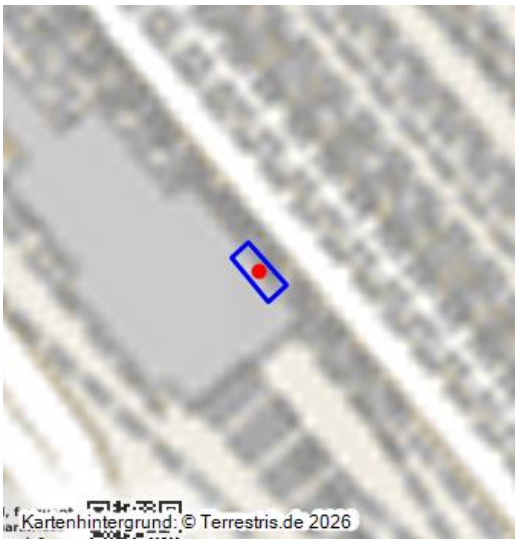
Doppeltriebwagen ET 57 im Rheinischen Industriebahnmuseum

Schlagwörter: Elektrolokomotive, Industriemuseum, Triebwagen, Denkmal (Gedächtnisbauwerk)
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Köln
Kreis(e): Köln
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Frontansicht des Doppeltriebwagens ET 57 im Rheinischen Industriebahnmuseum in Köln (2012).
Fotograf/Urheber: Zaude, Oliver



Die Rheinuferbahn Köln-Wesseling-Bonn

Im Jahre 1906 wurde das Rheinland Schauplatz einer sensationellen technischen Innovation: Die Rheinuferbahn Köln-Wesseling-Bonn wurde als erste elektrisch betriebene Schnellbahn in Deutschland eröffnet. Die damaligen Cöln-Bonner Kreisbahnen und späteren Köln-Bonner Eisenbahnen (KBE) wurden damit weltweit bekannt. Es gab bereits ab 1908 mit 80 km/h fahrende durchgehende Schnellzüge und ein eigenes Dampfkraftwerk versorgte die Bahn bis 1934 von Wesseling aus mit 1050 Volt Gleichstrom.
Die hochmoderne Bahn war technisch so angelegt, dass auf Ihrer Überlandstrecke der Verkehr von Güterzügen möglich war, gleichzeitig aber die Wagen innerhalb Kölns den bestehenden Abschnitt der Straßenbahn am Rheinufer mitbenutzen konnten. So war ein attraktiver Verkehr bis an das Herz der Stadt zur Hohenzollernbrücke möglich und gleichzeitig ein wichtiges Zubrot durch den Güterverkehr gesichert.

Die 1906 eröffnete Rheinuferbahn verkehrte zwischen der Hohenzollernbrücke, weiter über die Haltestellen Ubierring, Rodenkirchen, Wesseling bis zum Endbahnhof Bonn. Sie bestand bis 1978, seitdem wird sie von der KVB-Stadtbahnlinie 16 befahren. Die dazugehörige Vorgebirgsbahn verkehrte zwischen 1898 und 1986 zwischen dem Kölner Barbarossaplatz (mit eigenem Empfangsgebäude), Hürth, Brühl und Bonn und wurde durch die heutige KVB-SWB-Linie 18 ersetzt (www.express.de).

Die KBE-Doppeltriebwagen

Von den weißen Wagen der ersten Lieferserien blieb leider keiner erhalten, wohl aber einer der rot- / cremefarbenen, bei den Fahrgästen wegen ihrer gemütlichen Bequemlichkeit sehr geschätzten Doppeltriebwagen. Diese bedienten von 1936 bis 1986 beide Linien und waren als *„die KBE“* – vom Volksmund u.a. auch ***K**appes-**B**uure-**E**xpress* (in etwa „Kohlbauern-Express“) genannt – bekannt. Wegen ihrer robusten Technik waren sie sehr zuverlässig. Nach den beiden 1936 gebauten Prototypen sollte eigentlich der gesamte veraltete Wagenpark der KBE umgehend ersetzt werden, was sich aber durch die Kriegsereignisse bis in die 1950er-Jahre verzögerte.

Der ET 57

Der ET 57 wurde 1956 vom früheren Kölner Hersteller *Westwaggon* in Köln-Deutz in einer Serie aus fünf Triebwagen und vier

Steuerwagen gebaut (seit 1845 *Van der Zypen & Charlier*, ab 1927/28 *Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken*, 1959 übernommen von der Klöckner-Humboldt-Deutz AG).
Der Anschaffungswert betrug ca. 650.000,- DM. Der von den *Siemens-Schuckertwerken* elektrisch ausgerüstete Wagen ist in den darauf folgenden 30 Dienstjahren 3 Millionen Kilometer durch die rheinische Bucht gefahren.
Als sogenannter Doppeltriebwagen besteht er aus zwei fest miteinander gekuppelten einzelnen Wagen, deren elektrische Ausrüstung gleichmäßig unter den Fußböden verteilt ist. Er benötigt durch die an beiden Enden vorhandenen Fahrerstände und die eingebauten Antriebe keine Lokomotive. Seine vier elektrischen Fahrmotoren verleihen ihm eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h, die in beide Richtungen gefahren werden kann.
Im Inneren können 112 Reisende in der Zweiten Klasse und 18 Reisende in der Ersten Klasse Platz nehmen. Typisch für den wiedereinsetzenden Wohlstand der zweiten Hälfte der Fünfzigerjahre sind die blauen Kunstledersitze, die eloxierten Aluminiumbeschläge sowie die ovalen Deckenleuchten mit chromgefassten Kunststoffabdeckungen. In ihrem Inneren befinden sich seinerzeit hochmoderne Leuchtstofflampen. Die gesamte Innenausstattung blieb zum Glück weitgehend original erhalten, lediglich die früher an den Fenstern befindlichen Gardinen wurden schon vor mehr als dreißig Jahren entfernt und die ursprünglichen Plüschsitze der Ersten Klasse nach deren Abschaffung durch blaue Kunstlederbezüge ersetzt.

