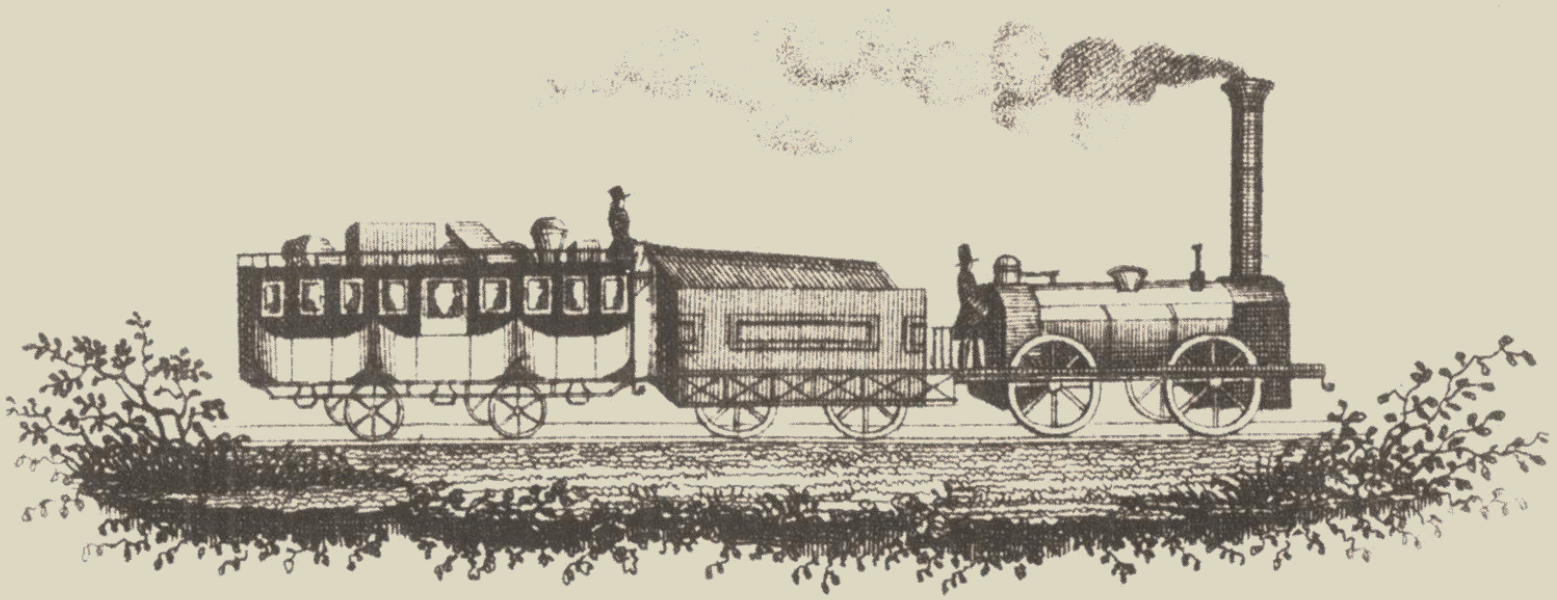
# Eisenbahnen im Altkreis Schleiden – (k)ein Denkmal?

Ein Projekt im Rahmen des Schulprogramms
„denkmal aktiv – Kulturerbe macht Schule“ der Deutschen Stiftung Denkmalschutz
am Städtischen Gymnasium Schleiden

Fenster im ehemaligen Bahnhof Mechernich, fotografiert von Inge van Kann

**Inhalt**


**Ziel des Projektes** 3
**Die Vorgeschichte** 4
- Die Eifeler Eisenbahn. Wer baut – wann – wo lang? 6
- Der Bau der Eisenbahn 8
- Die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn 11
- Der Eisenbahnbau verändert die Landschaft 12
- Bahnhofsgaststätten – nicht nur für Reisende 15
- Stellwerke und mehr 17
- Verschwundene Hochbauten: Bahn- und Schrankenwärterhäuschen… 19
- Architektur der Hochbauten 20
- Künstlerische Gestaltung der Empfangsgebäude 21
- Krieg, Zerstörung und Wiederaufbau 22
**Die Eifelbahn** 24
- Der Streckenabschnitt Euskirchen – Kall (1868) 25
- Bahnhof Euskirchen 26
- Bahnhof Satzvey 27
- Bahnhof Mechernich 27
- Bahnhof Scheven 29
- Bahnhof Kall 29
- Bahnhöfe wachsen – Das Beispiel des Bahnhofs Kall 30
- Bahnhof Urft 32
- Bahnhof Nettersheim 32
- Zwei Bahnhöfe in Blankenheim-Wald 33
- Bahnhof Schmidtheim 34
- Bahnhof Dahlem 35
**Die Oleftalbahn** 36
- Die Eisenbahnstrecke Kall – Hellenthal (1884) 38
- Bahnhof Gemünd 39
- Bahnhof Schleiden 40
- Bahnhof Blumenthal 41
- Bahnhof Hellenthal 42
**Die Ahrtalbahn** 45
- Bahnhof Blankenheimerdorf 47
- Bahnhof Blankenheim 48
- Bahnhof Mülheim 48
- Bahnhof Freilingen 49
- Bahnhof Dollendorf 50
- Bahnhof Ahrdorf 51
**Die Rurtalbahn** 53
- Der Bahnhof Heimbach 54
**Die Eifelbahn Jünkerath – St. Vith** 56
- Teilstrecke Jünkerath – Losheim 57
- Bahnhof Kronenburg 57
- Bahnhof Losheim 58
**Ein Fazit…** 60
Bildnachweise 62



Aus einem Briefkopf der Rheinischen Eisenbahngesellschaft von 1844

## ZIEL DES PROJEKTES

ist es, die Eisenbahnanlagen innerhalb des Gebietes des ehemaligen Kreises Schleiden - speziell die Empfangsgebäude - in ihrer Bedeutung als historische Denkmäler zu thematisieren.

*„**Denkmäler** sind Sachen, Mehrheiten von Sachen und Teile von Sachen, an deren Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht. Ein öffentliches Interesse besteht, wenn die Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen.“*

(§ 2 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz NRW)

Die erhaltenen alten Hochbauten (z.B. Empfangsgebäude, Bahndämme, Brücken, Wassertürme) gehören zu den Baudenkmälern. Sie stehen für die Zeit der Industrialisierung der Eifel und erinnern somit an vergangene wichtige Epochen der regionalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte.

Die folgenden **Bild- und Texttafeln** erinnern an ihre Entstehung, dokumentieren einige sozialgeschichtliche Funktionen des Eisenbahnbaus und der Empfangsgebäude, zeigen in Auswahl das Aussehen der alten Anlagen und stellen dieses dem heutigen Zustand gegenüber. Dabei wird auch an Strecken erinnert, die komplett rückgebaut (Ahrtalbahn, Strecke Jünkerath-Losheim) oder auf denen Personenverkehr und Güterbeförderung eingestellt wurden (Oleftalbahn).

Fußgänger-Unterführung Blankenheim Wald, 2012

Die Vorgeschichte
Pläne
Interessen
Probleme

# WER BAUT - WANN - WO LANG?

Bis Mitte 1830 wurden im Rheinland mehrere private Eisenbahnunternehmen in Gestalt gewinnorientierter Aktiengesellschaften gegründet. Sie planten solche Strecken, die wegen der dichten Besiedlung und einer Verbindung zu Industrie und Rohstofflager eine hohe Rentabilität versprachen. Dies traf auf die geologisch schwierige Eifellandschaft nicht zu.

Im Dezember 1838 fuhr im Rheinland die erste Eisenbahn von Düsseldorf nach Erkrath, Ende 1841 wurde die Strecke Köln - Aachen fertig gestellt (mit der Verbindung nach Antwerpen 1843), 1844 die Strecke von Bonn nach Köln.

In den 1840er Jahren entstanden Pläne für eine Anschlussstrecke von Düren über Zülpich, Nemmenich, Enzen, Kommern, Kall, Gemünd und Schleiden, um die bedeutenden Schleidener Eisenhütten und Mechernicher Bleibergwerksgebiete an die Bahnlinie Köln-Aachen anzubinden. Bereits 1844 wurde der Plan für eine Strecke vom Schleidener Tal bis nach Düren entwickelt und die Strecke schon bis nach Kommern vermessen. Im Januar 1846 stellte ein Eisenbahn-Komitee in Düren einen Antrag auf den Bau einer Eisenbahn von Düren nach Trier, und im Mai 1853 erhielt eine Eifel-Eisenbahn-Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau einer Bahnstrecke von Düren nach Schleiden. Ein englischer Unternehmer übernahm 1854 den Bau, stellte ihn aber wegen der hohen Kos-

№ ..... Actie 100 Thaler Pr. Crt.

der

Trockener Stempel.

**Eifeler Eisenbahn-Gesellschaft**

zu

Aachen,

bestätigt von Sr. Majestät dem Könige von Preussen den .....

**Einhundert Thaler Preussisch Courant.**

Für diese Actie № ..... ist von dem Inhaber die Zahlung von Einhundert Thalern Preussisch Courant geleistet worden. Alle statutenmässigen Rechte und Verbindlichkeiten eines Actionairs oben genannter Gesellschaft werden durch gegenwärtiges Dokument begründet, insbesondere diejenigen, nach Maassgabe der Art. 29., 30. und 31. des Gesellschaftsstatuts.

Aachen, den .....

**Die Verwaltung der Eifeler Eisenbahn-Gesellschaft.**

Verwaltungsrath. Direktor. Subdirektor.

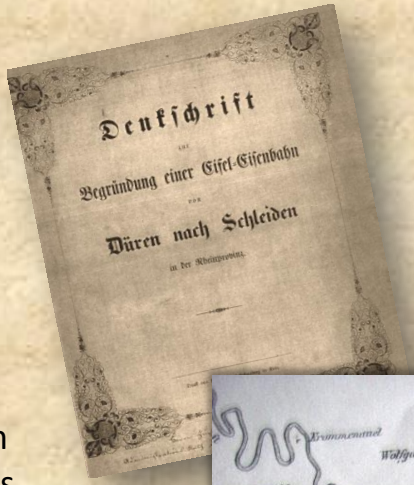
Aktie (Entwurf) von 1853

**†38. Eifel-Eisenbahn (Privatbahn).**

Diese 5½ Meilen lange Bahn von Düren (Station der rheinischen Eisenbahn) über Zülpich, Commern, Call und Gemünd nach Schleiden sollte von einer besonderen Actiengesellschaft ausgeführt werden, welche aber nicht zu Stande gekommen ist. Die Concession der preußischen Regierung wurde vorläufig am 2. Mai, definitiv am 16. Mai 1853 ertheilt. Das Actiencapital war zu **2,400,000** Thlr. angenommen. Die Bahn wird nun von der rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft gebaut werden. (S. Rheinische Eisenbahn.)

Julius Michaelis (Bearb.): Deutschlands Eisenbahnen. Ein Handbuch für Geschäftsleute, Capitalisten und Speculanten, Leipzig 1863

ten wenig später wieder ein. 1856 erwarb die „Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft“ (RhE) auf staatlichen Druck hin die Konzession, befand jedoch die geplante Streckenführung aufgrund der örtlicher Lagebedingungen für undurchführbar und schlug 1857 - gegen den heftigen Widerstand der Industriellen des Schleidener Tals - eine Streckenführung Düren – Euskirchen - Kall - Trier vor. Grund dafür waren die


Denkschrift

über die

Begründung einer Eifel-Eisenbahn

von

Düren nach Schleiden

in der Rheinprovinz.

Denkschrift von 1852 mit zwei Streckenvorschlägen.

**Rheinische Eisenbahn.**

Strecke Düren-Euskirchen.

Richtung **Düren-Euskirchen.** — Richtung **Euskirchen-Düren.**

| Stationen. | Vormittags. | | | | Nachmittags. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Köln . . . Abf. | 7 | 10 | 9 | 20 | 1 | 30 | 7 | 30 |
| Düren . . . Ank. | 8 | 7 | 10 | 8 | 2 | 32 | 8 | 27 |
| Aachen . . Abf. | 7 | — | 9 | 35 | 2 | 15 | 7 | 45 |
| Düren . . . Ank. | 7 | 43 | 10 | 21 | 2 | 58 | 8 | 34 |
| Düren . . Abf. | 8 | 12 | 10 | 30 | 3 | 5 | 8 | 40 |
| Bettweiß . . „ | 8 | 32 | 10 | 51 | 3 | 33 | 9 | 1 |
| Zülpich . . „ | 8 | 44 | 11 | 3 | 3 | 52 | 9 | 13 |
| Euskirchen . Ank. | 9 | — | 11 | 20 | 4 | 15 | 9 | 30 |

| Stationen. | Vormittags. | | | | Nachmittags. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Euskirchen . Abf. | 6 | 50 | 9 | 15 | 1 | 20 | 7 | 35 |
| Zülpich . . „ | 7 | 9 | 9 | 33 | 1 | 48 | 7 | 54 |
| Bettweiß . . „ | 7 | 20 | 9 | 44 | 2 | 5 | 8 | 5 |
| Düren . . Ank. | 7 | 40 | 10 | 3 | 2 | 30 | 8 | 25 |
| Düren . . Abf. | 7 | 46 | 10 | 24 | 3 | — | 8 | 37 |
| Köln . . . Ank. | 8 | 50 | 11 | 25 | 3 | 50 | 9 | 40 |
| Düren . . Abf. | 8 | 10 | 10 | 10 | 2 | 37 | 8 | 30 |
| Aachen . . Ank. | 9 | — | 10 | 55 | 3 | 30 | 9 | 20 |

**Fahrpreise ab Düren.**

| | Einfache Billets. Classe 1. | 2. | 3. | Retour-Billets. Classe 1. | 2. | 3. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sgr. | | | Sgr. | | |
| Bettweiß | 11 | 8 | 6 | 16 | 12 | 8 |
| Zülpich | 17 | 12 | 8 | 25 | 18 | 12 |
| Euskirchen | 24 | 18 | 12 | 36 | 27 | 18 |
| **Fahrpreis** | | | | | | |
| von Köln nach Euskirchen | 50 | 37½ | 25 | 60 | 45 | 30 |
| „ Aachen „ Euskirchen | 56 | 42 | 28 | 75 | 56 | 38 |

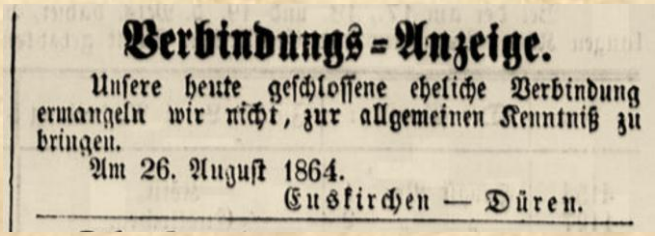
**Fahrpreise ab Euskirchen.**

| | Einfache Billets. Classe 1. | 2. | 3. | Retour-Billets. Classe 1. | 2. | 3. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sgr. | | | Sgr. | | |
| Zülpich | 7½ | 6 | 4 | 12 | 9 | 6 |
| Bettweiß | 14 | 10 | 7 | 21 | 15 | 11 |
| Düren | 24 | 18 | 12 | 36 | 27 | 18 |

Für die Retour-Billets treten dieselben Bestimmungen in Kraft, wie auf der Strecke **Köln-Herbesthal** (Gültigkeit für den Tag der Ausgabe und den darauf folgenden). Sowohl in der Richtung von **Euskirchen** nach **Köln** und weiter, als auch in umgekehrter Richtung darf mit directen Billetten die Reise **nicht** unterbrochen werden. — Die eingerahmten Zahlen bedeuten die Nachtstunden von Abends 6 Uhr bis Morgens 6 Uhr.

Köln, den 3. October 1864.

**Die Direction.**



**Verbindungs-Anzeige.**

Unsere heute geschlossene eheliche Verbindung ermangeln wir nicht, zur allgemeinen Kenntniß zu bringen.

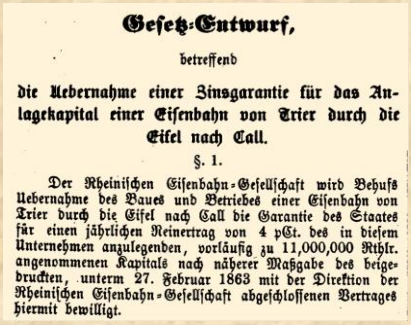
Am 26. August 1864.

Euskirchen — Düren.

großen Geländeprobleme und die damit verbundenen geringen Gewinnerwartungen des ursprünglichen Plans. Ein heftiger öffentlicher Streit um die Streckenführung begann, der auch den Preußischen Landtag beschäftigte.

1859 setzte sich der Plan Düren – Euskirchen – Kall – Trier durch. Als Folge wanderte die Eisenindustrie des Schleidener Tals weitgehend ab (Poensgen). Erneut setzte ein Gezerre um die genaue Streckenführung seitens der interessierten Kommunen und Industriellen ein, die teils große Geldsummen investierten, um den Verlauf zu beeinflussen bzw. einen Bahnhof zu bekommen.

Ab 1862 wurde dann die Verbindung Düren-Euskirchen gebaut und am 6.10.1864 in Betrieb genommen; im selben Jahr begannen die Bauarbeiten auf dem Abschnitt Kall – Trier, nachdem der preußische Staat eine Zinsgarantie von 4% übernommen hatte. Mit der Errichtung der Strecke Köln HBF - Köln Eifeltor 1869 und mit der Eröffnung der Abschnitte Kall – Gerolstein 1870 und Gerolstein - Trier 1871 wurden drei weitere Schritte in Richtung einer ununterbrochenen Eisenbahnlinie durch die Eifel ausgeführt.



**Gesetz-Entwurf,**

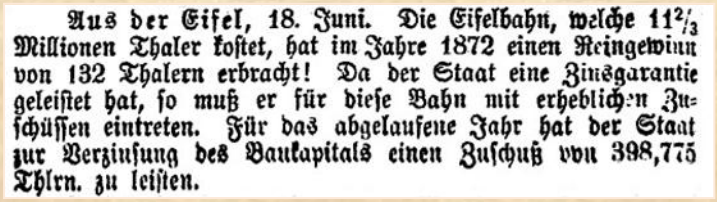
betreffend

**die Uebernahme einer Zinsgarantie für das Anlagekapital einer Eisenbahn von Trier durch die Eifel nach Call.**

§. 1.

Der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wird Behufs Uebernahme des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Trier durch die Eifel nach Call die Garantie des Staates für einen jährlichen Reinertrag von 4 pCt. des in diesem Unternehmen anzulegenden, vorläufig zu 11,000,000 Rthlr. angenommenen Kapitals nach näherer Maßgabe des beigedruckten, unterm 27. Februar 1863 mit der Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages hiermit bewilligt.

Die Zinsgarantie des preußischen Staates hatte für ihn wegen der anfänglichen geringen Rentabilität der Strecke unangenehme finanzielle Folgen.



Aus der Eifel, 18. Juni. Die Eifelbahn, welche 11⅔ Millionen Thaler kostet, hat im Jahre 1872 einen Reingewinn von 132 Thalern erbracht! Da der Staat eine Zinsgarantie geleistet hat, so muß er für diese Bahn mit erheblichen Zuschüssen eintreten. Für das abgelaufene Jahr hat der Staat zur Verzinsung des Baukapitals einen Zuschuß von 398,775 Thlrn. zu leisten.

Zwischen 1879 und 1887 gingen dann im Rheinland die meisten privaten Eisenbahngesellschaften gegen Entschädigung in Staatsbesitz über, so am 14.2.1880 auch die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, die fortan als „Königliche Eisenbahn-Direktion zu Köln linksrheinisch“ geführt wurde.

