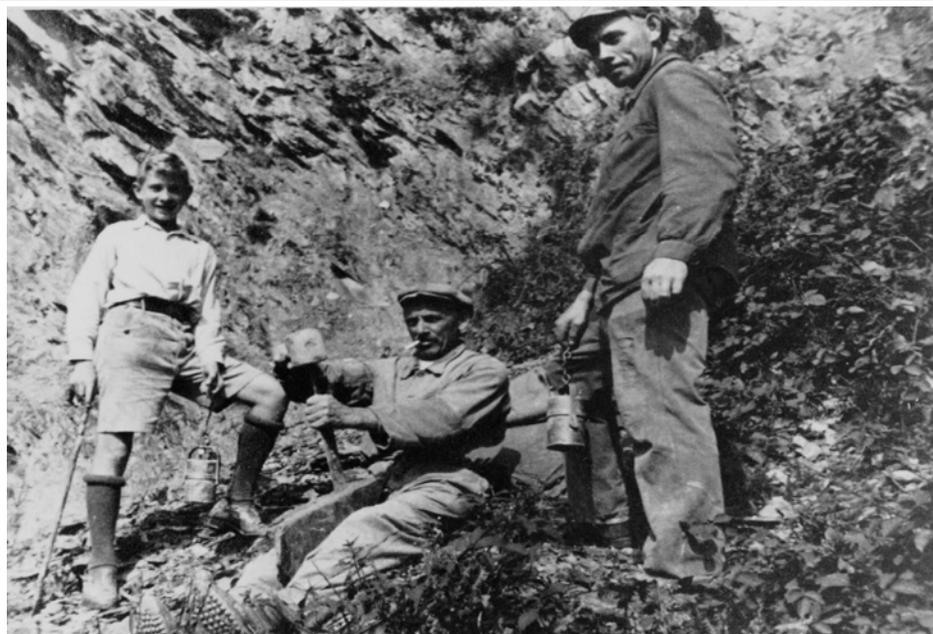


Der Bergmann



Verein zur Erhaltung der Schieferbergbaugeschichte e. V.
56761 Müllenbach Tel. 02653 / 6099 E-mail: dietlaux@yahoo.de
www.schieferverein.de

Inhaltsverzeichnis:

Rückblick Vereinsaktivitäten 1. Halbjahr 2010 Dieter Laux

Presseberichte aus dem Cochemer Anzeiger Irmgard Zimmer / Dieter Laux
Juni / Juli 1853

Der alte Bahnhof Laubach-Müllenbach Rolf Peters

Glück Auf, liebe Vereinsmitglieder und Leser des „Bergmann“,

die Ausgabe Nr. 35 unserer Vereinspublikation beschäftigt sich dieses Mal vorrangig mit der Geschichte des Bahnhof Laubach-Müllenbach, der nach seiner Installation 1895 wesentlich zum besseren Vertrieb des Schiefers aus dem Kaulenbachtal beigetragen hat. Unser Vereinsmitglied Rolf Peters, anerkannter Spezialist für Geschichts- und Kulturforschung in der Schieferregion Kaulenbachtal, stellt seine Recherchen zum Thema „Eifelquerbahn – Bahnhof Laubach-Müllenbach“ ausführlich vor. Eine Publikation seiner Arbeit im Jahrbuch des Kreises Cochem-Zell 2010, musste wegen Platzmangel gekürzt werden. Wir freuen uns, in unserem „Bergmann“ den vollständigen Bericht veröffentlichen zu können.

Wir freuen uns weiterhin über die Mitarbeit von Frau Irmgard Zimmer, Leiterin des Kreisarchivs bei der Kreisverwaltung Cochem-Zell. Sie hat nach einem Besuch im Kaulenbachtal im vergangenen Jahr, angeboten, bei ihrer täglichen Archivarbeit auf Publikationen zum Thema Schieferbergbau im Kaulenbachtal zu achten. Die ersten Treffer dieser Suche in diversen Berichten, Zeitungsartikeln und Unterlagen der vergangenen Jahrhunderte, sind die hier veröffentlichten Berichte aus dem „Cochemer Anzeiger“ des Jahres 1853. Sehr anschaulich werden wir herbei in die vergangene Zeit zurück versetzt und dürfen die Eröffnung der Grube Colonia vor fast 160 Jahren in Berichtsform noch einmal miterleben. Sehr interessant auch der Disput zwischen den neuen Grubenbetreibern (Zervas & Comp.), den Müllenbacher Schieferbrechern und den Schieferhändler-Familien Schunk und Kollmann. Sein Urteil zu den genannten Beschuldigungen gegenüber den Schieferhändlern von der Mosel, soll sich der geneigte Leser selbst bilden. Die Unterlagen des Vereinsarchivs betreffend der Zeiten vor der Neueröffnung der Schiefergrube Colonia mit all ihren positiven Neuerungen und Arbeitserleichterungen (erstmalig werden Transportwagen –Loren – zum Transport unter Tage eingesetzt), sprechen jedoch eine klare Sprache was die unternehmerischen und sozialen Aktivitäten vor dieser Zeit angeht.

Ich danke Frau Zimmer für ihr Engagement und wünsche mir von unseren Mitgliedern eine gleichfalls aktive Mitarbeit an der Vereinspublikation. In den öffentlich zugänglichen Archiven (Kreisarchiv, Landeshauptarchiv, Bundesarchiv, Bergbauarchiv) lagern noch hunderte dieser „Schätzchen“, die darauf warten von uns entdeckt und hier veröffentlicht zu werden.

Ich wünsche interessante Unterhaltung mit dem Bergmann Nr. 35!

Dieter Laux

Rückblick Vereinsaktivitäten 1. Halbjahr 2010

Dieter Laux

Februar: Am 5. Februar findet im Gasthaus Alrun's in Müllenbach die diesjährige Mitgliederversammlung mit Neuwahlen statt. Aus dem Vorstand scheidet aus: Manfred Adams (bisher 2. Vors.), er bleibt jedoch als neuer Ortsbürgermeister von Laubach und damit als geborenes Mitglied in den Vorstandsreihen. Herbert Steffes-enn (stv. Schriftführer/Kassierer). Sowie nach 15 Jahren Vorstandstätigkeit unsere Schriftführerin und Gründungsmitglied Ursula Augustin. Dieter Laux dankt allen scheidenden Vorstandsmitgliedern und ganz besonders Ursula Augustin für ihr hervorragendes Engagement und die ehrenamtliche Arbeit für den Verein. Neu gewählt werden: Dr. Stefan

Göbel (Laubach), zum 2. Vorsitzenden. Karin Winkel (Müllenbach), zur Schriftführerin und Uwe Schaller (Müllenbach) zum stv. Schriftführer/Kassierer.



Fotos: Gründungsmitglied Ursula Augustin erhält einen Blumenstrauß sowie eine Urkunde zur Anerkennung ihrer 15-jährigen Vorstandsarbeit. Rechts: Der neue Vorstand anlässlich seiner ersten Sitzung im Gasthaus Brix in Leienkaul.

