

Peter Baales

*Unser Dorf
und die Ahrbahn*



Foto: Regine Demuth

**9. Sonderheft des
„Dörfer Heimatboten“**

Ein Technik-Denkmal allerersten Ranges, heute fast nur noch ein Verkehrshindernis oder wie die „Botzebröck“ Anlaß für viel Ärger und Aufregung bleibt die Ahrbahn, eine logistische und technische Meisterleistung aus den Anfangsjahren des vorigen Jahrhunderts, auch wenn sie heute fast ganz in wuchernden Gebüsch und Gesträuch verschwunden ist und an einigen, gut zugänglichen Stellen als billiger Abfall- und Müllplatz dient.

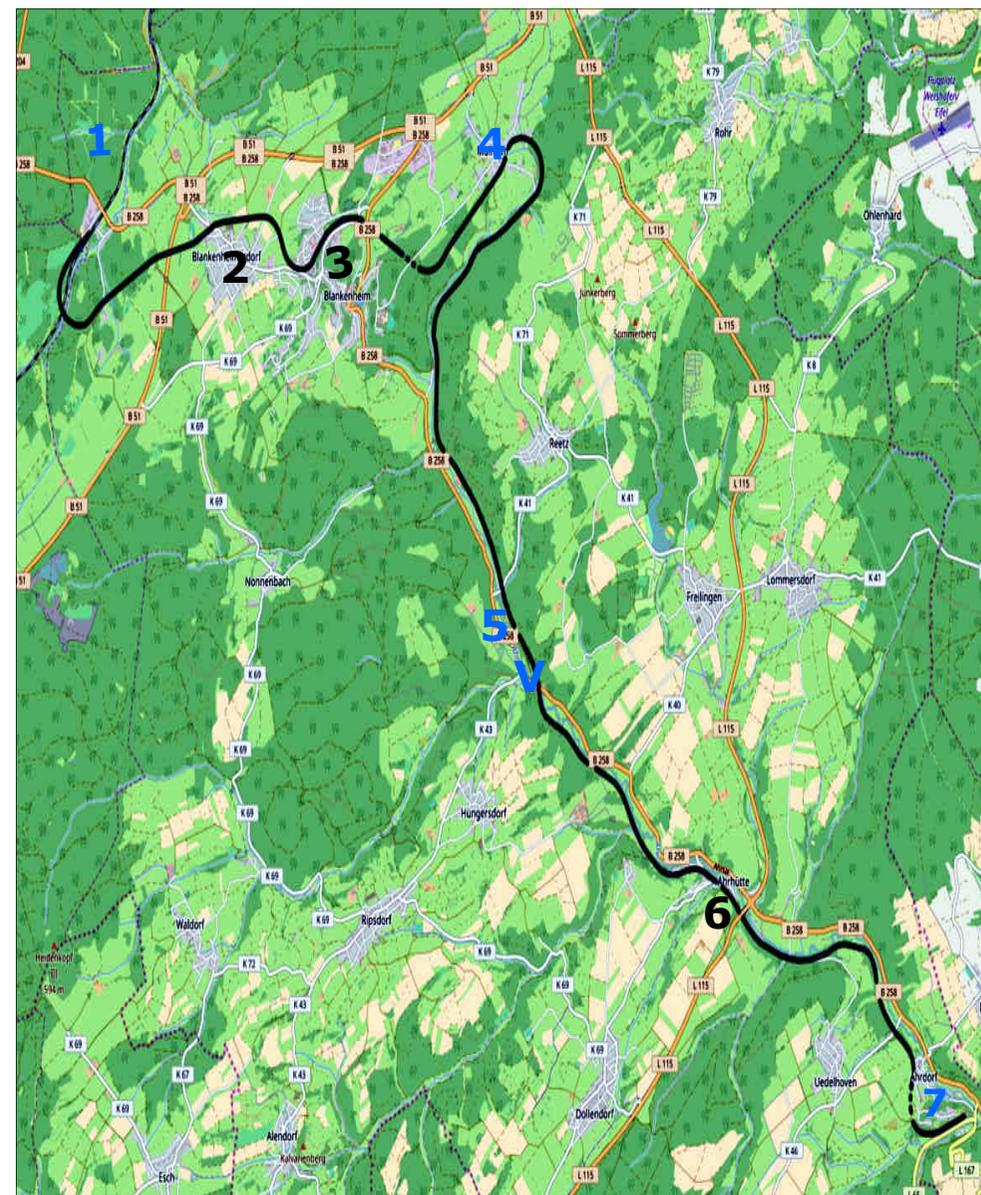
Ich habe mir noch einmal die Unterlagen zu der geplanten Schließung und Einhausung der Schossen-Brücke angesehen. Es bleibt mir auch heute noch völlig unverständlich, wie Bürokraten und Verwaltungsleute allen Ernstes den Plan entwickeln konnten, die Schossen für jeden Verkehr zu sperren und als Ersatz durch die „Owwebaach“ und über den „Weiherberg“ zu führen - wenn ich mir angesichts der unverständlichen Raserei einiger Zeitgenossen auch oft wünsche, die ursprünglichen „Einhausungs“-Pläne wären verwirklicht worden.

Die Geschichte der Ahrbahn ist oft beschrieben worden. Der „Heimatbote“ möchte sie in diesem Sonderheft, soweit sie unser Dorf betrifft, zusammenfassend vorstellen. Sie prägt ja heute noch Flur und Gemarkung rund um unser Dorf.

Die Strecke war angesichts

des schwierigen und abgelegenen Geländes aufwendig und teuer. Entlang der 25 km langen Strecke mußten neben zahllosen Brücken (u.a. dem vierbogigen Freiling Viadukt) Über- und Unterführungen auch drei Tunnel und mehrere bis zu 30 m tiefe Felseinschnitte gebaut werden. Insgesamt wurden 1,6 Mill. m³ Erdmassen bewegt, 3,21 Mill. kg Zement, 996000 kg Traß und 38000 t Bruchsteine verbaut. (Internet) Zur Ausführung der Bau - Arbeiten wurden bis zu 1500 Arbeiter täglich beschäftigt, darunter viele Gastarbeiter aus Italien und Kroatien, denn die Zentraleifelregion konnte mit einheimischen Arbeitskräften den Bedarf nicht auch nur annähernd decken. Über die teilweise rauen Sitten damals gibt die Mitteilung eines Zeitgenossen Auskunft: „In den Wirtschaften hingen Anschläge in italienischer Sprache, wonach jeder, der Schieß- oder Stichwaffen oder Schlagrinne mit sich führt, ausgewiesen wird.“

Ab 1927 gab es einen täglichen Güterzug im vereinfachten Nebenbahnbetrieb: Vor allem Holz aus Freilingen und Dollendorf



Stationen: 1: BI-Wald, 2: BI-dorf, 3: Blankenheim, 4: Mülheim, 5: Freilingen, V: Viadukt zur Überquerung der Ahr, 6: Dollendorf, 7: Ahrdorf mit Anschluß an die Strecke Jünkerath - Dümpelfeld und Anschluß an die Ahrtalbahn Remagen - Adenau.

Inbetriebnahme im Mai 1913 unter großem Jubel der Bevölkerung. Nur eingleisiger Betrieb auf der ganzen Strecke, rein militärische Erwägungen für den Bau, Personenverkehr zweitrangig.

sowie Blankenheim und Mülheim, Kalk aus Dollendorf und Freilingen, Stroh, Heu, Hafer, Düngemittel wie Phosphate aus Dollendorf und tierischer Dünger aus Blankenheim und Mülheim. 3 Zugpaare dienten dem Personenverkehr täglich, zwischen Blankenheim-Wald und Blankenheim-Ort ein weiteres Zugpaar, werktags noch ein weiteres Zugpaar auf der Gesamtstrecke. An Markttagen in Ahrhütte außerdem ein Zug von Dollendorf nach BI-Wald.

Nach dem Ende des 2. Weltkrieges diente die Bahn zwischen Blankenheim und Ahrdorf erstmals nur noch zivilen Verkehrsbedürfnissen. Nach Beseitigung der Kriegszerstörungen (u.a. Reparatur des Freilinger Viadukts mit Mitteln des Marshallplans) konnte bis Juni 1951 die Gesamtstrecke für den Güterverkehr freigegeben werden. Erst 1954 wurde auf dem Teilstück Blankenheim (Wald) - Mülheim ein bescheidener Personenverkehr mit Schienenbussen aufgenommen. Dadurch wurde mein Schulweg trotz des längeren Wegs vom Bahnhof für mich ungemein erleichtert. Da ich fast immer der einzige Fahrgast war, hatte ich für einige Zeit das absolute Privileg einer „persönlichen Privatbahn“, als die „Flitsch“ aus dem Schleide-

ner Tal von Urft ohne Unterbrechung bis nach Mülheim fuhr. Eine herrliche Fahrt besonders nach dem Abzweig in BI-Wald und dann über vier Brücken nach Hause.

Aber nach kurzer Zeit wurde dieser Luxus wieder eingestellt. Nur für einen jungen Kerl - und der noch mit einem Freifahrtsschein - lohnte sich das nun wirklich nicht. Die endgültige Einstellung des Personenverkehrs war am 31. Mai 1958 - da war meine Schulzeit vorbei. Güterzüge mit Wagenladungen von Holz und Stückgut befuhren die Strecke noch bis Anfang 1961, danach wurden die Gleise von Ahrdorf bis zum Bahnhof Blankenheim 1966/67 abgebaut. Der Restabschnitt Blankenheim - BI-Wald überlebte zunächst als Industriestammgleis, da die Molkereigenossenschaft Blankenheim hier umfangreiche Wagenladungen mit Futtermitteln, Brikett, Koks und Dieselkraftstoff erhielt. Nach einem Besitzerwechsel der Molkerei wurde dieser Verkehr komplett auf die Straße verlagert und das Industriestammgleis daraufhin 1977 abgebaut. Den allerletzten „Zug“ unter der „Schossenbrücke“ habe ich damals an einem Sonntag - Nachmittag fotografiert. Dieses Foto vom 4. Aug. 1976 ist ein Dokument unserer Dorfgeschichte.

