



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

5/1990  
Mai

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,—



# 5/90

ISSN 0720-051X 16. Jahrgang  
 Einzelausgabe  
 DM 11,50 öS 89,—  
 sfr 11,50

Verlag und Redaktion:  
**Hermann Merker Verlag GmbH**  
 Rudolf-Diesel-Ring 5  
 D-8080 Fürstfeldbruck  
 Telefon (08141) 5048/49  
 Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker  
 Verlagsleiter: Siegfried Säurle

Redaktion: Christiane Bothner  
 Hermann Merker  
 Horst Obermayer  
 Andreas Ritz  
 Lektorat: Manfred Grauer  
 Anzeigen: Elke Albrecht  
 Layout und Grafik:  
 Gerhard Gerstberger, Jörg Mair

**Ständige Mitarbeiter:**

G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,  
 O. Constant, M. Delie, E. Ganzerla,  
 K. Heidbreder, H. E. Hellbach, Dr. Hufnagel,  
 F. Jerusalem, W. Kosak, H. Kundmann,  
 J.-P. Laurent, H. Lohstädt, A. Muratori,  
 H. Rauter, D. Richard, Dr. Scheingraber,  
 P. Schiebel, D. Schubert

**Modellaufnahmen:**

K. Heidbreder, W. Kosak, J.-P. Laurent,  
 Ing. H. Obermayer, P. Schiebel

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH  
 Druck: Printed in Italy by EUROPLANNING srl  
 via Morgagni 24, I-37136 Verona

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

1990 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x  
 Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto  
 Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto  
 1990 erscheinen die Sonderausgaben 4 x  
 Einzelheft: DM 19,80 + DM 2,40 Porto

Komplett-Abonnement aller 16 Hefte  
 (inkl. Portoanteil): DM 199,—  
 (Ausland + DM 20,— Portoanteil)

**Teilabonnements:**

9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben  
 (inkl. Portoanteil): DM 136,50  
 (Ausland + DM 18,— Portoanteil)  
 9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,—  
 (Ausland + DM 12,— Portoanteil)  
 3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50  
 (Inland + DM 3,—, Ausland + DM 6,— Portoanteil)  
 4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20  
 (Ausland + DM 6,— Portoanteil)

Postgirokonto München Nr. 57 199-802  
 (BLZ 700 10080)  
 Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21 300  
 (BLZ 701 63370)  
 Dresdner Bank Nr. 695918000  
 (BLZ 700 80000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der Fer press  
 (Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



# Editorial

## Liebe Leser!

Noch gar nicht lang ist es her, daß wir den 3. Internationalen Modellbauwettbewerb eröffnet haben, und schon liegen uns die ersten Einsendungen vor. Darüber freuen wir uns natürlich, ist es doch ein weiterer Hinweis auf die Beliebtheit dieses Wettbewerbs.

Keiner von denen aber, die nicht in weiser Voraussicht auf eine Fortsetzung dieser Eisenbahn-Journal-Tradition mit ihrer Arbeit schon "auf dem Sprung" standen, braucht um seine Chancen zu fürchten. Der Einsendeschluß am **30. Juni 1991** läßt noch genug Zeit für komplett neue Vorhaben.

Wir sind gespannt auf die Dioramen, Module und Anlagen, die diesmal auf der Teilnehmerliste stehen werden. Schließlich gab es beim zweiten Wettbewerb schon bedeutend mehr und zum großen Teil auch aufwendiger gestaltete Einsendungen als beim ersten. Die langjährigen Bemühungen des Eisenbahn-Journals, die Leser mit guten Tips und Berichten zu neuen eigenen Arbeiten anzuregen und den Modellbau wieder zu beleben, trugen hier offenbar Früchte. Wir sind sicher, daß die Zahl der "druckreifen" Einsendungen mindestens ähnlich hoch wie beim letzten Mal sein wird und die "Ausbeute" an Anregungen und Ideen für unsere Leserschaft ähnlich groß.

Bevor Sie allerdings voller Pläne und Begeisterung in den Hobbykeller stürmen, noch eine Bitte: Lesen Sie, damit es zu keinerlei eventuell für Sie nachteiligen Mißverständnissen kommt, vorher noch einmal ganz genau die umfassende Ausschreibung auf Seite 57 in diesem Journal!

## Und wieder: DDR

Neue Ereignisse machen es notwendig, daß wir uns auch in diesem Editorial wieder speziell an unsere

Leser in der DDR wenden. Dort haben wir nämlich rund 150 Fachhändlern angeboten, das Eisenbahn-Journal in ihr Sortiment aufzunehmen. Also fragen Sie an ihrem Ort nach und bekunden Sie an Ort und Stelle ihr Interesse an einer regelmäßigen Versorgung mit unserem interessanten Magazin! Eine aktuelle Preisliste für den Direktbezug fordern Sie bitte beim Verlag an. Durch den Zeitunterschied von vier Wochen zwischen Entstehung und Kauf des Journals wären hier angegebene Preise mit hoher Wahrscheinlichkeit schon nicht mehr gültig, wenn Sie dies lesen. Sollten sich die während der Niederschrift dieses Textes laufenden Gespräche so schnell wie geplant auswirken, bestehe ja dann wohl auch die bequeme Möglichkeit der Banküberweisung (direkt auf unsere hiesigen Konten) in einer gemeinsamen Währung.

Noch ein Wort zur Überweisung: Leider haben einige von Ihnen Zahlungen auf das Konto unseres Leipziger Beauftragten geleistet, ohne uns eine Bestellung zu schicken bzw. ihren Absender anzugeben. Wer Besteltes noch nicht erhalten hat, sollte diese Möglichkeit prüfen und uns, wenn möglich, nachträglich informieren. Es tut uns nämlich sehr leid, daß wir verschiedentlich das lang ersehnte Journal nicht liefern konnten, wußten wir doch nicht, an wen.

