Sondernummer des

Eisenbahn JOURNAL

Specialausgabe

B 7539 E
ISBN 3-922404-26-X

special 8/91

DM 23,80
sfr 23,80
öS 180,–

Eisenbahnen im Moseltal II

von Udo Kandler

Bild 1(Titel): In der Moselgemeinde Hatzenport bestimmen gleich zwei Kirchen das Ortsbild. Am Abend des 24. Juni 1990 fährt hier die 110 133 mit dem D 2256 vorüber. **Foto: U. Kandler**

Bild 2: Nicht nur der Umlauf Dortmund – Saarbrücken wies den D 2803 als "Paradeleistung" aus, sondern auch aufgrund seiner Länge hob er sich deutlich von den übrigen Schnellzügen ab. In ganzer Länge konnte der D 2803 am 5. Mai 1990 auf der Moselbrücke bei Ediger-Eller festgehalten werden. **Foto: U. Kandler**

Inhalt

Eine Bahnfahrt entlang der Mosel	4
Die Bahnbetriebswerke Ehrang und Cochem	14
Die Ausbesserungswerke Konz und Trier	30
Der Kaiser-Wilhelm-Tunnel	34
»Die Unvollendete« am rechten Moselufer	44
Die Moseltalbahn – ein Rückblick	46
Die Triebwagen vom Typ »Mosel«	63
Die weitere Entwicklung der Eisenbahn im Moseltal bis heute	64
Die Cochemer Weinbergbahn	94
Quellenverzeichnis	96
Impressum	96

Eine Bahnfahrt entlang der Mosel

Aus der Sicht der Bahnfahrenden gibt nachstehender Auszug einer zeitgenössischen Reisebeschreibung viel Wissenswertes beiderseits der Moselbahn wieder. Niedergeschrieben wurden die Zeilen zu Beginn unseres Jahrhunderts – zu einem Zeitpunkt, als die Eisenbahn noch das dominierende Verkehrsmittel darstellte.

Bei **Sierck** ist die Mosel ... eingeschnitten, und ihre mächtigen Windungen geben der Landschaft einen pittoresken Anstrich. In den unteren Teilen der Berge liegen mächtige Buntsandsteinbrüche, und der rote Sandstein herrscht vor, auch bei den Bauten, wie bei dem Bahnhof von Sierck; oben aber bricht man den gelben Kalkstein der Juraplatte, wenigstens am linken Ufer, und befördert ihn bei Sierck mittelst einer Drahtseilbahn über die Mosel nach der Eisenbahn.

Zugleich sind alle geeignet gelegenen freien Stellen der Berggehänge mit Reben bepflanzt. So macht dieser Durchbruch der Mosel landschaftlich einen reizvollen Eindruck, wozu noch besondere Gebäude wie der alte Turm gegenüber Perl im luxemburgischen Dürmeringen und die alte Burg von Sierck beitragen. Überhaupt liegt der alte Ort Sierck mit seiner großen Moselbrücke und den bedeutenden Resten des alten Schlosses der lothringischen Herzöge besonders malerisch, enthält auch sehenswerte alte Häuser, eine Salzquelle und wird neuerdings als Sommerfrische aufgesucht. Die letzten lothringischen Orte sind Rüsdorf und Apach, dann folgt die Grenze der Rheinprovinz und Luxemburgs in der Weise, daß von nun an bis zur Sauer das linke Moselufer luxemburgisch, das rechte preußisch ist.

Die Bahn bleibt dauernd auf dem rechten Moselufer, auf preußischem Gebiet. Die erste Station ist **Perl**, ein am Gehänge der Buntsandsteinplatte aufwärts sich erstreckender Ort, den merkwürdigerweise die Franzosen 1870 betreten haben. Noch immer haben die Ortschaften den lothringischen Typus; ihre weißen Mauern und roten Ziegeldächer gewähren einen freundlichen Anblick.

