

Geschichte der Hunsrückbahn / Eisenbahn

„Kastellaun - Emmelshausen - Boppard“

1814	Bau der Ersten Dampflokomotive in England von Georg Stephenson.
1825	Erste Bahnlinie wurde in England in Betrieb genommen. Anfangs war es eine reine Pferdeisenbahn. Der erste Eisenbahn-Personenwagen nannte man „Experiment“.
07.12.1835	Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnlinie von Nürnberg nach Fürth. Die „Ludwigsbahn“ wurde gezogen von einem Dampfwagen namens „Adler“.
1852	Bürgermeister Rottmann von Simmern bemüht sich um eine Eisenbahnstrecke über den Hunsrück.
1854	Rührige Leute in Kastellaun setzten sich für eine Strecke über den Hunsrück ein von Koblenz über die Karthause durchs Condertal nach Waldesch ... Pfalzfeld nach Bingen oder Bingerbrück. Bei Pfalzfeld könnte die von Trier über den Hunsrück führende Bahnlinie dann in die Strecke Bonn – Mainz einmünden.
02.1856	Landrat Hardt setzt sich für eine Eisenbahnlinie von Koblenz über den Hunsrück nach Bingen ein.
1864	Die Belgier planen eine Eisenbahn von St. Vith durch die Eifel über den Hunsrück nach Bingen.
13.10.1864	Versammlung im Gasthaus Post in Simmern Bahnpläne wurden von Ing. Vergifosse vorgestellt.
11.1864	Der Gemeinderat in Simmern erklärte sich bereit Gemeindeeigentum für den Bau der Bahn abzugeben.
1865	Nivellierung der Strecke. Fragebogenerhebung über Einwohnerzahlen, Haushalte, Handwerks- und Gewerbebetriebe an der projektierten Strecke.
1866	Zahlenaufstellung über den zu erwartenden Güterverkehr.
1870/71	Vor und nach dem Krieg ruhen alle Pläne.
31.10.1877 <i>sehr interessant</i>	Es haben Verhandlungen stattgefunden, dass auf der Provinzialstraße Boppard – Sobernheim (<i>Straße zum Hunsrück</i>) eine Secundärbahn mit Lokomotivbetrieb errichtet werden soll. (<i>Eine Straßenbahn mit riesigen Drehscheiben</i>). Hierzu wolle man sich mit den zuständigen Polizeibehörden in Verbindung setzten.
1880 - 1905	Eine Flut von Streckenplanungen für Haupt- und Nebenbahnen wird erörtert, u. a.: Trarbach – Kirn, Zell – Hermeskeil, Bretzenheim – Simmern, Kastellaun – Trier, Bretzenheim – Simmern – Kirchberg – Kappel – Altlay – Zell. Überall werden Eisenbahnkomitees gegründet.
05.12.1882	In einer Korrespondenz des K. T. war folgendes ausgeführt: Es wird projektiert, das Kohlebecken der Saar direkt mit Coblenz zu

	verbinden und zwar durch die Bahnlinie von Wadern über Hermeskeil ... Simmern, das Cülzbachtal aufwärts nach Kastellaun, von hier der Heerstraße folgend über den Sauerbrunnen nach Ehr, durch den Bopparder Stadtwald auf der alten Carthusstraße nach Coblenz führt.
30.01.1885	Vorschlag einer Streckenvariante von Simmern über Kastellaun nach Boppard aus der Bopparder Zeitung.
27.07.1888	In Kastellaun betont Präsident Stäffler in einer Ansprache in Anwesenheit des Reg.-Präsidenten von Puttkamer die Notwendigkeit einer Eisenbahn für den Hunsrück.
07.10.1889	Eröffnung der Bahnlinie Langenlohnshem – Simmern. Damit erster Anschluss des Hunsrücks an das deutsche Eisenbahnnetz. Regierungspräsident von Puttkamer aus Koblenz versprach, dass alles getan wird für eine Weiterführung der Bahn nach Kirchberg und Kastellaun.
24.01.1890	Die Eisenbahnkonferenz in Koblenz beschließt, die Fortsetzung der Hunsrückbahn von Simmern nach Kastellaun – Treis-Karden zu empfehlen.
11.02.1893	In vielen Zeitschriften wird über den Bau einer Hunsrückbahn spekuliert. Die Rede ist von St. Goar – Kastellaun und von Oberwesel – Kastellaun.
10.06.1895	Der Landwirtschaftsminister Thielen und weitere Mitglieder der Staatsregierung treffen sich am Endpunkt der Strecke Trier – Hermeskeil um über die Erschließung des nördlichen Teils des Hunsrücks durch die Bahn zu beraten.
11.10.1895	Ein Regierungsbaumeister aus Berlin hat sich in Boppard wegen Terrainschwierigkeiten und der Rentabilität negativ zum Projekt von Boppard zum Hunsrück geäußert.
26.02.1896	Eisenbahn-Direktionspräsident Redlich hat 2 Projekte zur Anlegung einer Verbindungsbahn nach Kastellaun angefertigt. Dank der Bemühungen seitens des Herrn Bürgermeisters Brandts und des Herrn Präsidenten Redlich hat sich nun nach Rücksprache mit dem Herrn Oberpräsidenten und dem Herrn Regierungspräsidenten unser Reichs- und Landtagsabgeordneter Herr Wellstein der Sache in Berlin angenommen und ist für die Erschließung des Hunsrücks durch eine Eisenbahnverbindung zwischen Boppard und Kastellaun eingetreten. Herr Bürgermeister Brandts ist dem Rufe gefolgt, unverzüglich nach Berlin zu kommen, um bei dem Eisenbahnminister Thielen dieserhalb vorstellig zu werden.
<i>Geburtsstunde der Hunsrückbahn Kastellaun – Boppard</i>	
1897	Der Kreistag des Kreises St. Goar beschließt die Staatsregierung um den Bau der Bahn Boppard – Kastellaun anzugehen.
01.10.1897	Die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft in Köln hat es nun definitiv aufgegeben, die kostspieligen Bahnstrecken Bacharach – Rheinböllen und Lingerhahn – Boppard zur Ausführung zu bringen. Dafür taucht jetzt das Projekt Bacharach – Perscheid – Liebshausen –