Der aktuelle Vorstand setzt sich wie folgt zusammen: Vorsitzender: Dieter Laux (Mü.); 1. stv. Vorsitzender: Dieter Peters (Mü.); 2. stv. Vorsitzender: Dr. Stefan Göbel (Lau.); Schatzmeister: Wolfgang Klinkner (Lei.); Schriftführerin: Karin Winkel (Mü.); stv. Schatzmeister/Schriftführer: Uwe Schaller (Mü.); Geborene Mitglieder (Ortsbürgermeister): Andreas Klotz (Mü.); Manfred Adams (Lau.) und Burkhard Klinkner (Lei.). Wegewarte: Franz Schmitz (Mü.) und Johannes Reitz (Mü.); Kassenprüfer: Herbert Brück (Lau.) und Wolfgang Fröschen (Mü.).

März: Am 7. März nehmen die Vorstandsmitglieder Dieter Laux, Wolfgang Klinkner und Uwe Schaller auf Einladung des Automobil Club Mayen an der Sportlerehrung des Vereins teil.



Hierbei wird die anlässlich der Oldtimer Veranstaltung „Moselschiefer-Classic“ - die sich in den vergangenen Jahren zu einer der begehrtesten Oldtimer Ausfahrten entwickelt hat (weit über 200 Voranmeldungen!) – in Müllenbach installierte Durchfahrtskontrolle durch die Organisatoren des AC nochmals gewürdigt. Der herzliche und begeisterte Empfang durch die vielen Zuschauer, die Fahrzeugausstellung im Umfeld der Schieferlandhalle, der Streckensprecher, sowie die Durchfahrtskontrolle selbst, die

mit ihrer Zelt-Durchfahrt die Teilnehmer an große Oldtimer-Rallyes wie die „Mille Miglia“ in Italien erinnert, zeichnen den Kontrollpunkt „Schieferregion Kaulenbachtal“ besonders aus. Ein Lob, welches der Vorstand gerne an alle Organisationshelfer weiterleitet. (Am 25. September 2010 findet die nächste „Moselschiefer-Classic“ statt!)

April: Die Vereinsmitglieder Uwe Schaller, Rudolf Labonte, Andreas Klotz und Johannes Reitz, installieren am Wanderparkplatz „Auf der Nick“ – Ausgangspunkt für Wanderungen auf dem Schiefergrubenwanderweg - eine neue Sitzgruppe, nachdem die bisherige durch Fäulnis und Zerfall nicht mehr genutzt werden konnte. Andreas Klotz (OB Müllenbach), kann durch die Initiative „Mitarbeiter vor Ort“ des RWE eine Finanzierung der neuen Sitzgelegenheit am Ausgangspunkt B des Schiefergrubenwanderwegs erwirken. Vielen Dank für diese Maßnahme an Andreas Klotz, RWE und die fleißigen Helfer des Vereins.



Unserem Verein wird durch den Pfarrgemeinderat die „Mitnutzung“ des Pfarrhauses in Müllenbach angeboten. Nach einer Besichtigung der Räumlichkeiten durch den Vorstand, die ein positives Bild der Örtlichkeit und deren evtl. Nutzung durch den Verein ergibt, entscheidet man sich für die Mitnutzung zu bewerben. Der Verein beabsichtigt, in dem um 1900 erstellten Gebäude eine ständige Ausstellung zu errichten, die Gäste des Schiefergrubenwanderwegs zu empfangen, sowie kulturelle und geschichtsorientierte Veranstaltungen

anzubieten. Ferner sollen die Räumlichkeiten als Kultur- und Geschichtsarchiv der Schieferregion Kaulenbachtal genutzt werden. Wir hoffen mit einem „**Kulturzentrum Schieferregion – Altes Pfarrhaus**“ ein zentraler Anlaufpunkt für die Bürger der Kaulenbachtal-Anrainer-Gemeinden sowie auch Gäste der Schieferregion werden zu können. Am 14. Juni beschließt der Pfarrgemeinderat, die Bewerbung unseres Vereins anzunehmen. Sollte es in den Reihen unserer Mitglieder Bedenken hierzu geben, bitten wir diese bis zum 15.07.2010 dem Vorstand mündlich oder schriftlich mitzuteilen.

Am 22. April verstirbt unser langjähriges Mitglied Theo Klee aus Müllenbach. Wir werden ihn und sein offenes, humorvolles Auftreten in dankbarer Erinnerung behalten.

Mai: Der Vorstand trifft Vorbereitungen zur Erneuerung der Holzbrücke (Jäsjes Brücke) über den Kaulenbach. Die Brücke war im vergangenen Jahr durch Reiter und Motorradrowdys (Naturschutzgebiet!!!) arg in Mitleidenschaft gezogen worden. Außerdem hat der Zahn der Zeit seine Spuren deutlich hinterlassen. Dieter Peters wird als Projektleiter den Neubau der Brücke am 19. Juni organisieren. Freiwillige Helfer dürfen sich gerne bei ihm melden.

Juni: Die Tagung des Schiefer Fachverband Deutschland (SVD) (Arbeitskreis Geologie und Geschichte), findet am 11. und 12. Juni in der Schieferregion Kaulenbachtal statt. 24 Vertreter der Schieferattraktionen Deutschlands und Luxemburgs, sowie Geologen, treffen



sich, um die Schieferlandschaften in unserer Republik und dem angrenzenden Ausland kennenzulernen. Die jährlich durchgeführte Tagung findet jeweils in einer anderen Schieferregion Deutschlands statt. Eine Führung auf dem Schiefergrubenwanderweg, mit einem „Essen wie die Schieferbrecher auf dem Gelände des ehemaligen Müllenbacher Dachschieferwerks und ein Vortrag des Schieferspezialisten Franz Wierschem am Freitag, sowie eine Besichtigung des

Speichers der ältesten Kirche Deutschlands, dem Trierer Dom, steht am Samstag auf dem Programm. Auch hier vermittelt Franz Wierschem sein Fachwissen. Die Gäste sind überrascht von dem ehrenamtlichen Engagement des Vereins und werden den Besuch in der Schieferregion Kaulenbachtal in bleibender Erinnerung behalten.

Weitere Termine 2010, die man sich vormerken sollte:

26. Juni: Vereinsfahrt zum Freilichtmuseum Kommern. Geschichte und Kultur der Eifeler Vorfahren erleben. Info und Anmeldung: **Projektleiterin** Karin Winkel, Tel. 02653 / 6026 Mail: karin.winkel@web.de

28. August: Einweihung des „Heinz Peters-Platz“ im Kaulenbachtal mit anschließendem gemütlichen Beisammensein auf dem Gelände der Grube Colonia. Weiteres auf unserer Homepage www.schieferverein.de im Vorfeld der Veranstaltung

25. September: Moselschiefer-Classic 2010, Durchgangskontrolle Müllenbach Schieferlandhalle. Projektleiter: Andreas Klotz, Klaus Pinkhaus und Joachim Buschwa. Weiteres auf unserer Homepage www.schieferverein.de im Vorfeld der Veranstaltung

09. Oktober: Große Freischneide- und Pflegeaktion im Kaulenbachtal. Wir sind gespannt, ob wir auch in diesem Jahr wieder den Helferrekord brechen können. (2009, 72 Helfer).
Treffpunkt: 09:00 Uhr Grube Colonia.

Mitteilung des Schatzmeisters: In den kommenden Wochen werden die Mitgliedbeiträge abgebucht. Wir bitten alle Mitglieder, die ein neues Konto haben, uns dieses mitzuteilen. Da der Verein ansonsten mit hohen Fehlbuchungsgebühren belastet wird.