Zeittafel des Ausbaus der Strecke Köln - Trier:

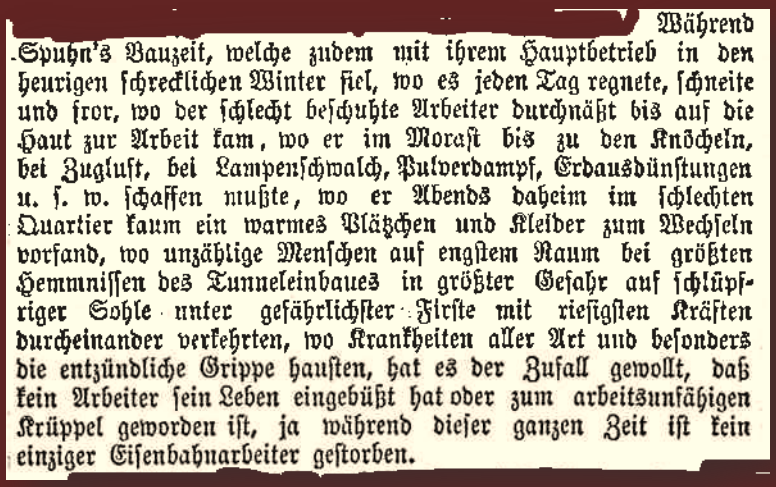
| | |
|---|---|
| 15.2.1844 | Köln-Eifeltor – Kalscheuren |
| 15.12.1859 | Köln Hauptbahnhof – Köln-Eifeltor |
| 6.10.1864 | Düren – Euskirchen |
| 1.7.1865 | Euskirchen – Mechernich |
| 1.11.1867 | Mechernich – Kall |
| 19.6.1868 | Kall – Sötenich |
| 15.11.1870 | Sötenich – Gerolstein |
| 15.6.1871 | Gerolstein – Trier-West |
| 1.10.1875 | Kalscheuren – Euskirchen |

# Der Bau der Eisenbahn

## *„… während dieser ganzen Zeit ist kein einziger Eisenbahnarbeiter gestorben.“*

Beim Bau der Eifelbahn in den 1860/70er Jahren mussten die Hauptarbeiten per Hand mit Hacke und Schaufel durchgeführt werden. Einen anschaulichen Bericht über die Arbeitsverhältnisse gibt 1867 ein Zeitungsartikel zur Fertigstellung des Scheven-Kaller Tunnels.

Dagegen kamen beim Bau der anderen Eifeler Strecken kurz vor und nach der Jahrhundertwende schweres Gerät (Bagger), neueste Dampfbohrmaschinen und Pressluftgeräte zum Einsatz.



Während Spuhn's Bauzeit, welche zudem mit ihrem Hauptbetrieb in den heurigen schrecklichen Winter fiel, wo es jeden Tag regnete, schneite und fror, wo der schlecht beschuhte Arbeiter durchnäßt bis auf die Haut zur Arbeit kam, wo er im Morast bis zu den Knöcheln, bei Zugluft, bei Lampenschwalch, Pulverdampf, Erdausdünstungen u. s. w. schaffen mußte, wo er Abends daheim im schlechten Quartier kaum ein warmes Plätzchen und Kleider zum Wechseln vorfand, wo unzählige Menschen auf engstem Raum bei größten Hemmnissen des Tunneleinbaues in größter Gefahr auf schlüpfriger Sohle unter gefährlichster Firste mit riesigsten Kräften durcheinander verkehrten, wo Krankheiten aller Art und besonders die entzündliche Grippe hausten, hat es der Zufall gewollt, daß kein Arbeiter sein Leben eingebüßt hat oder zum arbeitsunfähigen Krüppel geworden ist, ja während dieser ganzen Zeit ist kein einziger Eisenbahnarbeiter gestorben.

Unterhaltungsblatt und Anzeiger für den Kreis Schleiden vom 16.8.1867

Besonders beim Bau der Ahrtalbahn 1910-13 entstanden mehrere fotografische Aufnahmen.

Brückenbau Schmidtheim, 1869/70

In der Nähe des Bahnhofs Freilingen, um 1911

Ahrdorfer Tunnel (392 m lang).

Königl. Eisenbahn-Direction
Cöln (linksrheinisch.)

Die Maurer-Putz-Arbeiten, (excl. Materiallieferung), die Asphalt-, Steinmetz-, Zimmer-, Staaker- und die Schmiede-Arbeiten incl. Materiallieferung für die Ausführung der Empfangsgebäude auf den Bahnhöfen Gemünd, Schleiden, Blumenthal und Hellenthal der Nebenbahn Call-Hellenthal sollen im Submissionswege ungetrennt in einem Loose verdungen werden.

Die Gesammtsumme beträgt rot. 33 000 Mark.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm Neubau-Bureau hierselbst, Trankgasse 23 Zimmer Nr. 7, sowie im Abtheilungs-Büreau zu Gemünd zur Einsichtnahme offen und können Abdrücke der Bedingungen gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,5 Mark von dem Büreau-Vorsteher Fehrmann, Trankgasse 23 Köln, sowie von dem Abtheilungs-Baumeister Reitberg in Gemünd bezogen werden; die Aushändigung der Bedingungen wird nur an solche Unternehmer erfolgen, welche sich über ihre Leistungsfähigkeit ausweisen.

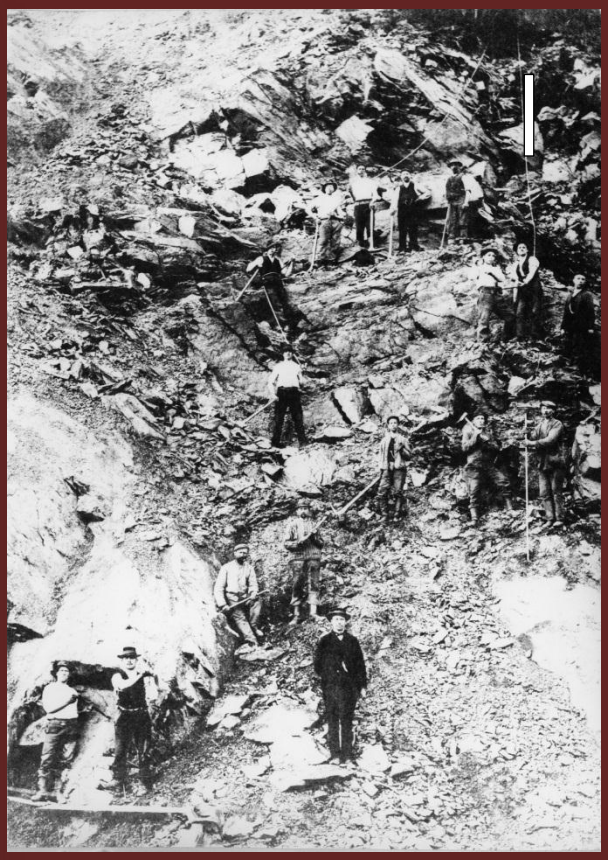
Offerten mit passender Bezeichnung sind bis

Donnerstag den 28. Juni cr.,
Vormittags 11 Uhr,

an das Neubau-Büreau Trankgasse 23, woselbst zu der angegebenen Zeit die Eröffnung der Offerten stattfinden wird, frankirt einzureichen.

Köln, den 15. Juni 1883.

Kgl. Eisenbahn-Direction
(linksrheinisch.)



Felsenabräumen vor Heimbach, ca. 1903

**Schon damals gab es „Gastarbeiter“**

Beschäftigt wurden beim Streckenabschnitt Jünkerath - Weywertz im Durchschnitt 2.300 Arbeiter, zeitweilig 3.300 und mehr, darunter Italiener, Polen, Böhmen, Tschechen, Kroaten, Rutenen, Slovenen u. a.

*„Überhaupt hat sich wiederum der alte Erfahrungssatz bestätigt, daß mit den auswärtigen Arbeitern ganz gut auszukommen ist, wenn die Einheimischen sie nicht als Menschen zweiter Klasse betrachten und behandeln.“*

Eifelvereinsblatt 1912, Nr.9, S.194f

Baggerbetrieb am Bahnbau.

Streckenarbeiten Jünkerath – Weywertz, 1909/10

## Bekanntmachung.

Die Spezial-Projecte der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu den kleinen Brücken und Durchlässen der Strecke Euskirchen bis hinter Mechernich liegen von heute ab 8 Tage auf hiesigem Amte zur Einsicht offen und werde ich etwaige Einreden gegen die Anlagen während dieser Frist entgegen nehmen.

Mechernich, den 6. September 1864.

Der Bürgermeister,
Schmitz.

*„1911 und 1912 waren zeitweise über 5000 fremde Bahnarbeiter allein in der Bürgermeisterei Blankenheim beschäftigt. In Reetz wohnten (bei zirka 230 Eingesessenen) monatelang über 100 Holländer, Kroaten und Italiener, […] Rauhe Menschen, gute Menschen, harte Arbeit, viel Verdienst, viel Spargroschen für die Angehörigen in der fernen Heimat, viel Durst, manche Unglücksfälle, manche Ungebührlichkeiten, manche Exzesse - - -. Doch nun sind sie wieder verschwunden, die fremden Gesellen und es ist alles wieder in Ruhe und Frieden.“*

Eifelvereinsblatt 1913, Nr.4, S.79

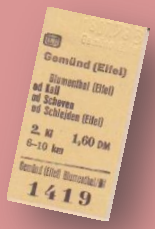
Bahnbau in der Nähe des Bahnhofs Freilingen, um 1911

# DIE WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DES EISENBAHNBAUS

***„Der hiesige Kreis kann, ohne durch eine Eisenbahn erschlossen zu werden, mit anderen Gegenden nicht concurriren.“*** (Der Schleidener Landrat Graf Beissel, Dezember 1862)

Der Bau der Eisenbahn bedeutete einen erheblichen Beitrag zur Erschließung der Eifel, und zwar in seiner Auswirkung auf den Güter- und Personenverkehr.
So förderte er u.a.:

- den allgemeinen **Güterverkehr** in die bzw. aus der Eifel (Steine, Holz, Kies, Sand, Erden, Eisenwaren, Papier/ Pappe, Steinkohle), aber auch den landwirtschaftlichen Güter (Saatgut, Düngemittel; Vieh und Viehprodukte);
- das direkte Umfeld der Bahn: Bahnhöfe werden Verkehrsknoten mit der Anlegung neuer Verkehrswege, Sammelpunkte für die landwirtschaftliche Produktion (Speditionsgewerbe) etc., es entstehen neue Geschäfte (Lager für Kohle, Getreide, Futtermittel, Baumaterialien, Kunstdünger, Grubenholz );
- den **Personenverkehr**: Viele können jetzt täglich andernorts einer Beschäftigung nachgehen (Pendler), Jugendliche weiterführende Schulen besuchen oder auswärts eine Lehrstelle antreten. Nun ist auch der Besuch zu entfernt wohnenden Verwandten möglich, was das Blickfeld der einzelnen durch das Kennenlernen anderer Menschen und Gegenden erweitert;




- Tourismus (Erschließung der Eifel):

Die ersten Eifelführer orientieren sich am Verlauf der Eisenbahnlinien.

**Call (Eifel)**

(377 m über dem Meere)

1750 Einw., eignet sich wegen seiner gesunden, frischen Luft und seiner schönen Lage im Tale zum Erholungsaufenthalt. Es ist Ausgangspunkt für zahlreiche größere und kleinere Wanderungen. Prachtvolle Seitentäler erschließen sich hier und herrliche Höhenwege bieten großartige Weitblicke. Auch aus alter Zeit zeigt Call manche Erinnerung. Da Call Haltestelle der Schnellzüge Köln—Trier ist, besitzt es die beste Bahnverbindung. Für Befriedigung aller billigen Ansprüche sorgen gute Gasthäuser und private Heime

Auskunft erteilt das Bürgermeisteramt

Anzeige 1927

- Schließlich bietet die Bahn selbst viele Arbeitsplätze.

**Rheinische Eisenbahn.**

**Verpachtung von Kohlenlagerplätzen auf Station Mechernich.**

Die auf der Station Mechernich angelegten 10 Kohlenlagerplätze sollen im Wege der Submission vergeben werden.

Pachtliebhaber ersuchen wir ihre Offerten mit der Bezeichnung: „Offerte auf Lagerplätze in Mechernich“ bis zum **22. d. Mts.** portofrei an uns einzureichen.

Die Verpachtungsbedingungen liegen im Stations-Gebäude in Mechernich, bei dem Abtheilungs-Baumeister Herrn Plathner in Euskirchen und in unserm Central-Büreau am Trankgassenthore zur Einsicht aus.

Die Direction.

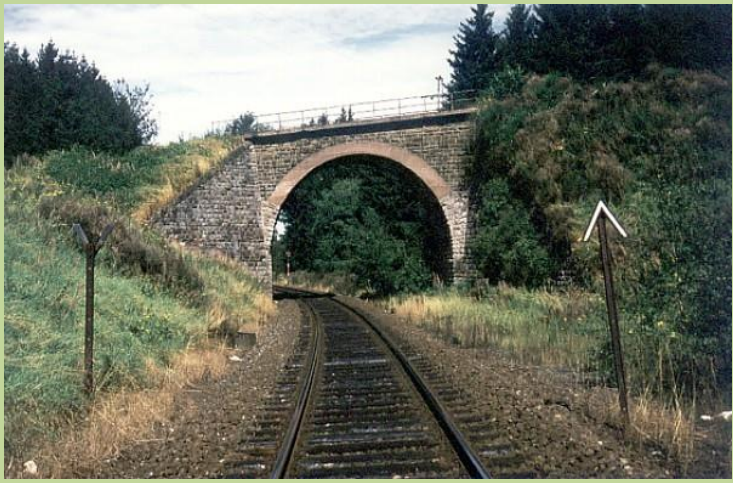
Anzeige 1865

# DER EISENBAHNBAU VERÄNDERT DIE LANDSCHAFT…

Der Eisenbahnbau hinterließ tiefe Spuren in der Landschaft. Er folgte nur bedingt den natürlichen Ausformungen, wie beispielsweise der Straßenbau, sondern passte vielmehr die Landschaft gewaltsam den Erfordernissen der Streckenführung an. Daraus resultierten hohe Bahndämme (z. B. zwischen Mechernich und Strempt, vor Scheven oder in Schmidtheim), tiefe Einschnitte, Brücken- sowie Tunnelbauten (zwischen Scheven und Kall, Gemünd und Olef, Blankenheim und Mülheim sowie vor Ahrdorf).

Viadukt der Bahnstrecke nach Ahrdorf.

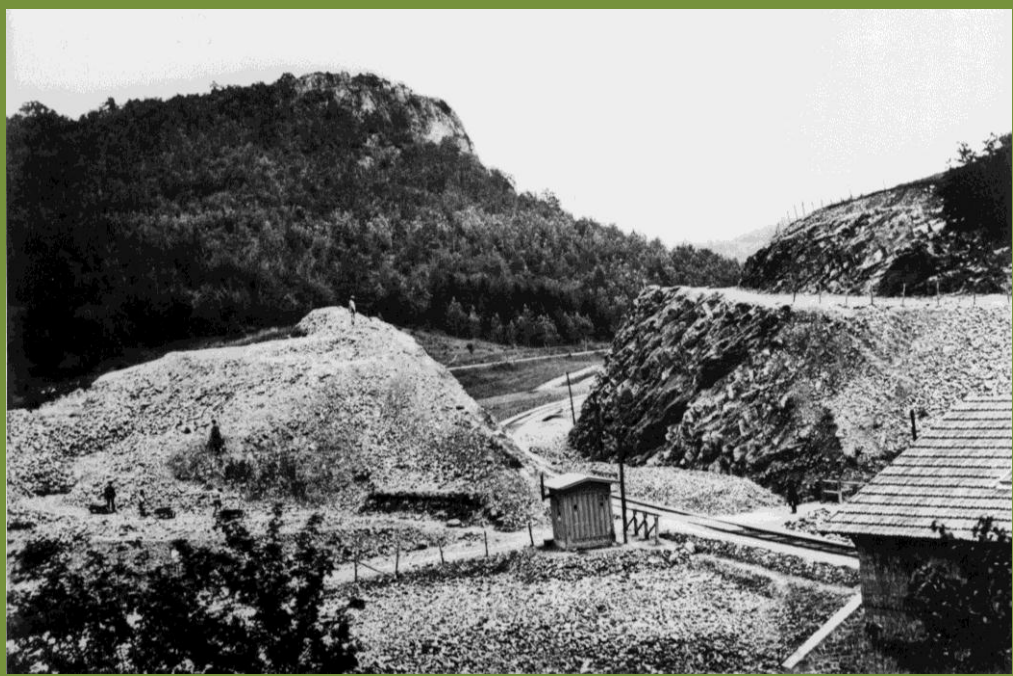
Eisenbahnbrücken in Kronenburg und Blankenheim Wald



Bahndamm und –brücke in Schmidtheim ca. 1870 und heute

Bahndamm Scheven
1965 und heute

„Blick“ auf Strempt



Felseinschnitt bei Sötenich

Scheven

Kall

Gemünd

Olef

## TUNNELBAUTEN

Blankenheim West 1985

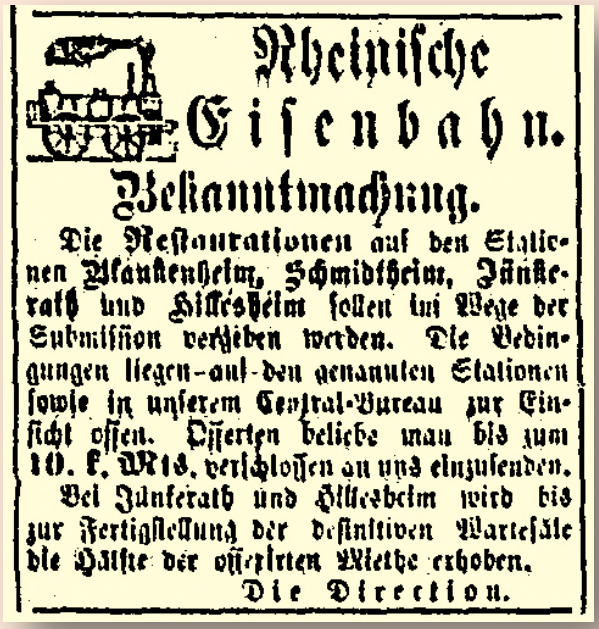
**Tunnel Gemünd-Olef**: *„Die rundbogige Tunneleinfahrt ist in eine im Umriss rechteckige Bruchsteinstützwand mit kräftigem Konsolgesims eingebunden. An die Stützwand setzt im rechten Winkel eine nach vorn abgehende Stützwand in Bruchsteinmauerwerk an. Der Bogen ist mit Bossenquadern eingerahmt. Im Bogenscheitel befindet sich ein kräftig dimensionierter Schlussstein.*
*Die Tunneleinfahrt auf der Schleidener Seite hat die gleiche Bogenform wie auf der Nordseite. Auch hier ist der Bogen im Scheitel mit einem Schlussstein geschmückt. Die Gestaltung der Stützmauer aus bruchrauhem Naturstein zum Hang ist insgesamt einfacher gehalten. Zwei seitliche Stützwände schließen rechtwinklig an die Tunneleinfahrt an.“*
Denkmalgutachten Walter Buschmann.

Mülheimer Tunnel 1994

Ahrdorf Nord 1985

# BAHNHOFSGASTSTÄTTEN – NICHT NUR FÜR REISENDE…

Die neuen Empfangsgebäude enthielten meist auch Räume für Gaststätten, die jedoch nicht von der Bahnlinie selbst betrieben, sondern verpachtet wurden.
Diese Gaststätten versorgten Wartende und Ankommende mit Speisen und Getränken, sie waren in den jeweiligen Ortschaften aber auch beliebte gastronomische Treffpunkte, manchmal sogar die einzige Wirtschaft am Ort. Ursprünglich wurden die Gasträume – wie die Personenwagen – nach Klassen geteilt.
Außerdem entstanden direkt neben dem Bahnhof unabhängige Gastwirtschaften (z. B. in Satzvey, Scheven, Losheim).



