

Rheingauische Heimatblätter

Mitteilungen der Gesellschaft zur Förderung der
Rheingauer Heimatforschung e. V., herausgegeben
in Verbindung mit der ASBACH'schen Hauszeitung

Nr. 1/1978

Rüdesheim am Rhein

Januar-März

Die Dampf-Straßenbahn von Eltville nach Schlangenbad

Fortsetzung und Schluß

(Heinz Söhnlein)

Güterwagen

Bis zum Jahre 1904 wurde ein teilweiser Verkauf von Güterwagen und dann wieder die gleiche Neubeschaffung vollzogen. Warum?? Ein gedeckter Güterwagen davon ging 1903 an die Nassauische Kleinbahn, Nastätten im Taunus. Er wurde wieder durch ein neues, gleiches Fahrzeug ersetzt. Dann verblieb es bis zur Stilllegung wie folgt:

1907	106 275	5 692
1908	112 369	4 353
1909	110 722	1 817
1910	115 952	3 274
1912	125 170	10 003
1913	136 888	7 927
1914	90 255	2 874
1915	94 775	2 313
1927/28	130 000	500

3 offene Vierachser, Nr. 12, 13 und 14. Je Güterwagen zwei Drehgestelle, Länge über Puffer 9,58 m, ohne Puffer 8,58 m. Breite über alles 1,86 m. Drehzapfenabstand 4,50 m. Achsabstand in den Drehgestellen je 1,00 m. Breite der beiden seitlichen Türen 1,50 m, Tragfähigkeit 10 t.

2 gedeckte Vierachser, Maße wie vor, Tragfähigkeit 10 t.

1 gedeckter Zweiachser, Länge ohne Puffer 4,55 m, Radstand 2,20 m, Türbreite 1,20 m. Weitere Angaben hierzu fehlen.

1 Spezialwagen, näheres unbekannt.

Einnahmen und Ausgaben

Auch hier fehlen manche Zahlen. Es waren nur jene von 1906 bis 1915 zu ermitteln:

Jahr	Einnahmen		Ausgaben	
	Insgesamt	Davon Personenverkehr:	Güterverkehr:	
	Mark	Mark	Mark	Mark
1906	49 805	43 745	—	43 948
1907	50 465	41 296	—	47 028
1908	52 873	—	—	45 506
1909	50 904	43 835	—	41 466
1910	52 328	45 989	—	41 287
1912	61 275	47 576	11 225	42 938
1913	63 086	50 866	10 153	51 107
1914	39 586	32 244	3 304	41 504
1915	40 991	33 648	3 379	29 728

Beförderungsleistungen

Nun ein Blick auf die Beförderungsleistungen. Leider sind die Angaben auch unvollständig:

Jahr	beförderte Personen	beförderte Güter t
1900	78 994	258
1901	61 886	901
1904	109 757	4 461
1906	114 109	3 036

Im Kriegsjahr 1915 fand eine interne Verschiebung im Bereiche der Betriebsführung der Bahn statt. Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft übertrug die Betriebsführung ihrer Betriebsführungsgesellschaft. Diese firmierte: „Allgemeine Deutsche Eisenbahnbetriebs-G.m.b.H.“

Das Interesse der Allgemeinen Deutschen Kleinbahn-Gesellschaft an der Eltville-Schlangenbader Bahn wurde verständlicherweise immer geringer. Die Gesellschaft wechselte die Betriebsleiter laufend aus. Es kamen solche von den verschiedensten Konzern-Bahnen, wie die Westpreußischen Kleinbahnen, Kleinbahn Aschersleben-Nienhagen und anderen Bahnen kurzfristig nach Eltville. Die Bahnleiter hatten kaum Zeit gehabt, mit dem Personal näheren Kontakt zu bekommen und die speziellen Verhältnisse der Bahn kennenzulernen, da wurden sie schon wieder zu einer anderen Bahn versetzt. Warum? Das konnte nicht ermittelt werden.

Nach Übernahme der Bahn durch die Stadt Eltville Anfang April 1927 bis zur Betriebseinstellung im Frühjahr 1933 waren, während dieser immerhin sechs Jahre, die betrieblichen Verhältnisse geordnet.

Daß die Bahn zum Erliegen kommen mußte, ist verständlich. Der Personenkraftwagen und auch der Omnibus traten ihren Siegeszug an. Schon im Jahre 1910 wurde in Wiesbaden die damalige „Wiesbadener Autoverkehrs-Gesellschaft“ gegründet, später „Blaue Kurautobusse“. Sie befuhr mit ihren Bussen — zwar noch primitiv mit Klappverdeck und Vollgummireifen ausgerüstet — eine Ausflugslinie von Wiesbaden über Chausseehaus — Georgenborn nach Schlangenbad über Eltville nach Wiesbaden zurück. Nach der Unterbrechung durch den ersten Weltkrieg wurde dieser Omnibusverkehr mit ständig moderneren Fahrzeugen fortgeführt. Aber er kam dann Jahre später auch zum Erliegen, als nach dem zweiten Weltkrieg der Personenkraftwagen Allgemeingut geworden war!

