Sonderausgabe

Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F
ISSN 0720-051X

II/91

DM 19,80
sfr 19,80
öS 150,–

Eisenbahnen im Moseltal

von Udo Kandler

Trier – Wasserbillig (CFL)
Trier – Perl – Apach (SNCF)
Trier – Koblenz zur Dampflokzeit
Nebenbahnen nach Wittlich, Bernkastel-Kues und Traben-Trarbach
Bw Karthaus
Bw Trier Hbf

Einleitung

Was liegt näher, als eine der schönsten und bekanntesten Flußlandschaften Deutschlands – das Moseltal – zum Gegenstand einer Abhandlung im Rahmen einer Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals zu wählen, die obendrein auch heute noch durch die Bahn verkehrsmäßig gut erschlossen ist!
In Anknüpfung an die Sonderausgabe II/90 des Eisenbahn-Journals "Die Eifelbahn Köln – Trier und ihre Nebenstrecken", die die Eisenbahn in der Eifel bis zu den Niederungen der Mosel beschreibt, halten Sie mit dieser Publikation den ersten Teil über den Werdegang der Eisenbahnen "im Banne des Flusses" in der Hand.

Ausgangspunkt unserer Reise durch Vergangenheit und Gegenwart soll das deutsch-französisch-luxemburgische Ländereck bei Perl an der oberen Mosel sein. Von hier aus, weitgehend direkt dem Lauf des Flusses folgend, geht es über rund 160 Schienenkilometer bis Koblenz. Dazwischen gibt es viel Berichtenswertes und – was viele Leserinnen und Leser besonders schätzen werden – eine Landschaft, die es lohnt, mit der Kamera im Gepäck erwandert zu werden.
Die benachbarten Bahnverwaltungen CFL (Chemins de fer Luxembourgeois) und SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français), die über Apach und Wasserbillig mit ihren Triebfahrzeugen vornehmlich Trier ansteuern, veranschaulichen die Vielfalt der internationalen Eisenbahn. Eigentlicher Höhepunkt ist freilich die ab Ehrang in nordöstlicher Richtung verlaufende Moselstrekke, die ihren Weg zunächst durch die südlichen Ausläufer der Eifel nimmt.
Ohne nennenswerte Besonderheiten wird das Wittlicher Talbecken durchfahren, bis der Bahnhof Wengerohr erreicht ist. Nachdem zu Beginn der achtziger Jahre die Verbindung von der Mosel in die Vulkan-Eifel gekappt wurde und wenige Jahre später, 1988, die Kreisstadt Wittlich ihren Bahnanschluß verlor, hat man kurzerhand den Bahnhof Wengerohr in "Wittlich Hbf" umgetauft. Erst jüngst ist die Nebenbahn in die "Weinmetropole" Bernkastel-Kues infolge Abriß von der Landkarte verschwunden, so daß der Wittlicher Hauptbahnhof nur mehr als Umsteigestation auf die "Gummi-Eisenbahn" fungiert – was für eine Aufgabe für einen "Hauptbahnhof"!