Denken Sie also in jedem Fall daran, eine schriftliche Bestellung mit vollständigem Absender und unter Angabe des eingezahlten Betrags an den Verlag nach Fürstfeldbruck zu schicken! Zur Erinnerung die Konto-Nr. bei der Stadtparkasse Leipzig: 5602-40-214155.

Wir wissen, das ist alles recht kompliziert ... Hoffen wir gemeinsam auf baldige Erleichterungen!

Ihre Redaktion



### Zu unserem Titelbild

Mit dem InterRegio 1681 von Flensburg nach Fulda befindet sich die 103 195 am 12. November 1989 bei Eichenberg auf der Fahrt in Richtung Süden.

Foto: G. Wagner

### Zu unserem Poster (Seite 41/42)

Vor 15 Jahren, mit Ablauf des Winterfahrplans, ging bei der Deutschen Bundesbahn die Ära der dampfplokbesspannten Schnellzüge zu Ende. Scharen von Eisenbahnfreunden pilgerten im Frühjahr 1975 an die Emslandstrecke, um die letzten von den ölgefeuerten Lokomotiven der Baureihe 012 des Bw Rheine gezogenen D-Züge im Bild festzuhalten.

Zwar werden die neuen InterRegio-Züge der Deutschen Bundesbahn eines Tages die Schnellzüge gänzlich ersetzen; die 26,4-m-Schnellzugwagen, die hinter der Zuglokomotive 012081 zu erkennen sind, bleiben dagegen weiterhin im Einsatz – nach einem grundlegenden Innenumbau zu InterRegio-Wagen.

Foto: U. Geum

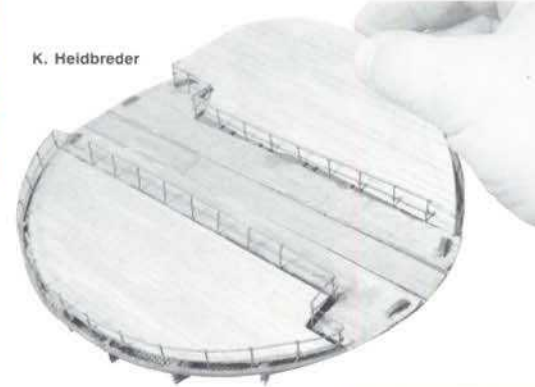
<b>Mit der Bahn in die Eifel</b>	<b>6</b>
<b>Fern der Heimat</b> Die 6431 der Niederländischen Staatsbahnen	<b>14</b>
<b>Die Post fährt mit der Bahn (Teil 1)</b> 500 Jahre Post – 140 Jahre Bahnpost	<b>16</b>
<b>Die Mehrzwecklokomotiven der Baureihe E 41</b>	<b>20</b>
<b>Preußen-Report</b> Die Gattung S 5.1 (Teil 2)	<b>28</b>
<b>Unser Wagenporträt</b> Reisezugwagen "Bistro Café"	<b>34</b>
<b>Der neue Bregenzer Bahnhof</b>	<b>40</b>
<b>Poster</b> Die ölgefeuerte 012 081	<b>41</b>
<b>Bahn-Post</b>	<b>43</b>
<b>Bücherecke</b>	<b>44</b>
<b>Verkehrstechnik bei Krauss-Maffei</b>	<b>46</b>
<b>Bahn-Notizen</b>	<b>50</b>
<b>Typenblatt: preuß. T 14.1</b>	<b>53</b>
<b>Typenblatt: preuß. P 8</b>	<b>56</b>
<b>Der Bau unserer Osteranlage (Teil 5)</b>	<b>58</b>



## Umgebaut

Die im Fachhandel angebotenen H0-Drehscheiben sind ob ihres (jeweils aufs Vorbild umzurechnenden) Durchmessers für ein mittelgroßes Bw wenig und für ein kleines Bw gar nicht geeignet. Was aber tun, wenn beispielsweise der Lokschuppen Calw (vorgestellt im Eisenbahn-Journal 4/1990) mit einer passenden Drehscheibe kombiniert werden soll? Zum kompletten Selbstbau gibt es eine Alternative: den Umbau eines N-Modells, Schritt für Schritt erklärt ab Seite 70.

K. Heildreder



## Gefordert

Mit der Instandsetzung des vorhandenen elektrisch betriebenen Streckennetzes und mit der geplanten Ausweitung der elektrischen Zugförderung wuchs Anfang der fünfziger Jahre der Bedarf an geeigneten Triebfahrzeugen stark an. Das neue Typenprogramm aus dem Jahre 1954 sah auch den Bau der leichten Mehrzwecklokomotive E41 vor. Wir porträtieren diese vielseitige Baureihe ab Seite 20.

