

23.11.2006
Bm-ska-9563-06

Dr. Walter Buschmann
Tel.: (0 22 34) 98 54- 533
Fax: (02 21) 82 84- 2258
walter.buschmann@lvr.de

Olefbahn in Kall, Schleiden und Hellenthal

Gutachten gemäß § 22 Absatz 3 Satz 1 zum Denkmalwert gemäß § 2 DSchG NW

Geschichte

Bis in die Frühzeit der deutschen Eisenbahnen reichen die Bemühungen um eine Erschließung des durch Bergbau und Eisenhüttenwesen gekennzeichneten Schleidener Tales. Noch vor Eröffnung der ersten Ferneisenbahn in Deutschland von Nürnberg nach Fürth (1835) strebte der Schleidener Lokalverein den Bau einer solchen Eisenbahn in der Eifel an.ⁱ Doch erst die Strecke der Rheinischen Eisenbahn von Köln nach Aachen mit Fortsetzung nach Brüssel und Antwerpen war um 1840 der zündende Funke für Folgeprojekte in der Eifelregion südlich von Düren und Euskirchen.ⁱⁱ Konkrete Bemühungen mündeten in einen Plan für die Verbindung von Düren nach Schleiden zur Anbindung der Hütten und Erzgruben im Schleidener Tal, aber auch um diesen Werken den Steinkohlebezug aus dem Inde- und Wurmrevier zu ermöglichen.ⁱⁱⁱ Ein Aufruf von 1846 in Düren wird als Geburtsstunde der Eifeleisenbahnen gewertet, und 1853 erhielt die als Aktiengesellschaft gegründete Eifel-Eisenbahn Gesellschaft die Konzession für die Strecke von Düren nach Schleiden.^{iv} Aus dem Wettbewerb um die beste Linienführung ergab sich allerdings eine 1864/65 realisierte, an Schleiden vorbeiführende Trasse von Düren nach Kall und über Kall nach Süden hinaus bis Trier 1871. Mit dem Teilstück von Köln nach Euskirchen war die Eifelbahn 1875 komplettiert.^v

Für die Unternehmen an Olef und Urft bedeutete diese Entwicklung eine herbe Enttäuschung. Albert Poensgen, der sich mehrfach vergeblich um die Schleidener Linie bemühte und noch 1860 eigens nach Berlin reiste, um in den Ministerien über den Bahnbau zu verhandeln, entschied sich noch im gleichen Jahr für eine Umsiedlung seines Puddel-, Blech- und Röhrenwalzwerks nach Düsseldorf. Als stillen Protest gegen die Entscheidung hingte er in die leeren Fabrikhallen in Gemünd-Mauel ein überlebensgroßes Porträt des Gewerbeministers von

Besucheranschrift: 50259 Pulheim (Brauweiler) - Ehrenfriedstr. 19 - Eingang Haupttor
Besuchszeiten Wir haben gleitende Arbeitszeit. Anrufe daher bitte möglichst in der
Zeit von 9.00 - 11.30 und 13.30 - 15.00 Uhr.
Besuche nur nach Vereinbarung.

Banken
Westdeutsche Landesbank 60 061 (BLZ 300 500 00)
Deutsche Bundesbank Filiale Köln 370 017 10 (BLZ 370 000 00)
Postbank Niederlassung Köln 5 64-501 (BLZ 370 100 50)

Bushaltestelle Abteikirche - Linie 961, 962, 967 und 980
Telefon Vermittlung (0 22 34) 98 54-0

Zahlungen nur an Landschaftsverband Rheinland - Kasse - 50663 Köln

Kreis Euskirchen
Der Landrat

V 185/2011
Datum: 24.05.2011

Öffentliche Sitzung

Nichtöffentliche Sitzung

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr	08.06.2011
Kreisausschuss	22.06.2011
Kreistag	20.07.2011

**Verfahren zur Eintragung von Denkmälern in die Denkmalliste gem. § 3 DSchG NW
hier: Baudenkmal Oleftalbahn in Kall, Schleiden und Hellenthal**

Sachbearbeiter/in: Frau Kratzke

Tel.: 15 537

Abt.: 60.13

Die Vorlage berührt nicht den Etat des lfd. Haushaltsjahres.

Die Vorlage berührt den Etat auf der Ertrags- und/oder Einzahlungsseite.

