



Eifel-Bahn 1868 – 1871. Eifelbibliothek Mayen.

Alle Fotos: Burkhard Kaufmann

Ein Fotoalbum zur Eröffnung der Eifelbahn 1871

PROF. DR. WOLFGANG SCHMID, HAUPTKULTURWART

In der Eifelbibliothek in Mayen befindet sich mit der Signatur Mc 53 ein schwergewichtiger Band mit den Maßen 31 x 47,8 cm, der in einen prächtigen dunkelblauen Ledereinband mit vergoldeter Blindprägung gebunden ist. Auf der Vorderseite bilden ornamentgefüllte Felder eine umlaufende Leiste. Das zweiteilige Mittelfeld beinhaltet zwei Medaillons, durch zwei X-förmige Balken wird ein rautenförmiger Bereich abgegrenzt. Die Eckpunkte sind mit insgesamt 22 Messingbuckeln beschlagen. Die Raute in der Mitte zeigt unter der Kaiserkrone einen Adler mit dem Wappen der Hohenzollern vor der Brust. Auf dem Randstreifen des Medaillons liest man oben links und rechts „Eifel-“ und „Bahn“ sowie unten „1868“ und „1871.“ In den seitlichen Segmenten steht zweimal „Rhein-Eifelb[ahn]“, zwischen den Worten ist ein geflügeltes Rad zu erkennen, das Attribut des Götter-

boten Hermes diente als Symbol der wegen ihrer Schnelligkeit bewunderten Eisenbahn. Die Rückseite weist die gleiche Gliederung auf, ist aber wesentlich schlichter gestaltet und besitzt nur vier Messingbuckel.

Der Band enthält weder ein Titelblatt noch ein Vorwort. Er gehört einer um 1900 recht populären Gattung an, die mit dem Begriff „Fotoalbum“ nur unzureichend beschrieben ist. Es handelt sich sozusagen um Postkartensammlungen im Großformat, um Kollektionen von Schwarzweißdrucken mittleren oder größeren Formates der Sehenswürdigkeiten einer Stadt oder Region, die entweder gebunden oder in Mappen aufbewahrt werden konnten. Da von der Systematik her nicht eindeutig ist, ob es sich um Kunstwerke, um Fotos oder Bücher handelt, ist nicht

klar, ob Archive, Bibliotheken oder Museen für sie zuständig sind. So liegen sie zwischen den Stühlen der Disziplinen und sind bisher schlecht erschlossen und wenig erforscht. Auf dem Vorsatzblatt ist ein leider teilweise abgerissener Papierstreifen aufgeklebt: „Gebunden von Chr. Lempertz Köln“

Die insgesamt 42 Fotos im Format 17,5 x 24 cm sind innerhalb eines feinen gedruckten Rahmens auf früher einmal weißen, jetzt leicht vergilbten Karton aufgezogen. Wie bei diesen „Fotoalben“ üblich, sind die Blätter einzeln bezeichnet. Unter der Ortsangabe liest man „Eigenthum und Verlag von P. Krapp's photographischer Anstalt in Trier“. Zudem steht unter den Fotos „Gesetzlich deponirt“ und „Vor Nachahmung geschützt“.

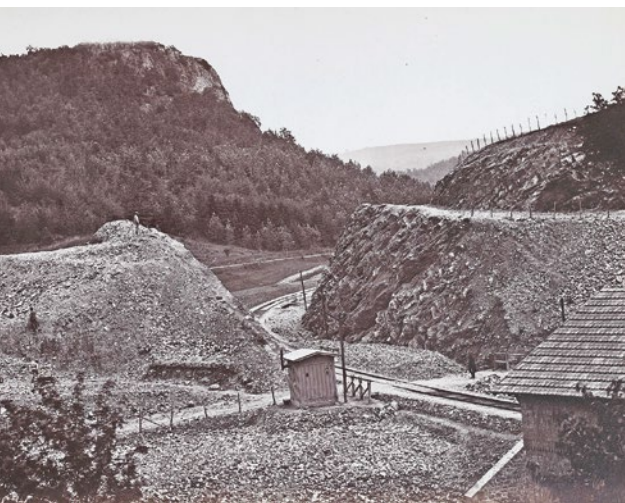
Über „P. Krapp“ ist bisher wenig bekannt. Bei einer kursorischen Suche stößt man im Internet auf eine Reihe undatierter Kabinettkarten mit Trierer Motiven. Das Trierer Adressbuch von 1861 verzeichnet den Photographen Peter Krapp in der Fischbach 77 (heute Simeonstraße), das von 1864 in der Simeonstraße 15. 1867 lebte er Am Eurener Weg 167a und 1871 sowie 1875 in der Deutschstraße 264. Von 1879 bis 1886 wohnte er in der Dorfstraße 86 im Vorort Heiligkreuz und führte die zusätzliche Berufsangabe

