

Sonderausgabe



Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F
ISSN 0720-051 X

I/92

DM 19,80
sfr 19,80
öS 150,--

Eisenbahnen im Westerwald

von Udo Kandler

zwischen Rhein, Lahn und Sieg



Inhalt

Einleitung

Mit der »Westerwälder Bahn« von der Sieg an die Lahn

Vorgeschichte

Bau des Westerwälder Streckennetzes

Bedeutende Eisenbahnbrücken

Die Westerwald-Strecken und ihre weitere Entwicklung

Der Betriebsmaschinendienst auf den Westerwald-Strecken

Das Kuriosum Schienen-Straßen-Bus im Westerwald

Seite

4

6

18

24

38

47

77

88

Bild 1 (Titel): Seit nunmehr gut drei Jahren prägt die »Neue Bahn« im Westerwald das Bild des schieneungebundenen Personenverkehrs. Als N 6824 fährt eine 628.2-Garnitur am 26. Oktober 1991 an dem markanten Weichbild der Stadt Westerburg vorüber. **Foto: U. Kandler**

Bild 161 (Rücktitel): Von nur relativ kurzer Dauer waren die Einsätze der Limburger Akkutriebwagen auf den Strecken des Westerwalds. Am 18. August 1982 wurde der N 6844 noch aus dem 517 004 gebildet (Bahnhof Steinfrenz). **Foto: H.-P. Günther**

