

Erlebtes und Gesammeltes

zusammengestellt als

FESTSCHRIFT

zum 80jährigen Bestehen

der rechtsrheinischen Eisenbahnstrecke

von

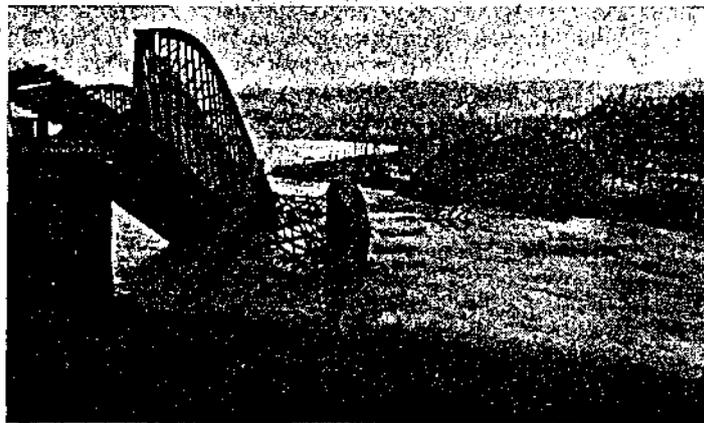
Reichsb.-Oberamtmann i. R. Hans Moritz in Neuwied

H. M.

Verlag

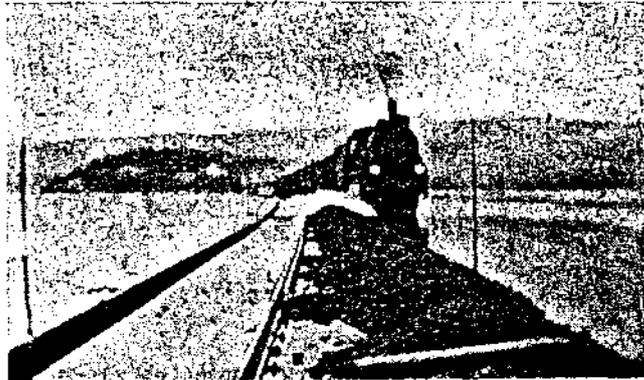
Der Katastrophenbahnhof Fahr-Irlich

Der Bahnhof Fahr-Irlich ist ein Außenseiter im Reigen der rheinischen Bahnhöfe. Als Nachkömmling entstand er erst im Jahre 1891, als die Bahnstrecke bereits über 20 Jahre im Betrieb war. Ursprünglich nannte er sich kurz und schlicht „Fahr“, bis im Jahre 1910 auch die größere Nachbargemeinde Irlich Anspruch auf einen Bahnhof erhob. Und da taufte man ihn auf den Doppelnamen „Fahr-Irlich“, womit die Irlicher auch ihren Bahnhof bekamen. Aber der Bahnhof war nun einmal ein Sorgenkind, das geradezu vom Schicksal verfolgt war. Zunächst erlebte er den Einsturz der Eisenbahnwiedbrücke am 5. 2. 1909. In jenen Tagen trat plötzlich auf dem Westerwald Tauwetter ein, wobei der reichlich gefallene Schnee mit Regen abging. Ungewöhnliches Hochwasser der Wied und anderer rechtsrheinischer Flußläufe, der Lahn, der Saynbach, der Kasbach und der Sieg wären die unausbleiblichen Folgen. Für die zweigleisige Eisenbahnbrücke über die Wied an ihrer Mündung war es verhängnisvoll, daß durch den noch niedrigen Wasserstand des Rheines eine starke Strömung entstand, welche besonders das rechte Brückenwiderlager gefährdete. Trotz aller Gegenmaßnahmen durch Abwerfen von Steinbrocken und Sackzement in die sich bildenden Auskolkungen wurde das Widerlager unterspült und stürzte mit der 80 m langen Eisenkonstruktion ein. In dem nachstehenden Bild ist die Wasserflut mit der abgestürzten Brücke festgehalten.



