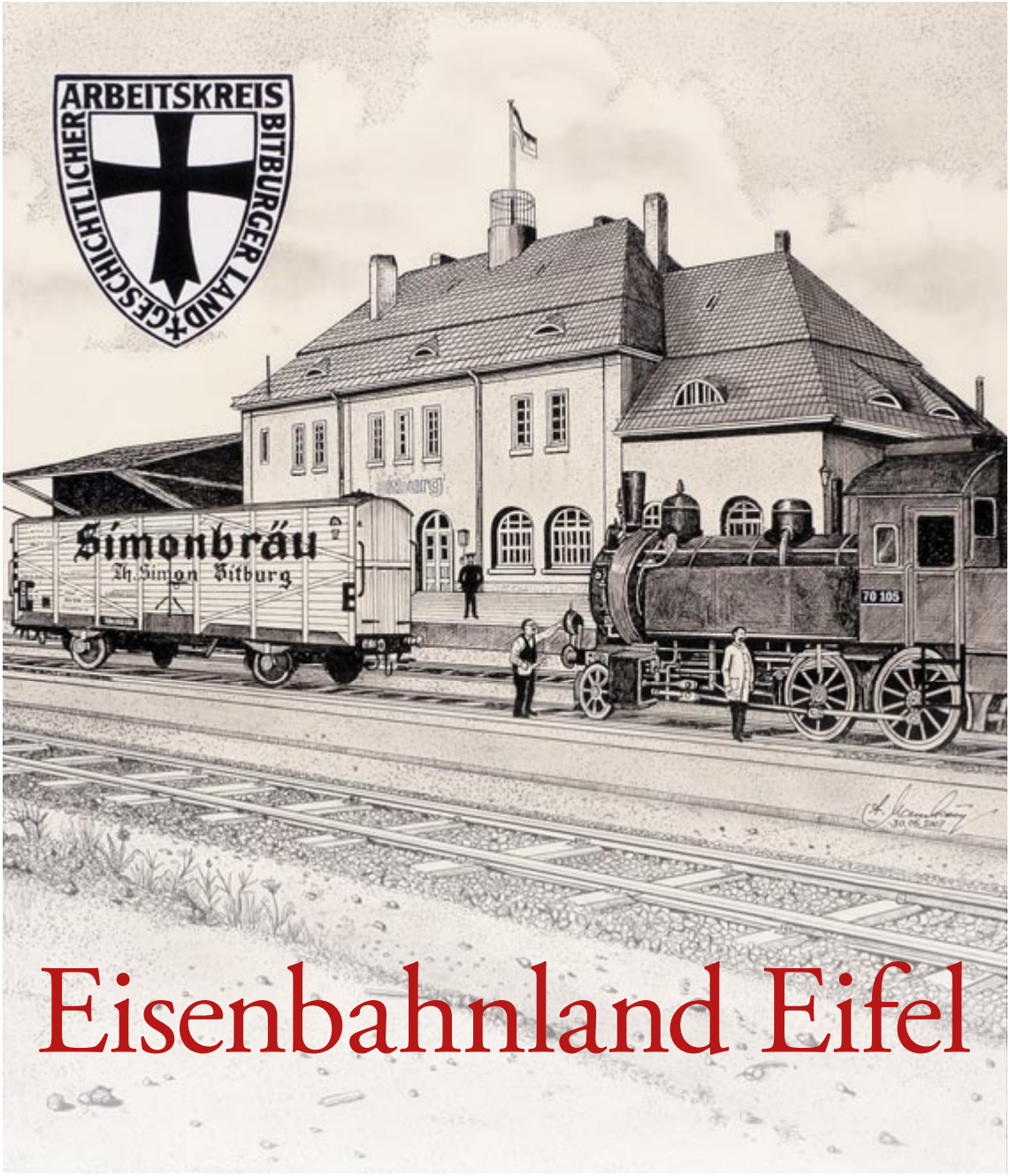
Beiträge zur Geschichte des Bitburger Landes

17. Jahrgang November 2007 Sonderband 68/69



Eisenbahnland Eifel

ISSN: 0939-0189

Geschichtlicher Arbeitskreis Bitburger Land
Beiträge zur Geschichte des Bitburger Landes
Sonderband 68/69

Eisenbahnland Eifel

Beiträge zur Geschichte des Bitburger Landes 3/4 2007

herausgegeben mit freundlicher Unterstützung der Bitburger Braugruppe GmbH

Herausgeber:
Geschichtlicher Arbeitskreis Bitburger-Land (Nebenstelle des VBW Bitburg-Land)

Redaktion:
Heinz Drossard, Inge Eckertz, Hildegard Heber, Jörg Husinger, Manfred Kottmann, Werner Lichter, Lothar Monshausen, Hubert Schaal, Alois Schleder, Ralph Matthias Schmitz, Mario Simmer

Redaktionsanschrift:
Verbandsgemeindeverwaltung Bitburg-Land, Hubert-Prim-Str. 7, 54634 Bitburg

Satz: BohnFoto&Design, Trimport

Druck: Druckerei Hoffmann, Neuerburg

Auflage: 1.000 Exemplare
ISSN: 0939-0189

Titelseite: Lothar Monshausen, 2007

Photos: Privatarchive der Autoren und Mitarbeiter bzw. in den Artikeln nachgewiesen.

Mitarbeiter dieses Heftes:
Jörg Husinger, Bettingen
Ralph Matthias Schmitz, Seffern
Alois Schleder, Ingendorf
Heinz Drossard, Bitburg
Manfred Kottmann, Echternacherbrück

Die „Beiträge…“ erscheinen quartalsweise. Einzelpreis dieses Heftes 7,50 Euro; Doppelhefte kosten je nach Umfang und Ausstattung. Die Kosten für das Jahresabonnement betragen für insgesamt 4 Ausgaben mit Zustellung 12,– Euro. Der Betrag wird jeweils zusammen mit der 1. Jahresausgabe durch Rechnung erhoben. Der Auftrag ist schriftlich zu kündigen. Erfolgt die Abbestellung nicht spätestens 3 Monate vor Jahresende, so verlängert sich der Auftrag jeweils um ein weiteres Jahr. Bei Lieferausfall infolge höherer Gewalt besteht kein Anspruch auf Nachlieferung oder Rückzahlung. Bestellungen sind zu richten an die Redaktion bzw. über E-Mail. **Adresse: gak@haus-beda.de**

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und jegliche Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Honorierte Arbeiten gehen in das uneingeschränkte Verfügungsrecht des Herausgebers über. Namentlich gekennzeichnete Beiträge erscheinen in eigener Verantwortung des Autors.

Inhaltsverzeichnis

Pronsfeld-Neuerburg und Pronsfeld-Waxweiler.
Rückblick auf die Historie beider Eisenbahnstrecken
anlässlich der Streckeneröffnung vor 100 Jahren am 06. Juli 1907
von Jörg Matthias Husinger 6

Eisenbahnen im Kreise Bitburg
von Alois Schleder 32

Kleinbahn auf dem Abstellgleis.
Köf II der Rheinischen Basaltwerke in Birresborn hat ausgedient
von Ralph Matthias Schmitz 51

Mit der „Nimstaleisenbahn“ von Bitburg nach Prüm –
oder wie die Menschen im Nimstal um einen Bahnanschluss kämpften
von Ralph Matthias Schmitz 63

Zur Geschichte des Eifler Eisenbahn-Bau-Bataillons 139
im 2. Weltkrieg 1939 – 1945: auch ein Stück Eifler Eisenbahngeschichte
von Ralph Matthias Schmitz 79

Regionale Eisenbahnliteratur
von Manfred Kottmann 85

Pronsfeld – Neuerburg und Pronsfeld – Waxweiler Rückblick auf die Historie beider Eisenbahnstrecken anlässlich der Streckeneröffnungen vor 100 Jahren am 06. Juli 1907

Von Jörg Matthias Husinger, Bettingen – Mitglied der AG Eisenbahngeschichte im GAK
unter Mitarbeit von Egon Colling, Utscheid

Die Eisenbahnen in der Eifel

Als Armenhaus Preußens war die Eifel seit jeher vom Verkehr so gut wie abgeschnitten. Die Erschließung neuer Verkehrswege wie die Eisenbahn war von großen Nöten, um der Bevölkerung eine soziale Besserstellung und eine strukturelle Verbesserung der Wirtschaft zu ermöglichen. Handel (vornehmlich landwirtschaftliche Produkte) und Industrie (hierbei handelte es sich mehr um kleinere Gewerbetreibende) sollten durch das neue Verkehrmittel Bahn einen Aufschwung erfahren. [1] Neben dem Vorteil der Absatzmöglichkeit sollten Konsumgüter wie Saatgut, Düngemittel, Steinkohle, Ziegel, Getreide, landwirtschaftliche und allgemeine Maschinen ihre Abnehmer besser und schneller erreichen. Weitere Vorteile lagen im Personentransport und in der Schaffung von Arbeitsplätzen. [2]
Bereits am 21. April 1856 wandte sich ein „provisorisches Komité der Kreise Bitburg und Prüm" mit einer Denkschrift an den Minister. In beiden Kreisen hoffte man bald durch die Fortführung der von den Landräten von Düren und Schleiden geforderten Bahnstrecke Düren – Schleiden Anschluss an das Bahngleis zu erhalten. [3]
Im April 1861 waren die generellen Vorarbeiten des Saarbrücker Baurates Hoffmann für eine Bahn von Köln nach Trier abgeschlossen [4]. Jedoch kam es auf Grund von Unstimmigkeiten zwischen Gemeinden und Kreisen und dem preußischen Staat über die Kostenübernahme und -aufteilung immer wieder zu Verzögerungen. Drei Jahre später, am 21. April 1864, wurde zwischen dem Eisenbahn-Kommissariat Köln und der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft ein Vertrag abgeschlossen, in dem sich die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau und Betrieb einer Bahnlinie von Kall nach Trier, mit Anschluss an die Strecke Saarbrücken – Trier, verpflichtete. Der Vertrag sah einen Bahnhof in Erdorf vor. [5]
Im Herbst 1868 wurde mit dem Bau der Eifelbahn begonnen. Als 1870 der deutsch-französische Krieg ausbrach, verfügte die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft auf ministerielle Anordnung die beschleunigte Fertigstellung der Eifelbahn, um sie für militärische Zwecke nutzbar machen zu können. [6]
Am 1. Juli 1871 war die Strecke auf ihrer ganzen Länge – auch für den zivilen Bedarf – freigegeben. [7]

Pronsfeld – Neuerburg:
ex KBS: 434/248q/248m/248s/162 [8]
Pronsfeld – Waxweiler:
ex KBS: 434/248p/248t [9]

Streckenkarte mit Strecken-Nr. und Steckenlänge erstellt auf Grund der Kursbuchkarte von 1958.
Erstellt von Jörg Husinger

Eröffnungsdaten weiterer Eifelstrecken 10)

Strecke/Streckenteil:	Eröffnungsdatum:
Düren – Euskirchen	06.10.1864
Euskirchen – Mechernich	27.07.1865
Mechernich – Kall	01.11.1867
Sötenich – Kall – Jünkerath	15.11.1870
Jünkerath – Lissendorf – Gerolstein	15.11.1870
Gerolstein – Erdorf – Ehrang – Trier (West)	15.07.1871
Niedermendig – Andernach	01.04.1878
Mayen Ost – Niedermendig	29.05.1880
Ahrweiler – Remagen	18.09.1880
Gerolstein – Prüm	22.12.1883
Wengerohr – Wittlich	12.04.1885
Prüm – Bleialf	01.10.1886
Altenahr – Ahrweiler	01.12.1886
Adenau – Dümpelfeld – Altenahr	15.07.1888
Bleialf – Lammersweiler	01.10.1888
Gerolstein – Mayen Ost über Daun	15.05.1895
Gillenfeld – Daun	01.12.1909
Erdorf – Bitburg	21.01.1910
Pantenberg – Gillenfeld	01.05.1910
Wittlich – Manderscheid – Pantenburg	01.07.1910
Bitburg – Niederweis	02.10.1911
Jünkerath – Lissendorf – Hillesheim – Ahrdorf – Dümpelfeld	01.07.1912
Niederweis – Irrel	01.07.1912
Igel – Wintersdorf	01.09.1915
Wintersdorf – Irrel	15.10.1915

Der lange Weg bis zu den Eisenbahnlinien Pronsfeld – Neuerburg und Pronsfeld – Waxweiler

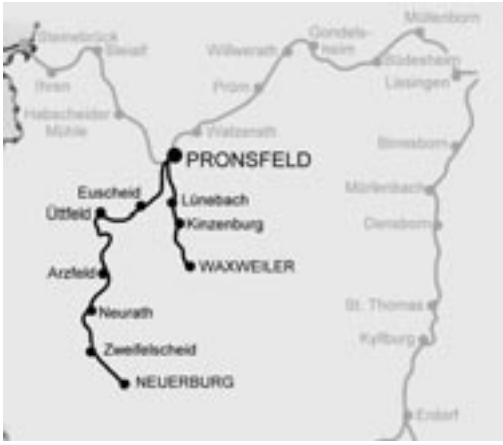
Im Februar 1872 gründete der Landrat von Prüm, von Dewitz, in einer öffentlichen Versammlung ein Eisenbahn-Komitee, zu dessen Vorsitzender er auch gewählt wurde, Dieses Komitee legte im März bereits eine Denkschrift über eine Bahnlinie von Jünkerath über Stadtkyll – Prüm – Waxweiler – Neuerburg – Wallendorf vor, die Anschluss an die projektierte Sauerbahn zwischen Diekirch und Echternach erhalten sollte. Als der Minister den Regierungspräsidenten in Trier im September 1873 zu einem Bericht über Beiträge zur Aufstellung eines Planes für den Ausbau des preußischen Schienennetzes ersuchte, sah der Regierungspräsident diese Bahn ebenfalls als wünschenswert an. Da man in den Kreisen Bitburg und Prüm keine positive Nachricht aus Berlin erhielt, berief der Landrat von Bitburg am 10. Mai 1881 eine Versammlung der Städte und Gemeinden des Kreises Bitburg nach Neuerburg ein. Die Versammlung beschloss, eine Bahnlinie von Prüm über Waxweiler und Neuerburg zur luxemburgischen Grenze anzustreben und gründete zu diesem Zweck ein Eisenbahn-Komitee, das wiederum eine Denkschrift verfasste. Doch auch auf diese Denkschrift erfolgte keine Reaktion aus Berlin.

Im März 1883 erhielt der Regierungspräsident in Trier den Beschluss des Bitburger Kreistages, der die Übernahme eines Drittels der Grunderwerbskosten für den Bau der Eisenbahnlinien von Prüm über Waxweiler – Neuerburg an die luxemburgische Grenze und von Erdorf über Bitburg durch das Nimstal an die luxemburgische Grenze beinhaltete. Auf Grund dessen befürwortete der Regierungspräsident in einem Bericht nach Berlin diese Strecken. Die Antwort des Ministers vom 05. Mai 1883 war jedoch abweisend.

Einen weiteren Versuch, eine Bahnlinie durch Neuerburg zu erhalten, machte der Stadtrat von Neuerburg. Er beschloss am 21. Mai 1885, nachdem inzwischen die Strecke von Prüm nach Bleialf genehmigt worden war, eine Abzweigung von Pronsfeld über Waxweiler – Neuerburg zur luxemburgischen Grenze zu beantragen. Als Grund wurde u.a. angegeben, dass die Viehzüchter dann bessere Resultate gegenüber jetzt erzielen würden: in Bitburg erhalte man 15 bis 20 Mark mehr für ein Stück Großvieh als in Neuerburg. Es erfolgte wiederum eine Ablehnung aus Kostengründen.

Weitere Anträge im Dezember 1887 und im Januar 1888 blieben ohne Erfolg, da der Kreistag Bitburg keine finanziellen Mittel stellen wollte. Am 30. September 1891 änderte der Kreistag jedoch seine Haltung, was aber ebenfalls nicht zum Erfolg führte.

Nun suchte man nach Privatunternehmern, die die Bahn bauen sollten. 1895 fand sich der Unternehmer Max Hahn aus Berlin, der die Verbindung Pronsfeld – Neuerburg bauen wollte. Dieser trat jedoch schnell von seinem Angebot zurück, da er die Strecke für unrentabel und den Bau für zu kostspielig hielt.
1896, nach weiterer Eingabe des Bitburger Kreisausschusses, erkannte man in Berlin, dass zur Erschließung der Kreise Bitburg und Prüm etwas geschehen musste. Die Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken erhielt den Auftrag zu prüfen, in welcher Weise das zwischen den Bahnstrecken Gerolstein – Lommersweiler und Gerolstein – Konz gelegene preußische Gebiet am zweckmäßigsten zu erschließen sei. Der Bericht der Eisenbahndirektion ist wohl verschollen, jedoch nahm der Regierungspräsident am 30. März 1898 dazu Stellung: er teile deren Auffassung, dass die „Enzlinie“ den Vorzug vor allen für die Gegend in Betracht kommenden Strecken verdiene und als bauwürdigste empfohlen werde. [11)]



Streckenkarte Pronsfeld – Neuerburg und Pronsfeld – Waxweiler mit Haltepunkten und Bahnhöfen.
Erstellt von Jörg Husinger

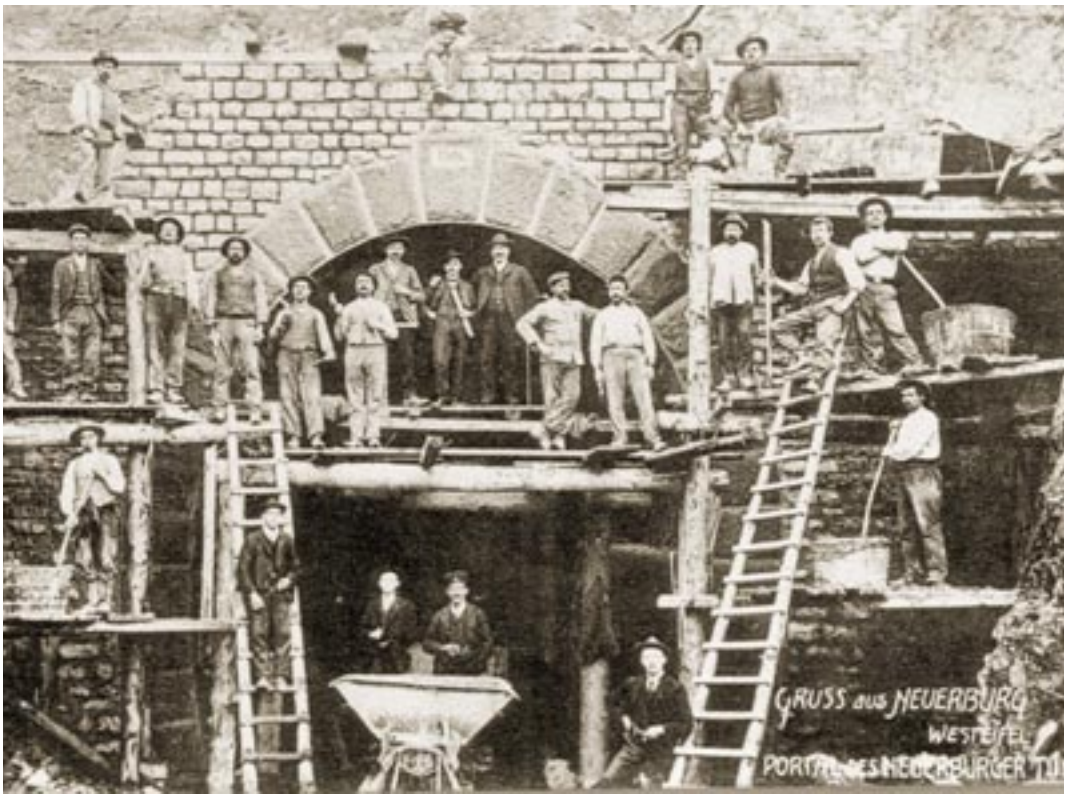
Strecke Pronsfeld – Neuerburg:

km:	Bahnhof / Haltepunkt:
0,0	Pronsfeld
3,4	Euscheid
8,3	Üttfeld
14,2	Arzfeld
17,4	Neurath
21,5	Zweifelscheid
25,4	Neuerburg

Strecke Pronsfeld – Waxweiler

km:	km:	Bahnhof / Haltepunkt:
0,0	0,0	Pronsfeld
3,0	3,8	Lünebach
4,8	5,6	Kinzenburg
8,47	8,6	Waxweiler

Zur Strecke Pronsfeld – Waxweiler gibt es zwei unterschiedliche Angaben zur Kilometrierung: Angaben der Spalte 2 entnommen dem Kursbuch von 1957. [12)]
Der erste Entwurf der ED St. Johann-Saarbrücken sah die Nebenbahnstrecke Pronsfeld – Igel über Waxweiler – Krautscheid nach Neuerburg, weiter durch das Enz- und Sauertal vor. Es stellte sich jedoch heraus, dass die Kosten für den Abschnitt Pronsfeld – Neuerburg wegen der Überbrückung der Wasserscheide bei Krautscheid zu hoch sein würden. Daher projektierte man die Strecke von Pronsfeld nach Neuerburg über Üttfeld – Arzfeld.
Allerdings sollte für die Bewohner von Waxweiler ein Bahnhof bei Kopscheid entstehen. Dagegen intervenierte jedoch der Regierungspräsident mit der Begründung: Waxweiler habe immerhin Amtsgericht, Katasteramt, Bürgermeisteramt, Notar, Apotheke usw.. Sollte keine andere Lösung zu finden sein, schlage er eine Stichbahn von Lünebach nach Waxweiler vor. Diesem stimmte der Minister zu und beauftragte die ED St. Johann-Saarbrücken am 07. September 1900 mit den entsprechenden Vorarbeiten. Als die Ergebnisse vorlagen, entschied der Minister am 25. Juli 1901, dass auf Grund dringenderer Eisenbahnprojekte die Nebenbahn Neuerburg – Igel oder Neuerburg – Irrel nicht in Aussicht gestellt werden. Damit blieben die beiden Strecken Pronsfeld – Neuerburg und Pronsfeld – Waxweiler weiterhin in Planung.
Die Gesetzesvorlage für beide Stichbahnen wurde dem Landtag im Januar 1902 vorgelegt. Der Gesetzentwurf, der vorsah, für den Bau der Strecken den Betrag von 6.556.000 Mark bereitzustellen und einen Staatszuschuss von 250.000 Mark zu den Grunderwerbskosten zuzusichern, wurde am



Ansichtskarte vom Tunnelbau 1906 in Neuerburg – Portal des Neuerburger Tunnels
Sammlung: Martin Brunker, Neuerburg

20. Mai 1902 verabschiedet [13] (siehe Preußische Gesetzessammlung ; Jg. 1902 ; Nr. 27 ; S.: 176 [14]) Am 18.10.1904 wurde in Neuerburg der erste Spatenstich feierlich begangen.

Rund um die Bahn aus Sicht der Neuerburger Zeitung

Einige Angaben, den Fortschritt des Bahnbaues betreffend, lassen sich der Neuerburger Zeitung [15] entnehmen. Allerdings ist die Sichtweise der Zeitung fast ausschließlich auf die Bahn in und um Neuerburg beschränkt. Dennoch ist sie eine der wichtigsten Quellen, was die Informationen zum Bahnbau betreffen. Zudem ist hieraus ersichtlich, dass der Bahnbau für hiesige Firmen wirtschaftlich von großer Bedeutung war und Arbeitsplätze schaffte.

Im Oktober 1904 führte Dechant Zimmer bei der Grundsteinlegung für das neue Bahnhofsgebäude den ersten Hammerschlag aus. [16]

20. Oktober 1906: „…Nachdem bereits an dem Hochbehälter, Reservoir, Maschinenhaus ec. die Arbeiten recht weit vorangeschritten sind, wird demnächst auch mit dem Bau der übrigen Hochbauten begonnen werden u. a. Lokomotivschuppen mit Nebengebäuden, Fundamente zum Empfangsgebäude nebst Güterschuppen. In der Fluchtlinie des neuen Postgebäudes wird ein Beamtenwohnhaus für vier mittlere Beamten errichtet, welches von der Firma Wadle & Friedrich hergestellt… Die Herstellung des Oberbaues der Strecke Pronsfeld – Neuerburg und Pronsfeld – Waxweiler ist dem Unternehmer Herrn Breuer übertragen worden. Die Tunnelbauten gehen ebenfalls ihrer Vollendung entgegen…“ [17]

Empfangsgebäude in Neuerburg, Gleisseite (AK)
Sammlung: Martin Brunker, Neuerburg

Empfangsgebäude in Neuerburg, Straßenseite (Ausschnitt aus einer Ansichtskarte)
Sammlung: Haus Beda, Bitburg

Empfangsgebäude in Neuerburg, ca. 1910
Sammlung: Martin Brunker, Neuerburg

Güterschuppen im Bahnhof Neuerburg – Aufnahme ca. 1972. Foto: Bernd Melcher, Trier

10.11.1906: „Zu der am Mittwoch stattgefundenen Eröffnung der Angebote für das hiesige Empfangsgebäude nebst Güterschuppen waren 4 Angebote eingegangen. Es forderten: Wadle & Friedrich rund 36.000 Mk., Bitzegeio & Husch 31.400 Mk., Seiberts aus Remagen rund 31.000 Mk. und Theodor Ruhl aus Neuerburg rund 29.000 Mk…“ [18)]

Am 08.12.1906 hält man in der Neuerburger Zeitung fest, dass an Theodor Ruhl aus Neuerburg der Auftrag für den Bau des Empfangsgebäudes und des Güterschuppens vergeben wurde. [19)]

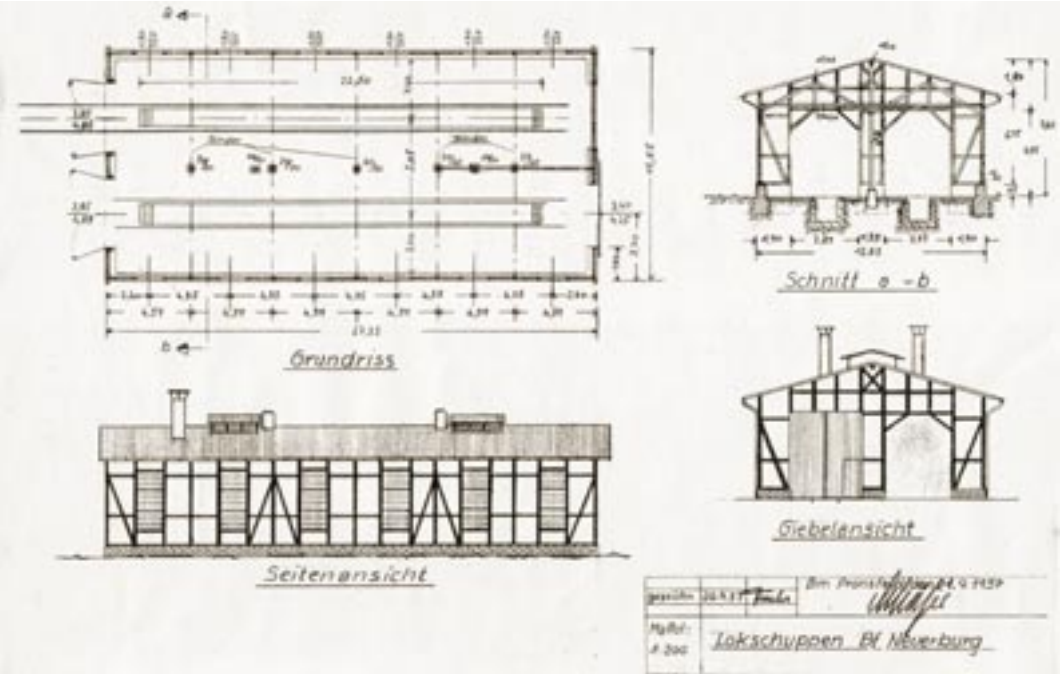
02.03.1907: „…Der Oberbau schreitet voran, und man hofft, im Laufe des Monats April mit dem ersten Arbeitszuge auf Bahnhof Neuerburg einzutreffen…“ [20)]

09.03.1907: „Am Dienstag fand in der Eisenbahn-Bauabteilung die Eröffnung der Angebote auf Herstellung von Drahtzäunen und Setzen von Prällpfählen statt. Eingegangen waren 6 Offerten. Es haben verlangt: Kruft, Beyer & Schmitz – Neuerburg 7020 Mk.; Wadle & Friedrich 6930 Mk.; eine Düsseldorfer Firma 5810 Mk.; Keller – Prüm 5200,30 Mk.; Husch – Olzheim 3895 Mk. und Baums – Michelbach 3794 Mark… …Mit der Arbeit ist keine Materiallieferung verbunden, sondern die Verwaltung liefert Holzschwellen und Draht.“ [21)]

16.03.1907: „Im vorläufigen Fahrplan-Entwurf für die Strecke Pronsfeld – Neuerburg und Pronsfeld – Waxweiler sind für beide Strecken täglich 3 Züge vorgesehen.
Die in Aussicht genommenen Fahrzeiten sind folgende:

ab Pronsfeld	8.00	12.07	6.47
an Neuerburg	9.10	1.17	7.57
ab Neuerburg	5.40	10.05	4.43
an Pronsfeld	6.60 (!?)	11.15	5.33
ab Pronsfeld	7.55	12.10	6.45
an Waxweiler	8.20	12.35	7.19
ab Waxweiler	6.20	10.53	5.20
an Pronsfeld	6.35	11.13	5.45

Diese Fahrzeiten können aber noch nicht als endgültig angesehen werden.“ [22)]



Grundriss des Lokschuppens im Bahnhof Neuerburg erstellt am 21.09.1957.
Sammlung: AG Eisenbahngeschichte

Lokschuppen Neuerburg – Aufnahme vom 31.05.1969
Foto: Bernd Melcher, Trier

Tunnel Weidendell: Nordportal vom ehemaligen Haltepunkt Zweifelscheid

Tunnel Weidendell: Südportal vom ehemaligen Bahnhof Neuerburg

Streckenteil: Pronsfeld – Neuerburg · **Länge**: 125 Meter · **Gleise**: 1
Lfd. Nr. / Direktion: 218 / Sar-052 · **Seite/Quadrant**: 72 C · **bei km**: 22,5 [23])

Tunnel Neuerburg: Nordportal vom ehem. Hp. Zweifelscheid

Tunnel Neuerburg: Südportal vom ehem. Bhf. Neuerburg. Alle 4 Fotos: VSO, Juni 2005

Streckenteil: Pronsfeld – Neuerburg · **Länge**: 116 Meter · **Gleise**: 1
Lfd. Nr. / Direktion: 219 / Sar-053 · **Seite/Quadrant**: 72 D · **bei km**: 24,7 [24])

Schienenbus verlässt den Neuerburger Tunnel in Richtung Bahnhof Neuerburg. Foto: M. Brunker, Neuerburg

06.04.1907: „…Mit dem Verlegen der Geleise ist man bereits vor Zweifelscheid angelangt. Auch auf der Strecke Pronsfeld – Waxweiler hat man mit der Geleiseverlegung begonnen. Ebenso werden die verschiedenen Hochbauten gefördert, sodaß man sich bereits jetzt ein Bild von unserm zukünftigen Bahnhofsgelände machen kann…“ 25)

12.04.1907: „…Der Weidendelltunnel wird verlängert, sodaß die zeitraubende Abtragung der Erdmassen erspart wird. Der Unternehmer, Herr Breuer, welcher das Verlegen des Oberbaues übernommen hat, hofft bis Anfang Mai auf dem hiesigen Bahnhof anzulangen.
– Herr Regierungsbaumeister Wendt in Waxweiler ist zum Kgl. Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt. Vom 1. April ab ist Herr Bahnmeister Schneider hierhin versetzt.
– Die Beleuchtung des Bahnhofs mit Acetylengas ist Herrn Carl Höffler übertragen worden.“ 26)

04.05.1907: „Mit dem 1. Mai ist das Fahrpersonal für die Strecke Pronsfeld – Neuerburg hierhin versetzt worden. Bis jetzt haben bereits 1 Zugführer, 1 Lokführer, 1 Schaffner und 1 Heitzer in Neuerburg Wohnung genommen. Dieselben sind vorläufig mit der Führung des Arbeitszuges betraut.
– Am Sonntag sind am Weidendelltunnel bedeutende Erdmassen heruntergerutscht. Glücklicherweise sind Menschen dabei nicht verletzt worden…“ 27)

25.05.1907: „Durch das Entgegenkommen der K.E.D. St. Johann-Saarbrücken ist auf eine Eingabe aus den beteiligten Kreisen noch ein weiterer Zug auf unseren Nebenstrecken eingelegt worden, der es ermöglicht, noch abends spät sowohl von Köln als auch von Aachen und Trier in Pronsfeld den Anschluß zu erreichen. Ebenso kann man abends noch von Neuerburg als auch von Waxweiler bis Gerolstein und St. Vith gelangen. Wer z.B. Geschäfte in einem der drei Städte hat, fährt morgens mit dem 1. Zuge 5,40 ab und man ist um 10,34 bereits in Aachen, um 11,06 in Trier und um 1,31 in Köln. Von Aachen fährt man wieder ab abends um 7,25, von Trier 7,52 und von Köln 7,10, man trifft abends 11,41 in Neuerburg ein…“ 28)

Bahnhof Zweifelscheid – Ausschnitt aus einer Ansichtkarte. Sammlung: AG Eisenbahngeschichte

Bahnhof Arzfeld im Juli 1999.
Fotos: Heinz Drossard, Bitburg

Das ehemalige Bahnwärterhaus in Arzfeld,
Juli 1999.

Bahnhof in Üttfeld
Foto oben zeigt die Gleisseite, Foto unten zeigt die Straßenseite. Aufnahmen vom Juli 1999.
Fotos: Heinz Drossard, Bitburg

01.06.1907: „…Mit dem Legen der Schienen ist man bereits unterhalb dem Weidendelltunnel angelangt. Am Mittwoch hat sich bei dem genannten Tunnel ein bedauerlicher Unglücksfall ereignet. Ein Arbeiter aus Neurath sprang so unglücklich von einem Wagen herab, daß er einen doppelten Beinbruch davontrug…“ 29)

08.06.1907: „…Das Empfangsgebäude schreitet seiner Vollendung entgegen; mit der Ausschachtung zu den Abortgebäuden hat man ebenfalls begonnen und müssen diese Arbeiten binnen 2 Wochen beendet sein. Die Ausführung ist der Firma Wadle übertragen worden. Die Wasserversorgung, Kranleitung ec. ist bereits fertiggestellt und abgenommen. Mit der Gleisverlegung wird man in den ersten Tagen auf dem hiesigen Bahnhof eintreffen…“ 30)

22.06.1907: „Die Herstellung je eines Dienstgebäudes für 2 Familien bei den Bahnhöfen Pronsfeld und Waxweiler soll einschließlich Lieferung aller Materialien einzeln oder getrennt vergeben werden (je 300 cbm Bruchstein-, 25 cbm Ziegelstein-, 60 cbm Schwemmsteinmauerwerk usw.)…
Neuerburg (Kr. Prüm) im Juni 1907
Königliche Eisenbahn-Bauabteilung.“ 31)

28.06.1907: „Heute Mittag 12 Uhr fand im Geschäftszimmer der hiesigen Bauabteilung die Eröffnung der Angebote auf schlüsselfertige Herstellung der Dienstgebäude auf Bahnhof Pronsfeld und Waxweiler statt. Eingegangen waren 6 Offerten. Es haben verlangt die Unternehmer Wadle – Bettingen 18 827,81, Seibertz – Remagen 19 060,90, Flamm – Gerolstein 20 048,65, Friedrich – Hütterscheid 20 207,12, Bitzegeio – Daun 20 383,54 und Husch – Olzheim 21 741,68 Mark. (…) Die Fertigstellung der Häuser muß 10 Wochen nach erteiltem Zuschlag erfolgt sein.
– Ferner wurden die Angebote auf Herstellung einer Fußbrücke über den Enzbach am hiesigen Bahnhof geöffnet. Es forderten die Unternehmer: Ruhl – Neuerburg 1033, Rausch – Outscheid 1190,30, Reinshagen – Schleiden 1527,50 und Flamm – Gerolstein 1532,50 Mark.“ 32)

Die Feierlichkeiten zu den Streckeneröffnungen

„Zur Bahneröffnung.

Wenn wir uns rüsten den Tag der Betriebseröffnung unserer Eisenbahn festlich zu begehen, so hatten wir zwei Hauptgründe dafür:

1. Der Staatsregierung unsern Dank abzustatten, daß sie die Mittel für die lang ersehnte Eisenbahn zur Verfügung stellte.
2. Unserer Freude darüber äußeren Ausdruck zu verleihen, daß wir nun auch eine zeitgemäße Reise-Verbindung mit der großen Welt haben.

Als durch Gesetz vom 20. Mai 1902 die Mittel für den Bau der Staatsbahn bereitgestellt wurden, kündeten weithin dröhnende Böllerschüsse dies der Bevölkerung an. Im Oktober 1904 tat Herr Dechant a. D. Zimmer unter allgemeiner Beteiligung der Einwohnerschaft den ersten Hammerschlag zur Grundsteinlegung. Trotz der großen Hindernisse, welche unsere wetterharten Berge den mit der Ausführung betrauten in den Weg stellten, schritt der Bahnbau programmmäßig voran. So ließ denn auch die Stadt Neuerburg es sich nicht nehmen, alle, welche durch das Wort und die Tat für das Zustandekommen der Bahn gewirkt haben, als Gäste in ihrer Mitte zu bewirten. Es haben an der Eröffnungsfeier als Gäste der Stadt teilgenommen die Herren: Excellenz Generalleutnant Berlage, Eisenbahndirektions-Präsident Schwering, Regierungs-Präsident Bake, Landrat von Kesseller, Landrat Dr. Lancelle, Regierungs- und Baurat Hortmann, Regierungsrat Dr. Welschhof, Ober-Baurat Frankenfeld, Regierungs- und Baurat Oesten, Landbauinspektor Hüter, Betriebsinspektor Metzger, Verkehrsinspektor Reich, Dechant a. D. Zimmer, Eisenbahnbauinspektor Thimann, Eisenbahnbauinspektor Wendt, Regierungs-Assessor Pauly, Landtagsabgeordneter Wallenborn, Kreisdeputierter Limbourg, Handelskammer-Präsident Varain, Handwerkskammer-Vorsitzender Bäckermeister Kindgen, Bau-Unternehmer Breuer, Unternehmer Köddermann, Bürgermeister Becker, Bürgermeister Neß, Bürgermeister Faulhauer, Bürgermeister Schirtz und Bürgermeister Hartung.“ 33)

Ansichtskate: Festzug bei Eröffnung der Bahnlinie in Neuerburg. Sammlung: Haus Beda, Bitburg

Festfeier der Stadt Neuerburg

bei Gelegenheit der

Eröffnung der Eisenbahn am 6. Juli 1907.

