

140 Jahre Eisenbahn in Oberhessen

Ein Jahrhundert verändert die Region

Adolf Kaiser

bearbeitet und herausgegeben von der
Geschichtswerkstatt Büdingen
Joachim Cott
Schlossgasse 10, 63654 Büdingen
Tel. 06042/952334
info@geschichtswerkstatt-buedingen.de
www.geschichtswerkstatt-buedingen.de

Titelbild: Kohden 1950. Abdruck mit freundlicher Genehmigung
von Herrn Wolfgang Müller, Nidda.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck - auch auszugsweise -
nur mit Genehmigung der Geschichtswerkstatt Büdingen.

1	Vorwort
3	Zur Geschichte der Eisenbahn in Deutschland
5	So kam die Eisenbahn nach Hessen
9	Der Weg zu den oberhessischen Eisenbahnen
11	Die Eisenbahn im oberhessischen Raum
14	Bau und Verlauf der Lahn-Kinzig-Bahn
25	Die Eisenbahn im Niddertal
30	Die Vogelsbergbahn
40	Die Niddertalbahn
51	Die Eisenbahnlinie Nidda-Schotten
57	Die Eisenbahnlinie Nidda-Friedberg
60	Eine weitere Wetterauer Eisenbahnstrecke: Friedberg-Hungen
63	Die Strecke Hungen-Laubach-Mücke, Teilstück einer Magistrale
66	Die private Butzbach-Licher Eisenbahn (Wettertalbahn)
70	Zeitleiste der angesprochenen Eisenbahnen
70	Geplante Strecken
71	Karte der Eisenbahnlinien in Oberhessen, 1930er Jahre
72	Regionale Eingrenzung der Eisenbahnen in Oberhessen
73	Die Privaten im Bereich Gelnhausen-Hanau
77	Planungen und angedachte Varianten im Bereich Büdingen
78	Planungen und angedachte Varianten im Bereich Oberhessen
79	Schlusswort
80	Verwaltungseinheiten und Zugehörigkeit
80	Quellenhinweise
81	Die Eisenbahn, die durch Stockheim kommt!
82	Die Eisenbahn um die Jahrtausendwende
84	Wie das Stockheimer Lieschen zu seinem Namen kam
85	Ach, der ess ja schun velobt!
85	Woher weiß denn die Maschine, dass wir nach Gießen wollen?
86	Noch nie die Boh betroche!

Vorwort

Der Autor möchte mit diesem Buch auf eine Zeit verweisen, die für den Fortbestand unserer Region von großer Bedeutung war. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war die Auswanderung im vollen Gange. Besitzlose junge Menschen verließen ihre Heimat, da sie hier keine Zukunft sahen. Es fehlten Arbeitsmöglichkeiten, es fehlte der Broterwerb, es fehlten die Perspektiven für eine Zukunft. Es begann in dieser Zeit der Bau von Eisenbahnen, ein Verkehrsweg, der unaufhaltsam auch den Weg in die Regionen nahm. Die beginnende Industrialisierung hatte Wurzeln, die von der Eisenbahn als Transportweg gefestigt wurden.

In unserer oberhessischen Region wurde nicht nur die Querverbindung von Gießen nach Gelnhausen gebaut, sondern die abzweigenden Bahnlinien waren es, die zu den Menschen kamen, Arbeitsmöglichkeiten boten und den Weg hinaus in die Welt öffneten. Es war der Beginn einer neuen Zeit, der Zeit, in der unsere Vorfahren den Weg in die Zukunft suchten und fanden.