	Pleizenhausen – Simmern auf, welches den Vorzug größerer Billigkeit und Rentabilität habe.
22.07.1898	Eine Kommission zur Bereisung des Hunsrücks ist um 9.00 Uhr in Boppard eingetroffen und begaben sich zusammen mit Landrat Wallraf St. Goar und Eisenbahndirektionspräsident a. D. Redlich auf den Weg.
23.09.1898	Der Kriegsminister hat keine Einwende gegen den Bau der Strecke Boppard – Kastellaun.
02.06.1899	Ein Bopparder Ortseingesessener versichert, dass die amtlichen Vermessungen der Bahnstrecke Boppard – Kastellaun, über Boppard, Buchenau, Weiler, Rheinbay, Karbach, Dörth, Leiningen, Gödenroth und Kastellaun begonnen haben.
07.06.1899	Eine Verfügung des Herrn Regierungspräsidenten zu Koblenz vom 3. Mai verweist darauf, dass nach einem Ministerialerlass vom 18. September 1898 allgemeine Vorarbeiten für eine Nebeneisenbahn von Kastellaun nach Boppard angeordnet sind und mit dem Bau einer Staatsbahnlinie nach Treis-Karden in nächster Zeit nicht zu rechnen ist.
01.07.1899	Voraussichtlich werden in den ersten Tagen des Monats Juli die Kosten für den Erwerb des Grund und Bodens für den Bau der Eisenbahn Boppard – Kastellaun abgeschätzt.
06.11.1899	Es finden erneut Vermessungen für die projektierte Bahnlinie Boppard – Kastellaun statt.
19.12.1899	Ausschreibung des Empfangsgebäudes nebst Güterschuppen für den Bahnhof Kastellaun. Ab 06.01 1900 drei Wochen Zuschlagsfrist.
21.02.1900	Der Landtagsabgeordnete Hackenberg hat im Landtag den Bau der projektierten Bahnlinie Kastellaun – Boppard befürwortet.
03.04.1900	In die Felsen der Altlay ist ein großes Loch geschlagen worden, um die Schwierigkeiten und Kosten des Tunnels unter dem Eisenbolz berechnen zu können. Der Tunnel mündet hinter dem Eisenbolz in der Senkung des Forsthauses Buchholz (1.Station für Buchenau, Weiler und Fleckertshöhe). Weitere Streckenführung: ein Viadukt über das Mittelbachtal, Kaßlinger Plateau, durch eine Dammaufschüttung im Bruder Michelsbachtal bei der Konsulruhe auf das Kreuzbergplateau (2.Station) über den Hang des Hunsgalgen nach Hellerwald zur Römerstraße bei Buchholz (3.Station) über Ney nach Kastellaun. Für den Betrieb der Bahnhofsrestauration bei Buchholz sind schon verschiedene Pachtangebote eingegangen.
21.07.1900	Die Arbeiten am Bahnhofs-Gebäude Kastellaun sind in vollem Gange. Die Wartesäle werden etwas größer.
15.07.1901	Eröffnung der Teilstrecke Simmern – Kirchberg 10,18 Km.
28.10.1901	Eröffnung der Teilstrecke Simmern – Kastellaun 15,1 Km.

15.12.1902	Eröffnung der Teilstrecke Kirchberg – Morbach 31,03 Km.
08.05.1903	Der preußische Eisenbahnminister genehmigt 5.943.000 Mark für den Bau der Strecke Kastellaun – Boppard.
18.05.1903	Kreditgesetz genehmigt den Bau der der Eisenbahn Kastellaun – Boppard (Gesetz-Sammlung S. 157).
01.10.1903	Eröffnung der Teilstrecke Morbach – Hermeskeil 31,47 Km.
01.04.1904	Für die Nebenbahn Kastellaun – Boppard wird eine Eisenbahn-Bauabteilung in Boppard errichtet, die der Königlichen Preußischen und Großherzoglichen Hessischen Eisenbahndirektion unterstellt ist. Gleichzeitig geht ab diesem Tage die Neubaustrecke Kastellaun – Boppard aus obigem Bezirk in den Verwaltungsbezirk der Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken über. Die Strecke zählt damit zur Maschinen-, zur Verkehrs- und zur Werkstätten-Inspektion Saarbrücken.
20.04.1904	Die Pläne der Staatsnebenbahn Kastellaun – Boppard für die Strecke von der Kratzenburger Grenze bis zum Beginn der Zahnradstrecke in Boppard liegen beim Bürgermeister in Boppard öffentlich aus.
28.05.1904	Die Absteckungsarbeiten der Strecke Kastellaun – Boppard sind beendet. Der Säuerlingsturm in Boppard steht im Wege und soll niedergerissen werden.
26.06.1904	In Folge des Bahnbaus wurde in Pfalzfeld ein zweiter Gendarm stationiert.
03.09.1904	Vorletzte Woche wurde mit dem Ankauf von Land im Kreise Simmern für die Strecke Kastellaun – Boppard begonnen. Man spottete damals:“ Durch Heide und Wälder, durch ortlose Felder da führet mein Weg!“
06.09.1904	Die Ausführungspläne der Neubaustrecke liegen dem Minister zur Genehmigung vor.
01.11.1904	Um die Fertigstellung der Vorarbeiten des Bahnbaues zu beschleunigen, wurden der Bauabteilung 6 Hilfskräfte zugeteilt.
12.11.1904	Auf dem Hunsrück wird das Gerücht gestreut, dass sie Bahn nicht nach Boppard, sondern nach Koblenz geht.
19.11.1904	Gerücht wird dementiert, Bahn wird gebaut, wie im Kreditgesetz vom 18.05.1903 vereinbart.
24.12.1904	Die Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken teilt mit, dass die Bauarbeiten der Neubaulinie im März 1905 beginnen.
23.03.1905	Die Bauarbeiten für die Strecke Kastellaun – Boppard sind durch den Eisenbahnminister telegraphisch genehmigt. Die 1. Teilstrecke Kastellaun – Lingerhahn möge sofort ausgeschrieben werden.
15.04.1905	In der Rede des Abgeordneten Engelsmann im preußischen Abgeordnetenhaus, in der die in Angriffnahme der Strecke warm empfohlen wurde, ist von Erfolg gewesen. Der Eisenbahnminister hat die Pläne durch das Mühlthal genehmigt.

25.04.1905	Ausschreibung des Bahnkörpers Stat. 2 bis 109. Los I., Zuschlagsfrist 3 Wochen.
19.05.1905	Ausschreibung des Bahnkörpers Stat. 304 bis 372 Los IV. Zuschlagsfrist 6 Wochen
26.05.1905	Ausschreibung des Bahnkörpers Stat.109 und 224, Los II. und III., Zuschlagsfrist 6 Wochen
01.06.1905	Die Arbeiten für das Los I. Strecke Kastellaun – Lingerhahn wurden der Firma Jakob Kopp in Eltville für den Preis von 86.077,20 M. übergeben.
14.06.1905	Die Arbeiten von Kastellaun – Lingerhahn Los I. sind begonnen, der Unterbau soll am 15. Oktober beendet sein. Im Frühjahr 1906 wird mit dem Oberbau begonnen. Für den gesamten Bau Kastellaun Boppard hat man 2 Jahre veranschlagt.
24.06.1905	Öffnung der eingelaufenen Angebote der Lose II. und III. Es gab Unterschiede von mehr als 100%.
	Im Frühjahr/Sommer 1905 begann man mit den Bauarbeiten der Strecke Buchholz – Boppard. Es waren bis zu 600 Arbeiter (meist Italiener und Kroaten) beschäftigt; auf 5,5 Km musste ein Höhenunterschied von 326 m zwischen Boppard und Buchholz überwunden werden. Mit bis zu 6,375 % ist sie die steilste der Deutschen Bundesbahn nördlich der Alpen.
18.07.1905	Die Arbeiten des Loses I. sind im vollen Gange, die Linie ist bereits bis hinter Hollnich in Angriff genommen. 160 Arbeiter sind hier beschäftigt. Fa. Kopp aus Eltville stellt weiter 60-70 Arbeiter ein.
27.07.1905	Baubüro in der Hubertusschlucht mit Kantine und Mannschaftsbaracke für die Fa. Grün & Bilfinger wird von Bauunternehmen Anton Burger errichtet.
29.07.1905	Los II. und III. von Buchholz nach Lingerhahn sind an die Baufirmen Eberhard & Schreiner und Siepmann Saarbrücken übertragen worden. Für die Lieferung der Gusseisernen Rohre für die gesamte Bahnstrecke erhielt das Deutsche Gussstahlsyndikat den Zuschlag.
14.08.1905	1. kleine Dampflokomotive zum Transport von Material von Boppard aus für die Firma Grün & Bilfinger eingetroffen.
07.09.1905	Die 1. Tunnelbohrung am Kalmut hat begonnen und ist schon 7 Meter eingebracht.
09.09.1905	Angebote für die Errichtung der Bahnhofsgebäude für die Strecke Kastellaun – Lingerhahn wurden geöffnet. Zuschlag erfolgt binnen 6 Wochen.
28.09.1905	Die ersten 10 Km des Unterbaus der Strecke Kastellaun – Boppard sind fertig gestellt. Bei Dudenroth wurde ein historisches, mit Wall und Graben umgebenes Befestigungswerk, die sog. Schanze (der Sage nach soll hier ein Schloss gestanden haben) durchquert.
09.10.1905	Die Firma Grün & Bilfinger erhielt heute den Zuschlag für das Los