Rheinische Eisenbahn.

Bekanntmachung.

Die Restaurationen auf den Stationen Blankenheim, Schmidtheim, Jünkerath und Hillesheim sollen im Wege der Submission verliehen werden. Die Bedingungen liegen auf den genannten Stationen sowie in unserem Central-Bureau zur Einsicht offen. Offerten beliebe man bis zum 10. k. Mts. verschlossen an uns einzusenden.

Bei Jünkerath und Hillesheim wird bis zur Fertigstellung der definitiven Wartesäle die Hälfte der offerirten Miethe erhoben.

Die Direction.

2.12.1870

Bekanntmachung.

Die Restauration auf dem Bahnhofe zu **Blankenheim**, Strecke Call-Jünkerath, soll vom 1. Januar 1885 ab anderweit vermiethet werden.

Die Bedingungen für die Vermiethung sind auf den Eisenbahn-Stationen Düren, Euskirchen und Blankenheim sowie in unserem Secretariat, Central-Personen-Bahnhof hier, einzusehen.

Offerten werden bis zum 15. Dezember laufenden Jahres von uns entgegengenommen. Dieselben sind mit der Aufschrift zu versehen:

„Offerte auf Anmiethung der Bahnhofs-Restauration zu Blankenheim."

Köln, den 1. Dezember 1884.

Königl. Eisenbahn-Betriebs-Amt (linksrh.).

Ein Schmuckkästchen

für jeden Eifelfreund ist die neueröffnete

Bahnhofsgaststätte

Blankenheim-Wald

Inhaber Helmut Bollmann / Telefon 199

1952

Eine Stätte der Behaglichkeit ist die neue

Bahnhofs Gaststätte

Blankenheim Wald

Helmut Bollmann Tel. 199

1953

**zum Beispiel: Blankenheim Wald**

Bahnhofsgaststätte

Blankenheim-Wald

1952

**Raststätte am Schienenstrang**

**Bahnhofsgaststätte Blankenheim — Ein Vorbild an der Strecke Köln—Trier**

**Blankenheim.** Seit dem Bau der Eifelstrecke Köln—Trier hat sich die Eisenbahnverwaltung, die damals noch sehr preußisch-nüchtern betonte Bauten errichtete, zu einer glücklichen Wandlung des Bau- und Stilgeschmacks bekannt. Manche der Hochbauten an dieser Strecke, die umgebaut oder neu errichtet werden mußten, verraten schon eine beachtliche Einfühlung in die Forderung einer Anpassung an die Landschaft. Zwar stehen immer noch die Veteranen aus jener Zeit als mahnende Zeugen einer allzubürokratisch und zweckbetonten Baugebarung. Neben ihnen stehen aber andere Bauten, oder im Innern dieser Bauten haben sich glückliche

Das Innere der Bahnhofsgaststätte atmet Behaglichkeit und Ruhe

## … und weitere Bahnhofsgaststätten in …

Dem geehrten Publikum, insbesondere den Herren Reisenden, erlaube mir hiermit ganz ergebenst anzuzeigen, daß ich an diesem Platze, in unmittelbarer Nähe des im Bau begriffenen Bahnhofes der Düren-Galler Eisenbahn, eine

**Gastwirthschaft und Restauration**

eröffnet habe.

Indem ich bitte, mich mit recht zahlreichem Besuche beehren zu wollen, verfehle ich nicht darauf aufmerksam zu machen, daß mein Haus sich stets durch prompte und billige Bedienung auszeichnen wird.

Call, im November 1866. **Kemp**, Gastwirth.

**Bahnhofs-Restauration**
**Call.**
Mittagessen. Größere Essen bitte vorher zu bestellen.
Kalte u. warme Speisen,
Helles u. Münchener Bier,
Naturreine Weine
empfiehlt bestens
*C. Bischoff,*
Bahnhofs-Restaurateur.

ca. 1900

**Rheinische Eisenbahn.**

**Verpachtung der Bahnhofs-Restauration in Call.**

Die Bahnhofs-Restauration auf der neu errichteten Station Call soll im Wege der Submission verpachtet werden. Pachtliebhaber werden ersucht, ihre Offerten bis zum **10. November d. J.** an uns einzureichen.

Die Verpachtungs-Bedingungen liegen bei dem Stations-Vorsteher in Mechernich und in unserm Central-Büreau (Zimmer No. 13) zur Einsicht offen.

Cöln, den 30. October 1867.

**Die Direction.**

Bahnhofsgaststätte Kall (1960er), 1998 geschlossen

**Bahnhofsgaststätte Hellenthal** Ruf 266

Ia Getränke · Gut bürgerliche Küche · Parkplatz

1953

*Willi Niessen*
Bahnhofsgaststätte
Gesellschaftszimmer
Ia Speisen und Getränke
Schöner Parkplatz
**Hellenthal,** am Bahnhof, Ruf 266

1953

**Rheinische Eisenbahn.**

Die Restauration auf dem Bahnhofe zu Mechernich soll ab 1. August c. im Wege der Submission anderweit verpachtet werden. Bewerber wollen ihre Offerte bis zum 15. Juli c. bei uns einreichen. Die Bedingungen liegen auf dem Bahnhofe zu Mechernich, sowie in unserm Central-Bureau hierselbst zur Einsicht offen.

Cöln, den 30. Juni 1871.

**Die Direction.**

**Bahnhofsgaststätte Gemünd**
Seit 30 Jahren treffen sich alle Eifelfreunde gerne und oft bei dem Inhaber
JOHANN KRAPPMANN, Bahnhofswirt
Spezialitäten:
Gutgepflegte Münchener und andere erstklassige Biere, naturreine Pokalweine, Markenbranntweine, Kaffee, Tee usw.
Bahnhofstraße Fernruf: über 266

1939

*Bahnhofswirtschaft*
Kurt Kranich
**Gemünd / Eifel**
Telefon: 259

1953

*Bahnhofsgaststätte*
*Heinz Schäfer*
Mechernich Telefon 2260

1970

**Bahnhofsgaststätte Heimbach**
Inhaber: Nikolaus Antoine Fernruf: 32
Angenehmer Aufenthalt . Sonnige Gartenterrasse
Bevorzugte Bedienung
Mittagessen! Kalte und warme Speisen zu jeder Tageszeit.
Gepflegte Weine — Wicküler Biere — Kaffee

1939

*Bahnhofs-Gaststätte*
sonnige Terrasse - Parkplatz
**Karl Fleuth**
HEIMBACH / Eifel - Ruf 194

1956

**Bahnhofsrestaurant Schleiden**
JOSEPH FRINGS . Fernruf: 331
Im Anstich: Fürstenbergbräu
Wicküler
Bitburger
Winterbier

1939

*Bahnhofsrestaurant Schleiden*
**Jos. Frings Ww.**
bekannt für bestgepflegte Biere
Ruf: 331

1953

*Bahnhofsgaststätte Schleiden*
Inh. Hans-Rolf Scheurer
täglich kalte und warme Küche
Spezialität:
Schweinshaxen

1975

# STELLWERKE UND MEHR …

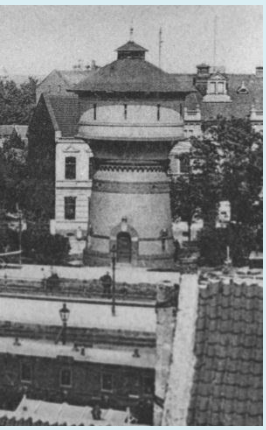
**KALL**: *„Das Stellwerk ist ein turmartiges Bauwerk mit Natursteinwänden und einem umlaufendem Fensterband unter dem auskragenden, flach geneigten Zeltdach. Die Fensterflächen sind schräg nach oben ausgestellt. Die technische Ausstattung des Gleisbildstellwerks der Bauform SpDrL30 stammt von 1961“* (Walter Buschmann).

Stellwerk in Kall – einst und jetzt (seit 1961 in Betrieb)

Stellwerk in Euskirchen (2006)

Stellwerk in Mechernich

**Wasserturm Schmidtheim** bei Blankenheim Wald, denkmalgeschützt seit 2004.
*„Der um 1912/13 entstandene Turm besteht aus dem in Bruchsteinmauerwerk erbauten oder verblendeten Turmschaft, dem Hängebodenbehälter mit Kontrollumgang und Zeltdach. Das Schaftmauerwerk wurde aus bruchrauhen Natursteinquadern in wildem Verband ausgeführt. Die Belichtung erfolgt durch zwei Reihen kleiner Rechteckfenster. Der Kontrollumgang wird eingehüllt durch eine außen verputzte, dünne Stahlfachwerkwand. In der Wandung dieser Stahlfachwerkwand sind zwillingsweise zusammengefasste, schmal-hochrechteckige Fenster eingeschnitten. Im Inneren des Turmes sind Reste des Hängebodenbehälters erhalten.“*
*Aus der* Begründung der Denkmaleigenschaft



Der frühere Wasserturm in Euskirchen

Reste der Lokomotiven-Bewässerungsanlage in Losheimergraben

Fundament des Kohlenkrans und Reste eines Wasserkrans in Hellenthal

Alte Signalbrücke in Gemünd-Mauel, kurz nach der Stilllegung der Strecke verschrottet

Bahnübergänge in Strempt

Streckentelefon und Reste der alten Bahnschrankenanlage in Olef

# VERSCHWUNDENE HOCHBAUTEN:

## BAHN- UND SCHRANKENWÄRTERHÄUSCHEN…

Der Stand der Bahntechnik erforderte lange Zeit viel Personaleinsatz und damit auch spezielle Hochbauten. Dazu zählen diverse Funktions- und Unterkunftsgebäude, aber auch Betriebseinrichtungen, wie Signalanlagen, Lokschuppen, Kohle- und Wasserkräne etc.

Neubau
Call-Hellenthal.

Im Wege des öffentlichen Ausschreibens sou die Herstellung von 3 Normal-Wärterbuden (Gesammtbetrag rot. 1000 Mark) vergeben werden.

Bedingungen im Abtheilungs-Büreau hier 0,5 Mark.

Angebote sind daselbst bis

Montag den 6. August cr.,
Morgens 10 Uhr,

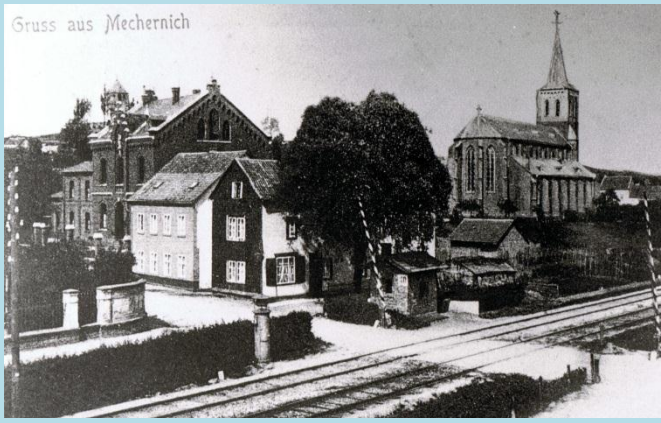
einzureichen.

Gemünd, den 28. Juli 1883.

Der Abtheilungs-Baumeister,
Nellberg.

Schmidtheim

Mechernich (1943)



Scheven

Satzvey

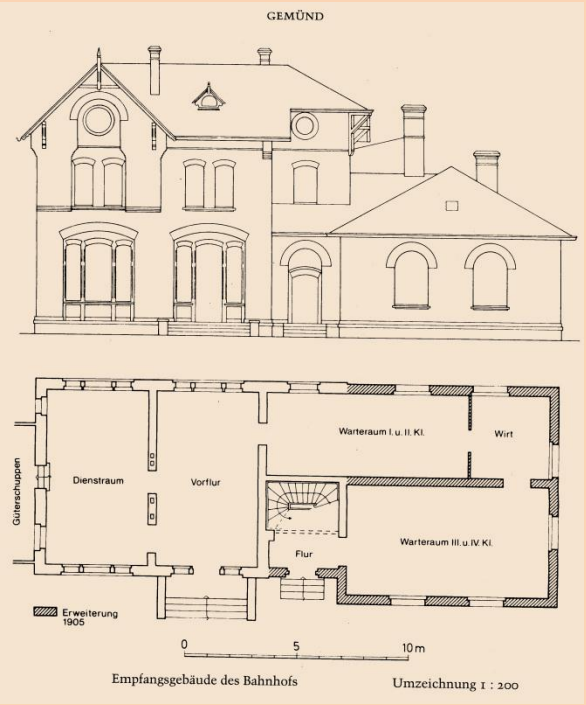
Strempt (1951)

Blockstelle
Marmagen (1936)

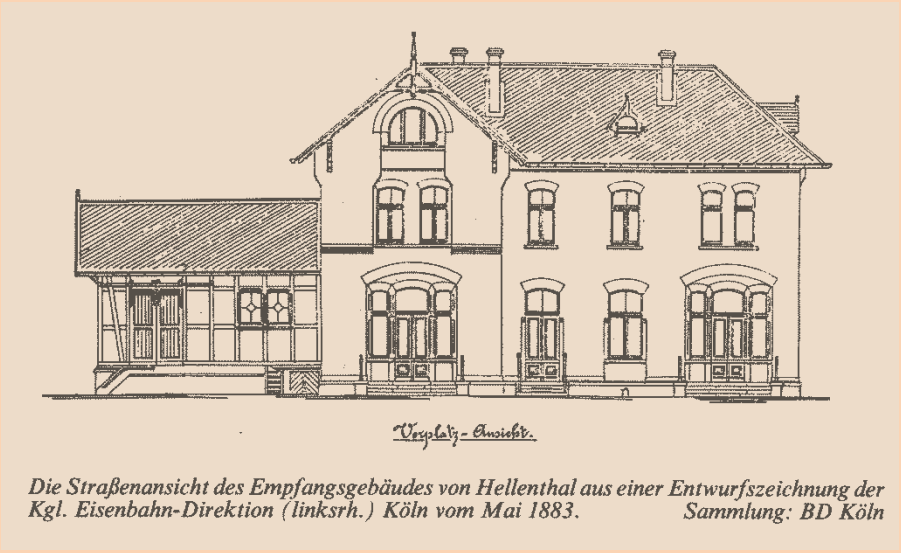
Fernsprechbude in Kronenburg
(noch erhalten…)

# ARCHITEKTUR DER BAHNHOFSBAUTEN

Auf den alten Aufnahmen kann man unschwer erkennen, dass es für den Bau der Empfangsgebäude Grundmuster gab. Unterschiede ergeben sich aus der verschiedenen Klassifizierung der Bahnhöfe wie den zeitlichen Etappen des Ausbaus. Diejenigen der **Eifelbahn** der Teilstrecke Euskirchen – Kall (1860er) weisen eine etwas andere Grundform auf als die der Fortführung bis Jünkerath (1870er). Zeugen des ursprünglichen Typs finden wir lediglich in Nettersheim, Schmidtheim und Blankenheim-Wald. Der denkmalgeschützte Schevener Bahnhof entstammt einer späteren Epoche. Die gleichzeitig errichteten Bauten der **Ahrtalbahn** sind praktisch baugleich. Die Empfangsgebäude der **Oleftalbahn** sind - bis auf das in Hellenthal - Nachkriegs-Neubauten, und nur das heutige Gemünder Exemplar nähert sich in seiner Form den Ursprungsbauten an. Der Blumenthaler Bahnhof wurde als Beispiel für die Nachkriegsarchitektur unter Denkmalschutz gestellt.




Erweiterung des Empfangsgebäudes auf Bahnhof **Gemünd**. Signiert und datiert: Euskirchen, den 18. April 1905, B. J. Buhsmann.



*Die Straßenansicht des Empfangsgebäudes von Hellenthal aus einer Entwurfszeichnung der Kgl. Eisenbahn-Direktion (linksrh.) Köln vom Mai 1883.* *Sammlung: BD Köln*

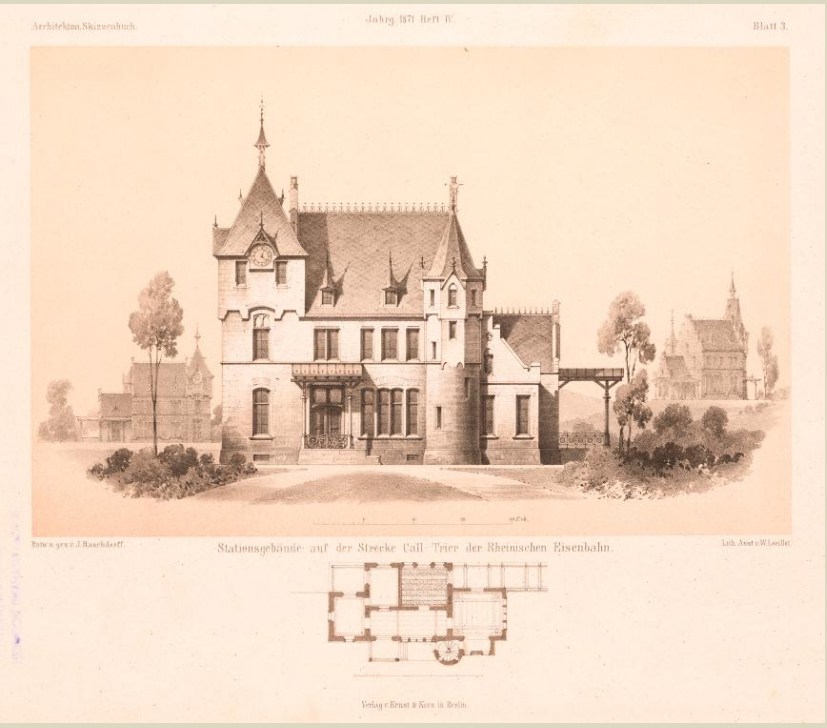
**Wie eine Architektin den Gemünder Plan liest …**

*„Wie der Erweiterungsplan von 1905 zeigt, hat das Empfangsgebäude in Gemünd den gleichen Typus des schlichten Land-Bahnhofs vertreten wie das Empfangsgebäude in Schleiden (abgegangen): giebelständiger zweigeschossiger Ziegelbau von zwei Achsen mit dreiachsigem, ebenfalls zweigeschossigem traufenständigen Anbau,- die weit vorgekragten Schiefersatteldächer mit Ziergespärre in den Giebeln. An das Empfangsgebäude nach links anschließend stand der Güterschuppen. Das verbaut erhaltene Empfangsgebäude des Endbahnhofs Hellenthal folgt dem gleichen Typus, ist aber etwas aufwendiger.*
*Bei ursprünglicher Raumdisposition lag das Bahnhofsportal mit seinem kleinen Eingangsflur im Giebelbau, dem Dienstraum des Bahnhofsvorstehers vorgelagert; die zwei anschließenden Achsen des Traufenbaus nahm der große Wartesaal III. und IV. Klasse ein, und in der dritten Achse lagen zum Bahnhof hin der kleine Wartesaal I. und II. Klasse, stadtseitig das Treppenhaus zur Wohnung des Bahnhofsvorstehers im Oberstock. Bei Erweiterung 1905 wurden zwei große Wartesäle angebaut, der Wartesaal III. und IV. Klasse zur Eingangshalle umfunktioniert und das Bahnhofsportal entsprechend verlegt*."

*Schmitz-Ehmke, Ruth & Fischer, Barbara* (Hrg.): Stadt Schleiden. Die Bau- und Kunstdenkmäler des Kreises Euskirchen, Berlin 1996, S.133

# KÜNSTLERISCHE GESTALTUNG DER EMPFANGSGEBÄUDE

Während die Empfangsgebäude der Strecke Euskirchen - Jünkerath recht schlicht und zweckmäßig gehalten waren, suchte man die Gebäude im heutigen Rheinland-Pfälzischen Streckenabschnitt wesentlich kunstvoller zu gestalten, wie die Entwürfe des Berliner Architekten Julius Carl Raschdorff (1823-1914) und die danach errichteten Bauten in Speicher und Erdorf heute noch zeigen. In Rheinland-Pfalz stehen Teile der Eifelstrecke als Kulturdenkmal unter Denkmalschutz.



