

MOSELTAALBAHN TRIER-BULLAY



1905-1980



MOSELBAHN



Festschrift aus Anlaß des 75jährigen Bestehens

Herausgeber: Moselbahn-Gesellschaft mbH, Trier · Grafische Gestaltung: Franz Raabe · Trier; Lithografie, Satz und Druck: Volksfreund-Druckerei Nik. Koch, Trier · 6 · 80 · 051

Wir danken Herrn Jürgen Munzar und der Franckh'schen Verlagsanstalt, Stuttgart, für die Abdruckgenehmigung des Aufsatzes Seite 27 bis 31 sowie den Herren Dipl.-Ing: Güldner, Langen, Pfeiffer, Bernkastel, und H. Spieles, Trier, für die bereitwillige Hilfe bei der Beschaffung des Bildmaterials.



MOSELTALBAHN
TRIER-BULLAY



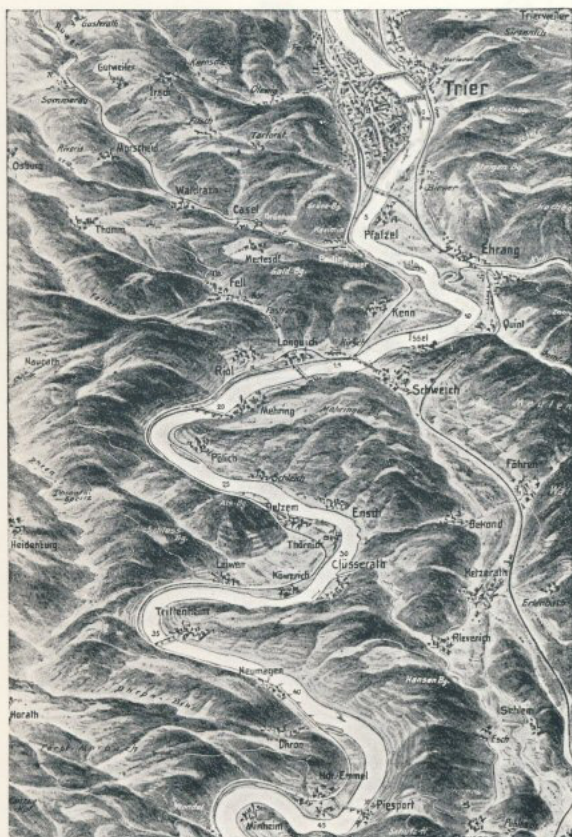
1905-1980



MOSELBAHN

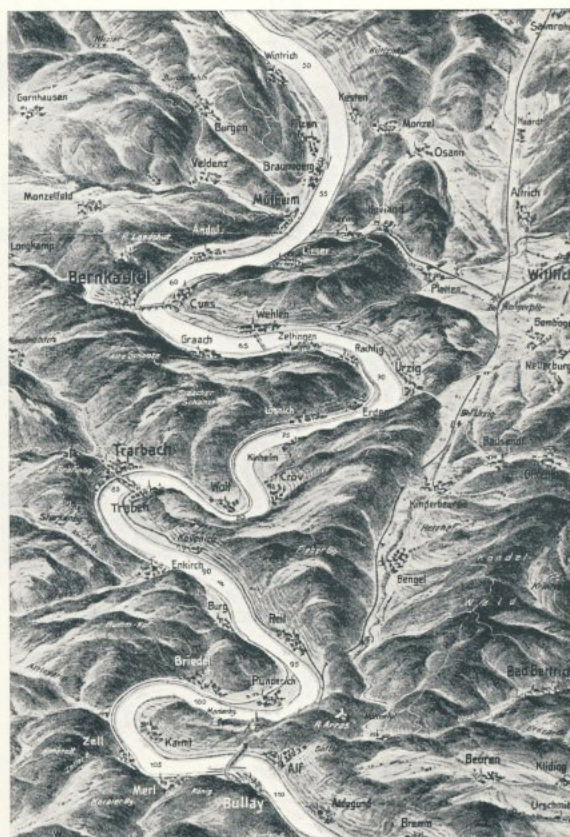
Der Mosellauf von Trier bis Bullay.

I. Teil: Von Trier bis Minheim



Die links des Flusses laufende weiße Linie zeigt die Strecke der Moseltalbahn.

II. Teil: Von Wintrich bis Bullay



Die im Fluß eingezeichneten Zahlen sind die Kilometerentfernungen von der alten Moselbrücke in Trier bis Bullay.

75 Jahre Moselbahn

Geschäftsführer Dr. jur. Arsen Alken

Wir möchten mit der zum Jubiläum vorgelegten Dokumentation die Moselbahn in Vergangenheit und Gegenwart im Bilde darstellen. Allen, die dieser Bahn verbunden sind, werden die Bilder interessante Impressionen vermitteln. Dem historisch Interessierten soll eine weitere Quelle erschlossen werden. Berufstätige, Lehrer und Schüler, die ja den größten Anteil unserer Fahrgäste ausmachen, können ihre Heimatgeschichte vertiefen. Schließlich möchten wir der Bevölkerung des Moselraumes auf einem für ihre Mobilität wichtigen Sektor auch einige Informationen anbieten.*

Vor der Erfindung der Dampfmaschine spielte sich der Reise- und Güterverkehr zu Lande mit der Postkutsche und dem Pferdefuhrwerk und zu Wasser auf dem Schiff ab. Es dauerte lange, bis es im Trierer Bezirk eine Eisenbahn gab.

Die erste Strecke wurde im Jahre 1860 von Saarbrücken nach Trier gebaut. Es folgte bald danach die sogenannte Eifelbahn nach Köln, und erst 1879 fuhr der erste Zug von Koblenz nach Trier. Die Trier-Koblenzer Bahn hatte zwar endlich die direkte Verbindung zum Rhein gebracht. Für den ganzen Mittelmoselraum hatte sie aber einen entscheidenden Nachteil. Sie verließ nämlich bei Bullay das Moseltal und nahm ihren Weg durch die Eifel über Wengerohr nach Trier. Immer noch waren also die rund 100 Kilometer von Bullay nach Trier entlang des Flusses ohne Eisenbahnverbindung. Die Moselbahn AG zu Köln, deren Sitz 1905 nach Trier verlegt wurde, erhielt 1899/1901 von der Königlich-Preußischen Regierung in Trier die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Normal- oder Vollspurbahn. Die Gesamtstrecke wurde in fünf Teilabschnitten fertiggestellt, und zwar: Trier–Leiwen am 2. April 1903, Leiwen–Niederemmel am 28. Mai 1903, Niederemmel–Andel am 29. Dezember 1903, Andel–Bernkastel am 15. März 1904, Bernkastel–Bullay am 19. August 1905.

Der Bau der Moselbahn hatte also von der ersten Genehmigung bis zur Inbetriebnahme sechs Jahre gedauert. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 20 Millionen Reichsmark, davon 14,5 Millionen für den Bau und über fünf Millionen für den Grunderwerb.

Die Strecke hatte eine Länge von 102,17 Bahn-Kilometern. Die Fahrt dauerte bei einer genehmigten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h $3\frac{3}{4}$ Stunden. Die Bahn hatte 39 Haltepunkte. Im Jahre 1910 wurden beispielsweise rund 600 000 Fahrkarten verkauft.

Den ersten Weltkrieg hat die Moselbahn ziemlich gut überstanden, im Gegensatz zum Krieg 1939–1945, der schwerste Schäden brachte. Aber bereits am 12. Mai 1945 erteilte die damalige Militärregierung die Genehmigung zum Wiederaufbau. Am 24. September 1945 war die Gesamtstrecke wieder befahrbar. Wie dringend die Moselbahn benötigt wurde, geht daraus hervor, daß sie bereits 1946 2 180 000 Personen und 37 000 Tonnen Güter beförderte.

Es hatte sich also alles wieder ganz gut angelassen, aber die finanziellen Schwierigkeiten wurden größer. Personal- und Sachkosten stiegen und konnten durch Tarifierhebungen und Zuschüsse des Landes Rheinland-Pfalz auf die Dauer nicht abgedeckt werden. Alle verantwortlichen Stellen suchten nach einem tragbaren Ausweg.

Zu Hilfe kamen in dieser Situation der Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel und die weitere Notwendigkeit des Ausbaues und der teilweisen Höherlegung der schmalen Straßen im engen Moseltal. Diesen Erfordernissen lag aber die Trasse der Bahn im Wege.

*Wir verweisen auch auf unsere Schrift „Die Moselbahn, Lebensader einer Landschaft“, die wir zum 70jährigen Bestehen herausgegeben haben. Einige Exemplare stehen noch zur Verfügung.

Die Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße bot sich hier geradezu zwangsläufig an. Die Umstellung der Personenbeförderung auf Omnibusse und des Güterverkehrs auf Lastkraftwagen wurde in vier Abschnitten zwischen 1961 und 1968 durchgeführt.

Eine Teilstrecke für den Güterverkehr hat die Moselbahn aber bis heute erhalten, nämlich die Strecke Trier Nord – Ruwer West und Bahnhof Bullay Süd. Beide Strecken dienen der Güterbeförderung der gewerblichen Anlieger zum Anschluß an die Deutsche Bundesbahn.

Der letzte Personenzug der Moselbahn kam am 31. Januar 1968 um 22.14 Uhr aus Richtung Neumagen-Dhron in Trier an.