Fest-Ordnung:

Mittags 12 Uhr: Begrüssung der Ehrengäste durch den Festausschuss auf Bahnhof Pronsfeld.

12^{20} Uhr: Abfahrt des Sonder-Festzuges von Pronsfeld nach Neuerburg.

1^{30} Uhr: Empfang der Ehrengäste auf Bahnhof Neuerburg durch die städtischen Vertreter, Vereine und Schulen. Besichtigung der Bahnhofsanlagen. Wagenfahrt der Ehrengäste durch die Feststrasse zum Rathaus, Frühstück im Rathaussaal.

Von 2 Uhr ab: Allgemeines Volksfest mit Doppelkonzert in den Anlagen des Wirtes Steil.

3 Uhr: Besichtigung der Burgruine durch die Ehrengäste und Besuch des Festplatzes.

5 Uhr: Festessen im Hôtel zur Stadt Neuerburg. Preis des Gedecks ohne Wein 5 Mark.

Bei Eintritt der Dunkelheit: Beleuchtung der Burgruine, Feuerwerk und allgemeine Illumination.

9 Uhr: Festball in den verschiedenen Lokalen.

Die Musik wird ausgeführt von der Kapelle des Infanterie-Regiments Nr. 29 in Trier und der Kapelle des Neuerburger Kriegervereins.

An unsere Mitbürger richten wir die Aufforderung, durch vollzählige Beteiligung, die Festfeier zu einer glänzenden, der Bedeutung des Tages entsprechenden, zu gestalten, sowie durch Beflaggen, Zieren und Beleuchten ihrer Häuser, der Stadt ein würdiges Festkleid zu geben.

Anmeldungen zum **Festessen** werden bis zum **30. ds. Mts.** an den Vorsitzenden des Festausschusses, Bürgermeister Grobben, erbeten; Listen zum Einzeichnen liegen im Bürgermeisteramt und im Hôtel zur Stadt Neuerburg offen.

Die Teilnahme der Damen an dem Festessen ist besonders erwünscht.

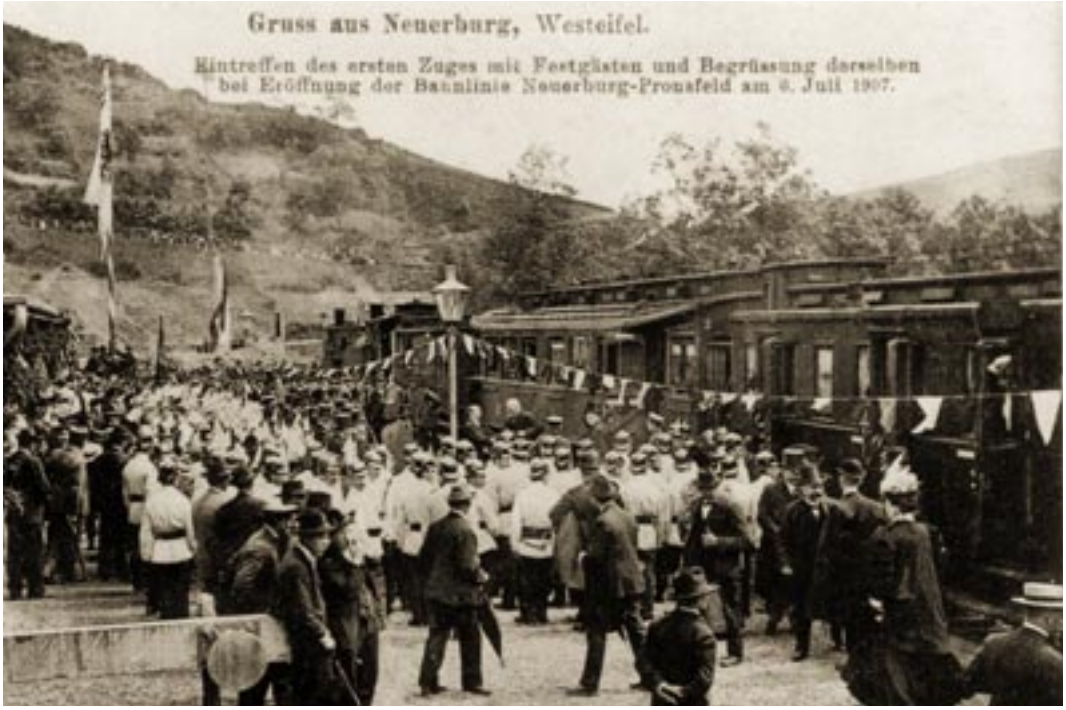
Der Sonderzug 12^{20} Uhr von Pronsfeld wird mit den Schnellzügen 8^{02} von Cöln und 8^{18} von Trier erreicht und kann von allen Festteilnehmern benutzt werden.

Neuerburg, den 15. Juni 1907.

Der Festausschuss:

Grobben, Bürgermeister. **Homann,** I. Beigeordneter. **Dr. med. Hubert,** Stadtverordneter. **Müller,** II. Beigeordneter. **Post,** Stadtverordneter. **Thimann,** Königlicher Eisenbahn-Bauinspektor.

Entnommen Neuerburger Zeitung vom 28. Juni 1907 ; S.: 4



Ansichtskarte anlässlich der Streckeneröffnung Pronsfeld – Neuerburg am 06. Juli 1907 in Neuerburg
Sammlung: Martin Brunker, Neuerburg

Der Festzug läuft in den Bahnhof Waxweiler ein. Ausschnitt aus einer Ansichtkarte.
Sammlung: AG Eisenbahngeschichte

Beide Bahnstrecken, Pronsfeld – Neuerburg und Pronsfeld – Waxweiler, werden im vereinfachten Nebenbahnbetrieb mit Güterzügen bedient. [34)]

Die Feierlichkeiten zur Eröffnung der Strecke Pronsfeld – Waxweiler am gleichen Tag in Waxweiler.
Sammlung: Museum Prüm

Der weitere Bahnbetrieb

07.09.1907: „Herr Bau- und Betriebs-Inspektor Thimann ist vom 1. Oktober ab nach Leipzig versetzt. Mit dem ersten Oktober tritt der Winterfahrplan in Kraft. Auch für unsere neue Bahnlinie bringt er uns einige Änderungen. Der erste Zug fährt morgens 8 Minuten früher ab (5,32); der Zug welcher mittags um 1,17 hier eintraf, kommt Minuten später (1,25); derjenige, der bisher 4,43 hier abging, fährt 4,35 ab; ebenso kommen die beiden letzten Züge abends statt 7,57 jetzt 8,05 und statt 11,54 jetzt 11,58 an. Eine große Sorge ist uns damit genommen, indem allgemein die Befürchtung laut wurde, die beiden letzten Züge ab Neuerburg 9,30 und an Neuerburg 11,54 kämen ab 1. Oktober in Wegfall…“ 35)

14.09.1907: „…Die hiesige Eisenbahn-Bauabteilung, welche am 1. Oktober aufgelöst werden sollte, bleibt noch bis zum 1. Januar 1908 hier,

Auszug aus dem Fahrplan.

Gültig bis zum 1. Oktober 1907.

Neuerburg—Pronsfeld—Gerolstein—Trier:

Neuerburg	ab	5,40	10,05	4,43	9,30
Zweifelscheid	„	5,52	10,17	4,55	9,42
Arzfeld	„	6,12	10,37	5,15	10,02
Herrfeld	„	6,29	10,54	5,32	10,19
Pronsfeld	an	6,50	11,15	5,53	10,40
Pronsfeld	ab	7,50	11,24	5,58	10,53
Gerolstein	an	9,05	12,31	7,28	12,04
Gerolstein	ab	9,15	12,35	7,42	
Trier	an	11,06	2,16	9,37	

Trier—Gerolstein—Pronsfeld—Neuerburg:

Trier	ab		8,08	3,12	7,52
Gerolstein	an		10,25	5,03	9,10
Gerolstein	ab	5,53	10,40	5,08	9,40
Pronsfeld	an	7,02	12,00	6,42	10,51
Pronsfeld	ab	8,00	12,07	6,47	10,55
Herrfeld	„	8,22	12,29	7,09	11,10
Arzfeld	„	8,39	12,46	7,26	11,21
Zweifelscheid	„	8,59	1,06	7,46	11,34
Neuerburg	an	9,10	1,17	7,57	11,41

Gerolstein—Köln:

Gerolstein	ab	10,25	1,29	8,16
Köln	an	1,31	4,34	11,41

Pronsfeld—St. Vith—Aachen:

Pronsfeld	ab	7,03	12,00	6,48	10,52
St. Vith	an	7,55	12,51	7,54	11,44

Quelle: Neuerburger Zeitung.

und zwar, da die bisherigen Bureauräume anderweitig vermietet sind, im Hotel zur Stadt Neuerburg.“ 36)

21.12.1907: „Am Dienstag abend wurde der Personenzug, der um 8.05 hier eintreffen sollte, von einem Unfalle betroffen, der glücklicherweise keine ernsten Folgen nach sich zog. Bei der Steinbruchanlage zwischen Uettfeld und Arzfeld entgleiste die Maschine mit drei Achsen, während die Personenwagen auf dem Gleise blieben. Von Neuerburg aus wurde sofort eine Maschine mit Packwagen nach der Unfallstelle gesandt, um die Reisenden hierher zu befördern. Nachdem von St. Vith der Hilfswagen eingetroffen, hatte man nach mehrstündiger Arbeit die Gleise wieder frei, sodaß der Frühzug morgens wieder planmäßig durchgeführt werden konnte…“ 37)

04.07.1908: „Die Ausführung der Dachdecker- und Klempnerarbeiten (Los 2) zum Neubau des Beamten-Wohnhauses wurde der Neuerburger Handwerkergenossenschaft übertragen.
– Am nächsten Sonntag Mittag gegen 3 Uhr werden auf dem hiesigen Bahnhofe etwa 500 Eisenbahnbeamte mit ihren Familienangehörigen eintreffen.“ 38)

25.07.1908: „Mit den Ausräumungsarbeiten zum Bau eines Vierfamilienwohnhauses am hiesigen Bahnhofe ist am Montag begonnen worden. Die Ausführung der Erd- und Maurerarbeiten ist dem Bauunternehmer Friedrich übertragen worden.“ 39)

01.08.1908: „Herr Stationsassistent Petersen von hier hat am Dienstag in Saarbrücken die Stationsassistenten-Prüfung mit dem Prädikat gut bestanden.
– Am Dienstag traf der Personenzug, welcher fahrplanmäßig 11.58 hier eintreffen sollte, mit 2 1/2 stündiger Verspätung auf dem hiesigen Bahnhofe ein. Dieses ist auf den Gerölleinsturz oberhalb des Bahnhofes Erdorf zurückzuführen. Hierüber wird amtlich mitgeteilt: Durch einen am Dienstag Abend gegen 7 Uhr infolge starken Gewitterregens hervorgerufenen Gerölleinsturz an einer Steinbruchhalde bei Kilometer 130 der Eifelbahn oberhalb des Bahnhofes Erdorf sind beide Gleise zwischen den Stationen Erdorf und Kyllburg überschüttet worden. Das Gleis Kyllburg – Erdorf war am selben Abend 11 Uhr wieder fahrbar, das Gleis Erdorf – Kyllburg war am Mittwoch Morgen 4 Uhr wieder fahrbar.“ 40)

Bahnhof in Pronsfeld – Aufnahme vom Juli 1999.
Foto: Heinz Drossard, Bitburg

22.08.1908: „In dem vorläufigen Entwurf zum Winterfahrplan sind auf der Strecke Neuerburg – Pronsfeld folgende Änderungen vorgesehen: 1. Der 1. Zug, welcher 5.41 in Neuerburg abfährt soll vom 1. Oktober ab eine Stunde später in Neuerburg abfahren. 2. Der letzte Zug, welcher abends 9.30 in Neuerburg abfährt und 11.58 ankommt soll vom 1. Oktober ab eingehen.“ 41)

05.09.1908: „Herr Lokomotivführer Zimmer ist zum 1. Oktober nach Waxweiler versetzt.“ 42)

19.09.1908: „…Wie bereits gemeldet, soll der letzte Zug auf der Strecke Neuerburg – Pronsfeld vom 1. Oktober nicht mehr gefahren werden. Im Winterfahrplan wird derselbe angeführt mit der Bezeichnung: „Nur für den Sommerdienst.“. Demnach wäre zu erwarten, daß derselbe am 1. April 1909 wieder eingeführt wird… .“ 43)

26.09.1908: „In der letzten Nummer brachten wir die Nachricht, daß der letzte Zug vom 1. Oktober ab eingehen würde. Einer Abordnung des hiesigen Stadtrates, welche bei der Königl. Eisenbahndirektion Saarbrücken um Beibehaltung des betr. Zuges vorstellig wurde, ist es gelungen die Bedenken der Königl. Eisenbahndirektion zu heben, so daß auf der hiesigen Bahnstation eine

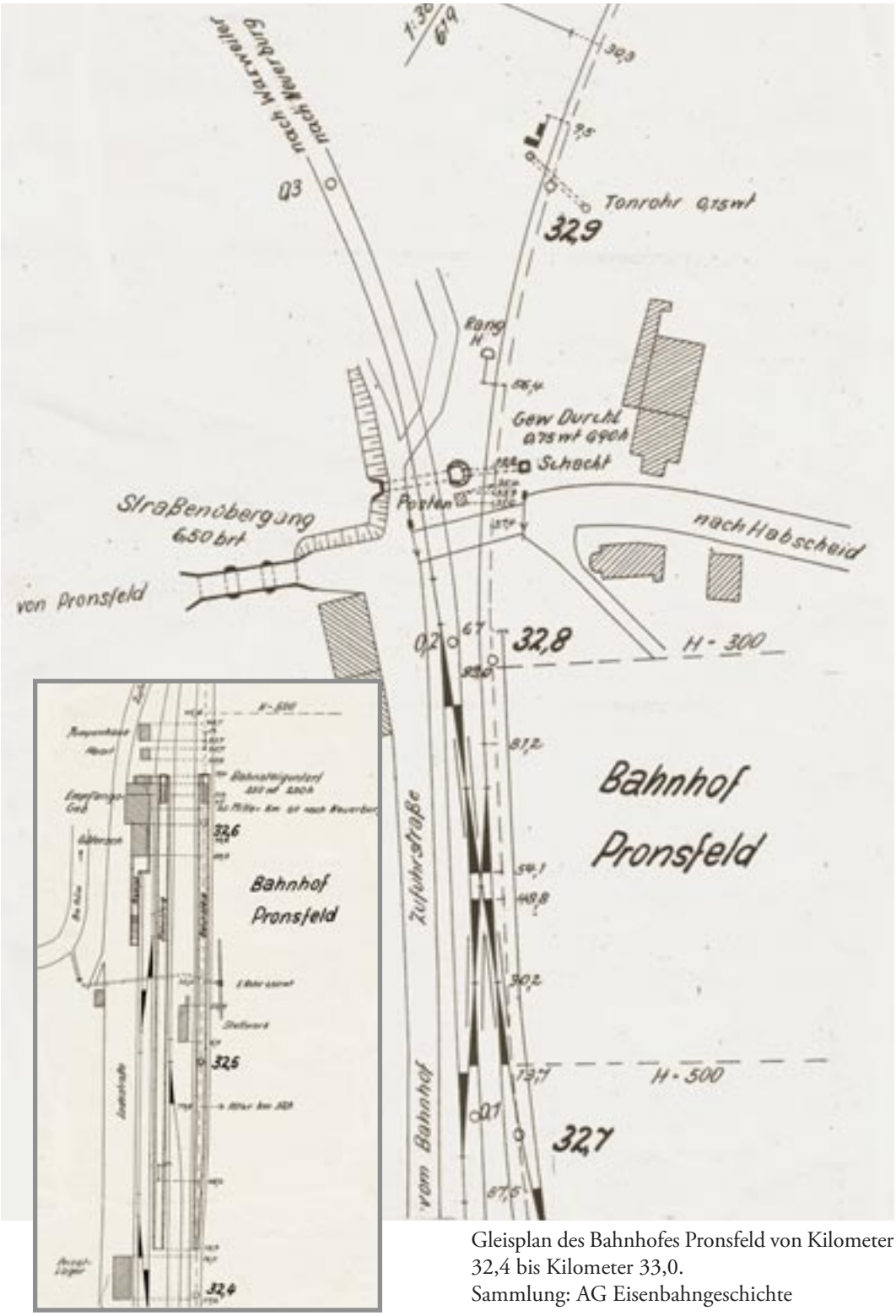
Telegramm eintraf, welches meldete: „Der letzte Zug bleibt.“ [44)]

In den 1930er Jahren, zur Zeit des Westwallbaues, wurde der Bahnhof in Pronsfeld zu einem Hauptumschlagplatz für das Baumaterial, das zur Errichtung von Bunkeranlagen und Panzersperren (Höckerlinien) benötigt wurde. Zahlreiche Wohnbaracken für die Westwallarbeiter prägten das Bild. [45)]

Als Bahnknotenpunkt mit militärischer Bedeutung war der Bahnhof Pronsfeld im Zweiten Weltkrieg Ziel zahlreicher Bombenangriffe der Alliierten. 1945 waren rund 80% des Dorfes zerstört. Damit gehörte Pronsfeld zum Gebiet mit besonders starker Zerstörung, der sog. „Roten Zone“. [46)]
Im Bahnhof Üttfeld entstand während des Westwallbaues eine Umladestation. Baumaterialien wurden hier von der Bahn auf Lastwagen und Pferdegespanne umgeladen [47)], ebenso diente der Bahnhof Arzfeld als Umschlageplatz für Baumaterialien. [48)]

Adolf Hitler bei seiner Westwallbesichtigungstour am 27.08.1938.
Im Bahnhof Waxweiler nahm man das Mittagessen in einem eigens hierfür nach Waxweiler gebrachten Eisenbahn-Speisewagen ein. [49)] Sammlung: Museum Prüm

Gleisanlagen in Pronsfeld – Ausschnitt aus Ansichtskarten
Sammlung: AG Eisenbahngeschichte



Gleisplan des Bahnhofes Pronsfeld von Kilometer 32,4 bis Kilometer 33,0.
Sammlung: AG Eisenbahngeschichte

Die wiederherzustellende Strecke zwischen Pronsfeld und Neuerburg beträgt 25 km Etwa ein Drittel des Bahnoberbaues muß neu erstellt werden. Dergleichen sind die Viadukte bei Bierbach und Enscheid zerstört. Das teilweise eingestürzte Tunnel bei Zweifelscheid ist bereits wieder instandgesetzt. An Gebäuden wurde nur der Bahnhof Uettfeld zerstört. Die Rentabilität dieser Bahnstrecke haben hohe Umsatzziffern seit ihrer Entstehung bewiesen. Auf Jahre hinaus würde sie durch den verstärkten Aufbau im Grenzgebiet eine noch größere Einnahme haben.

Trierischer Volksfreund, Ausgabe vom 07.10.1949, Trier 1949 [50)]

Wiederherstellung der Strecken nach dem Zweiten Weltkrieg

Auf Grund der starken Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg musste überall in Deutschland mit den Instandsetzungen von Straßen, Bahnstrecken, -höfe und -anlagen begonnen werden. Der finanzielle Aufwand war riesig. Die Kriegsschäden in der Eifel waren besonders groß und hier war das Land westlich der Kyll mit den Kreisen Prüm und Bitburg am schlimmsten von den Kriegsschäden betroffen. Die Eisenbahnstrecke Gerolstein – Prüm – Pronsfeld mit ihren Verästelungen nach Bleialf (in Richtung Landesgrenze), Waxweiler und Neuerburg war nach dem Zerstörungsgrad am härtesten in Mitleidenschaft gezogen. Allein im Eifelgebiet maß die Zerstörung durch Kriegseinwirkungen 89 Brücken, zum Teil von großen Ausmaßen, 32 Wegüberführungen und 7 Tunnels. [51)]

Die Eisenbahndirektion Saarbrücken und nach der wirtschaftlichen Abtrennung des Saargebietes im Jahre 1947 die Eisenbahndirektion Trier standen vor einer kaum lösbaren Aufgabe, da bei Kriegsende nur noch 17% aller Strecken des Bezirks Trier befahrbar waren. [52)]

Im Sommer 1947 begann der Wiederaufbau der Grenzlandbahnen. Als erste dieser Bahnen wurde die im Interesse des internationalen Verkehrs unbedingt erforderliche Strecke Jünkerath – Losheim (die nach Belgien führte) am 08.12.1947 fertig gestellt. [53)]
Die daran anschließend geplanten Wiederaufbauarbeiten der von Gerolstein ausgehenden Nebenstrecke nach Prüm – Pronsfeld mussten aus

248s Pronsfeld – Neuerburg (Kr Bitburg)

248t Pronsfeld – Waxweiler

Fahrplan gültig ab 01. November 1943 – entnommen dem Kursbuch 1944, S.: 85.

finanziellen und technischen Schwierigkeiten sowie aus politischen Gründen zurückgestellt werden. Zur Überbrückung dieser Zeit richtete die Bahn im Oktober 1946 zwischen Gerolstein und Neuerburg einen Schienenersatzverkehr für Stückgut ein, womit die an dieser Linie liegenden Orte zweimal wöchentlich bedient wurden. Der Omnibusbetrieb für Personenbeförderung konnte erst im April 1947 aufgenommen werden, da bis dahin die Straßenverhältnisse infolge der Kriegszerstörungen dies nicht zuließen und dank der Unterstützung durch die Militärregierung wenigstens die am meisten zerstörte Straße Gerolstein – Prüm – Pronsfeld wieder in einen befahrbaren Zustand versetzt war. Ab dieser Zeit verkehrte zwischen Gerolstein – Prüm, Waxweiler und Neuerburg anfangs täglich einmal und seit der Währungsreform (Juni 1948) täglich zweimal in jeder Richtung ein Omnibus. [54)]

Die im Jahre 1948 erfolgte Währungsumstellung hatte für den Wiederaufbau besonders einschneidende Folgen. Es standen zwar für die Fortführung des Wiederaufbaues der restlichen noch zerstörten Grenzlandstrecken ausreichend Arbeitskräfte und Baustoffe zur Verfügung, dagegen stieß die Finanzierung auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Hier war es die Landesregierung Rheinland-Pfalz, unterstützt von dem Grenzlandausschuss und dem Plenum des Landtages, die sich um den erforderlichen Kredit bemühten und es damit der Eisenbahnverwaltung ermöglichten, den Wiederaufbau der Grenzlandbahnen weiter voranzutreiben. Durch diese Hilfe wurde sofort die Strecke Prüm – Pronsfeld – Bleialf – Ihren (Landesgrenze) wieder aufgebaut. [55)]
Nachdem man in Neuerburg nun so lange auf den Wiederaufbau der Strecke warten musste und die Arbeiten immer wieder verschoben wurden, meldet die Trierische Landeszeitung [56)] am 14.02.1950, dass der Neuerburger Stadtrat am 12. des gleichen Monats einstimmig eine Resolution billigte, die die große Bestürzung und Enttäuschung über das nicht zustande kommen der Instandsetzung beinhaltete. Durch die Bahn erhoffte man sich den Aufschwung des Handels und der Wirtschaft, aber auch den schnelleren Wiederaufbau der zerstörten Infrastruktur durch besseres und schnelleres Heranschaffen von Baumaterialien.

Am 14.03.1950 berichtet die Trierische Landeszeitung [57)] über die Zusage von Ministerpräsident Altmeier für den Wiederaufbau der Strecke Pronsfeld – Neuerburg, deren Bau durch einen Kredit der Bundesregierung an die Bundesbahn gesichert sei. Baubeginn war dann im Jahr 1951.

Mit dem Wiederaufbau der Strecke Pronsfeld – Waxweiler konnte bereits im Frühjahr 1950 begonnen werden, nachdem die erforderlichen Mittel in dem von der neu gegründeten Bundesregierung aufgestellten Notstandsbeschaffungsprogramm vorgesehen waren. Trotz eingetretener technischer Schwierigkeiten wurden die Arbeiten so fortgeführt, dass bereits am 20. Dezember 1950 die Strecke wieder in Betrieb genommen werden konnte. [58)]

Das Schlusslicht im Wiederaufbau der Westeifelbahnen war die 25 km lange Strecke Pronsfeld – Neuerburg. Von den Geldern, die 1950 aus dem Arbeitsbeschaffungsprogramm der Bundesregierung für den Wiederaufbau der Grenzlandbahnen zur Verfügung gestellt waren, war auch ein Teil für den Bahnbau Pronsfeld – Neuerburg abgezweigt worden. Dieser Teilbetrag war aber bereits für den Wiederaufbau der Bierbachbrücke und der Karlsbachtalbrücke verbraucht, mit deren Aufbau man schon im Mai 1950 begonnen hatte. Es verbreiteten sich Gerüchte unter der Bevölkerung, nach denen die für das Jahr 1951 geplante Wiederherstellung der Bahnstrecke infolge Fehlens der Geldmittel in Frage gestellt sei. Man ließ nichts unversucht, die erforderlichen Mittel für den Weiterbau zu erhalten. Im Haushaltsplan 1951 wurden dann die restlichen Gelder von der Bundesbahn bereitgestellt. Auf Grund der großen Zerstörung waren die Aufbauarbeiten jedoch außerordentlich umfangreich und schwierig. [59)]

Am Samstag, den 05. Januar 1952 war es dann auch für die Linie Pronsfeld – Neuerburg soweit: als letzte wiederhergestellte Westeifelstrecke fand die Eröffnungsfahrt statt.

Bahnhof Neuerburg wartet auf den ersten Zug

Gang durch die neuen Bahnhofsanlagen – Eröffnung der Strecke für Mitte Dezember geplant

Neuerburg (Kreis Bitburg). Seit Monaten ist auf dem Neuerburger Bahnhof ein reges Leben zu beobachten. Aus dem Dornröschenschlaf der Nachkriegsjahre erwacht, hallt er jetzt wider vom Lärm der Arbeit. Es ist freilich ein Lärm, der den Neuerburgern als liebliche Musik erscheint, bedeutet er doch, daß man nun allen Ernstes daran denkt, das Eifelstädtchen wieder durch die Schienenstränge mit dem pulsierenden Wirtschaftsleben der Welt zu verbinden. Sonntag für Sonntag pilgern die Bürger des Städtchens in Scharen zu ihrem Bahnhof und freuen sich über die Fortschritte, die von Woche zu Woche zu beobachten sind. Neugierig werden die Anlagen betrachtet, die auf dem Bahngelände im Entstehen begriffen sind.

Neugier war es auch, die uns an einem Werktagvormittag zum Bahnhof führte. Der Bahnhofsvorsteher, Bundesbahnobersekretär Roth, hatte durchaus Verständnis für diese Neugier, stahl sich ein Stündchen seiner augenblicklich sehr stark ausgefüllten Arbeitszeit und führte uns durch die Anlagen. Gleich neben dem Ausgang zum Bahnsteig waren Arbeiter damit beschäftigt, einen tiefen Graben auszuheben. Hier wird das neue Stellwerk errichtet. Zur Wahrung des landhausähnlichen Baustils des Bahnhofsgebäudes wird man die Bedienung des Stellwerks in einer Art Pergola unterbringen. Eine lange Reihe moderner und formschöner Beleuchtungskörper in Pilzform zieht sich über den Bahnsteig hin. Der Bahnsteig muß in Richtung der Tunnels etwas verlängert werden, da die Züge in Zukunft bereits in Höhe des Bahnhofsgebäudes halten müssen. Die frühere Ausfahrstrecke über die Straße hinweg kann nämlich wegen der Zerstörung der Überführung nicht benützt werden. Man war gerade dabei, vor diesem Hindernis einen Prellbock aufzustellen. Der früher in der Nähe der Überführung stehende der Versorgung der Lokomotive dienende Wasserkran mußte aus dem gleichen Grunde weiter zurückverlegt werden.

Wasser aus dem „Kalkesbach"

Der Wasserversorgung des Bahnhofs dient eine wohlausgedachte Anlage. Auf dem neben dem Bahnhof liegenden, ihn selbst aber überragenden „Steppeleser" befindet sich ein Hochbehälter, der aus dem „Kalkesbach" mit Wasser versorgt wird. Über dem Behälter erhebt sich ein Eisengerüst mit einem weithin sichtbaren Zeiger, nach dessen Auf und Ab der Wasserstand vom Bahnhof aus kontrolliert werden kann. Sollte in der Trockenzeit die Wasserzufuhr aus der „Kalkesbach" versagen, so schafft ein Pumpwerk das Wasser aus der entlang dem Bahnhof fließenden Enz in den Hochbehälter. Ein kleiner Stauweiher bietet die Möglichkeit dazu. Hier bietet sich seit jeher auch für die Kinder ein Ersatz für die noch fehlende Badeanstalt. „Wenn sie bloß nicht wieder die großen Fenster des Maschinenschuppens als Ziel ihrer Wurfgeschosse benützen, dann habe ich gegen die Verwendung der Stauung als Badestelle durchaus nichts einzuwenden", betont der Bahnhofsvorsteher.

Die gesprengten Schienen werden repariert

Der Maschinenschuppen ist vorläufig für die Aufnahme einer Lokomotive eingerichtet, früher waren es zwei. Neben dieser Halle liegen das Wirtschaftsgebäude mit Waschraum und Aufenthaltsräumen für Personal, Kraftfahrer und Rottenarbeiter, sowie ein breiter, aus Beton gegossener Kohlenbunsen, der 3000 Zentner faßt. Fanatische Rückzugsstrategen hatten, obschon die Strecke damals schon lange nicht mehr befahren werden konnte, auf dem Bahnhof und zum Teil auch auf der Strecke die Schienen einzeln in der Mitte gesprengt. Früher hätte man die einzelnen Teile nicht mehr im Gleisbau verwenden können. In einem Spezialverfahren aber werden sie heute wieder vollkommen bruchfest zusammengefügt. Wir konnten diese Arbeit an Ort und Stelle bewundern.

Wiederaufbau der Enzbrücke

Um die Lagerplätze auf der Bacheseite zu vergrößern, wird der „Heinzenweg" in seinem oberhalb der Brücke liegenden Teil aufgefüllt und zu einer Straße hergerichtet. Damit wird auch ein reibungsloser Verkehr an der dort liegenden Laderampe gesichert. Ferner wird der über die Schienen führende Weg, der bisher unmittelbar neben dem Tunnel das Gleis schnitt, weiter nach unten verlegt. Das auf Bahneigentum liegende Bachbett der Enz haben vor kurzem Minensucher von Munitionsresten gesäubert. Sogar Minen wurden dabei noch gefunden. Die Lagerplätze links und rechts des Bahnhofs sind sehr gefragt, so daß wohl kaum alle Ansprüche gedeckt werden können. Neu errichtete und im Bau befindliche Lagerhallen verschiedener Firmen aus der Westeifel schließen das Bahngelände gegen die Landstraße Neuerburg—Waxweiler ab. Die im Verkauf dieser Straße über die Enz führende Brücke wird in Kürze wieder aufgebaut werden, damit der Verkehr, der jetzt noch über das Bahnhofsgelände geleitet wird, den Bahnbetrieb nach Eröffnung der Strecke nicht beeinträchtigt.

An der Ladestraße werden noch ein neuer, fahrbarer Verladekran mit einer Tragfähigkeit von 5 Tonnen und eine neue elektrische Waggonwaage aufgebaut. Arbeiter sind dabei, eine etwa 30 cm hohe Sandschicht, die der Westwall auf der Straße zurückgelassen hatte, wegzuschaufeln und sie instand zu setzen; die Auffahrt zum Bahnhof bietet mit ihrer neuen Teerdecke bereits ein einladendes Bild. Die schöne Anlage vor dem Bahnhof soll instand gesetzt werden und den wartenden Fahrgästen einen angenehmen Aufenthalt bieten. Schon seit längerer Zeit hat ein neuer Bahnhofwirt die Gaststätte übernommen, die gern aufgesucht wird, wenn auch der Verkehr auf der Strecke noch nicht eröffnet ist.

Die Euscheider Brücke als letztes großes Bauwerk

Und wann soll diese Eröffnung, auf die man in der Westeifel so sehnlich wartet und die von Jahr zu Jahr und heuer von Monat zu Monat verschoben werden mußte, nun wirklich stattfinden? — Man könne getrost mit dem 15. Dezember rechnen, meinte Obersekretär Roth, vorausgesetzt, daß das Wetter den Arbeiten günstig gesinnt bleibe. Die Gleisanlagen und die Bahnhöfe der Strecke seien nunmehr fertiggestellt. Der Tunnel bei Zweifelscheid würde bis zum 12. November fertig. An dem letzten großen Hindernis, der Euscheider Brücke, werde mit Hochdruck gearbeitet; drei Brückenbögen seien fertiggestellt, die beiden letzten würden der Vollendung entgegengehen. Wir freuten uns über diese günstigen Auskünfte, wenn wir auch im Rückblick auf die bisherige Entwicklung eine leise Skepsis nicht unterdrücken konnten. — Mit herzlichem Dank verabschiedeten wir uns von dem freundlichen Neuerburger Bahnhofsvorsteher.

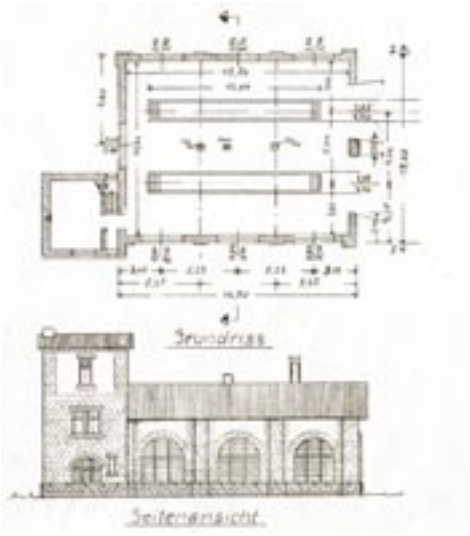
H. T.

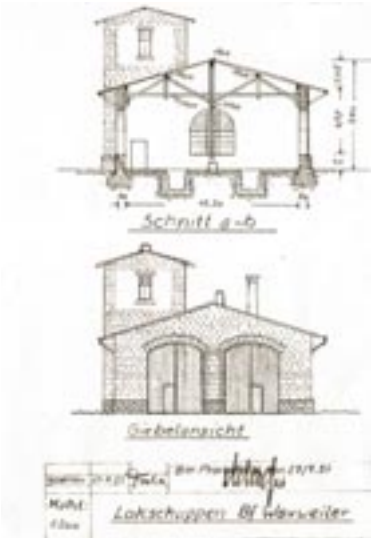
Quelle: Trierische Landeszeitung. – Ausgabe vom 10.10.1951 ; Trier, 1951

Ehemaliges Bahnhofsgebäude in Waxweiler – Aufnahmen vom Juli 1999.
Abb. links Gleisseite ; Abb. rechts Straßenseite. Fotos: Heinz Drossard, Bitburg

Ansichtskarte Waxweiler – Gesamtansicht mit Bahnhof. Im Vordergrund der Lokschuppen. Sammlung: Museum Prüm

Ehrenfahrkarte anlässlich der Wieder-Eröffnungsfahrt am 05.01.1952 ausgegeben.





Grundriss des Lokschuppens in Waxweiler aufgestellt am 27.09.1957
Sammlung: AG Eisenbahngeschichte

1,6 Millionen kostet die Neuerburger Bahnstrecke

Die Euscheider Brücke beanspruchte 525.000 DM / 100 Züge Baumaterial wurden angefahren

Pronsfeld. Nachdem nun seit Sonntag die Bahnlinie Pronsfeld – Neuerburg wieder fahrplanmäßig befahren wird und eingehend über die Einweihungsfeierlichkeiten berichtet wurde, dürfte es den Leser auch interessieren, was der Wiederaufbau der Bahnstrecke gekostet hat. Bundesbahndirektionspräsident Keßler gab uns folgende Zahlen und Statistiken an:
Die Gesamtkosten des Wiederaufbaues belaufen sich auf rund 1,6 Millionen DM. Die Mittel sind von der Bundesregierung im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms zur Verfügung gestellt worden. Für die Bahnverwaltung war es zunächst wichtig, daß die Bierbachbrücke erstellt wurde, da mit der Fertigstellung dieser Brücke das gesamte Baumaterial für die große Euscheider Brücke bis an die Baustelle mit Zügen herangebracht werden konnte. Die Kosten für die Wiederherstellung der Bierbachbrücke belaufen sich auf rund 180.000 DM. Die Euscheider Brücke als größtes Bauvorhaben an der Strecke beanspruchte den Betrag von 525.000 DM. Eine Reihe kleinerer Brücken und Wegunterführungen wurden mit einem Kostenaufwand von insgesamt 95.000 DM wieder erstellt. Die schwierigen Arbeiten am Weidendelltunnel konnten mit einem Kostenaufwand von 175.000 DM durchgeführt werden. Die Arbeiten am Oberbau waren außerordentlich umfangreich. Fachkräfte mußten allein 2.200 Schienenschweißungen vornehmen. Ebenso erwies sich der Neubau aller Weichen auf der gesamten 25,2 Kilometer langen Strecke als notwendig.

Die zum Wiederaufbau notwendigen Baustoffe haben einen beträchtlichen Umfang. So brachten sechs Güterzüge 1.500 Tonnen Zement, 40 Güterzüge 10.000 Tonnen Betonzuschlagstoffe und 25 Güterzüge 3.500 Kubikmeter Bruchsteine. Mit 29 Güterzügen wurden der Stahl und die Ziegelsteine angefahren.

Wenn die Bahnstrecke auch heute wieder befahrbar ist, so müssen doch ständig weitere Wiederaufbaumaßnahmen durchgeführt werden, da sich allein die Kriegsschäden auf der Neuerburger Strecke auf 2,5 Millionen DM belaufen. Die Bahnverwaltung ist bemüht, im Laufe der Zeit auch die noch vorhandenen kleineren Kriegsschäden zu beseitigen.