Jahrg. VIII. № 5.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

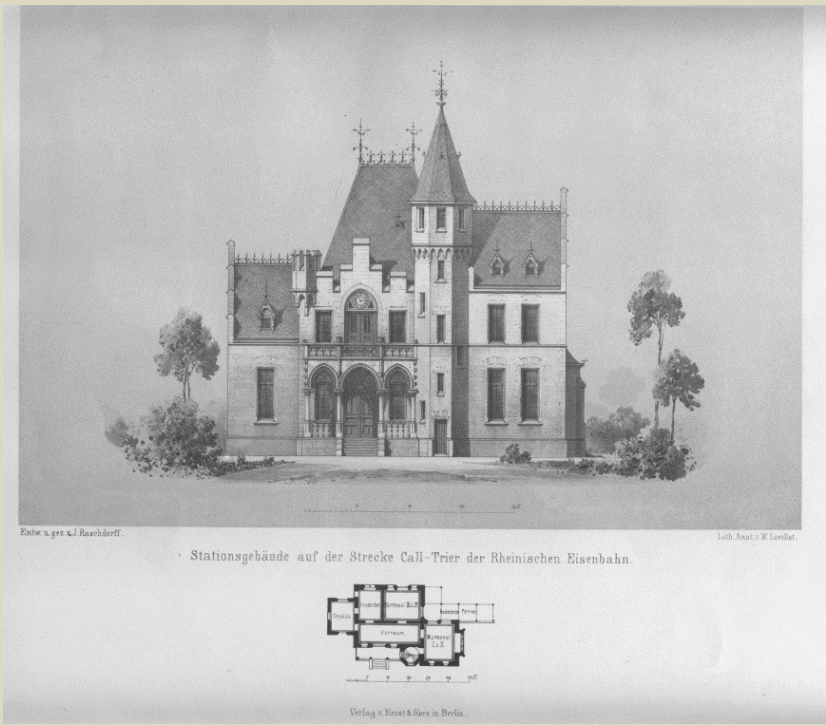
Organ des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Redakteure K. E. O. Fritsch und F. W. Büsing.

Abonnementspreis 1 Thaler pro Quartal. | Berlin, den 17. Januar 1874. | Erscheint Mittwoch und Sonnabend.

Mit Recht legt man daher in neuerer Zeit grösseren Werth auf eine angemessene Herstellung dieser Bauten. Während die Stationshäuser der älteren Bahnen zum grösseren Theile in verputztem Mauerwerk ausgeführt sind, zeigen die der neueren meist den Rohbau in Quadern, Bruchsteinen oder Ziegeln. Ebenso wird die architektonische Gestaltung derselben nicht länger im Sinne eines untergeordneten Bedürfniss-Baues aufgefasst, sondern — der Bedeutung der Eisenbahnen für die Kultur der Menschheit entsprechend — im Charakter und in den künstlerischen Formen des Monumental-Baus behandelt. In besonders hervorragender Weise ist dies bei den Hochbauten der von der Rheinischen Eisenbahn ausgeführten Linie Call-Trier geschehen, deren Stationshäuser grösstentheils in dem Quaderbruchstein der Eifel und in den Formen sowie der malerischen Gruppirung der Gothik errichtet sind.

Erdorf



Der alte Bahnhof in Mechernich, um 1960

## Krieg, Zerstörung und Wiederaufbau

**In den letzten Kriegsjahren wurden fast alle Empfangsgebäude der Eifelstrecke und der Oleftalbahn mehr oder weniger stark beschädigt. Lediglich diejenigen der Ahrtalbahn blieben unversehrt.**

**Wiedereröffnung der Strecken:**

- **Kall - Schleiden: 6.1.1947, bis Oberhausen: Juli 1948, bis Hellenthal: 14.12.1949**
- **Jünkerath – Hallschlag: Mai 1948, bis Losheim: 14.5.1950 bzw. 28.8.1958**
- **Blankenheim Wald – Mülheim: 20.11.1950 (Güterverkehr), 20.7.1954 (Personenverkehr)**

**Der neue Bahnhof in Blumenthal im Bau, 1950/51**

# Das „Empfangsgebäude“ der Zukunft?

Beilage zu No. 20 des Kreis-Intelligenz-Blattes für Euskirchen und Rheinbach. — Samstag den 18. Mai 1867.

# Fahrplan der Rheinischen Eisenbahn

und Anschlüsse nach Belgien, Frankreich, England und Süddeutschland

vom 15. Mai 1867.

## Die Eifelbahn

### Streckenabschnitte

- Euskirchen – Kall
- Kall – Jünkerath

In der Richtung von Bingen nach Köln, Zevenaar und Herbesthal.

In der Richtung von Herbesthal, Zevenaar nach Köln und Bingen.

Extrazüge an Sonn- und Festtagen.

Die speciellen Fahr-Bedingungen sind aus den großen Fahrplan-Placaten ersichtlich.
Die doppelt eingerahmten Fahrzeiten bedeuten die Nachtstunden von 6 Uhr Abends bis vor 6 Uhr Morgens.

Die Direction.

# DER STRECKENABSCHNITT EUSKIRCHEN – KALL (1868)

1859 ermittelt die Eisenbahndirektion Saarbrücken als die zweckmäßigste Verbindung zwischen Köln und Trier eine Streckenführung durch das Kylltal über Kall. Bereits 1862 beginnen die Bauarbeiten auf dem Streckenabschnitt Euskirchen - Kall. Zwei Jahre später wird dieser eröffnet und im selben Jahr beginnen die Bauarbeiten auf dem Abschnitt Kall - Trier.

Mit der Einrichtung der Verbindung Köln HBF - Köln Eifeltor 1869 und mit der Eröffnung der Streckenabschnitte Kall - Gerolstein 1870 und Gerolstein - Trier 1871 erfolgen drei weitere Schritte in Richtung einer ununterbrochenen Eisenbahnlinie durch die Eifel. Im Jahre 1876 erhält der Bahnhof Hürth - Kalscheuren, den bereits seit 1844 eine Strecke mit dem Bahnhof Köln - Eifeltor verbindet, eine Schienenverbindung mit Euskirchen. Die Fertigstellung

**Eisenbahnstrecken im Landkreis Schleiden**

**Rheinische Eisenbahn.**

Submission
von Erd-, Maurer- und Tunnel-Arbeiten.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers der Eisenbahnlinie von Call nach Trier in der Xten Meile auf ppr. 610 Ruthen Länge erforderlichen Erd-, Fels-, Maurer- und Tunnel-Arbeiten sollen, mit Ausschluss der Lieferung der Maurer-Materialien, der Transportschienen und Tunnelwagen, im Wege der Submission verdungen werden. Der Tunnel ist 335 Ruthen lang. Die Bedingungen und Massen-Berechnungen, sowie die zugehörigen Zeichnungen liegen in unserm Zentral-Bau-Bureau — Trankgasse 23 — zur Einsicht offen, können auch gegen Erstattung von 5 Thlr. durch portofreie Gesuche dorther bezogen werden.

Unternehmer wollen ihre Offerte portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Bau-Arbeiten in der Xten Meile der Linie Call-Trier“ versehen, bis zum 15. Juni c. ebendorthin einreichen.

Cöln, den 23. Mai 1868.

Die Direktion.

dieses Streckenabschnittes ermöglicht nun eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Trier und Köln. Somit wird die Nutzung dieser Strecke nicht nur für den Güter-, sondern auch für den Personenverkehr interessanter, was 1876 auf der Strecke Köln - Trier zur Einführung eines Schnellzugverkehrs führt.

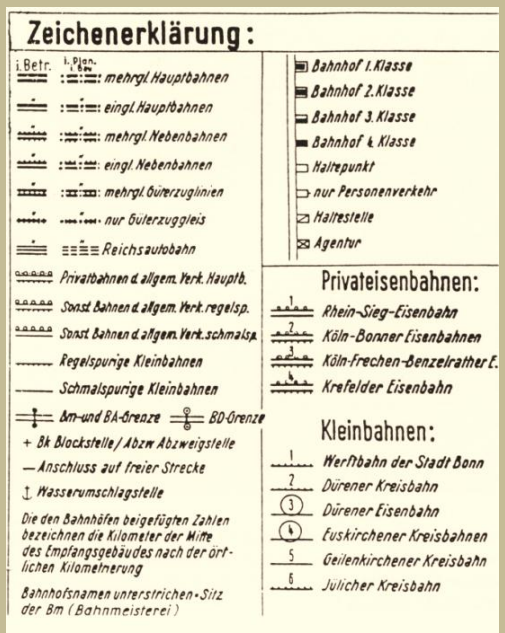
**Rheinische Eisenbahn.**

Am 1. November nächsthin wird die Strecke **Mechernich-Call** dem Verkehre übergeben werden und tritt vom genannten Tage ab auf Strecke Düren-Call nachfolgender Fahrplan in Kraft:

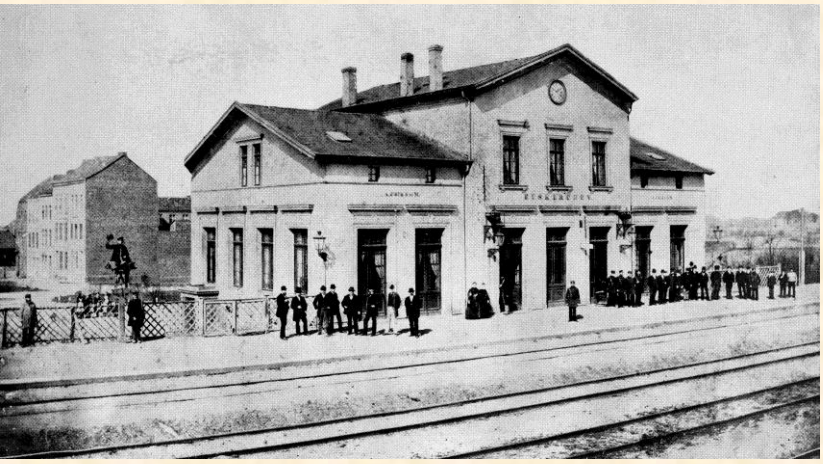
| Richtung Düren-Call. | | | | | | Richtung Call-Düren. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Stationen. | Vormitt. | | Nachmittags. | | | Stationen. | Vormitt. | | Nachmittags. | | |
| Köln Abf. | 7,5 | 9,15 | 1,30 | 6, | 7,35 | Call . . Abf. | 6,5 | — | 11,40 | — | 6,20 |
| Düren Ank. | 8,7 | 10,5 | 2,32 | 6,57 | 8,37 | Mechernich „ | 6,24 | — | 11,59 | — | 6,39 |
| Aachen Abf. | 7 | 9,35 | 12,40 | 5,25 | 7,35 | Satzvey . „ | 6,35 | — | 12,10 | — | 6,50 |
| Düren Ank. | 7,43 | 10,21 | 1,26 | 5,58 | 8,24 | Euskirchen „ | 6,55 | 9,15 | 12,30 | 5 | 7,10 |
| Düren . Abf. | 8,12 | 10,30 | 2,40 | 7,15 | 8,45 | Zülpich . „ | 7,10 | 9,30 | 12,45 | 5.15 | 7,25 |
| Wettweiß „ | 8,32 | 10,51 | 3,1 | 7,36 | 9,6 | Wettweiß „ | 7,20 | 9,40 | 12,55 | 5,25 | 7,35 |
| Zülpich . „ | 8,44 | 11,1 | 3,11 | 7,46 | 9,16 | Düren . Ank. | 7,40 | 10, | 1,15 | 5,45 | 7,55 |
| Euskirchen „ | 9,10 | 11,15 | 3,35 | 8,10 | 9,30 | Düren Abf. | 7,46 | 10,24 | 1,29 | 6 | 8,27 |
| Satzvey . „ | 9,23 | Ank. | 3,48 | 8,23 | — | Köln Ank. | 8,53 | 11,27 | 2,33 | 6,45 | 9,35 |
| Mechernich „ | 9,38 | — | 4,3 | 8,38 | — | Düren Abf. | 8,10 | 10,8 | 2,37 | 7 | 8,42 |
| Call . . Ank. | 10 | — | 4,25 | 9 | — | Aachen Ank. | 9 | 10,55 | 3,30 | 7,50 | 9,35 |

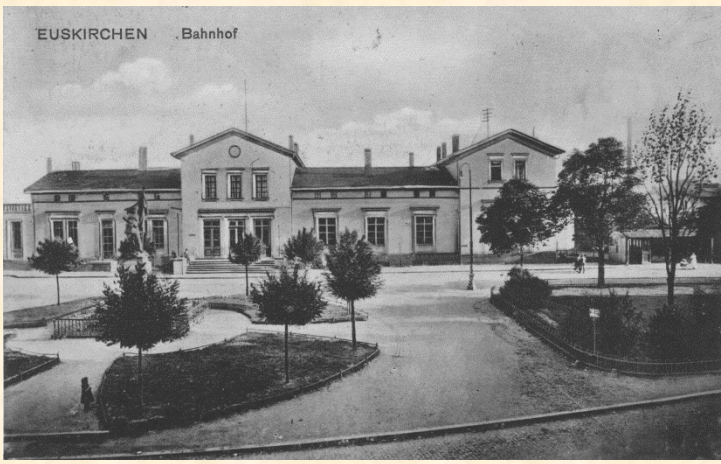
Die Fahrpreise und die Bestimmungen über Retour-Billets ꝛc. sind aus dem Placat-Fahrplane ersichtlich.

Köln, im October 1867. Die Direction.



# BAHNHOF EUSKIRCHEN

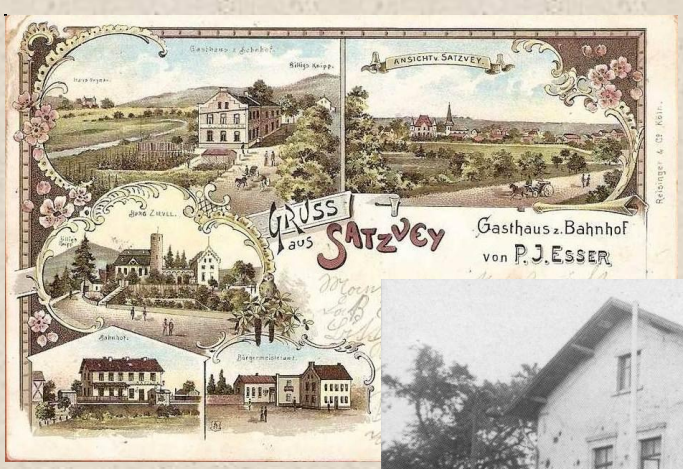





*Links*: Der Bahnhof Euskirchen bei der Eröffnung der Strecke am 6.10.1864. Der linke Flügel beherbergt die Bahnhofswirtschaft mit den Wartesälen 1. und 3. Klasse, in der Mitte befinden sich die Ein- und Ausgänge mit der Sperre und rechts das Telegraphenamt.
*Rechts*: Entsprechend der wachsenden Betriebsbelastung wird das Empfangsgebäude des Bahnhofs 1915 und 1925 jeweils ein Stück erweitert.

*Oben und links*: Neubau der Bahnhofsanlagen bis 1951, nachdem die Hochbauten, Empfangsgebäude, Stellwerke, der Güterschuppen, der Lokomotivschuppen und die gesamte Bahnbetriebswerkanlage im September 1944 völlig zerstört worden waren.

## BAHNHOF SATZVEY

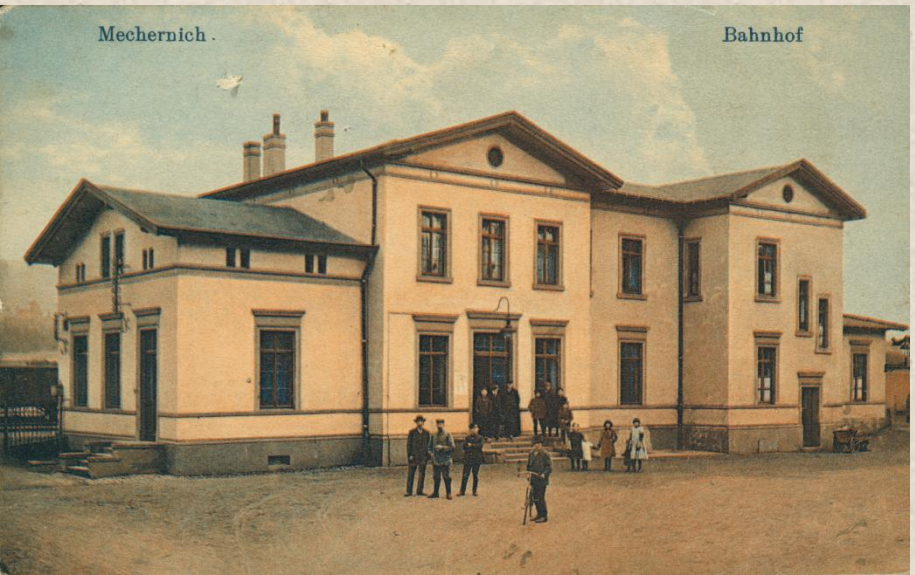



Das 1866 errichtete Empfangsgebäude auf einer Lithographie um 1900, unten 1955 mit den Merkmalen des Krieges.

Ende 2011 verkaufte die DB das Gebäude an einen Handwerksmeister (Aufnahme aus diesem Jahr).

## BAHNHOF MECHERNICH

Die Inbetriebnahme der Bahnstation Mechernich erfolgte am 1.7.1865. Das Empfangsgebäude war damit das erste in der Eifel; es verfügte über je einen Wartesaal der 1., 2. und 3. Klasse. Im Zweiten Weltkrieg durch Luftangriffe stark in Mitleidenschaft gezogen, wurde das Gebäude 1963 abgerissen; ein neues Bahnhofsgebäude wurde am 15.10.1963 eingeweiht.




Der Bahnhof war ursprünglich auf dem Grund der Gemeinde Kommern errichtet worden, und als diese im Oktober 1956 beschloss, einen Antrag auf die Umbenennung in „Bahnhof Kommern“ zu stellen, erwarb die Gemeinde Mechernich schließlich 1959 das Areal.

Auch in Mechernich bewirkte der wirtschaftliche Aufschwung als Folge des Eisenbahnanschlusses einen Ausbau des Empfangsgebäudes, wie das nebenstehende Bild (Gleisansicht, ca. 1930) zeigt.

Der 1963 fertig gestellte zweite Mechernicher Bahnhof wurde 2007 an einen ortsansässigen Busunternehmer verkauft, der das Empfangsgebäude 2009/10 „mit modernen Materialien und viel Glas“ zur „**Gleis-Passage**“ umbauen, d. h. faktisch neu errichten ließ. Damit erhielt Mechernich seinen dritten „Bahnhof“.

## BAHNHOF SCHEVEN

Bei der Errichtung der Eisenbahnverbindung Mechernich – Kall 1865-67 erhielt Scheven keinen Bahnhof; erst zum 1.12.1903 wurde eine Personenhaltestelle eingerichtet mit Wellblechbuden als Stationsgebäude und Warteraum. 1938-40 entstanden die heute noch bestehenden Bruchsteingebäude, die daher einen völlig anderen Baustil aufweisen als die anderen ersten Empfangsgebäude der Eifelbahn innerhalb des Kreises Schleiden.

2010 kaufte der Kölner Musiker und Künstler Rochus Aust den mittlerweile denkmalgeschützten Bahnhof, um in ihm ein Atelier „und im Außenbereich einen Skulpturengarten mit Licht- und Toneffekten“ zu errichten. 2011 veranstaltete er hier sein erstes „Konzert für Kaffeemaschine, Häcksler und zwei Regionalbahnen“.

