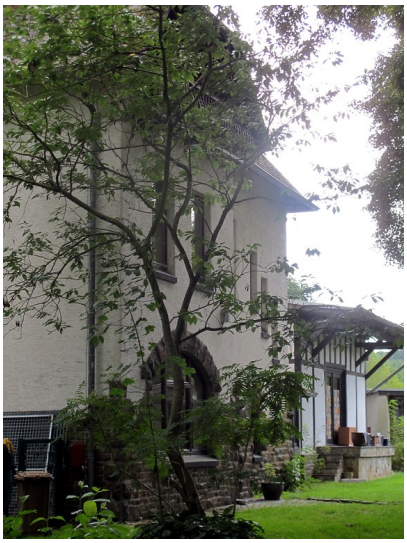
Bahnhofsgebäude Oberlahr bei Bürdenbach-Bruch

Schlagwörter: Bahnhofsgebäude, Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Bürdenbach
Kreis(e): Altenkirchen (Landkreis Altenkirchen / Westerwald)
Bundesland: Rheinland-Pfalz



Bahnhof Oberlahr, das Bahnhofsgebäude (2014).
Fotograf/Urheber: Jan Grendel



Bemühungen, das Wiedtal an den rechtsrheinischen Verkehr anzuknüpfen, gehen bereits auf das 18. Jahrhundert zurück. Doch erst im Jahr 1905 wurde die Strecke Linz-Altenkirchen bewilligt und der Antrag auf die „Konkurrenzstrecke“ Neuwied-Waldbreitbach-Wiedmühle abgelehnt. Dort befanden sich zwar auch Erzgruben, aber auf der Strecke Linz-Altenkirchen waren ebenfalls zahlreiche Erzstollen zu verzeichnen, mit der zusätzlichen und ausschlaggebenden Basaltindustrie auf der Linzer Höhe. Auch wurden Anträge von der Gemeinde Hasselbach (1897) oder auf die Strecke Asbach-Eitorf gestellt und alle mangels fehlender Rentabilität abgelehnt. Damals wählte man zunächst den Standort für ein Bahnhofsgebäude bei der Brucher Mühle, welche von Oberlahr, Flammersfeld und Horhausen gut zu erreichen war, entschied sich dann aber für einen Bahnhof Flammersfeld (bei Seelbach). Dieser bot zwar keinen Anschluss an den bereits vorhandenen Bahnhof Seifen, dafür aber eine durchgehende Verbindung von Linz nach Altenkirchen.

Die eingleisige Strecke besaß eine Länge von 34,0 km (Linz-Flammersfeld), bzw. zwischen Linz und Altenkirchen von 43,4 km und verlief somit auf 24 km Länge im Kreis Neuwied. Die eigentlichen Bauarbeiten begannen im April 1909 und umfassten die Bewegung von ca. 13 Millionen m³ Erdreich sowie den Bau von 26 größeren Brücken und mehreren Durchlässen. Auch waren auf der Strecke zwei größere Tunnel erforderlich, welche man bei Neustadt (115 m Länge) und bei Peterslahr mit einer Länge von 125 m durch den Berg sprengte. Die geplanten Kosten beliefen sich auf 6.370.000 Reichsmark, welche nach der verzögerten Fertigstellung aufgrund von Hangrutschungen um eine Millionen Reichsmark überschritten wurden. Die anliegenden Gemeinen trugen die Grunderwerbskosten. Der Streckenanstieg vom Rheinniveau hoch zur Linzer Höhe mit 303 Höhenmetern Differenz konnte bis zum Jahr 1924 nur mittels einer Zahnradbahn erfolgen, wobei im Vergleich zu heute nur eine geringe Tonnage transportiert werden konnten. Diese belief sich auf 130 Tonnen bei der Berg- und 200 Tonnen bei der Talfahrt.