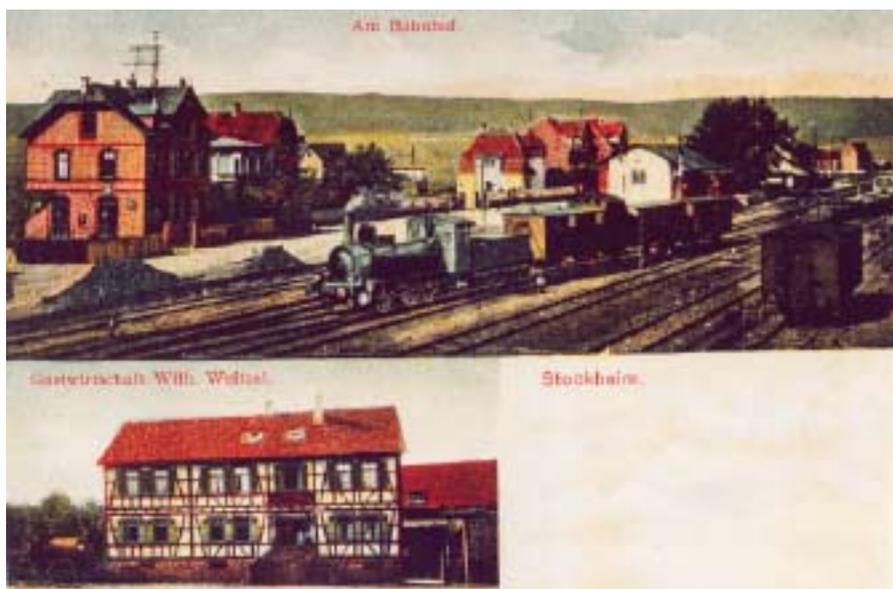
Unsere Aufgabe muss es sein, den Weg der Menschen aufzuzeigen, die uns mit ihrem Aufbauwillen die Basis für unser heutiges Schaffen bereiteten. Es war die Eisenbahn, ein Verkehrsmittel, das einem aufstrebenden Volk neue Möglichkeiten erschloss.

Gewidmet dem Modellbahnhof Stockheim/Oberhessen

Ganz besonders möchte ich dem Modellbahnhof Stockheim dafür danken, dass er den Gedanken der regionalen Eisenbahn im oberhessischen Raum aufrechterhält. Mit der Anlage im ehemaligen Stationsgebäude im Bahnhof Stockheim gibt er den Besuchern die Gelegenheit, das Eisenbahnwesen im Nachbau der Vogelsbergbahn, der Strecke von Stockheim/Oberhessen bis Ober-Seemen, neu zu erleben. Hier wird aufgezeigt, welche Bedeutung die Eisenbahn für die Menschen der Region hatte. Darüber hinaus wird auch die regionale Bedeutung des Knotenbahnhofes Stockheim dargestellt.

Das umfangreiche Geschehen wird mit dem Nachbau von Schweizer Bahnstrecken und einer Vielzahl von Bildern aus der Vergangenheit abgerundet. Die Anlage selbst wird weiterhin ausgebaut und gepflegt.

In der Kulturhalle, der ehemaligen Güterhalle, finden Ausstellungen und Veranstaltungen rund um die Eisenbahn statt. Die Gesamtanlage des Modellbahnhofes hat zwischenzeitlich weit über die regionalen Grenzen hinaus an Bedeutung gewonnen, fügt sich ins Geschehen der Gemeinde Glauburg, bzw. des Ortsteils Stockheim, sehr gut ein und wird anerkennend beachtet.



Bahnhof Stockheim, Ausfahrt eines Zuges von Stockheim Richtung Frankfurt kurz nach der Errichtung der Bahnlinie 1905. Reproduktion einer Postkarte mit dem Poststempel 23.04.1908

Modellbahnhof Stockheim GbR
Bahnhofstr. 51
63695 Glauburg-Stockheim
Tel. 06041/4031 oder 06041/9601221
info@modellbahnhof-stockheim.de
www.modellbahnhof-stockheim.de

Zur Geschichte der Eisenbahn in Deutschland

Persönlichkeiten wie Friedrich List setzten sich bereits 1833 für die Eisenbahn ein, entwarfen für Deutschland ein Verbindungsnetz von Stadt zu Stadt, das in seinen Grundzügen dem späteren Eisenbahnnetz recht nahe kam. Doch die Kleinstaaterie in Deutschland verhinderte den zeitigen Beginn auf Jahre hin.