Rückschau

Die Streckenführung der Bahn war — so kann man sagen — durchaus romantisch. Kaum hatte das Gleis das sympathische Örtchen Eltville verlassen, so erblickte man in der laufenden Steigung rechts und links große, schöne Weinbergsanlagen. Von

der Höhe von Neudorf herab grüßt am Bergeshang ein verträumtes Schlößchen. Die Durchfahrt durch die enge Hauptstraße von Neudorf war immer ein besonderes Ereignis, wenn der Schaffner mit einer roten Fahne und der Warnschelle bewaffnet, strammen Schrittes vor dem Zügle voranmarschierte. "Auf daß Niemandem ein Leid zustoße!"

War dann Neudorf durchfahren, öffnete sich dem Besucher das herrliche Tal von Schlangenbad mit seinen Wiesen und dem kleinen Bächlein in der Mitte. Jetzt mußte sich die Kastenlok schon anstrengen, denn es ging stets und ständig bergauf. Die Wälder mit ihrem alten Baumbestand traten dichter an die Fahrstrecke heran, vorbei an einigen Mühlen im Tal. Laut erscholl das Echo des Auspuffschlages der kleinen, aber leistungsfähigen Lok von den Anhöhen ins Tal zurück. Dann horchten die Bewohner und Gäste von Schlagenbad auf. Denn das war für sie das untrügliche Zeichen: Jetzt kommt gleich „unser Bähnchen“!

Oh ja, sie entbehrte nicht des Reizes und der Gemütlichkeit, so eine Fahrt mit der kleinen Bahn!

Rückschauend auf die Bahn Eltville-Schlagenbad darf man heute nach 80 Jahren doch nicht vergessen, daß sie in den Jahren ihrer Existenz gern gesehen war und der Bevölkerung von Schlagenbad und den umliegenden Gemeinden wirkliche Erleichterungen und Vorteile brachte. Man denke doch einmal darüber nach, wie beschwerlich es einstens war, z. B. von Schlagenbad aus nach dem 8 km entfernt liegenden Eltville mit seinen Behörden und seinem Staatsbahnhof zu gelangen! Und dann wieder zurück. Ein Fußmarsch von zweimal 2 Stunden! Noch schwieriger war es für die Bewohner der Höhengemeinden, wie Neudorf, Kiedrich, Rauenthal, Hausen v.d.H. und andere mehr! Zu leicht sind heute diese Tatsachen im Zeitalter des Autos, des Telefons, des Rundfunks usw. vergessen. Deshalb sollte man trotz manchem Unerfreulichen der ehemaligen Dampf- und Straßenbahn Eltville-Schlagenbad ein freundliches Gedenken bewahren!

Kleinbahn's Ende!

Unsre Kleinbahn, ach die Gute,
Pfeift bald auf der letzten Tute;
Altersschwach wird ihr Gebein,
Und in Kürze geht sie ein!

Jahr um Jahr fuhr sie entlang,
Mit viel Gestank den Schienenstrang;
Sehr zum Ärger vieler Leute,
Die sie zu arg mit Qual betreute!

Bergwärts fuhr sie mit viel Schnaufen,
Talwärts konnt' sie besser laufen,
Sauste über Stock und Stein,
Einmal brach sie gar ein Bein!

Während der Inflatio-Zeiten,
Ihr die Ruh' tat Freud' bereiten;
Bis ein großer Mann – oh Graus,
Holt sie aus dem Stall heraus!

Reinigte ihr faul' Gedärme,
Brachte untern Kessel Wärme;
Jagte sie nach Schlangenbad,
Trotz – sie war noch sehr malad!

Tag für Tag ging das so weiter,
Ob der Himmel trüb, ob heiter,

Schleppte Menschen hin und her,
Bis sie sprach: „Ich kann nicht mehr!“

Ach, nun kommt das bitt're Ende,
Aller Dinge Schicksalswende;
Heut' kommt nun die letzte Fahrt,
Mit Dampf und Qualm, nach alter Art!

Tränen fließen, Tücher schwenken,
Einen letzten Blick sie schenken;
Uns'rer „teuren“ Eisenbahn,
Die brav ihren Dienst getan!

hcm

Auszug aus dem Buch: DE STOOMLOCOMOTIEVEN DER NEDERLANDSE TRAMWEGEN von Ir. S. Overbosch, Antwerpen, Ausgabe 1966.

In Kapitel 9 auf Seite 61/62 heißt es unter „De Locomotieven van Henschel“ wie folgt:

CLS 7, Henschel, Fabr. Nr. 4304, gebaut 1895, in Betrieb genommen 1919.

Diese Maschine war wesentlich schwerer als die bisher beschriebenen Lokomotiven von Henschel. Sie war eine der drei gelieferten Stück für die Eisenbahn-Linie Eltville-Schlagenbad von der Allgemeinen Deutschen Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin. Die Nummern waren 1–3, Fabriknummern 4302–4304, diese Serie wurde dann 1899 erweitert auf Nummer 4 und 5, Fabriknummern 5118 und 5119. Da diese Linie aus dem Rheintal her die Höhe nach Bad Schlangenbad erklimm, waren solche schweren Maschinen notwendig.

Die CLS kaufte diese Maschine 1919 über Orenstein & Koppel von den Westdeutschen Sprengstoffwerken. Sie erhielt 1921 bei dem Übergang von CLS in die LTM (Limburgse Tramvaartmaatschappij) die Nummer 7. Seit ungefähr 1930 stand die Maschine außer Betrieb auf dem Werksgelände der LTM in Roermond. Sie wurde 1935 auseinandergenommen – in Teile zerlegt – und verschrottet.