In diesem Zusammenhang ist auch folgende Feststellung der Bundesbahndirektion interessant. Die Untersuchung der Rentabilität der Strecken Gerolstein – Prüm, Prüm – Pronsfeld – Bleialf und Pronsfeld Waxweiler ergab, daß die auf diese Strecken entfallenden anteiligen Einnahmen aus Personen- und Tonnen-Kilometern nur etwa 30 Prozent der Betriebsausgaben einbringen, daß aber die Gesamteinnahmen um 30 Prozent über den Betriebsausgaben liegen. Wie Präsident Keßer weiter mitteilte, wird durch den beabsichtigten Einsatz der Schienenomnibusse eine wesentliche Kosteneinsparung auf den Eifelstrecken erreicht. Die Schienenomnibusse sind bereits in Auftrag gegeben und werden voraussichtlich noch in diesem Jahr eingesetzt werden.

Zeitungsartikel aus Trierischer Volksfreund / Trierische Landeszeitung?
Erschienen um den 06.07.1952
Abgebildet in: Hermes, Willi: Neuerburger Eisenbahn – nur noch Geschichte : Der letzte Zug hat Neuerburg verlassen – Rückblick auf über 80 Jahre Bahnromantik. – in: Heimatkalender 1990 : Landkreis Bitburg-Prüm. – Hrsg.: Kreisverwaltung Bitburg-Prüm ; Trier (1989) ; S.: 133

Statistische Daten

Die Neuerburger Zeitung gibt aufschlussreiche Hinweise auf den Versand von Groß- und Kleinvieh an Viehmarkttagen in Neuerburg. Hieraus ist ersichtlich, dass die Bahn – wie erhofft – für die Landwirte ein bedeutendes Transportmittel war, mit dessen Hilfe sie ihr Vieh zu besseren Preisen an einen größeren Interessentenkreis verkaufen konnten. Das Datum nennt jeweils das Erscheinungsdatum der Neuerburger Zeitung; die Viehmärkte waren immer kurz vorher.

Datum:	Wagen insges.:	Pferde:	Ochsen Stiere:	Kühe	Rinder:	Kälber:	Schweine:	Ferkel:	Schafe:
23.05.1908	60	11	—	—	69	—	4	212	—
20.06.1908	61	12 *	—	?? *	?? *	?? *	?? *	?? *	—
18.07.1908	62	8	—	3	51	25	7	—	—
19.09.1908	63	9	—	28	23 15	40	—	—	—
17.10.1908	64	17	2	21	35 33	49	9	187	1
20.11.1908	65	8	—	1	19	24	35	55	—
19.12.1908	66	8	—	5	913	3	7	35	—
In 7 Monaten:	73	2	58 **	20661 **	141 **	62 ***	489 ***	1	

* Insgesamt wurden 10 Wagen Rindvieh und 2 Wagen Schweine versandt.
** zzgl. unbekannte Anzahl aus 10 Wagen Rindvieh ***zzgl. unbekannte Anzahl aus 2 Wagen Schweinen

Die Jahresstatistik (06. Juli 1907 bis 06. Juli 1908) – also ein Jahr seit Eröffnung der Bahnlinie Pronsfeld – Neuerburg – zeigt die Zahlen der verkauften Fahrkarten in Neuerburg für die II., III. und IV. Klasse sowie den Empfang und Versand von Gütern, Vieh sowie die verkauften Fahrkarten auf:

Station:	II. Klasse:	III. Klasse:	IV. Klasse:
Zweifelscheid	145	1.250	9.327
Arzfeld	58	655	3.291
Üttfeld	10	125	1.031
Pronsfeld	101	433	1.220
St. Vith	50	104	225
Aachen	16	45	29
Prüm	138	553	1.058
Gerolstein	81	327	547
Köln	27	79	254
Kyllburg	—	9	81
Erdorf – Bitburg	8	18	79
Trier	61	174	420
Gesamt:	695	3.772	17.562

Güterverkehr:	Empfang:	Versand:
Eil- und Frachtstückgut	866 Tonnen	293 Tonnen
Wagenladungen	4.144 Tonnen	1.042 Tonnen
Großvieh	51 Stück	591 Stück
Kleinvieh	81 Stück	1.633 Stück
Abgefertigte Frachtbriefe	8.899 Stück	3.743 Stück [67)]

Nach einem Vergleich der Tonnage (transportierte Güter) bezogen auf 1 km Streckenlänge und einem Vergleich der Anzahl der verkauften Fahrkarten pro Kilometer aus dem Jahr 1927 mit anderen Eifelstrecken, schnitten beide Bahnen nicht so gut ab.

Strecke:	to/km:	Strecke:	Fahrkarten/km:
Gerolstein – Andernach	14.646	Euskirchen – Münstereifel	16.158
Brohltalbahn	10.622	Wengerohr – Bernkastel-Kues	14.660
Euskirchen – Trier	10.200	Koblenz – Trier	14.416
Euskirchen – Münstereifel	8.507	Pünderich – Traben-Trarbach	12.891
Kall – Hellenthal	7.534	Kall – Hellenthal	12.326
Düren – Heimbach	7.340	Gerolstein – Andernach	12.115
Münstermaifeld – Koblenz	5.954	Mayen – Koblenz	9.400
Pünderich – Traben-Trarbach	5.467	Erdorf – Irrel – Igel – Trier	8.777
Koblenz – Trier	5.305	Polch – Münstermaifeld	8.760
Wengerohr – Bernkastel-Kues	4.878	Düren – Heimbach	7.300
Jünkerath – Dümpelfeld	4.588	Daun – Wengerohr	6.671
Daun – Wengerohr	3.382	Brohltalbahn	5.928
Erdorf – Irrel – Igel – Trier	3.296	Pronsfeld – Waxweiler	4.958
Philippsheim – Binsfeld	2.440	Gerolstein – Steinebrück	4.170
Gerolstein – Steinebrück	2.019	Jünkerath – Dümpelfeld	3.208
Jünkerath – Losheim	1.850	Jünkerath – Losheim	3.054
Pronsfeld – Neuerburg	1.470	Pronsfeld – Neuerburg	2.870
Blankenheim – Ahrdorf	1.343	Blankenheim – Ahrdorf	1.800
Pronsfeld – Waxweiler	1.037	Philippsheim – Binsfeld	841 [68)]

Eine andere Quelle geht noch etwas genauer auf die erbrachten Leistungen beider Stichbahnen für das Jahr 1927 ein. Nachstehend ein Auszug aus dieser Aufstellung:

Strecke:	Fahrkarten:	Güter in to:	Vieh in Stück:	Dienstgut in to:
Köln – Trier	2.135.387	1.099.045	45.009	328.299
Erdorf – Igel – Trier	482.716	166.188	27.311	15.105
Gerolstein – Daun – (Mayen)	413.580	140.317	18.072	44.819
Jünkerath – Dümpelfeld	153.993	122.049	11.268	96.737
Gerolstein – Steinebrück	212.808	98.208	20.646	4.749
Pronsfeld – Neuerburg	71.762	33.942	15.294	2.823
Jünkerath – Losheim	60.669	30.563	2.347	5.727
Pronsfeld – Waxweiler	42.143	7.573	2.076	1.245 [69)]

Güter sind im Jahre 1927:
Rinde, Holz, Heu und Stroh aus Waxweiler
Vieh und Holz auf allen Stationen nach Neuerburg
Heu, Stroh und Eichenlohe aus Neuerburg und Arzfeld
Getreide, insbesondere Roggen aus Neuerburg, Zweifelscheid und Üttfeld
Steine aus Neuerburg und Zweifelscheid. [70)]

Hauptsächliche Umschlaggüter waren damit landwirtschaftliche Produkte und Vieh; hierin lag die große Bedeutung der Nebenbahnen Pronsfeld – Waxweiler und Pronsfeld – Neuerburg. [71)]

Das Ende

30 Jahre, von 1872 bis zur Verabschiedung des Gesetzes zum Bau der Bahnen 1902, dauerte der Kampf, die ersehnten Linien zu erhalten. Und nur ca. 60 Jahre nach der Eröffnung der Strecken Pronsfeld – Neuerburg und Pronsfeld – Waxweiler begann das Ende der Bahnlinien.

Am 01. Januar 1966 wurde der Personenverkehr für die Linie Pronsfeld – Waxweiler eingestellt. Das gleiche Schicksal ereilte die Stichbahn Pronsfeld – Neuerburg am 01. Juni 1969. Danach wurden die Bahnstrecken noch ca. 20 Jahre für den Güterverkehr genutzt, bis das endgültige Aus und damit die Stilllegung für den Gesamtverkehr der Linienführung Pronsfeld – Waxweiler am 31. Mai. 1987 und der Bahn Pronsfeld – Neuerburg am 28. Mai 1989 kam. [72)]

In Pronsfeld begann die Fa. CC-Holzhandel aus der Nähe von Hannover am 20. März 2006 mit dem Rückbau auf dem Bahngelände. Ein Zwei-Wege-Bagger löste die 15 Meter langen Joche und beförderte sie per Rollwagen auf der letzten noch verbliebenen Schiene in das Bahnhofsgelände. Von hier aus wurden sie mit LKW abtransportiert. Im Bahnhofsbereich selbst wurden 14 Weichen abgebaut. [73)]

„Neue Verkehrsmittel“ sollen von nun ab die Strecke Pronsfeld – Waxweiler nutzen. Ein Rad- und Fußweg entstand auf der alten Bahnstrecke, der wichtige Impulse für den Fremdenverkehr bringen soll. Nach rund einem Dutzend Jahren Anlauf sind 2001 die letzten Hürden für den Ausbau der Strecke zum Rad-/Fußweg gefallen. [74)]

Klingt das alles nicht bekannt? „Impulse für den Fremdenverkehr“, damit „Erschließung der Eifel“, „langer Kampf um die Strecke“? Hoffen wir, dass der Radweg stark genutzt wird und sich die Wünsche und Hoffnungen der Gemeinden erfüllen.
Der Kreis fungierte bei diesem Projekt als formaler Bauträger. Von den angesetzten Gesamtkosten von 850.000 DM übernahm das Land Rheinland-Pfalz 85%, den Rest trugen die Gemeinden. Vom Restbetrag übernahm die Verbandsgemeinde Arzfeld 30%, Lünebach und Waxweiler übernahmen je 25%, Manderscheid 10% sowie Kinzenburg und Merlscheid je 5%. Der Rad- und Fußweg mit einer Länge von 7 km Länge verläuft überwiegend auf der ehemaligen Bahntrasse und teilweise auch auf vorhandenen Wirtschaftswegen. Die Bauausführung übernahm eine Arbeitsgemeinschaft der Hermann Köppen AG und der Kohl Bau GmbH, wobei der Teil des Radweges Prüm – Pronsfeld von der Kohl Bau GmbH und der Teil Pronsfeld – Waxweiler von der Hermann Köppen AG übernommen wurde. [75)]

Im ehemaligen Bahnhofsgebäude in Pronsfeld befindet sich heute eine Zahnarztpraxis.

Der ehemalige Bahnhof-Haltepunkt Kinzenburg wurde im Zuge des Radwegebaus Lünebach-Waxweiler im Jahre 2001 abgerissen. Dies war rechtliche Forderung an den Maßnahmeträger aus der landespflegerischen Begleitplanung. [76)]

Der Bahnhof Neuerburg wurde Anfang der 1990er Jahre abgerissen. Heute befindet sich dort das Gewerbegebiet Neuerburg mit Supermarkt, Apotheke und Stadthalle. [77)]

Streckengeschichte in Daten:

	Pronsfeld – Neuerburg:	**Pronsfeld – Waxweiler:**
Streckenplanung:	Februar 1872 – Juli 1903	Februar 1872 – Juli 1903
Streckenbau:	Oktober 1904 – Juli 1907	Oktober 1904 – Juli 1907
Landespolizeiliche Abnahme:	02./03. Juli 1907	02./03. Juli 1907
Streckeneröffnung:	06. Juli 1907	06. Juli 1907
Wiedereröffnung nach dem II. Weltkrieg	05. Januar 1952	20. Dezember 1950
Einstellung des Personenverkehrs	01. Juni 1969	01. Januar 1966
Einstellung des Gesamtverkehrs	28. Mai 1989	31. Mai. 1987 [78)]

Quellenangaben

1) Zimmer, Gerhard: Die Entstehungsgeschichte der Eisenbahnstrecken in der Eifel. - in: Eifel-Jahrbuch 1973. - hrsg. vom Eifelverein ; Bonn, (1973) ; S. 68
zur Geschichte der Eisenbahnen der Eifel siehe auch:
Ehlenz, Hermann: Schienen, Dampf und Kohlenstaub : Zur Geschichte des Bahnbaus in der Eifel. – Aachen, 1996
Kampf um die Eisenbahnprojekte im Kreise Bitburg und ihre Lebensnotwendigkeiten. – Hrsg.: Steinmetz, M., Bollendorf ; Trier, o. J.-
Theis, Hans: Eisenbahnpläne im westlichen Grenzland. – in: Heimatkalender für den Kreis Bitburg. – Hrsg.: Landrat des Kreises Bitburg, Karl Vogt ; Trier, (1968) ; S. 61 – 64
2) Quelle: www.wisoveg.de/rheinland/histo/eifelbhn/his-eifel.html
3) Hoppstädter, Kurt: Die Entstehung des Eisenbahnnetzes im Moseltal und in der Eifel : Nach den Akten des Staatsarchivs Koblenz bearbeitet. - ohne Ort, 1963 ; S. 91
siehe dazu auch:
Zimmer, Gerhard: Die Entstehungsgeschichte der Eisenbahnstrecken in der Eifel. – Quelle: http://www.zvs.be/der-zug-kommt/?Wissenswertes:Planung_und_Bau_der_Bahn:Die_Entstehungsgeschichte_ der_Eisenbahnstrecken_in_der_Eifel
4) Hoppstädter, Kurt: Die Entstehung… ; S.: 97
5) ebda.: S.: 104 – 105
6) ebda.: S.: 112
7) ebda.: S.: 115
8) Quelle: http:// www.bilder-hochladen.net/files/13bd-1-jpg.html
9) Quelle: http:// www.bilder-hochladen.net/files/13bd-2-jpg.html
10) Ehlenz, Hermann: Schienen… ; S.: 152 – 155
11) Hoppstädter, Kurt: Die Entstehung… ; S.: 155 – 167
12) Weber, Peter: Eisenbahnen der Eifel : Geschichte und Gegenwart der Eisenbahnen der Eifel. – CD-ROM ; V2.3x ; Euskirchen, 1999
13) Hoppstädter, Kurt: Die Entstehung… ; S.: 155 – 167
14) Ehlenz, Hermann: Schienen… ; S.: 155
15) Leider existiert die Neuerburger Zeitung nur äußerst lückenhaft. Dem Autor lagen jedoch die Jahrgänge 1906 (ab Nr. 3) – 1909 (bis Nr. 3) vor.
16) Hermes, Willi: Neuerburger Eisenbahn – nur noch Geschichte : Der letzte Zug hat Neuerburg verlassen – Rückblick auf über 80 Jahre Bahnromantik. – in: Heimatkalender 1990 : Landkreis Bitburg-Prüm. – Hrsg.: Kreisverwaltung Bitburg-Prüm ; Trier (1989) ; S.: 126
17) Neuerburger Zeitung : mit der vierseitigen Unterhaltungsbeilage „Der Hausfreund“. – Ausgabe Nr. 4 ; vom 20.10.1906 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1906
18) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 7 ; vom 10.11.1906 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1906
19) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 11 ; vom 08.12.1906 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1906
20) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 9 ; vom 02.03.1907 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1907
21) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 10 ; vom 09.03.1907 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1907
22) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 11 ; vom 16.03.1907 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1907
23) http://www.eisenbahn-tunnelportale.de/lb/inhalt/tunnelportale/3102.html
24) ebda.
25) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 14 ; vom 06.04.1907 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1907
26) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 15 ; vom 12.04.1907 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1907
27) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 18 ; vom 04.05.1907 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1907
28) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 21 ; vom 25.05.1907 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1907
29) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 22 ; vom 01.06.1907 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1907
30) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 23 ; vom 08.06.1907 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1907
31) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 24 ; vom 22.06.1907 ; S.: 4 ; Neuerburg, 1907
32) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 25 ; vom 28.06.1907 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1907
33) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 27 ; vom 06.07.1907 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1907
34) Quelle: http://www.wisoveg.de/rheinland/histo/eifelbhn/his-eif4.htm
35) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 36 ; vom 07.09.1907 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1907
36) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 37 ; vom 14.09.1907 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1907
37) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 51 ; vom 21.12.1907 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1907
38) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 27 ; vom 04.07.1908 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1908
39) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 30 ; vom 25.07.1908 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1908
40) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 31 ; vom 01.08.1908 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1908
41) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 34 ; vom 22.08.1908 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1908
42) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 36 ; vom 05.09.1908 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1908

43) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 38 ; vom 19.09.1908 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1908
44) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 39 ; vom 26.09.1908 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1908
45) Quelle: http://www.bwpc08.fh-trier.de:8080/kuDb/servlet/ortObj?aktSchluessel=7886
46) Quelle: http://www.bwpc08.fh-trier.de:8080/kuDb/servlet/ortObj?aktSchluessel=7886
47) Quelle: http://www.uettfeld.de/gemeinde/geschichte/historiederortsteile.html
48) Quelle: http://www.arzfeldde.h622350.serverkompetenz.net/index.php?option=com_content&task=view&id=18&Itemid=35&limit=1&limitstart=21
49) Quelle: http://www.waxweiler.com/chronik/chronik.htm
50) Ausschnitt aus dem Artikel: Ohne Bahnbau kein Aufbau möglich : Die Bahnstrecke Neuerburg – Pronsfeld eine wirtschaftliche Notwendigkeit. - in: Trierischer Volksfreund. – Ausgabe vom 07.10.1949 ; Trier, 1949
51) Der Wiederaufbau der zerstörten Bahnstrecken in der Südeifel. – in: Eifel-Jahrbuch für 1956 ; Hrsg.: Eifelverein ; Bonn, (1955) ; S.: 74
52) ebda.
53) ebda.
54) ebda. ; S.: 74 - 75
55) ebda. ; S.: 75 - 76
56) Große Bestürzung in Neuerburg : Um den Bahnbau : Eine Resolution des Stadtrates. – in: Trierische Landeszeitung. – Ausgabe vom 14.02.1950 ; Trier, 1950
57) Bahnbau zugesichert. – in Trierische Landeszeitung. – Ausgabe vom 14.03.1950 ; Trier, 1950
58) Der Wiederaufbau der zerstörten... ; S.: 76 siehe hierzu auch: Quelle: http://www.waxweiler.com/chronik/chronik.htm
59) ebda.
60) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 21 ; vom 23.05.1908 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1908
61) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 25 ; vom 20.06.1908 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1908
62) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 29 ; vom 18.07.1908 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1908
63) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 38 ; vom 19.09.1908 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1908
64) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 42 ; vom 17.10.1908 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1908
65) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 47 ; vom 20.11.1908 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1908
66) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 51 ; vom 19.12.1908 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1908
67) Neuerburger Zeitung… ; Ausgabe Nr. 28 ; vom 11.07.1908 ; S.: 1 ; Neuerburg, 1908
68) Quelle: http//www.ahrdorf.de/html/bahngeschichte.html
69) Quelle: http://www.wisoveg.de/rheinland/histo/eifelbahn/his-eif.html
70) Quelle: http://www.wisoveg.de/rheinland/histo/eifelbhn/his-eif4.htm
71) Quelle: http://www.wisoveg.de/wisoveg/artikel/dampfross/art-dampfross2.html
72) Quelle: http://www.lexikon.freenet.de/Westeifelbahn
73) Schroeder, Joachim: Vom Bahnknotenpunkt zum Radler-Mekka. – in: Trierischer Volksfreund. – Ausgabe vom 17.04.2006 ; Trier, 2006 siehe hierzu auch: http://www.eifelbahn.de/news/na200605.htm#630
74) Hormes, M.: Neuer Knotenpunkt im Radwegenetz : Ehemalige Bahntrasse wird umgewandelt – Land und Gemeinden teilen sich die Kosten. – in: Trierischer Volksfreund, 19.09.2001 ; Trier, 2001
75) ebda.
76) Durch freundliche Mitteilung von Herrn Walter Klar, Verbandsgemeindeverwaltung Arzfeld, Abt.: Bauaufsicht, Wasserrecht, Bodenordnung, Radwegebau, AEP, Regionaler Entwicklungsschwerpunkt per Email vom 08.05.2007
77) Durch freundliche Mitteilung von Herrn Martin Brunker, Neuerburg, per Email vom 08.05.2007

Eisenbahnen im Kreise Bitburg

Alois Schleder

Eine Eisenbahn ist ein schienengebundenes Verkehrsmittel zum Transport von Personen und Gütern, die in einzelnen oder mehreren Wagen, je nach Bedarf zu einem Zug zusammengestellt und von einer mobilen Kraftmaschine gezogen wurde, zuerst eine Dampflokomotive, später spezielle Wagen die von Diesel- oder Elektromotoren angetrieben werden.

Infolge der geringen Rollreibung zwischen Schiene und Rad (20 – 60 N Laufwiderstand je Tonne Zuggewicht) sowie der hohen Belastbarkeit der Schienen (15 – 25 t Achsdruck) können große Lasten auf verhältnismäßig einfache und billige Weise bei geringem Energieaufwand mit großer Geschwindigkeit befördert werden. Nachteilig ist für die Eisenbahn, dass sie infolge der fest verlegten Schienen nicht so freizügig wie das Kraftfahrzeug ist; deswegen wird im Nahverkehr ein schneller Übergang vor allem des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße und umgekehrt angestrebt.

Arten der Eisenbahnen

1. Hauptbahnen für die Verbindung wirtschaftlich wichtigen Orte, mit hohen Reisegeschwindigkeiten auf eigenem Bahnkörper, mit Regelspur zwei oder mehrgleisig, unter Vermeidung starker Krümmungen, größerer Steigungen und Straßenkreuzungen in gleicher Höhe; daher zahlreiche Erd- und Kunstbauten (Dämme, Ein- und Anschnitte, Brücken und Tunnels)
2. Nebenbahnen für weniger benötigte Verbindungen, meist in ländlichen Gegenden; überwiegend eingleisig, mittlere Reisegeschwindigkeiten (bis 80 Kilometer in der Stunde), oft gemischte Züge für gleichzeitigen Reise- und Güterverkehr; dem Gelände angepasste Streckenführung, unter Vermeidung kostspieliger Bauten.

Die erste Eisenbahn überhaupt wurde 1825 in England zwischen Darlington und Stockten gebaut. In Deutschland wurde die erste Bahn in Bayern zwischen Nürnberg und Fürth gebaut und ab 1835 betrieben.
Diese Bahnen erreichten Anfangs eine Geschwindigkeit von 20 Stundenkilometern, steigerten das Tempo aber ständig und waren nach kurzer Zeit gegenüber den damaligen Pferde- und Ochsen-Fuhrleuten konkurrenzlos.
In Österreich bemühte sich der Bankier Salomon Rothschild im April 1835 um eine Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Wien nach Galizien, die Salz aus Galizien und Kohlen aus Schlesien mit geringen Kosten nach Wien bringen sollte. Rothschild schickte eine Gutachter-Kommission nach England um zu erfahren, wie man dort über Eisenbahnen dachte. Ein Freund seines Bruders Nathan in London, der Herzog von Wellington, meinte lapidar, dass die Eisenbahnen lediglich die niedrigen Klassen ermutigen würden, unnütz herumzureisen.
Fürst Metternich befürwortete das Gesuch von Rothschild, und da sein Großmächtiger Kaiser nicht viel anderes zu tun hatte als zu unterschreiben, was der Kanzler für richtig hielt, wurde der Antrag huldvoll genehmigt. Am 11. November 1835 erhielt Salomon Rothschild die Konzession für den Bau der ersten Eisenbahnlinie von europäischer Bedeutung von Wien nach Bochina in Galizien, eine Strecke von fast 100 Kilometern, die geschätzten Baukosten beliefen sich auf etwa 12 Millionen Gulden. Salomon legte 12 000 Aktien zu je 1000 Gulden auf, wobei er 8 000 für sich zeichnete und 4 000 zum öffentlichen Verkauf freigab. Die faszinierende Kombination der zwei Zauberworte „Rothschild“ und „Eisenbahn“ sorgte dafür, dass man sich in Finanzkreisen um die Aktien riss.

Die breite Öffentlichkeit reagierte nicht sehr begeistert. Die Wiener Presse prophezeite Fürchterliches, und Sachverständige bewiesen unwiderlegbar, dass Rothschilds Projekt eine Ausgeburt

des Wahnwitzes sei. Die Atmungsorgane des menschlichen Körpers könnten eine Geschwindigkeit von mehr als 25 Kilometer in der Stunde nicht ertragen. Die Lungen würden bersten. Den Reisenden werde das Blut aus Augen und Nase, Ohren und Mund fließen. In jedem Tunnel von mehr als 50 Meter Länge müssten die Reisenden in allen Wagen ersticken und der Zug werde am Ausgang herausrasen wie eine Kutsche, der die Pferde durchgegangen sind.

Auch eine Vielzahl von Ärzten warnte mit Nachdruck auf den Titelseiten der Zeitungen. Neurologische „Sachverständige" ließen Kassandrarufe ertönen: Das menschliche Nervensystem, ohnehin durch neumodische Reize überbeansprucht, müsse vollkommen zusammenbrechen, wenn man es noch der Anspannung einer Reise in der Eisenbahn unterwerfe. Die Menschen würden Amok laufen. Es sei anzunehmen, dass die Geschwindigkeit dieser Maschinen die Männer zum Selbstmord treiben werde und die Frauen zu sexueller Raserei.

Zu diesen Horrormeldungen passt ein Artikel in der Bitburger Zeitung Anfang 1911. In großen Lettern steht dort: „Der Massenmord der Singvögel durch Schnellzüge". Ein Lokomotivführer aus Straßburg beklagt, dass eine Schnellzug-Lokomotive, die inzwischen 95 Stundenkilometer liefe, nach seinen genauen Aufzeichnungen und Berechnungen im Monat hunderte von Vögeln tötete. Das waren nicht die besten Voraussetzungen, Eisenbahnen bei uns einzurichten, wenn man den Experten von damals Glauben schenkte. Die Politiker unseres Kreises verlangten trotzdem eine Verbindung der Eisenbahnlinie Köln, die bis Schmidtheim in Betrieb war, mit Trier und Anschluss der Kreisstädte Bitburg und Prüm. Nach langem Hin und Her hat man in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts der Linienführung Trier – Köln durch das Kylltal den Vorzug gegeben, anstatt über den Höhenrücken zu planen, sehr zum Ärger des Kreistages und des Stadtrates von Bitburg. Die Stadt beklagte sich, als einzige Kreisstadt der Rheinprovinz ohne Bahnanschluss zu sein. Die Bahnlinie wurde während des Krieges 1870 – 1871 fertiggestellt

Die Kosten des Grunderwerbs für die Bahntrasse und Bahnhöfe wurden den jeweiligen Gemeinden auferlegt. Als Grund dafür wurde der zu erwartende wirtschaftliche Aufschwung angegeben. Für die Bahnstrecke Erdorf – Bitburg musste die Stadt Bitburg den Betrag von 37547 Mark bezahlen. Die unmittelbaren Anlieger der Bahn mit Stroh gedeckten Häusern und Ökonomie Gebäuden erhielten Zuschüsse zum Umbau von Stroh- auf Ziegeldächer, die gegen den Funkenflug der Dampflokomotiven weniger empfindlich waren.

Nachdem nun seit 1871 die Züge durchs Kylltal rollten, bemühten sich die verantwortlichen Politiker, das übrige Kreisgebiet, vor allem die Kreisstadt Bitburg verkehrsmäßig zu erschließen. Alle Anträge und Bittschriften wurden wegen zu hoher Kosten (1,6 Millionen Goldmark) abgelehnt, obwohl der deutsche Staat nach dem gewonnenen Krieg 1871 vier Milliarden Goldmark Reparationsleistungen von Frankreich erhalten hatte. Man wies auf die Armut in der Eifel hin, dass als Alternative nur die Auswanderung blieb. Aus Neuerburg, einem Städtchen von 1450 Einwohnern, waren in einer Woche 50 junge Leute ausgewandert, während die alten hilfsbedürftigen Einwohner zurückblieben.

Endlich, am 11. April 1906, nach fast 40 Jahren konnte der Reichstagsabgeordnete Wallenborn aus Bitburg berichten, dass der Bahnbau Erdorf über Bitburg durch das Nimstal nach Irrel und weiter an der Sauer entlang nach Igel genehmigt sei. Ebenso ein Anschluss von Bitburg nach Neuerburg mit Bahnhöfen in Rittersdorf, Wißmannsdorf, Baustert, Utscheid und Sinspelt. Diese Strecke wurde wegen des Ausbruchs des 1. Weltkrieges nicht gebaut.

Die Ausschreibung zum Neubau des Bahnhofsgebäudes in Bitburg erfolgte am 04. Juli 1907 durch die königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion in Trier. Unter anderem 270 cbm Bodenaushub, 200 cbm Bruchsteinmauerwerk, 265 qm Dachfläche mit dazugehörigen Dachrinnen und Fallrohren. Dazu kamen noch Tischler-, Schlosser-, Glaser- und Anstreicherarbeiten. Das Submissons-Ergebnis ist nicht bekannt.

Bahnhof Bitburg
Sammlung AG Eisenbahngeschichte

Am 04. März 1908 wurden die Arbeiten der Neubaulinie Erdorf – Bitburg, etwa 6,9 Kilometer lang in der Bitburger Zeitung veröffentlicht. Die Ausschreibung erfolgte durch die königliche Eisenbahndirektion Saarbrücken-St.Johann. Folgende Arbeiten waren zu leisten:
– 345 200 cbm Bodenbewegung
– 7 600 cbm Mauerwerk und Betonfundament
– 30 000 qm Wegebefestigungen
einschließlich Lieferung der Materialien außer Trass und Zement.

Am 29. April erhielt die Firma August Wolf aus Trier zusammen mit dem Trierer Baugeschäft Bock den Auftrag.

Unfälle beim Eisenbahnbau Erdorf – Bitburg – Irrel

Die Bitburger Zeitung berichtet von einer Unfallserie des Händlers Fischbach aus Matzen. Ein Sohn war im Jahre 1908 beim Bahnbau als Bremser von einem Wagen gefallen, sein Fuß erlitt eine schlimme Quetschung, so dass er in Bonn amputiert werden musste. Kurze Zeit danach kam der Bruder mit den Händen in das Räderwerk einer Lohmahlmühle und starb an seinen schweren Verletzungen. Am 1. Dezember ist der älteste Sohn des Fischbach, der ebenfalls beim Bahnbau tätig war, verunglückt. Durch die Nachwirkung einer Sprengung wurde er an Kopf und Armen verletzt, so dass er ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen musste.

Ein entsetzliches Unglück ereignete sich am 22. Januar 1909 gegen 4 Uhr, dem zwei Familienväter zum Opfer fielen. Nach dem Berichte von Augenzeugen hatte man eine Sprengung an der Mötscher Straße vorbereitet, die aber nur zum Teil hochging. Der Schachtmeister ließ darauf die Arbeit erst nach der vorgeschriebenen Wartezeit aufnehmen. Kaum hatten sie den Schacht betreten, als ein Schuss losging, der gewaltige Erd- und Steinmassen löste, die in den Schacht stürzten und den Schachtmeister Thommes aus Oberweis und Matthias Lenz aus Röhl unter sich begruben. Lenz war auf der Stelle tot, Thommes wurde zwar

lebend geborgen, starb aber unmittelbar nach der Bergung.

Am 13. August 1909 berichtet die Bitburger Zeitung, über einen tödlichen Unfall. Der an der Kyllverlegung beschäftigte Arbeiter Matthias Nobel aus Niederweidingen stürzte durch einen Fehltritt in das an dieser Stelle sehr tiefe Wasser und ertrank.

Am 15. April 1910 ist der jüngste Sohn des Ackerers M. Weiler aus Bitburg, der als Bremser auf einem Bauzug tätig war, tödlich verunglückt, er stürzte ab und geriet unter die Räder des fahrenden Zuges. Der Ärmste wurde schrecklich verstümmelt und starb wenig später.

Ein schwerer Unfall ereignete sich beim Bau des Tunnels in Irrel am 1. Juni 1911. Durch Einsturz eines Teils des Tunnels wurden zwei Menschen getötet. Einer davon war der damals 26-jährige Nikolaus Borne, wohnhaft in Prümzurlay. Sein damals einjähriger Sohn war der bekannte Dr. Petrus Borne, seit 09. März 1947 Abt in St.Matthias in Trier und Tholey (siehe Beitrag im Heimatkalender 1988 von Heinz Bores aus Irrel).

Der Name des zweiten Opfers ist nicht bekannt Im Sterbebuch Irrel ist nur Nikolaus Borne eingetragen. Wenn das zweite Opfer nicht sofort tot war, und in ein Krankenhaus oder nach Hause gebracht wurde, ist sein Tod auch dort registriert.

Ausschreibung

Am 5. Oktober 1909 wurden die Arbeiten für die Neubaulinie Bitburg – Irrel in der Bitburger Zeitung öffentlich ausgeschrieben, Los I von Station 69 + 0 bis Station191 + 10 rund 11,2 km. lang:
- 284 000 cbm Bodenbewegung
- 7 800 cbm Mauerwerk, Betonfundamente und Stampfbeton zwischen Walzeisenträgern,
- 19 500 qm Wegebefestigungen und Pflasterungen
- 83000 kg Walzeisenträger

Los II von Station 181 + 10, bis Station 227 + 30, rund 4,6 km. lang, rund
- 325200 cbm Bodenbewegung
- 5 350 cbm Mauerwerk, Betonfundamente, und Stampfbeton zwischen Walzeisenträgern
- 400 m eingleisiger Tunnel,
- 2350 cbm Mauerwerk, Betonfundamente, und Stampfbeton zwischen Walzenträgern der Nimsbrücke mit anschließender Provinzialstraßen-Unterführung,
- 12 700 qm Wegebefestigungen und Pflasterungen,
- 27000 kg Walzeisenträger

soll einschließlich der Materialien vergeben werden.

Die Vergabe der Arbeiten erfolgte am 5. November 1909, Los I um 11 Uhr, Los II um 12 Uhr Mittags.

Der Zuschlag für Los I ging an die Firma Cöttermann – Düsseldorf für 588 272 Mark

Der Zuschlag für Los II ging an die Firma Zimmer aus Berlin für 822 891 Mark

Die Arbeiten sollten im Frühjahr 1910 begonnen werden.