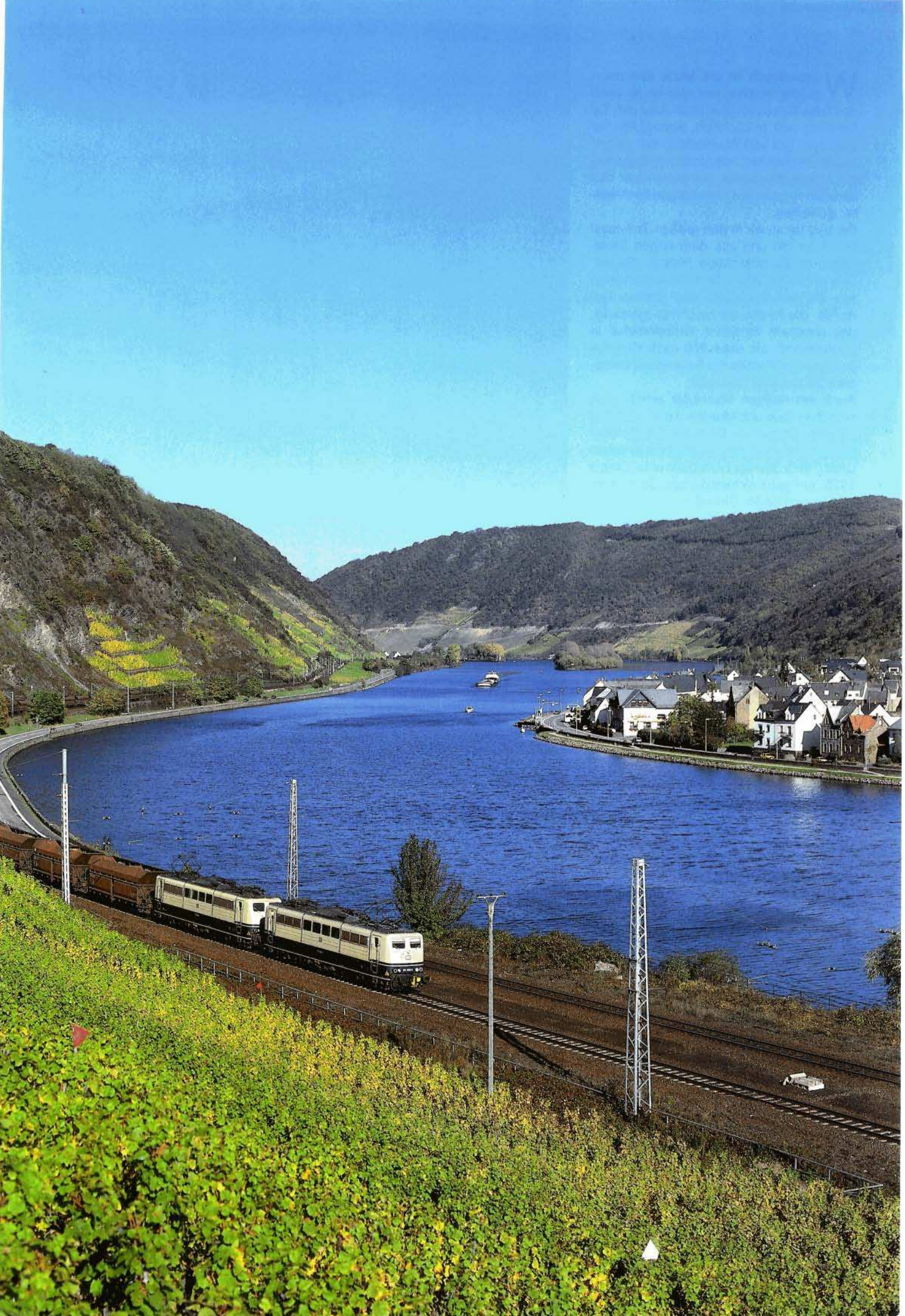
Nennig, ein mäßig großer, aber schon im zehnten Jahrhundert mit Kirche versehener Ort, liegt günstig an einer Verbreiterung des Tales auf den Alluvionen der Mosel; in der Tat haben, wie ein prachtvoller Mosaikfußboden am südlichsten Ende des Fleckens beweist, schon die Römer die Lage desselben zu würdigen gewußt. Nennig ist aber auch Bahnhof für das gegenüberliegende luxemburgische Städtchen Remich, das seinerseits mit Luxemburg durch eine Eisenbahn verbunden ist. Die beiden Orte werden jedoch nicht durch eine Eisenbahnbrücke, sondern nur durch eine große Straßenbrücke verknüpft. Beim Ausgange von Nennig steht rechts das Schoß Bübingen, weiterhin rechts Schloß Berg, links das neue Schloß des Herrn Brasseur und rechts das alte Schloß Thorn in einem ummauerten Parke.

Dann folgen abermals entlang den mächtigen Flußschlingen, die die Mosel zwischen **Palzem** und Wormeldingen zeigt, im Wechsel Weinberge, Steinbrüche, Getreidefelder, darüber Wald. Zwischen **Wincheringen** und dem luxemburgischen Orte Wormeldingen überspannt wieder eine eiserne Brücke die Mosel. Von jetzt an zeigen die Häuser der Ortschaften zum Teil schon die im Rheinischen Schiefergebirge üblichen Schieferdächer, das Tal einen Wechsel von Weinbergen, Weide unten, Wald und Felsköpfen oben, und in der Mosel bemerkt man zahlreiche Steindämme, Buhnen, die zu ihrer Regulierung in sie hineingebaut sind. Die auf dem Nitteler Berge gelegene Kapelle war schon im 15. Jahrhundert vorhanden. Zwischen **Nittel** und der folgenden Station **Wellen**, wo eine Brücke nach dem luxemburgischen Ort Grevenmacher führt, durchstößt ein Tunnel einen Vorsprung der Muschelkalkplatte, denn wir sind bereits in den über dem Buntsandstein lagernden Muschelkalk eingetreten, der wie überall, so auch hier, z.B. am Bahnhof Wellen, Kalksteinbrüche, Kalkbrennereien und Kalköfen hervorruft.