## Gewandelt

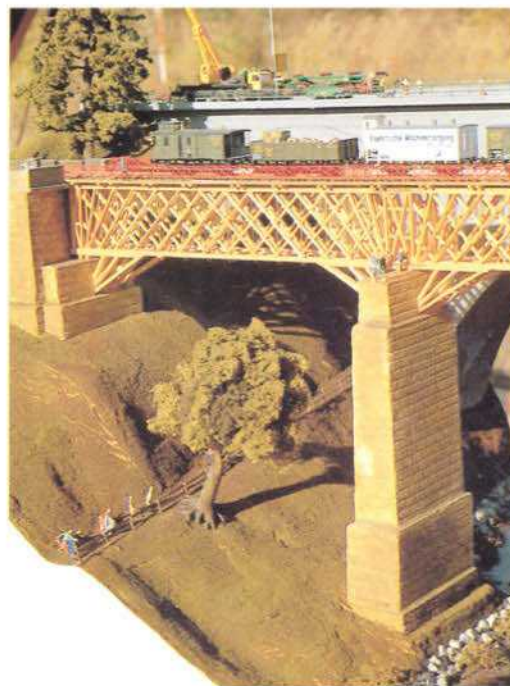
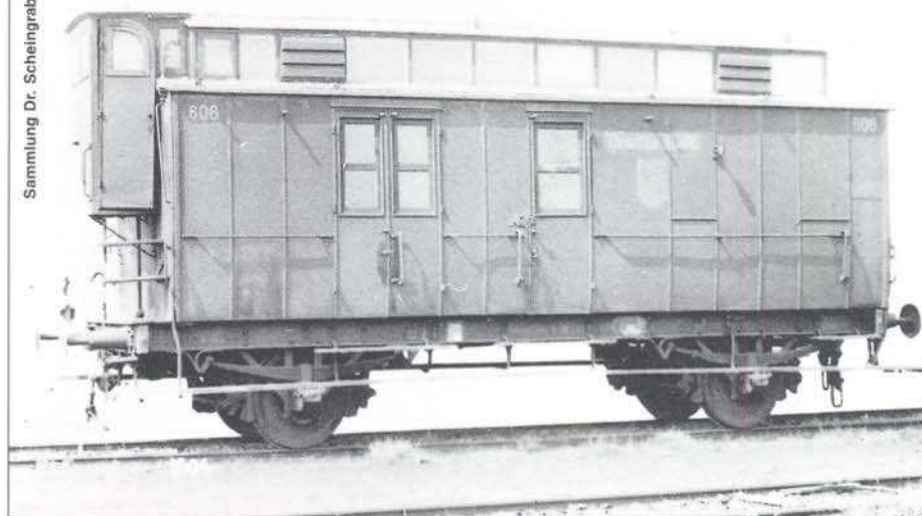
Seit Kaiser Maximilian I. im Frühjahr 1490 die erste regelmäßige Poststafette einrichtete, hat sich in der Beförderung von Nachrichten, Briefen, Paketen und natürlich auch Personen einiges geändert. Ein erster Einschnitt war das Auftauchen eines neuen Verkehrsmittels: Seit Mitte des

vergangenen Jahrhunderts fährt die Post auch mit der Bahn. Lesen Sie heute den ersten Teil einer Serie, mit der wir die Spuren von 140 Jahren Bahnpost verfolgen. Ab Seite 16.

# Inhalt

<b>Mini-Markt</b>	64
<b>Rundlokschuppen im Königreich Preußen</b>	67
<b>Eine 16-m-Länderbahn-Drehscheibe</b>	70
<b>Ein technisches Denkmal im Modell</b> Illerbrücke bei Kempten (Teil 1)	74
<b>H0-Anlage "Hochhausen"</b>	80
<b>Der Bahnhof Monheim im Modell</b>	86
<b>Leipziger Frühjahrsmesse 1990</b>	90
<b>AUTO-BAHN</b>	92
<b>Schaufenster der Neuheiten</b>	94
<b>Bw-Skizzen von R. Barkhoff</b> Vorschau auf eine Sonderbroschüre	96
<b>Ein neuer "alter" Lokomotivbausatz</b> Die mecklenburgische T 4	97
<b>Fachhändler-Adressenseiten</b>	98
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	101

