

Die Ahrtalbahn

Bereits 1862 hatte man in Ahrweiler eine Strecke von Remagen nach Ahrweiler als Teil einer großen Bahn von Köln nach Trier vorgeschlagen.

Der Bau der jahrzehntelang projektierten Ahrtalbahn wurde nach dem 1870er Krieg durch die Rhein.Eisenbahn-Gesellschaft ernstlich ins Auge gefaßt und die nach mehrfachen Vermessungen endgültig bestimmte Linie endlich ausgeführt.

Die Bahn wurde zunächst nur von Remagen bis Ahrweiler gebaut und am 18.Sept.1880 eröffnet. Die erste Lokomotive hatte eine Glocke, die wegen der vielen Straßen- und Wegekrenzungen während der Fahrt ununterbrochen läutete.

Schon bald wurden die Arbeiten für die Weiterführung bis Altenahr vorgenommen.

Der neue Schienenweg überquerte an der Station Ahrweiler in der Nähe des Maschinenschuppens die Provinzialstraße (Wilhelmstraße), führte dann am Cosmann'schen Hause vorbei, dahinter über die heutige Hochstadenstraße, dann schräg über eine Brücke an der "Mühle Linden" über den Mühlenteich, durch die Gärten der Schällergasse (Joerresstraße) und hinter den letzten Häusern der Friedrichstraße heraustretend, über den großen, freien Platz vor dem Ahrtor dicht an der von Ehrenwall'schen Kuranstalt entlang, an der "Mühle Pfahl" vorbei, hier wieder über den Mühlenteich und dann in der Nähe der Provinzial-Wein-bauschule die Straße schneiden, an der Bergseite dicht an der Straße nach Walporzheim entlang und an Walporzheim, wo heute eingangs noch das frühere Stationsgebäude steht, vorbei in die heutige Linie.

Etwa um das Jahr 1908 wurde die Ahrtalbahn als Vollbahn zweigleisig ausgebaut und infolge Terrainschwierigkeiten zwecks Beseitigung der Straßenübergänge und Verhütung von Unglücksfällen von Station Ahrweiler bis Walporzheim an bis Bergseite nördlich der Stadt Ahrweiler, verlegt, was stellenweise große Ausbaggerungen, Aufschüttung eines großen Dammes sowie den Neubau einzelner Brücken erforderte.

Am 1.Dez.1886 wurde die Strecke Ahrweiler - Altenahr und am 15.Juli 1888 das restliche Stück bis Adenau eröffnet.

Parallel zu diesen Ausbauplänen wurde die Remagener Eisenbahnbrücke (Ludendorff-Brücke) gebaut und am

1.Sept.1919 fertiggestellt um die rechte Rheintalstrecke an das Ahrtal direkt anzuschließen.

Literatur: Die Ahrtalbahnen; Eisenbahn-Kurier, Freiburg, 1983.

Ahrweiler Nachrichten: 1951-8 Die neuen Eisenbahnbrücken bei Walporzheim und Marienthal dem Verkehr übergeben. 1952- 22 Vor 40 Jahren Ausbau der zweigleisigen Ahrtalbahn und Verlegung der Bahnkörper. 1968-6 Eisenbahnprobleme im Ahrtal (1870). 1969-10 Von der Entstehung der Ahrtalbahn. 1974-42 Ahrtalreise mit Dampf (1928). 1979-38 Seit 99 Jahren fährt unsere Ahrtalbahn. 1980-16 Das "Hundertjährige der Bahn (Forts.: Nr.17 u.40). 1985-14 Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler kämpft weiterhin um den Erhalt der Ahrtalstrecke. 1987-4 Die Bundesbahn plant einschneidende Maßnahmen. 1991-8 Bau der Ahrtalbahn.

Die Brückenpfeiler in der Adenbach

Die Pfeiler im Adenbachtal sind Relikte einer nie fertiggestellten Bahnlinie.

