GESCHICHTE

Horchheim und die Eisenbahn

Dr. Dietmar Flach, seit einigen Jahren Horchheimer, ist Oberarchivrat im Landeshauptarchiv Koblenz und somit als Historiker "unser Mann an den Quellen". Bekannt durch zahlreiche Publikationen, vor allem zur

Eisenbahn im Jahre 1862

Spuren des Weges aus der Romantik in das Industriezeitalter Eine geschichtliche Reportage von Dr. Dietmar Flach

Wer sich vorzustellen vermag, wie beschwerlich eine Reise oder ein Warentransport sein kann, denen zu Land nur Pferd und Wagen, Esel oder Ochs als Antriebs- oder Transportmittel verfügbar sind, und wer darüber hinaus noch genügend Phantasie besitzt, sich auszumalen, wie langsam und beschwerlich ein Pferdefuhrwerk den knieund nabentiefen Schlamm einer ungepflasterten und ungeteerten Straße oder eines Feldweges bei Dauerregen durchfurcht oder die Chaussee bei Trockenheit polternd und rüttelnd passiert, der kann ermessen, welche Hoffnungen und Erwartungen die Zeitgenossen in das neue Verkehrsmittel des 19. Jahrhunderts, in die Eisenbahn, gesetzt haben. Sie vereinte mit einem Schlage alle bis dahin nur wünschenswerten Eigenschaften der Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Bequemlichkeit und Unabhängigkeit von Wetter und Straßenbeschaffenheit. Sie war für den Transport von Massen- und Stückgut ebenso geeignet wie für die Personenbeförderung und diente dem Nahverkehr von Ort zu Ort ebenso gewissenhaft wie dem Fernverkehr, der die Regionen in einer bis dahin ungeahnten Schnelligkeit miteinander verband. Die Eisenbahn hat die Industrialisierung im 19. Jahrhundert nachhaltig gefördert, sie hat sie in großem Stile erst ermöglicht.

Rheinische Eisenbahn

Die mit der Eisenbahn einhergehenden Wandlungen haben auch den Rheingraben zwischen Bonn und Bingen erfaßt. Zunächst abseits der west-östlich orientierten Eisenbahnverbindungen des Niederrheins mit Belgien und Berlin gelegen, erlebte der Mittelrheingraben seit 1856 die Trassierung der linksrheinischen Strecke, die Koblenz am 15.11.1858 von Bonn her erreichte. Zwar hatte die preußische Militärverwaltung Bedenken gegen eine Eisenbahn auf der linken. Frankreich zugewandten Seite des Rheines gehabt, aber den wirtschaftlichen Interessen der mit dem Bau beauftragten Rheinischen Eisenbahngesellschaft und der Region dann doch einsichtsvoll nachgegeben. Auch hatte sie rasch die erhöhte Leistungskraft des neuen Städtegeschichte, wird sich Herr Flach künftig auch im Kirmes-Magazin Themen der Horchheimer Ortsgeschichte widmen.

Transportmittels für militärische Zwecke erkannt und die Anbindung des Festungsortes Ehrenbreitstein an die linksrheinische Strekke bei Koblenz befürwortet, die durch die Eisenbahnbrücke zwischen Koblenz und Pfaffendorf im Jahre 1864 hergestellt worden ist. Im Zug dieser Maßnahmen erweiterte sie ihre Pläne dahingehend, die militärischen Positionen am Rhein aus den Tiefen des östlich gelegenen Hinterlandes heraus verkehrsmäßig zu erschließen und eine Eisenbahnverbindung von Koblenz und Ehrenbreitstein an die strategisch interessante Lahntalbahn herzustellen, die bei Niederlahnstein endete. An dem dafür geplanten rechtsrheinischen Streckenabschnitt zwischen der Pfaffendorfer Brücke und Niederlahnstein lag Horchheim, dessen Bewohner

sich 1862 an der Frage erhitzten, ob die Bahn rheinseitig -durch den Ort- oder bergseitig am Ort vorbei- zu führen sei.

Horchheimer

Streckenabschnitt

Der Streit um die Streckenführung ist durch eine Eingabe Horchheimer Einwohner vom 27.11.1862 an das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten in Berlin, das die Aufsicht über den Eisenbahnbau führte, aktenkundig geworden. Der Text liegt leider nur in einer Abschrift vor, die das Berliner Ministerium der Koblenzer Regierung 1863 zugesandt hatte, ohne daß diese es zur Grundlage einer Stellungnahme oder einer Untersuchung gemacht hätte. Das



Original der Eingabe ist derzeit im Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz in Merseburg nicht zu ermitteln. Dies ist insofern bedauerlich, als die Namen der Mitunterzeichner unbekannt bleiben. Die Abschrift spricht nur summarisch von "92 Unterschriften". Als Verfasser aber werden immerhin ein Angehöriger der für Horchheim bedeutsamen Familie Mendelssohn sowie ein A. Kottmann genannt.

