

Die Eifel im Spiegel des Rheinischen Eisenbahnbaues

Zwei wesentliche Ursachen liegen der Erschließung des Eifelraumes durch Eisenbahnen zugrunde:

- Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts war die Wirtschaft der Eifel nicht mehr konkurrenzfähig. Bodenschätze und Fertigwaren, vornehmlich Naturstein, Holz und Kohle, konnten nur mit hohen Transportkosten über schlechte Straßen zum Rhein gebracht werden.
- Als Grenzland gegen Frankreich wurde die Eifel seit den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts immer stärker in großräumige Strategien des preußischen Militärs einbezogen. Durch den Bau neuer Bahnstrecken sollte ein zügiger Truppentransport von Berlin zur Westgrenze gewährleistet werden.

Abseits der großen Handelswege, rauh und unwirtlich, so lag der Eifelraum Jahrhunderte lang. Im Süden und Osten begrenzen ihn Mosel und Rhein, im Westen geht er in die Ardennen über. Ihre vulkanisch geprägte Topographie, schroffe Berge und enge Täler machten diese Region nur schwer zugänglich. Vornehmlich Landwirte, Schäfer und Tagelöhner lebten hier. Natursteine, Holz, Kohle und Schiefer bildeten die natürlichen Wirtschaftsschätze des Raumes. Doch war ihr Transport mit Fuhrwerken nur mühsam durchzuführen. Noch weit bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts galt die Eifel als «Armenhaus Deutschlands».

So setzte man seit der Mitte des 19. Jahrhunderts große Hoffnungen auf die Eisenbahn, um die Eifel besser erschließen und damit die Wirtschaft aktivieren zu können. Gerade die Eisenbahn als neues Massenverkehrsmittel hatte überall den Menschen den Glauben an die Machbarkeit des Fortschritts durch Handel und Verkehr gegeben. So hoffte man auch in der Eifel, an diesem neuen Fortschritt teilhaben zu können.

Die Bemühungen von Bürgerkomitees und der Handelskammern von Köln und Aachen zum Bau neuer Strecken erstreckten sich zunächst auf den Raum nördlich und östlich der Eifel.¹ Zunächst galt es, eine länderübergreifende Verbindung von Köln in das belgische Antwerpen und damit gleichzeitig eine

Anbindung an die seit 1835 bestehende Streckenführung von Brüssel nach Mecheln herzustellen. Im Jahre 1837 war hierzu in Köln die «Rheinische Eisenbahngesellschaft» gegründet worden. Sie war eine Aktiengesellschaft und stand unter der Leitung des Düsseldorfer Baukondukteurs Pickel. Nachdem 1839 ein erstes Teilstück von Köln nach Müngersdorf fertiggestellt worden war, konnte 1843 die durchgehende Strecke von Köln über Aachen bis in das belgische Herbestal in Betrieb genommen werden.

Nach der Verbindung in den Westen drängte die Gesellschaft auf eine neue Streckenführung entlang des Rheins nach Süden, da sie bis auf wenige Tunnelbauten technisch nur geringe Probleme mit sich brachte. Zudem sollte die bereits bestehende Strecke von Köln über Bonn nach Rolandseck einbezogen werden. Diese war als «Lokalbahn» von der «Bonn-Kölner Eisenbahn» im Jahr 1844 zwischen Köln und Bonn eröffnet und 1845 bis Rolandseck verlängert worden. Das dort errichtete aufwendige Empfangsgebäude diente als Treffpunkt der Kölner und Bonner Bürger und war Ausgangspunkt für zahlreiche Ausflüge (Abb. 43). Vom Typus mit hochgezogenen Seitenrisaliten und einer umlaufenden Loggia in Eisen war der Bahnhof von Rolandseck wohl der aufwendigste und eleganteste rheinische Bahnhof. Der Architekt konnte bisher nicht ermittelt werden. Bereits 1858 konnte die «Rheinische Eisenbahngesellschaft» die genannte Strecke bis Koblenz in Betrieb nehmen, 1859 war die Verlängerung bis Bingen betriebsbereit. Hier fand sie ihre Fortsetzung an die linksrheinische Streckenführung der «Hessischen Ludwigsbahn» über Mainz nach Ludwigshafen.

