

Holger Vonhof

*Eisenbahn-Nostalgie
in Rhein-Main*

Ein Ausflugsführer – nicht nur für Pufferküsser

SOCIÉTÄTS
VERLAG



Alle Rechte vorbehalten · Societäts-Verlag

© 2021 Frankfurter Societäts-Medien GmbH

Satz: Julia Desch, Societäts-Verlag

Umschlaggestaltung: Julia Desch, Societäts-Verlag

Umschlagabbildung: Dampfkleinbahn Bad Orb und Gerhard Hohl/HEF

Druck und Verarbeitung: CPI books GmbH, Leck

Printed in Germany 2021

ISBN 978-3-95542-402-2

Besuchen Sie uns auch im Internet:

www.societaets-verlag.de

Inhalt

Vorwort.....	7
Kurze Geschichte der frühesten Eisenbahnstrecken an Main und Rhein	9
Der Verein „Historische Eisenbahn Frankfurt“	14
Das Frankfurter Feldbahnmuseum	22
Das Verkehrsmuseum Frankfurt	26
Der Ebbelwei-Express	34
Die Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein	38
Der Datterich-Express.....	45
Der Roßdörfer Eisenbahnclub (R.E.C.)	48
Das „Odenwälder Lieschen“ und das Regionalmuseum Reichelsheim (Odenwald)	50
Die Fürther Miniaturwelten	55
Die Museumseisenbahn Hanau.....	57
Das Museum Großauheim: Kunst und Industriegeschichte	59
Die Aartalbahn	61
Die Nerobergbahn	65
Die Straßenbahnfreunde Mainz	68
Die Kurbahn Bad Schwalbach	70
Der Dampfbahnclub Taunus	72
Der Dampfbahnclub Rhein-Main	74
Das Museum Bischofsheim	76
Die Dampfkleinbahn Bad Orb	77
Die Eisenbahnfreunde Wetterau	80
Das Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna.....	84
Die Oberhessischen Eisenbahnfreunde	88
Die Freilichtmuseen Weckesheim und Wölfersheim.....	90
Die Eisenbahnfreunde Treysa	92
Eisenbahn-Abenteuer in Bebra	94
Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra	97

Zwar weiter weg, aber eine Fahrkarte wert	98
Glossar	102
Bildnachweis	118
Der Autor	119

Vorwort

„Eisenbahn-Nostalgie in Rhein-Main – ein Ausflugsführer nicht nur für Pufferküsser“ ist ein Führer zu den Schätzen der Eisenbahn-Historie im erweiterten Rhein-Main-Gebiet: zu Museumsbahnen, Eisenbahnmuseen und anderen Attraktionen rund um das Thema Nostalgie auf Schienen. Denn Frankfurt, Darmstadt, Hanau, Wiesbaden, aber auch der Taunus, die Wetterau oder der Odenwald sind reich an Eisenbahngeschichte. Schon kurz nachdem am 7. Dezember 1835 die erste deutsche Eisenbahn ihre rund sechs Kilometer lange Strecke zwischen Nürnberg und Fürth aufgenommen hatte, dampften auch die ersten – noch in England produzierten – Lokomotiven in hessischen Gauen. 1839 ging die Taunusbahn in Betrieb: Die erste Teilstrecke führte von der Reichsstadt Frankfurt über das nassauische Städtchen Höchst am Main nach Hattersheim; 1847 wurde die Strecke von Höchst nach Soden in Betrieb genommen. Heute ist die Strecke zwischen Höchst und Königstein zu Pfingsten ein Mekka für Eisenbahn-Nostalgiker, wenn es heißt: „Mit Volldampf in den Taunus!“ Es geht mit historischen Loks und Wagen zum Bahnhofsfest in Königstein, und viele verfallen dabei den dampfenden Ungetümen. Wer seinem Leben mehr Dampf verleihen möchte, bekommt mit diesem Buch die Kohlenschaufel in die Hand gedrückt.

