

Sonderausgabe



B 10533 F
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

III/93

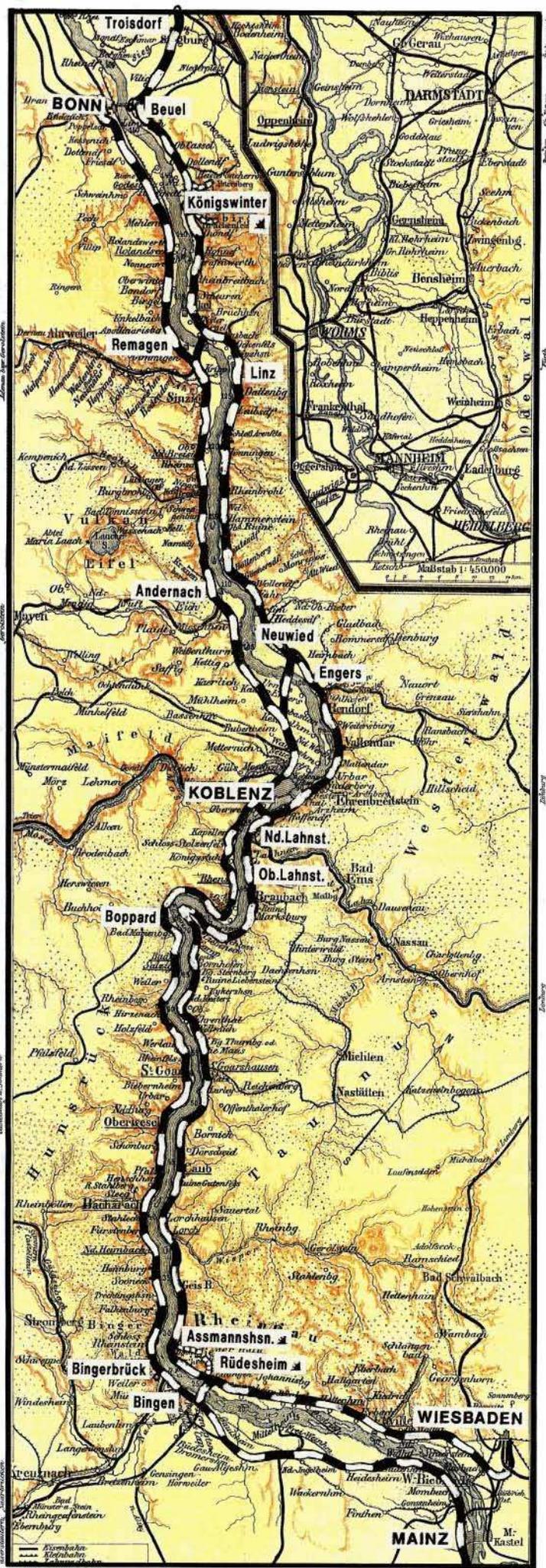
DM 19,80
sfr 19,80
öS 150,--

Die linke Rheinstrecke

Udo Kandler



(Füllseite)



Inhalt

Seite

Einleitung	4
Die Rheintalbahn entsteht	6
Die linke Rheinstrecke im Wandel der Zeit	16
Auf 1000-mm-Spur durchs Brohltal	28
Koblenz erhält einen neuen Hauptbahnhof	29
Der Zweite Weltkrieg	42
Der »Rheingold«	60
Die Steilstrecke Boppard – Buchholz	66
Die Triebfahrzeugeinsätze	76
Standseilbahnen am Rhein	90

Impressum

Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Rudolf-Diesel-Ring 5 • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48 oder 50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autor: Udo Kandler
 Textredaktion: Manfred Grauer, Karin Schweiger
 Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
 Bildredaktion: Ingo Neidhardt
 Layout: Gerhard Gerstberger
 Anzeigenleitung: Elke Albrecht
 Druck: Europlanning S.r.l., via Chioda 123/A, I-37136 Verona
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb Einzelverkauf: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG
 D-85386 Eching/Freising

1993 erscheinen die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals 4mal. Abonnement 1993: DM 79,-, Ausland zuzüglich DM 5,-, Portoanteil. Die Kündigung des Abonnements ist drei Monate zum Kalenderjahresende möglich. Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© August 1993 by
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck



Bild 1 (Titel): Die zahlreichen in Oberwesel erhalten gebliebenen Türme der mittelalterlichen Stadtbefestigung brachten der Gemeinde den Beinamen "Stadt der Türme" ein. Vorbei am imposanten "Ochsenturm" zieht am 19. Mai 1992 die 103 189 ihren InterCity gen Norden. **Foto: U. Kandler**

Bild 183 (Rücktitel): Etwas südlicher befindet sich in Oberwesel ein weiterer wehrhafter Turm unmittelbar neben den Gleisen. Hier wurde am 31. März 1990 die 120 119 mit dem IC 815 angetroffen. **Foto: S. Czarnicki**

Bild 2: Die Rheinstrecken beiderseits des Flußlaufs beschreiben weitgehend parallel zueinander den Weg durch das enge Tal.
Karte: Sammlung Kandler, Zeichnung V. Schorschner

Einleitung

Daran, daß die im Februar 1844 eröffnete Bahnlinie der rührigen Bonn-Cölner Eisenbahn mit rein lokalem "Couleur" einmal Bestandteil einer der wichtigsten Magistralen im deutschen Schienennetz werden würde, dachten ihre Väter wohl kaum! Die Realisierung der linken Rheinstrecke ließ denn auch erstaunlich lange auf sich warten.