Heute ist der Verlauf der ehemaligen Bahnlinie noch gut zu verfolgen, die Dämme, Einschnitte, Brücken, Tunnel und Empfangsgebäude sind größtenteils noch vorhanden. Häufig sind örtliche Rad- und Wanderwege genau auf der Bahntrasse angelegt worden

Ein gutes Beispiel für die umfangreichen und aufwändigen Eingriffe in die Natur bietet die Umgebung unseres Dorfes. Es darf bezweifelt werden, daß Eingriffe in die Natur in einem solchen Umfang heute noch möglich wären. Umfangreiche, teils sehr hohe Dämme, tiefe Einschnitte und viele große und kleine Brücken und Durchlässe gaben unserer Heimat bei dem Bau der Ahrtalbahn ein völlig neues Gesicht. Zwar ist vieles wieder

verschwunden. Die noch vorhandenen Bauten sind heute eher lästig. Aber die Ahrbahn prägt unsere Heimat und besonders die Dörfer Gemarkung für immer.

Und wer die Mauern aus zigtausenden mit genauem Maß sorgfältig behauenen Bruchsteinen betrachtet und bedenkt, daß diese ganze Anlage sozusagen „met Schöpp on Hau“, wohl mit mehreren Dampfbaggern als modernste Errungenschaft, erstellt wurde, wird der Leistung unserer Vorfahren seine Anerkennung nicht versagen können.

Das Hauptproblem im Verlauf der Strecke war dabei die Überwindung der Wasserscheide zwischen Ahr/Rhein und Urft/Maas. Bei der Verkehrserschließung der Eifel ist das schon für die Römer das größte Problem

gewesen. Sehr gut ist das zu erkennen am abrupten Abschluß des Ahrtals durch den „Dörfer Berg“. Seine Überwindung nötigt noch heute großen Respekt ab.

Beispielhaft dafür ist die große Schleife um Mülheim mit ihren 9 Brücken und dem Tunnel durch den Finkenberg.. Sie dienten nur der Überwindung der Steigungen, die für die Dampflo-



**4. August
1976**

Die „**Schossenbrücke**“ und ihre Ertüchtigung hat lange Bürger und Behörden „den letzten Schlaf geraubt“. 2 Tage vor der über das weitere Schicksal der Brücke entscheidenden Gemeinderatssitzung am 22.1.2010 erschien dann auf mein Betreiben hin in der Presse dieser Bericht. Ganz offensichtlich hat er vielen „Räten“ erst die Augen geöffnet. Die Abstimmung im Rat war einhellig und eindeutig: Die Brücke wurde saniert. Heute redet keiner mehr davon.

Bürger vom „Hinterland abgeschnitten“

BLANKENHEIMERDORF. Am Dienstag werden die Politiker entscheiden müssen, was aus der Brücke Schossen in Blankenheimerdorf wird. Seit 2004 hat sie immer wieder Anlass zu Diskussionen gegeben. Damals ergab eine Prüfung, dass das 100 Jahre alte Bauwerk sanierungsbedürftig ist.

„Ihr Entscheidungsträger, überlegt Euch genau, was Ihr tut“, mahnt Peter Baales, der in unmittelbarer Nähe der Brücke wohnt. Denn seiner Meinung nach sind „ungeheure Dinge geplant. Man muss es sich genussvoll auf der Zunge zergehen lassen: Bei der Stilllegung der Brücke Schossen wird diese gänzlich außer Betrieb genommen und für den motorisierten und fußläufigen Verkehr unbenutzbar hergerichtet. So steht es wirklich in einem Arbeitspapier, das dem Gemeinderat Blankenheim zur Beschlussfassung vorgelegt wurde.“

Die Brücke Schossen dient dem landwirtschaftlichen Verkehr und ist in erster Linie Zufahrt zum Hof Hantel. Wie Kämmerer Erwin Nelles er-

klärt, kostet eine Sanierung 205 000 Euro. Die Brücke führt über einen alten Bahndamm. Würde man sie abreißen und das Gelände verfüllen, um eine geteerte Zufahrt zu schaffen, müssten „nur“ 100 000 Euro gezahlt werden. Dies hat der Kreis aber schon abgelehnt, weil dort ein Naturschutzgebiet ist. Alternativ ist vorgeschlagen, die Brücke Schossen für den Verkehr zu sperren und stattdessen eine geteerte Zufahrt im Bereich der Brücke Weiher anzulegen. Kosten: 130 00 Euro.

Das östliche Geländer der Brücke Schossen wurde durch eine Baustellenabspernung für Fußgänger gesichert. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf zehn Stundenkilometer herabgesetzt. Mit dem Hinweis „Lieferverkehr frei“ wurde die Brücke gesperrt.

„Dass die Brücke, die für Ochs und Esel gebaut wurde, in die Jahre gekommen und für den heutigen Schwerlastverkehr nicht ausgerichtet ist, steht außer Zweifel, obwohl sie erstaunlicherweise bisher jede noch so große Belastung getragen hat“, sagt Anlieger Peter Baales. Ob die geplante Umfahrung über die Brücke Weiher aber das Gelbe vom Ei

sei, bezweifelten viele. Für die Betroffenen sei diese Lösung eine Zumutung. Hier ergäben sich nur neue Gefahrenpunkte und Schwierigkeiten. Dass die Brücke Schossen für den motorisierten Verkehr gesperrt werden soll, sei noch „irgendwie nachvollziehbar“, nicht aber eine Sperrung für Fußgänger und Radfahrer. Die Verwaltung sagt, die Brücke müsse unterhalten werden, wenn sie für Fußgänger und Radler geöffnet bleibe. „Hier vor meiner Haustür soll mit einem Handstreich die Dorfbevölkerung von der Hälfte des Hinterlandes abgeschnitten werden. Mauern und Zäune werden ja wahrhaftig genug auf unserer Erde errichtet“, so Baales. „Ich weiß, wie viele Fußgänger und Radfahrer diese Brücke benutzen – mehr jedenfalls, als es bei der mit Riesenaufwand ertüchtigten Brücke am Bahnhof Blankenheim-Wald der Fall ist. Was sagen wohl die Gehbehinderten.

die sich hier auf einer übersichtlichen und geraden Straße problemlos bewegen können? Was die Mütter, die mit ihrem Kinderwagen hier gefahrlos spazieren gehen? Was sagen die vielen Menschen, die hier einen leichten Zugang in Feld und Wald finden?“ Zur Not könne die Gemeinde ja ein Schild „Benutzung auf eigene Gefahr“ anbringen.

Eines steht für Baales fest: „Radfahrer und Fußgänger wird die Brücke ohne jede weitere Schutzmaßnahme klaglos auch im nächsten Jahrhundert aushalten.“ Die knapp 18 000 Euro für eine Sperrung mit betonverankerten Eisenpfählen sowie Stachel- und Maschendrahtzaun an Zufahrten und Bahntrasse könnten seiner Meinung nach sinnvoller eingesetzt werden, „etwa als Grundstock für eine Ertüchtigung der Brücke“.

Text und Bild: Manfred Hilgers



(Die Weiherbrücke, heutiger Zustand)

okomotiven sonst unbezwingbar gewesen wären. Der Personenverkehr für die Mülheimer war ein Nebeneffekt, aber absolut zweitrangig. Wie ja überhaupt die Bahn nicht in erster Linie für die Bevölkerung gebaut wurde, sondern auf Betreiben der Militärs zur Erleichterung eines Aufmarsches gegen den „Erzfeind“ Frankreich, besonders deutlich zu erkennen an der „menschenfernen“ Lage des Bahnhofs Freilingen.

Der Scheitelpunkt der Wasserscheide Urft/Ahr liegt genau auf dem „Botzen“ bei der in unseren Tagen „so hart umkämpften“ **Schossen-Brücke** („Botzebröck“)

Die umfangreichen, teils sehr hohe Dämme, tiefe Einschnitte viele große und kleine Brücken, Durchlässe und Hangsicherungen gaben unsere Heimat - wie schon gesagt - ein völlig neues Gesicht. Zwar ist vieles wieder verschwunden. Die noch vorhandenen Bauten sind heute eher lästig. Aber die Ahrbahn prägt unsere Heimat, die Dörfer Gemarkung für immer.

Noch gut in Erinnerung sind mir die Besuche bei meiner „Jött“ in Hüngersdorf, die per Eisenbahn nach Freilingen führten und dann zu Fuß den Berg hoch. Der nachmittägliche Kuchen mußte dann eben „nach Fahrplan“ verzehrt werden, weil der Rückweg bis zum Bahnhof auch seine Zeit beanspruchte, wenn es auch nun meist bergab ging.

Der Bau der Ahrbahn war nicht nur ein enormer Eingriff in



Die Schossenbrücke vor der Renovierung

Der Bau der Ahrbahn war nicht nur ein enormer Eingriff in die Natur, er hatte auch Auswirkungen auf das Zusammenleben der Menschen. Das zeigen hier der Eintrag von Pfr. Karl-Hubert Bliersbach in unserer Kirchenchronik und der Eintrag der Lehrerin Faßbender in der Schulchronik Mülheim. Es hat den Anschein, als ob der „Dörfer“ Pfarrer an dem Fortschritt der Technik nicht sehr interessiert war, sich aber umso mehr um das „Seelenheil“ seiner „Schäfchen“ sorgte. Er schreibt:

Das Jahr 1911 brachte für die Gemeinde manche Unruhe durch die Arbeiter am Bahnbau. Fast in jeder Familie wurden Kostgänger gehalten, oft so, daß man sich sehr einschränken mußte. Es wurde gewiß mehr Geld dadurch verdient, wenige Familien aber auch geschädigt durch Betrug. Zweimal, was seit vielen Jahren nicht vorgekommen war, brannte es, jedes mal mitten in der Nacht von Samstag auf Sonntag. Man geht sicherlich nicht fehl, auch diese Unglücksfälle auf die Fremden zurück zu führen. Dank der Wasserleitung, die im Wesentlichen fertig war, und der günstigen Windrichtung konnte ein Brand jedes Mal beschränkt werden. Für das sittliche Leben war große Gefahr vorhanden. Eltern und alle wurden deshalb immer wieder ermahnt. Leider wurde es nicht immer beachtet. Eine uneheliche Geburt war die Folge von dem Verkehre mit den Arbeitern, und zwar die älteste Tochter der Witwe P. Sie soll in Bonn geboren haben.

Im Jahre 1912 wurde der Bahnbau fortgesetzt. Bis zum 1. Okt. sollte er fertig gestellt sein. Indessen durch unvorhergesehene Zwischenfälle, namentlich große Bergrutschungen wurde der Eröffnungstermin auf den 1. Mai 1913 verschoben. In Bezug auf das sittliche Leben der Pfarrangehörigen ist nichts Besonderes zu erwähnen. Zu Ende des Jahres reisten die meisten fremdländischen Arbeiter wieder weg, und es wurde ruhiger.

