

Wichtige Daten der Strecke

Baubeginn:	01.04.1910
Kosten:	7,75 Mio RM
Eröffnungsdatum:	01.05.1913
Wiedereröffnungsdaten nach dem 2. Weltkrieg	
Güterverkehr Blankenheim (Wald) – Mülheim	20.11.1950
Güterverkehr Mülheim – Ahrdorf	15.06.1951
Personenverkehr Blankenheim (Wald) – Mülheim	20.07.1954
Verkehrseinstellungen	
Personenverkehr Ahrdorf – Mülheim	21.12.1947
Personenverkehr Mülheim – Blankenheim (Wald)	31.05.1958
Güterverkehr Ahrdorf – Mülheim	31.12.1958
Güterverkehr Mülheim – Blankenheim (Eifel)	01.03.1961
Güterverkehr Blankenheim (Eifel) – Blankenheim (Wald)	nach 1971
Rückbau	
Ahrdorf – Mülheim	1963
Mülheim – Blankenheim (Eifel)	1967
Blankenheim (Eifel) – Blankenheim (Wald)	1980



Mehr über die Geschichte der
Bahnstrecke Ahrdorf - Blankenheim finden
Sie unter <http://www.ahrdorf.de>

Ahrdorfer Nachrichten

Sonder-Ausgabe

zur Eröffnung des Radweges
Ahrdorf - Blankenheim
am 12. Juni 2005



Wie sich doch die Überschriften gleichen (auch wenn es die „Ahrdorfer Nachrichten“ nicht wirklich gibt...). Vor rund 92 Jahren wurde die Bahnstrecke Ahrdorf - Blankenheim eröffnet, die heute als Grundlage für den Ahrtalradweg dient. Im Jahre 1961 fuhr der letzte Zug über die Gleise, die kurz danach abgebaut wurden. Danach war die Strecke lange vergessen; die Natur holte sich zurück, was man ihr einst genommen hatte. Rund 40 Jahre nach der endgültigen Einstellung des Bahnverkehrs begannen im Rahmen des Projektes "Fahrradfreundlicher Kreis Euskirchen" die Planungen für einen Fahrradweg auf der alten Trasse. Heute nun - am Tag der Eröffnung des Radweges - ist es Zeit für einen kleinen Rückblick auf die Geschichte der Bahnstrecke Ahrdorf - Blankenheim.

Wer danach Appetit auf mehr bekommt: im Internet unter www.ahrdorf.de werden neben weiteren Details zur Eisenbahngeschichte auch eine Reihe von Fotos zum Thema angeboten.

Der Bahnbau

Als Ergänzung des Eifeler Eisenbahnnetzes wurde am 1. April 1910 mit dem Bau der Strecke Ahrdorf - Blankenheim begonnen. Im Gegensatz zu den anderen Strecken wurde die Linie Ahrdorf - Blankenheim nur eingeleisig angelegt. Aber auch hier fanden Kreuzungen von Wegen und Straßen in Schienenhöhe auf der ganzen Strecke nicht statt. Sämtliche Wege wurden unter- oder überführt. Es waren im ganzen 1,6 Millionen m³ Bodenmassen zu bewegen. 42.000 m³ Mauerwerk und 1.900 m³ Beton wurden verbaut. Dazu benötigt wurden 3.210.000 kg Zement, 996.000 kg Trass, 38.000 m³ Bruchsteine zusätzlich zum Tunnelmauerwerk.



Arbeiter beim Bau des knapp 400 m langen Ahrdorfer Tunnels

Zur Zeit des Hochbetriebes wurden täglich ca. 1.500 Arbeiter mit Erd- und Mauerarbeiten beschäftigt. Auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1909 wurden aus Staatsanleihen und Krediten 5.371.000 Mark bereitgestellt. Dazu leistete der Kreis Schleiden einen Zuschuß zu den Grunderwerbskosten von 76.000 Mark anstelle der unentgeltlichen Hergabe von Grund und Boden. Wegen Kostenüberschreitungen mußten mit dem Gesetz vom 14. Juni 1912 weitere 2.400.000 Mark bereitgestellt werden, so daß sich die Gesamtkosten auf fast 7,8 Millionen Mark beliefen. Am 1. Mai 1913 fand unter großer Beteiligung der Bevölkerung die Eröffnung der Strecke statt, die zu dieser Zeit als eine der modernsten Bahnstrecken Deutschlands galt, da sie kreuzungsfrei innerhalb 25 km Länge mit 54 Kunstbauwerken und 5 (zusätzlichen) Bahnhöfen das Ahrtal verkehrsmäßig erschloss (die Bahnhöfe Ahrdorf und Blankenheim (Wald) gab es bereits früher).

Die Stationen

Die Strecke wurde von Ahrdorf aus betrieben und hatte dort Verbindung zu der zweigleisig ausgebauten Strecke Dümpelfeld - Jünkerath. Nachfolgend die Bahnhöfe der Strecke:

km	Bahnhof	Bemerkungen
0,000	Ahrdorf (Ahr)	
0,915		Ahrdorfer Tunnel (398,66 m)
1,313		
5,700	Dollendorf (Eifel)	
9,600	Freilingen (Eifel)	
16,400	Mülheim (Eifel)	
17,725		Mülheimer Tunnel (314 m)
18,039		
18,660		Blankenheimer Tunnel (112 m)
18,772		
19,100	Blankenheim (Eifel)	
21,700	Blankenheimerdorf	
		Deponie für gebrauchten Schotter
24,950	Blankenheim (Wald)	Verbindung mit der Eifelbahn Köln - Trier