Die Verkehrsexperten des Königreichs Preußen waren durchaus willens, ein derartiges Projekt zu unterstützen; doch Militärs und Lobbyisten der Rheinschiffahrt versicherten, eine Bahnlinie durch das Rheintal sei weder strategisch noch wirtschaftlich vertretbar. An Privatinitiativen hat es beileibe nicht gefehlt; doch gingen fast 16 Jahre ins Land, bis schließlich unter Federführung der Rheinischen Eisenbahn von Rolandseck bei Bonn über Koblenz nach Bingerbrück der Anschluß an die Hessische Ludwigs-Eisenbahn nach Mainz geschafft war.

Das neue Verkehrsmittel beschleunigte nicht nur den Verkehrsfluß zwischen dem Ruhr- und dem Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus, sondern es eröffnete dem mittelrheinischen Raum neue Zukunftsperspektiven. Koblenz auf halbem Weg zwischen Köln und Mainz entwickelte sich zu einem wichtigen Bahnknoten.

Die zahlreichen Orte im engen Rheintal – am Fuße der mitunter steil aufragenden Ausläufer der angrenzenden Mittelgebirge – mit ihren verwinkelten Gassen strahlen von jeher einen besonderen Reiz aus. Ganz zu schweigen von den Burgen und Schlössern, die an fast jeder Flußbiegung über dem Tal thronen. Schon Johann Wolfgang von Goethe, Heinrich Heine, Ernst Moritz Arndt oder Matthias Claudius – um nur einige zu nennen – ließen sich von dieser Flußlandschaft inspirieren. Nicht zufällig hat der Fremdenverkehr in Deutschland am Mittelrhein mit seiner romanischen Baukunst eine seiner Wiegen. Die Rheinromantik wurde zum Markenzeichen einer Region, die zudem Deutschlands bekanntestes Weinbaugebiet ist.

Selbst die technisch weiterentwickelte und beschleunigte Eisenbahn fügt sich bis heute eher unaufdringlich in das Landschaftsbild ein. Scheinbar ehrfurchtsvoll unterwirft sie sich den natürlichen Grenzen, wenn die langen Züge zwischen Koblenz und Bingen in moderatem Tempo sämtlichen Windungen des Stromes folgen.

Einst war es der legendäre "Rheingold", der zum Inbegriff luxuriösen und schnellen Reisens – der Reisekultur – wurde. Im gediegenen Salonwagen im Schlepp einer bayerischen S 3/6 die Rheinlandschaft vorüberziehen sehen – da kommt Wehmut auf! Wenn heute der Rotstift angesetzt werden muß, haben Züge mit einem Hauch Luxus kaum eine Chance. Jüngstes Beispiel ist der für viele unerwartete Wegfall des Luft-hansa Airport Express zwischen Düsseldorf und Frankfurt am Main. Immerhin gehörten

die markanten gelb-weißen Triebzüge der Baureihe 403 weit über ein Jahrzehnt zum gewohnten Bild am Rhein.

Nüchtern betrachtet ist es normal, daß der Lauf der Zeit Veränderungen bringt und manche Bahn ganz überflüssig werden läßt. Den wenigsten dürften Krahenberg- oder Rittersturzbahn bei Andernach bzw. Koblenz bekannt sein. Sang- und klanglos verschwanden diese beiden Standseilbahnen schon vor Jahren von der Bildfläche.

Vorbei auch der Schienenbus zwischen Boppard/Rhein und dem Hunsrück-Städtchen Simmern. Die einst durchgehende Linie wird derzeit noch bis Emmelshausen als Stichbahn betrieben. Dem Kenner fällt die Steilstrecke Boppard – Buchholz ein. Bis Ende der zwanziger Jahre lag hier sogar die längste zusammenhängende Zahnstange der Preußischen Staatseisenbahnen. T 26 quälten sich täglich den Berg hinauf.

In ihrer Funktion als Magistrale hat die linke Rheinstrecke beinahe zwangsläufig viele bedeutende Dampflokomotiv-Konstruktionen gesehen. Schon in den dreißiger Jahren fuhr hier die erste SVT, in den Fünfzigern dann VT 08, VT 11.5 und V 200. Mit der Elektrifizierung hielt die E 10 im hochwertigen Reisezugverkehr Einzug, die wiederum von der 103 abgelöst wurde. Heute bildet die Baureihe 103 zusammen mit der Baureihe 120 das Rückgrat im EC/IC-Verkehr. Die letztjährigen ICE-"Schnupperfahrten" durch das Rheintal zeigten die künftige Entwicklung auf: High-Tech-Fahrzeuge auf der Neubaustrecke Köln – Frankfurt werden der linken Rheinstrecke den Rang streitig machen. Bis dahin wird jedoch noch viel Wasser den Rhein hinunterfließen und die Linie bleiben, was sie schon immer war: eine von Leben erfüllte Bahnverbindung durch eines der bekanntesten Flußtäler überhaupt!

Abschließend soll nicht unerwähnt bleiben, daß das vorliegende Sonderjournal in dieser Form überhaupt nur entstehen konnte, weil zahlreiche Freunde der Eisenbahn das Vorhaben unterstützten. Besonderer Dank gilt Herrn Hans-Peter Günther sowie dem Stadtarchiv Koblenz.

