

Die Heisterbacher Talbahn

Mit den heutigen Augen gesehen war sie eine reizende kleine Eisenbahn, vielleicht etwas hilfsbedürftig, aber stets bemüht, dem Fahrplan und den Ansprüchen der damaligen Zeit gerecht zu werden. Wenn sie nicht gewesen wäre, hieße ich heute womöglich Schmitz, Meier oder sonstwie, denn mein Vater stand ein ganzes Berufsleben lang im Dienste der Talbahn und fuhr schon als junger Bursche täglich mit wachen Augen am Elternhause eines Mädchens vorbei, das später seine Ehefrau und meine Mutter wurde. Mein Großvater aber gehörte zu den Pionieren der Heisterbacher Talbahn. Er war von der ersten Schwelle an dabei und avancierte später zum Rottenführer.

Leider gingen sämtliche Betriebsunterlagen der Heisterbacher Talbahn, sofern sie bei der übergeordneten Stelle der Rhein-Sieg-Eisenbahn vorlagen, im letzten Kriege verloren. Jedoch zahlreiche mündliche Überlieferungen, alte Dienstvorschriften und Selbsterlebnisse halten die kleine Eisenbahn in freundlicher Erinnerung. Rund 80 Jahre Entwicklung liegen zwischen der ersten Dampflokomotive der fast schon legendär gewordenen Kleinbahn und den heutigen Großbussen der Rhein-Sieg-Eisenbahn. Vielleicht ist das der Grund, wenn die nachfolgende Erzählung gelegentlich romantisch oder sogar etwas respektlos anmutet. - Der Fortschritt setzt eben immer wieder neue Maßstäbe.

Die 7,2 km lange Strecke der HTB (Heisterbacher Talbahn) wurde im Jahre 1891 eröffnet. Sie führte von Niederdollendorf über Oberdollendorf, Heisterbach, Heisterbacherrott nach Grefgelsbitze. Vorwiegend diente sie dem Abtransport von Basalt aus den Steinbrüchen oberhalb Heisterbach sowie dem Personenverkehr an allen Sonn- und Werktagen. Die Strecke verlief eingleisig mit Rangiergleisen an den Stationen und Umschlagplätzen. Alle Güterwagen der HTB waren zweiachsige Holzloren, zum Teil mit Holzuntergestell. Für den Personenverkehr standen drei vierachsige und drei zweiachsige Wagen zur Verfügung, davon war einer ein kombinierter Personen- und Packwagen. Die ersten drei Lokomotiven wurden bereits 1889 in Dienst gestellt. Sie hießen: Clara, Willy und Marie. Ein Jahr später gesellte sich eine „Humboldt“ dazu und im Jahre 1920 eine „Henschel“. Zwei weitere Lokomotiven wurden später von der Rhein-Sieg-Eisenbahn ausgeliehen, aber nach einigen Jahren wieder zurückgegeben.

Der „Boss“ des Unternehmens hieß Inspektor Untermann. Er war zwar ein schnell- und lautsprechender Vorgesetzter, aber auch ein Verständnisvoller. Die Lokomotive „Willy“ soll übrigens nach seinem Vornamen benannt worden sein. Dem Inspektor lag die Pflege des Schienenweges besonders am Herzen. Meist zum Leidwesen der Verantwortlichen, denn der Chef inspizierte mehrmals wöchentlich die Rotte der Talbahn. Als während des ersten Weltkrieges einige französische Gefangene die Gleise in Ordnung hielten, fühlte sich Willy Untermann verpflichtet, diese Leute zu betreuen. Er las ihnen also bei Gelegenheit aus der Zeitung von deutschen Siegen und anderen politischen Ereignissen vor. Da jedoch der Inspektor keine Fremdsprachen beherrschte und die Gefangenen der deutschen Sprache nicht mächtig waren, verlief die deutsch-französische Verständigung im Rahmen der Heisterbacher Talbahn erfolglos. Die Gefangenen aber machten das Beste aus der Sache. - Sie heuchelten stets großes Interesse und handelten sich damit immer mehr Lesestunden (sprich Ruhepausen) ein.