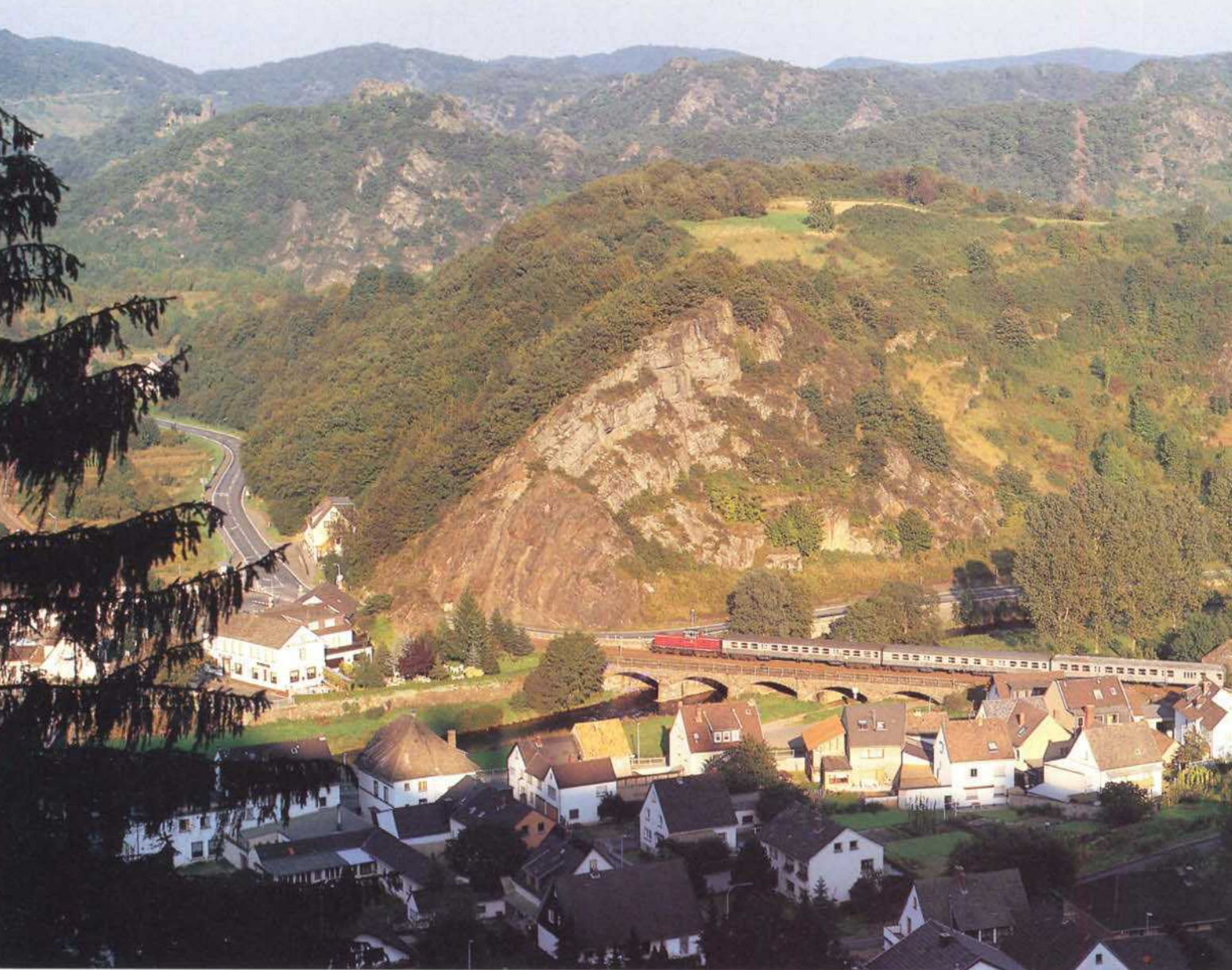
Sammlung Dr. Scheingraber



O. Jung

## Anspruchsvoll

In Stahlstichen, Aquarellen und Zeichnungen, ja sogar auf Bierdeckeln ist sie verewigt – die hölzerne Iller-Eisenbahnbrücke bei Kempten. 1847 bis 1851 erbaut, hat sie eine recht wechselvolle Geschichte hinter sich, die glücklicherweise in ihrer Erhaltung als "Denkmal der ingenieurtechnischen Baukunst" gipfelt. Betrachten Sie die Bilder ab Seite 74. Wäre das nicht ein außergewöhnlicher Blickfang auf Ihrer Anlage?



# Mit der Bahn in die Eifel

Die Entwicklung des Eisenbahn-Verkehrswesens in der Eifel, einem Landstrich, der sich vom Mittelrhein zwischen Köln und Koblenz im Osten und dem belgisch-luxemburgischen Grenzgebiet im Westen der Bundesrepublik erstreckt, nahm einen recht wechselvollen Verlauf, nicht nur hinsichtlich der Bahn. Gerade strukturschwache Gebiete wie die Eifel mußten um ihre Eisenbahn kämpfen, da bescheidene Renditen kaum Anreiz für auswärtige Geldgeber zum Bau von Strecken in dieser Region gaben. Im Schatten der Großstädte und Industriegebiete an Rhein und Ruhr fiel es den Eifel-Bewohnern schwer, auf ihre eigenen Verkehrsbedürfnisse aufmerksam zu machen. So dauerte es relativ lange, bis die ersten Eisenbahnverbindungen entstanden. Entsprechend schicksalhaft entwickelte sich der Werdegang der Industriebetriebe und Gemeinden, die vergeblich auf den Bahnanschluß hofften.

Ihren Ursprung fand die Eifel-Eisenbahn im Bau der Linie Düren – Euskirchen, die im Jahre 1864 vollendet wurde. Mit dem Weiterbau über Kall, durch Urft- und Kylltal nach Trier (bis 1871) und der direkten Anbindung Euskirchens über Kalscheuren an Köln (1875) war die Hauptverkehrsachse in der Eifel entstanden. Von ihr gingen in den Folgejahren zahlreiche Zweigbahnen in alle Himmelsrichtungen ab, so daß all-

mählich das Umland durch den Schienenstrang erschlossen wurde. 1916 – nach 52 Jahren – war es dann soweit, daß mit Eröffnung der Zweigbahn Polch – Münstermaifeld in der Ost-eifel das Schienennetz seine größte Ausdehnung erlangte. Nun bot sich dem Reisenden ein umfangreiches Verkehrsnetz, das fast alle wichtigen Eifel-Gemeinden miteinander verband. Zustände kam dieses dichte Schienennetz freilich nur, weil militärstrategische Überlegungen es erforderten. Zum Nutzen, aber auch zum Leidwesen der Eifelbevölkerung. Einerseits war so der lücken- und reibungslose Aufmarsch der Truppen an der Westgrenze gewährleistet, andererseits fanden die umfangreichen Rohstoffvorkommen dieser vielschichtigen Naturlandschaft neue Absatzmärkte, die durch die Eisenbahn erst erschlossen werden konnten. Nach den Wirren zweier Weltkriege, die der Bahn wegen ihrer militärischen Bedeutung gehörig zusetzten, begann in den sechziger Jahren der stetige Rückzug aus der Eifel. Zunächst waren hiervon nur die Nebenbahnen betroffen, deren Gleise durch sehr strukturschwaches Gebiet weitab der Zentren führten. Bis zum heutigen Tag gehört der Abbauzug zum gewohnten Bild in der Eifel.