	IV, welche das letzte Teilstück zwischen Buchholz und Boppard zum Inhalt hat.
24.10.1905	Junger Arbeiter aus Dudenroth bei Arbeiten an der Schanze durch Erdmassen schwer verletzt.
08.11.1905	Ein italienischer Arbeiter wurde durch einen losgegangenen Sprengschuss schwer verletzt und musste nach Boppard ins Krankenhaus gebracht werden.
11.11.1905	Die Angebote für Gleise legen und einbauen von Kleinschlag auf der Strecke Kastellaun - Pfalzfeld liegen zwischen 32.000 und 35.553 Mark.
02.12.1905	Ausschreibung der Fundamentarbeiten am Bahnhof Pfalzfeld, Zuschlagsfrist 3 Wochen.
06.12.1905	Maurermeister Burghard aus Boppard beginnt mit den Umlegungsarbeiten am Säuerlingsturm.
14.12.1905	Ausschreibung zum Wiederaufbau des Säuerlingsturms, Zuschlagsfrist 6 Wochen.
16.12.1905	Junger Mann aus Leiningen wurde auf der Dorfstraße von Lamscheid von zwei italienischen Bahnarbeiterschwer mit 10-12 Messerstichen misshandelt und schwer verletzt.
11.Jan.1906	Offizieller Vertragsabschluss (Unterzeichnung) der Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken mit der Baufirma Grün & Bilfinger über die Neubaulinie Kastellaun – Boppard.
31.01.1906	Erster Tunneldurchstich (Kalmut-Tunnel) um 15.00 Uhr mittels 30 Sprengschüsse.
23.02.1906	Ausschreibung von Wartehallen (Hollnich, Dudenroth und zwei für Pfalzfeld) und Bedürfnisanstalten (für Hollnich und Dudenroth) aus Wellblech. Zuschlagsfrist 4 Wochen, Bauzeit 10 Wochen.
27.02.1906	Zweiter und dritter Tunnel durchbrochen.
07.03.1906	Fa. A. Nolte aus Kastellaun sucht Maurer für die Bahnhöfe Ebschied und Lingerhahn.
13.03.1906	Ausschreibung für die Befestigung von Straßen, Wege, Plätze und Bahnsteige in Hollnich, Ebschied, Dudenroth, Lingerhahn und Pfalzfeld. Zuschlagsfrist 4 Wochen, Bauzeit 8 Wochen.
12.04.1906	Ausschreibung für die Herstellung eines Empfangsgebäudes mit angebautem Güterschuppen, des Nebengebäudes und des Dienstwohngebäudes an der Haltestelle Pfalzfeld. Zuschlagsfrist 6 Wochen, Bauende 01.November 1906.
04.05.1906	Erste Zahnradlokomotive ist vor ungefähr drei Wochen eingetroffen und wird auf der Strecke Kastellaun-Simmern eingefahren.
09.05.1906	Fa. Grün & Bilfinger sucht kantionsfähigen Kantinier.
31.05.1906	Erster Toter auf der Strecke Buchholz – Boppard. Bei Arbeiten am 3. Tunnel ist gegen 5.00 Uhr morgens ein Stück des Tunnels eingestürzt und hat den 20 Jahre alten Josef Vrol unter sich begraben. Ein zweiter

	Arbeiter wurde verletzt.
11.06.1906	Ausschreibung für die Herstellung eines Dienstwohngebäudes für zwei Beamte auf dem Bahnhof Kastellaun. Zuschlagsfrist 4 Wochen, Bauende 15.Dezember 1906.
21.06.1906	Geänderter Plan des Fußweges zwischen Mühlthal – Elfenlay liegen beim Bürgermeister in Boppard offen.
22.06.1906	Ausschreibung für den Bau eines Wasserturms am Bahnhof Pfalzfeld. Zuschlag nach vier Wochen, Vertragserfüllung (Bauzeit) 16 Wochen.
23.06.1906	Ausschreibung für die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung eines eisernen Wasserbehälters am Bahnhof Pfalzfeld. Zuschlag 4 Wochen, Bauzeit 13 Wochen.
02.07.1906	1 Vorarbeiter sowie 20-30 Arbeiter werden für die Neubaustrecke Kastellaun – Boppard gesucht.
16.07.1906	Ausschreibung für die Lieferung von Wasseranschlussteilen sowie Lieferung und Aufstellung von zwei Wasserkränen für die Wasserversorgung am Bahnhof Pfalzfeld. Zuschlag nach 4 Wochen.
19.07.1906	Maurer werden für den Bahnhof Pfalzfeld gesucht.
11.08.1906	Ausschreibung für den Bau je eines gemauerten Wirtschaftsbrunnen an den Haltstellen Buchholz, Halsenbach und Leinigen. Zuschlag nach vier Wochen, Vertragserfüllung (Bauzeit) 17 Wochen.
08.09.1906	Ausschreibung der Rohrverlegungsarbeiten zur Wasserversorgung am Bahnhof Pfalzfeld. Zuschlag 4 Wochen, Bauzeit 5 Wochen.
19.09.1906	Landespolizeiliche Abnahme der Strecke Kastellaun – Pfalzfeld.
25.09.1906	Ausschreibung von 700 Stück versetzbaren Schneeschuttbrettertafeln. Zuschlag 4 Wochen, Lieferzeit 4 Wochen.
01.10.1906	Eröffnung der Strecke Kastellaun – Pfalzfeld 13,84 Km.
09.10.1906	Schwere Pulverexplosion im Keller des Hauses Schmitt in Schwall, das Haus ist vollkommen zerstört, Scheune und Stall schwer beschädigt. Tödlich verletzt wurden die 15-jährige Tochter des Hauses und ein Bahnarbeiter.
05.11.1906	Peter Maus aus Hungenroth stürzte von einem Felsvorsprung auf der Bahnstrecke und wurde verletzt.
27.11.1906	Ausschreibung für Herstellung eines Empfangsgebäudes mit angebautem Güterschuppen, eines Nebengebäudes und eines Dienstwohngebäudes am Bahnhof Halsenbach . Zuschlagsfrist 4 Wochen, Bauende 01.November 1907.
29.11.1906	Die 1. Lokomotive ist in der Borsig'schen Maschinenfabrik in Berlin fertig gestellt. Es ist eine vereinigte Zahnrad- und Adhässions-Tenderlokomotive mit 4 Zylindern.
04.01.1907	Unglück im Leininger Schacht, 13 Menschen sterben. Darunter ein Kind und ein Mädchen von 17 Jahren.
08.01.1907	Bei Sprengarbeiten in der Nähe von Ehr wird ein Bahnarbeiter leicht verletzt.

