

Vom Kondominat zur Preußischen Staatseisenbahn – aus der Geschichte der Main-Weser-Bahn zwischen 1866 und 1880

Lutz Münzer

1. Einleitung¹

Auf den ersten Blick wirkt die Begrenzung des Untersuchungszeitraumes vor allem administrativ begründet: Als Folge des Krieges von 1866 avancierte der preußische Staat in seiner Funktion als Rechtsnachfolger des Kurfürstentums Hessen und der Freien Stadt Frankfurt zum Miteigentümer der Main-Weser-Bahn, der andere Eigentümer blieb unverändert das Großherzogtum Hessen. Mit Wirkung vom 1. April 1880 erwarb Preußen „die im Großherzoglich Hessischen Gebiete belegene Strecke der Main-Weser-Bahn nebst allem Zubehör...“² im Rahmen des großen Programmes zur Verstaatlichung und Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens in Preußen.³

Aber nicht nur die Eigentumsverhältnisse änderten sich zu Beginn und Ende der Periode grundlegend – auch das Eisenbahnwesen selbst wandelte sich in wesentlichen Aspekten: Der Übergang von der Frühphase zu einem technisch ausgereiften, zuverlässigen Verkehrsmittel ist vor allem in diese Zeit zu datieren. Techniken, Einrichtungen und Regelwerke, die, natürlich weiter entwickelt, in ihren Grundzügen bis heute in zum Teil großem Umfang verwandt werden, entstanden damals. Nachstehende Beispiele mögen dies belegen:

– Die mechanische Sicherungstechnik in der bis heute weit verbreiteten Form entstand seinerzeit.⁴

– Die Dampfheizung begann, ältere und durchweg unvollkommene Zugheiz-techniken zu ersetzen.⁵

1 Ein Beitrag anlässlich des 150-jährigen Jubiläums der Vollendung der 198,79 km langen Main-Weser-Bahn von Kassel nach Frankfurt am 15. Mai 1852. (Die Länge wird angegeben gemäß: Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands Bd. I 1880/81, Tab. 1, S. 5. Im Zusammenhang mit dem Umbau der Frankfurter Bahnhofsanlagen ergab sich später eine geringfügige Änderung der Länge.)

2 Aus: „Gesetzentwurf betreffend den Ankauf der im Großherzoglich Hessischen Gebiete belegenen Strecke der Main-Weser-Bahn und den Bau einer Eisenbahn von Cölbe nach Laasphe.“ In: Sammlung sämtlicher Drucksachen des Hauses der Abgeordneten, XIV Leg.-Periode. I. Session (weiterhin bezeichnet als: Drucksachensammlung, und zwar ohne Angabe von Legislaturperiode und Session) 1879-1880, Nr. 232, S. 1. Außerdem findet weiterhin die Sammlung sämtlicher Drucksachen des Herrenhauses Verwendung (künftig: Drucksachensammlung Herrenhaus).

3 Grundlegend dazu unverändert: M. ALBERTY: Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen, Jena 1911.

4 Dazu z. B. Hans POTTGIEBER: Sicher auf den Schienen. Fragen zur Sicherheitsstrategie der Eisenbahn von 1825 bis heute. Basel/Boston/Berlin 1988, bes. S. 77 ff; auch Hans POTTGIEBER: Hauptsignale gestern und heute – Vom optischen Telegraphen zum modernen Lichttagessignal (Dokumente zur Eisenbahngeschichte 17), Mainz 1980.

– 1878 erfand der Amerikaner Westinghouse die Luftdruckbremse, heute Standard in allen Zügen und seinerzeit sehr rasch zunächst in Reisezügen eingeführt.⁶

– Nicht zuletzt im Zusammenhang mit der Reichsgründung und der nachfolgenden Vereinheitlichung von Bestimmungen und Gesetzen verschiedenster Art entstanden z. B. die Signalordnung, die Bau- und Betriebsordnung und die Verkehrsordnung für Eisenbahnen.

– Mit der Verabschiedung der „Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung“⁷, der Nebenbahnen, wurden 1878 die rechtlichen Voraussetzungen für die Erschließung der Fläche durch den neuen Verkehrsträger geschaffen.

Dennoch begegnete dieser Zeitraum bisher eher geringem Interesse sowohl im Bereich der Eisenbahngeschichte wie auch bei der entsprechend ausgerichteten geschichtlichen Landeskunde – einerseits fehlt wohl der Reiz, den der Anfang von Entwicklungen ausübt, andererseits aber blieb, etwa bei Bauten und Anlagen, nur wenig bis in die Gegenwart erhalten.⁸ Zum Teil mag dies auch auf der schwierigen Quellensituation beruhen. Akten der Eisenbahnverwaltungen aus dieser Zeit fanden nur in geringem Umfang den Weg in die Archive, wobei offen bleiben muss, wieweit dies an frühen Vernichtungsaktionen oder auf Kriegseinflüssen beruht. Den Nordabschnitt der Main-Weser-Bahn, von Gießen bis Kassel, betrafen mit zwei Ausnahmen, auf die zurück zu kommen sein wird, keine Streckenneubauten. Entsprechend wenig zahlreich sind die Vorgänge auf der Ebene der Städte, Kreise aber auch beim Regierungspräsidenten. Im ehemals darmstädtischen Bereich schließlich fiel die für Bahnangelegenheiten in Betracht kommende Aktenüberlieferung weitgehend dem 2. Weltkrieg zum Opfer. Den Berichten über Bau und Entwicklung der preußischen Staatseisenbahnen, die die zuständigen Ministerien – zunächst das Handelsministerium, seit 1878 das Ministerium für Öffentliche Arbeiten – alljährlich dem preußischen Abgeordnetenhaus vorlegten, kommt daher besondere Bedeutung als Quelle zu. Sie sind enthalten in der Drucksachensammlung des Abgeordnetenhauses bzw. des Herrenhauses.⁹

5 Reichsverkehrsministerium (Hg.): Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen, Berlin 1938, S. 185.

6 Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen (wie Anm. 5), S. 229-231.

7 Bekanntmachung, betreffend die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, in: Centralblatt 6/1878, S. 341-355.

8 So sind Vorgeschichte, Entstehung und Aspekte der frühen Geschichte der Main-Weser-Bahn zuletzt eingehend behandelt von Ludwig BRAKE: Die ersten Eisenbahnen in Hessen. Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in Frankfurt, Hessen-Darmstadt, Kurhessen und Nassau bis 1866 (VHKN 51), Wiesbaden 1991, während die Entwicklung des Nordabschnittes der Strecke für die Zeit zwischen 1880 und ca. 1925 kürzlich untersucht wurde von Lutz MÜNZER: Verkehr und Anlagen der nördlichen Main-Weser-Bahn im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert, in: Jb. für Eisenbahngeschichte 32, 2000, S. 29-60.

9 Die Drucksachensammlung enthält folgende Berichte: 1867, Nr. 50 für 1866; 1868, Nr. 88 für 1867; 1877, Nr. 22 für 1875; 1877, Nr. 29 für 1876; 1878-79, Nr. 52 für 1877/78; 1880-81, Nr. 29 für 1878/79; 1881, Nr. 37 für 1879/80. In der Sammlung sämtlicher Drucksachen des Herrenhauses (wie Anm. 2), finden sich die bisher fehlenden Berichte, nämlich: 1869-70, Nr. 44 für 1868; 1871-72, Nr. 11 für 1869 und 1870; 1872-73, Nr. 19 für 1871; 1873-74, Nr. 18 für 1872 und 1876, Nr. 7 für 1873 und 1874.

In den folgenden Ausführungen werden vor allem drei Aspekte behandelt: 1. Die Veränderungen der Position der Bahn im Zuge des voranschreitenden Netzausbaus sowie wichtige unrealisierte Projekte von Anschlusslinien; 2. die Entwicklung von Verkehr und Fahrplan sowie 3. der Ausbau der Bahnanlagen.

Unberücksichtigt bleibt die Neugestaltung der Kasseler Bahnhofsanlagen, insbesondere der Bau des Rangierbahnhofes. Die Planungen hierzu hatten schon Ende der sechziger Jahre begonnen, 1881 gelangten die Bauarbeiten zu einem – ersten – Abschluss. In Frankfurt begannen im hier zu behandelnden Zeitraum zwar die Arbeiten an der Neuordnung der Bahnhofsverhältnisse, die u. a. in der Anlage des Hauptpersonenbahnhofes mündeten, waren aber 1880 noch längst nicht soweit vorangeschritten wie in Kassel.¹⁰

2. Administrativ-organisatorische Bedingungen

Im Zusammenhang mit dem Übergang der zuvor Kurhessen und der Freien Stadt Frankfurt gehörenden Anteile der Main-Weser-Bahn an Preußen kam es zu zwei weiteren, kleineren Veränderungen der Eigentumsverhältnisse, indem die bislang kurhessischen Enklaven Dortelweil und Nauheim an Hessen-Darmstadt abgetreten wurden, so dass nun die gesamte Strecke lediglich an zwei Stellen Landesgrenzen kreuzte, nämlich bei Frankfurt und nördlich von Lollar. Auch die Eigentumsrechte an den in den Enklaven gelegenen Streckenabschnitten gingen an Hessen-Darmstadt über.¹¹

Zunächst oblag die Betriebsleitung der Strecke noch einer „Central-Direktion der Main-Weser-Bahn“, die sich zusammensetzte aus Vertretern folgender Behörden: einer preußischen Eisenbahndirektion in Kassel für den zuvor kurhessischen Streckenanteil; einer weiteren preußischen Eisenbahndirektion in Frankfurt für den früher der Stadt Frankfurt gehörenden Teil und der Großherzoglich Hessischen Direktion der Main-Weser-Bahn in Gießen für den Darmstädter Anteil.

Aufgrund eines Vertrages vom 30. Mai 1868 ging die Verwaltung der gesamten Strecke mit Wirkung vom 1. August 1868 auf die Preußische Regierung über und wurde von ihr der Königlichen Direktion der Main-Weser-Bahn in Kassel übertragen.¹²

Im Zuge der Übernahme der Main-Weser-Bahn in alleinigen preußischen Staatsbesitz wurde sie ab 1. April 1880 der Eisenbahndirektion Hannover angegliedert. Jedoch behielt sie bis zur großen Neugliederung des preußischen

10 Für den Ausbau der Kasseler Bahnanlagen wurden im Dezember 1869 erstmals Mittel beantragt, Drucksachensammlung 1869 (wie Anm. 2), Nr. 222, S. 9-10. Zum Ausbau der Frankfurter Bahnhofsanlagen siehe u. a. Kim WITTLAND: 100 Jahre Hauptbahnhof Frankfurt 1888-1988 (Eisenbahnen und Museen – Monographien der DGEG 37), Karlsruhe 1988; auch Ulrich LANGNER: Hundert Jahre Hauptbahnhof Frankfurt (M.), in: Die Bundesbahn 63, 1988, S. 733-741; vgl. auch Drucksachensammlung 1878-79 (wie Anm. 2), Nr. 44, S. 56 – damals war die Planung für die Anlage nahezu abgeschlossen.