Wiesen, Felder, Weinberge und Steinbrüche sind auch bezeichnend für die folgende Strecke, auf der die Bahn über **Temmels** (rechts) und **Wasserliesch** (links) im erweiterten Tale Conz zueilt. Auf dem luxemburgischen Ufer liegt am rechten Ufer der Sauer **Wasserbillig** mit zweitürmiger Kirche, großen Fabriken und mächtigen Eisenbahnanlagen, als Ausgangspunkt der Bahnen nach Luxemburg selbst und der dem Tale der Sauer aufwärts führenden. Eine Zeitlang führt die Bahn nach Luxemburg am linken Moselufer aufwärts und berührt die industriellen Orte Mertert und Mauternach, um dann ins Innere des Landes einzutreten.

Bei Wasserliesch mündet unter einer Brükke die Sauer, die mit mehreren Quellarmen in den Ardennen entspringt und die Jura- und Triasplatte von Luxemburg in gewundenem Tale durchzieht. In der Tat vereinigt bei Conz und Wasserbillig die Mosel alles Wasser der umliegende Landschaften, um dann mit verstärkter Kraft das Rheinische Schiefergebirge zu durchbrechen.

Bild 3: Vorbei an den herbstlich gefärbten Rebhängen bei Kattenes schleppen die 151 096 und 114 (beide Bw Hagen 1) mit vereinten Kräften einen 5000-t-Erzzug westwärts. **Foto: U. Kandler**



Wasserliesch ist die letzte luxemburgische Station; von nun an ist auch das linke Moselufer preußisch, und das Tal erweitert sich beträchtlich, wenngleich wir zwischen Igel und Wasserbillig den oft gehabten Anblick fast horizontal abgelagerter, gut aufgeschlossener Schichten über den darunter angelegten Weinbergen noch weiter genießen.

Bei **Igel** treten wir in den großen Talkessel von Trier ein und aus dem engen Erosionstal im Buntsandstein heraus. Gegenüber am linken Moselufer erhebt sich mitten aus der Häusergruppe des Dorfes Igel rechts der Kirche die berühmte Igelsäule, das schönste römische Grabdenkmal in Deutschland, ein etwa 200 nach Christus zu Ehren der Familie der Sekundiner errichteter 24 m hoher Steinbau.

Auch am rechten Moselufer erhebt sich zwischen Saar und Mosel auf der Höhe des Liescher Berges ein Denkmal, dieses aber zur Erinnerung an den Sieg der Kaiserlichen unter Grana über die Franzosen unter Crequi 1675, ein ganz moderner, aus dem Jahre 1892 stammender Obelisk mit einem Adler. So stehen sich hier zwei Denkmäler mit einem Altersunterschied von 1700 Jahren gegenüber.

Wir erkennen nun bald eine neue Veränderung der Verhältnisse, denn jenseits der Saar beginnt auf dem rechten Moselufer das Devon des Rheinischen Schiefergebirges an den Fluß heranzutreten, während sich auf dem linken der Buntsandstein noch über Trier hinaus fortsetzt. Auch für den Verkehr ist diese Stelle sehr wichtig, da als eigentlicher Treffpunkt der Bahnen nach Trier, Metz, Saarbrücken und Luxemburg der Ort **Conz** anzusehen ist, dessen Lage ihn dazu von vornherein bestimmt hat; hier mündet nämlich die Saar in einem engen, in das Rheinische Schiefergebirge eingesenkten Tale in die Mosel. Da aber die Eisenbahnbrücke unterhalb von Conz liegt, so geht der Hauptverkehr nach Karthaus. Sehr malerisch ist die Mündung der Saar durch die alte Straßenbrücke, die sich oberhalb der Eisenbahnbrücke über die Saar spannt. Nachdem man sich von dem herrlichen Blicke auf Conz abgewendet hat, läuft der Zug sogleich wieder in eine größere Station ein, nämlich **Karthaus** (links). Früher ein Karthäuserkloster und heute noch auffallend durch eine große römische Kirche und durch eine gewaltige, 1902 teilweise abgebrannte, 1903 im Wiederaufbau befindliche Klosterkirche mit Nebengebäuden, hat Karthaus neuerdings einen Aufschwung genommen, weil es als Ausgangspunkt für die Saarbahn betrachtet wird; demgemäß hat es einen riesigen Kohlenbahnhof für die von der Saar kommenden Kohlenzüge und außerdem eine bedeutende Eisenbahnwerkstätte erhalten.

