

Brohltal-Eisenbahn: 50 Jahre Streckenstilllegung Engeln-Weibern-Kempenich

Der Abschnitt wurde 1974 stillgelegt - So ist Engeln wieder Endstation, wie es schon nach der Eröffnung 1901 war

Bernhard Klapperich

Die Planung mit dem späteren Bau und der Inbetriebnahme der Brohltal-Eisenbahn begann 1879. Im Dezember dieses Jahres gab es durch die Vertreter der Gemeinden die Vorlage einer Petition „um Erbauung einer Bahn durch das Brohltal“. In den folgenden Jahren war es ein Auf und Ab, ein Ja, ein Nein und letztendlich am 19.08.1895 erhielten die Antragsteller die gewünschte „preußische Konzession“. Nun begann man mit der Planung und dem Bau der Brohltalbahn durch die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft Köln. Die Bahnarbeiten besorgten hauptsächlich Arbeiter aus Italien. Nachdem am 13.01.1901 die landespolizeiliche Abnahme der Brohltalbahn durchgeführt wurde, war der 14.01.1901 die Geburtsstunde der Brohltalstrecke. Auf der 17,51 km langen Strecke Brohl und Engeln (zu diesem Zeitpunkt der Endbahnhof) verkehrte der erste planmäßige Personenzug. Die Freude der Bewohner entlang der Strecke war immens. Der Streckenabschnitt Engeln - Güterbahnhof Weibern (Länge 1,2 km) wurde dann am 01.05.1901 freigegeben und erst am 07.01.1902 konnte der erste Zug in den Bahnhof von Kempenich einfahren, nach einer Fahrstrecke von 23,83 Kilometern. Mit einem Jahr Verspätung war der Streckenabschnitt vom Güterbahnhof Weibern bis Kempenich (Länge 5 km) fertiggestellt worden, da Grundstücksfragen die Fertigstellung verzögerte.

Wirtschaftliche Bedeutung und Problemfelder

Bald zeigte sich schon, welche wirtschaftliche Bedeutung die Bahn haben sollte, da mit ihr

alle Bodenschätze des oberen Brohltals und der näheren Umgebung erschlossen werden konnten. Phonolith aus Kempenich (1909 - 1920) und Brenk (1901 bis heute), Tuff aus Weibern (1902 - 1955/58) und Rieden, Holz aus den großen Waldbeständen der Eifel und andere Waren wurden durch die Brohltalbahn dem Arbeitsmarkt zugeführt. Aus diesem Zwecke bekamen folgende Firmen eigene Gleisanschlüsse: in Kempenich die Rheinischen Silikatwerke Kempenich (1909) und Kempenicher Phonolithwerke (1911) zur Verladung von Phonolith, in Weibern Koerfer & Porz (1902) und Hoss (1903) zur Tuffsteinverladung und am Güterbahnhof Weibern Weg Abt. Steinbrüche (später TUBAG) ebenfalls zur Tuffsteinverladung. 1904 hatte Weibern 1.049 Einwohner und beschäftigte um die 1.000 Arbeiter in der Tuffsteinindustrie. Zunächst wurde der Güter- und Personenverkehr in gemischten Zügen abgewickelt und so konnte eine Fahrzeit von Kempenich nach Brohl schon mal bis zu drei Stunden dauern, da die Züge zwischendurch auf den Bahnhöfen rangierten.

Transportprobleme für die Tuffsteinindustrie in Weibern

Die Bahn erwies sich als für die Industrie nicht ausreichend. Teilweise wirkte ihre Betriebsart sogar hemmend. Da die Steine in Brohl in die Wagen der normalspurigen Staatsbahn umgeladen werden mussten, trat zu den Transportkosten ein nicht unerheblicher Zuschlag für das Umladen. Zu diesem kam aber noch ein Übel, nämlich dass zum Umladen der oft feinen

und empfindlichen Steinmetzarbeiten nicht die nötige Sorgfalt verwendet wurde. Der Schaden entstand teils durch das Umladen selbst, besonders aber durch das Rangieren und Rütteln während der Fahrt, weil die Steine unsachgemäß eingelegt und nur mangelhaft mit Strohzwischen (Strohbindel) verpackt waren. Man suchte sich nun, da Beschwerden vergeblich waren, selbst zu helfen, indem man jedes Mal einen eigenen Verloader nach Brohl mitschickte, der für das ordnungsmäßige Verladen sorgte.

Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg

Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg brach für die Brohltal-Eisenbahn eine äußerst schwere Zeit an. Als Anfang des Jahres 1923 französische Truppen das Rheinland besetzten, musste die Brohltal-Eisenbahn stillgelegt werden, der Verkehr konnte erst Ende des Jahres wieder aufgenommen werden. Erst 1925 kam man von dem gemischten Zügebetrieb ab. Die Inbetriebnahme eines Benzol-Triebwagens machte es möglich, einen fahrplanmäßigen und für damalige Verhältnisse komfortablen Personenverkehr einzurichten. Beim Bau der Bahn hatte man sich bewusst für die Spurweite 1.000 mm entschieden, da man die Strecke durch das enge Brohltal besser umsetzen konnte. 1927 zu Ostern wurde die erste Omnibuslinie auf der Strecke Brohl – Maria Laach eingerichtet. Trotz mannigfacher Versuche, das Kempenicher Phonolithwerk nach

dem Krieg wieder anlaufen zu lassen, schuf man 1928 mit der Sprengung des Schornsteins und der Einebnung des Geländes vollendete Tatsachen. Auch die am Kempenicher Bahnhof beheimateten Rheinischen Silikatwerke überlebten diese Zeiten nicht mehr. Der Grund für die Betriebseinstellungen lag auf der Hand. Zum einen kaufte sich die Rhenania in Kempenich ein, um Brenk zu stärken, und zum anderen fand man am Brenker Schellkopf reineres, günstig abbaubares Material. Ein weiterer Grund lag im wesentlich kürzeren Transportweg zum Rhein.

Beginn Zweiter Weltkrieg

Mit dem Beginn des zweiten Weltkrieges im Jahre 1939 bekam die Bahn durch den Bau des Westwalles einen außergewöhnlichen Auftrieb. Neben ersten Einberufungen zeigte sich das Kriegsgeschehen dadurch, dass vermehrt Arbeitsleistungen erwartet wurden. So ruhte der Schienen-Personenverkehr zwischen Oberzissen und Kempenich vom 12. September bis zum 6. Dezember 1939. Doch ab 1944, dem fünften Kriegsjahr, wirkten sich die negativen Kriegsfolgen auf das Unternehmen aus. Alle wehrfähigen Männer waren an der Front. Der Betrieb musste überwiegend von Frauen und Kriegsgefangenen bewältigt werden. Die Transportmengen gingen rapide zurück, die Bahnstrecke wurde bombardiert und an mehreren Stellen zeitweise unterbrochen.



*Diesellokomotive
D 2 am Personenhalt
Weibern, 1970*

Neuanfang nach dem Zweiten Weltkrieg

Ab Februar 1945, kurz bevor die alliierten Truppen einmarschierten, kam der gesamte Personen- und Güterverkehr zum Erliegen. Erst im Juni konnte der Verkehr in beschränktem Umfang aufgenommen werden. Jedoch wurden in den Jahren 1946/47 und 1948 noch einmal Spitzenverkehrsleistungen im Eisenbahn-Personenverkehr erbracht. Der Hunger trieb die Bevölkerung der naheliegenden Städte auf das Land, um mit Rucksäcken und Handtaschen Lebensmittel zu „hamstern“. In den Jahren 1950/51 begann die allgemeine Aufbauphase. Die Personenbeförderung mit Omnibussen nahm zu dieser Zeit durch Einrichtung neuer Linien einen enormen Aufschwung. 1950 wurden die Linien Kempenich-Ahrweiler und Kempenich-Adenau eröffnet, 1951 die Linie Kempenich-Mayen, welche von der Bundespost übernommen wurde. Später kam auch die Linie Kempenich-Brohl dazu. Somit war für Einwohner von Weibern und Kempenich die Fahrt mit der Bahn nicht mehr notwendig. In den folgenden Jahren wurden immer weniger Triebwagenfahrten von und nach Kempenich durchgeführt.