11 Drucksachensammlung 1868 (wie Anm. 2), Nr. 88, S. 78.

12 Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands. Band I 1880/81, Tab. 1, S. 44. Vgl. auch: Albert MÜHL: K.P.E.V. – Die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung; die geschichtliche Entwicklung der Verwaltung und Gliederung der Preußischen Staatseisenbahnen von 1850 bis 1914, in: Jb. f. Eisenbahngeschichte 13 1981, S. 5-30.

Staatseisenbahnnetzes 1895 noch eine gewisse Selbständigkeit, indem sie als „Eisenbahnbetriebsamt Cassel II“ bzw. ab 1.4.1881 als „Eisenbahnbetriebsamt (Main-Weser-Bahn) in Cassel“ ressortierte.¹³

Die Aufteilung des Reinertrages zwischen beiden Eigentümern fand entsprechend dem eingebrachten Baukapital statt.¹⁴ Auf die damit verbundenen Probleme wird zurück zu kommen sein.

3. Die Position im Netz

1866 mündeten in die Main-Weser-Bahn abseits der Endbahnhöfe lediglich an zwei Stationen Strecken ein, in Guntershausen und in Gießen. Funktional gehörte Guntershausen zum Knoten Kassel, also zum nördlichen Endpunkt der Strecke. Dass hier die Linie von bzw. nach Thüringen einmündete, hatte topographische Gründe. Es besteht Grund zur Annahme, dass Guntershausen daher auch nur in begrenztem Umfang als Umsteige- oder, im Güterverkehr, Umlade- und Rangierstation diente.¹⁵

In Gießen endete die von Köln ausgehende, über Betzdorf, Würgendorf, Dillenburg, Wetzlar führende Strecke der Köln-Mindener Eisenbahn, fertiggestellt 1862 und geeignet als Konkurrenzlinie zu den Verbindungen Köln - Frankfurt durch das Rheintal. Zusätzlich gehoben wurde die Bedeutung Gießens als Bahnknoten dadurch, dass in Wetzlar die Strecke von Oberlahnstein/Koblenz der Nassauischen Eisenbahn endete, so dass der Verkehr zwischen dem unteren Lahntal und Frankfurt über Gießen lief.

1866 befanden sich zwei von Gießen ausgehende Linien nach Fulda bzw. Gelnhausen in weit vorangeschrittenem Planungsstadium, der Baubeginn erfolgte 1867. In den Jahren 1870/71 sind beide Strecken vollendet worden. Sie waren konzipiert worden in der Hoffnung auf die Entstehung von Anschlusslinien ost- bzw. südostwärts in ihren Endpunkten. Dies trat nicht ein, das Projekt einer Strecke Fulda – Meiningen kam im Zuge der Gründerkrise definitiv zu Fall.¹⁶ Die Weiterführung der Strecke nach Gelnhausen südostwärts unterblieb in Anbetracht des schon bald von Preußen priorisierten Baues der topographisch günstigeren Linie Friedberg – Hanau.¹⁷ Beide Strecken kamen über Zubringerfunktionen zur Main-Weser-Bahn daher nicht hinaus. Zwar ermöglichten die Strecken

13 MÜHL: Eisenbahn-Verwaltung (wie Anm. 12), S. 21 und 22.

14 Drucksachensammlung (wie Anm. 2) 1868, Nr. 88, S. 78.

15 Vgl. Lutz MÜNZER: Bahnhof Guntershausen, in: Jb. Landkreis Kassel 2001, Kassel 2000, S. 95.

16 Lutz MÜNZER: Aus der Geschichte des Projektes einer Bahn Fulda-Meiningen, in: Fuldaer Gbll. 71, 1995, S. 88-116, bes. S. 94-96.

17 Am 10. Februar 1868 suchten zwei Unternehmer aus Berlin um die Konzession für eine Verbindung zwischen Gelnhausen und der im Bau befindlichen Strecke Elm-Gemünden nach und erhielten diese auch vorbehaltlich des Nachweises hinreichenden Baukapitals zugesichert [Drucksachensammlung (wie Anm. 2) Nr. 11 1873, Anlage B, S. 143]. Wenige Wochen später stellte das Bankhaus Erlanger u. Söhne aus Frankfurt am Main, das auch wesentlich in dem Projekt Fulda-Meiningen engagiert war [MÜNZER: Geschichte (wie Anm. 16), S. 96], mit Erfolg den Antrag auf die Genehmigung von Vorarbeiten zwischen Gelnhausen und Gemünden [Drucksachensammlung (wie Anm. 2) Nr. 11 1873, Anlage B, S. 156]. Dabei blieb es aber offenbar.

Abkürzungen für bisher über die Main-Weser-Bahn in ost-westlicher Richtung geführte Transporte (z. B. Gießen – Fulda über Kassel oder Frankfurt). Jedoch schlug sich dies in Anbetracht geringer Verkehrsmengen nicht in spürbaren Aufkommenseinbußen der Main-Weser-Bahn nieder.

Anders sah es mit den Streckenbauten in Osthessen aus. 1863 war noch von Kurhessen der Bau der Strecke Bebra – Hanau beschlossen worden. 1866 befand sich die Linie im Bau, erste Abschnitte wurden eröffnet und am 15. Dezember 1868 ist die Verbindung vollendet worden. Sie stellte die direkte Verbindung zwischen Thüringen und dem Rhein-Main-Gebiet dar und gestattete es, den bisher nötigen großen Umweg in dieser Relation über die Main-Weser-Bahn zu vermeiden. Die Bebra-Hanauer Bahn gewann daher sofort erhebliche Bedeutung, schon im Juni 1869 wurden Schnellzüge zwischen Frankfurt und Thüringen eingelegt.¹⁸ Zu berücksichtigen ist zusätzlich, dass sie sich als Teil der Gesamtverbindung Frankfurt – Berlin eignete, also auch in dieser Beziehung mit der Main-Weser-Bahn konkurrierte. Begrenzt wurde der Schaden für diese zunächst noch dadurch, dass auf dem neuen Weg nach Thüringen in Elm und Bebra, beides Orte mit geringem Eigenverkehr, die Fahrtrichtung zu wechseln war.

Ebenfalls in kurhessische Zeit zurück ging das Vorhaben einer Bahnverbindung im nordöstlichen Hessen. Bebra sollte mit Witzenhausen verbunden werden, wo sich die Möglichkeit eines Anschlusses an die in der Vorbereitung begriffene Halle – Kasseler Bahn abzeichnete.¹⁹ Zwischenstationen wären die Städte Sontra, Eschwege und Sooden-Allendorf geworden. Der preußische Staat hat das planerisch schon weit gediehene Vorhaben umgehend aufgegriffen, aber entscheidend modifiziert. In Elm sollte nämlich gemäß Staatsvertrag vom 14. Dezember 1865 zwischen Kurhessen und Bayern eine Verbindungsbahn zwischen dem bayrischen Staatsbahnnetz und der Bebra-Hanauer Bahn einmünden. Preußen hielt an diesem als Staatsbahn auszuführenden Projekt fest und begann 1867 mit den Bauarbeiten²⁰, 1872 ist die Linie, mit geringfügiger Verspätung durch den deutsch-französischen Krieg, fertig gestellt worden. Eine Bahnlinie von Bebra aus nordwärts bildete daher das letzte noch fehlende Teilstück einer direkten Verbindung zwischen dem südöstlichen Deutschland und den Seehäfen an Elbe und Weser, regionale Erschließungsbelange hatten dahinter zurück zu treten und das Projekt Bebra – Witzenhausen mutierte zum Vorhaben Bebra – Friedland. In Friedland gab es Anschluss an die Strecke Arenshausen – Göttingen.²¹ 1876 wurde die Linie Bebra – Friedland vollendet. Sie hatte für die Main-Weser-Bahn zwei, einander zum Teil aufhebende Wirkungen:

18 Drucksachensammlung Herrenhaus (wie Anm. 2) 1871-72, Nr. 11, S. 97.

19 Vgl. Paul LAUERWALD: Die Halle-Kasseler Eisenbahn. Geschichte, Gegenwart und Zukunft eines Schienenweges, Berlin 1993, bes. S. 56-57.

20 Drucksachensammlung Herrenhaus (wie Anm. 2) 1871-72, Nr. 11, S. 104.

21 Vgl. die Baubegründung in: Drucksachensammlung 1871-72 (wie Anm. 2), Nr. 28, S. 11.



Abb. 1: Die Main-Weser-Bahn (zwischen 1866 und 1880)

– Zwischen Göttingen und Frankfurt stand nun zusammen mit der Bebra-Hanauer Bahn eine geringfügig kürzere Alternative zur Verfügung, belastet allerdings durch den Fahrtrichtungswechsel in Elm.

– Die Verbindung Frankfurt-Göttingen über Kassel erfuhr eine Verbesserung, weil nun, statt über den steigungsreichen Abschnitt Hann. Münden – Dransfeld – Göttingen²² zwischen Hann. Münden und Göttingen über Eichenberg – Friedland gefahren werden konnte.

