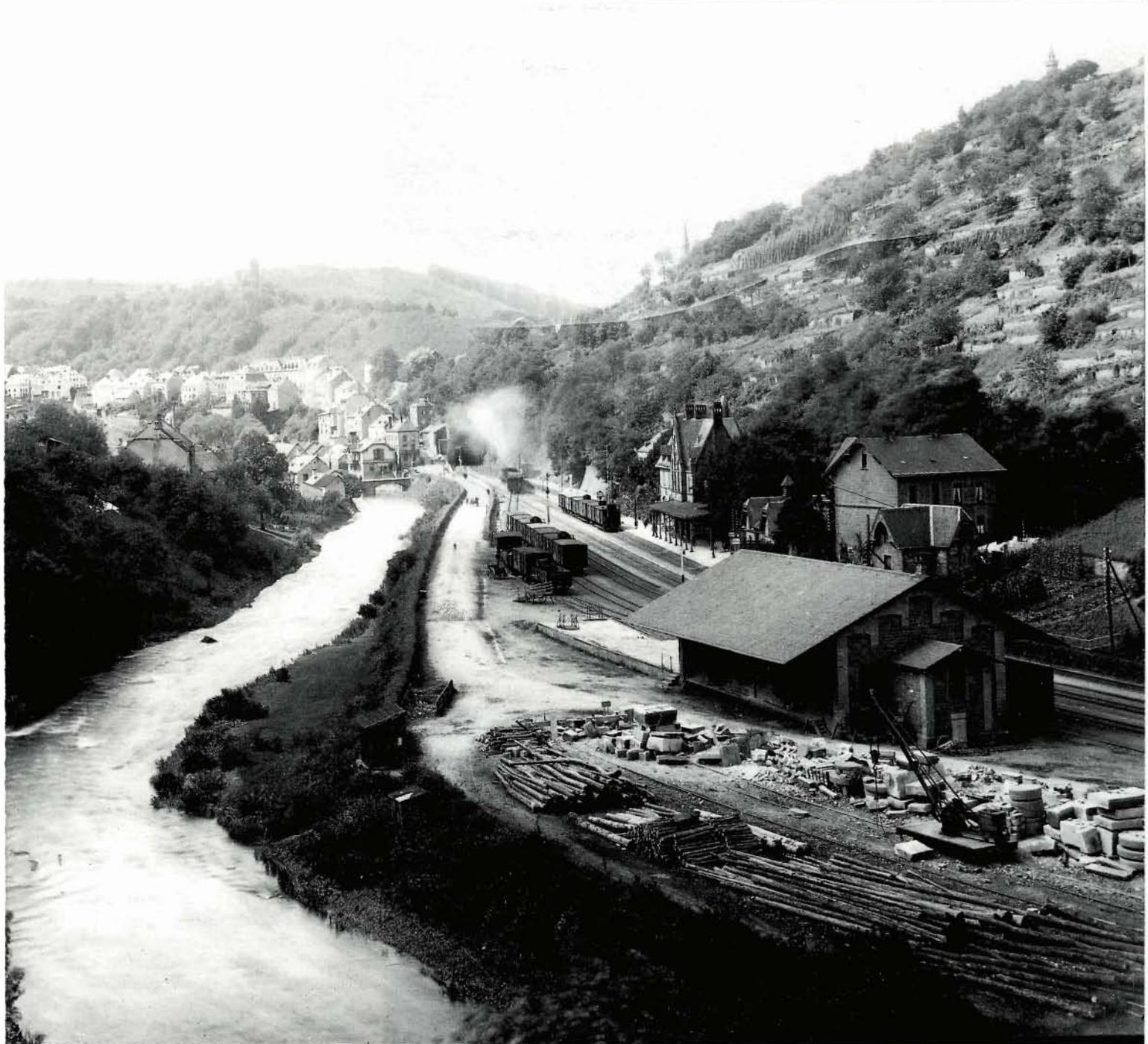
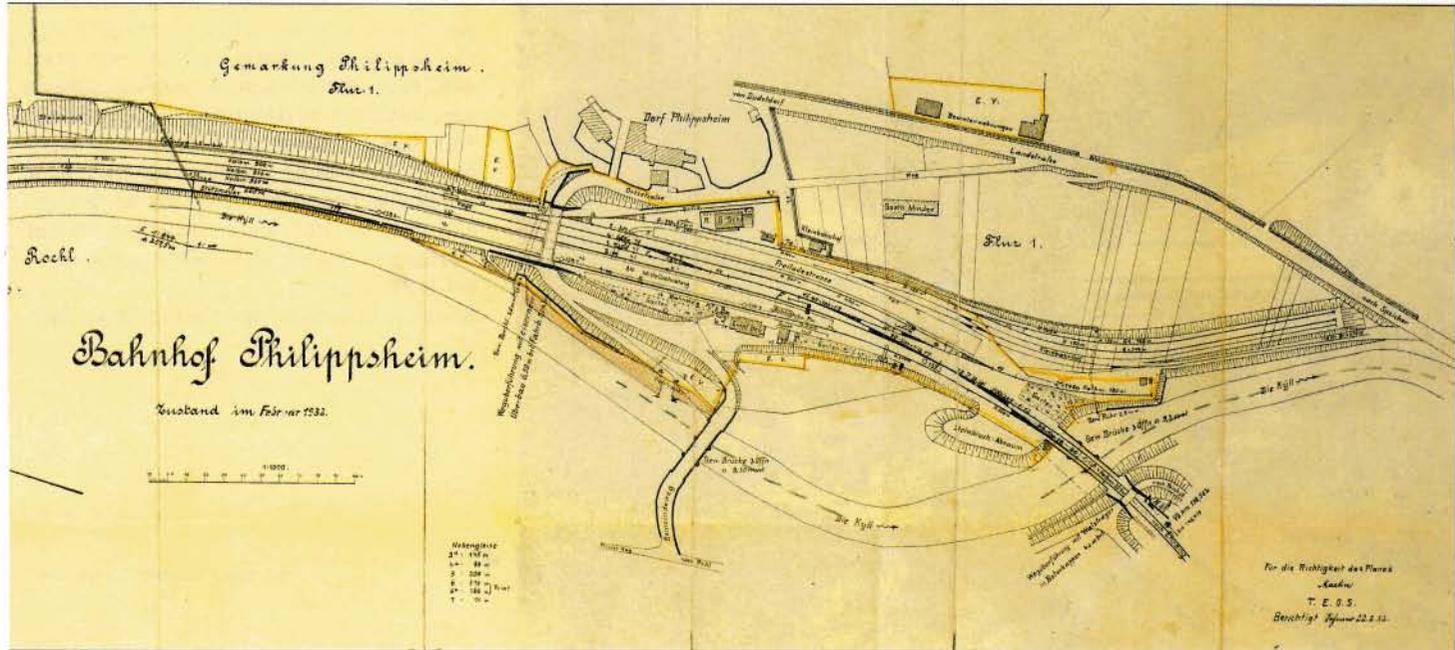