Mittel stehen haushaltsrechtlich zur Verfügung. Produkt: Zeile:

Mittel stehen haushaltsrechtlich nicht zur Verfügung.

Mittel werden über-/außerplanmäßig bereitgestellt. Produkt: Zeile:


Kreis-
kämmerer

Deckungsvorschlag:

Es entstehen Folgekosten - siehe anliegende Folgekostenberechnung.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Der Kreistag beschließt die Stellungnahme laut Vorlage.

der Heydt.^{vi} Für die an den Standort gebundenen Eisenhütten kam der spätere Bau der Olef-talbahn zu spät. Sie hätten allerdings auch mit Eisenbahnan-schluß kaum Überlebenschancen gegen die aufblühenden Montanreviere „auf der Kohle“ gehabt.

Neue Anstöße für die Olef-talbahn, wie der drängende Appell des Landrates von Harff an die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft von 1869 führten dann auch schon die anderen Gewer-bezweige ins Feld: Holz- und Forstwirtschaft, die Klein- und Feineisenindustrie und auch die Landwirtschaft. Erfolg war diesen Initiativen aber erst mit dem Ende der Privateisenbahnge-sellschaften und deren Übernahme durch den Preußischen Staat ab 1880 beschieden. Schon im Frühjahr 1880 äußerte sich die preußische Regierung wohlwollend über die Strecke von Kall nach Hellenthal, und 1881 war die Trasse im so genannten Eisenbahngesetz mit dabei.^{vii}

Durch den straßenbegleitenden Verlauf der Streckenführung – bei einer Gesamtlänge von 17,8km wurden 7km Gleise auf öffentlichen Wegen und Straßen realisiert – bereiteten die Grundstückskäufe keine Schwierigkeiten. Auch die Bauausführung im Tal war problemlos. Nach Baubeginn im März 1881 konnte die Strecke schon drei Jahre später mit einer großen Festveranstaltung in Schleiden am 8. 3. 1884 eingeweiht werden.

Mit einer Vielzahl von Gleisanschlüssen für die Industrie und einem Güterbahnhof in Gemünd war die Olef-talbahn besonders als Güterbahn erfolgreich. 19 größere Fabriken lagen an der Bahnstrecke. Die Grube Wohlfahrt in Hellenthal-Rescheid verdankte ihren fortdauernden Be-trieb bis 1941 mit der Anlieferung von Kohle und dem Vertrieb der Erze über die Schiene vor allem der Olef-talbahn. Weiterhin war die Bahn wichtig für den Holztransport an Rhein und Ruhr.^{viii} Mehrere Versuche zur Fortsetzung der Trasse nach St. Vieth, Monschau oder Heim-bach scheiterten jedoch. Nach dem Niedergang der Zeit um 1930 brachten die Jahre nach 1934 der Olef-talbahn einen beachtlichen Aufschwung mit dem Transport riesiger Baustoff-mengen für den Bau des Westwalls. Aus dem gleichen Grund nahmen auch die Personen-transporte erheblich zu. 1937 gab es daher Ausbaupläne für alle Bahnhöfe mit einem Schwerpunkt der vorgesehenen Maßnahmen in Gemünd.^{ix} Durch den Krieg wurden diese Pläne jedoch gestoppt, zumal die Bahn militärisch wenig Bedeutung hatte.

Die Kriegsjahre brachten in der Endphase des Krieges in der hart umkämpften Eifel erhebliche Schäden an den Bahnhöfen, am Tunnel Gemünd und den Flussbrücken. Erst im Juli 1948 wurde die Strecke wiedereröffnet. Die Empfangsgebäude der Bahnhöfe in Gemünd, Schleiden, Blumenthal und Kall mussten 1949 bis 1951 im Zuge des Grenzlandför-derprogrammes durch Neubauten ersetzt. In Hellenthal blieb zwar der alte, allerdings durch Um- und Anbauten modernisierte Baukörper präsent.