## BAHNHOF KALL

Mit dem Bau der Eifelbahn bis Kall erhielt der Ort 1867 einen Bahnhof, der Heiligabend 1944 völlig zerstört wurde.

1952 entstand ein Neubau, der seit Ende 2005 nicht mehr genutzt wurde.

Nach umfassenden Renovierungsarbeiten wurde der Bahnhof im Juli 2008 seiner neuen Funktion als Dienstgebäude der RVK und Nationalpark-Infopunkt zugeführt.

2012 wurde die „Außenhülle“ des Bahnhofs unter Denkmalschutz gestellt.

Bahnhof Kall, Straßenseite, 1898

**Rheinische Eisenbahn.**

**Strecke Düren-Call. Abtheilung II.**

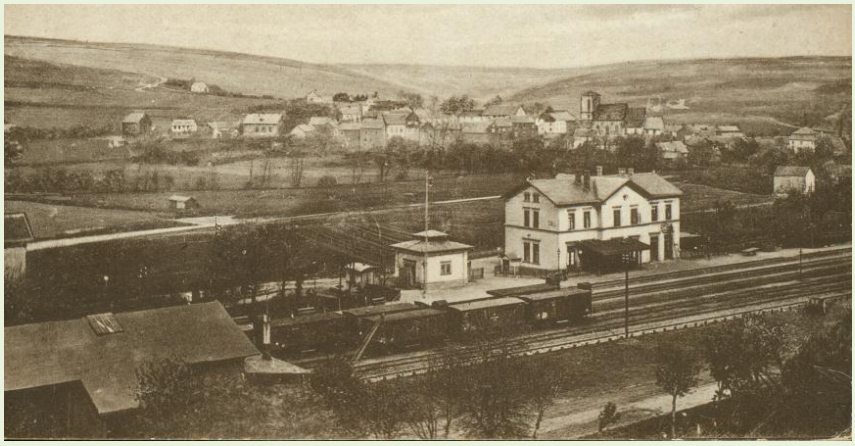
Die Ausführung der Maurer- und Zimmer-Arbeiten zu den Hochbauten auf Bahnhof Call soll vergeben werden. — Offerten sind dem Unterzeichneten bis zum **23. d. Mts.** einzureichen.

Die betreffenden Massen-Verzeichnisse sind auf dem Bau-Bureau zu Roggendorf zu erhalten; auch liegen ebendaselbst die nähern Bedingungen zur Einsicht offen.

Roggendorf, den 3. Juni 1866.

Der Baumeister,
Richter.

# BAHNHÖFE WACHSEN - DAS BEISPIEL DES BAHNHOFS IN KALL



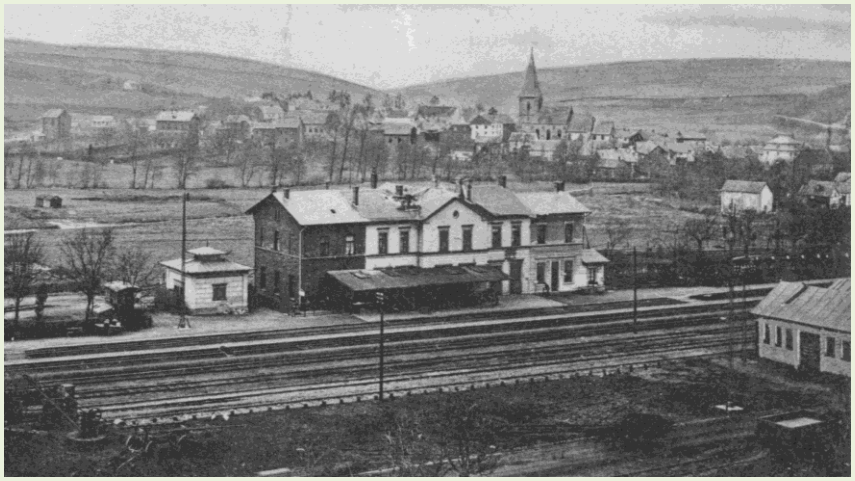
Rheinische Eisenbahn.

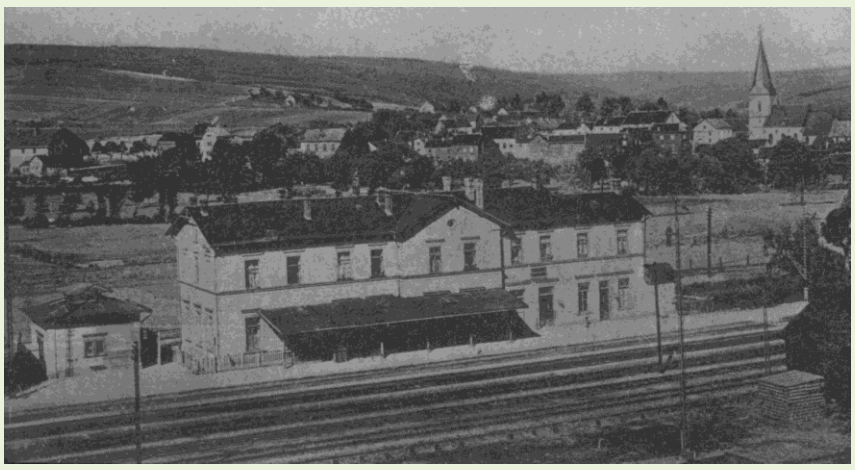
Unsere Bahnstation in Call ist autorisirt, vom 1. Januar 1868 ab telegraphische Privatdepeschen nach Vorschrift des Reglements anzunehmen und zu befördern.

Reglement und Gebührentarife liegen auf unsern sämmtlichen Stationen zur Einsicht offen.

Cöln, am 20. December 1867.

Die Direction.



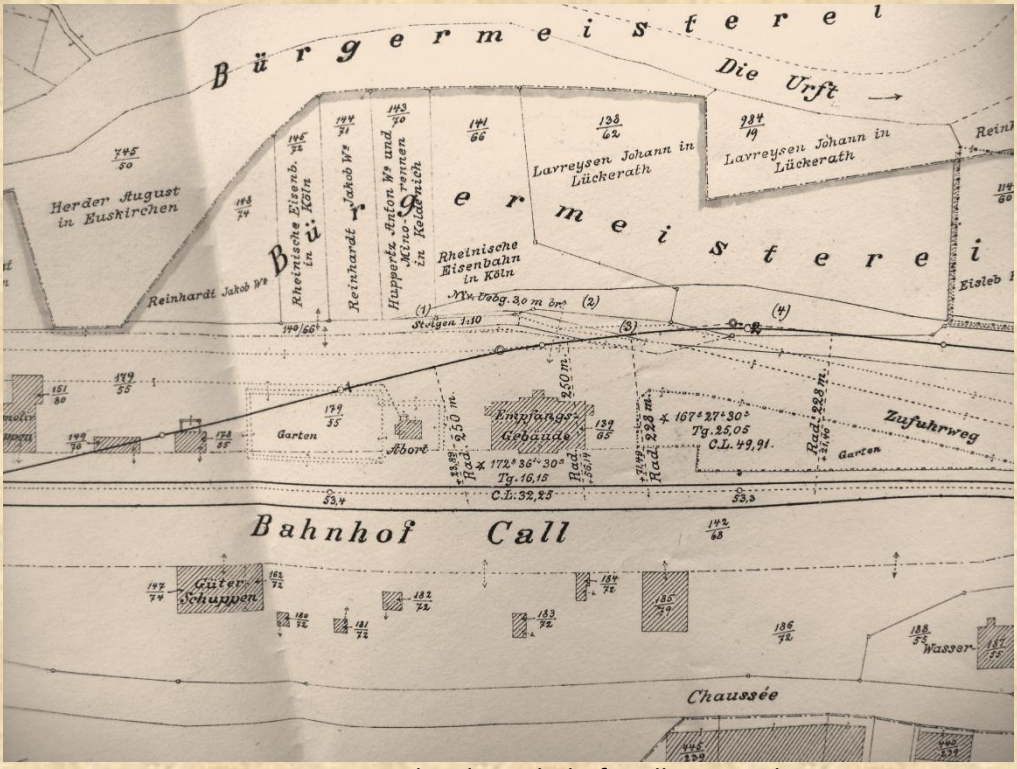


Die wachsende wirtschaftliche Bedeutung des Kaller Bahnhofs spiegelt sich im Ausbau des Empfangsgebäudes.

Die Aufnahmen zeigen Etappen der beidseitigen Erweiterungen: in der Mitte links der noch unverputzte Anbau, unten die erweiterte Anlage in einheitlicher Gestaltung.

## Bahnhof Kall, erbaut 1951/52

*„Es handelt sich um ein eingeschossiges Bauwerk aus Bruchstein und verputztem Massivmauerwerk mit Walm- und Satteldächern. Der lang gestreckte Bau wird an zentraler Stelle durch einen giebelständigen Querflügel für die Güter- und Gepäckabfertigung gegliedert. In dem längeren Flügelbau befindet sich im Norden die Bahnhofsgaststätte mit früher bewirtschaftetem Wartesaal, und auf der anderen Seite der Schalterhalle die Räume für die Güter- und Gepäckabfertigung sowie sonstige Funktionsräume für den Bahnhofsbetrieb. […] Beide Flügelbauten werden durch große Rechteckfenster über dem bis zu den Sohlbänken reichenden Bruchsteinsockel mit Holzfenstern belichtet. […] Im straßenseitigen Giebel ist die Bahnhofsuhr außermittig angeordnet.“*
(Walter Buschmann).




Dieser Lageplan des Bahnhofs Kall entstand 1881 im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der Strecke Kall-Hellenthal.

Das Empfangsgebäude heute.
Links: Gleisseite, unten: Straßenseite

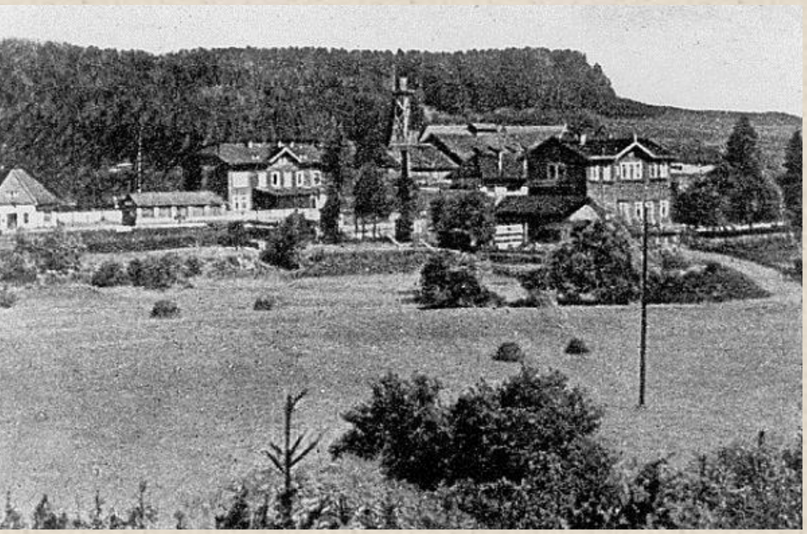
## BAHNHOF URFT

Informationen über die Errichtung des ersten Empfangsgebäudes in Urft konnten nicht ermittelt werden. Der Baustil verweist aber auf einen ursprünglichen Bau.
Im Bild rechts ist das Vorkriegsgebäude zu sehen. Nach den Zerstörungen des II. Weltkriegs entstand ein neues einstöckiges Gebäude.

## Bahnhof Nettersheim

Das seit März 1998 denkmalgeschützte Bahnhofsempfangs- und Bahnbetriebsgebäude aus der Entstehungszeit der Eifelstrecke wurde restauriert und umgebaut und im Erdgeschoss der „Kulturbahnhof“ eingerichtet (2007). Seit März 2010 ist der Bahnhof nicht mehr mit Bahnpersonal besetzt.

# ZWEI BAHNHÖFE IN BLANKENHEIM-WALD - einer kurz vor dem Abriss?



Blankenheim Wald verfügte über zwei Empfangsgebäude: die Station der Eifelbahn (im Bild vorne rechts) und den Endbahnhof der Ahrtalbahn (im Bild links hinten). Dieses 1913 fertig gestellte Gebäude wurde architektonisch demjenigen der 43 Jahre älteren Eifelbahn angepasst.

oben: Die beiden Empfangsgebäude in Blankenheim Wald
unten: Empfangsgebäude der Ahrtalbahn von 1870

Empfangsgebäude der Eifelstrecke - heute in Privatbesitz.

links: Das Empfangsgebäude der Ahrtalbahn Straßen- und Gleisseite), Anfang 2012 von der Gemeinde Blankenheim erworben, steht möglicherweise vor dem **Abriss** ....

SAMSTAG, 23. JUNI 2012
NUMMER 144

SEITE 41

## Wird es den 100. Geburtstag noch erleben?

Kaufvertrag für Bahnhofs-Gebäude Blankenheim-Wald liegt vor – Noch Verhandlungsbedarf

Von RONALD LARMANN

**BLANKENHEIM-WALD.** Es müssen recht raue Sitten geherrscht haben - damals, 1913. Wenn man nach dem Bau des Bahnhofs-Gebäudes in Blankenheim-Wald forscht, stößt man unter anderem auf die Internetseite der Ahrtalbahn. Dort ist zu lesen: „In den Wirtschaften hingen Anschläge in italienischer Sprache, wonach jeder, der Schieß- oder Stichwaffen oder Schlagringe mit sich führt, ausgewiesen wird." In italienischer Sprache deshalb, weil viele Gastarbeiter aus Italien und Kroatien an dem Bau der Bahn beteiligt gewesen seien.

**Zweifel an der Sanierbarkeit**

„Es wurde aber noch keine Entscheidung über einen Kauf getroffen", sagte Dieter Höllbüsch, zuständiger Fachbereichsleiter der Gemeinde Blankenheim, gestern auf Nachfrage der Rundschau. Zwar liege ein Vertrag von der Deutschen Bahn vor, doch es seien noch weitere Verhandlungen nötig. Dafür werde man sich in den kommenden ein bis zwei Wochen mit den Verhandlungspartnern zusammensetzen, um die eigenen Vorstellungen darzulegen. Was nach

**BEFRAGUNG**

Für seine **Bachelorarbeit** „Regionalbahnhof der Zukunft durch modulares Entréesystem? Grundlagen und Bedürfnisanalyse am Beispiel Blankenheim-Wald" beschäftigt sich **Geografie-Student Sebastian Lebien** mit dem leerstehenden Bahnhofsgebäude.

Dienstag, 3. Januar 2012 Kölner Stadt-Anzeiger

## Kommune kauft den maroden Bahnhof

Die Gemeinde Blankenheim und die Bahn AG haben sich über den Kaufpreis für die Immobilie geeinigt

**INFRASTRUKTUR** Die Gemeinde Blankenheim und die Bahn AG haben sich über den Kaufpreis für die Immobilie geeinigt

VON JOHANNES FUDERBACH

**Blankenheim.** Die Gemeinde wird schon bald das Bahnhofsgebäude samt Grundstücken an der Bahnstation in Blankenheim-Wald kaufen. Dies beschloss der Gemeinderat im nichtöffentlichen Teil der jüngsten Ratssitzung. Dem Vernehmen nach ist der Kaufpreis für die marode Immobilie in etwa so hoch wie der eines guten Gebrauchtwagens. Falls sich kein Investor findet, der den alten Bahnhof wieder in Schuss bringt, soll das Gebäude mittelfristig abgerissen werden.

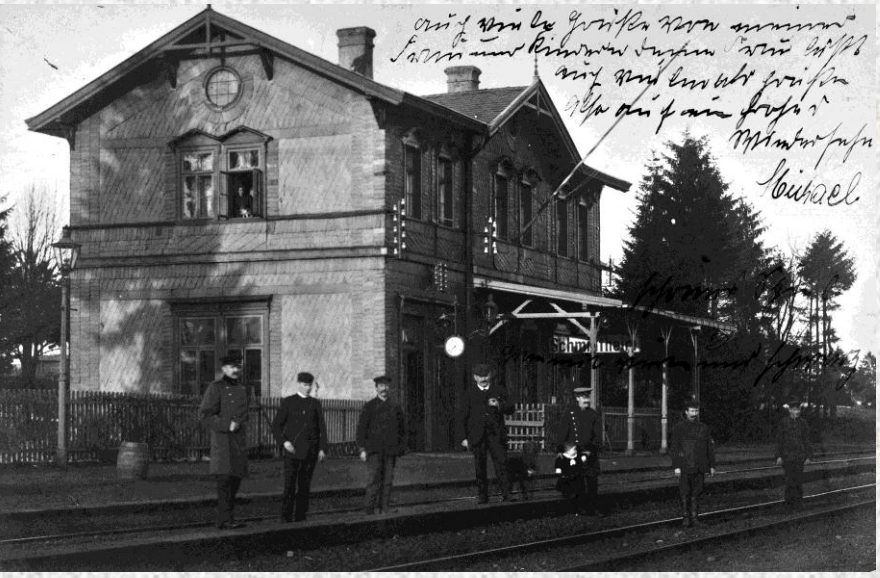
„Wir haben schon länger über den Kauf des Bahnhofs verhandelt", berichtete der Kämmerer Erwin Nelles gestern auf Nachfrage. Nun seien die Verhandlungen erfolgreich abgeschlossen und das Ergebnis vom Gemeinderat genehmigt worden. Zuletzt habe noch die Sorge bestanden, dass auf dem Gelände eventuell Schadstoffe vorhanden sein könnten.

*Die Gemeinde kauft den Bahnhof in Blankenheim-Wald. Falls sich kein Investor für das Gebäude findet, soll es abgerissen werden.*

**Teure Entsorgung**

Als die Gemeinde jüngst den Park & Ride-Platz vor dem Bahnhof neu baute, entdeckte man alte Gewerbeablagerungen im Untergrund, die für teures Geld entsorgt werden mussten.

# BAHNHOF SCHMIDTHEIM



Das Schmidtheimer Empfangsgebäude von 1870 auf Ansichtskarten ca. 1896 (rechts) bzw. um 1915 (links)..

Der Bahnhof Schmidtheim - der höchst gelegene Bahnhof der Eifelstrecke - wurde im Jahr 1870 eingeweiht. Das Empfangsgebäude besteht in seiner Grundstruktur aus einem ausgemauerten Fachwerk mit Holzbalkendecken, das seit seinem Bestehen mehrfach modernisiert wurde.

1980 wurde die Bahnhofsgastwirtschaft geschlossen. Im Jahr 1994 erfolgte ein Außenanstrich und eine neue Dacheindeckung.

Im März 2010 endete die Tätigkeit des letzten verbliebenen Bahn-Mitarbeiters.

# BAHNHOF DAHLEM (1992 Jubiläum, 2011 Abriss)

Beim Bau der Eifelbahn blieb Dahlem ohne Haltepunkt; zuständiger Bahnhof war der in Schmidtheim. 1904 erhielt Dahlem zunächst einen Güterbahnhof. Nachdem sich die Gemeinde 1920 zur kostenlosen Hergabe des Grund und Bodens und zur Tragung sämtlicher Kosten für die baulichen Anlagen verpflichtet hatte, hielt am 15.12.1922 der erste Personenzug am neuen Bahnhof in Dahlem.
1992 feierte man das 70jährige Bestehen des Bahnhofs; nachdem er jedoch von der DB nicht mehr genutzt wurde, verfiel er zusehends. Die Gemeinde Dahlem erwarb 2010 den Komplex und ließ die Hochbauten im September 2011 **abreißen**.

