

Sonderausgabe



Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F
ISSN 0720-051 X

III/92

DM 19,80
sfr 19,80
öS 150,-

Die rechte Rheinstrecke

Udo Kandler



(Füllseite)

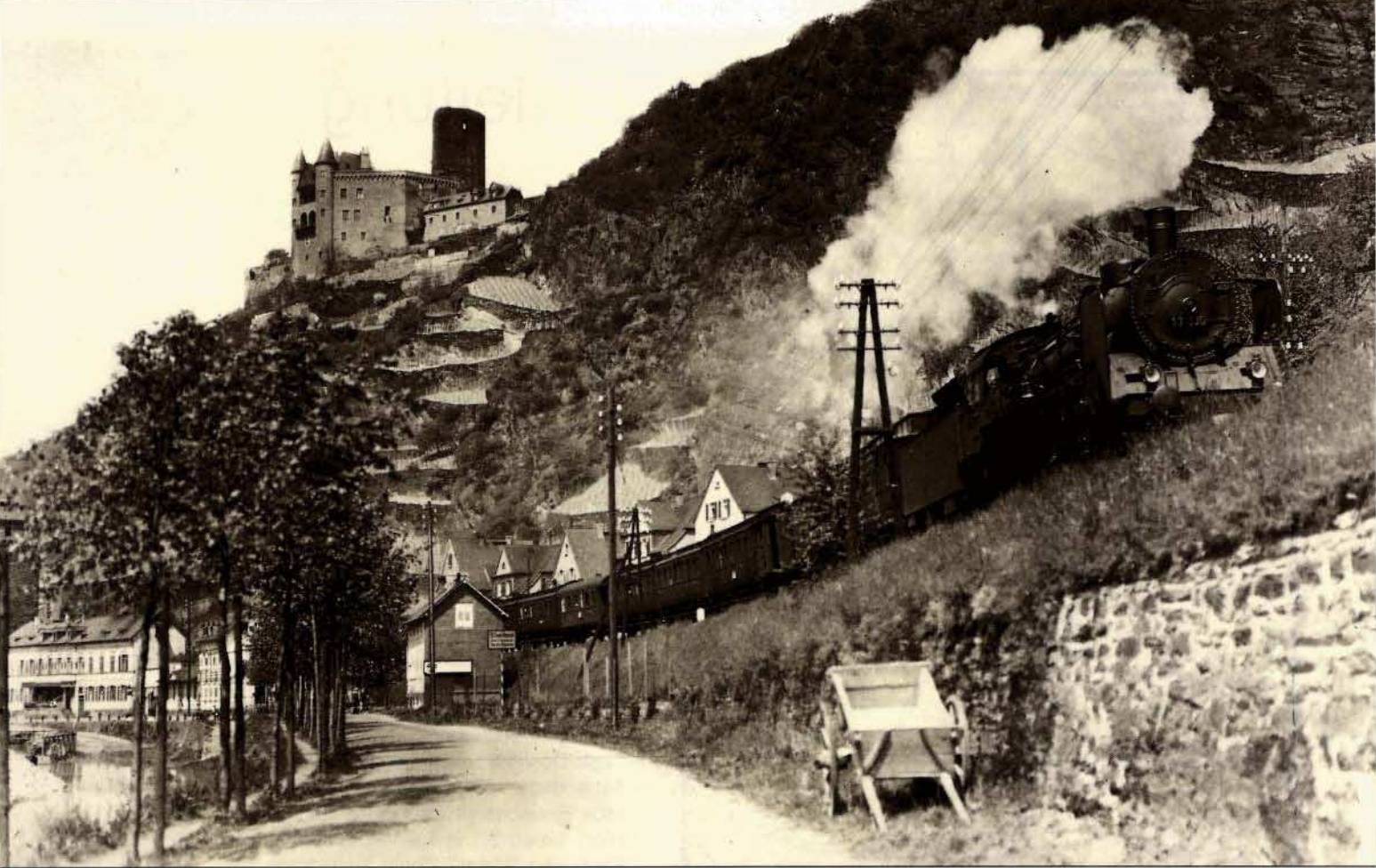


Bild 2: Altmeister Carl Bellingrodt war mit der Kamera zur Stelle, als im Frühjahr 1932 die 17 130 mit dem P 1006 Köln – Frankfurt in St. Goarshausen unterhalb der Burg Katz vorüberdampfte. **Foto: Sammlung Nothbaum**