09.01.1907	Beerdigung der Toten des Unglücks im Leininger Schacht in Norath, Leiningen, Bickenbach und Halsenbach unter großer Anteilnahme der Bevölkerung und Mitarbeiter (ca. 2500 Personen). Der Kaiser hat vom Oberpräsidenten einen telegraphischen Bericht eingefordert.
17.01.1907	Staatsanwalt leitet Ermittlungsverfahren wegen fahrlässiger Tötung gegen den Betriebsleiter des Bahnbaues bei Sauerbrunnen ein.
14.03.1907	2736 Mark sind bis heute für die Hinterbliebenen des Unglücks im Leininger Schacht beim Landrat gespendet worden.
16.03.1907	Ausschreibung der Verlegung des Oberbaues Pfalzfeld – Buchholz. Zuschlagsfrist 4 Wochen.
03.1907	Das Holzgerüst über die Hubertusschlucht ist fertig.
02.04.1907	Ausschreibung zur Herstellung eines Empfangsgebäudes nebst Güterschuppens und der Fundamente für eine Bedürfnisanstalt an der Haltestelle Leiningen. Zuschlagsfrist 4 Wochen, Bauende 15.Dezember 1907.
11.04.1907	Ausschreibung zum Abbruch und Verkauf der alten Güterschuppenanlage in Boppard an den Meistbietenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen, Abrissende 4 Wochen.
24.04.1907	Ausschreibung zur Herstellung eines Empfangsgebäudes mit Güterschuppenanbau und eines Dienstwohngebäudes am Bahnhof Buchholz. Zuschlagsfrist 4 Wochen, Bauende 01.April 1908.
26.04.1907	Zwischen Kastellaun und Lamscheid erfasst ein Arbeitszug jungen Arbeiter aus Basselscheid. Er war auf der Stelle tot.
27.08.1907	Beim Zurückbringen eines Leerzuges entgleiste der 3. und 4. Wagen. Der verletzte Arbeiter wurde nach Boppard ins Hospital gebracht.
08.09.1907	Felsrutsch am 3. Tunnel. 1500 m ³ verschütteten Gleise auf einer Länge von 30 Metern. Keine Verletzten da Unglück an einem Sonntag geschah. Verzögerung von 4 - 5 Wochen wird erwartet.
22.09.1907	Unfall am 3. Tunnel mit Winzer Decker, der die Strecke besichtigte. Der Verletzte wurde mit kompliziertem Unterschenkelbruch ins Hospital geliefert.
24.10.1907	Die Beschaffenheit des Felsgesteins macht eine seitliche Verschiebung der Are und eine Verlängerung der Tunnels erforderlich.
01.1908	Die ersten Lokomotiven stehen zur Verfügung und beschleunigen auf den neu verlegten Gleisen die Arbeiten. Der Bahnhof Boppard wird erweitert und eine neue Trasse angelegt.
08.01.1908	Ausschreibung zur Lieferung und Aufstellung von schmiedeeisernen Schutzgittern am Bahnkörper der Neubaustrecke Kastellaun – Boppard. Zuschlagsfrist 3 Wochen, Vollendung 3 Monate.
06.02.1908	Ausschreibung von Kleinschlag für die Neubaustrecke Boppard – Buchholz. Zuschlagsfrist 4 Wochen, Vollendung 40 Arbeitstage.
18.02.1908	Ausschreibung der Pflasterarbeiten der Zufahrtswege und Bahnsteige

	ausschließlich auf den Bahnhöfen Leiningen bis Buchholz. Zuschlagsfrist 3 Wochen, Vollendung 6 Wochen.
26.02.1908	Ausschreibung der Verlegung des Oberbaues auf der Strecke Boppard – Buchholz, sowie das Verlegen von 5,6 Km doppelter Zahnstange . Zuschlagsfrist 4 Wochen.
20.05.1908	Zwei Zahnradlokomotiven sind in Boppard eingetroffen.
10.05.1908	Übergabe und Übernahme der noch im Bau befindliche Neubaustrecke Kastellaun – Boppard mit dem Tage der Inbetriebnahme von der Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken an den Bezirk der Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz.
01.07.1908	Knochenflicker Pies eröffnet das „Gasthaus zum Bahnhof“ heute Hotel Waldfrieden. Zusammen mit dem Haus von Peter Vogt, erstes Haus im späteren Emmelshausen (beide Häuser sind wohl zeitgleich gebaut worden). Eingezogen ist man bereits am 18. April Karsamstag 1908.
06.07.1908	Bekanntmachung des 1. Fahrplans Simmern-Boppard-Simmern.
27.07.1908	Die Lagerplätze an den Bahnhöfen Buchholz, Halsenbach und Leiningen werden öffentlich und meistbietend verpachtet.
25.07.1908	Die landespolizeiliche und eisenbahntechnische Abnahme der Strecke Boppard – Pfalzfeld fand ab 9.00 Uhr vom Bahnhof Boppard an statt.
02.08.1908	Eröffnung der Strecke Pfalzfeld – Bahnhof Halsenbach – Buchholz - Boppard 23,94 Km. (Zahnradbahn auf dem Abschnitt Buchholz – Boppard). Die Verbindung zum Rheintal war geschaffen. Bei der ersten Bergfahrt von Boppard nach Kastellaun wurde am Bahnhof Halsenbach nur kurz gehalten. Bei der Talfahrt zurück nach Boppard wurde dann ein längerer Aufenthalt von ca. 20 Minuten gemacht. Am Bahnhof Halsenbach hatten die Kriegsvereine von Halsenbach, Liesenfeld, Nieder- und Obergondershausen mit ihren Fahnen Paradeaufstellung genommen und groß und klein begrüßten den Festzug mit lebhaften Hochrufen.
04.09.1908	Bau des Anschlussgleises an das Versandhaus Lamscheider Stahlbrunnen.
03.10.1908	Anschaffung einer Gemeindefuhrwerkswaage zum Preis von 1900 Mark mit Fundament am Bahnhof Halsenbach durch die Gemeinde Halsenbach.
16.10.1908	Eisenbahnminister genehmigt 5. Zugpaar auf der Strecke Boppard Kastellaun.
04.11.1908	Öffentliche und meistbietende Verpachtung der Lagerplätze an der Strecke Kastellaun-Boppard auf Bahnhof Halsenbach und Buchholz.
01.12.1908	1. Winter-Fahrplan Strecke Simmern-Boppard.
31.12.1908	Das Restaurant von Josef Wagner am Bahnhof Buchholz wird neu eröffnet.