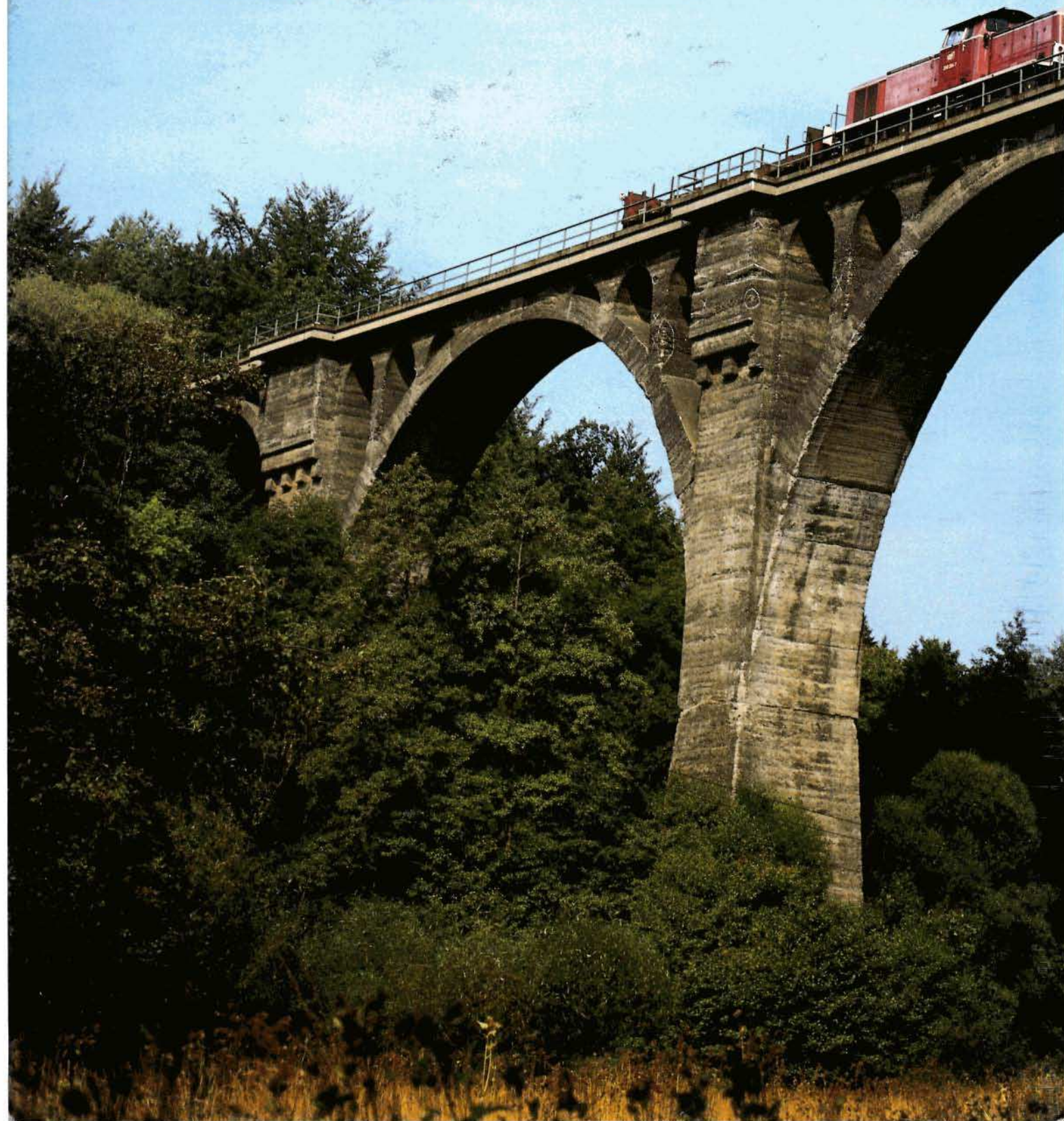


Bild 2: Mit ihrer Übergabe von Erbach nach Bad
Marienberg überquert die 290 204 vom Bw Köln 2
am 10. September 1991 den Nistertal-Viadukt.
Foto: C.-O. Ames



Einleitung

Erstmals wird mit der vorliegenden Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals von der ersten bis zur letzten Seite ein in einer deutschen Mittelgebirgslandschaft angesiedeltes reines Nebenbahnthema abgehandelt. Schauplatz des Geschehens ist der Westerwald, jener Landstrich, der sich zwischen den Flußtälern von Rhein, Lahn und Sieg erstreckt und geographisch dem Rheinischen Schiefergebirge zuzuordnen ist. Verwaltungsmäßig ist die Region auf die drei Bundesländer Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz aufgeteilt. Dessen ungeachtet soll das zu besprechende Streckennetz eine klare Abgrenzung erfahren. Es finden nur die von den umliegenden Hauptbahnen – namentlich der Siegstrecke im Norden, der Ruhr-Sieg-Strecke im Osten, der Lahntalbahn im Süden sowie der rechten Rheinstrecke im Westen – abzweigenden, in den Westerwald hineinführenden Nebenbahnlinien Berücksichtigung.

Die für die Region durchaus bedeutsamen Privatbahnen mit ihrem recht umfangreichen Streckennetz können schon aus Platzgründen nicht im einzelnen Gegenstand dieser Veröffentlichung sein. Als Ergänzung erscheint übrigens in der Mai-Ausgabe (5/92) des Eisenbahn-Journals ein Beitrag über die ehemals im Herzen des Westerwalds gelegene Kleinbahn Selters – Hachenburg, die einmal sehr stark auf die Staatsbahn ausgerichtet war.

Obwohl erste Bestrebungen, eine Eisenbahnlinie zwischen den Zentren Frankfurt/Wiesbaden und Köln quer durch den Westerwald zu bauen, auf die Frühzeit deutscher Eisenbahngeschichte zurückgehen, machte die Bahn lange Zeit im wahrsten Sinn des Wortes einen großen Bogen um das hügelige Bergland. Ungünstige Geländeverhältnisse, dünne Besiedelung und die nicht selten alles hemmende Kleinstaaterei ließen zunächst nur die umliegenden Flußniederungen von der Eisenbahn profitieren. Erst nachdem die Hauptbahnen gebaut worden waren und den Westerwald gewissermaßen umspannten, gingen von diesen wichtigen Schienensträngen allmählich Impulse zur verkehrsmäßigen Erschließung des Gebiets aus.

Sieht man einmal von wenigen zaghaften Versuchen ab, entstand das Westerwälder Eisenbahnnetz erst nach der Verstaatlichung der privaten Eisenbahngesellschaften, als Preußen endlich die Notwendigkeit der Bahn auch für ländliche Regionen erkannt hatte und entsprechend förderte. Angesichts der Überfrachtung des Westerwalds mit Bodenschätzen will – trotz der Abgeschiedenheit – das späte Einsetzen des Bahnbaus nicht so recht einleuchten. Die immensen Basalt- und Tonvorkommen waren es letztlich auch, die der Bahn ein nicht zu unterschätzendes Frachtaufkommen brachten und das allerorts nur einglei-

sige Streckennetz mitunter über Gebühr beanspruchten.

