

100 Jahre Eisenbahnlinie Dümpelfeld-Lissendorf

Manfred Jehnen

Wenn man heute in Remagen in den Zug einsteigt und ahraufwärts fährt, endet die Fahrt auf der eingleisigen Ahrtalbahn bereits nach 29 Kilometern in Ahrbrück. Bis 1985 konnte man über Dümpelfeld immerhin noch bis nach Adenau weiterfahren. Längst vergessen sind jedoch die Zeiten, in denen man mit der Eisenbahn auf zweigleisig ausgebauten Strecken von Remagen aus über Dümpelfeld und Hillesheim nach Jünkerath und von dort aus weiter bis nach Belgien oder auf der Eifelbahn nach Köln oder Trier fahren konnte.

Das Jahr 2012 ist ein guter Anlass, sich an die Eisenbahngeschichte im Ahrtal zu erinnern, denn 100 Jahre zuvor, am 1. Juli 1912, wurden folgende Bahnprojekte, deren Entstehung man übrigens nicht isoliert voneinander betrachten kann, vollendet und die Strecken dem Verkehr übergeben:

- der zweigleisige Ausbau der ursprünglich eingleisigen Strecke von Remagen bis Dümpelfeld
- die zweigleisig neu gebauten Strecken Dümpelfeld – Lissendorf (- Jünkerath), Hillesheim – Gerolstein und Jünkerath – Losheim – Weywertz

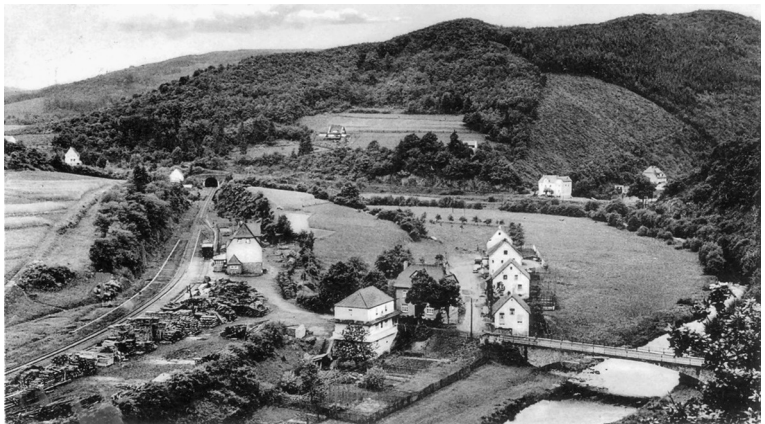
Mit der Eröffnung der Strecke Ahrdorf – Blankenheim am 1. Mai 1913 war schließlich das ganze Ahrtal von Eisenbahnstrecken durchzogen und hervorragend an die Verkehrsadern an Rhein und Mosel angebunden. Dabei wäre der Zug für die Eisenbahn im oberen Ahrtal im wahrsten Sinne des Wortes schon fast abgefahren gewesen.

Die lange Vorgeschichte der Strecke

Noch bevor im Jahre 1888 das letzte Teilstück der Strecke Remagen – Adenau fertiggestellt worden war, gab es vielerorts Bestrebungen, ausgehend von dieser Strecke den Anschluss an die Eifelbahn Köln – Trier zu bauen. Allorten wurden Eisenbahn-Komitees gegründet, Petitionen entworfen und an den zuständigen Minister für öffentliche Arbeiten nach Berlin geschickt. Lange Zeit blieb ein Erfolg versagt, was unter anderem daran lag, dass die betroffenen Gemeinden ihr Land nicht kostenlos für den Eisenbahnbau hergeben wollten.