Dieses Buch ist keine Fachliteratur für Nietenzähler und Pufferküsser, wie man die eingefleischten Eisenbahn-Spezialisten nennt; hier geht es nicht um Dampflok-Baureihen oder Achssätze, sondern um das Erlebnis – den Geruch von Kohle, Öl und Rauch, das Geräusch des zischenden Dampfes, das Kreischen der Räder und das Stampfen der Treibstangen. Hier erfahren Sie, wo man im Rhein-Main-Gebiet und in der direkten Nachbarschaft Eisenbahn-Nostalgie erleben, sich von der Atmosphäre packen lassen und vielleicht die ein oder andere Gänsehaut entstehen lassen kann.

Viele der in diesem Führer aufgelisteten Ziele eignen sich für Kinder, viele zielen aber auch darauf ab, die Begeisterung für die Faszination der Eisenbahn-Nostalgie bei Menschen zu wecken, die bislang davon unberührt waren. Wer selbst noch mit fahrplangemäß verkehrenden Dampfzügen oder Schienenbussen der DB oder von Kleinbahnen gefahren ist, bei dem werden vielleicht längst verschüttete Erinnerungen geweckt. Wir wünschen auf jeden Fall großartige Erlebnisse beim Erkunden – es ist höchste Eisenbahn, diese Welt zu entdecken! Springen Sie auf den Zug auf – und Volldampf voraus!

Holger Vonhof

Kurze Geschichte der frühesten Eisenbahnstrecken an Main und Rhein

Eisenbahnpioniere, Sabotage und politische Verwicklungen

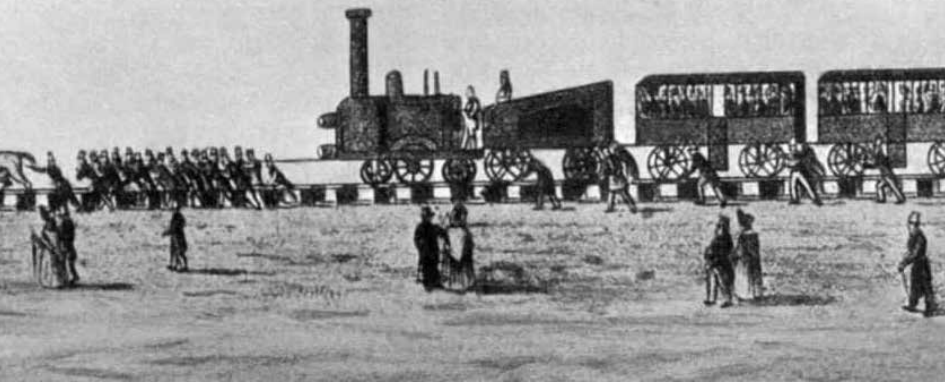
Das Rhein-Main-Gebiet ist ein Herzland der Eisenbahnen in Deutschland. Zwar nahm die erste mit Lokomotiven betriebene Eisenbahn in Deutschland bekanntlich am 7. Dezember 1835 den Personenverkehr zwischen Nürnberg und Fürth auf, aber im Rhein-Main-Gebiet zog man bald nach. Es folgte als erste Eisenbahn in Preußen die am 22. September 1838 eröffnete, elf Kilometer lange Berlin-Potsdamer Eisenbahn, die am 1. Dezember 1838 in Betrieb gegangene Herzoglich Braunschweigische Staatseisenbahn zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel, und die am 20. Dezember 1838 mit der Teilstrecke Düsseldorf-Erkrath eröffnete Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn in der preußischen Rheinprovinz – dann rollten bald die ersten dampflokbespannten Züge auch durch Hessen: Die 41,2 Kilometer lange Taunus-Eisenbahn zwischen der Freien Stadt Frankfurt und Wiesbaden, der Hauptstadt des Herzogtums Nassau, wurde zwischen dem 26. September 1839 und dem 19. Mai 1840 in vier Bauabschnitten in Betrieb genommen und gilt, berücksichtigt man selbst kleinste Strecken, als neunte in Deutschland in Betrieb gegangene Eisenbahnstrecke. Sie hätte ein paar Plätze gut machen können, hätte man sich im Zuge der Kleinstaaterie um ihre Umsetzung nicht jahrelang gestritten: Die Verhandlungen zwischen drei souveränen Staaten, die vom Strecken-

verlauf tangiert wurden, zogen sich in die Länge. Beteiligt waren die Freie Reichsstadt Frankfurt, das Herzogtum Nassau und, für den Abschnitt in Mainz-Kastel, auch das Großherzogtum Hessen. Vor allem das Großherzogtum verhinderte eine raschere Umsetzung der Pläne, weil man dort befürchtete, mit dem neuen Verkehrsmittel Verkehrswege vom eigenen Kerngebiet fernzuhalten. Das Großherzogtum forderte stattdessen eine Eisenbahn zwischen Frankfurt und seinen eigenen Städten Darmstadt, Offenbach und Mainz. Schließlich konnte man sich doch noch auf den jetzigen Streckenverlauf einigen.