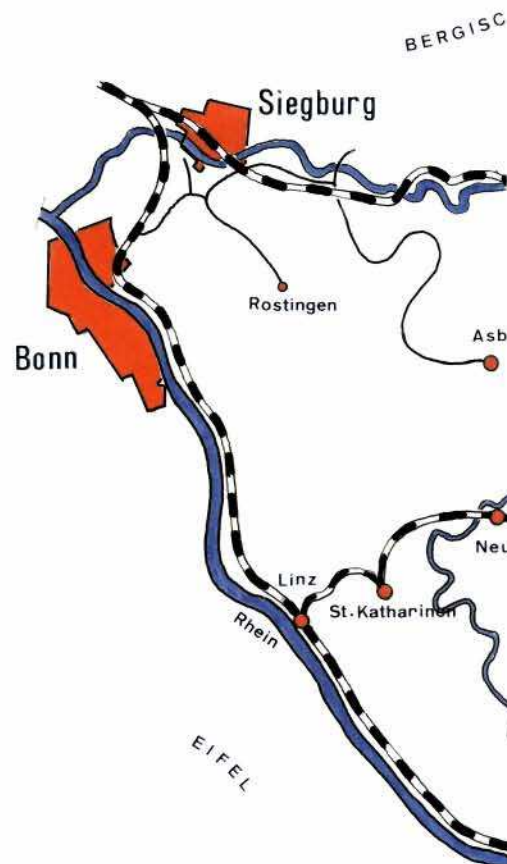
Für die bodenständige Industrie bedeutete das Verkehrsmittel die Erschließung neuer Absatzmärkte in weit entfernten Gebieten. Das jahrhundertealte Töpferhandwerk des "Kannenbäckerlands" mit seinem Zentrum in Höhr-Grenzhausen entwickelte sich zu einem wichtigen Industriezweig. Nicht zufällig wurde mit Inbetriebnahme der ersten Strecke im Westerwald von Engers nach Altenkirchen im Jahre 1884 auch die 2,6 km lange Stichbahn von Grenzau nach Höhr-Grenzhausen eröffnet.

Bis heute ist das "Kannenbäckerland" einer der bedeutendsten deutschen Standorte der Gebrauchskeramik-Industrie geblieben. Einige Werkstätten brachten es mit ihren kunstvollen Töpferarbeiten zu internationalem Ansehen. Wer ahnt schon, daß zudem ein nicht unerheblicher Teil des in bundesdeutschen Gastwirtschaften ausgeschenkt Biers aus Westerwälder Gläsern getrunken wird?

»Ton- und Basalt-Bahnhöfe«

Wenn die Eisenbahn von den diesbezüglichen Aktivitäten heute auch nur noch herzlich wenig hat – die ortsansässige Industrie greift lieber auf den ach so wirtschaftlichen Lkw zurück –, so gilt der Bahnhof Siershahn doch nach wie vor als Dreh- und Angelpunkt für den Tonumschlag. Tausende von Tonnen der hochwertigen Tone aus den umliegenden Gruben werden von hieraus auf den Weg gebracht. Selbst im fernen Italien schwört man auf Westerwälder Ton.

Was der Bahnhof Siershahn für die Tonabfuhr ist, ist der Bahnhof Erbach für die



Basaltabfuhr. Im "Basalt-Bahnhof" von Erbach werden die Schotterwagen aus den nahegelegenen Brüchen um Rotenhain zu langen Zügen zusammengestellt und zu ihren Bestimmungsorten gebracht. Darüber hinaus gibt es nur noch wenige Bahnstationen, die über ein wirklich nennenswertes Frachtaufkommen verfügen. Verglichen mit dem, was in früheren Jahren im Westerwald einmal an mannigfaltigen Bodenschätzen auf fast jedem größeren Bahnhof umgeschlagen wurde, ist von der einstigen Herrlichkeit nur ein ziemlich klägliches Rest übriggeblieben.

Rückläufige Fahrgastzahlen sowie die fortschreitende Abwanderung der Güter auf die Straße werden das Schienennetz im Westerwald weiterhin schrumpfen lassen. Damit gehören kontrovers geführte Stilllegungsdebatten weiterhin zur Tagesordnung und werden allen guten Vorsätzen zum Trotz wohl auch künftig für die Bahn wie das "Hornberger Schießen" ausgehen. Immerhin waren 69 Jahre (vom ersten bis zum letzten Eröffnungstermin) nötig, bis das Westerwälder Staatsbahnnetz mit 333 km seine größte Ausdehnung erreichte. Was sich relativ bescheiden ausnimmt, genügte immerhin, um doch recht enge Verbindungen zu schaffen. Heute werden noch 226 km unterhalten, wovon allerdings 109 km allein dem Güterverkehr dienen. Wie für so viele andere, ländlich strukturierte Gebiete in der alten Bundesrepublik wurden die achtziger Jahre im Westerwald von massiven Stilllegungen und Abbaumaßnahmen begleitet. Einziger Lichtblick ist die seit