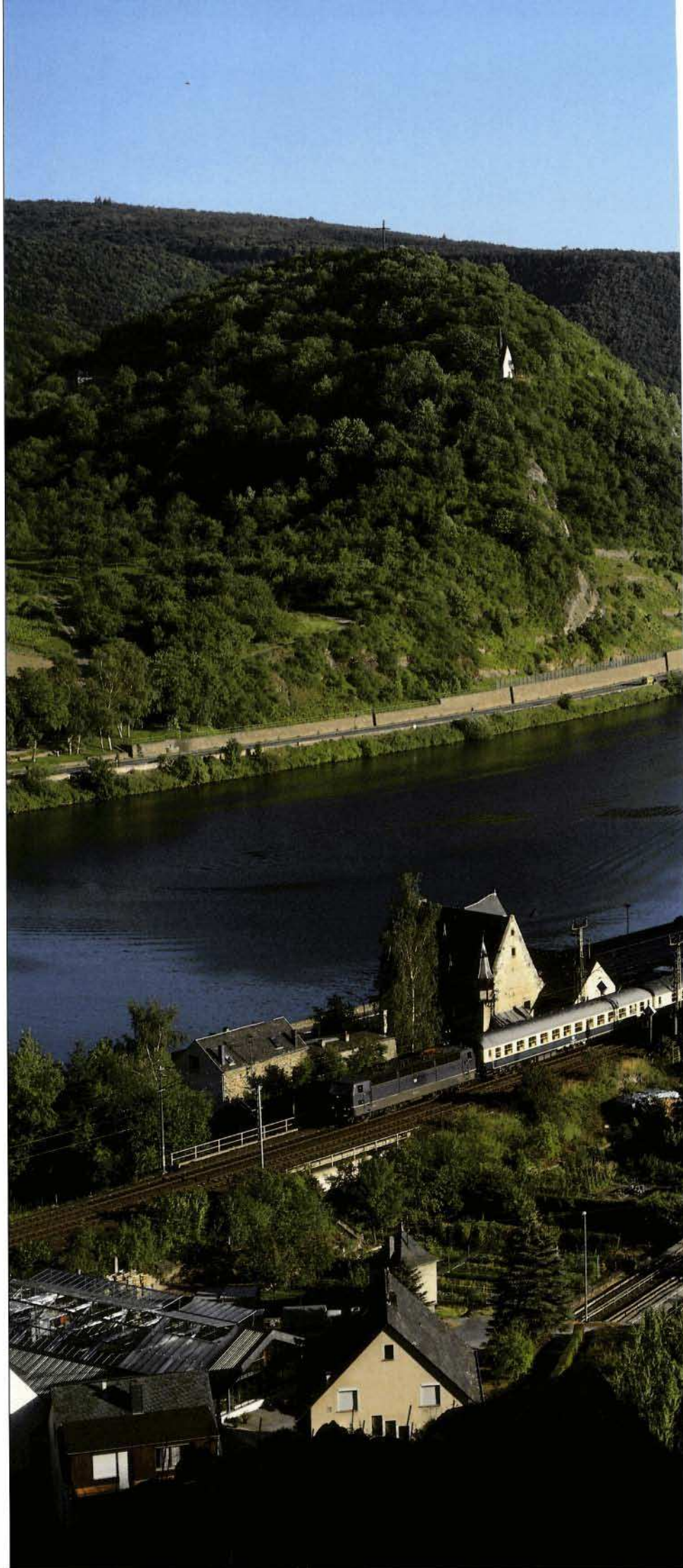
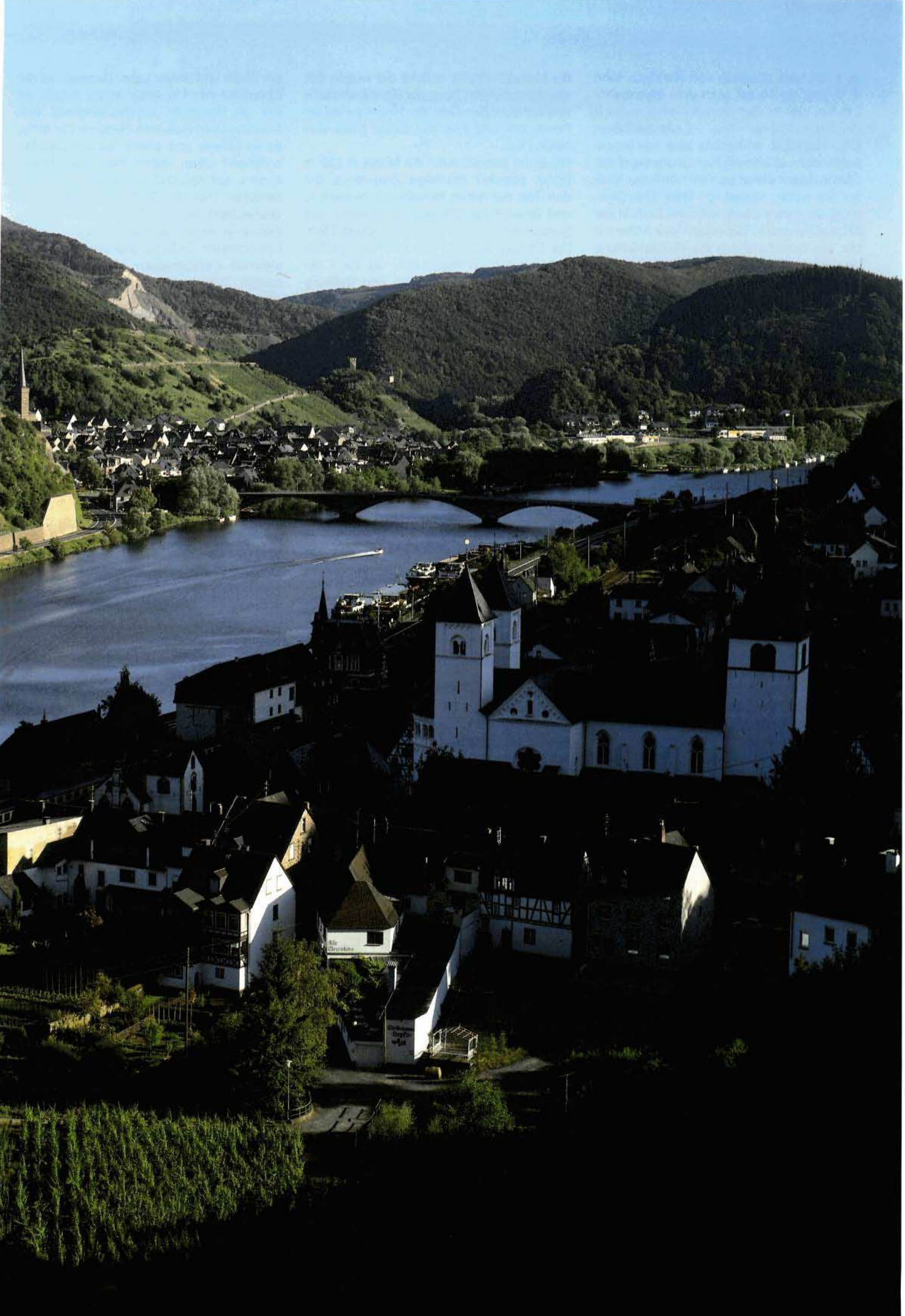