In unserer Schulchronik ist der Bahnbau überhaupt nicht erwähnt, man hatte wohl mit den vielen Versetzungen und

Neueinstellungen des Lehrpersonals und besonders wegen der dauernden Querelen mit der Gemeinde und Teilen der Bevölkerung genug andere Probleme. Anders in Mülheim,:

Am 1. Mai 1913 wurde die Bahnlinie Bl-Wald - Ahr - dorferöffnet. Erst durch vielfache Bemühungen wurde es ermöglicht, daß Mülheim auch einen Bahnhof erhielt, was anfänglich nicht im Bauprojekt vorgesehen war. Für die Folgezeit wird der Bahnan schluß von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein.

Es dauerte nach dem Krieg dann fast 10 Jahre, bis in Mülheim wieder großer Jubel ausbrechen konnte: Das Dorf bekam seinen Bahnanschluß wieder. Die begeisternden Worte der Lehrerin in der Schulchronik über diese Streckenerweiterung ist ein Ausdruck der Stimmung im Dorf. Der Zeitungsbericht macht das sehr deutlich, das abgelegene Mülheim war wieder leicht zu erreichen., endlich war die Verbindung zur großen, weiten Welt hergestellt.

Am 20. Juni 1954 herrschte große Freude im Dorf - das stille Tal sollte wieder dem Verkehrsleben angeschlossen werden, In den Morgenstunden wurde die Teilstrecke Blankenheim-Wald - Mülheim erstmalig wieder befahren. Die Bahnlinie hatte während des Krieges schwere Schäden davon getragen, sodaß der Verkehr eingestellt werden mußte. Das war vor, erst recht nach dem Kriege ein großes Hemmnis für das Dorfleben

In unserm Dorf hat das kaum einen interessiert, aber für Mülheim war es ein bemerkenswertes Ereignis: Zum 1. Mal überhaupt fuhr die Schleidener „Flitsch“ am 20. Juni 1954 bis auf den „Möllemer“ Bahnhof. Eine völlig neue, noch nie dagewesene Verbindung war eingerichtet worden.

Es lohnt, noch einmal den Bericht der „Rundschau“ vom 21. 6.54 und die darin zum Ausdruck kommende Begeisterung über die hautnahe Begegnung mit der Natur im Urfttal zu lesen, ein phantastisches Naturerlebnis. Die anschließende Fahrt ins Dorf, beginnend mit den beiden Brücken in Bl-Wald über die Urft und die Köln - Trierer Hauptbahn und dann durch den tiefen Einschnitt am „Schäfersberg“ war geradezu abenteuerlich. Schade, daß ich nicht die Gelegenheit genutzt habe, um

wenigstens einmal bis Mülheim durchzufahren - das jedoch hätte Geld gekostet! Aber bald war ja wieder Schluß damit.

Der Zeitungsbericht von dieser Erweiterung der Verkehrsmöglichkeiten (auf den folgenden Seiten) zeigt eine Welt, die vielen völlig fremd geworden ist. Aber der schon erwähnte Gymnasiast Peter hatte für einige Monate das Privileg einer persönlichen Privatbahn. Die Fahrt war einfach traumhaft schön, Ich war fast immer der einzige Fahrgast - und dazu mit Freikarte - auch wenn der Weg vom Bahnhof zu meinem Elternhaus durch das halbe Dorf nachher etwas mühsam war.

Die Zeit der Lokal-Eisenbahn an der Oberahr jedoch war bald vorbei. Immer mehr Autos brachten Unruhe ins Dorf. Und als auch der Busverkehr zunahm, fiel die ganze Strecke mit ihren vielen Brücken und Durchlässen in einen Dornröschen - Schlaf. Sie wurde immer mehr zu einem Wanderweg, stellenweise zu einem viel befahrenen Radweg - bis das „Gedöns“ um



Wasserturm zur Versorgung der Dampf -
loks im Wald oberhalb des Bahnhofs

die Schossenbrücke noch einmal neues Leben brachte, alle aufweckte und die Erinnerungen vieler wach rief. Auch wenn die Abzweigung in Bl-Wald heute kaum noch zu erkennen ist: Den Fußweg vom Bahnhof am Wasserturm vorbei bis zur Zehnbachmotte und dann zurück über Forsthaus Altenburg sollte jeder „Dörfer“ in seinem Leben einmal gegangen sein - er ist ein absolutes „Highlight“ für jeden Wanderer. Man sollte das nutzen!

Rote Schienenbusse brausen durch den Kreis

(Qx) Gemünd, im Juli (Eigener Bericht).

Fast unbemerkt für die Bewohner des Schleidener Tales vollzog sich in der Morgenfrühe des 20. Juli ein bedeutsames Ereignis im Verkehrsleben des Kreises Schleiden. Einige Minuten vor 5 Uhr früh rollte von Euskirchen kommend der erste fahrplanmäßige Schienenbus in den Kaller Bahnhof ein. Nachdem er vom Hauptgleis auf das Nebengleis Kall—Hellenthal umrangierte hatte, trat er seine erste offizielle Fahrt in das Schleidener Tal an. Eine Signalhupe, die allen, die sie hörten, durch Mark und Bein ging, kündigte überall sein Kommen an.

Wenig später nahm unser Berichterstatter an der ersten Fahrt des Schienenbusses nach Kall in Richtung Mülheim an der Oberahr teil. Diese Fahrt war dadurch besonders bedeutsam, weil es das erstmal nach Kriegsende war, daß eine Teilstrecke der Linie Blankenheim-Wald—Ahrdorf für den Personenverkehr befahren wurde.

Mit 90 Sachen

Das neue Fahrzeug setzte sich, aus Hellenthal kommend, um 8.47 Uhr in Kall in Bewegung. Auf der gut ausgebauten D-Zug-Strecke Köln—Trier, die zwischen Kall und Blankenheim-Wald benutzt werden muß, konnte der neue Schienenomni-bus so recht zeigen, was er zu leisten imstande ist. Schon bald pendelte die Nadel des Tachometers zwischen 80 und 90 Stundenkilometern hin und her, ganz gleich, ob das Urfttal nun gerade eine scharfe Kurve machte oder nicht. Die in den Kurven stark geneigten Schienen fingen jede Geschwindigkeit auf.

Auf den Nebenstrecken nach Hellenthal und nach Mülheim sind solche Geschwindigkeiten natürlich nicht möglich, weil der Unterbau des Schienenstranges dies nicht zuläßt. Dennoch ist die Geschwindigkeit auch dort ganz beachtlich.

Strategische Eingleisigkeit

Von Kall über Urft bis nach Nettersheim verläuft die D-Zug-Strecke eingleisig. Irgendwann nach dem letzten Kriegsende muß Frankreich auf diesem Teilstück das Abmontieren des zweiten Schienenstranges verlangt haben. Vielleicht aus strategischen Gründen. „Dabei hatte diese Strecke gerade einen funkelneuen Unterbau bekommen“, meinte der Fahrer des Schienenbusses.

So sind denn Verkehrsverzögerungen auf dieser Strecke nicht ganz zu vermeiden. Kurz hinter Urft hat man sich mit einer Weiche beholfen. Mit einem Handzeichen wurde der Fahrer des Busses am Bahnhof Urft darauf hingewiesen, daß er auf dieser Weiche einen Nebenzug kreuzen

mußte. Die Signale waren entsprechend gestellt.

Vorbei an dem entgegenkommenden Personenzug ging es dann wieder eingleisig über Nettersheim bis kurz vor Blankenheim-Wald. Die Schrankenwärter entlang dieser Strecke winkten dem neuen Gefährt freudig zu.

Fahrbefehl auf freier Strecke

Vor der Einfahrt in den Bahnhof Blankenheim-Wald war das Signal geschlossen. Mit einem weißen Zettel, einem sogenannten „Fahrbefehl“ in der Hand, stand hier ein Bahnbeamter, um den Fahrer des Schienenbusses weitere Anweisungen zu geben. Man muß sich überall dort mit solchen Fahrbefehlen helfen, wo das Abzweigen auf Nebenstrecken noch nicht durch genügend Signale gesichert ist. Auf den Fahrgast wirken solche Sicherheitsmaßnahmen beruhigend. Er spürt, daß die Bundesbahn alles tut, um den Fahrgast sicher reisen zu lassen.

Ueber zahlreiche Weichen bog der Schienenbus im Bahnhof Blankenheim-Wald von der Hauptstrecke ab. Auf dem Bahnsteig des Nebengleises stand der Leiter der Bahnmeisterei Blankenheim-Wald, der die erste Fahrt auf der Nebenstrecke nach Mülheim miterleben wollte. „Ich will selbst einmal sehen, ob der Unterbau dieser Strecke jetzt allen Ansprüchen genügt“, meinte er.

Eine der schönsten Strecken

In kühnem Bogen brauste der Schienenbus den Berg hinan nach Blankenheimerdorf. Alle, die an der Fahrt teilnahmen, merkten schon bald, daß diese bisher stillliegende Strecke wohl eine der schönsten der ganzen Eifel ist. Brücken, Dämme, tiefe Erdschnitte und Tunnels säumen den Schienenweg. Immer wieder bietet sich dem Fahrgast ein herrlicher Ausblick auf Wälder und Hügel oder nachher auf das tiefeingeschnittene Ahrtal. „Schade, daß nicht die ganze Strecke bis nach Ahrdorf befahren wird“, dachte mancher Fahrgast bei sich.

Die Bahnhöfe von Blankenheimerdorf und Blankenheim lagen noch recht einsam da, als der Schienenbus eintraf. Nur einige Beamte der Abfertigung sowie Streckenarbeiter hatten sich zum Empfang versammelt. Offizielle Vertreter Blankenheims waren nicht erschienen, obwohl die neue Verbindung sicherlich auch für Blankenheim von Wert und Bedeutung ist.

Durch zwei Tunnels

Der letzte Teil der Strecke führte durch zwei imposante Tunnels, um dann inmitten einer landschaftlich schönen Umgebung vor dem Bahnhofsgebäude in Mülheim zu enden. Hier erwarteten die Schulkinder mit ihrer Lehrerin Fräulein Faßbender den ersten Schienenbus, um ihm mit freudigem Winken einen herzlichen Empfang zu bereiten. Sogar der Herr Pastor kam mit fliegenden Rockschoßen herbeigeeilt, um die Herren von der Bundesbahn zu begrüßen und damit zu dokumentieren, wie lebensnotwendig die Verbindung gerade für Mülheim ist.

