

Die
Erbauung einer Eisenbahn

von dem

linksrheinischen Bahnhof

Neuwied

nach

Niedermendig und Mayen.





Poststempel 23. 5. 1873:
NEUWIED BAHNHOF
LINKES RHEINUFER



Poststempel 2. 12. 1873:
NEUWIED-
WEISSENTHURM

Von allen Verkehrsstraßen, welche für eine Eisenbahn eine gewisse Rentabilität versprechen, ist die Strecke von Mayen nach dem Rheine eine der günstigsten, jedoch nur in dem alleinigen Falle, daß die Güter bei der Ankunft am Rheine dem Eisenbahn-Waggon verbleiben und nicht auf die Wasserstraße übergehen. Diese Voraussetzung ist es hauptsächlich, welche die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft lebiglich dafür schadloß halten kann, wenn sie für eine von Mayen resp. Niedermendig nach dem Rheine führende Zweigbahn bedeutende Geldopfer zu bringen geneigt ist.

Die Industriellen und sonst für eine Eisenbahn interessirten Personen aus Andernach, Blandt, Krust und Niedermendig streben aber jenem Interesse der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft direkt entgegen, indem sie ganz offen und naiv erklären, daß sie nur Andernach als Mündungspunkt erstreben könnten und müßten, weil der dortige günstige Rheinhafen den Gebrauch der billigeren Wasserstraße gestatte, während ein solcher Vortheil in der Richtung nach Neuwied wegen des niedrigen Wasserstandes am linken Rheinufer nicht geboten sei.

Die Interessen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft werden deshalb durch die End-Richtung nach Andernach entschieden vernachtheiligt.

Es sind aber auch noch manche andere Gründe dafür geltend zu machen, daß es im Interesse der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft weit richtiger ist, wenn die Eisenbahn von Mayen und Niedermendig in den Bahnhof Neuwied linkes Ufer einmündet.

I. Zunächst ist hervorzuheben, daß seit dem Projekte einer Eisenbahn nach Niedermendig und Mayen die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft auf die Dauer von 20 Jahren Pächterin der Ueberfahrt-Gerechtfame zu Neuwied geworden, wodurch für die Rheinische

Eisenbahn-Gesellschaft, welche seither auch den Bau einer Wiedbacher Bahn in Aussicht genommen hat, die Verbindung der Eifel und des Westerwaldes mit so vielen Bodenschätzen und deshalb reichlichem Transport-Materiale in der geradesten und natürlichsten Richtung ermöglicht ist.

II. Eine zweite wichtige Veränderung seit dem Projekte einer Eisenbahn nach Niedermendig und Mayen ist durch die seither erbaute rechtsrheinische Eisenbahn eingetreten und deshalb der Bahnhof Neuwied linkes Ufer weniger frequentirt.

Der Bahnhof Neuwied linkes Ufer, welcher ohnedies noch bedeutendes disponibles Terrain hat, wird daher wohl keiner Vergrößerung bedürfen, wenn die Bahn nach Niedermendig in demselben ihren Anfangs- oder Endpunkt erhält.

Hiermit ist zugleich der Vortheil erlangt, daß die Erwerbung von sieben Morgen Grundeigenthum, welche zur Vergrößerung des Bahnhofes Andernach für den Fall seiner Eigenschaft als Endpunkt der Niedermendig-Mayener Bahn nöthig sind, ganz fortfällt oder überflüssig wird.

Da dem Vernehmen nach zur Vergrößerung des Bahnhofes zu Andernach 15 Thaler pro Ruthe oder 2700 Thaler pro Morgen gefordert werden, so würden jene 7 Morgen, wenn auch nur die Hälfte mit 1300 Thaler angenommen wird, einen Kosten-Aufwand von circa 9000 Thaler verursachen.

III. Die Gemeinde Weißenthurm, in deren Gebiet der Bahnhof Neuwied linkes Ufer gelegen ist, verkennt nicht, daß die Einmündung der Mayen-Niedermendiger Bahn in denselben für sie von großer Tragweite ist. Der Gemeinderath von Weißenthurm hat daher für diesen Fall, obgleich die Gemeinde-Verhältnisse im Allgemeinen nicht glänzend, sondern im Gegentheile sehr ungünstig sind, dennoch für die ersten 10 Jahre auf die Hälfte der von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu entrichtenden Gemeinde-Einkommensteuer mittelst Beschlusses vom 4. November 1867 verzichtet.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft wird pro 1870 für den hiesigen Bahnhof mit einer Einkommensteuer, von 1192 Thaler belastet; wenn daher die Hälfte = 596 Thaler für 10 Jahre erlassen wird, so ergibt dies die Summe von 5960 oder circa 6000 Thaler, welche für eine arme vermögenslose Landgemeinde wie Weißenthurm

gewiß ein größeres Opfer ist, als wenn z. B. Köln für einen ähnlichen Zweck als reiche Handelsstadt eine Million Thaler bewilligte.