Am 18. Dezember 1872 wurde dem preußischen Landtag ein Gesetz zur Bewilligung der Aufnahme einer Anleihe in Höhe von 120 Mio. Talern vorgelegt, die vorgesehen waren unter anderem für den Bau je einer Strecke von Berlin nach Wetzlar und von Koblenz bis zur Reichsgrenze bei Sierk. Allein der Bau der Berlin-Wetzlarer Bahn sollte 50,750 Mio. Taler kosten.²³ Nach geringfügigen Änderungen trat die Vorlage als Gesetz Nr. 8141 am 11. Juni 1873 in Kraft. Begründet wurden die umfangreichen Bauvorhaben hinsichtlich der Berlin-Wetzlarer Bahn mit der Notwendigkeit, die bisher nur durch Privatbahnstrecken miteinander verbundenen Netzgruppen der Preußischen Staatseisenbahnen im Osten und im Westen durch eine staatseigene Strecke miteinander zu verknüpfen. Zudem versprach die neue Strecke spürbare Verkürzungen der Distanzen zwischen Berlin und Wetzlar bzw. Berlin und Frankfurt am Main.²⁴ Diese Argumente waren stichhaltig. Außerdem aber galten schon für dieses Streckenprojekt militärische Gründe²⁵ und als primäre Begründung für die Linie Koblenz – Sierk wurden sie in der Begründung der Gesetzesvorlage unumwunden eingeräumt.²⁶

Vorgesehen war, dass diese neuen Linien entweder auf eigener Trasse parallel neben schon bestehenden privaten und staatlichen Strecken hergeführt werden oder ältere staatliche Linien mitbenutzen sollten und nur dort, wo dies nicht möglich war, kamen völlig neue Streckenführungen in Betracht. Für den Bereich an der und um die Main-Weser-Bahn waren folgende Maßnahmen im Gesetzesentwurf beabsichtigt:

– Von Leinefelde aus sollte eine neue Strecke über Eschwege-Niederhone-Malsfeld nach Treysa gebaut werden, die für den Bau bereits vorgesehene Stichbahn Niederhone-Eschwege sollte mitbenutzt werden. Bis Kirchhain waren die Gleise der Main-Weser-Bahn zu benutzen, zwischen Kirchhain und Fronhausen sollte der weite Bogen dieser Strecke über Marburg abgekürzt werden, indem

22 Zur Umgehung kurhessischen Territoriums bei Witzenhausen hatte Hannover die Strecke Göttingen-Hann. Münden über die Dransfelder Hochfläche bauen lassen, woraus sich die Notwendigkeit erheblicher Neigungen zur Bewältigung der Höhenunterschiede ergeben hatte.

23 Drucksachensammlung (wie Anm. 2) 1872-73, Nr. 77, S. 3.

24 Ebd., S. 9 und 10.

25 Ebd., S. 9.

26 Ebd., S. 11. Beide Bauvorhaben dienen daher häufig als Belege für die zentrale Rolle des Militarismus auch bei der Eisenbahnpolitik im Preußischen Staat, so z. B. Wolfgang KLEE: Preußische Eisenbahngeschichte, Stuttgart 1982, S. 169, wobei übersehen wird, dass a) die Aufgaben der Linien unterschiedliche waren und dass b) große Teile der Strecken sich später, wie schon in der Baubegründung behauptet, zu wichtigen und verkehrsreichen Netzelementen entwickelten.

man eine Linie durch das Amöneburger Becken und den Ebsdorfer Grund führte. Nach neuerlicher Mitbenutzung der Main-Weser-Bahn zwischen Fronhausen und Lollar stand von Lollar bis Wetzlar wieder der Bau eines eigenen Abschnittes an, besaß doch die Köln-Mindener Eisenbahn den Streckenabschnitt Gießen-Wetzlar.²⁷ Hinsichtlich der Main-Weser-Bahn wurde in der Gesetzesbegründung behauptet, „daß von ihrer [der Berlin-Wetzlarer-Bahn] Ausführung die weitere Verzinsung der in der Bebra-Hanauer und der Main-Weser-Bahn angelegten Kapitalien abhängig ist.“²⁸ Die Stadt Marburg sah durch das Vorhaben ihre Entwicklungschancen bedroht, war doch damit zu rechnen, dass zumindest der Fernverkehr zukünftig an der Stadt vorbei laufen würde und petitionierte gegen den Bau des Abschnittes Kirchhain-Fronhausen. Jedoch ist die Petition schon im Petitionsausschuss des Landtages als unbegründet abgewiesen worden.²⁹ Am 9. Juni 1874 teilte die Regierung in Kassel den Landräten im Regierungsbezirk mit, durch deren Kreise die neuen Strecken führen sollten, dass ab 23. Juni die landespolizeiliche Prüfung der Trassen stattfände. Für die Teilstrecke Kirchhain-Fronhausen waren die Tage nach dem 29. Juni vorgesehen.³⁰

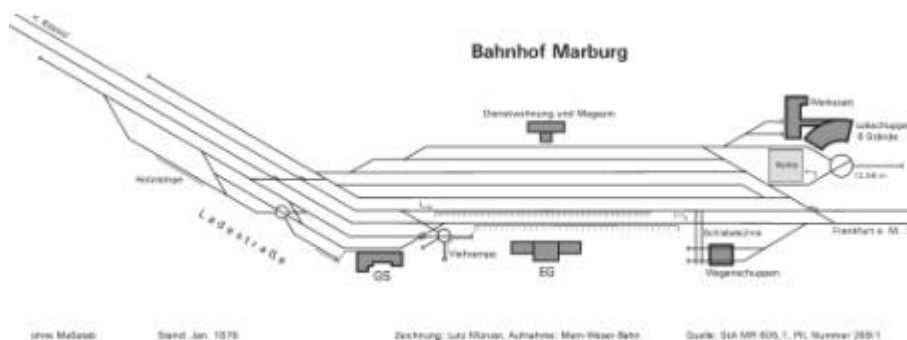


Abb. 2: Bahnhof Marburg 1878 nach diversen Ausbauten

Die Realisierung des Bauvorhabens fand in stark vereinfachter Form statt, begann doch der Preußische Staat noch während der Anlage der ersten Abschnitte der neuen Linie damit, den Übergang zum Staatsbahnsystem vorzubereiten, womit sich wesentliche Funktionen der Berlin-Wetzlarer Bahn erübrigten. Die Strecke Leinefelde-Treysa entstand vollständig, aber zunächst auf ganzer Länge eingleisig. Größere Bedeutung erlangte, abgesehen vom Teilstück Niederhone-Eschwege, lediglich der Abschnitt Treysa-Malsfeld, und zwar als Teilelement einer Güterverkehrsverbindung zwischen dem Rheinland und Thüringen unter Vermeidung des Rhein-Main-Gebietes.³¹ Gar nicht gebaut wurde der Abschnitt Kirchhain-Fronhausen. Wann die entsprechende Entscheidung fiel, ist nicht

27 Drucksachensammlung (wie Anm. 2), 1872-73, Nr. 77, S. 10.

28 Ebd. S. 9.

29 Drucksachensammlung (wie Anm. 2), 1872-73, Nr. 150, S. 8.

30 StA MR Best. 180 Homberg, Nr. 341.

31 MÜNZER: Verkehr und Anlagen (wie Anm. 8), S. 33.

bekannt³², begründet worden ist der Fortfall dieses Abschnittes mit Terrainschwierigkeiten, welche die Vorteile, die man sich aus der Abkürzungswirkung der Linie versprach, konterkariert hätten.³³ Die Strecke Lollar-Wetzlar wurde eingleisig gebaut. Es besteht Grund zur Annahme, dass sie nie als Hauptbahn, sondern von vornherein als Nebenbahn betrieben wurde, denn zum Zeitpunkt ihrer Eröffnung, am 15. Oktober 1878, dürften die Verhandlungen über die Verstaatlichung der Köln-Mindener-Eisenbahn bereits im Gange gewesen sein.³⁴

Zeitgleich mit den Baumitteln für die Berlin-Wetzlarer Bahn wurden auch die für eine Strecke von Friedberg nach Hanau beantragt, und zwar als Teil einer zukünftigen Hauptverkehrsachse zwischen dem Rheinland und dem südöstlichen Deutschland, spürbar kürzer als die bisher hierfür vorhandene Verbindung über das Mittelrheintal. Die Idee für dieses Vorhaben rührte offenbar aus der Zeit unmittelbar nach dem Anschluss Kurhessens an den preußischen Staat, denn in dem Vertrag vom 12. Juni 1868, in dem Preußen Hessen-Darmstadt einräumte, die Strecke von Gießen im preußischen Gelnhausen enden zu lassen, hatte sich Hessen-Darmstadt verpflichten müssen, einem späteren Bau der Strecke Hanau-Friedberg, die ja eine Konkurrenz zur Linie Gießen-Gelnhausen bildete, zuzustimmen (vgl. auch S. 294). Die Strecke Hanau-Friedberg ist vor der vollständigen Übernahme der Main-Weser-Bahn durch den preußischen Staat nicht mehr vollendet worden, sie hat später wesentlich dazu beigetragen, dass der Abschnitt Gießen-Friedberg sehr umfangreichen Transitgüterverkehr in der Relation Rheinland-Südostdeutschland bekam, und zwar bis in die Gegenwart.

Diverse Bahnbauvorhaben, welche die Main-Weser-Bahn als Ausgangspunkt hatten, kamen nicht über das Planungsstadium hinaus. Vor allem für zwei Relationen lagen Projekte vor, die über unverbindliche Absichtserklärungen hinausgingen und die im Falle ihrer Realisierung erhebliche Auswirkungen auf die zukünftigen Verkehrsaufgaben der Main-Weser-Bahn gehabt hätten.³⁵

32 Der Verzicht auf den Bau dieses Abschnittes trug entscheidend dazu bei, dass 1879 die voraussichtlichen Minderausgaben gegenüber den 1873 bewilligten Baumitteln für die Berlin-Wetzlarer Bahn mit 8,4 Mio. Mark, entsprechend 2,8 Mio. Talern angegeben wurden – Drucksachensammlung (wie Anm. 2) 1879-80, Nr. 6, S. 21; auch ebd., Nr. 23, S. 11.

33 Drucksachensammlung (wie Anm. 2) 1878-79, Nr. 44, S. 8. Zwischen Kirchhain und Fronhausen wäre die Wasserscheide zwischen Ohm und Zwester Ohm zu überwinden gewesen, also eine verlorene Steigung angefallen. Auch wäre der Höhenunterschied zwischen beiden Orten auf einer wesentlich geringeren Distanz als auf der Main-Weser-Bahn mit ihrer Führung über Marburg zu bewältigen gewesen, so dass tatsächlich abschnittsweise beträchtliche Neigungen zu erwarten waren.