Mit dem "Sterben" der Moseltalbahn in den sechziger Jahren hat die mittlere Mosel ihre Eisenbahn entlang des Flusses eingebüßt. Wer erinnert sich nicht gern an die Zeiten, als die Moseltalbahn den Raum auf der rechten Flußseite zwischen Trier und Bullay verkehrsmäßig erschloß! Untrennbar mit der Moseltalbahn sind die Weinbau-Spitzenlagen wie Altärchen, Doktor, Gewürzgarten, Goldtröpfchen, Himmelberg, Krankley oder Sonnenuhr verbunden, die nicht nur den passionierten Weinkenner in Verzückung versetzen. Nicht umsonst sprach man liebevoll vom "Saufbähnchen".
Mit dem Werdegang dieser Privatbahn bis zu ihrem "Untergang" in den Jahren 1961 bis 1968 wird wohl eine der interessantesten Kleinbahnen überhaupt beschrieben. Sie war der Inbegriff deutscher Eisenbahnromantik, was ihr einen ungeheuren Bekanntheitsgrad weit über die Landesgrenzen hinaus einbrachte. Kein Reiseführer, der nicht auf das liebenswerte "Saufbähnchen" verwies, einer geradezu zur Institution gewordenen Bahn. Mit dem Streifen "Moselfahrt aus Liebeskummer" ging das Bähnchen sogar in die Filmgeschichte ein. Keine der zahlreichen Moselschleifen auslassend, folgte sie dem Fluß "auf dem Fuße" und bediente nicht weniger als 38 Unterwegsbahnhöfe bzw. Haltestellen. Was einerseits "atemberaubende" Fahrzeiten von bis zu vier Stunden auf 102 km mit sich brachte, machte andererseits gerade den touristischen Wert der Moseltalbahn aus. Diese Tatsache bescherte ihr in den Glanzjahren Fahrgastzahlen in Millionenhöhe.
In den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg wurden eigens Salonwagen eingesetzt, um das Verkosten der Weine aus den vorbeiziehenden Lagen schon im Zug zu ermöglichen. In den fünfziger Jahren waren es die Touropa-Sonderzüge, die die Bedeutung der Moseltalbahn hinsichtlich des Touristenverkehrs widerspiegelten.
Wenn es um Öffentlichkeitsarbeit ging, entwickelte diese Bahnverwaltung ein verblüffendes Ideenspektrum, das seinesgleichen sucht. Wohlgemerkt: Hier ist die Rede von Werbung in den frühen zwanziger Jahren! Nüchterne Fahrplantabellen wurden in liebevoll gestaltete Heftchen oder Faltblätter integriert, die dem Urlauber gleich einige Informationen am Rande mit auf den Weg gaben.
Die ganz im Zeichen des Weines betriebene Bahn – gab es doch für den Transport des edlen Traubensafts eigene, verbilligte Frachttarife – konnte genausowenig wie ihre große Beliebtheit das vorgegebene Schicksal abwenden. Moselkanalisierung und Straßenbau bereiteten dem "Saufbähnchen" ein jähes Ende.
Im Schatten der Staatsbahn gelegen, wurde die Kleinbahn von den Eisenbahnfreunden nur wenig beachtet. Nur ein paar Kilometer weiter zeigten doch die großen "Dampfer", "wo's wirklich langging". Einfach zu groß war für viele Eisenbahn-Enthusiasten die Versuchung, an der Moselstrecke mit ihrem vielschichtigen Betrieb "hängenzubleiben".

Doch zurück zur Hauptbahn Trier – Koblenz. Die aus dem Wittlicher Talbecken kontinuierlich ansteigende Strecke weist einen zur Dampflokzeit berüchtigten Steigungsabschnitt auf. Auch in der Gegenrichtung mußten die