Viele ältere Eisenbahnfreunde werden sich noch an die P10 erinnern, wie sie jahrzehnte-

lang auf der Eifelstrecke über Berg und Tal zwischen Köln und Trier unermüdlich ihren Dienst verrichtete. Als auch in der Eifel die Tage der 39er gezählt waren, zogen die Jünkeratherinnen die Eisenbahnfreunde jener Tage magisch an, gab es doch die letzten Exemplare einer Länderbahn-Gattung im aktiven Alltagsbetrieb auf einer Mittelgebirgsstrecke zu erleben. Die preußische P10 verkörperte schlechthin die Eisenbahn in der Eifel – bis zu dem Tag im Mai 1966, da sie ein letztes Mal einen Zug auf der Eifelhauptstrecke bespannte und anschließend den Weg allen alten Eisens ging. Fortan prägten Einheits-Dampflokomotiven das Bild, bis schließlich auch diese dem fortschreitenden Strukturwandel weichen mußten. Heute bestimmt die Dieseltraktion das Geschehen, denn Fahrdracht kennt man in der Eifel nicht, was mithin den besonderen Reiz der gegenwärtigen Eifel-Eisenbahn ausmacht.

Auch bei der Dieseltraktion nimmt leider die Vielfalt der Baureihen stetig ab, so daß die Landschaft, welche die Bahn hier durchfährt, mehr in den Vordergrund rückt und weniger das Triebfahrzeug als solches. Doch gerade hinsichtlich der Landschaft und der baulichen Gegebenheiten hat die Eifel ungemein reizvolle Motive zu bieten. Neben formschönen Bahnhofsgebäuden mit ihren Türmchen und Erkern



**Bild 2:** Betriebskosten auf den damals noch zahlreichen Nebenbahnen in der Eifel einzusparen, war der Deutschen Bundesbahn schon in den fünfziger und sechziger Jahren ein wichtiges Anliegen. Daß weniger gut frequentierte Personenzüge der Einfachheit halber aus einer der in den Abzweigungsbahnhöfen der Eifelhauptstrecke für den Rangierdienst vorgehaltenen Kleinlokomotiven und einem Schienenbusbeiwagen gebildet wurden, war zu jener Zeit keine Besonderheit. Am 26. Oktober 1986 stellten Eisenbahnfreunde einen solchen Zug nach und bereisten mit ihm die Nebenbahn nach Prüm (Eifel). Foto: M. Werth

◀ **Bild 1:** "Mit der Bahn in die Eifel" lautet das Motto dieses Beitrags. Nichts lag da näher, als den Bilderreigen mit einer Aufnahme von der Ahrtalbahn zu eröffnen, die von Remagen (am linken Rheinufer) ausgehend dem Lauf der Ahr folgend in die Eifel hineinführt. Foto: U. Kandler

**Bild 3:** Schienenbusse bildeten auch in der Eifel lange Jahre das Rückgrat des Reisezugverkehrs auf den Nebenbahnen. Mit dem Rückzug der Deutschen Bundesbahn aus der Fläche wurden diese äußerst wirtschaftlichen Fahrzeuge nach und nach überflüssig. Das Foto entstand am 14. Februar 1981 in Monreal (Strecke Mayen Ost – Gerolstein). Foto: J. Seyferth





**Bild 4:** Nach Ende des P 10-Einsatzes beim Bw Jünkerath waren für einige Jahre Einheitslokomotiven der Baureihe 01 auf der Eifelstrecke Trier – Köln anzutreffen. Mit deren Rückzug aus der Eifel Ende der sechziger Jahre folgten für kurze Zeit Neubaudampflokomotiven der Baureihe 23, die von Trier aus aber in der Regel nur bis Jünkerath kamen. Die 23075 (Bw Saarbrücken) war am 5. September 1968 Zuglok des P 1585 (bei Burg Ramstein). **Foto: M. Thielen**

**Bild 5 (rechte Seite oben):** Die Einheitslokomotiven der Baureihe 01 traten in der Eifel für einige wenige Jahre die Nachfolge der preußischen P 10 an. Die 01 111 bespannte im März 1967 den D 157 nach Dortmund (bei Speicher). **Foto: L. Rothhove**

**Bild 6:** Als in der ersten Hälfte der siebziger Jahre die Moselstrecke elektrifiziert wurde, leitete man Leergüterzüge Trier – Koblenz – Köln über die entfernungs-mäßig zwar kürzere, jedoch an Steigungen reiche Eifelstrecke um. Obwohl die schweren Güterzuglokomotiven der Baureihe 44 mit der Führung dieser Umleitergüterzüge betraut wurden, war das keine leichte Aufgabe für die Lokmannschaften und ihre Maschinen (044674 am 24. September 1973 bei Lissendorf). **Foto: Archiv Arbeitskreis Eifelbahnen**

