

# Dä Bawesläwer

Mitteilungsblatt der  
Sayner Heimatfreunde

1. Ausgabe 2020 (Januar), Nr. 78



## Von den Anfängen der Westerwaldbahn und des Sayner Bahnhofs



Abb. 1: Der 1884 eröffnete Sayner Bahnhof ist hier auf einer Postkarte um 1920 wiedergegeben.

Die erste Eisenbahnstrecke auf deutschem Boden (1835) verband die nur 6 km voneinander entfernten Städte Nürnberg und Fürth. In rascher Folge entstanden weitere Bahnlinsen, zunächst aber nur Verbindungen zwischen großen deutschen Städten. 1858 wurde die linksrheinische Eisenbahnlinie Köln-Koblenz eröffnet und 1859 bis Mainz verlängert. Im Oktober 1869 folgte die von der privaten Rheinischen Eisenbahngesellschaft betriebene rechtsrheinische Teilstrecke Niederlahnstein-Neuwied, zu der in unserer Umgebung die Stationen Ehrenbreitstein, Vallendar, Bendorf, Engers und Neuwied gehörten.

Noch einige Jahre länger dauerte es, bis die erste Linie vom Mittelrhein in den Westerwald errichtet wurde, obwohl Industrie und Handel schon früh erkannt hatten, dass sie ohne das neue Verkehrsmittel wirtschaftlich auf der Strecke bleiben würden. 1873 erteilten die zuständigen preußischen Behörden die Konzession zum Bau einer Linie Engers-Siershahn-Montabaur-Stafel (manchmal auch „Engers-Limburger Bahnlinie“ genannt) sowie der Anschluss-Strecke Siershahn-Altenkirchen. Der Streit um die Entschädigung für das zum Bahnbau erforderliche Gelände verzögerte die Ausführung der Baupläne. Die Firma Krupp, Eigentümerin der Sayner und der Mülhofer Hütte, drängte auf den Bau einer Bahnverbindung, damit das Eisenerz von Horhausen und Umgebung schneller als mit Pferdefuhrwerken zu den Hüttenwerken am Rhein gebracht werden konnte. Die kürzeste Verbindung wäre eine Bahnlinie durch das Wiedtal zur Rheinstrecke hin gewesen, allerdings hätte diese die Untertunnelung des „Eggerter Rückens“ unterhalb von Horhausen erforderlich gemacht. Die dafür berechneten Kosten waren zu hoch. Krupp baute deshalb eine Schmalspurbahn von der Grube Louise (bei Horhausen) als Verbindung zur nächstgelegenen Station der Staatsbahn, zum Bahnhof Seifen. Der dadurch bedingte Umweg über Dierdorf und Selters durch das Kannenbäckerland und durch das Brexbachtal war zwar doppelt so lang wie die bisherige Fahrt mit Pferden durch das Sayntal, aber wesentlich einfacher und vor allem effektiver.

Für den Bau der Strecke durch das Brextal war anfangs die o.g. private Gesellschaft zuständig. Sie wurde jedoch am 1880 verstaatlicht. Dadurch wurde der Erwerb der Grundstücke für das Baugelände der Eisenbahnlinie erleichtert. Noch im gleichen Jahr kam Grund und Boden durch Enteignungs- und Entschädigungsverfahren in die Hand des preußischen Staates. Im Pfarrarchiv sind die Akten über die Entschädigungs-Verhandlungen mit der Pfarrgemeinde Sayn erhalten geblieben. So erkennt man, dass diese mehr als 2000 m<sup>2</sup> Land abgeben musste, incl. aller darauf stehenden Wirtschaftsgebäude, die noch aus der Zeit vor der Aufhebung der Abtei (1803) stammten. Wie das größte „Ökonomiegebäude“ beschaffen war, geht aus der Anzeige hervor, in der es auf Abbruch für Bauholz und -steine zur Versteigerung ausgeschrieben wurde (Abb. 5).

