Boppard-Zeitung

Tageblatt

Bezugspreis: Monatlich 50 Pfg., vierteljährlich Mk. 1.50 frei ins Haus. Postbestellgeld extra. Gratisbeilagen: Der Familienfreund und das achtseitige illustrierte Unterhaltungsblatt. Sommer- und Winterfahrplan und Mondkalender.

Insertionspreis: Die einspaltige Petitzeile oder deren Raum kostet 15 Pfg. Bei Wiederholung Rabatt. Reklamezeile 50 Pfg. Für complizierten Satz 50% Aufschlag. Extrabeilagen nach Uebereinkunft. Druck und Verlag von Otto Meistel, Boppard.

Organ des Königlichen Amtsgerichts Boppard.

Herausgeber der Boppard Zeitung sind: St. Goarer, Oberweseler, Bacharacher, Stromberger, Simmerner und Castellauner Zeitung, Anzeiger für Stadt und Kreis St. Goarshausen.

Nr. 174 — Samstag, den 1. August 1908. — 42. Jahrgang

Zur Eröffnung der Eisenbahn-Linie Boppard-Castellaun

am 2. August 1908.

Ein Tag der Freude ist gekommen
Für unser altberühmtes Land,
Durch das der Römer einst genommen
Den Weg vom Rhein zum Moselstrand;
Denn heute braust zum ersten Mal
Das Dampfroß hin durch Berg und Tal!

Der Hunsrück, dessen Schönheit kennet
Gar mancher, der auf ihm verweilt,
Den reich an Schätzen jeder nennet,
Die die Natur ihm zugeteilt,
Ist kein verborgen Kleinod mehr,
Nein, frei erschlossen dem Verkehr!

Der Arbeit Tatkraft hat geschaffen
Dem Dampfroß mühevoll die Bahn
Und mit der Klugheit starken Waffen
Drang kühn zum Ziele sie voran,
An dem ihr Wappen, ruhmumkränzt,
Heut' in den hellsten Farben glänzt.

Wer immer dieses Werk erschauet,
Wird preisen deutschen Mut und Fleiß,
Der Gott und seiner Kraft vertrauet,
Nicht scheuet Mühe, Sorg' und Schweiß,
Und denen ein Memento weih'n,
Die sich geopfert dem Gedeih'n.

Die alten Tage sind vergangen
Und eine neue Zeit bricht an;
Des Posthorns Weisen, die erklangen
Und die begrüßt einst Jedermann,
Sie sind verstummt, doch frohe Lust
Erfüllt mit Recht heut' uns're Brust.

Denn Opfer heischte hier das Wagen
Und brave Männer traf der Tod,
Als in den traurig-ernsten Tagen
Ein Bergrutsch Halt der Arbeit bot;
Gleich wahren Helden starben sie,
Ihr Name wird vergessen nie.

Bewundernd vor dem Meisterwerke
Der deutschen Technik heut' wir stehn
Und in gewalt'ger Riesenstärke
Den größten Viadukt wir seh'n,
Den festgefügt aus Felsgestein
Das deutsche Land jetzt nennet sein.

Denn Fortschritt heißt ja die Parole,
Die hier geworden ist zur Tat
Und wir erhoffen, daß zum Wohle
Sie Allen wird nach Gottes Rat!
Darum: Glück auf! zu diesem Tag,
Den froh begrüßt des Herzens Schlag!

Hin über diese mächt'ge Brücke
Führt uns das Dampfroß in das Land,
In dem zufrieden und im Glücke
Ein wack'res Volk rührt seine Hand,
An dessen trautem Herd als Gast
Weilt Jeder gern in Ruh' und Rast.

Vom Rhein hinauf in's Berggelände
Zieht's Manche nun mit Zaubermacht,
Wo, eingerahmt in Felsenwände,
Der Landschaft malerische Pracht
Das Aug' erfreut, das Herz entzückt,
Weil sie das ewig Schöne schmückt.

Mit der am 2. August stattfindenden Eröffnung der Nebenbahnstrecke Boppard-Pfalzfeld der Staatsnebenbahn Castellaun-Boppard wird eine der interessantesten und schwierigsten Gebirgsbahnen Deutschlands dem Verkehr übergeben.