„Bleichebesitzer“. Das Stadtarchiv besitzt unter der Signatur Bildslg. 1/Gr. 43 Nr. 3 eine Bildmappe „Trier“ aus seinem Verlag, die sieben großformatige Fotos von Trierer Sehenswürdigkeiten enthält. Krapp war also einer von zehn Trierer Fotografen, der sich auf großformatige Bilder konzentrierte und dabei – nach der Zahl der Umzüge, der Adresse in einem Vorort und der geringen Zahl erhaltener Arbeiten nach zu urteilen – wirtschaftlich wenig erfolgreich war.

Als nächstes stellt sich die Frage, ob es von unserem Album weitere Exemplare gibt. In den Trierer und Koblenzer Bibliotheken wird man nicht fündig. Dafür in der Universitäts- und Stadtbibliothek Köln, wo sich der Band unter der Signatur 1 M 422-2 befinden soll. Leider wird er vermisst. Allerdings findet sich hier ein interessanter Fingerzeig: Der Bibliothekar hat den Autor auf welcher Grundlage auch immer als Nicolaus Hocker erschlossen. Dieser lebte von 1822 bis 1900 und war ab 1857 Redakteur der Kölner Nachrichten. Er verfasste volkswirtschaftliche Werke sowie Bücher über die Hohenzollern, war aber auch Reiseschriftsteller, der über das Moseltal (1852, 1855), über eine Eisenbahnfahrt von Köln nach Brüssel (1859) und – gemeinsam mit dem Fotografen Matthias Zieger – ein „Rhein-Album“ veröffentlichte. Eine weitere Fahrt legt die Sonderausgabe des Ei-



Ansicht von Call und Umgebung.



Fels-Einschnitt der Eifelbahn bei Soetenich.

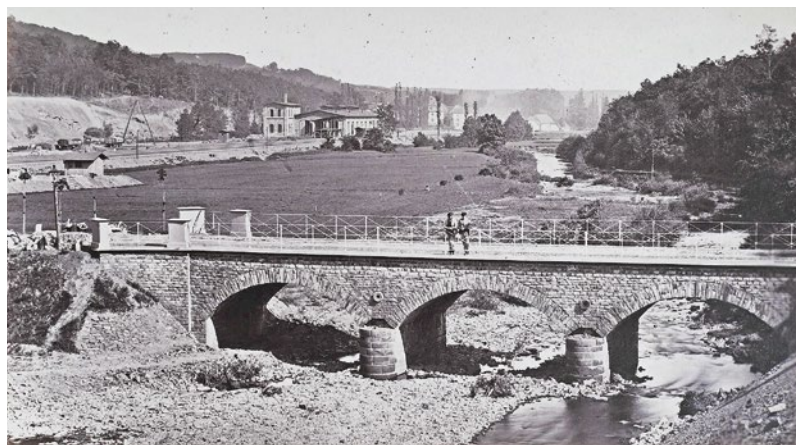
senbahn-Journals von Udo Kandler über „Die Eifelbahn Köln-Trier und ihre Nebenstecken“ von 1990. Er hat sechs Fotos aus unserem Album veröffentlicht und macht die Quellenangabe „Kreisbildstelle Euskirchen“. Als nächstes müsste man die Bibliotheken der verkehrs- und eisenbahngeschichtlichen Museen (Nürnberg, Jünkerath) anschreiben.