Am 7. Dezember 1835 fuhr schließlich die erste Eisenbahn in Deutschland von Nürnberg nach Fürth, die als Frachtgut ein Fass Bier geladen hatte. In dieser Zeit gab es Befürworter und Spötter, wobei Letztere mehr den schwindenden Einfluss ihres Gewerbes sahen. Zu Beginn sah man mehr die Reisemöglichkeiten, doch der Transport von Gütern der beginnenden Industrialisierung in Deutschland rückte immer mehr in den Vordergrund, wodurch das Interesse am Bau von Eisenbahnlinien stärker wurde. Es wurden Interessengemeinschaften gebildet, die von Banken gefördert und unterstützt wurden. Der private Eisenbahnbau war in den kommenden Jahren ausschlaggebend für die Vielseitigkeit des Streckenausbaus in Deutschland.

Mit der Aufhebung der Zollgrenzen 1834 wurde das Eisenbahnwesen gefördert. Auch die Einführung der Mitteleuropäischen Zeit in Deutschland 1893 vereinfachte das Fahrplanwesen bei Übergängen auf andere Bahnen. Das Reisen selbst war natürlich in dieser Zeit das Vorrecht der Besitzenden, die den Reisepreis bezahlen konnten. In Hessen baute man ab 1837 die Taunusbahn von Frankfurt nach Wiesbaden.

Mitte des 19. Jahrhunderts wurden in kurzer Zeit über 500 km Bahnstrecken in Deutschland gebaut. Die Eisenbahn fuhr alsbald auch in den Regionen und damit, der Zeit entsprechend, länderüberschreitend. Dort, wo von staatlicher Seite her Regionen vernachlässigt wurden, wetteiferten die privaten Gesellschaften, um einen Anteil des Frachtaufkommens zu vereinnahmen.

Der Eisenbahnbau setzte sich unaufhaltsam fort. Auch der Bau von privaten Eisenbahnen vervielfachte sich, sodass besonders der regionale Verkehr vorangetrieben wurde.

Der Staat achtete darauf, dass der Eisenbahnbau einheitliche Formen annahm. 1877 wurde die Vereinheitlichung im Gütertarifwesen durchgeführt und der deutsche Reformtarif geschaffen. 1886 trat der „Deutsche Eisenbahnverkehrsverband“ an die Stelle des „Tarifverbandes“. Er schaffte einheitliche Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgütern. Im Jahre 1905 wurde eine einheitliche Bau- und Betriebsordnung für das Eisenbahnwesen eingeführt. Welche Bedeutung man dem Eisenbahnbau gab, zeichnet die nachfolgende Aufstellung gebauter Eisenbahn-Kilometer:

1835	6 km	1875	27.930 km
1845	2.300 km	1905	56.980 km
1870	ca. 18.000 km	1935	58.370 km

Natürlich erkannte man auch, dass die Eisenbahn für kriegerische Zwecke zu nutzen ist. Sie war für die Umsetzung der Truppen ein gewaltiger Vorteil, was letztendlich auch ausschlaggebend für den Ausgang des Krieges 1870/71 gegen Frankreich war.

Auch im 1. Weltkrieg 1914 bis 1918 stand die Eisenbahn im Mittelpunkt des Transportgeschehens. Der verlorene Krieg kostete der Eisenbahnverwaltung Substanz. Die Eisenbahn verlor durch die Gebietsabtretungen 7.800 km von ihrem Streckennetz. Im Jahre 1919 entstand die Deutsche Reichsbahn, mit einem Gesamtstreckennetz von 53.560 km.

Die nachfolgende Zeit der Inflation um 1923 ging an der Eisenbahn nicht spurlos vorüber. Als bald wurde die Eisenbahn ein Bestandteil des politischen Wirkens im Staat. Das 100jährige Bestehen 1935 nutzten die Nationalsozialisten zur Propaganda, zum Beispiel mit einer umfangreichen Reichsbahn-Ausstellung in Nürnberg.