Nach der Ausmusterung des ET 57 am 9. November 1986 sorgten Eisenbahnfreunde dafür, dass das Fahrzeug 1987 zunächst bei den Stadtwerken Bonn untergestellt wurde. Als dort der Platz zu eng wurde, kam der Doppeltriebwagen 1994 auf Initiative einer Privatperson auf einer abenteuerlichen nächtlichen Reise auf einem Straßentieflader ins Rheinische Industriebahnmuseum nach Köln, wo das Fahrzeug seitdem beheimatet ist und an den Betriebstagen des Museums besichtigt werden kann.
Im Sommer 2006 konnte der ET 57 zur 100-Jahr-Feier der Rheinuferbahn nach Wesseling transportiert und dort gezeigt werden. Für die Fahrt dorthin mussten aufwändige Arbeiten am Fahrwerk durchgeführt werden, um den zwischenzeitlich geänderten Regularien zu genügen. Da das Fahrzeug durch die Reparatur- und Restaurierungsarbeiten grundsätzlich in einen voll funktionsfähigen Zustand versetzt worden ist, lag es auf der Hand, den Plan ins Auge zu fassen, das Fahrzeug wieder für Sonderfahrten auf den früheren Strecken einzusetzen.
Über Fördergelder des NRW-Ministeriums für Heimat, Kommunales und Bau für „verkehrshistorische Kulturgüter“ konnte zuletzt die Instandsetzung der Drehgestelle erfolgen. Zusammen mit *Häfen und Güterverkehr Köln* (HGK AG) ist das Ziel angestrebt, nach erfolgreicher Hauptuntersuchung eine Zulassung des Denkmalzugs für den eigenständigen Passagierverkehr außerhalb der Stadtstrecken zu erhalten. Der Zug darf bis dahin nur geschleppt werden, wie etwa zu Spezialisten einer Schienenfahrzeugbaufirma in Aachen: *„Die Firma hat dort 300 Meter lange Probegleise. Auf denen sind wir 20 Kilometer hin- und hergefahren“* (Zitat Zaude 2025, www.express.de).

Der Verein ET 57 e.V.

Der Verein ET 57 e.V. wurde im Dezember 2006 gegründet, um Geldmittel für die Wiederinbetriebnahme des historischen Fahrzeuges bereitzustellen. Das Fahrzeug ist eisenbahnrechtlich nach wie vor zugelassen, was auch dadurch dokumentiert ist, dass der Triebwagen 2010 offiziell in das nationale Eisenbahnregister eingetragen wurde.
Ähnlich wie bei einem Kraftfahrzeug benötigt jedoch auch der ET 57 eine neue Hauptuntersuchung, die mit den dafür erforderlichen Arbeiten etwa 160-180 Tausend Euro kosten würde – eine harte Nuss für den Verein, Sponsoren sind daher sehr willkommen.

Denkmalschutz

Im Jahre 2009 wurde der ET 57 vom Stadtkonservator schließlich unter Denkmalschutz gestellt und ist damit das einzige Schienenfahrzeug in der Denkmalliste der Stadt Köln. Er erinnert somit heute an die Geschichte der Köln-Bonner Eisenbahnen, die erheblichen Anteil an der wirtschaftlichen Entwicklung der Region Köln-Bonn hatten. Gleichzeitig zeigt er anschaulich die Kompetenz der früher in Köln stark vertretenen Waggonbauindustrie (vgl. auch Herbrand & Cie. in Ehrenfeld) und ist schließlich vom Design her ein typisches Produkt der Wirtschaftswunderzeit.

(Oliver Zaude, Neuss, 2012 / Ergänzungen von Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2012/2026)

Internet

www.et-57.de: Verein ET 57 e.V. (abgerufen 27.08.2012)
www.rimkoeln.de: Rheinisches Industriebahnmuseum (abgerufen 27.08.2012)
de.wikipedia.org: Westwaggon (abgerufen 28.06.2019)
www.express.de: Längst vergessene Kölner Bahn - vor 39 Jahren eingestellt (Text Ayhan Demirci, Express vom 24.01.2025, abgerufen 27.01.2025)
www.stadt-koeln.de: Interaktive Denkmalkarte Köln (abgerufen 18.01.2024)
www.stadt-koeln.de: Suche in der Denkmalliste (abgerufen 28.06.2019, Inhalt nicht mehr verfügbar 18.01.2024)

Literatur

Glaubitz, Frank; Seidel, Jörg (2001): Rheinisches Industriebahn-Museum. Die Fahrzeuge - die Sammlung - der Verein. (Arbeitsgemeinschaft Drehscheibe e.V., Sonderheft 20.) Köln.

Doppeltriebwagen ET 57 im Rheinischen Industriebahnmuseum

Schlagwörter: Elektrolokomotive, Industriemuseum, Triebwagen, Denkmal (Gedächtnisbauwerk)
Straße / Hausnummer: Longericher Straße 249
Ort: 50739 Köln - Bilderstöckchen
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Bewegliches Denkmal gem. § 3 DSchG NW
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1956
Koordinate WGS84: 50° 59 6,31 N: 6° 55 7,33 O / 50,98509°N: 6,9187°O
Koordinate UTM: 32.353.915,95 m: 5.650.228,41 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.564.554,29 m: 5.650.389,47 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Doppeltriebwagen ET 57 im Rheinischen Industriebahnmuseum“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-53489-20120827-2 (Abgerufen: 5. November 2026)

Copyright © **LVR**