Vor dem geplanten Eröffnungstermin vom 1. Mai 1912, welcher um mehrere Monate auf den 1. Oktober 1912 aufgrund von Geländerutschungen verschoben werden musste, wurden bereits einige Gruben bis dato geschlossen. Grund waren die bis dahin fehlenden Verkehrsanbindungen und die resultierende mangelnde Konkurrenzfähigkeit. Zunächst wurden Basalt, Eisenerz und

Quarzit abtransportiert und Konsumgüter sowie Dünger etc. fanden über diesen Weg ihre Zulieferung. Auch der Personenverkehr fand vor allem sonntags statt, an dem Ausflüge geplant wurden oder der Westerwald als Erholungsort von Kölner und Düsseldorfer Touristen erschlossen wurde. Doch nicht nur die Freizeitbranche, sondern vor allem der Transport von Arbeitskräften zu ihren Industriestandorten, welche diese nun leicht erreichen konnten, machte den Verkehr auf der Bahnstrecke von Bedeutung.

Während des Zweiten Weltkriegs diente die Strecke auch für Truppen-, Munitions-, Gefangenen-, Kraftstofftransporte etc., allerdings konnte die Dampflock nur allzu gut unter Beschuss geraten, da sie für die Piloten aufgrund des Dampfes ein leichtes Ziel darstellte. Am 11. März 1945 wurde der Zugverkehr eingestellt und mittels Dynamit auf zehn Kilometern (um die Zwischenbahnhöfe Oberlahr und Peterslahr) mehrere größere Brücken gesprengt, um ein Vorankommen der US- Truppen zu unterbinden. Der Wiederaufbau dieses Teilstücks fand bis heute nicht mehr statt. Ab dem 8. Oktober 1945 konnte der Zug die Strecke von Linz bis Neustadt wieder befahren, wurde aber durch den Einsatz von Omnibussen ab Ende 1949 (Linz-Neustadt (Wied)-Altenkirchen) zunehmend als Personenbeförderungsmittel abgelöst, was die endgültige Schließung der Strecke im Jahr 1960 zur Folge hatte.

Heute befinden sich die ehemaligen kleinen, aus Bruchstein und Fachwerk bestehenden Bahnhöfe in privater Hand. Die ehemalige Strecke des Bahndamms wurde zu einem viel genutzten Wander- und Fahrradweg umgestaltet. Auf einer 9 km langen, wieder eröffneten Strecke von Linz bis Kalenborn führend, kann auch heute noch an Wochenenden und Feiertagen das Feeling der historischen Zugfahrt erlebt werden.

(Jan Grendel, Universität Koblenz-Landau, 2014)

Internet

bildarchiv-neumann.de Linz-Flammersfeld-Altenkirchen (abgerufen 01.09.2014)

Literatur

Lahr, Hans (2012): Als das Dampfross noch durchs Wiedtal schnaufte - Vor 100 Jahren wurde die Eisenbahnstrecke Linz-Altenkirchen eröffnet. In: Heimat-Jahrbuch des Kreises Altenkirchen (Westerwald) und der angrenzdenden Gemeinden, S. 92-103. Altenkirchen.

Schönhofen, Werner (1990): 75 Jahre Eisenbahn Linz-Altenkirchen. In: Heimat-Jahrbuch des Kreises Altenkirchen (Westerwald) und der angrenzenden Gemeinden, S. 128 f.. Altenkirchen.

Bahnhofsgebäude Oberlahr bei Bürdenbach-Bruch

Schlagwörter: Bahnhofsgebäude, Eisenbahnstrecke
Ort: Bürdenbach - Bruch
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1912
Koordinate WGS84: 50° 37 16,25 N: 7° 31 50,46 O / 50,62118°N: 7,53068°O
Koordinate UTM: 32.396.063,62 m: 5.608.730,23 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.396.097,01 m: 5.610.533,80 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Bahnhofsgebäude Oberlahr bei Bürdenbach-Bruch“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-102023-20140902-5 (Abgerufen: 13. November 2026)

Copyright © **LVR**