Damit war der Personenverkehr auf dem Saufbähnchen, wie es liebevoll von allen genannt wurde, beendet.

Ein neues Kapitel in der Geschichte der Moselbahn beginnt. Das Land Rheinland-Pfalz hat im Jahre 1961, aus seiner Verantwortung für die Aufrechterhaltung des Verkehrs im Moseltal, die Moselbahn Gesellschaft von dem früheren privaten Eigentümer übernommen.

Die Landesregierung als Eigentümer besetzt den Aufsichtsrat, der aus zwei leitenden Beamten der Ministerien für Wirtschaft und Verkehr sowie der Finanzen, dem Regierungspräsidenten von Trier und dem Landrat des Kreises Cochem-Zell besteht. Sie bestellt auch den Geschäftsführer und die Prüfungsgesellschaft.

Die Aufgaben der Moselbahn werden wirkungsvoll mitgetragen durch die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft m. b. H. in Frankfurt, der durch Vertrag Betriebsführung, Verwaltung und Beratung der Moselbahn übertragen worden sind.

Die Umstellung von der Schiene auf die Straße löste zuerst bei der Bevölkerung lebhafteste Proteste aus. Die Moselaner wollten sich nicht von ihrer Moselbahn trennen und konnten sich nur langsam an die Omnibusse gewöhnen. Daß das „Bimmel- oder Saufbähnchen“ weit über Deutschland hinaus als besondere Attraktion des Moseltals bekannt und beliebt war, darf nicht unerwähnt bleiben.

Aber schon bald erkannten die Verkehrsnutzer die Vorteile, die die Umstellung ihnen brachte. Die Busse konnten im Gegensatz zur Bahn je nach Notwendigkeit rechts und links des Flusses fahren. Die Haltestellen wurden vermehrt (zur Zeit 70), der Fahrplan wurde dichter und die Fahrzeiten kürzer. Der durch den Wegfall der Bahntrasse überhaupt erst möglich gewordene Bau

moderner, leistungsfähiger Straßen verbesserte ganz wesentlich den Personen- und Güterverkehr im Moseltal.

Der unternehmerische Kaufmann muß sich immer wieder fragen, ob die von ihm angebotenen Verkehrsdienste auch den Bedürfnissen seiner Fahrgäste entsprechen.

Dazu ein paar Zahlen:

1978 wurden an Personen befördert	4 135 000
1978 gefahrene Personen-Kilometer	46 994 000
1978 gefahrene Wagen-Kilometer	1 629 000
1978 betrug der Güterverkehr auf der Straße	
in Tonnen	rund: 4 000
1978 gefahrene Tonnen-Kilometer:	58 000
Güterverkehr Schiene in Tonnen	
(auf 4,6 Kilometer Länge):	65 000
1978 betrug der Gesamtumsatz in DM	4 000 000

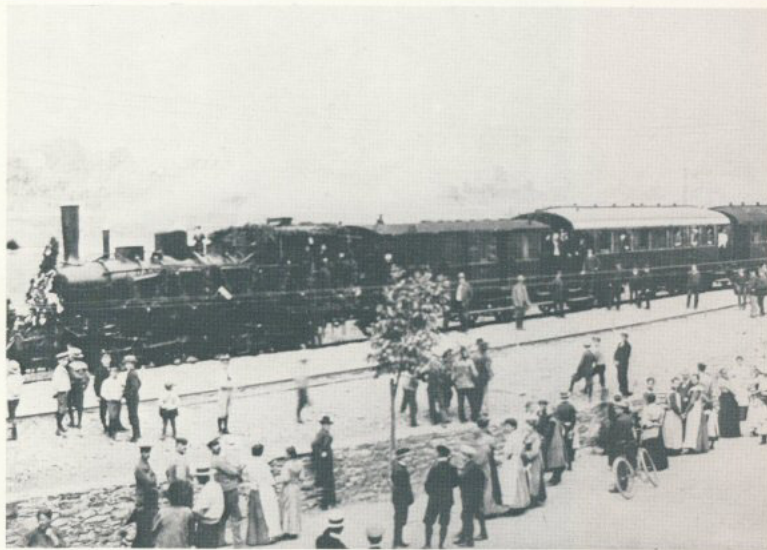
Trotz der ständig steigenden Personal-, Material- und Betriebskosten hat die Moselbahn 1978 immer noch ein ausgeglichenes Betriebsergebnis erwirtschaften können.

Dieses Ergebnis wurde erreicht durch die rationelle Beschäftigung von insgesamt 70 tüchtigen Mitarbeitern und den Einsatz von 20 Gelenkbussen, 13 Solobussen, fünf Lastkraftwagen. Dazu kommen noch acht weitere angemietete Busse privater Unternehmer.

Um aber die bestmögliche Leistung im Interesse unserer Fahrgäste zu erreichen, waren umfangreiche Überlegungen und Arbeiten notwendig. So hat die Moselbahn in Bernkastel-Andel 1978 einen neuen modernen Betriebshof mit leistungsfähiger Werkstätte und Unterstellhallen errichtet. In Trier Nord wurde 1979 eine Warte- und Waschhalle gebaut. In Longuich ist die nächste derartige Halle zur Zeit fast fertiggestellt. Weitere Hallen, die unser kostbares rollendes Material schützen, sind in Aussicht genommen.

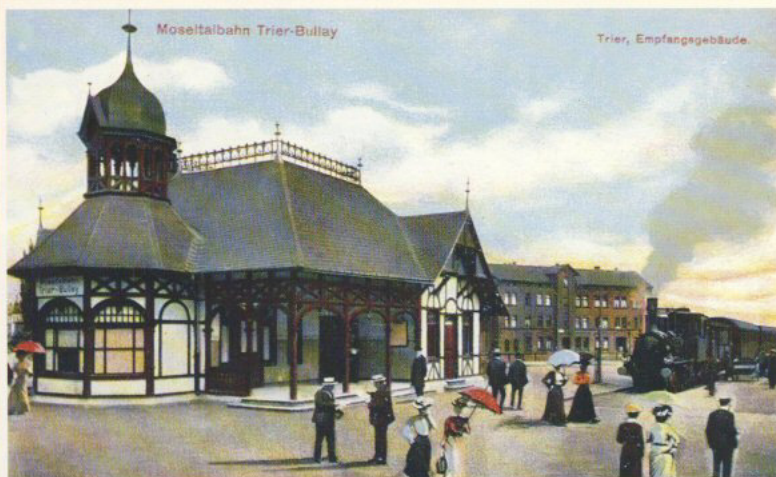
Nach manchem Auf und Nieder stellt die Moselbahn sich heute als modernes, wirtschaftliches und zuverlässiges Verkehrsunternehmen dar, das einen wesentlichen, nicht wegzudenkenden Beitrag zur Verbesserung der Infrastruktur im Mittelmoselraum geleistet und den Lebensraum der dort wohnenden Menschen attraktiver gemacht hat.

So wünschen wir der Bevölkerung des Moselraumes auch weiterhin eine stets gute Fahrt mit ihrer Moselbahn.



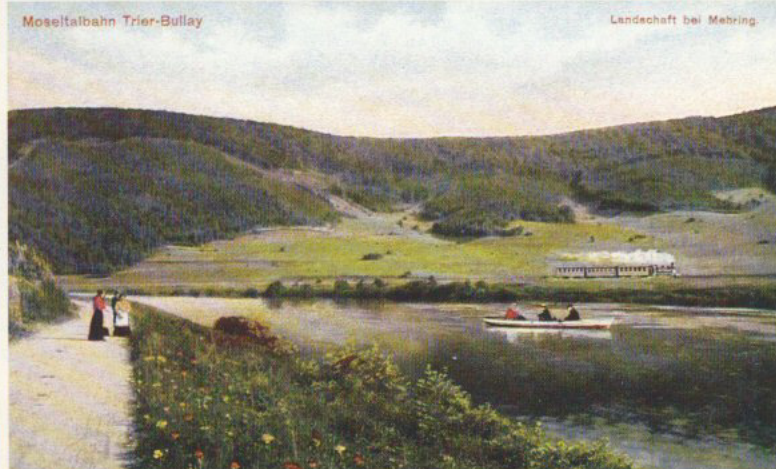
*19. August 1905: Der festlich geschmückte erste Zug der
Moseltalbahn im Bahnhof Traben-Trarbach*

Auf bunten Postkarten, die die
Direktion der Moseltalbahn
drucken ließ, konnte man unter
anderen das Empfangsgebäude
der Moseltalbahn in Trier be-
wundern, das zu den bemerkens-
wertesten Bahnhofsgebäuden
seiner Zeit zählte



Moseltalbahn Trier-Bullay

Trier, Empfangsgebäude



Moseltalbahn Trier-Bullay

Landschaft bei Mehring



Moseltalbahn Trier-Bullay

Moselschleife bei Leiwan und Trittenheim

Erdens (Erdesertreppen).