IV. Die Stadt Neuwied nebst Umgegend ist wohl vierfach wichtiger und bedeutender als Andernach. Hierfür sprechen die Residenz des Fürstlichen Hauses Wied, eine mehr als doppelte Bevölkerung, starke Industrie, der Sitz eines bedeutenden Kreis- und Schwurgerichtes, eines Seminares, die in nächster Zeit eintretende Eigenschaft einer dreifach größeren Garnison, viele Pensionate, mehrere Hüttenwerke u. s. w.

Neuwied zahlt pro 1870	6312 Thlr.	Staats-Einkommensteuer,
	7414 „	Klassensteuer,
	5331 „	Gewerbsteuer,
	4090 „	Gebäudesteuer,
	<hr/>	
in Summa	23147 Thlr.	
Andernach nur . . .	984 Thlr.	Staats-Einkommensteuer,
	3145 „	Klassensteuer,
	2120 „	Gewerbsteuer,
	965 „	Gebäudesteuer,
	<hr/>	
in Summa	7214 Thlr.	

Diese Zahlen sind so schlagend, daß über die Mündung der Bahn von Mayen nach dem Rheine in der Richtung nach Neuwied kein Zweifel sollte obwalten können. Dennoch und da das Projekt für Andernach schon so weit ausgearbeitet und beinahe reif ist, hat dem Vernehmen nach die Stadtverordneten-Versammlung zu Neuwied in richtiger anerkennungswerther Würdigung der in der Zukunft sich ergebenden reichlichen Vortheile mittelst Beschlusses vom 23. März d. Js. einen Beitrag von 10,000 Thalern für die Eisenbahn bewilligt, sofern solche in der direktesten Richtung nach Neuwied erbaut wird und in der Wiedbachs-Bahn eine Fortsetzung erlangt.

Da die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft bereits in dem Besitze der Rheinüberfahrt-Gerechtfame bei Neuwied sich befindet, so dürften durch die Opferwilligkeit der Gemeinden Neuwied und Weißenthurm ad 10,000 + 6000 = 16,000 Thaler, sowie durch die Ersparung der sub II. erörterten Summe von circa 9000 Thaler, zusammen also 25,000 Thaler gewonnen sein, welche eine vereinstige direkte Verbindung der Eifel und des Westerwaldes nach der eigenen Intention der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wohl unterstützen dürften.

V. Bei Erbauung der linksrheinischen Eisenbahn im Jahre 1857 hat der Post-Fiscus die Wichtigkeit des linksrheinischen Neuwieder Bahnhofes dadurch anerkannt, daß er unmittelbar hinter dem Bahnhof-Gebäude ein Post-Lokal erworben hat, von welchem aus die Expedition der Briefe noch bis 5 Minuten vor Abgang der Eisenbahnzüge erfolgen kann, während in Andernach eine solche nur bis 30 Minuten vor Beförderung jener Züge geschieht.

Hier schließt sich an, daß ungeachtet der Eröffnung der rechtsrheinischen Eisenbahn die Post-Expedition am linksrheinischen Neuwieder Bahnhofe noch in jüngster Zeit zu einer solchen erster Klasse erhoben worden, während in Andernach nur eine Post-Expedition zweiter Klasse besteht.

Es ist ferner hier hervorzuheben, daß von Mayen resp. Niedermendig täglich fünf Personen-Beförderungen nach dem linksrheinischen Neuwieder Bahnhof und umgekehrt stattfinden, während in der Richtung nach Andernach nur eine einzige regelmäßige Personen-Beförderung erfolgt.

In der mit der Post verwandten telegraphischen Beziehung ist weiter hier anzuführen, daß die Zahl der während des Jahres 1869 angekommenen und abgegangenen Depeschen

in Andernach	4091,
in Neuwied linkes Ufer	2684,
in Neuwied rechtes Ufer	9712,

für Neuwied zusammen 12396

betragen hat und daß daher wohl kein Zweifel obwalten kann, welche der beiden Städte — Andernach oder Neuwied — für eine Eisenbahn die wichtigere und deshalb vorzuziehende ist.