„Lieber würden wir es allerdings sehen“, meinte er, „wenn die Bundesbahn uns eine Frühverbindung ins Schleidener Tal und eine abendliche Spätverbindung von dort

zurück bescheren würde. Mit den augenblicklichen Ankunfts- und Abfahrzeiten gegen 1/10 Uhr morgens und gegen 1/4 Uhr nachmittags ist uns nur wenig gedient. Wie sollen wir denn unsere Kinder auf das Schleidener Gymnasium schicken?“

Kostenlose Probefahrt

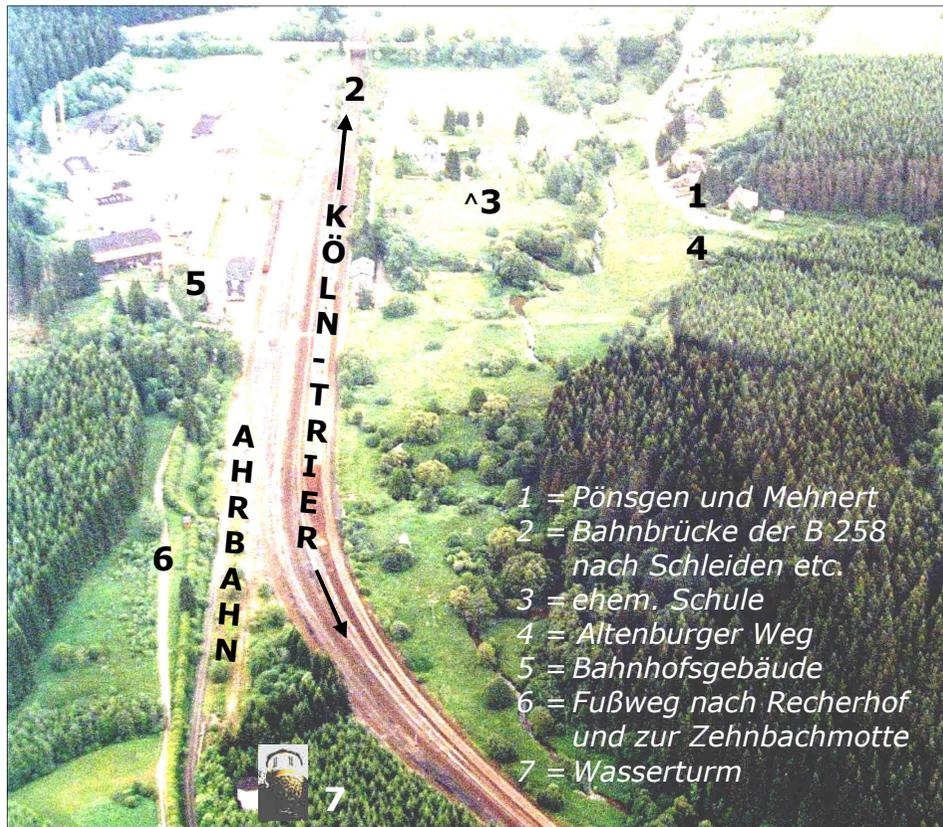
Nach einer Viertelstunde Aufenthalt nahm der Schienenbus wieder Abschied von Mülheim. Die Freude der Schulkinder kannte keine Grenzen, als ihnen erlaubt wurde, eine Probefahrt bis zum nächsten Bahnhof nach Blankenheim kostenlos mitzumachen. Wohl kaum dürfte die Bundesbahn sobald wieder derartig dankbare Fahrgäste auf dieser Strecke haben und noch lange werden die Schulkinder auf ihrem Fußweg zurück nach Mülheim von dem interessanten Erlebnis gesprochen haben.

Der Schienenbus aber rauschte zurück nach Blankenheim-Wald, nach Kall und ins Schleidener Tal, bis er an der Endstation in Hellenthal eine kleine Verschnaufpause einlegen konnte. Das muntere Klingeln und Pfeifen des Busses wird in Zukunft zu den täglichen Eigenarten des Schleidener Tales und der oberen Ahrstrecke gehören.



Dieses Foto machte Pfr. H. Lux nach dem 2. „Bombenteppich“ am 20. Januar 1945. Auf dem Bahndamm hinter dem neuen Friedhof ragen Schienen und Eisenteile in die Luft. Leider ist das Foto sehr undeutlich. Zu der Zeit waren Aufnahmen von Kriegsschäden, wie Lux mehrfach schreibt, verboten und strafbar.

Zum Ende des 2. Weltkrieges war die Ahrbahn ein bevorzugtes Ziel der alliierten Flugzeuge. Es wurden daher in jeden Zug Waggons eingegliedert, auf denen ein Flakgeschütz mit Besatzung aufgebaut war.



- 1 = Pönsgen und Mehnert
- 2 = Bahnbrücke der B 258 nach Schleiden etc.
- 3 = ehem. Schule
- 4 = Altenburger Weg
- 5 = Bahnhofsgebäude
- 6 = Fußweg nach Recherhof und zur Zehnbachmotte
- 7 = Wasserturm



Die erste Brücke auf ihrem Weg nach Ahrdorf führte die Ahrbahn über die **Eifel-Hauptbahn Köln-Trier**, gleich daneben mit einer zweiten Brücke über die junge Urft.



Die zugeschüttete Brücke „Auf Vogelsang“



Daß hier eine Brücke steht, unter der einmal eine Eisenbahn fuhr, erschließt sich nur dem, der es weiß und genau hinschaut. Ohne viel Aufhebens ist hier der Bahneinschnitt verfüllt worden, nur

das Brückengeländer schaut noch aus der Erde. Diese Brücke ist bzw. war einmal nach Größe und Konstruktion die gleiche wie „Auf den Schossen“, um die so viel „Gedöns“ gemacht worden ist. Wer hat sich um den Naturschutz gesorgt, als wenige Jahre nach Schließung der Bahn auf der gesamten Trasse bis in die Blankenheimer Kläranlage der Dörfer Abwasserkanal verlegt wurde? Gab es damals hier „kein Blümchen und kein Tierchen“, das unbedingt geschützt werden mußte? Wozu also der ganze

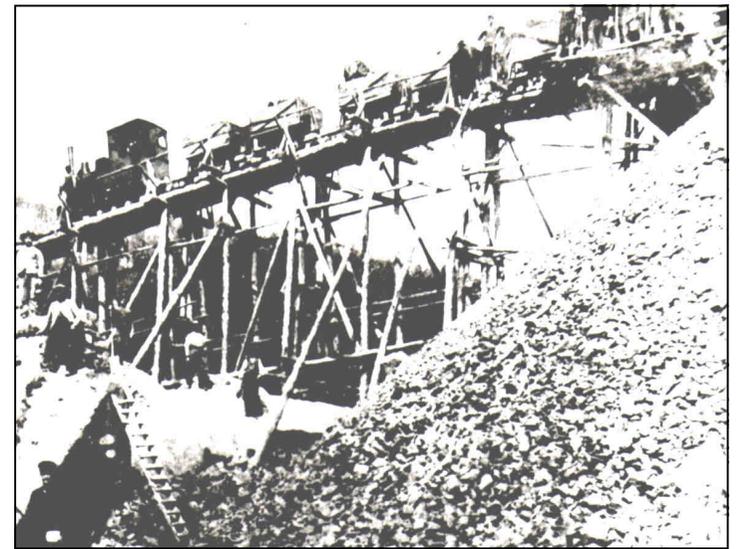
Rummel, der bürokratische Aufwand um eine „Industriebrache“, die ausführlichen Zeichnungen und Pläne zur Schließung und „Einhausung“ sogar für Fußgänger und Radfahrer, was zu der Gründung einer Initiative „Rettet die Schossenbrücke“ führte? Folgerichtig wurde ein „Fest veranstaltet“, als die Brücke dann „gerettet“ war. Ich habe das nie begriffen: Auf Vogelsang ging die Unterfüllung völlig lautlos und absolut unproblematisch über die Bühne. Auf der gegenüberliegenden Seite der Dorf-Flur sollte das den Weltuntergang bedeuten!. Dafür wurden unendliche Diskussionen und Sitzungen veranstaltet, Aufregung bei Bürgern und Behörden verursacht. Wer wollte sich da beweisen und der Öffentlichkeit zeigen, daß er „Was zu sagen“ hat? Ich bin überzeugt: Nach dem ersten Unfall in der „Owwebach“ wären auf den Schossen die Bagger angerollt. Zum Glück ist auf diesen Gefahrenpunkt von mündigen Bürgern rechtzeitig und sehr deutlich aufmerksam gemacht worden. Ein einsichtiger Gemeinderat konnte das dann vermieden. Oder: „Hier haben die Bürokraten endlich einmal auf den Bürger gehört.“

Heute ist die große Aufregung völlig aus dem Bewußtsein der Bevölkerung verschwunden. Oder ob „mancher Raser mit 2 oder 4 Rädern“ nicht doch „im stillen Kämmerlein“ dankbar ist, daß er eine Rennstrecke bis in den Mürel bekommen hat? Jedenfalls wäre mancher Sonntag auf den Schossen ruhiger, wenn nicht schon mal von morgens früh bis spät in den Abend schwere landwirtschaftliche Geräte unterwegs wären. Unvorstellbar, daß vernunftbegabte Verwaltungsmenschen allen Ernstes diesen Verkehr in die Owwebach verlegen wollten!



Die Schossenbrücke vor der Renovierung

Den Bau der hohen Dämme und der bis zu 35 m tiefen Einschnitte wie auf den Schossen oder hier mit dem ehemaligen Durchlaß an der Stelle des heutigen Busbahnhofes in Blankenheim kann man heute nur mit großer Bewunderung für die damit verbundene Arbeitsleistung betrachten. Und sie war wohl auch höchstgefährlich.



Unterführung Altenburger Weg - Seitenwand
Unregelmäßiges Schichtenmauerwerk aus Bossensteinen

Den Bau der hohen Dämme und der bis zu 35 m tiefen Einschnitte wie auf den Schossen oder hier mit dem ehemaligen Durchlaß an der Stelle des heutigen Busbahnhofs in Blankenheim kann man heute nur mit großer Bewunderung für die damit verbundene Arbeitsleistung betrachten.

Und sie war wohl auch höchstgefährlich.