Dann kam der 22. Dezember 1903. An diesem Tag beauftragte der Minister die Eisenbahndirektion Köln, ohne örtliche Vermessungen Vor-

*Bahnhof Schuld
auf einer
Ansichtskarte,
gelaufen 1952*





Dampflok 82 020 bei einer Sonderfahrt am 21.9.1969 in Schuld

erhebungen unter anderem für eine Nebenbahn von Adenau über Wirft, Kirmutscheid, Müsch und weiter durch das Ahrthal nach Blankenheim oder Nettersheim vorzunehmen. Welches Ergebnis die Vorerhebungen hatten, ist nicht genau bekannt. Jedenfalls bekam die Direktion am 4. November 1905 den Auftrag zu allgemeinen Vorarbeiten für folgende Strecken:

1. Adenau – Remagen (zweigleisiger Ausbau)
2. Dümpelfeld – Ahrdorf – Lissendorf (zweigleisig)
3. Ahrdorf – Blankenheim

Auch die Vorarbeiten für die Strecke Jünkerath – Losheim – Bütgenbach müssen um diese Zeit in Auftrag gegeben worden sein.



Der Bahnhof Dümpelfeld auf einer alten Ansichtskarte

1906 legte die Eisenbahndirektion Köln dem Minister ihren Bericht vor. Danach hatten die Interessenten der Bahnstrecken die Bereitschaft zur Tragung der Grunderwerbskosten signalisiert, wenn ein Staatszuschuss bewilligt werde. Die Sache war entschieden, doch nach allem, was wir heute wissen, wäre die Bahn auch ohne die Bereitschaft zur Kostenbeteiligung gebaut worden.

Das Militär bringt die Entscheidung

Wieso nun der plötzliche Sinneswandel und sogar der zweigleisige Bau bzw. Ausbau der neuen Bahnlinien? Das wird aus einem Schreiben deutlich, das der Minister im Zusammenhang mit den Zuschüssen für den Grunderwerb an den Regierungspräsidenten in Koblenz schickte. Dort heißt es: „Dabei vermerke ich vertraulich, daß der Herr Kriegsminister so hohe Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der zunächst als Meliorationsbahn für den staatlichen Ausbau in Frage kommenden Linie gestellt hat, daß der zweigleisige Ausbau der ganzen Strecke Remagen – Dümpelfeld – Lissendorf erforderlich wird. Die hierdurch entstehenden Mehrkosten einschließlich der Kosten des Grunderwerbs für das zweite Gleis werden vom Reich und Preußen gemeinsam getragen“.

Damit ist auch gleich einer der Hauptgründe für den Bau der neuen Eisenbahnlinien angedeutet: das Militär brauchte die Strecken. Zum

einen konnte man so den 1895 im Hohen Venn gebauten Truppenübungsplatz Elsenborn nun auch von der Rheinschiene her erreichen, zum anderen unterstützten die neuen Strecken den 1905 entwickelten und nach seinem Autor, dem deutschen Generalfeldmarschall Alfred Graf von Schlieffen, benannten Schlieffen-Plan. Dieser sah für den Fall eines möglichen Zweifrontenkrieges vor, zunächst die Masse des Heeres im Westen einzusetzen und mit Schwerpunkt auf dem Nordflügel durch das neutrale Belgien den linken französischen Flügel zu umfassen und das französische Heer gegen die Schweiz zu drängen. Zur Umsetzung des Schlieffen-Plans brauchte man gut ausgebaute Eisenbahnverbindungen von Ost nach West bis nach Belgien hinein.

Doch es gab auch wirtschaftliche Gründe für die neuen Bahnlinien. Die Strecken waren als Teilstück der Entlastungsbahn für den Güterzugverkehr Ruhr – Lothringen geplant. Nach Gründung des Reichslandes Elsaß-Lothringen im Jahre 1871 entwickelte sich zwischen den Erzgebieten in Lothringen und dem Ruhrgebiet ein Wechselverkehr mit Erzen nach Norden und Kohle und Koks nach Süden. Die zur Jahrhundertwende zum Transport genutzten Strecken waren völlig überlastet, die Eifelhauptbahn war wegen starker Steigungen für diese Transporte unbrauchbar. Das führte zu dem Plan, diesen Wechselverkehr über das Kylltal nach Gerolstein, von dort auf einer fünfgleisigen Bahn nach Hillesheim über das Ahrtal an den Rhein ins Ruhrgebiet zu leiten. Durch den verlorengegangenen 1. Weltkrieg, in dessen Folge Elsaß-Lothringen an Frankreich abgegeben werden musste, kam dieser Plan nie zum Tragen.