Die «Rheinische Eisenbahngesellschaft», zunächst noch bis in die fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts eine von vielen Betriebsgesellschaften, entwickelte sich seit den siebziger Jahren zur wohl bedeutendsten im rheinischen Raum. Sie betrieb nun die Strecken zwischen Köln und Aachen, entlang des Rheins sowie von Düren nach Trier. Entsprechend aufwendig waren die von ihr errichteten Empfangsgebäude. In Aachen (1851) und Köln (1859) waren inzwischen große Bahnhöfe mit aufwendigem Raumprogramm entstanden (Abb. 44). Von den

Abb. 44. «Central-Personen-Bahnhof» Köln, 1859 nach Plänen von Hermann Pflaume errichtet (Aufnahme um 1860).



Abb. 45. Julius Raschdorff, Musterentwurf für ein Bahnhofsgebäude der Strecke Trier-Köln, 1871.

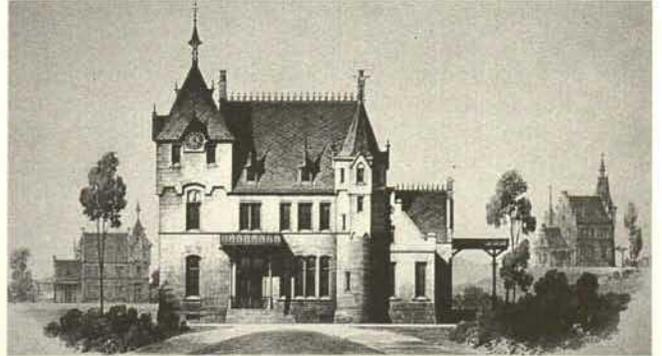




Abb. 46. Bahnhof Weißenthurm, errichtet um 1858 (Zustand 1990).



Abb. 47. Bahnhof Oberbettingen, errichtet um 1871 (Zustand 1990).

kleineren Bahnhofsgebäuden haben sich diejenigen von Eschweiler (um 1860) und Weißenthurm (1858)² erhalten (Abb. 46). Beide waren als Durchgangsbahnhöfe in Seitenlage konzipiert. Der zentralen Warthalle, dem Vestibül, schlossen sich zu beiden Seiten Annexflügel mit Räumen zur Gepäckaufbewahrung und zum Bahnbetrieb sowie für das Restaurant an. Im ersten Stock folgten Wohnräume des Personals. Die Architektur mit durchgehender Rustikagliederung und Rundbogenfenster folgte dem preußischen spätklassizistischen Zeitstil. Namen einzelner Architekten konnten auch für die Bahnhöfe von Eschweiler und Weißenthurm nicht ermittelt werden. Dagegen ist bekannt, daß der Kölner «Central-Personen-Bahnhof», 1859 am Dom errichtet, nach einer Planung des Architekten Hermann Pflaume gebaut worden war (Abb. 44).³

Die Bemühungen, eine Abzweigbahn in die unwegsame Nordeifel zu bauen, gehen bereits auf das Jahr 1846 zurück, als sich in Düren ein «Eisenbahnkomitee» gegründet hatte.⁴ Doch ließen topographische und wirtschaftliche Schwierigkeiten das Projekt zunächst scheitern, bis die königlich-preußische Eisenbahndirektion Saarbrücken neue Aktivitäten entwickelte.

Dies hatte den Bau der 1861 eröffneten Strecke von Saarbrücken über Trier nach Luxemburg forciert und bereits 1858 ein Gutachten zur Verlängerung der Strecke durch das Kylltal über Kall nach Euskirchen erarbeiten lassen. Nach längeren Verhandlungen wurde der «Rheinischen Eisenbahngesellschaft» aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung im Jahre 1864 die ministerielle Genehmigung aus Berlin zum Bau der Bahnstrecke durch das Kylltal erteilt. Nach anfänglichen Schwierigkeiten beim Geländeerwerb konnte bereits nach zweijähriger Vorbereitung im November 1870 das Teilstück von Kall nach Gerolstein und im Juli 1871 der Abschnitt von Gerolstein nach Trier eröffnet werden.