Beide Schreiber gehörten der Interessengruppe an, die eine Streckenführung der Eisenbahn entlang des Rheines ablehnte und eine Umgehung des Ortes an der Bergseite für angemessener hielt. Gegen diese Trassierung aber hatten sich die dort ansässigen Grundstückseigner schon gewandt und einen Gemeindebeschluß herbeigeführt, den die Eisenbahndirektion als bindend für die Planung der Ortsdurchfahrt entlang der Rheinseite ansah. Die Befürworter der Bergumgehung kamen folglich mit ihrem Gesuch zu spät, und ihr Einwand, daß ein für die Eisenbahndirektion bindender Beschluß, "doch nur dann von Bedeutung sein könnte, wenn alle Beteiligten bei dessen Fassung mitgewirkt hätten", focht den Gang der Dinge nicht mehr an. Die Bahn wurde in den folgenden Jahren entlang des rechten Rheinufers gebaut und bis 1866 fertiggestellt.

Fremdenverkehrsort

Horchheim

Wenngleich das Gesuch vom November 1862 erfolglos geblieben ist, sind seine Argumente auch heute noch von Interesse. Zunächst fürchteten alle, auch die bergseitig angesiedelten Weinbauern, um den Verlust ihres Grund und Bodens und um die Wertminderung des verbleibenden Restbesitzes. Davon freilich wähnten sich die zum Rhein hin angesiedelten Grundbesitzer stärker betroffen, da, wie sie meinten, von "der Linie längs des Rheines ... nicht blos das beste Ackerland der Horchheimer Flur ... durchschnitten, sondern ... auch die schönsten Gärten" zerteilt werden würden, deren Wertverlust auch den Wert der dazugehörigen Restbesitzungen überdurchschnittlich mindere. Eine wertgerechte Entschädigung für den erforderlichen Grundverkauf sei darum kaum möglich. Darüber hinaus würden diese Maßnahmen

nicht nur den Grundeigentümern, sondern dem ganzen Ort Schaden zufügen. "Gerade für Horchheim" sei nach ihrer Ansicht "die Erhaltung seiner äußeren Schönheit von der entscheidendsten Bedeutung", da es als "Hauptvergnügungsort" für die Einwohner von Koblenz gelte und aus dieser Funktion einen Teil seines gewerblichen Einkommens ziehe. Die geplante Haltestelle der Eisenbahn werde diesem Erwerbszweig nur dann dauerhaft Auftrieb verleihen, wenn die Schönheit des Ortes erhalten bleibe. Schließlich könne bei der dem Rheinufer zugewandten Lieblichkeit des Ortes erwartet werden, daß auch auswärtiges Kapital in Bodenerwerb und in neue Landhäuser fließe und das dafür erforderliche Wartungs- und Dienstpersonal aus der ortsansässigen Bevölkerung genommen werde. Zur Unterstützung ihres Argumentes betonten die beiden Verfasser, daß sie die einzigen seien, die in Horchheim nicht von ihrem Grundbesitz lebten. Dieser diene vielmehr dazu, daß "die übrigen Bewohner des Dorfes, die einen mehr, die anderen weniger, einen ... reellen Nutzen (davon) haben". Damit ist zweifellos der Kreis der Bediensteten angesprochen, deren späte Repräsentanten aus der "Mendelsgass" Hans Ludwig so lebendig erhalten hat (Kirmes-Magazin 1989 S. 27). Damit ist aber auch gesagt, daß der Horchheimer Grundbesitz der Verfasser nicht zu deren Lebensunterhalt herangezogen, sondern anderen Nutzungsarten zugeführt wurde. Abschließend appellierten die Verfasser an die mit dem Bau beauftragte Eisenbahngesellschaft, bei der Wahl der Streckenführung diejenige Linie zu wählen, "durch deren Bau die wenigsten Privatinteressen verletzt werden".