Nimmt man das Album „Eifel-Bahn“ zur Hand, kann man zunächst einmal feststellen, dass durch die Bindung keine der unpaginierten Blätter verloren gegangen und dass auch die ursprüngliche Reihenfolge gesichert ist. Das Album beginnt mit einem Bild der Magdalena-Hütte des Blei-Bergwerks in Metternich und endet mit einem Blick auf Trier und seinen Dom von der gegenüberliegenden Moselseite

aus, wo der Bahnhof Trier-West lag. Es folgt also dem Verlauf der Eifelstrecke von Norden nach Süden, wenn auch nicht ganz konsequent. Die Strecke von Köln bzw. Hürth-Kalscheuren nach Mechernich fehlt, sie wurde erst 1875 fertiggestellt. Nach drei Fotos aus Mechernich folgt eines von dem 1867 errichteten und im letzten Weltkrieg zerstörten Bahnhofsgebäude in Kall, das an dem im gleichen Jahr fertiggestellten Teilstück liegt. Dies deckt sich mit der Jahreszahl auf dem Einband.

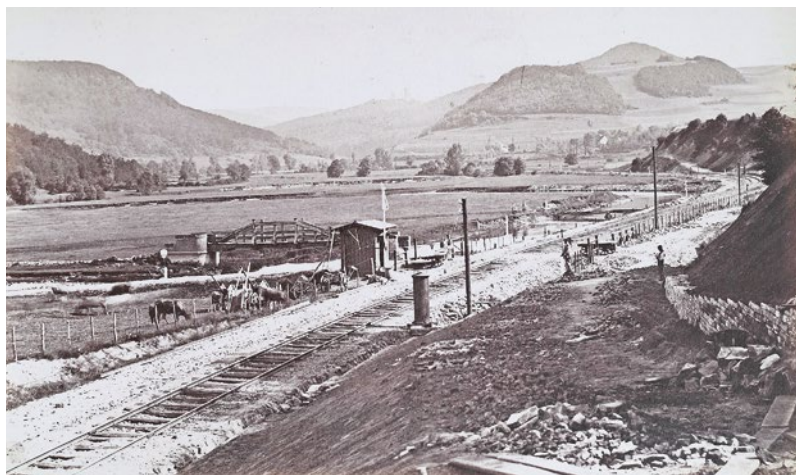
Das Album zeigt uns Orte an der Eifelstrecke, aber auch Bahngelände und Bahntrassen, wobei an vielen Stellen deutlich wird, wie sehr der überaus schwierige Bau der Strecke in die Landschaft eingegriffen hat. Über Sötenich und Schleiden geht es nach Schmidtheim, Glaadt und Jünkerath nach Gerolstein. Die Querverbindungen nach Prüm, Hillesheim und Daun waren noch nicht fertiggestellt, trotzdem sind auch einige nicht an der Bahn liegende Orte vertreten wie auch das Schalkenmehrener Maar und die Manderscheider Burgen. Über Birresborn, Mürtenbach, Kyllburg, Auw, Kordel und Burg Ramstein geht es an der Kyll entlang nach Pallien und Trier.

Nicht nur die Streckenführung war technisch höchst anspruchsvoll – allein zwischen Ehrang und St. Thomas mussten 10 Tunnel und 17 Brücken gebaut werden –, auch die Architektur der Bahnhöfe und Tunnelportale genügte hohen künstlerischen Ansprüchen. Die Fotos von Krapp zeigen uns viele noch nicht oder gerade erst vollendete Bauten. Interessant sind auch einige wenige Personengruppen, die als Staffagefiguren die wegen der langen Belichtungszeiten leeren Bilder beleben: Bauern vor dem Städtchen Daun, Arbeiter bei der Quelle in Birres-



Blick in das Kyllthal bei Jünkerath.