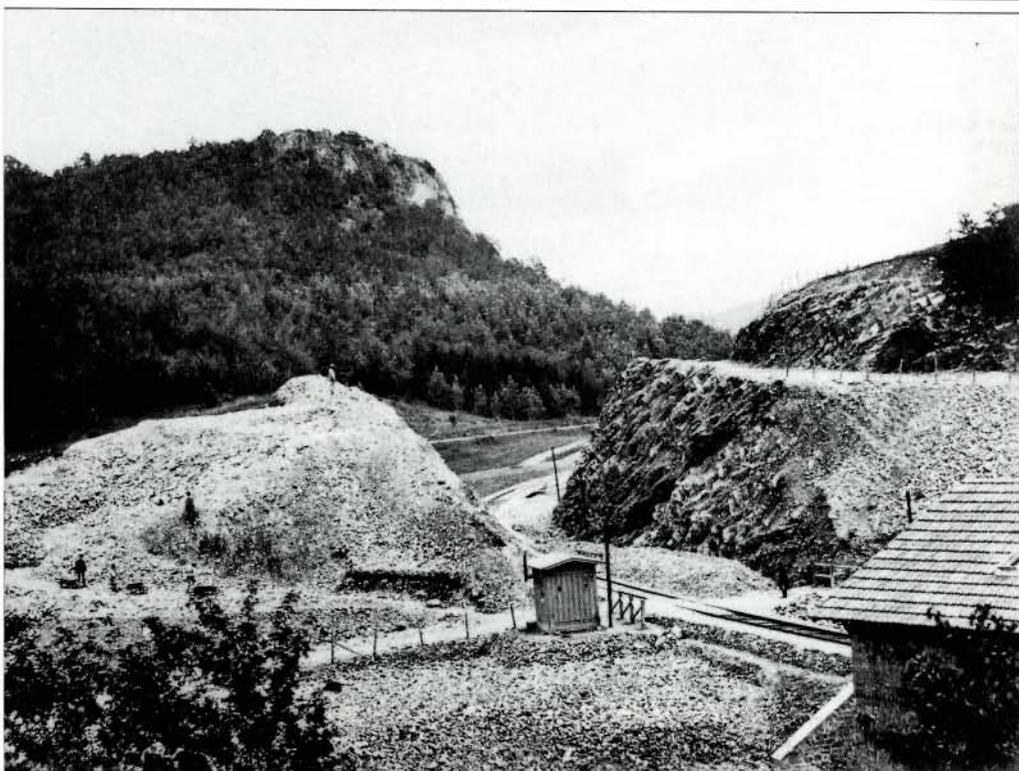
Bild 7: Wie an vielen Bahnhöfen entlang der Eifelhauptstrecke nahm auch am Bahnhof Kyllburg der Versand von Natursteinen einen breiten Raum ein. Nicht minder wichtig war die Holzverladung. Wie ein Vergleich mit später entstandenen Fotos belegt, sind die Gleisanlagen bis zum Jahre 1985 weitgehend unverändert geblieben. **Foto: Sammlung Hagen**

