Eisenbahn JOURNAL
SONDER
1
2017

www.eisenbahn-journal.de

Deutschland € 12,50
Österreich € 13,75 – Schweiz sFr. 25,00
Belgien, Luxemburg € 14,40 – Niederlande € 15,85
Italien, Spanien € 16,25 – Portugal (con.) € 16,40

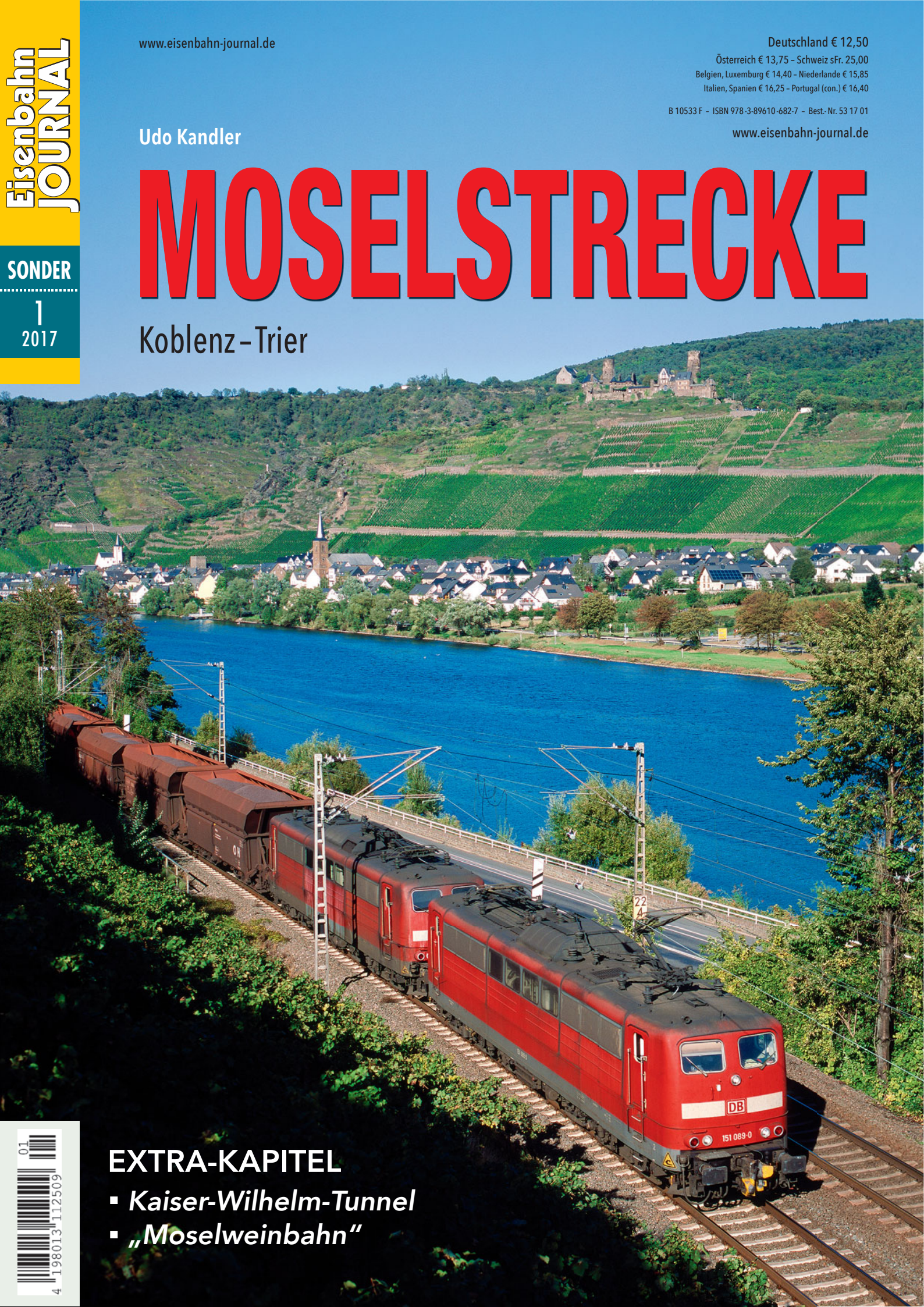
B 10533 F – ISBN 978-3-89610-682-7 – Best.-Nr. 53 17 01