Die Anfänge reichen zurück bis in die Zeit vor dem ersten Weltkrieg. Der deutsche Generalstab bezog im Jahre 1910 im sogenannten "Schlieffenplan" bei einer eventuellen kriegerischen Auseinandersetzung mit Frankreich als militärisches Aufmarschgebiet die Eifel mit ein. Es wurde eine direkte Bahnverbindung vom Niederrhein und dem Ruhrgebiet unter Umgehung der Knotenpunkte Neuß/ Düsseldorf und Köln zum Saargebiet und nach Lothringen geplant.

In Ahrweiler führt die Linie oberhalb der Ellig zur Adenbach und durch drei große Tunnels und über Viadukte in den Weinbergen Dernaus und Rechts nach Mayschoß. Diese Bahn sollte bei Rech in die Ahrtalbahn einmünden. Der Höhenunterschied zwischen der neuen, von Liblar-Rheinbach-Ringen kommenden Bahn und dem Ahrtal beträgt bei Ahrweiler etwa 100 Meter. Zu überbrücken war noch die Schlucht über den Adenbach. Dazu mußte das Tal auf einer Länge von 150 Metern überbrückt werden.

Im Herbst 1921 wurde der Grundstein für das riesige Bauwerk gelegt. Dazu mußten bis zu 10 Meter tiefe Fundamente in den Fels getrieben werden. Bis zum Frühjahr 1923 waren die Pfei-

le mit den Bogenansätzen fertig gegossen und das Gerüst stand mit der Verschalung der Bogen bereit zum Ausgießen mit Beton. Die beiden großen Pfeiler sollten die drei Hauptbögen mit einer Spannweite von je 36 Metern und einer Scheitelhöhe von 40 Metern über die Talsohle tragen - ein Bogen zwischen den beiden Pfeilern und je einen Bogen zwischen den Pfeilern und dem Widerlagern am Berghang. Ihre Fundamente haben einen Querschnitt von 10 x 8,5 Meter. Auf ihnen ruhen die Betonpfeiler mit einem Querschnitt von 8 x 6,5 Meter. Etwa 15 über der Talsohle zeigen sie einen im rechten Winkel zur Vertikalachse stehenden Absatz, wodurch sie die Hälfte ihres Querschnittes einbüßen. Von hier an beträgt der Querschnitt nur noch 4 x 6,5 Meter.

Die Bahn war als doppelspurige Bahn geplant. Es mußten somit auch die Träger der Brücke einer Doppelspur Rechnung tragen.

Die Interalliierte Rheinlandkommission verbot 1922 den Weiterbau und ließ erst nach schwierigen Verhandlungen eine einspurige Eisenbahnlinie zu. Die Besetzung des Ruhrgebietes durch die Franzosen und die Einstellung des gesamten Bahnverkehrs infolge passiven Widerstandes zwangen die Bauleitung zur Einstellung der Arbeiten. Im Jahre 1924 wurde das Baugerüst abgetragen und zurück blieben die nackten Säulenstümpfe.

Die Bahn Liblar-Ahrtal hatte keine wirtschaftliche Bedeutung mehr. Im Raum Ringen und oberhalb von Ahrweiler zeugen noch aufgeschüttete Bahndämme und eine Brücke über einen künstlichen Einschnitt in der Landschaft vom geplanten Verlauf der Strecke.

Literatur: Die Ahrtalbahnen; Eisenbahn-Kurier, Freiburg, 1983.

Ahrweiler Nachrichten: 1962-46 Die Brückenpfeiler in der Adenbach. 1975-44 Woran uns die Brückenpfeiler in der Adenbach erinnern. 1978-32 Die Pfeiler in der Adenbach. 1990-17 Die Betonstümpfe im Adenbachtal.

Die gleislose elektrische Eisenbahn

Unter gleislosem elektrischen Bahnbetrieb hat man sich eine Verkehrsform vorzustellen, die dadurch entsteht, daß direkt auf der Straße, also nicht auf Schienen verkehrende, lenkbare Fahrzeuge durch Elektromotoren angetrieben werden, denen der Betriebsstrom dauernd aus zwei längs und möglichst über Mitte der Straße gespannten Leitungen zugeführt wird.