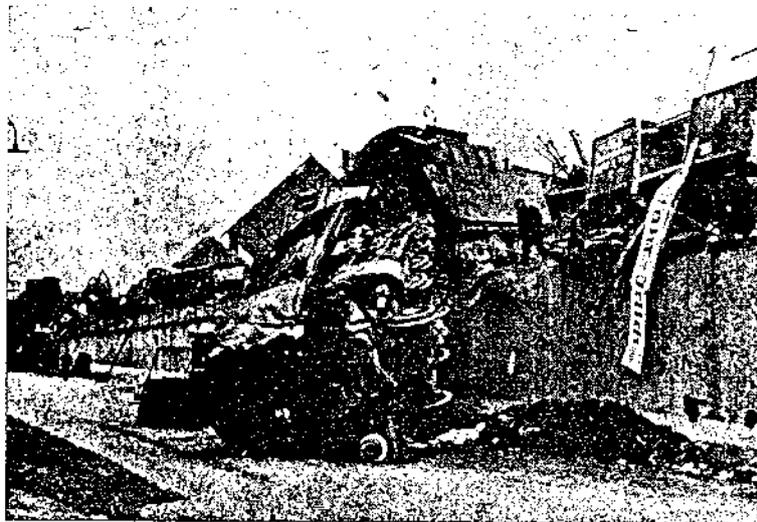
Weitere Schäden konnten vermieden werden, da man die Strecke für den Zugverkehr vorzeitig sperrte. Da auch aus gleicher Ursache und zur gleichen Zeit die Saynbrücke bei Engers eingestürzt war, mußte die rechtsrheinische Strecke von Fahr-Irlich bis einschließlich Engers gesperrt werden; die Verkehrsinsel Neuwied—Engers war somit von beiden Seiten völlig vom Eisenbahndurchgangsverkehr abgeschnitten. Durch sofort hergestellte Behelfsbrücken über die Wied und den Saynbach konnte schon nach vier Wochen der Durchgangsverkehr — an den Brückenstellen allerdings eingleisig — wieder aufgenommen werden. Mit dem Bau der neuen Wiedbrücke verband man gleichzeitig eine wesentliche Linienverbesserung, indem man die Streckengleise rheinseitig verlegte und scharfe Krümmungen abflachen konnte. Anfang November gleichen Jahres konnte sowohl an der Wiedbrücke bei Irlich wie auch an der Saynbrücke bei Engers der ungehinderte Durchgangsverkehr über die neuen Bauwerke wieder aufgenommen werden.

Um die Jahreswende 1925/26 drohte eine zweite Katastrophe. Diesmal war es der Rhein, der mit seinem ungewöhnlichen Hochwasser den am Ufer vorbeiführenden Bahndamm gefährdete. Auf der Strecke Rheinbrohl—Hammerstein—Leutesdorf—Fahr-Irlich war fast die Bahnkrone vom Hochwasser erreicht, da mußte man aus Vorsichtsgründen zwischen Leutesdorf und Neuwied das rheinseitige Gleis sperren und den eingeschränkten Zugverkehr eingleisig auf dem weniger gefährdeten Berggleise durchführen. Wenige Stunden später wurden die tiefstgelegenen Gleise des Bahnhofes Fahr-Irlich überflutet, sodaß die Züge mit besonderer Vorsicht durch das Wasser fahren mußten. Unser nachstehendes Bild zeigt den Münchener D-Zug 58 am Neujahrsmorgen auf seiner Fahrt durch den Bahnhof.



Schon wurde erwogen, den Zugbetrieb rechtsrheinisch völlig einzustellen, da kam vom Oberrhein der erlösende Fernspruch: „Der Rhein steht!“ Nach wenigen Tagen Abwartens und eingehender Untersuchungen des Bahnkörpers konnte man den zweigleisigen Regelbetrieb ohne weitere Zwischenfälle wieder aufnehmen.

Ein weiteres Verhängnis wurde der Zusammenstoß dreier Güterzüge im dichten Nebel am 12. 10. 1942. Am Südstellwerk des Bahnhofes mußte ein nach Neuwied fahrender Güterzug aus betrieblichen Gründen halten. Kaum hatte er sich zur Weiterfahrt in Bewegung gesetzt, als ein von Leutesdorf kommender zweiter Güterzug, für den versehentlich das Einfahrtsignal auf Fahrt gestellt worden war, auf diesen von hinten auffuhr, wodurch die Lokomotive und eine Anzahl Wagen entgleisten. Im gleichen Augenblick fuhr ein von Neuwied im Nachbargleis kommender Güterzug in die Wagentrümmer und entgleiste ebenfalls. Ein unübersehbares Chaos von Trümmern war die Folge, zwei Lokomotiven und über 50 — meist beladene — Güterwagen waren mehr oder weniger beschädigt, eine Anzahl völlig zertrümmert. Unser nachstehendes Bild zeigt die auf die Landstraße gestürzte Lokomotive des von Neuwied kommenden Zuges mit einer größeren Zahl beschädigter Wagen in der Nähe des Südstellwerkes.



Außer dem erheblichen Materialschaden waren glücklicher Weise keine Menschenleben zu beklagen; nur der Schlußschaffner

wurde leicht verletzt und kam mit einer Fußverletzung davon. Das Aufräumen der Trümmer und Ladegüter erforderte bei angespannter Tätigkeit und Verwendung schwerster Spezialkräne immerhin acht Tage. Am 20. Oktober wurde der zweigleisige Zugbetrieb wieder aufgenommen.