Weil die Rotte ihren Dienst gewissenhaft versah, war sie eine bedächtige Truppe. Leider musste sie deshalb von vorübergehenden Passanten gelegentlich Hänseleien einstecken. Das wurde Ende der zwanziger Jahre noch schlimmer, als in Stieldorf die Passionsspiele über die Bühne gingen. Von den zwölf Apostelgestalten waren nämlich zwei bei der Rotte beschäftigt. Sie hatten Haupthaar und Bart bibellang wachsen lassen und standen tagsüber mit Spitzhacke und Hammer zwischen den Gleisen. Heute wäre es kein außergewöhnlicher Anblick, aber damals ärgerten hämische Zeitgenossen die Langhaarigen und ihre Kameraden täglich mit den Passionsworten: „Als Jesus die Rotte sah, weinte er bitterlich.“

An Stelle des heutigen Gemeindehauses von Oberdollendorf stand vor zwanzig Jahren noch der sogenannte Maschinenschuppen der Heisterbacher Talbahn. Er war ein umfangreiches Gebäude, gleichzeitig Versorgungsstelle, Schlosserei, Stellmacherei und Lokomotivhalle. Dort wurden nicht nur die Reparaturen an den Loks durchgeführt, sondern auch die Rottenarbeiter mit Werkzeug und Material ausgestattet oder die Oberteile der Holzloren neu gezimmert. 1908 besaß die Talbahn 114 Güterwagen, davon waren dreißig Jahre später immerhin noch 100 Stück vorhanden. Laut Vorschrift durften bergwärts neun leere und talwärts 8 beladene Wagen gefahren werden. Natürlich gab es keine durchgehenden Bremsen. Lediglich einige Wagen waren mit Bremserstand und Handkurbel ausgestattet.

Auf diesen Wagen sorgten dann die verantwortlichen Männer jeweils für verminderte Geschwindigkeit, denn die Lokomotive wurde allein mit dem Druck der acht beladenen Güterwagen auf der Talfahrt nicht fertig. Bergan aber ging es unter Schnaufen und Stöhnen. Der Rhythmus der Lokomotive wurde bald von jung und alt in Worte umgesetzt: „Ich will erop, ich moss erop! -- Ich will erop, ich moss erop!“ In der Dienstvorschrift für Lokomotivführer und Heizer vom 1. November 1905 stand unter § 20/3 wörtlich: „Die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit darf unter keinen Umständen mehr als 20 km in der Stunde, also für den Kilometer 3 Minuten betragen.“ Wie schnell allerdings die Lokomotive bergan keuchte, lag natürlich beim jeweiligen Lokführer. Als der Zug eines Tages wiedermal gen Heisterbach dampfte, überholte er in einer Kurve ausgerechnet Inspektor Untermann, der beschaulich auf der damals noch verkehrarmen Landstraße spazierte. Schnelles Fahren aber war dem Chef der HTB stets ein Greuel. So lief er dann auch entrüstet einige Schritte neben dem Bähnchen her, drohte dem Maschinisten mit dem Krückstock und schrie: „Seit wann hat die Heisterbacher Talbahn Schnellzüge eingelegt?“

Im allgemeinen jedoch ging es bergan ohne Hast zu. Die Bremser standen dann untätig an der Kurbel und warteten auf Gefälle. Im Winter bereitete allerdings der Dienst auf den offenen Güterwagen kein Vergnügen. Das empfand auch der Bremser unserer kleinen Geschichte. Als das Bähnchen in die ständig ansteigende Waldstrecke hinter Heisterbach fuhr, zitterte der Mann auf seinem Stand vor Kälte wie ein Schneider. Außerdem drängte es ihn an einen gewissen Ort, den auch heute noch Kaiser und Könige zu Fuß aufsuchen - aber ein solcher Ort war fern. Eingangs des Keltersiefens, einer Waldschneise, die den großen Streckenbogen der Bahn weit um die Hälfte abkürzte, soll der Bremser entschlossen von seinem Wagen gesprungen sein und nach zweckdienlichem Aufenthalt im Walde den fahrenden Zug etwa 100 Meter vor der Abfahrt nach Heisterbacherrott wieder bestiegen haben.

