

## Vor 20 Jahren: Trambahn Abschied

Text und Fotos von  
Hans Feldkirchner

Am 23. März 1956, vor 20 Jahren, stellte die KEVAG ihren Straßenbahnbetrieb von Koblenz nach Oberlahnstein auf Omnibusse um.

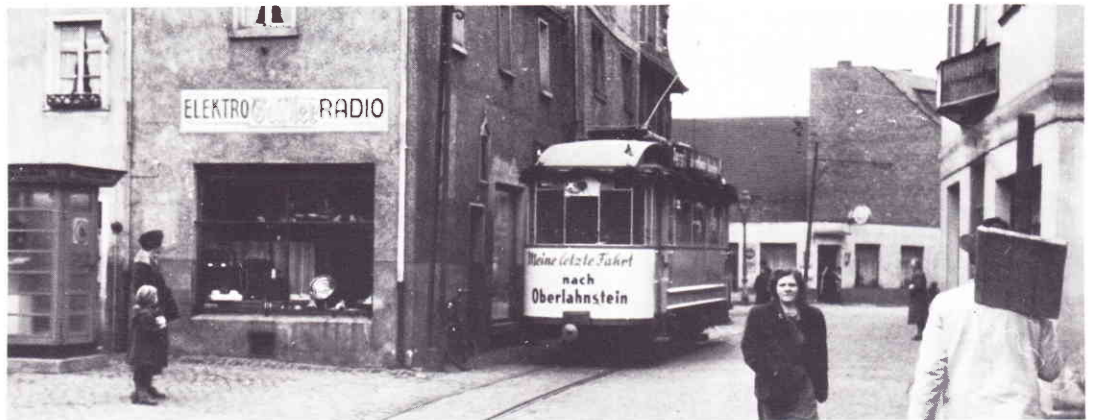
Das 20jährige Jubiläum soll Anlaß sein, die Nahverkehrsverhältnisse seit Ende des 2. Weltkrieges aus der Sicht eines Horchheimers zu beschreiben, der heute wie vor 30 Jahren ein treuer Fahrgast der KEVAG ist.

Wie sah es mit der Straßenbahn nach Kriegsende aus? Nach der Sprengung der Pfaffendorfer Brücke im Februar 1945 war das Streckennetz mit der Stadt Koblenz zerstört. Dank ihrer in den Depots Unterniederberg und Vallendar zurückgebliebenen Wagen konnte die KEVAG den provisorischen Betrieb auf zwei Linien wieder aufnehmen: am 9. 7. 1945 Ehrenbreitstein - Vallendar, am 23. 7. 1945 Ehrenbreitstein - Arenberg.

Nachdem die Oberleitungen wieder hergerichtet und die Bombenschäden am Gleiskörper beseitigt waren, erschien am 24. 9. 1945 die erste Straßenbahn wieder in Horchheim. Zunächst fuhr sie nur bis Niederlahnstein Brücke, weil diese Brücke zerstört war. Nachdem die Lahnbrücke am 22. 12. 1947 wieder hergestellt war, fuhr sie weiter bis Oberlahnstein.

### Mit Gebimmel in den Ort

Ältere Mitbürger erinnern sich sicherlich noch an das Quietschen der Räder, wenn die Bahn mit Schwung den Anlauf vom Rhein her zur großen Kurve am Mendelssohnstift nahm, kurz anhielt und dann mit Gebimmel in den Ort einfuhr, sich durch die enge Emser Straße wand, um an der Alten Heerstraße zu halten. Von hier fuhr sie – um viele Horchheimer Fahrgäste erleichtert – in Richtung Lahnstein gesehen, auf der linken Straßenseite, hart an der Häuserzeile, mit viel Gebimmel weiter bis zum Kloster (heute Krankenhaus). Nachdem in der Weiche der Gegenwagen passiert war, ging es weiter nach Lahnstein.