Die Eisenbahnlinie Erdorf – Bitburg
(wörtlich der Bitburger Zeitung Anfang Nov. 1909 entnommen)

„Am 16. November sollte die feierliche Eröffnung der Eisenbahn Erdorf – Bitburg stattfinden. Diese Feier musste auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben werden, da die Bahn in Folge der ungünstigen Witterung nicht fertig geworden war. Bitburg war die einzige Kreisstadt der Rheinprovinz, die bisher ohne direkte Eisenbahnverbindung war. Mehrere Jahrzehnte arbeitete die Vertretung der Stadt Bitburg mit zäher Energie, um die Bahnverbindung zu erhalten. Schon bei der Projektierung der Eisenbahn Trier – Köln in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts hatte Bitburg gehofft, von der Linie berührt zu werden; doch ging dieser Wunsch vielleicht dadurch nicht in Erfüllung, dass das Gelände an der Kyll entlang weniger wertvoll war, als das auf der Höhe gele-

Blick auf Bitburg von der Mötscher Brücke um 1910; rechts die Peterskirche, die 1914 abgerissen wurde
Sammlung Poltorak

gene und dem entsprechend mit weniger Kosten zu erstehen war. Nachdem nun die Eisenbahn Ende der 60er Jahren erbaut war, erhielt Bitburg zwar durch die eine Stunde weit entfernte Station Erdorf Anschluss an die Bahn, welcher sich jedoch bald als ungenügend erwies und auch wegen des Höhenunterschiedes sehr beschwerlich war. Die Notwendigkeit einer direkten Bahnverbindung machte sich mehr und mehr fühlbar. Die Stadtvertretung Bitburg petionierte zunächst mehrere Male um Erbauung einer staatlichen Sekundär-Bahn. Im Jahre 1899 wurde aber vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten der Bescheid erteilt, dass staatlicherseits eine solche Bahn nicht zur Ausführung gelangen könne. Die Vertretung der Stadt Bitburg ließ den Gedanken einer Verbindung nicht fallen, sondern operierte weiter. Es wurde beschlossen, die Bahn auf eigenes Risiko als Privatbahn zu erbauen und es wurden hierüber lange Verhandlungen geführt. Es war mit mehreren Bahnbaufirmen verhandelt worden und wurde schließlich das Projekt der Firma „Aktiengesellschaft für Bahnen und Tiefbauten zu Berlin" über eine Schmalspurbahn angenommen und dessen Ausführung beschlossen. Der Bezirksausschuß zu Trier versagte jedoch dem Beschlusse der Stadtverordneten-Versammlung zu Bitburg die Genehmigung zur Aufnahme der erforderlichen Anleihe von 850 000 Mark weil die Rentabilität fraglich war. Hierdurch kam nun auch dieses Projekt nicht zur Verwirklichung. Im Jahre 1905, nachdem die Nebenbahn Pronsfeld – Neuerburg genehmigt und in Ausführung begriffen war und mehrere Petitionen, die eine Verbindung zwischen Neuerburg und Bitburg – Erdorf oder Erdorf – Bitburg und Trier über Irrel anstrebten, von verschiedenen Seiten ergangen waren, wurde der Frage staatlicherseits mehr Aufmerksamkeit zugewandt. Der Unterstaatssekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten bereiste im Herbst 1905 die Südwesteifel und nahm Kenntnis von den Verkehrsverhältnissen dieser fruchtbaren Gegend. Die Reise hatte ein erfreuliches Resultat. Bereits in dem Gesetzentwurf vom 5. April 1906 war der Bau der Nebenbahn Erdorf – Bitburg enthalten. In der Dankschrift zum Gesetzentwurf wurde besonders hervorgehoben, dass die wirtschaftlichen Verhältnisse durch den Mangel einer Bahn sehr

zurückgingen und der Handelsverkehr aus dem Kreise nach Luxemburg abgelenkt werde. Durch die Annahme der Nebenbahn Vorlage durch das Abgeordnetenhaus erhielt nun Bitburg endlich die lang ersehnte Bahn. Bald wurden auch die Vorbereitungen zum Bau der Bahn getroffen. Es fanden noch Verhandlungen über die Lage des Bahnhofes statt, welche dazu führten, dass der Bahnhof, wie staatlicherseits projektiert war, in den südlichen Teil der Stadt, in das Gelände zwischen die Provinzialstraßen Bitburg – Speicher und Bitburg – Trier, gelegt wurde. Am 1. Mai 1908 wurde mit dem Bau der Bahn durch die Bahnbaufirma Bock, Wadle und Wolf begonnen. Bei dem Bau stieß man auf manche Schwierigkeit, besonders in der Nähe der Albach. Die neue Linie läuft in Erdorf eine Strecke lang mit der Hauptbahn parallel, zweigt dann rechts ab und führt in einer schönen Brücke über die Kyll. Langsam steigend, windet sie sich dann am Abhang des Berges entlang bis in die Nähe der Albachmühle. Hier war eine sehr tiefe Schlucht vollständig auszufüllen. Nachdem der Damm fast fertig war, kam die ganze Aufschüttung ins Rutschen. Die Rutschung war derart stark, dass der untere Teil des Dammes bis ins halbe Kyllbett gedrückt wurde. Es entstanden hierdurch große und kostspielige Mehrarbeiten. Das Kyllbett musste in seiner ganzen Breite verlegt werden. Hinter diesem großen Bahndamm durchschneidet die Bahn die Höhe oberhalb der Albachmühle, tritt dann in das Albachtal hinein, welches sie alsbald rechts in die Fluren einbiegend verlässt. In der Nähe von Bitburg führt die Linie unterhalb des Krankenhauses durch die Albachtalstraße, die durch eine Brücke überführt wird. Jetzt zieht sich die Bahn in großem Bogen nach der Gasanstalt (heute Sitz der Feuerwehr), wo sie unter der ebenfalls überbrückten Mötscherstraße hergeht und bald den Bahnhof Bitburg erreicht. Das Bahnhofs Gebäude erstreckt sich in einer Länge von 840 Meter von der Provinzialstraße Bitburg – Trier bis zur Provinzialstraße Bitburg – Speicher. Ein schmuckes Bahnhofsgebäude erhebt sich geschmackvoll in diesem Gelände. Gegenüber dem Empfangsgebäude ist auf der südlichen Seite eine 250 Meter lange Militärrampe angebracht. Seitens der Stadt Bitburg sind zwei neue Verbindungsstraßen zum Bahnhof im Bau begriffen. Die eine Straße, welche zum Güterbahnhof bzw. zu der Freiladestelle führt, ist bereits fertiggestellt. Die Hauptzufuhrstraße, welche der Firma Fiebig und Cie. zu Fraulautern zur Ausführung übertragen ist, wird erst im Frühjahr vollständig fertig gestellt werden. Für den einstweiligen Verkehr nach dem Bahnhofe ist aber über diese Straße ein Fußweg angelegt worden. Der Bahnbau hat der Stadt Bitburg reges Leben, Angenehmes aber auch Unangenehmes gebracht. Die vielen fremden Arbeiter, welche sich aus allen Nationen zusammensetzen, haben hauptsächlich der Polizei manche Mehrarbeit gebracht. Wie bei allen Bauten, müssen auch bei unserm Bahnbau mehrere Menschenleben beklagt werden, teils durch eigenes Verschulden, teils durch Unglücksfälle. In Bälde ist die Bahn fertig. Dann endlich hat Bitburg das erreicht, wonach es Jahrzehnte lang gestrebt hat und wozu es alle erdenklichen Wege eingeschlagen hat. Es ist berechtigt, wenn die Stadt Bitburg die Eröffnung der Bahnstrecke Erdorf – Bitburg feierlich begeht! Die diesbezüglichen Vorbereitungen sind auch bereits getroffen. – Zum weiteren Ausschluss der Südwesteifel ist im Jahre 1907 durch die Nebenbahn Vorlage die Weiterführung der Bahn Erdorf – Bitburg durchs Nimstal über Wolsfeld nach Irrel genehmigt worden. Vor einigen Wochen ist die Ausführung dieser Strecke den Unternehmern Cöttermann in Düsseldorf und Zimmer in Berlin zugeschlagen worden. Mit dem Bau wird in den nächsten Wochen begonnen werden. Die Bauperiode soll zirka 3 Jahre dauern. Die Bahnlinie Erdorf – Bitburg – Irrel ist weiter über Minden nach Trier projektiert und wird diese Schlußstrecke wohl hoffentlich in der nächstjährigen Nebenbahnvorlage erscheinen. Die Nebenbahnvorlage des Jahres 1905 hatte in der Begründung der Teilstrecke Erdorf – Bitburg diese Linienführung schon vorgesehen und auch eine Verbindung von Bitburg nach Neuerburg ins Auge gefaßt. In Bitburg hofft man sehr, dass auch recht bald diese Verbindung beschlossen wird. Hierdurch wird ein Ausschluss des westlichen Teiles des Kreises Bitburg erreicht, wie er vorteilhafter für Stadt und Kreis Bitburg sich nicht denken läßt. Neuerdings spricht man auch von einer Eisenbahnverbindung von Wittlich nach Bitburg über Erdorf. Auch die-

ses Projekt hat die Sympathie der Stadt und des Kreises Bitburg gefunden und wird Wesentliches zum Ausschluss der Südwesteifel beitragen. – Es wäre der Stadt Bitburg, die so viele Jahrzehnte vergebens sich für eine Bahn bemüht hat, zu wünschen, wenn sie durch die Verwirklichung dieses Bahnprojektes entschädigt würde. Wenn die maßgebenden Vertretungen von Stadt und Kreis mit vereinten Kräften in diesen Bahnfragen wie bisher zusammengehen, dann wird dies auch im Laufe der nächsten Jahre zum Besten und Segen für Stadt und Kreis erreicht werden.
Das walte Gott."

Die Strecke Bitburg – Irrel

Die Arbeiten an der Strecke gingen im Jahre 1910 zügig voran, dank dem Einsatz eines Baggers. So ein Ungetüm hatte man im Bitburger Land noch nicht gesehen. Der Bagger bewegte sich auf Schienen, die immer wieder nach vorne angelegt wurden. Das Gerät hatte einen eisernen Kasten (Schaufel), der nach vorne gedrückt und gleichzeitig mit unwiderstehlicher Gewalt in die Höhe gezogen wurde. Der Redakteur der Bitburger Zeitung schreibt dass der Bagger durch die Erdmassen geht wie Butter, anschließend dreht sich der Koloß und entleert den Kasten in einen Transportwagen der mit einer Schaufel gefüllt war. Um 6 Wagen zu füllen, brauchte der Bagger nur 6 Minuten. Eine Dampfmaschine sorgte sowohl für die Vorwärtsbewegung, als auch für den Betrieb des Baggers. Vor Maßholder war Mitte März schon ein Teil der Strecke fertig. Dort arbeiteten auch drei Frauen mit. Die für die Überbrückung nötigen Steine wurden in einem Steinbruch in der Nähe gebrochen; auch an dieser Arbeitsstätte waren Frauen tätig.

Um niveaugleiche Übergänge von Straßen und Bahngleisen zu vermeiden, mußten tiefe Einschnitte und hohe Aufschüttungen vorgenommen werden. Am damaligen Ortseingang von Maßholder wurde die Bahn überbrückt. 200 Meter weiter begann die Aufschüttung um den Bach und die Provinzialstraße (heute B 257) zu überbrücken; anschließend ging es unter dem Birtlinger Weg Richtung Messerich weiter. Am Messericher Bahnhof waren große Erdbewegungen vorzunehmen, die durch den Einsatz des Baggers bewältigt wurden. Die Straße von Messerich zur B 257 wurde im oberen Bereich nach rechts umgeleitet und mündet dort, wo die Straßenbrücke über die Bahnlinie führt, in die B 257. Hinter der Unterführung führt die Bahnlinie erst in südlicher Richtung, dann in weitem Bogen nach Westen in Richtung Wolsfeld. Dort, wo der Stedemer Bach und der Weg nach Niederstedem überbrückt wurden, hat der Bahndamm eine Höhe von bis zu 10 Metern und eine Breite von etwa 40 Metern.

Unterhalb des Niederstedemer Waldes (Beilchen) – heute Nato-Tanklager – erreicht die Bahntrasse das Niveau des Umlandes. Sie verläuft von hier aus nach Wolsfeld, wo sie kurz vor dem Bahnhof den Lambach und einen Weg mit einem großen Brückenbauwerk überwindet. Die Fortführung der Strecke über Alsdorf nach Niederweis erforderte keine großen Erdbewegungen mehr.

Eine große Herausforderung war der Bau der Brücke in Einigt. Ich kann mich an die ursprüngliche Brücke, die 1945 gesprengt wurde, nicht mehr erinnern. Aber das Bauwerk, das man nach dem Krieg dort über die Nims und die B 257 errichtete, eine Stahlbrücke mit Gefälle und einer langgezogenen Kurve, rief Respekt und Bewunderung hervor.

Am 26. Oktober 1910 wurden die Stationsgebäude in Messerich, Wolsfeld und Niederweis in der Bitburger Zeitung durch den Vorstand der Bauabteilung in 3 Losen ausgeschrieben:
– Los I. Roharbeiten
– Los II. Tischler-, Schlosser- und Glaserarbeiten
– Los III. Anstreicherarbeiten

Die Angebote mußten bis zum 15. November 1910 abgegeben; wer den Zuschlag erhielt ist nicht bekannt.

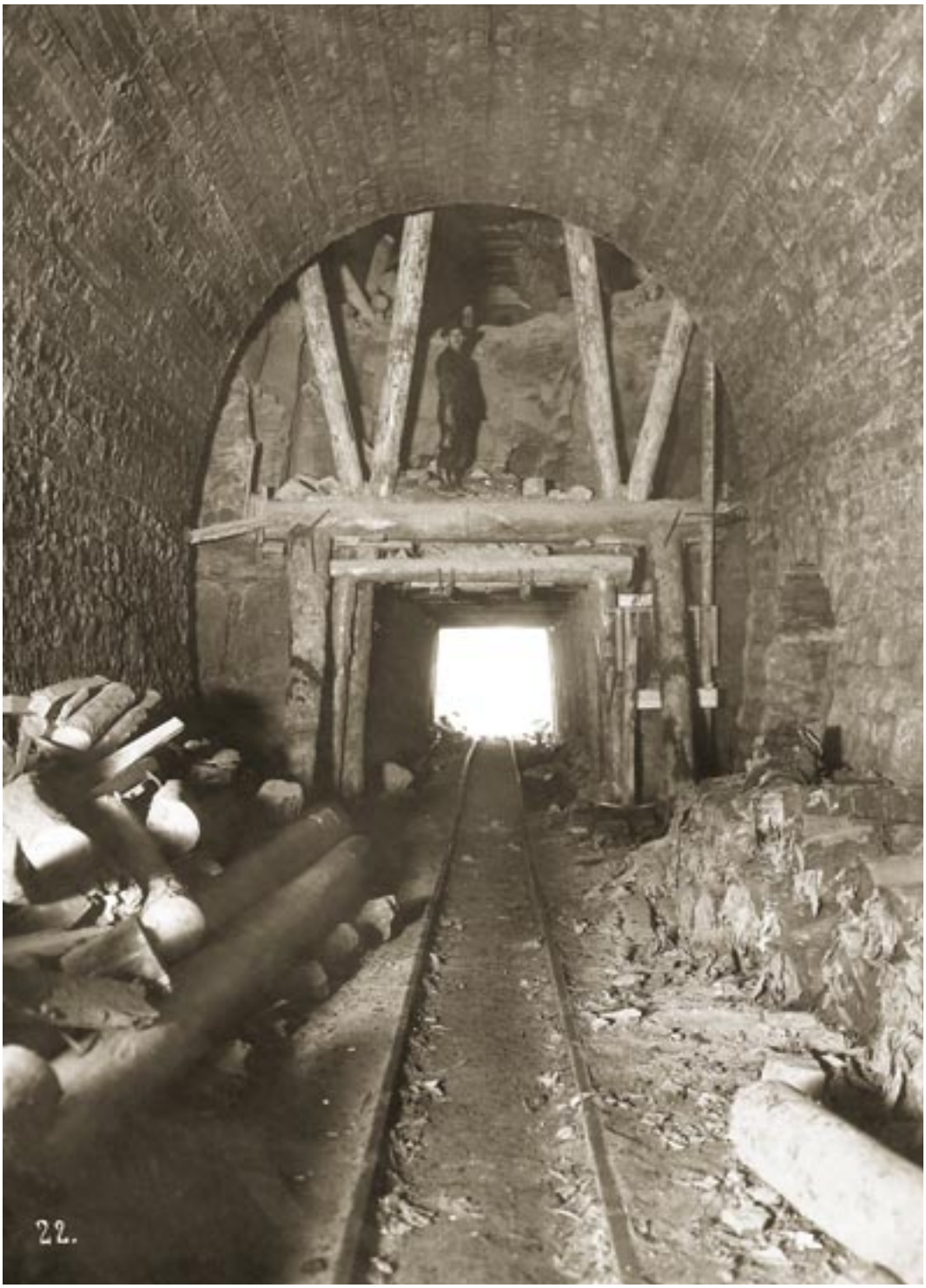
Bekanntlich wurde die Strecke Bitburg – Irrel in 2 Losen an verschiedene Unternehmer vergeben, so das der Bau an beiden Enden gleichzeitig begonnen werden konnte. Beim Tunnelbau war

Bagger im Einsatz an der Strecke.
Sammlung AG Eisenbahngeschichte

man im Frühjahr 1910 schon 14 Meter tief vorgedrungen so dass Nachtschichten eingelegt werden konnten. Am damaligen oberen Ende der Gemeinde Irrel hatte man den Bau der Überführung über die Provinzialstraße, heutige B 257, in Angriff genommen.
Die Bitburger Zeitung schrieb unter Berufung auf die Trierische Landeszeitung, dass die etwa 130 Arbeiter an der Bahn größtenteils einheimische Arbeiter seien. Ich habe im Kirchenbuch der Pfarrei Irrel zwischen 1907 und 1916 sieben Geburten und fünf Sterbefälle gefunden mit italienischen Namen und teils Herkunftsangaben. Das läßt darauf schließen, dass etliche Wanderarbeiter aus Italien in Irrel beschäftigt waren, zumal die Italiener als Spezialisten im Tunnelbau bekannt waren. Der Lohn der Erdarbeiter betrug damals zwischen 30 und 40 Pfennig pro Stunde.(Bitburger Zeitung) Der Tagesverdienst eines Arbeiters an der Bahnstrecke Gerolstein – Prüm betrug 1882/1883 durchschnittlich 1,50 – 2,00 Mark, während ein Bauhandwerker am Tag 2,20 – 2,80 Mark verdiente. (Dr. Neu, Geschichte von Bitburg Seite 458)

Eröffnung der Bahnstrecke Bitburg – Niederweis

Der Redakteur der Bitburger Zeitung schrieb am 01.Oktober 1911: „Mit Eröffnung dieser Linie ist die wirtschaftliche Erschließung des Kreises Bitburg wiederum ein gutes Stück gefördert worden. Die neue Bahnlinie schließt den fruchtbarsten Teil des Kreises, das Nimstal an das große Eisenbahnnetz an. Um den bedeutsamen Tag der Bahneröffnung auch äußerlich zu kennzeichnen, war von einem Komitee Bitburger Herren eine kleine Festfeier arrangiert worden. Für die Teilnehmer wurde ein Wagen der 4. Klasse bereitgestellt, der für diesen Tag als improvisierter Restaurationswagen hergerichtet war. Die Beamten und Unternehmer, die



Tunnelbau.
Sammlung AG Eisenbahngeschichte

an dem Bau mitgewirkt hatten, nahmen als Ehrengäste des Komitees an der Feier teil. Um 9,35 Uhr lief der von Erdorf kommende festlich geschmückte Zug im Bahnhof Bitburg ein, mit dem noch 2 höhere Herren der Direktion eintrafen um ebenfalls an der Feier teilzunehmen. Herr Bürgermeister Neß aus Bitburg begrüßte die Festteilnehmer mit folgenden Worten:

‚Sehr verehrte Herren!
Vor gut anderthalb Jahren standen wir hier an derselben Stelle und erwarteten den ersten Zug der in unsere Stadt einlaufen sollte. Heute stehen wir wieder an derselben Stelle, um die neue Eisenbahnstrecke Bitburg – Niederweis feierlich zu eröffnen und werden gleich mit dem festlich geschmückten ersten Zuge diese Strecke befahren. Wir hoffen, daß Handel und Wandel in unserer Stadt, die Landwirtschaft und Industrie in unserer Gegend immer mehr blühen und gedeihen. Wir wünschen, daß die Verwirklichung der weiteren Bahnprojekte, besonders die Strecke Bitburg – Neuerburg nicht mehr allzu lange dauert.'
Er bedankte sich bei der Königlichen Staatsregierung, der Eisenbahndirektion Saarbrücken, dem Regierungsbaumeister Heyne und seinen Beamten des Eisenbahnbauamtes und besonders den Arbeitern, die durch ihrer Hände Arbeit im Schweiße ihres Angesichts wesentlich zur Vollendung beigetragen haben."

Hierauf forderte der Bürgermeister die Festteilnehmer und Bürger der Stadt auf, mit ihm einzustimmen in ein dreifach donnerndes Hoch auf die Erbauer der Bahn. Darauf wurde eingestiegen, im Zuge erfolgte die Bewirtung der Gäste und Teilnehmer. Die Brauerei Theo Simon hatte ein reichlich bemessenes Quantum ihres vorzüglichen Deutsch-Pilsener zur Verfügung gestellt, das zu dem ebenfalls gestifteten Imbiss besonders gut schmeckte.

Die Fahrt durch das Nimstal war sehr abwechslungsreich, die Station Messerich war schnell erreicht, der Bahnhof in schmuckem Villenstil erbaut, der sich in den Rahmen der Landschaft einfügte, wurde besichtigt, die Bahnhöfe in Wolsfeld und Niederweis waren im selben Stil erbaut, Schreinermeister Matthias Fuchsen, der den Bahnhof Wolsfeld später erwarb, bestätigte eine solide Bauweise. Die Fahrt ging weiter nach Wolsfeld. Hurrarufe und Kindergesang empfingen hier den Zug, die Schulklassen und interessierte Dorfbewohner hatten Aufstellung genommen und begrüßten die Einfahrt der Gäste mit Gesang. Der Herr Gemeindevorsteher Hoffmann begrüßte die Fahrtteilnehmer, das Stationsgebäude wurde besichtigt und vor allen Dingen die Lokomotive, ein technisches Wunderwerk für die Menschen der damaligen Zeit. Nach nochmaligen gegenseitigen Glückwünschen ging die Fahrt weiter nach Niederweis, der Bahnhof liegt eine Viertelstunde vom Ort Niederweis entfernt Richtung Alsdorf. Nach der Besichtigung des Bahnhofes und der neuen Strecke verabschiedete man sich um gegen 12,00 Uhr wieder in Bitburg zu sein.

Die Trierische Landeszeitung berichtete, dass vom Tag der Eröffnung der Bahnstrecke ab, zwischen dem Bahnhof Niederweis und der Gemeinde Echternacherbrück ein Privat-Personen-Fuhrwerk mit Postsachenbeförderung eingerichtet wurde. Diese 8,7 Kilometer lange Strecke wurde von dem Fuhrwerk täglich zweimal hin und zurück mit Pferden befahren.

Eröffnung der Bahnstrecke Niederweis – Irrel

Neun Monate später, am ersten Juli 1912 konnte die Strecke Niederweis – Irrel dem Bahnbetrieb übergeben werden. Interessant an dieser 4,5 Kilometer langen Strecke waren der Viadukt über die Nims und die Provinzialstraße, sowie der 400 Meter lange Tunnel unterm Katzenkopf hindurch. Am Samstag den 30. Juni fand die Eröffnungsfeier der Eisenbahn-Neubaustrecke Niederweis – Irrel statt. Der Ort trug reichen Flaggenschmuck, durch Zierbäume, Blumen, Girlanden und Fahnen war der Bahnhof besonders festlich geschmückt. Auf dem Bahnsteig bildeten die Schulkinder vom Gleis bis zum Eingang in den Wartesaal Spalier. Der Bürgermeister, der Gemeinderat, der Kirchenchor und eine große Volksmenge aus Irrel und vielen benachbarten Orten hatten auf

Einweihung des Irreler Bahnhofs.
Sammlung Heinz Bores, Irrel

dem Bahnsteig Aufstellung genommen. Um 14,36 Uhr, genau zur festgesetzten Zeit, lief der geschmückte Sonderzug, mit Böllerschüssen und dem Jubel der Menge begleitet in die Station ein. Bürgermeister Faßbender, Echternacherbrück, begrüßte die Gäste. Er brachte zum Ausdruck, dass nach langem Hoffen und Harren die erfolgte glückliche Vollendung des Bahnbaues alle mit Freude erfüllte. Im Namen der Gemeinde Irrel dankte er allen, die an der Ausführung beteiligt waren.

Landrat von Kesseler, Bitburg beglückwünschte die Gemeinde Irrel zur Bahn und brachte ein Hoch aus auf den Kaiser, den Schirmherren des Friedens unter dessen weiser Regierung Landwirtschaft und Industrie blühten. Begeistert stimmte die Menge in das Hoch ein. Beigeordneter Kommerzienrat Simon aus Bitburg überbrachte die Glückwünsche der Kreisstadt Bitburg und ließ den Bürgermeister und den Gemeinderat ebenfalls hochleben. Der Bauleiter Heyne aus Bitburg, der mit dem Bau der Bahn betraut war, sprach den Wunsch der Eisenbahnverwaltung aus, dass die Erwartungen in Erfüllung gehen möchten, die auf die neue Bahn gesetzt wurden. Danach sangen der Kirchenchor und die Schulkinder im Wartesaal, während die Gäste eine von der Gemeinde dargebotene Erfrischung einnahmen.

Dann ergriff der Deputierte Franz Kries aus Echternach das Wort, er sprach von den guten Beziehungen zwischen Bitburg und Echternach. Er meinte, beide Städte müssten sich noch näher kommen, und trank auf das Zustandekommen des noch fehlenden „Bindestrichs“ Irrel – Echternach. Die Gäste unternahmen noch einen Spaziergang durch den Ort, ehe sie unter Gesang und Böllerschüssen den Heimweg im Sonderzug antraten.

Zwischen dem Bahnhof Irrel und Echternach wurde eine Automobil-Verbindung eingerichtet. Das Automobil (Omnibus) fuhr von Echternach zu allen Zügen nach Irrel und zurück, außer dem letzten Zug. Der Preis für die Fahrt Bahnhof Echternach, Stadt Echternach 15 Pfennig, Stadt Echternach – Echternacherbrück 15 Pfennig, Echter-

nacherbrück – Bahnhof Irrel 50 Pfennig. Zwischen Bitburg und Irrel verkehrten täglich 8 Zugpaare.

Fahrplan für die Strecke Erdorf – Bitburg – Niederweis

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Niederweis – Irrel, voraussichtlich 1. Juli dieses Jahres, trat für die Strecke Erdorf – Irrel folgender Fahrplan in Kraft:

Erdorf	ab:	6,15	9,24	10,55	1,25	4,47	7,23	8,43	10,15
Bitburg	an:	6,26	9,38	11,09	1,39	5,01	7,37	8,57	10,29
Bitburg	ab:	6,28	9,43	–	1,44	5,06	–	9,02	–
Messerich	ab:	6,37	9,58	–	1,59	5,19	–	9,11	–
Wolfeld	ab:	6,45	10,12	_	2,13	5,31	_	9,19	_
Niederweis	ab:	6,53	10,26	_	2,27	5,45	_	9,27	_
Irrel	an:	7,01	10,36	–	2,37	5,55	–	9,35	–

Irrel	ab:	_	7,11	_	11,07	2,48	_	6,47	_	9,44
Niederweis	ab:	_	7,22	_	11,22	2,03	_	7,02	_	9,53
Wolsfeld	ab:	_	7,32	_	11,36	3,17	_	7,16	_	10,01
Messerich	ab:	_	7,42	_	11,50	3,30	_	7,30	_	10,09
Bitburg	an:	_	7,52	_	12,00	3,40	_	7,40	_	10,17
Bitburg	ab:	5,37	8,42	9,43	12,17	3,46	6,56	8,07	9,35	_
Erdorf	an:	5,48	8,56	9,54	12,31	4,00	7,10	8,21	9,49	_

Nach diesem neuesten Fahrplan verkehrten vom ersten Juli ab auf der Strecke Erdorf – Bitburg 8 Zugpaare. Neu hinzu gekommen war der Abendzug ab Bitburg 6,56 Uhr ab Erdorf ab 7,23 Uhr. Diese allgemein vermisste Zugverbindung hatten wir in der ersten Zeit der Bahneröffnung, später fiel dieselbe zugunsten eines Anschlusses an den Morgenschnellzug und den Personenzug nach Trier weg.

Gerade zur rechten Zeit war die Bahnstrecke in Betrieb genommen worden, um die reichliche Obsternte vom Jahre 1912 zu vermarkten. Die Verkehrs-Statistik der Stationsverwaltung Bitburg teilte der Bitburger Zeitung folgende Zahlen mit soweit es die Südeifel betrifft:

von Station Bitburg	91	Waggonladungen Obst
von Station Wolsfeld	48	”
von Station Irrel	22	”
von Station Niederweis	6	”
von Station Messerich	5	”

Außerdem wurde vom 28. September bis zum 14. November jeden Tag ein geschlossener Wagen Eilgutsendungen Obst von Bitburg nach Köln verfrachtet, desgleichen vom 28. September bis 24. Oktober nach Trier. Die Waggonladungen und Einzelsendungen verteilten sich auf die größeren Städte der Rheinprovinz und auf süddeutsche Städte, sogar bis nach Berlin sind viele Sendungen gegangen.

Die Schulchronik von Dockendorf berichtet ebenfalls über die reichliche Obsternte, beklagt aber die mangelnde Nachfrage, so dass ein Herr Gimmisch aus Alfter bei Bonn alles Tafelobst, Äpfel für 5 Mark bis 5,50 Mark, Zwetschen für 4 Mark bis 4,50 Mark der Zentner gekauft hat. Wer das Trankobst gekauft hat, ist nicht bekannt. Die Möglichkeit, überhaupt Obst nach auswärts zu verkaufen, wurde erst durch die Eisenbahn geboten. Deshalb wundert es mich, dass in den jährlichen Aufzeichnungen der Schulchronik mit keinem Wort das neue Verkehrsmittel Eisenbahn erwähnt wurde.

Zur Information nebenbei : Unsere Mundart sieht nicht vor dass man zum Bahnhof geht, wir gehen „op de Bahnhof“.

Bau der Eisenbahn im Prüm- und Sauertal

Die Böllerschüsse anlässlich der Einweihung des Irreler Bahnhofes waren noch nicht verklungen,

Erste Brücke über die Nims an der Irreler Mühle, 1914.
Sammlung AG Eisenbahngeschichte

Brücke während des Wiederaufbaus 1950.
Sammlung AG Eisenbahngeschichte

Bagger im Einsatz an der Sauer.
Sammlung AG Eisenbahngeschichte

als man die Arbeiten an der Bahnstrecke Irrel – Igel in Angriff nahm. Gleich im Anschluss an den Bahnhof Irrel musste ein riesiger Viadukt errichtet werden, um die Nims, sowie die Straße nach Eisenach mit Zufahrt zur Irreler Mühle zu überqueren. Das Bauwerk mit 4 Bogen ist etwa 10 bis 12 Meter hoch, teils mit Kalk – teils mit Sandsteinen errichtet.
Etwa 2 Kilometer weiter musste der Zugang zum Dorf Menningen überbrückt werden. Dazu wurde ebenfalls eine 5-Bogen-Brücke, 10 bis 12 Meter hoch erbaut. Beide Brücken wurden 1945 gesprengt und erst Anfang der 50er Jahre wieder aufgebaut. Nach der Streckenstilllegung wurde beide Bauwerke in die offizielle Denkmalliste aufgenommen, wie mir Kreisdenkmalpfleger Michael Berens versicherte.
In Ralingen waren riesige Erdbewegungen notwendig um Brücken und den 336 Meter langen Tunnel aus Richtung Godendorf zu bauen. Der anfallende Abraum wurde aufgeschüttet und diente als Fundament für den Bahnhof Ralingen, wie uns Herr Dr. Schulz, jetziger Besitzer des Bahnhofes mitteilte (siehe Beiträge zur Geschichte des Bitburger Landes Nr. 60/61). Eine gewaltige Stützmauer war notwendig zur Vermeidung von Erdrutschen.
Die meisten Bedenken gegen den Eisenbahnbau gab es in Wintersdorf. Dort führte die Bahntrasse mitten durch den Ort. Man muss bedenken, dass die meisten Leute damals von der Landwirtschaft lebten, oder die Landwirtschaft im Nebenerwerb betrieben. Die Frauen und Kinder mussten das Vieh, Kühe und Ziegen zur Weide treiben, auch schon mal eine Fahrt mit dem Kuhgespann aufs Feld machen, über Wege auf denen die Bahn absolute Vorfahrt hatte. Die Menschen von damals glaubten zwar an eine Verbesserung der Lebensverhältnisse ihrer doch abgelegenen Gemeinden, aber der Gedanke, dass 12 mal am Tage so ein Ungetüm an der Haustür vorbeiraste, wo früher die Kinder friedlich auf der Straße spielten, erfüllte viele mit Angst und Sorge.

Herr Robert Kohns aus Metzdorf berichtet, dass Eigentümer, die nicht bereit waren, der Bahn die

1. Weltkrieg. Soldatenabschied am Bahnhof Irrel.
Sammlung Heinz Bores

Bau einer Stützmauer bei Ralingen.
Sammlung AG Eisenbahngeschichte

Französische Besatzung am Bahnhof Irrel nach 1918.
Sammlung Heinz Bores

benötigten Grundstücke freiwillig und gegen Entschädigung zur Verfügung zu stellen, rigoros enteignet wurden.
Große Probleme beim Eisenbahnbau gab es in Metzdorf. Ein Wasserstau im Berg verursachte einen Bergrutsch, an einigen Häusern und der Schule entstanden große Risse, wodurch sie nicht mehr bewohnbar waren und an anderer Stelle neu aufgebaut werden mussten. Eine Anfrage beim Ministerium in Berlin war notwendig, um die enormen zusätzlichen Kosten zu finanzieren. Die Experten entschlossen sich, zwei Stollen in den Berg zu treiben, um das Wasser abzuleiten, bevor sie mit dem Bau fortfuhren.
Angeblich hatte inzwischen das Kriegsministerium den Weiterbau der Bahn verlangt. Die Strecke hatte am Vorabend des ersten Weltkrieges strategische Bedeutung für den Transport von Soldaten und Kanonen an die Front.
Der Bau des 728 Meter langen Tunnels zwischen Mesenich und der Löwener Mühle wurde im Herbst 1912 begonnen. Am 1.September 1915 wurde die Strecke Igel – Wintersdorf, am 15. Oktober 1915 die restliche Strecke Wintersdorf – Irrel dem Verkehr übergeben.

Stationsvorsteher Nikolaus Trierweiler vor seinem Büro in Edingen. Kreisarchiv Trier-Saarburg, Sammlung Bölkow Nr. E-4-10

Robert Kohns aus Metzdorf berichtete ebenfalls über ein Barackenlager in Metzdorf, in dem etwa 150 Arbeiter, meist Italiener, aber auch etliche Männer aus Böhmen untergebracht waren. Vermutlich wurden diese gemeinsamen Unterkünfte

„Pionierbrücke“ über die Sauer zwischen Godendorf und Edingen mit Anschluss an die luxemburgische „Prinz-Heinrich-Bahn“.
Kreisarchiv Trier-Saarburg; Sammlung Bölkow Nr. E-4-14

von den bauausführenden Firmen organisiert und die Arbeiter je nach Bedarf an den verschiedenen Baustellen eingesetzt. Natürlich waren auch hiesige Männer beim Bahnbau beschäftigt. So hat Nikolaus Trierweiler aus Godendorf, Jahrgang 1901 als Rottenarbeiter angefangen und sich durch Kurse zum Stationsleiter in Edingen hochgearbeitet, um nur ein Beispiel zu nennen. Herr Trierweiler erzählte seiner Familie von den köstlichen Düften, die das Gemeinschaftsessen der Fremdarbeiter verbreitete.
Nach dem verlorenen Krieg 1914 – 1918 waren die Lebensbedingungen trotz Verkehrserschließung nicht rosig. Fast ein Jahr lang waren die Amerikaner als Besatzer in unserem Kreis, um dann am 19. August 1919 von den Franzosen abgelöst zu werden. Die harten Bedingungen des Versailler Friedensvertrages forderten Reaktionen der deutschen Seite geradezu heraus, Bahn- und Zollbeamte verrichteten Dienst nach Vorschrift. Die Konsequenz: Viele wurden aus dem Rheinland ausgewiesen und konnten erst nach 1930 zurückkehren. Das Ruhrgebiet wurde besetzt und die Bahnhöfe von französischen Besatzungssoldaten geleitet. Die Nationalsozialisten nutzten diese Situation aus und appellierten an den Nationalstolz der Deutschen. Hitler sprach immer wieder vom „Versailler Diktat“. Solche Maßnahmen brachten ihm sicherlich viele Sympathien ein.

Die große Bewährung für die neu errichtete Bahnverbindung war der Bau des Westwalls in den Jahren 1936 – 1939. Tag und Nacht rollten die Waggons, beladen mit Kies, Zement, Moniereisen und Mischmaschinen zur Herstellung von Beton, dessen Qualität heute noch von Kennern der Materie anerkannt wird. Es war eine große logistische Herausforderung, die Bahntransporte so aufeinander abzustimmen, dass sie ohne Verzug mit Lastwagen zu den jeweiligen Baustellen transportiert werden konnten. Der Bahnhof Irrel war der Hauptumschlagsplatz im hiesigen Bereich. Schließlich mußten auch tonnenschwere Stahltüren und sonstiges Gerät angeliefert werden (siehe auch Chronik Irrel, Seite 96, Heinz Bores berichtet über die 30er Jahre).
Als am ersten September 1939 der Krieg begann, wurde die Grenzbevölkerung zum Teil evakuiert. Frau Dorothea Schaal berichtete, dass Mütter mit Kindern und alte Leute aus Godendorf und Edin-

gen per Bahn ins Braunschweiger Land gefahren und dort in Bauerndörfern untergebracht wurden. Bauern im Alter zwischen 16 und 60, die Vieh zu versorgen hatten, konnten zu Hause bleiben, um die üblichen Arbeiten zu verrichten.
Am 10. Mai 1940 begann der Feldzug gegen Frankreich. Als am 25. Juni die Kampfhandlungen beendet waren, ordneten die braunen Machthaber die Rückführung der im September 1939 aus dem deutsch-französischen Grenzgebiet evakuierten Bevölkerung an, die dann per Bahn wieder in ihre Heimatorte gebracht wurden. Die Freude war groß, nach 10 Monaten wieder zu Hause zu sein.
Nachdem man den Staat Luxemburg widerrechtlich dem Großdeutschen Reiche einverleibt hatte, wurde als erstes bei Edingen die Sauertalbahn mit der luxemburgischen „Prinz-Heinrich-Bahn" verbunden. Unsere Luxemburger Nachbarn waren davon nicht sehr begeistert, obwohl diese Maßnahme eine der geringsten war, die man ihnen antat. Diese Verbindung nannte man „Pionierbahn", vermutlich weil sie von Eisenbahnpionieren gebaut wurde.

Ich kann mich erinnern, dass ich während des Krieges 1943 mit meinem Vater nach Trier zum Ferkelmarkt gefahren bin. In Wolsfeld wurden die Kisten mit Ferkeln in einen speziell dafür vorgesehenen Waggon verladen. Nach der Ankunft im Trier-Wester Bahnhof, wurde bei der Bahn ein Plattwagen gemietet, mit dem wir gemeinsam zum Viehmarktplatz fuhren, natürlich per Hand. Dort wurden die Kisten abgeladen und die Ferkel präsentiert. Käufer waren vor allen Dingen die Winzer der Mosel. Das war der einzige Markt, den es damals noch in unserer näheren Umgebung gab.

Am Ende des Krieges, im Februar 1945 wurden alle Brücken und Tunnels gesprengt, ebenso sämtliche Bauwerke der Nims- und Sauertalstrecke, sowie alle Straßen-Unter- und Überführungen. Leidtragende dieser Maßnahmen waren nicht die amerikanischen Armeen, sondern die hiesige Bevölkerung. Die Amerikaner hatten fertige Brückenteile, die nach Bedarf zur Überbrückung eingesetzt werden konnten. Diese Brücken wurden im Sommer 1945 abgebaut und in die amerika-

Winfried Becker aus Auw an der Kyll und Robert Kohns aus Metzdorf fahren zum letzten Mal mit dem Zug die Strecke Bitburg – Igel.
Sammlung Robert Kohns, Metzdorf

Das Ende der Eisenbahn! Gleisabbau 1990 in Edingen.
Kreisarchiv Trier-Saarburg; Sammlung Bölkow Nr. E-4-10

nische Besatzungszone transportiert. Die hiesigen Leute mußten in Fronarbeit Notbrücken errichten, wo das möglich war. Bei Eisenbahnanlagen mußten massive Bauwerke neu errichtet werden, bei vielen war nur noch das frühere Fundament vorhanden. Anfang der 50er Jahre war die Bahnstrecke wieder durchgehend befahrbar.