Die meisten Fahrten der Bahn galten zweifellos dem Gesteintransport. Von der bereits erwähnten Hauptstrecke führten sogenannte Zubringergleise direkt an die Brüche oder Umschlagplätze. Hinter der Endstation Grengelsbitze reichten die Schienenstränge bis zu den Brüchen Hohenscharfenberg und Adrian. In den zwanziger Jahren wurde in der Nähe von Grengelsbitze sogar Braunkohle geschürft und über ein Stumpfgleis in die Züge der Talbahn eingeholt. Die Verloaderampen der Brüche Limberg und Steinringerberg befanden sich zwischen Grengelsbitze und Heisterbacherrott, direkt an der Hauptstrecke.

Am Scheid, dem höchstgelegenen Straßenpunkt zwischen Heisterbacherrott und Oberdollendorf, führte das Zubringergleis zum Weilberg quer über die Straße, durch den Wald bis zum Brecher. Die Züge durchfuhren dabei einen Miniatur-Tunnel, der das Personal zu gelegentlichem Schabernack aufforderte. Um den Maschinisten zu ärgern, legten Witzbolde vom Dach des Tunnels ein Brett auf den Schornstein der Lokomotive. Sie freuten sich dann wie die Kinder, wenn Lokführer und Heizer hustend und fluchend wieder ins Freie kamen. Im Bruch Weilberg arbeitete damals auch Hannes als „Steinklöpfer“. Er war ein fleißiger Mann, wenn auch kein gelehrter. Sein Tagelohn betrug 18 Groschen. Eines Tages eröffnete ihm der „Ober-Steinklöpfer“, dass er künftig mit zwei Mark

Tagelohn rechnen könne. Hannes überlegte nur kurz. Zwei Mark klang im Gegensatz zu 18 Groschen recht dürftig. „Küt net in Froog“, knurrte er empört. „Ich hann bis jetz 18 Jrosche jekräje on die krijen ich och wigger.“

Vom Scheid bis nach Heisterbach wechselte die Bahn auf engen Gleisbögen dreimal die Straßenseite. Es erfolgte laut Vorschrift durch Vorantragen roter Signalflaggen. In den Anfangsjahren der Talbahn beförderte der Bruch Petersberg sein Gestein mittels Hochseilbahn an die Verladestelle „Luftbahn“ in Oberdollendorf. Sie befand sich 30 m oberhalb des heutigen Waldfriedhofes. Die beladenen Seilloren schwebten aus Richtung Petersberg auf eine große Holzbühne und wurden dann auf der Schutthalde geleert. Von dort führte ein Zuschiebegleis über die Straße ins Rangiergleis der HTB, wo die Fracht von den talwärts fahrenden Zügen übernommen wurde. Der Petersberger Bruch stellte einige Jahre vor dem ersten Weltkrieg seinen Betrieb ein. Den Anlass dazu soll die damalige deutsche Kaiserin gegeben haben. Sie sah während eines Aufenthaltes auf dem Petersberg den Basaltbruch - natürlich von weitem - und rief entrüstet aus: „Wer hat denn dem Berg diese hässliche Wunde geschlagen?“ So erzählt jedenfalls meine Mutter - eigentlich müsste sie es wissen, denn sie war zu dem Zeitpunkt immerhin schon ein Backfisch. Endstation der Gesteinstransporte war der Rhein bei Niederdollendorf. Hier standen die Sturzgerüste, auf denen die Güterwagen ausgekippt wurden. Arbeiter schafften dann die Steine mühsam in Schubkarren über lange Bohlen in die großen Schleppkähne, die damals täglich am Niederdollendorfer Ufer vor Anker lagen.

Neben dem Gestein spielte auch die Beförderung von Ton eine wichtige Rolle. Er wurde von den Dollendorfer Fabriken benötigt und in deren Auftrag gefahren.