Bild 4: Mit 20minütiger Verspätung rollt am späten Abend des 13. Juli 1990 der D 2659 durch Karden – gerade noch rechtzeitig genug, um den Zug im letzten Abendlicht aufnehmen zu können. **Foto: U. Kandler**



Nicht weit oberhalb von Karthaus führt über die Mosel auch eine Eisenbahnbrücke, welche den Verkehr einerseits mit der Bahn Ehrang – Trier – Conz am linken Ufer vermittelt, anderseits aber der Eisenbahn nach Luxemburg zum Übergang dient. Gleich darauf öffnet sich ein herrlicher Blick auf den weiten Kessel von **Trier**. Man übersieht die ganze Stadt, mit dem Dom in der Mitte, dahinter die Höhen am linken Ufer mit der auf dem Pulsberg zur Verherrlichung des Dogmas von der unbefleckten Empfängnis errichteten 31 m hohen Mariensäule, unten die Mosel und die reichen Gelände an ihren Ufern. Der ganze Trierer Kessel ist gefüllt mit Weingärten und Obstbäumen, die den Bewohnern die beiden beliebtesten Getränke, Trauben- und Apfelwein, liefern. Auf den Höhen erheben sich Kapellen; im Tale lugen die spitzen Kirchtürme von Zewen und Euren aus dem Grün hervor.

Wer die roten Buntsandsteinhöhen mit dem grünen Walde darauf, unten die hellgrünen Auen und dazwischen die schimmernde Mosel sieht, der wundert sich nicht darüber, daß die Römer hier schon unter Claudius eine Hauptstätte ihrer kolonisatorischen Tätigkeit einrichteten und daß von 285 bis ins fünfte Jahrhundert hier ein Caesar oder Augustus residierte. Trier war damals als Augusta Treverorum eine der glanzvollsten Städte und eine der vier Hauptstädte des Römischen Reiches, bis seine Blüte in den Stürmen der Völkerwanderung geknickt wurde. Noch heute aber zeugen Reste römischer Bauten, wie sie in dieser Großartigkeit erst wieder in Südfrankreich angetroffen werden, von der großen Bedeutung Triers zur Römerzeit.

Bei der Annäherung an Trier wird man zunächst links durch die von drei festungsartigen Türmen gekrönte St.-Mathias-Kirche gefesselt, die etwa die Grenze des Weichbildes der Stadt bezeichnet. Nach Passierung der Haltestelle **Trier Süd** (Löwenbrücken) wird man lange zwischen Weingärten zur Linken und modernen, nüchternen Häusern zur Rechten durch einen Eisenbahndurchschnitt an der Aussicht auf die Stadt abgehalten. Erst kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Trier erblicken wir links den Dom und die Stadt, sehen jedoch nicht die Porta Nigra, jenes gewaltige römische Tor, das die hauptsächliche Sehenswürdigkeit der Stadt bildet, noch auch die sonstigen Altertümer, wohl aber die Basilika, das Provinzialmuseum und Kasernen.