Nachdem nun die Brücken und Tunnels neu aufgebaut waren, entstand für die Bahn ein neues Problem. Die Kunden blieben weg. Deutschland wurde motorisiert, zuerst waren es Motorräder, Motorroller und Mopeds, später, Anfang der 50er Jahre leistete man sich schon einen Kleinwagen, manche einen Käfer, die Familie sollte schließlich auch Nutznießer der Mobilität sein. In den 70er Jahren gab es nur wenige Familien, die nicht mindestens ein Auto besaßen. Die Arbeitszeiten der Bevölkerung passten meist nicht zum Fahrplan der Bundesbahn. Auch der Einsatz moderner Schienenbusse konnte die Zahl der Bahnbenutzer nicht erhöhen, im Gegenteil: Die Zahl der Bahnfahrer verringerte sich ständig. Aber auch der Güterverkehr nahm in einem Maße ab, dass die Verantwortlichen der deutschen Bundesbahn rigorose Sparmaßnahmen ergreifen mußten. Unrentable Strecken wurden stillgelegt, der Personenverkehr von Igel nach Irrel wurde am 29. September 1968 sowie von Bitburg nach Irrel am 27. September 1969 eingestellt. Die letzte Fahrt im Güterverkehr fand am 25. September 1988 statt. Die Trasse wird heute teilweise als Radweg genutzt.

Quellenangaben:

Bitburger Zeitung, 1906 bis 1914; herzlichen dank an Mueumsleiter Burkhard Kaufmann für die Bereitstellung der Lektüre
Der neue Brockhaus, Band II, Seite 32
Meyers Lexikon, Band 6, Seite 81
Unter Volldampf, Informationsschrift der Arbeitsgemeinschaft Eisenbahngeschichte, Ausgaben 1,2 und 3
Beiträge zur Geschichte des Bitburger Landes, Nr. 60/61
Frederic Morton: Die Rothschilds, Portrait einer Familie
Mündliche Mitteilungen verschiedener Zeitzeugen

Kleinbahn in Birresborn auf dem Abstellgleis Köf II der Rheinischen Basaltwerke hat ausgedient

Ralph Matthias Schmitz

Ganz offensichtlich hat die kleine Werkbahn auf dem ehemaligen Betriebsgelände der Basaltin GmbH Co – Werk Birresborn – ihre beste Zeit hinter sich. Ein anschaulisches Beispiel für so manche Werks-, Klein- oder Nebenbahn im heutigen Deutschland. Es ist schwer verständlich, aber unser ökologisch sinnvollstes Verkehrsmittel scheint nicht mehr gefragt zu sein und das, obwohl kein anderes Transportmittel so wenig Fläche versiegelt, nur annähernd einen so geringen Schadstoffausstoß aufweist und so verkehrssicher ist. Natürlich geht es auch anders, wie so manches Beispiel aus anderen Ländern es beweist.

Allerdings sind die „Weichen" in Deutschland ganz eindeutig auf die Straße gerichtet und immer weniger auf die Schiene – und das ist so gewollt, denn es liegt ganz eindeutig an den von unserem Staat gesetzten Rahmenbedingungen und viel weniger an den Betrieben. Schauen wir dagegen in die Schweiz, dann dürfen wir verwundert feststellen, dass die Schiene funktioniert, hier läuft der Personen- und Güterverkehr über die Eisenbahn wie geschmiert.

Seit Beginn des 20. Jahrhunderts wurde bedingt durch den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sowie den zunehmenden Straßenbau der Basaltabbau in Birresborn industriell betrieben. Um 1919 übernahmen die Kirner Hartsteinwerke den Basaltsteinbruch nördlich Birresborn an der Straße nach Gerolstein. Die Rheinische Basalt AG war 1888 von einer Gruppe holländischer Kaufleute und rheinischer Steinbruchbesitzer als Basalt-Aktiengesellschaft mit Sitz in Köln und seit 1892 in Linz am Rhein gegründet worden. Ziel des Unternehmens war der Abbau und Vertrieb von Basalterzeugnissen. Da sich der Birresborner Basalt durch seine große Festigkeit und Witterungsbeständigkeit als außerordentlich geeignet für Bahn- und Straßenbau herausstellte, wurde nach dem 1. Weltkrieg der Birresborner Basaltbruch übernommen. Nachdem im Jahre 1925 die nahe Birresborner Lindenquelle, eine staatl. anerkannte Heilquelle, für den Abtransport ihrer Erzeugnisse einen eigenen Bahnanschluß erhalten hatte, nutzte man diese Möglichkeit ebenfalls für die Verfrachtung der Basalterzeugnisse. Die Lindenquelle wurde als Birresborner Mineralbrunnen bis 1965 betrieben und dann stillgelegt, da seit den 60ger Jahren das Wasser der Quelle mehr und mehr durch die Sprengungen im nahen Basaltsteinbruch Probleme mit Eintrübungen hatte und oft wochenlang nicht abgefüllt werden konnte. 1970 wurde deshalb der Mineralbrunnen stillgelegt und 1982 die Betriebsgebäude mit Ausnahme des Quelltempels abgerissen. Einen Tag bevor seitens der Basaltin AG der Quelltempel abgebaut und gesichert werden sollte, erfolgte seine Unterschutzstellung als Kulturdenkmal.

Nach Übernahme des Basaltsteinbruches der Kirner Hartsteinwerke durch die Rheinische Basaltin AG wurde 1965 zwischen Landesstraße und Bahnlinie, unmittelbar angrenzend an die Bahnanschlußstelle, ein Werk zur Produktion von Basaltpflaster errichtet und eine Gleisanbindung für die Bahnverladung geschaffen.

Während die Basalterzeugnisse aus dem oberhalb gelegenen Steinbruch bis 1965 noch mittels Förderbändern bis über die Hauptverkehrsstraße hinweg transportiert und im Bereich der heutigen Basaltverladeeinrichtung direkt in Güterwaggons verladen wurden, erfolgte der Transport des Pflasters mittels Gabelstapler palettenweise auf die an der Bahnrampe wartenden Waggons.

So haben seit den 1920er Jahren von Birresborn aus über Förderband und Eisenbahnwaggons Split, Schotter und andere Basalterzeugnisse per Bahntransport den Weg in die weite Welt angetreten und wurden insbesondere für den Bau von Eisenbahnstrecken zwischen Alpen und Nordsee und auch an zahllose Baustellen im nahen europäischen Ausland verfrachtet. [1)]

Die Ausweichanschlußstelle „Awanst" der Basalt- und Pflasterverladestelle der Rheinischen Basaltin Werk Birresborn befindet sich bei Kilometer

106,4 der Bahnstrecke Köln-Trier, die abgehende Weiche bei Streckenkilometer 106.
Die heute noch an der Verladestrecke im Freien abgestellte Kleinlok „Köf II“ ist bzw. war hier seit dem Jahre 1980 im Einsatz, als Nachfolgerin für eine ältere Rangierlok, denn die Verbindung zwischen dem Basaltinwerk Birresborn und der Eisenbahn ist fast so alt, wie das Werk selbst. Die kleine Lok wartet seit dem 22.04.1998 auf die erforderliche Hauptuntersuchung.

Die Kleinlokomotive wurde ursprünglich für die Deutsche Bundesbahn vom Maschinenbauunternehmen Arnold Jung GmbH in Kirchen an der Sieg gefertigt. Dort baute man seit 1897 Dampflokomotiven und später auch Dieselloks, zuerst für die Preußische Staatsbahn, dann für die Deutsche Reichsbahn. Jung fertigte auch die letzte Neubaudampflok für die Deutsche Bahn im Jahre 1964 mit der 23 105. Das Unternehmen zog sich 1976 aus der Lokomotivproduktion zurück und konzentrierte sein Geschäft auf Werkzeugmaschinen, Kräne, Brückenausleger etc. - im Sommer 1993 wurde das Werk geschlossen, da der Unternehmer sich aus dem Geschäftsleben zurückzog.

Zwischen 1933 und 1976 entstanden in Kirchen bei der Fa. Jung auch Rangierlokomotiven der Typen Köf I, Köf II und Köf III für die Deutsche Reichsbahn und die Bundesbahn, darunter auch die Birresborner Köf II mit der Fabrikationsnummer 13201/1960.

1960 wurde die Kleinlok an die deutsche Bundesbahn ausgeliefert; am 30. Mai 1960 erfolgte die Abnahme als „Köf 6763“ und der Einsatz bei der Deutschen Bundesbahn. 1968 erhielt die Kleinlok die neue Bezeichnung „323 833-4“ und wurde in Neckarelz stationiert. Zum 31.12.1979 wurde die Lokomotive von der Bundesbahn ausgemustert und an die Rheinischen Provinzial-Basaltwerke Werk Birresborn abgegeben. [2)] In Birresborn wurde die Kleinlok nachfolgend für Rangierarbeiten auf der Bahnverladestelle der Basaltwerke für den Verschub der Trichterwagen zur Aufnahme der Schotterladungen aus dem Steinbruch und der Erzeugnisse der Pflasterproduktion eingesetzt.

Als Kleinlokomotive [3)] bezeichnet man Zugmaschinen, die für leichte Rangierarbeiten auf Bahnhöfen, Verladeeinrichtungen usw. eingesetzt werden, und von daher auf geringere Größe und Antriebsleistung ausgelegt sind, als Lokomotiven im Streckendienst und die sich durch Robustheit und leichte Bedienbarkeit auszeichnen. Zwar mußten die bei der DB eingesetzten Kleinlokomotiven auf jeden Fall Regelspurweite haben, aber das Lokomotivpersonal mußte nicht für den Streckendienst ausgebildet sein. Beim späteren Einsatz als Werksbahn konnte das Lokomotivpersonal somit – wie in Birresborn – dann werksseitig auch von den Basaltwerken gestellt werden.
Bis zur Mitte der zwanziger Jahre wurden durchweg für Rangierarbeiten noch die Zuglokomotiven der Güterzüge verwendet. Da sich hierdurch die Verladezeiten erheblich verlängerten, und der Bahntransport für kleinere Bahnhöfe und Ladeeinrichtungen eher unrentabel war, versuchte man dieses Problem durch den Bau spezieller Rangierloks zu lösen. Ab den 30er Jahren wurde bei der Deutschen Reichsbahn die Bezeichnung „Kleinlokomotive“ offiziell für Triebfahrzeuge eingeführt, die im Rangierdienst eingesetzt wurden, die außerdem aber auch eine Zulassung für Streckenfahrten hatten, um im Bedarfsfall Güterwagen auch auf Strecke befördern zu können.

Zur Kennzeichnung wurde für Kleinlokomotiven der Stammbuchstabe K als Bauartbezeichnung eingeführt. Ergänzt wird der Stammbuchstabe durch weitere Kennbuchstaben:

b = Antrieb durch Vergasermotor (**B**enzol)
d = Antrieb durch **D**ampfmaschine
e = Antrieb durch **E**lektrogenerator
f = Antrieb durch hydraulische Kraftübertragung (**F**lüssigkeitsgetriebe)
ö = Antrieb durch Dieselmotor (**Ö**lgetrieben)
s = Antrieb durch Akkumulator (**S**peicherenergie)

Die weitere Einteilung erfolgte nach Leistungsgruppen:
Leistungsgruppe I = Motorleistung unter 40 PS
Betriebsnummern 0001 bis 3999
Leistungsgruppe II = Motorleistung über 40 PS
Betriebsnummern 4000 – 9999,
die ab dem Jahr 1955 neu eingeteilt wurden:
Leistungsgruppe I= Motorleistung bis 50 PS

Betriebsnummern 0001 – 3999
Leistungsgruppe II = Motorleistung 51 – 150 PS
Betriebsnummern 0001 – 3999
Leistungsgruppe III = Motorleistung über 150 PS
Betriebsnummern 10000 – 20000

Im Bereich der Deutschen Bundesbahn erhielten die Kleinlokomotiven ab dem Jahr 1968 im Nummernplan der DB die Kennziffer 3, dann eine zweite Ziffer entsprechend der Leistungsklasse nach dem Stand von 1955 und eine dritte Ziffer nach Höchstgeschwindigkeit und Bremsbauart, bzw. nach Antriebsart.
Ursprünglich war die Bremskraft der Kleinloks ausschließlich abhängig vom Körpergewicht des Zugführers, da dieser sich auf das Bremspedal stellen mußte, um so den Bremsvorgang durchzuführen. Mit zunehmendem Einsatz leistungsstärkerer Motoren und höherer Zugkraft der Kleinlokomotiven, erwies sich die Bremsleistung zunehmend als zu gering und es bestand akuter Änderungsbedarf. Daraufhin erfolgte bei zahlreichen Kleinloks der Einbau von Druckluftbremsen, welche auch die Bremsanlagen der mitgeführten Wagen versorgen konnten. Im Bereich der Deutschen Bundesbahn wurde damit verbunden auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 auf 45 km/h angehoben, so wie es die Köf II in Birresborn ebenfalls ausweist. Die mit Druckluftbremsen ausgerüsteten Kleinloks sind am charakteristischen Druckluftbehälter auf dem Vorbau der Lokomotive weithin zu erkennen.
Bis in die 80er Jahre waren bei der DB noch zahlreiche Köf II im Einsatz, die teilweise sogar noch aus Vorkriegsbaureihen herstammten. Seit dem Jahr 1999 sind alle Köf II der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn ausgemustert. Als Werksbahnen oder Kleinbahnen, wie bei den Basaltwerken in Birresborn, konnten jedoch etliche Kleinlokomotiven zumindest bis heute überdauern; zahlreiche Kleinloks haben auch bei Eisenbahnvereinen und Eisenbahnmuseen eine neue dauerhafte Bleibe gefunden.
Die Birresborner Köf II ist eine Serienlokomotive, deren Fahrzeugteil um einen Rahmen mit rückwärts angeordnetem Führerhaus aufgebaut ist. Angetrieben wird die Kleinlok durch ein Dieselaggregat. Im geschlossenen Führerstand sind alle notwendigen Bedienungseinrichtungen zum Betrieb der Lokomotive am Mittelblock angebracht. Im Vorbau sind Antriebsmotor, Kühler, und Hydraulikgetriebe, Lichtmaschine sowie Kompressor eingebaut. Auf dem Vorbau befindet sich deutlich sichtbar der Druckluftbehälter der Bremsanlage. Die Kraftübertragung erfolgt mittels Ketten, die vom Dieselmotor angetrieben werden und über eine Kupplung und Gelenkwelle zum hydraulischen Getriebe und zum Wendegetriebe mit den symmetrisch angeordneten Radsätzen laufen und dieses über einseitig befestigte Kettenräder in Bewegung setzen.
Über ein Steuerrad werden vom Führerstand aus das hydraulische Getriebe und über ein mechanisches Gestänge der Motor bedient, während die Betätigung der Druckluftbremse vom Führerstand aus mittels Bremsventil erfolgt, welches die im Druckluftbehälter auf dem Vorbau vom Kompressor erzeugte Druckluft freigibt. Die Druckluft wirkt beim Bremsen auf die im Rahmen zwischen den Rädern angeordneten Bremszylinder und lässt deren Kolben über das Bremsgestänge auf die Bremsklötze der Räder einwirken.
Die Lichtmaschine erzeugt Strom für die Lichtanlage im Führerstand und Vorbau sowie für die Signalleuchten und das Zugschlußsignal.
20 Jahre lang hat die Kleinlok ihren Dienst in Birresborn verrichtet, seit der Stilllegung der Produktion steht sie jedoch auf dem Abstellgleis. Scheinbar fühlt sich niemand mehr zuständig für die ausgemusterte Köf II.

Ehe der Schneidbrenner angeheizt wird, könnte eine sinnvolle Anschlussnutzung das endgültige Aus für die Kleinlok verhindern. Die Kleinlok hat aber wohl nur noch dann eine Chance, der Verschrottung zu entgehen, wenn die Gemeinde Birresborn in Erinnerung an die große Mineralwasser- und Basalttradition im Bahnversand sich der Lokomotive annehmen würde. Die Zeit drängt!!!

Quellenangaben:

1 Mündliche Angaben von Alois Schmitz, ehemaliger Basaltin-Betriebsleiter
2 Siehe Online-Archiv der Deutschen Kleinlokomotiven: www.deutsche-kleinloks.de
3 Nachfolgende Angaben sind entnommen bei www.wikipedia.org/Michael_Kümmling

Ausgemustert und auf dem Abstellgleis gelandet. Die Kleinlokomotive Köf II der Rheinischen Provinzial-Basaltwerke in Birresborn harrt ihrem Schicksal. Schon sprießt das Unkraut zwischen den Rädern. Ein Fall für den Schneidbrenner oder kommt doch noch ein Prinz, der sich Dornröschens annimmt?

Ehemaliges Bürogebäude des Basaltin Pflasterwerkes mit „Mustergarten“ für die Pflasterproduktion und im Hintergrund die Köf II.

Kleinlok auf dem Weg durch die Pflasterhalden zur Schotterverladestelle

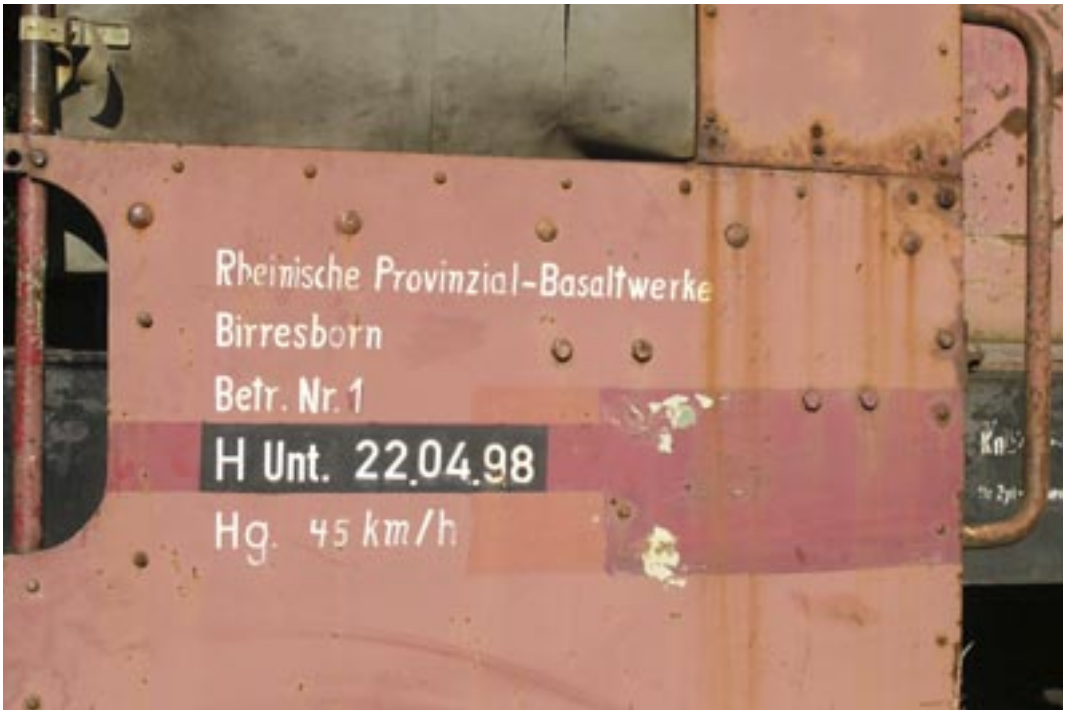
Köf II im Bereich der internen Weiche unmittelbar vor den Fabrikationshallen der Basaltin.

Mischanlage mit Silos und Schüttgutlager der Basaltinwerke. Im Vordergrund die Bahngleise zur hinteren Produktionshalle

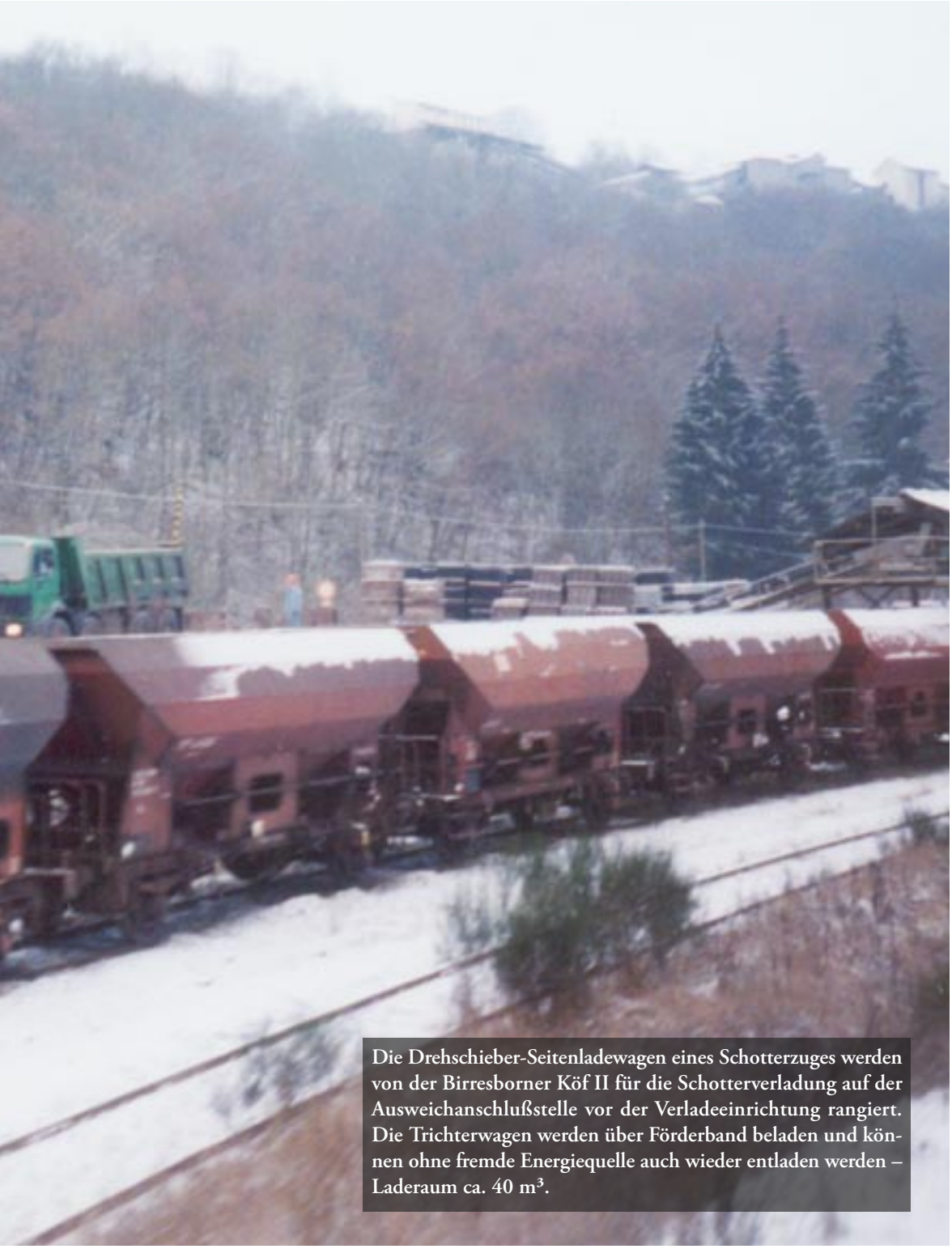
Auf dem Weg zur Pflasterverladung.

Ansicht des Basaltinwerkes mit Mischanlage aus dem fahrenden Zug von der Eifelstrecke aus.

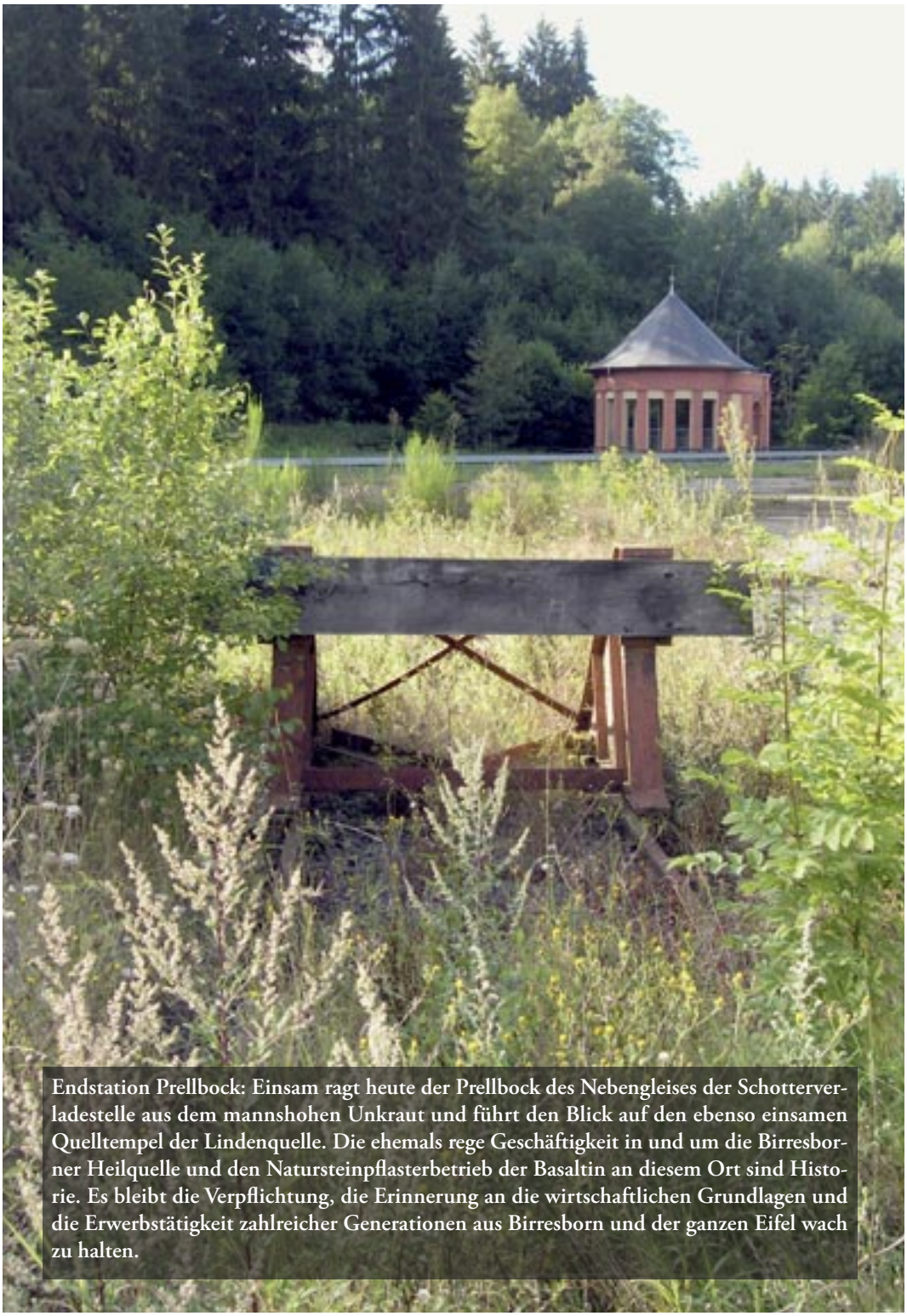
Blick in den Führerstand und durch die rechte Frontscheibe der Köf II, in Fahrtrichtung.



Seit dem 22.04.1998 wartet die Kleinlok auf die Hauptuntersuchung für die Zulassung zum Rangierbetrieb.



Die Drehschieber-Seitenladewagen eines Schotterzuges werden von der Birresborner Köf II für die Schotterverladung auf der Ausweichanschlußstelle vor der Verladeeinrichtung rangiert. Die Trichterwagen werden über Förderband beladen und können ohne fremde Energiequelle auch wieder entladen werden – Laderaum ca. 40 m³.



Endstation Prellbock: Einsam ragt heute der Prellbock des Nebengleises der Schotterverladestelle aus dem mannshohen Unkraut und führt den Blick auf den ebenso einsamen Quelltempel der Lindenquelle. Die ehemals rege Geschäftigkeit in und um die Birresborner Heilquelle und den Natursteinpflasterbetrieb der Basaltin an diesem Ort sind Historie. Es bleibt die Verpflichtung, die Erinnerung an die wirtschaftlichen Grundlagen und die Erwerbstätigkeit zahlreicher Generationen aus Birresborn und der ganzen Eifel wach zu halten.

Mit der Nimstaleisenbahn von Bitburg nach Prüm – oder wie die Menschen im Nimstal um einen Bahnanschluss kämpften

Ralph Matthias Schmitz

Beim Studium eines alten Beschlußbuches der Gemeinde Seffern dachte ich zuerst eher an einen Scherz, als mir beim Überfliegen des Sitzungsprotokolls vom 23. Januar 1908 die Wortfolge „Nimstalbahn Bitburg-Prüm“ ins Auge fiel. Da sich heutzutage Berichte und Beschlüsse über unsere Eisenbahn ausschließlich um die Themen Streckenstilllegung, Bahnhofschließung und Bahnprivatisierung drehen, weckte die Niederschrift sogleich mein Interesse, denn wo gibt es heute noch Bemühungen zum Bau neuer Eisenbahnstrecken in den dünn besiedelten ländlichen Regionen oder überhaupt nur den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, wo doch der Takt sich dehnen lässt bis zum Zerreißen. Wie anders sah es doch noch damals aus, am Beginn des 20. Jahrhunderts:

„Sitzung Gemeinderat Seffern am 23. Januar 1908. Vorsitzender Bürgermeister Thiel und die Mitglieder Dasbach, Kemen, Valerius, Barthel, Ewertz.

Vom Vorsitzenden wurde das Ergebnis der am 12. d. Mts. in Lasel stattgefundenen öffentlichen Versammlung wegen Anregung einer Eisenbahnverbindung Prüm-Bitburg bekanntgegeben.

Beschluß:
Die Versammlung begrüßt einstimmig die Bestrebungen zum Bau einer Nimstalbahn Prüm-Bitburg, deren Ausführung zur Aufschließung eines großen Teils der beiden Kreise besonders geeignet erscheint und die eine längst erwünschte Gelegenheit u.a. namentlich zur Ausbeutung des nicht nur in der ganzen Ausdehnung der Bahnlinie, sondern auch der unmittelbar angrenzenden Gemeindebezirke, beispielsweise Burbach, Balesfeld, Sefferweich mehr als reichlich vorhandenen Stein- und Sandmaterial gestatten wird. Zweifellos könnte dadurch eine zweckmäßige Ergänzung der in Aussicht stehenden Nimstal-Bahnlinie Bitburg-Irrel ohne nennenswerte technische Schwierigkeiten hergestellt und einer großen Anzahl in ihrer jetzigen Abgeschlossenheit wirtschaftlich zurückgebliebenen Orte mit teils hoher Bevölkerungsziffer die besten Vorteile einer besseren Bahnanbindung geschaffen und Anlaß zu völlig neuen Erwerbszweigen der steuerlich meist hoch belasteten Bewohner gegeben werden.“[1)]

Die Aktivitäten des Sefferner Gemeinderates stehen unmittelbar im Zusammenhang mit den Bestrebungen des in Schönecken auf Initiative des dortigen Landarztes Dr. Engel gegründeten „Komitee zur Herstellung einer Bahnverbindung durch das Nimstal“.

Aber 1908 war bereits ein gutes halbes Jahrhundert seit den ersten Eisenbahnbemühungen der Nimstalgemeinden verstrichen, denn schon ganz am Beginn des großen Eisenbahnzeitalters hatte man im Nimstal versucht, mit dabei zu sein und sich intensiv um eine Streckenführung der geplanten Bahnlinie Köln-Trier durch das Nimstal mit Anbindung der Kreisstädte Prüm und Bitburg bemüht. [2)]

Erstmals im Jahre 1849 befaßten sich die zuständigen preußischen Verwaltungsdienststellen mit dem Bau einer Eisenbahnverbindung durch die Rheinprovinz zwischen Köln und Trier. In die Fragen einer möglichen Streckenführung wurde umgehend auch das Oberpräsidium der Rheinprovinz eingeschaltet.[3)] In Köln wurde seinerzeit eine Einbindung Luxemburgs als unumgänglich

angesehen; die Cölner Handelskammer und die Cölner Capitalgesellschaft forderten gar die Ausrichtung der ganzen Strecke auf das Mittelmeer hin und schlugen eine Streckenführung: Köln – Euskirchen – Schleiden – Echternach – Luxemburg nach Paris (504 km) – Paris bis Dijon (315 km) und Dijon bis Marseille (543 km) und damit über insgesamt 1362 km vor.

Im Laufe des Jahres 1856 legte das provisorische Eisenbahnkomitee der Kreise Bitburg und Prüm seine Planungen an das preußische Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vor und versuchte damit, eine Streckenführung für die geplante Eisenbahnverbindung von Trier nach Köln durch das Nimstal mit Anbindung von Bitburg und Prüm zu erreichen. In seiner ausführlichen Denkschrift stellte das Komitee die Vorzüge der Nimstalstrecke heraus und konnte damit das Interesse des Ministeriums an dieser Lösung wecken. Nachdem man sich im Berliner Ministerium näher mit dem Vorschlag beschäftigt hatte und schließlich einer Streckenführung der Bahnlinie Köln-Trier durch das Nimstal nicht mehr abgeneigt war, machte man im Kylltal massiv für die Kyllstrecke Stimmung bei den staatlichen Behörden von Trier über Koblenz bis Berlin. Schließlich gab das Engagement einiger einflussreicher Persönlichkeiten im Kyllbereich den Ausschlag für die Bahnlinie durch das Kylltal. [4)]

Im Laufe des Jahres 1859 wurde dann die endgültige Entscheidung getroffen und der Regierungspräsident erhielt den Auftrag, die Bevölkerung offiziell über die Streckenführung durch das Kylltal zu informieren. Damit hatte das Nimstal die erste Runde im Kampf um eine Eisenbahnlinie verloren. Aber das Ziel wurde dennoch nicht aus den Augen verloren, wenn auch für einige Jahre die Bemühungen auf Eis gelegt wurden. Bereits während des deutsch-französischen Krieges 1870/71 konnte die Kylltalbahn einen durchgehenden Bahnverkehr aufnehmen.

Nachdem im Jahre 1880 sich für die Stadt Prüm eine Eisenbahnverbindung abzeichnete, zwar nicht durch das Nimstal, sondern strategischen Vorstellungen folgend von Gerolstein über Prüm nach St. Vith, befürchteten die Verantwortlichen in Bitburg, von der Entwicklung endgültig abgeschnitten zu werden. Bereits 1887 nahm die neue Strecke im Kreis Prüm ihren Betrieb auf und jetzt wurde man auch in Bitburg richtig aktiv. Im August 1891 setzte der Kreistag zu Bitburg eine Kommission zur Prüfung möglicher Eisenbahnstrecken im Kreis Bitburg ein. [5)]

Weitere Informationen zu den Bemühungen des Kreistages fehlen. Indessen datiert der nächste Versuch für eine Eisenbahn im Nimstal aus dem Jahre 1899. [6)] Am 3. Juli 1899 ersuchte Amtsbürgermeister Matthias Schmitt von Bickendorf den Echternacher Architekten Bachholz als Vertreter der Elektrotechnischen Gesellschaft die Anlegung einer Eisenbahnlinie von Bitburg über Rittersdorf und Bickendorf nach Seffern zu prüfen, nachdem die Elektrotechnische Gesellschaft offiziell den Auftrag erhalten hatte, die Bahnlinie Erdorf-Bitburg anzugehen.

Bürgermeister Schmitt wies in seiner Anfrage auf einen möglichen Bahnbau im Zusammenhang mit dem Ausbau der Nimstalstraße hin:
„Die Straße von Bitburg bis Seffern über Rittersdorf und Bickendorf, auf einer Länge von 12 Kilometern, soll im nächsten Jahr (1900 – d. Verf.) vollständig mit einer Kronenbreite von 6 Metern chausseemäßig ausgebaut werden, nachdem die Strecke Bickendorf-Seffern sozusagen bereits fertig ist und in den nächsten Wochen dem Verkehr übergeben wird. Durch die Nimstalbahn könnte die Strecke Bitburg-Erdorf gerade erst rentabel werden, da drei große Ortschaften direkt angeschlossen und weitere 6 – 7 in kaum 1 – 2 km Entfernung und mit guten Wegen verbunden sind.“

Bereits zwei Tage später meldete sich Architekt Bachholz aus Echternach bei Bgm. Schmitt und erbat die Vorlage von Zahlenmaterial über eine mögliche Bahnfrequentierung durch die Einwohner des Nimstals, um eine eingehende Prüfung der Anfrage vornehmen zu können. Insbesondere interessierte ihn der mögliche Warentransport über die Bahnstrecke:
„Sein Bahn-Consortium sei an der Nimstaleisen-

Die neue Bahn Erdorf—Bitburg.

Nach der neuen Sekundärbahn-Vorlage soll bekanntlich von Erdorf nach Bitburg eine neue Bahn gebaut werden. Die dem Gesetze beigegebenen Denkschriften besagen darüber folgendes:

Der Kreis Bitburg (781 Quadr.-Klm., 46000 Einwohner) des Regierungsbezirks Trier wird bis jetzt nur entlang seiner östlichen Grenze von einer Eisenbahn — der Hauptbahn Köln-Trier — durchschnitten, an seiner nordwestlichen Ecke wird er demnächst von der im Bau begriffenen Linie Pronsfeld-Neuerburg durch deren Endstation Neuerburg berührt, während im Südosten jenseits der Reichsgrenze Eisenbahnverkehrsgelegenheit durch die Luxemburgische Prinz-Heinrich-Bahn geboten ist. Im übrigen ist er aber von dem allgemeinen Eisenbahnverkehr so gut wie abgeschnitten. Dieser Zustand lastet seit langem hemmend auf der wirtschaftlichen Entwicklung des Kreises und führt unter anderem dazu, daß der Verkehr aus dem westlichen Teile des Kreises in unerwünschter Weise sich mehr und mehr über die Landesgrenze der Luxemburgischen Bahn zuwendet. Es ist deshalb die Erschließung des Kreises durch neue Bahnen schon seit längerer Zeit ins Auge gefaßt und zu dem Ende eine Verbindung von Erdorf über Bitburg durch das Rimstal nach Irrel und weiter an der Sauer entlang nach Igel, wie auch ein Anschluß von Bitburg nach Neuerburg, falls dessen Ausführung bei den noch anzustellenden eingehenden Untersuchungen sich wegen der Höhe der Baukosten nicht etwa als unwirtschaftlich erweist, geplant. Es erstes Stück der Bahn von Erdorf nach Igel soll zunächst die Strecke Erdorf - Bitburg gebaut werden.