Eine Reihe hervorragender, kunstvoller Bauten waren erforderlich, um den Schienenweg aus dem von Nebenzweigen umkränzten Rheintal auf die luftigen Höhen des Hunsrücks zu leiten, und groß waren die Geländeschwierigkeiten, die sich der Vollendung des gewaltigen Werkes entgegenstellten.

Mächtig ergreifen den Naturfreund die Schönheitsbilder der herrlichen Gebirgsgegend, die die Bahn von Anfang bis zu Ende durchquert. Der rheinische Wald mit seinen Felsen und Rauchgassen, die einsame Pracht der luftigen Felsenhöhen und die blütendurchwirkten grünen Wiesenbänder in schattigen Tälern mit lustig plätschernden Quellen und Quellchen bieten dem Auge stets neue, entzückende Landschaftsbilder, die sich für ewig dem Gedächtnis einprägen und die Seele emporheben zu gewaltigem Aufschwung.

Dank der Tüchtigkeit und dem Fleiße der leitenden und ausführenden Beamten und dank den außerordentlichen Leistungen der bauausführenden Firmen steht das große Werk nunmehr vollendet da. Kein Wunder, daß die Schwierigkeit der Ausführung, beeinflußt verursacht durch ungünstige Witterung und unglückliche Zufälle, eine Reihe von Menschenleben kostete, es sind dies die auf's Tiefste zu bedauernden, aber auch unvermeidlichen Begleiterscheinungen bei der Ausführung eines jeden größeren Werkes.

Da die Bahn auf der ersten über 6 Kilometer langen Teilstrecke bis zum Bahnhofe Buchholz 326 Meter Steigung zu überwinden hat, so war dieses, bei Vermeidung schwieriger, künstlicher Längenentwicklung, nur möglich durch Einlegung einer Zahnradstrecke, die bei 5,6 Kilometer Länge eine durchgehende Steigung von etwa 1 : 16,5 aufweist. Zur Anwendung kam hierbei das zweiteilige Abt'sche Zahnstangensystem, das in ähnlicher Weise in Deutschland bis jetzt nur bei einzelnen Gebirgsbahnen im Harz und im Schwarzwald zu finden ist.

Am Westende des Bahnhofes Boppard von der Hauptstrecke abzweigend, führt die Bahn über das liebliche Kalmuttal hinweg in das von sonnigen Bergen umrahmte, idyllische Mühltal. Ein prachtvoller Ausblick nach allen Seiten: Links das schöne Kalmuttal, geradeaus das wein- und waldreiche Mühltal mit scharfgezeichnetem, steilen Felsgrate, zum Tempel der „Alten Burg" hinaufleitend, und rechts der würdige Vater Rhein mit zahllosen, dampfenden Schiffen auf gebuckeltem, breitem Rücken, dahinter das freundlich weißschimmernde Dörfchen Filsen.

Nach kurzer Fahrt am Bergabhange der Eisenleh entlang, hoch über der Mühlenstraße, tritt die Bahn in den 173,5 Meter langen Kalmuttunnel ein. Vor dem Tunneleingang entzückender Rückblick auf das in Parkanlagen und Obstbäume eingebettete Boppard und dem Rhein. Beim Austritt aus dem Tunnel, auf Stützmauern an der steilen Kalmutwand, herrlicher Blick auf die waldreichen Mühltalberge und die grünen, zum Wiesenplatz emporführenden Seitentäler. In großem Bogen im „Mühltale" und dann im „Weißertale" auf Stellenweise 13–14 Meter hohen Betonstützmauern aufsteigend, führt die Bahn alsdann durch die beiden „Rauher Berg"-Tunnel von ca. 144 bezw. 124 Meter Länge. Sodann auf hohem Damme über die Hirschgrube zur Huberwüstschlucht. Die Ueberschreitung dieses tiefen Seitentales war nur möglich durch Erbauung eines Viaduktes der bei 6 Oeffnungen 150 Meter Länge und 50 Meter Höhe aufweist. Infolge der Lage des Viaduktes in einem Radius von 300 Metern war bei der gleichzeitigen Steigung von 1 : 16,5 die Lösung der hierdurch erfolgte Aufgabe eine der schwierigsten der ganzen Bahn. Die Ausführung dieses massiv aus Neckarsandstein hergestellten Bauwerks, sowie des ganzen Unterbaues der Zahnradstrecke, erfolgte in zweckmäßigster und bester Weise durch die bekannte Baufirma Grün u. Bilfinger A.-G. in Mannheim, denen sich die Firma Eberhard, Schreiner u. Siepman für die Strecke von Buchholz bis Lingerhahn ebenfalls anschloß. Nach einem tiefen Einschnitte folgt der Viadukt über das Rauschenloch mit 4 Oeffnungen bei 78 Meter Länge und 30 Meter Höhe über der Talsohle, ebenfalls massiv aus Neckarsandstein erbaut.