*Blick in das Kyllthal
bei Dohm abwärts.*



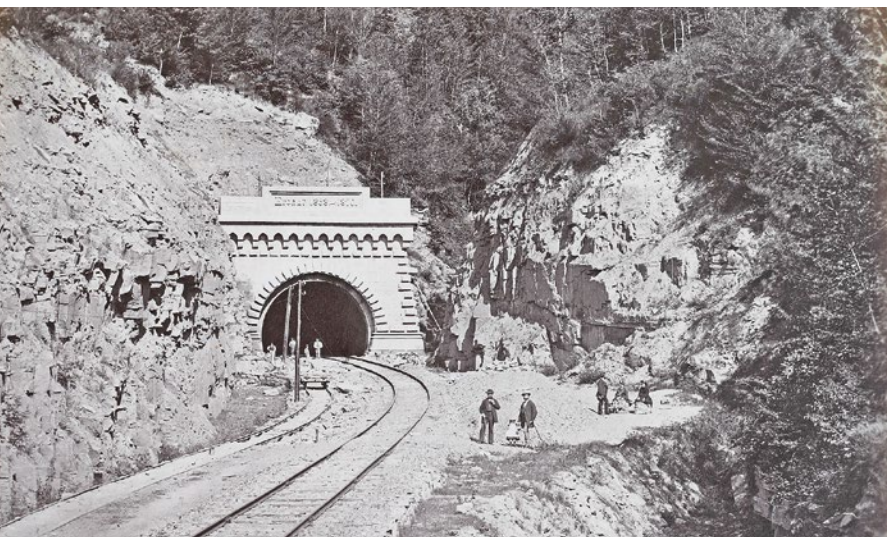
born oder in der Wilsecker Schlucht, Kurgäste, die fachmännisch die Arbeit am Tunnel in Kyllburg begleiten, oder Passanten, die am Ufer der Kyll in Kor-
del stehen. Freunde der Eisenbahnromantik mögen vielleicht ein bisschen enttäuscht sein, sie hätten mehr Bilder von dampfenden Lokomotiven oder von technischen Anlagen erwartet. Aber die Baulichkeiten der Bahn waren zu diesem Zeitpunkt noch recht bescheiden, in Jünkerath sieht man einen Lokschuppen, und als besonderes architektonisches Glanz-

stück sticht das 1871 fertiggestellte Bahnhofsgebäude in Speicher hervor.

Unser Album ist nicht datiert, aber es ist in hohem Maße wahrscheinlich, dass es anlässlich der Fertigstellung der Eifelbahn bald nach 1871 erschien. Dafür sprechen die Kaiserkrone und die Jahreszahl auf dem Einband, aber auch der noch unfertige Zustand vieler Gleisanlagen. Wenn diese Überlegungen zutreffen, dann wäre das höchst bemerkenswert: Der



Blick auf Kyllburg und Tunnel.



*Wilsecker-Schlucht mit
Eingang zum grossen Tunnel.*

Luxemburger Fotograf Charles Bernhoeft brachte ab 1887 eine ganze Reihe großformatiger Alben auf den Markt, u. a. 1887 für Luxemburg, 1891 für die Vogesen, 1895 für das Rheinland und 1896 für die Eifel. Die 48 Blätter messen 37 x 46 cm, waren also in etwa so groß wie unser Album (31 x 48 cm). Bernhoeft konkurrierte damals mit der Trierer Kunst- und Verlagsanstalt von Aloys Schaar und Hermann Dathe, die 1896 ebenfalls ein Eifel-Album auf den Markt brachte (25 x 32,5 cm). Insofern kann man Peter Krapp als einen Pionier der großformatigen Fotoalben ansehen, der freilich die technische und künstlerische Qualität eines Charles Bernhoeft, den man als „Maler mit dem Objektiv“ und der sein Unternehmen als „Kunstinstitut“ bezeichnete, nicht erreichte. Allerdings besitzen die Aufnahmen von Krapp den Vorzug, dass sie einen 25 Jahre früheren Zustand zeigen, wobei eine weitere Gemeinsamkeit darin besteht, dass sie die Eifel mit dem Blick eines städtischen Sommerfrischlers und Bildungsbürgers sahen, der sich mehr für Archäologie und Geologie, für Sagen und Geschichte interessierte als für die Arbeits- und Lebenswelt der Landbevölkerung.

Außerdem wäre noch zu prüfen, ob die auf dem Einband genannte Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft bei dem Projekt Auftraggeber oder Kooperationspartner gewesen sein könnte. Diese wurde 1836 von einem Konsortium Kölner Unternehmer gegründet und begann 1837 mit dem Bau einer Bahnlinie von Köln über Aachen nach Belgien und 1857 mit dem Bau der linken Rheinstrecke von Rolandseck über Koblenz nach Bingerbrück. Dabei spielte die Montanindustrie

eine gewichtige Rolle, für die die 1864 begonnene Eifelbahn den Anschluss ins Saarrevier und nach 1871 auch nach Lothringen herstellte. Nachdem der Krieg von 1870 die strategische Bedeutung der Eisenbahn unter Beweis gestellt hatte, wurde die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft 1880 verstaatlicht.