Auch später sind in unserm Dorf noch Mauern aus zurecht geschlagenen Bruchsteinen errichtet worden: die „Halfe Muer“ oder am Feuerwehrhaus und an der Friedhofshalle. Man mag damit einmal die Wände der Straßen-Unterführung bei „Here“ vergleichen oder die linke Mauer vor der Kirche. Es bleibt mir ein Rätsel, wie und wo diese unzählbaren Mengen von Steinen als Buckelquadern in gleichem Maß in 1- oder 2- facher Dicke hergestellt worden sind. Sie sind das Kennzeichen aller Ahrtalbahnen.

Es lohnt ein Sonntagnachmittag-Spaziergang Richtung Forsthaus Altenburg, um sich in Ruhe einmal mitten im Wald diese Arbeit anzusehen und zu bestaunen. Die damalige Arbeitsleistung ist einfach toll, auch heute noch! Wohl Millionen Steine sind zum Verblenden der Betonwände eingesetzt worden, gebrochen und bearbeitet wurden sie möglichst ortsnah in einer Gesamtmenge von 38.000m³. Es handelt sich um Grauwacke, die in der Eifel an vielen Stellen ansteht, fast jede Gemeinde hat ja „ihren“ Steinbruch. Manche Gemeinde in der Umgebung hat damals „ihre Steine“ zu Geld machen können. Da-



Unterführung am Altenburger Weg - Decke



zu kam das viele Material aus den tiefen Einschnitten, z.B. auf den Schossen oder am Schäfersberg.

An den Baustellen sind die Steinblöcke fertig behauen worden. Bearbeitung und Materialtransport sind auf jeden Fall eine logistische Meisterleistung gewesen, die auch heute noch unsere uneingeschränkte Hochachtung verdient. Manfred Jehnen schrieb mir: „Du hast recht. Auch ich stehe oft vor diesen Bauwerken und bewundere das, was die Handwerker damals, vor mehr als 100 Jahren, hingezaubert haben. Da könnte sich heute so mancher eine Scheibe von abschneiden.“

Nicht geklärt ist, wie aus dem gewonnenen rohen Bruchsteinmaterial diese Millionen so maßgenauen Quader hergestellt wurden, die ja die Voraussetzung und das Ausgangsmaterial für das Bossieren waren. Sägen u.ä. gab es nicht. Durch Sprengen sind solche exakten Formen nicht zu erreichen. Aber erst so war es den Maurern möglich, solche wie mit der Schnur gezogenen Fugen herzustellen.

Alle Steine sind ein- oder zweifach dick und unterschiedlich lang. Es bleibt mir einfach unbegreiflich, wie das mit den beschränkten technischen Möglichkeiten vor 100 Jahren überhaupt durchzuführen war.

Und wenn ich heute durch die Brücken oder Durchlässe gehe und dabei keine Sorgen haben muß, daß mir ein Stein auf den Kopf fällt, dann ist auch das dem Fleiß und der Arbeit all der vielen Menschen zu danken, die mit ihren Mitteln die Ahrbahn geschaffen haben.



Die Herrichtung und paßgenaue Ausarbeitung der Rohblöcke für die Bossensteine hat mir keine Ruhe gelassen. Ich habe mich - nach einer Anregung von Hejo - mit einer Anfrage an eine Firma gerichtet, die heute noch die gleichen Arbeiten verrichtet wie der Arbeiter an der Ahrbahn, natürlich mit moderneren Geräten, den Steinbruchbetrieb Schiffarth in Lindlar.

Hier das Ergebnis: Die Arbeit im Steinbruch war in früheren Zeiten aufgeteilt auf folgende Personen: Räum-er räum-

ten die aus der Wand gebrochenen Steine zur Seite und sortierten sie. Stößer behauen die Steine auf ein vorgegebenes Grundmaß zur Weiterverarbeitung. Kipper richteten die Steine auf Maß zu z.B. zu Pflastersteinen, Bordsteinen, Mauersteinen. Das Zurichten der Grundform wurde, wie heute, durch Bohren

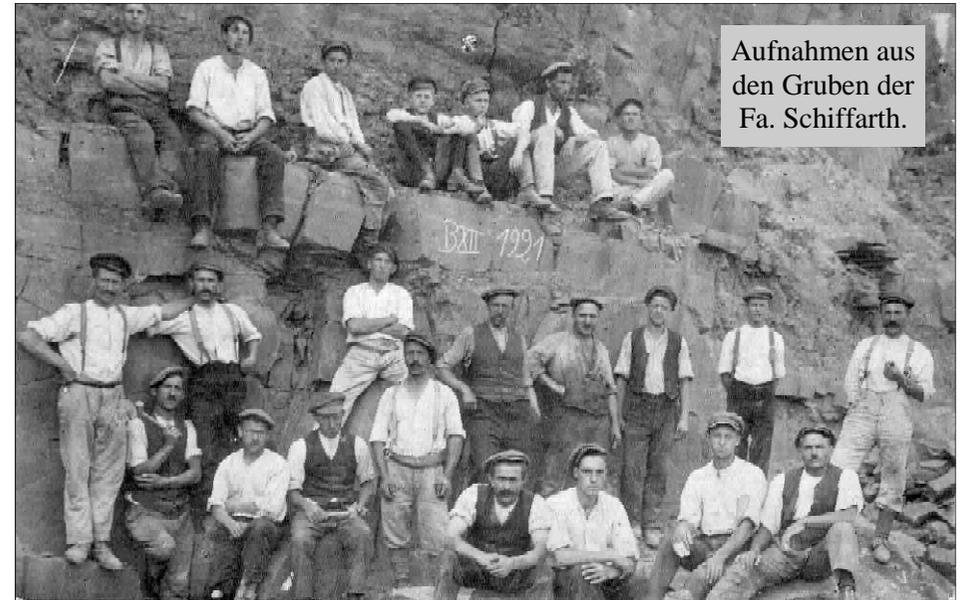


und Spalten der Steine erzielt. Vor der Möglichkeit des Einsatzes eines pneumatischen Bohrhammers trieb der Stößer den Bohrer durch Drehung und gleichzeitige Schläge mittels eines Hammers in den Stein. Durch den

Einsatz eines Spalt-hammers wird der Stein weiter zugerich-tet. Bei der weitem Bearbeitung durch den Kipper kommt ein Kipphammer sowie ein Bossiereisen zum Einsatz. Zur Flächenbearbeitung wird hierbei zusätzlich ein Scharriereisen sowie ein Spitz eisen eingesetzt. Früher waren diese nur geschmie-det, dafür war ein entsprechend einge-richtetete Feld- schmiede unerlässlich. Heute sind die Werkzeuge mit Hartmetall-Einsätzen besetzt.

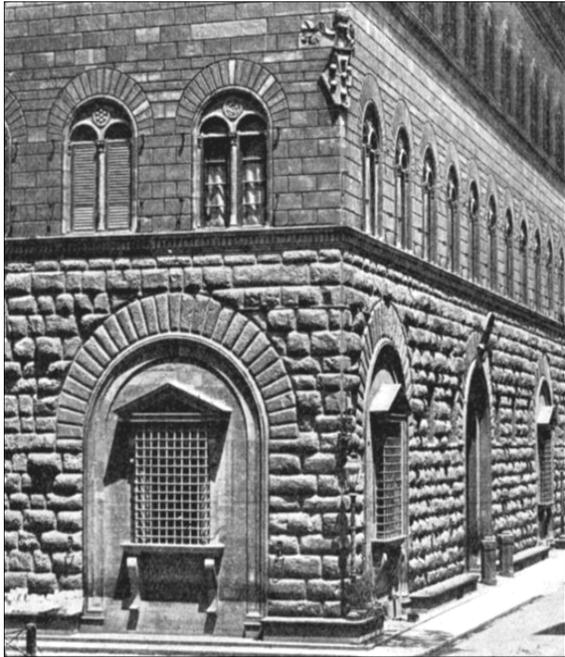


Die angelieferten Rohblöcke wurden an Ort und Stelle vor dem Einbau auf das benötigte Maß gebracht und zum Schluß „bossiert“.

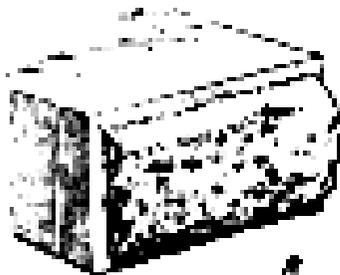


Aufnahmen aus den Gruben der Fa. Schiffarth.

Je mehr ich mich mit diesen, auch „**Bossenstein**“ genannten und in so großen Mengen bei der Ahrbahn und den anderen Ahrtalbahnen verbauten Steinen beschäftige, umso mehr bestaune ich die Leistung der Steinarbeiter, die heute so im Verborgenen liegt und kaum noch beachtet wird. Die Informationen auf den auf S. 38 angegebenen Internet - Seiten haben mich fasziniert. Sie beschreiben die Herstellung von solchen Steinen und deren Verwendung in mittelalterlichen Schlössern und Burgen, bes. in Italien. So könnte es bei uns gewesen sein: Kunstfertige Arbeiter schlagen in 3 Minuten einen fertigen Bossenstein.



Bossenwerk am Palazzo Medici in Florenz, um 1440



Tätigkeit wird von Steinmetzen als Bossieren, Sprengen oder Prellen bezeichnet. In diesem Arbeitsvorgang entsteht eine bruchraue Steinoberfläche, die keine Werkzeugspuren zeigt. Diese händisch hergestellte Steinoberflächen werden als Sichtfläche verbaut.