Die Gruben lagen unterhalb der Hardt am Karschberg bei Römlinghoven. Dort wurde der Ton von Fabrikarbeitern gestochen und mit einer Flachseilbahn zu Tal gelassen. Zwei solcher Seilbahnen waren täglich in Betrieb. Sie brachten den Ton in der Nähe des heutigen Handballplatzes auf steinerne Sturzrampen, wo er einfach in die darunterstehenden Güterwagen der Heisterbacher Talbahn gekippt wurde. Die beladenen Wagen gelangten dann über ein Zubringergleis in die Hauptstrecke der HTB, über die sie schließlich in die Fabriken rollten.

Die Tonförderung am Karschberg hatte anfangs nichts mit der HTB zu tun, obwohl die Dollendorfer Fabriken, „Rheinischer Vulkan“ und „Didier“, bereits 1901 die Flachseilbahn von den Gruben bis ins Tal bauten. Erst im Jahre 1910 legte die Talbahn ein Zubringergleis bis an die Umschlagplätze. Bis zu diesem Zeitpunkt gelangte der Ton ab Römlinghoven per Pferdefuhrwerk in die Fabriken, wo er im Zuge der Schamott-Herstellung verarbeitet wurde.

Heute kann man die früheren Ton-Umschlagplätze in Römlinghoven nur noch ahnen. Statt dessen präsentieren sich neue Wohnhäuser, denen die höhere Gehaltsklasse direkt aus den großen Fenstern scheint. Damals aber war alles Wiese, und die Buben und Mädchen hüteten dort Schafe und Ziegen. Natürlich war es verboten, mit den nahen Güterwagen der Talbahn zu spielen, aber die „Pänz“ taten es manchmal doch. Ein unschuldiges Lämmchen musste eines Tages dafür büßen. Es kam beim Hin- und Herrollen der Wagen zwischen die Puffer und bereicherte anschließend einige Tage lang den Mittagstisch der betroffenen Familie.

Gütertransporte a la Talbahn wären natürlich heutzutage weder lohnend noch zeitgemäß. Ein reizendes Personenzüglein am Rande des Siebengebirges jedoch könnte bei der steigenden Sehnsucht nach Romantik für Naturfreunde und Touristen zur Attraktion werden. Denn schließlich verkörpern ja auch die Esel vom Drachenfels längst nicht mehr den neuesten Stand der Beförderungsmittel. Allerdings müsste man dann zusätzliche Gags ersinnen - vielleicht Gartenmöbel und Sonnenschirme auf den offenen Personenwagen oder Kästen mit blühenden Geranien nebst einem Hinweisschild: „Blumenpflücken während der Fahrt gestattet.“

Die Personenwagen der Talbahn führten zwar keine Blumen mit, dafür im Winter sogenannte Kanonenöfchen, wie man sie heute gelegentlich noch in Baubuden vorfindet. Der Personenverkehr wickelte sich im Vergleich zu den Gütertransporten überhaupt disziplinierter ab. Immerhin waren es Menschen, die befördert wurden und die für ihr Geld Pünktlichkeit und Komfort verlangen durften - mit dem Letzteren war es allerdings nicht weit her.

Der Einsatz der Personenzüge erfolgte in Niederdollendorf, genau gegenüber vom heutigen Bahnhof der Bundesbahn. Von dort dampfte die HTB erst einmal durch das nahe Fabrikgelände. Die Fahrgäste der Abendzüge waren vorwiegend Arbeiter aus den Werken mit ihren zweizylindrigen emaillierten „Henkelmännern“.