Im Herbst 1905 wurde in Ahrweiler eine G.m.b.H. "Elektrische gleislose Bahn Ahrweiler" gegründet. Das Stammkapital betrug 140 000 M. an der hauptsächlich die Stadt Ahrweiler beteiligt war.

Neuenahr-Ahrweiler-Walporzheim

Eigentümer: Elektrische gleislose Bahn Ahrweiler G.m.b.H.

Gesellschafter: Stadt Ahrweiler und Privat-Kapitalisten.

Inbetriebsetzung: Mai 1906;

Streckenlänge: 5,5 m parallel der preußischen Staatsbahn

Erbauer der Bahn war die Firma "Gesellschaft für Gleislose Bahnen Max Schiemann & Co. Wurzen i.Sachsen". Diese Bahn ist am 23.Mai 1906 in Betrieb genommen worden und für den Personenverkehr bestimmt. Die Betriebslänge der Bahn beträgt 5,3 km. Die Stromzuführungsanlage hat eine Länge von 6,1 km. Innerhalb der Umwallung der Stadt sind die Straßen mit mittelmäßigem Pflaster versehen. Die normale Breite der Straße ist 7 m, wovon 4,5 bis 5 m auf die befestigte Fahrbahn entfallen. Die doppelpolige Fahrleitung liegt in 5,5 m Höhe meist über der Straßenmitte und wird auf freier Strecke von einer Reihe Gittermasten mit Auslegern getragen. Die Stromabnahme geschieht durch von unten andrückende steife Stangen, welche auf dem Wagendach gefedert und nach allen Seiten drehbar gelagert sind. Die Kontaktstangen besitzen eine Länge von 5,5 m und gestatten den Fahrzeugen 3 m von der Achse der Leitung nach jeder Seite auszuweichen. Hierdurch ist es möglich, ein Ausweichen und Überholen anderer Fahrzeuge zu bewerkstelligen.

Der Betriebsstrom von 550 V Spannung wird aus dem Elektrizitätswerk des Sanatoriums von Ehrenwall in Ahrweiler gelie-

fert. Die dafür zu treffenden Einrichtungen bestanden aus einer Dynamomaschine von 27 KW Leistung, die von der vorhandenen Transmission angetrieben wird, einer Pufferbatterie von 38 KW Kapazität und einer Schaltanlage mit selbsttätigen Ausschaltern und Elektrizitätszählern.

Diese Einrichtungen hat der Besitzer des Sanatoriums Dr. von Ehrenwall auf eigene Kosten geschaffen, und er gibt den Strom an die Bahn zum festen Preis von 13 Pfg. für die Kilowattstunde ab.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 3 Triebwagen und 2 Anhängerwagen. Die Triebwagen haben einen Fassungsraum von 20 Personen, und zwar sind 14 Sitzplätze auf federgepolsterten Längsbänken im Innern des Wagenkastens, 4 Sitzplätze und 2 Stehplätze auf dem geschlossenen Vorderperron. Der Einstieg ist vorne auf der rechten Wagenseite angeordnet. Die Scheiben des Wagenkastens sind nicht herablaßbar, dagegen wird für reichliche Lüftung durch eine allseitig mit Drehfenstern versehene Laterne gesorgt. Die Fahrgäste gelangen durch eine zweiteilige Schiebetür in das Wageninnere und müssen beim Wagenführer vorüber, der auf einem im etwas höher gelegenen Vorderperron auf dem Drehschemel sitzt.

Die Ausstattung der Wagen ist sehr reich: Fenster- und Türrahmen echt Mahagoni, doppelte Decke, lederüberzogene Polster, Beleuchtung durch 10 Glühlampen, von denen 4 auf die zwei vorhandenen Scheinwerfer entfallen. Der in modernen Formen gehaltene und gemalte Wagenkasten ruht auf gekröpften Längsträgern aus gepreßtem Stahlblech. Die Hinterachse trägt diesen Rahmen mit langen Blattfedern und ist tief gekröpft, um die Einstieghöhe niedrig zu halten.