34 Eine Nachweisung der als Nebenbahnen betriebenen preußischen Staatsbahnen vom Herbst 1879, Drucksachensammlung (wie Anm. 2) 1878-80, Nr. 49, S. 2, enthält bereits die Strecke Lollar-Wetzlar. Die Übergabe von Verwaltung und Betrieb als erster Stufe der vollständigen Übernahme der Köln-Mindener Eisenbahn erfolgte auf der Grundlage eines am 10. Oktober 1879 seitens der Bahn akzeptierten Vertrages, wobei rückwirkend schon ab 1. Januar 1879 auf Rechnung des Staates gewirtschaftet wurde, Drucksachensammlung (wie Anm. 2) 1879-80, Nr. 5, S. 34. Vgl. auch StA Darmstadt, G 31 L, Fsz. 768 betreffend den Umbau und die zukünftigen Regelungen der Verkehrsabwicklung im Bahnhof Lollar – bis Mitte 1878 wurde noch davon ausgegangen, dass in der Relation Berlin-Wetzlar der Abschnitt Gießen-Wetzlar durch die neue Strecke Lollar-Wetzlar zu umgehen sei.

35 Die Zahl der Bahnprojekte in der damaligen Zeit ist praktisch unübersehbar. Jedoch ist zu beachten, dass es sich in vielen Fällen um Desiderate aus lokalen Honoratiorenkreisen

a) Die Erschließung des Hinterlandes und die Verbindung von Marburg Richtung Fulda:

Hierbei ging es wesentlich um die Anbindung des gewerbereichen Hinterlandes an das rheinisch-westfälische Industriegebiet, wobei die Substitution der Holzkohle bei der Verhüttung und Weiterverarbeitung der Hinterländer Erze durch Steinkohle eine besondere Rolle spielte. Mit hinein gelangten aber auch Vorstellungen der Schaffung einer großräumig bedeutenden Ost-West-Achse. Die Idee einer solchen war nicht neu, schon 1847 hatte der belgische Ingenieur Splingard, der beim Bau der Main-Weser-Bahn mitwirkte, eine direkte Bahn von Köln nach Marburg angeregt mit Zweiglinien nach Siegen und Hagen³⁶ ohne damit aber durchzudringen. 1859 hatte die kurhessische Regierung Vorarbeiten für eine Strecke von Siegen nach Marburg vornehmen lassen, wobei dieses Vorhaben nur einen Teil einer durchgehenden Verbindung weiter ostwärts bis Fulda bildete. Im Februar 1863 einigten sich Preußen, Kurhessen und Hessen-Darmstadt vertraglich über den Bau der Strecke Siegen-Marburg. Der Bau der Linie sollte privater Initiative überlassen bleiben. Jedoch bestand die Bergisch-Märkische Eisenbahn, die Interesse für das Vorhaben zeigte, darauf, eine Linie bis Fulda zu bauen. Das dilatorische Taktieren der kurhessischen Regierung einerseits, die relativ rasche Entscheidung in Darmstadt, eine Verbindung von Gießen nach Fulda anlegen zu lassen andererseits bedingten, dass das Projekt einer Bahn Siegen-Marburg-Fulda in kurhessischer Zeit scheiterte. Hinzu kam konkurrierend 1865 das Vorhaben der Lenne-Lahn-Bahn, einer Strecke, die von Altenhündem an der Bahn Hagen-Siegen-Betzdorf über Laasphe-Biedenkopf-Gladenbach nach Gießen führen sollte.³⁷ Die Ereignisse des Jahres 1866 wirkten verzögernd und modifizierend auf die Planungen, verlor doch Hessen-Darmstadt das Hinterland an Preußen. Am 18. Oktober 1868 suchte eine Kölner Firma um die Genehmigung für die Vorarbeiten zu einer Strecke Altenhündem-Marburg nach, jedoch verlief die Angelegenheit völlig im Sande, der Antrag wurde nicht weiter verfolgt.³⁸

Im Oktober 1871 wurde eine neue Variante einer Hinterlandanbindung an die Main-Weser-Bahn durch die Oberhessische Eisenbahngesellschaft ins Spiel gebracht – nun ging es um eine Strecke von Siegen über Dillenburg nach Gießen mit einer Zweigbahn nach Wetzlar. Angesichts der topographischen Verhältnisse und der Nähe zur schon vorhandenen Strecke Betzdorf-Dillenburg-Gießen handelte es sich zweifellos um ein problematisches Vorhaben. Jedenfalls ist bis 1873 auf das Ersuchen um Genehmigung der Ausführung von Vorarbeiten seitens der preußischen Regierung kein Bescheid erteilt worden, den Rest dürfte die Gründerkrise

handelte, die nie in ein konkretes Planungsstadium gelangten, bei denen es nicht einmal zur Ausführung von Vorermittlungen geschweige denn zu den nach preußischem Recht (§ 4 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838) als Voraussetzung für eine Konzessionserteilung zwingend vorgeschriebenen Vorarbeiten kam.

36 Hildegard JOHN: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Raum Marburg und Gießen, in: HessJbLG 9, 1959, S. 203-204; vgl. auch StA MR Best. 16, Nr. 12189.

37 JOHN: Entwicklung (wie Anm. 36), S. 209-212.

38 Drucksachensammlung (wie Anm. 2), 1873-74, Nr. 11, Anlage B, S. 172.

besorgt haben.³⁹ Nur einen Monat nach diesem Antrag bemühte sich die Oberhessische Eisenbahngesellschaft um die Erlaubnis zu Vorarbeiten für eine Verbindung von Alsfeld, Bahnhof ihrer Linie Fulda-Gießen, nach Marburg. Da angeblich die Bergisch-Märkische Eisenbahn das gleiche Projekt verfolgte, wurde das Gesuch abgelehnt.⁴⁰ Tatsächlich war die Bergisch-Märkische Eisenbahn noch in der Region rührig, am 23. Januar des folgenden Jahres suchte sie um die Konzession zur Anlage der Strecke Altenhudem-Marburg nach, Vorarbeiten existierten bereits.⁴¹ 9 Wochen darauf wurde außerdem mit Erfolg die Genehmigung für Vorarbeiten einer Strecke Marburg-Kirchhain-Alsfeld erbeten.⁴² Die Ergebnisse davon liegen nicht vor, für die Strecke Altenhudem-Marburg waren die Konzessionsverhandlungen im Herbst 1873 noch im Gange⁴³, gelangten aber wegen der schlechten wirtschaftlichen Lage zu keinem positiven Abschluss.⁴⁴

Ebensowenig zu positivem Ergebnis kam ein Vorstoß eines Eisenbahnkomitees aus Biedenkopf, das zwar am 7. August 1872 mit Erfolg um die Genehmigung für Vorarbeiten zu einer Linie von Meschede über Berleburg, Laasphe, Biedenkopf, Gladenbach nach Gießen gebeten hatte, ohne dass es aber bis zum Herbst des folgenden Jahres zum Antrag auf Konzessionsgewährung gekommen wäre.⁴⁵

Die Bahnerschließung des Hinterlandes einschließlich der Schaffung einer Direktverbindung von Marburg nach Siegen blieb der Phase des Nebenbahnbaus vorbehalten, die 1880 einsetzte, wobei der Abschnitt Marburg-Laasphe als eine der ersten Nebenbahnen in Preußen überhaupt in Angriff genommen wurde.⁴⁶

b) Die Verbindung Marburg-Bremen

Das zweite Vorhaben zielte darauf ab, den großen Umweg zu beseitigen, der auf dem Weg zwischen Frankfurt und dem östlichen Westfalen bzw. der Unterweser

39 Drucksachensammlung (wie Anm. 2), 1873-74, Nr. 11, Anlage B, S. 262.

40 Ebd., S. 264.

41 Ebd., S. 278/279.

42 Ebd., S. 290. Sonderbar berührt, dass offenbar die – unter staatlicher Verwaltung stehende – Bergisch-Märkische Eisenbahn bei der Vergabe der Erlaubnis zur Vornahme von Vorarbeiten vor der privaten Oberhessischen Eisenbahngesellschaft mit Sitz im darmstädtischen „Ausland“ bevorzugt wurde. Jedoch handelte es sich um einen damals in Preußen üblichen Vorgang, der im Frühjahr 1873 schließlich dazu führte, dass wesentlich aufgrund von Initiativen des Abgeordneten Lasker sich die preußische Regierung veranlasst sah, die Handhabung der Konzessionsvergabe im Eisenbahnwesen darzulegen. Die Untersuchungsergebnisse, die willkürliches Handeln und erhebliche Kompetenzlücken der Bürokratie erkennen ließen, sind in einem mit Anlagen ca. 1000-seitigen Bericht, Drucksachensammlung (wie Anm. 2), 1873-74, Nr. 11, dokumentiert worden und trugen wesentlich zum späteren Übergang zum Staatsbahnsystem bei.

43 Drucksachensammlung (wie Anm. 2), 1873-74, Nr. 11, Anlage B, S. 264.

44 Auf den Bau diverser Bahnen, für die bereits Konzessionen erteilt waren, wurde damals verzichtet, so auf den der Strecke Karlshafen-Beverungen, vgl. die diesbezügliche Mitteilung des preußischen Handelsministers an den Oberpräsidenten der Provinz Hessen-Nassau vom 23. Dezember 1878, in: StA MR Best. 150, Nr. 2066.

45 Drucksachensammlung (wie Anm. 2), 1873-74, Nr. 11, Anlage B, S. 316-317.

46 Lutz MÜNZER: Zur Nebenbahnerschließung im nördlichen Hessen im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert; Verlauf, Verkehrs- und Wirtschaftlichkeitsprognosen, in: HessJbLG 45 1995, bes. S. 233.

mit ihren wichtigen Seehäfen zurückzulegen war. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre die Köln-Mindener Eisenbahn mit Bauvorbereitung und schließlich Bau der Strecke Münster-Bremen-Harburg befasst war. Am 11. Februar 1869 beantragte ein Bielefelder Bürger im Namen eines Komitees für den Bau einer Eisenbahn von Lemförde, gelegen an der zukünftigen Strecke Münster-Harburg, nach Marburg die Genehmigung zur Ausführung der Vorarbeiten. Sie wurde verweigert, *weil der Zeitpunkt für eine Verfolgung dieses Projektes ungeeignet ist*.⁴⁷ Die ministerielle Begründung entbehrte wohl der Grundlage. Als nämlich nur 7 Wochen später das *Vereinigte Waldeck-Herforder Komité für die Ausführung einer Eisenbahn von Lemförde nach Marburg* in gleicher Sache vorstellig wurde, bekam es nicht nur die Genehmigung für die Vorarbeiten, sondern am 26. Februar 1872 erhielt auf der Grundlage dieser Vorarbeiten die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft zu Berlin die Konzession für die Anlage der Teilstrecke Lemförde-Herford-Detmold-Bergheim⁴⁸, die jedoch nie gebaut wurde. Die Bemühungen dieses Komitees stießen aus unbekanntem Gründen beim Ministerium für Handel und Gewerbe von vornherein auf positive Resonanz. Darauf deuten Äußerungen in einem Schreiben von diesem an den Oberpräsidenten der Provinz Hessen-Nassau vom 10. Juli 1869 hin.⁴⁹ Offen bleibt, warum sich dieses Komitee nach erfolgreicher Beendigung der Vorarbeiten auf den Bau der Strecke Lemförde-Bergheim beschränken wollte.