Dem Bau der Strecke hatten besondere topographische Schwierigkeiten entgegengestanden, die einen hohen ingenieurmäßigen und technischen Aufwand erforderten. Zahlreiche Tunnel waren in das Sandsteingebirge zu sprengen, mit umfangreichen Brückenbauten war die Kyll zu überqueren. Der 1,268 km lange Wilsecker Tunnel bei Kyllburg war der längste und aufwendigste davon. An der Bahnstrecke entstanden zahlreiche Empfangsgebäude mit Nebenanlagen. Ihnen allen ist eine aufwendige architektonische Durchbildung in einem Stil von Neo-Renaissance und Neugotik sowie die Wahl des regionalen roten Sandsteinmaterials für die Außenverklei-

dung eigen. Hier sollten offenbar preußischer Herrschafts- und Machtanspruch sowie die Leistungsfähigkeit der Eifeler Steinindustrie demonstriert werden. Ein Berichterstatter der Zeit nennt als Argumentation, daß «die Direktion der Rheinischen Bahn von dem bis dahin üblichen Eisenbahnstyl abzugehen... (gedachte)». Der Planung dieser Hochbauten gingen Musterentwürfe der Architekten Julius Raschdorff und Heinrich Wiethase voraus (Abb. 45).⁵ Raschdorff war nach einem Studium an der Berliner Bauakademie und einer Ausbildung zum Regierungsbaumeister von 1864 bis 1872 Stadtbaumeister in Köln. In diese Zeit fallen neben umfangreichen denkmalpflegerischen Arbeiten zahlreiche Aufträge für öffentliche und private Bauherren nach seinen Entwürfen. Stilistisch gilt Raschdorff neben Hermann Pflaume als Begründer der Neo-Renaissance, die später in der Errichtung des Berliner Domes (1894-1905) gipfeln sollte. Den Empfangsgebäuden kam die Funktion eines Durchgangsbahnhofes zu, denen das damals gängige Raumprogramm mit zentraler Warthalle, seitlich anschließenden Funktions- und Restaurationsräumen sowie Wohnungen im Obergeschoß zugrunde lag. Die Bahnhofsbauten von Oberbettingen (Abb. 47), Birresborn und Kyllburg gleichen sich in der Baumasse, sind jedoch durch Risalite, Giebel und eine reiche Dachlandschaft in unterschiedlicher Weise gestaltet. In Jünkerath (Abb. 48) und Gerolstein (Abb. 49) traten Treppentürme sowie Flügelbauten hinzu. Baukörper und Dekoration gleichen hier stärker Raschdorffs Musterentwürfen. Zu den Empfangsgebäuden kamen umfangreiche Nebenanlagen wie Güterhallen, Wassertürme, technische Räume sowie Wohnbauten. Gerade in Jünkerath wurden die Bahnanlagen später zum Ausgangspunkt einer umfangreichen Ortsverweiterung.

Die gleiche Sorgfalt kam dem Entwurf der Tunnelportale zu. Mit einer Gestaltung der oberen Abschlußzone durch Zinnen und Ecktürmchen suchte man ganz offensichtlich eine Verbindung zum rheinischen Burgenbau (Abb. 50). Die Tunnelportale von Kyllburg und an der Wilsecker Schlucht sind hierfür treffende Beispiele. Die Quellen sprechen auch hier von einer Mitwirkung der Architekten Raschdorff und Wiethase, nennen aber auch für die Ausführung die Namen Wentzel und Grunert.

Auch für eine Streckenführung von Koblenz durch das Moseltal nach Trier gehen die Bemühungen weit zurück. Schon 1855 berichtete der Berghauptmann von Dechen an den preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche



Abb. 48. Bahnhof Jünkerath, errichtet um 1871 (Zustand um 1990).



Abb. 49. Bahnhof Gerolstein, errichtet um 1870 (Aufnahme um 1975).

Arbeiten, daß eine Anbindung des abseits gelegenen Trier an den Wirtschaftsraum des Rheintales dringend erforderlich sei.⁶ Der Transport von Dachschiefer und «billigem Eisenstein» wäre nur auf diese Weise günstig durchzuführen.

Schon früh hatten sich auch Bürgerkomitees im Eifelraum für die Realisierung einer derartigen Strecke eingesetzt, die Teil eines einheitlichen Netzes zwischen Rhein, Mosel, Nahe und Saar sein sollte. Doch die Ausführung der Strecke an der Mosel dauerte noch Jahrzehnte und war heftigen Diskussionen um die Trassenführung unterworfen.