www.eisenbahn-journal.de

Udo Kandler

MOSELSTRECKE

Koblenz – Trier



EXTRA-KAPITEL

- *Kaiser-Wilhelm-Tunnel*
- *„Moselweinbahn“*

4 198013 112509 01

MITTELGEBIRGS-MAGISTRALE

Seit jeher zieht es die Eisenbahnfans an die Spessartrampe zwischen Laufach und Heigenbrücken. Hier konnten sie früher die Optik und vor allem Akustik der gewaltigen Mallet-Dampflokomotiven der Baureihe 96 im Schubbetrieb bestaunen oder später – nach der Elektrifizierung im Jahre 1957 – den mahlenden Motoren der Ellok-Sechsachser E 50 oder E 94 hinter immer schwerer werdenden Güterzügen lauschen. An diesem Ort vereinen sich der vielfältige Eisenbahnbetrieb einer Hauptstrecke mit wildromantischer Landschaft. Ab Dezember 2017 ist es vorbei damit. Der neu gebaute Abschnitt verläuft weitgehend in Tunneln und weist wegen einer flacheren Trassierung keinen Schubbetrieb mehr auf. Die alte Strecke wird stillgelegt und allmählich verschwinden. Nicht so in dieser Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe, die diesem betrieblichen Sonderstatus im deutschen Schienennetz ein kleines Denkmal setzt.

100 Seiten im Format 22,5 cm x 30,0 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen
Best.-Nr. 731602 | € 15,–

www.vgbahn.de

Die ÖBB in den 1990ern
Zwischen Arlberg und Semmering
Best.-Nr. 731601

Die Zentralbahn
Schweizer Alpenbahn auf Meterspur
Best.-Nr. 731501

Re 6/6
Schweizer Elektrolokomotive
mit Rekordleistung
Best.-Nr. 731502

Jeweils 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, ca. 160 Abbildungen, € 15,–

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

WIE SCHNELL DOCH
DIE ZEIT VERGEHT

Mittlerweile ist wahrhaftig ein Vierteljahrhundert ins Land gegangen, seit das Eisenbahn-Journal im Jahr 1991 die Eisenbahnverhältnisse an der Mosel zwischen der französischen Grenze und Koblenz mit zwei Sonderausgaben würdigte. Allemal Grund genug, die von Koblenz via Cochem nach Trier verlaufende Moselstrecke in den Mittelpunkt einer neuen Publikation zu stellen. Haben sich doch im Laufe der Zeit rund um die altehrwürdige „Kanonenbahn" bedeutende Neuerungen ergeben. An erster Stelle ist hier der Bau einer neuen eingleisigen Tunnelröhre parallel zum 4205 m langen Kaiser-Wilhelm-Tunnel von 1877 zu nennen, ehedem der längste deutsche Regelspurtunnel. Die neue Röhre wurde im April 2014 dem Betrieb übergeben. Derzeit wird der alte Tunnel einer umfassenden Sanierung unterzogen und auf ein Gleis zurückgebaut, bevor er in Kürze wieder in Betrieb gehen wird.

Bei der Elektrotraktion hat sich ein grundlegender Generationswechsel vollzogen. Verschwunden sind die Zweisystem-Elloks der Baureihe 181.2, die wie keine andere Baureihe den hochwertigen Reisezugverkehr entlang der Mosel prägten, und das fast vier Jahrzehnte lang. Von daher erinnern wir nicht nur allzu gerne an die Zeit, als die 181.2 vor D-, InterRegio- und InterCity-Zügen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Luxemburg durchs Moseltal rollten, sondern lassen aussagestark genauso die Dampflokzeit hochleben.