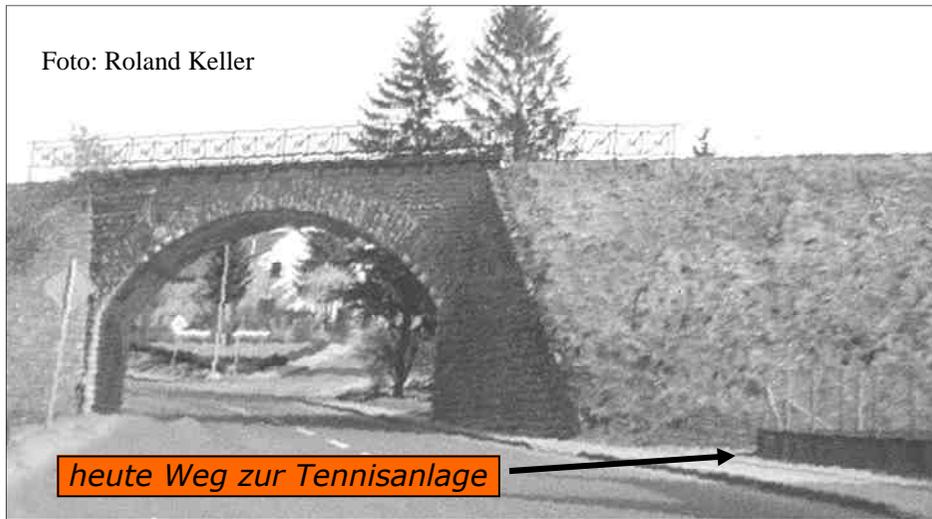
(nach Wikipedia)

Hohen Dämme (S.19) und Einschnitte bestimmen noch immer die Trasse der Ahrbahn, obwohl später auf dem ehemaligen Gleisbett der „Dörfer“ Abwasserkanal zur Kläranlage im Ahrtal hinter Blankenheim verlegt und dadurch das ursprüngliche Erscheinungsbild verfälscht wurde. Die tiefsten Einschnitte mußten „Auf den „Schossen“ angelegt werden wegen der auch heute noch gut erkennbaren Wasserscheide zwischen Ahr und Urft. Und gerade dabei kam die neueste Technik zum Einsatz: Der Dampfbagger (Abb. aus: „Das malerische Mülheim, S.164)



Und auch bei uns wird man am Sonntag „im guten Anzug“ hierher gewandert sein, um den „Letzten Schrei der Technik“ zu bewundern und zu bestaunen. So umständlich der Einsatz und die Bedienung dieser Maschinen auch war - ohne sie wären diese gewaltigen Erdbewegungen nicht in der relativ kurzen Bauzeit zu bewältigen gewesen.

Foto: Roland Keller



Die **Brücke am Dorfeingang** bei Pönsen war ein wichtiges Eingangstor in unser Dorf. Mich hat schon als Kind immer das doch recht „mickrige“ Gelände gewundert, aber alle späteren - und heutigen - Sicherheitsbedenken waren damals wohl noch nicht so wichtig. Wer hatte auch etwas auf den Gleisen verloren?

Wir älteren „Dörfer“ wissen noch, daß der nächste Anlieger Albert Pönsen alles daran setzte, daß die Wehrmacht trotz der fertig verlegten Sprengkabel die vorbereitete Sprengung nicht mehr zu Ende bringen konnte und so sein Haus und die Häuser der Nachbarn Krings, Keuler und Schlich vor der sicheren Vernichtung bewahrt wurden.

Durch die „Zerstörung der Infrastruktur“ sollte der Feind aufgehalten werden - ein „Verfahren“, das auch heute noch in vielen Teilen der Erde angewendet wird.

Aber auch diese Brücke wurde mit der Zeit immer mehr ein Verkehrshindernis. Darum lag sie eines Abends ohne großes Getöse einfach so auf der Straße, ohne Ankündigung, ohne vorherige Straßensperrung, ohne Umleitungshinweise, einfach so. An das Datum kann ich mich nicht mehr erinnern. Ich weiß nur, daß ich zur gleichen Zeit im Krankenhaus lag, und als meine Frau vom Krankenbesuch nach Hause zurückfuhr und ins Dorf wollte, war plötzlich Schluß. Große Frage: Wie komme ich nun auf die Schossen? Sie ist dann über Milzenhäuschen und Schmidheim über die B 51 nach Hause gefahren.



Wie viele Wege mag dieser Einkaufswagen, gefüllt mit Lebensmitteln und allerlei Köstlichkeiten, in seinem Leben wohl zurückgelegt haben, bis er unter der **Brücke im Hohenthal** seine Ruhe finden durfte? Wie lange mag er da wohl noch liegen? Mit der Zeit werden Gräser und Sträucher alles gnädig zu decken. Auch eine Lösung! Künftigen Archäologen wird dieser Ausgrabungsfund wohl einiges Kopfzerbrechen bereiten!

Zwischendurch eine Zusatz- Bemerkung:

Es sagt sich so leicht: An die 5.000 Fremdarbeiter, meist Italiener und Kroaten, haben die Bahn gebaut. Zwar stand bei Blankenheim ein großes Lager, aber in der Zeit gab es noch keine Elektrizität, keine geregelte Wasserversorgung, keine Kanalisation, kein Auto, kein Telefon, kein Handy.

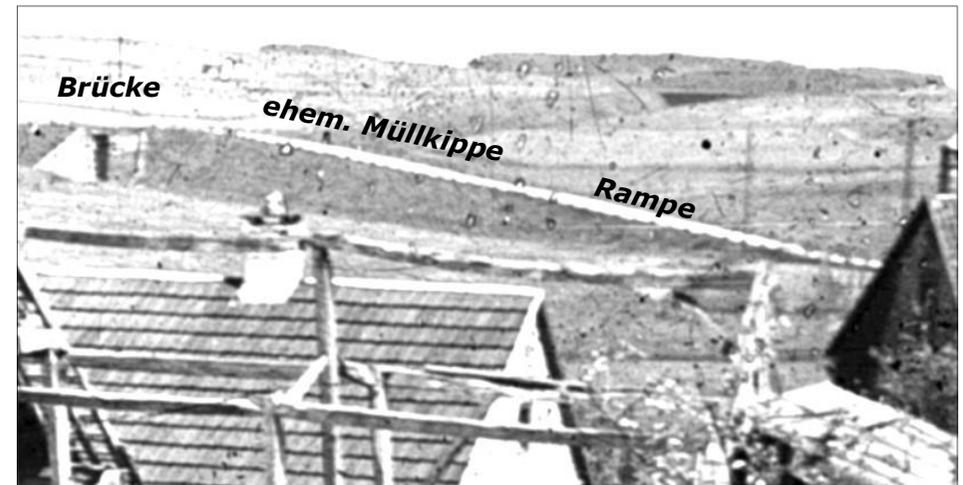
Der personelle und materielle Aufwand, der damals betrieben wurde, ist heute für uns kaum noch vorstellbar.

Die Brücke im Weiher

Ein Orts-Unkundiger wird kaum vermuten, daß hier einmal Eisenbahnzüge mit Dampflok gefahren sind. Die „Schutzgeländer“ an der Brücke und auf der Rampe haben über 100 Jahre gehalten und bisher jeden Unfall verhindert. Wie oft habe ich hier die Kühe zur Weide „Auf dem Stein“ vorbeigetrieben!



Die Ahrbahn war, wie schon dargestellt, hauptsächlich für militärische Zwecke gebaut, der Aufmarsch nach Westen gegen den „Erzfeind“ Frankreich sollte erleichtert und ohne Behinderungen jederzeit zügig durchgeführt werden können. Das galt natürlich auch für einen zügigen Rücktransport von Verwundenen, beschädigtem Kriegsmaterial etc. (Fachleute sprechen vom „Schlieffenplan“, s. S. 36) Daher war jede schienengleiche Straßenüberführung zu vermeiden. Stattdessen baute man Brücken und Unter- oder Überführungen, damit kein Querverkehr einen reibungslosen Militär -Transport behindern könnte. Trotz der damit verbundenen umfangreicheren Erdarbeiten und Gelände-Schwierigkeiten wurde dieses Prinzip ganz konsequent durchgehalten und umgesetzt. An der ganzen Ahrbahn gab es keine einzige Schranke!



Ein schönes Anschauungs-Beispiel dafür ist die Rampe zur Weihertalbrücke. Die Einrichtung eines Schranken-Überwegs wäre gerade an dieser Stelle einfacher gewesen, da die Schienen auf Straßenhöhe lagen. Die Brücke wurde dann recht „primitiv“ nicht mit einem kunstvollen Gewölbe, sondern durch eine Lage T-Träger errichtet. Eine Gewölbebrücke hätte den Bau höher gemacht und damit die erforderliche Rampe nicht unwesentlich ausgeweitet und größer werden lassen.

Im Hintergrund ist mit der Schossenbrücke der Landrücken gut erkennbar, der die Wasserscheide zwischen Ahr/Rhein und Urft/Maas bildet und die tiefen Einschnitte gerade auf den Schossen erforderlich machte.

Während des Krieges bauten die Menschen sich Unterstände oder schufen sog. „bombensichere“ Kellerunterkünfte. So wurde der **Bachdurchlauf des Winkelbachs** - in der Zeichnung Nr.10- am Dörfner Bahnhof als Schutzraum ausgebaut und benutzt. Man legte einen Boden mit Brettern und Balken hinein. Es war wohl der sicherste Unterstand in der Gemeinde..

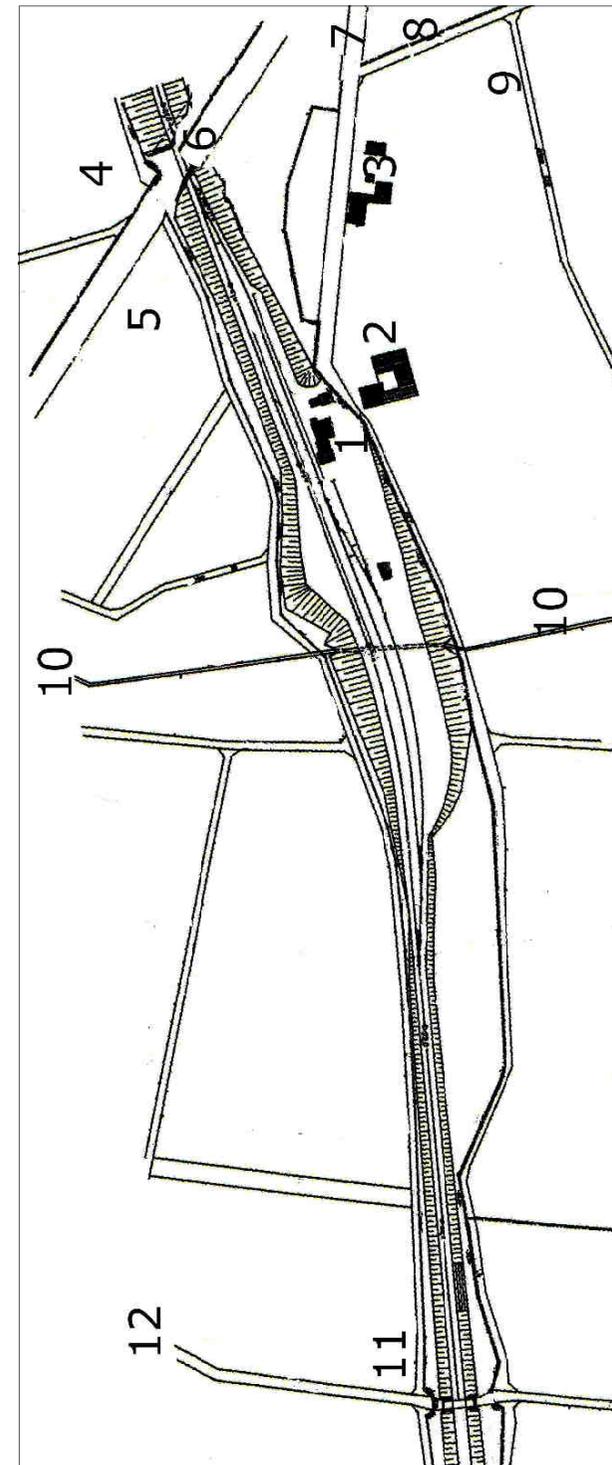
In der Schulchronik äußert sich Lehrer Lejeune dazu:

