

KLAUS
HARTHAUSEN

DIE ALTRHEIN- BAHN

GESCHICHTE EINER
RHEINHESSISCHEN
NEBENBAHN



WORMS
VERLAG

Impressum

Die Altrheinbahn

Osthofen – Rheindürkheim – Guntersblum
Geschichte einer rheinhessischen Nebenbahn

1. Auflage, Dezember 2021

© Worms-Verlag 2021
in der Kultur und Veranstaltungs GmbH Worms,
Von-Steuben-Straße 5, 67549 Worms
www.worms-verlag.de

Alle Rechte vorbehalten.

Gestaltung und Produktion: Schäfer & Bonk, Worms

ISBN 978-3-947884-63-6

Printed in the EU

Die Freiheit des Wortes ist Grundlage einer freien, demokratischen Gesellschaft
und Voraussetzung für jedes künstlerische und publizistische Schaffen.

Klaus Harthausen

Die Altrheinbahn

Osthofen –
Rheindürkheim –
Guntersblum

Geschichte einer
rheinhessischen
Nebenbahn

Inhalt

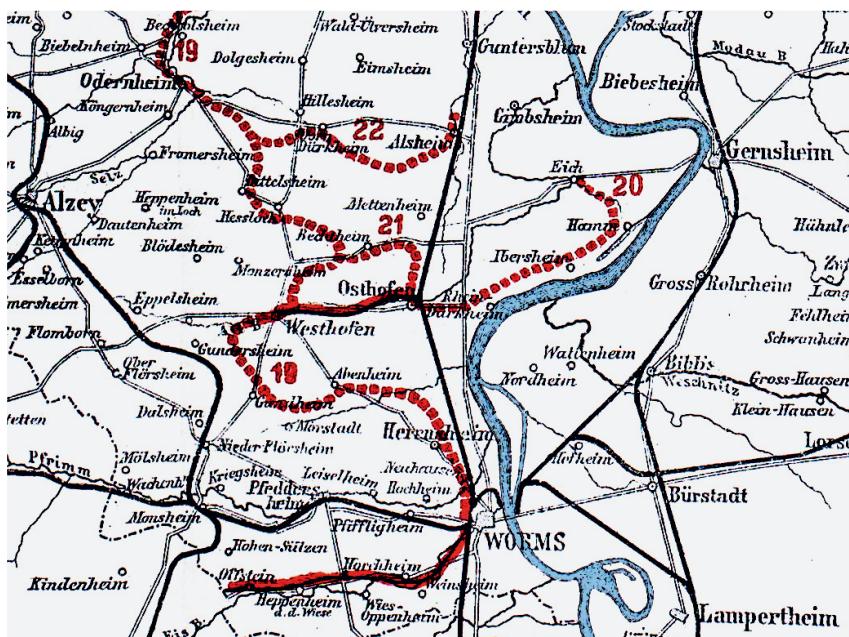
Vorwort	6
Vom jaulenden Akkutriebwagen, ein Zeitzeugenbericht von Karl-Ernst Maedel	8
Eisenbahnbau im 19. Jahrhundert	11
Verschiedene Ideen und Projekte für die Altrheinbahn	14
Inbetriebnahme in zwei Abschnitten	17
Mehrfach gescheitert: Eine Rheinuferbahn Worms – Rheindürkheim	23
Geschichten und Bemerkenswertes aus der Bauzeit	27
Vom Nutzen einer Eisenbahn im 19. Jahrhundert	27
Nicht ganz so einfach: Einigung über die Kosten	30
Vermessungsarbeiten mit Hindernissen	33
Eine Entdeckung in Rheindürkheim: Steinzeitgräber Gräber der Hinkelstein-Gruppe	34
Bahnhofsgebäude: Nicht von ungefähr ein Déjà-vu	37
Gimbsheim: Wo soll das Gasthaus stehen?	40
Die Zeit der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahn	41
Der passive Widerstand gegen die französische Besatzung	50
Von der Deutschen Reichsbahn zur Bundesbahn	56
Zuckerrübenverkehr	61
Fahrzeuge auf der Altrheinbahn	65
Die Dampflokomotiven	65
Triebwagen auf der Altrheinbahn	67
Güterverkehr in Rheindürkheim: Die Nebenanschlüsse	72
Industrieanchluss Strohstoff-Fabrik Rheindürkheim	72
Industrieanchluss Elektrizitätswerk Osthofen	77
Industriestammgleis Industriegebiet Worms Nord	80
Rückzug in Raten	82