Wer die Abfahrt am Bahnhof verpasst hatte, sprang zum Ärger des Zugführers einfach im Werkgelände auf die rollenden Wagen. Das Bähnchen bog dann nach rechts, bewältigte eine kurze Steigung und überquerte mit Gebimmel und vorangetragenen Warnflaggen die Römlinghovener Straße. Ohne Aufenthalt ging es weiter durch Wiesen und über einen kleinen Viadukt bis zur Station Oberdollendorf, direkt gegenüber der Kirche. Die Lokomotive hatte dort einige Minuten Zeit, um neuen Mut und Dampf zu fassen, denn der Schaffner des Zuges musste in der 150 Meter entfernten Wirtschaft die Fahrgäste abrufen. Manchmal bedurfte es einer energischen Aufforderung, schleunigst das Bierglas leer zu trinken und den wartenden Zug zu besteigen. Jedoch die Angestellten der Talbahn waren im allgemeinen nachsichtige Leute, besonders wenn es sich bei den Fahrgästen um Arbeiter handelte, deren Frauen irgendwo zu Hause mit dem Abendessen warteten. In Ermangelung anderer öffentlicher Verkehrsmittel hätte nämlich ein Zurückgebliebener den Heimweg per pedes antreten müssen.

Die Haltestelle an der Kirche Oberdollendorf wurde später abgeschafft, einmal der ungünstigen Lage wegen und zum anderen, weil die nächste Station nur 300 Meter weiter aufwärts bei der Gastwirtschaft Gratzfeld (heutiges Lehrlingsheim) lag. Über Heisterbach und Verschönerungsweg rollte dann der Personenzug nach Heisterbacherrott, wo die meisten Fahrgäste ausstiegen - das heißt, wenn sie es nicht vorgezogen hatten, an ihrem Haus oder an einer Wegabkürzung einfach vom fahrenden Zug zu springen. Vor der Einfahrt in die Endstation Grengelsbitze überquerte die Bahn noch einmal die Straße, entließ bei der Wirtschaft Stang die Fahrgäste und rangierte Lokomotive und Wagen für die Rückfahrt.

Die Popularität der Bahn inspirierte den damaligen Stationswirt von Grengelsbitze zur einzigen Namensführung seines Hauses: „Gasthof zur Heisterbacher Thalbahn von Josef Stang“. Die Buchstaben waren im Außenputz der Vorderfront plastisch ausgespart und hielten sich länger als die Talbahn selbst. Um die Jahrhundertwende gab es sogar Ansichtskarten, auf denen das Gasthaus nebst Wirt und die Bahn nebst einigen uniformierten Angestellten zu sehen waren.

Im allgemeinen fuhren die Personenzüge drei- bis viermal am Tage. An den Kirmestagen von Heisterbacherrott und Thomasberg aber stand die Talbahn im Großeinsatz. Während der Sommermonate fuhren auch viele Sonderzüge nach Heisterbach. Meist waren es fröhliche Studentengruppen, die zur historischen Stätte nebst dem beliebten Restaurant wollten oder bis zum Verschönerungsweg fuhren, um von dort eine Wanderung durch das Siebengebirge anzutreten. Einmal hätte eine solche Fahrt beinahe böse Folgen gehabt. Wieder hatte die Talbahn Ausflügler nach Heisterbach gebracht und war gerade dabei, im Rangiergleis vor den damaligen Weihern für die Rückfahrt zu ordnen. Kein Mensch weiß genau, wie es passierte - plötzlich löste sich der letzte Personenwagen und rollte mit zunehmender Geschwindigkeit talwärts. Gottlob hatten die Reisenden den Wagen bereits verlassen, leider aber befand sich auch niemand vom Fahrpersonal darauf, der die Bremse hätte andrehen können. Die beiden Kurven unterhalb von Heisterbach schaffte der Alleingänger erstaunlich gut, dann war es mit dem Gleichgewicht vorbei. Am früheren Basalt-Umschlagplatz „Luftbahn“ hüpfte der Wagen aus den Schienen, kollerte die Böschung

hinunter und blieb im Obstbunget hinter dem Wohnhaus lädiert liegen, keine dreißig Schritte vom herzverzierten „Plumsklosett“ der entsetzten Bewohner entfernt. Leider ging es nicht immer so glimpflich ab. Wenn auch die Talbahn während ihres Bestehens keine tödlichen Unfälle zu verzeichnen hatte, so wurden im Laufe der Jahre doch zwei Menschen überfahren, denen man notgedrungen ein Bein amputieren musste.