Schon im Jahr 1835, also mit der Inbetriebnahme der Strecke Nürnberg-Fürth, war ein Konsortium unter Führung der Frankfurter Bankhäuser Gebrüder Bethmann und Rothschild gegründet worden, dessen Aktion auf dem Markt so einschlug, dass bereits 1837 mit den Arbeiten begonnen werden konnte. Die endgültige Konzession wurde im Jahre 1838 erteilt: am 8. Mai von der Reichsstadt Frankfurt, am 11. Mai vom Großherzogtum Hessen und am 13. Juni vom Herzogtum Nassau. Die private Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft konnte so am 12. August 1838 in Frankfurt gegründet werden.

Nach dem Ingenieur und Eisenbahn-Pionier Paul Camille von Denis, der schon die Strecke der privaten Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Nürnberg gebaut hatte, ist eine kleine Straße benannt, die längs des Bahndamms die Frankfurter Stadtteile Nied und Griesheim miteinander verbindet. Das hat seinen Grund: Die Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft kaufte sich den Fachmann für die Umsetzung der Trasse ein. Für die Hochbauten entlang der Strecke verpflichtete man den Kreisbaurat von Mainz, Ignaz Opfermann. Er baute Bahnhöfe und Wärterhäuschen. Davon ist heute jedoch fast nichts mehr erhalten; nur die Bahnhofsgebäude von Hattersheim und Flörsheim weisen noch einen Teil der damaligen Bausubstanz auf.

Paul Camille von Denis kam gut voran: Die erste Teilstrecke konnte am 26. September 1839 eröffnet werden. Sie reichte vom Taunusbahnhof (an der heutigen Frankfurter Taunusanlage) bis nach Höchst am Main, damals Amtssitz im Herzogtum Nassau. Die Schienen wurden bis zum



Ein Flugblatt von 1839, das angeblich zeigt, wie Passagiere die liegengebliebene Lok mit Seilen zum Bahnhof von Höchst ziehen. Wahrscheinlich war es ein Pamphlet von Eisenbahngegnern.

24. November des gleichen Jahres nach Hattersheim weiter gelegt, im Frühjahr des darauffolgenden Jahres, am 13. April 1840, war Mainz-Kastel erreicht. Der Taunusbahnhof in Wiesbaden, an der heutigen Rheinstraße, wurde am 19. Mai 1840 angeschlossen. Es kam, wie man in Mainz befürchtet hatte: Die Warenströme verlagerten sich umgehend, denn die Taunus-Bahn hatte am Bahnhof Curve einen Abzweig nach Biebrich. Diese Stichstrecke mit Bau einer Kaimauer am Rhein band den Warentransport auf dem Fluss an die Bahn an, und die Händler sparten sich den Weg über Mainz. Eine direkte Eisenbahnverbindung von Mainz über den Rhein existierte noch nicht; erst im Jahr 1858 schlugen Ingenieure der Hessischen Ludwigsbahn zwischen Mainz und Gustavsburg ein Trajekt über den Rhein. Diese Fähre für Schienenfahrzeuge wurde 1862 durch die Mainzer Südbrücke ersetzt.