Gartenlandschaft des

frühen 19. Jahrhunderts

Wenngleich das Gesuch die Nützlichkeit der Eisenbahn mit keinem Wort in Zweifel gezogen oder gar verneint hat, favorisierte es landschaftspflegerische und siedlungsplanerische Aspekte, die sich für Horchheims Entwicklung langfristig als durchaus zutrefend herausgestellt haben. Der Reiz und die Anmut des Ortes werden heute noch durch seine zum Rhein abfallende Hochterrasse bestimmt, nicht so sehr durch steil aufragen-

GESCHICHTE

de, von Burgzinnen bekrönte Felsen, die den Mittelrheingraben in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zur Musterlandschaft der Frühromantik gemacht haben, die eine eigene Rheinromantik hervorgebracht hat. Aber auch für Horchheim galt nach den Intentionen des Gesuches die ungestörte Einbindung des Ortsbildes in die Flußlandschaft, die hier beide seit dem frühen 19. Jahrhundert um die Variante der künstlich angelegten Parkund Gartenlandschaft bereichert worden sind. Mit dem Erwerb der Horchheimer Besitzungen des Klosters Altenberg und anderer Vorbesitzer hatte der Berliner Bankier Joseph Mendelssohn seit 1818 seinen hiesigen Besitz als sommerlichen Landsitz angelegt, dem neben Acker- und Weinland auch ausgedehnte Gartenanlagen zugehörten, die keine Nutz- und Obstgärten waren, sondern "Lustgärten", wie sie im frühesten Kataster-Flurbuch von etwa 1832 bezeichnet wurden. Hier ist in kleinem Stil die Parklandschaft nachgestaltet worden, die nach englischem Vorbild im 18. Jahrhundert fürstliche und gräfliche Residenzen und Landsitze geziert hatte. Die Beseitigung der ständischen Vorrechte des Adels und der kirchlichen Körperschaften in der Zeit der französischen Herrschaft zwischen 1794 und 1813 hatte auch im Rheinbundstaat Nassau, zu dem Horchheim damals gehörte, seit 1806 zur Auflösung der alten Besitzverhältnisse geführt und bürgerlichem Kapital vielfältige Investitionsmöglichkeiten in Grundbesitz geboten. Nach dem Anfall der Rheinlande an Preußen, dem auch die rechtsrheinischen Teile des späteren Kreises Koblenz zugehörten, stand seit 1814/15 die Region dem Kapital der preußischen Beamten- und Geldaristokratie offen, die hier vielerorts beachtlichen Grundbesitz erworben hatte. In diese Entwicklung ist der Mendelssohnsche Besitzerwerb in Horchheim eingebettet.

Störung der Einheit von Landschaft und Siedlung

Aus dem Gesuch von 1862 wird ersichtlich, daß die Maßnahmen der Landschaftspflege



GESCHICHTE

durch weitläufige Gartenanlagen die Siedlung in knapp 45 Jahren dahingehend geprägt hatten, daß ein Erholungs- und Ausflugsort zu entstehen begann, in dem langfristig auch der so genannte "Kleine Mann" seinen Broterwerb hätte finden sollen. Zweifellos ist die soziale Komponente in der Argumentation von 1862 nur vordergründig herangezogen worden. Sie war nicht geeignet, den landschaftlich gehegten Garten und die in seinem Umfeld entstehenden Arbeitsplätze als Ersatz für die Lebensgrundlagen glaubhaft zu machen, die denjenigen Weinbauern dauernd verloren zu gehen drohten, deren Weingärten dem Eisenbahnbau oberhalb Horchheims, an der Bergseite, zum Opfer gefallen wären. Daß ihre Erwerbsgrundlagen etwa 15 Jahre später einer zweiten Eisenbahntrasse weichen sollten, war 1862 nicht abzusehen. Aber gerade die aus der historischen Rückschau einzubeziehende Tatsache gibt den Argumenten von 1862 nachträglich ihr unbezweifelbares Gewicht. Schließlich hat die gewählte Streckenführung entlang des Rheinufers die Einbindung des naturbezogenen Ortsbildes in die Flußlandschaft gestört und die räumliche Einheit der durch Gärten und Bäume geprägten Siedlung mit dem Ufersaum zerschnitten. So ist es bis heute nicht gelungen, das Rheinufer in das Siedlungsgefüge des Ortes organisch wieder einzubinden. Der erste Bahnbau durch Horchheim hat somit die Abkehr von der landschaftsorientierten Siedlung eingeleitet, in deren Folge der Ort dem Verkehrsbedarf des Koblenz-Lahnsteiner Großraumes in den folgenden 115 Jahren konsequent geopfert worden ist. Die Verfasser des Gesuches von 1862 haben die Gefahren einer der reinen technischen Zwecksetzung verpflichteten Denkweise, wie sie das Industriezeitalter hervorgebracht hat, wohl gesehen. Sie haben auch, und dadurch erscheint ihr Gesuch heute schon fast wieder modern, die sozialen Folgen einer aus ihrem landschaftlichen Verbund gerissenen Siedlung in Ansätzen for-