Bild 1 (Titel): Bei so manchem Reisenden des FD 1921 "Bayerischer Wald" Dortmund – Bayerisch Eisenstein dürfte am 19. Mai 1992 die Fahrt durch das sonnige Rheintal für ausgelassene Urlaubsstimmung gesorgt haben (Aufnahme bei Lorchhausen). **Foto: U. Kandler**

Bild 174 (Rücktitel): Lange Zeit verkehrten die eleganten Dieseltriebzüge der Baureihe 601 im Turnusverkehr über die rechte Rheinstrecke (Roßstein-Tunnel). **Foto: A. Ritz**

Impressum

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autor: Udo Kandler
 Textredaktion: Manfred Grauer
 Bildredaktion: Ingo Neidhardt
 Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
 Anzeigen: Elke Albrecht
 Layout: Gerhard Gerstberger
 Printed in Italy by Europlanning srl
 via Morgagni 24, I-37136 Verona
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb Einzelverkauf:
 MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
 GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals erscheinen
 1992 4 x. Abonnement 1992: 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.

Copyright September 1992 by
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Einleitung	4
Die Eisenbahn erschließt das Rheintal	6
Die Remagener Brücke und ihre »Schwestern«	34
Die Hindenburgbrücke	35
Die Kronprinzenbrücke	36
Die Ludendorffbrücke	38
Die Bahnbetriebswerke am rechten Rheinufer und ihre Triebfahrzeuge	42
Die Entwicklung der rechtsrheinischen Eisenbahn	48
Das Eisenbahn-Traject Bonn – Oberkassel	78
Zahnradbahnen am Rhein	82
Die Drachenfelsbahn	83
Die Petersbergbahn	86
Die Niederwaldbahnen	88

Einleitung

Von jeher bildet die Rheinschiene sowohl im nationalen als auch im internationalen Nord-Süd-Eisenbahnverkehr ein wichtiges Bindeglied. Nicht umsonst entstanden beiderseits des Flußlaufes zwischen Köln und Wiesbaden bzw. Mainz zwei getrennte, voneinander unabhängige Eisenbahnverbindungen durch das Rheintal. Außerdem zählt der Rhein als Verkehrsweg zu den bedeutendsten Schifffahrtsstraßen in Europa.

Dort, wo der Strom den Durchbruch durch das Rheinische Schiefergebirge schaffte und eine einzigartige Flußlandschaft formte, ist das Thema der vorliegenden Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals angesiedelt. Der Mittelrhein bildet nicht nur den schönsten Abschnitt des Flußlaufs mit einzigartigen landschaftlichen Impressionen, sondern bietet obendrein für den Eisenbahninteressierten eine geradezu erdrückende Themenvielfalt, besonders hinsichtlich der Eisenbahngeschehnisse früherer Tage. Deshalb beschränken wir uns bei der Abhandlung des Themas "Rechtsrheinische Eisenbahnen" auf diese Landschaft. Hier, zwischen Bingen/Rüdesheim und Bonn, wo "Vater" Rhein sich durch die Ausläufer von Hunsrück, Taunus, Eifel und Westerwald seinen Weg sucht, findet der Eisenbahnfreund eine Vielzahl von "Rosinen". Wir haben einige davon für Sie "herausgepickt".