Antrieb und Lenkung sind in das Vordergestell verlegt. Ein Elektromotor von 15 PS gewöhnlicher und 22 PS Höchstleistung treibt mittels Zahnradgetriebe 8:1 die hohlgeschnittene Laufachse an. Der Motor verleiht dem Wagen auf ebener Straße eine Fahrgeschwindigkeit bis 22 km/Std. die auch landespolizeilich genehmigt worden ist. Die Vorderräder haben 859 mm Durchmesser und Vollgummibereifung von 150 mm Breite. Die Hinterräder haben eiserne Bereifung von 80 mm Breite und den großen Durchmesser von 1,5 m.

Die Spurweite ist hinten größer als vorn und die Radspuren ergänzen sich zur Schonung der Straße zur gemeinsamen Breite von 22 cm. Die Lenkung ist eine gesperrte und erfolgt durch Planetengetriebe von 25:1 Übersetzung mittels Zahnrads auf den Lenkkranz.

Es stehen zwei mechanische Bremsen und die Kurzschlußbremsung des Motors zur Verfügung.

Die Bedienung des Wagen erfolgt vom Führersitz aus: in der Mitte das Lenkrad, rechts die Bremsen, links Fahrshalter, Starkstromautomat und Lichtschalter, ferner ist ein Wattstundenzähler auf jedem Wagen vorhanden. Die allseitig drehbaren Kontaktschuhe werden mittels Holzstangen an die Fahrleitung angedrückt, die dazugehörigen Federböcke sitzen vorn

auf dem Wagendach. Durch sorgfältige Durchbildung und Verwendung hochwertiger Baustoffe wurde das Eigengewicht gegen älteren Ausführungen, herabgesetzt. Ein Triebwagen in Ahrweiler wiegt nur noch 3240 kg. Die Länge eines Betriebswagens beträgt 5,8 m, die Höhe etwa 3 m, die Breite des Wagenkastens 1,68 m, der Radstand 3,4 m.

Die Anhängewagen fassen ebenfalls 20 Personen auf drei Querbänken, einer hinteren hufeisenförmigen Bank mit aufgelegten Lederpolstern und zwei vorderen Sitzen, von denen einer für den Schaffner bestimmt ist. Die Wagen sind halboffen mit Holzdach versehen. Zum Schutz gegen Wetter und Staub sind vorn und um die hintere hufeisenförmige Bank Glaswände angebracht; die Seitenöffnungen können mit Segeltuchvorhängen geschlossen werden.

Elektrische Beleuchtung und Klingel werden mit Kontaktschnüren an den Triebwagen angestöpselt. Das Vordergestell hat Meterspur und federnde Kupplungsdeichsel. Die Räder der Anhängewagen sind mit eisernen Reifen geliefert, jedoch später mit Vollgummireifen von 100 mm Breite versehen worden. Das Eigengewicht eines Anhängewagens beträgt 1649 kg, die Länge 5,0 m, die Höhe etwa 2,6 m, der Radabstand 3,4 m.

Die Wagenhalle liegt nahe dem Endpunkt der Linie in Walporzheim, wo die Wagen fahrplanmäßig ihre Fahrten beginnen und abends beenden. Sie ist massiv gebaut mit drei Einfahrten, 17,5 m lang, 11 breit und enthält außer den Wagen-

standplätzen einen abgeschlossenen Büroraum, eine Werkstatt sowie zwei kleine Revisionsgruben zur Motoruntersuchung.

Das Personal besteht aus einem Betriebsleiter, der gleichzeitig den Dienst als Werkmeister und Kontrolleur versieht, 3 Wagenführern, 3 Schaffnern und 1 Reparaturschlosser. Die Aufsicht führt Herr Stadtrat Kreuzberg von Ahrweiler im Ehrenamt.

Mit zwei Triebwagen nebst Anhängewagen in den Hauptverkehrszeiten wurde in den Sommermonaten ein regelmäßiger Fahrplan mit 40-minütlicher Wagenfolge durchgeführt; der dritte Triebwagen soll zur Reserve dienen, konnte aber an verkehrsreichen Tagen ebenfalls in Dienst gestellt werden. Die Fahrzeit auf der 5,3 km langen Strecke beträgt 30-35 Minuten, der Fahrpreis 30 Pf.