Nach der Einstellung der Fernreisezüge auf der Moselstrecke dominieren nun Elektrotriebzüge das Bild der Reisezüge. Die seit geraumer Zeit auf der Achse Trier – Koblenz mit den Flirt-Triebwagen des SÜWEX (Südwest-Express von DB Regio) vereint laufenden KISS-Doppelstöcker der luxemburgischen CFL sind das, was heute zum Standardrepertoire im Regionalverkehr gehört – nicht mehr, aber auch nicht weniger. Für ästhetikbewusste Menschen sind diese Zuggarnituren sicherlich gewöhnungsbedürftig. Etwaige Komforteinbußen vermag die herrliche Mosellandschaft für den einen oder anderen Reisenden hingegen mehr als wettzumachen.

Hinsichtlich des Reisezugangebots war die Moselstrecke allerdings zu keiner Zeit ein wirkliches Glanzlicht, die Fernreisezüge spielten stets eine eher bescheidene Rolle. Umso wichtiger war (und ist) die Moselstrecke für den Güterverkehr, hier insbesondere für den Montanverkehr. Kurzum: für den Kohle-, Erz- und Stahltransport. Diesen Umstand belegen augenfällig die Erzganzzüge ins Saarland mit jeweils zwei Elloks in Doppeltraktion an der Spitze. Seit dem Herbst 1978 verkehren sie in nahezu unveränderter Konfiguration tagein tagaus durchs Moseltal. Lange Zeit mit 5000 t und 151-Doppel gefahren, sind es seit 2010 die Mehrsystem-Maschinen der Baureihe 189, die die mittlerweile 5500 t schweren Erzganzzüge ohne Lokwechsel von Rotterdam nach Dillingen (Saar) bringen.

Die Tatsache, dass die Moselstrecke trotz ihrer exponierten Bedeutung für den Güterverkehr erst vergleichsweise spät elektrifiziert wurde, dürften damals zumindest die Dampflok-Enthusiasten als göttliche Fügung gesehen haben. Nur so war es überhaupt möglich, dass hier noch zu Beginn der 1970er Jahre vor dem Hintergrund einer gewaltig brummenden Wirtschaft Dampfbetrieb vom Feinsten geboten wurde. Und das zu einem Zeitpunkt, als der Dampfausstieg seitens der DB eine längst beschlossene Sache war. Neben den 44ern im schweren Güterzugdienst gehörten zu diesem Zeitpunkt auch die Baureihen 01, 23 und 50 auf der Moselstrecke zum alltäglichen Erscheinungsbild.

Mit der Umstellung auf Elektrotraktion sind zwischen Koblenz und Trier auch die damals bei den Eisenbahnfreunden verhassten Dieseltriebfahrzeuge verschwunden. Da sie auf der Moselstrecke nicht mehr als eine Randerscheinung blieben, sind ihre Einsätze in der historischen Rückschau allemal interessant. Das abrupte, aber absehbare Ende des Dampfbetriebs bedeutete zwar einen gewaltigen Einschnitt, dennoch ist die elektrifizierte Moselstrecke bis heute eine überaus interessante Bahnlinie in ungemein reizvoller Flusslandschaft. Vielfältiger Eisenbahnbetrieb mit hohem Wohlfühlfaktor gewissermaßen.

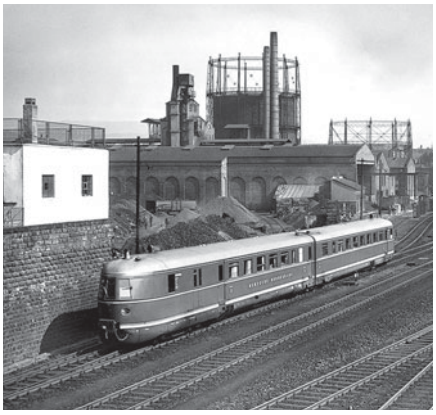
Udo Kandler

TRAKTIONSWANDEL MIT VERSPÄTUNG

Während der Dampfepoche gab es entlang der Moselstrecke Bahnbetriebswerke in Trier, Ehrang, Cochem und Koblenz. Nur die DB-Werkstatt in Trier konnte sich bis heute behaupten.
>> Seite 54