Zwei weitere Gruppierungen, die sich im Frühsommer 1869 um eine Genehmigung der Vorarbeiten für eine Verbindung zwischen Ostwestfalen und Marburg bemühten, gelangten nicht zum Zuge, in einem Fall wurde dies mit der fehlenden Notwendigkeit der Bahn begründet.⁵⁰ Im Herbst 1871 erstrebten erneut zwei Komitees konkurrierend die Erlaubnis für Vorarbeiten für eine von Marburg ausgehende Strecke nordwärts, die in Bremen enden sollte. Die eine Gruppierung, das *Komité für die Bremen-Marburger Eisenbahn*, bekam die Genehmigung und suchte auch um die Konzession für den Bahnbau nach.⁵¹ Das andere Komitee erhielt unter Verweis auf das erste einen ablehnenden Bescheid schon für die Vorarbeiten.⁵² Abgelehnt unter Hinweis auf die Arbeiten des oben erwähnten Gremiums wurde auch das Ansinnen einer Gruppe aus Hannover für die Bearbeitung nur einer Bahn zwischen Warburg und Marburg.⁵³ Das *Komité für die Bremen-Marburger Eisenbahn* entfaltete unter Führung eines Freiherrn von der Droste aus dem Briloner Raum eine rege Tätigkeit, es gab lokale Unterabteilungen, darunter eine in Marburg, in der u. a. Oberbürgermeister Rudolph Mitglied war. Die Gemeinden wurden um die kostenlose Überlassung des für den Bahnbau erforderlichen Grund und Bodens angegangen. Am 25. November 1872 teilte das Zentralkomitee dem Marburger Landrat mit, man beabsichtige, beim Oberpräsidenten in Kassel vorstellig zu werden, auch wolle man versuchen, den inzwischen in Straßburg tätigen ehemaligen Oberpräsidenten Möller für das Projekt einzunehmen,

47 Drucksachensammlung (wie Anm. 2), 1873-74, Nr. 11, Anlage B, S. 182.

48 Ebd., S. 190-191.

49 StA MR, Best. 180 Korbach, Nr. 806.

50 Drucksachensammlung (wie Anm. 2), 1873-74, Nr. 11, Anlage B, S. 196.

51 Ebd., S. 266.

52 Ebd., S. 266.

53 Ebd., S. 282.

indem man ihm den Vorteil einer direkt von Bremen über Marburg ins Elsass führenden Strecke darzulegen beabsichtigte. Ob es dazu kam, steht dahin, die Aktenüberlieferung zu dem Vorhaben⁵⁴ schließt damit und gebaut worden ist die Strecke in der Form nicht. Teile entstanden später als Nebenbahnen.⁵⁵

4. Die Verkehrsentwicklung

Zwischen 1863 und 1867 hatte auf der Main-Weser-Bahn die beförderte Menge beim Personenverkehr um 22 %, beim Güterverkehr um 100 % zugenommen.⁵⁶ Über die Entwicklung zwischen 1868 und 1879 gibt Tabelle 2 Aufschluss. Im Interesse leichter Vergleichbarkeit sind nicht die beförderten Verkehrsmengen bzw. die erbrachten Verkehrsleistungen sondern die Verkehrsleistungen/km angegeben. Dies ist notwendig, da zwar die Länge der Main-Weser-Bahn unverändert blieb, aber die Länge der Eisenbahnen Preußens insgesamt erheblich zunahm. Für die Jahre 1866 und 1867 liegen für die Main-Weser-Bahn keine entsprechenden Daten vor. Hinsichtlich der Beförderungsleistungen beim Personenverkehr übertraf die Main-Weser-Bahn 1868 deutlich den Durchschnitt der preußischen Bahnen, beim Güterverkehr war es – allerdings nicht im gleichen Maße – umgekehrt. Das änderte sich in den nächsten Jahren insofern, als die Main-Weser-Bahn beim Güterverkehr erheblich aufholte und den gesamtpreußischen Durchschnitt erreichte, und dies, obwohl sie nicht durch Gebiete führte, die reich an Gewerbe oder Bodenschätzen waren. Der umfangreiche Verkehr beruhte vielmehr auf der Bedeutung der Bahn als Transitlinie. So findet sich im Bericht über die Betriebsergebnisse der Preußischen Staatseisenbahnen des Jahres 1867 die Feststellung: *„Wenn auch in der ganzen Erstreckung der Bahn die Landwirtschaft blühend, Wohlstand wie Betriebsamkeit vorherrschend, und der innere Personen-Verkehr, namentlich auf dem südlichen Theile, lebhaft ist, so entnimmt die Main-Weser-Bahn doch ihre hauptsächlichsten Einnahmen aus dem direkten und aus dem Transitverkehre.“*⁵⁷ Für dieses Jahr betrug der Anteil der Erträge an allen Betriebseinnahmen aus dem Übergangs-⁵⁸ und Transitverkehr bei der Reisendenbeförderung 19 % und bei der Güterbeförderung sogar 49%, so dass insgesamt 68 % der Erträge aus dem Transitverkehr oder aus dem Verkehr mit anderen Strecken rührten!⁵⁹ 1874 stammten 65 % der Erträge der Main-Weser-Bahn aus dem Übergangs- und Durchgangsverkehr, von den Güterverkehrseinnahmen waren es sogar 85%!⁶⁰ Die zentrale Bedeutung der Main-Weser-Bahn als

54 StA MR, Best. 180 Marburg, Nr. 2773.

55 Vgl. Lutz MÜNZER: Entstehung und Frühzeit preußischer Durchgangsnebenbahnen im ländlichen Raum – die Linien (Marburg-)Sarnau-Volkmarsen-Warburg und Volkmarsen-Obervellmar(-Kassel), in: Jb. für Eisenbahngeschichte 29, 1997, S. 9-10.

56 Drucksachensammlung (wie Anm. 2), 1868, Nr. 88, S. 82.

57 Ebd., S. 80.

58 Der heutige Fachausdruck für „direkten“ Verkehr, also für Verkehr von einer zu anderen Bahnen, lautet Übergangsverkehr, im Gegensatz zum Durchgangs- oder Transitverkehr, bei dem die Bahn lediglich zwischen zwei Übergangsstationen durchfahren wird.

59 Drucksachensammlung (wie Anm. 2), 1868, Nr. 88, S. 83.

60 Berechnet nach Drucksachensammlung Herrenhaus 1876 (wie Anm. 2), Nr. 7, S. 201, 202 und 205.

Transitlinie wurde gerade im Deutsch-Französischen Krieg eindrucksvoll bestätigt, wie die außerordentliche Zunahme des Personenverkehrs in den Jahren 1870-71 beweist.

Tab. 1: Bevölkerung in den Stationsorten der nördlichen Main-Weser-Bahn zwischen 1866 und 1880.⁶¹

Stationsort	1864	1871	1875	1885
Kassel	52.182	60.762	69.206	84.850
Wilhelmshöhe ⁶²	1.418	1.558	1.650	2.176
Guntershausen	293	261	259	263
Grifte	597	604	637	658
Gensungen-Felsberg ⁶³	1.980	1.852	1.801	1.775
Wabern	1.121	1.094	1.071	1.247
Borken	1.397	1.180	1.160	1.273
Zimmersrode	525	442	476	476
Treysa	2.472	2.416	2.228	2.413
Neustadt	1.971	1.948	1.970	2.135
Kirchhain	1.660	1.693	1.684	1.796
Cölbe	634	610	617	860
Marburg	7.718	8.915	9.600	12.671
Niederweimar	424	408	391	413
Fronhausen	891	955	975	1.000
Lollar	859	929	985	1.382
Gießen	9.484	12.245	13.985	19.002
Lang Göns	1.467	1.407	1.410	1.446
Butzbach	2.606	2.617	2.570	2.832
Nauheim	2.345	2.512	2.483	2.614
Friedberg	4.569	4.307	4.391	5.002
Niederwöllstadt	938	954	976	1.083
Groß Karben	884	883	921	964
Dortelweil	488	511	516	551
Vilbel	2.980	3.125	3.411	3.822
Bonames	667	625	673	823
Bockenheim	5.901	8.483	13.043	17.457
Frankfurt a. M.	78.245	91.044	103.136	154.513

61 Quelle: Hess. Stat. Landesamt (Hg.): Historisches Gemeindeverzeichnis für Hessen. Heft 1 – Die Bevölkerung der Gemeinden 1834 bis 1967, Wiesbaden 1968.

62 Die Angaben beinhalten die Einwohner der Gemeinde Wahlershausen, die am ehesten als Nutzer des Bahnhofes Wilhelmshöhe in Betracht kamen. Eine Gemeinde Wilhelmshöhe gab es nicht.

63 Angegeben sind die Einwohnerzahlen der Stadt Felsberg, ca. 1 km vom Bahnhof entfernt, und des Dorfes Gensungen, direkt an der Station gelegen.