Presseberichte aus dem „Cochemer Anzeiger“ 1853

Recherche: Irmgard Zimmer, Kreisarchiv der KV Cochem-Zell

Abschrift der Kopien: Dieter Laux

Cochemer Anzeiger, 9. Jg, Nro. 50, Mittwoch, 22. Juni 1853

Wissenschaftliche Mitteilungen

Glück auf!

Zu Müllenbach wurde bekanntlich vor kurzem das bedeutende Dachschiefer-Bergwerk von 100 Morgen Flächenraum, welches die sämtlichen Müllenbacher Schiefergruben in sich faßt, die bisher unter dem Namen „Klottener Mosel-Schiefer“ große Lieferungen Dachschiefer edelster und bester Gattung producierten, - von den Herren Dom. Zervas et. Comp. aus Cöln in Besitz und neuen Betrieb genommen.

Der Übergang dieses mächtigen und großartigen Dachschiefer Bergwerks, welches in seiner Gesamtheit forthin den Namen „**Colonia**“ führen wird, geschah mit einer beim günstigsten Wetter im Freien auf einem der schönsten Punkte des Bergwerks veranstalteten Festlichkeit unter Musik, Gesang und dem Donner der Böller, wobei Arbeiter und Einwohnerschaft bewirtheet wurden. Die Rotabeln der Umgegend nahmen Theil an dem Volksfeste, wobei Heiterkeit und Frohsinn herrschten. Die Toaste auf Sr. Majestät unsern König wie Sr. Excellenz den Minister von der Heydt, deren Streben das Land ein neues Aufblühen des Bergbaues, der Industrie und des Handels verdankt, fanden stürmischen Beifall, denen alsdann andere Gelegenheits-Reden, Toaste und Lieder folgten. - An den Übergang dieses neuen Bergwerks knüpfen sich manichfache Hoffnungen auf Ausdehnung und Erleichterung der Betriebs Anlagen, vermehrten Absatz und Handel, wie auch materielle und moralische Verbesserung der Lage vieler bisher gedrückten Arbeiter; - deren Verwirklichung von der allseitig bekannten Intelligenz, Geschäftsthätigkeit und Humanität der neuen Herren des Bergwerks vertrauensvoll erwartet wird.

Auch hoffen wir, daß dieses Geschäft durch Benutzung unserer neuen Straßen in der Stadt Cochem seinen Zentral-Punkt finden und zur Belebung des geschäftlichen Verkehrs wesentlich beitragen werden.

Daher - Glück auf! der neuen

COLONIA!

Cochemer Anzeiger, 9. Jg, Nro. 54, Mittwoch, 06. Juli 1853

Glück auf!

Müllenbacher Schiefergruben

Die Herrn Schunck und Kollmann aus Klotten a. d. Mosel, welche bisher im alleinigen Besitz des Handels derjenigen Dachschiefer waren, welche in den, einige Meilen von ihren Wohnorten entfernten, Gemeinden Müllenbach und Laubach gewonnen und von ihnen mit dem Namen „Klottener Mosel-Schiefer“ belegt wurden, finden sich beunruhigt wegen eines Artikels aus Müllenbach in Nro. 50 dieses Blattes, worin der Übernahme des 100 Morgen großen Müllenbacher Dachschiefer-Bergwerks durch uns gedacht und worin erwähnt wird, wie an diesen Übergang sich mannigfache Hoffnungen knüpften, sowohl auf erleichterten Betrieb, als auch auf eine materielle und moralische Verbesserung der Lage der gedrückten Arbeiter. In banger Fürsorge für die nahende, von ihnen bisher nie gekannte Concurrenz, bemühen sich die genannten Herren in einem Inserat dieses Blattes es ihren Abnehmern gegenüber darzutun, daß die Aquisition dieser großartigen Schieferlagerung ihr bisheriges Dachschiefer-Geschäft nicht beeinträchtigen könne, indem sie hervorheben, daß die Laubacher Gruben die besten Schiefer lieferten und der Gruben in unserem Bezirk nur wenige seien. Wenn wir durch keine unserer bisherigen Handlungen jenes Inserat hervorgerufen, wenn wir uns vielmehr im Bewusstsein unserer guten Sache jeden öffentlichen Urtheils über den Werth oder Unwerth der nachbarlichen Gruben bisher streng enthielten, so verdient das Benehmen der Herren Sch. und K. um so mehr eine ernstliche Rüge, als deren Äußerungen zu einer Täuschung des Publikums führen könnten.

Wir bemerken daher: 1. die Schieferlagerung in dem Müllenbacher Gemeindebezirk ist sowohl, was ihre Reichhaltigkeit als edle Beschaffenheit betrifft, nach dem Urtheil der Geognosten eine der vorzüglichsten. 2. die überwiegende Güte dieser Schiefer ist aber auch sonst von Sachverständigen so allgemein anerkannt, daß, wie uns allseitig versichert wird, und wovon wir uns theilweise selbst überzeugt, die Bau-Behörden dasiger Gegend in ihren Bau-Anschlägen den Müllenbacher Schiefer ausdrücklich vorschreiben; 3. Die Müllenbacher Gruben lieferten bei einem lässigen Betriebe durch kleine Anpächter bis dahin noch jährlich 3 a` 4000 Reis, welche von den Klottener Herren stets als eine ihnen willkommene Waare acceptirt wurden. Da die Herren ihrer abgegebenen Erklärung gemäß, in den Laubacher Gruben eigene Waaren hinreichend produciren können, so liefert die regelmäßige Uebernahme für die Güte der Müllenbacher Schiefer den vollständigen Beweis. 4. Wenn in unserem Bergwerks-Bezirk zur Zeit auch nur vier Gruben im Betrieb sind, so sind die aufgeschlossenen immensen Lager in denselben bedeutend genug, um daraus allein den ganzen jährlichen Bedarf der Herren Sch. und K. decken zu können.

Was die bedeutenden Opfer betrifft, die die Herren Sch. und K. ihren Arbeitern gegenüber gebracht haben wollen, so mag sich für die Würdigkeit dieser Behauptung wohl eine, mit den dortigen Zuständen fündigere Feder finden. - Unsererseits bemerken wir nur, daß, so viel

uns zu Ohren gekommen, unter den Arbeitern viel Unmuth, bei gewissen Leuten in Klotten aber großer Wohlstand herrscht, und daß wir nirgendwo Einrichtungen auf den Gruben wahrgenommen, die geeignet gewesen wären, die schwere Arbeit der Leute im Mindesten zu erleichtern.

Cöln, den 3. Juli 1853

gez. D. Zervas & Comp.