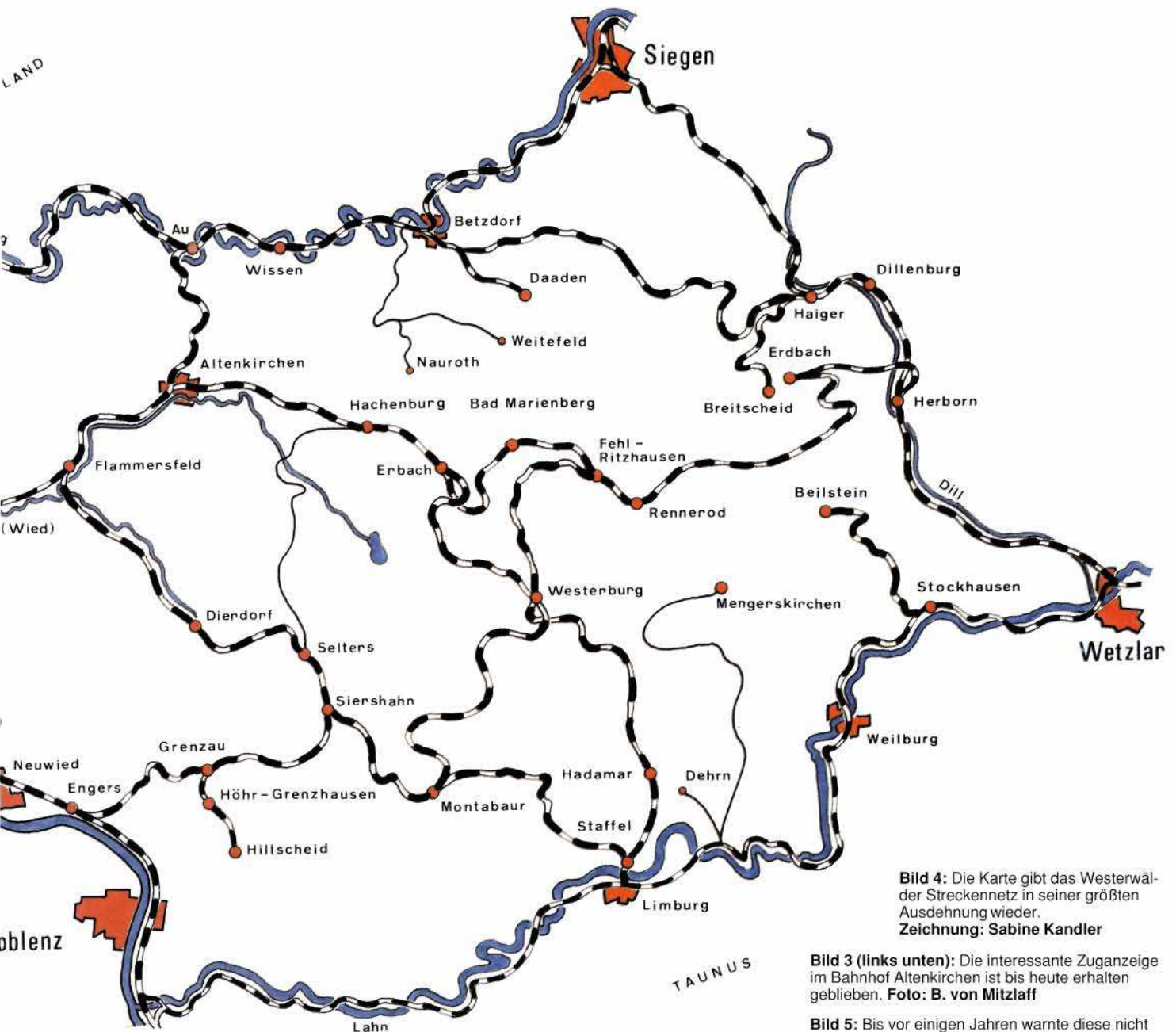


Bild 4: Die Karte gibt das Westerwälder Streckennetz in seiner größten Ausdehnung wieder.
Zeichnung: Sabine Kandler

Bild 3 (links unten): Die interessante Zuganzeige im Bahnhof Altenkirchen ist bis heute erhalten geblieben. Foto: B. von Mitzlaff

Bild 5: Bis vor einigen Jahren warnte diese nicht mehr ganz zeitgemäße Tafel in Willmenrod vor herannahenden Zügen. Foto: H. Kaleve

1989 in der Relation Limburg – Westerburg – Altenkirchen – Au (Sieg) eingeführte "Neue Bahn" in Gestalt der Diesellokomotiven der Reihe 628.2, die eine deutliche Komfortsteigerung im Personennahverkehr mit sich brachten und den antiquierten Schienenbus ablösten. Dennoch vermochten die neuen Fahrzeuge (nicht zuletzt wegen der gegenüber dem Schienenbus unveränderten Reisegeschwindigkeit) keine Trendwende herbeizuführen. Der Wochenendverkehr wird auch weiterhin von "Geisterzügen" bestimmt. Und sollten doch Fahrgäste einen Zug frequentieren, so fällt es nicht schwer, diese an fünf Fingern abzuzählen! Man muß kein Prophet sein, um vorauszusehen, wie es um den Personenverkehr nach Ablauf des Rahmenvertrags zwischen der DB und dem Land Rheinland-Pfalz, der den Einsatz der "Neuen Bahn" festschreibt, im Jahre 1995 bestellt sein wird! Die Stilllegung der Oberwesterwaldbahn wird dann aller Voraussicht nach nur noch eine Frage der Zeit sein. Im Jahre 2000 könnte es schon so