Die 1950er und 1960er Jahre brachten der Strecke noch einmal eine starke Nutzung durch den Personenverkehr mit 10 Triebwagenfahrten täglich in beide Richtungen und durchgehen-den Zügen im Sonn- und Feiertagsverkehr nach Euskirchen und Bonn. Eine weitere Funktion erhielt die Bahn durch den belgischen Truppenübungsplatz Dreiborn-Vogelsang. Nato-Militärzüge brachten rollendes Material bis zur Anschlussstelle Höddelbusch, wo Wagen und Panzer über eine Kopframpe und anschließender „Panzerstraße“ in das Übungsgelände ge-langten.^x

Gegen die wachsende Dominanz des Autos, teilweise auch gefördert durch Parallelbetrieb mit Post- und Bahnbusse, hatte die Olef-talbahn jedoch keine Chance. 1981 wurde der Personen-verkehr und 1994 bzw. 2005 der Güterverkehr eingestellt. Die Strecke dient seit einigen Jah-ren durch Fahrten an Sonn- und Feiertagen dem Ausflugsverkehr von Kall aus in das Schlei-dener Tal.

Beschreibung

Die Bahnstrecke

Die Oleftalbahn ist eine 17,2km lange, eingleisige, fluß- und straßennahe Talbahn. Vom Nordkopf des Ausgangsbahnhofs Kall führt das an die Eifelbahn mittels Weiche angebundene Gleis direkt an der Ostseite des Kaller Empfangsgebäudes vorbei. Nach Durchfahrt durch die Ortslage Kall wendet sich die Trasse dem nordwestlich verlaufenden Urfttal zu, dem sie bis Gemünd folgt, schwenkt dort fast rechtwinklig in einem großen Bogen durch den Gemünder Tunnel in das südwestlich gerichtete Oleftal und folgt diesem bis Hellenthal. Eine Besonderheit der Streckenführung ist die Ortsdurchfahrt durch Olef. Diese Ortsdurchfahrt und der straßennahe Ausbau der Strecke bedingten Sicherungsmaßnahmen durch gusseiserne Warntafeln seit etwa 1900 und lautstarke Zugankündigungen durch Dampfpeife und Läutewerk an den Übergängen und Ortsdurchfahrten. In Olef musste dem Zug nach Anordnung der Königlichen Eisenbahndirektion Köln von 1913 ein Bahnwärter mit Glocke vorausgehen.

Die Steigungsverhältnisse im Verlauf der Oleftalbahn sind mäßig, und für eine Strecke in bergigem Gelände gibt es vergleichsweise wenige Bögen. An vier Stellen werden die Flussläufe von Olef und Urft gekreuzt. Die kleinen Brücken sind aus jüngerer Zeit und in der Substanz nicht erhaltenswert. Bedingt durch die straßennahe Anlageart sind mit Ausnahme des Gemünder Tunnels keine anspruchsvollen eisenbahntechnischen Kunstbauten erforderlich gewesen. Erhalten geblieben ist die zeitgeschichtlich bedeutende Kopframpe in Höddelbusch zur Verladung der für den belgischen Truppenübungsplatz Dreiborn-Vogelsang bestimmten Militärfahrzeuge und Panzer.

Zur Strecke gehörten die vier Bahnhöfe Gemünd, Schleiden, Blumenthal und Hellenthal sowie Haltepunkte in Olef und Oberhausen. Der Bahnhof in Gemünd war durch die Güterabfertigung hervorgehoben. Das Empfangsgebäude Schleiden wurde in den Jahren um 1990 abgebrochen, die Gebäude in Gemünd und Hellenthal durch entstellende Umbauten so stark verändert, dass sie nicht mehr als denkmalwert eingestuft werden. Bahnhof und Empfangsgebäude in Kall dienten und dienen sowohl der Eifel- wie auch der Oleftalbahn. Am Endbahnhof Hellenthal gab es eine kleines, im Krieg zerstörtes und nicht wieder aufgebautes Bahnbetriebswerk mit Rechteckklokschuppen, Wasserkran, Kohlen- und Kokslager.

Außer der Strecke sind der Tunnel Gemünd, der Bahnhof Kall sowie die Kopframpe in Höddelbusch Teil des Liniendenkmals Oleftalbahn. Der Bahnhof Blumenthal ist bereits rechtskräftig als Baudenkmal in die Denkmalliste der Gemeinde Hellenthal eingetragen und deshalb kein Bestandteil des Denkmals Oleftalbahn.

Tunnel Gemünd

Der Tunnel hat eine Länge von 130 Meter und liegt in einem Gleisbogen mit einem Radius von 200 Metern. Die rundbogige Tunneleinfahrt ist in eine im Umriss rechteckige Bruchsteinstützwand mit kräftigem Konsolgesims eingebunden. An die Stützwand setzt im rechten Winkel eine nach vorn abgehende Stützwand in Bruchsteinmauerwerk an. Der Bogen ist mit Bossenquadern eingerahmt. Im Bogenscheitel befindet sich ein kräftig dimensionierter Schlussstein.

