

Stempelkopftunnel bei Ramsen

Alternative Bezeichnungen: Stempelkopf Tunnel

Der Stempelkopftunnel liegt heute verborgen im Wald zwischen Ramsen und Enkenbach-Alsenborn im Donnersbergkreis beziehungsweise im Landkreis Kaiserslautern. Er war einst Teil der Eisenbahnverbindung von Grünstadt über Eisenberg, Ramsen, den Eiswoog bis nach Enkenbach-Alsenborn. Erstmals durchfahren wurde er im Jahr 1932. Heute sind die Gleise zwischen dem Eiswoog und Enkenbach-Alsenborn stillgelegt.



Lage

Kaiserslautern

49° 30' 30" N, 7° 57' 21" O

Epoche

Neuste Geschichte
(20. Jhd. - 21. Jhd.)

Baustil

Moderne (1890-
1960)

Datierung

1932-1988

Barrierefrei Nein

Parkplätze Nein

Familienfreundlich Nein

Stempelkopftunnel

Der Stempelkopftunnel ist 481 Meter lang und liegt im Stumpfwald zwischen den

Eisenbahnstationen Eiswoog und Alsenborn. Der Name des Tunnels leitet sich aus dem Namen des Berges her den er durchgräbt.

Mit dem Bau des Tunnels wurde im Jahr 1931 begonnen. Am 01. November 1932 fuhr erstmals ein Zug die gesamte Strecke von Grünstadt bis nach Enkenbach.

Der Tunneleingang liegt in Richtung Ramsen im Donnersbergkreis und der Tunnelausgang in Richtung Enkenbach-Alsenborn im Landkreis Kaiserslautern. Die beiden Tunnelportale sind omega-förmig und zeigen ein expressionistisch beeinflusstes Klinkermauerwerk. Um die Tunnelöffnung wurden die Klinkersteine in drei Ebenen halbkreisförmig angeordnet. Mittig über dem Tunneleingang befindet sich, durch die Anordnung der Steine hervorgehoben, eine rechteckige Aussparung.

Unweit des Stempelkopftunnels in Richtung Enkenbach-Alsenborn befindet sich über eine Strecke von etwa 500 Metern eine Verbreiterung der Bahnlinie. In diesem Bereich war einst der Betriebsbahnhof Stempelbrunnen oder auch Stempelbrunn genannt angesiedelt. Er befand sich mittig zwischen Ramsen und Enkenbach und diente als Ausweichpunkt bei Zugkreuzungen und als Holzverladestelle. Bereits zum Zeitpunkt der Gleisstilllegung im Jahr 1976 waren die Kreuzungs- oder Ladegleise zurückgebaut. Seitdem sind nur noch Fundamentreste einer Gleiswaage und eines Betriebsgebäudes, in dem ein Stellwerk untergebracht war zu sehen.

Heute kann man entlang der Schienen durch den Tunnel der ehemaligen Eistalbahn gehen.

Geschichte der Eistalbahn

Bereits in vorgeschichtlicher Zeit wurde eine Route vom Wormsgau über den Schorlenberg bei Alsenborn bis in die Lauterer Senke über einen Altweg, später Hoch- oder Heerweg genannt, genutzt. Die Römer bauten diese Strecke weiter aus. Im Mittelalter befuhren die Holzhändler und Kaufleute unter leiningischem Geleit den Weg. Im Jahr 1842 wurde schließlich die Stumpfwaldstraße gebaut. Kurz darauf forderte man den Bau einer Eisenbahnlinie durch den Stumpfwald.

Vordenker dieser Idee war der pfälzische Großindustrielle Carl von Gienanth (1818-1890), der 1865 in einer Denkschrift den Bau einer Bahnlinie von Grünstadt über Eisenberg nach Dreisen anregte. Zwei Jahre später schloss sich das „Eistal-Komitee“ zusammen, die eine Schienenverbindung, nämlich die Eistalbahn, von Grünstadt durch das Eistal nach Enkenbach-Alsenborn vorschlug. Da zu diesem Zeitpunkt keine staatliche Zinsgarantie gegeben werden konnte, scheiterte der Vorschlag. Erst im Jahr 1872 konnte ein Zinsgarantiesgesetz für den Teilabschnitt Grünstadt-Eisenberg verabschiedet werden. Es folgten eine Datenermittlung und eine Geländeuntersuchung. Am 30. Januar 1874 wurde schließlich die Baukonzession erteilt. Auf der 8,7 Kilometer langen Strecke mussten 56 Brücken und Durchlässe, eine Überführung und fünf Unterführungen gebaut werden. Im Juni 1876 wurde die Strecke schließlich eröffnet.