aussehen, daß allein zwischen Au (Sieg) und der Kreisstadt Altenkirchen noch Personenzüge verkehren. Dann wäre das "Werk", einen ganzen Landstrich vom schieneungebundenen Personenverkehr "befreit" zu haben, so gut wie vollbracht. Jüngst wurden sogar Überlegungen laut, die Tonabfuhr nach Italien aufzugeben, da sich diese aufgrund der weiten Leerfahrten des Wagenmaterials von Italien zurück in den Westerwald nun plötzlich nicht mehr lohnen soll. Angesichts der ungünstigen Vorzeichen sieht die Zukunft der Eisenbahn im Westerwald also alles andere als rosig aus. Abschließend ein Dankeschön an alle, die die vorliegende Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals mit Fotos und Informationen unterstützt haben. Im Sinne einer "runden Sache" haben sich durch ihr Engagement besonders Ulrich Neumann und Jörg Seyffert hervor getan. Möge die vorliegende Sonderausgabe dazu beitragen, Erinnerungen an eine Landschaft und ihre Eisenbahn wachzuhalten! **Udo Kandler**



Mit der »Westerwälder Bahn« von der Sieg an die Lahn

Ausgangspunkt einer beschaulichen Bahnreise durch den Westerwald soll der an der Siegstrecke Köln – Siegen (KBS 420) gelegene Bahnhof Au (Sieg) sein. Die verträumte Station im lieblichen Tal der Sieg ist sowohl von Köln als auch von Siegen her gut per Bahn zu erreichen. Selbst Ortsunkundige können den Bahnhof Au kaum verfehlen, fällt er doch durch seinen geschmacklosen roten Anstrich schon von weitem auf.

Während die Anfahrt nach Au mit elektrischer Traktion vor sich geht, steht zur Weiterfahrt über Altenkirchen und Westerburg nach Limburg ein Neubau-Dieseltriebwagen der Baureihe 628.2 vom Bw Limburg bereit. Für die 78 Schienenkilometer bis Limburg benötigt er reichlich zwei Stunden. Dafür gestaltet sich die Fahrt ausgesprochen kurzweilig. Am schönsten ist die Reise an einem sonnigen Frühlings- oder Herbsttag; dann zeigt sich die Landschaft in ihrer ganzen Farbenpracht. Zudem ist an solchen Tagen die Wahrscheinlichkeit am größten, daß gute Fernsicht herrscht. Das hügelige Bergland des Westerwalds wirkt dann besonders plastisch, und entfernte Ziele rücken scheinbar in greifbare Nähe. Die Namensgebung »Westerwälder Bahn« ist für die allgemein als Oberwesterwaldbahn bekannte Linie ziemlich neu. Erstmals im Sommer-Kursbuch 1988 tauchte in der Kopfleiste der Kursbuchtafel 424 diese Bezeichnung auf. Offizielle Namensgebungen sollen wohl als »Markenzeichen« den Stellenwert einer Bahnstrecke in der Bevölkerung aufwerten helfen. Seit der Einstellung des Personenverkehrs auf den meisten Strecken der Region scheint eine differenziertere Benennung nicht nötig; eine Verwechslung mit anderen Strecken ist ja nicht mehr möglich.

Seit nunmehr 105 Jahren fahren Personenzüge auf der »Westerwälder Bahn«. Nach längerem Umsteigeaufenthalt in Au kann die Fahrt beginnen. Gleich nach Verlassen des Bahnhofs Au schwenkt die Nebenbahn in südlicher Richtung von der Siegstrecke ab, und der Triebwagen überquert auf einem stattlichen Bogenviadukt die Sieg. Um nicht ständig dem gequält klingenden Motorengeräusch des nun in stetiger Steigung fahrenden 628.2 ausgesetzt zu sein, empfiehlt es sich, einen Platz im Steuerwagenteil einzunehmen.

Über 1000 m langer Tunnel

Nach den beiden Haltepunkten Geilhausen und Hohegrete wird der Bahnhof Breitscheid erreicht. Sein »Outfit« ist erst jüngst durch neue Bahnsteige und Park & Ride-Plätze der »Neuen Bahn« angepaßt worden. Dadurch wurden nicht nur für Berufs-

pendler zusätzliche Anreize zur Benützung der Bahn geschaffen. Bald ist der mitten im Wald gelegene Bedarfshaltepunkt Kloster Marienthal erreicht. Einen Steinwurf weit entfernt sieht man schon das Nordportal des 1050 m langen Marienthaler Tunnels. Das liebevoll gestaltete Portal mit seinen zwei Türmchen weist eine Inschrift auf: Der Bergmannsgruß »Glückauf« und die Jahreszahl 1886 erinnern an die bergmännische Leistung der Tunnelbauer und das Jahr des Durchschlags.