In Trier beginnt der dritte große Abschnitt der Gesamtstrecke und zugleich der dritte der Moselstrecke, da wir nunmehr alsbald die Mosel überschreiten und verlassen. Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof haben wir zunächst wieder rechts das devonische Schiefergebirge, werfen nach links rückwärts noch einen Blick auf die Stadt Trier und die sie umgebenden Höhen und lassen den Blick nach links zur Mosel hinabgleiten, wo wir eine erst 1903 bis Piesport eröffnete Kleinbahn bemerken, die Moseluferbahn, welche die wegen der abseits geführten Trace der Hauptbahn sehr vernachlässigten Orte der Mosel zwischen Bernkastel und Trier mit dieser Stadt verbinden soll.

Die Bahn überschreitet die Mosel in 128 m Höhe, passiert mächtige Ziegeleien, die den Ton der fetten Moselauen verwerten, und erreicht bei **Ehrang** die Grenze des Buntsandsteins auch auf dem linken Ufer. Bei Ehrang vereinigt sich in einem großen Bahnhof mit der Moselbahn die von Cöln über Euskirchen, Gerolstein und Kyllburg kommende Eifelbahn. Dann überschreiten wir die aus der Eifel kommende, im malerischen Talausgang von drei Brücken überspannte Kyll und sehen bei **Quint** für einige Zeit zuletzt die Mosel. Der Zug durchfährt nun in einem Tunnel den roten Sandstein des Rotliegenden, einer zwischen die Trias und das Devon sich einschiebenden Formation, und erklettert in starker Steigung über die Stationen **Schweich** und **Föhren** die Moselberge des linken Ufers.

Der nun folgende dritte Abschnitt ist der einförmigste der Moselbahn, gestattet aber auch hier gute Einblicke in die Landschaft. Die Strecke verläuft in 120 m bis 200 m Erhebung auf der halben Höhe des Eifelplateaus, erreicht vor **Hetzerath** in 192 m Seehöhe ihre höchste Stelle und führt über die Stationen Hetzerath und **Salmrohr** nach **Wengerohr**, wo in 171 m Höhe die Bahnen nach **Wittlich** (4 km) auf der Höhe und nach **Bernkastel** an der Mosel (15 km) abzweigen.

Das Becken von Wittlich ist von Diluvium gefüllt, wird aber (links) von zwei spitzen Kuppen flankiert, die sich in ihren Formen alsbald als vulkanisch erweisen und in der Tat Basaltkuppen, die südlichsten Ausläufer der Eifelvulkane sind. Bei **Ürzig** nähern wir uns wieder bis auf 3 km der Mosel, entfernen uns dann aber von neuem von ihr und treten nun aus dem Gebiet der Lieser heraus, die wir schon bei Wengerohr in einem landschaftlich reizvollen Viadukt überschritten haben. Der 600 m lange Kinderbeurer Tunnel führt uns über in das von Daun und den großen Maaren der Eifel kommende Alftal, das uns wieder zur Mosel hinabführen soll. Wir passieren links die Abtei Springiersbach und erfreuen uns zum letztenmal an den weichen Formen des roten Sandsteins des Rotliegenden, dessen Farben aus den Sandsteinbrüchen vor **Bengel** rot hervorleuchten. Dann fährt der Zug in den Reilerhalstunnel ein und erreicht jenseits desselben wieder die Mosel bei **Pünderich**.