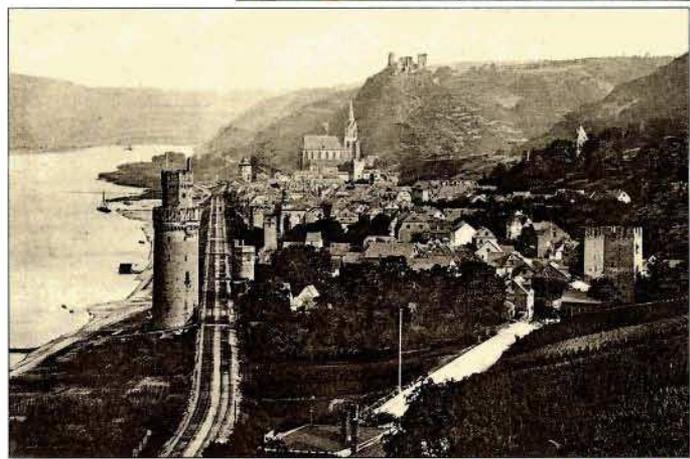
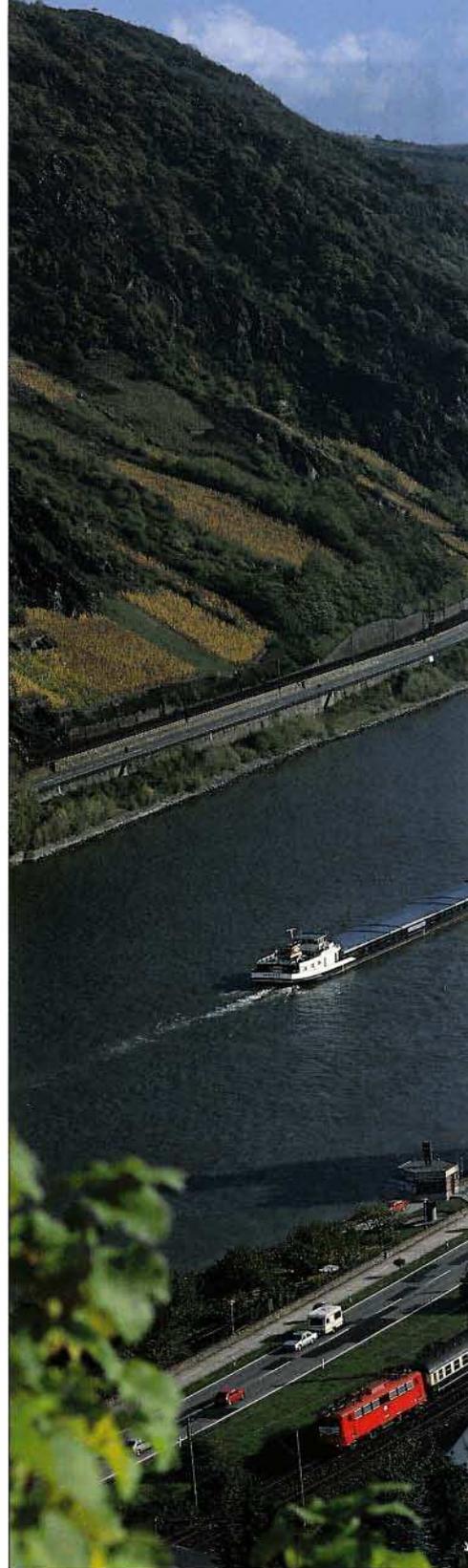
Udo Kandler

Bild 3: Der Blick auf das Rheinstädtchen Oberwesel und die herbstlich gefärbte Landschaft wird am 29. Oktober 1988 zusätzlich von der neu-roten 110 mit dem D 2700 Freudenstadt – Dortmund belebt.

Foto: B. Vatteroth

Bild 4: Etwa sieben Jahrzehnte liegen zwischen diesen beiden Ansichten von Oberwesel.

Foto: Sammlung Schilp







Die Rheintalbahn entsteht

Legt man die seit ihrer durchgehenden Inbetriebnahme stetig gewachsene Bedeutung der linken Rheinstraße sowohl hinsichtlich des nationalen als auch des internationalen Schienenverkehrs zugrunde, möchte man kaum glauben, daß bis zur ersten Zugfahrt entlang dieser "Hauptschlagader" dem Projekt arge Schwierigkeiten vorausgegangen waren. Trotz des ausgeprägten Wirtschaftslebens in Köln und der allein schon daraus resultierenden Notwendigkeit, die bestehende Lücke im nord-

westdeutschen Schienennetz in südlicher Richtung zu schließen, blieb der seinerzeit einzig richtige Weg durch das Rheintal den Bahnbauern zunächst verwehrt.

Die Militärs im fernen Berlin legten bei Bekanntwerden derartiger Pläne sofort ihr Veto ein. Solange aus dem Lager der Militärs strategische Bedenken angemeldet wurden, rührte sich im alten Preußen herzlich wenig, selbst dann, wenn – wie im Fall der linken Rheintalbahn – die wirtschaftliche Notwendigkeit einer solchen Nord-Süd-Ach-

se nicht mehr von der Hand zu weisen war. Die drohende Konkurrenz ahnend, tat die Rheinschiffahrt ein übriges, derartige Planungen zu "torpedieren".

Frühe Aktivitäten im Westen

Bevor sich allerdings dahingehende Aktivitäten konkretisierten, nahm die Verkehrsentwicklung durch die Eisenbahn zunächst von der Rheinmetropole aus den Weg westwärts nach Belgien. Als nämlich bekannt wurde, daß dort eine Verbindung von Antwerpen in Richtung Lüttich und weiter bis zur belgisch-preußischen Grenze in Planung sei, wurde man auch am Rhein aktiv. In Kölner Industriekreisen sah man die Chance gekommen, durch die Eisenbahn einen freien Zugang zur Nordsee zu bekommen, der mit dem Schiff rheinabwärts durch Holland bis dato nicht gewährleistet war.

