

Notizen aus dem Stadt-Archiv

Beiträge zur Rüdesheimer Stadtgeschichte,
herausgegeben von Stadtarchivar Rolf Götttert

©Alle Veröffentlichungsrechte sind dem Stadt-Archiv Rüdesheim am Rhein vorbehalten

20.

Die Eisenbahn in Rüdesheim am Rhein

Als am 9. August 1856 um 9.25 Uhr der erste fahrplanmäßige Eisenbahnzug an der provisorischen Endstation neben dem Rüdesheimer Adlerturm einrollte, gab es weder Böllerschüsse noch Freudenfeiern. Die Lokalpresse nahm nur wenig Notiz von diesem Ereignis und veröffentlichte lediglich den neuen Fahrplan, sowie eine herzogliche Bahnpolizei-Verordnung, wonach u.a. das Reiten auf den Gleisen strengstens untersagt war.

Die Rüdesheimer wußten nicht so recht, was sie von der neuen technischen Errungenschaft halten sollten. War diese nun die Anbindung an ein weltweit wachsendes Schienennetz? Brachte sie den sehnlichst erwarteten Aufschwung für Gewerbe und Weinhandel, sowie einen spürbaren Zustrom von Touristen? Oder drohte durch die Eisenbahn vielen Rheinschiffern der Ruin? Wurde nicht die malerische Rüdesheimer Rheinfront verschandelt? Bürgermeister Hillebrand ahnte, daß die Eisenbahn einen empfindlichen Eingriff in die Gemeindeangelegenheiten und endlose Querelen bedeutete (womit er bis auf den heutigen Tag Recht behalten sollte).

Eigentlich war die Eisenbahn gar keine so neuartige Sache, denn schon 5 Jahre nach der ersten deutschen Linie Nürnberg~Fürth wurde 1840 die Taunus-Eisenbahn zwischen Frankfurt und Biebrich eröffnet und mancher Rüdesheimer hatte dort schon eine Bahnreise gewagt, ohne Schaden an Leib und Seele zu nehmen. 1844 gab es bereits Pläne, die Bahnstrecke von Biebrich bis Oberlahnstein weiterzubauen, doch fehlte noch der Anschluß an das rheinpreußische Schienennetz nach Köln. Erst 1853 erteilte der Herzog von Nassau der „Wiesbadener Eisenbahngesellschaft“ die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Rheingau bis Rüdesheim. In einer Rekordzeit von nur 3 Jahren schaffte es der englische Ingenieur Vignolles (die Eisenbahn war ja eine englische Erfindung), die Rheingautrecke mehr schlecht als recht zu bauen, denn schon wenige Jahre später waren erhebliche Reparaturen fällig.

Der weitere Ausbau der Strecke nach Niederlahnstein drohte jedoch an einem finanziellen Skandal zu scheitern. Anfangs hatte der belgische Generalmajor Niellon für dieses Projekt die herzogliche Konzession erhalten, diese Rechte aber gleich an die Londoner Kapitalisten Thomas Green und John Duncan weiterveräußert. Diese erhielten für ihre „Nassau Railway Company“ am 23.6.1853 und am 16.8.1856 erneut Konzessionen für diese Bahnstrecke, doch dann stellte sich heraus, daß statt dem angegebenen Stammkapital von 800.000 Pfund Sterling nur knapp 100.000 Pfund Sterling verfügbar waren, die für die Fertigstellung der gesamten Strecke nicht ausgereicht hätte. Deshalb

entschloß sich die nassauische Regierung am 4.10.1858, dieses Bahnprojekt auf Staatskosten fortzuführen.

Kaum war das erste Ziel Rüdesheim erreicht, wurde also einer Fortführung der rechtsrheinischen Strecke bis Oberlahnstein von der Regierung zugestimmt. Jetzt durfte aber beim Gleisbau nicht mehr geschludert werden, sondern waren hohe Stützmauern und lange Tunnels zu errichten. Bei der Abgabe von wertvollem Weinbergsgelände am Fuße des Rüdeshheimer Bergs waren die Rüdeshheimer gewitzter, als 3 Jahre zuvor in der östlichen Gemarkung. Sie ließen sich jeden ausgehauenen Weinstock und jeden abgesägten Obstbaum teuer bezahlen. Endlose Schreibereien wegen Taxationen, Vermessungen und Katastereintragungen füllten dicke Aktenbündel, die heute noch im Rüdeshheimer Stadtarchiv ruhen.

Gelände zum Bau des Eisenbahndammes vor der Rüdeshheimer Rheinfront mußte die Gemeinde freilich unentgeltlich abtreten. Dieser hohe Bahndamm diente zwar als wirkungsvoller Schutz gegen die Gefahren des Rheineises, versperrte aber die Aussicht von den Hotelterrassen auf den Rhein. Da in jedem Falle die Gleise hochwasserfrei bleiben sollten, wurde deren Niveau auf maximal 3 englische Zoll über dem denkbar höchsten Hochwasserstand des Jahres 1784 vertraglich festgelegt und durch einen Nivellements-Stein am Adlerturm fixiert. Im Laufe der Zeit wurden aber die Schienen bei Gleisbauarbeiten immer wieder erhöht, wogegen die Gastwirte an der Rheinfront heftig, aber vergebens protestierten. Heute liegt besagter Nivellementsstein halb unter dem Straßenpflaster und ist kaum noch zu erkennen, die Schienenoberkante hat aber schon eine solche Höhe erreicht, daß im Rüdeshheimer Bahnhof, dessen Bahnsteige noch auf dem Niveau von 1862 liegen, das Ein- und Aussteigen zur mühsamen Kletterpartie wird. Von den einschlägigen baupolizeilichen Sicherheitsvorschriften scheint die Eisenbahn noch nichts gehört zu haben.