Bahnbau unter schwierigen Bedingungen

Endlich ging es los: Die erste Vermessung und ungefähre Festlegung der Richtung fand 1906 statt. Die genauen Vorarbeiten wurden am 1. April 1907 aufgenommen und ausgeführt von dem technischen Büro Karl Sternsdorff in Mainz. Die Gemeinden mussten das für einen eingleisigen Bau benötigte Land weitgehend kostenlos an den Eisenbahnfiskus abgeben, die Privatleute wurden entschädigt. Es gab zwar einige Streitigkeiten, die teilweise auch vor Gericht

ausgetragen wurden, aber das hielt die Arbeiten kaum auf. Am 1. April 1909 begann der Bau der neuen Bahnlinie. In Antweiler wurde ein Baubüro eingerichtet, das im Haus der Witwe Hürth untergebracht war. Die Strecke wurde in fünf Lose eingeteilt.

Beim Bahnbau ging es damals schon relativ modern zu. Für die Arbeiten, bei denen mehrere Millionen Kubikmeter Erde bewegt werden mussten, wurden bereits Dampfbagger und Presslufthämer eingesetzt. Die abgetragene Erde wurde auf Feldbahnen dorthin gefahren, wo sie für das Aufschütten von Bahndämmen gleich wieder genutzt werden konnte. Tag für Tag durchhallten zahlreiche Detonationen die sonst so ruhige Eifel und zeugten von den Sprengungen, mit denen man versuchte, dem mächtigen Gestein Herr zu werden. Trotz dieser modernen Technik waren immer noch viele Arbeitskräfte erforderlich. Etwa 2000 Arbeiter waren beim Bau der Strecke Dümpelfeld – Lissendorf beschäftigt. Neben den Einheimischen, die sich beim Bahnbau ihr Brot verdienten, kamen viele Gastarbeiter in die bisher so abgeschiedene Eifel.

Überschattet wurden die Bauarbeiten vom Jahrhundert-Hochwasser im Juni 1910, als nach wochenlangen Regenfällen Ahbach, Nohner Bach, Trierbach, Adenauer Bach und Ahr über ihre Ufer traten. Baumaterial, das an der Bahnstrecke lag, wurde von den Fluten mitgerissen und staute sich an den Brücken. Diese hielten schließlich dem Druck nicht mehr stand und es kam zu einer Flutwelle. Fast sämtliches Baumaterial zwischen Antweiler und Dümpelfeld wurde weggeschwemmt, die Orte Müsch und Schuld teilweise zerstört. Es waren 52 Tote zu verzeichnen, von denen die meisten Bahnarbeiter waren. Die Identifizierung der Leichen gestaltete sich sehr schwierig, da die Toten häufig entstellt waren und zudem viele nicht aus der Region kamen; die meisten toten Bahnarbeiter waren Ausländer. Sie wurden auf den Friedhöfen in Antweiler und Schuld unter großer Anteilnahme der Bevölkerung beerdigt. Kurz nach der Katastrophe begann man mit den Aufräumarbeiten und bald darauf ging es weiter, denn die Zeit drängte. Sechs Tunnel mussten auf dem nur gut 18 Kilometer langen Streckenabschnitt von Dümpelfeld bis Ahrdorf

gebaut werden. Unzählige Brückenbauwerke waren erforderlich, um die moderne Bahnstrecke, bei der es keine schienengleichen Übergänge gab, zu bauen. Markant sind sicherlich die heute noch vorhandenen Brücken in Fuchshofen (103 m lang) und Müsch (60 m) oder der Tunnel in Schuld aber nicht zu vergessen sind auch die vielen Durchlässe, Wegeüber- und -unterführungen, die gebaut werden mussten. Darüber hinaus gab es immer wieder Probleme mit Hangrutschungen und anderen geologisch bedingten Schwierigkeiten.