VI. In technischer Beziehung wird die Einmündung nach Bahnhof Andernach damit vertheidigt, daß

- a) in der Richtung nach Neuwied der Bau einer neuen Brücke über die Rette nöthig sei,
- b) die Frachtkosten wegen des Umweges über Neuwieder Bahnhof vermehrt würden,
- c) der Bahnhof Neuwied höher als jener zu Andernach liege und
- d) die Richtung nach Neuwied etwas länger als jene nach Andernach sei.

Ad a. ist zu entgegnen, daß die Mayen-Niedermendiger Bahn von Miesenheim abwärts in der kürzesten Richtung, und zwar unterhalb der Netze in das Berggeleise der von Andernach nach Neuwied führenden Bahn hineingeführt werden kann, und daß dadurch sowohl eine neue Brücke über die Netze als auch bedeutende Terrain-Erwerbungen erspart werden.

Eine ganz gleiche Einrichtung ist für die rechtsrheinische Eisenbahn getroffen, indem das Geleise derselben oberhalb Bonn in das Thalgeleise der linksrheinischen Bahn eingeführt, so daß also ein besonderer Schienenstrang nach Bonn nicht nothwendig war.

Ad b. Wenn die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft sich dazu entschließt, eine Sach- oder Zweigbahn zu erbauen, so ist es auch billig, daß sie ihre Rechnung dabei findet, welche sie eben in ihrer Frachtvermehrung suchen muß. Bisher ist zwar die größte Masse der Güter von Andernach aus mittelst der Wasserstraße thalwärts befördert worden; die Ursache davon liegt aber eben darin, daß nur die Thal-Wasserstraße sehr billig, die Bergfahrt dagegen theuer ist. Dem Oberlande war daher der Bezug jener Transportmassen an Steinen, Schiefer u. s. w. bisher fast unmöglich, jedenfalls aber sehr kostspielig; es wird sich aber ein ganz anderes Resultat ergeben, wenn von Plaidt, Niedermendig und Mayen aus direkt per Eisenbahn die Transportmassen nach dem Süden und Osten gelangen können. Hier liegt bereits die Erfahrung vor, daß die Schwemm- oder Kalk-Sandsteine in zehnfach größerer Zahl rheinaufwärts als rheinabwärts verladen werden.

Bei der Richtung nach Andernach ist aber ganz außer Betracht gelassen, daß der Verkehr mit Coblenz vertheuert wird und daß in persönlicher Beziehung die Bewohner von Mayen und der Pellenz (der Name der von der projektirten Eisenbahn durchzogenen Gegend) zehnfach mehr in Coblenz, als abwärts von Andernach ihre Geschäfte zu erledigen haben. Der Beweis dafür liegt in der sub V. angeführten fünfmaligen Personen-Beförderung nach dem linksrheinischen Bahnhof Neuwied, während nach Andernach nur eine einmalige stattfindet.

Neuwied liegt zur Pellenz im rechten Winkel, während von Andernach aus durch den bis an die Aktienstraße herantretenden Bürger-Berg nach der Pellenz ein Umweg zurückgelegt werden muß; deshalb war es denn auch nicht genügend überdacht, für den näher

gelegenen linksrheinischen Bahnhof Neuwied eine längere Strecke, als für den Andernacher Bahnhof zu behaupten; diese war aber nur dadurch möglich, daß eine überflüssige neue Brücke über die Netze und ein besonderer Schienenstrang bis in den Neuwieder Bahnhof als nothwendig bezeichnet worden ist.

Ad c. Die um 12 Fuß höhere Lage des Bahnhofes Neuwied gegen jenen von Andernach ist mit Rücksicht auf eine Steigung von 455 Fuß bis Niedermendig und von 571 Fuß bis Mayen bei der Wahl der rechten Netze-Seite eher günstig als nachtheilig, da sie das Gefälle um $2 \times 12 = 24$ Fuß vermindert; sie ist aber auch, wenn unterhalb der Netze eingemündet werden soll, so unbedeutend, daß sie wohl nur als Succurs aufgeführt worden ist, um die sonst so natürlichen und gewichtigen Gründe für Neuwied zu beeinträchtigen.