Einer durchschnittlichen Einnahme von 35 Pf. für den Wagenkilometer stehen reine Betriebsausgaben von 28,5 Pf. gegenüber. Unter Berücksichtigung von Abschreibungen verbleibt immer noch ein Überschuß von 1,5 Pf. für den Wagenkilometer. Auffallend ist der geringe Stromverbrauch von 357 Wattstunden für den Wagenkilometer.

Die Abrechnung für die Zeit vom 23. Mai bis 1. Okt. 1906 hatte folgendes Ergebnis: 88000 beförderte Personen; Einnahme 15315 M; geleistete Wagenkilometer der Triebwagen 34813; geleistete Wagenkilometer der Anhängewagen 18136; Stromverbrauch in der Kraftstation 14536 KW Std.

Der Sommerfahrplan für 1907: ab Walporzheim von 5,50 Uhr ab bis 10,00 Uhr (abends) - insgesamt 25 Fahrten. Haltestellen: ab Walporzheim Bahnhof - Dr. von Ehrenwall - Markt Ahrweiler - Niedertor Ahrweiler - Bahnhof Ahrweiler - Telegraphenstraße - Neuenahr Bahnhof.

Im Ahrtal sind die Straßen im allgemeinen etwas besser und auch die Wagen viel leichter, sodaß eine schädliche Einwirkung des Betriebes auf den Straßenzustand nicht zu befürchten ist.

Dennoch wurde eine weitere Festigung (Asphalt) und Ebnung der Straßenoberfläche vorgenommen. Erreicht wurde somit eine Dämpfung des Geräusches der rollenden Räder und auch die Staubentwicklung ist erheblich gemindert worden.

Die Weltkriegsblockade erschwerte die Beschaffung neuer Gummibereifungen. Die "Gleislose" fuhr darum in den letzten Kriegsjahren täglich nur noch zweimal und schließlich gar nicht mehr.

Im Jahre 1919 liquidierte das Unternehmen. Zuvor hatte die Stadt alle Anteile übernommen.

Literatur: Ahrweiler Nachrichten = 1949-7 Die "gleislose Elektrische"; 1989-45 Das kurze Leben des liebenswerten "Elektrosauriers" 46,47,48,49,50,51; 1990: 1,4,5,6,9; 1989-27,29 Gleislose Eisenbahn - Depot Walporzheim.

Ahrbrücken

Schon in einer der ältesten Geschichtsquellen der Stadt Ahrweiler, in der Stadtrechnung von

1488 und folgenden Jahren werden verschiedene Arbeiten aufgeführt, die durch eine Ahrüberschwemmung erforderlich wurden; so z.B. Stadtrechnung vom Jahre 1488 "doe die Aer die bruck zobrochen hat ind den gank wyder gemacht hat". Man hört von Arbeitern, "die joch zo lengen ind holz by zo faren." - "War die Oeverhoide (Oberhut) gemeynlich (gemeinsam) am werke, die peeke (Pfähle) in zo slain (einzuschlagen) ind zo zunen (einzuzäunen)".

1682 Februar 17

Maximilian Heinrich, Erzbischof von Köln genehmigt Bürgermeister und Rat der Stadt Ahrweiler zum Wiederaufbau und zur Unterhaltung der durch Hochwasser zerstörten Ahrbrücke von fremden Fuhrleuten und fremdem Vieh, die die Brücke passieren, genannte Brückengelder zu erheben. Die Gebühren betragen im Einzelnen: Von jedem vor Wagen oder Karren gespanntem Pferd einen Stüber, von jedem ledigen Pferd ein Fettmännchen, von einer Kuh ein Fettmännchen, von einem Krämer ein Fettmännchen, von einem Schwein, Schaf, Kalb, Geiß oder dergleichen kleinem Vieh ein halbes Fettmännchen.- Er siegelt. StaA A 188; Zimmer 181

1687

Im Februar hatten wir eine Überschwemmung, die durch die Schneeschmelze verursacht wurde.