**KÖNIGLICHE  
EISENBAHN-DIREKTION**  
(rechtsrheinische).

*Köln, den 17. October 1880.*

Abb. 2: 1880 wurde die Königliche Eisenbahn-Direktion Köln (rechtsrheinisch) für die Projektierung der Eisenbahnlinie Engers-Limburg zuständig (Briefkopf eines Schreibens an die Pfarrgemeinde Sayn).

## Neubau Westerwaldbahn.

Oberförster Sorg,

Dierdorf, den 16. Sept. 1884.

Gründerwerbs-Commissar.

J.-Nr. 2

Abb 3: Oberförster Sorg aus Dierdorf war zuständig für den Erwerb des Baugeländes für die Westerwaldbahn.

Nach für uns heute unvorstellbar kurzer Zeit konnte mit dem Aufschütten der Trasse für die Eisenbahn begonnen werden. 1882 erreichten die Arbeiten den Bereich von Altsayn und des Brextals.

## Westerwaldbahn.

**80 bis 100 Erdarbeiter**

finden bei einem Tagelohn von 2,40 Mk. und Accord 2,80 – 3,00 Mark pro Tag dauernde Arbeit. Große geräumige Cantine zum Logieren pp. an der Arbeitsstelle vorhanden.

**P. Dinndorf & C. Franke,**

Bau-Unternehmer  
in K a n s h a c h b. Vallendar.

Abb. 4: 1882: „Erdarbeiter für den Bau der Westerwaldbahn gesucht!“ (Pfarrarchiv Sayn, Nr. 0607)

Die Arbeiter mussten überregional angeworben werden, da die Industrieorte Bendorf und Sayn keine Reserve an Arbeitskräften hatten. In einer Anzeige im „Kreis-Blatt für den Unter-Westerwaldkreis“ vom 27. Mai 1882 heißt es: „Westerwaldbahn. 80 bis 100 Erdarbeiter finden bei einem Tagelohn von 2,40 Mk. und Accord 2,80 – 3,00 Mark pro Tag dauernde Arbeit.“ Die Bürgermeisterei Bendorf, zu der Sayn gehörte, legte ein eigenes An- und Abmelderegister an. Darin sind für die Zeit

vom 01.02.1882 bis 05.03.1884 insgesamt 424 Arbeiter namentlich verzeichnet. Sie kamen vor allem aus der weiteren Umgebung, überraschend viele sogar aus Schlesien und Sachsen sowie aus Teilen Norddeutschlands. 12 Personen trugen italienische Namen. Die in Sayn noch heute bekannten Namen Farenzena und Zamboni sind nicht darunter; es muss wohl auch schon in anderen Jahren „Gastarbeiter“ gegeben haben. Die beim Bahnbau Beschäftigten wohnten, wenn sie von weiter her kamen, bei Sayner Familien in Untermiete oder in einem eigens für sie errichteten Haus, das in der Anzeige eine „große geräumige Cantine zum Logieren pp. an der Arbeitsstelle“ genannt wird. Das Gebäude steht heute noch, und zwar hinter dem Sayner Friedhof, vor dem ersten Viadukt. (Abb. 7)

# Verkauf von Gebäuden auf den Abbruch.

Zu Folge Neubaus der Westerwaldbahn sollen die nachstehend aufgeführten, auf dem Pfarrhofe zu Sayn befindlichen

## Oekonomie-Gebäude

an den Meistbietenden auf den Abbruch verkauft werden.

Die Gebäude bestehen aus:

- 1) einem gut erhaltenen zweistöckigen Oekonomie-Gebäude, 30 m lang, 10 m breit, mit hohem schiefersgebedeten Mansarddach. Das 3,8 m hohe Erdgeschoss ist aus Bruchsteinen, das 9 m hohe Obergeschoss ist aus Fachwerk hergestellt. Der Dachraum ist 6,3 m hoch.
- 2) einem Keller, und Vorrathsgebäude, 20 m lang, 9 m breit.
- 3) Säbner- und Schneefälle aus Fachwerk, ca. 10 m lang, 2 m breit, 2 m hoch.