Einstellung des Personenverkehrs 1961

In dem letzten Fahrplan des Schienenverkehrs der BE (gültig vom 4. Oktober 1959 bis zum 28. Mai 1960), in dem der Verkehr bis zum Endpunkt Kempenich ausgewiesen war, lief nur

noch ein Triebwagen. Dieser startete nur montags um 3:15 Uhr in Brohl und fuhr um 4:30 Uhr in Kempenich ein. 4:35 Uhr war dann wieder Abfahrt, in Weibern konnte man um 4:44 Uhr einsteigen, in Engeln um 4:52 Uhr. Ankunft in Brohl um 5:55 Uhr. Diesen Zug nahmen in erster Linie die auswärtig arbeitenden Steinmetze oder Personen, die über die Rheinschiene weiterreisten. Mein Vater, Jahrgang 1934, fuhr selbst noch in den 1950er-Jahren mit der Bahn, um auf die Baustellen im Ruhrgebiet zu kommen. Er erzählte mir oft Geschichten aus diesen Tagen. So soll manch Reisender direkt von einem Fest kommend in den Zug eingestiegen sein und dann seinen Schlaf im Zug nachgeholt haben. Die Rückfahrt war dann samstags um 14:05 Uhr ab Brohl. In Weibern war dann Ankunft um 15:03 Uhr, in Kempenich 6 Minuten später. Musste man in Brohl auf den Anschluss mit der Brohltalbahn warten, nutzte man die Zeit, um das ein oder andere Bierchen in Brohl zu vernichten. Der Kraftomnibusverkehr (KOM) hatte sich inzwischen so gut entwickelt, dass der Personenverkehr auf der Schiene nach der Beschädigung eines Zuges durch einen Unfall am 27. April 1961, zum 1. Oktober eingestellt wurde.

Güterabfertigung 1950 – 1974

Die Güterabfertigungen wurden durch eine Zentralabfertigung in Brohl ersetzt. Ende der 1950er-Jahre ging der Güterverkehr auf der



*Ausfahrt aus dem
Bahnhof Kempenich*

*Bescheidener Zug
am Endbahnhof
Kempenich,
20. Juni 1971*



Schiene weiter zurück. Zugunsten der Straße sank der Bahnanteil auf 17 %. 1955 hatte der Gemeinderat von Weibern den Abbau von Lavalith am Humersberg an die niederländische Firma Keyzer Lava-Herschenberg GmbH vergeben. Kurz vor der Überquerung der Bahn im Norden Weiberns entstand das Werk, welches am 3. November in Betrieb ging. Die Gleisanlage war ca. 207 m lang. Ein Zug mit 8 bis 10 Wagen brachte 80 bis 100 t Lavalith nach Brohl. Bereits 1958 wurde das Werk wieder geschlossen. 1962 wollte die Firma Horst und Jüssen den Lavalithabbau wieder aufnehmen. Aufgrund der geringen Kapazitäten der BE-Kübelwagen und betriebliche Schwierigkeiten des Werks, erwies sich die Abfuhr aber als unwirtschaftlich.

Bis dahin diente das Silo (so nannten wir Kinder es) aber als Abenteuerspielplatz erster Güte. Vor allem die Hommersberger Kinder verbrachten dort, trotz oder gerade wegen dem Verbot seitens der Eltern, viele Stunden. Besonders das Rutschen im Silo bereitete uns viel Spaß und so ging manche Hose trotz Pappendeckel, die wir zum Rutschen nutzen, kaputt, was natürlich zu Hause unangenehme Konsequenzen nach sich zog. So wurde die Anlage nicht wieder in Betrieb genommen und in den 1970er-Jahren abgebaut. 1957 kam in Kempenich überwiegend Filtersand der Firma Lösch

und Grubenholz zum Versand. Empfangsgüter in Weibern und Kempenich waren Güter für die Landwirtschaft, meist Düngemittel. Der Zweigbetrieb der TUBAG am Weiberner Güterbahnhof versandte seit geraumer Zeit seine aus Tuffstein hergestellten Maßwerksteine nur noch per Lkw. Die Empfindlichkeit der Waren wurde beim Umladen in Brohl nicht wie gewünscht berücksichtigt. Der größte Vorteil des Transportes mit dem Lkw war, dass die einmal verladene Ware direkt an die Baustelle geliefert und dort abgeladen wurde. Am 16. November 1965 begann das Dieselzeitalter und Ende 1966 wurde der Dampfbetrieb ganz eingestellt. Besonders im Streckenabschnitt von Engeln über Weibern nach Kempenich wurde zuletzt nur noch ein Güterzug pro Monat eingesetzt.