Oeffentlicher Dank

für

Sehr bedeutende Opfer

- 1. Die Herren Schunck und Kollmann, Schieferhandelsleute zu Klotten, haben sich um den Betrieb der in unseren Gemeinden gelegenen Schiefergruben, mochten sie auch an dem Ertrage beteiligt sein, nicht im Geringsten bekümmert und niemals Arbeiter direkt eingestellt oder beschäftigt.*
- 2. Kostspielige Boranlagen, Rifico's (?) und alle im Gefolge möglichen Eventualitäten waren also Sache unserer Gemeinde. Einwohner als Gruben-Betreiber, Pächter, Unterpächter und Accordanten, von denen bisher sehr wenige gute Geschäfte machten, und welche aus dritter oder vierter Hand erst den Verdienst an unsere armen Arbeiter gelangen lassen konnten.*
- 3. Schlechter Verdienst, Verschuldung und Verarmung verursachten dabei unregelmäßige, mangelhafte und unsichere Betriebs-Anlagen, raubartige Ausbeute, - ein wahres Chaos von ober- und unter-, neben- und durcheinander-Wühlen, Lebensgefährlichkeit der Arbeiter, Einstürze, Tödtungen (zuletzt noch am 22. Februar), bergamtliche Gruben-Einstellungen, Verschüttungen (zuletzt noch am 8. März c. 26. Arbeiter), Verhaftungen, Zuchtpolizeibestrafungen (zuletzt noch mehrfache am 30. Juni), Eigenthums-Übergriffe, zahllose Prozesse, ewiger Hader, Zank und dergl.*
- 4. Für die unter solch kläglichen Umständen ausgebeuteten Schiefer kannte man bisher nur den einen Weg nach Klotten und es mögen jährlich wohl 30.000 Reis dahin gewandert sein und die Taufe „Klottener Moselschiefer“ erhalten haben.*
- 5. Welches Glück diese emancipirten Mosellaner in der Fremde gemacht und heimgeführt haben, das wissen nebst Gott die Herren des Schieferhandels und zeigen ihrer Paläste Reihen - im seltsamen Kontraste mit den elenden Lehm- und Strohdachhütten der großen Menge unserer verarmten Schiefergruben, Pächter und Arbeiter.*
- 6. Die Jahr aus Jahr ein regelmäßig nach Klotten wandernden großen Schieferlieferungen lassen auch ebenso regelmäßige Befriedigung der Lieferanten*

und Producenten und pünktliche Abrechnungen mit diesen nach soliden Preissätzen unterstellen; - worüber wir indessen an die Betheiligten verweisen müssen, denen die von den Herren Zervas & Comp. jetzt eingeführte 14tägige directe und jedesmalige definitive Abrechnung mit ihren Arbeitern sehr wohl gefällt.

- 7. Haben hiernach die Klottener Herren Schunck und Kollmann den Arbeitern unserer Gemeinden sehr große Opfer (? -) gebracht, so werde ihnen dafür der gebührende Dank!*

Die Gemeinde-Vorstände

von

Müllenbach und Laubach

Cochemer Anzeiger, 9. Jg, Nro. 57, Mittwoch, 20. Juli 1853

Glück auf! Klottener Dachschiefer

Zur Beseitigung der irrigen Meinung, welche ein Artikel aus Müllenbach (mit oder ohne Absicht) hervorgerufen, geben wir die Erklärung ab, daß wir noch fortwährend allen Anforderungen in „Klottener Moselschiefer“ entsprechen können; und gegenüber den „manchfachen Hoffnungen auf Ausdehnung und Erleichterung der Betriebsanlagen, auf vermehrten Absatz und Handel, sowie auf Verbesserungen der Lage vieler bisher gedrückten Arbeiter (durch die Hrn. Z. & Comp.)“ hatten wir daran erinnert, wie wir schon sehr bedeutende Opfer gebracht. Gegen die unsere Erklärung, zu der wir uns durchaus berechtigt halten, bringen die Herren Zervas & Comp., welche durch Anpachtung des Müllenbacher Grubenfeldes unsere Nachbarn geworden sind, in Nr. 54 d. Bl. ein Inserat, worin sie sich mit der Voraussetzung schmeicheln, daß wir, „in banger Fürsorge für die nahende, von uns bisher nie gekannte Konkurrenz“ ruhig abzuwarten, bis sie eine „von uns gekannte“ geworden.

„Die ernstliche Rüge“, welche die Hrn. Z. & Comp. Uns widmen, ist in keiner Hinsicht gerechtfertigt. Wir haben unser Inserat „keiner ihrer bisherigen Handlungen“, sondern ausdrücklich jenem Müllenbacher Artikel entgegengestellt; wir haben nur reine Thatsachen aufgeführt, welche selbstredend nie „zur Täuschung des Publikums“ führen können.

Was die vier von jenen Herren aufgestellten Argumente betrifft, so haben wir die behauptete „Reichhaltigkeit, edle Beschaffenheit, die immensen Lager“ nicht angegriffen; wir erwähnen nur, (in Übereinstimmung mit den Herren Z. & Comp.) dass bis jetzt auf dem Müllenbacher Grubenfelde sich 4 Gruben befinden, die 3 bis 4.000 Reis Schiefer lieferten. Es mag das beiläufig ein Sechstheil der Schiefer sein, welche in den Laubacher und Müllenbacher Gruben, unter dem Namen „Müllenbacher Schiefer“ jährlich gewonnen wurden, und unter welchen man bisher die Laubacher für die bessere Sorte hielt. Hieraus wird man abnehmen, was es heißt, wenn „Baubehörden Müllenbacher Schiefeln vorschreiben.“ Wenn wir neben

dem Produkte unserer Laubacher Gruben auch Müllerbacher Schiefer bisher als Waare acceptirten, so haben wir dadurch keine andere Qualität als ihre Brauchbarkeit anerkannt.

Zu dem Satze „was die bedeutenden Opfer betrifft, welche die Hrn. Sch. u K. ihren Arbeitern gegenüber gebracht haben wollen“ bemerken wir, wie die Hrn. Z. & Comp. Unsere oben angeführte Erklärung verstümmelt haben; vielleicht in der freundlichen Absicht, um der „der Zustände kundigeren Feder“, welche zugleich zur künftigen „Würdigung unserer Behauptung“ angekündigt wurde, ihre Arbeit zu erleichtern.

Endlich bemerken die Herren Z. & Comp. „wie ihnen zu Ohren gekommen, daß unter den Arbeitern viel Unmuth, bei gewissen Leuten in Klotten viel Wohlstand herrsche.“ Wir freuen uns, daß durch die bittere Schale des Tadels der Vermögensunterschiede der Kern hervorschimmert, aus welchem (sofern er nicht wurmstichig ist) auf dem Grubenfelde „Colonia“ den Arbeitern großer Wohlstand erwachsen kann.

Klotten, den 15. Juli 1853

Schunck u. Kollmann

Der alte Bahnhof Laubach-Müllerbach

Rolf Peters

Der Beitrag wurde in gekürzter Form im Heimatjahrbuch Cochem-Zell 2010, Seite 163 bis 167 veröffentlicht.

Früher fragte eine Müllerbacher Frau ihre Nachbarin „Well'sta verrasen?“ (Willst Du verreisen?) und bekam die Antwort: „Esch foahren mom Zuch off Äsch“ (Ich fahre mit dem Zug nach Kaisersesch). Diese Möglichkeit besteht seit dem 11. Januar 1991 nicht mehr. Die Bahnverbindung wurde eingestellt, es fahren nur noch Busse. 2007/2008 haben das Land Rheinland-Pfalz, die Kreise Vulkaneifel und Cochem-Zell und die Anliegerkommunen mehr als zwei Millionen Euro in die Sanierung des Bahnabschnittes von Kaisersesch nach Ulmen investiert. Die Bahnstrecke von Gerolstein bis Kaisersesch wird von der Vulkan-Eifel-Bahn in Gerolstein für Wochenendfahrten mit Schienenbussen genutzt. In Laubach besteht eine provisorische Haltestelle. Die Aufnahme des regelmäßigen Personenverkehrs auf der Eifelquerbahn zwischen Kaisersesch und Daun soll 2009 mit Kosten-Nutzen-Analysen geprüft werden. Nach positiver Prüfung kann sich die Ortsgemeinde Laubach mit dem Bau einer neuen Haltestelle mit Parkplätzen befassen. Das ehemalige Bahnhofsgelände und das angrenzende Gelände steht nicht mehr zur Verfügung, es befindet sich inzwischen im Privateigentum. Rund um Ostern 2010 sind die Schienenstrecken durch die Eifel und entlang der Mosel und Saar Schauplatz des größten Eisenbahnereignisses im Jubiläumsjahr „175 Jahre Deutsche Eisenbahnen“. 100 Regelzüge und rund 200 Sonderzüge mit historischen Dampf- und Dieselloks, Triebwagen und Elektroloks laden zum Mitfahren, Zuschauen und Staunen ein (Dampfspektakel 2010).