Noch ehe in Deutschland die erste Eisenbahn dampfte, bildete sich am 3. Mai 1833 in Köln ein Eisenbahn-Komitee, das die Verwirklichung des "Eisernen Rheins" von Antwerpen nach Köln zum Ziel hatte. Unter der Präsidentschaft des Unternehmers Ludolf Camphausen konstituierte sich am 25. Juli 1835 in Köln die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft.

Während das Vorhaben in Belgien unter staatlicher Regie mit großen Schritten vorankam (am 5. Mai 1835 ging als erste Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent das Teilstück von Brüssel nach Mechelen in Betrieb), kam es bei den rein privatwirtschaftlichen Belangen auf preußischer Seite erst einmal zu heftigen Meinungsver-

Bild 6: Anlässlich der Eröffnungsfeierlichkeiten gab die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft offizielle Einladungen aus.





Bild 7: Zum Andenken an das große Ereignis wurde eigens eine Medaille geprägt.

Abb. 6 und 7: Bildarchiv BSW Gruppe Lahnstein-Koblenz

Bild 5: Vom rechten Rheinufer aus entstand im Jahre 1863 das Bild der im Bau befindlichen Pfaffendorfer Brücke mit Blick auf Koblenz.

schiedenheiten zwischen den Interessengruppen. Ein Konsens hinsichtlich einer definitiven Linienführung sowie der Finanzierung kam zunächst nicht zustande. Erhebliche Verzögerungen waren die Folge.

Die Linie sollte aus Kostengründen von Köln aus unter Umgehung der Städte Düren und Aachen über Eupen nach Belgien führen. Vor allem aufgrund des massiven Protests des einflussreichen Aachener Unternehmers David Hansemann und der schlichtenden Rolle des preußischen Staats einigte man sich schließlich auf eine Trassenführung unter Einbeziehung der beiden Städte. Am 21. August 1837 erging von der preußischen Regierung die Konzession zum Bau der 85,76 km langen Bahn von Köln über Düren – Stolberg – Aachen bis zur preußisch-belgischen Grenze bei Herbesthal an die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, die die Strecke in vier Etappen fertigstellte:

- 2. August 1839 Köln – Müngersdorf,
- 2. Juli 1840 Müngersdorf – Lövenich,
- 6. September 1841 Lövenich – Aachen,
- 15. Oktober 1843 Aachen – Herbesthal.

Mit Inbetriebnahme der letzten Teilstrecke war gleichzeitig der grenzüberschreitende Schienenverkehr in Europa geboren.

Neben der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft schickten sich längst auch die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft sowie die Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft und später noch die Cöln-Crefelder Eisenbahngesellschaft an, der zweitgrößten Stadt Preußens den Weg hin zum wichtigsten Bahnknoten im Westen Deutschlands zu ebnen. Die Cöln-Mindener Eisenbahn realisierte zwischen dem 20. Dezember 1845 und dem 15. Oktober 1847 die 290,83 km lange Verbindung vom rechtsrheinischen Deutz quer durch das Ruhrgebiet nach

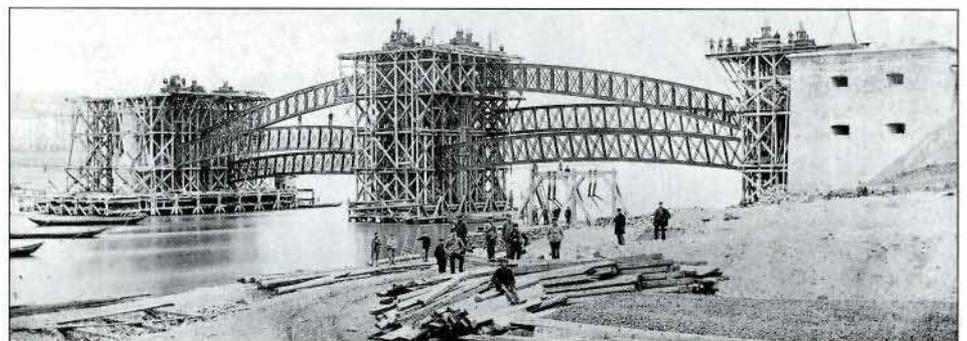
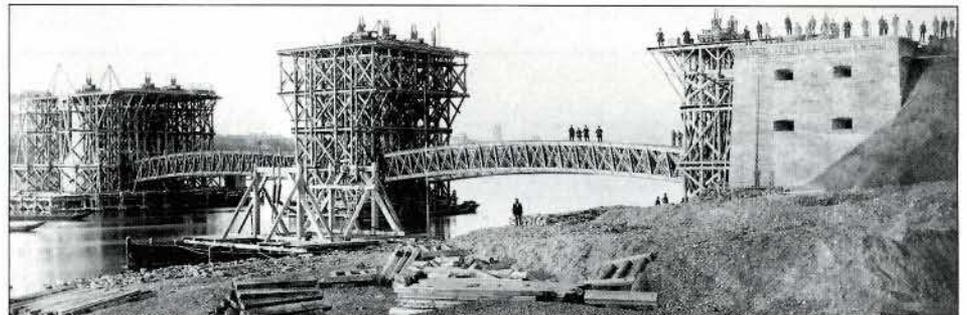
Minden in Westfalen. Die Cöln-Crefelder Eisenbahn eröffnete ihrerseits in zwei Etappen am 15. November 1855 und 26. Januar 1856 von Köln die 53,67 km messende Strecke über Neuss nach Krefeld.