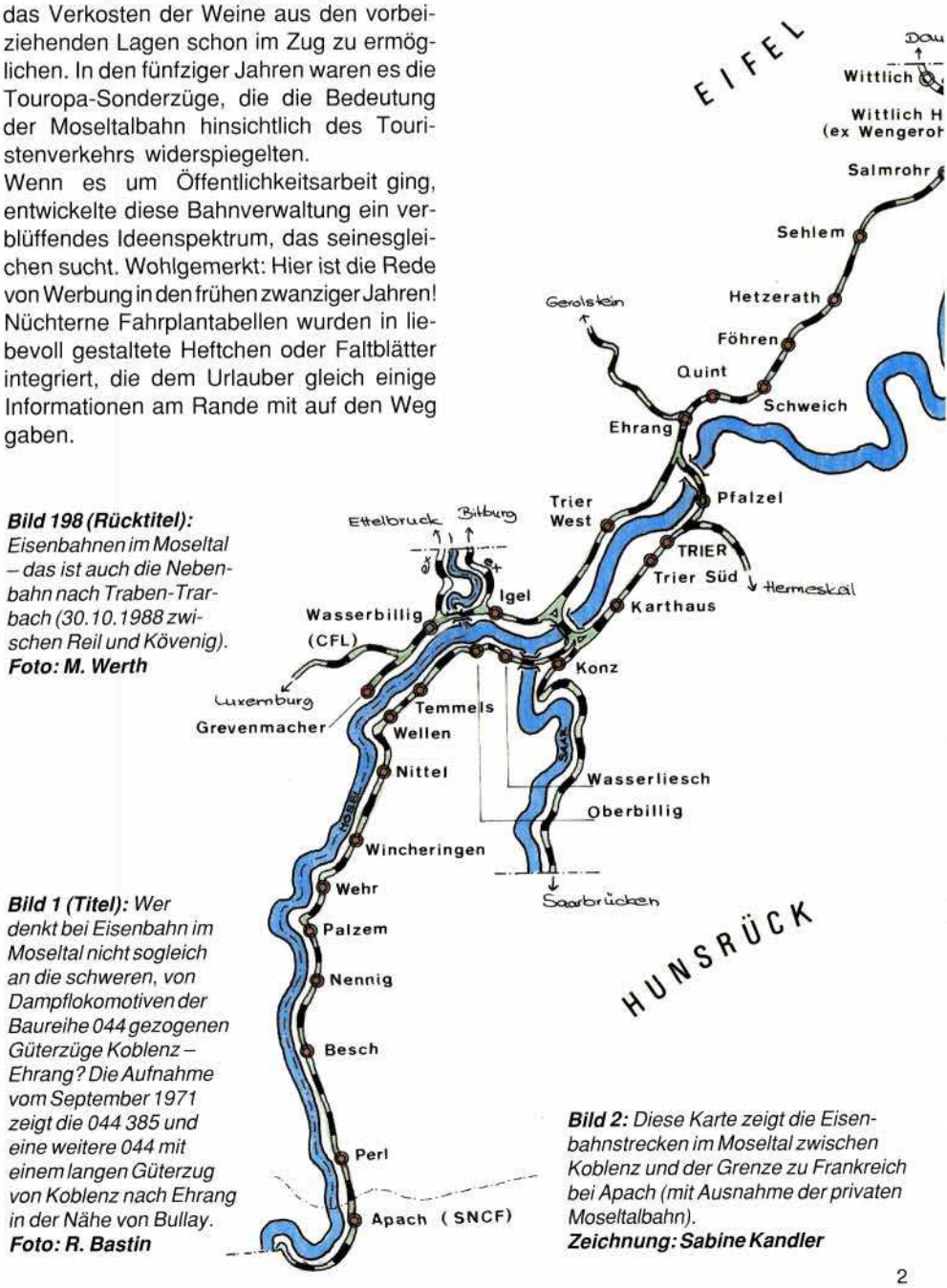

Bild 198 (Rücktitel): *Eisenbahnen im Moseltal – das ist auch die Nebenbahn nach Traben-Trarbach (30.10.1988 zwischen Reil und Kövenig).* ***Foto: M. Werth***

Bild 1 (Titel): *Wer denkt bei Eisenbahn im Moseltal nicht sogleich an die schweren, von Dampflokomotiven der Baureihe 044 gezogenen Güterzüge Koblenz – Ehrang? Die Aufnahme vom September 1971 zeigt die 044 385 und eine weitere 044 mit einem langen Güterzug von Koblenz nach Ehrang in der Nähe von Bullay.* ***Foto: R. Bastin***

Bild 2: *Diese Karte zeigt die Eisenbahnstrecken im Moseltal zwischen Koblenz und der Grenze zu Frankreich bei Apach (mit Ausnahme der privaten Moseltalbahn).* ***Zeichnung: Sabine Kandler***

Dampflokomotiven zeigen, was in ihnen steckte: Die nach Südwesten verlaufende Bengeler Rampe, die sich von Pünderich bis zum Brechpunkt hinter dem Bahnhof Ürzig erstreckt, machte für die schweren Eisenerz- und Kokszügen nicht selten Schubunterstützung notwendig und "bescherte" somit akustisch wie optisch äußerst packende Szenen.

Die Eifelberge hinter sich lassend, durchfahren die Züge in Richtung Koblenz den Reilerhalstunnel und erreichen gegenüber Pünderich den bekannten Hangviadukt. Hier beginnt der allgemein als Moselstrecke definierte Abschnitt. Im Schatten der steilen Rebhänge – oft inmitten der Weingärten – bahnt sich der Schienenstrang seinen Weg durch das enge Tal.

In Bullay angekommen, besteht heute noch die Möglichkeit, Mosel-Nebenbahnromantik "pur" zu schnuppern. Mit dem Schienenbus zunächst auf den Hauptbahngleisen Richtung Trier fahrend, zweigt die Nebenbahn am ehemaligen Bahnhof Pünderich links in südliche Richtung nach Traben-Trarbach ab. Auf ihren bescheidenen 10 km bietet die Stichbahn eine Fülle bemerkenswerter landschaftlicher Eindrücke, die nicht zuletzt durch die Schaukelbewegungen des VT 98 eine ganz besondere Note bekommen. Allen Stillegungsplänen und -versuchen konnte sich das Bähnchen bisher widersetzen. Möge ihm dies noch viele Jahre gelingen!