Nach Passieren des Tunnels ist es nicht mehr weit bis zum nächsten Halt, Obererbach. Erst Ende der achtziger Jahre wurden in dem ehemaligen Kreuzungsbahnhof die Formsignale und aufwendigen Gleisanlagen abgebaut. Ohne weiteren Zwischenhalt wird nun die Kreisstadt Altenkirchen (4963 Einwohner) erreicht. Noch heute künden die weitläufigen Bahnanlagen vom regen Treiben vergangener Tage, als hier noch umfangreiche Rangierarbeiten anfielen und die Züge zudem weiter über die Unterwesterwaldbahn nach Siershahn, Engers und Limburg rollten.

Unser Zug muß jedoch kopfmachen, um seine Fahrt in südöstlicher Richtung über Ingelbach und Hattert nach Hachenburg fortsetzen zu können. In Hachenburg bestimmt weithin sichtbar die barocke Schloßanlage das Stadtbild. Im Bahnhof erinnert leider nichts mehr an jene Zeit, als hier die Kleinbahn Selters – Hachenburg endete. Naturfreunde wandern von der Bahnstation aus gern durch die »Kroppacher Schweiz«. Die Hochfläche hinter sich lassend, erreicht der Triebwagen den idyllisch im Tal der Großen Nister gelegenen Bahnhof Unnau-Korb. Seit das schön anzuschauende Gebäude nur noch als Wohnhaus genutzt wird, machen sich leider erkennbare Zerfallserscheinungen bemerkbar. Der Bahnsteig wird längst als Parkplatz »mißbraucht«. Bis Erbach folgt die Bahn nun dem Lauf der Großen Nister.

Im Bahnhof Erbach herrscht geschäftiges Treiben. Rechts neben dem soeben eingelaufenen 628.2 wartet eine altrote 290 des Bw Köln 2 mit zwei Flachwagen auf den Abfahrtsauftrag nach Bad Marienberg. Die akut einstellungsbedrohte Stichbahn wird nur noch sporadisch befahren, wenn die in Bad Marienberg ansässige Apparatebaufirma wieder einmal Halbzeuge geordert hat. Eine 216 des Bw Gießen hat einige leere Schotterwagen zusammengestellt, die sie nach Abfahrt des Personenzugs im Blockabstand nach Rotenhain zu einem der dortigen Schotterwerke bringen wird.

Bild 6: Bis heute ist das Bahnhofsgebäude von Wilsenroth in seiner Ursprünglichkeit erhalten geblieben (798 744; 21. Mai 1988). **Foto:** U. Kandler