Moseltalbahn Trier-Bullay



Zwei Serien mit insgesamt 20 Bildmotiven kündeten zu Beginn des Jahrhunderts vom technischen Fortschritt und der Schönheit der Landschaft zwischen Trier und Bullay, hier nur einige typische Beispiele

Moseltalbahn Trier-Bullay

Zell



Moseltalbahn Trier-Bullay

Bullay





Ein aufwendiger Viel-
farbendruck, um 1908
entstanden, schmückte
das Titelblatt eines
Reiseführers der Mosel-
talbahn, der alle
Sehenswürdigkeiten der
Fahrtstrecke in Wort und
Bild würdigte



*Personenzug auf freier Strecke
bei Traben-Trarbach in Höhe des
Bootshauses um 1940*



*Auf dem Bahnhof Schweich
um 1910*

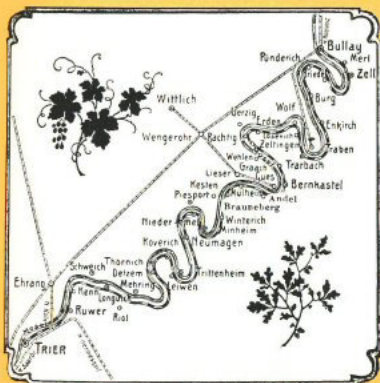
*Bereit zur Abfahrt: In der Holzstraße
in Trier nahm die Moseltalbahn ihre
Fahrgäste auf*



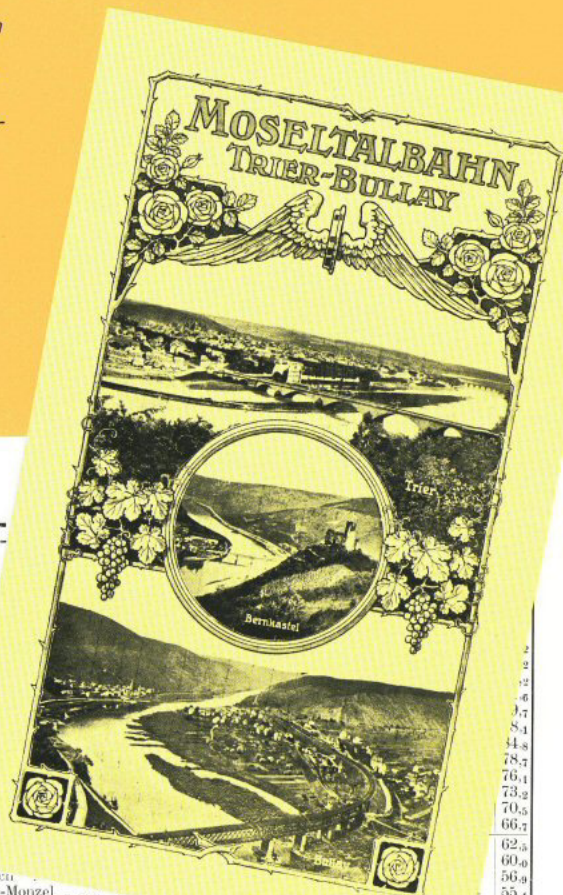
*Am Gestade in Berncastel-Kues
steht der Personenzug zur
Weiterfahrt nach Trier, 1960*



*Die Touropa-Sonderzüge waren
gern genutzte Gelegenheiten
zur Fahrt durchs schöne Moseltal:
Zielort das romantische
Berncastel-Kues*



Die Fahrpläne der Moseltalbahn waren nie lediglich nüchterne Drucksachen. Immer wurde der Schönheit der Landschaft links und rechts des Flusses Tribut gezollt



Fahrplan der Moseltalbahn Trier -

Entfernung km	Zug-Nummer										Sta
	2 2-3	4 3	6 3	8 2-3	12 2-3	14 2-3	16 2-3	18 2-3	20 2-3	20 2-3	
—	—	W	—	820	1023	125	300	515	722	—	ab Trier
5,0	—	—	—	831	1034	136	311	526	733	—	» Ruw
8,0	—	—	—	838	1041	143	318	533	740	—	» Ken
10,6	—	—	—	844	1047	149	324	539	747	—	» Sel
12,6	—	—	—	849	1052	154	329	544	752	—	» Lo
14,1	—	—	—	853	1056	158	333	548	756	—	» Ri
17,4	—	—	—	901	1103	205	344	555	803	—	» M
23,5	—	—	—	913	1115	217	352	562	815	—	» D
26,1	—	—	—	919	1121	223	358	568	821	—	» F
29,0	—	—	—	926	1128	230	365	575	828	—	» I
31,7	—	—	—	932	1134	236	371	581	834	—	» Berncastel
35,5	—	650	—	940	1142	244	379	589	842	—	» Graach
39,7	—	659	—	949	1152	254	388	598	851	—	» Wehlen
42,2	—	705	—	955	1158	300	394	604	857	—	» Zellingen
45,3	—	712	—	1092	1205	307	441	651	904	—	» Richtig
46,8	—	716	—	1096	1209	311	445	722	908	—	» Uerzig (Kleimb.)
48,8	—	721	—	1011	1214	316	450	727	913	—	» Erden
51,2	—	727	—	1017	1220	322	456	733	919	—	» Löslich-Kinheim
53,9	646	735	935	1027	1230	330	464	741	1022	—	» Cröv
56,5	692	740	931	1033	1236	336	470	747	1028	—	» Wolf
58,4	697	—	938	1038	1241	341	475	752	1033	—	» Trarbach (Bad Wildst.)
60,3	702	—	941	1043	1246	346	480	757	1038	—	» Enkirch
63,0	—	—	947	1049	1252	352	486	763	1044	—	» Burg (Kleimb.)
64,0	712	—	951	1054	1256	356	490	767	1048	—	» Reil (Kleimb.)
65,9	717	—	956	1059	1301	401	508	772	1053	—	» Pänderich (Kleimb.)
67,0	721	—	1060	1069	1301	401	508	772	1053	—	» Briedel
69,2	726	—	1095	1103	1305	405	512	776	1057	—	» Zell (Mosel)
73,0	734	—	1095	1108	1310	410	517	781	1062	—	» Merl
74,6	739	—	1094	1116	1318	418	525	789	1070	—	» an Bullay (M) (Kleimb.)
74,6	747	—	1089	1121	1325	424	532	796	1077	—	
78,4	749	—	1098	1129	1331	430	538	802	1083	—	
83,6	757	—	1088	1130	143	442	621	822	—	an	
86,6	804	—	1044	1146	150	446	625	826	—		
87,8	808	—	1048	1154	153	453	632	833	—		
90,3	814	—	1054	1154	200	459	638	839	—		
93,5	821	—	1101	1201	207	506	645	846	—		
97,5	829	—	1109	1209	215	514	653	854	—		
99,1	834	—	1114	1214	220	519	658	859	—		
102,2	840	—	1120	1220	226	525	664	865	—		

- Die Nachtzeiten von 622 abends bis 522 morgens sind durch Unterstrichung der Minutenziffern gekennzeichnet.
- Sonntagsrückfahrkarten** 2. und 3. Klasse werden während des ganzen Jahres an Sonn- und Feiertagen von Trier nach allen Stationen, von den anderen Stationen nach Trier, Berncastel, Trarbach und Bullay ausgeben.
- Tagesrückfahrkarten** sind zur Hin- und Rückfahrt nur am Tage der Ausgabe gültig.
- Die **Fahrtunterbrechung** beschränkt auf besetzten Stationen der diensttunende bzw. der Bahnagen. Reisende, welche auf unbesetzten Stationen die Fahrt zu unterbrechen beabsichtigen, haben dem Schaffner des Zuges hiervon rechtzeitig Mitteilung zu machen, und versteht der Schaffner alsdann die Fahrkarten mit einer bezüglichen Bescheinigung.
- Die **Abfertigung des Reisegepäckes** geschieht in der Regel durch den **Zugführer**. Nur wenn die Beförderung von Gepäck gewünscht wird, ohne dass der Auflieferer mit dem Gepäck reist, erfolgt die Abfertigung von Gepäck auch auf den mit einem Beamten oder Agenten besetzten Stationen.
- Während der Sommermonate **Wirtschaftsbetrieb** in den meisten Zügen.



*Ein Schmuckstück der Moseltalbahn ab 1908:
der bewirtschaftete Salonwagen, ausgestattet mit Tischen
und bequemen Plüschpolstern*

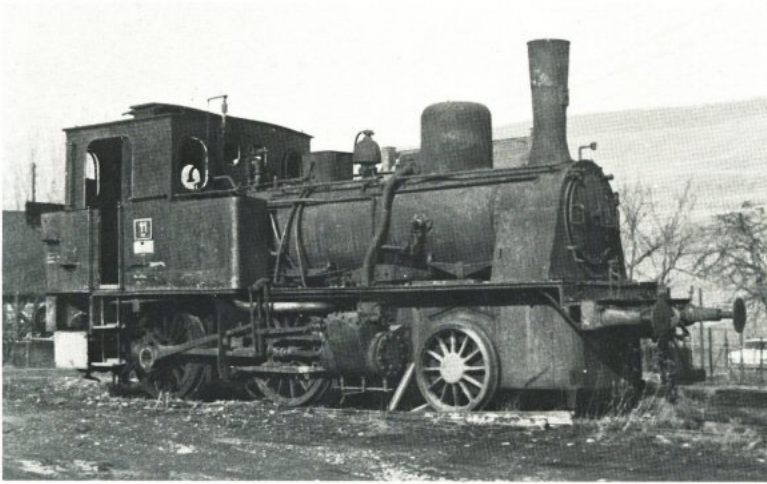
*Auf dem Bahnhof
Pünderich wartet der
VT-10 zur Kreuzung
auf einen
Dampf-Personenzug*



