

Die Bestallung eines der ersten Lokomotivführer für die Zahnradampf-Lokomotiven auf der Westerwaldstrecke von Linz nach Flammersfeld bzw. Altenkirchen, der wenige Jahre später mit seinem „Feurigen Elias“ im Elsafftal tödlich verunglückte

Von [H.H.Mohr](#)

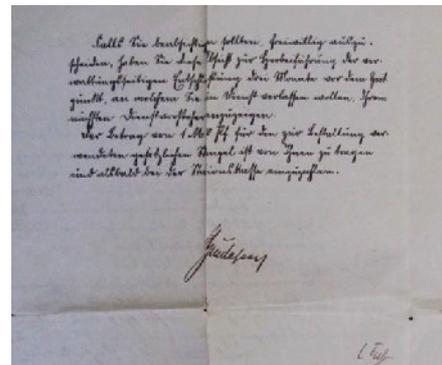
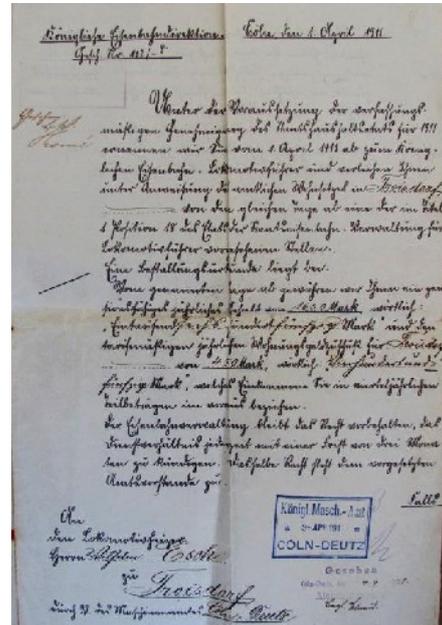
Durch den Bau und die absehbare Eröffnung der Westerwaldstrecke suchte die Königliche Eisenbahndirektion in Köln insbesondere nach 1905 zunächst unter den eigenen Bediensteten nach geeigneten jungen Männern, die zu pflichtbewussten Lokomotivführern ausgebildet werden konnten. Sehr gute Chancen hatten gelernte Schlosser. Darunter befand sich auch Wilhelm Esch, der 1911 in Troisdorf ansässig war und um 1912 nach Linz verzogen ist.

Die Reichsbahndirektion Köln war ein Verwaltungsbezirk der Deutschen Reichsbahn und ihre Vorgängerin die (königlich preussische) Eisenbahndirektion Cöln. Die Nachfolgerin der Reichsbahndirektion ist die Bundesbahndirektion Köln.

Das Gebiet der Reichsbahndirektion Köln erstreckte sich im Wesentlichen auf die preussische Rheinprovinz westlich des Rheins vom Niederrhein bis in die nördliche Eifel. Nur im Bereich von Köln und mit der rechten Rheinstrecke lag die Zuständigkeit auch östlich des Rheinstroms.

Wilhelm Esch wurde am 1. April 1911 von der „Königlichen Eisenbahndirektion Cöln“ zum „Königlichen Eisenbahn = Lokomotivführer“ ernannt und ihm „von dem gleichen Tage ab eine der im Titel 1 Position 18 des Etats der Staatseisenbahn für Lokomotivführer vorgesehenen Stellen“ verliehen. – „Eine Bestallungsurkunde liegt bei.“

Die heimische Basaltindustrie war ausschlaggebend für den Bau der Eisenbahnstrecke von Linz (mit zwei Bahnhöfen in der Gemeinde Vettelschoß) nach Neustadt und weiter bis Seelbach = Flammersfeld bzw. Altenkirchen, die am 30.09.1912/01.10.1912 eröffnet wurde. Maßgebend für die Verwirklichung dieser Bahnstrecke war nicht zuletzt die 1902 von der „Basalt-Actien-Gesellschaft“ (BAG) in Linz abgegebene Absichtserklärung gegenüber der Königlichen Eisenbahndirektion in Köln, dass sie aus ihren Steinbrüchen auf der „Kalenborner Höhe“ jährlich 150.000 Tonnen an Basalt (Säulen, Kleinschlag, Sand, Splitt, Schotter, Pflaster- und Mauersteine) mit der Bahn (Reichsbahn) an den Rhein befördern lassen wolle. Die „Westerwaldstrecke“ war ein „Segen“ für die Anrainer bzw. umliegende Bevölkerung. Das Bahnprojekt „Neuwied – Waldbreitbach – Wiedmühle“ blieb hierfür auf der Strecke. An der Wied wurde heftig und mit „spitzen und beleidigenden Worten“ protestiert. Selbst die Honoratioren im Wiedbachtal fanden „Worte der Vertröstung, nicht aber des Trostes.“