Ein Hoch auf den Kaiser! Feierliche Eröffnung am 30. Juni 1912

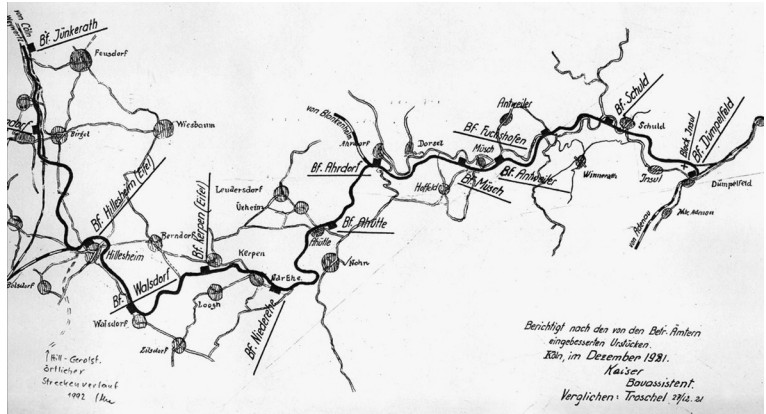
Trotz aller Widrigkeiten beim Bau gab es am Ende nur wenig Verzögerung. Die ursprünglich für den 1. April 1912 vorgesehene Inbetriebnahme musste nur um drei Monate auf den 1. Juli 1912 verschoben werden. Die feierliche Eröffnung fand bereits am 30. Juni statt. Sonderzüge

aus Gerolstein, Weywertz und Dümpelfeld bzw. Remagen trafen sich in Hillesheim, wo sich die örtliche Prominenz sowie Vertreter der Eisenbahn zu offiziellen Feierlichkeiten versammelt hatten. An allen Bahnhöfen wurden die festlich geschmückten Züge durch die Bevölkerung begeistert empfangen. So schreibt der Schulchronist aus Antweiler: „Am 30. Juni, mittags 12 Uhr, kamen unter Böllerschüssen und dem Hurra des zahlreich versammelten Volkes auf dem festlich geschmückten Bahnhof zwei hübsch bekränzte Festzüge an, der eine von Hillesheim, der andere von Remagen. Die beiden Züge befuhren nach kurzem Aufenthalt kurz hintereinander von hier aus die Strecke bis Jünkerath und gegen 15 Uhr passierte der Rheinzug unseren Bahnhof wieder auf der Rückfahrt.“

Die Bevölkerung hegte große Hoffnungen in Bezug auf die neue Bahn. Endlich sollte der Aufschwung kommen, der so lange an der Eifel vorbeigegangen war.

km	Bahnhof/Blockstelle	Bemerkungen
0,000	Dümpelfeld	
0,800	Block Insul	Schenkel des Gleisdreiecks, von und nach Remagen
2,502		Insuler Tunnel (91 m)
3,930		Schulder Tunnel (142 m)
4,690	Schuld	
5,080		Ruppenberg-Tunnel (285 m)
7,586		Schellenberg-Tunnel (151 m)
8,210	Fuchshofen	
11,730	Antweiler (Ahr)	
14,360	Müsch	
14,762		Müscher Tunnel (273 m)
16,852		Dorseler Tunnel (220 m)
18,350	Ahrdorf (Ahr)	Abzweig der Strecke Ahrdorf - Blankenheim (Wald)
22,500	Ahütte	
26,230	Niederehe	
29,410	Kerpen (Kr. Daun)	Zeitweise lautete die Bezeichnung Kerpen (Eifel)
33,630	Walsdorf	
37,700	Hillesheim (Eifel)	Abzweig der Strecke Hillesheim - Gerolstein
43,840	Lissendorf	
47,730	Jünkerath	Abzweig der Strecke Jünkerath - Weywertz und Köln - Trier

*Streckenübersicht
Dümpelfeld-Lissendorf
aus dem Jahre 1921*



Die Strecke im Überblick

Die Übersicht zeigt die Bahnhöfe und Tunnel der knapp 48 km langen Strecke von Dümpelfeld bis nach Jünkerath. Als Besonderheit ist noch die Blockstelle Insul aufgeführt, die das Dümpelfelder Gleisdreieck von der Insuler Seite aus sicherte. Mit Hilfe des Gleisdreiecks konnte man von Schuld aus direkt in Richtung Remagen fahren (und natürlich auch umgekehrt aus Richtung Remagen an die obere Ahr), ohne die Lokomotive in Dümpelfeld umsetzen zu müssen.