KÖNIGSETAPPE DER KANONENBAHN

Nach dem Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 war eine direkte Bahnverbindung von Berlin zur neu gezogenen Grenze bei Metz dringend nötig. Das größte Bauvorhaben war der Abschnitt an der Mosel. **>> Seite 14**



BERLIN, PARIS & NORDDEICH MOLE

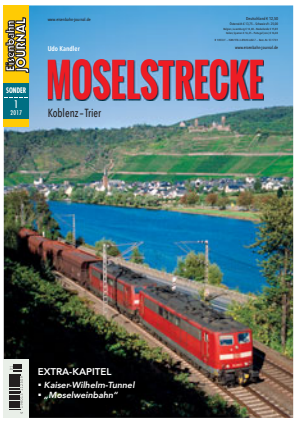
Der hochwertige Reisezugverkehr auf der Moselstrecke war nie bedeutend. Für den 1953 eingeführten „Montan-Expreß" genügte ein zweiteiliger SVT.
>> Seite 30

UNGLEICHES QUARTETT

Die Strecke Koblenz–Trier quert die Mosel viermal. Nur die Brücke bei Eller ist der Eisenbahn vorbehalten. Die Bauwerke bei Güls und Pfalzel besitzen zusätzlich Fußgängerstege. Die untere Etage der doppelstöckigen Konstruktion in Bullay dient dem Straßenverkehr. **>> Seite 38**

Titelfoto:
U. Kandler (bei Löf, September 2007)

Fotos dieser Doppelseite:
H. Faust, K. Schelenz, C. Bellingrodt/Slg. Schwarz, M. Thielen, U. Kandler