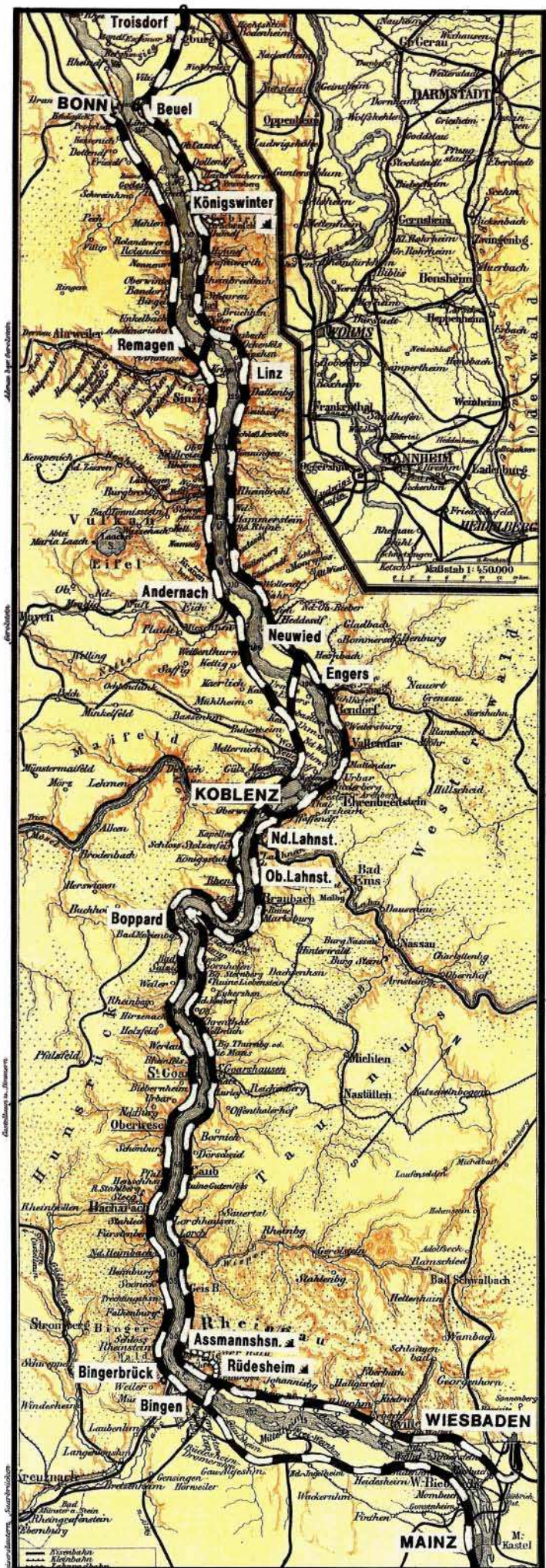
Die heute als selbstverständlich angesehene "Güterbahn" auf dem rechten Rheinufer ist nicht als einheitliche Strecke gebaut worden, sondern entstand vielmehr zwischen Wiesbaden und Troisdorf (- Köln) in zwei Bauabschnitten unter völlig verschiedenen Bedingungen. Der Bau der Bahnlinie dauerte immerhin mehr als 15 Jahre. Im Herzogtum Nassau erkannte man schon frühzeitig - unabhängig von irgendwelchen Bauabsichten einer linksrheinischen Verbindung - die Bedeutung einer rechtsrheinischen Durchgangslinie. Die unterschiedlichen Standpunkte zwischen Preußen und Nassau bezüglich der Notwendigkeit einer solchen Bahn verhinderten anfangs die Planung und den Bau der Strecke über die nassauischen Grenzen hinaus bis nach Köln.

Erst nach der Annexion Nassaus durch Preußen im Jahr 1866 erkannte auch die allmächtige Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, daß zu der bestehenden Bahnlinie links des Rheins eine weitere durchgehende Verbindung am rechten Ufer auf längere Sicht unumgänglich war. So ging Anfang 1871 endlich auch der seit langem geforderte nördliche Abschnitt der rechten Rheinstrecke durchgehend in Betrieb. Das gleichzeitig eingerichtete Eisenbahn-Trajekt von Oberkassel nach Bonn stellte fast vier-einhalb Jahrzehnte eine betriebstechnische Besonderheit dar. Innerhalb kürzester Zeit "mauerte" sich



Bild 4: Das saisonal verkehrende Zugpaar D 1272/73 führte Saarbrücker Mehrfrequenz-Lokomotiven der BR 181.2 bis Köln. Bei Hammerstein war am 28. Juli 1991 die 181 216 mit dem D 1273 Köln - Port-Bou unterwegs.
Foto: U. Kandler

Bild 3 (links): Die beiden Rheinstrecken konnten bis heute ihre wichtige Stellung behaupten; doch zahlreiche längs des Flußlaufs sind verschwunden. **Karte:** Slg. Kandler, **Zeichng.:** V. Schorscher





die rechte Rheinstrecke besonders für den Güterverkehr zu einer unverzichtbaren Verbindung. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Die Renommierzüge für den Personenverkehr fahren ja bekanntlich auf dem anderen Rheinufer.

Bereits im vorigen Jahrhundert war für die Bevölkerung am Mittelrhein neben dem Weinbau auch der Tourismus eine Haupterwerbsquelle. Die durch Sagen und Märchen, historische und politische Ereignisse geprägte Kulturlandschaft zog schon recht früh Urlauber aus nah und fern in ihren Bann. Malerische Weindörfer und die zahlreichen auf den Hügeln thronenden Burgen und Schlösser geben der Region ein besonderes Gepräge.