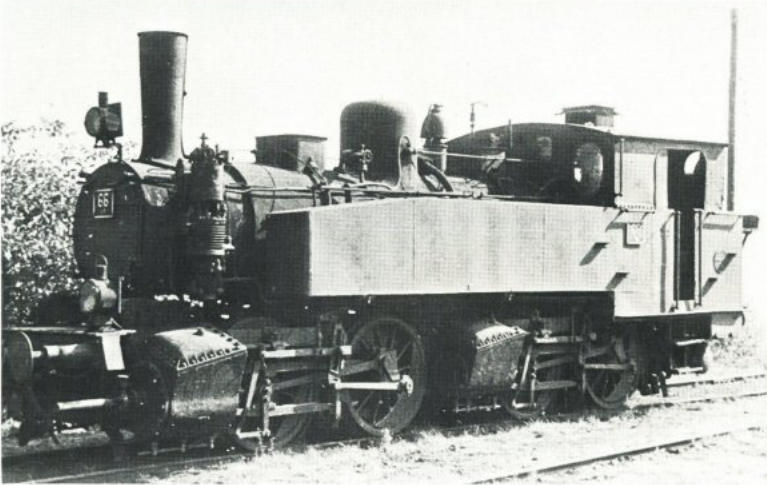


Geräumig und mit großen Panoramafenstern ausgestattet waren die Esslinger Triebwagen, die 1952 bis 1955 in Betrieb gestellt wurden

Der Doppeltriebwagen VT-10 wies 170 Sitzplätze auf und bot an der Wagendecke seinen Fahrgästen Mosellauf und Fahrtroute. Er hatte eine Lautsprecheranlage für musikalische Unterhaltung und Durchsagen



Lok 11, eine der Langgedienten aus der Gründungszeit der Moseltalbahn. Bis 1938 verrichtete sie ihren Dienst – zwischendurch auch als Star des Films „Moselfahrt aus Liebeskummer“

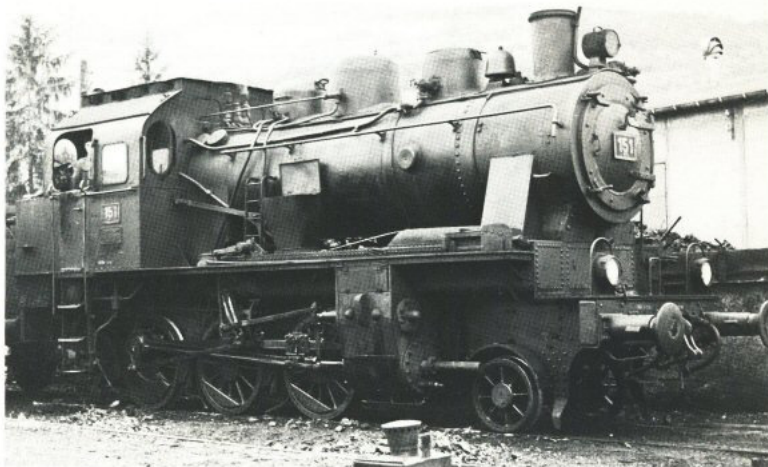


Lok 66 BB, eine Güterzuglokomotive Baujahr 1902

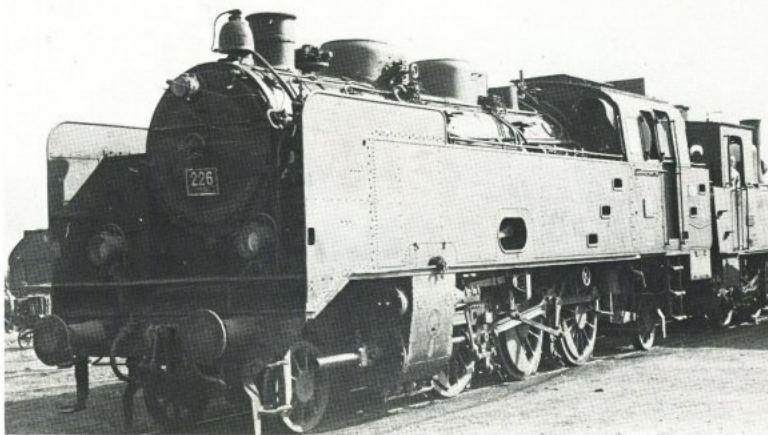


Lok 145, im Jahre 1929 vom Lokomotivwerk Hohenzollern gebaut, 1963 ausrangiert

*Lok 151 von Henschel in Kassel.
1927 wurde sie in Dienst gestellt*

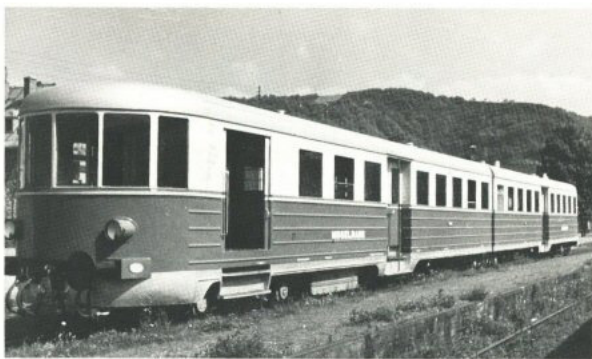


*Lok 226, eine Krupp-Lokomotive
mit modern anmutenden Windleit-
blechen*



*Lok 227, die jüngere Schwester,
Baujahr 1937, beide Krupp-
Maschinen kamen von der
Braunsch.-Schön. Eisenbahn*



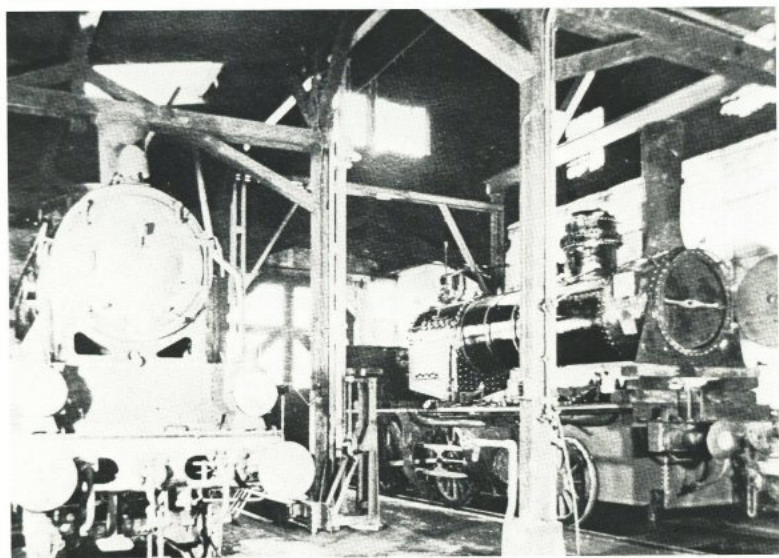
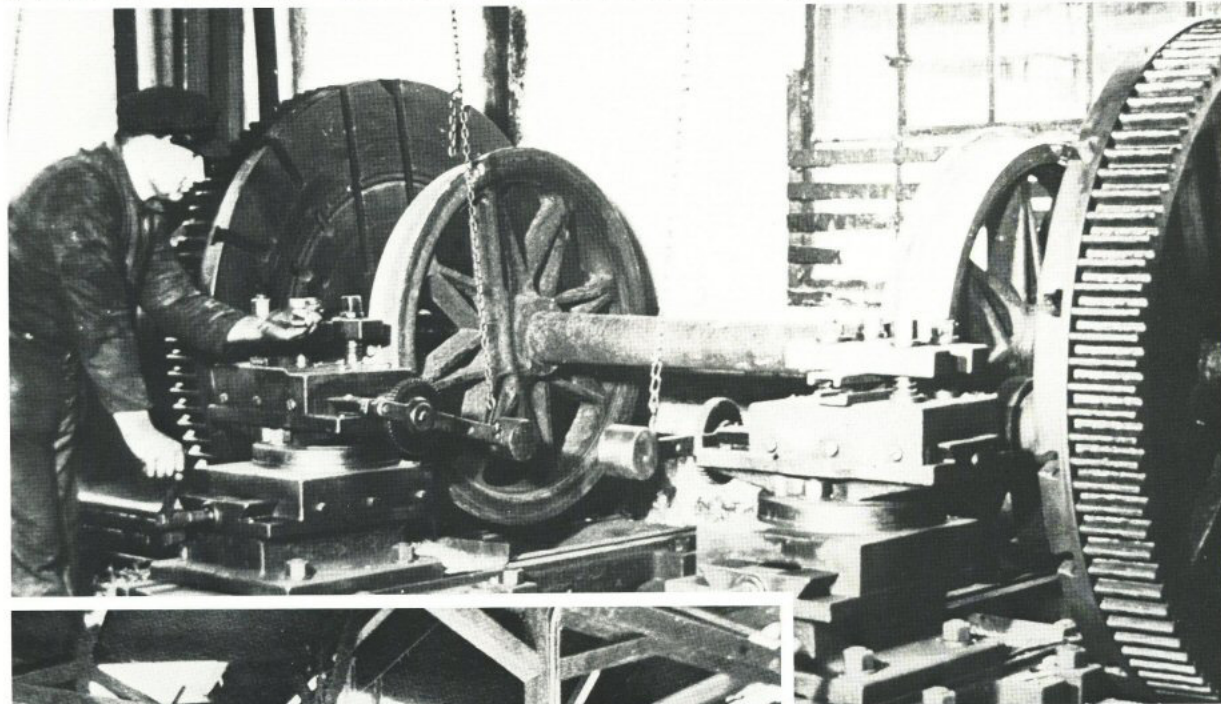




Die Fotos auf den Seiten 18 und 19 vermitteln ein eindrucksvolles Bild vom lebhaften Betrieb auf den Schienen der Moselbahn.