02.01.1909	Landespolizeiliche Abnahme des fertig gestellten Schienstranges von 52 m Länge zum Versandhaus Halsenbach des Lamscheider Stahlbrunnens (Privatanschlussbahn), später Fa. Schank.
16.01.1909	Am Bahnhof Boppard soll ein Zwischenbahnsteig mit schienenfreiem Zugang für die Strecke Boppard – Kastellaun erstellt werden.
03.02.1909	In den Tunnels der Hunsrückbahn werden die 1. Ausbesserungsarbeiten, verursacht durch Bergwasser, vorgenommen.
20.02.1909	Ausschreibung zur Herstellung eines Ausziehgleises am Bahnhof Buchholz. Zuschlagsfrist 4 Wochen, Vollendung 8 Wochen.
12.08.1909	Die Unterführung am Bahnhof Boppard zu den Gleisen der Hunsrückbahn ist im Rohbau fertig.
02.10.1909	Ausschreibung zur Erbauung einer Wasserversorgungsanlage am Bahnhof Buchholz. Zuschlagsfrist 4 Wochen, Vollendung 6 Wochen.
14.02.1910	Die Zugänge zur Unterführung am Bahnhof Boppard werden mit einem Glasdach überdeckt.
24.03.1910	Eine Lore mit 10 Sack Zement und Eisenbahnschwellen beladen, rast herrenlos und ungebremst vom Hubertusviadukt in den zweiten Prellbock im Bopparder Bahnhof. Fünf der sechs Arbeiter sprangen gleich ab, der 6. erst am 3. Tunnel, wobei er sich erheblich verletzte.
23.05.1910	Die Zahnradmaschine ist im Bahnhof Boppard letzte Woche entgleist, Ersatzlokomotive steht ohne Dampf, das Anheizen dauert 1½ - 2 Stunden, somit ist die Reserve wertlos.
10.09.1910	Ausschreibung der erforderlichen Erdarbeiten für die Erweiterung des Bahnhofes Buchholz, Zuschlagsfrist 4 Wochen, Vollendung 10 Wochen.
15.11.1910	Ausschreibung der Arbeiten zur Erbauung eines Lokomotivschuppens mit zugehörigem Aufenthaltsraum am Bahnhof Buchholz, Zuschlagsfrist 4 Wochen.
19.03.1911	In das Stationsgebäude des Bahnhofs Halsenbach und in die Wärterbude in Ehr wurde eingebrochen. Ferner legten die Einbrecher zwei Grenzstein in Ehr auf die Bahngleise.
22.03.1911	Ein 2 Zentner schweres Schwein fiel auf dem Hubertusviadukt aus dem Packwagen und brach sich ein Bein.
19.04.1911	Ausschreibung von Felsräumungs- und Bodenlösungsarbeiten in den hohen Einschnitten der Zahnradstrecke Boppard – Buchholz. Zuschlagsfrist 4 Wochen.
01.05.1911	Auf der Strecke Kastellaun – Boppard soll ein neues Zugpaar zwischen 5.30 Uhr nachmittags und 11.00 Uhr abends eingelegt werden.
26.06.1911	Der Lokomotivschuppen am Bahnhof Buchholz wurde fertig gestellt. Er bietet Platz für 3 Zahnradlokomotiven.
20.12.1911	Siederohr an der Maschine der Zahnradbahn kurz vor dem Ende der Steilstrecke geplatzt, Zug musste langsam wieder zurück nach

	Boppard fahren.
05.08.1913	Personenzug gerät beim Rangieren am Bahnhof Halsenbach ins Rollen und läuft ohne Maschine bis Ehr. Zugpersonal zog Notbremse.
06.09.1913	Ausschreibung für Bau eines Dienstwohngebäudes für einen Unterbeamten mit Stall am Bahnhof Ebschied. Zuschlagsfrist 4 Wochen.
05.02.1914	Fahrplanänderung mit Beginn des Sommerfahrplans. Der Zug um 12.02 Uhr mittags ab Boppard fährt erst um 12.42 Uhr, damit die Schüler nicht bis 15.00 Uhr warten müssen.
17.04.1914	Die Zahnstange am Tunnel vor dem Hubertusviadukt hat sich gelöst und wurde unter Fackellicht notdürftig befestigt. Der Verkehr geht nur eingeschränkt weiter, da die Unterlagen unter der Zahnstange beschädigt wurden und so schnell kein Ersatz geliefert werden kann.
16.06.1914	Der am Bahnhof Boppard beschäftigte Johann Erb wurde von einem Puffer der Hunsrückbahn erfasst und schwer verletzt.
28.07.1914	In Folge des Krieges werden im Deutschen Reich alle Tunnel, Brücken und Viadukte mit einem Posten besetzt und streng bewacht. Mit der Bewachung der Hunsrückbahn ist bereits begonnen worden.
1914/18	Talseitig vor dem Hubertusviadukt stand ein Wachhaus, dessen Mannschaft im 1. Weltkrieg Sabotageakte verhindern sollte, es wurde Ende der 80iger Jahre entfernt.
31.05.1916	Auf dem Bahnhof Halsenbach entgleiste heute Vormittag ein Gepäckwagen, so dass das Gleis längere Zeit gesperrt war und der Talzug nach Boppard den Anschluss nach Koblenz verpasste.
13.07.1916	In mehreren Ortschaften an der Bahnstrecke nach Kastellaun hat man Kinderverwahranstalten eingerichtet, damit die Bauersleute nicht im Arbeiten gehemmt sind.
05.08.1916	Ab dem heutigen Tag an wird jeden Sonnabend ein neues Personenzugpaar zwischen Boppard und Pfalzfeld verkehren.
02.11.1916	Es sind je zwei Züge in beiden Richtungen der Strecke Boppard – Simmern weggefallen. Das Publikum wurde nicht rechtzeitig darüber informiert.
10.09.1917	Heute Vormittag 7.30 Uhr stieß der von Simmern kommende Personenzug 4629 zwischen Ehr und Fleckertshöhe mit einer entgegenkommenden Lokomotive zusammen. 2 Reisende und 4 Zugbedienstete wurden schwer, 3 Reisende leicht verletzt. 2 Wagen sind entgleist und stark beschädigt. Der Verkehr wird durch Umsteigen aufrechterhalten. Der verunglückte Lokomotivheizer Jacob Lamberti ist nachts um 12.00 Uhr verstorben. Unter den Verletzten befand sich auch der Assistenzarzt Dr. Dietz. Er leistete trotz Verletzung erste Hilfe.
01.11.1917	Vom heutigen Tage verkehrt sonntags jeweils nur noch ein Zug von