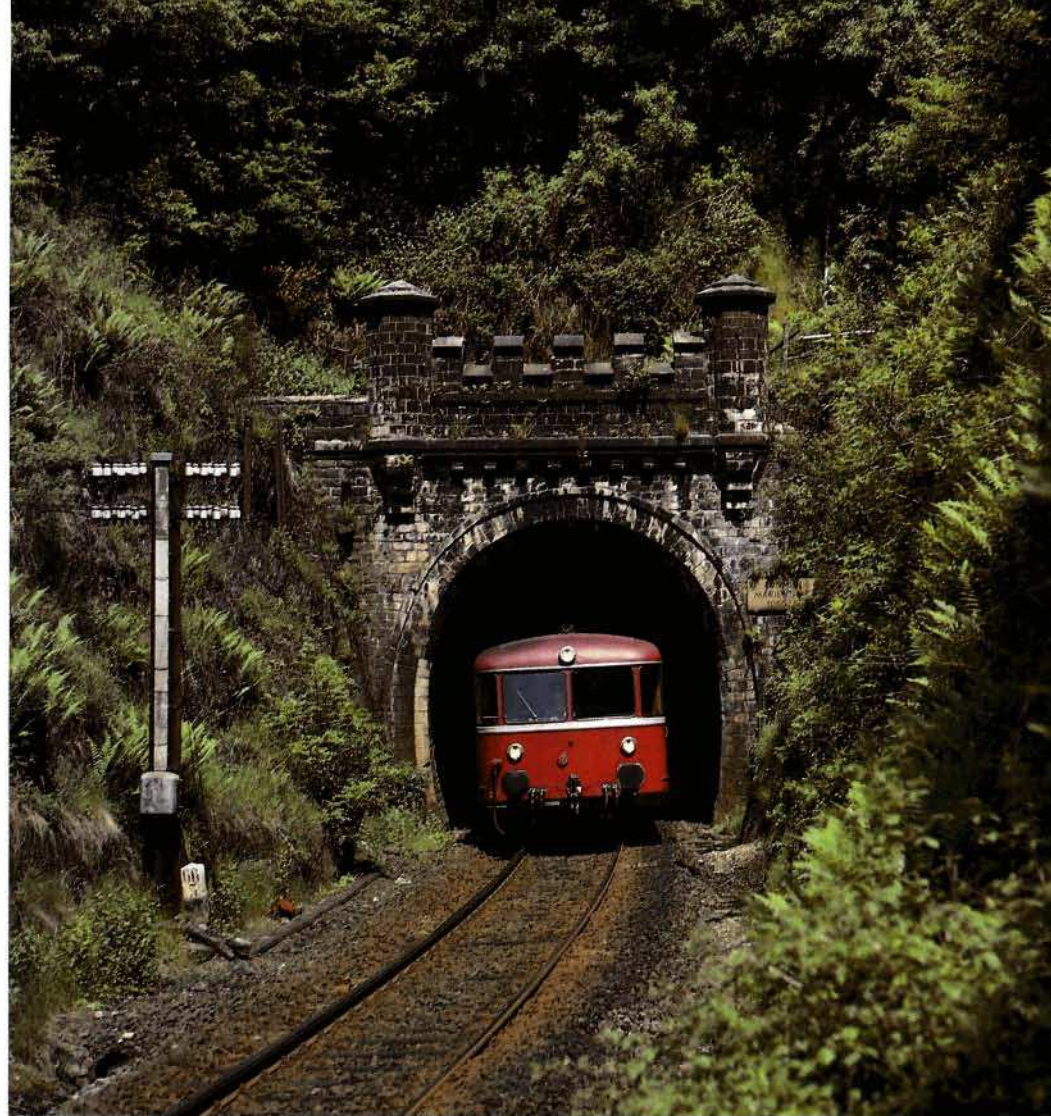


Bild 7: Auf seiner Fahrt von Au an der Sieg nach Altenkirchen verläßt am 15. Juni 1986 der aus dem 798 597 (Bw Gießen) gebildete N 6674 bei Obererbach den 1050 m langen Marienthaler Tunnel. **Foto: U. Kandler**

Bild 9: Unmittelbar nach dem Bedarfshaltepunkt Marienthal wird der zweiteilige 798 726 in den gleichnamigen Tunnel einfahren. **Foto: D. Offenber**