Die Tunneleinfahrt auf der Schleidener Seite hat die gleiche Bogenform wie auf der Nordseite. Auch hier ist der Bogen im Scheitel mit einem Schlussstein geschmückt. Die Gestaltung der Stützmauer aus bruchrauhem Naturstein zum Hang ist insgesamt einfacher gehalten. Zwei seitliche Stützwände schließen rechtwinklig an die Tunneleinfahrt an.

Empfangsgebäude Kall

Der im Krieg weitgehend zerstörte Ursprungsbau wurde 1951/52 ersetzt durch den vorhandenen Neubau. Es handelt sich um ein eingeschossiges Bauwerk aus Bruchstein und verputztem Massivmauerwerk mit Walm- und Satteldächern. Der lang gestreckte Bau wird an zentraler Stelle durch einen giebelständigen Querflügel für die Güter- und Gepäckabfertigung gegliedert. In dem längeren Flügelbau befindet sich im Norden die Bahnhofsgaststätte mit früher

bewirtschaftetem Wartesaal und auf der anderen Seite der Schalterhalle die Räume für die Güter- und Gepäckabfertigung sowie sonstige Funktionsräume für den Bahnhofsbetrieb. Direkt im Anschluss an den Querflügel gibt es vor der Schalterhalle zur Stadtseite einen in den Gebäudekörper eingezogenen loggiaartigen Unterstand. Das Dach wird hier von zwei kräftigen Bruchsteinpfeilern getragen. Analog findet sich auch auf der Gleisseite ein solcher Unterstand, der jedoch dem Baukörper mittels angeschlepptem Dach vorgelagert ist. Beide Flügelbauten werden durch große Rechteckfenster über dem bis zu den Sohlbänken reichenden Bruchsteinsockel mit Holzfenstern belichtet. Kräftig dimensionierte Fensterkreuze proportionieren die Öffnungen. Die Fenster im Querflügel sind kleiner ausgebildet. Mittig in beiden Giebeln dieses Querflügels befinden sich große Holzttore. Im straßenseitigen Giebel ist die Bahnhofsuhr außermittig angeordnet.

Im Inneren ist die Schalterhalle mit dem Fußbodenbelag aus Natursteinplatten und einem umlaufenden, bis zur Unterkante der Schalteröffnungen reichenden Natursteinsockel weitgehend erhalten. Neben den Schalterfenstern sind auch die Gepäckaufgabe und die Heizkörperabdeckungen unter den schmalen, hochrechteckigen Fenstern mit Metallgitterwerk erhalten. Auch die Glastüren zur Stadtseite gehören mit den Beschlägen noch zur Ursprungsausstattung. Im Wartesaal befindet sich ein raumhohes Wandgemälde mit den Sehenswürdigkeiten der Eifel.

Von der Schalterhalle aus führt eine Treppe zum Mittelbahnsteig, der vom Empfangsgebäude durch das Gleis der Oleftalbahn getrennt ist. Der Ausstieg zum Bahnsteig ist mit einer geschwungenen Einhausung in der typischen Linienführung der 1950er Jahre überdacht. Die zum Bahnsteig führende Treppe wird zusätzlich durch Rundfenster in den verputzten Seitenwänden der Einhausung belichtet. Für den witterungsgeschützten Aufenthalt der Reisegäste befindet sich auf dem Mittelbahnsteig ein an zwei Seiten offenes Wartehäuschen mit Flachdach, das mit seinen Putzfassaden mit der Einhausung des Treppenabgangs korrespondiert.

Zum Bahnhof gehört im Norden das Stellwerk Kf. Das Stellwerk ist ein turmartiges Bauwerk mit Natursteinwänden und einem umlaufendem Fensterband unter dem auskragenden, flach geneigten Zeltdach. Die Fensterflächen sind schräg nach oben ausgestellt. Die technische Ausstattung des Gleisbildstellwerks der Bauform SpDrL30 stammt von 1961.