Anmerkungen	89
Literaturverzeichnis	92
Übersicht der normalspurigen Bahnen in Rheinhessen	94

*Umschlagabbildung: Montage aus einer Fotografie von
Volker Blees (Originalfotografie und Bildbeschreibung
siehe Seite 83).*

Verschiedene Ideen und Projekte für die Altrheinbahn

Für die Altrheinbahn gab es im Vorfeld mehrere »Projecte« – wir würden heute Projektstudien sagen – des Großherzogtums Hessen. Der Großherzogliche Oberbaurat Pfarrer kalkulierte in den Jahren 1885–1886 im Auftrag des hessischen Finanzministeriums 25 Nebenbahnprojekte, davon sieben in Rheinhessen. Für sein Projekt einer 12,5 km langen Nebenbahn Osthofen–Rheindürkheim–Eich veranschlagte Pfarrer 543.000 Mark Baukosten. Als besondere Schwierigkeiten nannte er die Hochwassergefahr, der mit einem erhöhten Bahndamm begegnet werden sollte. Allerdings wollte er die Linie entlang der »Chaussee« (heutige Straße L 386) von



Nebenbahn-Projekte des Großherzogtums Hessen (Ausschnitt, Stand 1888). Hier bereits als durchgezogene Linie zu erkennen die 1888 eröffneten SEG-Strecken Worms–Offstein und Osthofen–Westhofen. Als Projekt die Altrheinbahn bis Eich.

Osthofen nach Rheindürkheim bis vor den Rheindamm führen, um von da der Straße nach Ibersheim zu folgen. Pfarrer rechnete mit 30.120 Fahrten im Jahr, was zu Einnahmen von 10.126 Mark aus Fahrgeldeinnahmen und 22.702 Mark aus Güterverkehren führen sollte. Diese hätten die Betriebskosten knapp gedeckt, nicht aber die Kapitalkosten, sodass er ein jährliches Defizit von 26.421 Mark erwartete.⁵

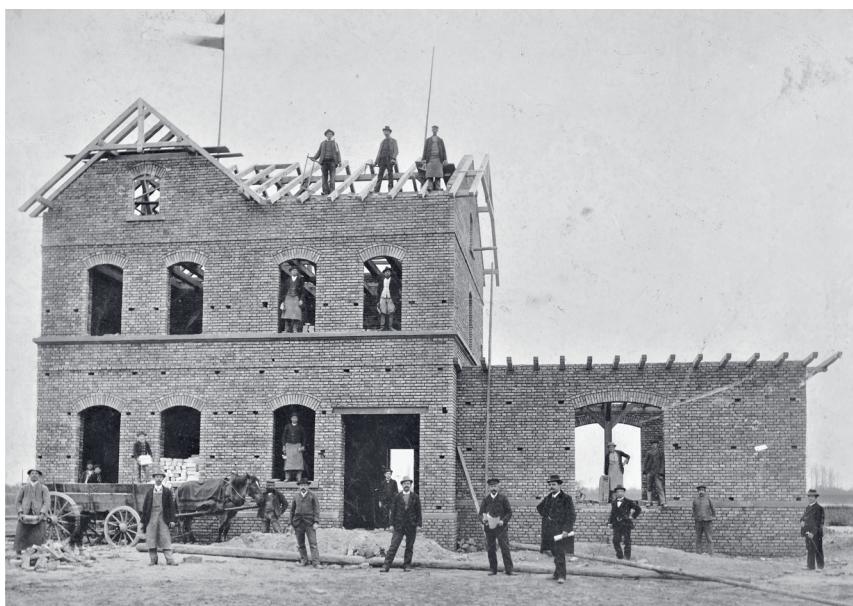
In einem Nachtrag von 1890 wird eine 3,8 km lange reine Güterverkehrsstrecke von Osthofen bis Rheindürkheim »Rhein-Quai« ins Auge gefasst, die auf »Antrag mehrerer Industrieller« geprüft wurde. Hier wird insbesondere die »Papierstoff-Fabrik« (Strohzellstoff-Fabrik) in Rheindürkheim ins Feld geführt, die einen regen Güterverkehr habe und ein Fabrikgleis erhalten sollte. Als Betreiber schlug Pfarrer die Hessische Ludwigsbahn oder die S.E.G. vor.⁶