Dieses Dokument fand Gerd Küppers am Vormittag des 03.11.2012 auf dem Trödelmarkt in Montabaur. Er fertigte Kopien an und übermittelte sie dem Heimat- und Geschichtsverein Troisdorf und dem Autor dieser Zeilen.
Abb. 01

Bei den langen und oft schwierigen Bauarbeiten zur Verwirklichung der Westerwaldstrecke von Linz nach Flammersfeld war es zu keinem erwähnenswerten Unfall gekommen, lediglich und wiederholt zu Bergbrüchen. Doch unweit der „Hohner Mühle“ in Oberelsaff in Richtung Mittelelsaff/Unterelesaff ereignete sich am 30.12.1916 das folgenschwerste Unglück auf der „Westerwaldstrecke“.

Nach reichlichem Schneefall war plötzlich Tauwetter mit Regen eingetreten. Der Holzbach im Elsafftal führte Hochwasser und schien den Bahndamm zwischen Wölsreeg und Wiedmühle zu gefährden. Aus Sicherheitsgründen wurde der um 19.00 (18.54) Uhr von Linz nach Altenkirchen verkehrende Personenzug um 20.00 (20.09) Uhr am Elsaffer Bahnhof angehalten. Wegen der fehlenden Wasserversorgungs-, Bekohlungs- und Übernachtungsmöglichkeiten für das Personal sollte die Lokomotive nach Linz zurückfahren. Kaum hatte die Lok 800 m zurückgelegt, stürzte sie am Kilometerstein 16,1 (Ober-/Mittelsaff) – wo der Bahnkörper in einem Ausschnitt am Berghang vorbei verlief – ab und überschlug sich, rutschte die etwa 25 m hohe Böschung hinab, bis sie am Wiesengrund, tief in das Erdreich eingewühlt, liegen blieb.

In der kurzen Zeit zwischen der Zugfahrt nach Elsaff und der Rückfahrt der Lokomotive war – wo in einer Geländewelle das Schmelzwasser besonders stark zu Tal floss – eine Rutschung eingetreten, wobei etwa 500 cbm Bodenmassen abgerutscht waren, sodass das Streckengleis auf einer Länge von 30 m völlig frei in der Luft schwebte, was bei der Dunkelheit offensichtlich nicht oder zu spät erkannt wurde.

Der Lokomotivführer Wilhelm Esch aus Linz, der Wagenaufseher Wilhelm Pötz aus Linz und der Hilfsrottenführer Hubert Schwarz aus Vettelschoß fanden den Tod. Dem durch Brandwunden schwerverletzten Heizer Saß (Sass) aus Linz gelang es, sich bis in den Elsaffer Bahnhof zu schleppen und telefonisch Hilfsmaßnahmen einzuleiten.



Der Bahnhof „Elsaff“ in Unterelsaff.
Abb. 02

Von Linz aus traf gegen 2 ½ Uhr am 31.12.1916 ein Hilfszug ein, in dem sich neben einem Beamten der Betriebsinspektion auch Dr. Hollsfeld sowie ein Lazarettarzt aus Linz befanden.

Mehrere Wochen war die Westerwaldstrecke von Vettelschoß bis Neustadt gesperrt, bis man die Bahnböschung wieder neu aufgeschüttet und durch umfangreiche Entwässerungsanlagen gesichert hatte. Der Personenverkehr auf der gesperrten Strecke wurde durch Kraftwagen aufrechterhalten.