Die genannten Gebäude enthalten:

ca. 580 cbm Bruchsteinmauerwerk,  
 85 cbm Gewölbemauerwerk,  
 250 qm. Fachwerk,  
 850 qm. Schieferdach mit Verschalung.  
 ca. 54 cbm gutes Eichenholz, von 8/10 bis 20/40 cm Querschnitt,  
 ca. 46 cbm Tannenholz, von 10/10 bis 20/40 cm Querschnitt,  
 ca. 15 qm eichene und  
 15 qm lanneue Thüren, nebst Schenkenhohr, sowie mehrere brauchbare Fenster, Dachluden, Oberlichter, hölzerne Treppen, Futtertröge etc.

Die näheren Verkaufs-Bedingungen sind bei dem Unterzeichneten, sowie bei dem Sections-Baumeister Dr. Bräule in Sayn, einzusehen, auch gegen Einsendung von 1 Mark von beiden Stellen zu beziehen.

Die Offerten sind bis zum 1. Juni, Morgens 10 Uhr, an den Unterzeichneten, in dessen Bureau die Eröffnung zur bezeichneten Stunde in Gegenwart der erschienenen Bieter erfolgt, einzureichen.

Neuwied, den 19. Mai 1882.

Der königliche Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector  
*H. v. H. v. l.*

Abb. 5: 1882: Verkauf des für den Bahnbau enteigneten Wirtschaftsgebäudes der Pfarrei Sayn auf Abbruch zur Gewinnung von Steinen und Bauholz „(Neuwieder Zeitung“ vom 2. Mai 1882) Fundort: Pfarrarchiv Sayn, Nr. 0607.



Sommerfrische Sayn

Viadukt im Brexthal

Abb. 7: Das erste Viadukt auf Strecke Sayn-Grenzau. In der Mitte das Haus für die Unterbringung der Bauarbeiter; im 2. Brückenbogen v. li. ist die Leichenhalle des Sayner Friedhofs zu sehen. Zwischen Sayn und Grenzau gibt es 5 größere Viadukte und zahlreiche kleinere Brücken sowie 6 Tunnel.

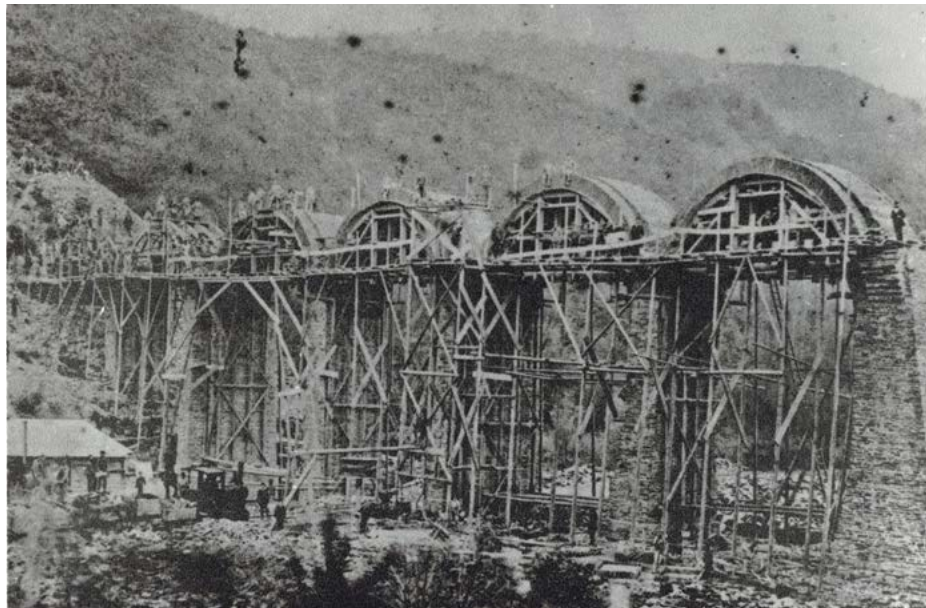


Abb. 6: Bau des ersten Viadukts im Brexthal (ab 1882) Das Bild wurde schon öfters veröffentlicht, aber jedes Mal seitenverkehrt. Freundliche Mitteilung von Hans-Peter Nett, der diese richtige Version des Bildes zur Verfügung gestellt hat.

