

Die Geschichte der Ahrtalbahn

2. überarbeitete und erweiterte Auflage, 2020
 21 x 13,8 cm, 128 Seiten, 102 Abb., Hardcover
 ISBN 978-3-943123-40-1
 12,90 €

Die Ahrtalbahn hat seit ihren Anfängen 1880 eine wechselvolle Geschichte erfahren. Stand am Beginn der Überlegungen noch im Vordergrund, das aufstrebende Kurbad Neuenahr an das seinerzeit moderne Verkehrsmittel anzuschließen, dominierten zunehmend militärstrategische Planungen den Ausbau des Schienennetzes.

Zahlreiche historische Abbildungen ergänzen die informative Darstellung dieser Eisenbahnlinie, die selbst in ihrem heute zurückgebauten Ausmaß noch zu den schönsten Bahnstrecken in Deutschland gehört.



Heinz Schönewald aus Ahrweiler begeistert sich seit seiner Grundschulzeit in den frühen 1970-er Jahren für historische Themen. Seit 1985 veröffentlicht er regelmäßig Abhandlungen zur Geschichte, darunter auch zahlreiche Bücher. Zum Thema seiner aktuellen Veröffentlichung kann er Erlebnisse aus seiner eigenen Schulzeit beisteuern, als er 1971 mit der Ahrtalbahn in einem Sonderzug der DB über Dümpelfeld, Jünkerath und Gerolstein bis nach Trier gefahren ist. Seit 30 Jahren ist der Autor heute im Tourismus für seine Heimatstadt und das Ahrtal tätig.





Die erste mögliche Trassenführung in Laach an der Luchelbühl um 1760

was eine Verlagerung der Ahrbahn zur Folge hatte. In Walporzheim erforderte die Verlagerung der Strecke ein neues Stationsgebäude, das schräg gegenüber vom Winterweizen errichtet wurde. In Bach wurde die Strecke weiter nördlich zum Hammerberg verlagert. Der ursprüngliche Verlauf führte durch das heutige Areal des Hotels „Haus Appelt“. In Laach gab man über Felsbühnen hin an der Luchelbühl auf. Ebenso die beiden davor und dahinter liegenden Brücken. Die Abschnitte, die bis dahin von der Strecke abgetrennt war, wurde jetzt rechts des Flusses umfahren.

Im Verlauf wurden drei neue Tunnel notwendig. Im Sulfenberg- und im Engelsberg-Tunnel legte man jeweils eine neue Tunnelbohrung für das zweite Gleis an. Hierdurch ergab sich leicht veränderte Längen. So misst das Talgässl beim Sulfenberg Tunnel 219,60 Meter, während das Berggässl genau 13,80 Meter länger ist. Auch die neu gebohrten Brücken mussten den entstandenen technischen Neuaus- und Krümmungsanforderungen entsprechen.

Zwischen Laach und Altscheid erfolgte die Streckenführung auf einer neuen Trasse. Insgesamt verlängerte sich die Strecke zwischen Altscheid und Altscheid um rund 800 Meter. In Hirsingen wurde durch die Verlagerung der Strecke ein neuer Bahnhof notwendig. In Höhe des neuen Gländerschnitts Insuliers verlagerte man die neue Trasse etwa sechs Meter höher. Der erste Personenzug aus Richtung Remagen passierte den Altscheid Bahnhof am 1. August 1911 um 6:45 Uhr und wurde hier



Ein von der Dampfloch 91 1047 angeführter Zugszug bei Krenzing am 16. März 1918

ein zahlreiches Schaulustiges begrüßt. Am gleichen Tag entlegte am Bahnhof Walporzheim ein Arbeiterzug. Hierdurch kam es bereits am Eröffnungstag zu Verspätungen von zwei Stunden. Nach heftigen war ein Unfall am 17. August 1912, als eine Dampfloch mit Tender einen kleinen Kinswagen gegen 11:00 Uhr durchs Tal von Walporzheim entlegte. Erst nach Verlagerung eines neuen Gleises war der Verkehr ab 20:00 Uhr wieder frei gegeben. Die aus Köln aus angeforderten Arbeiterzug hatte den entlegten Zug wieder auf die Schienen setzen können.

Bereits ab dem 17. August 1912 befuhren täglich drei Züge mit Eis, Kohle und Zement die Strecke ab Euren bis nach Lutzerath und umgekehrt. Einen Monat später erregte sich ein schweres Zugunglück an der Ringener Chaussee in Neumahr. Ein Auto fuhr am Bahndamm in eine Güterkiste und wurde dabei vollständig zerstört. Die schwer verletzte Insassen des Pkw kamen ins Neumahr Krankenhaus (März 1917).

Der Budget für den Ausbau zur zweigleisigen Vollbahn zwischen Remagen und Dümpelfeld betrug 6,5 Millionen Mark.