	Simmern bzw. Boppard.
02.08.1918	10 Jahre Hunsrückbahn, war der Bopparder Zeitung 2 Zeilen wert.
22.08.1918	Der Lokomotivführer Anton W. in Boppard wird wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes am 10.09.1917 mit Rücksicht auf seine gute Führung zu der geringsten möglichen Strafe von 1 Monat verurteilt.
02.12.1918	Während des Vormarsches des feindlichen Besatzungsheeres wird vom 5. Dezember mittags 12.00 Uhr bis 10. Dezember 12.00 Uhr der durchgehende Personenverkehr auf der Strecke Boppard – Kastellaun – Simmern unterbrochen.
19.04.1921	Es werden Versuche mit einer Reibungs- bzw. Adhäsionslokomotive durchgeführt, die in der Lage sein soll, ohne Zahnrad größere Geschwindigkeit und Tragfähigkeit zu erzielen, als die bisherige Zahnradlokomotive.
05.11.1921	Die Eisenbahnverwaltung kommt der Bevölkerung entgegen und lässt die Arbeitszüge von Simmern jetzt bis Station Ebschied fahren.
01.06.1922	Ab heute halten wieder sämtliche Züge, mit Ausnahme des Pz. 3233, auf dem Haltepunkt Fleckertshöhe an.
18.11.1922	Der Bahnhof Boppard wird demnächst mit elektrischem Licht versehen.
23.11.1922	Am Bahnhof Boppard wurde im Durchgang zu den Zügen eine Schalterhalle aufgestellt.
1923	Strecke Buchholz – Boppard war während des passiven Widerstandes für eine Woche außer Betrieb.
01.02.1924	Wiedereröffnung der Bahnhofswirtschaft in Boppard, Pächter ist Herr Nic. Minning.
18.03.1924	Entgleisung einer Lokomotive vor dem Maschinen-Schuppen der Hunsrückbahn in Boppard, daher kann die Zahnradlokomotive nicht den in Buchholz stehenden Zug abholen. Die Fahrgäste mussten zu Fuß nach Boppard gehen.
01.04.1924 <i>Aprilscherz!</i>	Die Bopparder Zeitung meldete folgendes: „Die Vereinigung der Bahnlinie St. Goar Gründelbach mit der Bopparder Hunsrückbahn ist heute auf der Fleckertshöhe vollendet. Somit ist die strategische Hauptlinie Berlin – Cassel – St. Goar – Paris fertig gestellt“.
13.04.1924	Eröffnung des Wartsaals 1. und 2. Klasse am Bahnhof Boppard.
1926	Die Reichsbahngesellschaft hat am Bahnhofsgebäude Boppard einen Neuanstrich vorgenommen unter der Bedingung, dass die Stadt auf eigene Kosten den Vorplatz mit einer Anlage versieht.
12.01.1926	Der Personenzug 3237 Simmern – Boppard, Boppard an 5.18 Uhr, auf dem Überweg Km 42,1 zwischen Ehr und Fleckertshöhe das Personenauto des Herrn Eisenhöfer aus Boppard angefahren und total zertrümmert. Sein Kind erlitt einen Oberschenkelbruch.
04.03.1926	Bei der Fahrkartenausgabe in Boppard sind die

	Sonntagsrückfahrkarten erheblich vermehrt worden.
18.03.1926	Der vor dem Krieg verkehrende Spätzug von Boppard nach Simmern wird nicht wieder eingeführt.
30.10.1926	Unweit des Bahnhofes Halsenbach wurde der geistesschwach P. Escher aus Reifenthal von einem Zug überrollt und getötet.
01.01.1927	In der Silvesternacht wurden die Fensterscheiben und die Bahnhofsuhr am Bahnhof Halsenbach durch eine Dynamitpatrone zerstört.
08.09.1927	Auf der Bahnstrecke Boppard – Buchholz ist von der Eisenbahnverwaltung eine neue schwere Maschine eingestellt worden, die ohne Zahnrad die Strecke befahren kann. Das lange Warten beim Wechseln der Lokomotive in Buchholz würde entfallen. Gleichzeitig wünscht man sich die früheren Aussichtswagen in den Sommermonaten zurück
01.12.1927	Auf der Station Fleckertshöhe halten die Züge nur noch nach Bedarf.
25.02.1928	Lamscheid bekommt eine Haltestelle der Hunsrückbahn. wie verlautet, wird die Bahn, schon ehe die Haltestelle fertig ist, hier halten. Wegweiser „Zum Bahnhof“ wurden sofort aufgestellt.
08.08.1928	Die Reichsbahndirektion in Mainz teilt mit, dass die Einstellung von Aussichtswagen auf der Hunsrückbahn, nach Einbau der besonderen Bremsen erfolgt.
07.10.1928 <i>Holz- und Polsterklasse</i>	Ab heute wird auf den Reichsbahnen ein neuer Tarif gelten, der nur zwei Klassen für die Reisenden enthält, eine Holz- und eine Polsterklasse . Die Wagen der vorhandenen Klassen werden nach und nach umgebaut.
15.11.1928	Heute entgleisten auf der Station Ebschied zwei Wagen des Personenzuges Boppard – Simmern. Die Wagen sind aus den Schienen herausgesprungen und stellten sich quer über das Geleise. Personen kamen nicht zu Schaden.
10.01.1929	Der Personenzug Nr.3232, der bisher nur von Castellaun ab 6.35 Uhr verkehrte, wird versuchsweise an Werktagen schon vom Bahnhof Ebschied ab 6.21 Uhr nach Simmern fahren.
17.01.1929	Der Hunsrückzug hatte gestern Abend hinter Simmern einen Maschinendefekt. Die Lokomotive musste ausgetauscht werden. Durch den kolossalen Ruck wurde eine Person verletzt. Mit 20 Minuten Verspätung traf der Hunsrückzug in Boppard ein.
30.04.1929	In Dudenroth lag ein Mann auf den Gleisen. Der Vormittagszug aus Lingerhahn machte eine Vollbremsung, dennoch wurde dem Mann eine Hand abgefahren.
18.11.1929	Auf der Strecke Boppard – Simmern treten bei den Zügen P 3241 und I 3244 kleinere Fahrplanänderungen in Kraft.
17.12.1929	Durch einen orkanartigen Sturm in der vergangenen Woche wurde ein entwurzelter Baum auf den Bahnkörper in Ebschied geschleudert. Der

	Führer des von Buchholz nach Simmern fahrenden Personenzuge Nr. 3238 bemerkte dies jedoch rechtzeitig.
1929	Ende des Zahnstangenbetriebs auf der Steilstrecke Buchholz – Boppard. Dampflokbetrieb T16-Lok Baureihe 94 mit 130t Leistung.
01.02.1930	Für die Züge Nr. 3233 und 3234 auf der Strecke Simmern – Boppard treten mehrere Fahrplanänderungen in Kraft.
14.07.1930	Auf dem Bhf. Halsenbach entgleiste der Nachmittagszug aus Boppard, da sich in Folge der Hitze die Schienen ausgedehnt hatten. Schaden wurde nicht angerichtet.
22.07.1930	Tausende Eisenbahnbeamte, Bahnarbeiter und Angehörige wurden während der Besatzungszeit ausgewiesen oder zu Gefängnisstrafen verurteilt (insgesamt zu 183 Jahren).
15.11.1931	Der Lokomotivführer des Nachmittagspersonenzuges von Boppard nach Simmern verhinderte am Bahnübergang Bhf. Halsenbach einen Zusammenstoß mit einem leichtsinnigen Motorradfahrer. Der Soziusfahrer lag direkt vor der Lokomotive.
1931	Zahnstange wurde entfernt.
09.12.1932	Heute fuhr ein aus Boppard kommender PKW gegen die geschlossene Schranke am Bahnübergang Bhf. Halsenbach . Der Rampenbock wurde erheblich beschädigt. Es gab keine Verletzten.
21.02.1933	Die Reichsbahndirektion Mainz teilt mit: Auf der Strecke Buchholz – Boppard sollen im Laufe d. J. umfangreiche Brückenbauarbeiten durchgeführt werden. Für die Dauer der Arbeiten, die für die Zeit von Ende Mai bis Ende Juli vorgesehen sind, muss der Eisenbahnverkehr auf der genannten Strecke stillgelegt werden. Der Güterverkehr wird umgeleitet und für den Personen-, Eilgut- u. Expressverkehr wird Ersatzweise ein 33sitziger Kraftomnibus bis Fleckertshöhe eingesetzt.
11.04.1933	Die Verstärkung des 58 m hohen Hubertus-Viaduktes ist der Firma Grün & Bilfinger übertragen worden. Die Arbeiten werden in Kürze aufgenommen.
20.04.1933	Der Streckenabschnitt Boppard – Buchholz wird wegen Brückenumbaus für die Dauer von etwa 8 Wochen gesperrt. Ab Fleckertshöhe werden Omnibusse der Reichsbahn die Fahrgäste übernehmen. Am Haltepunkt hält der Hunsrückzug von Simmern hier planmäßig und es werden für diese Zeit dort vorübergehend Fahrkarten nach Boppard verkauft. Es gilt ein Behelfsfahrplan.
23.06.1933	Die Bauarbeiten zur Verstärkung der Rauschenlochbrücke werden heute fertig gestellt. Morgen wird der Zugverkehr wieder aufgenommen und der Omnibusverkehr zwischen Boppard und Fleckertshöhe eingestellt.
02.08.1933	Heute vor 25 Jahre wurde die Neubaustreck Boppard – Pfalzfeld der Staatsnebenbahn Castellaun – Boppard, eine der interessantesten und schönsten Gebirgsbahnen Deutschlands, dem Verkehr übergeben.