Bei allem Wohlwollen für die Heisterbacher Talbahn und für ihr Personal - den Hauch der großen weiten Welt vermittelten die Reisen in ihren Wagen keinesfalls, selbst auf dem billigsten Moped fährt man heute bequemer. Die Holzbänke waren harte Meterware von vorne bis hinten. Sie standen längst der Wagen zu beiden Seiten. Obwohl die äußere Plattform der Personenwagen nicht benutzt werden durfte, drängten sich dort oft die Menschen. Aber die Strafe folgte meist auf dem Fuße, denn je nach Windrichtung konnten sich die Plattformfahrer des Rußes aus der Lokomotive kaum erwehren und kamen mit tränenden Augen in ihrem Heimatdorf an. Im Winter war es im Innern der Wagen zwar relativ warm, aber bei abschüssiger Fahrt drängten manchmal Glut und Asche aus den Kanonenöfchen und suchten Bekanntschaft mit den Schuhen und Hosenbeinen der Reisenden.

Im Jahre 1926 stellte die Heisterbacher Talbahn ihren Personenverkehr ein. Die täglichen Fahrgäste nahmen es nicht tragisch und wechselten gern in die bequemen Busse der Rhein-Sieg-Eisenbahn über. Ausnahmsweise verkehrte jedoch im Sommer 1928 noch einmal ein Personenzugpaar nach folgendem Fahrplan:

17.55 ab Niederdollendorf	an 19.30
18.03 ab Oberdollendorf	an 19.05
18.11 ab Heisterbach	an 18,58
18.15 ab Verschönerungsweg	an 18.54
18.23 ab Heisterbacherrott	an 18,47
18.31 an Grengelsbitze	ab 18.40

Das Ende der Heisterbacher Talbahn begann sich eigentlich schon Mitte der zwanziger Jahre abzuzeichnen. Bereits 1920 bzw. 1924 wurden die Basaltbrüche Adrian und Hohenscharfenberg stillgelegt. Nach und nach stellten auch die übrigen Brüche ihre Tätigkeit ein. Der Weilberg blieb zwar der Talbahn noch bis in die ersten Kriegsjahre treu, dann hatte auch seine Stunde geschlagen. Heute ist der Weilberg ein lohnendes Ziel für Naturfreunde. In liebevoller Arbeit wurde der Bruch für Spaziergänger erschlossen. Über bequeme Wege gelangt man zu den sechsseitigen Basaltsäulen, die damals von den Steinbrucharbeitern aus der Wand gebrochen wurden. Mehrere Bänke und eine Holzhütte laden zur Rast ein, und wer mehr wissen will, braucht nur die große Schrifttafel am Rande des Bruchs zu lesen, die unter anderem von der Eiszeit berichtet. Leider wissen erst wenige Siebengebirgler von dem kleinen Naturpark am Weilberg, vielleicht aber scheuen sie auch nur den Weg dorthin. - Es soll ja auch Königswinterer Bürger geben, die nie an der Drachenfelsruine waren.

Aber zurück zur Heisterbacher Talbahn: Um 1942 wurde der Bahnbetrieb auf der Strecke Heisterbach endgültig eingestellt. Man baute die Gleise ab und verschickte sie an die Feldbahnen in Rußland. Lediglich die Tonanschlüsse Römlinghoven wurden noch bis 1950 gefahren. Dann verschwand langsam alles, was irgendwie an unsere kleine romantische Eisenbahn erinnerte. Was aber wurde aus den Lokomotiven der HTB? Von den drei Mitbegründern aus dem Jahre 1889 wurde „Clara“ 1900 nach Mayen verkauft und „Willy“ 28 Jahre später ausgemustert. Die „Humbold“ von 1890 wechselte im Jahre 1922 auf eine Ostbahn über, und die starke „Henschel“ kam 1950 zum Verkauf. Die treueste aber war „Marie“. Sie diente der Talbahn vom Anfang bis zum Ende - und wenn sie nicht verschrottet wäre, pfiß sie wahrscheinlich heute noch irgendwo.