Aufnahme im Jahre 1987, Fotograf Grüter

Bedeutung des Bahnhofs

Bereits 1880 war die Bahnstrecke von Andernach bis Mayen-Ost eröffnet worden. Das verschaffte den Schiefergruben im Mayener Raum erhebliche Transportvorteile. Sie nutzten den Zeitvorsprung von 15 Jahren und bauten ihre Marktanteile aus. Die Eröffnung der Bahnstrecke (1895) erleichterte den Schiefergruben in Laubach, Leienkaul und Müllenbach den Transport zu den Absatzmärkten ganz enorm. Sie konnten am Bahnhof den Schiefer in Lagerräumen bereithalten und schnell und flexibel auf die Nachfrage reagieren. Die schwierigen Verkehrsverbindungen aus dem Kaulenbachtal waren immer ein bedeutender Standortnachteil. Der qualitativ hochwertige Schiefer musste zeitraubend mit Pferdefuhrwerken über die „Grubenstrasse“ nach Klotten bzw. Cochem gefahren und auf Schiffe umgeladen werden. Über Mosel und Rhein wurde der Schiefer (Clottener Leyen oder Moselschiefer genannt) zu den Abnehmern transportiert. Seit 2003 erinnert das „Haus Moselschiefer“ in Klotten an den ehemaligen Verladehafen. Ab 1879 verlagerte sich mit der Eröffnung der Moselbahn der Absatz mehr und mehr auf die Schiene. Mit dem Bahnbau verloren jedoch auch die Bauern zusätzliche Einkünfte als Fuhrunternehmer. Der Bahnhof in Laubach diente auch als Ausstiegspunkt für Wallfahrten zum Kloster Maria Martental. Die Wallfahrer (z. B. aus der Pfarrei Uess, Kreis Vulkaneifel) pilgerten vom Bahnhof über den alten Ortskern von Laubach nach Leienkaul zur Wallfahrtskapelle und zurück.

Planungs- und Bauphase

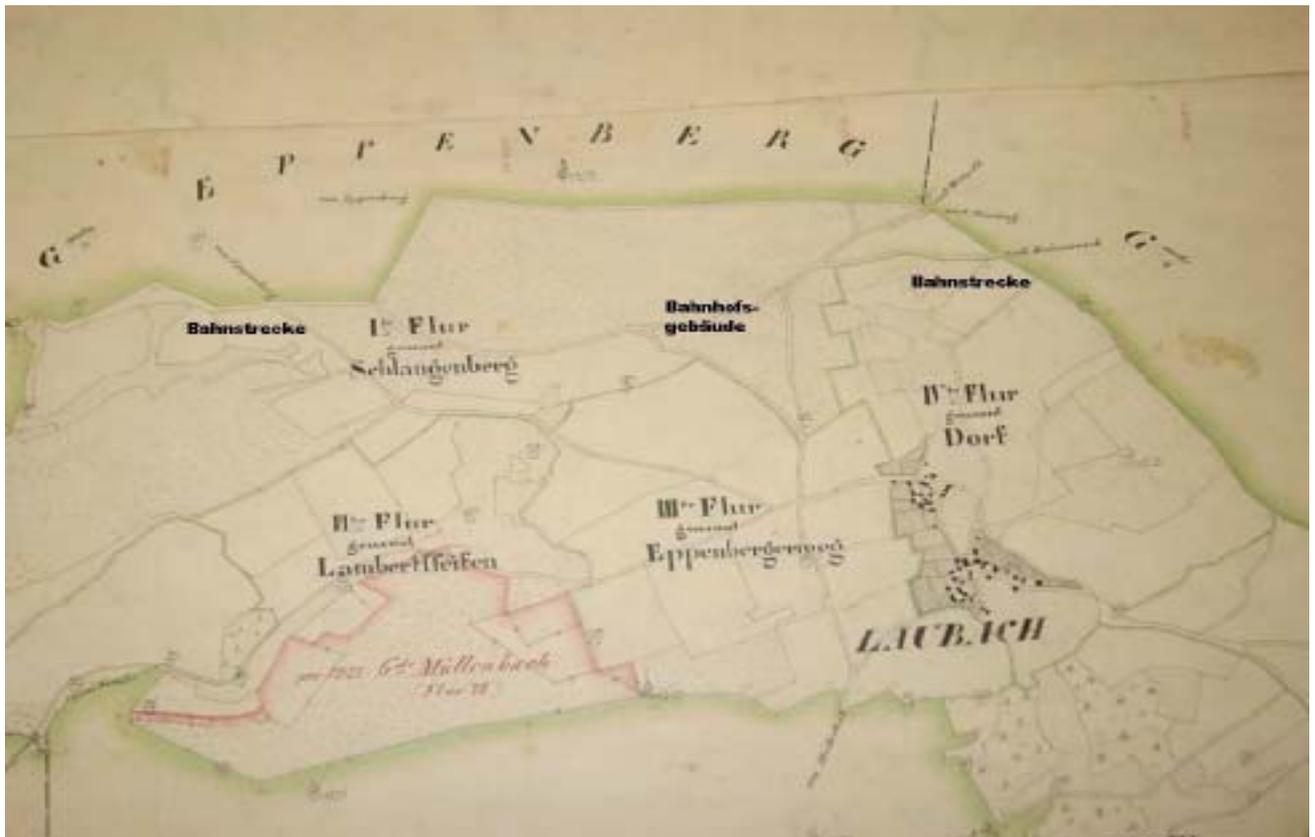
Bereits 1888 befasste sich der Gemeinderat Laubach mit dem Bahnbau: „Das von der projektierten Bahnstrecke Mayen–Gerolstein berührte Gemeindeeigentum wird unentgeltlich hergegeben, indes dabei die Bitte ausgesprochen, dass der Gemeinde mit Rücksicht auf ihre große Dürftigkeit möglichst seitens des Bürgermeistereiverbandes eine billige Entschädigung von etwa 50 Pfennig pro Rute gewährt werden möge. Gleichzeitig wird beantragt, dass die Gemeinde Laubach eine Bahnstation erhalten möge, und zwar möglichst nahe am Ort

Laubach.“ Für den Bahnhof musste auch eine bessere Verkehrsverbindung hergestellt werden. Im Februar 1894 beschloss der Rat: „Im Jahre 1894/95 soll der Bahnhofszufuhrweg ausgebaut und außerdem der Weg nach Höchst und die Ortsstraße mit Basaltkleinschlag weiter beschüttet werden. Zum Bau des Bahnhofszufuhrweges ist eine Beihilfe von 1500 Mark von der Provinzialverwaltung bewilligt worden.“

Im Juni 1894 genehmigte der Gemeinderat die Wegeplanung und den Kostenvoranschlag, stellte jedoch einschränkend fest: „Vorläufig soll mit dem Bau jedoch noch nicht begonnen werden, weil zunächst die Gemeinde Müllenbach, welche hauptsächlich den Weg benutzt, angehalten werden soll, je zur Hälfte der künftigen Unterhaltung dieses Weges und der anschließenden Strecke des Weges nach Müllenbach zu bis zur Bannngrenze zu übernehmen.“

Die Schulchroniken aus Laubach und Müllenbach berichteten zum Bahnhof Laubach-Müllenbach:

Etwa eine Viertelstunde von Laubach entfernt liegt der Bahnhof, mitten im "scheelen Land", wie der Volksmund sagt. Er ist vom normalen Verkehr noch ziemlich unberührt geblieben, dagegen reich an Naturschönheiten. Einsam liegt er auf kahler Höhe etwa 500 m über dem Meeresspiegel in der eintönigen Gegend.