03.02.1934	Am Bhf. Buchholz entgleiste ohne Schaden eine Lokomotive.
07.04.1934	71 jähriger pensionierter Postschaffner P. Bersch aus Halsenbach sprang aus fahrendem Zug. Er hatte vergessen in Ehr auszusteigen. Seine Verletzungen mussten ärztlich versorgt werden.
15.07.1935	Die Gemeinde Emmelshausen übernimmt von der Gemeinde Halsenbach für 200,- RM die Fuhrwerkswaage am Bahnhof . Sie wird jedoch nicht mehr in Betrieb genommen, da eine Reparatur von 500-600 RM ansteht. Zudem besitzt die Fa. Henrich in der Nähe ebenfalls eine Waage und nimmt geringere Gebühren (Die Waage wird anschließend an die Gemeinde Basselscheid für 200,- RM verkauft).
01.08.1935	Bahnhofname „ Halsenbach “ wird in Bahnhof „ Emmelshausen “ geändert.
1944	Bahnlinie wurde durch Tiefflieger beschädigt.
19.05.1945	Der erste Zug nach dem Kriege lief wieder über die Strecke Boppard – Simmern.
Juli 1945	Die Züge auf der Strecke Boppard verkehrten bereits täglich zweimal.
1954	Ende der Adhäsions-Loks, mittels zweier Loks am Kopf und am Zugende. Von nun an wurden Schienenomnibusse Baureihe VT 798 mit Steuerwagen eingesetzt.
1956	Mit Sommerfahrplan wurde die 3. Klasse abgeschafft.
1957	Der planmäßige Güterverkehr über die Steilrampe zwischen Buchholz und Boppard wurde eingestellt.
1964	Letzte planmäßige Dampfloks bei der Hunsrückbahn, es werden nur noch Dieselloks eingesetzt.
24.12.1965	Laut Erlass des Bundesministerium für Verkehr soll das Verfahren zur Stilllegung der Strecke Boppard – Kastellaun eingeleitet werden.
1971-1972	Diesellok zerdrückte am Bahnhof Emmelshausen in Höhe des Stellwerks einen Gepäckwagen. Noch heute sind Kratzspuren und Beschädigungen an der Mauer zu erkennen.
17.06.1973	Zugunglück bei Emmelshausen mit vielen Verletzten. An der alten Dörther Brücke sprang der Triebwagen aus den Gleisen und krachte gegen den Brückenpfeiler.
28.05.1983	Einstellung des Personenverkehrs auf dem 38 Km langen Streckeabschnitt Simmern – Emmelshausen. Letzte Fahrt mit einem Sonderzug. Neuer Personenzug mit zwei vierachsigen Nahverkehrswagen mit Lok und Steuerwagen werden auf der Strecke Emmelshausen – Boppard eingesetzt. Triebfahrzeug auf der Talseite ist eine Lokomotive der Baureihe 213, Personenzug fährt als Wendezug.
1984	Nach 27 Jahren wieder Güterverkehr auf der Steilstrecke (Grenzlast 150 Tonnen).
30.05.1985	Kein Fahrdienstleiter mehr im Bahnhof Buchholz
09.12.1986	Laut Erlass des Bundesverkehrsministerium wird die dauernde

	Einstellung des Güterzugbetriebes der Teilstrecke Pfalzfeld – Emmelshausen verfügt.
01.04.1987	Güterverkehr wird eingestellt.
04.08.1987	Bahnhofsgebäude Buchholz wird abgerissen.
03.02.1988	Rückbau der Strecke Pfalzfeld – Emmelshausen beendet. 8,6 Km Schienen wurden abgebaut.
25.09.1988	Bahnhof Emmelshausen : Schalter der Fahrkartenausgabe wird geschlossen.
14.11.1988	Bundesbahnobersekretär Alois Quint wird als letzter Beamte (Vorsteher) des Bahnhofs Emmelshausen in den Ruhestand versetzt.
11.05.1989	Das Bahnhofsgebäude von Emmelshausen wird von der VG erworben und renoviert. Es dient als Ort für allerlei Veranstaltungen.
um 1995	Bahnhof Boppard wurde abgerissen.
1999	DB Haltepunkt Buchholz wird von der Stadt Boppard und mit Unterstützung des Landes Rheinland-Pfalz neu gestaltet.
15.11.2001	Der Bahnhof Emmelshausen steht mit heutigem Bescheid unter Denkmalschutz.
2002	Bahnhof Emmelshausen wird Standesamt.
12.08.2005	Einstellung des Eisenbahnbetriebes, wegen massiver Schäden bzw. Verschleiß an den Radreifen der Steuerwagen.
23.11.2005	Wiederaufnahme des Betriebes mit 6-wöchigem Probebetrieb, dauerhafte Schmierung der Gleisbögen löst Verschleiß-Probleme, zudem wurde die Zugfiguration geändert. Die Diesellok fährt an der Zugspitze nach Emmelshausen, während sie in Boppard am Ende der Zugformation eintrifft. Zusätzlich verkehren die Züge wechselweise auch auf Flachstrecken. Der Einzelfahrpreis beträgt 3,25 €.
23.06-03.08 2008	Das Gleis- und Gleisbett mit Schwellen zwischen Boppard und Emmelshausen wird in den Sommerferien für 9,3 Mio. € durch die Fa. Spitzke AG erneuert. 80 Mitarbeiter sind rund um die Uhr an Sonn- und Werktagen im 2 Schichtbetrieb im Einsatz.
03.08.2008	Präsentation Chronik Hunsrückbahn im Bahnhof Emmelshausen .
04.08.2008	DB Regio hat den Betrieb auf der sanierten Strecke wieder aufgenommen, aber schon nach wenigen Tagen trat erheblicher Verschleiß an den Radreifen auf. Das Schmieren der Räder und Gleise war erfolglos. Erst ein Schleifzug soll Abhilfe schaffen.
10.08.2008	Kein Zugverkehr auf der Strecke, es werden Bahnbusse eingesetzt.
27/28.09.08	100 Jahr-Feier in Boppard und Emmelshausen wurde abgesagt.
Ende 12.2008	Erwerb des Grundstückes am Kalmuter Weg 1, für die Verwaltung und Werkstatt der neuen Hunsrückbahn.
16.02.2009	Ab 5.25 Uhr fährt die Hunsrückbahn nach acht Monaten Unterbrechung wieder stündlich auf der Strecke Boppard – Emmelshausen. Das Schmieren der Gleise nach exakten Anweisungen der Bahn-Techniker machte eine

	Wiederinbetriebnahme der Strecke möglich.
30.09-18.10 1909	Ausstellung am Bahnhof Emmelshausen . 101 Jahre Hunsrückbahn und Geschichte Bahnhof Halsenbach / Emmelshausen.
11.10.2009	Am verkaufsoffenen Sonntag in Emmelshausen 101-Jahrfeier der Hunsrückbahn.
01.12.2009	Das private rheinland-pfälzische Eisenbahnverkehrsunternehmen „Rhenus Veniro“ aus Mainz hat vom Zweckverband Schienenpersonenverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV) den Zuschlag für den Betrieb der Strecke bis zum Jahre 2029 erhalten. Drei neue Regio-Shuttles mit Bluetec-Technologie wurden in der Schweiz bei Firma Stadler bestellt.