Diesem Tatbestand ist es letztlich zu verdanken, daß sich hier gleich vier Zahnrad-

bahnen nach dem Riggerbachschen System etablieren konnten. Bis auf die Drachenfelsbahn in Königswinter am Siebengebirge sind alle anderen Bergbahnen längst in Vergessenheit geraten. Darum soll ein Kapitel die "Zeit der Zahnradbahnen am Rhein" nochmals aufleben lassen. Die Behandlung nur der bekanntesten Touristenbahnen bedeutet nicht, daß es nicht auch noch andere Privatbähnchen entlang der rechten Rheinstrecke gab, die treu und brav ihren Dienst versahen. Aus verständlichen (Platz-)Gründen werden wir jedoch nicht auf diese eingehen.

Auch die Staatsbahn bietet, nicht zuletzt wegen der ungemein reizvollen Landschaft, so manchen fotografischen Leckerbissen. Freilich hat die rechtsrheinische Rheintalbahn seit der durchgehenden Elektrifizie-

rung vor nunmehr gut 30 Jahren von der einstigen Vielfalt einiges eingebüßt. Die mit dem technischen Fortschritt einhergehenden strukturellen Veränderungen ließen so manche liebgewordene Einrichtung überflüssig werden. Selbst ehemals wichtige Dienststellen wie die Bws Oberlahnstein, Niederlahnstein, Engers und Linz sind schon vor Jahrzehnten von der Bildfläche verschwunden.

Wie fast überall, so hat sich auch im Rheintal das Wesen der Eisenbahn grundlegend verändert. Und doch konnte sich hier die Bahn etwas von dem bewahren, was ihren besonderen Reiz ausmacht. In diesem Sinne wünschen wir allen Leserinnen und Lesern einige kurzweilige Stunden bei der Lektüre dieser Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals.

Udo Kandler

Die Eisenbahn erschließt das Rheintal

Wesentliche Impulse, das Rheintal nicht nur auf dem Wasser, sondern auch per Schiene durchfahren zu können, gingen von Köln aus. Von alters her blühte infolge der günstigen geographischen Lage das Wirtschaftsleben in der Stadt Köln. Daß sich zudem einflußreiche Kreise schon seit 1833 für den Bau einer Eisenbahn von Köln nach Antwerpen stark machten, sollte sich bald positiv auswirken.

Keine zwei Jahre nach der ersten Zugfahrt in Deutschland am 7. Dezember 1835 zwischen Nürnberg und Fürth erteilte Preußen am 21. August 1837 der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, die kurz zuvor gegründet worden war, die Konzession zum Bau einer Eisenbahnverbindung von Köln bis zur preußisch-belgischen Grenze bei Herbesthal. Zwei Jahre danach, am 2. August 1839, war das 7 km lange Teilstück von Köln bis Müngersdorf fertiggestellt. Am 2. Juli 1840 war Lövenich und am 6. September 1841 die Kaiserstadt Aachen erreicht. Mit der Inbetriebnahme der letzten Etappe Aachen – Herbesthal (15,6 km) war am 15. Oktober 1843 die Verknüpfung mit der Belgischen Staatsbahn vollbracht – der grenzüberschreitende Schienenverkehr in Europa war geboren! Antwerpen mit seinem bedeutenden Seehafen war nun mit dem Rhein, der wichtigsten mitteleuropäischen Wasserstraße, verbunden.

Längst hatte auch die Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft ihre Pläne vorgelegt und am 6. Juli 1840 die Baugenehmigung für eine Strecke rheinaufwärts nach Bonn erhalten. Damit war der Grundstein zur späteren Erschließung des Rheintals auf dem linken Ufer gelegt. Am 15. Februar 1844 fuhr der erste offizielle Zug zwischen Köln und Bonn.

Von der rechtsrheinischen Stadt Deutz aus (bis 1888 war Deutz eine selbständige Gemeinde) nahm am 20. Dezember 1845 die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft den regulären Eisenbahnbetrieb nach Düsseldorf auf. Dieselbe Gesellschaft realisierte bis Mai 1847 die Weiterführung quer durch das Ruhrgebiet nach Hamm, von wo aus es wenig später weiter nach Minden ging. Am 22. August 1853 bekam die Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft die Konzession zum Bau der 53,7 km langen Linie von Köln nach Krefeld. Eröffnet wurde diese in zwei Etappen: am 15. November 1855 Köln – Neuss und am 26. Januar 1856 Neuss – Krefeld.