Sollte aber einstens die Eifel und der Westerwald zum besseren Austausch der Bodenschätze oder in der nach der Landkarte sich hier darbietenden kürzesten Richtung Paris und Berlin mittelst einer festen Rheinbrücke mit einander verbunden werden, so ist die höhere Lage des Neuwieder Bahnhofes hierzu weit geeigneter, als jene zu Andernach, abgesehen davon, daß Andernach gegenüber wegen des dicht an den Rheinstrom tretenden Gebirges eine Ausfahrt von der Brücke sehr schwierig und kostspielig ist.

Ad d. Die kürzere Richtung nach Neuwied ist bereits theilweise ad b. erörtert.

Bei der Wahl der Linie von Andernach nach Niedermendig scheint überhaupt Seitens des betreffenden Geometers maßgebend gewesen zu sein, die Linie nach Neuwied unter allen Umständen und mit allen Hülfsmitteln zu unterdrücken, obgleich sie von der Natur als die kürzeste schon auf der Landkarte sich darstellt.

Neuwied liegt, wie bereits ad b. angeführt, im rechten Winkel zur Pellenz. Wenn deshalb die rechte Seite der Netze als die Linie für die Bahn festgehalten worden wäre, so hätte sich gegen jene von Andernach eine bedeutend kürzere Strecke ergeben müssen.

Mit diesem wesentlichen Vortheile waren aber noch zwei andere entscheidende Gewinne erreicht, nämlich billigeres Grundeigenthum und Vermehrung der Einnahmen für die Eisenbahn durch die möglichst nächste Lage der Bahnhöfe an den Ortschaften Krust, Plaidt und Miesenheim.

Diese kürzere Linie muß von Niedermendig aus rechts von Krust, Plaidt und Miesenheim auf dem rechten Ufer des Krust-Baches und auf der rechten Seite der Netze führen; es werden dadurch alle die theuren, mit Tuffstein ausgestatteten Felder umgangen, sowie diejenigen Strecken über ausgebeutete Tuffstein-Grundstücke vermieden, deren jetzige Decke oder Wölbung unmöglich eine Locomotive tragen kann. Den Einwohnern dortiger Umgegend ist es nämlich bekannt, daß in jedem Jahre gewöhnliche Lastwagen, ja selbst Pferde mit dem Pfluge in eine aus jenen ausgebeuteten Tuffstein-Feldern plötzlich sich bildende Untiefe eingesunken sind und Schaden erlitten haben. Gerichtliche Entschädigungs-Ansprüche sind dieserhalb gegen die Verwaltung der Mayen = Andernach = Neuwieder Aktienstraße bereits erhoben worden, unter anderen von der Bierbrauerei = Commandit = Gesellschaft zu Niedermendig. In welch' höherem Grade und wie viel öfter dieses in Folge der schwerbelasteten Eisenbahn-Züge geschehen würde, braucht wohl nicht näher erörtert zu werden.

Beiderlei Tuffstein-Felder sind daher für die Eisenbahn nicht erwünscht; die ausgebeuteten wegen der Gefahr des Hineinsinkens und die noch vorhandenen wegen ihres enorm hohen Preises.

Als Beispiele dieses hohen Preises mögen dienen, daß der Müller Mathias Gail in Plaidt pro Quadratruthe Tuffstein-Feld 115 Thaler erhalten hat und daß für die Ausnützung des alten Begräbnißplatzes zu Plaidt zur Größe von 120 Ruthen, wovon jedoch die Böschung zu belassen resp. noch abzuziehen, die bedeutende Summe von 15000 Thalern bezahlt worden ist.

Manchem mag der hohe Preis der Tuffstein-Felder unerklärlich sein; wenn jedoch in Erwägung gezogen wird, daß der Tuffstein 70 Fuß mächtig ist und daß derselbe in gemahlenem Zustande als Traß ein sehr gut bezahlter und schätzbarer Handels-Artikel, namentlich für Holland, ist, so möge es aufgeklärt sein, daß für jede Quadratruthe mindestens 50 bis 75 Thlr. gefordert werden, während dem Vernehmen nach sogar der Betrag von 80 Thlr. der gewöhnliche Preis sein soll. Hierzu kommt nun noch die schwer in die Waagschale fallende Thatsache, daß bei einer Tiefe des Tuffsteins von circa 6 Ruthen der weitere benachbarte Tuffstein erst in einer Entfernung von 9 Ruthen von der Grenze der Eisenbahn ausgebeutet werden kann, da bei 6 Ruthen Tiefe eine anderthalbfüßige Böschung 9 Ruthen Raum bedarf. Wenn daher der Eisenbahn-Körper etwa 3 Ruthen breit ist,