### Kritischer Punkt: Allee-Kurve

Der Vollständigkeit halber soll noch einmal die Fahrstrecke der Straßenbahn, wie sie zuletzt bis zum 28. 3. 1956 bestand, beschrieben werden: Von der Pfaffendorfer Brücke, zunächst von der Oberen Rampe rheinaufwärts, dann nach Fertigstellung der jetzigen Pfaffendorfer Brücke (am 18. 7. 1953), von der Unteren Rampe (Ev. Kirche) aus, fuhr die Bahn die Emser Straße auf der linken Straßenseite entlang in Richtung Lahnstein. An der früheren Pfaffendorfer Post mußte in der ersten Weiche die Gegenbahn abgewartet werden. Es ging weiter die Emser Straße entlang bis zur Bahnunterführung am Gaswerk. Die Bahn verließ die Straße und fuhr am Gleiskörper der Bundesbahn entlang. Etwa in der Mitte zwischen Gaswerk und Horchheimer Brücke wurde in der zweiten Weiche wieder die Gegenbahn abgewartet. Es ging dann mit Tempo unter der Horchheimer Brücke durch bis zum Rheinpark Mendelssohn. In einer großen Linkskurve begann durch die Unterführung der „Aufstieg“ zur Emser Straße am Mendelssohnstift. Für den Fahrgast war es, neben dem Wagenführer stehend, immer faszinierend zu sehen, wie der Fahrer mit Tempo auf die Kurve am Rheinpark zusteuerte, um im geeigneten Augenblick die Bahn abzubremsen und in einer sanften Linkskurve unter gleichzeitigem Stromgeben die Höhe zur Emser Straße zu erklimmen. Je nach Temperament des Fahrers ging es sanft oder stoßweise durch die Kurve, wobei oft die Stange der Stromzuführung aus dem Fahrdraht sprang.

Nach gebührendem Halt in der dritten Weiche am Kloster fuhr man weiter auf der linken Straßenseite nach Niederlahnstein. Die vierte und letzte Weiche vor der Endstation lag kurz vor dem Bahnübergang der Strecke Niederlahnstein - Limburg. Zuvor wechselte die Bahn in Höhe des Bahnhofs Niederlahnstein von der linken auf die rechte Straßenseite. Nach Überquerung der Bahnlinie fuhr die Straßenbahn rechtsseitig durch Niederlahnstein über die Lahnbrücke bis vor die Bahnstrecke Oberlahnstein - Limburg. Hier endete die Linie. Heute erinnert an diese Endstation noch ein Zeitungskiosk.

### Alptraum für Autofahrer

Die Weiche vor dem Bahnübergang Niederlahnstein - Limburg sollte sich mit Beginn der Motorisierung für die Autofahrer als Alptraum erweisen. Es gab ständig ein Durcheinander, wenn sich nach Öffnen der Bahnschranken der Straßenverkehr in beiden Richtungen in Bewegung setzte. War die Bahn aus Richtung Oberlahnstein kommend vor der Bahnschranke auf der linken Straßenseite gefahren, so wechselte sie nach Überquerung der Bahnlinie plötzlich auf die Straßenmitte, um durch die Weiche zu kommen. Ohne viel Phantasie kann man sich ausmalen, wie es bei Auflösung des Autostaubes auf diesem Stück der B 42 in beiden Richtungen zuging.

### Trambahn-Abschied

Diese Herrlichkeit ging am 28. 3. 1956 zu Ende. Oberfahrer Hilgert fuhr mit weißen Handschuhen diese letzte Bahn von

Oberlahnstein ins Depot nach Vallendar. Wer von den Horchheimern erinnert sich noch an die letzten Straßenbahnfahrer aus Horchheim wie: Johann Wagner, Josef Schreiber, Matthias Komp und viele andere? An dieser Stelle sei ihnen und den Schaffnern für den Dienst bei Wind und Wetter auf den ungeschützten Plattformen der Straßenbahn herzlich gedankt.

Und dann kamen die Busse! Sie brachten einen Hauch von Fortschritt und Großstadtmilieu mit. Die Linie wurde erweitert über die Pfaffendorfer Brücke hinweg durch die Schloßstraße, Lohrstraße bis zum Hauptbahnhof. In Oberlahnstein fuhren die Busse nunmehr über die Bahnüberführung bis in die Parkstraße. Alle Busse, 7 an der Zahl, fuhren mit Girlanden geschmückt langsam hinter der alten Straßenbahn her.

### Oldtimer „Paulchen“

Einige dieser Busse hatten sogar Holzsitze. Für die heutige Zeit unmöglich, damals jedoch ein Fortschritt. Man fuhr zum ersten Male das Stück Emser Straße vom Mendelssohnstift bis zum Gaswerk mit dem Bus und dann über die Pfaffendorfer Brücke ohne Umsteigen durch die Stadt bis zum Hauptbahnhof – damals ein Ereignis. Die KEVAG setzte aber auf unserer Linie auch noch ihre Bus-Veteranen ein. Da gab es einen kleinen Bus, den die Fahrer „Paulchen“ nannten. Dieser Bus hatte die Motorhaube vorne im Wageninnern neben dem Fahrer lie-

bitte umblättern





**Premiere der Buslinie Koblenz Hbf - Oberlahnstein. Girlandengeschmückt rollt die erste Busgeneration über das Kopfsteinpflaster in der Emser Straße.**

gen. Diese war mit gut gepolsterten Matten abgedeckt. Die Fahrgäste saßen darauf Rücken an Rücken und stemmten beiderseits der Haube die Füße kräftig am Boden ab, damit sie bei der Schaukelei auf den holprigen, vom Krieg beschädigten Straßen nicht herunterfielen.