Die Verlagerung der Warenströme führte zu Protesten von Fuhrunternehmern, Kutschern und Mainzer Kaufleuten: Der Mainzer „Nebeljungenstreich“ führte zu politischen Verwicklungen. Mit dem Geld der Kaufleute wurden im rheinaufwärts gelegenen Mannheim 103 Lastkähne gechartert und mit etwa 2.500 Tonnen Bruchsandstein beladen. In der Nacht zum 1. März 1841 passierte diese Ladekahn-Flottille die Mainzer Schiffsbrücke, die von Soldaten der Bundesfestung Mainz bewacht wurde. Ihnen gegenüber gab man an, Steine für den Bau des Kölner Doms zu

transportieren – so konnte man übersetzen. Angeblich sangen die Schiffer bei der Weiterfahrt das eigentlich gegen die Franzosen gerichtete „Sie sollen ihn nicht haben / den freien deutschen Rhein“, versenkten vor dem Biebricher Hafen einige der Kähne und ließen die Steinladung der anderen zwischen der Petersaue und dem Hafen in den Fluss kippen. Damit wurde die nördliche Fahrrinne zwischen der Buhne des zu Nassau gehörenden Biebricher Wörths und der großherzoglichen Petersaue unpassierbar. Dampfschiffe konnten nun nur noch über die südliche Mainzer Seite fahren und mussten ihre Ladung in Mainz löschen.

Das nassauische Staatsministerium reichte bei der großherzoglichen Regierung in Darmstadt eine Protestnote ein. Der großherzogliche Ministerpräsident Karl du Thil erklärte aber, es handle sich lediglich um eine angemessene Reaktion auf die nassauische Verlegung des Fahrwassers von der Mainzer auf die Biebricher Seite durch die Errichtung einer Fangbuhne von der Spitze des Biebricher Wörths in Richtung der Ingelheimer Aue einige Jahre zuvor. Daraufhin protestierte das Herzogtum Nassau bei der Bundesversammlung in Frankfurt, und erst im August 1843 kam es unter Vermittlung des Deutschen Bundes zu einem Vergleich. So richtig ausgestanden war es damit aber nicht. Auch Übergriffe auf die Gleisanlagen kamen vor. So zerstörten die Mainzer etwa während der Revolution von 1848 Bahnanlagen, Telegrafien und sogar Bahnwärterhäuschen auf dem Streckenabschnitt zwischen Hochheim und Kastel. Die Telegrafenanlage diente anfangs nur der Beförderung von bahnlichen „Betriebs-Depeschen“, ab 15. Juli 1854 wurden auch private Telegramme angenommen, was bei einem Gulden Aufgabe – und 15 Kreuzern Zustellgebühr eine lukrative zusätzliche Einnahmequelle war.

Man stand der Eisenbahn kritisch gegenüber. Gebaut hatte sie mit Denis ein gebürtiger Franzose; die Männer, die die dampfenden und zischenden Ungetüme bewegten, waren zunächst ausschließlich Briten, denn die ersten sechs Lokomotiven der Taunus-Eisenbahn stammten aus den Werkstätten von George und Robert Stephenson, die auch den „Adler“ für die Strecke Nürnberg-Fürth gebaut hatten.

Zur ursprünglich 41,2 und dann 43,4 Kilometer langen Strecke der Taunus-Eisenbahn kam 1862/63 die 6,6 Kilometer lange Sodener Bahn zwischen Höchst und dem von Kurgästen frequentierten Bad Soden. 1863 wurde aber auch die Mainbahn eröffnet, die der Taunus-Bahn auf der anderen Mainseite Konkurrenz machte. Sie war ein Zweig der 1856/58 eröffneten Rhein-Main-Bahn von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg. Die Rhein-Main-Bahn wurde von der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft gebaut. In Aschaffenburg hatten die Taunus-Eisenbahn und die Hanauer Bahn Anschluss an die bayerische Ludwigs-West-Bahn. Die neue Rhein-Main-Bahn hingegen hatte den Vorteil einer durchgehenden Verbindung, während man nordmainisch von der Taunus-Eisenbahn auf die Hanauer Bahn nur wechseln konnte, in dem man in Frankfurt von einem zum anderen Bahnhof wechselte – zu Fuß oder mit der Droschke. Der Nachteil der Rhein-Main-Bahn war anfangs das Trajekt zwischen Mainz und Gustavsburg. Für den Bau der Rhein-Main-Bahn hatten das Großherzogtum Hessen und das Königreich Bayern am 28. März 1852 einen Staatsvertrag geschlossen. Der Bau begann im Herbst 1856. Bis Februar 1858 war die Strecke von der Mainspitze nach Darmstadt fertig, und eröffnet wurde dieser Abschnitt am 1. August 1858 – zunächst nur für den Güter-, dann aber auch für den Personenverkehr. Bis zum Ende des Jahres 1858 konnte der Verkehr bis Aschaffenburg aufgenommen werden. Die Strecke war von Anfang an für ein zweites Gleis traciert, das jedoch erst 1871 verlegt wurde.