Die Ahr hat mit ihrer hochgehenden Flut mehrere Brücken, besonders zwei in Ahrweiler, fortgerissen

(Chronik Calvarienberg)

1711

"In diesem Jahr im Mai, nach Johannes, wurde die schöne Brücke über die Ahr gelegt. Den Grundstein, durch den Guardian, P. Apollinaris Poltersdorf, eingeseget, setzten Herr Gruben, der regierende Bürgermeister, und die Schöffen". (Chronik Calvarienberg)

1740/41

Der Neubau einer Brücke in den Jahren 1740/41, die infolge einer Flut im Jahre 1739 zu Schaden gekommen war. Die Chronik berichtet, daß sich am 16. Januar 1739 hier eine sehr große Überschwemmung ereignete, wie sie selbst von den ältesten Bürgern der Stadt Ahrweiler, ja seit Menschengedenken noch niemals beobachtet worden ist. Am meisten aber ist zu bedauern, daß jene Wasserflut die steinerne Brücke in der Nähe des Ahrtores fortgerissen hat. Ob zunächst ein Notsteg gebaut wurde ist nicht ersichtlich. Jedenfalls wollte man jetzt in Ahrweiler für gründliche Abhilfe sorgen und beschloß in der Ratssitzung vom 29. Juli 1739 über den "vorzunehmenden Ahrbrückenbau und des Abwehres halber" einen besonderen Fachmann hinzuziehen. Der Neubau des Ahrwehres dauerte vom 31. August 1739 an mehrere Wochen. Um eine Kostenübersicht zu gewinnen, beschloß der Rat am 12. März 1740 an Baumeister Molanus aus Kempen zu schreiben, wie hoch die Materialien des neu aufzuführenden Brückenbau zu stehen kommen würden. Mittlerweile war in dem Baumeister Franz Feldmüller der Meister gefunden, der den Brückenbau ausführen wollte. Am Dienstag, 30. August 1740 fand die Grundsteinlegung der neuen Brücke statt. Wortlaut des Ratsprotokolls: "Am Dienstag, den 30. August 1740 ist coram toto convocato senatu (in Gegenwart des gesamten berufenen Raths) an der neu aufzubauenden hiesigen Ahrbrücke im Beisein unseres Herrn Pastoris, Baumeister und Ratsherren und vieler anderer Zuschauer der erste Stein gelegt und dabei folgende "solemnitates" (Feierlichkeiten) gebraucht worden: erstlich hat vorhandener H. Pastor P. Maurus Eigell in den untersten

Stein, welcher etwas ausgehöhlt gewesen, einig heilige reliquien oder gesegnetes in eine capsula hineingelegt, hierauf benedikton (Segen) darüber gegeben und diesem nächst (darauf) alle Anwesende ein Pater und Ave (Vater unser und Ave maria) zu sprechen erinnert, damit der allmächtige Gott seinen Segen zu diesem angefangenen Werk geben wolle, wobei zu ewiger gedächtnuß unterschiedliche anwesende Herren gantze und halbe Kopfstücker (kleine Geldmünzen der damaligen Zeit), welche in dem Stein auch verblieben sein, auch hineingelegt haben, darauf der regierende Bürgermeister Hubertus Becker namens hiesiger Stadt, auf den obersten angular (Grund)stein den ersten streich gethan und ist solch nach von burgermeister und rath den bau und wertmeistern Francisci Feldmüller samt by sich habenden Maurermeistern und opperleuthen (handlangern) wegen dieses heutigen actus eine portion in wein zugesagt und gegeben worden." Am 14. Nov. 1740 wird vor dem gesamten Stadtrat und den Achten eine Vereinbarung mit dem Brückenbauer Feldmüller dahin getroffen, daß er die Brücke für 1250 Taler errichten soll. Die am 20. Juni erfolgte Endabrechnung ergibt ein Betrag von 2815 Reichstaler 62 alb. Nach mehr als einjähriger Bauzeit war das Werk vollendet, sodaß im September