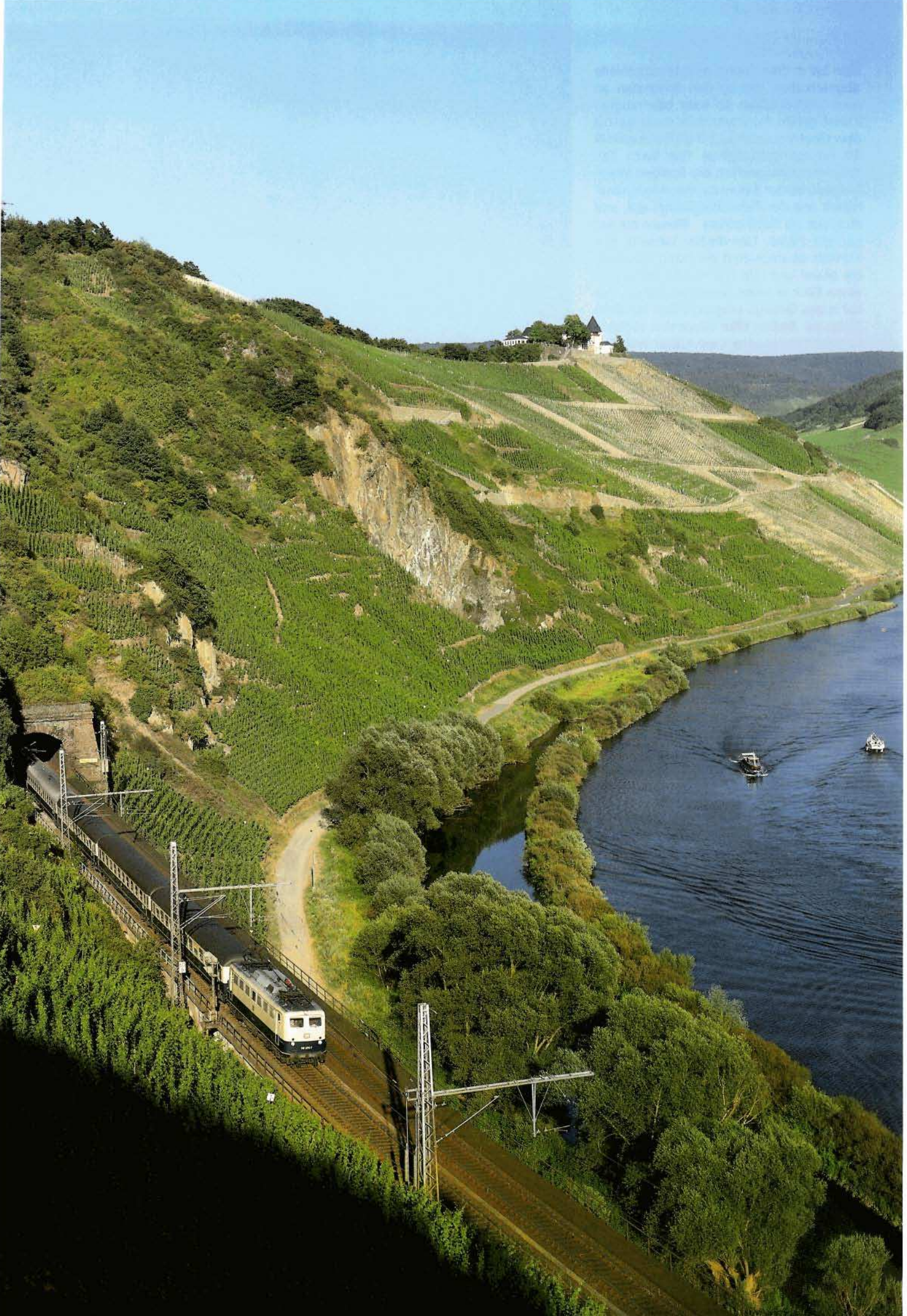
Der vierte Abschnitt der Moselbahn führt an den Fluß selbst heran und in die devonischen Berge des Rheinischen Schiefergebirges hinein. Da das Gestein zu beiden Seiten der Mosel zwischen Pünderich und Coblenz fast ausschließlich devonischer Schiefer ist und Eruptivgestein fast ganz fehlt, so sind die Formen der Berge überall ähnlich und gleichen vielfach denen am Rhein und an der Lahn. Dennoch ist der Charakter des Moseltals etwas anders als der des Rheintals und des Lahntals. Das Moseltal steht zwischen beiden in der Mitte; es ist offener und weiter als das Lahntal, erscheint aber, wenn man vom Rhein kommt, schmal, und so hat ein Reisender zwischen Trier und Gießen Gelegenheit zu beobachten, wie die Größe und Kraft der Flüsse in einem aus demselben Gestein bestehenden Gebirge und unter ungefähr gleichen Verhältnissen doch verschiedenartige Täler hervorruft. Gerade bei Pünderich erkennen wir den Plateaucharakter der Hochflächen des Rheinischen Schiefergebirges, dessen Erhebungen alle annähernd gleich hoch sind, da sie seinerzeit durch die Brandung des Meeres der Triaszeit gleichmäßig abgehobelt worden sind. Zugleich genießt man rechts den ersten Blick auf das Moseltal, wie es sich von nun an bis Coblenz in immer ähnlicher Weise zeigt.

Vor allen Dingen fällt hier die Marienburg auf durch ihre besonders schöne Lage, da sie auf dem Bergrücken steht, der sich inmitten der langen Moselschleife befindet, und gewährt daher einen wundervollen Blick auf die umgebenden Moselstrecken. Als Burg gegründet, wurde sie im zwölften Jahrhundert in ein Augustiner-Nonnenkloster verwandelt. Als dieses aber 1515 einging, nahmen die Gebäude bald wieder ihren ursprünglichen Charakter an. Heute sind nur noch Trümmer vorhanden, zwischen denen eine Kapelle und ein Gasthaus liegen; der auf der Höhe bemerkbare Turm ist ein Aussichtsturm auf dem Prinzenkopf.