Bild 8: Den wohl interessantesten Gleisplan hatte der an der Eifelhauptstrecke gelegene Bahnhof Philippsheim aufzuweisen, war er doch ehemals Ausgangspunkt der Philippsheim-Binsfelder Kleinbahn. Deren Bahnhofsgleise sind auf dem Plan aus dem Jahre 1932 noch vollständig eingezeichnet. **Foto: Sammlung Dollwet**





◀ **Bild 9:** Dieses um 1905 aufgenommene Bild vom Bahnhof Jünkerath geht auf eine Ansichtskarte zurück. Interessant der am Bahnsteig in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhofsgebäude angeordnete Wasserturm.
Foto: Sammlung Doppelfeld



dürfte wesentlich dazu beigetragen haben, daß aus der Bahnstrecke nichts wurde. Zunächst mußte nämlich festgelegt werden, ob die Bahnlinie von Kall über Schleiden oder über Nettersheim, Gerolstein und weiter durchs Kylltal nach Trier führen sollte. Diese Uneinigkeit zwischen den einzelnen Interessentengruppen wußte die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft zu ihren Gunsten auszunutzen, indem sie vorschlug, die Bahn zunächst nur von Düren über Euskirchen bis Kall zu bauen.

Im preußischen Landtag wurde mehrheitlich die Auffassung vertreten, daß eine Trassierung von Kall über Schleiden nicht tragbar sei, da mittlerweile die drei größten Eisenwerke von dort abgewandert waren. Dennoch versicherte die Regierung, der Beschluß, die Eifelstrecke zunächst nur bis Kall zu bauen, werde keine Auswirkung auf die spätere Weiterführung durchs Schleidener Tal haben. Bald zeichnete sich aber immer deutlicher ab, daß wohl die Variante über Nettersheim den Zuschlag erhalten würde. Die Linienführung über Schleiden und Helenthal war offensichtlich kostspieliger als jene über die Eifelhöhen. Die Regierung sah schließlich keinen Grund mehr, die Variante über Nettersheim nicht gutzuheißen — eine Entscheidung, die für die Industrie im Schleidener Tal endgültig das Aus bedeutete.