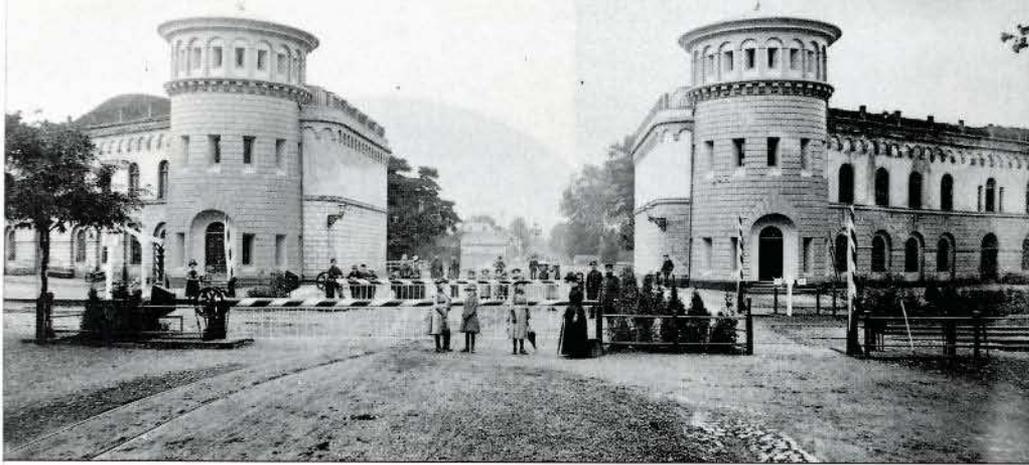
Mit der Bonn-Cölner Eisenbahn fing alles an

Wenn auch die Bemühungen einer südwärts führenden Rheintalbahn zunächst nicht von Erfolg gekrönt waren, so konnte die 1837 gegründete Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft doch am 6. Juli 1840 die Baukon-

zession für eine Bahn zwischen den beiden Rheinstädten erwirken. Neben einer Linienführung entlang des Rheins über Wesseling wurde als zweite Variante der Weg über Brühl durch das Vorgebirge geprüft. Trotz der längeren Trasse entschied man sich aus wirtschaftlichen Gründen für die letztere Variante. Im Frühjahr 1843 begannen die Bauarbeiten in Bonn. Da der Ausfühung keine natürlichen Hindernisse im Weg standen, konnte die gut 33 km lange Strecke ohne aufwendige Kunstbauten zügig vollendet werden. Bereits ab 15. Februar 1844 lief der öffentliche Zugbetrieb an.

Bilder 8 und 9: Die schmiedeeisernen Bogenelemente der Pfaffendorfer Brücke lieferte die Gutehoffnungshütte in Oberhausen. Die beiden Aufnahmen zeigen die Montage des rechtsrheinischen Bogens.
Fotos 5, 8 und 9: Stadtarchiv Koblenz





Der erste Bonner Personenbahnhof wurde am Westrand der Stadt nahe der Poppelsdorfer Allee errichtet. Wäre die Alternativlinie zur Ausführung gelangt, befände sich der Bonner Bahnhof heute unweit des Rheins in der Nähe der Beethovenhalle. Der ursprünglich beabsichtigte Zusammenschluß mit der Rheinischen Eisenbahn in Köln kam nicht zustande. Vielmehr endete die Bonn-Cölner Eisenbahn im Südwesten der Stadt im Bahnhof "Pantaleon", während sich der Ausgangsbahnhof "Am Thürmchen" der Rheinischen Eisenbahn nach Aachen im nord-

östlichen Bereich des Stadtgebiets befand. Kaum daß in Bonn der erste Zug gefahren war, formierte sich am 21. März 1844 in der Beethoven-Stadt eine Interessengruppe mit der Maßgabe, den Weiterbau zunächst bis Koblenz zu forcieren. Breite Zustimmung kam nicht nur aus Bonn selbst, sondern auch aus Köln und Koblenz. Die Resonanz aus den drei Städten war so groß, daß innerhalb kürzester Zeit bis zum 4. April 1844 Aktien im Wert von 19 045 700 Taler gezeichnet werden konnten. Der anfänglichen Euphorie folgte jedoch

schon bald Ernüchterung, als nämlich die preußische Regierung am 24. April 1844 ein Konzessionsgesuch ablehnte. Als Gründe wurden neben strategischen Bedenken der fehlende Nachweis über die technische Durchführbarkeit eines derartigen Projekts genannt. Mußten doch bei der Planung auch die ständig wiederkehrenden Unbilden des Rheins berücksichtigt werden. Ferner hatte die preußische Staatsregierung bereits anderweitige Zusagen zugunsten einer rechtsrheinischen Variante durch das Landesinnere gemacht.