Gemeindekarte 1832

Die Karte zeigt den nördlichen Teil der Gemarkung Laubach. Der Ort bestand nur aus dem alten Ortskern im Bachtal. Es führten nur Feldwege in die benachbarten Gemeinden. 1835 fuhr die erste deutsche Eisenbahn. 60 Jahre später führte die Bahntrasse der Eifelquerbahn durch die Gemarkung an der Grenze zu Eppenberg.



Der erste Bauzug erreichte Laubach am 16. August 1894.

Ursprünglich sollte der Bahnhof nur „Laubach“ heißen. Einige einflussreiche Schiefergrubenbesitzer aus Müllenbach wandten sich jedoch im Januar 1894 an die Eisenbahndirektion mit der Bitte, den Bahnhof in „Laubach-Müllenbach“ umzubenennen. Zwar wurde zunächst keine Notwendigkeit hierfür gesehen, schließlich aber dem Antrag doch entsprochen, um Verwechslungen mit dem hessischen Bahnhof Laubach zu vermeiden.



In der Gemeinde Laubach entstand ab 1895 ein neuer Ortsteil (Bahnhof genannt). Die ersten Gebäude sind zu erkennen. Bahnhofsgebäude mit Nebengebäude und ein Wohngebäude (heute: Margret's Brotkörbchen) sowie die Gastwirtschaft Gorges. Weitere Häuser kamen ab den 1920er Jahren hinzu. Ab den 1950er Jahren entwickelte sich der Ortsteil Bahnhof ganz enorm. Neue Straßen wurden gebaut und viele Wohngebäude errichtet. Gewerbebetriebe siedelten sich rund um den Bahnhof an und bieten heute wohnortnahe Arbeitsplätze. Die Einwohnerzahl ist erheblich gewachsen.

Eröffnung am 15. Mai 1895

Der Cochemer Anzeiger vom 15.05.1895 veröffentlichte den Eisenbahnfahrplan (die Zeiten beziehen sich zuerst auf vormittags und dann nachmittags):

Eisenbahnfahrplan, vom 15. Mai 1895 ab. Richtung Andernach-Gerolstein.							
ab Köln		5,30	7,28	9,50	11,50	5,00	6,55
an Gerolstein		7,04	8,54	11,14	9,00	6,19	8,43
Andernach	ab	8,15	10,15	12,50	8,56	7,25	9,25
Blalbt		8,56	10,16	1,01	8,47	7,57	9,56
Brutt		8,56	10,26	1,10	8,56	7,47	9,55
Niederembig (Wald, See)		8,47	10,36	1,21	4,07	8,00	9,46
Kottenheim		8,58	10,47	1,33	4,18	8,12	9,57
Mayen (Süd)	an	9,06	10,55	1,40	4,26	8,20	10,05
"	ab	8,10	8,47		4,81	8,55	
" (West)		8,30	8,36		4,89	8,44	
Wonnard		8,39	8,45		4,89	8,48	
Ursersbach		8,56	10,42		5,15	9,20	
Kaiferscheid		7,08	10,14		5,26	8,59	
Naumbach-Wältenbach		7,29	10,29		5,41	8,47	
Hersfeld		7,54	10,40		5,52	8,58	
Mayen		7,46	10,53		6,08	10,10	
Mayen		7,56	11,03		6,18	10,30	
Waldscheid		8,07	11,14		6,26	10,31	
Daun		8,19	11,27		6,26	10,48	
Mayen		8,28	11,36		6,44	10,58	
Waldscheid		8,47	11,55		7,08	11,11	
Cochem		8,59	12,07		7,14	11,28	
Belm		8,10	12,18		7,25	11,54	
Gerolstein		8,15	12,23		7,30	11,40	
an Gerolstein		9,10	12,36		7,54		
an Eifel		11,18	9,27		9,51		
Richtung Gerolstein-Andernach.							
ab Eifel				8,12	11,45	6,58	
an Gerolstein				10,17	1,48	8,38	
Gerolstein	ab	5,20	10,55	3,24		8,40	
Belm		5,27	10,32	2,51		8,47	
Waldscheid		5,48	10,48	2,47		9,08	
Waldscheid		5,58	11,08	3,02		9,18	
Mayen		6,10	11,15	3,14		9,30	
Daun		6,18	11,28	3,22		9,38	
Waldscheid		6,32	11,37	3,34		9,52	
Mayen		6,41	11,45	3,45		10,01	
Mayen		6,55	12,00	3,59		10,15	
Hersfeld		7,11	12,16	4,15		10,31	
Naumbach-Wältenbach		7,24	12,25	4,28		10,44	
Kaiferscheid		7,37	12,39	4,41		10,57	
Ursersbach		7,44	12,49	4,48		11,04	
Wonnard		7,55	1,00	4,59		11,15	
Mayen (West)		8,12	1,17	5,16		11,32	
" (Süd)	an	8,20	1,25	5,24		11,40	
"	ab	8,58	8,25	10,53	9,50	5,45	7,37
Kottenheim		8,48	8,54	11,04	9,59	5,54	7,45
Niederembig (Wald, See)		8,59	8,50	11,16	9,51	6,05	7,57
Brutt		7,03	9,03	11,28	8,01	6,18	8,07
Blalbt		7,17	9,13	11,35	8,10	6,25	8,16
Andernach	an	7,37	9,38	11,45	8,30	6,35	8,26
an Coblenz		8,34	10,11	12,30	8,34	7,34	9,13
an Köln		9,53	12,12	1,15	5,53	9,00	10,40