Erst später wurde mit dem Ausbau der Bahnlinie bis nach Enkenbach begonnen, um an das Nordbahnsystem, das die Alsenz- und Donnersbergbahn umfasste, anzuschließen. Die Stadt Kaiserslautern unterstützte die Idee und plante deshalb die betreffenden Gemeinden mit 20.000 bis 30.000 Mark zu unterstützen. Vorerst machten der Erste Weltkrieg (1914-1918) und die nachfolgende Räter-Politik, die Besatzungszeit sowie passiver Widerstand und die Ausweisung der Eisenbahndirektion nach Ludwigshafen die Pläne zunichte. Das Projekt kam bis 1925 zum Stillstand. Am 31. Mai desselben Jahres forderte das Eistal-Komitee die Nebenstelle des Reichsverkehrsministeriums in München auf die Streckenarbeiten wieder aufzunehmen. Darauf wurde im Jahr 1926 ein Sonderkredit zur Fortführung des Bahnbaus bewilligt. Als auch dieser ausgeschöpft war, wurde das Projekt erneut stillgelegt. Mittel aus dem Westhilfefond und der wertschaffenden Erwerbslosenfürsorge trieben das Projekt wieder an. Im Februar 1931 lagen schließlich die Ausschreibungen vor.

Auf der Strecke lagen drei große Täler, die überwunden werden mussten. Hierzu wurde ein 176 Meter langes Viadukt mit sechs halbkreisförmigen Gewölben über dem Bockwiesental, ein mächtiger Brückenbogen über dem Dreibrunnental und eine auf vier Pfeilern ruhende 270 Meter lange Tragekonstruktion über dem Eisbachtal, die mit 37 Metern Höhe die höchste Eisenbahnbrücke der Pfalz war. Außerdem war der Bau eines Tunnels durch den Stempelkopf erforderlich. Die Bahnstrecke diente neben dem Personenverkehr vor allem dem Güterverkehr und Holztransport.

Nach in Summe 67 Jahren Verhandlungen und einem Kostenaufwand von 7 Millionen Mark wurde die Eistalbahnstrecke erstmals am 01. November 1932 bis nach Enkenbach befahren.

Während des Zweiten Weltkriegs (1939-1945) wurde die Bahnstrecke stark beschädigt und deshalb stillgelegt. Nach einjährigen Instandsetzungsmaßnahmen wurde die Strecke im Jahr 1946 wieder in Betrieb genommen. Erst am 20. Januar 1949 rollten die Züge wieder über die gesamte Strecke von Grünstadt bis nach Enkenbach. In der Zwischenzeit diente der Streckenabschnitt Ramsen-Alsenborn als Abstellgleis für ausrangierte Waggon.

Bis zum Jahr 1976 wurde die Bundesbahn betrieben. Der Personennahverkehr wurde zum Fahrplanwechsel am 30. Mai 1976 eingestellt. Offiziell wurde die Strecke durch die Deutsche Bundesbahn am 31. Dezember 1988 stillgelegt.

Im Jahr 1989 gründete sich der Förderverein Eistalbahn, um die Reaktivierung der stillgelegten Strecke zu erreichen. Zu diesem Zeitpunkt wurde über die mögliche Sprengung des Eistalviadukts debattiert.