Bahnhof Dahlem – ein Jahr vor dem Abriss

Erstes Empfangsgebäude

# Bahnhofsruine muss Parkplätzen weichen

**INFRASTRUKTUR**

## Gemeinde hatte das marode Gebäude für 6000 Euro gekauft

VON JOHANNES PUDERBACH

**Dahlem.** Wer bislang mit dem Zug nach Dahlem reiste, der bekam gleich einen äußerst negativen Eindruck von der kleinen Gemeinde in der Eifel. Der Bahnhof präsentierte sich alles andere als ansehnlich. Eine verbretterte Bauruine erwartete die Gäste auf dem Bahnsteig. Doch damit ist nun endlich Schluss: Der größte Schandfleck der Gemeinde verschwindet. Das war der übereinstimmende Wunsch von Politik und Verwaltung gewesen.

Gestern Vormittag rollte ein Bagger an, um in einem dreitägigem Einsatz die Bahnhofsgebäude abzureißen. Die entsprechende Erlaubnis des Eisenbahnbundesamtes war kurz zuvor im Rathaus eingegangen.

Mit dem Baggereinsatz finden langwierige Verhandlungen einen erfolgreichen Abschluss. Schon vor etlichen Jahren wollte die Gemeinde die maroden Gebäude von der Bahn erwerben. Doch der Ankauf scheiterte an den hohen Preisvorstellungen. „Ursprünglich wollte die Bahn 240 000 Mark haben", erinnert sich der Dahlemer Kämmerer Helmut Etten noch heute. So viel Geld wollten die Vertreter am Ratstisch aber nicht in die Hand nehmen.

**Gutes Angebot**

Erst im Oktober vergangen Jahres wurde der Durchbruch erzielt: Die Bahn korrigierte ihre Preisvorstellung auf unter 6000 Euro. Diese Gelegenheit ließ sich der Gemeinderat dann nicht mehr entgehen und schlug sofort zu.

Unterdessen erstellte ein Planungsbüro ein neues Nutzungskonzept für das Bahnhofsgelände. Nach einer Überarbeitung wurde es im nicht-öffentlichen Teil der

*Der Dahleme*
*Schandfleck.*

jüngsten Rat
vorgestellt u
„Neben de
bes Dutzend
hen", erklärte
des „Kölner
ßerdem soll
Pavillon erric
künftig nicht
lichkeit für di
len auch Hi
ausgehängt w
Karten mit d

# Die Oleftalbahn

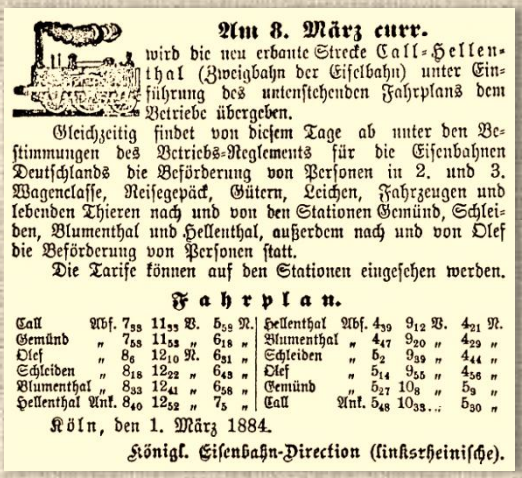
DENKMAL

Olef, 2012

# Ich war eine Bahnschranke...

# DIE EISENBAHNSTRECKE KALL – HELLENTHAL (1884)

Die Eisenbahnstrecke von Kall nach Hellenthal ist als Oleftalbahn bekannt, auch als OLB bezeichnet. Sie ist eine 17,8 km lange, eingleisige und nicht elektrifizierte Nebenbahn, die von Kall durch das Schleidener Tal nach Hellenthal führt.



**Am 8. März curr.**

wird die neu erbaute Strecke Call-Hellenthal (Zweigbahn der Eifelbahn) unter Einführung des untenstehenden Fahrplans dem Betriebe übergeben.

Gleichzeitig findet von diesem Tage ab unter den Bestimmungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands die Beförderung von Personen in 2. und 3. Wagenclasse, Reisegepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach und von den Stationen Gemünd, Schleiden, Blumenthal und Hellenthal, außerdem nach und von Olef die Beförderung von Personen statt.

Die Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

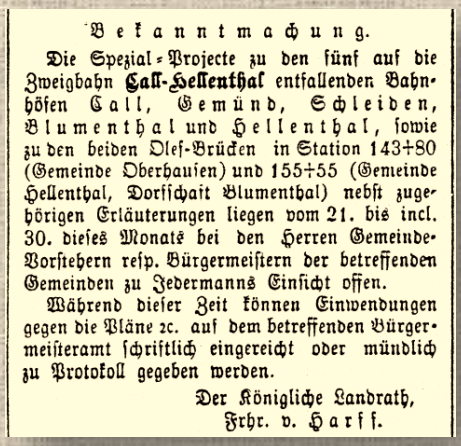
**Fahrplan.**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Call | Abf. | $7_{38}$ | $11_{55}$ V. | $5_{59}$ N. | Hellenthal | Abf. | $4_{39}$ | $9_{12}$ V. | $4_{21}$ N. |
| Gemünd | „ | $7_{58}$ | $11_{53}$ „ | $6_{18}$ „ | Blumenthal | „ | $4_{47}$ | $9_{20}$ „ | $4_{29}$ „ |
| Olef | „ | $8_{6}$ | $12_{10}$ N. | $6_{31}$ „ | Schleiden | „ | $5_{2}$ | $9_{39}$ „ | $4_{44}$ „ |
| Schleiden | „ | $8_{18}$ | $12_{22}$ „ | $6_{43}$ „ | Olef | „ | $5_{14}$ | $9_{55}$ „ | $4_{56}$ „ |
| Blumenthal | „ | $8_{33}$ | $12_{41}$ „ | $6_{58}$ „ | Gemünd | „ | $5_{27}$ | $10_{8}$ „ | $5_{9}$ „ |
| Hellenthal | Ank. | $8_{40}$ | $12_{52}$ „ | $7_{5}$ „ | Call | Ank. | $5_{48}$ | $10_{33}$ „ | $5_{30}$ „ |

Köln, den 1. März 1884.

Königl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Der Bau begann im März 1881, nachdem die rheinischen Bahnen 1880 in preußischen Staatsbesitz übergegangen waren. Drei Jahre später, am 8. März 1884, wurde die Strecke eröffnet.



**Bekanntmachung.**

Die Spezial-Projecte zu den fünf auf die Zweigbahn **Call-Hellenthal** entfallenden Bahnhöfen Call, Gemünd, Schleiden, Blumenthal und Hellenthal, sowie zu den beiden Olef-Brücken in Station 143+80 (Gemeinde Oberhausen) und 155+55 (Gemeinde Hellenthal, Dorfschaft Blumenthal) nebst zugehörigen Erläuterungen liegen vom 21. bis incl. 30. dieses Monats bei den Herren Gemeinde-Vorstehern resp. Bürgermeistern der betreffenden Gemeinden zu Jedermanns Einsicht offen.

Während dieser Zeit können Einwendungen gegen die Pläne 2c. auf dem betreffenden Bürgermeisteramt schriftlich eingereicht oder mündlich zu Protokoll gegeben werden.

Der Königliche Landrath,
Frhr. v. Harff.

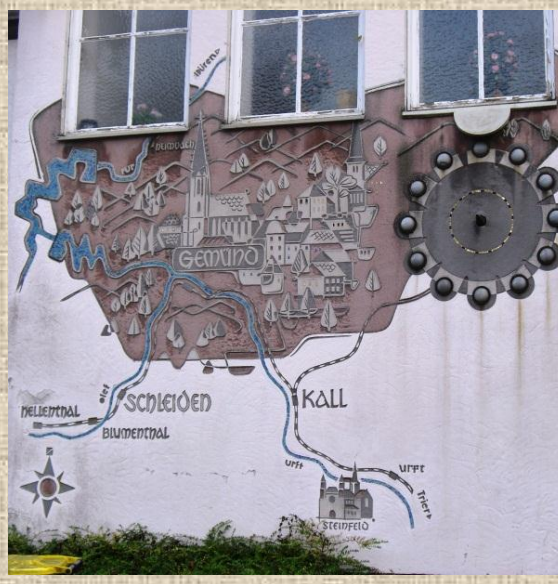
Bis in die Frühzeit der deutschen Eisenbahnen reichen die Bemühungen um eine Erschließung des durch Bergbau und Eisenhüttenwesen gekennzeichneten Schleidener Tales. Die Eisenbahn sollte der Heranschaffung von Steinkohle und zur Anbindung der Erzgruben an Hüttenwerke dienen.

Im 2. Weltkrieg wurde die Oleftalbahn sehr beschädigt, dies unter anderem eine Folge der grenznahen Lage der Strecke. Die Bahnhöfe, Brücken und der Gemünder Tunnel litten besonders unter den Kriegseinflüssen.

Erst 1948 konnte die Bahn wieder in Betrieb genommen werden.

Die Empfangsgebäude der Bahnhöfe Kall, Gemünd, Schleiden und Blumenthal wurden in den Jahren 1949 bis 1951 erneuert.

Der Personenverkehr gewann wieder an großer Bedeutung. Daher wurden 1953 drei neue Bedarfshaltepunkte in Anstois, Mauel und Nierfeld eingerichtet.




Am 30. Mai 1981 wurde der regelmäßige Personenverkehr, trotz starker Proteste, von der damaligen Deutschen Bundesbahn eingestellt. Bis zum 28. Mai 1994 bestand nur noch regelmäßiger Güterverkehr bis nach Hellenthal, danach jedoch noch Militärverkehr bis nach Schleiden-Höddelbusch.

Die Panzerbeförderung wurde Ende 2005 eingestellt, da der belgische Truppenübungsplatz in Vogelsang zum 1. Januar 2006 aufgegeben wurde.

2012 wurden Teile der Oleftalbahn nach teils heftigem Widerstand einiger Gemeinden und der Kreisverwaltung zu Baudenkmälern erklärt.

## Oleftalbahn wird Baudenkmal

Bezirksregierung Köln nimmt Schleiden, Kall und Hellenthal in die Pflicht

Von RONALD LARMANN

**Die Gleise der Oleftalbahn,** zwei Bahnhöfe, der Gemünder Tunnel, eine Panzerverladerampe in Höddelbusch und ein Stellwerk in Kall sind laut Bezirksregierung Köln denkmalwürdig. (Archivfoto: Hilgers)

**EIFELLAND.** Die Formulierung hört sich nicht wirklich nach einer Bitte an, sondern nach einer klaren Anweisung. „Die Bezirksregierung Köln als zuständige Denkmalbehörde hat die Kommunen Schleiden, Hellenthal und Kall beauftragt, die 17,2 Kilometer lange Oleftalbahn als Baudenkmal in die Denkmallisten einzutragen", heißt es in einer Mitteilung der Kölner Behörde. Sie folge damit einem Antrag des Rheinischen Amtes für Denkmalpflege. „Denkmalwürdig" sind nach Ansicht der Bezirksregierung demnach die Gleise, die Bahnhöfe in Kall und Blumenthal, der Gemünder Tunnel, eine Panzerverladerampe in Höddelbusch und ein Stellwerk in Kall.

Der dortige Bürgermeister Herbert Radermacher freute sich nicht gerade ob dieser Nachricht. „Sie hat bei mir nur Unverständnis hervorgerufen", so Radermacher. Die „unnützen Gleise" der Oleftalbahn würden eine weitere Entwicklung des Ortskerns und der Flächen Richtung Gemünd verhindern. „Man könnte an der Stelle etwas viel sinnvolleres machen", so Radermacher, der sich dem Auftrag der Bezirksregierung dennoch wird fügen müssen.

In Schleiden ist der Denkmalschutz für die Oleftalbahn unumstritten. „Wir hatten keine Bedenken", so Stadtplaner Andreas Glodowski. Und auch der Hellenthaler Bürgermeister Rudolf Westerburg hat nur noch umsetzungstechnische Probleme, die er noch mit der Bezirksregierung klären wolle.

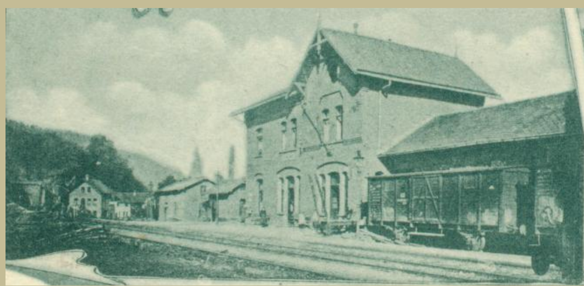
Für die Bahn- und Businitiative Schleidener Tal (BuBI), die seit 2010 an Sonn- und Feiertagen auf der gesamten Strecke einen touristischen Verkehr aufgenommen hat, ist die Kölner Entscheidung ein Grund zur Freude. „Es hat auch lange genug gedauert", sagt Wolfgang Heller. Die Strecke werde dadurch zusätzlich interessanter. „Meines Wissen ist es ein außergewöhnlicher Vorgang, dass eine Strecke, die noch genutzt wird, unter Denkmalschutz gestellt wird", so Heller. Damit hat er nicht unrecht. Nach Auskunft einer Sprecherin der Bezirksregierung Köln hat in deren Zuständigkeit nur noch die Wiehltalbahn diesen Status.

# BAHNHOF GEMÜND

Um den Verkehrsengpass des Ortes zu umgehen, wurde der Bahnhof außerhalb der Ortslage angelegt. Der Tunneldurchbruch gelang im Juni 1883, und im März 1884 rollt der erste Zug. 1905 wurde der Bahnhof erweitert. 2012 wurde das Empfangsgebäude nicht wie andere Teile der Oleftalbahn unter Denkmalschutz gestellt. Die Gebäude in *„Gemünd und Hellenthal* [seien] *durch entstellende Umbauten so stark verändert, dass sie nicht mehr als denkmalwert eingestuft werden*“.

Plan der Bahnhofsanlage 1887

Bahnhofsanlage um 1900



Neubau Anfang der 1950er

Das Empfangsgebäude beherbergt heute zwei gastronomische Einrichtungen

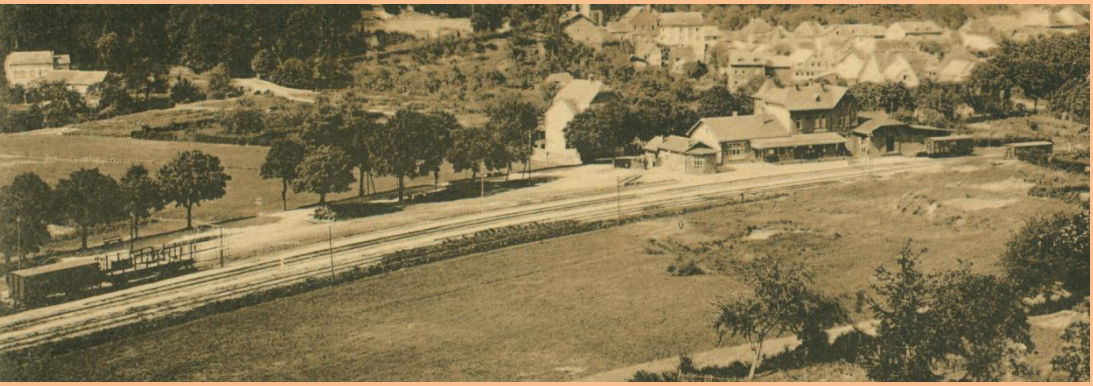
# BAHNHOF SCHLEIDEN

Die Bahntrasse wurde außerhalb des mittelalterlichen Stadtkerns geführt, entlang dem rechten Ufer der Olef am Fuß des Hanges von Hähnchen und Ruppenberg.

Das 1884 errichtete Empfangsgebäude vertritt, wie das Gebäude in Gemünd, den Typus des schlichten Land-Bahnhofs: giebelständiger zweigeschossiger Ziegelbau von zwei Achsen mit dreiachsigem, ebenfalls zweigeschossigem traufenständigen Anbau, die weit vorgekragten Schiefersatteldächer mit Ziergespärre in den Giebeln.

Am 31.10.1946 diente der beschädigte Bahnhof als Tagungslokal der konstituierenden Sitzung des ersten Schleidener Nachkriegs-Kreistages.

Die Bundesbahnnebenstrecke ist seit 1981 für den Personenverkehr stillgelegt, das Empfangsgebäude wurde um 1990 abgerissen.



oben: Bahnhofsanlage, Gleisseite (um 1930)

rechts: Empfangsgebäude mit Kriegsschäden,
Straßenseite (1947).
Vorne rechts die Gastwirtschaft.

Das alte Empfangsgebäude, geschmückt
zur ersten Nachkriegsfahrt am 8.7.1948

Der neue Nachkriegsbahnhof anlässlich der letzten Fahrt
des Personenzuges Kall-Hellenthal am 31.5.1981

# BAHNHOF BLUMENTHAL

**Walter Buschman zum 2. Bahnhof:**

*„Das 1950/51 massiv in Bruchstein errichtete Gebäude erhebt sich über kreuzförmigem Grundriss. Die weiß gestrichenen, mit grobem Strukturputz gestalteten Fassaden werden umlaufend durch einen unregelmäßigen Bruchsteinsockel eingefasst. Einzelne Mauerstein aus Bruchstein sind dekorativ in den Putzflächen sichtbar eingelassen. Der zur Gleis- und Stadtseite giebelständige Querflügel für den Wartesaal im Erdgeschoß ist mit einem steilen Satteldach gedeckt. […] Der größere, links an den Querbau anschließende Flügel für die Güter- und Gepäckabfertigung ist mit einem abgewalmten Satteldach gedeckt. An den Traufen sind Rampen vorgelagert. […] Zur Gleisseite hat die Güter- und Gepäckabfertigung eine bis in die Flucht des Querbaus vorgezogene Verdachung. […]*

*Für den Bahnhof Blumenthal ist der beim Hochbaudezernat der Bundesbahndirektion Köln wirkende Max Schneider als Architekt überliefert. Bemerkenswert ist die aus der Tradition des Heimatstils stammende und teilweise auch in der NS-Zeit geförderte Regionalarchitektur unter Verwendung einheimischer Baustoffe und Bauformen. In der Presse wurden diese Architektur als „eifelgerecht“ gefeiert.*

*Diese Bahnhöfe sind Dokumente für die Kontinuität von Architekturauffassungen über die erheblichen Brüche in der Geschichte des 20. Jahrhunderts hinweg.“*

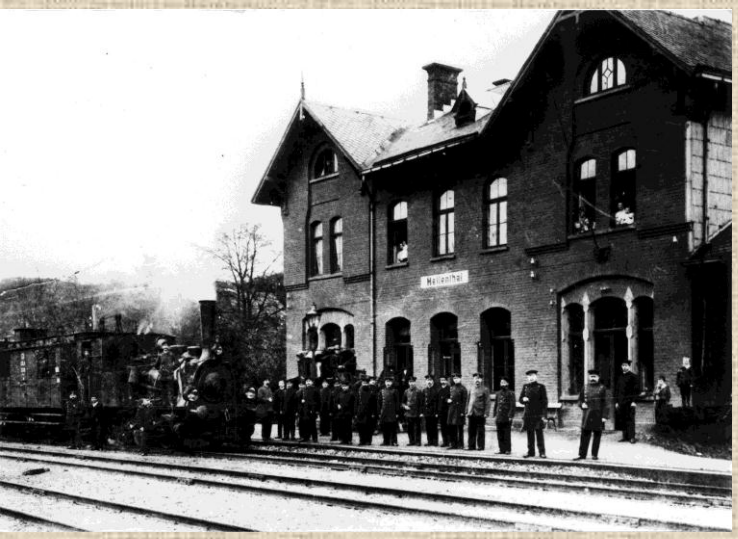
Links: Aufnahmen des alten Bahnhofs im ursprünglichen (oben) und ausgebauten Zustand.