Tab. 2: Beförderungsleistungen pro Kilometer Betriebslänge 1868-1880⁶⁴

a) absolut

Jahr	Main-Weser-Bahn		Alle Eisenbahnen in Preußen	
	Personen	Güter [t]	Personen	Güter [t]
1868	285.693	305.260	209.119	356.730
1869	260.618	278.007	221.169	368.056
1870	522.691	308.132	279.185	374.347
1871	547.794	421.784	285.304	406.649
1872	336.930	461.628	249.175	442.514
1873	348.268	508.735	261.427	510.011
1874	348.445	513.729	259.121	508.532
1875	360.724	477.031	241.778	471.648
1876	358.104	454.677	227.893	455.899
1877	357.159	406.199	213.651	448.458
1878	359.810	418.896	206.164	434.332
1879	350.240	436.648	196.843	439.337

b) relativ [%]

Jahr	Main-Weser-Bahn		Alle Eisenbahnen in Preußen	
	Personen	Güter [t]	Personen	Güter [t]
1868	100	100	100	100
1869	91,2	91,0	105,8	103,2
1870	183,0	101,0	133,5	104,9
1871	191,7	138,2	136,3	114,0
1872	117,9	151,2	111,9	124,0
1873	121,9	166,7	125,0	143,0
1874	122,0	168,3	123,9	142,6
1875	126,3	156,3	115,6	132,2
1876	125,3	148,9	109,0	127,8
1877	125,0	133,1	102,2	125,7
1878	125,9	137,2	98,6	121,8
1879	122,6	143,0	94,1	123,2

Trotz der Dominanz von Übergangs- und Fernverkehr schlug sich die unterschiedliche Bevölkerungsdichte und Wirtschaftskraft der von der Main-Weser-Bahn erschlossenen Gebiete in einer deutlichen regionalen Differenzierung der Verkehrsleistung nieder: Graphische Darstellungen des Verkehrsvolumens aus den Jahren 1859 und 1860 zeigen ein „Tal“ zwischen Marburg und Treysa, wo die Beförderungsmengen kaum mehr als halb so hoch lagen wie unmittelbar nördlich von Frankfurt.⁶⁵ Auch die Fahrplangestaltung spiegelte diese Nachfrageunterschiede wider – wir kommen darauf zurück. 1869 trat auf Grund der Vollendung der konkurrierenden Strecke Bebra-Hanau zwar ein ca. 10-prozentiger Verkehrsrückgang ein, aber der Einbruch blieb vorübergehend.

⁶⁴ Statistische Nachrichten von den Preußischen Eisenbahnen. Bd. XXVII 1879, Berlin 1880, S. 277-278.

⁶⁵ StA MR, Best. 60a, Nr. 38.

Die wirtschaftliche Depression nach der Gründerkrise führte dazu, dass die Personenbeförderungsleistung der Main-Weser-Bahn stagnierte, die Güterverkehrsleistung sogar erheblich zurückging, um erst Ende des Jahrzehntes wieder stärker zu wachsen. Zu diesem Zeitpunkt übertraf die Main-Weser-Bahn die durchschnittlichen Verkehrsleistungen der preußischen Eisenbahnen bei weitem. Der bei diesen beim Personen- und Güterverkehr eingetretene Rückgang der Verkehrsleistungen/km erklärt sich durch das Zusammenwirken zweier Faktoren: Die Depression führte zur zeitweiligen Stagnation der Verkehrsnachfrage, auf vielen Strecken sogar zu Rückgängen und andererseits verteilte sich der Verkehr auf ein immer größeres Netz – mit der Krise hörte ja der Bahnbau nicht auf, es wurden lediglich kaum noch neue Bahnen begonnen, wohl aber begonnene vollendet, und diese neuen Linien erschlossen nun zunehmend auch wirtschaftsschwächere Distrikte mit nur begrenztem Verkehrspotential. Aus heutiger Sicht sind übrigens die Verkehrsleistungen/km durchaus bescheiden, insbesondere beim Personenverkehr. Weniger als 1000 Reisende/km Betriebslänge und Tag, wie bei der Main-Weser-Bahn 1879 der Fall, dienen heute als Begründung, um den Reisezugverkehr auf Strecken einzustellen!

Wie wurde dieser Verkehr bewältigt? 1856 hatten vier Reisezugpaare, darunter ein Schnellzugpaar, die Strecke auf ganzer Länge befahren, ein weiteres Zugpaar verkehrte damals zwischen Gießen und Frankfurt. Die Personenzüge führten zumindest teilweise Güter mit, ob bereits planmäßig reine Güterzüge verkehrten, ist nicht bekannt.⁶⁶

Die Zahl der Züge erfuhr in den nächsten Jahren eine allmählich Zunahme. Laut dem oben zitierten Bericht befahren im Betriebsjahr 1867 bis zum 1. Mai täglich 20 Züge die Bahn, dann kamen vier hinzu, und zwar ein Nachtzugpaar auf ganzer Länge und ein Zugpaar nur zwischen Marburg und Gießen. Es ist auch davon auszugehen, dass die oben genannten 20 Züge keineswegs alle die Bahn auf ganzer Länge befahren. Der Normalfahrplan sah keine reinen Güterzüge vor. Von den ab 1. Mai 1867 planmäßig fahrenden 24 Zügen waren nämlich 4 Schnellzüge, 6 Personenzüge, 8 gemischte Züge, also Personenzüge mit Güterbeförderung, und die verbleibenden 8 Züge Güterzüge mit Personenbeförderung.⁶⁷ Jedoch verkehrten in umfangreichem Maße reine Güterzüge nach Sonderfahrplänen. 1867 wurden insgesamt 3516 Güter- und Militärlzüge gefahren, wobei aber in dieser Zahl die Güterzüge mit Personenbeförderung enthalten sind.⁶⁸ Man wird davon ausgehen dürfen, dass die Sonderzüge, damals als „*Extrazüge*“ bezeichnet, vor allem als Ganzgüterzüge, also z. B. als komplette Erz-, Kohlen-, Vieh- oder Getreidezüge fuhren. Einen Eindruck von Umfang und Häufigkeit solcher Verkehre sowie von der wachsenden Verwendung des Energieträgers Kohle vermittelt eine Akte über *Kohlen-Extrazüge der Cöln-Mindener-Bahn 1865-1867*.⁶⁹ Danach hatten sich im Herbst 1865 die Köln-Mindener Bahn und die Main-Weser-Bahn dahingehend geeinigt, dass Kohlensonderzüge aus dem rheinisch-westfälischen Kohlenrevier zu einem günstigen Tarif zu

66 Vgl. Henschel's Telegraph. Uebersicht der Eisenbahn-, Post-, Dampfschiff- und Telegraphen-Verbindungen. X. Jahrgang, Frankfurt am Main, März 1856; auch: StA MR, Slg. 15, Nr. 124.

67 Drucksachensammlung (wie Anm. 2) Herrenhaus 1869-70, Nr. 44, S. 86.

68 Drucksachensammlung (wie Anm. 2), 1868, Nr. 88, S. 81.

69 StA MR Best. 60a, Nr. 41.

bestimmten Stationen der Main-Weser-Bahn gefahren werden sollten. Bedingung war, dass für die jeweilige Station 5000 Zentner anfielen. Das ab 15. Dezember 1865 geltende Angebot wurde ein Erfolg, 1866 verkehrte fast täglich ein solcher Zug, die Leerwagen gingen überwiegend in eigenen Zügen zurück. Jedoch beschränkte sich der Verkehr offenbar auf nur eine Station, nämlich Frankfurt am Main. Außerdem bot nun auch die Bergisch-Märkische-Eisenbahn derartige Kohletransporte aus den Gruben, die in ihrem Einzugsbereich lagen, an. Spätestens ab Herbst 1866 rollten zusätzlich 1-2mal wöchentlich je ein oder zwei Kohlenzüge dieses Unternehmens, und zwar auch nach Frankfurt.

In den Jahren bis 1870 gab es nur geringfügige Fahrplanänderungen. Der Fahrplan vom Juni 1870, der als Aushangfahrplan⁷⁰ erhalten ist, enthielt nordwärts einen dritten Schnellzug. Insgesamt bestand damit folgendes Reisezugangebot:

– Auf ganzer Länge verkehrten 5 Schnellzüge, 5 Personenzüge, 1 gemischter Zug und zwei Güterzüge mit Personenbeförderung.

– Weiterhin fuhren ein Personenzugpaar Frankfurt-Marburg, ein Gemischtzugpaar Frankfurt-Marburg sowie je ein Zug Frankfurt-Marburg, Gießen-Frankfurt, Marburg-Kassel und Kassel-Gießen.

Die Reisezugfrequenz insgesamt belief sich damit auf 7 Zugpaare nördlich von Marburg, und auf 9 südlich davon – für damalige Verhältnisse ein stattlicher Wert.

Die Mobilmachung führte am 21. Juli 1870 zur völligen Einstellung des zivilen Reiseverkehrs und zu rigiden Einschränkungen beim Güterverkehr. Zwar kam es in der Folgezeit zu Erleichterungen im Verkehr, aber bis zum 1. Mai 1871 blieb es bei einem reduzierten Zugangebot, dafür erreichte der ausschließlich dem Militär dienende Verkehr mit 694 Zügen 1870 ein beachtliches Volumen.⁷¹ Im Rahmen der Mobilmachung wurden 338.000 Soldaten über die Main-Weser-Bahn befördert, außerdem benutzten 1870 auf Militärfahrkarten 45.700 Menschen die Bahn.⁷²

Der seit dem 1. Mai 1871 gültige Fahrplan enthielt zwei Reisezüge weniger als der am 1. Juni 1870 eingeführte – ein Schnellzug und ein gemischter Zug fehlten. Andererseits fand die Einführung regelmäßig verkehrender, nur der Güterbeförderung dienender Güterzüge statt. Dafür spricht im Betriebsbericht für das Jahr 1871 die Unterscheidung zwischen Güterzügen und Extra-Güterzügen, also nach eigens aufgestelltem Sonderfahrplan beförderten Zügen.⁷³

Nachhaltige Fahrplaneinschränkungen verursachte der Konjunkturunbruch 1874. Sah der zum 1. Juni des Jahres eingeführte Fahrplan noch 5 Schnellzüge, 9 Personenzüge, 6 gemischte Züge und 16 Güterzüge vor, so wurden zum 1. November des Jahres ein Personen- und ein Gemischtzug ganz eingestellt und je ein Schnell- und ein Personenzug durch drei Gemischtzüge ersetzt, wobei offen

70 StA Darmstadt, G 31 L, Fsz. 994-995

71 Drucksachensammlung (wie Anm. 2) Herrenhaus 1871-72, Nr. 11, S. 191-193.

72 Ebd., S. 195.

73 Drucksachensammlung (wie Anm. 2) Herrenhaus 1872-73, Nr. 19, S. 85. Laut einem Graphischen Fahrplan, also einer nichtöffentlichen Fahrplanunterlage für den Dienstgebrauch, verkehrten ab 1. April 1876 planmäßig an Werktagen zwischen Gießen und Marburg 10, zwischen Gießen und Frankfurt am Main 14 Güterzüge sowie auf der ganzen Strecke zwei Eilgüterzüge. Außerdem finden sich Pläne für einzelne Bedarfsgüterzüge – StA Darmstadt, G 31 L, Fsz. 994-995.