Links Mitte: der Triebwagen Typ Mosel, rechts Mitte: der seinerzeit sehr beliebte „Gläserne Zug“ der damaligen Deutschen Reichsbahn





Oben: Bahnbetriebswerk Andel mit den Lokomotivschuppen und Werkstätten aus dem Jahre 1905

Mitte: In den betriebseigenen Werkstätten wurden die Arbeiten an der Radkranz-Drehbank verrichtet.

Unten: Lokomotiven in einer der regelmäßigen Hauptuntersuchungen

Bis zur Schiffbarmachung der Mosel im Jahre 1962 gehörten Packeis und Hochwasser zu den regelmäßig wiederkehrenden Plagen. Am Bahnhof Bernkastel sind noch heute die unwahrscheinlich anmutenden Hochwassermarken früherer Jahre zu sehen. Die Bilder oben und Mitte zeigen das Gestade in Bernkastel-Kues, unten den überschwemmten Bahnhof von Schweich

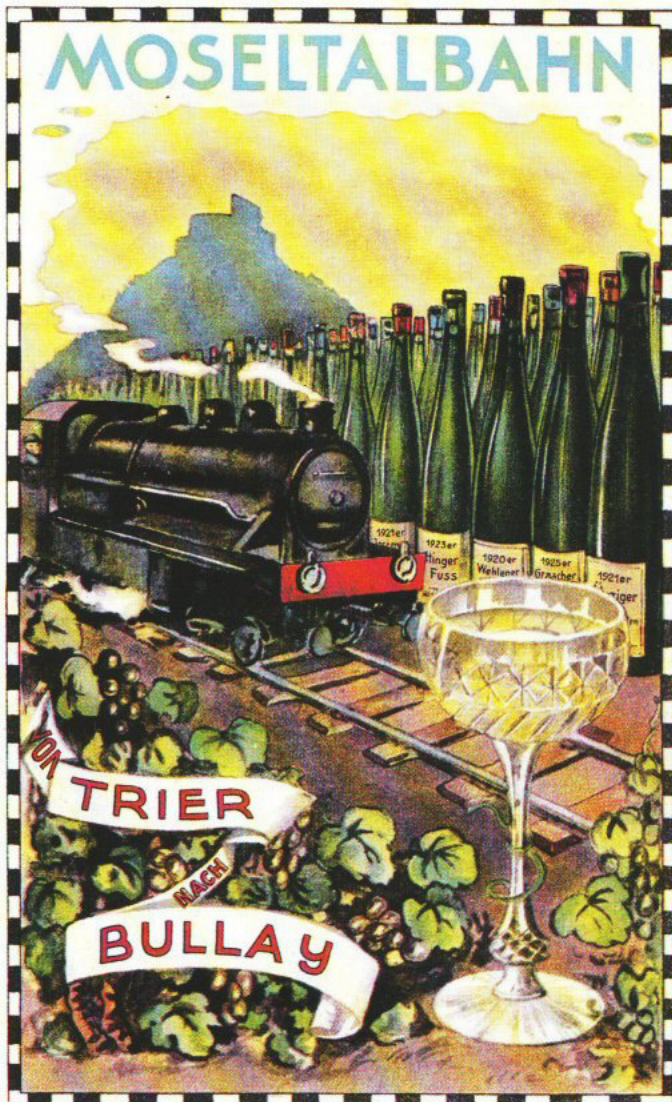




Am 31. Dezember 1962 nahm eine große Schar wehmütig gestimmter Moselaner Abschied von ihrem „Bimmelbähnchen“, dessen Betrieb zwischen Neumagen und Bullay eingestellt wurde

Der Bahnkörper wurde für den Bau neuer Straßen genutzt. Auf ihnen rollen heute die modernen Busse der Moselbahn und dienen den Menschen, die an der Mosel leben, aber auch dem stetig zunehmenden Fremdenverkehr

Wie eine Weinkarte liest sich die alte Fahrkarte der Moseltalbahn, und wie eine heitere Aufforderung, Landschaft und Wein zu genießen, wirkt der Reiseführer aus dem Jahre 1927



№ 000 № 0005

Fahrkarte
Nur gültig am 1. Tag
Nicht übertragbar

Tages-Rückfahrkarte
Nur gültig am 1. Lösungstage
Nicht übertragbar

km	Mehr	H km	Mülheim (M)	R
7	Delzem-Th.	3	Brauneberg-F	0,50
9	Köwer-Kl.	5	Kesten-M	0,70
12	Leiwien	6	Wintrich	0,90
15	Trittenheim	9	Minheim	1,30
19	Neumagen	12	N'emme-P	1,70
23	N'emmell	16	Neumagen-D	2,10
25	Minheim	16	Trittenheim	2,20
28	Wintrich	20	Leiwien	2,70
30	Kosten-M	23	Köwerid-Kl.	3,10
32	Brauneb.	26	Delzem-M.	3,40
34	Mülheim	28	Mehring	3,80
37	Andel	34	Riol	4,40
40	Bernkaste	38	Longuid	4,80
09:1	W. S. 1	39	Schweid-Süd	5,10
01:1	W. S. 2	41	Kenn	5,40
08:0	W. S. 3	44	Ruwer West	5,70
09:0	W. S. 4	47	Trier Nord	6,00
05:0	W. S. 5	52	Trier West	6,30
0:40	W. S. 6	06	Ernkastel-N.	6,60
0:40	W. S. 7	05	Ernkastel-Süd	6,90

005 № 0005

*Das Verwaltungs-
gebäude der Mosel-
bahn-Gesellschaft in
Trier, Schönbornstraße*



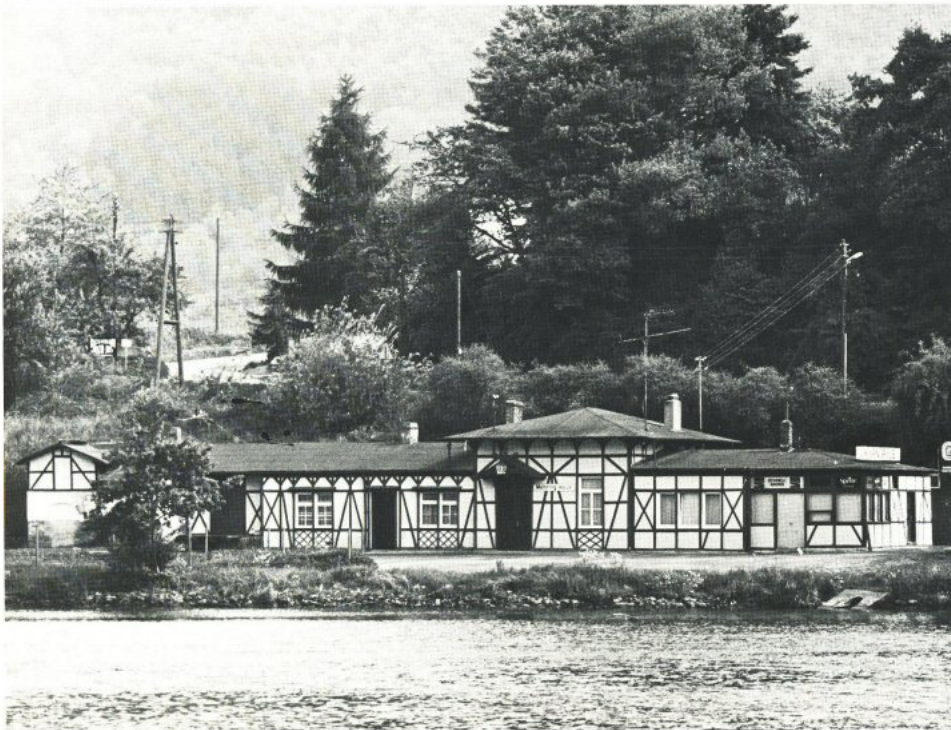
*Der Bahnhof Ruwer
West, gebaut am Ende
der zwanziger Jahre*



*Behäbig und solide: das
Bahnhofsgebäude von
Longuich*



*Mit Gefühl für Land-
schaft und Funktion:
der Fachwerkbau
des Bahnhofs Mehring*



*Die für das Moselland
typische Fachwerkbau-
weise wurde für den
Bahnhofbau bevorzugt
eingesetzt, hier Bahnhof
Mülheim*



*Mit Treppengiebel und
Fachwerk-Romantik
paßt der Bahnhof Bern-
kastel gut ins Stadtbild*