Das Verkehrsgebiet dieser etwa 6,9 Kilom. langen Strecke umfaßt gegen 147 Quad.-Kilom. mit rund 11000 hauptsächlich Landwirtschaft und Viehzucht treibenden Bewohnern (auf 1 Quad.-Kil. durchschnittlich 75 Bewohner). Das unter dem Pfluge befindliche Land ist zwar recht ertragfähig; indessen war seine Bebauung bisher nicht sehr lohnend, weil der Absatz der gewonnenen Erzeugnisse sowie der Bezug der notwendigen Düngemittel durch die starken Steigungen der Straße von der Station Erdorf nach Bitburg zu sehr verteuert werden.

Das wirtschaftliche Leben der Gegend hat seinen natürlichen Sammelpunkt in der Kreisstadt Bitburg (2 900 Einwohner). Es sind dort 3 Dampfbrauereien, 2 Dampfbrennereien, 2 Gerbereien, 1 Essigfabrik, 2 Zementziegeleien, 1 Tuffsteinfabrik, 1 Gasanstalt, 1 Schlachthaus und weitere kleinere Gewerbebetriebe vorhanden. 18 bedeutende Märkte, insbesondere Viehmärkte, bringen einen lebhaften Handelsverkehr nach Bitburg, der nach Eröffnung der neuen Bahn sich voraussichtlich noch erheblich steigern wird. An diesem Aufschwunge wird auch die Landwirtschaft, deren Erzeugnisse hier die hauptsächlichsten Handelsgegenstände bilden, hervorragenden Anteil nehmen. Aber nicht allein die Stadt Bitburg, sondern auch die hintergelegenen Ortschaften des Rims- und Prümtales werden von der neuen Bahn Vorteil haben, da für sie der Bahnhof Bitburg wesentlich schneller und bequemer zu erreichen sein wird, als jetzt Erdorf.

An Gütern werden hauptsächlich zur Beförderung kommen im Empfange: Kohlen, Dünger, Baumaterialien und Kolonialwaren; im Versande: landwirtschaftliche Erzeugnisse, Holz und Vieh.

Die Baukosten betragen, ausschließlich der den Beteiligten zur Last fallenden, auf 105 000 Mark geschätzten Grunderwerbskosten, 1 587 000 Mark = rund 230 000 Mark für das Kilometer.

Ausschnitt aus der Trierischen Landeszeitung vpm 13.04.1906: „Die neue Bahn Erdorf – Bitburg“

bahn sehr interessiert und plane den Streckenbau durchzuführen, wenn der Bahnbau sich rentabel darstellen lasse."

Aus heute nicht mehr nachvollziehbaren Gründen zogen sich die Kontakte in die Länge, und Amtsbürgermeister Matthias Schmitt wollte oder konnte die geforderten Daten nicht mehr liefern. 1904 folgt ihm zuerst Bruno Oedekoven als kommissarischer Bürgermeister nach, ehe im Jahre 1905 Matthias Thiel zum neuen Bürgermeister des Amtes Bickendorf gewählt wurde. Er nahm sich des Eisenbahnprojektes unverzüglich wieder an und stellte die benötigten Informationen über das Güteraufkommen im Einzugsbereich des Nimstales zusammen. Er meldete an Architekt Bachholz unter anderem allein für den Bereich der Gemeinde Seffern:

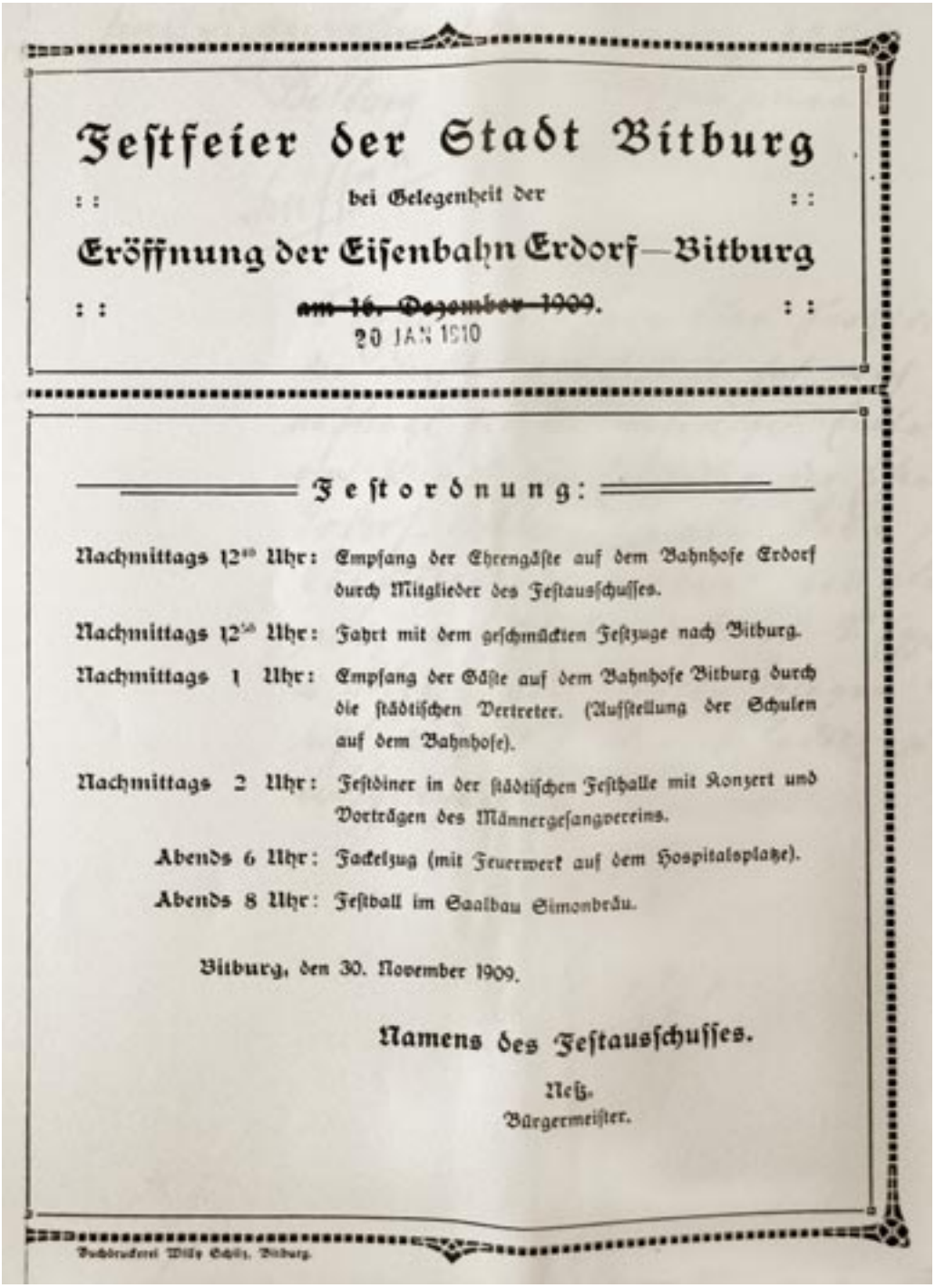
– jährlich 1.000 Tonnen Schleifsteine, 500 Tonnen Bausteine und 2.000 Tonnen Mauersteine durch Steinbruchbetreiber Krichel
– jährlich 60 Waggons Sandsteine durch Steinhauermeister Matthias Kemen aus Seffern
– jährlich 8.900 Ztr. Sandsteine durch Steinbruchbesitzer Hargarten, Seffern
– jährlich 400 – 600 Ztr. Kohlen, 1.000 Ztr. Getreide, 200 Ztr. Kartoffeln, 200 Ztr. Heu, 300 Ztr. Stroh, 150 Stk. Schweine, 60 Stk. Rindvieh als Transportbedarf für die Gemeinde Seffern, ermittelt durch Bürgermeister Ewertz

Indessen wurde nach Fertigstellung der Eisenbahnstrecke von Köln nach Trier durch das Kylltal in Bitburg der Wunsch immer lauter, die Stadt endlich an das neue Schienennetz anzubinden und eine Kleinbahn oder Nebenbahn bis Erdorf auszubauen. Nachdem die staatlichen Bemühungen keinen durchschlagenden Erfolg mit sich brachten, beschloß die Bitburger Stadtverordnetenversammlung im Jahre 1903 die Bahnverbindung Bitburg-Erdorf selbst in die Hand zu nehmen und den Auftrag zum Bau einer privaten Kleinbahn an die Aktiengesellschaft für Bahnen und Tiefbauten in Berlin zu erteilen. Zur Deckung der anfallenden Kosten von 850.000,– Mark sollten Anleihen durch die Stadt aufgenommen werden. Der Regierungspräsident zu Trier verweigerte hierzu jedoch die erforderliche Genehmigung, da seiner Auffassung nach die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt wegen anderer dringenderer Baumaßnahmen im öffentlichen Bereich (Schule, Schlachthaus, Kanalisation und Kirche) nicht mehr gewährleistet sei und zum anderen die auf Wunsch der Gewerbetreibenden geplante Streckenführung durch die teilweise sehr engen und steilen Straßen der Stadt zum Teil unzulässige Steigungen mit sich brachten. [7)]

Im Mai 1908 schließlich wurden die jahrzehntelangen Bitburger Bemühungen belohnt und die Bauarbeiten für die Eisenbahnlinie Bitburg-Erdorf in Angriff genommen. Bereits ein gutes Jahr später war die neue Bahnstrecke fertig gestellt und wurde mit einer zünftigen Festfeier am 20. Januar 1910 offiziell eröffnet. [8)]

Die erfolgreichen Bitburger Bemühungen haben sicherlich auch das die Einwohner des Nimstals wieder beflügelt und an den eigenen Erfolg glauben lassen. Zur neuen treibenden Kraft wurde der Schönecker Landarzt Dr. Engel. Er initiierte das „Komitee zur Herstellung einer Bahnverbindung durch das Nimstal" mit Sitz in Schönecken. Dem Komitee gehörten 22 einflußreiche Mitglieder an, darunter aus dem damaligen Kreis Bitburg Amtsbürgermeister Karl Benz aus Bickendorf, Steinbruchbesitzer Kemen aus Seffern, Steinbruchbesitzer Krichel aus Seffern und Pfarrer Zimmer aus Seffern.

Diesmal wurde das Ansinnen generalstabsmäßig geplant und vorbereitet und im Januar 1909 legte Dr. Engel eine umfassende Petition an den Oberpräsidenten der preußischen Rheinprovinz vor. Die unter verkehrstechnischen, wirtschaftlichen und militärischen Aspekten angestellten Untersuchungen führten im Ergebnis zu einer überaus günstigen Streckenführung durch das Nimstal, mit nur geringen Steigungen und ohne Tunnelbau und kürzer und schneller als die Kyllstrecke. Geplant war eine Linienführung von Köln kommend über Steffeln, Prüm, Ellwerath, dann durch das Nimstal über Schönecken nach Bitburg, mit Bahnhöfen in Prüm, Schönecken, Reuland, Lasel, Seffern, Bickendorf, Rittersdorf und Bitburg. Die



Festfeier der Stadt Bitburg

bei Gelegenheit der

Eröffnung der Eisenbahn Erdorf—Bitburg

~~am 16. Dezember 1909~~.
20 JAN 1910

Festordnung:

Nachmittags 12⁴⁰ Uhr: Empfang der Ehrengäste auf dem Bahnhofe Erdorf durch Mitglieder des Festausschusses.

Nachmittags 12⁵⁰ Uhr: Fahrt mit dem geschmückten Festzuge nach Bitburg.

Nachmittags 1 Uhr: Empfang der Gäste auf dem Bahnhofe Bitburg durch die städtischen Vertreter. (Aufstellung der Schulen auf dem Bahnhofe).

Nachmittags 2 Uhr: Festdiner in der städtischen Festhalle mit Konzert und Vorträgen des Männergesangvereins.

Abends 6 Uhr: Fackelzug (mit Feuerwerk auf dem Hospitalsplatze).

Abends 8 Uhr: Festball im Saalbau Simonbräu.

Bitburg, den 30. November 1909.

Namens des Festausschusses.

Neß.
Bürgermeister.

Buchdruckerei Willy Schütz, Bitburg.

Plakataushang zur Festfeier der Stadt Bitburg zur Eröffnung der Bahnstrecke Erdorf-Bitburg am 20. Jan. 1910

Streckenlänge Bitburg – Prüm war mit 37,5 km ermittelt.

Mit Schreiben vom 08. Sept. 1909 an den Oberpräsidenten der Rheinprovinz äußerte sich das Ministerium für öffentliche Arbeiten in Berlin zur Bauwürdigkeit der Nimstalstrecke Bitburg – Prüm eher ablehnend, vor allem auch hinsichtlich zahlreicher weiterer dringender Bahnvorhaben. Indessen wurde die endgültige Entscheidung dem Oberpräsidenten der Rheinprovinz überlassen, der seine Prioritäten selbst festlegen sollte. Insofern wurde von Seiten des Ministeriums die Nimstalstrecke durchaus als ausbauwürdig und als realisierbar angesehen.

Vor seiner endgültigen Entscheidung erbat sich der Oberpräsident am 17. Okt. 1909 vom Trierer Regierungspräsidenten eine Stellungnahme und stellte es nun ihm frei, die Nimstalstrecke in das Eisenbahnbauprogramm des Landes Preußen aufzunehmen: „Sollte der Herr Regierungspräsident aber nicht anderer Meinung sein, dann wird der Bau der genannten Linie durch den Staat schon mit Rücksicht auf zahlreiche dringendere Eisenbahnprojekte zur Zeit nicht in Angriff genommen werden können“

Am 29. Okt. 1909 bat der Trierer Regierungspräsident um eine Fristverlängerung für seine Antwort, da der Landrat von Prüm seinen Bericht noch nicht fertig habe.

Letztlich hatte dies alles jedoch keinen Einfluß mehr auf die Entscheidung des Ministeriums, da sowohl der Regierungspräsident, als auch der Oberpräsident der Rheinprovinz ihre Präferenzen andersweitig vergeben hatten, und die Nimstalstrecke nicht in ihre Planungen paßte. Am 24. Nov. 1909 wurde die Petition des Schönecker Eisenbahnkomitees endgültig abschlägig beschieden und mitgeteilt: „Bezugnehmend auf den Erlaß des Ministeriums für öffentliche Arbeiten vom 17.09.1909 wird wegen zahlreicher dringenderer Eisenbahnprojekte der Bau der Nimstalstrecke vorerst nicht angegangen.“
Nach diesem erneuten Fehlschlag für die Nimstalbahn startete im Frühjahr 1910 der Bürgermeister von Prüm Stadt und Land, Wallersheim, eine neue Initiative. Er schlug dem Oberpräsidenten der Rheinprovinz vor, eine Bahnverbindung Köln – Prüm – Schönecken –Trier zu errichten und präsentierte entsprechende Planungen und Wirtschaftlichkeitsermittlungen, die seinen Vorschlag untermauern sollten. Auf Anweisung des Oberpräsidenten wurde eine gemeinsame Kommission der Eisenbahndirektionen Saarbrücken und Köln mit der Prüfung des Vorhabens beauftragt.

Jedoch, wie nicht anders zu erwarten, fiel das Ergebnis nach kurzer Prüfung negativ aus – leider liegen uns die einzelnen Feststellungen der gemeinsamen Bahnkommission nicht mehr vor, die zur Ablehnung des Vorschlages angeführt wurden. Der Trierer Regierungspräsident vermerkte jedoch in seiner Stellungnahme [9)] vom 19. Okt. 1910 an der Oberpräsidenten: „Damit (mit der Stellungnahme der gemeinsamen Kommission – d. Verf.) ist die Voraussetzung für eine Verwirklichung der Wünsche der Verfasser der Eingabe entfallen oder wenigstens soweit als sie die Herstellung einer Bahnlinie von Prüm nach Köln betreffen, in weite Ferne gerückt. Meines Erachtens liegt aber der Petition noch eine weitere Absicht zu Grunde, nämlich die, an das Projekt der sogenannten Nimstalbahn zu erinnern, dessen Ausführung Euer Exzellenz unter dem 17. Sept. 1909 – Nr. 1844Z durch mich dem Komitee in Schönecken haben mitteilen lassen, zur Zeit nicht in Aussicht genommen werden kann. Wenn auch die Hoffnung auf Erbauung einer Bahn Schönecken-Blankenheim deren Fortsetzung die Nimstallinie hätte werden können, fehlgeschlagen ist, so glaube ich doch nicht, daß die Interessenten auf immer auf diese Bahn Verzicht leisten müssen, denn für den Fall, daß von Losheim – an der Strecke Jünkerath-Bütgenbach eine Verbindung nach Süden und an die Bahnlinie Gerolstein-St. Vith gesucht werden sollte, würde die Nimstaleisenbahn die gegebene Fortsetzung einer solchen Strecke werden. Wenn auch dieses Projekt wegen der strategischen Bedeutung einer solchen Bahn einige Aussicht auf Verwirklichung zu haben scheint, so dürften doch, bis diese Fragen, in denen das militärische Interesse wohl ausschlaggebend sein wird, gelöst

sein werden, noch Jahre vergehen. Zur Zeit scheint es mir jedenfalls richtiger zu sein, auf den Ausbau anderer Bahnlinien, welche mehr dem allgemeinen Interesse dienen, hinzuwirken, wenn ich auch die Bedeutung der Erschließung des nördlichen Theiles des Kreises Prüm und die der Nimstalbahn nicht verkenne. Hinsichtlich der von mir für wichtiger und dringlicher gehaltenen Eisenbahnprojekte bitte ich auf die Ausführungen in meinem Euer Exzellenz am 16. September 1910 – P.2255 – geheim erstatteten Berichts Bezug nehmen zu dürfen".

Aber auch in den Nimstalgemeinden des Kreises Bitburg gaben sich die Menschen keineswegs mit der Ablehnung ihres Wunschprojektes zufrieden und man war bereit, weiter für den wirtschaftlichen Aufschwung und die Anbindung des Tales an den überregionalen Verkehr zu kämpfen. So wurde man im Jahre 1910 ebenfalls in allen Nimstalgemeinden wieder aktiv und im Zusammenhang mit dem Neubau des Amtsgerichtes im Norden der Stadt Bitburg richtete man am 29. August 1910 eine gemeinsame Eingabe an die Königliche Eisenbahndirektion zu Saarbrücken, mit dem Ziel, gleichzeitig mit dem Gerichtsbau im nordwestlichen Stadtbereich auch eine neue Eisenbahnhaltestelle zu schaffen. Die entsprechende Eingabe des Bitburger Stadtrates an die Eisenbahndirektion wurde nicht nur von den Nimstalgemeinden Rittersdorf, Bickendorf und Seffern, sondern diesmal auch von zahlreichen weiteren Gemeinden bis hin nach Neidenbach unterzeichnet. [10)]

Die Königliche Eisenbahndirektion zu St. Johann-Saarbrücken reichte die Petition umgehend zusammen mit anderen Anträgen an das Ministerium für öffentliche Arbeiten in der Wilhelmstraße in Berlin weiter, zusammen mit einer ausführlichen Stellungnahme, mit der man das Ansinnen direkt in die richtige Ecke rücken wollte. Wörtlich heißt es: „…können wir ein dringendes Bedürfnis nicht anerkennen (…) bis andere dringendere Wünsche und Anträge in unserem Bezirk befriedigt sind, da wohl nicht anzunehmen ist, daß die verschiedenen großen und teuren Projekte, die das diesseitige Verkehrsgebiet betreffen, gleichzeitig Berücksichtigung finden können. Vor allem möchten wir empfehlen, zunächst der weit dringlicheren Erschließung des Hunsrücks näher zu treten und weiter der Bahnen, die für die weitere Entwicklung der Saarindustriereviers von Bedeutung sind. Es kommt hinzu, daß die Kreise Bitburg, Daun und Wittlich (…) in den letzten Jahren durch neue Bahnen schon außerordentlich bevorzugt worden sind, so der Kreis Bitburg durch die Linien Pronsfeld-Neuerburg und Erdorf-Bitburg-Irrel."

Die Schwerpunkte des Eisenbahnausbaus lagen also sowohl für die königl. Eisenbahndirektion, als auch für die staatlichen Dienststellen ganz eindeutig nicht im Nimstal. Es wurde in den entscheidenden Jahren 1909/1910 deutlich, daß für die kommenden Jahre für den Nordbereich des Kreises Bitburg und den Südteil des Kreises Prüm die Bahnerschließung durch die Nimstaleisenbahn auf nicht absehbare Zeit in weite Ferne gerückt war. Das Nimstal hatte einfach keine „Lobby" bei den entscheidenden Stellen, zumal es in der engen Tallage keine großen Industrien und kriegswichtigen Rüstungsbetriebe und auch keine Truppenstandorte gab, denn Bitburg und Prüm waren damals keine Garnisonsstädte und fielen deshalb nicht in die erste Priorität.

Die Ernüchterung war zwar groß, doch kampflos wollte man die Chance der wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Erschließung des Nimstals nicht preisgeben. Also wurden die Berechnungen und Pläne weiter aktualisiert und nach noch wirtschaftlicheren Lösungsansätzen gesucht. Ziel war es dabei, gegenüber der Kyllstrecke eine kürzer und damit schnellere und wirtschaftlich günstigere Alternative zu bieten, wenn für die Nimstalstrecke eine Anbindung an die von Köln über Münstereifel führende Bahnlinie hergestellt werden könnte.

Am 18.02.1912 legte Dr. Engel erneut eine Petition an das Oberpräsidium in Koblenz vor, mit entsprechenden Änderungen in der Streckenführung. So sollte jetzt anstelle der Trasse über Prüm – Ellwerath – Schönecken die Bahnlinie über Gondelsheim – Rommersheim – Schönecken in das Nimstal führen.

Der nächste Versuch stammt aus dem März 1914, knappe vier Monate vor dem Ausbruch des ersten Weltkrieges. [11] Die Bürgermeistereien Burbach, Dingdorf und Schönecken versuchten beim Oberpräsidium für die Bahnverbindung durch das Nimstal nochmals eine positive Wendung herbeizuführen. Sie beklagen eindringlich den Rückgang des Wirtschaftslebens im Nimstal und seinem Einzugsbereich durch die fehlende überregionale Verkehrserschließung. Der Bau von Bahnlinien in anderen Regionen habe zu einer beachtenswerten Verbesserung der Lebens- und Wirtschaftsbedingungen geführt, während die eigene Region weit zurückgefallen sei. Weiter verwiesen Sie auf die bereits durch das Schönecker Eisenbahnkomitee dargelegten Vorzüge einer tunnelfreien Eisenbahnstrecke Trier – Bitburg – Schönecken – Münstereifel – Köln und stellen die militärische Bedeutung der Strecke eingehend heraus. [12] Die weitere Bearbeitung des Antrages dürfte jedoch in den Wirren des 1. Weltkrieges untergegangen sein.

Ebenso schweigen die einschlägigen Aktenbände im Landeshauptarchiv zum erneuten Vorstoß des Schönecker Komitees vom März 1914, jedoch dürfte dazu noch eine ablehnende Reaktion erfolgt sein, denn noch vor dem Kriegsende 1918 wurde das Komitee nochmals aktiv und richtete eine erneute Eingabe an die preußische Landesregierung. [13] Indessen machten das Kriegsende und die nachfolgende wirtschaftliche Entwicklungen auf längere Dauer alle Planungen und Vorhaben für lange Zeit unmöglich.

Beachtenswert dürfte jedoch noch die Planungsakte der preußischen Landesregierung zum weiteren Ausbau der Eisenbahnen im Lande Preußen vom 07. Okt. 1922 sein. Darin wird für das folgende Jahr 1923 für den Neubau einer Bahnstrecke Neuerburg – Bitburg ein Betrag von 8.373.000,– Reichsmark bereitgestellt. Allerdings dürfte auch hier die wirtschaftliche Entwicklung den Planungen alle Grundlagen geraubt haben, denn mit dem Streckenausbau wurde nie begonnen. [14]

In einer Denkschrift vom 25. April 1927 stellt Amtsbürgermeister Heinrich Wilky von Bickendorf (Bgm. 1921 – 1933, d. Verf.) resignierend und ernüchtert fest: „Wohl keine Gegend der Rheinprovinz hat im Laufe der Jahrzehnte größere Enttäuschungen erlebt, als die Bürgermeistereien Schönecken, Bickendorf und Oberweis. 1868 glaubten die Anwohner des Nimstales, daß die Eisenbahn Köln – Trier durch ihre an Bodenschätzen und Naturkräften reichen Gegenden gebaut würde. Im letzten Augenblick gelang es Sonderinteressen, entgegen den Gutachten der Sachverständigen, die Bahnführung durch das Kylltal zu legen. 1903, 1909 und 1910 sowie 1913 bemühten sich die zuständigen Stellen, mit erneuten Eingaben an den Verkehrsminister bzw. Arbeitsminister eine Bahnlinie zu erreichen, nachdem sie jahrzehntelang mit stiller Resignation in Folge der Abschließung der Gegend vom Verkehr beobachtet hatten.“ [15]

Abschließend bleibt wohl nur noch festzustellen, daß in einer Zeit, in der zahlreiche Bahnprojekte angestoßen und umgesetzt wurden, auch die Einwohner des Nimstales die große Bedeutung der Eisenbahn erkannt hatten und, obwohl sie um ihre Eisenbahnstrecke so zäh und ausdauernd gekämpft haben, wie kaum eine andere Regionen in der damaligen preußischen Rheinprovinz, dennoch leer ausgingen. Im Nachhinein stellt sich dabei ganz klar heraus, daß im damaligen regionalen Eisenbahnpoker der Trierer Regierungspräsident unzweifelhaft die Schlüsselposition inne hatte, nur das das Nimstal eben nicht auf seiner Liste stand.

Nachdem sich die Einwohner des Nimstals mehr als ein halbes Jahrhundert intensiv um eine eigene Eisenbahnstrecke bemüht hatten, aber 50 Jahre lang immer wieder andere Regionen den Vorzug erhalten hatten, waren schließlich nach dem ersten Weltkrieg die wirtschaftlichen Voraussetzungen für den Neubau von Eisenbahnstrecken nicht mehr gegeben und nach dem 2. Weltkrieg zeichnete sich schon bald das Ende der großen Eisenbahnzeit ab. 1988/89 wurde die Strecke durch das südliche Nimstal stillgelegt, nachdem sie nicht einmal 80 Jahre lang ihrem eigentlichen Zweck gedient hatte. Wenigstens die Streckenschließung ist der Nimstaleisenbahn damit erspart geblieben.

Fußnoten

1) Archiv Verbandsgemeinde Bitburg-Land – Beschlußbuch Gemeinderat Seffern, Band II (1847 – 1917)
2) LHA Koblenz, Best. 403 Nr. 11928 „Eisenbahnprojekte linke Rheinseite 1910-1913
3) LHA Koblenz, Best. 403 Nr. 11910 Eisenbahnprojekte linke Rheinseite 1846 - 1862
4) LHA Koblenz, Best. 655,192 Nr. 334 Sonderakten betr. Eisenbahn Bitburg-Neuerburg - 1912
5) LHA Koblenz, Best. 655,192 Nr. 382
6) ebenda
7) LHA Koblenz – Best. 403 Nr. 12063 – Bau von Nebenbahnen im Kreis Bitburg 1882 - 1905
8) LHA Koblenz – Best. 403 Nr. 12064 – Bau von Nebenbahnen im Kreis Bitburg 1902 - 1911
9) LHA Koblenz, Bestand 403 Nr. 11927 Eisenbahnprojekte linke Rheinseite 1909/1910 – Seite 351ff
10) LHA Koblenz, Bestand 403 Nr. …..
11) LHA Koblenz, Bestand 403 Nr. 14639 – Eisenbahndirektion Saarbrücken Bd. I – 1913/14
12) Peter Neu, Die Pläne einer Eisenbahnverbindung Bitburg-Prüm – Prümer Jahrbuch 1966
13) siehe ebenda, Peter Neu
14) LHA Koblenz – Best. 403 Nr. 14639, Eisenbahndirektion Saarbrücken, Bd. I 1913/14
15) LHA Koblenz – Best. 655,192 Nr. 334

Anlage:

Petition des Komitees zur Herstellung einer Bahnverbindung durch das Nimstal vom 18.02.1912 (Original LHA Koblenz, Best. 403 Nr. 11928, Seite 142 – 151

Im Januar des Jahres 1909 richteten die durch ein „Komitee zur Herstellung einer Bahnverbindung durch das Nimstal" vertretenen Anwohner dieses Tales an die hohe Staatsregierung und die in Frage kommenden Körperschaften die Bitte um Aufschließung des zwischen Prüm und Bitburg gelegenen Gebietes durch eine Eisenbahn. Der diesbezüglichen Petition, welche nach allen Seiten hin eingehend begründet war, lagen bei eine fachmännisch ausgearbeitete Karte der projektierten Linienführung, genaue amtliche Verkehrsnachweisungen sowie technische Erläuterungen.

Anlage I u. II.

Nach Prüfung der Petition durch die Eisenbahnkommission des Abgeordnetenhauses und warmer Befürwortung derselben durch Herrn Abgeordneten Wallenborn wurde dieselbe in der Plenarsitzung des Landtages am 25. Juni desselben Jahres ohne Widerspruch der Kgl. Staatsregierung als Material überwiesen. Bereits am 14. Mai 1909 war die fragliche Strecke seitens des Herrn Präsidenten der Eisenbahndirektion Saarbrücken und seiner technischen Beiräte bereist worden.

Anlage III.

Nach der Enttäuschung, welche im Jahre 1868 die im letzten Augenblicke erfolgende Umänderung des Bahnprojektes Cöln Trier brachte, — sofern das Nimstal zu Gunsten des Kyllthales zurücktreten mußte — gaben sich die Petenten nunmehr der Hoffnung hin, daß in absehbarer Zeit auch ihnen, die vollauf die Fähigkeit einer kräftigen Entwicklung in sich fühlen und sich recken und ausdehnen möchten, durch Aufschließung ihres Tales endlich die Möglichkeit zu wirksamem Verkehr mit der weiteren Mitwelt geboten werde.

Auch der am 13. November 1909 einlaufende Bescheid des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten — wonach mit Rücksicht auf die schwebenden Eisenbahnprojekte der Bau einer Nimstalbahn zur Zeit nicht in Aussicht genommen werden könne — vermochte nicht, die Bittsteller in die frühere Resignation zurücksinken zu lassen, sahen sie doch die Berechtigung ihrer Wünsche durch das unparteiische Urteil des Landtages bestätigt, sodann noch die Dringlichkeit des Bahnbaues mehrmals (zuletzt in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. Mai 1911) auf das Energischste vertreten.

Anlage IV.

Anlage V.

Sie glauben nunmehr auf Folgendes hinweisen zu dürfen:

Den mit der Ausarbeitung des Bahnprojektes Befaßten konnte es nicht unbekannt bleiben, daß auch im Nordgebiete der Eifel Bahnverbindungen erstrebt wurden, so namentlich eine Fortsetzung der Bahnlinie Euskirchen—Münstereifel in südlicher Richtung nach Ahrhütte auf Lissendorf zu. Diese den unserigen zeitlich nachfolgenden,

dann noch nebeneinandergehenden Bestrebungen mußten nun über kurz oder lang zusammenlaufen, was denn auch geschehen ist. Beide für sich dasselbe suchend, haben sie ein großes, gemeinsames, ihre Sonderinteressen in gleichem oder vielmehr besserem Maße wahrendes Ziel, indem durch die Vereinigung der beiden zuerst erstrebten Teilstrecken die Möglichkeit geboten wird, durch die nunmehr angeregte Hauptverkehrsader nicht nur den lokalen Bedürfnissen Rechnung zu tragen, sondern auch eine schon lange recht fühlbare allgemeine Verkehrsforderung in befriedigender Weise zu erfüllen.

Die Linienführung der hiernach erbetenen Bahn ist gedacht ausgehend von Münstereifel über Eicherscheid, Schönau (Erfttal), Obachtal, Sülchesbachtal, östlich von Tondorf, Mülheim in die Bahn Ahrhütte—Blankenheim einmündend, dann über Dollendorf, Mirbach, Wiesbaum, Birgel, Lissendorf, Steffeln, Gondelsheim durch das Nimstal über Schönecken nach Bitburg führend.

Die projektierte Bahn würde kürzer sein wie die bestehende Eifelbahn (Cöln Trier), geringere Steigungen aufweisen wie dieselbe und dabei sowohl den Lokal-Interessen von rund 70 Gemeinden mit 20000 Einwohnern wie den höheren Gesichtspunkten der Staatsverwaltung dienen.

Eine eingehende Begründung dieser Behauptung unter Nachweis der Rentabilität und Zufügung technischer Erläuterungen sei vorbehalten.

In dem Hinweise auf das an dieser Stelle nur kurz skizzierte Projekt glaubt das unterzeichnete Komitee einen Hülfsfaktor zu schnellerer Verwirklichung seiner vor drei Jahren vorgebrachten Bahnwünsche erblicken zu können.

Es ist überzeugt, daß eine Prüfung dieses Planes dazu führen muß, daß auch der Staat sich dem Gefühle der dringenden Notwendigkeit des erbetenen Bahnbaues nicht länger verschließen kann. Sollte indeß trotz dieser Erkenntnis aus äußeren Gründen eine Verwirklichung dieses weiterausschauenden Projektes zur Zeit untunlich sein, so richtet das unterzeichnete Komitee an die hohe Staatsregierung die ergebenste Bitte nunmehr wenigstens die seitens des Abgeordnetenhauses befürwortete Bahnlinie durch das Nimstal zur Ausführung zu bringen unter Zugrundelegung des im Jahre 1909 unterbreiteten Bauplanes, der nur soweit abzuändern wäre, daß an Stelle einer Linienführung Prüm—Elwerath—Schönecken eine solche von Gondelsheim über Rommersheim nach Schönecken tritt.

Für diese Andersgestaltung sprechen folgende Gründe: Bei einer Bahn Prüm—Bitburg bietet die Teilstrecke Prüm—Elwerath—Rommersheim die höchsten technischen Schwierigkeiten. Wird von der Anlage eines — nicht kleinen — Tunnels bei Elwerath abgesehen, so ist die Bahnführung nur mit dem höchstzulässigen Steigungsverhältnisse von 1 : 40 in weiten Umführungen möglich, während die Strecke Gondelsheim—Schönecken fast horizontal verläuft. Dabei deutet die ganze Anlage des Bahnkörpers und Bahnhofes bei Gondelsheim darauf hin, daß wohl schon bei der Errichtung derselben die zukünftige ausgedehntere Inanspruchnahme ins Auge gefaßt wurde. Den Anwohnern des Nimstales würde die Einführung der Bahn in den Bahnhof Gondelsheim die schnellere Erreichung der Hauptbahn bieten, dem Staate die Bahnbau- und Betriebskosten in ganz wesentlichem Grade verbilligen und — was die Hauptsache ist — die Grundlage zu einem später zu realisierenden großzügigeren Projekte einer Bahn Münstereifel—Bitburg wäre geschaffen.

Das Komitee glaubt sich der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß einer nochmaligen wohlwollenden Prüfung unseres Projektes unbedingt eine nunmehr bald einsetzende tatkräftige Förderung desselben folgen wird, welche in gleichem Maße dem Allgemeinwohl des Staates zu Gute käme, wie sie für die Bewohner eines weiten, hochentwicklungsfähigen Gebietes der Eifel statt des bisherigen wirtschaftlichen Stillstandes kraftvollen Aufschwung bringen muß und wird.

Das Komitee zur Herstellung einer Bahnverbindung durch das Nimstal:

Antony, Mühlenbesitzer, Huscheidermühle. Backes, Mühlenbesitzer und Kreistagsmitglied, Schweißthalermühle. Benz, Bürgermeister, Bickendorf. Dr. Engel, Arzt, Schönecken. Evers, Bürgermeister, Schönecken. de la Fontaine, Gerbereibesitzer und I. Beigeordneter, Schönecken. Kemen, Steinbruchbesitzer, Seffern. Krichel, Steinbruchbesitzer, Speicher. Lönhard, Gutsbesitzer und Beigeordneter, Bickendorf. Müller, Kreistagsmitglied, Heilenbach. Neß, Bürgermeister, Bitburg-Stadt. Verfers, Kaufmann und Gemeindevorsteher, Schönecken. Zimmer, Pfarrer, Seffern. Zimmer, Postverwalter, Schönecken.

Anlagen.

Anlage I.

Freudige Begeisterung erfaßte im Jahre 1868 die Anwohner des Nimstales ob der Kunde, daß die projektierte Eisenbahn Cöln—Trier ihren Weg durch die an Bodenschätzen und Naturkräften so reichen Gefilde nehmen sollte, glaubten sie doch nunmehr auch ihrerseits im wirtschaftlichen Kampfe erfolgreich sich betätigen und ihre in materieller Hinsicht wenig günstigen Verhältnisse in aussichtsreichere Bahnen lenken zu können. Im letzten Augenblicke gelang es Sonderinteressen an Stelle der bis dahin von dem Sachverständigen als in technischer, wirtschaftlicher und strategischer Hinsicht als die richtige bezeichneten Bahnführung durch das Nimstal eine solche durch das Kyltal zu setzen.

Mit stiller Resignation sehen seitdem die zahlreichen Bewohner dieser Gegend dem aus der Abschließung vom Verkehr resultierenden stetigen wirtschaftlichen Rückgange zu, den aus eigener Kraft hintanzuhalten sie außerstande sind, kann doch nur durch Aufschluß dieses Landstriches mittelst Bahnanschlusses ein Aufschwung zum Besseren zu erhoffen und — vorweg bemerkt — mit Sicherheit zu erreichen sein.

Wenn nunmehr die Anwohner des Nimstalel die ergebene Bitte wagen, auch ihnen durch Herstellung einer Bahnlinie Prüm—Bitburg die Möglichkeit zu einer erfolgreichen Betätigung im wirtschaftlichen Leben zu bieten, wie sie den Grund- und Bodenverhältnissen und der Arbeitskraft und Lust der Bewohner entspricht, so tun sie dies nicht ohne im Folgenden — und zwar auf unanfechtbare Tatsachen, nicht auf Hypothesen gestützt — den Erweis zu bringen, daß eine Bahn Prüm-Bitburg einerseits ohne besondere technische Schwierigkeit und deshalb wohlfeil herzustellen, andererseits in ihrem Ertrage durchaus lebensfähig, aus strategischen Gründen endlich von hervorragendem Werte ist.

I.