Weiter stromabwärts wird bei Eller das wohl bekannteste Eisenbahnbauwerk, der Kaiser-Wilhelm- oder Cochemer Tunnel, erreicht. Während die Mosel nun bis Cochem einen weiten Bogen von etwa 22 km Länge beschreibt, wurde die Bahn durch den sogenannten Cochemer Krampen getrieben. Nach genau 4205 m wird die "Röhre der Superlative" in Cochem verlassen. Der Ruhm, der längste Tunnel im DB-Netz zu sein, wurde dem Kaiser-Wilhelm-Tunnel erst im Zuge der Neubaustrecken genommen.

Trotz aller technischer Bemühungen konnte zu Zeiten des Dampfbetriebs das Problem der Verrauchung des Tunnels nie vollständig gelöst werden. Noch heute erinnert das alte Maschinenhaus in Cochem, in dem die Sauggasmaschinen und Generatoren für die Lüftungsanlagen installiert waren, an diese Epoche. Unter Denkmalschutz gestellt, bleibt das Gebäude der Nachwelt erhalten.

Links der Mosel entlang wird nun bald Koblenz erreicht. Unterhalb der Veste Ehrenbreitstein, wo die Mosel am sogenannten Deutschen Eck in den Rhein mündet und die Moselstrecke auf die linksrheinische Magistrale trifft, geht auch unser "Streifzug" zu Ende.

Zwischen Koblenz und Apach dominierten bis zur offiziellen Aufnahme des elektrischen Betriebs die Dampflokomotiven; der Dieselbetrieb blieb eher eine Randerscheinung. Mit kaum einer Linie waren die "Jumbos" der Baureihe 44 so eng verbunden wie gerade mit der Moselstrecke. Ehranger und Koblenzer 44er bewältigten über viele Jahre hinweg das umfangreiche Güteraufkommen. Wer erinnert sich nicht gerne an das Wummern der Drillingsmaschinen, das nicht wegzudenken war und beinahe zur Landschaft gehörte wie die Rebstöcke! Noch Anfang der siebziger Jahre fanden die Baureihen 01, 23, 44 und 50 planmäßig ihren Weg durch das Tal.

Ihre Nachfolge haben die Mehrfrequenzlokomotiven der Baureihe 181.2 des Bw Saarbrücken angetreten, jetzt wohl die interessanteste Lokomotivgattung hier. Ansonsten dürften die in jüngster Zeit entstandenen Aufnahmen einen repräsentativen Querschnitt der gegenwärtigen Betriebssituation zeigen.

Abschließend ein herzliches Dankeschön an alle, die mit ihren Fotos und Unterlagen zum Gelingen dieser Sonderausgabe aus dem Hermann Merker Verlag beigetragen haben. Speziell erwähnt seien die Herren Georg Dollwet, Dr. Karl-Josef Gilles, Manfred van Kampen, Dr. Rolf Löttgers, Helmut Schiffhauer, Manfred Simon und Dieter Wolff, konnten sie doch mit ihrem Material so manche Lücke schließen helfen.

Udo Kandler

Inhalt

	Seite
Einleitung	2
Die Eisenbahn kommt nach Trier	4
Die Entstehungsgeschichte der Eisenbahnlinien im Moseltal	14
Englische Interessenten	17
Teil der »Kanonenbahn«	20
Mittleres Moseltal im »Abseits«	26
Stichbahn-Pläne	34
Die Direktion Saarbrücken in den Anfangsjahren	49
Die Bahnbetriebswerke Karthaus und Trier	54
Hochburg der Schienenbusse	57
Wissenswertes über die Eisenbahn im Moseltal	75
Grenzbahnhöfe	86

Das Impressum finden Sie auf Seite 94

Bild 3: Am 26. Mai 1860 erreichte die erste Eisenbahnlinie von Saarbrücken kommend Trier. Der erste Trierer Bahnhof wurde am linken Moselufer errichtet und ab 1. Mai 1903 in Trier West umbenannt. Das stattliche Gebäude beherbergte auch die Königlichen Eisenbahnämter. ***Foto: Sammlung Dr. Gilles***