bleiben muss, ob die Gemischtzüge auch, wie die beiden gestrichenen Züge, über die ganze Strecke verkehrten. Die Güterzüge waren nun nicht mehr für die Personenbeförderung freigegeben. Ein Aushangfahrplan vom 15. Oktober 1875⁷⁴ zeigt, dass nördlich von Marburg damals 6, südlich davon 7 Reisezugpaare verkehrten, darunter zwei Schnellzugpaare und diverse gemischte Züge. Nördlich von Marburg ist dieses Angebot vom Umfang her auch noch 1880 gegeben gewesen, südlich von Marburg aber kamen hinzu je ein Reisezugpaar Marburg-Frankfurt und Gießen-Frankfurt sowie, ab 1. Juni 1879, drei sogenannte Omnibus-Zugpaare, d. h. leichte Züge, die nur die 3. Klasse führten, zwischen Frankfurt und Friedberg.⁷⁵

Erstauulich geringen Veränderungen unterlagen die Reisegeschwindigkeiten. Schon die Fahrpläne von 1856 und 1870 lassen diesbezüglich bei den Personenzügen kaum Veränderungen erkennen, wohl aber bei den Schnellzügen, deren Fahrzeit zwischen Frankfurt und Kassel 1856 5 bzw. 5¼ Stunden betragen hatte, um sich bis 1870 auf ca. 4 Stunden zu reduzieren. Die siebziger Jahre brachten hier eher eine Verlangsamung um wenige Minuten, bei den übrigen Zügen mit Personenbeförderung sind eindeutige Aussagen schwierig, weil aus dem Fahrplan von 1880 nicht hervorgeht, ob es sich um Personenzüge oder um gemischte Züge handelte. Von einer Beschleunigung kann indes kaum gesprochen werden. Das zunächst überraschende Phänomen findet seine Erklärung darin, dass der wachsende Personenverkehr mit einer – zumindest gegenüber 1870 – geringeren Zahl von Zügen bewältigt wurde, so dass das Gewicht der einzelnen Züge stieg, auch dürfte der Zeitbedarf für die Zugabfertigung auf den Stationen, deren Zahl, wie im nächsten Abschnitt gezeigt wird, zunahm, gewachsen sein. Mit Sicherheit beruht die Verlangsamung beim Reisezugverkehr aber nicht auf mangelnder Fortentwicklung des Rollmaterials – hier ist kontinuierlich investiert worden.⁷⁶

5. Die Anfänge des Nah- und Pendlerverkehrs auf der Schiene

Die Eisenbahn der Frühzeit, so auch die Main-Weser-Bahn, diente grundsätzlich nicht als Nahverkehrsmittel. Dem standen schon die Stationsabstände entgegen. Aus Kostengründen hatten an der Main-Weser-Bahn lediglich die direkt an ihr gelegenen Städte sowie einige Orte, die entweder als Zugangsorte zu abseits der Bahn gelegenen Städten dienten (so Wabern für die Städte Homberg und Fritzlar) oder die ein besonders ausgedehntes Einzugsgebiet besaßen (z. B. Zimmersrode und Fronhausen), schon beim Bau Stationen bekommen. Die Linie fungierte also, wie fast alle anderen Bahnen dieser Zeit auch, als Regional- und Fernverkehrsmittel, keineswegs aber als Verkehrsmittel für Berufspendler und Auszubildende. Dem stand nicht nur der Mangel an gewerblichen Arbeits- und Ausbildungsplätzen entgegen, das Pendeln kam schon deshalb nicht in Frage, weil neben den Stationen im Einzugsbereich größerer Städte geeignete Zugverbindungen fehlten und weil die Bahnbenutzung

⁷⁴ StA MR, Slg. 15, Nr. 124.

⁷⁵ Kursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung. Ausgegeben am 1. Juli 1880, Tab. 111.

⁷⁶ Vgl. dazu z. B. Günter KRAUSE: Die Lokomotiven der Main-Weser-Bahn, in: Jb. für Eisenbahngeschichte 32, 2000, S. 17-28.

noch zu kostspielig war.⁷⁷ Steigendes Lohnniveau einerseits, dahinter relativ zurückbleibende Fahrpreise andererseits verschoben hier allmählich die Relationen: Betragen z. B. die jährlichen Minimalgehälter von Bahnwärtern und Weichenstellern bei den Preußischen Staatseisenbahnen im Jahre 1850 135 Taler, so waren es 1872 310 bzw. 280 Taler⁷⁸, also nach der 1873 eingeführten Markwährung 930 bzw. 840 Mark. 1856 belief sich der Fahrpreis für eine Fahrt von Kassel nach Marburg in der dritten Klasse auf 1 Taler, 5½ Silbergroschen. Das entsprach in der 1873 eingeführten Markwährung etwa 3,55 Mark. 1880 waren auf dieser Distanz in der gleichen Klasse für eine Fahrkarte 4,20 Mark zu entrichten – und außerdem gab es seit dem 4. Quartal 1873 in vielen Zügen mit Personenbeförderung Wagen der 4. Klasse, spartanisch eingerichtet zwar, aber der Fahrpreis betrug nur 50 % von dem der 3. Klasse⁷⁹, also 2,10 Mark!

Erste Hinweise auf die Existenz der Pendler als neuer Nutzergruppe auf der Main-Weser-Bahn finden wir 1870 – damals wurden *Schüler-Abonnementskarten*, offenbar drei Monate lang gültige Zeitkarten mit starker Ermäßigung, eingeführt.⁸⁰ Es besteht Grund zur Annahme, dass es sich um eine Innovation handelte, denn in den Vorjahren fehlen in den Tarifinformationen jegliche Hinweise auf Schülerfahrkarten. Die Fahrplankürzungen der siebziger Jahre beeinträchtigten den Schülerverkehr. So wurde 1878 vom Ministerium für öffentliche Arbeiten angeordnet, dass, sofern ein Bedürfnis für Schüler und Marktbesucher nachgewiesen werde, einem Güterzug, der Lollar um 5.35 Uhr früh verließ und Marburg um 6.49 Uhr erreichte, ein Wagen 4. Klasse beige gestellt werden sollte.⁸¹ Im Kursbuch von 1880⁸², herausgegeben von der Reichs-Post-Verwaltung, findet sich diese Verbindung nicht. Jedoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass sie zustande kam und wegen ihres gewissermaßen inoffiziellen und lokalen Charakters nicht in diesem reichsweit veröffentlichten Fahrplan enthalten war. Hinweise auf spezielle Arbeiterfahrkarten fehlen in dieser Zeit noch völlig, aber die Fahrzeiten einzelner der oben erwähnten Omnibuszüge zwischen Friedberg und Frankfurt lassen darauf schließen, dass sie auch auf die Belange Berufstätiger ausgerichtet waren (z. B. Ankunft eines Zuges um 6.07 Uhr früh in Frankfurt), während ansonsten die Fahrzeiten der Reisezüge grundsätzlich nicht mit damals üblichen gewerblichen Arbeitszeiten korrespondierten.

77 Dazu Lutz MÜNZER: Neue Geschwindigkeit – Neue Preise, in: Andreas MÜLLER (Hg.): 150 Jahre Eisenbahn in Marburg – Impulse der Stadtentwicklung, Marburg 2001, S. 36.

78 Drucksachensammlung (wie Anm. 2) 1872-73, Anlage zu Nr. 148, S. 8.

79 Drucksachensammlung (wie Anm. 2) Herrenhaus 1876, Nr. 7, S. 83. Tarifmäßig ist die 4. Klasse schon wenige Jahre zuvor eingeführt worden, und zwar als Kinderfahrkarte in der 3. Klasse. Seit 1. 1. 1875 betrug der Fahrpreis in der 4. Klasse grundsätzlich 2 Pfennig/km, in der 3. 4 Pfennig/km – Drucksachensammlung 1877, Nr. 22, S. 92. Zur Einführung der 4. Klasse als wesentlichem Faktor bei der Entwicklung des Pendelverkehrs auf der Schiene vgl.: Klaus KEMP: Die Rheinische Eisenbahn und die vierte Klasse, in: Jb. für Eisenbahngeschichte 23, 1991, S. 27 ff.

80 Drucksachensammlung Herrenhaus (wie Anm. 2) 1871-72, Nr. 11, S. 189. Bei der Nassauischen Eisenbahn wurden im gleichen Jahr Regelungen für die Ausgabe von Schülerfahrkarten getroffen (ebd., S. 180), die ältere Tarifbestimmungen ablösten, vgl. Drucksachensammlung Herrenhaus (wie Anm. 2) 1869-70, S. Nr. 44, S. 78.

81 StA MR, Best. 180 Marburg, Nr. 133.

82 Kursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung. Ausgegeben am 1. Juli 1880, Tab. 111.

Für die allmähliche Entwicklung der Bahn zum Nahverkehrsmittel spricht auch die beginnende Einrichtung neuer Stationen, zunächst in Cölbe 1868⁸³, später – 1879 – in Grifte und Niederweimar. Mit der Einrichtung des Haltepunktes in Cölbe verbesserte sich der Bahnzugang für weite Teile des oberen Lahntales sowie der Stadt Wetter spürbar, in Cölbe selbst, vier km von Marburg entfernt, begann die Einwohnerzahl zu steigen. Offenbar hatte es entsprechende Vorstöße schon in kurhessischer Zeit gegeben, die jedoch bei der damaligen Regierung auf Widerstand stießen.⁸⁴

Die Haltepunkte Niederweimar und Grifte wurden, nachdem die interessierten Gemeinden die Anlagekosten, im Falle Niederweimars 1320 Mark, aufgebracht hatten, am 20. Dezember 1879⁸⁵ eröffnet. In Niederweimar hatten sich neben Niederweimar die Gemeinden Oberweimar, Hermershausen und Cyriaxweimar an den Kosten beteiligt. Die Einrichtung der Haltestelle Grifte gab Anlass zu einem Schriftwechsel zwischen dem Darmstädter Finanzministerium und der Eisenbahndirektion in Kassel und zeigte, welche Schwierigkeiten die Eigentumsstruktur der Main-Weser-Bahn bereiten konnte. Die Anlagekosten der Station Grifte hatten 3000 Mark betragen, 1150 Mark hatten die Interessenten gezahlt, der Rest war aus dem Betriebsfond bezahlt worden. Dagegen aber erhob die Darmstädter Regierung im Januar 1880 Einspruch, denn erhöhte Betriebsausgaben, hier im Interesse preußischer Gemeinden, reduzierten die Betriebsüberschüsse und damit die Darmstädter Staatseinnahmen. Viel heraus kam dabei für Hessen-Darmstadt nicht, die Direktion der Main-Weser-Bahn wies darauf hin, dass sie mit Zustimmung des preußischen Ministers für Öffentliche Arbeiten gehandelt habe. Mit der zu diesem Zeitpunkt absehbaren Veräußerung des Darmstädter Bahnanteils erübrigten sich zukünftig Probleme dieser Art.⁸⁶ Offen muss bleiben, ob womöglich in den hier geschilderten Verhältnissen die Ursache für den abschlägigen Bescheid auf das Ansuchen der Gemeinden Alten- und Neuenbrunlar auf Anlage eines Haltepunktes im Jahre 1875 zu suchen ist.⁸⁷

6. Die Fortentwicklung der Bahnanlagen – neue Elemente in der Kulturlandschaft

Der Verkehr nahm also vor allem in der ersten Hälfte des behandelten Zeitraumes, weniger in der zweiten Hälfte zu.