Der Bahnhof Pünderich ist wichtig als Ausgangspunkt für die Zweigbahn nach den berühmten Moselweinorten **Traben-Trarbach**; der Ort Pünderich liegt fast eine halbe Stunde moselabwärts und überdies am anderen Ufer. Nach Verlassen des Bahnhofs überschreitet der Zug einen großartigen Viadukt von nicht weniger als 92 Bogen, tritt dann in den Prinzenkopftunnel ein und donnert nach dessen Durchfahrung über eine große Doppelbrücke, auf der unten die Wagen und Fußgänger, oben die Eisenbahnzüge verkehren, nach dem Bahnhof **Bullay**.

Hier liegen einander gegenüber das kleinere Bullay mit dem Bahnhof und der große Flecken Alf, von dem aus eine schattige Straße nach dem 11 km entfernten Bade Bertrich führt. Da somit Bullay der Bahnhof für Bad Bertrich ist, so ist die Station häufig recht belebt; außerdem bietet sie eine herrliche Aussicht auf das Moseltal, auf die Ruine Arras im Alftal (links) und auf die Marienburg über der Mosel (rechts).

Bild 5: Von Pünderich bis Bullay (über Briedel und Zell) bildet die Mosel eine große Schleife. Die Eisenbahn kürzt ihren Weg durch den 458 m langen Prinzenkopf-Tunnel erheblich ab. Unter der Marienburg tritt am 23. Juli 1990 der D 2256 mit der 110 378 wieder ans Tageslicht und setzt seine Fahrt über den Pündericher Hangviadukt fort. **Foto: U. Kandler**



Man hat in dem Tunnel eine Moselschleife abgeschnitten, die zu den schönsten an dem landschaftlich so sehr bevorzugten Flusse gehört. Nunmehr bleibt die Mosel bis über **Neef** hinaus links, und die Bahn verläßt ihr Tal nur noch einmal. Nur kurze Zeit haben wir Gelegenheit, die üppigen Weinberge zu beiden Seiten zu bewundern, dann nimmt uns der Petersbergtunnel auf, und nun folgt die malerischste Strecke auf der ganzen Reise. Unmittelbar jenseits des Tunnels überschreitet die Bahn abermals die Mosel und läßt hier nur für kurze Zeit einen Blick in deren herrliches Tal zu, das tief in das Gebirge eingeschnitten ist, denn hinter der Station **Eller** öffnet sich sogleich der Mund des sogenannten Kaiser-Wilhelm-Tunnels, des längsten in Deutschland. Er hat eine Länge von 4,2 km, wird in sechs Minuten durchfahren und hat 8,8 Millionen Mark gekostet; sein Zweck ist, die 22 km lange Moselschleife, den "Cochemer Krampen", abzuschneiden, und so erreicht er denn erst bei **Cochem**, am Anfang der Schleife, die Mosel wieder.

Auch Cochem gehört zu den schönsten Punkten des Moseltals. Wendet man sich nach Passierung des Tunnels nach rechts, so fällt vor allem die großartige Burg Cochem über der Stadt auf. Sie gehört zu den ersten wiederhergestellten Burgen des Rheinlandes, geht zwar schon ins elfte Jahrhundert zurück, wurde aber dann zerstört und seit 1868 von dem Berliner Kommerzienrat Ravené neu aufgebaut. Diese Stadt ist der größte Ort zwischen Coblenz und Trier, hat aber doch nur 3500 Einwohner; man sieht eine ansehnliche Kirche, hohe Giebelhäuser und ein als Schule dienendes vormaliges Kloster. Auch Cochem ist römischen Ursprungs; gegenüber liegt Cond, unterhalb am Endertbach die 1689 zerstörte Stammburg der Metternichs, die Winneburg.

Bei Cochem beginnt der letzte Abschnitt der Moseltalbahn. Während die Eisenbahn den drei großen Schleifen, welche die Mosel zwischen Bernkastel und Cochem oder Clotten bildet, ausweicht und sie in den genannten Tunnels durchstößt, folgt sie von Cochem an dauernd dem Tale der Mosel. Sie tritt überall dicht an die Mosel heran, und die Aussicht auf den Fluß ist daher andauernd rechts. Wer jedoch den Blick auf die Ortschaften vorzieht, sehe nach links hinaus. Der Charakter des Tales ist überall derselbe: mehr oder weniger schroffe Felsen, an denen jedes mögliche Plätzchen mit Reben bepflanzt ist, weite Obstgärten, Obstbäume überall und sogar an den Böschungen des Bahndamms noch Rebenpflanzungen, dazu tiefe Erosionsschluchten zwischen den Bergen und häu-

Bild 6: Von einem gegenüber Bullay verlaufenden Wanderweg ergibt sich dieser herrliche Talblick auf die Mosellandschaft und den gerade vorbeifahrenden Erzzug, dessen Länge auf diesem Bild besonders eindrucksvoll deutlich wird (31. März 1990).
Foto: U. Kandler