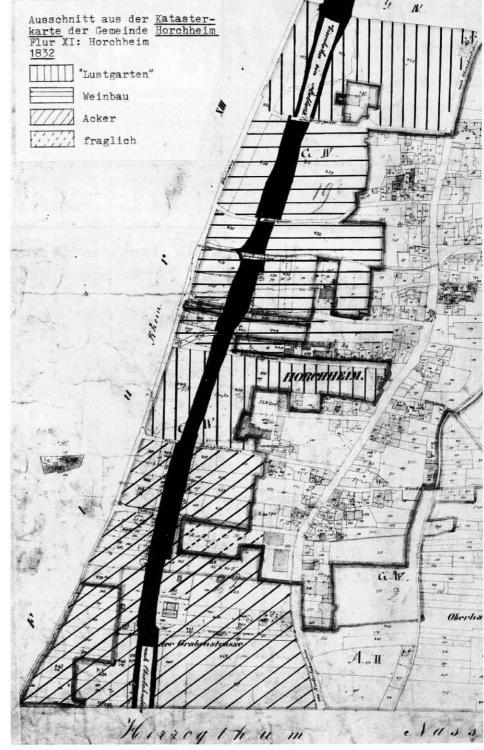
Die Konsequenzen des ersten Bahnbaues in den Jahren nach 1862 mögen durch beiliegenden Ausschnitt aus dem preußischen Urkataster von 1832 veranschaulicht werden. Das Blatt zeigt die Grundbesitzverhältnisse von 1832 mit ihren zum Rhein hin vielfach durchlaufenden Parzellen. Es zeigt gleichzeitig die Trassenführung der 1862 geplanten Bahn entlang des Rheines und die parallel dazu gelegten neuen Parzellengrenzen. Diese neuen Parzellen sind durch höhere Parzellennummern aus der Vierhunderter-Gruppe gekennzeichnet. Das Blatt wurde folglich seit 1832 bis in die sechziger Jahre hinein als Arbeitsgrundlage genutzt, wodurch sein Quellenwert besonders hoch zu veranschlagen ist. Die seit den dreißiger Jahren neu gebauten oder in der Planung vorgesehenen Gebäude sind in Schraffur eingezeichnet. So sind das Mendelssohnsche Teehaus -die heutige evangelische Lutherkirche- an der im Plan als "alte Bergegasse" genannten heutigen Reiffenbergstraße, die Schule zwischen Graben- und Kirchgasse, die Villa Marcana an der Schneidergasse (heutige Müfflingstraße) sowie das "Stationsgebäude" im südlichen Kartenbild als Neubauten seit 1832 kenntlich gemacht. Der Plan läßt erkennen, daß im ufernahen Bereich der Horchheimer Flur bis in die sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts hinein nur sehr zurückhaltend gebaut worden ist.

Garten-, Wein- und

Feldbau im Uferbereich

des Rheines

Aus dem Flurbuch, das gleichzeitig zur Katasterkarte angelegt wurde und ebenfalls erhalten geblieben ist, geht hervor, daß die Bodennutzung des uferseitigen Geländes bis 1832 ausschließlich landschaftlich und agrarisch bestimmt und gegliedert war. Die