Die ganz Ängstlichen des Dorfes verkrochen sich hier am Tage, ja, einige blieben auch über Nacht dort. Es war aber kein Zeichen von Tapferkeit, daß gewisse Männer, die im Dorf großes Ansehen genossen und eigentlich durch tapferes Verhalten ein Beispiel hätten geben sollen, sich in aller Frühe in den Bunker verkrochen, wo man sie suchen mußte, wenn man ihrer benötigte. Draußen wagten sich die Schulkinder mit ihren Rodelschlitten auf die Straße, während die Prominenz im Bunker saß. Dieser „Schuß“ war wohl vor allem gegen Pfr. Lux gerichtet. Warum ist mir nicht recht klar, zumal er später schildert, wie er mit ihm „bei einem Schnaps“ im Keller des Pfarrhauses saß, als dann am 7. März 1945 die Amerikanischen Truppen unser Dorf „eroberten“.

Dieser Unterstand (2 m hoch, ca. 70 m lang) war im Übrigen eine sehr unsichere Sache. Ein Volltreffer von oben hätte keinen größeren Schaden angerichtet. Aber einen gezielten Bomben-Treffer vor den Eingang hätte kein Insasse überlebt.



**Ausgang des Winkelbach-Stollens
am Weg zum Tennisheim**



**Bahnhofsanlage
Blankenheimerdorf**

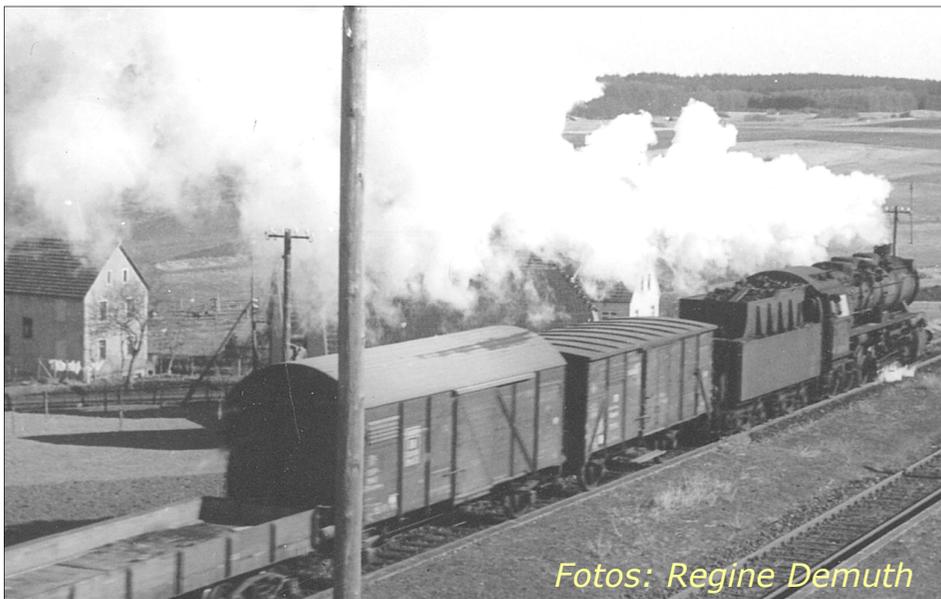
- 1 - Empfangsgebäude mit Gepäckhalle, Abort und rückwärts gelegenen Schuppen
- 2 - Handwerk
- 3 - Kastenholz
- 4 - Pönsen

- 5 - Krings
- 6 - Brücke und Hauptstraße B 258
- 7 - Bahnhofstraße - heute: Vogelsang
- 8 - heute: Neulandstraße
- 9 - Olbrücker Weg
- 10 - Winkelbach - Durchlaß - „Bunker“
- 11 - Brücke auf Vogelsang
- 12 - Zum Scheid und nach Bl-Wald



Regine Demuth

Die Ahrbahn dampft mühelos durch das Schneegestöber



Fotos: Regine Demuth

Waren aus der weiten Welt



Archiv: hejo@blancio.de



Unser Bahnhof, vom Bahnsteig aus gesehen.



Der Junggesellenverein bringt 1932 die von ihm gestiftete neue Glocke ins Dorf als Ersatz für die im Krieg geopfert. Aber auch ihr war kein langes Leben beschieden.



Beide Bilder aus: JbEU 1993.

Die Weierberg - Brücke, im Hintergrund Schossenbrücke.



Archiv: hejo@blancio.de

Viel Verkehr auf dem Dörfer Bahnhof



Archiv: hejo@blancio.de

Die letzten „Bahnmänn“ am letzten Tag der Ahrbahn. Jeder trägt stolz seine Uniform, ob der Schützenkönig üs däm Dörf (Klobbe) oder der Schaffner üs Blangem (WoDo)

Es ist alles vorüber, es ist alles vorbei



Der „Dörfer Jong“ Klemens Blens aus Mülheim packt beim Abbau der Gleise - hier gegenüber Hülchrath - kräftig an. (Leider ist das Foto aus Kemp, Ahrtalbahnen, sehr undeutlich.)

Der Bahnbau im Ahrtal, 1910

In ländlicher Stille die Ahr einst floß
Weit ab vom Getriebe der Welt,
An ihrem Ufer ein Blumenflor sproß
Umsäumt von Wiesen und Feld.
Fische tanzten in fröhlichem Reigen
Wenn die Abendsonne erstrahlt.
Die Wellen der Flut vergoldet sich zeigen
Vom Purpur des Himmels bemalt.

Und Vögel bewohnten das nahe Gebüsch,
Sangen dazu ein fröhliches Lied.
Wie war das Leben der Pflanzen so frisch -
Alles atmete Ruhe und Fried.
Vergnügt die Käfer umschwirrten den Baum
Und Honig naschten die Bienen.
Alles war das ein idyllischer Traum,
Nichts störte den heiligen Frieden.

Da kam nun des Staates Riesenprojekt:
Eine Eisenbahn hierdurch zu bauen.
Schon ist in Arbeit die weit lange Streck,
Die kein Aug kann überschauen.
Es wimmelt von Menschen aus aller Herrn Land
Italiener, Kroaten und Polen.
Sie sind aus der Heimat zur Eifel entsandt
Verdienst sich und Lohn hier zu holen.

Es hacket und schaufelt den ganzen Tag
Des Volkes geschäftige Menge,
Und sinket hernieder das Dunkel der Nacht,

Dann stimmen sie lustig Gesänge.
Es ist ein Leben, so rege und bunt,
Wie nie die Eifel gesehen.
Viel fremde Sitten uns geben sich kund,
Die wir so schwer nur verstehen.

Und die Maschinen, die groß sind und klein -
Wer kann ihr Wesen verstehen -
Sie greifen zur Arbeit tätig mit ein,
Dampfen, zischen, laufen und gehen.
Es ist ein lautes und buntes Getrieb
Erregt von der menschlichen Hand,
Sein Echo die Wälder weithin durchzieht
und erzittert in Luft und in Land.

Da steht am Berge der Bagger in Kraft,
Ein Wunder der Technik, nicht klein,
Er löst die Erde mit gewaltiger Kraft
Und lädt zum Waggon sie noch ein.
Dann dampft die Maschine gleich eilig davon,
Beladen mit dem Zuge so schwer,
Und schüttet den Damm bis zur Höhe bald schon.
Alles wie im Fluge zu sehr.

Dort hört man Schüsse im Felsengestein,
Das bald verdunkelt ein Grauen,
Die Kraft des Pulvers zermalmt da klein
Was nicht sich ließ heben und hauen.
Ist freilich der Mensch auch selber nur schwach,
Kann ihm doch manches gelingen.
Er hat Gewaltiges, Großes erdacht,
Die Kraft der Natur zu bezwingen.

Gar viele Tunnel und Brücken an Zahl
Muß hier der Meister erbauen.
Die Bodengestalt ließ anders kein Wahl,
Da hieß es nicht säumen und ??
Soll alles sein fertig in zweien der Jahr
(Man kann es glauben schier kaum.)
Doch die Technik von heute ist wunderbar,
Hat verwirklicht so manchen Traum.

Es rollen Motoren mit eiliger Hast
Die Straßen weit auf und weit ab,
Sie tragen zum Bahnbau manch riesige Last,
Die zum Bauen man nötig dort hat.
Es füllen Benzin-Gerüche die Luft,
Der Staub grau die Wolken verhüllt.
So rasen sie hin in eiliger Flucht,
Als trüg' die Maschinen der Wind.

Millionen kostet der gewaltige Bau.
Und fragt man erstaunt: Wofür?
So sagt der Stratege bedächtig und schlau:
Um Militär-Zwecke handelt sich's hier.
Es lassen auf dieser Strecke so leicht
Die Truppen nach Maß sich verschieben.
Im Westen lauert das französische Reich,
Immer gefährdend den Frieden.

Nie wird's vergessen auf seinen Auen
Die Siege, die einst wir errungen.
Blicke des Hasses herüber stets schauen,
Uns schon im Rachen verschlungen.
Doch solange der hochkreisende Aar

Die deutsche Einheit umschwebet,
Bleibt dieser Wunsch nur ein Wunsch fürwahr
Der niemals sein Ziel erlebet.

So wird nun die Ahr zur Völkerstraße
sich künftig gewißlich gestalten,
Doch mit dem steigenden Verkehr im Maße
Die Natur und die Schönheit veralten.
Es klagt die Drossel im laubigen Wald:
Was hör ich Gerassel, Gebraus?
Ihr Liedchen verstummet und schweiget gar bald,
Weil verlassen das trauliche Haus.