Technische Schwierigkeiten, welche hervorragende Anforderungen stellten, sind auf der in Frage kommenden Strecke nicht vorhanden, da weder über das gewöhnliche Maß hinausgehende Steigungen zu überwinden, größere Wasserläufe zu überbauen noch erhebliche Landdurchstiche vorzunehmen sind. Der für die Bahn sich ergebende natürliche Weg zeigt als höchste Niveaudifferenz eine solche von 1 : 40. Ein Blick auf die Karte erweist vorstehende Auffassung.

II.

Bezüglich der Rentabilität einer Bahn Prüm—Bitburg sei zunächst bemerkt, daß sich die Zahl der an dem Projekte interessierten Gemeinden auf 36 beläuft, mit einer Einwohnerzahl von rund 15000. Die bisherige fast ausschließliche Erwerbsquelle der Bewohner des Nimstales besteht in Ackerbau und Viehzucht. Letztere hält sich bezüglich der Qualität der Bestände auf der Höhe, einer dementsprechenden geschäftlichen Ausnutzung derselben steht indeß der Mangel einer Transportgelegenheit entgegen. (Beweis der unaufhaltsame Rückgang der früher stark frequentierten Schönecker Märkte.) Dem Ackerbau könnten andererseits große Distrikte, welche bisher unkultiviert liegen, erschlossen werden, wenn nicht eine gewinnbringende Verwertung der Produkte wegen der benötigten hohen Agenfracht ausgeschlossen erschiene. Ein rationeller Handel auf den Gebieten des Ackerbaues und der Viehzucht ist sonach unter den derzeitigen Verhältnissen nicht zu erzielen. In vollem Umfange trifft das Gesagte auch für die Forstwirtschaft mit ihren großen Waldbeständen zu und dürfte nicht zum mindesten die Königliche Staatsregierung, welche zur Zeit neben ihrem umfangreichen Besitze ausgedehnte Aufforstungen vornimmt, an dem Zustandekommen einer zeitgemäß.n Transportgelegenheit interessiert sein.

Gehen soweit der Land- und Forstwirtschaft große Werte verloren, so dürften die Ausfälle, welche die Unmöglichkeit des Abbaues ,der erweislich vorhandenen Bodenschätze nach sich zieht, noch höher anzuschlagen sein. Reiche Sand-, Kalk- und Tonlager befinden sich im oberen Abschnitte des Nimstales, bzw. der selbiges begleitenden Höhen (Oberlauch, Elmerath, Schönecken, Seimerath, Wawern, Rommersheim, Huscheid und Huscheidermühle.) Basaltsteine, ausgezeichnetes Material zu Pflastersteinen bietend, bei Wetteldorf. Ausgezeichnete Erzlager, deren Mutungen lange Dezenien vergeben, harren bei Dingdorf, Heisdorf, Winringen, Hardt und dem ganzen Bürgermeisterei-Verwaltungsbezirke Bickendorf der Erschließung. Welche Ausdehnung indeß gar der Abbau des das ganze mittlere Nimstal und dessen Höhenzüge durchsetzenden Sandsteines annehmen würde, falls der Schienenstrang es den Besitzern ermöglichte ihre Ware auf den Markt zu bringen, läßt sich nicht absehen. Wird doch der hierorts vorhandene Sandstein, namentlich der rote, von fachmännischer Seite unwidersprochen als höchstwertig bezeichnet, derzeit kann derselbe nur Verwendung finden zu Bauten in nächster Nähe des Lagers nicht aber als Handelsartikel.

Endlich muß es geradezu erstaunlich erscheinen, daß bei dem modernen Bestreben auch die unscheinbarste von der Natur gebotene Kraft nutzbringend zu verwerten, eine so starke konstante Kraftquelle wie sie die Nims bietet, ungenützt verloren geht. Da im Gegensatz zu den benachbarten Wasserläufen die Nims weder im Sommer austrocknet, noch im Winter gefriert, stetig gleiche Temperatur hat, dürfte die Nutzbarmachung dieser Wasserkraft der Industrie zu großzügigen Unternehmungen ein Hülfsmittel bieten, wie es ihr an wenig Orten zur Verfügung steht.

Im Rückblicke auf die Gesamtausführungen im Vorstehenden kann es deshalb nicht als Utopie erscheinen, wenn wir die Gewißheit zu haben glauben, daß die in den Anlagen verzeichnete, derzeitige schon nicht unbetrachtliche Ausfuhr durch Aufschließung unseres Landstriches mindestens verzehnfacht würde.

III.

Es erübrigt noch auf den Wert der projektierten Bahnanlage für die Landesverteidigung hinzuweisen, welcher zwar schon durch den jüngsten Tunneleinsturz bei Mettlach erwiesen wird. Welches unabsehbare Unheil aus einer ähnlichen Katastrophe zwischen Gerolstein und Bitburg dem strategischen Aufmarsche an der Westgrenze erwachsen würde, entzieht sich unserer Beurteilung; jedenfalls würde die Linie Prüm—Bitburg allenfallsige Störungen auf der Strecke Gerolstein—Bitburg paralisieren und sowohl den Weg Cöln—Trier wie auch Trier—Aachen (Pronsfeld—St. Vith) von den 3 Tunnels der vorgenannten Strecke unabhängig machen, nach Genehmigung der Strecke Bitburg—Irrel—Trier, sogar fast gänzlich tunnelfrei machen. Kurz sei endlich auf den kulturellen Nutzen hinzuweisen erlaubt, der einer Nimstalbahn zu verdanken sein würde. Über 100 Schüler aus den Dörfern des Nimstales besuchen zur Zeit die Gymnasien in Trier, Prüm usw., deren Eltern durch die Notwendigkeit vollständiger Einlogierung ihrer Kinder in den betreffenden Städten so hohe Kosten erwachsen, daß nur die sehr begüterten hierzu imstande sind. Auch den Wenigerbemittelten die Möglichkeit zu bieten ihren Kindern höhere Schulbildung angedeihen zu lassen, welche sich aus einer Bahnverbindung ergäbe, würde als große Wohltat empfunden werden. Daß aus obigen Gründen auch die landwirtschaftlichen Schulen in Bitburg und Prüm eine höhere Frequenz erlangen würden, ist unzweifelhaft.

So erfüllt uns denn die Erwägung, daß als Frucht einer Bahnverbindung durch Eröffnung neuer, einträglicher Erwerbszweige und die Möglichkeit zeitgemäßer Verwertung unserer Produkte und Bodenschätze der jetzige wirtschaftliche Tiefstand einem Aufschwunge nach jeder Seite hin Platz machen würde mit der zuversichtlichen Hoffnung, daß einer wohlwollenden Prüfung unserer späten Bitte gütige baldige Gewährung derselben folgen möge, zum Segen unseres Heimatstales und dessen arbeitsfroher, dankbarer Bewohner.

Das Komitee zur Herstellung einer Bahnverbindung durch das Nimstal:

Amling, Pfarrer, Lasel. Antony, Mühlenbesitzer, Huscheidermühle. Berg, Pfarrer, Wetteldorf. Dr. Engel, Arzt, Schönecken. de la Fontaine, Gerbereibesitzer, 1. Beigeordneter und Kreistagsmitglied, Schönecken. Fuchs, Gutsbesitzer und Kreisausschußmitglied, Wetteldorf. Heider, Bürgermeister, Prüm-Land. Hermes, Gutsbesitzer und Gemeindevorsteher, Liessem. Jung, Dechant, Kommersheim. Kemen, Steinbruchbesitzer, Seffern. Krichel, Steinbruchbes., Speicher. Lönhard, Gutsbesitzer und Beigeordneter, Bickendorf. Ludwig, Oberförster, Bitburg. Müller, Kreistagsmitglied, Heilenbach. Neß, Bürgermeister, Bitburg. Pütz, Gutsbesitzer und Gemeindevorsteher, Lasel. Dr. Ruland, Bürgermeister, Prüm. Schmitt, Pfarrer, Seffern. Sollhé, Bürgermeister, Schönecken. Thiel, Bürgermeister, Bickendorf. Verfers, Kaufmann und Gemeindevorsteher, Schönecken. Volk, Kgl. Forstmeister, Prüm.

Anlage II.

Nachweisung

der

wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse der an dem Bahnprojekte interessierten 35 Gemeinden außer der Städte Bitburg und Prüm.

In Summa:

Gemeinden	35	Größere Betriebe (Mühlen, Gerbereien, Brennereien usw.)	36
Acker- und Gartenland	ha 7 663	Kleinere Gewerbe	52
Wiesen und Weiden	„ 3 504	Spezerei-, Manufaktur-, Fruchthandlungen	45
Holzung und Weidenpflanzung	„ 6 101	Kohlenverbrauch (pro Jahr) Tonnen	1 235
Ödländereien	„ 2 371	Haushaltungen	1 691
Gesamtfläche	„ 19 639	Ortsanwesende	15 224
Gesamtertrag (pro Jahr u. Hektar)	ℳ 3 400	Einkommen- und Klassensteuer	ℳ 11 823
Haushaltungen mit Viehzucht	1 592	Grund- und Gebäudesteuer	„ 18 333
Pferde	418	Gewerbesteuer	„ 1 212
Rindvieh	9 479	Gesamtbetrag	„ 31 369
Schweine	5 177		
Schafe und Ziegen	1 222		

Güterverkehr.

Großvieh (Pferde, Rindvieh)	3 500	Großvieh	1 147
Kleinvieh (Schweine, Schafe)	5 770	Kleinvieh	1 247
Landwirtschaftl. Erzeugnisse, Tonnen	2 865	Kohlen und Koaks Tonnen	1 570
Bauartikel (ausschl. Holz) „	2 270	Künstlicher Dünger „	985
Nutz- und Brennholz „	1 345	Landwirtschaftliche Erzeugnisse „	467
Mühlenerzeugnisse „	10	Bauartikel „	935
Schiefer und Steine „	8 560	Kolonial-, Manufakturwaren „	904
Obst und Butter „	440	Straßendeckmaterial „	60
Bier, Wein, Branntwein „	45,5	Wein, Bier, Branntwein „	480
Gesamtgewicht „	17 510	Gesamtgewicht „	5 855

Bemerkungen: Spezielle Nachweisungen enthält die Anlage zur Petition vom 5. 2. 1909.

Anlage III.

Haus der Abgeordneten.

Berlin SW 11, den 13. Juli 1909.
Prinz Albrechtstraße 5.

Das Haus der Abgeordneten hat beschlossen, Ihre Petition vom 5. Februar dfs. Js. (II Nr. 1566) der Königlichen Staatsregierung als Material zu überweisen.

Infolge dieses Beschlusses ist die Petition dem Königlichen Staatsministerium übersandt worden. Indem ich hiervon Mitteilung mache, füge ich einen Abdruck des stenographischen Berichts über die Verhandlung des Hauses (100. Sitzung) ergebenst bei und stelle anheim, die Herren Mitunterzeichner gefälligst zu benachrichtigen.

Der Direktor gez.: Kluth.

An Herrn Dr. med. Engel in Schönecken.

Zu der Petition des Arztes Dr. Engel und Gen. in Schönecken (II 1566): Prüm, Schönecken, Bitburg hat das Wort der Herr Berichterstatter.

Wallenborn, Berichterstatter (Zentr.)

Diese Petition bezweckt eine Verbindung der Kreisstädte Prüm und Bitburg durch das Nimstal. Sie ist ausführlich begründet und weist darauf hin, daß eine Reihe von Bodenschätzen, namentlich reiche Sand-, Kalk- und Tonlager, Basaltstein, Erzlager und besonders schöne Sandsteine auf dieser Strecke sich finden, aber nicht verwertet werden können, wegen der überaus großen Kostspieligkeit des Transportes per Achse. Dann wird darauf hingewiesen, daß die Zahl der an dem Projekt interessierten Gemeinden sich auf 36 beläuft, mit einer Einwohnerzahl von rund 15 000 Seelen. Die bisherige fast ausschließliche Erwerbsquelle sei Ackerbau und Viehzucht gewesen und diese seien ziemlich weit fortgeschritten, würden jedoch weit bessere Ergebnisse aufweisen, wenn man die zur Verbesserung der Landwirtschaft nötigen Düngemittel und Kraftfutter billiger bekommen könnte. Die Entfernungen seien von

der Bahn zu weit, die Wege beschwerlich und es würde sich daher der Transport sehr teuer stellen. Beigelegt sind eine Verkehrsnachweisung, sowie auch technische Erläuterungen und eine sehr ausführliche Karte. Zu dieser Linie habe ich mich bereits bei Beratung der Nebenbahnvorlage geäußert.

Die Kommission hat beschlossen, auch diese Petition als Material zu überweisen. Ich bitte Sie, namens der Kommission diesem Beschluß beizutreten.

Präsident v. Kröcher: Das Wort wird nicht verlangt. Auch hier tritt das Haus dem Antrag seiner Kommission bei.

Anlage IV.

Der Regierungs-Präsident. **Trier,** den 13. November 1909.

I. D. 10096.

Auf die an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete Eingabe vom 29. Januar ds. Js.

Im Auftrage des Herrn Oberpräsidenten der Rheinprovinz setze ich Sie im Namen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ergebenst davon in Kenntnis, daß der staatsseitige Bau einer Eisenbahn von Prüm nach Bitburg durch das Nimstal schon mit Rücksicht auf zahlreiche dringendere Eisenbahnprojekte zur Zeit nicht in Aussicht genommen werden kann.

In Vertretung gez. Alsen.

An das Komitee zu Herstellung einer Bahnverbindung durch das Nimstal, z. Hd. des Herrn Dr. Engel, Arzt in Schönecken.

Anlage V.

Rede des Herrn Abg. Amtsgerichtsrat Müller in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. Mai 1911.

Eisenbahnwünsche der Eifel.

Meine Herren, die diesjährige Nebenbahnvorlage hat von den dringenden Eisenbahnwünschen der Eifel, meiner engeren Heimat, der Kreise Prüm, Daun und Bitburg, keinen einzigen erfüllt. Als ich im vorigen Jahre diese Wünsche an dieser Stelle vortrug, gab ich zu und erklärte, man wisse in der Eifel allerdings, daß diese Wünsche nicht alle gleichzeitig und alsobald in Erfüllung gehen könnten. Da es sich aber um zum Teil recht alte Bekannte handelte, die ich vorzuführen hatte, hoffte man doch, es würde wenigstens die eine oder die andere Linie in die diesjährige Bahnvorlage kommen.

Der Kreis Bitburg, insbesondere die Stadt Bitburg sind sodann noch an der Linie Bitburg Neuerburg und an der sogenannten Nimstalbahn besonders interessiert. Bezüglich der ersteren Linie sind die ausführlichen Vorarbeiten angeordnet.

Mit ihrem Ausbau darf deshalb wohl gerechnet werden. Aber auch das Nimstalprojekt, das ich im vorigen Jahre ausführlich erörterte, ist von eminentester Wichtigkeit für die ganze dortige Gegend. Ich begnüge mich damit, hervorzuheben, daß dieses Projekt über das gewerbsfleißige, wundervoll gelegene Städtchen Schönecken eine direkte Verbindung der beiden Kreisstädte Bitburg und Prüm herstellen wird, daß der Bau keine besonderen technischen Schwierigkeiten bildet, daß die Rentabilität in hohem Maße gedeckt ist, und daß die Linie, was an einer besonderen Stelle der Reichsregierung von hoher Bedeutung ist, frei von Tunnels sein würde.

Zur Geschichte des Eifler Eisenbahn-Bau-Bataillons 139 im 2. Weltkrieg 1939-1945 [1)]

Ralph Matthias Schmitz

Auch ein Stück Eifler Eisenbahngeschichte – aber mit einem ganz anderen Hintergrund.

Wenn man heute irgendwo das Wort Eisenbahngeschichte hört oder liest, dann denkt man mit Sicherheit an fauchende Dampflokomotiven, an nostalgische Bahnhöfe mit mächtigen Sandsteinquadern und vielleicht auch noch an verlassene Haltepunkte, stillgelegte Gleise oder zugeschüttete Tunnels – aber den wenigsten kommt dabei ein eher unbekanntes Kapitel der Kriegsgeschichte in den Sinn. Ziel dieses Berichtes ist es deshalb, an die Geschichte der Eifler Eisenbahnsoldaten erinnern.

Von August 1939 bis zum Kriegsende standen die Soldaten des Eisenbahn-Bau-Bataillons 139 im Kriegsdienst an den Eisenbahnstrecken im Westen und Osten. In dieser Wehrmachtseinheit waren rund 750 Männer des damaligen Kreises Bitburg zusammengefasst und wurden während der gesamten Kriegszeit in ihren 5 Kompanien weitgehend gemeinsam als Eisenbahntruppen eingesetzt. Diese wohl einzige geschlossene Eifler Truppeneinheit bestand die gesamte Kriegszeit über, bis zur Kapitulation und Gefangennahme in Lettland im Kurlandkessel am 9. Mai 1945.

Die Geschichte der Truppe beginnt im August 1939. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte keiner unserer Altvorderen auch nur den geringsten Schimmer davon, einmal als Eisenbahnpionier an die Eisenbahnstrecken in Russlands Weiten abkommandiert zu werden. Ohne Vorwarnung erfolgten urplötzlich in der Nacht vom 26. auf den 27. August in allen Dörfern der Eifel, ebenso wie im ganzen deutschen Reich massenhaft Einberufungen. Von der Arbeit und Familie weg wurden die älteren Jahrgänge zum Militärdienst in Baueinheiten rekrutiert und mussten sich innerhalb weniger Stunden bei ihren neuen Einheiten melden – ein Verweigern oder nicht Erscheinen war nicht möglich – die neuen Soldaten waren mit der Einberufung dem Kriegsrecht unterstellt.

Für viele der einberufenen Männer begann damit eine langjährige Odyssee durch halb Europa und groß war die Zahl derer, die ihr Leben auf den Schlachtfeldern des Wahnsinns opferten.

Die neue Wehrmachtseinheit Eisenbahn-Bau-Bataillon 139 wurde offiziell im Januar 1940 in der Kemmelkaserne zu Worms aus den beiden aus dem Südeifelraum dorthin verlegten Bau-Bataillonen 138 und 139 aufgestellt. Während das Bau-Batl. 138 am 27. Aug. 1938 in Gindorf aufgestellt worden war, wurde das Bau-Batl. 139 am 27. Aug. in Metterich gebildet. In beiden Einheiten setzte unverzüglich die militärische Ausbildung ein und sie erhielten den Status von Reserveeinheiten für die an der Westgrenze eingesetzten Sicherungsverbände für die Dauer des am 01. September 1939 begonnenen Polenfeldzuges.

Nach dem Ende der Kriegshandlungen in Polen am 06. Oktober 1939 wurden die Soldaten der Baubataillone entgegen aller Erwartungen jedoch nicht entlassen, sondern als zusätzliche Arbeitskräfte zum verstärkten Ausbau des Westwalls, sowie zu Wach- und Sicherungsdienst und zu Ausbildungszwecken im Südeifelraum um Holsthum, Freilingen und Dockendorf eingesetzt.

Zum Jahresbeginn 1940 erfolgte schließlich die komplette Verlegung der beiden Baubataillone in die Kemmelkaserne nach Worms zur soldatischen Grundausbildung. Nachdem die jüngeren Jahrgänge der beiden Einheiten ausgemustert worden waren, wurden die verbliebenen älteren Jahrgänge zu den 4 Kompanien und der motorisierten Abteilung des neuen Eisenbahn-Bau-Bataillons 139 zusammengefasst und öffentlich als Soldaten der

Im Barackenlager der neuen Baueinheiten auf dem Dockendorfer Berg 1939

Transport des neuen Bau-Bataillons an die Westfront

Wehrmacht vereidigt. Schwerpunkte der Ausbildungszeit in Worms waren neben dem militärischen Drill das fachliche Training als Eisenbahnpionier. Allerdings war der theoretische und praktische Unterricht absolut unzureichend, wenig durchdacht und kaum koordiniert, wie sich später erschreckend herausstellen sollte, denn es fehlte vor allem an kompetenten und aus dem Metier stammenden Fachausbildern.

Überhaupt unterlag bereits der gesamte Dienstbetrieb in der Kemmelkaserne den Zwängen des Krieges, und mit Beginn des Westfeldzuges war die soldatische Ausbildung in Worms abrupt beendet. Hals über Kopf ging es mit allen Kompanien am 11. Mai 1940 per Bahntransport in den Kriegseinsatz nach Holland und Belgien.

Der erste Einsatzbefehl an die Soldaten lautete: Wiederherstellung des Bahnoberbaus, Beseitigung von Kriegsschäden, (in der Regel Sprengungen und/oder Bombenschäden) an Weichen, Gleisen und Bahnkörper sowie an den Bahnhöfen im Raum Venlo, Roermond, Loewen, Charleroi, Mons in Belgien. Zum Kriegsende im Juni 1940 standen die Soldaten schließlich an der belgischen Nordseeküste und waren mit Befestigung der Kanalstrände im Raum Depanne, Oostende und Nieuwport beschäftigt. Am 25. Juni trat der Waffenstillstand in Kraft und der Krieg war beendet. Alle freuten sich darauf, bald wieder zu Hause zu sein und den Soldatenrock für immer ausziehen zu können.

Doch es kam wieder einmal anders, als erwartet. Bereits am Monatsende kam der Befehl zur Verlegung an die deutsche Ostgrenze. In den nächsten Wochen erfolgte die Verladung von Soldaten und Gerät für den Transport nach Ostpreußen, wo ein Vorauskommando im masurischen Dorf Niedersee inzwischen Quartier für die Soldaten der 3. Kompanie gemacht hatte; die 1. Kompanie verlegte zeitgleich nach Reuß, die 2. Kompanie nach Allenstein und die 4. Kompanie sowie die motorisierte Kolonne ebenfalls nach Reuß.

Schlauchbootübung auf dem Niedersee in Ostpreußen.

Damit waren die Soldaten weiter von der Heimat entfernt, als jemals zuvor und ein jeder fragte sich, was in aller Welt dies zu bedeuten hatte. Neben weiterer Ausbildungstätigkeit wurden die 4 Kompanien jetzt zum Ausbau von Bahnhöfen und Eisenbahnstrecken sowie zur Erweiterung des Gleisnetzes eingesetzt. Dazu kam unter höchster Geheimhaltung der Bau komplett neuer Gleisanlagen zu den Baustellen neuer militärischer Einrichtungen. Dies alles dauerte den ganzen Sommer, Herbst und Winter über, ehe es zum Jahreswechsel 1940/1941 wieder ernst wurde. Das gesamte Bataillon verlegte Anfang des Jahres 1941 weiter nach Osten, direkt an die neue deutsch-russische Grenzlinie im Suwalkigebiet.

Hier wurde dann mit Hochdruck am Aus- und Umbau von Bahnhofsanlagen und Umladeeinrichtungen gearbeitet wurde. Obschon auch diese ganze Tätigkeit unter höchster Geheimhaltung stand, so wurde im Laufe der Zeit doch allen klar, dass dieses immense Ausbauprogramm nur einem einzigen logischen Zweck dienen konnte, der Aufrüstung für einen riesigen Truppenaufmarsch. Dieser Aufmarsch lief dann im Mai 1941 tatsächlich an, und am 22. Juni 1941 begann bekanntlich der Einmarsch deutscher Truppen nach Russland. Damit fand alle Bautätigkeit der Soldaten ein abruptes Ende und das Bataillon war wieder im Krieg.

Vom kleinen Grenzbahnhof Szcepki aus rückten die Eisenbahnpioniere unmittelbar hinter den Soldaten der 9. Armee und der 3. Panzerarmee auf der Strecke Suwalki – Augustowo vor, um im Eiltempo die russischen Eisenbahnlinien wieder für den Nachschubbetrieb mittels Eisenbahn herzurichten. Neben der Beseitigung von Kriegsschäden kam als neue Aufgabe dabei das Umspuren auf die Soldaten zu. Die russ. Breitspur von 1550 mm musste Meter für Meter auf europäische Normalspur von 1440 mm umgebaut werden. Die 3. Kompanie war für die Strecke Suwalki – Polozk – Newel – Welikiji-Luki – Rhsew eingeplant. Hier fielen bis August 1940 ausnahmslos Eisenbahnarbeiten an: Umspuren, Beseitigung von Kriegs-

Soldaten des Bataillons bei Umspurarbeiten in Russland.

schäden, Räumung von Bahnhöfen und Strecken von Waggons und Kriegslasten.

Sobald die russischen Bahnstrecken für Normalspur betriebsbereit und an das deutsche Bahnnetz angeschlossen waren, rückten für den Eisenbahnbetrieb und den Betrieb der Telegraphenanlagen dann die blauen Eisenbahner der Reichsbahn nach und die Pioniere wurden frei für den weiteren Vormarsch.

Doch im Oktober 1941 änderte sich das Bild plötzlich grundlegend. Bereits Mitte Oktober gab es den ersten Schnee und von da an ließ der Winter mit all seinen zusätzlichen Problemen den Soldaten keine Ruhe mehr. Den Zwängen des Krieges folgend, wurden die Eisenbahntruppen jetzt verstärkt auch bei Brückenbauarbeiten eingesetzt. Hielten sich anfangs die Verluste bei den Eisenbahneinheiten noch in Grenzen, so sollte sich auch dies bald ändern. Ab dem Winter führten verstärkte Fliegerangriffe und die Tätigkeit von Partisanen zu zahlreichen Opfern. Im Bahnhof von Wjasma wurde die Einheit von einem Fliegerangriff getroffen und hatte erstmals Verluste in größerer Zahl. Durch einen Fliegerangriff auf den Bauzug hatte allein die 3. Kompanie fast 20 Tote und beinahe 50 Verwundete, zu beklagen.

Der weitere Vormarsch des Jahres 1941 führte die 3. Kompanie bis an die Stadtgrenzen von Moskau heran, bis zum Bahnhof Mohaisk. Anfang Dez. 1941 war dieser östlichste Punkt erreicht, ehe es den Russen gelang, die deutsche Offensive endgültig zu stoppen und das Kriegsglück zu wenden. Von da an ging es wieder mit kleinen Ausnahmen abgesehen zurück nach Westen.

Im Jahr 1942 war das Haupteinsatzgebiet die Eisenbahnstrecke Wjasma – Rshew, wo die Soldaten nahezu ständig von Fliegerangriffen und Artilleriebeschuss bedroht waren und zahlreiche Opfer zu beklagen hatten. Überhaupt begann im Laufe des Jahres 1942 sich die Situation grundlegend zu ändern. Nicht mehr die Wiederherstellung und der Ausbau von Eisenbahnanlagen stand

Panzerzug der 3. Kompanie für den Einsatz gegen Partisanen.

jetzt im Vordergrund, sondern die Eisenbahnpioniere wurden immer öfter den Zwängen der Situation geopfert und in die kämpfende Truppe eingegliedert. Seit dem Sommer 1943 befand sich die Eifler Truppeneinheit mehr oder weniger ständig auf dem Rückzug und musste viele der beim Vormarsch hergerichteten und ausgebauten Eisenbahnstrecken und Anlagen nachhaltig zerstören und wieder unbrauchbar machen. Hinzu kam jetzt auch der verstärkte Bau von Verteidigungsstellungen im Rücken der kämpfenden Einheiten, an der Nahtstelle zwischen den Heeresgruppen Nord und Mitte. Mit zunehmender Kriegsdauer wurde die Ausrüstung und Verpflegung immer schlechter und Kontakt nach Hause bestand kaum noch. Viele waren sicher der Verzweiflung nahe, wissend um die ständigen Luftangriffe der Alliierten auf die Dörfer und Städte der Heimat und das Vorrücken der Front, aber ohne jede Chance, Nachrichten von zu Hause zu erhalten.
Alle Unzulänglichkeiten und Entbehrungen an der Front und die Ungewissheit um die Familie waren sicherlich eine der härtesten Herausforderungen, die zu bestehen waren. Aber auch mit dem Kriegsende im Kurlandkessel hatte die Not kein Ende. Am 09. Mai ging die Einheit geschlossen nahe Frauenburg in Lettland in russische Kriegsgefangenschaft, die von Hunger und Krankheiten gekennzeichnet war und der abermals viele Soldaten zum Opfer fielen. Erst im Laufe der Jahre 1946/47 kehrten die Überlebenden um mehr als ein halbes Jahrzehnt ihres Lebens betrogen in die Heimat zurück, wo dann für viele ein neuer Start in das Leben erforderlich wurde.

Uns trennt heute ein gutes halbes Jahrhundert von der Zeit unserer Großeltern – und doch liegen Welten dazwischen. Wir dürfen froh und dankbar sein, dass uns all diese schlimmen Erfahrungen erspart geblieben sind.

1) Der Bericht beruht im Wesentlichen auf den „Beiträgen zur Geschichte des Bitburger Landes“ Band 40/41 – 2000 mit dem Titel: Die Geschichte des Eisenbahn-Bau-Bataillons 139 im 2. Weltkrieg; Teil 1: Aus der Sicht der ehemaligen Soldaten. Teil 2: Aus der Sicht der offiziellen Quellen und Archivbestände befindet sich in Vorbereitung durch die AG Eisenbahn-Bau-Bataillon 139 im GAK. Alle Fotos: Archiv Ralph Matthias Schmitz

Literatur zur Eisenbahn in der Eifel – eine Auswahl

zusammengestellt von Manfred Kottmann

Titel	Signatur der Städtischen Bibliothek der Dr.-Hanns-Simon-Stiftung
150 Jahre Eisenbahn in Deutschland – 2.Aufl.- Muenchen: Suedwest Verl., 1985.- - 192 S.: Ill.	Wkl 1 Sch
1910 wollte man nach Ulmen eine Eisenbahnlinie verlegen: Wissenswertes aus den Gemeindeunterlagen von damals. In: Rhein-Zeitung, Ausg. D.- 36 (1986) vom 13.08.	
Althausen, Klaus-Wilhelm: Eifelquerbahn vor dem Teilabbau?: 11,3 Millionen Euro sind notwendig, damit die Touristenattraktion von Mayen bis nach Gerolstein fahren kann.- In: Rhein-Zeitung, Ausg. D.- 58 (2003), 258 vom 7.11., S. 17	
Arbeitsgemeinschaft Eisenbahngeschichte (Hrsg.): Unter Volldampf!: (Kl)eine Informationsschrift der Arbeitsgemeinschaft Eisenbahngeschichte im Geschichtlichen Arbeitskreis Bitburger Land - Bitburg: Selbstverl. AG Eisenbahngeschichte, 2005. - 16 S.: Ill.- (Unter Volldampf! ; 1. JG. ; Heft 2/05)	Dz Unt
Arbeitskreis Schienenverkehr im Rheinland: VT 611 - NeiTech: Projekt für das nächste Jahrtausend.- Gerolstein: 1997, 22 S.: Ill.	
Arbeitskreis Schienenverkehr im Rheinland; Reaktivierung der Eifelquerbahn.- Hans-Peter Kuhl ... Gerolstein: 1998, 27 Bl.: graph. Darst.Arbeitsgruppe Eifelquerbahn: Materialien ; 2	
Arndt, Holger: Für Volk und Vaterland: Chronik der Eisenbahn-Katastrophe bei Pelm am 18. Mai 1897.- In: Daun: Heimat-Jahrbuch.- 1997, S. 75-79	Dz Dau
Aust, Siegfried:Bahn mit Pfiff: vom Dampfross zum ICE / Bilder v. Kraus, Christine.- Wien :Ueberreuter, 1988.- - 32 S.- (Spass mit Technik)	Wk Aus
Bales, Karl J.: Das Vennbahnsystem: Vorgeschichte der Vennbahn Aachen, Malmedy, Ulflingen.- In: Daun: Heimat-Jahrbuch.- 1995, S. 22-33	Dz Dau
Bales, Karl J.: Vorgeschichte und Bau der Eifelbahn.- In: Daun: Heimat-Jahrbuch.- 1994, S. 157-164	Dz Dau
Bales, Karl Josef: Die Mosel-Maare-Bahn: Vorgeschichte der Bahnverbindung zwischen Alf- und Liesertal.- In: Daun: Heimat-Jahrbuch.- 1996, S. 197-205	Dz Dau
Bartels, Wolfgang: Achtzehn Dampfrösser als Weihnachtsgeschenk: die Dampfloks wurden nach Hermeskeil überführt.- In: Der Weg.- 47 (1992), 3, S. 15	
Baur, Karl Gerhard: Meine schönsten Eisenbahnbilder.- Freiburg: EK-Verl., 2004. 156 S.: überw. Ill. ISBN: 3-88255-286-7	
Becker, Ernst: Zur Eisenbahngeschichte der Eifelstrecke.- In: Die Eifel.- 88 (1993), S. 291-296	Dz Eif

Titel	Signatur der Städtischen Bibliothek der Dr.-Hanns-Simon-Stiftung
Bell, Franz G.: Die Geschichte der „Laye-Schörjer“: bereits in römischer Zeit wurden die Basaltsteine von der Eifel nach Andernach gekarrt.- In: Heimat zwischen Hunsrück und Eifel.- 48 (2000), 1, 2 S.	
Bellingrodt, Carl : Elektrische Lokomotiven - Freiburg/Brsg.: Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, 1979.- - 176 S .: ueberw. Ill.	Wkl 1 Bel
Bickel, Wolfgang: Der Siegeszug der Eisenbahn: zur Bildersprache der Eisenbahn-Architektur im 19. Jahrhundert.- Worms am Rhein. Werner,1996. 125 S.: zahlr. Ill.	
Bierganz, Manfred: Das geplante Bahnprojekt an der deutsch-luxemburgisch-belgischen Grenze: Der Traum von der Eisenbahn Neuerburg - Irrel / Manfred Bierganz.- In: Hrsg. Eifelverein Düren: Eifel Jahrbuch 1990. Düren, (1990). 248 S.: zahlr. Ill.. ; S. 119 - 123	Dz Eif
Bierganz, Manfred: Das geplante Bahnprojekt an der deutsch-luxemburgisch-belgischen Grenze: der Traum von der Eisenbahn Neuerburg – Irrel.- In: Eifel-Jahrbuch.- 1990, S. 119 - 123	Dz Eif
Bierganz, Manfred:Die deutschen Bemühungen um die Bahnstrecke Roetgen - Kalterherberg im Jahre 1920/ Manfred Bierganz. In: Hrsg. Eifelverein Düren:Eifel Jahrbuch 1991.Düren, (1991). 232 S.: zahlr. Ill.. ; S. 167 - 172	Dz Eif
Bitte Einsteigen!: Aus 150 Jahren Eisenbahn in Rheinland-Pfalz hrsg. vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Rheinland-Pfalz, Rainer Brüderle. Vera Deißner . Unter Mitarbeit von Jan-Christian Arms . Mainz: Schmidt, 1997. 148 S.: zahlr. Ill. [ISBN:] 3-87439-421-2	
Brüderle, Rainer: Perspektiven der Bahnreform und der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs für Rheinland-Pfalz: Regierungserklärung des Ministers für Wirtschaft und Verkehr Rainer BrüderleMainz: Typo Druck, 1994. 7 S. Rheinland-Pfalz: Staatszeitung / Sonderdr. ; 94, 1	
Bundesbahn-Ausbesserungswerk Trier-West: neue Nutzungskonzepte.- In: Katz.- 12 (1990), 3, S. 9 - 12	
Dampf in der Eifel: Freiburg: EK-Verl.1994 1 Videokassette (VHS, 58 Min.): farb. EK-Eisenbahn-Videothek ; 5129	
Dampflok-Archiv auf CD-ROM: die Einheits-, Neubau- und Rekolokomotiven der DRG, DB und DR - München: Gera Nova Verlag, 1998.- (Die faszinierende Welt der Eisenbahn auf CD)	Wkl1 Dam
Dampfwolken über den Eifelvulkanen .-Freiburg: EK-Verl., 2001. 1 Videokassette (VHS, 45 Min.): farb. EK-Eisenbahn-Videothek ; 5335	
Der Fahrplan 1998/99: die neuen Angebote von Nord bis Süd.- In: Der Rheinland-Pfalz-Takt.- 1998, S. 10-11	
Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe:125 Jahre Eifelstrecke: 1871, 1996 ; Festschrift zum Streckenjubiläum Gerolstein-Trier, 13. bis 15. September 1996, im Bahnhof Gerolstein]. -Deutsche Bahn AG Frankfurt, Main/ Geschäftsbereich Personenbahnhöfe.- Frankfurt a. M.: 1996, 53 S.: Ill., Kt.	