Die 1871 fertiggestellte, 170 km lange und 8,5 Mio. Taler teure Eifelbahn hat das Leben in der Eifel grundlegend verändert. Bereits im Krieg von 1870/71, bei dem man fest mit einer Eroberung der Eifel durch die Franzosen rechnete, erkannte man die überragende strategische Bedeutung dieses neuen Transportmittels, mit dem sich schnell und einfach Truppen und Material z. B. von Berlin nach Saarbrücken transportieren ließen. Deshalb wurde nach dem Krieg recht zügig in den Jahren 1874 bis 1879 die mit 120 Mio. Taler wesentlich teurere Moselstrecke von Trier nach Koblenz gebaut.

Als der zivile Bahnverkehr bei Kriegsbeginn im Sommer 1870 stillgelegt wurde, erkannte man schmerzhaft, wie sehr sich Landwirtschaft, Handel, Gewerbe und Industrie an den Verkehr auf den bis dahin fertiggestellten Teilstücken gewöhnt hatten. Hinzu kam die Bedeutung der Eifelbahn für den Tourismus. Bereits 1843 – also drei Jahre vor dem berühmten Werk von Gottfried Kinkel über die Ahr – machte Jakob Schneider mit seinem Buch über das „Kyllthal mit seinen nächsten Umgebungen, nach geschichtlich-antiquarischem und naturhistorischem Bezug und mit Rücksicht auf die Sagen dargestellt“ diese Region bekannt. Nach dem Bau der Eifelbahn



*Stations-Gebäude der
Eifelbahn zu Speicher.*

und der Gründung des Eifelvereins, der ab 1888 mit auflagenstarken „Eifelführern“ für die Region warb, kamen die Sommerfrischler und die Wintersportler in großer Zahl, ein neuer Wirtschaftssektor entstand. Bis zum Ersten Weltkrieg konnte der Eifelverein durchsetzen, dass an den Wochenenden Sonderzüge für Wanderer von Düsseldorf und Köln nach Jünkerath bzw. Adenau eingesetzt und dass auf allen Strecken Sonntagskarten eingeführt wurden.

Das Hochwasser vom 14./15. Juli 2021 hat ganz beträchtliche Schäden an der Eifelbahn verursacht, und in den folgenden Jahren nicht nur den Anwohnern schmerzhaft gezeigt, wie schwer es ist, ohne die Bahn auszukommen. Die Wiederherstellung der Eifel-

bahn ist ein finanzieller wie auch technischer Kraftakt. Es wäre ein schönes Projekt, wenn eine der Ortsgruppen des Eifelvereins das Eisenbahnalbum zum Gegenstand einer Ausstellung in einer Kreissparkasse oder Volksbank machen könnte. Bei der Gelegenheit könnte man weitere Recherchen zu Peter Krapp durchführen und seine bemerkenswert frühen Aufnahmen der Städte und Sehenswürdigkeiten der Eifel einer genaueren Betrachtung unterziehen. Diese könnte verdeutlichen, welche Rolle die Eifelbahn für die Modernisierung unserer Region gespielt und dass sich diese schon vor 150 Jahren tiefgreifend verändert hat. Eine Ortsgruppe, die eine solche Ausstellung organisiert, wäre ein aussichtsreicher Kandidat für den nächsten Wolf-von-Reis-Kulturpreis.

	Herzlich willkommen bei uns zuhause	Gasthaus Weiler Holzbeulstr. 8, 54533 Bettenfeld Tel: 06572-4611 Fax: 06572-929745 info@gasthaus-weiler.de	
Machen Sie Urlaub in einer gemütlichen Eifeler Atmosphäre am einzigen Bergkratersee nördlich der Alpen. Übernachtungspreise: ÜF ab 38,- € HP ab 55,- € Ferienwohnungen ab 75,- € pro Tag, zum Teil für Rollstuhlfahrer geeignet.			