Wo uns im Hag die Föhre umrauscht
Mit so unverstandenem Klang,
Und wo die Geister des Waldes gelauscht
Der Quelle murmelnden Sang:
Ist nun bald alles geworden zur Mär
Zu dunkel verklungenen Sagen.
Die Jugend in Zukunft weiß gar nichts mehr
Von diesen glücklichen Tagen.

Die Fische im Bach bleiben untergetaucht,
denn oben, da ist's nicht geheuer.
Da rasselt das Dampfroß, es schnaubet und faucht
Und sprüht allerorten ihr Feuer.
Da schweigen idyllisches Leben und Lust,
Die oft uns hier haben gefreut.
Das ist der friedlichen Wonne ihr Schluß,
Nichts hemmet den Fortschritt der Zeit.

*Johann Ehlen (Clooße Hann")
Ackerer zu Nonnenbach, 1842 - 1818*

Es ist bemerkenswert und heute in der seiner Aussage völlig überholt, wenn der Ackerer „aus der hintersten Eifel“ die militärische Propaganda des Kaiserreiches vom „Erzfeind im Westen“ ganz unverblümt benutzt und sich zu eigen macht. Aber wer mag es ihm verdenken? Einige Jahre später wurde das von politischen und militärischen „Führern“ unter schrecklichen Umständen wieder aufgenommen und mündete in zwei Weltkriegen. Es bleibt das unbestreitbare Verdienst von Konrad Adenauer, hier ein vollkommen neues Denken den Menschen vermittelt zu haben.



Es war ein guter Gedanke von einigen „Dörfern“, das große Schild vom Bahnhof an markanter Stelle am Eingang unseres Dorfes aufzustellen: Alle Vorbeifahrenden werden erinnert an eine Zeit, die für die Bewohner unserer Heimat als großer Fortschritt angesehen wurde, aber längst vergessen ist. Die vielen anderen baulichen Überbleibsel werden uns wohl für immer erhalten bleiben.

Zum Abschluß:

Für einen, der gut 50 m vor der Schossenbrücke wohnt, ist es klar, daß der größte Teil dieses Heftes aus der eigenen Ansicht und dem persönlichen Erleben an und mit der Ahrbahn besteht. (Übrigens: Ahrbahn ist nicht zu verwechseln mit Ahrtalbahn!) Die Ahrbahn war und ist ein Teil meines Lebens. Und wieder muß ich betonen: Seit meiner Jugend haben die mächtigen Bossenstein-Wände mich sehr beeindruckt. Besonders die Exaktheit, mit der die Steine verbaut worden sind: Alle Fugen schnurgerade, sie wurden alle nach der Schnur gesetzt. Am imposantesten sind die Stützwände gegen Hangrutschungen hinter Vellerhof. Und wieder kann ich nicht anders: Keiner der unten genannten Autoren hat, soweit ich sehe, zu dem umfangreichen Mauer- und Verblendungswerk auch nur 1 Wort verloren.

Manche Einzelheit zu „unserer“ Bahn habe ich der angeführten Literatur entnehmen können.

Klaus Kemp, Die Ahrtalbahnen,
Freiburg 1983

Eginhard Kranz, Lokomotiven im „wilden Bergland“
Jb EU 1993

Klaus Ring u.a. Das Dampfroß kommt,
Katalog 1986

Claus Weber, Die Ahrbahn, In: Archäologische Kriegsspuren
im Rheinland, Bd. 5

Harald Weißkopf u.a. Malerisches Mülheim
1960

Quellen: Schulchronik Blankenheimerdorf
Pfarrchronik Blankenheimerdorf
Schulchronik Mülheim

Zusatz:

Zu der Frage der Steine und ihrer Bearbeitung gab Hejo Mies einen wichtigen Hinweis. Es lohnt ein Blick in diese Internet-Seiten:
<https://www.youtube.com/watch?v=NFv5aMkQY5s>

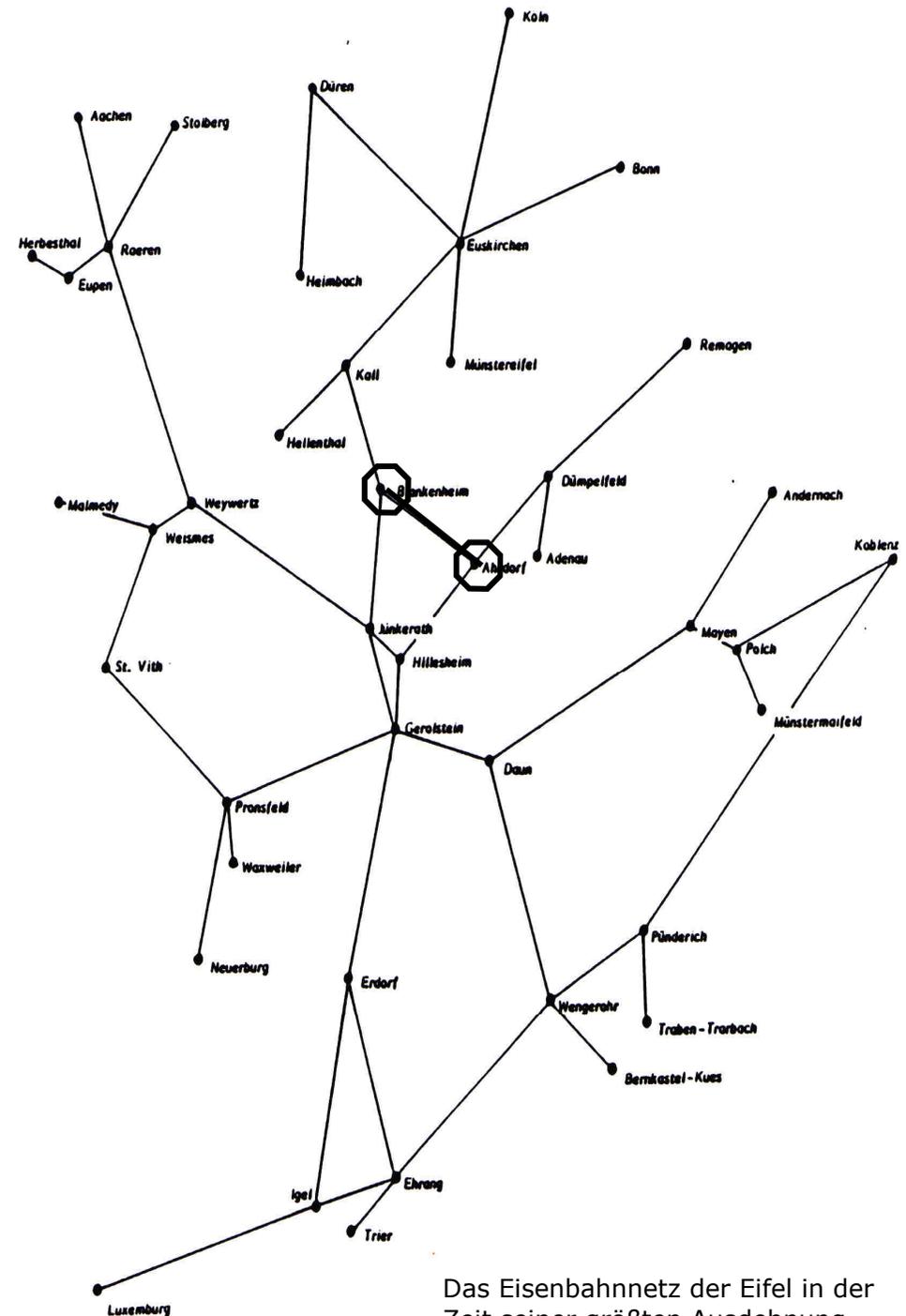
Für geschichtlich Interessierte hier einige zusätzliche Bemerkungen zum sog. **Schlieffenplan** (S. 29)

Im Deutschen Reich bestand immer die Sorge vor einem Zwei-Fronten-Krieg: Zugleich im Osten und im Westen kämpfen zu müssen würde die militärischen Möglichkeiten überfordern. Daher hatte die Oberste Heeresleitung unter General Schlieffen einen Plan entwickelt, wie das verhindert werden könnte.

Ein Krieg im Westen gegen den „Erzfeind Frankreich“ galt quasi als unausweichlich. Man glaubte in der Obersten Heeresleitung, schnell im Osten zuschlagen und nach dem sicheren erwartenden Sieg und der Niederlage der Russen alle Kräfte an die Westfront bringen zu können. Dann mitten durch das neutrale Belgien, ohne „lange“ Kriegserklärung, sozusagen von hinten her Frankreich „aufrollen“. Und dafür waren möglichst viele und gute Transportmittel „gen Westen“ erforderlich, besonders aber auch für die „Heimholung“ von verwundeten und verletzten Soldaten. So erhielt gerade der Westen und hier besonders die Eifel das dichteste Eisenbahnnetz des ganzen Deutschen Reiches. Und ein winziger Teil in diesem ganzen Plan war eben die Strecke von Bl-Wald nach Ahrdorf. Auch wenn die Mülheimer sich so freuten: Die neue Verkehrsmöglichkeit für die Bevölkerung war ein im Grunde unbedeutender Nebeneffekt.

Im Osten „klappte“ der Plan. In allen Schulbüchern wurde immer Feldmarschall Hindenburg als „Held von Tannenberg“ gelobt und der Jugend als leuchtendes Beispiel vorgehalten. Daß die Sache im Westen (Verdun!) dann nicht so ausging, wie man sich das gedacht hatte und der 1. Weltkrieg letztlich doch verloren wurde, ist jedem bekannt.

Eine ganz andere Sache ist, daß ein späterer „Kriegs-Held“ „nichts gelernt hatte“ und glaubte, es besser machen zu können und zu müssen. Als in „seinem“ Kriege die Schlacht um Frankreich tobte, erklärte er zusätzlich Rußland den Krieg. Bekanntlich ging das auch gründlich daneben, trotz des dichten Eisenbahnnetzes. An den Folgen leiden wir heute noch.



Das Eisenbahnnetz der Eifel in der Zeit seiner größten Ausdehnung.

Ein Rätsel zum Schluß:

Wo steht diese Brücke?



**Ortsbeschreibung -
Gemarkung - Flur**

**Wer mir die richtige Lösung mitteilt,
erhält den Kaufpreis des Heftes zurück!**

Peter Baales

Übersicht der Bauwerke an der Ahrbahn
rund um Blankenheimerdorf