Die Eisenbahn kommt nach Trier

Nach der Eröffnung der Saarbrücker Bahn Neunkirchen – Saarbrücken – Stieringen (Grenze zu Lothringen) am 16. November 1852 entwickelte sich der Kohlebergbau an der Saar innerhalb kürzester Zeit steil nach oben. Von Jahr zu Jahr kamen neue Zechen mit eigenen Anschlüssen hinzu, die für eine ungeahnt gute Ertragslage der Eisenbahn sorgten. Von hier gingen die entscheidenden Impulse aus, eine Bahnlinie durch das Saartal nach Trier und weiter in Richtung Luxemburg zu bauen. Zum einen sollte durch die Strecke Saarbrücken – Völklingen – Merzig – Trier – Wasserbillig – Luxemburg der Absatz der Kohle erleichtert werden, zum anderen die Dillinger Hütte sowie die bedeutende Steingutindustrie in Mettlach Anschluß an das bestehende Bahnnetz finden.

Aber auch das internationale Interesse an dieser Route war sehr groß. Schon im Jahre 1845 hatte eine Brüsseler Eisenbahngesellschaft Pläne für eine Bahnverbindung von den belgischen Häfen Ostende und Antwerpen über Saarbrücken zum Mittelmeerhafen Triest entwickelt. Ferner sollen, wie so oft, die Militärstrategen den Bahnbau Saarbrücken – Trier – Luxemburg sehr befürwortet haben, um die Festung Luxemburg des Deutschen Bundes an das Schienennetz anzubinden.

Da sich keine privaten Geldgeber für den Bahnbau fanden, erklärte sich der preußische Staat aufgrund wirtschaftlicher, kom-

Bild 4: Mannschaftsbild mit der (T 3) Saarbrücken 6101, aufgenommen um 1910 im Bahnhof Trier West. ***Foto: Sammlung Schiffhauer***

Bild 5: *Mit einem Güterzug Richtung Wasserbillig verläßt die 50 2616 am 17. November 1967 Trier West.* ***Foto: M. Thielen***

Bild 6: *Abgesehen von wenigen Nahverkehrszügen diente die zweigleisige Hauptstrecke von Ehrang über Trier West nach Igel bzw. Konz auf der linken Moselseite stets überwiegend dem Güterverkehr. Mit ihrem gemischten Güterzug dampft die 44 383 im Jahre 1967 durch Trier West.* ***Foto: W. Sieberg***

Bild 7: *Mit einem Dieseltriebzug der Baureihe 601 veranstaltete ein Trierer Reisebüro am 14. März 1987 "Fahrten rund um den Kirchturm". Die Rundreise führte von Trier Hbf über Pfalzel nach Ehrang, von dort über Trier West zum Konzer Kreuz und zurück zum Hauptbahnhof.* ***Foto: U. Kandler***

Bild 8: *Ebenfalls bei Trier-Pallien wurde am 21. April 1973 die 050 467 des Bw Ehrang mit einem Güterzug Richtung Trier West im Bild festgehalten.* ***Foto: M. Thielen***

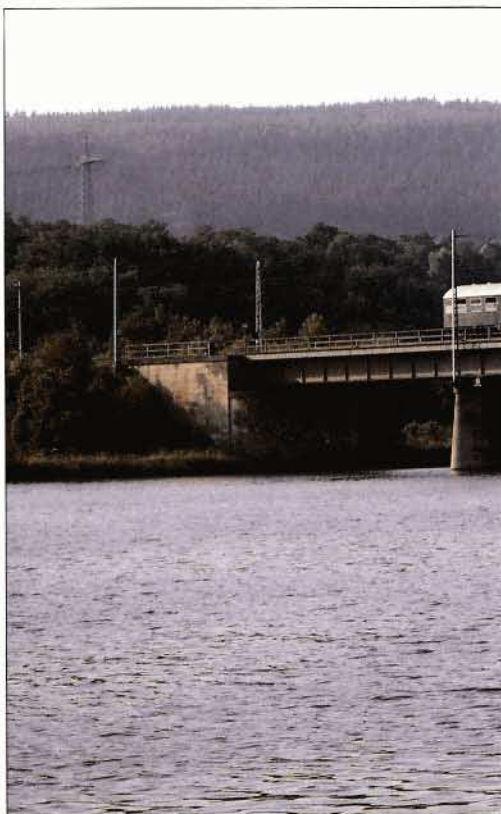

Bild 9: *Eine 86er des Bw Trier überquert um 1950 mit einem Personenzug die behelfsmäßig wiederaufgebaute Moselbrücke bei Konz.* ***Foto: ED Trier, Sammlung Dollwet***

merzieller und militärischer Interessen bereit, den Bahnbau auf eigene Rechnung durchzuführen. Am 7. Mai 1856 wurden daher die gesetzlichen Voraussetzungen für das Vorhaben geschaffen.