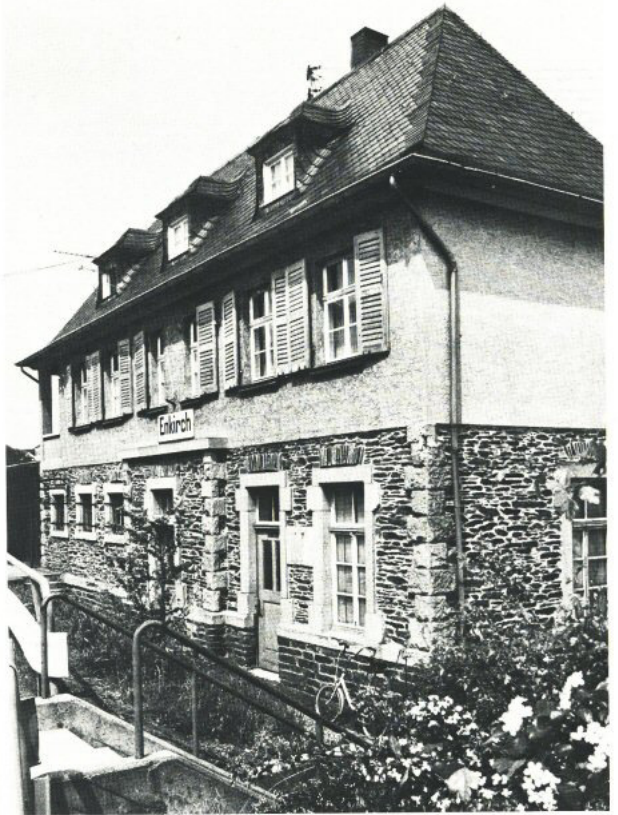




*Im Schatten steilau-
steigender Berge liegt
der Bahnhof von
Traben-Trarbach Ost*



*Das Bahnhofsgebäude
von Zell an der Mosel mit
schattenspendenden
Bäumen. Bunte
Glühlampengirlanden
grüßen die Fahrgäste*



Mit Bruchstein, Holzbalken und Schiefer passen sich die Bahnhöfe von Merl und Enkirch ihrer Umgebung an

End- und Wendepunkt der Moselbahn: das Bahnhofsgebäude von Bullay Süd



Erinnerungen an die Moseltalbahn

Von Jürgen Munzar

Als die Moseltalbahn am 31. Dezember 1967 ihren restlichen Schienenverkehr auf der Strecke Neumagen – Trier Nord und Ruwer einstellte, ging die fast 65jährige Geschichte einer liebenswerten Kleinbahn endgültig zu Ende. Diesmal nahm die Presse im In- und Ausland nicht mehr so groß Notiz davon. Das „Saufbähnchen“, unter diesem Namen war sie weit über Deutschlands Grenzen hinaus bekannt, hatte offiziell bereits am 31. Dezember 1962 Abschied genommen. Damals wurde der Streckenabschnitt Niederemmel – Traben-Trarbach – Bullay stillgelegt. In fast allen Tageszeitungen Deutschlands erschienen Berichte und Reportagen über die Einstellung des „Saufbähnchens“. Viele Eisenbahnfreunde nahmen davon schmerzlich Kunde, einen Trost hatten sie ja noch, es wurde versichert, der Schienenverkehr Neumagen – Trier bleibt erhalten, er läßt sich nicht durch Busverkehr ersetzen. Aber es kam so, wie es schon vielen Kleinbahnen erging: die Schiene mußte dem vielgerühmten Fortschritt des Autoverkehrs weichen. Die Bahntrasse wurde für den Bau von modernen Schnellstraßen im Moseltal benötigt. Entgegen den Voraussagen von Optimisten ist kaum noch ein Zeichen der einstigen Strecke zu sehen. Eine Bahn hat aufgehört zu bestehen, von der man vor einigen Jahren nie geglaubt hätte, daß sie eines Tages nicht mehr fährt. Als auf dem schwach besetzten Streckenabschnitt Traben-Trarbach – Bullay 1961 der Personenverkehr eingestellt wurde, hagelte es von der Bevölkerung umliegender Ortschaften großen Protest. Dabei blieb es. Reisebüro- und Güterzüge fuhr nach wie vor weiter, so sollte es auch bleiben. Ein Jahr später sprach man von weiteren Streckenstilllegungen und eventuellem Abbruch der Strecke. Die Reisenden hatten sich inzwischen an den Busverkehr gewöhnen müssen, und man versprach sich weitere große Vorteile von diesem Verkehr. Am Silvestertag des Jahres 1962 war es soweit, der letzte Zug verkehrte von Neumagen nach Bernkastel. Mit einer traurig-heiter gestimmten Reisegesellschaft fuhr die Elna-Lok 143 mit einem Sonderzug zum letzten Male durch das vielgewundene Moseltal. Damen in Biedermeierkleidung und Herren in Gehrock und Zylinder gaben sich als Fahrgäste die Ehre. Die Bevölkerung hatte sich sehr zahlreich

an den Bahnhöfen eingefunden, um zum letzten Male das „Saufbähnchen“ zu sehen. Als die prustende Lok bimmelnd und pfeifend am Gestade in Bernkastel eintraf, stand die ganze Stadt Spalier. Keiner wollte sich diesen traurigen historischen Augenblick entgehen lassen. Inzwischen sind einige Jahre vergangen, nur hin und wieder deutet noch ein Zeichen auf den früheren Bahnbetrieb hin, zum Beispiel der Lokschuppen in Adeln, die ehemaligen Bahnhöfe und alte Bahndämme. Kurioserweise wurde 1962 bis ungefähr zum letzten Tag an der Erneuerung der Strecke gearbeitet, obwohl die baldige Stilllegung bekannt war.

Nun wollen wir uns ein wenig dem Betrieb und der Geschichte der Moseltalbahn zuwenden.

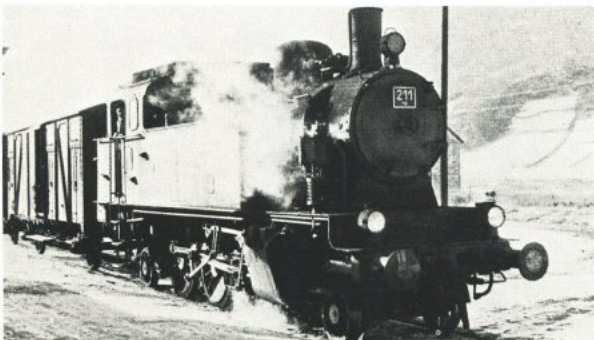
Am 12. April 1899 wurde die Gesellschaft der Moselkleinbahn gegründet. Das Kapital belief sich auf sechs Millionen Mark. Geplant war zuerst eine schmalspurige Kleinbahn (1000 Millimeter), gebaut wurde jedoch später in Normalspur. Am 18. August 1905 stand die Strecke mit ihrer gesamten Länge von 102 Kilometern zur Verfügung. Die Bahn konnte die ersten Jahre recht gute Ergebnisse vorweisen, im Güter- wie im Personenverkehr. 1906 wurde die Bahn zum ersten Male von einer Plage heimgesucht, die sich in teils kürzeren und längeren Abständen wiederholen sollte, nämlich das Hochwasser der Mosel. Es mußten im Laufe der Jahre beträchtliche Mittel zur Wiederherstellung der Strecke aufgewendet werden. Es kam sehr häufig zu Betriebsunterbrechungen. Im Bahnhof Bernkastel kann man heute noch die Hochwassermarken der einzelnen Überflutungen bewundern. Aber zu jener Zeit machte es dem finanziell recht gesunden Unternehmen nicht viel aus. Es wurden damals im Schnitt täglich etwa 50 Wagenladungen im Güterverkehr befördert, außerdem 18–20 Stückgutwagen. Dazu kam ein reichliches Angebot an Personenzügen. 1908 kam es sogar zu einem regelrechten Schnellzugverkehr zwischen Trier und Traben-Trarbach. Diese Züge wurden mit Getränken und Speisen bewirtschaftet. Dabei kam es auch öfters zu kleinen Trinkgelagen. Dieser Tatsache verdankt das Moselbähnchen auch seinen liebevollen, teils spöttischen Namen „Saufbähnchen“.



Lok 145 (Hohenzollern, Fabrik-Nr. 4678, Baujahr 1929) während der Vorbereitung zur letzten Fahrt am 31. Dezember 1962 im Bahnhof Neumagen

Den ersten Weltkrieg überstand die Bahn recht gut, die Nachkriegszeit ließ wie überall die Verkehrsleistungen stark ansteigen, die Einnahmen ließen aber zu wünschen übrig. Als die Wirtschaftskrise in den 20er Jahren ihren Höhepunkt erreichte, blieb auch die Moseltalbahn nicht davon verschont. Viele notwendige Vorhaben, wie die Erneuerung des Oberbaues, konnten nicht durchgeführt werden, da das notwendige Geld fehlte. Von der Firma Lenz wurden wie bei vielen Privatbahnen einige Fahrzeuge auf Dauer angemietet. 1936 und 1937 beschaffte die Bahn die ersten Triebwagen, gebaut von der Wismarer Waggonfabrik. Dadurch konnten bereits 1937 die Hälfte der Personenzüge als VT gefahren werden. Der Triebwagentyp wurde später für andere Bahnen nachgebaut, dadurch wurde er als Bauart Mosel bekannt. Als Anfang 1945 die Westfront zusammenbrach und die Strecken der Deutschen Reichsbahn bereits für den Rückzugsverkehr gesperrt waren, übernahm die damals noch betriebsfähige Strecke der Moseltalbahn diese Aufgaben. Gewaltige Militärzüge, mit Loks der Bau-reihen 50, 52 und 38 bespannt, waren in jenen Tagen keine Seltenheit im Moseltal. Die zurückgehende Front