Bedeutung

Erst Jahrzehnte nach Begründung und Ausbau des Fernbahnnetzes entstanden in Deutschland die Neben- oder Sekundärbahnen. Ihre verkehrspolitische Bedeutung lag in der Erschließung des ländlichen Raumes und vielfach auch in der Anbindung der häufig abseits der neuen Verkehrsstrassen des Industriezeitalters gelegenen protoindustriellen Montanregionen. Da es ein wirtschaftlich bemerkenswertes Zusammenspiel zwischen der ursprünglich bedeutenden, aber um 1880 bereits weitgehend stillgelegten Hüttenindustrie im Schleidener Tal nicht mehr gab, muss die Oleftalbahn in erster Linie als strukturpolitische Maßnahme zur Stärkung der Nachfolgebranchen und der aus der Waldnutzung und Landwirtschaft resultierenden Wirtschaftszweige verstanden werden. Historisch interessant ist allerdings die Relevanz der Oleftalbahn für die denkmalwerte Grube Wohlfahrt in Hellenthal-Rescheid.

Als ein Kennzeichen vieler Neben- und Sekundärbahnen muss die straßenbahnähnliche Anlageart unter Nutzung vorhandener Landstraßen und mit niveaugleichen Ortsdurchfahrten gelten. Dieser Ausbau war kostengünstig und ließ sich ohne aufwendige Grunderwerb- oder Enteignungsverfahren realisieren. Die zur Eisenbahngeschichte wesentlich dazugehörige Besonderheit der Kleinbahnen ist andernorts in Westdeutschland nicht mehr nachvollziehbar. Mit der Motorisierung nach 1960 und der dann in den nachfolgenden Jahrzehnten rigoros betriebenen Trennung der Verkehrsarten sowie bedingt durch die zahlreichen Streckenstilllegungen im ländlichen Raum ist dieser Aspekt der Eisenbahngeschichte kaum noch nachvollziehbar. Besonders hervorzuheben ist die spektakuläre Ortsdurchfahrt durch den Ort Olef. Nur in Ostdeutschland sind mit einigen Schmalspurbahnen, insbesondere der denkmalgeschützten Strecke Kühlungsborn – Bad Doberan vergleichbare Situationen anzutreffen. Die Olef-

bahn tritt gegenüber diesen Beispielen durch ihren Ausbau mit Normalgleisen und dem damit möglichen direkten Anschluss an des Fernbahnnetz bei Kall hervor.

Hervorzuheben sind auch die 1950 bis 1952 neu errichteten Bahnhofsgebäude an der Oleftalbahn. Sie entstanden mit Mitteln der Grenzlandförderung. Bemerkenswert ist die aus der Tradition des Heimatstils stammende und teilweise auch in der NS-Zeit geförderte Regionalarchitektur unter Verwendung einheimischer Baustoffe und Bauformen. In der Presse wurden diese Architektur als „eifeligerecht“ gefeiert.^{xi} Diese Bahnhöfe sind Dokumente für die Kontinuität von Architekturauffassungen über die erheblichen Brüche in der Geschichte des 20. Jahrhunderts hinweg.^{xii}

Schließlich wird durch die Oleftalbahn ein wichtiger Aspekt der Orts- und Regionalgeschichte überliefert. Dazu gehört auch ihre Bedeutung für den belgischen Truppenübungsplatz Dreiborn-Vogelsang in der Nachkriegszeit.

Aus den genannten Gründen ist die Oleftalbahn als Teil der Eisenbahngeschichte bedeutend für die Geschichte des Menschen und als landschafts- und ortsbildprägendes Element auch bedeutend für die Geschichte der Städte und Siedlungen. Ihre Erhaltung liegt aus städtebaulichen, künstlerischen und wissenschaftlichen, besonders technik-, architektur- und ortsgeschichtlichen Gründen im öffentlichen Interesse.

