

III. Oberkassel verliert den Status „Schnellzugstation“

Der Bahnhof Oberkassel war bis zum Ende des 19. Jahrhunderts als „*Station 1. Klasse*“ eingestuft, an der auch die Schnellzüge hielten, da dort „*Abzweigungen*“ stattfanden durch die Umsteigemöglichkeit mit dem Trajekt von und nach Bonn. Die „*Trajektanstalt*“ erwies sich als die „*beste Verbindung der beiden Rheinufer von Obercassel aus*“.¹ Von Oberkassel nach Beuel zu fahren und sich von dort auf den weiten Weg vom Bahnhof zur Anlegestelle der Fähre zu begeben, war viel zu umständlich und zeitraubend. Seit dem 1. Januar 1879 fuhr zwar regelmäßig zu den ankommenden und abfahrenden Zügen ein Bus zum Rheinufer, aber das Umsteigen mit Gepäck und die höheren Kosten hielten viele Reisende von dieser Möglichkeit ab.

Die Schnellzüge, die seit 1870 in Oberkassel hielten, wurden gerne genutzt, um mit dem Trajekt Bonn oder Köln zu erreichen. Die Oberkasseler bevorzugten den nachmittäglichen Trajektzug um 16.05 Uhr, um in Bonn Geschäfte zu erledigen oder Konzerte bzw. Veranstaltungen zu besuchen. Sie konnten dann abends um 20.47 Uhr von Bonn aus zurückfahren. Bei den Reisenden aus Köln, vom Niederrhein oder aus dem Bergischen Land war der Morgenzug um 8.47 Uhr von Bonn aus ins Rechtsrheinische sehr beliebt. Der Abendzug um 20.43 Uhr von Oberkassel nahm dann all die Rückkehrer wieder auf, die ihren Geschäften nachgegangen waren oder die Schönheiten des Siebengebirges genossen hatten.²

An manchen Sonn- und Feiertagen fuhren „*Extrazüge*“ für Touristen morgens von Bonn nach Linz und abends wieder zurück.³ So war z.B. in der Bonner Zeitung am 22. Juni 1882 zu lesen: „*Für nächsten Sonntag steht dem Siebengebirge ein großer Fremdenbesuch aus dem Wupperthale bevor. Die Bergisch-Märkische Bahn läßt [...] einen Extrazug abgehen, zu welchem Retourbillets nach Obercassel, Dollendorf, Königswinter, Rhöndorf, Honnef und Linz zum Preis der einfachen Fahrt ausgegeben würden*“.⁴ Vom 1. Juli 1878 führten die rechtsrheinischen Schnellzüge Nr. 169 und 172 zwischen Oberkassel und Düsseldorf auch „*Personenwagen III. Klasse*“.⁵

„Baedekers Rheinlande“ empfahl auf seiner 58. Route ausdrücklich die Orte der rechtsrheinischen Eisenbahnstrecke „*Von Ehrenbreitstein nach Obercassel (Bonn) und Troisdorf (Deutz, Düsseldorf)*“: Oberkassel (58 km von Ehrenbreitstein) wird als „*freundlicher Ort*“ beschrieben, „*mit einer grossen Cementfabrik und altem Kirchthurm, zwischen Obstbäumen am Rhein gelegen, auch zu längerem Aufenthalt geeignet*“. Beispielhaft genannt werden Fußwege zum „*Steinernen Häuschen*“, zu den Steinbrüchen der Rabenley, nach Heisterbach, zum „*Foveaux's Häuschen, ebenfalls mit schöner Aussicht. Die nach Bonn bestimmten Wagen werden nach dem Rhein hinab geschoben und mittelst Trajekt über den Rhein befördert. Eine Lokomotive holt sie am l. Ufer zur Weiterbeförderung nach dem Bahnhof ab.*

[...] Am rechten Rheinufer folgt: 62 km Beuel, Bonn gegenüber gelegen: Omnibus vom Bahnhof nach der fliegenden Brücke oder dem Überfahrtsdampfboot (20 Pf)“.⁶

Schon bald nach Eröffnung der Strecke von Troisdorf nach Mülheim-Speldorf (mitten in das Herz des Ruhrgebietes) verminderte sich seit Mitte der 1870er Jahre der Gütertrajektverkehr Bonn-Oberkassel zusehends.⁷ 1878 wurden in drei Fahrstraßen mit Hilfe von drei Ponten nur noch 52.388 Wagen und 38 Lokomotiven übergesetzt.⁸ Mitte der 1890er Jahre beschäftigte die Eisenbahndirektion zunehmend die Frage der Rentabilität auch des Personentrajektverkehrs. Die äußerst geringe Auslastung der „*Personenzüge Nr. 176/177 zwischen Bonn und Obercassel an Werktagen im Winter – sehr oft ist der Zug ohne Reisende gefahren* - “ veranlasste die Direktion, „*den Verkehr dieser Züge im Winterfahrplan 1895/96 aus wirtschaftlichen Gründen auf die Sonntage im Monat Oktober und April zu beschränken*“.