Streckenstilllegung 1974

Auch wurde in diesen Streckenabschnitt nicht mehr investiert und modernisiert und so musste er zum 1.10.1974 wegen weiter rückläufiger Frequentierung aus Ersparnisgründen stillgelegt werden. Der Streckenabschnitt Engeln-Kempenich hat leider den 75. Geburtstag nicht mehr erleben können und so ist Engeln nun wieder Endstation, so wie es schon einmal nach der Eröffnung im Jahre 1901 war. 1976 war die Strecke dann zurückgebaut und die BEG verkaufte ihre Grundstücke. Keine drei

Jahre nach der Streckenstilllegung, befuhr am 25. März 1977 der Vulkan-Expreß als touristische Attraktion die Strecke zwischen Brohl und Engeln, leider zu spät für Weibern und Kempenich.

Spurensuche heute

Wenn man nun 50 Jahre später auf Spurensuche geht, so findet man nur noch zwei Gebäude aus dieser Zeit. Zum einen den Personenhalt Weibern, heute Tuffsteinmuseum, und zum anderen den Bahnhof in Kempenich. Beide Gebäude wurden nur leicht verändert bzw. es wurden Gebäudeteile angebaut. Ansonsten kann man den Streckenverlauf nur erahnen. Da wäre die Tuffsteinstraße mit anschließendem Radweg Richtung Norden bis Hommersbergstraße und der Radweg beginnend unterhalb des Freizeitbads Brohltal nach Kempenich.

Die Heimatfreunde Weibern haben ein Video (www.heimatfreunde-weibern.de) über den Streckenverlauf erstellt. Unter Zuhilfenahme

modernster Technik wurde der Streckenverlauf mit historischen Fotos, Aufnahmen mit einer Drohne und Helmkamera nachgestellt. Zweimal im Jahr bietet die Touristik der Verbandsgemeinde Brohltal eine geführte Wanderung über die ehemalige Bahntrasse an. An der Stelle, wo am Humersberg der Lavalith abgebaut wurde, haben die Heimatfreunde Weibern in Zusammenarbeit mit der Gemeinde einen Lavalithfindling aufgestellt und mit einem QR-Code versehen. Dieser Code ermöglicht das Abrufen von Informationen zu diesem Abbaugelände. Eingefasst ist der Findling in einem ca. 3 Meter langen Originalgleisbett von 1887, welches im April 2023 im Bereich Bahnhof Engeln ausgetauscht wurde. Dieses Gleisstück deutet das damalige Ladegleis an.

Quellen:

- Die Weiberner Tuffsteinindustrie in der Neuzeit – Christiane Hoss 2023
- 75 Jahre Brohltal-Eisenbahn – Walter Henseler
- Die Chronik der Brohltalbahn – Joachim Jakobowski 1992

Die Bus-Martha von Plittersdorf

Schul- und Kindergartenkinder fast 44 Jahre befördert – Bekannt in Lind, Ahrbrück, Hönningen, Kirchsahr, Kesseling und Altenahr

Harald Becker

Als Original überall bekannt, willensstark und gutmütig, manchmal aufbrausend und gleichzeitig liebevoll, geschätzt und stolz und in aller Munde, das war Martha Lanzerath aus Plittersdorf – auch bekannt als die Bus-Martha. Im Jahre 1972 stieg Martha Lanzerath erstmals in einen kleinen Bus, um Schul- und Kindergartenkinder zu befördern. Dies tat sie fast 44 Jahre lang. So fuhr sie in dieser Zeit auch die Kinder, deren Eltern schon vor langer Zeit von ihr befördert wurden. Von allen Kindern wurde sie in der gesamten Zeit liebevoll Tante Martha oder auch die Bus-Martha genannt.

Martha kam pünktlich und holte alle Kinder mit

Jeder im Bereich Lind, Ahrbrück und Hönningen, Kirchsahr, Kesseling oder Altenahr kannte die Bus-Martha. Wenn sie im Bus saß und die Kinder fahren konnte, ging es ihr gut. Sie fuhr immer sicher und dem Verkehr angepasst. Wenn Martha Kommandos an die Kinder gab, nahm selbst der Schaltknüppel Haltung an und die Außenspiegel stellten sich von alleine gerade. Die Kinder mussten artig sitzen bleiben und kein Geschrei machen. Am schlimmsten für die Kinder war der