Die Bahn, die bis zum Rauschenloch-Viadukt schon nahezu 200 Meter Höhenunterschied überwunden hat, führt dann, dem östlichen Abhange des Mörderbachtales folgend, über hohe Dämme und Stützmauern, sowie durch Felseinschnitte und Einschnitte hindurch nach den beiden Hinterbuchentunnel mit 66 bezw. 65 Meter Länge. Auf dieser Fahrtstrecke hoch über der Talsohle eröffnet sich ein wunderbarer Blick auf das malerische Mörderbachtal und die nach der Mosel und deren Mündung in den Rhein gelegenen Berge und Höhenrücken.

Mit der Durchfahrt durch den letzten der fünf Tunnel sind die technisch schwierigsten Teile des Aufstieges

überwunden und die Bahn ersteigt, immer noch mit Hilfe des Zahnrades, in herrlich bewaldeter Höhenlandschaft den Rest des Aufstieges vom Rheintale bis zu dem an der alten Römerstraße von Coblenz nach Bingen gelegenen Bahnhof Buchholz. Mit Muße kann sich der Tourist dem Genusse der stets wechselnden Landschaftsbilder hingeben, denn sowohl die an der Spitze des Zuges befindliche Adhäsionsmaschine, als auch die den Schluß bildende Zahnradmaschine werden den Zug mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von nur 15 Kilometer in der Stunde befördern, gegen durchschnittlich 60 Kilometer bei den Personenzügen auf ebener Strecke. Vom Bahnhofe Buchholz ab befördert die Adhäsionsmaschine allein den Zug durch ausgedehnte Waldreviere und über die aussichtsreichen Höhen des Hunsrücks zu den Haltestellen und Bahnhöfen Fleckertshöhe, Ehr, Halsenbach usw. nach Castellaun.

Die Schönheit der Strecke wird bestimmt den Hunsrücken einen lebhafteren Touristenverkehr bringen, wie andererseits die Bahn dem Landmanne die längst gewünschte bessere Verbindung mit den Städten sichert und den bequemeren Absatz seiner Produkte.

Regionaler Artikel aus der Bopparder Zeitung zur Eröffnung der Hunsrückbahn
über die Anbindung der Stadt Boppard (Rheinbrücke)

bisher noch keine Spur

Die Erschließung des Hunsrücks.

(Nachdruck nur mit genauer Quellenangabe gestattet.)

Die Eisenbahnpolitik Deutschlands ist in den letzten 10 Jahren in stetigem Fluß geblieben. Den Klein- und Nebenbahnen, die vorher ziemlich kümmerlich gepflegt wurden, kam dies besonders zugute. Man hat den Wert dieser Bahnen immer mehr erkannt. Ganze Gebiete wurden durch sie erschlossen, große Strecken Landes konnten ihren Produktionswert jetzt erst ganz auslösen. Es war selbstverständlich, daß wichtige Glieder in der Kette der Schienenstränge ergänzt wurden, die die verschiedenen Landschaftsteile durchquerten. Im Westen hat man die Eifel vor allem verkehrsfreundlich in den Vordergrund geschoben. Da durfte man den wichtigen Hunsrücken nicht übersehen. Und man hat ihn auch nicht zum Verkehrsstiefkinde gemacht. Von Trier her und von den Saarstädten wurden Bahnlinien auf die Höhen des Hochwaldes geführt. Doch bogen die Linien schon bei Simmern von der geraden Richtung zum Rhein ab und liefen in das Nahetal. Die große Rheinstrecke zwischen Bingen und Coblenz hatte keine direkte Verbindung über den Hunsrücken. Man mußte den Umweg über die Nahe machen. Als aber die Bahnverbindung Simmerns mit Castellaun zustande gekommen war, konnte es nur noch eine Frage kurzer Zeit sein, über Pfalzfeld die Hunsrückquerbahn nach dem