Post-Verbindungen. Fahrplan vom 15. Mai 1895.			
Cochem-Lutzerath-Cochem.			
ab Cochem Bahnh.	6 ⁴⁵ Nm.	ab Lutzerath	6 ³⁵ Vm.
- Cochem Stadt	5 ¹ -	- Drisch	6 ³⁵ -
- Fald	6 ³⁵ -	- Geyenich	7 ²⁵ -
- Geyenich	6 ³⁵ -	- Fald	8 -
- Drisch	7 ⁴⁵ -	- Cochem Stadt	8 ⁴⁷ -
in Lutzerath	7 ⁵⁵ -	in Cochem Bahnh.	8 ⁵⁵ -
Cochem-Kelberg-Cochem.			
ab Cochem Bahnh.	4 ⁴⁵ Nm.	ab Kelberg	5 ¹⁰ Vm.
- Stadt	5 ⁴⁵ -	- Uess	4 ⁴⁵ -
- Fald	6 ³⁵ -	- Ulmen (Höfel)	5 ²⁵ -
- Bübel	7 ¹⁵ -	- Bübel	7 -
- Ulmen (Höfel)	8 ⁴⁵ -	- Fald	7 ⁴⁵ -
- Uess	9 ⁴⁵ -	in Cochem Stadt	8 ⁴⁷ -
in Kelberg	10 ⁵⁵ Abd.	- Bahnh.	8 ⁵⁵ -
Cochem-Kaisersesch-Cochem.			
ab Cochem Bahnh.	8 ²⁰ Vm.	ab Kaisersesch	8 Vm.
- Cochem Stadt	8 ³⁰ -	- Landkern	8 ⁴⁵ -
- Landkern	9 ³⁰ -	- Cochem Stadt	9 ³⁰ -
in Kaisersesch	10 ⁴⁰ -	in Cochem Bahnh.	9 ³⁵ -
Kaisersesch-Cochem Bahnhof.			
ab Kaisersesch	5 ⁴⁵ Nm.	ab Cochem Bahnh.	5 ³⁵ Nm.
- Landkern	6 ⁴⁵ -	- Cochem Stadt	5 ⁴⁵ -
- Cochem Stadt	7 ⁴⁵ -	- Landkern	6 ³⁵ -
in Cochem Bahnh.	7 ⁴⁵ Abd.	in Kaisersesch	7 ³⁵ Abd.
Omnibusfahrt Cochem-Ellenz-Cochem.			
ab Cochem Stadt	10 ⁵⁵ Vm.	5 ¹⁵ Nm.	10 ⁵⁰ Abd.
- Sehl	11 ¹⁵ -	5 ⁴⁵ -	10 ⁵⁰ -
- Ernst	11 ³⁵ -	5 ⁴⁵ -	10 ⁵⁵ -
- Brattig (L.M.)	11 ⁵⁵ -	5 ⁴⁵ -	10 ⁵⁵ -
in Ellenz	11 ⁵⁵ -	5 ⁴⁵ -	11 ⁰⁰ -
ab Ellenz	7 ¹⁵ Vm.	5 ⁴⁵ Nm.	7 ²⁰ Abd.
- Brattig (L.M.)	7 ¹⁵ -	5 ⁴⁵ -	5 ⁴⁰ -
- Ernst	8 ¹⁵ -	5 ⁴⁵ -	5 ⁴⁰ -
- Sehl	8 ¹⁵ -	5 ⁴⁵ -	5 ⁴⁰ -
in Cochem Stadt	8 ⁴⁵ -	5 ⁴⁵ -	5 ⁴⁰ -

In der „Neuwieder Zeitung“, Nr. 115 vom Freitag, den 17. Mai 1895, stand folgendes:

„Daun, 15. Mai 1895: Die neue Querbahn Gerolstein-Daun-Mayen wurde heute Morgen in hergebrachter Weise feierlich für den Personen- und Güter-Verkehr eröffnet. Dies war nicht bloß für die an der neuen Bahn gelegenen Orte, sondern für die ganze vulkanische Eifel ein seit Jahrzehnten ersehntes, frohes Ereigniß.

Die Ortschaften, welche an der Bahn liegen, hatten ihr Festgewand angelegt. Von den 15 Stationen der neuen Bahn erhalten Gerolstein, Daun, Kaisersesch und Mayen-West

Restaurationen. Die letzte Post von Gerolstein traf gestern Abend bekränzt hier ein und wurde von einer zahlreichen Menge jubelnd begrüßt. Der Postillon blies sein Abschiedsständchen und hielt eine Ansprache, die mit einem „Hoch“ auf den Staatsminister v. Stephan endete.“

Die „Cochemer Zeitung“ vom 19. Mai 1895 berichtete:

„Kaisersesch, 15. Mai

Festlich geschmückt liefen heute in der Frühe die Züge aus beiden Richtungen hier ein, begrüßt mit Böllerschüssen und Musik und empfangen von einer großen, fröhlich gestimmten Menge. Mit etwas Verspätung traf nach 11 Uhr Morgens ein Extrazug ein, der den Oberpräsidenten, Excellenz Nasse, den Eisenbahnpräsidenten, die Regierungs-Baumeister, den Landrath und Kreisausschuß von Mayen, ebenso Bürgermeister und Stadtrath, sowie eine Deputation der Steinhauer von dort enthielt“. Die Schulchroniken aus Laubach und Müllenbach vermerken dazu: „Im Frühjahr 1893 wurde mit dem Bahnbau Mayen-Gerolstein begonnen und diese am 15. Mai 1895 eröffnet. Große Freude herrschte in allen Orten, die nun an den Weltverkehr angeschlossen wurden. In der Nähe der Bahnhöfe entstanden bald auch neue Wirtshäuser“.



Gasthaus Nikolaus Gorges. Kurz nach dem Bahnbau eröffnete Nikolaus Gorges eine Gastwirtschaft (später Gasthaus Klemens, heute leerstehend) In Laubach war Nikolaus Gorges auch unter dem Dorfnamen „Juste Bauer“ bekannt.

Die Schulchroniken führen weiter aus:

„Die Müllenbacher Schiefersteine wurden nun nicht mehr nach Cochem, sondern nach Bahnhof Laubach-Müllenbach gebracht und zwar von allen Gruben. Der besseren Beförderung halber sollte seitens der Gruben und der Gemeinde ein fester Weg zu den Gruben angelegt werden, doch die Gemeinde wollte nicht. Auch war die Einigkeit zwischen den einzelnen Betrieben nicht allzu groß. Herr Helff (Grube Colonia) baute deshalb für sich einen Weg bis auf den Acker (Heuweg in Müllenbach) und legte darauf eine Feldbahn. Eine solche Feldbahn war auch bis zum Bahnhof in Aussicht genommen, allein die Sache kam nicht zustande.“ Der Laubacher Gemeinderat hatte mit einem Beschluss im Oktober 1894 die

Sache verhindert: „Der Gemeinderat lehnt die Mitbenutzung der öffentlichen Gemeindewege durch die projektierte Grubenbahn nach dem Bahnhof Laubach einstimmig ab, weil dieselben zu schmal und für den Fuhrwerksverkehr in ihrer ganzen Breite unbedingt nötig sind. Die Bahn mag neben den Wegen her gebaut werden. Für notwendige Wegeüberfahrten und sonstiges zu benutzendes Gemeindeeigentum behält sich der Gemeinderat seine Entschädigungsansprüche für das spätere Entschädigungsverfahren vor.“ Die Grubenwagen wurden deshalb mit Pferden über Gleise gezogen und dann am Heuweg auf Fuhrwerke umgeladen. Diese brachten dann den Schiefer zum Bahnhof. Ein Fuhrwerk konnte ca. 4 Reis Schiefer (1 Reis = 2,33 m in Reihen aufgestellte Schieferplatten) transportieren. Der Verein zur Erhaltung der Schieferbergbaugeschichte erinnert seit 2008 an diese Transportform. Er hat am Wagenweg in Müllenbach einen Leiterwagen, beladen mit Schiefer, aufgestellt. „Im Frühjahr 1911 begann die Firma Helff u. Comp. aus Köln mit dem Bau einer Bahn von Grube Colonia zum Bahnhof Laubach-Müllenbach. Seit August werden die Schiefer mittelst einer Benzin-Lokomotive befördert, die bei jeder Fahrt einen halben Waggon fortbringt. Die Gemeinden Laubach und Müllenbach konnten diese Einrichtung nur begrüßen, da jetzt ihre Wege weniger leiden.“ (Schulchronik Müllenbach) Die Verladestelle befand sich neben dem Bahnübergang zum Gewerbegebiet. Die Schmalspurbahn begann auf der Grube Colonia in einer Höhe von 396 m über dem Meeresspiegel und überwand auf einer Strecke von 3,2 km einen Höhenunterschied von 159 m. Bis 1937 war die Grubenbahn zum Bahnhof im Einsatz. Die Trasse der Feldbahn (im Dialekt auch „Banntjen“ genannt) ist heute Bestandteil des Schiefergrubenwanderweges im Kaulenbachtal und im Streckenverlauf noch gut erkennbar.