und auf jeder Seite desselben 9 Ruthen zur Böschung nothwendig sind, so hat jede laufende Ruthe Eisenbahn einen Flächenraum von 21 Ruthen zur Basis. Bei dem Preise von nur 50 Thlr. pro Ruthe kostet demnach jede Ruthe Eisenbahn $21 \times 50 = 1050$ Thaler, bei einem solchen von 75 Thlr. schon 1575 Thlr., während die oben angeführten Preise noch eine höhere Kosten-Summe befürchten lassen. Die Stelle, an welcher sich die theuren Luffstein-Felder befinden, ist mindestens 10 Minuten oder 200 Ruthen lang; dieselbe wird also bei dem geringsten Preise von 50 Thlr. pro Ruthe eine Entschädigungs-Summe von $200 \times 1050 = 210,000$ Thaler beanspruchen.

Die Kosten der Gefahrlösstellung der ausgebeuteten Luffstein-Felder, über welche die Eisenbahn mit ihren schweren Transportmassen projectirt ist, lassen sich aber gar nicht berechnen; denn um die unsichtbaren Höhlungen auszufüllen oder sie dauerhaft zu wölben, ist nicht ein einziger Anhaltspunkt geboten.

Die Staats-Regierung wird aber auch keinesfalls dulden, daß eine Eisenbahn über ein so unsicheres gefährliches Terrain geführt und Hunderte von Menschenleben sicherlich geopfert werden.

Weshalb jene fast unüberwindbare Hindernisse bei der Projectirung nach Andernach nicht in Anschlag gebracht worden sind, kann nur aus der überschwenglichen Vorliebe für Andernach enträthelt werden; zur Entschuldigung mag aber reichen, daß seit dem Projekte nach Andernach aus dem Jahre 1866 die ad I. und II. geschilderten historischen Verhältnisse — Anpachtung der Rheinüberfahrt-Gerechtfame bei Neuwied, Erbauung der rechtsrheinischen Eisenbahn und Projectirung der Wiedbachs-Eisenbahn durch die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft — noch nicht vorherzusehen waren.

Die Aktien-Gesellschaft für die Andernach-Neuwied-Mayener Straße hat bereits bei Gelegenheit des Grunderwerbes verhältnißmäßig noch mehr bittere Erfahrungen gemacht und größere Geldsummen geopfert, als die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft bei jeder ihrer kostspieligsten Strecken. Diese Aktienstraße läuft nämlich parallel der nach Andernach projectirten Eisenbahn-Linie, weshalb die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft mit Grundeigenthümern in Verhandlung gelangt, welche bereits das Expropriations-Verfahren reichlich ausgenutzt haben.

Nur für den Fall, daß den Bewohnern der berührten Ortschaften die Eisenbahn zum wirklichen Nutzen durch möglichst günstige Lage der Haltestellen und Bahnhöfe gereicht, kann auf ein billiges Ent-

gegenkommen der Grundeigenthümer gerechnet werden. Die Linie auf der rechten Seite der Netze ist dazu einzig und allein geeignet; sie ist zum bequemeren Anschlusse für die wohlhabenden zahlreichen Orte des Maifeldes passender gelegen, und da sie ferner die Tuffstein-Felder nicht berührt, so wird deren Auswahl die Linie nach Andernach in fast jeder Beziehung überwiegen.

Wenn auch bei der Linie auf der rechten Seite des Krustbaches und der Netze eine Brücke mehr nöthig ist, so bilden deren Kosten doch kaum den hundertsten Theil der Entschädigung und Gefährlosstellung der Tuffsteinfelder.

Möge deshalb der Inhalt dieser Darstellung von allen Denjenigen gewürdigt und beherzigt werden, denen es vergönnt ist, das Wohl des Landes und das Interesse der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in gleich hohem Maasse zu erwecken und zu befördern.

Neuwied = Bahnhof, linkes Ufer,
im März 1870.

Hubaleck,
Bürgermeister des Bürgermeistereibezirkes
Bassenheim.



Hubert Hubaleck
(1823–1889)

Nachdruck, Fotos, Reproduktionen:
Helmut Schneider
Weißenthurm 2014