Mit der Bildung der Preußisch-Hessischen Eisenbahngesellschaft im Jahr 1897 wurden die früheren Konkurrenten dann unter einem Dach verstaatlicht.

Der Verein „Historische Eisenbahn Frankfurt“

Das Datum können Dampflokfans, aus miternächtlichem Schlaf geweckt, sofort aufsagen: Am 26. Oktober 1977 um Punkt 16.04 Uhr hat sich die Bundesbahn „das Rauchen abgewöhnt“, wie es damals in einem Werbeslogan hieß. Für das gesamte Streckennetz der DB ist damals ein generelles Dampflokkverbot ausgesprochen worden. Erst fünf Jahre später, 1982, wurde es – wenn auch unter strikten Auflagen – wieder gelockert. Denn sie wurden vermisst, die alten Dampfriesen, die schnaubend, Funken sprühend und unter Qualm und Dampf über die Schienen ratterten.

Mit den Jubiläumsfeierlichkeiten zu 150 Jahre Eisenbahn in Deutschland fanden unter der Regie des Verkehrsmuseums Nürnberg 1985 wieder Dampfzug-Sonderfahrten in ganz Deutschland statt. Einer der Start- und Zielpunkte dieser Fahrten war das Rhein-Main-Gebiet, und eine der großen Loks, die zum Zuge kamen, war die 01 118 des bereits 1978 gegründeten Vereins Historische Eisenbahn Frankfurt (HEF).

Der Verein hat es sich zur Aufgabe gemacht, das Kulturgut Dampflokomotive, das über mehrere Epochen seit der industriellen Revolution die Mobilität der Menschen geprägt und maßgeblich zur Wirtschaftskraft Deutschlands beigetragen hat, einer Nachwelt zu erhalten, die sich mehr und mehr wieder dafür begeistert.

Nur ist eine in einem Museumssaal oder einem Schuppen abgestellte Maschine nicht mehr als nur ein schwarzer Koloss. Die Faszination Dampflokk zündet dann, wenn die Feuerbüchse glüht, es zischt und dampft, wenn die Kolben sich heben und senken gleich dem Schlagen eines Herzens und das Treibgestänge langsam die Treibräder in Bewegung setzt. Des-



Lok 01 118 auf der Frankfurter Hafenbahn, im Hintergrund die Hochhauskulisse der Wirtschaftsmetropole.

halb hat es sich der Verein Historische Eisenbahn Frankfurt – wie viele andere – zum Ziel gesetzt, Dampfloks nicht nur auszustellen, sondern fahren zu lassen, sie unverfälscht zu befeuern und die gewaltige Kraft des Wunderwerks Dampfmaschine in Bewegung zu halten.

Dabei bietet der Verein besondere Kontraste: Historische Dampf- und Diesellokomotiven vor einer glänzenden Hochhauskulisse, das gibt es nur in der Mainmetropole. Die Historische Eisenbahn Frankfurt betreibt in Zusammenarbeit mit der städtischen Hafenbahngesellschaft (HFM) eine in Deutschland einmalige Museums-Eisenbahnstrecke direkt am Frankfurter Mainufer. Abfahrt ist am Eisernen Steg, direkt am Fuße des Römerbergs, und an einer im April 2015 eröffneten Haltestelle an der Europäischen Zentralbank (EZB). Die Fahrt führt abwechselnd durch die Grünanlagen am Mainkai zum Stellwerk Mainkur (bei der Osthafen-Rundfahrt) oder in westlicher Richtung durch die Speicherstraße zum Übergabebahnhof Frankfurt-Griesheim (Rundfahrt Westhafen). Einen detaillierten Fahrplan mit allen Betriebstagen gibt es auf der Webseite des Vereins. Fahrkarten für die Züge der Hafenbahn gibt es direkt im Zug oder auch – zuzüglich Vorverkaufsgebühren – am digitalen Fahrkartenschalter im Internet-Auftritt. Gruppen von mehr als 20 Per-

sonen werden um Reservierung per E-Mail gebeten; sie erhalten einen nach der Größe der Gruppe gestaffelten Nachlass. Auf der Internetseite des Vereins kann man sich zudem einen kleinen Film zum Hafnenbahn-Betrieb anschauen.