Unten: Neubau: Straßenseite 1998 und heute

# BAHNHOF HELLENTHAL

Das verbaut erhaltene Empfangsgebäude des Endbahnhofs Hellenthal entspricht dem gleichen Typus wie das erste in Gemünd, ist aber etwas aufwändiger. Am Bahnhof gab es ein kleines, im Krieg zerstörtes und nicht wieder aufgebautes Bahnbetriebswerk mit Rechtecklokschuppen, Wasserkran, Kohlen- und Kokslager.

Die Empfangsgebäude der Bahnhöfe in Gemünd, Schleiden, Blumenthal und Kall mussten 1949 bis 1951 im Zuge des Grenzlandförderprogrammes durch Neubauten ersetzt werden. In Hellenthal blieb zwar der alte Baukörper stehen, wurde allerdings durch Um- und Anbauten „modernisiert“.



Links: Eisenbahnbeamte vor dem Hellenthaler Bahnhof 1906

Unten: Das nach dem Krieg umgebaute Empfangsgebäude in den 1950er Jahren (Straßen- und Gleisseite)

Der Bahnhof 2012. Er beherbergt zwei Unternehmen.

# Könnte das bald wieder so sein?

Foto: Hans Schweers

Ahrdorf, ehem. Bahnhof

Viadukt am Oberahreck

Für den **Bau der Ahrtalbahn** spielten letztlich militärstrategische Gründe die ausschlaggebende Rolle; wirtschaftliche (Personenverkehr, Transport und Tourismus) waren von untergeordneter Natur.

Eifeler Nachrichten

Blankenheimer Zeitung

Amtlicher Anzeiger für das Königl. Amtsgericht Blankenheim

Nr 17 — Samstag, den 26. April 1913 — 17. Jahrgang

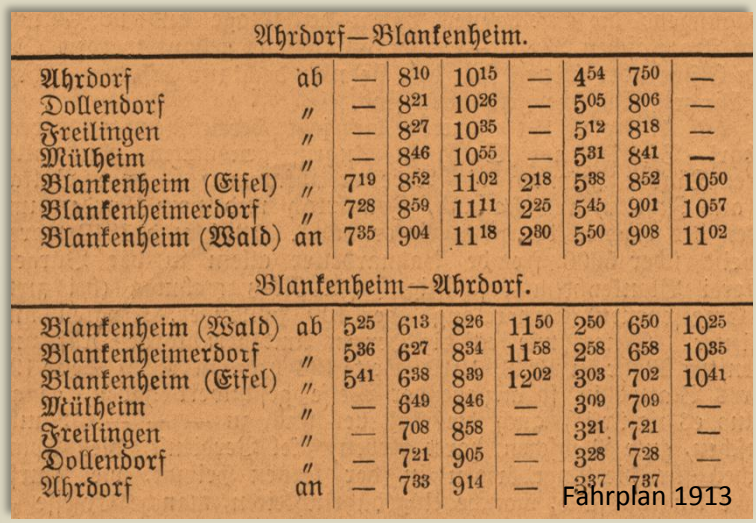
**Sonder-Ausgabe**

**zur Eröffnung der Bahnstrecke Ahrdorf-Blankenheim am 1. Mai 1913.**

Zur Vorgeschichte der oberen Ahrtalbahn.

*„Schon in den 90er Jahren wurden zahlreiche Stellen für den Bahnbau interessiert. Am 28. Mai 1909 gab der preußische Landtag zu dem Bau einer Eisenbahn von Blankenheim=Wald nach Ahrdorf seine Zustimmung. Im Sommer 1910 wurde mit dem Bau begonnen. Die Arbeiten gestalteten sich wegen des felsigen und sehr bergigen Geländes äußerst schwierig. Allein drei Tunnels in einer Gesamtlänge von fast 1 Kilometer mußten gebaut werden. In der Nähe des Freilinger Bahnhofes war der Bau einer Ueberführung über die Ahrtalstraße notwendig, die sich auf vier Pfeiler ruhend in einer Länge von fast 70 Meter über das Tal spannt. Auch der Bau von 21 Brücken bezw. gewölbten Durchlässen war notwendig, rund 1.600.000 Kubikmeter Erde mußten fort geschafft, rd. 44.000 Kubikmeter Mauerwerk und Beton errichtet werden. Am 1. Mai 1913 wurde die Bahn, die mit einem Kostenaufwand von 7.771.000 Mark errichtet worden war, in feierlicher Weise ihrer Bestimmung übergeben.“*

Euskirchener Volksblatt vom 30. April 1943



Ahrdorf—Blankenheim.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ahrdorf | ab | — | $8^{10}$ | $10^{15}$ | — | $4^{54}$ | $7^{50}$ | — |
| Dollendorf | „ | — | $8^{21}$ | $10^{26}$ | — | $5^{05}$ | $8^{06}$ | — |
| Freilingen | „ | — | $8^{27}$ | $10^{35}$ | — | $5^{12}$ | $8^{18}$ | — |
| Mülheim | „ | — | $8^{46}$ | $10^{55}$ | — | $5^{31}$ | $8^{41}$ | — |
| Blankenheim (Eifel) | „ | $7^{19}$ | $8^{52}$ | $11^{02}$ | $2^{18}$ | $5^{38}$ | $8^{52}$ | $10^{50}$ |
| Blankenheimerdorf | „ | $7^{28}$ | $8^{59}$ | $11^{11}$ | $2^{25}$ | $5^{45}$ | $9^{01}$ | $10^{57}$ |
| Blankenheim (Wald) | an | $7^{35}$ | $9^{04}$ | $11^{18}$ | $2^{30}$ | $5^{50}$ | $9^{08}$ | $11^{02}$ |

Blankenheim—Ahrdorf.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Blankenheim (Wald) | ab | $5^{25}$ | $6^{13}$ | $8^{26}$ | $11^{50}$ | $2^{50}$ | $6^{50}$ | $10^{25}$ |
| Blankenheimerdorf | „ | $5^{36}$ | $6^{27}$ | $8^{34}$ | $11^{58}$ | $2^{58}$ | $6^{58}$ | $10^{35}$ |
| Blankenheim (Eifel) | „ | $5^{41}$ | $6^{38}$ | $8^{39}$ | $12^{02}$ | $3^{03}$ | $7^{02}$ | $10^{41}$ |
| Mülheim | „ | — | $6^{49}$ | $8^{46}$ | — | $3^{09}$ | $7^{09}$ | — |
| Freilingen | „ | — | $7^{08}$ | $8^{58}$ | — | $3^{21}$ | $7^{21}$ | — |
| Dollendorf | „ | — | $7^{21}$ | $9^{05}$ | — | $3^{28}$ | $7^{28}$ | — |
| Ahrdorf | an | — | $7^{33}$ | $9^{14}$ | — | $3^{37}$ | $7^{37}$ | — |

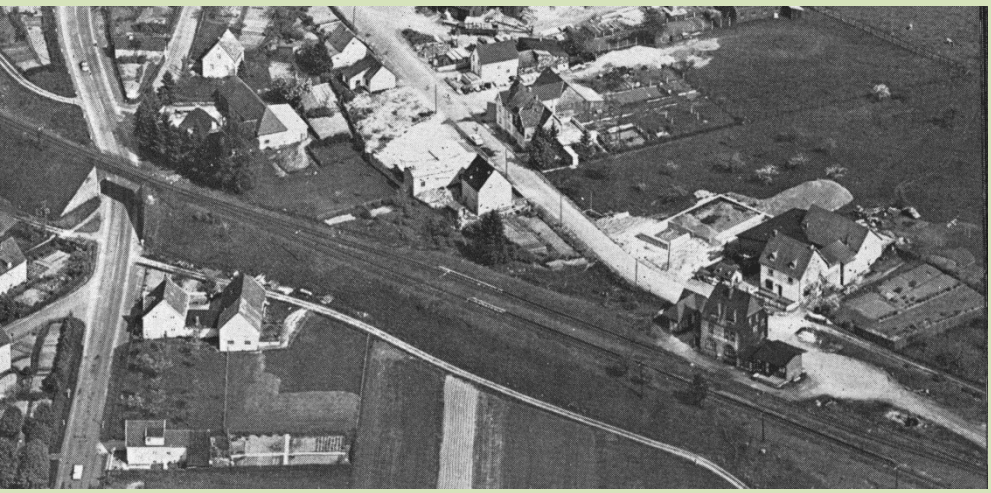
Fahrplan 1913

Alle Bahnhofs-Gebäude wurden damals nach einheitlichen Plänen errichtet, um Kosten zu sparen. Die Empfangsgebäude sind noch vorhanden und in Privatbesitz.

Nach dem Krieg konnte der Güterverkehr zwischen Blankenheim Wald und Ahrdorf 1951 wieder aufgenommen werden, ab 1954 auch der Personenverkehr zwischen Blankenheim (Wald) und Mülheim, der jedoch schon 1958 wieder eingestellt wurde. Am 3. März 1961 fuhr der offiziell letzte Güterzug auf der Strecke Blankenheim Wald und Ahrdorf. Bis zum 31. Juli 1976 wurde Güterverkehr noch auf dem Teilabschnitt Blankenheim Wald - Blankenheim aufrecht erhalten.

1963-74 erfolgte der etappenweise Abbau der Strecke: 1963 von Ahrdorf bis Mühlheim, 1966/67 bis Blankenheim, 1974 bis Blankenheim Wald. Seit dem 12.6.2005 wird die Trasse z. T. als Radfahrweg genutzt.

# BAHNHOF BLANKENHEIMERDORF

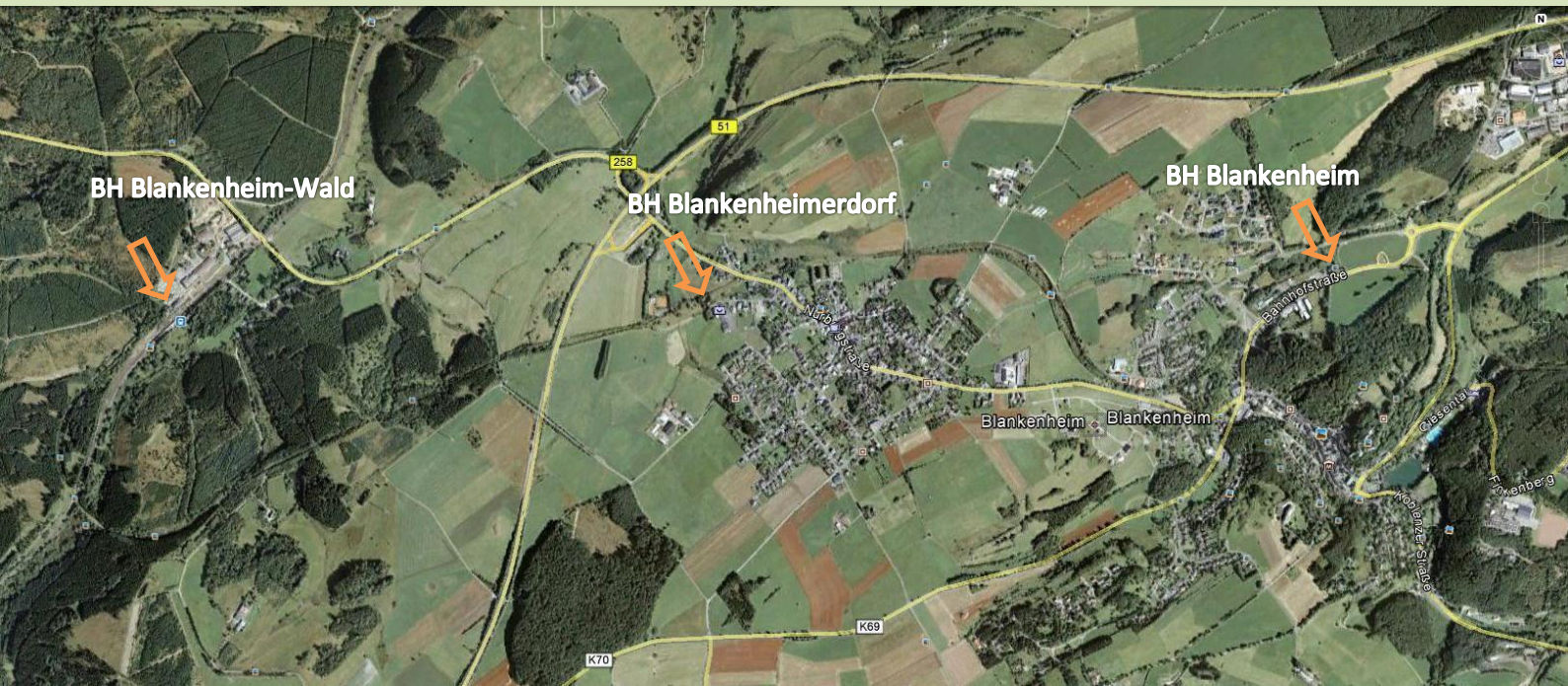


Luftbildaufnahme von 1964 mit dem Bahnhof (rechts) und der später abgebrochenen Eisenbahnbrücke (links)

Straßenseite 2012

Gleisseite 2012

Die Luftbildaufnahme lässt den ehemaligen Streckenverlauf von Blankenheim-Wald nach Blankenheim sehr gut erkennen: den weiten Bogen der Trasse, die von Blankenheim-Wald kommend die Urft und die Eifelbahn-Strecke überschreitet, und den 25 Meter tiefen Einschnitt hinter Blankenheimerdorf. Hinter dem Bahnhof Blankenheim verliert sich die Trasse dann auf Grund der Einebnungen und der Verfüllung des Tunnels.



## BAHNHOF BLANKENHEIM

Der Bahnhof Blankenheim lag ursprünglich in einem Einschnitt, der 1976 nach dem Rückbau der letzten Gleise verfüllt wurde. Das Bahnhofsgebäude ist noch erhalten und wird bewohnt.

Aufnahme 1997

Aufnahme 2012

## BAHNHOF MÜLHEIM

1913 eingeweiht wurde der Bahnhof 1958 stillgelegt und 1969 in ein Heim für die Gruppe St. Gereon der Katholischen Studierenden Jugend (KSJ) umgewandelt, die es 1977 kaufte. 1988 wurde das Empfangsgebäude unter Denkmalschutz gestellt. Heute ist die Anlage das Selbstversorgungshaus „KSJ-Landheim Alter Bahnhof Mülheim“.

# BAHNHOF FREILINGEN

Aufnahme 1914

Der Bahnhof Freilingen liegt im Tal der oberen Ahr, mehrere Kilometer vom gleichnamigen Ort entfernt. Er befindet sich heute in Privatbesitz. Das Empfangsgebäude mit Güterschuppen und das Nebengebäude für die Toiletten sind erhalten. Auf der Bergseite in Richtung Mülheim findet man noch Stützmauern.

1996

links: Gleisseite – rechts: Straßenseite

2012

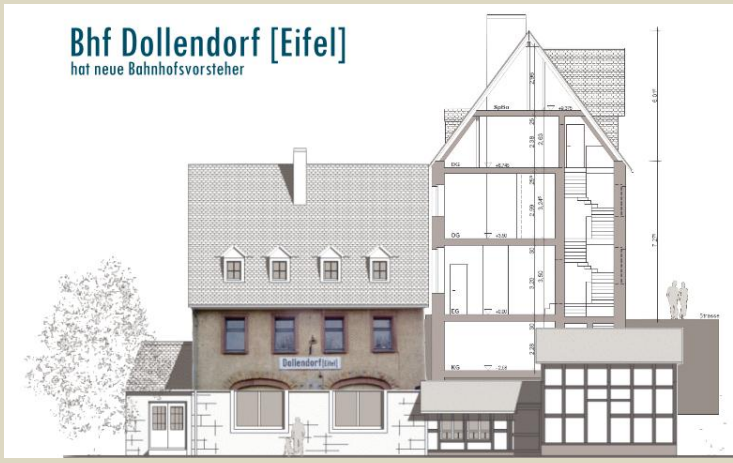
# BAHNHOF DOLLENDORF

Als in der Mitte der 1880er Jahre die Strecke Remagen-Adenau fertiggestellt war, begann ein jahrelanger, heftiger Streit um die Linienführung des Anschlusses an die Köln-Trierer Bahn zwischen den Orten an der Oberahr. Auch die Dollendorfer wünschten sich einen direkten Kontakt zur neuen Trasse. 1905 einigten sie sich mit Blankenheim auf die Verlängerung der Ahrstrecke von Ahrdorf über Ahrhütte und Blankenheim. Der Anschluss an die Köln-Trierer Strecke sollte in Blankenheim-Wald oder Nettersheim vorgenommen werden. Dadurch lag aber der „Bahnhof Dollendorf“ 3 km entfernt in Ahrhütte. Dollendorf hatte beim Bau des Bahnhofes einen Zuschuss von 17.000 Goldmark an die Eisenbahn gezahlt und wehrte auch in der Folgezeit Wünsche ab, den Bahnhofsnamen umzuändern.

Das denkmalgeschützte Gebäude wurde nach der Stilllegung der Ahrtalstrecke zunächst noch als Bahnagentur genutzt. In den 1960er Jahren erwarb die damalige Eisenbahnergewerkschaft GdED den ehemaligen Bahnhof und nutzte ihn als Schulungsstätte für junge Eisenbahner. Ende der 1970er Jahre gab die Gewerkschaft die Bildungsstätte auf und verkaufte den Bahnhof an eine Privatperson.

*„Im Oktober 2005 wurde der Bahnhof von den jetzigen Besitzern erworben, die ihn mit viel Einsatz und Fleiss in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzen wollen*.“
http://www.bhf-dollendorf.de

1913

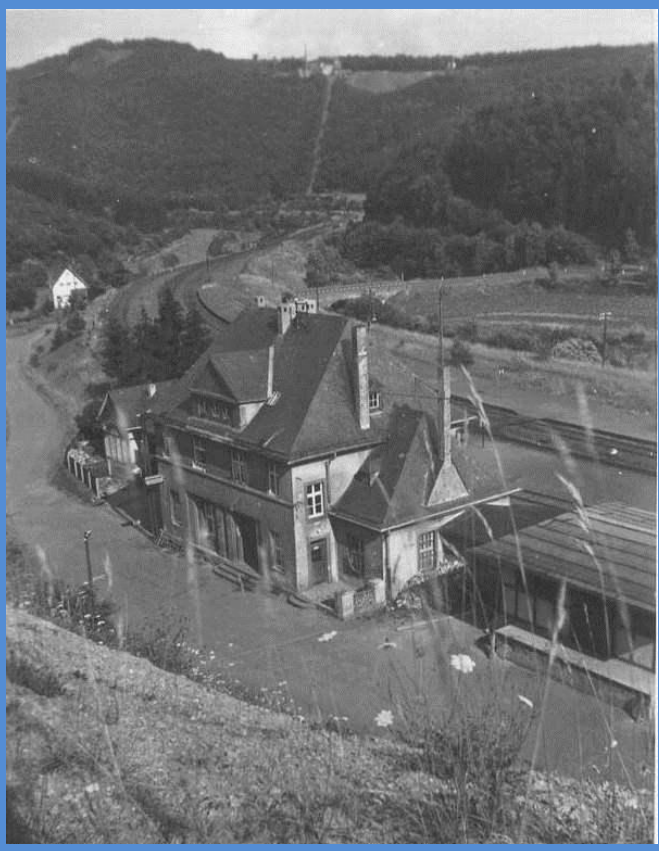



Aufnahmen 2012. Links Straßen-, rechts Gleisseite

# BAHNHOF AHRDORF

Der an der Strecke Dümpelfeld - Jünkerath liegende Bahnhof wurde z.T. auch mit Ahrdorf (Ahr) bezeichnet. Die Einweihung des Empfangsgebäudes fand 1912 mit der Eröffnung der Strecke Adenau-Jünkerath statt, die hier das Ahrtal verließ. Im Mai 1913 wurde die Verbindung zur Eifelbahn eröffnet, die Strecke nach Blankenheim-Wald. Das Empfangsgebäude ist baugleich mit dem in Hillesheim. Neben der Gastwirtschaft und den Wartesälen (jeweils 1. und 2. Klasse) befanden sich im Gebäude ein Fahrkartenschalter, die Gepäckaufbewahrungs- und die Güterbeförderungsstelle, darüber hinaus die Dienstwohnung für den Stationsvorsteher oder andere Bahnbedienstete. Es gab einen Güterschuppen und zusätzlich zu dem Stellwerk im Bahnhof zwei weitere in unmittelbarer Nähe des Tunnels und in entgegengesetzter Richtung.