EDITORIAL
WIE SCHNELL DOCH DIE ZEIT VERGEHT 3

GALERIE 6

BAUGESCHICHTE
KÖNIGSETAPPE DER KANONENBAHN 14

FERNREISEVERKEHR
BERLIN, PARIS & NORDDEICH MOLE 30

MOSELBRÜCKEN
UNGLEICHES QUARTETT 38

GÜTERSPARTE
MONTANVERKEHR DOMINIERT 46

BETRIEBSMASCHINENDIENST
TRAKTIONSWANDEL MIT VERSPÄTUNG 54

KAISER-WILHELM-TUNNEL
DEM KAISER ZUR EHR 68

NEBENBAHN NACH TRABEN-TRARBACH
MOSELWEINBAHN – BIMMELBAHN MIT ZUKUNFT 80

CHRONIK 86

FACHHÄNDLER-ADRESSEN 88

QUELLENVERZEICHNIS 89

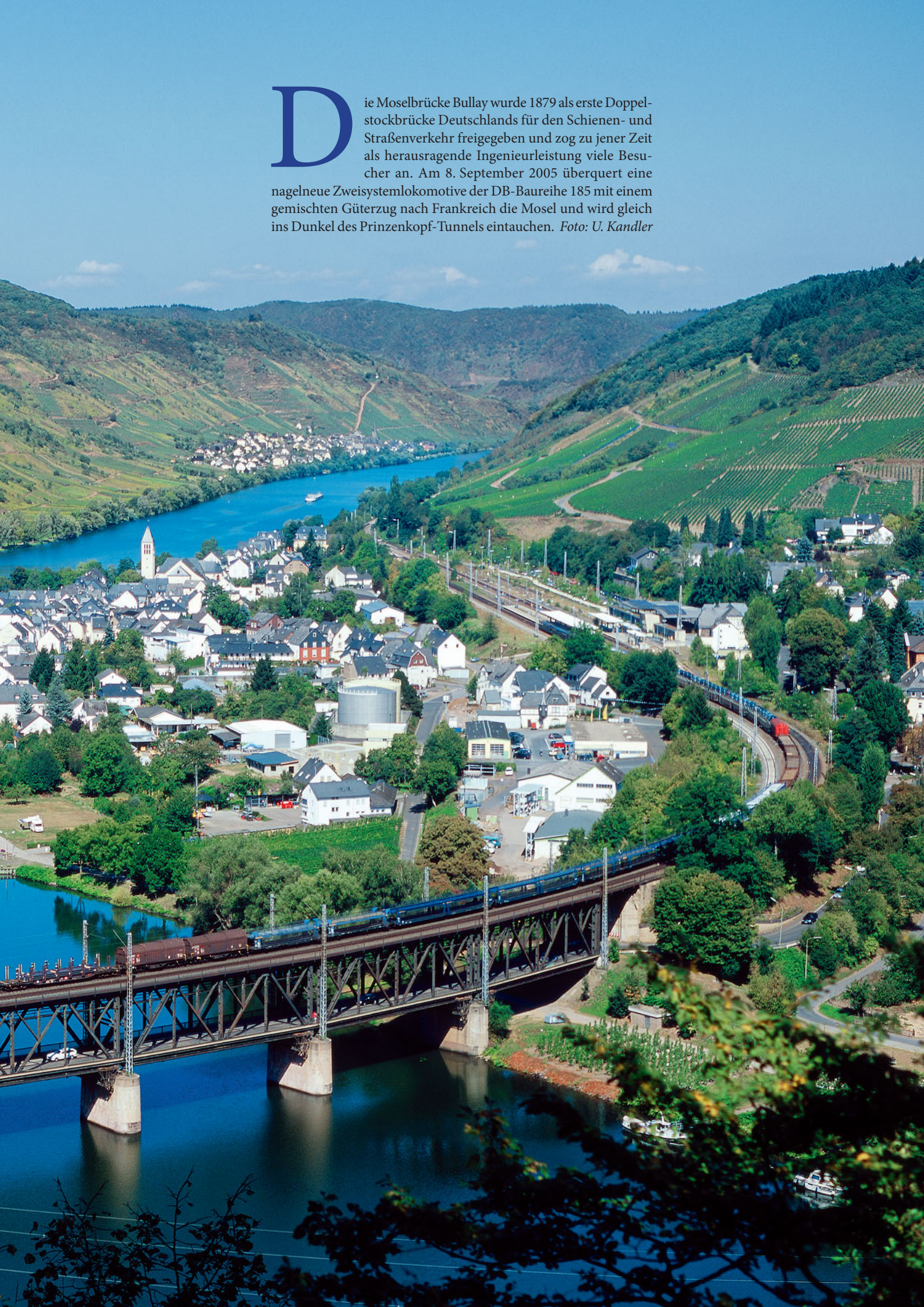
IMPRESSUM & VORSCHAU 90

DEM KAISER ZUR EHR

Der 4205 m lange Kaiser-Wilhelm-Tunnel kürzt zwischen Cochem und Eller eine große Moselschleife ab. Ein neuer parallel verlaufender Tunnel wurde im April 2014 in Betrieb genommen.

>> Seite 68

RailION
RailION
RailION
RailION



Die Moselbrücke Bullay wurde 1879 als erste Doppelstockbrücke Deutschlands für den Schienen- und Straßenverkehr freigegeben und zog zu jener Zeit als herausragende Ingenieurleistung viele Besucher an. Am 8. September 2005 überquert eine nagelneue Zweisystemlokomotive der DB-Baureihe 185 mit einem gemischten Güterzug nach Frankreich die Mosel und wird gleich ins Dunkel des Prinzenkopf-Tunnels eintauchen. *Foto: U. Kandler*

Überwiegend aus dem 14. bis 16. Jahrhundert stammt das Schloss Gondorf. Die Moselstrecke zerschneidet die Schlossanlage in zwei Teile, die Kirche musste wegen der Bahnlinie sogar abgerissen werden. Negative Auswirkungen hatte 1971 auch der Bau der B 416: Ein Durchbruch durch das Schloss war erforderlich. Im März 1953 dampft die 93 187 (Bw Cochem) mit dem P 2468 das Moseltal hinauf. *Foto: C. Bellingrodt/Slg. Dr. Hufnagel*