Noch 1869 war im "Unterhaltungsblatt und Anzeiger für den Kreis Schleiden", Nummer 37, der Unmut der Betroffenen hierüber deutlich hörbar. Es stand dort zu lesen:

"Weshalb ist in Gemünd das industrielle Leben erstorben, welches noch vor wenigen Jahren so rege dort pulsierte? Weshalb hören wir nicht mehr in rheinischen Bergen den Widerhall des ehemals rastlos pochenden Eisenhammers? Wer trägt die Schuld daran, daß vorher blühende Orte und Gegenden jetzt nichts mehr sind als tote Zeugen einer schönen Vergangenheit? Fragt die Rheinische Eisenbahn! Sie mag wohl einsehen, daß sie sich an der Eifel schwer versündigt hat, ist damit aber gesagt, daß sie ihre Schuld sühnen will? Haltet euch nicht an Leute, welche Bahnen lediglich zum Ausbeuten bauen, sondern vielmehr an solche, welche, dem amerikanischen Prinzip huldigend, durch ihre Bahn erst aufschließen!"

Als diese Zeilen zu Papier gebracht wurden,

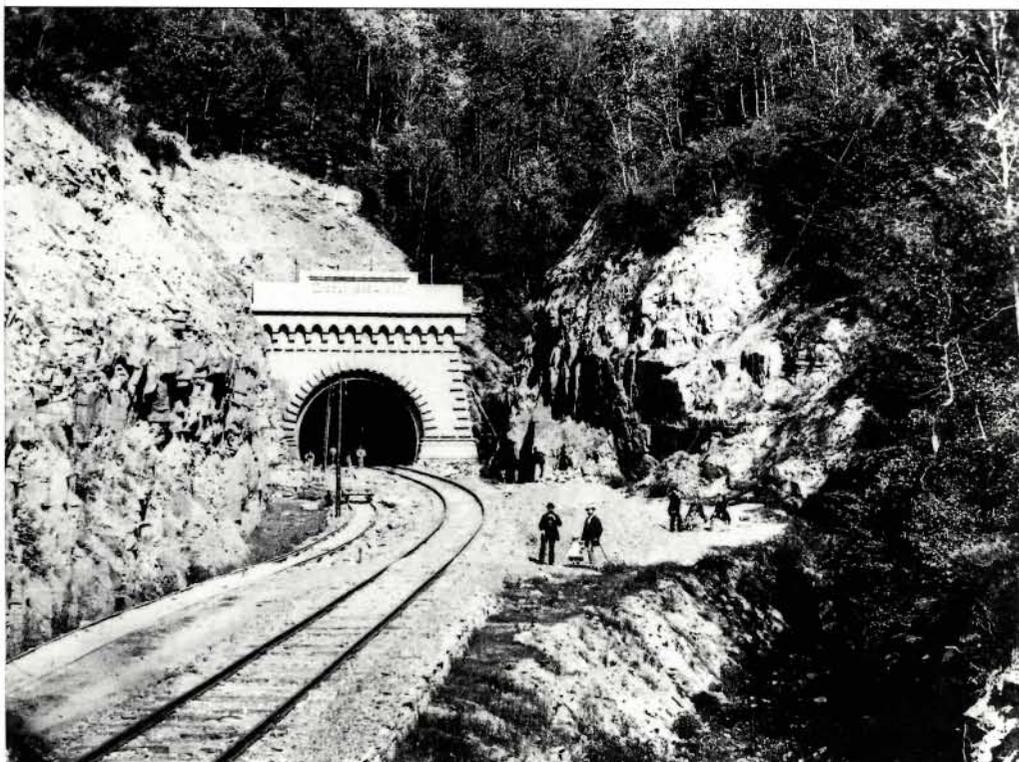


Bild 10 (Mitte): Bahnübergang bei Sötenich um 1870.
Foto: Kreisbildstelle Euskirchen