Diese Fahrten gibt es seit 1979 an mehreren Wochenenden im Jahr, denn für die Hafnenbahn-Gleise galt nicht das für das DB-Netz ausgesprochene Dampflokverbot. Seit 1981 richtet der Verein überdies jährlich an Pfingsten das Bahnhofsfest Königstein aus, zu dem historische Züge auf der Strecke der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE) zwischen Frankfurt-Höchst und Königstein im Taunus verkehren. Fahrzeuge der HEF werden zu Sonderfahrten in ganz Deutschland eingesetzt.

„Unter Volldampf in den Taunus“

Die Pfingstfahrten von Höchst nach Königstein sind wegen der Corona-Pandemie 2020 und 2021 – wie viele andere Fahrten – ausgefallen, doch wäre das ausgerechnet das 40-jährige Bestehen dieser beliebten Sonderfahrten gewesen. Das Motto lautet „Unter Volldampf in den Taunus“. Gefahren wird am Pfingstsonntag und Pfingstmontag nach einem Sonderfahrplan meist im Stundentakt. Die eingesetzten Fahrzeuge sind nicht unbedingt typisch für die Strecke; in der Regel fahren im Wechsel ein Schienenbus und mit einer Dampflok bespannte Züge. Das ist meist die Lokomotive 52 4867 der Deutschen Reichsbahn, eine der bekanntesten Kriegslokomotiven. Sie wurden ab dem Jahr 1942 in mehr als 7.000 Exemplaren gebaut, ursprünglich bei Borsig, später in verschiedenen Werken der zur Gemeinschaft Großdeutscher Lokomotivhersteller (GGL) zusammengeschlossenen deutschen Lok-Schmieden.

Bis 2019 kam bei den Pfingstfahrten auch die eingangs erwähnte 01 118 zum Einsatz. Sie war die einzige Dampflok dieser Baureihe, die seit ihrem Bau im Jahr 1934 bei Krupp in Essen durchgehend betriebsbereit gewesen war. Bevor sie zum Verein HEF kam, war ihr letzter Standort das Bw Saalfeld der Reichsbahndirektion Erfurt; laut Betriebsbuch hatte sie bis dahin 3.558.271 Millionen Kilometer zurückgelegt. Von 1981 an kamen im Dienst



Lok 01 118 unterwegs in der Eifel – von Frankfurt aus führen Touren in die schöne Mittelgebirgslandschaft.

des Vereins noch etliche hinzu: Die Sonderfahrten führten die Lok 01 118 bis nach Frankreich, Luxemburg, in die Niederlande und in die Schweiz. Sie trat auch bei anderen Veranstaltungen in Erscheinung, etwa beim Frankfurter Hafenfest oder im Rahmen von Veranstaltungen der Route der Industriekultur Rhein-Main. Filmstar wurde sie auch: Die 01 118 spielte 2001 eine gewichtige Rolle in dem vom Hessischen Rundfunk (HR) produzierten Fernseh-Melodram „Geraubte Liebe“. Festgehalten ist sie auf Tausenden Fotos und Filmen der Dampflokfans rund um Frankfurt und in Rhein-Main – und es gibt sie als Märklin-Modell in der Spurweite HO.

Der Verein HEF hatte die 01 118, wie er im Sommer 2019 bekanntgab, bereits 2013 aus wirtschaftlichen Gründen verkaufen müssen, um die Kosten für anstehende Instandhaltungsarbeiten decken zu können; im Juni 2019 endete das vertraglich eingeräumte Nutzungsrecht. Sie wurde am 4. August 2019 in die Privatsammlung ihres neuen Eigentümers Martin Viessmann nach Battenberg (Eder) überführt. Weil danach die Streckenklasse der Anschlussstrecke aus Allendorf von der DB Netz AG herabgesetzt wurde, sitzt die 01 118 nun quasi ohne Anbindung fest und wird – bis auf Weiteres – nicht mehr unter Dampf stehen. Der Milliardär Viessmann