Lok 211 der Moseltalbahn vor Güterzug im Februar 1962 im Bahnhof Neumagen



brachte schließlich doch den Verkehr vom 12. März 1945 bis 15. Juli 1945 zum Erliegen. Die Bilanz: 14 zerstörte Bahnhöfe und einige Brücken sowie eine große Zahl von gesprengten Weichen. Durch den Einsatz französischer Pioniere konnte die Strecke im September 1945 wieder in ganzer Länge benutzt werden. In den 50er Jahren entbrannte der Konkurrenzkampf mit der Straße. Die Bahn verlor wesentliche Einnahmen durch die Lastwagen. Durch erneutes Hochwasser im Jahr 1955, das wieder schwere Schäden hinterließ, wurde die wirtschaftliche Lage der Bahn immer ernster. Es wurde daher beim Land Rheinland-Pfalz ein Antrag auf Betriebsentbindung eingebracht. Er wurde abgelehnt, das Land übernahm durch finanzielle Stützung die Geschicke der Bahn. Dadurch war eine eingehende Erneuerung des Oberbaues möglich. Dabei kam es auch zum Einbau einer schweren Schienenform sowie zur Verschweißung von 15-Meter-Schienen auf 60 Meter Schienenlänge. Dazu kam die restliche Verdieselung des Personenzugverkehrs durch den Ankauf von neuen Triebwagen. Trotzdem

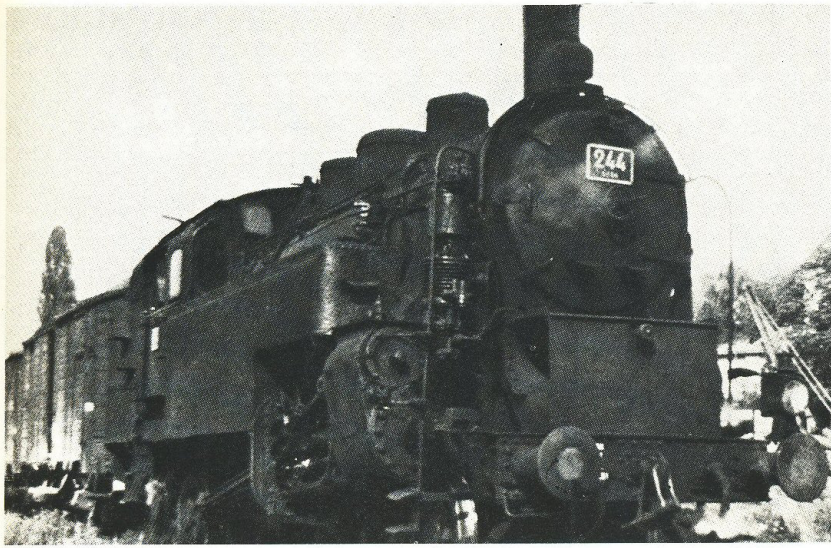


Lok 211 (Orenstein & Koppel, Fabrik-Nr. 12200, Baujahr 1930) im Juli 1962 im Bahnhof Trier Nord

sollte der drohende Schatten der Stilllegung nicht von der Moseltalbahn weichen. Das Jahr 1959 brachte im Güterverkehr noch einmal einen gewaltigen Auftrieb, durch die im Bau befindlichen Moselstautufen wurden etwa 100 000 Tonnen Baumaterial befördert.

Damit sei die allgemeine Übersicht über die Moseltalbahn abgeschlossen, wir werden uns nun ein wenig den vorhandenen Betriebsmitteln zuwenden. Es ergab sich im Jahre 1960 etwa folgende Übersicht:

Streckenlänge:	102 Kilometer
Gleislänge:	123 Kilometer
Höchstgeschwindigkeit:	40 Kilometer/h
Zahl der Bahnhöfe:	37
Zahl der Haltepunkte:	4
Zahl der Privatanschlüsse:	8
Betriebsangehörige:	ca. 245
Aktienkapital:	5 Millionen DM



Lok 244 der DEG (Krauss, Fabrik-Nr. 5834, Baujahr 1908) im Jahre 1950 im Bahnhof Neumagen. Es ist das sehr seltene Bild einer früheren bayerischen Pt 3/6 (DR-Reihe 77) mit DEG-Nr.

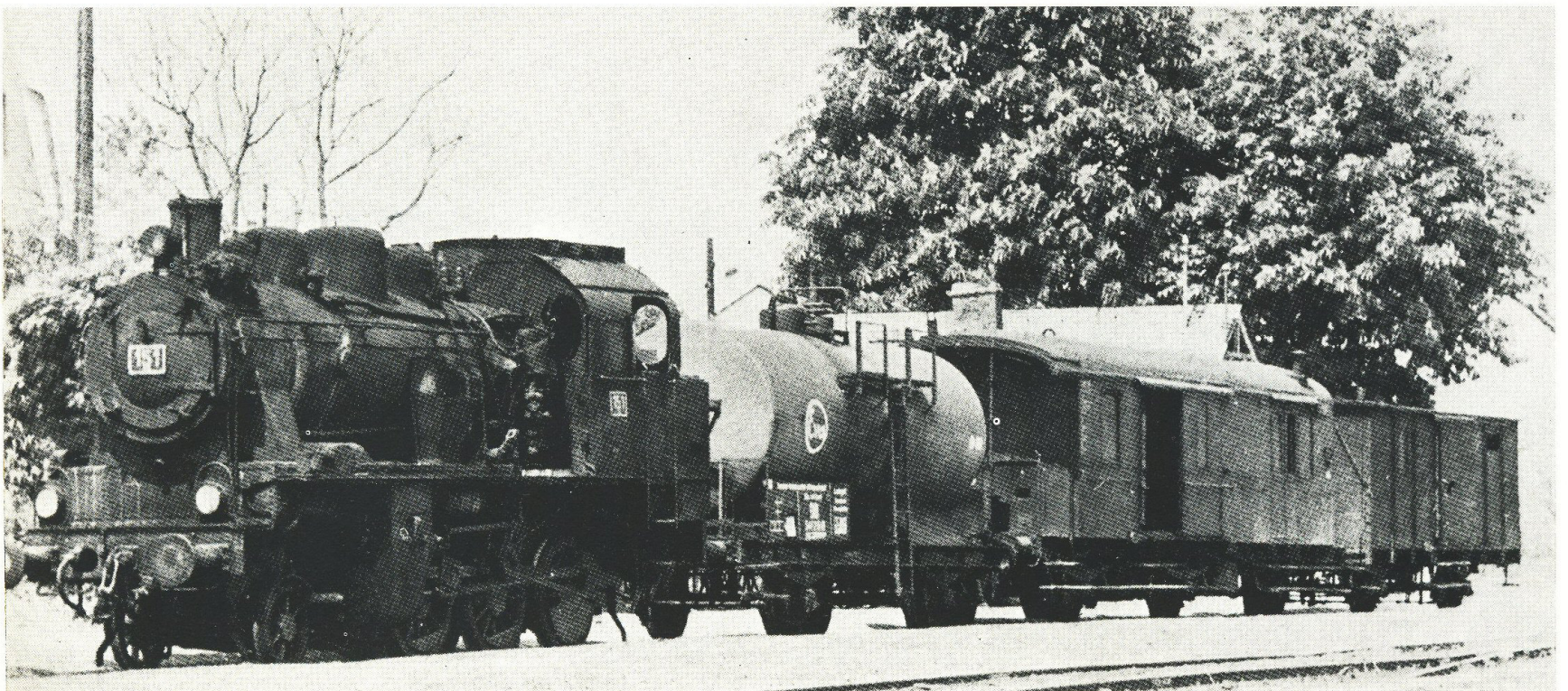


Lok 154, 211 und 151 im August 1962 im Bahnhof Trier Nord

Die Moseltalbahn besaß auf ganzer Länge einen eigenen Bahnkörper, das Bahnbetriebswerk und die Hauptwerkstätte befanden sich in Anadel. Kleinere Anlagen in Bullay und in Trier Nord kamen dazu. Ab 1963 befand sich das Bw in Neumagen. Bis 1927 beherrschten zwei Dampfloktypen das Feld. Die 1'Bn2 für den gemischten Verkehr und für die schweren Leistungen die B'Bn4v. 1927 wurden bei Hohenzollern drei 1'C h2-Loks vom Typ Elna bestellt, Nummern 12 bis 14. So blieb es bis nach dem zweiten Weltkrieg. Die DEG brachte erstmals schwerere Maschinen auf die Gleise der Moseltalbahn, drei von der Deutschen Reichsbahn angekaufte Bayrische Pt3/6 gaben ein kurzes Gastspiel. Die Maschinen überzeugten

durch gute Zugkraft. Sie waren aber für den heruntergewirtschafteten Oberbau der Moseltalbahn einfach zu schwer. Im Bahnhof Kenn fanden die Maschinen unter den Schneidbrennern ihr Ende. Die zwei 1'C1 h2-Tenderloks von der Braunschweigischen Landeseisenbahn (ex DR 75 602–603) haben sich dagegen sehr gut bewährt. Die Maschinen wirkten etwas ungewöhnlich für eine Privatbahn, mit ihren großen Windleitblechen und ihren Dampfsirenen statt Dampfpeifen. Ende der 50er Jahre gelangten noch drei weitere Maschinen von anderen Privatbahnen zur Moselbahn. Zwei Elna 5 und als letzte schließlich eine 1'C1' h2-Tenderlok Nr. 211, von der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloher Eisenbahn.

Lok 151 (Henschel, Fabrik-Nr. 20820, Baujahr 1927) im Mai 1963 im Bahnhof Leiwen.