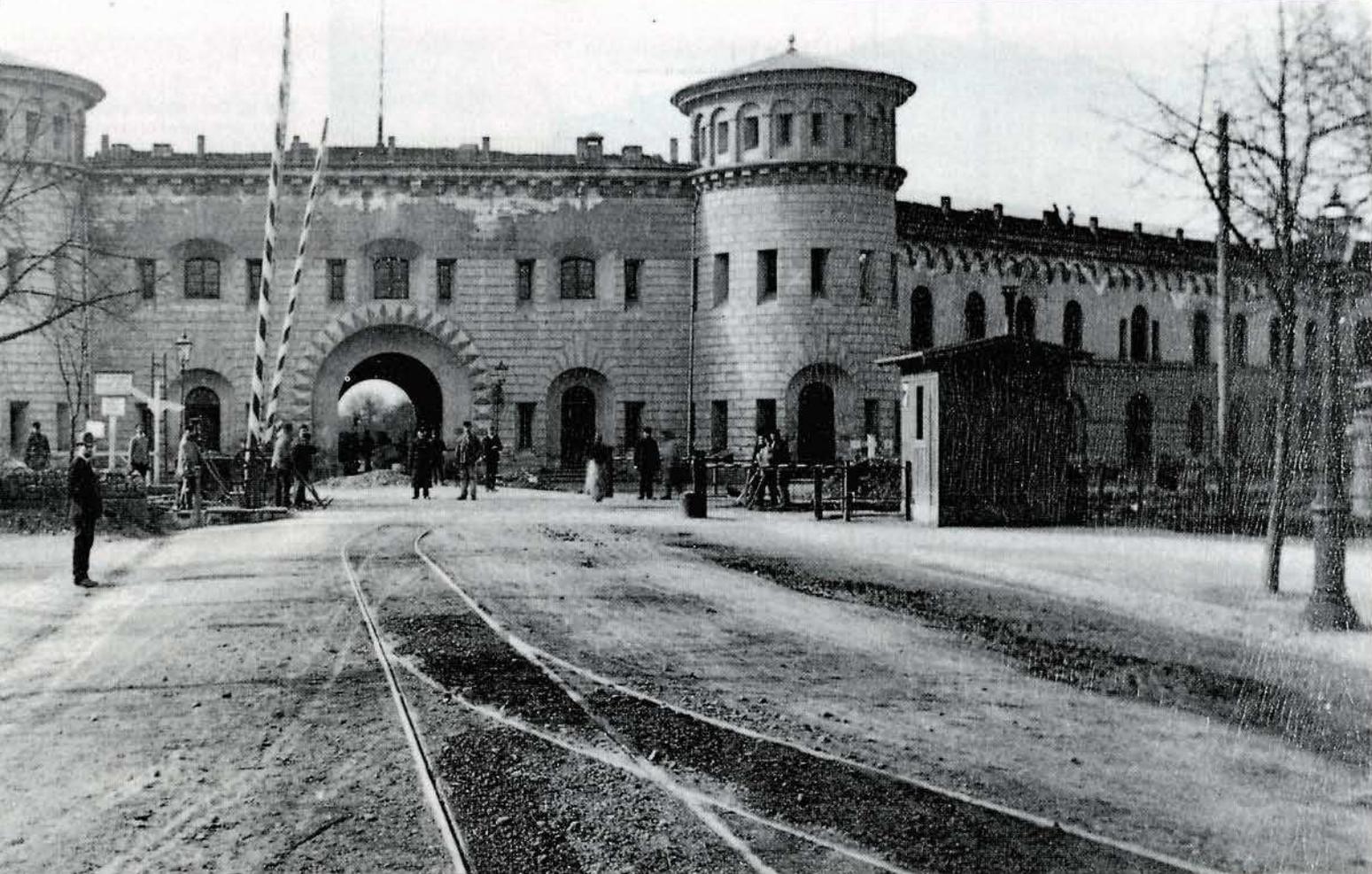


Bild 12: Das Mainzer Tor vor dem Abbruch des Mittelgebäudes. Im Vordergrund das niveaugleich kreuzende Gleis der 1887 eröffneten Pferdebahn.

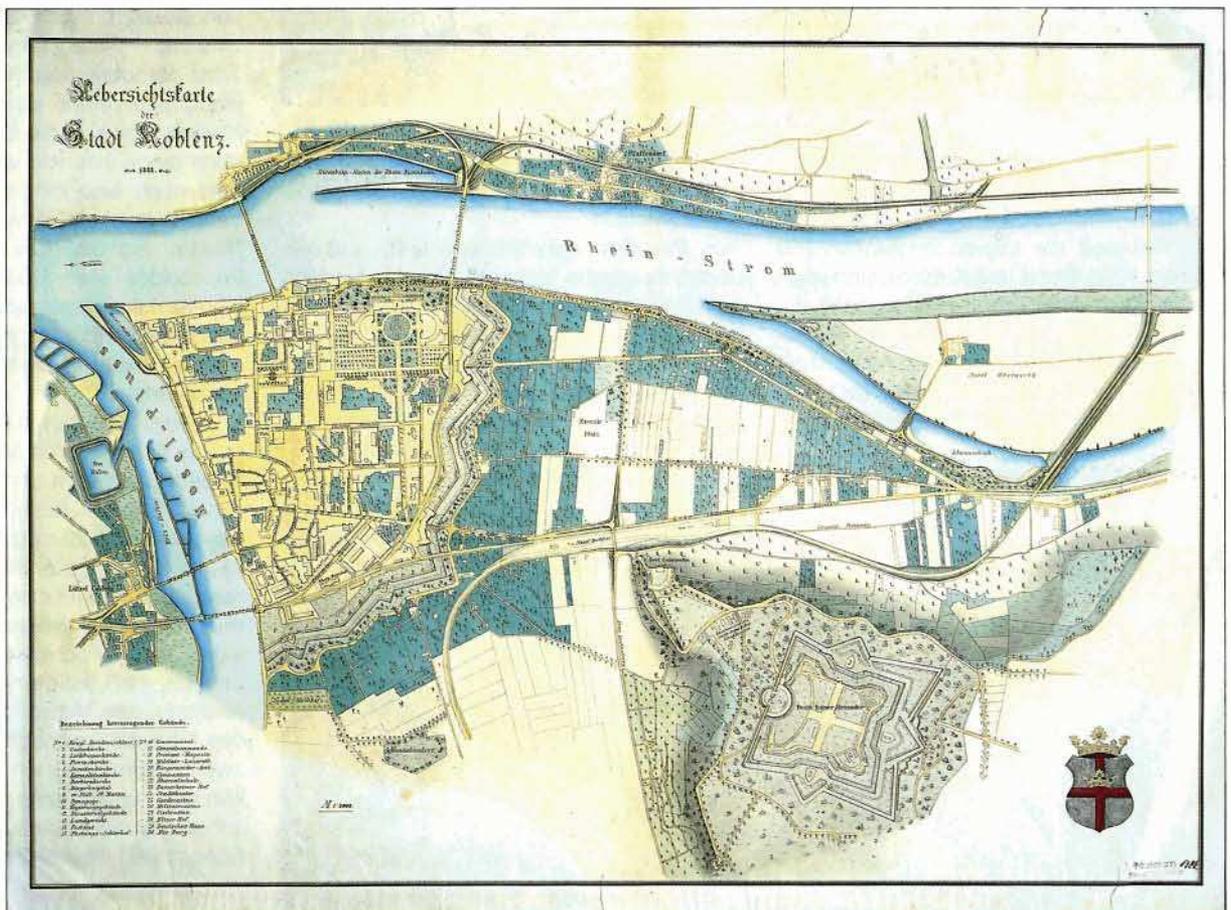
Bild 10 (linke Seite oben): Die Verbindungsbahn vom Rheinischen Bahnhof zur Pfaffendorfer Brücke verlief innerhalb der Stadtbefestigung. Kurz nach dem Durchbruch des Mainzer Tors, der zwischen April und Juni 1889 erfolgte, entstand die Szene an der geschlossenen Schranke.