In der Straße „Im Silbecher“ ist noch deutlich zu erkennen, dass die Bahntrasse und die Böschung vom Sayner Bahnhof an bis zum Eingang in den ersten Tunnel durch Aufschütten und Einebnen entstanden sind. Vom Tunnelausgang an ist die Böschung sehr steil, der Seitenstreifen neben den Gleisen ziemlich schmal. Das ändert sich auf der Höhe der Abtei, denn hier liegt zwischen der Kirche und dem Berg ein breiterer Streifen Land. Dort wurde eine größere Fläche enteignet, als man später benötigte. Die Pfarrgemeinde erhob Einspruch, weil sie feststellte, dass nach der Planung die Eisenbahn unmittelbar hinter der Pfarrhaus vorbeigefahren wäre. Der Plan wurde zwar so geändert, dass die Schienen ca. 30 Meter weiter von der Kirche und vom Pfarrhaus in Richtung Berg entfernt verlegt wurden, aber das zu viel enteignete Land wurde nicht zurückgegeben. Die unnötig aufgeschütteten Stein- und Erdmassen konnten nur durch die hohe Bruchsteinmauer zurückgehalten werden, die den Kreuzgangbereich gegen den Berg hin abschließt und hinter dem Pfarrhaus weiterverläuft. Wer nicht weiß, dass der Berg vor dem Bau der Eisenbahn etwa dreißig Meter weiter endete, wundert sich, dass an der Rückseite des Pfarrhauses eine Sonnenuhr angebracht ist, obwohl dort seit dem Bau der Bahnlinie die Sonne nie scheint.

Am 31. Mai 1884 wurde die Strecke Engers-Siershahn der Westerwald-Eisenbahn eröffnet. Der Sayner Bahnhof war bald für die Sayner Hütte, für die Betriebe der Feuerfestindustrie im benachbarten Teil von Bendorf und die Firma Susewind (Sayn, Engenser Landstaße, heute Firma Reisdörfer) unverzichtbar. Obwohl die Bahnlinie nur eingleisig war, gab es bei dem Bahnhof ein dichtes Gleisnetz für das Be- und Entladen. Der große Verladekran am Gleis neben der Güterabfertigung bestand bis in die 1980er-Jahre und war für die unmittelbar benachbarte Firma Syré von besonderer Bedeutung. Stückgut für die Auslieferung auch in die Privathäuser wurde noch nach dem 2. Weltkrieg von Fuhrunternehmer Wilhelm Fischer und seiner Tochter Gertrud an zwei Rampen auf Pferdewagen umgeladen. Der Sohn Peter Fischer wurde in den letzten Kriegstagen kurz vor Nauort durch Artilleriebeschuss auf seinem Pferdewagen getötet.

Der sehr nahe am Bahnhof gelegene Schrankenposten wurde von dort aus bedient, ein Schrankenwärterhäuschen stand neben dem Bahnübergang an der Hauptstraße. Wichtige Kunden der Westerwaldbahn waren auch die Betriebe der Tonindustrie des Kannenbäckerlandes. Schon vor der Jahrhundertwende zog der Fremdenverkehr viele Fahrgäste an. An den Bahnhöfen Neuwied und Engers konnte man nach Sayn umsteigen. Der Sayner Bahnhof bestand etwa 100 Jahre lang. Der Personenverkehr



Sammlung  
Otto Michel,  
Bendorf

Luftkurort Sayn. Bahnhof

Abb. 8: Der Aufgang zum Sayner Bahnhof wurde 1934 unter Bürgermeister Otto Komp (gleichzeitig mit dem Platz an den drei Kanonen und dem Platz um den Brunnen an der Einmündung der Brexstaße in die Abteistraße) neu angelegt.

auf der Strecke Engers-Siershahn wurde am 28. Mai 1989 eingestellt. Der Bahnhof verlor damit seine Funktion. Das folgende Bild aus dem Jahre 1991 zeigt ihn in einem trostlosen Zustand. Der Güterverkehr zwischen Grenzau und Engers endete am 1. August 1994. Das Bahnhofsgebäude ist seit 1991 in Privatbesitz und Wohnhaus.