Um am Rheinufer den Zugang zu den Fähren und Schiffen zu sichern, wurde der Bahndamm mit je 3 Über- und Unterführungen ausgestattet. Am wichtigsten war „Lauter's Durchlaß“ vor der Drosselgasse, der so breit war, daß bei Hochwasser Rettungsnachen in die Rheinstraße einfahren konnten. Zudem befand sich hier ein beweglicher Fußgängersteg zur Fähre nach Bingen, der beim Hochwasser aufgezogen werden konnte. Als 1912 die Rheinstraße um 1.80 Meter aufgefüllt wurde, um wieder freie Sicht auf den Rhein zu haben, wurde Lauter' Durchlaß beseitigt, und die übrigen Unterführungen waren nur über enge Treppen passierbar.

Welche Vorteile hatten die Rüdeshheimer von der neuen Eisenbahn? Nun, die Verbindung nach Wiesbaden und Mainz wurde rascher und bequemer: Was früher eine Tagesreise war, wurde jetzt zur Sache von Stunden. Der altbewährte Marktnachen, der einmal wöchentlich nach Mainz fuhr, war damit überholt und gab 1857 auf. Seit jenem Jahr wurde auch der Postverkehr zügiger, weil er mit der Bahn befördert wurde. Die Beförderungszahlen der Eisenbahn blieben zunächst hinter den Erwartungen zurück: 1869 stiegen am Rüdeshheimer Bahnhof nur 67.194 Fahrgäste aus, aber 97.798 Reisende ein, also 30.000 Personen mehr, die mit dem klassischen Fahrzeug der Rheinreise, nämlich mit dem Schiff nach Rüdeshheim gekommen waren. 1885, als das neue Niederwalddenkmal die Menschenmassen lockte, waren die Zahlen der An- und Abreisenden mit je 160.000 Personen dann ausgeglichener.

Umgekehrt war es beim Güterverkehr: 1869 wurde fünfmal mehr Fracht in Rüdeshheim ausgeladen als abgesandt. Das änderte sich auch bis zum Jahre 1900 nicht, denn der Weinhandel, der sich zunächst viel von der Eisenbahn erhofft hatte, bevorzugte weiterhin die Schifffahrt, da deren Frachtsätze billiger waren.

Spürbare Vorteile brachte die Eisenbahn auf dem Arbeitsmarkt, denn allein am Rüdeshheimer Bahnhof wurden 32 „Eisenbahner“ beschäftigt, für die später eigens 2 große Wohnhäuser gebaut

wurden. Weitere 34 Eisenbahner fanden Arbeit bei der Eisenbahnfähre, die 1862 unterhalb von Rüdesheim als Querverbindung zum rheinpreußischen Bahnhof Bingerbrück eingerichtet wurde. Dieses „Trajekt“ (fälschlicherweise oft „Dreieck“ genannt) blieb noch 50 Jahre in Betrieb und beförderte jährlich rd. 30.000 Güterwagen über den Rhein. Für diesen verstärkten Verkehr mußte am Rüdeshimer Bahnhof ein breiter Uferstreifen für den Bau von Rangiergleisen, Drehscheibe und Dampfkran aufgeschüttet werden. Auch ein hoher Wasserturm wurde dort gebaut, der noch bis 1962 ein Wahrzeichen der Rüdeshimer Rheinfront war. Bei dieser Erweiterung des Rüdeshimer Bahnhofs beseitigte die Eisenbahn eigenmächtig den Leinpfad und verringerte die Uferstraße nach Assmannshausen, sowie die Zugänge zu den Weinbergen im Rottland. Bürgermeister Alberti führte von 1890 bis 1905 einen zähen Kleinkrieg, um gemeindeeigenes Gelände vor dem Zugriff der Eisenbahn zu retten.

1856 verkehrten vor Rüdeshim täglich 4 Zugpaare, 1890 waren es schon 15-18 Zugpaare und heute donnert nahezu alle 4 Minuten ein Zug an Rüdeshim vorüber. Was einst der berühmte Wirtschaftswissenschaftler Friedrich List vorausgesagt hatte, ist längst eingetreten: Das Rheintal ist zu einem der belebtesten Verkehrswege Europas geworden und die Eisenbahn wurde für Rüdeshim zu einem Moloch, der sein Eigenleben führt. Schon 1912 forderte die lärmgeplagte Gemeinde, die Eisenbahn in einen Tunnel zu verlegen, doch wurde das fast baureife Vorhaben durch den 1. Weltkrieg vereitelt. Auch erneute Tunnelpläne von 1937 scheiterten am 2. Weltkrieg. Und die Anstrengungen der letzten 40 Jahre haben bislang noch nicht zu dem ersehnten Tunnel geführt.

Rolf Göttert