Im Auftrag

Dr. Walter Buschmann

Literatur

- Elenz, Hermann: Schienen, Dampf und Kohlenstaub. Zur Geschichte des Bahnbaus in der Eifel, Aachen 1996
- Engelskirchen, Lutz: Von stillen Eifelbahnhöfen und einer Architektur an der Schwelle zur Moderne, in: Eifel Jahrbuch 1999, S. 99-102
- Gröper, Jürgen: Denkmalschutz für Tunnel Gemünd beantragt. Beim Durchstich in 1883 gab's ein kleines Essen, in Kölnische Rundschau, Ausgabe Schleiden 29.7.1995
- Harzheim, Gabriele/ Krause, Markus/ Stender, Detlef: Gewerbe- und Industriekultur in der Eifel. Touren zu Denkmälern, Landschaften und Museen, Köln 2001
- Hatzfeld, L.: Die Handelsgesellschaft Albert Poensgen, Mauel-Düsseldaorf, Köln 1964 (= Schriften zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte NF 11)
- Hübinger, B.: Geschichte des Bleierzbergwerks Grube Wohlfahrt und Schwalenbach bei Rescheid/Eifel, Diss. Bonn 1991
- Jacobi, K.: Eifelstrecken in Gefahr, Jahrbuch Kreis Euskirchen 1977, S. 75ff
- Kessel, Peter: Die Geographie der Eisenbahnen und Landstraßen im Wirtschaftsgebiet der Eifel unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung, Euskirchen 1931
- Knauf, Norbert/ Reger, Karl: Die Oleftalbahn – Eine unendliche Geschichte, in: Heimatverein Rescheid e.V. – Vereinsnachrichten 10, 2004, S. 39-46
- Kreismuseum Blankenheim: Das Dampfroß kommt. Die Eifeler Eisenbahnen 1864-1914 in zeitgenössischen Fotografien (= Publikationen des Kreismuseums Blankenheim Nr. 3) Blankenheim 1986
- Perillieux, Winand/ Leven, Hans-Joachim/ Schwarz, Bernd: Eisenbahnen in Euskirchen. Zwischen Eifel, Börde und Ville, Nordhorn 1991
- Schack, Martin: Neue Bahnhöfe - Die Empfangsgebäude der Deutschen Bundesbahn 1948 - 1973, Berlin 2004
- Schiebel, Peter/ Perillieux: Eisenbahn zwischen Rhein und Ruhr, in: Eisenbahn-Journal 4/1987, 11 Seiten
- Weber, Peter: Eisenbahnen in der Eifel (CD-Rom). Geschichte und Gegenwart der Eisenbahnstrecken zwischen Aachen, Köln, Koblenz und Trier, Euskirchen 1998-2000
- Zimmer, G.: Die Entstehung der Eisenbahnstrecken in der Eifel. Eifeljahrbuch 1973, S. 68ff (Hg. Eifelverein)

Anmerkungen

- ⁱ Perillieux, Winand/ Leven, Hans-Joachim/ Schwarz, Bernd: Eisenbahnen in Euskirchen. Zwischen Eifel, Börde und Ville, Nordhorn 1991, S. 51.
- ⁱⁱ Zimmer, G.: Die Entstehung der Eisenbahnstrecken in der Eifel. Eifeljahrbuch 1973, S. 68ff (Hg. Eifelverein), S. 127.
- ⁱⁱⁱ Perillieux u.a., wie Anm. 1, S. 51.
- ^{iv} Zimmer, wie Anm. 2, S. 127
- ^v Zimmer, wie Anm. 2, S. 131
- ^{vi} Hatzfeld, L.: Die Handelsgesellschaft Albert Poensgen, Mauel-Düsseldaorf, Köln 1964 (= Schriften zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte NF 11), S. 310f
- ^{vii} Perillieux u.a., wie Anm. 1, S. 52
- ^{viii} Knauf, Norbert/ Reger, Karl: Die Oleftalbahn – Eine unendliche Geschichte, in: Heimatverein Rescheid e.V. – Vereinsnachrichten 10, 2004, S. 39-46, S. 44f
- ^{ix} Hauptstaatsarchiv Düsseldorf, BR 1208 Nr. 30, 57-60 Lfz. 1929-1963, BR 1210 (unverzeichnet) Planbezirke 198, 201-205 (Kall, Gemünd, Olef, Schleiden, Oberhausen, Blumenthal, Hellenthal) Magazin K E E 2 Schrank 8/10 BR 1210 (unverzeichnet) - Strecken im deutsch-belgischen Grenzgebiet Magazin K E E 2 Schrank 9/9 und 9/10
- ^x Perillieux u.a., wie Anm. 1, S. 62
- ^{xi} Perillieux u.a., wie Anm. 1, S. 60
- ^{xii} Schack, Martin: Neue Bahnhöfe - Die Empfangsgebäude der Deutschen Bundesbahn 1948 - 1973, Berlin 2004, S. 162ff