Bild 11 (linke Seite Mitte): Ein weiterer Bahnübergang innerhalb der Stadtbefestigung befand sich am Löhrtor. Aufnahme um 1880.

Bild 13 (linke Seite unten): Zur Sicherung der Stadt wurde der Mündungsbereich der Pfaffendorfer Brücke in die rechte Rheinstrecke zwischen 1864 und 1867 durch entsprechende Baumaßnahmen in die Stadtbefestigung einbezogen. Aufnahme aus dem Jahre 1896. **Fotos 10 bis 13: Stadtarchiv Koblenz**

Bild 14: Die Übersichtskarte von 1888 zeigt den Rheinischen Bahnhof und die von der linken Rheinstrecke (Köln – Mainz) durch die befestigte Stadt abzweigende Anbindung über die Pfaffendorfer Brücke zur rechten Rheinstrecke (Köln – Wiesbaden). Ferner ist der Verlauf der "Kanonenbahn" Berlin – Metz außerhalb der Stadt Koblenz mit der Horchheimer Brücke (oben rechts) und dem unterhalb der mächtig befestigten Karthause gelegenen Moselbahnhof eingezeichnet.

Karte: Mittelrhein-Museum Koblenz, Repro Günther



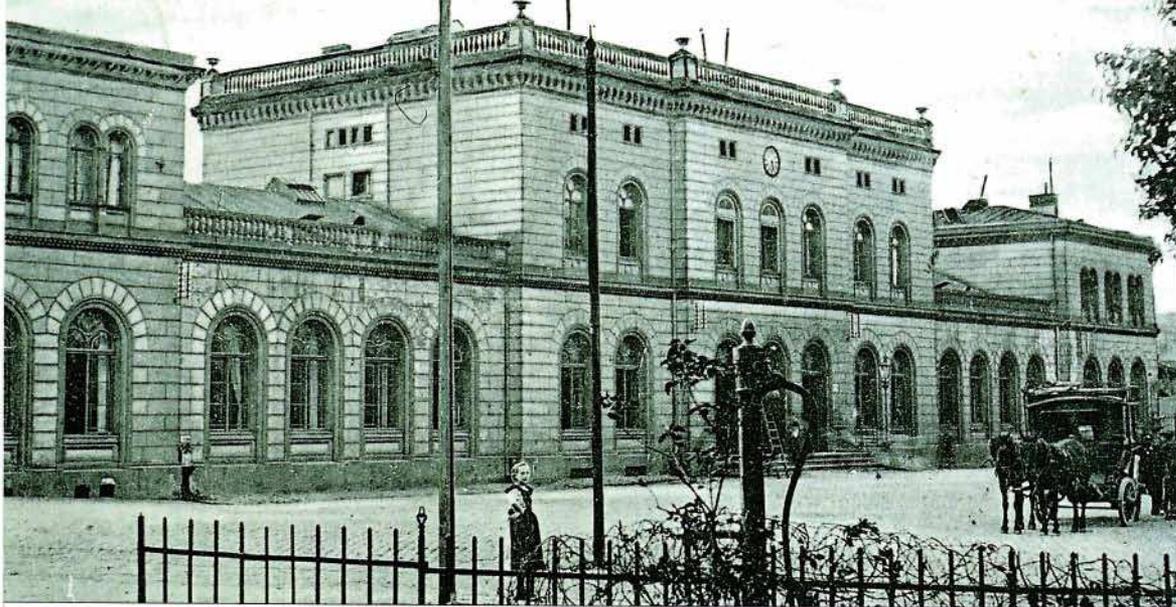


Bild 15: Der 1860/62 erbaute Rheinische Bahnhof in einer Ansicht um 1900 vom Bahnhofsvorplatz aus gesehen.

Bild 18 (rechte Seite oben): Der Koblenzer Hauptbahnhof wurde am 1. Mai 1902 seiner Bestimmung übergeben.

Bild 19 (rechte Seite unten): Empfangsgebäude und dreischiffige Bahnsteighalle in einer Ansicht von 1908.