Die Arbeiten begannen am 25. Juni 1856. Die Eröffnung der ersten Etappe von Saarbrücken bis Merzig (39,16 km) war schon am 16. Dezember 1858 möglich. Der weitere Streckenverlauf durch das teilweise ziemlich unwegsame Saartal, der auch den Bau des 1196 m langen Mettlacher Tunnels erforderte, nahm noch einige Zeit in Anspruch. Erst am 26. Mai 1860 konnte das 48,28 km messende Teilstück Merzig – Trier dem Verkehr übergeben werden.

Auf einer großen Steinbogenbrücke führte das Gleis bei Konz (damals schrieb man

Bild 10: *Die Diesellokomotive 1603 der CFL fährt mit dem N 3041 (Luxemburg – Trier Hbf) am 19. Juni 1988 über die Moselbrücke bei Konz.* ***Foto: M. Werth***

Bild 11: *Die 051 917 hat im Mai 1970 mit einem Güterzug nach Ehrang den Bahnhof Igel in Richtung Trier West verlassen. Das abzweigende Gleis führt über die Moselbrücke nach Konz.* ***Foto: J. P. Steffen***

Bild 12: *Der Schienenbus der Baureihe 798 ist am 29. Mai 1982 aus Ehrang kommend in Igel eingetroffen. Der Schienenpersonenverkehr von Ehrang über Trier West nach Igel gehört inzwischen der Vergangenheit an.* ***Foto: J. P. Steffen***

Bild 13: *Auch nach der Elektrifizierung der Strecke nach Wasserbillig wurden die Nahverkehrszüge zum Teil mit Schienenbussen gefahren. Der 795 294 hat auf der Fahrt von Wasserbillig nach Trier den Bahnhof Igel erreicht (16. Mai 1980).* ***Foto: M. Werth***

Conz noch mit C, ebenso wie Coblenz und Cöln) über die Mosel und endete im Bahnhof Trier links der Mosel. Es war die erste Eisenbahn in der Moselregion. Das Bahnnetz in den deutschen Landen erreichte mit der neuen Verbindung eine Ausdehnung von 10 756 km. Nur gut ein Jahr später, am 29. August 1861, eröffnete man die hinter der Moselbrücke in westlicher Richtung abzweigende, an Trier vorbeiführende Strecke über Wasserbillig nach Luxemburg.
Die wirkliche Erschließung des Moseltals durch die Eisenbahn lag zu diesem Zeitpunkt noch in weiter Ferne. Dazu mußte mitunter ein steiniger Weg beschritten werden.

Zehn Jahre Pause

Daß erst über ein Jahrzehnt später die nächste Eisenbahnverbindung Trier erreichte, lag an den benachbarten strukturschwachen Gebieten Eifel und Hunsrück. Der preußische Staat sah zunächst keine Notwendigkeit zum Weiterbau, und private Interessenten fanden sich nicht, da keine Rendite in Aussicht stand.
Trotzdem wurden zahlreiche Bahnbauvorschläge mit den unterschiedlichsten Streckenvarianten eingereicht. Zwei Linien mit verschiedenen Ausgangspunkten kristallisierten sich heraus: zum einen die Verbindung von Koblenz über Ehrang nach Trier, zum anderen eine Trasse von Düren über Euskirchen durch das Urft- und Kylltal nach Trier. Die bestehende (private) Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, deren Streckennetz um 1865 von Bingerbrück im Süden bis zur niederländischen Grenze bei Kranenburg im Norden und bis zur belgischen Grenze bei Herbesthal im Westen reichte, war ganz gewinnorientiert und deshalb eigentlich nicht daran interessiert, strukturschwache Regionen durch einen Bahnbau zu fördern. Dennoch konnte der preußische Staat die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft letztendlich dafür gewinnen, eine

Bild 14: *Zwischen Igel und Wasserbillig gibt es einen eingleisigen Streckenabschnitt. Hier wurde am 7. April 1973 die 051 292 mit einem Leerzug aus Luxemburg fotografiert. Einen Monat später endete der Einsatz von DB-Dampflokomotiven nach Luxemburg.* ***Foto: J. P. Steffen***

201
16
8
201
CFL

17