Bild 5: In Rudesheim verläuft die Bahntrasse durch den bekannten Weinort unmittelbar am Rheinufer entlang, wo am Morgen des 19. Mai 1992 die 140 117 die Szene belebte. Ein beliebtes Ausflugsziel ist das auf der Anhöhe gelegene Niederwalddenkmal mit unvergleichlichem Ausblick auf das Rheintal. **Foto: U. Kandler**





Bild 8: Auf dem Weg nach Süden kommt die 140 791 mit ihrem kombinierten Wagenladungszug am 16. Mai 1992 zwischen Assmannshausen und Rüdesheim an der Ruine Ehrenfels vorbei. **Foto: U. Kandler**

Bild 6 (linke Seite oben): Vor der sehenswerten Kulisse des Rheinstädtchens Lorch mit der Ruine Nollig wurde am 19. Mai 1992 die 110 197 aufgenommen. **Foto: U. Kandler**

Bild 7 (linke Seite unten): Im Schatten der Pfalz wartet der N 6143 Koblenz – Wiesbaden im Bahnhof Kaub auf den Abfahrtsauftrag. **Foto: U. Kandler**





Bild 9: Rhein-Romantik pur vermittelt das im engen Tal gelegene Städtchen Kaub mit der über dem Ort thronenden Burg Gutenfels. Am Abend des 19. Mai 1992 war hier der N 6143 unterwegs.

Bild 10 (rechte Seite oben): Außerplanmäßig kam am 24. Oktober 1990 die 215 039 (Bw Trier) mit einem Güterzug auf der rechten Rheinseite zum Einsatz.

Bild 11 (rechte Seite unten): Bei Kaub überholt am 19. Mai 1992 der FD 1920 "Bayerischer Wald" Bayerisch Eisenstein – Dortmund den Motorfrachter "Rheingold".
Fotos 9 bis 11: U. Kandler

Köln wird Bahnknotenpunkt

Mit der Verbindung der vier Eisenbahngesellschaften, von denen jede vorher voneinander unabhängige, nicht miteinander verbundene Bahnhöfe betrieb, dem Bau des Kölner "Central-Personenbahnhofs" (heute Hauptbahnhof) und der Fertigstellung der Dombrücke am 3. Oktober 1859 wurde Köln ein wichtiges Verkehrskreuz. Die Dombrücke wurde 1911 durch die Hohenzollernbrücke ersetzt. Die Dombrücke entstand im Zusammenhang mit der Deutz-Gießener Bahn, deren erstes Teilstück bis Hennef schon seit 1. Januar 1859 in Betrieb war. Über Betzdorf und Wetzlar erreichte man schließlich am 12. Januar 1862 Gießen.

Die Bemühungen der Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft, den Weiterbau von

Bonn in südlicher Richtung nach Bingerbrück bzw. Mainz voranzutreiben, waren ins Stocken geraten. Vornehmlich aus militärischen Gründen unterblieb eine weitere Baugenehmigung. Erst am 4. August 1854 lag die Konzession zum Weiterbau bis Rolandseck vor. Das 14 km lange Teilstück konnte am 21. Januar 1856 dem allgemeinen Verkehr übergeben werden. Gleichzeitig war dies die letzte Streckeneröffnung durch die Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft; mit Wirkung zum 1. Januar 1857 wurde sie mit der Rheinischen Eisenbahngesellschaft verschmolzen. Jetzt erst konnte die linke Rheintalbahn unter neuer Federführung rasch vollendet werden. In kurzer Zeit wurde nun zusammen mit der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft die durchgehende linksrheinische Rheintalbahn von Köln über Koblenz und Binger-

brück nach Mainz verwirklicht. In vier Etappen stellte man die 105,5 km lange Strecke bis Bingerbrück fertig:

21. Januar 1858	Rolandseck – Remagen,
15. August 1858	Remagen – Weißenthurm,
15. November 1858	Weißenthurm – Koblenz,
15. Dezember 1859	Koblenz – Bingerbrück.

Die Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft konnte ihrerseits am 17. Oktober 1859 den südlichen Abschnitt der linksrheinischen Rheintalbahn von Mainz bis Bingen (30,6 km) vollenden. Der Einzugsbereich der beiden Bahngesellschaften wurde durch die zwischen Bingerbrück und Bingen befindliche Nahebrücke getrennt.