Von den 1937/38 beschafften Triebwagen gingen VT1 und VT2 in den Jahren 1951 und 1952 durch Unfall und Feuereinwirkung verloren. Nummer 3 blieb der Bahn bis zuletzt erhalten. Ein Triebwagen vom gleichen Typ wurde 1949 von der Rinteln-Stadthagener-Eisenbahn übernommen. In den 50er Jahren wurden von der Maschinenfabrik Esslingen drei Nebenbahntriebwagen des bekannten Esslinger Typs beschafft. Das Glanzstück stellte lange Jahre der VT10 dar, ein Doppeltriebwagen mit Jacobs-Drehgestell. Der Triebwagen, ursprünglich für die Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn erbaut, diente später der Farge-Vegesacker Eisenbahn als Steuerwagen für den Wendezugverkehr. Bei der Moseltalbahn mit Motoren ausgerüstet, diente er als Schlepptriebwagen.

Eine recht gut gelungene Konstruktion war der Triebwagen nie. Die Motoren und das Getriebe gaben öfters zu Klagen Anlaß. Nach dem Ausbau der Motoren verkehrte die Einheit noch bis 1967 als Triebwagenanhänger.

Als letztes Fahrzeug kam 1963 eine D-gekuppelte Diesellok, von MaK gebaut, zur Moseltalbahn (Bauart V65 DB).

Auch der Wagenpark der Moseltalbahn war recht interessant. Ursprünglich waren für den Personenzugverkehr nur zweiachsige Fahrzeuge vorhanden. Später kamen Drehgestellwagen hinzu, ein Teil dieser Wagen wurde später in Dreiachser umgebaut. Wegen des steigenden Anteils der Triebwagen im Personenverkehr wurden einige Wagen in bahneigener Werkstatt in moderne Triebwagenanhänger umgebaut. Diese Fahrzeuge standen bis zuletzt im Einsatz, vorhanden waren insgesamt acht Stück.

Lok 151 im März 1963 mit Güterzug auf der Dhronbrücke bei Neumagen



Die drei zuletzt noch im Einsatz verbliebenen Dampflokomotiven sind inzwischen den Schneidbrennern zum Opfer gefallen. Die Triebwagen und Anhänger haben inzwischen den Besitzer beziehungsweise die Bahn gewechselt. Geblieben ist nur die Diesellok, die den noch verbliebenen bescheidenen Güterverkehr besorgt. Auch die letzte Moseltalbahnlok Nr. 11, die noch einige Jahre in ihrem Heimatbetriebswerk Andel bleiben sollte, ist inzwischen verschrottet worden. Die Stadt Bernkastel, in deren Besitz die alte Lok zuletzt war, hatte einstmals vor, die Lok und einige Personenwagen als Touristenattraktion aufzustellen. Unverständlicherweise geschah dies aber nie. Man zögerte so lange, bis keine Schienen mehr lagen und ein Transport dadurch unmöglich wurde. So rostete der einstige Star aus dem Film „Moselfahrt aus Liebeskummer“ noch einige Jahre still dahin, bevor eine Schrottfirma den Schlußstrich zog. So scheiterte wieder einmal eine gutgemeinte Sache am Mangel von Verständnis und Interesse. Bei uns Eisenbahnfreunden wird das „Saufbähnchen“ in der Erinnerung weiterleben.

Fahrzeugübersicht

	1906	1928	1960	1964
Dampflokomotiven	7	10	9	4
Dieselloks	–	–	–	3
Triebwagen	–	–	6	3
Personen- und Triebwagenanhänger	15	31	18	7
Pack- und Postwagen	5	8	8	2
Güterwagen	80	106	28	9
Spezial- und Dienstwagen	2	2	2	2

(Weitere 22 Güterwagen gehörten zum Güterwagenpark der Deutschen Bundesbahn)

Triebwagen der Moselbahn AG (MB)

Bauart	Betriebs-Nr.	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
VT ⁴	1	Wismar	1936		spätere No 40 † 1963
VT ⁴	2	Wismar	1936		1951 ausgebrannt †
VT ⁴	3	Wismar	1936		1951 Unfall (Zusammenstoß mit Lok) †
VT ⁴	41	Wismar	1936		1951 ex Rinteln-Stadthagener Eb 1041 † 1965
VT ⁶	10	Düwag	1941		1951 ex Farge-Vegesack, ursprünglich Weimar-Burka. 1964 als VB umgebaut
VT ⁴	63	Esslingen	1952		bis 1967 in Betrieb 1969 verkauft
VT ⁴	64	Esslingen	1952		bis 1967 in Betrieb 1969 verkauft
VT ⁴	66	Esslingen	1955		bis 1967 in Betrieb 1969 verkauft
VT64 D	V64	MaK	1957		Schlepptriebwagen noch im Betrieb. Gleisanschlüsse in Trier beziehungsweise Ruwer

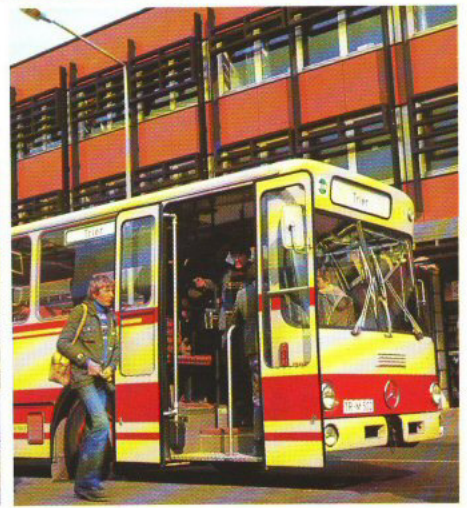
Lokomotiven der Moselbahn AG (MB)

Bauart	Betriebs-Nr.	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
B'Bn4vt	1 ^{BB}	Hohenzollern	1902	1601	„Mosel“, † 1959, Firma Steil, Trier
B'Bn4vt	2 ^{BB}	Hohenzollern	1902	1602	† 1956
1'Bn2t	3a	Humboldt	1902	166	1945 zur Ausbildung nach Luxemburg, dort verblieben
1'Bn2t	4a	Humboldt	1902	167	† 1949
1'Bn2t	5a	Humboldt	1902	165	† 1939
1'Bn2t	6a	Humboldt	1919	1473	† 1954
Bn2t	7d	Hohenzollern	1905	1846	ex Braunschweig-Schöningen † 1930
1'Bn2t	8a	Humboldt	1906	266	spätere No 11, † 1967, war als Denkmal vorgesehen
B'Bn4vt	9m	Hohenzollern	1902	1600	spätere No 66, ex Filderbahn 2, † 1960
1'Bn2t	10a	Humboldt	1902	169	† 1957
1'Bn2t	11a	Humboldt	1902	168	1938 an Teutoburger Wald Eb. Nr. 36
1'Ch2t	12	Hohenzollern	1927	4606	Elna spätere Nr. 143 † 1962
1'Ch2t	13	Hohenzollern	1927	4607	Elna spätere Nr. 144 † 1962
1'Ch2t	14	Hohenzollern	1929	4678	Elna spätere 145 † 1963
1'C2h2t	216	Krauss	1908		ex Dr. 77 † 1950, Loks hatten DEG-Nr.
1'C2h2t	242	Krauss	1908	5826	ex DR 77 004 Pfalz T5 † 1950, Loks hatten DEG-Nr.
1'C2h2t	243	Krauss	1908	5834	ex DR 77 010 Pfalz T5 † 1950, Loks hatten DEG-Nr.
1'C2h2t	244	Krauss	1908	5830	ex DR 77 012 Pfalz T5 † 1950, Loks hatten DEG-Nr.
1'Ch2t	151	Henschel	1927	20820	1958 ex Kiel-Schönberg † 1966
1'Ch2t	154	Henschel	1927	20980	1959 ex Rinteln-Stadthagen 151 † 1966
1'C1'h2t	211	Orenstein & K	1930	12200	1956 ex Elmshorn-Barmst.-Oldesl. 10 † 1966
1'C1'h2t	226	Krupp	1935	1500	1959 ex Braunsch.-Schön. ex DR 75 602 BLE 46
1'C1'h2t	227	Krupp	1937	1712	1954 ex Braunsch.-Schön. ex DR 75 BLE 47 Beide Loks 1963 an Braunsch.-Schön. zurück, dort nicht mehr in Betrieb genommen

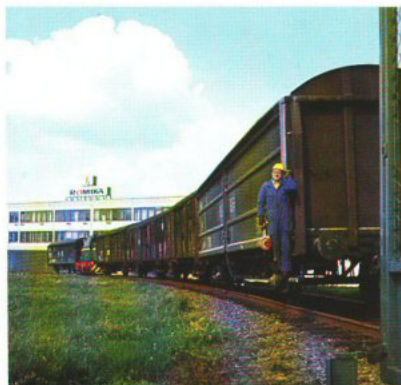


Lokomotive 143 und 145 im Sommer 1965 während der Verschrottung in Bullay Süd











Seite 36:

*Linienbusse der Moselbahn
vor dem Verwaltungsgebäude in Trier
und am Trierer Hauptbahnhof*

Seite 37:

*Ein Teil des Omnibus-Parks auf dem
Moselbahn-Betriebshof in Bernkastel-Kues,
Stadtteil Aniel*

Seite 38–39:

*Täglicher Rangierbetrieb der Moselbahn
als Bindeglied der heimischen Wirtschaft
zu den großen Verkehrsadern des EG-Raumes*