Zu den Diskussionen um die Streckenführung der Eifel- und Moselbahn waren zunehmend militärische Überlegungen gekommen. Denn die Eifel war Grenzland zu Frankreich. Der sich durch das ganze 19. Jahrhundert ziehende Konflikt mit Frankreich hatte wiederholt das preußische Kriegsministerium veranlaßt, auf die Voraussetzungen zum zügigen Truppentransport an die Westgrenze zu dringen. Sowohl die Eifelbahn wie eine Strecke von Koblenz nach Trier sollte der durchgehenden Verbindung von Berlin zur Festungsstadt Metz dienen. Nach langen und kontroversen Diskussionen wurde für die Moselbahn eine Trassenführung von Koblenz durch das Moseltal bis Bullay als die günstigste Lösung gewählt. Voraussetzung war,

daß man mit mehreren Tunnel und Brücken die Vielzahl des Moselschleifen abkürzen konnte. So wurde mit dem 4.205 m langen Kaiser-Wilhelm-Tunnel zwischen Cochem und Eller der Cochemer Krampen durchstoßen.⁷ Der 1879 fertiggestellte Tunnel war der längste im deutschen Reich und galt als ingenieurmäßige Meisterleistung.

Mit großen Stahlbindern wurde die Mosel bei Koblenz-Güls, Eller, Bullay und Ehrang überkreuzt. Planung und Durchführung der Bahn lagen ab 1873 in der Hand der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken. 1875 wurde mit dem Bau von Trier aus begonnen. Bereits 1879 war die gesamte Bahn in voller Länge zwischen Koblenz und Trier-Ehrang vollendet.

Der Anschluß der Eifel an das großräumliche Eisenbahnnetz hatte eine Belebung der heimischen Wirtschaft bewirkt. Vornehmlich die Steinindustrie hatte bessere Verbindungen zur Außenwelt erhalten. Trotzdem blieben die Forderungen nach weiteren Strecken in das Innere der Eifel bestehen. Erst die Fertigstellung der Linien durch das Ahrtal sowie zwischen Mayen und Andernach im Jahre 1880 brachten eine Aktivierung der Mineralwasser- und Steinindustrie und sollten der Wirtschaft weitere Impulse sowie der Bevölkerung wachsenden Wohlstand bringen.

Anmerkungen

1 Lutz-Henning Meyer, 150 Jahre Eisenbahn im Rheinland, Köln 1989; Kölnisches Stadtmuseum (Hrsg.), Köln und die Eisenbahn, eine Ausstellung vom 15. Mai - 7. Juli 1985, Köln 1985.

2 Freundliche Angaben der Bundesbahndirektion Köln, Herr Rock.

3 Ulrich Krings, Der Kölner Hauptbahnhof (= Arbeitsheft 22, hsg. vom Landeskonservator Rheinland), Köln 1977; ders., Hochbauten der Eisenbahn, in: Kunst des 19. Jahrhunderts im Rheinland, hsg. von E. Trier und Willi Weyres, Düsseldorf, 1980.

4 Für zahlreiche Hinweise danke ich der Bundesbahndirektion Saarbrücken (Baudirektor Dormann) sowie dem Kreis Daun (Herr Simon).

5 Willy Weyres und Albrecht Mann, Handbuch zur rheinischen Baukunst des 19. Jahrhunderts, Köln 1968; Wochenblatt für Architekten und Ingenieure, Nr. 28, 7.4.1979. - Für freundliche Hinweise sei hier Frau Prof. Dr.-Ing. Ingeborg Schild sowie Herrn Dr.-Ing. Lutz-Henning Meyer gedankt.

6 Kurt Hoppstädter, Die Entstehung des Eisenbahnnetzes im Moseltal und in der Eifel, nach den Akten des Staatsarchivs Koblenz, hsg. von der Bundesbahndirektion Saarbrücken, Masch.Schrift 1963 sowie freundliche Hinweise Bundesbahndirektion Saarbrücken (Baudirektor Dormann).

7 Zu den Brückenbauten sowie dem Tunnel vgl. Zeitschrift für Bauwesen, 31, 1881 ff.

Abb. 50. Kyllburg, Tunnelportal am Bahnhof, um 1870 (Aufnahme um 1988).