Das zog Ausbauten in unterschiedlichem Ausmaß nach sich: Gerade bei den Signalanlagen kam es in größerem Umfange zu Innovationen, auch unterlag das Rollmaterial einer laufenden Erneuerung und Erweiterung. Der Ausbau der Gleisanlagen sowie die Errichtung neuer, landschaftsprägender und langlebiger Hochbauten hielten sich dagegen in Grenzen. Zu nennen sind vor allem die Her-

83 Drucksachensammlung Herrenhaus (wie Anm. 2) 1869-70, Nr. 44, S. 83.

84 Hierauf lässt ein Schreiben des Darmstädter Finanzministeriums an das Preußische Handelsministerium vom 4. September 1868 schließen, das in Abschrift an den Darmstädter Vertreter bei der Kasseler Eisenbahndirektion ging, vgl. StA Darmstadt, G 31 L, Fsz. 883.

85 Vgl. StA MR, Best. 180 Marburg, Nr. 2771.

86 StA Darmstadt, G 31 L, Fsz. 883.

87 Vgl. StA MR, Best. 605,1, Nr. 701.

stellung eines noch vorhandenen Wasserstationsgebäudes in Guntershausen, gelegen neben der Fuldabrücke am Südkopf des Bahnhofes, im Jahre 1871⁸⁸, dem bald weitere Vergrößerungen der Gleisanlagen folgten.⁸⁹ Schon 1867 bekam der Bahnhof Borken (vgl. Abb. 3) einen neuen Güterschuppen.⁹⁰ 1870 wurde der Lokomotivschuppen in Treysa erweitert.⁹¹



Abb. 3: 1867 entstand der Güterschuppen in Borken (Aufnahme Münzer, 1993)

Umfangreicher waren die Veränderungen in Marburg. Hier entstand seit 1874 ein neuer Lokomotivschuppen (vgl. Abb. 4) mit Werkstattgebäude als Ersatz für einen Schuppen aus der Anfangszeit der Bahn, der abgebrochen wurde, um Areal für weitere Gleise zu gewinnen.⁹² Der Bau der umfangreichen Schuppenanlage begründete sich mit der Lage der Station ziemlich genau in der Mitte der Strecke, weshalb Marburg nach Meinung des Darmstädter Vertreters in der Eisenbahndirektion Kassel „*stets Maschinen-Wechsel-Station für die Schnellzüge bleiben*“ würde.⁹³ Genutzt wurde dieser Schuppen, der Anfang des

88 Drucksachensammlung (wie Anm. 2) Herrenhaus 1872-73, Nr. 19, S. 82.

89 Drucksachensammlung (wie Anm. 2) Herrenhaus 1876, Nr. 7, S. 199.

90 Drucksachensammlung (wie Anm. 2) 1868, Nr. 88, S. 79. Durch einen Anbau verändert und in ziemlich heruntergekommenem Zustand steht das Gebäude noch.

91 Drucksachensammlung (wie Anm. 2) Herrenhaus 1871-72, Nr. 11, S. 187. Davon ist nichts mehr erhalten, denn nach der Schließung des alten Bahnhofes Treysa 1908 wurde die dortige Betriebswerkstätte restlos abgebrochen, das bis heute nicht genutzte Areal ist völlig überwuchert.

92 Drucksachensammlung (wie Anm. 2) Herrenhaus 1876, Nr. 7, S. 199.

93 Aus einem Berichtsentwurf vom 2. Juni 1873 an das Darmstädter Finanzministerium – StA Darmstadt, G 31 L, Fsz. 930.

20. Jahrhunderts eine Erweiterung bekam⁹⁴, bis in den Herbst 1989.⁹⁵ Außerdem ist damals die Marburger Bahnhofsanlage nordwärts verlängert worden, der noch heute vorhandene „Jägertunnel“ unter dem Gleisfeld zur Verbindung des östlich der Bahn



Abb. 4: Dieser Teil des Marburger Lokomotivschuppens wurde in den 1870er Jahren erbaut (Aufnahme Münzer, 1989)

gelegenen, noch unbebauten Geländes mit der Stadt, wurde seinerzeit gebaut.⁹⁶

In Gießen begann 1871 der Bau von Werkstattgebäude und Lokomotivschuppen, letzterer als Provisorium geplant und im Zuge des späteren großen Umbaus des Bahnhofs in den neunziger Jahren abgebrochen.⁹⁷ Weitere Ausbauten zogen sich jedoch bereits durch die gesamten siebziger Jahre.⁹⁸ Eine völlig neue Stationsanlage entstand nur in Lollar im Zusammenhang mit dem Bau der Strecke nach Wetzlar.⁹⁹ Hier befindet sich auch das einzige Empfangsgebäude der Main-Weser-Bahn, das in jener Zeit entstanden ist.

94 MÜNZER: Verkehr und Anlagen (wie Anm. 8), S. 47.

95 Seitdem lässt die Staatsbahn die inzwischen unter Denkmalschutz stehende Anlage verfallen, das Dach ist teilweise eingestürzt.

96 Drucksachensammlung (wie Anm. 2) 1877-78, Nr. 29, S. 98.

97 Drucksachensammlung (wie Anm. 2) Herrenhaus 1872-73, Nr. 19, S. 82.

98 Ebd. 1876, Nr. 7, S. 199.

99 Vgl. Drucksachensammlung (wie Anm. 2) 1877-78, Nr. 33, S. 6 und 1878-79, Nr. 44, S. 11; auch StA Darmstadt, G 31 L, Fsz. 768.

7. Fazit

Die Entwicklung der Main-Weser-Bahn zwischen 1866 und 1880 verlief in eher ruhigen Bahnen. Das umgebende Hauptstreckennetz gelangte in dieser Zeit zu seinem weitgehenden Abschluss und es zeigt sich, dass die Main-Weser-Bahn auch oder gerade in einem voll ausgebauten Streckennetz die ihr von vornherein zugedachte Rolle als hochrangige Magistrale wahren konnte. Relativ unbeschadet überstand sie daher auch die wirtschaftliche Depression um 1875. Gleichwohl blieb diese nicht ohne Auswirkungen. Die Unterbrechung des Verkehrswachstums verursachte eine Abschwächung der Ausbauaktivitäten. In der zweiten



Abb. 5: Im Zusammenhang mit dem Bau der Berlin-Wetzlarer Bahn bekam der Bahnhof Lollar ein neues Empfangsgebäude in Insellage (Aufnahme Münzer, 2000)

Hälfte der siebziger Jahre wurden keine größeren Um- und Ausbauten neu in Angriff genommen, sieht man einmal ab von der schon länger vorbereiteten Neuordnung der Frankfurter Bahnhofsanlagen und vom Neubau des Bahnhofes Lollar (vgl. Abb. 5), der indessen schon mit der Mittelbewilligung für die Berlin-Wetzlarer Bahn im Jahre 1873 eingeleitet worden war.

Das Bild relativer Ruhe bestätigt auch die Fahrplanentwicklung – es kam sogar zu einer Reduzierung der Reisezugfrequenz.

Andererseits aber bahnten sich Entwicklungen an, die erst ein bis zwei Jahrzehnte später mit voller Dynamik zum Durchbruch kommen sollten. Die Trennung des Reise- vom Güterzugverkehr kam erheblich voran, sie gelangte auf Hauptbahnen schon im Zusammenhang damit, dass bald die durchgehende Bremse zwar für Personen-, nicht aber für Güterzüge eingeführt wurde, in den achtziger Jahren weitgehend zum Abschluss, so dass danach nur noch die Eilgutbeförderung in gewissem Umfang in Personenzügen verblieb. Mit der Tren-

nung von Personen- und Güterverkehr ergaben sich vor allem nach 1880 wirksam werdende neue Möglichkeiten zur Beschleunigung des Personenverkehrs. Das andere war das Vordringen neuer Nutzergruppen. Um 1870 begann der Schülerverkehr, im folgenden Jahrzehnt setzte offenbar im Rhein-Main-Gebiet ein gewisser Pendlerverkehr ein. Die Eröffnung der Haltestellen Cölbe, Niederweimar und Gifte deutet darauf hin, dass nun auch die Landbevölkerung in stärkerem Maße die Bahn in Anspruch nahm, wozu zweifellos die Tarifentwicklung, nicht zuletzt die Einführung der 4. Klasse, wesentlich beitrug.¹⁰⁰ Ca. anderthalb Jahrzehnte dauerte es nach 1880 noch, bis in großem Umfang im ländlichen Raum neue Haltestellen entstanden¹⁰¹, bis die Main-Weser-Bahn zum wichtigen Verkehrsmittel für Berufs- und Ausbildungspendler avancierte.

Auf Grund der eher bescheidenen Bautätigkeit zwischen 1866 und 1880 waren die baulichen Zeugen aus dieser Zeit ohnehin rar, vieles davon fiel den großen Bahnhofsausbauten um und nach 1900 zum Opfer. Unverputzter, schlicht gehaltener Ziegelbau ist für diese Übergangszeit typisch, charakteristische Beispiele dafür sind der Nordteil des Marburger Lokomotivschuppens oder das Empfangsgebäude in Lollar.

100 Aus Platzgründen unterbleibt ein Eingehen auf die vielfältigen, häufigen Änderungen unterliegenden Bestimmungen über Rück- und Mehrfahrtenkarten. In der Tendenz lassen diese Regelungen eine bewusste Öffnung der Bahn für einkommensschwächere und ländliche Kundengruppen erkennen.

101 Bekanntmachung, betreffend die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, in: Centralblatt 6/1878, S. 40-44.