Seit 1978 nutzt der gemeinnützige Verein Bahnhof Ahrdorf das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude als selbstverwaltetes Tagungshaus (http://www.bahnhof-ahrdorf.de/)



Bahnhof Ahrdorf

Das Tagungshaus in der Eifel

Gleisseite

DENKMAL

Straßenseite

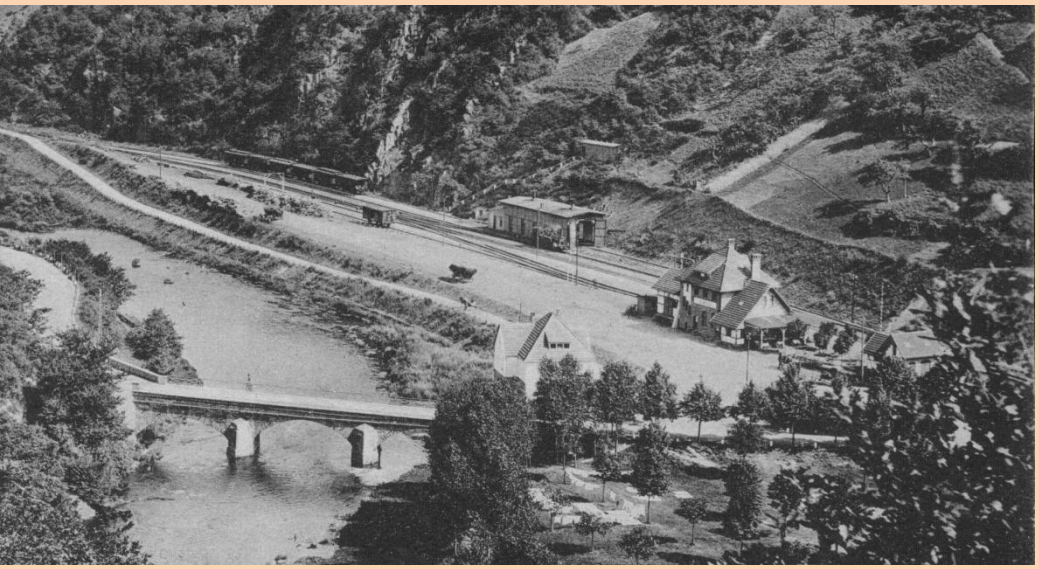
Ahrdorf, ehem. Bahnhof

# DIE RURTALBAHN

Sandsteinfelsen bei Hausen, 1981

# DER BAHNHOF HEIMBACH

Wirtschaftliche, aber auch touristische Gründe veranlassten den Bau der Eisenbahnstrecke Düren – Heimbach durch die Preußische Staatseisenbahn. Am 1.6.1892 wurde Kreuzau, am 1.9.1903 Heimbach erreicht. Das 1908 gebaute Empfangsgebäude verfügte über eine Schalterhalle mit Nebenräumen, eine Bahnhofsgaststätte und zwei Treppenhäuser. Im Obergeschoss befanden sich Wohneinheiten. Hauptgebäude und Fachwerkschuppen waren nur teilweise unterkellert. In den Kellergeschossen befanden sich Technik- und Lagerräume sowie ein Luftschutzbunker. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Betrieb aufgrund der starken Zerstörung eingestellt und erst zum 1.10.1950 wieder aufgenommen. 1982 sollte die Strecke aufgrund von Rationalisierungsmaßnahmen stillgelegt werden. 1992 ging sie für den Preis von einer DM in den Besitz der Dürener Kreisbahn GmbH (DKB) über. Bereits ein Jahr später begann am 23.5.1993 der Zugbetrieb zwischen Düren und Heimbach.



Oben und rechts: Empfangsgebäude und Bahnhofsanlage kurz nach der Eröffnung.
(Im Bild oben in der Mitte hinten der Lokschuppen.)

Der Bahnhof während der Streckenmodernisierung im Februar 1998.

**Der Umbau des Empfangsgebäudes auf dem Bahnhof Heimbach**

Er ist von der Eisenbahndirektion Köln im Jahre 1936 durchgeführt worden. Der nach alter guter Handwerksregel in heimischem Eichenholz gezimmerte Fachwerkgiebel zeigt neben Runen und Jahreszahl den vom Dürener Dichter Josef Schregel uns freundlichst zur Verfügung gestellten Spruch: „Wer nie den Weg nach Heimbach fand, weiß nicht wie schön das Eifelland." Das wesentlich umgestaltete und erweiterte Empfangsgebäude bildet dank seiner durch Gartenanlage erweiterten neuen Aufenthaltsräume und seiner guten Bewirtschaftung, in zunehmendem Maße den Anziehungspunkt für die zahlreichen Besucher jener herrlichen Gegend.

1937

1981

Nach der Übernahme der Strecke Heimbach - Düren durch die Dürener Kreisbahn - ab 2003 Rurtalbahn GmbH - erfolgte ein Umbau des Bahnhofs mit Einrichtung eines Nationalparktores. Am 20. Januar 2006 fand die Neueröffnung statt.
Im September 2011 erfolgte die Wahl zum NRW-Wanderbahnhof 2011.

links:
Straßen- und Gleisseite 2012

Die Eifelbahn
Jünkerath – St. Vith

Innerhalb des Altkreises Schleiden lagen nach nur die Bahnhöfe Kronenburg und Losheim (1949-58 belgisch).

## TEILSTRECKE JÜNKERATH – LOSHEIM

Den Streckenbau, ein Abzweig von der Köln-Trierer Bahn (Ost-West-Verbindung), veranlassten letztlich militärische Gründe, speziell die Entfernung des Truppenübungsplatzes Elsenborn von den Garnisonen. Daneben gab es wirtschaftliche (Verbindung Belgien - Mitteldeutschland) und touristische Motive. Die Vorarbeiten für die Strecke von Dümpelfeld über Ahrdorf, Hillesheim, Lissendorf und Jünkerath nach St. Vith begannen am 1. April 1907, der Weiterbau von Jünkerath in Richtung Vennbahn am 1. April 1909. Die Eröffnung der Gesamtstrecke Dümpelfeld - St. Vith erfolgte am 1. Juli 1912.

Auf der Strecke befanden sich über 100 Kunstbauten (Unter-/Überführungen), dabei berücksichtigte man die „bodenständige Bauweise“ (z. B. mit Bruchsteinmauerwerk) durch die Verwendung von Steinmaterial aus der Umgebung. „*Man hat mit Absicht alle Schnörkel, Rosetten und ähnliche ‚Zierrate‘ vermieden* […]“.

Eifelvereinsblatt 1912, Nr.9, S.191-193.

## BAHNHOF KRONENBURG

Das Empfangsgebäude befindet sich heute in Privatbesitz.
Rechts: Aufnahme Gleisseite, 1973
Unten links: Straßenseite, rechts: Gleisseite, beides 2012.

# BAHNHOF LOSHEIM

Der Bahnhof Losheim (Eifel) entstand 1912. Am 26. Mai 1963 wurde die Teilstrecke Jünkerath – Losheimergraben für den Personenverkehr, am 8. Oktober1981 für den Güterverkehr stillgelegt. Nach der Reaktivierung für den Truppenübungsplatz Elsenborn 1986 nutzte man die Strecke ab 1999 für einen Touristikbahnbetrieb. Am 15. Juni 2003 wurde sie endgültig aufgegeben. Die Demontierung der Gleisanlagen in Losheim fand von September bis Anfang Oktober 2004 statt. Eine Nutzung der Trasse für einen Radwanderweg ist in Planung.

oben links: Bahnhof (Gleisseite) kurz nach der Errichtung
oben rechts: Bahnhof (Gleisseite) Anfang der 1950er
links: Bahnhof (Gleisseite) im Jahr 2000, noch mit Schienen
unten: Bahnhof (Straßen- und Gleisseite) im Jahr 2012

Bahnhof Hellenthal

## EIN FAZIT…

Walter Buschmanns Gutachten zur Oleftalbahn gilt grundsätzlich für alle Eifeler Bahnstrecken. Sie sind als ein *„für die Geschichte des Menschen und als landschafts- und ortsbildprägendes Element auch bedeutend für die Geschichte der Städte und Siedlungen. Ihre Erhaltung liegt aus städtebaulichen, künstlerischen und wissenschaftlichen, besonders technik-, architektur- und ortsgeschichtlichen Gründen im öffentlichen Interesse*."

Speziell die noch erhaltenen alten Empfangsgebäude sind Kulturdenkmäler, sie erinnern an die Eisenbahngeschichte, sind Zeitzeugen der Orts- und Regionalgeschichte. Man sollte sie daher gerade unter diesem Gesichtspunkt wahrnehmen.

Da die Deutsche Bahn zahlreiche kleine Empfangsgebäude nicht mehr nutzt und aufgibt, droht Verwahrlosung (siehe Blankenheim-Wald) und Abriss (siehe Dahlem) auch an noch aktiven Strecken. Neue Wege der Nutzung sind gefragt, die eine dauerhafte Erhaltung sichern könnten.

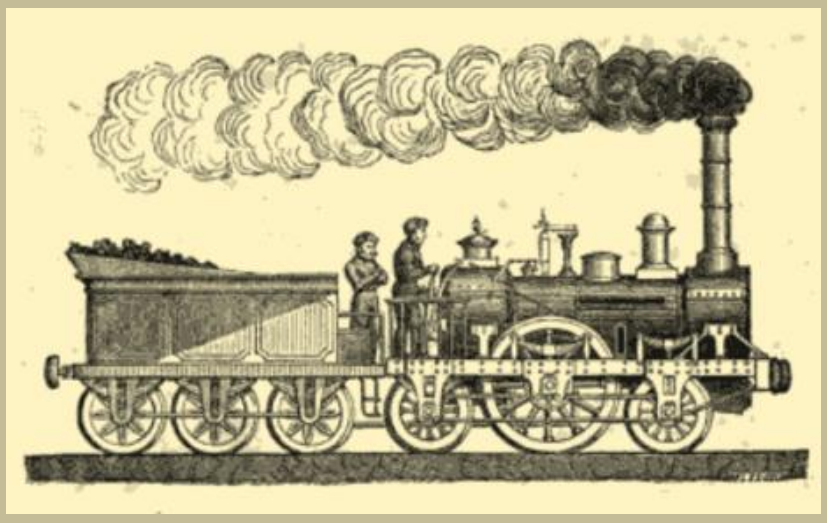
Die AG: Stefan Sieberath – Theresa Riedel – Rebecca Pauls – Dr. Toni Offermann

# Bahnhof gefällig?

Satzvey, März 2011

# Bildnachweise

**Fotos bzw. Scans von:**



- Architekturmuseum der TU Berlin
- Werner Hanf
- Inge van Kann
- Peter-Lorenz Könen
- Kreisarchiv Euskirchen
- Kreismedienzentrum Euskirchen
  darunter:
  - Bildarchiv Franz Henz
  - Bildarchiv Gemeinde Dahlem
  - Dampfross-Ausstellung
  - Foto Harry Nitsch
  - Foto Heinz Naumann
- Stadtarchiv Euskirchen, Bildersammlung
- Sebastian Ude

**Reproduktionen aus:**

- Lokal-/Regionalliteratur und von zeitgenössischen Ansichtskarten
- Peter Weber unter Mitarbeit von Karl-Heinz Nauroth: Eisenbahnen der Eifel. Geschichte und Gegenwart der Eisenbahnstrecken zwischen Aachen, Köln, Koblenz und Trier, DVD Version: 3.9 (Februar 2011)
- Internetseiten:
  - http://drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,3953091
  - http://drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,1415747
  - http://www.ahrdorf.de/html/bahnfotos.html
  - http://www.ahrtalbahn.de/history/obere_hist.htm
  - http://www.bahnbilder.de/name/einzelbild/number/527809/kategorie/deutschland~bahnhoefe-r---z~satzvey.html
  - http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,5409514
  - http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,4971388
  - http://www.drehscheibe-foren.de/foren/list.php?17,page=765
  - http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,3935504url
  - http://www.eisenbahn-tunnelportale.de/lb/inhalt/tunnelportale/2631.html
  - http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,5409552,older
  - http://www.eifelbahn.de/news/na200412.htm
- Zeitungen:
  - Kreisarchiv Euskirchen: Unterhaltungsblatt und Anzeiger für den Kreis Schleiden und Umgegend
  - Stadtarchiv Euskirchen: Kreis-Intelligenzblatt für den Kreis Euskirchen
  - Universitäts- und Landesbibliothek Bonn: Kreis-Intelligenzblatt für Euskirchen und Rheinbach.
    Digitalisat unter: http://s2w.hbz-nrw.de/ulbbn/nav/classification/692374
  - Digitale Sammlungen der Universität zu Köln: Stadt- und Landbote (Monschau).
    Digitalisat unter: http://contentdm.ub.uni-koeln.de/cdm4/browse.php?CISOROOT=%2Fmonschau

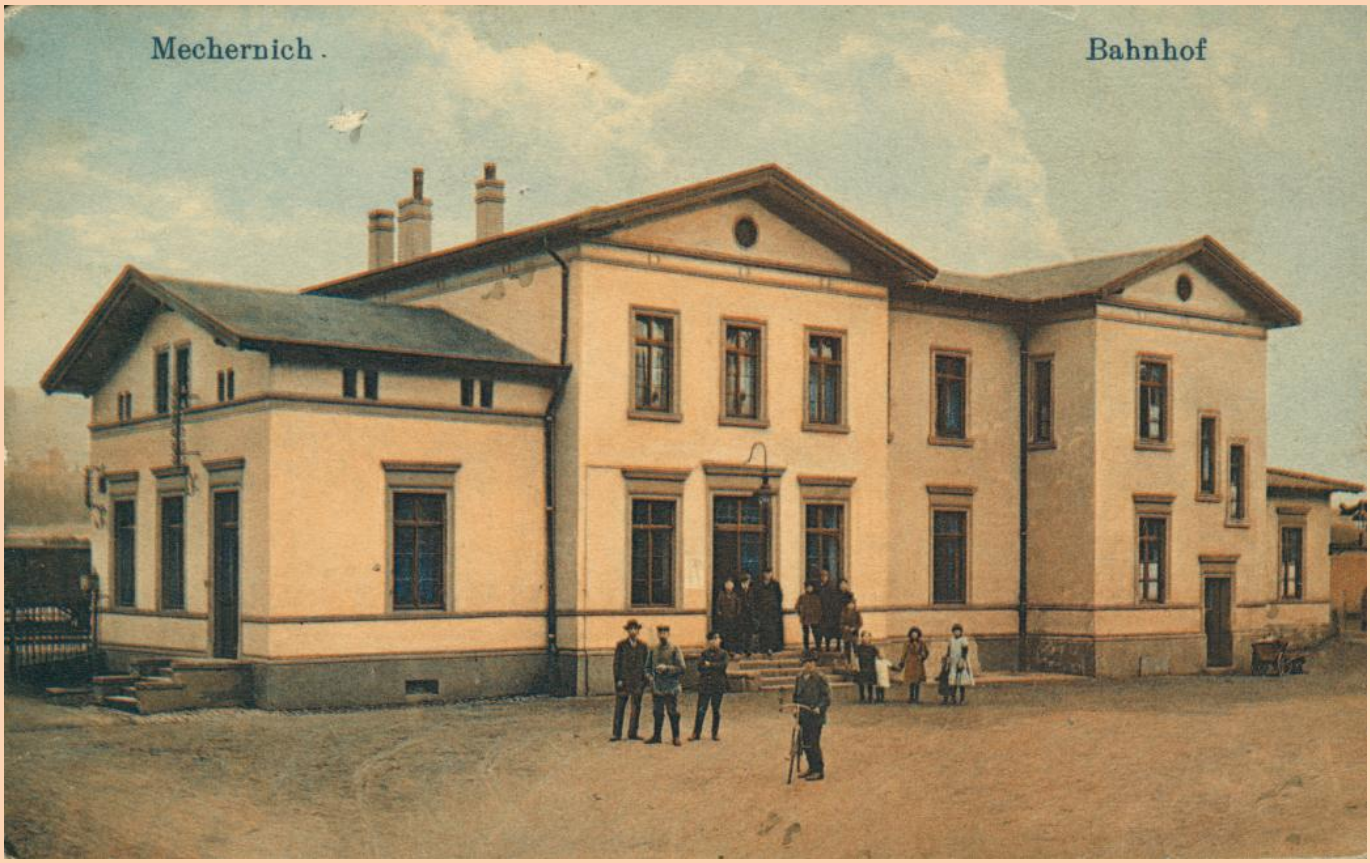
*Wir danken insbesondere:*

Heike Pütz und Birgit Roitzheim, Kreisarchiv und Historische Kreisbibliothek Euskirchen
Dagmar Berens, Kreismedienzentrum Euskirchen
Dr. Josef Mangold, Volker Kirsch und Dr. Carsten Vorwig, LVR-Freilichtmuseum/ Rheinisches Landesmuseum für Volkskunde Kommern

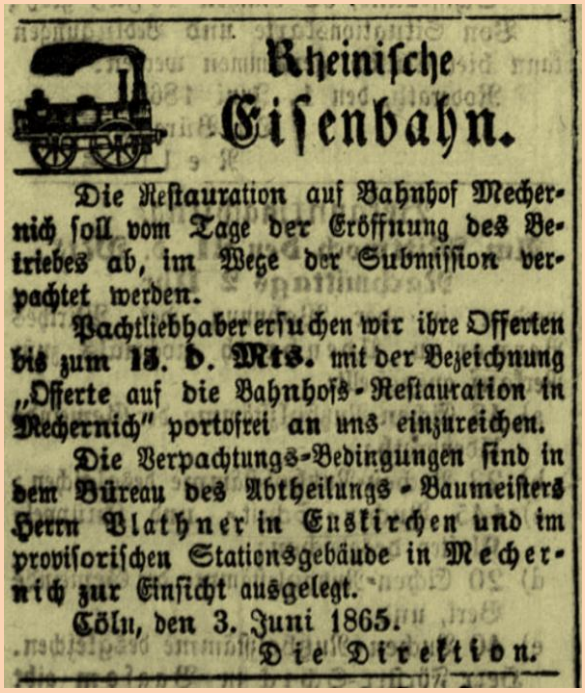
und den Mitstreitern am SGS: Wendelin Dederichs und Marliese Schopen

# MODELL DES BAHNHOFS IN MECHERNICH (1865 – 1963)

Erbauer: Friedrich Norbert Poensgen, Mechernich




Der erste Bahnhof in der Eifel (Kreis Schleiden)



Rheinische
Eisenbahn.

Die Restauration auf Bahnhof Mechernich soll vom Tage der Eröffnung des Betriebes ab, im Wege der Submission verpachtet werden.

Pachtliebhaber ersuchen wir ihre Offerten bis zum 15. d. Mts. mit der Bezeichnung „Offerte auf die Bahnhofs-Restauration in Mechernich" portofrei an uns einzureichen.

Die Verpachtungs-Bedingungen sind in dem Büreau des Abtheilungs-Baumeisters Herrn Blathner in Euskirchen und im provisorischen Stationsgebäude in Mechernich zur Einsicht ausgelegt.

Cöln, den 3. Juni 1865.

Die Direktion.