Titel	Signatur der Städtischen Bibliothek der Dr.-Hanns-Simon-Stiftung
Die Eifel: Bilder aus einhundert Jahren / . -Koblenz: Görres-Verl., o. J.- 215 S.: überw. Ill.	Del Eif
Die Eifel 1964 - 1965 - Köln: Kölnische Verlagsdruckerei GmbH, 1950 ff..- getr. Pag.- (Die Eifel ;1964;59.Jg.;1965;60.Jg.;H.01-12) 1964;59.Jg. fehlt Heft 10 (28.02.2000)	Dz Eif
Die Eifelquerbahn lebt immer noch:Arbeitsgruppe tritt Gerüchten entgegen, die von Abbaubaggern handeln - In Kaisersesch entsteht eine neue Umsteiganlage Zuschuss vom Land.-In: Rhein-Zeitung, Ausg. CM.- 59 (2004), 24 vom 29.01.	
Die Eisenbahn an Rhein und Mosel: Bahn und Landschaft - München: GeraNova Verlag, 1996.- 55 Minuten - (Bahn extraVideo ; Faszinierende Filme aus der Welt der Bahn)	Wkl1 Eis
Druckenmüller, Wolfgang: Bleialfer Eisenbahn - nur noch Geschichte ; Rückblick auf 80 Jahre Bahnromantik.- In: Die Eifel.- 1 (1996), S. 214-216	
Druckenmüller, Wolfgang: Eisenbahnstrecke Gerolstein - Bleialf - St. Vith: 110 Jahre Bahnhof Bleialf, es sollte nicht sein.- In: Zwischen Venn und Schneifel.- 33 (1997), S. 54-56, 63-66, 86	
Druckenmüller, Wolfgang: Eisenbahnstrecke Gerolstein - St. Vith: 120 Jahre Bahnhof Bleialf, es sollte nicht sein.- In: Bitburg-Prüm: Heimatkalender.- 2006, S. 40-46	
Dumjahn's Jahrbuch fuer Eisenbahnliteratur 1989 (neunzehnhundertneunundachtzig) / Zusammengestellt von Dumjahn, Marianne Eingeleitet von Dumjahn, Horst-Werner.- Mainz: Dumjahn Verl., 1988.- - 160 S.	Wkl 1 Dum
Dziallas, Manfred: Unterwegs - mit dem Dampfzug auf der Eifelbahn. - In: Bitburg-Prüm: Heimatkalender.- 2006, S. 53-63	Dz Bit
Ebert, Meik: Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Eifel: Zukunftskonzepte der Deutschen Bahn AG.- In: 125 Jahre Eifelstrecke / [Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe].- Frankfurt a. M., 1996.- S. 32-39	
Eisenbahnen der Welt / In einem Zug durch Nord-China / eine Serie nach der Idee v. Gall, Francois.- Muenchen: Komplett Video, o.J.- - ca. 43 min.	Wkl 1 Eis
Eisenbahnen der Welt / In einem Zug durch Kenia / eine Serie nach der Idee v. Gall,Francois.- Muenchen: Komplett Video, o.J.- - ca. 43 min.	Wkl 1 Eis
Eisenbahnen der Welt / In einem Zug durch Süd-China / eine Serie nach der Idee v. Gall, Francois.- Muenchen: Komplett Video, o.J.- ca. 43 min.	Wkl 1 Eis
Eisenbahnen der Welt: In einem Zug durch Aegypten / eine Serie nach der Idee v. Gall, Francois.- Muenchen: Komplett Video, o.J.- - ca. 43 min.	Wkl 1 Eis
Eisenbahnen der Welt: In einem Zug durch die USA / eine Serie nach der Idee v. Gall, Francois.- Muenchen: Komplett Video, o.J.- - ca. 43 min.	Wkl 1 Eis

Titel	Signatur der Städtischen Bibliothek der Dr.-Hanns-Simon-Stiftung
Eisenbahnen von Gestern und Heute: Romantisch, abenteuerlich und majestäisch - die Eisenbahn / Hrsg. v. Kanefsky, Victor.- Muenchen: Concorde Video GmbH, 1993.- ca. 60 min.	Wkl Eis
Eisenbahnen.- München: WAS IST WAS TV Production & Development, 2001.- ca. 25 Min.- (Was ist was TV)	Wk Eis
Elenz, Hermann: Schienen, Dampf und Kohlenstaub: zur Geschichte des Eisenbahnbaus in der Eifel -Aachen: Helios, 1996.- - 162 S.: Ill.	Dhl Ele
Faas, Franz-Josef: „Ein Wagen von der Linie 8... “: elektrische Klein- und Straßenbahnen im Eifel- und Moselraum.- In: „Der Strom kommt!“ / hrsg. vom Arbeitskreis Eifeler Museen (AEM). Meckenheim, 1996.- ISBN 3-930376-08-3.- S. 371-382	Dwl Str
Faas, Franz-Josef: Jubiläum ohne Jubilar: 100 Jahre Eisenbahn Gerolstein-Prüm / Franz-Josef Faas.- In: Bitburg-Prüm (Kreisverwaltung): Heimatkalender 1984 für den Landkreis Bitburg-Prüm. Trier, 1984. 352 S.. ; S. 107 - 112	Dz Bit
Fagnoul, Kurt: Eine Annexion, die annuliert wurde: als die Eisenbahn noch eine wichtige Rolle spielte.- In: Bitburg-Prüm: Heimatkalender.- 2003, S. 71-78	Dz Bit
Friedrich, Philipp: Bau der Eisenbahn Mayen - Daun – Gerolstein.- In: Daun: Heimat-Jahrbuch.- 1994, S. 54-56	Dz Dau
Friedrich, Philipp: Der Streit zwischen der Eisenbahn und der Gemeinde Sülm / Philipp Friedrich.- In: Bitburg-Prüm (Kreisverwaltung): Heimatkalender 1988 für den Landkreis Bitburg-Prüm. Trier, (1988). 352 S.: zahlr. I ll.. ; S. 191 -192	Dz Bit
Friedrich, Philipp: Ein vergessener Eisenbahnplan in der Südwesteifel.- In: Bitburg-Prüm: Heimatkalender.- 1993, S. 200-203	Dz Bit
Friedrich, Philipp: Engländer wollten Moselbahn bauen.- In: Bernkastel-Wittlich: Jahrbuch.- 1992, S. 331-333	
Friedrich, Philipp: Von der Philippsheimer - Binsfelder Kleinbahn.- In: Bitburg-Prüm: Heimatkalender.- 1991, S. 136-139	Dz Bit
Friedrich, Philipp: Wie die Stadt Bitburg um ihre Eisenbahn kämpfte. In: Bitburg-Prüm (Kreisverwaltung): Heimatkalender 1992 Landkreis Bitburg-Prüm.Trier, (1991).368 S. : Ill.. ; S. 159 - 163	Dz Bit
Friedrich, Philipp: Wie die Stadt Bitburg um ihre Eisenbahn kämpfte.- In: Bitburg-Prüm: Heimatkalender.- 1992, S. 159-163	Dz Bit
Friedrich, Philipp:Ein vergessener Eisenbahnplan in der Südeifel.- In: Bitburg-Prüm (Kreisverwaltung): Heimatkalender 1993 Landkreis Bitburg-Prüm.Trier, (1992).352 S.: Ill.. S. 200 - 203	Dz Bit
Friedrich, Philipp:Von der Philippsheimer - Binsfelder Kleinbahn. In: Bitburg-Prüm (Kreisverwaltung):Heimatkalender 1991 Landkreis Bitburg-Prüm.Trier, (1990). 352 S. : Ill.. ; S. 136 – 139	Dz Bit
Gilles, Joachim: Die Entwicklung der Eisenbahnen im Landkreis Cochem-Zell.- In: Jahrbuch für den Kreis Cochem-Zell.- 2003, S. 9-16	

Titel	Signatur der Städtischen Bibliothek der Dr.-Hanns-Simon-Stiftung
Gilles, Joachim: Vor 30 Jahren wurde die Kleinbahn Philippsheim - Binsfeld stillgelegt.-In: Neues trierisches Jahrbuch.- 35 (1995), S. 195-199	
Gilles, Karl-Josef: 100 Jahre Moselbahn Trier – Bullay. In: Neues trierisches Jahrbuch.- 45 (2005), S. 29-42	
Gilles, Karl-Josef:Erinnerungen an die Kleinbahn Philippsheim - Binsfeld / Karl-Josef Gilles.- In: Bitburg-Prüm <Kreisverwaltung>: Heimatkalender 1984 für den Landkreis Bitburg-Prüm. Trier, 1984. 352 S.. ; S. 122 - 125	Dz Bit
Gottwaldt, Alfred B.: Katalog der Reichsbahn-Einheitslokomotiven: Dokumentation: alle Typen in Wort und Bild / Alfred B. Gottwaldt.- Stuttgart: Franckh-Kosmos, 2001.- 160 S.: überw. Ill. - (Kosmos Klassiker-Reprint)	Wkl 1 Got
Großräumiges Radwegenetz Rheinland-Pfalz: Fortschreibung bis zum Jahr 2000 / Hrsg.: Ministerium für Wirtschaft und Verkehr Rheinland-Pfalz. Rheinland-Pfalz / Ministerium für Wirtschaft und Verkehr.- Mainz, 1994.- 13 S. + 1. Kt.	
Hans-Peter Kuhl ; Jörg Petry: Das Bahnbetriebswerk Gerolstein.- Walsdorf: Arbeitskreis Eifelbahnen, 1994. 62 S.: zahlr. Ill., Kt.	
Hans-Peter Kuhl: Die Eifelquerbahn Mayen - Gerolstein: die Geschichte einer Nebenbahn / Jörg Petry ; Malte Werning. Arbeitskreis Eifelbahnen.- Gülzow: Lokrundschau-Verl.,1996. 160 S.: überw. Ill., graph. Darst., Kt. ISBN: 3-931647-02-1	
Haubricht, Jürgen...: Die Nims-/Sauertalbahn Erdorf - Irrel – Igel.- In: Bitburg-Prüm: Heimatkalender.- 2006, S. 47-52	
Haubricht, Jürgen: Überblick über die Historie der Nebenbahn Erdorf - Bitburg - Irrel - Igel ("Nims-/Sauertalbahn").- In: Unter Volldampf!.- 1 (2005), Ausg. 0, S. 3-9	Dz Unt
Heinekamp, Birgit: Regionalbahn Trier.- In: Planungsprobleme und Planungskonzepte der Oberzentren Luxemburg, Metz, Saarbrücken und Trier in der Region Saar-Lor-Lux-Trier / Universität Trier, FB VI: Angewandte Geographie, Raumentwicklung SS 1997, WS 1997/98. Red.: Anja Binninger ...- Trier, 1998.- S. 208-212	
Heinzel, Michael: Eisenbahnen in der Eifel: ein neuer Anfang nach 125 Jahren.-In: Die Eifel.- 91 (1996), S. 197-198	Dz Eif
Heinzel, Michael: Eisenbahnen in der Eifel: Ein neuer Anfang nach 125 Jahren? / Michael Heinzel.- In: Hrsg. Eifelverein Düren: Die Eifel 1996 - 1997. Köln, 1950 ff..getr. Pag.. ; S. 197 - 198 (1996; 91.Jg.;H.04)	Dz Eif
Heinzel, Michael: Eisenbahnen in der Eifel.- In: Die Eifel.- 91 (1996), S. 197 - 198	Dz Eif
Heinzel, Michael: Zur Entwicklung des Eisenbahnnetzes in der Eifel seit Ende des 2. Weltkrieges.- In: Die Eifel.- 91 (1996), S. 217-223	Dz Eif
Hermann Elenz: Schienen, Dampf und Kohlenstaub: zur Geschichte des Eisenbahnbaus in der Eifel.-Aachen: Helios-Verl., 1996. 162 S.: zahlr. Ill., Kt. ISBN: 3-925087-73-7	

Titel	Signatur der Städtischen Bibliothek der Dr.-Hanns-Simon-Stiftung
Hermes, Willi: Neuerburger Eisenbahn - nur noch Geschichte: der letzte Zug hat Neuerburg verlassen ; Rückblick auf über 80 Jahre Bahnromatik.- In: Heimatkalender Landkreis Bitburg-Prüm.- 1990, S. 126 - 134	Dz Bit
Hoffmann, Hermann: Dampf im Salmtal: die Eisenbahn.- In: Die Salm / Erich Gerten .Hrsg.: Peter-Zirbes-Kulturkreis.- Wittlich: 1998, S. 185-188	
Hoppstädter, Kurt: Die Entstehung des Eisenbahnnetzes im Moseltal und in der Eifel: nach den Akten desStaatsarchivs Koblenz bearbeitet / Kurt Hoppstädter.- maschinenschriftl. ; gebundene Kopie - (Koblenz): o. Verlag, 1963.- 231 S.	Dhl Hop
Hrsg. Bernkastel-Wittlich <Kreisverwaltung>: Jahrbuch 1988 für den Kreis Bernkastel-Wittlich - Monschau: Weiss Druck, 1988. – 411 S.: Ill.	A3297 Dz Ber
Hrsg.v. Minster für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Rheinland-Pfalz: Bitte einsteigen!: Aus 150 Jahren Eisenbahn in Rheinland-Pfalz - Mainz: Krach, 1997. -147 S.: zahlr. Ill.	Wkl1 Bit
Husinger, Jörg: Die bahnbedingten Bauten in Ralingen.- In: Beiträge zur Geschichte des Bitburger Landes.- 60/61 = 15 (2005), 3/4, S. 18-21	Dz Ges
Hüttemann, Josef: Gemeinsames Projekt von vier touristischen Eisenbahnen in Eifel und Ardennen.-In: Der Landkreis.- 67 (1997), S. 605-606	
Hüttemann, Josef: Moderner Nahverkehr auf der Schiene in und durch die Eifel.- In: Eifel-Jahrbuch.- 1999, S. 42-46	Dz Eif
Hüttemann, Josef: Touristische Bahnen in Eifel und Ardennen: Nostalgie auf der Schiene.- In: Eifel-Jahrbuch.- 2001, S. 192-203	Dz Eif
Jahresbericht der Deutschen Eisenbahnen in der Französisch Besetzten Zone.-Speyer: Verbindungsamt, Bd 1947-1950	
Jakubowski, Hans-Joachim: Wann bleibt das Signal endgültig auf rot: Eifelstrecken um Mayen gelten als “Balkan“ der Bahn.- In: Rhein-Zeitung, Ausg. C.- 40 (1985) vom 06./07.04.	
Kandler, Udo:Die Eifelbahn Köln-Trier und ihre Nebenstrecken.- Fürstenfeldbruck: Merker, 1990. 98 S.: Ill., z.T. farb. Eisenbahn-Journal / Sonderausg. ; 1990, 2	
Kaufmann, Burkhard: Eine Bahnreise 1872.- In: Bitburg-Prüm: Heimatkalender.- 2006, S. 37-39	Dz Bit
Kenning, Ludger: Die Moselbahn Trier - Bullay / Ludger Kenning ; Manfred Simon.- Nordhorn: Kenning, 2002.- 271 S.: zahlr. Ill. (z. T. farb.) - (Nebenbahndokumentation ; Bd. 16)	Dwl Ken
Koch, Angelika: Region Trier auf dem Abstellgleis?: Rückzug auf Raten ; MORA-C schließt Güterverkehrsstellen.- In: Blickpunkt Wirtschaft.- 2002, 3, S. 6-8	
Kreckler, Wolfgang: Die Geschichte der Eisenbahn in Jünkerath.- In: Hrsg. Eifelverein Düren: Die Eifel 1994 - 1995. Köln, 1950 ff..getr. Pag.. ; S. 265 - 271 (1994,89.Jg.;H.05)	Dz Eif

Titel	Signatur der Städtischen Bibliothek der Dr.-Hanns-Simon-Stiftung
Kreckler, Wolfgang: Die Geschichte der Eisenbahn in Jünkerath.- In: Die Eifel.- 89 (1994), S. 265-271	Dz Eif
Kreckler, Wolfgang: Ein Bahnhof feierte Jubiläum: die Eisenbahnfreunde Jünkerath gratulierten.- In: Daun: Heimat-Jahrbuch.- 1997, S. 165-168	Dz Dau
Kreckler, Wolfgang: Ein schwerer Brocken hat ausgedient: Roheisenpfannenwagen kehrt an seinen Entstehungsort zurück.- Daun: Jahrbuch.- 2004, S. 242-243	Dz Dau
Kreckler, Wolfgang: Eisenbahngeschichte des Ortes Jünkerath: eine Dokumentation über 125 Jahre wechselvolle Geschichte ; Aufgang, Blütezeit und Niedergang einer prägenden Institution des Eifelortes Jünkerath.- Jünkerath: Eisenbahnfreunde Jünkerath, 1995. 172 S.: Ill., Kt.	
Kreckler, Wolfgang: Geschichte des Bahnhofs Lissendorf: ein Beitrag zur 1100-Jahr-Feier / zusammengestellt und erzählt von Wolfgang Kreckler. Hrsg. von den Eisenbahnfreunden Jünkerath e.V.-Jünkerath: Eisenbahnfreunde Jünkerath e.V., 1993. 26 S.: Ill.	
Kreckler, Wolfgang: Jünkerath und die Eisenbahn.- In: Eifel-Zeitung.- 8 (2005), Ausg. 15, S. 26-27.-75 Jahre Ortsgemeinde Jünkerath ; 2	
Kremer, Ralf: Vor 90 Jahren: die Sauertalbahn wird eröffnet!- In: Trier-Saarburg: Jahrbuch.- 2006, S. 171-176	
Kuhl, Hans-Peter: 100 Jahre Eisenbahn Mayen-Gerolstein. In: Mayen-Koblenz: Heimatbuch.- 1997, S. 115-117	
Kuhl, Hans-Peter: 125 Jahre Eifelstrecke Gerolstein – Trier.- 125 Jahre Eifelstrecke / Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe.- Frankfurt a. M., 1996.- S. 11-25	
Kuhl, Hans-Peter: Der Bahnhof Gerolstein 1939 – 1945.- In: Gerolstein: / Hrsg.: Stadt Gerolstein.- Gerolstein.- 2 (2003).- (Schriftenreihe: Ortschroniken des Trierer Landes ; 38).- S. 82-85	
Kuhl, Hans-Peter: Die Bahn feiert: in Gerolstein.- In: Gerolstein / Hrsg.: Stadt Gerolstein.- Gerolstein.- 2 (2003).- (Schriftenreihe: Ortschroniken des Trierer Landes ; 38).- S. 211-215	
Kuhl, Hans-Peter: Neue Perspektiven - die Eifelquerbahn im Aufwind.- In: Daun: Jahrbuch.- 2003, S. 41-43	Dz Dau
Kuhl, Hans-Peter:Eisenbahnknoten Gerolstein: ehemaliges Bahnzentrum in der Eifel.- In: Die Kyll / von Erich Gerten, Andreas Wisniewski und Rudolf Höser.- Kyllburg, 2006.- S. 106-107	
Kuhl, Hans-Peter:Entwicklung der Eisenbahn im Eifelraum.- In: Geographie und Schule.- H. 113 = 20 (1998), S. 11-19	
Künstler, Wolfgang: Bis heute half der liebe Gott: 100 Jahre Ahrtalbahn.- In: Rhein-Zeitung, Ausg. K.- 35 (1980) vom 05./06.04.	

Titel	Signatur der Städtischen Bibliothek der Dr.-Hanns-Simon-Stiftung
Küppers, Heinrich: Zur Geschichte der Eifeler Eisenbahnen bis zum Ersten Weltkrieg: ein Eifler für Rheinland-Pfalz / hrsg. von Johannes Mötsch.- Koblenz.- 1 (2003). S. 585-603.- Quellen und Abhandlungen zur mittelrheinischen Kirchengeschichte ; 105.- ISBN 3-929135-39-6. -	
Lebendiges Rheinland-Pfalz / Hrsg. von der Landesbank und Girozentrale Rheinland-Pfalz.- Mainz: Hanns Dr.,.- Mainz, Druckerei u. Verl. S.- - S. 57 - 83 Ill.	Dz Leb
Lichter, Eduard: Die Bemühungen der Welschbilliger um einen Eisenbahnanschluß.- In: Trier-Saarburg: Kreis Trier-Saarburg.- 1992, S. 198-201	
Lothar Riedel: Die Kleinbahn Philippsheim-Binsfeld.- Nordhorn: Kenning, 1999. 59 S.: überw. Ill.-Nebenbahndokumentation ; Bd. 51ISBN: 3-933613-03-5	
Maedel, Karl-Ernst: Dampf ueberm Schienenstrang: Erinnerungen an die alte Eisenbahn und ihre Lokomotiven - 2.Aufl.- Stuttgart: Franckh, 1974.- - 160 S.: zahrl. Ill.	Wkl 1 Mae
Meier, Brigitte: Mit Volldampf durch ein komplettes Jahrhundert: romantische Eifelstrecke wurde 1895 in Betrieb genommen.- In: Rhein-Zeitung, Ausg. B.- 50 (1995), 114 vom 17.5., S. 21	
Meilensteine der Naturwissenschaft & (und) Technik - Muenchen: Verlag Komplett Video, o.J.- - ca. 30 min.-04.Teil. Meilensteine der Naturwissenschaft & (und) Technik: Laufrad / Karl F. Drais.- Eisenbahn / G. Stephenson - Muenchen: Verlag Komplett Video, o.J.- - ca. 30 min.	Ual Mei
Mertes, Erich: Das Dampfroß kommt.-In: Kelberg: Geschichte, Kultur und Literatur der Verbandsgemeinde Kelberg / Alois Mayer... Hrsg.: Verbandsgemeinde Kelberg.- 1. Aufl.- Kelberg, 1993.- S. 397-403	
Mertes, Erich: Die Entwicklung der Eisenbahn in der Zentraleifel: die geplante Bahnstrecke Adenau - Kelberg – Daun.- In: Eifel-Jahrbuch.- 1991, S. 161-166	Dz Eif
Mertes, Erich: Die Entwicklung der Eisenbahn in der Zentraleifel: Die geplante Bahnstrecke Adenau - Kelberg - Daun / Erich Mertes. In: Hrsg. Eifelverein Düren:Eifel Jahrbuch 1991.Düren, (1991). 232 S.: zahlr. Ill.. ; S. 161 - 166	Dz Eif
Meuser, Hendrik:Trier Hbf.- Das große Archiv der deutschen Bahnhöfe / hrsg. von Erich Preuß.- München: 2005, Kapitel 5, S. 1-6.-	
Miquel, Pierre: So lebten sie zur Zeit der ersten Eisenbahnen / Ill. v. Millet, Claude u. Denise. -Nürnberg: Tessloff, 1979.- - 68 S.: ill.	Ek Miq
Müller, H.H.: Perron, Coupés und Conducteure: Aus der Frühzeit der Eisenbahn im Saar-Mosel-Raum / H.H. Müller. In: Die Brücke. (1960 - 1965).	Stahlschrank Dz
Müller, H.H.: Perron, Coupés und Conducteure: Aus der Frühzeit der Eisenbahn im Saar-Mosel-Raum / H.H. Müller. In: Die Brücke. (1960 - 1965).getr. Pag.: Ill.. ; 1965; Nr. 05; S. 4	Stahlschrank Dz

Titel	Signatur der Städtischen Bibliothek der Dr.-Hanns-Simon-Stiftung
Müller-Urban, Kristiane: Rheinland-Pfalz und Saarland für Eisenbahnfreunde: Nostalgie auf Schienen, Museumsbahnen, Eisenbahnmuseen.- Frankfurt am Main: Societäts-Verl., 2006. 126 S.: Ill. ISBN: 978-3-7973-0983-9	
Nebendorf, Dieter: Es hat nicht sollen sein ...: Eisenbahngeschichten in und um Dreis.- In: Daun Jahrbuch.- 1999, S. 105-106	Dz Dau
Neu, Peter: Die Pläne einer Eisenbahnverbindung Bitburg-Prüm.- In: Hrsg. Prüm <Kreisverwaltung>:Jahrbuch des Kreises Prüm 1966/1967.- Prüm.160 S.: zahlr. Ill.. ; S. 63 - 66	Dz Prü
Neu, Peter: Die Pläne einer Eisenbahnverbindung Wittlich-Bitburg / Peter Neu.- In: Die Eifel 1964 - 1965 / Hrsg. Eifelverein Düren. Köln, 1950 ff.getr. Pag.. ; S. 134 - 135 (1965;60.Jg.;Nr.05)	Dz Eif
Nicht in die Wagen spuken: Vor neunzig Jahren begann die Eisenbahngeschichte der Eifel.- In: Rhein-Zeitung, Ausg. D.- 39 (1984) vom 29./30.09.	
Nock, O.S.: Der grosse Atlas der Eisenbahnen - Muenchen: Delphin Verl., 1980.- - 223 S.: zahlr. Ill.World atlas of railways	Wkl 1 Noc
Novak-Oster, Gabi: Leben für Loks: für manchen sind sie Schrott - für Bernd Falz Schätze.- In: Rhein-Zeitung, alle Regionalausg.- 55 (2000), 216 vom 16./17.9.- Wochenend-Journal Freizeit	
Patschke, Wolfgang: Raumordnungspolitik und Bundesverkehrswegeplanung am Beispiel der Länder Hessen, Rheinland-Pfalz und des Saarlandes.- In: Verkehrsinfrastruktur und Raumentwicklung in Hessen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland.- Hannover, 1994.- (Arbeitsmaterial / Akademie für Raumforschung und Landesplanung ; 207).- ISBN 3-88838-607-1.- S. 5-16	
Perron, Coupés und Conducteure: Betrachtungen zu einer historischen Eisenbahn-Karte.- In: Die Brücke. (1960 - 1965). getr. Pag.: Ill.. ; 1965; Nr. 02; S. 2 -3	Stahlschrank Dz
Pitzen, Hubert:Jünkerath: ein junger Ort, groß geworden durch die Eisenbahn.- In: Die Kyll / von Erich Gerten, Andreas Wisniewski und Rudolf Höser. - Kyllburg, 2006.- S. 60-61	
Poss, Willi: Dampf im Kylltal: Bilder aus der 130jährigen Geschichte der Kylltal-Eisenbahn.- In: Die Kyll / von Erich Gerten, Andreas Wisniewski und Rudolf Höser.- Kyllburg, 2006.- S. 162-167	
Preuss, Erich: Lexikon der Erfinder und Erfindungen: Eisenbahn - Lizenzausg.- Heidelberg :R.v.Decker`s, G. Schenk GmbH, o.J.- - 380 S.: z ahlr. Ill.	Wkl 1 Pre
Prunier, James: Die Welt der Eisenbahnen - Ravensburg: Maier, 1988.- - 92 S.: Ill.- (Die Welt erkennen; 3)	Wk Pru
Riedel, Lothar: Die Kleinbahn Philippsheim - Binsfeld / Lothar Riedel.- Nordhorn: Verlag Kennig, 1999.- 59. S.: zahlr. Fotos - (Nebenbahndokumentation ; Bd. 51)	Dwl Rie
Röhr, Ekkehart: Verbindung nach Luxemburg verbessern: Verkehrsforum der Industrie- und Handelskammer Trier über Zukunft der Eisenbahnen im Grenzraum.- In: Blickpunkt Wirtschaft.- 1993, 7, S. 6-8	

Titel	Signatur der Städtischen Bibliothek der Dr.-Hanns-Simon-Stiftung
Rossberg, Ralf Roman: Geschichte der Eisenbahn / Ralf Roman Rossberg.- Künzelsau: Sigloch Edition, o.J..- 552 S.: zahlr. Abb.	Wkl1 Ros
Sarlette, Gottfried: Die Eisenbahnstrecke Nr. 45 Jünkerath-Weywertz am 10. Mai 1940.-In: Zwischen Venn und Schneifel.- 41 (2005), S. 160-163	
Schares, Leonhard: Der Eisenbahnbau durch das Nimstal und seine Bedeutung für unsere Region.- In: Niederstedem: Herzlich willkommen zur 1100-Jahrfeier Stedehym, Niederstedem – Oberstedem: 1993.- 4 S.]	Del1 Nie
Schenk, Günter: Radweg auf der früheren Bahntrasse.- In: Daun: 25 Jahre Verbandsgemeinde Daun.- Monschau-Imgenbroich, 1995.- S. 32-35	
Scheubly, Heribert: 60 Jahre Kleinbahn Philippsheim – Binsfeld. In: Trierisches Jahrbuch 1960 / Hrsg. Stadtbibliothek Trier und der Verein „Trierisch“ Trier, 1960.169 S.: Ill.. ; S. 101 - 102	Dz Tri
Schiffer, Markus: Die Eisenbahn in Irrel.- Beiträge zur Geschichte des Bitburger Landes.- 60/61 = 15 (2005), 3/4, S. 25-36	Dz Ges
Schneiders, Winfrid: Als das „Saufbähnchen“ durch die Moseldörfer zuckelte: vor rund 100 Jahren begannen die Bauarbeiten an der Moseltalbahn.- In: Rhein-Zeitung, Ausg. D.- 54 (1999), 75 vom 30.3., S. 18	
Schnell, Marc: Das Bahnbetriebswerk Ehrang: Erinnerungen an die Dampflokzeit.- In: Ehranger Heimat.- 38 (2004), S. 39-51	
Schönhofen, Werner: Erinnerungen an die Eisenbahn: Fahrten auf der Strecke Mayen - Daun lange vor der Stillegung.- In: Heimat zwischen Hunsrück und Eifel.- 41 (1993), 3, S. 3	
Schönhofen, Werner:Eine Bahnlinie quer durch die Eifel: Eisenbahnprojekte im vergangenen Jahrhundert.- In: Mosella.- 39/40 (1992), 1, S. 2	
Schulschenk, Fritz: 125 Jahre Mosel-Eifel-Linie der Eisenbahn: von Koblenz über Bullay bis nach Trier mit dem Dampfross.- In: Eifel-Jahrbuch.- 2004, S. 218-220	Dz Eif
Schulz, Wolfgang: Ralingen und die Nims-Sauertalbahn.- In: Beiträge zur Geschichte des Bitburger Landes.- 60/61 = 15 (2005), 3/4, S. 13-17	Dz Ges
Stein, Gerd: Die ehemalige Eisenbahnstrecke Wengerohr-Daun - In: Bernkastel-Wittlich: Jahrbuch.- 2000, S. 141-145	
Stritzke, Manfred: Eisenbahnunglück am Schloßbrunnen im Jahre 1897.- In: Rockeskyll: Das Eifeldorf Rockeskyll, 1993.- S. 331-332	
Tarter, Wilhelm: Die Dümpelfelder Bahn.- In: Rockeskyll: Das Eifeldorf Rockeskyll / Hrsg.: Ortsgemeinde Rockeskyll. Red.: Rudolf Nick...- Rockeskyll, 1993.- S. 253-257	
Triebfahrzeugpark Deutsche Bahn - München: Gera Nova, 1997.- (Die faszinierende Welt der Eisenbahn auf CD)	Wkl1 Tri

Titel	Signatur der Städtischen Bibliothek der Dr.-Hanns-Simon-Stiftung
Trunk, Ortwin: Das Buch von der Eisenbahn - Stuttgart: Union-Verlag, 1975.- - 184 S.: Ill.	Wk Tru
Turnbull, Stephanie: Eisenbahnen: von der Dampflok zum Hochgeschwindigkeitszug / Stephanie Turnbull.- Ravensburg: Ravensburger Buchverl., 2003.- 46 S.: überw. Ill. (farb.)EST	Wk Tur
Übersichtskarte der Eisenbahndirektion Trier: In: Streckenarchiv deutsche Eisenbahnen / Dieter Fuchs ... Hrsg].- Freiburg Breisga].- (Eisenbahn-Kurier).- Karten 1997, ohne Zählung.-Zustand: 1.6.1951.- 1:250 000	
Umbenennung des Bahnhofs „Wengerohr“ in „Wittlich Hbf“ .- In: Der Säubrenner.- 1987, S. 95, 97, 99	
Walter, Jürgen: Besser mit der Eisenbahn: Schritt für Schritt zum landesweiten Integralen Taktfahrplan.- In: Blickpunkt Wirtschaft.- 1995, 6, S. 10-11	
Weber, Peter: Eisenbahnen der Eifel: Geschichte und Gegenwart der Eisenbahnstrecken in der Eifel - Euskirchen: Peter Weber, 1998/99.- 1 CD-ROM	Dhl Web
Weber, Peter: Zehn Jahre „Eifelbahn e. V.“.-In: Daun: Jahrbuch.- 2005, S. 21-24	Dz Dau
Weinand, Johannes: Güterverkehrszentrum Trier: Schnittpunkt zwischen den Verkehrsträgern ; neue Wege der Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung ; Bündelung logistischer Anforderungen.- In: Blickpunkt Wirtschaft.- 1997, 6, S. 10-11	
Wittlich <Kreis>:Von den Maaren bis zur Mosel: der Kreis Wittlich in Vergangenheit und Gegenwart -Mannheim: Südwestdeutsche Verl.anst., 1966.- 346 S.: zahlr. Ill., graph. Darst., Kt.	Del Von
Wolfgang Gückelhorn: Lager Rebstock: geheimer Rüstungsbetrieb in Eisenbahntunnels der Eifel für V2 Bodenanlagen 1943 – 1944.- Aachen: Helios, 2002.110 S.: zahlr. Ill., Kt.ISBN: 3-933608-54-6	
Wood, Sydney: Eisenbahn / Sydney Wood.- Lizenzausg., 2. Aufl.- Köln: Paletti Verl., 2004.- 64 S. :zahlr. Ill. (farb.) - (Wissen ist stark)	Wk Woo
Zander, Claus: Die Eifel-Eisenbahn - einst und jetzt: 02. Teil / Claus Zander. In: Hrsg. “Verein Trierisch“ e.V.: Neues Trierisches Jahrbuch 1977.Trier, (1977).132 S.: Ill.. ; S. 6 - 11	Dz Neu
Zimmer, Gerhard: 100 Jahre Eisenbahn Gerolstein-Trier: 1871 - 1971 ; zum 125jährigen Bestehen der Eifelstrecke ; Jubiläumsfest vom 13. bis 15. September 1996 in Gerolstein.- Hundert Jahre Eisenbahn Gerolstein – Trier.- Nachdr.- 1996. 64 S.: Ill.	
Zimmer, Gerhard: 100 Jahre Eisenbahn Trier-Gerolstein / Gerhard Zimmer. In: Eifel Jahrbuch 1972 / Hrsg. Eifelverein Düren.- Düren, (1972).142 S.: Ill.. ; S. 53 - 61	Dz Eif
Zug der Zeit - Zeit der Zuege: deutsche Eisenbahn 1835 - 1985; das offizielle Werk zur gleichnamigen Ausstellung - Berlin: Siedler, 1985.- - 395 S.: zahlr. Ill.	Wkl 1 Zug

Die Nims-Sauertalbahn, zwischen 1910 und 1915 in mehreren Teilstücken gebaut und eröffnet, führte von Erdorf über Bitburg, an Masholder vorbei nach Messerich. Von hier verlief sie weiter nach Wolsfeld, Niederweis, Irrel, über das Menninger Viadukt nach Minden, Edingen und Godendorf, hier durch einen Tunnel nach Ralingen. Die nächsten Stationen waren Wintersdorf, Metzdorf und Mesenich.

Der 827 Meter lange Mesenicher Tunnel kürzte eine Sauerschleife bei Langsur ab; schließlich war Igel erreicht.

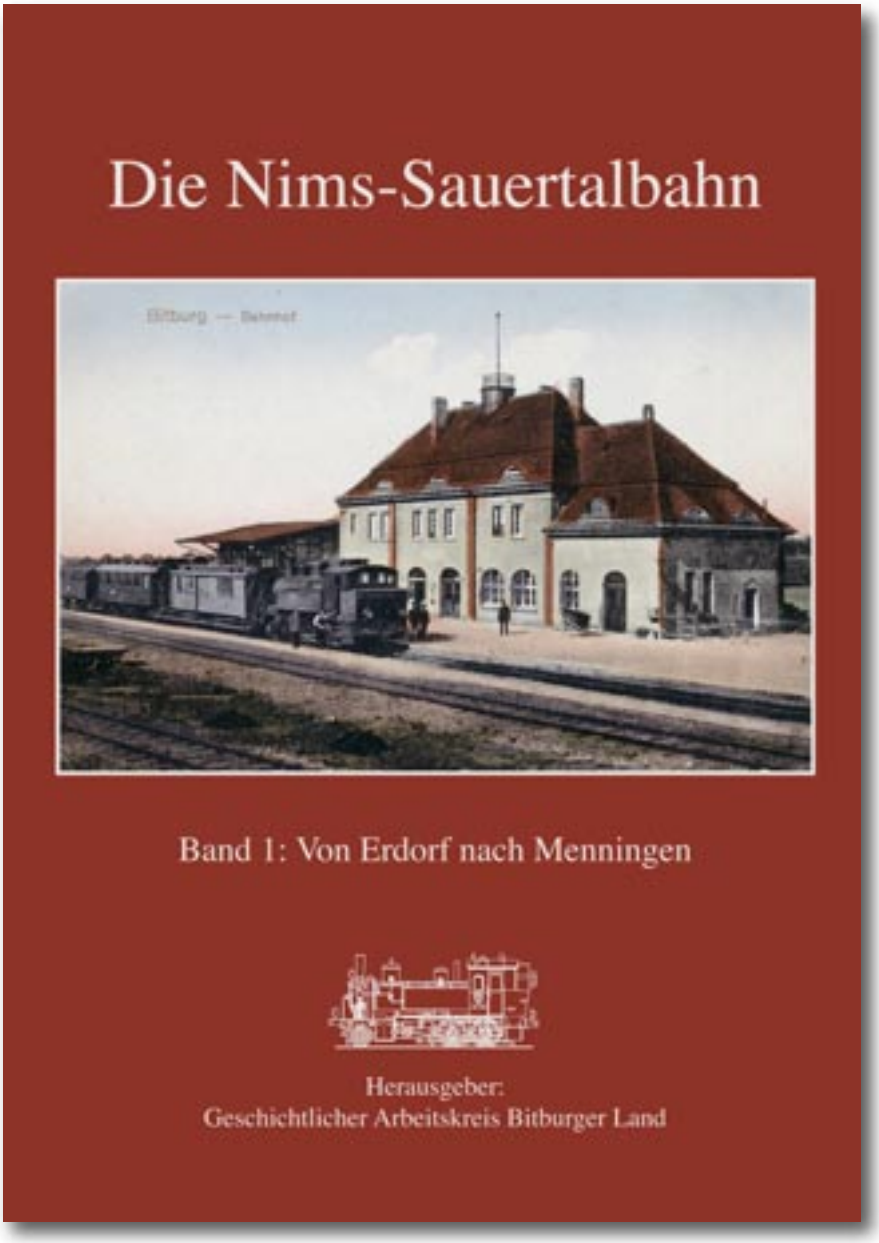
Im September 1968 wurde der südliche Streckenteil von Irrel bis Igel stillgelegt. Anfang der 1980er Jahre kam es zur Einstellung der Stückgutbedienung in Bitburg. Im September 1988 kam auch für den Abschnitt Wolsfeld – Irrel das Aus.

Band 1 ist als Bildband konzipiert, der neben kurzen historischen Abrissen vor allem durch mehr als 100 historische Abbildungen das Flair vergangener Eisenbahnzeiten vermittelt. Für Freunde der "alten" Eisenbahn ein Muss.

Erhältlich im regionalen Buchhandel und bei

AG Eisenbahn/Jörg Husinger
c/o Städtische Bücherei Bibliothek der
Dr.-Hanns-Simon-Stiftung
Brodenheckstraße 13
54634 Bitburg

E-Mail:
j.husinger@haus-beda.de



Die Nims-Sauertalbahn
Band 1: Von Erdorf nach Menningen
80 Seiten im Format DIN A4 mit über 100 Fotos und sonstige Abbildungen;
fester Einband mit Folienkaschierung
Preis: 24,80 Euro

Einladungsplakat des Geschichtlichen Arbeitskreises Bitburger Land zur Ausstellung „Eisenbahnland Eifel“ aus Anlass des 20-jährigen Bestehens

Bitburger

Bitburger

Bitte ein Bit

Der fassfrische Geschmack
macht es so beliebt

Bitte ein Bit

Bitburger Premium Pils – das meistgezapfte Bier Deutschlands. www.bitburger.de