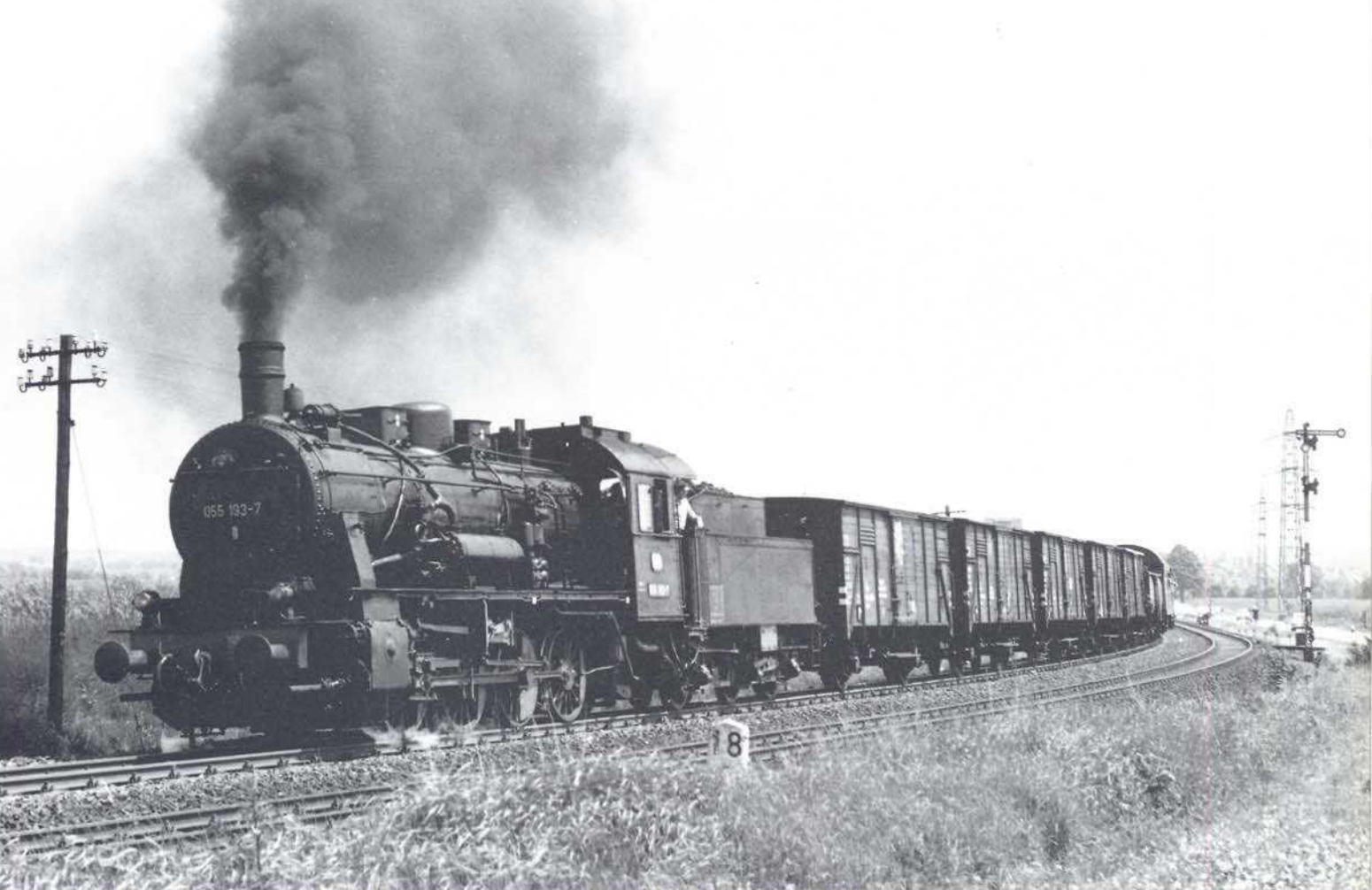
(Gerolstein, Kyllburg, Speicher usw.) finden sich oftmals herrliche Kirchen und Burganlagen entlang der Strecken, die sich durch vielfältige Baustile unterscheiden. Aber auch alte Ortschaften werden noch von der Bahn berührt, wie beispielsweise das an der Querbahn von Andernach nach Gerolstein gelegene Dorf Monreal, wo die Zeit wahrlich stehengeblieben scheint. Der historische Ortskern mit den zahlreichen Fachwerkhäusern, der natursteingemauerten Kirche und der hoch droben thronenden Burgruine bilden ein Ensemble, das seinesgleichen sucht. Die Aufzählung aller Sehenswürdigkeiten entlang der Bahnlinien würde den hier gesteckten Rahmen bei weitem übersteigen.

Dank der "Neuen Bahn" lassen sich sogar Studien in Sachen technischer Fortschritt betreiben, wenn man nämlich mit dem Zug (N7258/7062) von Andernach am Rhein in die

Kreisstadt Daun im Herzen der Vulkaneifel fahren möchte. Während die erste Etappe vom Rhein bis Mayen in den komfortablen Nahverkehrstriebwagen der Reihe 628.2 zurückgelegt wird, kann hier nach einer Zwangspause und dem Umsteigen in die "Ferkeltaxe" (gemeint ist der gute alte Schienenbus der Reihe 798) quasi hautnah der Unterschied von 30 Jahren Entwicklungsgeschichte auf dem Triebwagensektor "erfahren" werden. Diesen unmittelbaren Vergleich sollte man sich keinesfalls entgehen lassen, denn ein Nebeneinander von derart unterschiedlichen Fahrzeugen dürfte es eigentlich längst nicht mehr geben. Nimmt der Eisenbahnfreund solche nicht alltäglichen Verbindungen mit der nötigen Gelassenheit und Zeit, dürften Reisende, die den Wechsel notgedrungen vollziehen müssen, diesem wohl eher mit Unverständnis begegnen. Zu kraß sind die Gegensätze dieser beiden Triebwagen in puncto Komfort.

Nach einem längeren Aufenthalt in Daun kann die Fahrt (N7070) in Richtung Gerolstein fortgesetzt werden, wo Anschluß an die Züge der Eifelstrecke nach Köln oder Trier besteht. Die "Sprudelstadt" Gerolstein ist durch ihr wohlschmeckendes Mineralwasser weit über die Grenzen der Region hinaus bekannt geworden. Die Zeiten, da man von Gerolstein aus mit dem Schienenbus über die einige Kilometer südwärts von der Hauptstrecke abzweigende Linie zu den Endpunkten Waxweiler, Neuerburg und Bleialf in der Schnee-Eifel fahren konnte, sind schon fast in Vergessenheit geraten. Die Westeifel wird heute nur noch in der Relation Gerolstein – Prüm – Pronsfeld von Güterzügen "heimgesucht". Dennoch kann Gerolstein Ausgangspunkt zu einer gemächlichen Fahrt mit dem Personenzug durch das wildromantische Kylltal sein, wo ihm zahlreiche Brücken und Tunnels den Weg bahnen, bevor Deutschlands älte-