Schließlich ist die letzte Katastrophe vom 22. 12. 1947 noch frisch in Erinnerung. Der Zusammenstoß zweier D-Züge in dem ein-gleisig betriebenen Abschnitt an der Behelfswiedbrücke ist einer der folgenschwersten Unfälle, den die deutschen Eisenbahnen zu beklagen haben. Der von Köln kommende Münchener D-Zug, der kurz am Südstellwerk wegen Ziehen der Notbremse gehalten hatte, stieß unmittelbar nach seiner Weiterfahrt mit dem von Neuwied kommenden Freiburger D-Zug, der seine Fahrtgeschwindigkeit auf 40 km in der Stunde ermäßigt hatte, zusammen. Die Ursache ist in dem Überfahren des auf Halt stehenden Einfahr-signales für den aus Richtung Neuwied kommenden Freiburger D-Zuges zu suchen. Während bei dem Münchener D-Zug nur die Lokomotive entgleiste, wurde von dem Freiburger D-Zug die Loko-motive mit dem Packwagen sowie den folgenden zwei vierachsigen Personenwagen seitlich abgedrängt und von dem Bahndamm auf die 4 m tiefer gelegene Landstraße bzw. Böschung geworfen, wie das nachstehende Bild zeigt.



42 kostbare Menschenleben und 116 Schwer- und Leichtverletzte war die traurige Folge des Zusammenstoßes, während der Sachschaden sich auf zwei schwerbeschädigte und einige leichtbeschädigte D-Zugwagen sowie zwei beschädigte Lokomotiven beschränkte. Die sofort mit einem großen Kräfteaufgebot und vielen freiwilligen Helfern aufgenommenen Bergungs- und Aufräumungsarbeiten wurden derart beschleunigt, daß der Zugbetrieb schon am nächsten Mittag eingeleistigt und nach weiteren zwei Tagen wieder in vollem Umfange durchgeführt werden konnte. Zwei Stunden nach Eintritt des Zusammenstoßes waren bereits alle Leichen geborgen; sie wurden zunächst in Neuwied aufgebahrt und nach ihrer Identifizierung von dort in die Heimat zur Beisetzung überführt. Die Verletzten fanden sofortige Aufnahme in den Krankenhäusern von Neuwied, Andernach, Engers, Koblenz und Niederlahnstein.

Möge hiermit das unheilvolle Geschick, welches dem Bahnhof Fahr-Irlich einen traurigen Ruhm eingetragen hat, für immer genannt sein!

Abschließend sei in diesem Zusammenhang noch erwähnt, daß kein Bahnhof im Kreisgebiet in der letzten Kriegsphase so den fortgesetzten Bombenangriffen ausgesetzt war wie gerade Fahr-Irlich. Seine offene, ungeschützte Lage unmittelbar am Rheinufer, die günstige Angriffsmöglichkeit vom freien Andernacher Felde und dem Maifeld her und schließlich die betriebswichtige Wiedbrücke waren wohl Umstände, die zu öfteren Fliegerangriffen reizten. Bedauerlich, daß auch der Ort Irlich hierunter mehr wie andere Ortschaften zu leiden hatte, zählt man doch insgesamt 112 Todesopfer, und die Zerstörung von Wohn- und sonstigen Gebäuden wird auf 80 % geschätzt. Darüber hinaus fielen dem Bahnhof noch weitere Sonderaufgaben zu, wie sie kaum ein zweiter Bahnhof zu erfüllen hatte. Öfters und längere Zeit war Fahr-Irlich Endbahnhof der Kölner Züge, die überbesetzt mit Flüchtlingen, Evakuierten, Altersschwachen, Frauen, Kindern, Bombengeschädigten und Verletzten einschließlich ihrem mitgeschleppten Hab und Gut ankamen. Die Weiterbeförderung mit den eingelegten Pendelomnibussen nach Neuwied vollzog sich bei solchem Massenandrang nur schleppend, besonders wenn noch Fliegeralarm oder Fliegerangriffe dazu kamen. Wartesaal, Bahnsteig, Vorplatz waren gefüllt mit einem unübersehbaren Menschengewirre; entnervte und mit Bombenangst gehetzte menschliche Wracks, von der Heimat vertrieben, auf der Suche nach Unterschlupf im Ungewissen, das waren die Fahrgäste, die der Bahnhof zu betreuen hatte! Es war gewiß eine harte Aufgabe, den tausend Wünschen und Fragen, dem Jammern und Klagen, Suchen verirrter Mütter und Kinder, Nachspüren fehlender Gepäckstücke u. a. m. mit Geduld und Hingabe in einer Zeit zu begegnen, wo man selbst ein gehäuftes Maß eigener Sorgen hatte. Doch die pflichtbewußte Hingabe der Fahrer Eisenbahner und ihre bewiesene Hilfsbereitschaft war stärker wie dieses Elend; sie gaben ihr Bestes her, um jeden soweit irgend möglich zufrieden zu stellen. Ihrer Besonnenheit und Umsicht ist es zu danken, daß alle diese ungewöhnlichen Schwierigkeiten im Geiste der Menschenliebe gemeistert wurden, ohne daß Klagen oder Beschwerden laut wurden oder Zwischenfälle oder gar Unfälle eingetreten wären. Dem Bahnhof Fahr-Irlich mit seinem pflichtgetreuen Personal sei auch an dieser Stelle Dank und Anerkennung für die geleistete schwere Arbeit in schwerster Zeit versichert!