Zusätzliche Informationen

Entsprechen der Entstehung der Nebenbahn beginnt **die Kilometrierung** in Simmern mit Km 0 und zählt bis Km 52,7 in Boppard. Noch heute auf der Strecke Emmelshausen – Boppard zu sehen. Zwischen Boppard und Buchholz befinden sich fünf Tunnels (Kalmut-Tunnel 124 m, Talberg-Tunnel 144 m, Rauerberg-Tunnel 124 m, Hinterburden-Tunnel II 64 m und Hinterburden-Tunnel I 64 m) sowie zwei Viadukte (das Hubertusviadukt und die kleinere Rauschenloch-Brücke). Das imposante Hubertusviadukt mit sechs Rundbogenarkaden aus massivem Neckarsandstein ist 48,5 m hoch und hat eine Länge von 130m. Die Rauschenloch-Brücke, die 4 Öffnungen hat, ist 78 Meter lang und 30 Meter hoch.

Zwischen 1908 und 1929 **Betrieb als Zahnradbahn** mit 7 Reisezugpaaren und 2 Güterzügen täglich. Es wurde eine spezielle Zahnradlok preußischer Gattung (Borsig T26), die entweder 4 Personenwagen oder 6 Güterwagen (120t)

bewegen konnte, eingesetzt. Mitten zwischen den Gleisen war eine zweiteilige Zahnstange von 5,54 Km Länge in die Steigung eingebaut. Vor der Sanierung der Strecke im Jahre 2008 sah man noch die abgetrennten Befestigungen zwischen den Schienen.

Nach den Vorschriften durfte die Ein- und Ausfahrt in die Zahnstange nur mit 7,2 km/h erfolgen. Auf der Steilstrecke erreichte der Zug dann eine **Geschwindigkeit** von 15 Km/h.

Heute beträgt die Streckenhöchstgeschwindigkeit 50 km/h und die Geschwindigkeit auf der Steilrampe wird mit maximal 25 km/h, bergwärts mit maximal 30 km/h genannt.

Ab Buchholz wurde die Bahn bis 1929 von einer an der Spitze des Zuges laufenden gewöhnlichen Adhäsionslokomotive alleine weiter gezogen, während die am Schluss drückende Zahnradlokomotive ihr Werk getan hatte und nach Boppard zurückkehrte, um einen abwärts fahrenden Zug wieder hinunter zu geleiten oder einen anderen heraufzuholen.

Von 1929-1954 **Dampflokbetrieb**. Zum Einsatz kam eine T 16 – Lok Baureihe 94, Leistung 130t. Vorher tat für kurze Zeit noch eine T 20, die schwerste aller deutschen Zahnradlokomotiven, ihren Dienst.

Die Kosten des Teilstückes Kastellaun-Boppard sollen um die 7 Millionen Mark gelegen haben (genau 6.924.00,00 RM). Die reinen Baukosten betragen 6 Millionen und der Grunderwerb betrug 1 Million Mark, obwohl die Stadt Boppard alle erforderlichen Grundbesitz kostenlos abgab. Der Kreis St. Goar trug mit Unterstützung der Stadt Koblenz, die 60.000 Mark gab, und der Stadt Boppard, die 120.000 Mark gab, 401.000 Mark bei.

Die Arbeiten für das Los I. Strecke Kastellaun – Lingerhahn wurden der Firma Jakob Kopp in Eltville für den Preis von 86.077,20 M. übergeben.

Los II. und III. von Buchholz nach Lingerhahn sind an die Baufirmen Eberhard & Schreiner und Siepman Saarbrücken zum Preis von 1.041.685 Mark übertragen worden. Für die Lieferung der Gusseisernen Rohre für die gesamte Bahnstrecke erhielt das Deutsche Gussstahlsyndikat den Zuschlag.

Die Fa. Grün & Bilfinger erhielten 1,487 Mio. Mark nur für die Bauarbeiten an der Steilstrecke Los IV. Buchholz – Boppard (nur die eigentliche Bahnlinie).

Hinzu kamen noch die Arbeiten an den beiden Talbrücken und den fünf Tunnels. Das gesamte Auftragsvolumen belief sich auf 2,175 Mio. Mark.

Damals veranschlagte man für eine eingleisige Strecke:

über flaches Land ca. 80.000 Mark / je Kilometer,

die Steilstrecke Buchholz – Boppard ca. 640.000 Mark / je Kilometer

Die Herren Landrat Wenderholt und Landtagsabgeordneter Knebel haben beide ihre Stimme dafür eingesetzt, dass ein Anschluss an das Rheinland zustande kam.

Am ersten Tag der **Eröffnung** der neuen Bahnlinie sind bereits 292 Fahrkarten ausgegeben worden und zwar: 71 nach Buchholz, 58 nach Halsenbach, 45 nach Fleckertshöhe, 18 nach Leiningen, 4 nach Pfalzfeld, 13 nach Simmern und 11 nach anderen Station.

Der Fahrpreis für die Strecke Boppard – Simmern betrug 1908 für die dritte Klasse 1,65 RM. Umgerechnet wären das nach heutiger Währung ca. 1 Cent pro Km also 15 Cent als Fahrpreis für die Strecke Boppard-Emmelshausen. 1906 verdiente ein Eisenbahnarbeiter 35 Pfennige die Stunde.



Quelle: Bopparder Zeitung vom 25.06.1906

Lokomotivführer des ersten Personenzuges auf der Strecke Simmern – Boppard am 03. August 1908 war der 35 Jahre alte Simmerner Franz Gimzicki. Der **Heizer** war damals Adolf Kiefer und der **Eisenbahnschaffner** war Jakob Schöhl beide ebenfalls aus Simmern

Grimzicki war auch der Lokomotivführer des ersten Zuges der am 01.10.1906 die Strecke Simmern- Kastellaun – Pfalzfeld einweihte. Der Bürgermeister von Pfalzfeld überreichte ihm damals aus Freude über dieses Ereignis einen „blauen Hunderter“. Lokomotivführer Grimzicki nahm ihn in Empfang, quittierte und verteilte den Betrag unter den Eisenbahnkollegen (12 Mann) des Zuges. Anders der Bahnhofsvorsteher von Pfalzfeld, der dies mit der Begründung ablehnte, dies sei eine Beamtenbestechung.

Die Hunsrückbahn zwischen Boppard – Emmelshausen steht unter **Denkmalschutz** im UNESCO Weltkulturerbe.

Die Fahrtzeit für die 6,3 km lange Steilstrecke betrug:
Mit Dampflok 27 Minuten,
später mit Schienenbussen 17 Minuten