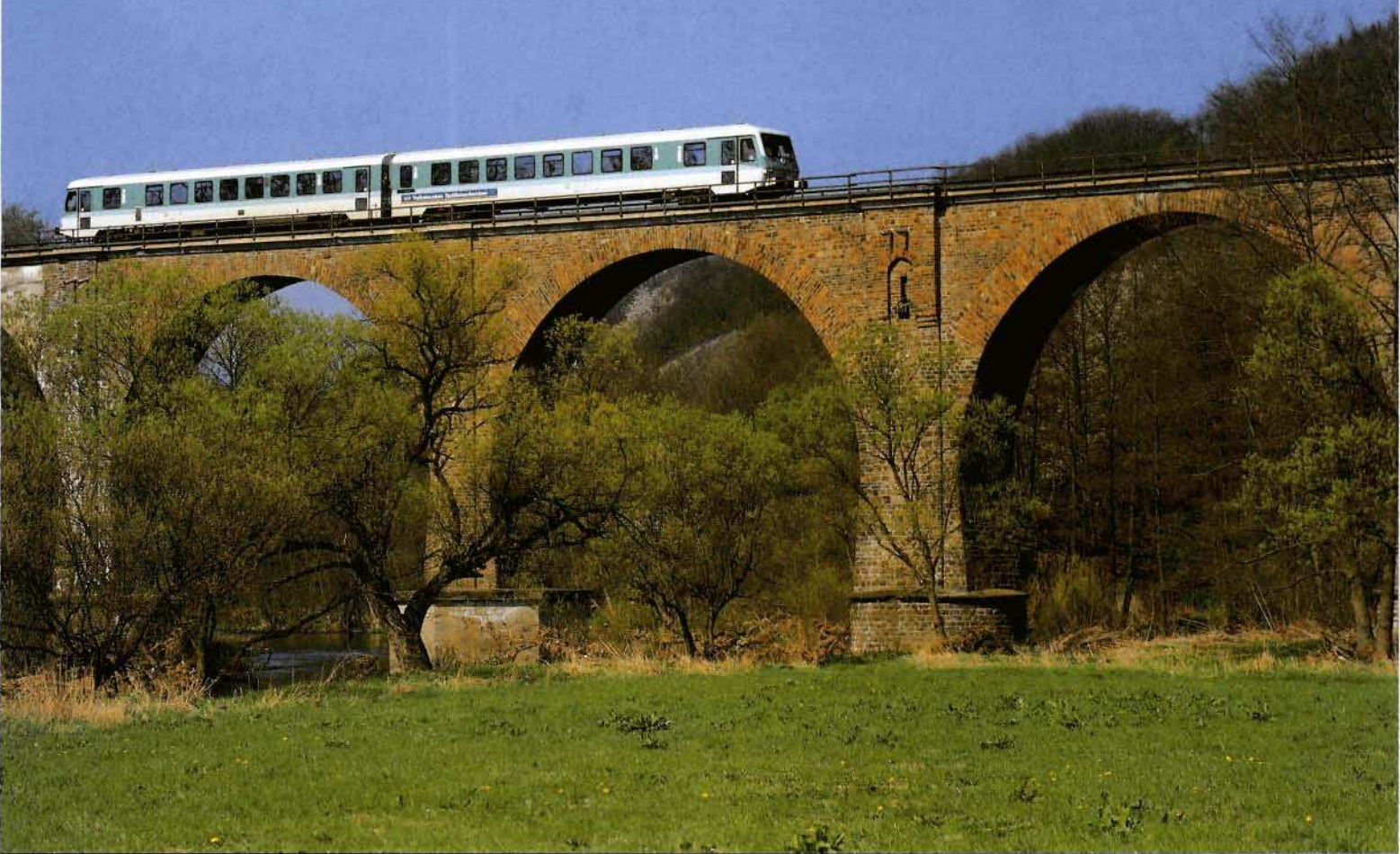


Bild 8: Gleich nach Verlassen des an der Siegstrecke (KBS 420) gelegenen Bahnhofs Au (Sieg) führt die Nebenbahn nach Altenkirchen über den Sieg-Viadukt, den am 7. April 1990 gerade der N 7666 überquert. **Foto: U. Kandler**

Bild 10: Etwa 20 Minuten dauert die Fahrt von Au (Sieg) nach Altenkirchen. Am 11. August 1982 erreicht der N 6670 gerade seinen Zielbahnhof. **Foto: H.-P. Günther**





Bild 11: Der aus einer vierteiligen Schienenbusgarnitur gebildete N 6727 fährt am 10. Oktober 1986 den Haltepunkt Berzhahn an. Foto D. Offenberg

Schotter für die NS

Die langen Reihen bereitstehender Wagons deuten darauf hin, daß die Basaltabfuhr aus den nahegelegenen Brüchen immer noch eine der "Hauptstützen" des schienengebundenen Güterverkehrs darstellt. Besonders auffallend ist der aus blaulackierten Wagen gebildete Ganzzug der Niederländischen Staatsbahn, der am späten Abend den "Basalt-Bahnhof" Erbach in Richtung Venlo verlassen wird. Die regelmäßig verkehrenden Ganzzüge decken den gesamten Schotterbedarf für die Gleisbettung der NS ab. Großabnehmerin ist auch die Bundesbahn, die mit Westerwälder Schotter u.a. das Ruhrgebiet versorgt.

Gleich hinter Erbach windet sich die Trasse bergseitig über Büdingen und Enspel aus dem Tal der Großen Nister wieder auf die Hochebene hinauf. Die unmittelbar neben dem Gleis stehende Dorfkirche in Büdingen dient Eisenbahnfotografen oft als markante Hintergrundkulisse. Bis Rottenhain bestimmen Schotterwerke und hohe Abraumhalden das Bild. Im Umfeld der Brüche legt sich besonders zur trockenen Jahreszeit eine hellgraue Staubschicht über die Landschaft.

An der Wasserscheide zwischen Lahn und Sieg erreicht die "Westerwälder Bahn" im Bahnhof Langenhahn mit 463 m ü. NN ih-

ren höchsten Punkt. Von nun an fällt die Strecke auf den verbleibenden 34 km vom Hohen Westerwald bis ins Limburger Becken auf 122 m ab. Nach gut achtminütiger Fahrt ist der ehemalige Knotenbahnhof Westerburg erreicht. Auf Höhe des Einfahrtssignals liegt zur Linken die alles bestimmende Eisenbahnbrücke, die schon fast zum Wahrzeichen der Stadt geworden ist.

Inzwischen ist es auch um den Bestand des von hier bis Rennerod betriebenen Reststücks der Westerwaldquerbahn schlecht bestellt. Der vierständige, unkrautüberwucherte Rechtecklokschuppen der einstigen Außenstelle wird wohl schon bald der Spitzhacke zum Opfer fallen. Die Tristesse des heutigen DB-Alltags wird in Westerburg nur noch selten unterbrochen. Rechts neben dem in Insellage errichteten Bahnhofsgebäude kommt unser Nahverkehrszug zum Halten und wartet einen Gegenzug aus Limburg ab. Auf der gegenüberliegenden Seite hielten bis zum Sommerfahrplan 1981 die Personenzüge der Westerwaldquerbahn. Ein verrottetes Gleis erinnert an die besseren Tage. Ein Teil der Querbahntrasse ist von Westerburg aus in Richtung Montabaur zum Radwanderweg umfunktioniert worden.