Diese vorgenannte Studie wurde Grundlage eines Gesetzes vom 15. November 1890, mit dem der Bau zahlreicher Nebenbahnen in Hessen auf den Weg gebracht wurde. Insbesondere die bislang im Bahnbau eher vernachlässigte Provinz Rheinhessen hatte sich mit einem Komitee unter Führung des Freiherrn von Heyl für die Erschließung des linksrheinischen Landesteils eingesetzt.⁷ In dieses Gesetz, das für 18 normalspurige Nebenbahnen mit rund 300 km Länge insgesamt 25,5 Millionen Mark bereit stellte, wurde nach längeren Verhandlungen auch die Altrheinbahn Osthofen–Rheindürkheim–Guntersblum aufgenommen.⁸

Vorangegangen waren zahlreiche Initiativen in der Region. So bildete sich zur Altrheinbahn auch ein Komitee unter dem Vorsitz des Wormser Industriellen Cornelius Wilhelm von Heyl zu Herrnsheim, der ein starker Verfechter der Staatsbahnidee war. Dieses plante noch 1895 eine normalspurige Eisenbahnstrecke von Worms bis nach Rheindürkheim, entlang der heutigen Mainzer Landstraße (heute B 9). Die Stadt Worms konzipierte auch selbst eine Eisenbahnstrecke entlang des Rheins nach Rheindürkheim, was in der Zeit 1897 bis 1914 mehrfach von der Staatsregierung und von der

Bahnhofsgebäude: Nicht von ungefähr ein Déjà-vu

Für Stationsgebäude griff man seinerzeit gerne auf normierte Typenbaupläne zurück. Nicht von ungefähr sehen daher die Bahnhofsgebäude von Rheindürkheim, Ibersheim, Hamm, Gimbsheim und Eich gleich aus – kleine Unterschiede gab es bei der Größe der angebauten Güterschuppen sowie bei der Ausrichtung zum Gleis. Die aus Ziegelmauerwerk bestehenden Gebäude haben einen T-förmigen Grundriss und sind zweigeschossig. Oben befand sich eine Dienstwohnung, unten der Eingangs- und Wartebereich sowie der Dienstraum. Angesetzt war ein parallel zum Gleis stehender Güterschuppen für Stückgüter. Heute sind die Empfangsgebäude in Rheindürkheim, Eich und Gimbsheim verputzt und umgebaut. Hingegen kann man in Ibersheim und vor allem in Hamm am Rhein noch den ursprünglichen Zustand erkennen. Besonders der Bahnhof Hamm ist von den Eigentümern diesbezüglich mit viel Rücksicht auf den historischen Zustand gepflegt worden.



Richtfest Bahnhof Hamm Unbekannt / Sammlung Hans-Dieter Susemichel



Rheindürkheim 10. Oktober 1987: Diesellok 212 062 vom Bw Darmstadt, während der Rübensaison nach Rheinhessen ausgeliehen, hat im Bahnhof Rheindürkheim bereits leere gegen volle Rübenwagen an die Laderampe rangiert und wartet auf die Weiterfahrt. Volker Blees



Das letzte rote Wormser ETA-Pärchen, Vorsserien Triebwagen 515 002 mit Beiwagen 815 816 zwischen Ibersheim und Hamm auf einer DGEG-Sonderfahrt am 24. September 1988 Volker Blees