**Bild 7:** Am 7. Juni 1970 kam die 055 193, eine der beim Bw Gremberg beheimateten preußischen G8.1, mit einer außerplanmäßigen Leistung auf der Strecke Bonn – Euskirchen zum Einsatz.  
Foto: U. Budde

ste Stadt – Trier – erreicht ist. Nicht weniger beeindruckend ist die Fahrt in entgegengesetzter Richtung über die Eifelhöhen nach Köln. Eigentlicher Höhepunkt der Eifel-Erlebnisse ist eine Bahnfahrt durch das Ahrtal. Während man

allerdings früher ohne weiteres von der Eifelstrecke aus das Ahrtal auf direktem Weg (über Lissendorf und Dümpelfeld) erreichen konnte, ist dies heute nur noch über die linke Rhein-strecke möglich. Immerhin gibt es noch zwei

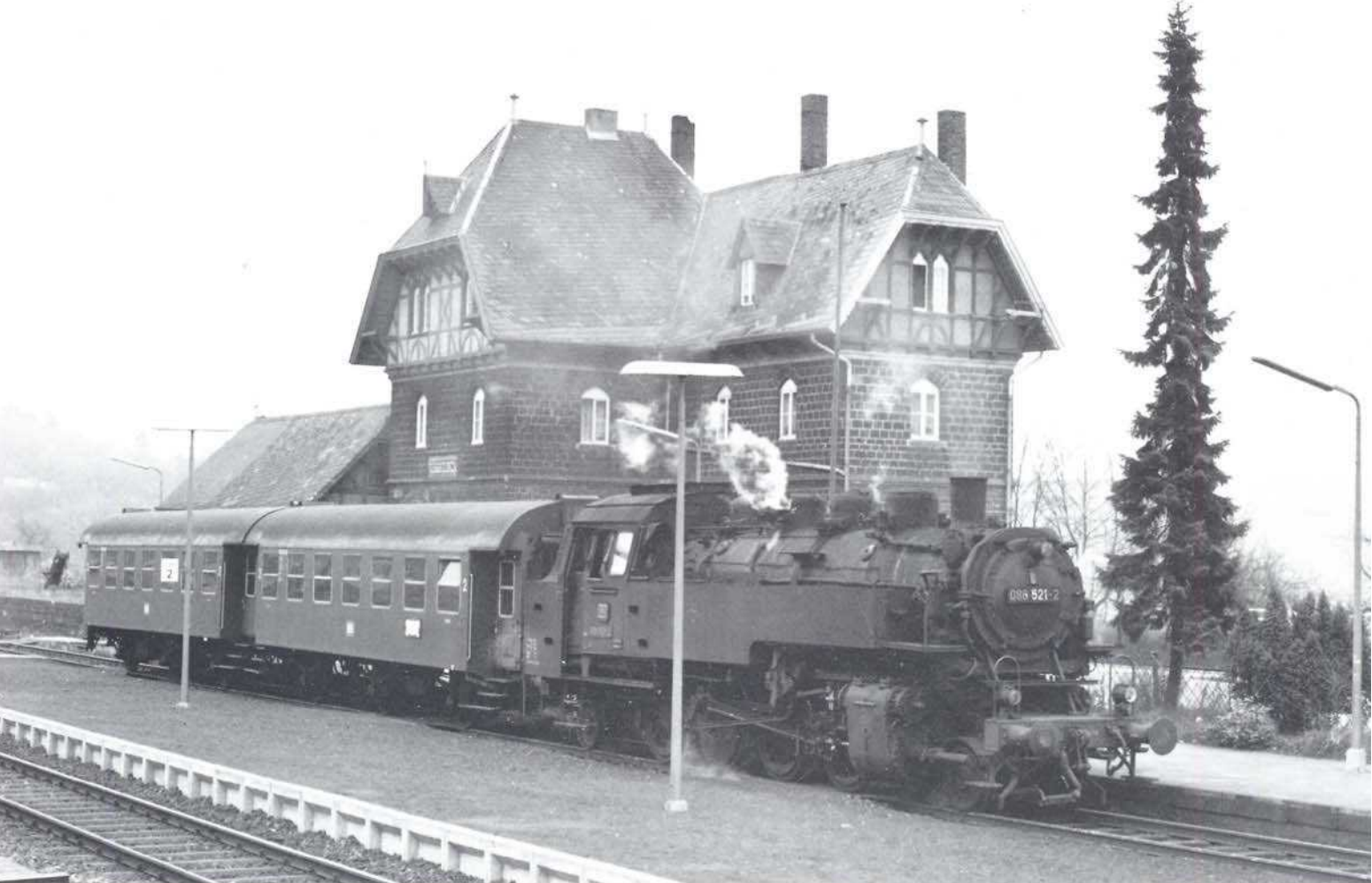
Routen, die aus dem Zentrum der Eifel in das Ahrtal führen. Entweder man wählt den Weg über die Querbahn von Gerolstein nach Andernach und weiter nach Norden oder über die Eifelstrecke bis Euskirchen, von wo es dann wei-



◀ **Bild 8:** Rar sind Aufnahmen von der 25km langen Nebenbahn Ahrdorf (Ahr) – Blankenheim (Wald), die von dem kurzen Abschnitt Blankenheim (Wald) – Blankenheim (Eifel) abgesehen zum 1. März 1961 stillgelegt wurde. Die Aufnahme zeigt die 50 1715 vom Bw Jünkerath um 1960 mit einem Güterzug in Dollendorf (Eifel).  
Foto: W. Trapp