Fotos 18 und 19: Bildarchiv BSW Gruppe Lahnstein-Koblenz

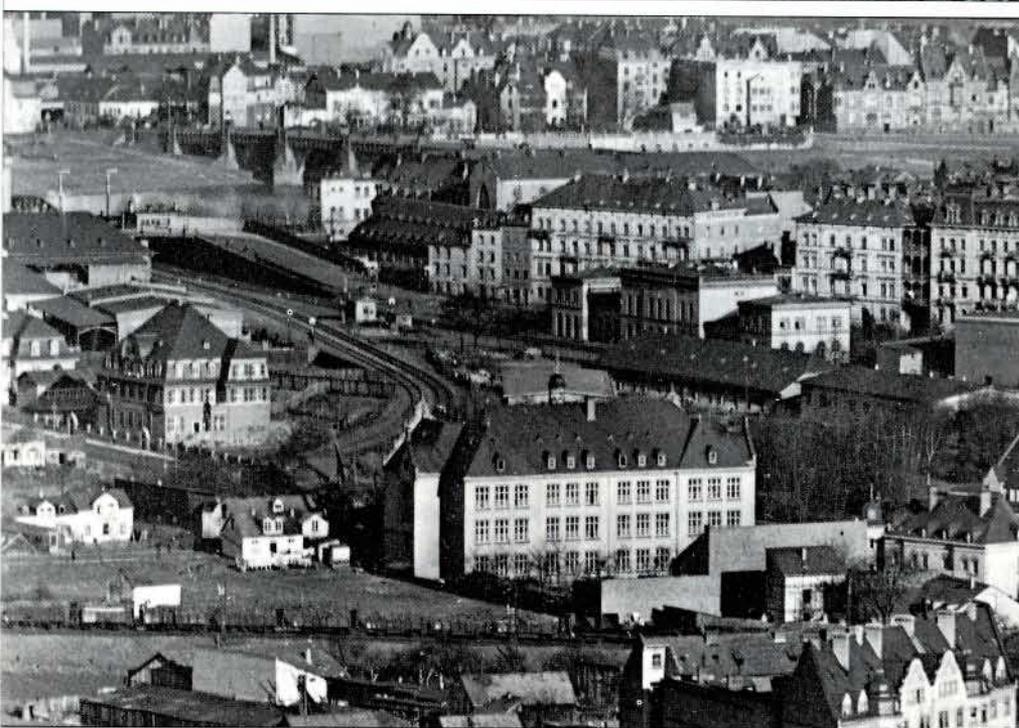


Bild 16: 17 Jahre nach der Aufhebung entstand 1919 diese Aufnahme des Rheinischen Bahnhofs inmitten der Stadt.

Fotos 15 und 16: Stadtarchiv Koblenz

Bild 17 (unten): Am Südrand von Koblenz überquert die Anbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Horchheimer Brücke die Gleise der Rheinstrecke (Aufnahme um 1910).

Foto: Sammlung Schilp

Wieder einmal prallten die unterschiedlichsten Meinungen hinsichtlich einer möglichen Linienführung gen Süden aufeinander. Während die Interessengruppen aus Aachen, Köln, Bonn und Koblenz einheitlich den Wunsch einer linken Rheintalbahn äußerten, setzten sich Düsseldorfer Regierungskreise für die rechtsrheinische Variante ein. Aus Trier war zu vernehmen, daß man mit keiner der möglichen Trassenführungen

einverstanden sei, da man zu große Nachteile für das Mosel- und das Saargebiet befürchtete.

Als Preußen durchblicken ließ, daß als rechtsrheinische Variante eine Verbindung von Köln durch den Westerwald und Taunus zur Diskussion stünde, fielen als wichtige Befürworter der linken Rheintalbahn die Kölner Interessenten aus, da für die Rheinmetropole auch eine solche Bahn den er-

sehnten Anschluß nach Süddeutschland brächte. Nun waren es die übrigen linksrheinischen Gemeinden, allen voran die Stadt Koblenz, die sich mit aller Kraft gegen diese Entwicklung stemmten. Als dritte Variante kam schließlich noch die Deutz-Gießener Bahn hinzu. Da sich die preußische Staatsregierung noch nicht endgültig entschieden hatte, standen drei mögliche Streckenführungen zur Diskussion: Köln – Bonn – Bingerbrück – Mainz; Deutz – Betzdorf – Wetzlar – Gießen mit einer Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen und Deutz – Limburg – Wiesbaden.

Trotz der immer deutlicher werdenden Notwendigkeit einer Verbindung durch das Rheintal zog sich die Entscheidungsfindung noch lange hin. Als weitere Variante kam bald noch eine mögliche rechte Rheintalbahn hinzu, als nämlich das Herzogtum Nassau am 23. Juni 1853 die Linie von Wiesbaden über Rüdeseim nach Oberlahnstein konzessionierte und an einer möglichen Weiterführung auf preußischem Boden in Richtung Deutz starkes Interesse bekundete.

Langsam gerieten die Entscheidungsträger in Berlin in Verzugszwang. Die rechte Rheintalbahn kam aber für das Königreich Preußen schon deshalb nicht in Betracht, weil man sich zu sehr mit den Plänen auf nassauischer Seite hätte arrangieren müssen und zudem in einem solchen Vorhaben eher eine konkurrierende Unternehmung sah. Den in Fachkreisen geäußerten Gedanken, daß aufgrund des sprunghaften Anstiegs des Verkehrsaufkommens durch das Rheintal in absehbarer Zukunft sogar zwei Rheintalbahnen notwendig werden könnten, wollte man an offizieller Stelle schon gar nicht glauben.

Ebenso ließ man alsbald die Variante über