◀ **Bild 11:** Tunnelbauarbeiten im Kylltal um 1870.
Foto: Kreisbildstelle Euskirchen

hatte man die Eifelstrecke längst bis Söte-
nich in Betrieb genommen, und die Bau-
arbeiten auf der gesamten Trasse bis Trier
waren in vollem Gange. Das Schleidener Tal
hatte den Kampf um die Eisenbahnlinie ver-
loren. Was blieb, war die Zusage der verant-
worlichen Stellen, zu einem späteren Zeit-
punkt eine Nebenbahn von Kall nach Hel-
lenthal zu errichten.

Die Bauarbeiten an dem ersten Streckenab-
schnitt der Eifelbahn von Düren über Euskir-
chen nach Kall wurden noch 1862 in Angriff
genommen. Auch aus der Sicht der Rheinischen
Eisenbahn-Gesellschaft war die ein-
zig vertretbare Variante verabschiedet wor-
den. Der Plan, die Bahnlinie an den nördlichen
Ausläufern der Eifel vorbei von Düren
über Zülpich nach Euskirchen durch flaches
Land zu bauen, war ganz im Sinne einer
möglichst kostengünstigen Ausführung. Ohne
nennenswerte Schwierigkeiten konnte
das Teilstück bis Euskirchen erstellt und
am 6. Oktober 1864 dem Verkehr überge-
ben werden.

Auch der weitere Bahnbau ging zügig voran,
so daß am 27. Juni 1865 die Eröffnung des
Abschnitts Euskirchen — Mechernich erfol-
gen konnte. Bis hier bereitete die Topogra-
phie den Ingenieuren der Rheinischen Eisen-
bahn-Gesellschaft kaum nennenswerte
Probleme, wurde doch nur die Voreifel
durchquert, die ziemlich flach ist. Schwieriger
gestaltete sich schon die Ausführung
der Trasse von Mechernich nach Kall; es
galt, einen Höhenunterschied von annä-
hernd 90 m zu bewältigen. So entstand
zwischen Mechernich (299 m) und Kall
(387 m) der erste, nicht unerhebliche Stei-
gungsabschnitt der Eifelstrecke. Zwischen
Scheven und Kall an der Wasserscheide
Rhein/Maas mußte der Kaller Tunnel gebaut
werden, der erste kostspielige Kunstbau der
Eifelbahn. Der 470 m lange Stollen konnte
nach gut zweijähriger Bauzeit am 8. August
1867 unter erheblichen Schwierigkeiten fer-
tiggestellt werden. Am 1. November 1867
erfolgte unter reger Anteilnahme der Bevöl-
kerung schließlich die Inbetriebnahme des
Teilstücks von Mechernich nach Kall. Die
Menschen waren sich der Bedeutung des
Verkehrsmittels für die Zukunft ihrer Heimat
durchaus bewußt.

Die Konzession der preußischen Regierung
vom 12. November 1866 stellte den Weiter-
bau von Kall bis Trier sicher. Gleichzeitig
regelte ein Gesetz die nördliche Anbindung
der neuen Eisenbahn von Euskirchen aus
an die linksrheinische Strecke Köln — Kob-
lenz — Bingen. Dieser Abschnitt sollte
ursprünglich gleichzeitig mit dem südlichen
Teilstück der Eifelbahn von Kall nach Trier in
Betrieb genommen werden. Da aber An-
schluß an die rheinische Metropole Köln von
Euskirchen über Düren bestand, wurde die
direkte Verbindung zunächst zugunsten des
südlichen Baulosens hintangestellt.

Auf dem Abschnitt Kall — Trier, der quer
durch die Eifel führt, mußte noch so man-
ches Bahnbauproblem bewältigt werden.
Zunächst konnte am 19. Juni 1868 der kurze



Bild 12: Auf diesem um 1890 aufgenommenen Foto ist die ursprüngliche Lokstation von Jünkerath zu sehen. Die am linken Bildrand erkennbaren Bauarbeiten deuten darauf hin, daß der Bau des späteren Bahnbetriebswerks gerade begonnen hat.