Schritt für Schritt wurde die Strecke wieder reaktiviert. Seit 1994 rollten die Züge wieder zwischen Grünstadt und Eisenberg, seit 1995 bis Ramsen und seit 2001 auch wieder bis zum Eiswoog. Bis zum heutigen Tag endet hier die Verbindung. Die Bahn AG plante zwar die Gleise bis nach Enkenbach zu erhalten, um sie bei Bedarf reaktivieren zu können. Ein Wirtschaftlichkeitsgutachten bescheinigte jedoch hohe zu erwartende Kosten für die Sanierung des Eistal-Viadukts, des Dreibrunnertal-Viadukts sowie des Stempel-Tunnels.

Räumliche Lage und Erreichbarkeit

Der Stempelkopftunnel liegt im Stumpfwald zwischen Ramsen und Enkenbach-Alsenborn sowie nördlich der Landstraße 395. Der Tunnel ist nur zu Fuß zu erreichen, indem man den Gleisen folgt.

Kategorie(n): Verkehrswege · Schlagwort(e): Tunnel, Eisenbahnstrecke

Literaturverzeichnis

Rheinpfalz (1996).Eisenbahnstrecke o.O.

Quellenangaben

Die Geschichte der Eistalbahn Grünstadt - Enkenbach

<http://www.schrankenposten.de/Themen/etb-hist.html> abgerufen am 12.02.2019

Die Eistalbahn <http://www.rhein-neckar-industriekultur.de/objekte/die-eistalbahn> abgerufen am 12.02.2019

Stempelkopf-Tunnel <https://de.wikipedia.org/wiki/Stempelkopf-Tunnel> abgerufen am 12.02.2019

Weiterführende Links

Artikel-Historie

?

Wachowski am 12.02.2019 um 11:44:09Uhr

?

Wachowski am 30.01.2019 um 11:31:09Uhr



Blick in Richtung des Westportals des Stempelkopftunnels. (Jürgen Wachowski, 2007)



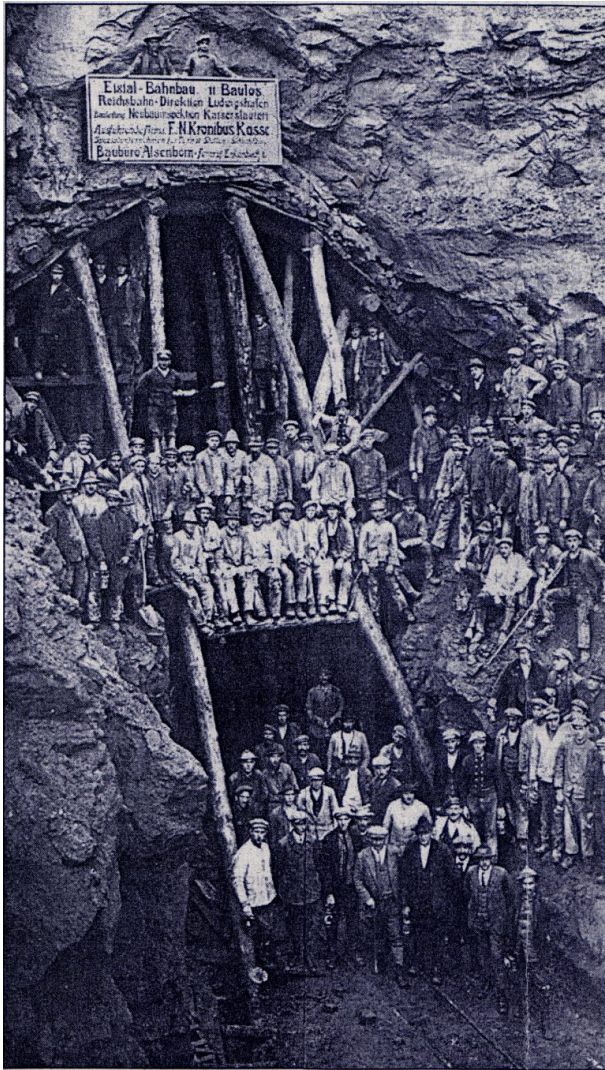
Westportal des Stempelkopftunnels. (Wolfgang Rörig)



Ostportal des Stempelkopftunnels. (Wolfgang Rörig)



Gleise auf dem zugänglichen Teil des Eistal-Viadukts. (Wolfgang Rörig)



Arbeiter beim Bau des Stempelkopftunnels.