Foto: Archiv des Vereins zur Erhaltung der Schieferbergbaugeschichte

Das Foto (oben) zeigt Johann Schüller aus Kalenborn (rechts) mit seiner Belegschaft vor der Schmalspurlokomotive. Er begann 1902 als „Platzmeister“ bei der Firma Helff (Grube Colonia), verwaltete das Lager am Bahnhof und leitete den Ladebetrieb. Ab 1935 entwickelte der Sohn Eduard daraus die Firma Eduard Schüller, Bedachungsmaterial und Klempnerartikel in Laubach (Archiv Firma Schüller). Auch die anderen Schiefergruben verkürzten ihre Transportwege. Peter Klotz (†) aus Leienkaul, der letzte Obmann der Grube Mariaschacht, berichtete dazu: „Die ältere Generation weiß sich vielleicht noch an die „Schließmänner“ zu erinnern (Firma Schließmann), die in Kaisersesch am Bahnhof eine Fuhrunternehmung unterhielten. Sie hatten den Auftrag, von der Grube „Herrenwiese“

Schiefer zum Güterbahnhof Kaisersesch zu befördern. Das geschah mit sechs doppelbespannten Pferdewagen, die man kilometerweit auf der Straße von Kaisersesch, über Schöne-Aussicht bis hinunter nach Leienkaul poltern hörte. Vor die beladenen Wagen wurden sechs Pferde gespannt, die Mühe hatten, mit ihrer schweren Last den steilen Berg hochzukommen. Später wurde eine Seilbahn vom Tal bis zur Straße nach Leienkaul verlegt und mit maschineller Kraft angetrieben.“

Damit ist der Transport der Schieferloren seit dem Frühjahr 1908 von der Grube „Herrenwiese“ über den sogenannten „Bremsberg“ bis zur Bergstation „Bremshäuschen“ in Leienkaul gemeint. Der Verein zur Erhaltung der Schieferbergbaugeschichte hat 2009 einen Leiterwagen, beladen mit Schiefer, am Gasthaus Brix in Leienkaul aufgestellt. Er erinnert damit direkt an der „Grubenstraße“ an den mühsamen Schiefertransport. Die Grube Mariaschacht baute 1907/1908 noch eine Kleinbahn von Leienkaul über die sogenannte "Wolfsburg" zur Bahnstrecke. Die Verladestation lag in der Nähe der Bahnüberführung über die Autobahn (A 48) im Masburger Wald.

Das Transportaufkommen war beachtlich.

Laubach-Müllenbach:

1907	1908	1909	1910
2.845 Tonnen	3.183 Tonnen	2.151 Tonnen	3.260 Tonnen

Kaisersesch:

1907	1908	1909	1910
5.709 Tonnen	5.104 Tonnen	5.855 Tonnen	7.029 Tonnen

Der größte Teil der in Kaisersesch versandten Schiefer entstammte dem Müllenbacher Dachschieferwerk und der Grube „Mariaschacht“.

Doch nicht nur Schiefer, sondern auch Holz war ein wichtiger Rohstoff, der vom Laubacher Bahnhof mit der Bahn transportiert wurde.



Holzarbeiter am Bahnhof Laubach: Fotograf Nass, Eppenberg. Das Foto stammt von Frau Maria Maus-Röth aus Wittlich und zeigt unter anderem den Bahnbeamten Josef Schenk aus Landkern, später Wittlich Wengerohr, Archiv VEB Gerolstein.

Der Gemeinderat in Laubach suchte 1895 nach neuen Perspektiven und erklärte: „Es wird gebeten, dass der Gemeinde Laubach, welche am künftigen Bahnhof eine große, als Marktplatz äußerst günstig gelegene Ödfläche besitzt, die Abhaltung von 2 Vieh-, Schaf – und Krammärkten

a) am Dienstag nach der Kirmes, welche am Sonntag nach Mariä Geburt (8. September) stattfindet und

b) am Dienstag vor Palmsonntag gestattet werden möge.“

Dieser Antrag wird in späteren Jahren wiederholt gestellt. Vermutlich haben keine Märkte am Bahnhof stattgefunden.

Quellen:

Handschriftliche Schulchroniken Laubach und Müllenbach sowie Protokollbuch des Gemeinderates Laubach, alle abgeschrieben von Josef Rieder aus Laubach

„Die Eifelquerbahn Mayen-Gerolstein“ von Hans-Peter Kuhl, Jörg Petry und Malte Werning, Lokrundschau Verlag GmbH, ISBN 3-931647-02-1

Informationsblatt Nr. 10 des Vereins zur Erhaltung der Schieferbergbaugeschichte e. V., Jan. 1998, Autor: Heinz Peters (†), Müllenbach

„Blauer Naturschiefer im Kaisersescher Raum“ von Toni Fröhlich, im Jahrbuch Cochem-Zell, Jahrgang 1988, S. 209-212

Geschichte Leienkauls, Manuskript vermutlich aus dem Jahre 1917 (unveröffentlicht)

„Die Eifeleisenbahn“ von Werner Schumacher, Kaisersesch: www.schumacherwerner.homepage.t-online.de/so.htm

„Haut den Lukas!“ von Franz-Josef Ferber, Daun in: www.koblenz.de/sehenswertes/erlebt/fjf3.htm

Neuwieder Zeitung: Landeshauptarchiv Koblenz, Außenstelle Rommersdorf

Cochemer Zeitung und Cochemer Anzeiger: Archiv der Stadtverwaltung Cochem

Fotonachweise:

Bahnhof Laubach-Müllenbach, 07.01.1987, Fotograf Grüter/Archiv VEB Gerolstein

Fotos des Urkatasters von 1832, Fotograf Rolf Peters

Benutzte Quellen: Landeshauptarchiv Koblenz: Bestand 737, Nr. 602, Band 1-93;

Bestand 737, Nr. 900, Band 1-29; Bestand 730, Nr. 415, Band 1-12,

Bauzug 1894 und Schmalspurlok Colonia: Archiv des Vereins zur Erhaltung der Schieferbergbaugeschichte, Müllenbach

Gasthaus Nikolaus Gorges: Fotograf: unbekannt, Leihgabe von Edi Gräfen, Laubach

Holzarbeiter am Bahnhof Laubach: Fotograf Nass, Eppenbergl. Das Foto stammt von

Frau Maria Maus-Roth aus Wittlich und zeigt u. a. den Bahnbeamten Josef Schenk aus

Landkern, später Wittlich-Wengerohr, Archiv VEB Gerolstein

Zeitungsausschnitt aus dem Cochemer Anzeiger : Archiv der Stadtverwaltung Cochem