Abb. 9: Der Sayner Bahnhof wurde nicht mehr gebraucht, nachdem der Personenverkehr eingestellt war. (Zustand des Bahnhofs 1990).

Die weitere Entwicklung des Sayner Bahnhofs bis zu seiner Schließung und danach wird Jürgen Moritz, Engers, ein ausgewiesener Fachmann für die Eisenbahngeschichte unserer Heimat, in der nächsten Ausgabe dieses Blättchens darstellen und dabei auch die Bemühungen des 2007 gegründeten Vereins Brexalbahn e.V. zur Reaktivierung der alten Bahnlinie berücksichtigen.

Dietrich Schabow

Quellen:

- Landeshauptarchiv Koblenz, Außenstelle Rommersdorf, Bestand 655,64, Nr. 2172. „Anmelderegister Februar 1882 bis März 1884 für die Eisenbahnarbeiter in Sayn“: Abb. 2-5.
- Pfarrarchiv Sayn, Nr. 0607.
- Hans-Peter Nett, Sayn: Abb. 6.
- Otto Michel, Bendorf: Abb. 8.

## „Der Schrein des Apostels Simon in Sayn. Heiligenverehrung, Schatzkunst und Politik um 1200.“

So lautet der Titel des vor Weihnachten erschienenen 352 Seiten umfassenden, mit 246 Abbildungen versehenen Buches von Prof. Dr. Wolfgang Schmid. Herausgegeben hat den großformatigen Band der Förderkreis Abtei Sayn. Für eine Ausstellung kam der Schrein 2014 in die Schatzkammer des Kölner Domes. Dort wurde Schimmelbefall festgestellt, was eine umfangreiche Untersuchung und Restaurierung des 800 Jahre alten Kunstwerks erforderlich machte. Viel Neues wurde dabei entdeckt, und alle Fachleute waren sich einig, dass es sich um eines der bedeutenden Kunstwerke des Hochmittelalters handelt, aufgrund der künstlerischen Qualität, nicht etwa wegen des Materials. Nur wenige Gramm reichten aus, um kleine Kupferplatten hauchdünn mit Gold zu bedecken und sie zum Leuchten zu bringen. Der Schrein wird heute als ein Schlüsseldokument der Goldschmiedekunst betrachtet. Der Verfasser des Buches begründet dies und vergleicht ihn mit verwandten Werken in Trier, Köln und Aachen. Er erläutert, in welchem Umfeld er entstanden ist, welche Beziehungen damals zu Armenien bestanden, von wo die Reliquie, die in dem Schrein geborgen wird, nach Köln und dann nach Sayn kam. Er zeigt auf, welche Bedeutung das Reliquiar für Sayn und die Abtei hatte.

*Erworben werden kann das Buch im Buchhandel. Vorrätig ist es im Bendorfer Buchladen und bei Jürgen Mosen, dem Geschäftsführer des Förderkreises Abtei Sayn. E-Mail: [geschaefstfuehrer@abtei-sayn.de](mailto:geschaefstfuehrer@abtei-sayn.de)  
Tel.: 022622 14174. ISBN: 978 3 94874 04 0. Preis: 19,50 Euro.*

---

**Dä Bawesläwër** ist das Mitteilungsblatt der Vereinigung  
"Sayner Heimatfreunde".

Verantwortlich für Inhalt und Gestaltung:

Dietrich Schabow, Gassenweg 3, 56170 Bendorf-Sayn.

Titelzeichnung: Bawesläwër (Barfußläufer) Robert Kiefer.

Emblem: Ernst Zänkert.



Wir danken der **SCHLOSS  APOTHEKE**  
für finanzielle Unterstützung beim Druck dieser Ausgabe.