Es war immer ein Hallo, wenn es über die Bahnstrecke an der Horchheimer Brücke ging. Da gab es, je nach Temperament des Fahrers, Stöße, die einen vom Sitz hoben. Mancher, der auf dem Motor saß und nicht aufpaßte, landete auf dem Boden. Die Fahrgäste nahmen dies, gewohnt an die Schaukelei der alten Straßenbahn, mit Humor hin.

### Neue Bus-Generation

Am 12.7.1965 wurde, nachdem die Horchheimer Höhe bewohnt war, die Linie 16 Koblenz Hauptbahnhof - Horchheimer Höhe, zunächst über die Umgehungsstraße, später durch Pfaffendorf - Horchheim, eröffnet. Nachdem die Altbusse bald ver-

schwunden waren, wurden auch die ersten neuen Busse, die die Linie eröffnet hatten, ausgetauscht. Auf einer Fahrt mit dem Männerchor Horchheim nach Nevers in Frankreich habe ich einen dieser Bus-Veteranen auf einem Autofriedhof in Luxemburg wiedergesehen. Die als nächste Generation eingesetzten MAN-Busse mit Luftfederung waren die besten Busse, die die KEVAG je hatte. Mit ihrem Einsatz verschwanden auch die Schaffner, dieses immer hilfsbereite Völkchen, welches je nach Veranlagung und Laune die Fahrgäste unterhielt oder ärgerte. Viele von ihnen sind noch heute als Bus-

fahrer tätig. An dieser Stelle sei den Horchheimer Busfahrern Heinz Knipp, Franz Löhr, Max Oppenhäuser und Karl Surmann im Namen aller Fahrgäste für ihren Einsatz im Dienste der Bevölkerung herzlich gedankt. Die heute eingesetzten neuen gelb-roten Busse haben einen besseren Komfort als ihre Vorgänger, weisen aber auch Mängel auf.

### In 5 Min. zum Hauptbahnhof

Mit der Freigabe der Südbrücke änderten sich die Busverbindungen für Horchheim grundlegend. Die alten Linien Kobenz Hbf. - Lahnstein und Koblenz Hbf. - Horchheimer Höhe gibt es nicht mehr. Dafür bedient die KEVAG

Horchheim jetzt mit 3 Linien:  
Linie 5: Lahnstein - Metternich,  
Linie 6: Horchheim - Moselweiß  
Linie 9: Horchheimer Höhe - Arenberg.

Die Horchheimer können heute in gut 5 Minuten am Hauptbahnhof oder in gut 10 Minuten am Zentralplatz sein. Mit dieser für Horchheim erfreulichen Linienführung begann ein neuer Abschnitt in der Entwicklung des Nahverkehrs.

### KEVAG-Nahverkehr Einige Daten in Kürze

Beginn als Pferdebahn im Jahre 1887 mit 25 Wagen.  
Länge des Streckennetzes 12,13 km.  
Elektrischer Betrieb ab 1899.  
Wagenbestand 82 Trieb-, 26 Bei- und 27 Güter/Arbeitswagen. Zu Beginn des 2. Weltkrieges: Streckennetz 51,71 km.  
Erste Umstellung auf Omnibusbetrieb 1939. Letzte Fahrt der Straßenbahn 19.7.1967.  
Ältester Straßenbahnwagen: Baujahr 1887, jüngster Wagen: Baujahr 1916.  
Streckennetz der Kevag heute: 100,6 km. Im Einsatz sind 76 Busse mit einer Jahresbeförderung von rund 14 Millionen Fahrgästen.

Wenn es um Ihre Getränke geht: Ruf (0261) **7 28 49**

# Heinz Pohren

## Getränkevertrieb

HORCHHEIM Louis-Berger-Str. 4

**Gatzweilers  
Alt**

Das beliebte  
Düsseldorfer Altbier



## Lieferant wohlschmeckender Köstlichkeiten

in Faß und Flaschen

Königsbacher, Gatzweiler Alt, Kölsch, Schultheis, Alt, Bitburger, Beck's Bier, Pilsener Urquell, Tuborg, Guinness, Paulaner Salvator, Berliner Weiße, Diät Pils, Weizenbier, Bamberger Bier, Coca-Cola, Pepsi-Cola, Apollinaris, Luisen-Brunnen, Rhenser, Viktoria-Brunnen, Fachinger, Stille Mineralwasser, Schweppes, Dittmeyer Fruchtsäfte, Spirituosen, Wein, Possmann Orig. Frankfurter Apfelwein