▶ **Bild 10:** Mit einem Güterzug von Mayen Ost ist die 094 712 am 21. November 1970 bei Plaidt in Richtung Andernach unterwegs.  
Foto: B. von Mitzlaff



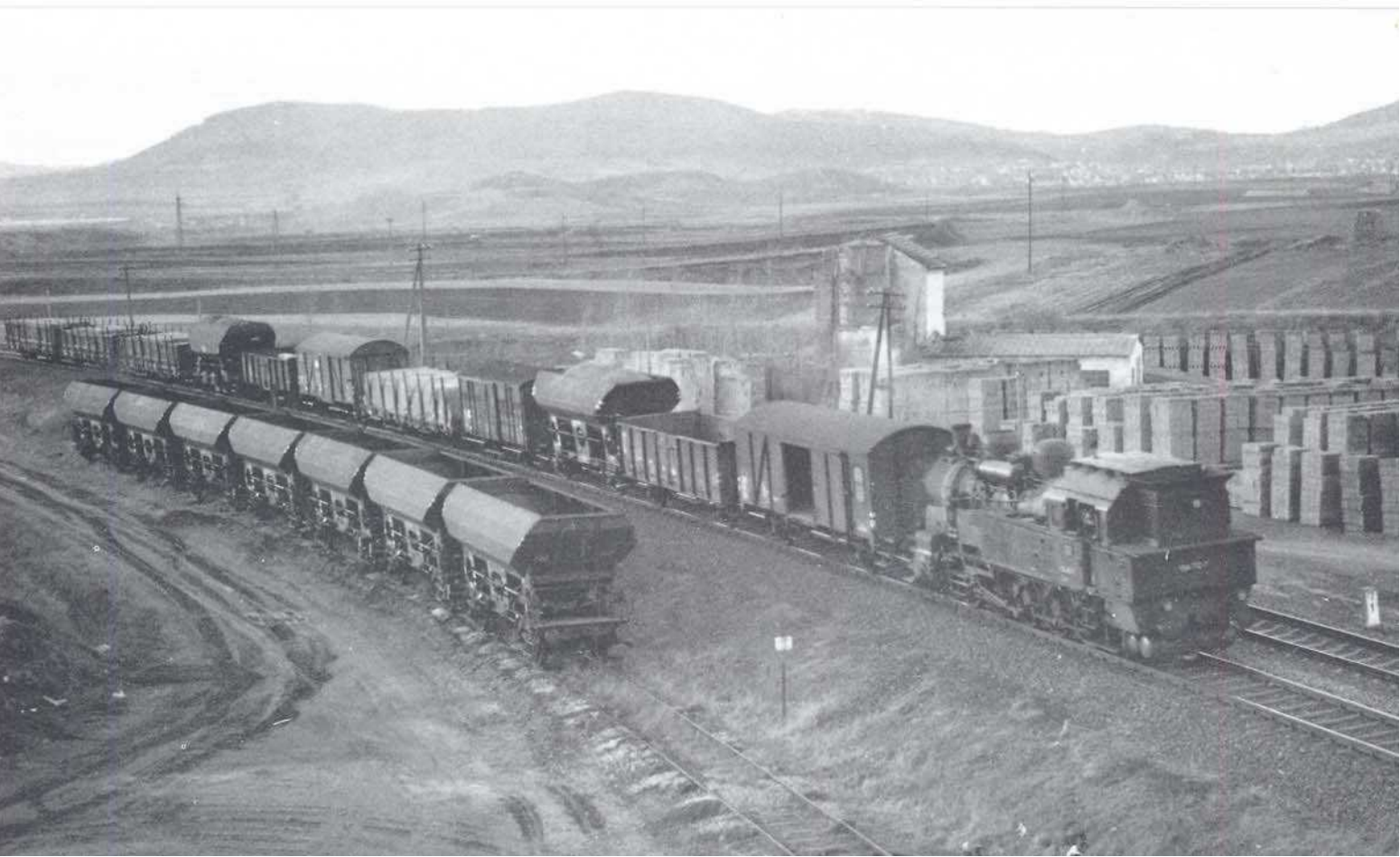


**Bild 9:** Die Kürze der Wagengarnitur des N3626 zeigt an, daß das Reisendenaufkommen auf der Strecke Andernach – Mayen Ost außerhalb des Berufs- und Schülerverkehrs bereits 1971 zu wünschen übrig ließ. Die 086521 zählte damals zum Bestand des Bw Mayen (aufgenommen in Kottenheim). Seit kurzem werden zwischen Andernach und Mayen die neuen Triebzüge der Baureihe 628.2/928.2 eingesetzt. **Foto: U. Budde**

ter in die Bundeshauptstadt Bonn geht. Da teilweise die Ahr-Wendezüge bis Bonn Hbf durchlaufen, besteht dort ein Direktanschluß bis Kreuzberg. Beide Verbindungen sind allerdings mit mehrfachem Umsteigen verbunden und

obendrein sehr zeitaufwendig. In Remagen zweigt die verbliebene Reststrecke der Ahrthalbahn nach Kreuzberg von der linken Rheinstrecke ab. Vorbei an schroffen Felspartien windet sich die Bahn durch das enge Tal, immer im

Schatten der Rebhänge, auf denen die köstlichen "Roten" der Ahr gedeihen. Hier fügt sich der Weinbau ausgesprochen harmonisch in die Natur ein, was man längst nicht von allen deutschen Weinanbaugebieten behaupten kann.





**Bild 11:** Lokomotiven der Baureihe 215 tragen heute die Hauptlast der Zugförderung auf der Eifelbahn Köln – Trier. Die 215041 beförderte am 15. Mai 1989 bei Speicher den N6535 von Jünkerath nach Trier. Foto: R. Köstner