Foto: Kreisbildstelle Euskirchen

Bild 13: Von der Straßenseite aus betrachtet ähnelt das Bahnhofsgelände von Speicher eher einem Schloßchen — hier noch im Rohbau (um 1870).

Foto: Kreisbildstelle Euskirchen

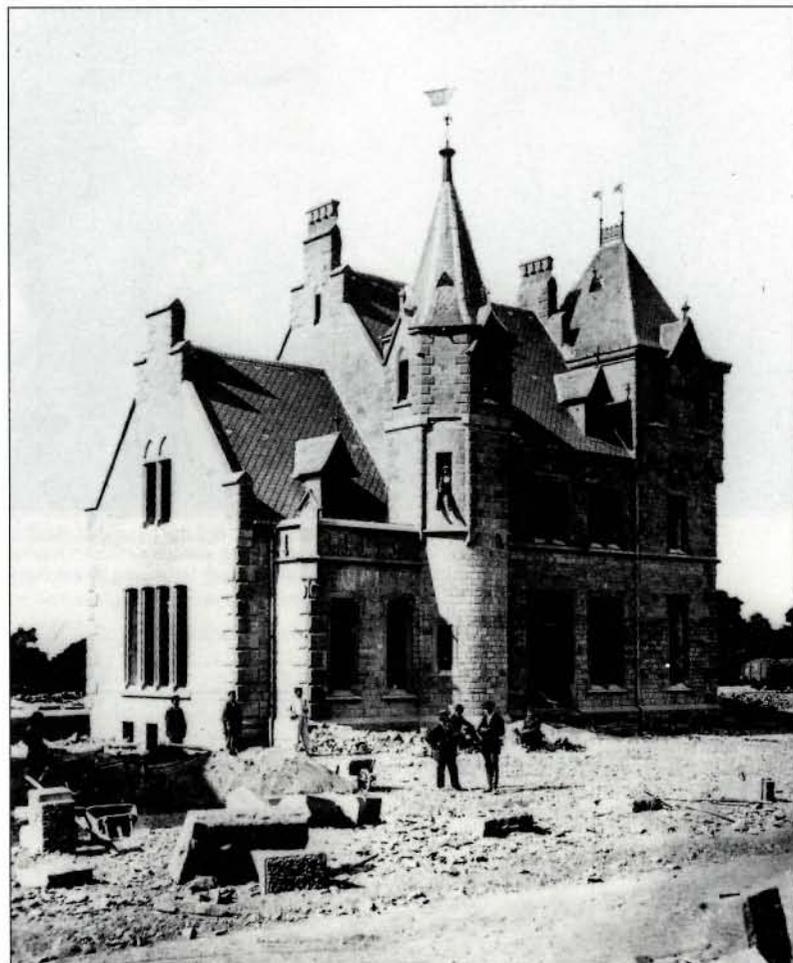


Bild 14: Bauarbeiten im Stadtgebiet von Kyllburg um 1870.

Foto: Kreisbildstelle Euskirchen





Abschnitt Kall — Sötenich eröffnet werden. Der schleppende Fortgang der Bauarbeiten und die Inbetriebnahme kurzer Teilabschnitte nacheinander lassen erkennen, daß der Eifelstrecke weder vom Staat noch von der Rheinischen Eisenbahn-Gesell-

schaft eine übermäßige Bedeutung beigegeben wurde. Innerhalb des Bauloses Sötenich — Gerolstein war auf dem Weg nach Jünkerath ab Blankenheim-Wald ein Höhenzug zu überwinden. Mit 553 m über NN erreicht die

Eifelstrecke im Bahnhof Schmidtheim ihren höchsten Punkt. Die als "Schmidtheimer Berg" bezeichnete Rampe mit ihren zahlreichen aufeinanderfolgenden Gleisbögen unterstreicht den Mittelgebirgscharakter der Strecke. Ab Jünkerath wurde der Bahnbau