Der Betrieb dauerte nur gut 60 Jahre

Nur zwei Jahre nach der Eröffnung begann der Erste Weltkrieg (1914 - 1918) und damit die

erste große Bewährungsprobe für die neuen Eisenbahnlinien. Tag und Nacht rollten die Nachschubzüge über die gut ausgebauten Strecken Richtung Westen. Während des Ersten Weltkrieges wurden die meisten Bahnhöfe um mechanische Stellwerke ergänzt, so dass viele der bisher ortsgestellten Weichen nunmehr fernbedient werden konnten. Während des ganzen Krieges waren die Strecken gut ausgelastet. Die militärische Bedeutung der Strecke war gleichzeitig ihr Schicksal. Nach dem verlorenen Krieg wurden die Bahnanlagen teilweise zurückgebaut und die Strecke auch nur noch vereinfacht betrieben. Die Vereinfachungen wurden erst aufgehoben, als in der Zeit des Nationalsozialismus die Strecke ab 1938 im Rahmen



*Bahnhof Antweiler
(Ahr) im Jahre 1973
mit Schienenbus
der Baureihe VT 95*

des Westwallbaus und vor dem Hintergrund des nahenden Krieges wieder benötigt wurde. Im Zweiten Weltkrieg (1939 – 1945), besonders ab 1944, war die Eisenbahnstrecke Dümpelfeld – Lissendorf dann häufiges Ziel alliierter Bomber. Vieles von dem, was die feindlichen Flieger nicht zerstört hatten, wurde kurz vor Kriegsende beim Rückzug von Soldaten der Deutschen Wehrmacht zerstört. Nach dem Krieg musste das zweite Gleis entfernt werden. Nach und nach wurden die Zerstörungen beseitigt und der Betrieb wieder aufgenommen. Aufgrund des rückläufigen Güter- und Personenverkehrs fand der Betrieb allerdings erneut vereinfacht statt, im sogenannten vereinfachten Nebenbahndienst. Die Ablösung der Dampflok durch den Schienenbus, den sicherlich viele Leser noch mit manch schöner Erinnerung verbinden, machte die Strecke zwar wieder etwas rentabler aber das Ende war nicht aufzuhalten.

Zum Sommerfahrplan 1973 wurde der Personenverkehr eingestellt, im September 1973 dann auch der Güterverkehr. Und so endete nach nur 61 Jahren der Betrieb auf der Strecke Dümpelfeld – Lissendorf, einer Strecke, die auf viele Menschen immer noch eine gewisse Faszination ausübt.

Quellen/Literatur:

- Eisenbahnfreunde Jünkerath: Planarchiv
- Gillig, Agnes: Antweiler / Ahr im Wechsel der Jahrhunderte. Antweiler 1992.
- Hopstädter, Kurt: Die Entstehung des Eisenbahnnetzes im Moseltal und in der Eifel. Nach Akten des Staatsarchivs Koblenz bearbeitet, 1963.
- Kemp, Klaus: Die Ahrtalbahnen. Freiburg 1983.
- Kessel, Peter, Geographie der Eisenbahnen und Landstraßen im Wirtschaftsgebiet der Eifel unter Berücksichtigung der geschichtlichen Entwicklung. Köln 1931.

Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der Strecke erscheint 2012 ein Buch, das von den Eisenbahnfreunden Jünkerath herausgegeben wird. Nähere Informationen dazu unter www.eisenbahnfreunde-juenkerath.de oder www.eisenbahnmuseum-juenkerath.de.