¹ KOK 805, 11.9.1902. 1871 wurden „*auf zwei Fahrstraßen mittels drei Ponten [...] 70.752 Wagen und 271 Locomotiven trajectiert. 25.473 Wagen und 130 Locomotiven mehr als im Vorjahre*“ (Bericht 1872, S. 92); Ende 1873 wurden auf drei Fahrstraßen und mit drei Ponten fast 85.000 Wagen und über 200 Lokomotiven transportiert, etwas weniger als im Vorjahr (Bericht 1874, S. 90). Das Verhältnis von ankommenden und abfahrenden Personen auf dem Trajektbahnhof Oberkassel war 1878: 1. Klasse: 89 zu 71; 2. Klasse: 551 zu 682; 3. Klasse: 927 zu 1337; 4. Klasse: 0 zu 109. Im Durchschnitt kamen pro Tag vier Personen an und 6 fuhren ab (Geschäftsbericht 1878, Anhang S. 40).

² KOK 805, 11.9.1902. Das Verhältnis von ankommenden zu abfahrenden Personen in Oberkassel war 1878: 1. Klasse: 1429 zu 1426; 2. Klasse: 14.644 zu 14.753; 3. Klasse: 31.589 zu 30.262; 4. Klasse und Arbeiter: 1671 zu 2048. Im Durchschnitt kamen pro Tag 135 Personen an, 132 fuhren ab (Geschäftsbericht 1878 Anhang S. 40).

³ BZ 25.5.1879; 17.6.1879; 20.5.1885.

⁴ BZ 22.6.1882.

⁵ BZ 30.6.1879.

⁶ Baedeker, S. 325-328 (Privatarchiv Strack).

⁷ Bericht 1874, S. 90.

⁸ Geschäftsbericht 1878, S. 53.

Nach dem geharnischten Protest des Oberkasseler Bürgermeisters Schröter⁹ und einer zusätzlichen Eingabe von Einwohnern des Ortes zeigte sich die Direktion wenigstens bereit, die Züge Nr. 176/177 an Sonn- und Feiertagen den ganzen Winter hindurch verkehren zu lassen.¹⁰ Nachdem Schröter in der Folgezeit auf einem regelmäßigen Trajektbetrieb insistierte, beschied ihm schließlich die Direktion am 20. März 1901, es sei nicht *„beabsichtigt, die früheren Spätzüge zwischen Bonn und Obercassel wieder einzurichten. Sie sind seinerzeit aufgehoben worden, weil die Benutzung eine zu geringe war“*. Ein *„Bedürfnis für ihre Wiedereinlegung“* könne auch jetzt nicht anerkannt werden.¹¹

Als nun auch noch der Schnellzug um 11.45 Uhr nicht mehr in Oberkassel hielt und im Winterfahrplan 1901/1902 die Trajektzüge von Bonn nach Oberkassel um 22 Uhr und von Oberkassel nach Bonn um 23.10 Uhr nicht mehr fahren sollten, veranlasste Schröter eine Pressekampagne an die Adresse der Eisenbahndirektion, der Kölner Handelskammer und der überregionalen Zeitungen. Er gab selbst die Argumentation vor unter dem Motto: *„So werden die Einwohner von Obercassel aufs Schwerste geschädigt“* und lieferte die entsprechenden Formulierungshilfen: *„Zur Begründung und Bitte führen wir Folgendes an: Obercassel mit 2445 Einwohnern ist der Sitz einer ausgedehnten Basaltindustrie, welche 130 Arbeiter beschäftigt, einer Cementwarenfabrik mit 150 Arbeitern, einer Cementfabrik mit 500 Arbeitern, welche zwischen der Grenze gelegen ist, aber vollständig in Obercassel beheimatet ist. Ferner befindet sich in Obercassel ein von nahezu 200 Schülern besuchtes Lehrinstitut mit Berechtigung zum einjährigen freiwilligen Militärdienst. Nur 1 ½ km von Obercassel entfernt liegen die Gemeinden Ober- und Niederdollendorf mit bedeutenden Steinbrüchen und einer Natursteinfabrik mit etwa 250 Arbeitern“*.¹²

⁹ Albert Schröter, Bürgermeister der Bürgermeisterei Oberkassel (1895 – 1913).

¹⁰ KOK 805, 8.11.1896.

¹¹ KOK 805, 20.3. 1901.

¹² KOK 805, Entwurf undatiert.