Horchheim und die _______Eisenbahn im Jahre 1862

Mendelssohnschen Besitzungen des Johann Jakob Rosenbaum zwischen Kueringsgasse (heute Heddesdorfstraße) und Schneidergasse (heute Müfflingstraße) sind mit Einschluß des heutigen Jahnplatzes als "Lustgarten" deklariert. Diese Lustgärten waren die Vorläufer der 1862 als schutzwürdig bezeichneten Gartenlandschaft. Sie verraten mit ihren Resten im Mendelssohnpark, in der "Allee" am Rhein und in den Baumgruppen entlang des Bahndammes zwischen Heddesdorf- und Müfflingstraße noch heute etwas vom Horchheimer Landschaftsbild, das seit dem frühen 19. Jahrhundert künstlich angelegt und geplant worden ist. Das zwischen Reiffenberg- und Heddesdorfstraße gelegene unbebaute Gelände hingegen diente um 1832 ausschließlich dem Weinbau. Das unbebaute Gelände südlich der Müfflingstraße bis zur Horchheimer Gemarkungsgrenze gegenüber Lahnstein war Ackerland. Seine schon 1832 vollzogene kleinzellige Parzellierung belegt, daß hieraus zahlreiche Horchheimer Haushalte ihren agrarischen Teilerwerb und Naturalbedarf gezogen haben dürften, so daß hier dem Ausbau der Gartenlandschaft wirtschaftliche Grenzen gesetzt waren. Auch die Mendelssohns und Rosenbaums hatten hier Besitz, aus dem sie ihren Küchenbedarf gedeckt haben mögen. Die große Parzelle südlich der Reiffenbergstraße im oberen Kartenteil war Mendelssohnscher Weingarten.

Leben zwischen den Gegensätzen

Nach Aussage des Kartenbildes bedarf es keiner weiteren Nachweise dafür, daß der nach 1862 einsetzende Bahnbau den Horchheimer Uferstreifen in seiner landschaftlichen Geschlossenheit nachhaltig gestört hat. Die Bedenken der Eingabe von 1862 waren durchaus berechtigt. Auch der Ort verlor über die gestörten Privatinteressen der hier ansässigen Grundbesitzer hinaus - die Möglichkeit, Rheinufer und Gartenlandschaft zu einem verbundenen Naturraum dauerhaft zu gestalten, in dem eine leistungsfähige Ausflugs- und Erholungswirtschaft sich hätte entfalten können. Ob sie als alleinige Wirtschaftsgrundlage tragfähig geworden wäre, darf bezweifelt werden. Diejenigen nämlich, die 1862 die Streckenführung entlang des Rheinufers befürworteten, haben den Zusammenhang zwischen Uferlandschaft und Fremdenverkehr nicht gesehen, oder sie haben im Fremdenverkehr den eigenen Erwerbszweig nicht gesucht. Diesen real kalkulierbaren Wirtschaftsinteressen ist die landschaftsbezogene Siedlung in Horchheim 1862 erstmals zum Opfer gefallen. Die Verkehrsschneisen haben zugenommen, die im 19. Jahrhundert der Bahnbau sowie in jüngerer Zeit der Fernstraßenbau in den Ort bis zu seiner Entstellung geschlagen haben. Dennoch kündet das heutige Ortsbild mit seinen Baumgruppen im Schulbereich und am Uferstreifen entlang des südlichen Bahnabschnittes von den landschaftspflegerischen Initiativen, die langfristig aus den Anfängen des 19. Jahrhunderts zum Tragen gekommen sind, als diese Regionen noch Wein- und Ackerland waren. So ist Horchheim mit seiner Naturlandschaft trotz aller Einschnürungen ein beliebter Ausflugsort bis weit in unser Jahrhundert hinein geblieben. Die Lebensfähigkeit des Ortes zwischen den Gegensätzen ist folglich historisch gewachsen. Sie ist nicht erst das Erfordernis unserer Tage. Wenn diese Gegensätze heute besonders krass empfunden werden, weil mit zunehmendem Anstieg des Lärm- und Abgaspegels die Schmerzgrenze erreicht scheint, bleibt statt Resignation nur der Rückgriff auf das ortsinnere landschaftliche Grundkapital und seine Mehrung in den verbliebenen engen Grenzen, auf deren Annehmlichkeiten im Verkehr heute keiner mehr verzichtet, der sich Pferd und Wagen, Esel oder Ochs als alleiniges Antriebs- und Transportmittel vorzustellen vermag.

Dietmar Flach ■

Quellen und Literatur:

Landeshauptarchiv Koblenz: Bestand 441 Nr. 25 984 S. 149-163; Bestand 730 Nr. 365 Bl. 11; Bestand 733 Nr. 365 Bd 1.

Konrad Fuchs: Eisenbahnprojekte und Eisenbahnbau am Mittelrhein 1836-1903, masch. Diss. 1953.

Hans Ludwig: Die Mendelsgass, in: Kirmes-Magazin 1989 S. 26-29.



Hauptgeschäftsstelle

Anton Fries

Mendelsohn Straße 6 · 5400 Koblenz · Telefon 02 61/70 10 88

- Lebensversicherung
- Krankenversicherung
- Bausparen
- Rechtsschutz
- und sämtliche Sachversicherungen

Privat: Ulner Straße 11 · Telefon 02 61/80 28 46