1741 die feierliche Einweihung der Brücke vorgenommen werden konnte. Die Chronik des Calvarienberges berichtet: Meister Feldmüller legte im vorhergehenden Jahre die Fundamente zum kunstvollen Brückenbau. In diesem Jahre 1741 aber im September vollendete er sein Werk und errichtete auf der Brücke zwei Statuen, eine, die die unbefleckt empfangene Jungfrau Maria darstellte, die andere des heiligen Märtyrers Nepomuk. Diese besagten Statuen wurde aufgerichtet in Gegenwart des Klerus und des Volkes, die in Prozession erschienen waren. Auch wurden dreimal Salven aus den Büchsen gegeben und auch andere Freudenbezeugungen erfolgten. Nach Beendigung der Feier kehrte man unter dem Geläute der Glocken und Absingen des Ambrosianischen Lobgesanges zur Kirche zurück, wo die Feier mit einem feierlichen Hochamt beschlossen wurde.

Jakob Rausch, Ahrweiler Stadtnachrichten, Ausg. 12/1964; Albert Federle, Stadtzeitung Bad Neuenahr-Ahrweiler, Ausg. 33 u. 36/1969

1805

Der französische Präfekt Chaban erwähnt, daß im Jahre 1805 in Ahrweiler eine breite, solide Holzbrücke gebaut wurde.

A.Oppenhoff: Das Hochwasser der Ahr vom 21.Juli 1804, Ahrweiler Nachrichten, Ausg.15/1988

1888

Das Hochwasser vom 23./24.Juni 1888 riß die Brücke an der Katzley bei Walporzheim weg und beschädigte die zweite Holzbrücke bei Walporzheim und die Bachemer Holzbrücke. Die beiden letzten Holzbrücken wurden alsbald wieder ausgebessert. Die Brücke an der Katzley baute Stefan Schöneberg, 1890 als Steinbrücke wieder auf.

Jakob Rausch, Ahrweiler Stadtnachrichten, Ausg.26/1964

1891

Am 7.2.1891 beschließt der Stadtrat:"Mit dem Neubau der großen Ahrtorbrücke soll bald begonnen werden", und am 23.2.1891:"Die Brücke soll etwas oberhalb und parallel der Holzbrücke gebaut werden". Die Brücke soll 2 Landpfeiler und drei Strompfeiler enthalten. Es wurde ein steinernes Geländer errichtet. Bauunternehmer war Stefan Schöneberg aus Ahrweiler. Die Einweihung der Brücke erfolgte im Januar 1893.

Die Brücke war jedoch den Verkehrsanforderungen nicht mehr gewachsen. Im Jahre

1960

wurde die Brücke bis auf die Pfeiler abgebaut. Die neue Brückendecke - eine Stahlbetonplatte mit Auskrakung nach beiden Seiten für die Bürgersteige - ist in der Mitte 21 cm stark und verjüngt sich nach den Seiten hin auf 14 cm. Sie ist mit einer Isolierung versehen, auf die ein Schutzbeton von 10 cm aufgetragen wurde. Die Fahrbahn wurde von 4,60 m auf 6 m verbreitert. Für die Fußgänger ist an beiden Seiten ein Bürgersteig von 1,50 m angelegt worden. Die Gesamtbreite der Brücke beträgt heute 9 Meter. Mit den Bauarbeiten wurde die Firma Wilhelm Fix beauftragt; das Geländer fertigte die Schlosserei Gebr.Winnen, Ahrweiler.

Jakob Rausch, Ahrweiler Stadtnachrichten, Aus.26/1964

1910

Die Ahrweiler Steinbrücke hatte die Hochwasserkatastrophe an der Ahr vom 12./13.Juni 1910 ohne erkennbare größere Schäden überstanden. Weggelassen war hingegen die Bachemer Brücke, eine Holzbrücke. In Walporzheim brach der rechte Teil der Brücke und wurde abgetrieben. Die linke Brückenhälfte konnte mit Ketten noch gesichert werden.

Hochwasserkatastrophe der Ahr vor 50 Jahren von Bürgermeister Christian Ulrich; Ahrweiler Stadtnachrichten, Ausg.23/1960.