60
61



Kon von Ahrbach an K. Willings Mitte der 1850er Jahre Schuldenlos gegen 17 000 000 im Frühjahr 1914 die Verkehrs in Krenzing. Nach der Stilllegung, nur wenige Wochen später wurde der erste Bahnverkehr auf der Ahrtalbahn von dem eingeleitet.

und der Blockstelle Hattenberg bei Strieg. Da im Februar 1913 der Zugsverkehr auf der Strecke Köln - Koblenz vollständig eingestellt wurde, musste folglich auch der Verkehr auf der Ahrtalbahn eingestellt werden. Täglich verkehrten nur noch vier Züge in Richtung Altscheid und zurück. Daneben kam es nahezu täglich zu weiteren unregelmäßigen Zufahrten/Schleppzügen.

Der Kon- und Verkehrsminister Bad Neumahr hatte 1912 einen Omnibus-Pendelverkehr von Badendorf nach Bonn für die Kugelfeder organisiert. Nach der völligen Einstellung des Zugsverkehrs wurde auch ein Busverkehr von Neumahr bis Remagen eingeführt. Mittels eines sogenannten „Angehörigen“ verkehrte die Benutzung-

verwaltung ab dem 1. Juni 1914 einen eingeschränkten Bahnverkehr wieder her. Die Reichsbahnbetriebe Köln stellte am 16. Juni 1914 den Verkehr von Sauerbrunn nach Köln für Ausflügler an Ahrtal ein. Hiergegen protestierte der Ahrweiler Magistrat erfolgreich, so dass dieser am 7. Juli 1914 wieder eingeführt werden konnte. Kleine Kinswagen am Wochenende das Ahrtal für einen Tagesausflug nutzen. Erst am 1. Oktober 1914 übernahm die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wieder alleine den Betrieb im Rheinland. 1926 wurde der sehr sachkundig bekannte Dr. Ing. Selig Dörmann (1869-1947) Generaldirektor der Reichsbahn. Für den Konrad Bad Neumahr war die Ahrbahn protestieren schwierig. Das rechts der Ahr

62
63



Verlauf der Ahrbahn in Hirsingen um 1900

Aufgrund von staatlichen Zuschüssen kam das Projekt für einen Bau in Richtung Altscheid langsam in Gang. Am 15. Mai 1882 regelte ein Neubaugesetz dem Ausbau einer „Sekundärbahn“ nach Altscheid. Die Kosten wurden auf 1,5 Mio. Mark veranschlagt. Nach ein wenig Jahr wurde der Streckenentwurf fertiggestellt. Insgesamt neun Brücken waren bis Altscheid notwendig. Diese alleine über ein kurzes Abschnitt zwischen Walporzheim und Mariental. Im September 1883 erhielt die Strecke ihre landesrechtliche Zulassung und am 5. April 1884 erfolgte der Spatenstich für den ersten Bahnausschnitt. Zweierhalb Jahre später, am 1. Dezember 1886, konnte die Bahn bis Altscheid ihren Betrieb aufnehmen.

Vom heutigen Verlauf wich die Strecke an einigen Stellen deutlich ab. So querte die Bahn in Altscheid hinter dem Bahnhof die Wilhelmstraße, um nach Südwesten in Richtung Ahr einzuweichen. Über eine Brücke zwischen der Brückenstraße und der Lindenstraße kreuzte sie die Mühlentisch. Weiter führte die Strecke in Richtung Kinsingen. Dort passierte sie den Gartengraben „Schellenpferd“ (heute Altscheid-Graben) um hinter dem heutigen Hotel „Schulhaus“ den Vorplatz des Altscheid zu erreichen. Hier mussten Bahndienstleute eigene Verleger. Alle passierenden Züge mussten in Scherzgeschwindigkeit hinter dem es Fuß gehenden, mit einer Warnflagge ausstaffierten Streckenwärter vorbeifahren. Über die „Bü“ (Carl von Ehrenkell Altscheid führte die Strecke zwischen Ahr und Kinsid weiter nach Westen. An



Karte von Hirsingen um 1910 mit der Trasse der Ahrbahn

der Platz Müllers bestand bereits eine Wasserentnahmestelle für Dampfloklocomotoren, die aufgrund eines Einspruchs des Müllers Pfahl wieder demontiert wurde. Etwas in Höhe der früheren Wasserentnahme kreuzte die Gleise die Walporzheim Straße. Deutlich ist am gezeichneten Stellen zwischen dem südlichen Bahnhof und dem Fahrplanstand der früheren Verlauf noch erkennbar. Hierüber verlief die Strecke

62
63

Inhalt

- Das Ende der Postkutschen
- Bonn – Rolandseck
- Rolandseck – Remagen
- Remagen – Ahrweiler
- Ahrweiler – Altscheid - Adenau
- Dümpelfeld – Jünkerath
- Hochwasser 1910
- Ahrdorf – Blankenheim (Wald)
- Zweigleisiger Ausbau Remagen – Dümpelfeld
- Ruhr-Mosel-Entlastungslinie
- Technische Details zur Adenbachtalbrücke
- Erster Weltkrieg
- Zwischen den Weltkriegen
- Zweiter Weltkrieg
- Die „Stadt im Berg“
- Die Ära der Deutschen Bundesbahn
- Sonderzüge ins Ahrtal
- Dahlienfest
- Casino-Express
- Bahnhöfe
- Güterverkehr
- Elektrische gleislose Bahn Ahrweiler
- Zeittafel
- Personenregister
- Abbildungsnachweis
- Literatur