

Band № 1.2

Wolfgang Klee
Dr. Günther Scheingraber

Preußen-Report

Preußische Eisenbahngeschichte • Teil 2: 1870/71 – 1920



(Füllseite)

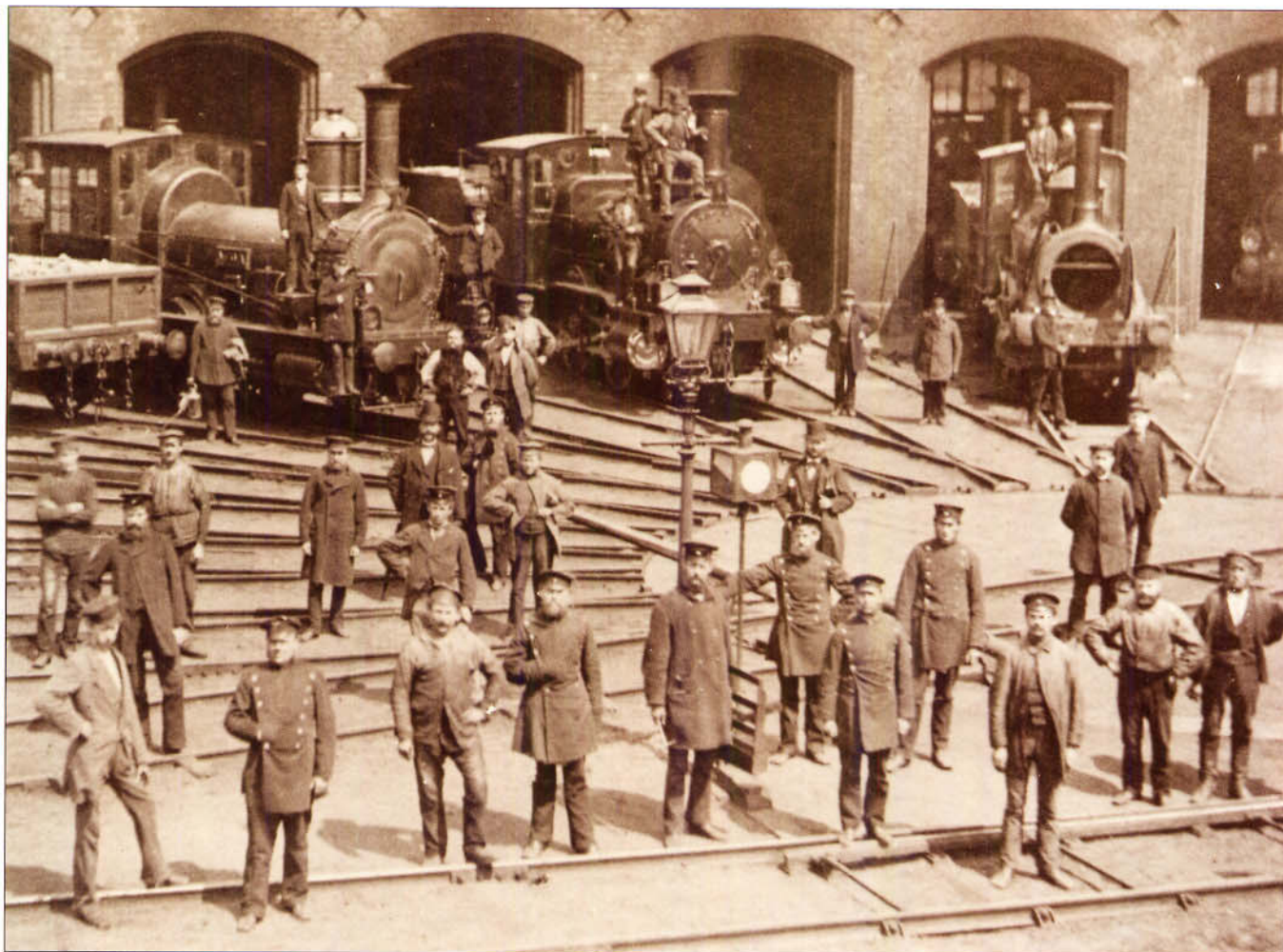


Bild 2: Dieses Bild vom Bahnbetriebswerk des Berliner Bahnhofs in Hamburg von 1880 dient auch als Titel für die erste Ausgabe unserer Preußischen Eisenbahngeschichte, in der sich der Bogen von der Eisenbahn-Frühzeit Preußens bis in die Kriegsjahre 1870/71 spannt. **Foto: Sammlung Klee**

Bild 1 (Titel): Der Anhalter Bahnhof in Berlin wurde 1880 als Nachfolger des ersten Bahnhofs der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft fertiggestellt und zählte bis zu seiner Zerstörung zu den berühmtesten Eisenbahnbauwerken Preußens. **Foto: Landesbildstelle Berlin, Sammlung Klee**

Impressum

ISBN 3-922404-38-3

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Autoren: Wolfgang Klee, Dr. Günther Scheingraber
Textredaktion: Manfred Grauer, Karin Schweiger
Bildredaktion: Ingo Neidhardt, Andreas Ritz
Satz: Regina Doll, Evelyn Freimann
Layout: Gerhard Gerstberger
Anzeigenleitung: Elke Albrecht
Printed in Italy by Europlanning srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright Dezember 1992 by
Hermann Merker Verlag GmbH,
Fürstenfeldbruck



Inhalt

Seite

Vorwort	4
Die Kriege von 1864, 1866 und 1870/71	6
Die Hannoversche Staatsbahn und ihre Lokomotiven	30
Die Bahnen im ehemaligen Kurfürstentum Hessen und ihre Lokomotiven	36
Die Nassauische Eisenbahn mit Taunusbahn	43
Der Übergang zum Staatsbahnsystem	46
Das Eisenbahn-Imperium Strousberg und sein Lokomotivpark	59
Vom Glanz und Ende der K.P.E.V.	64
Die Hessische Ludwigsbahn und ihr Lokomotivpark	92
Die Main-Neckar-Bahn und die Oberhessischen Eisenbahnen	99
Eisenbahn-Hochbauten	106
Läutewerke der K.P.E.V.	110



Bild 3: Die (G 5') Frankfurt 4194 steht um 1910 im Bahnhof Elm. Ganz rechts ist eine anfahrende S 7 (Bauart Grafenstaden) zu erkennen. Bevor es den

Vorwort

Der vorliegende zweite Band unserer Preußischen Eisenbahngeschichte umfaßt ungefähr den Zeitraum zwischen 1870 und 1920 und schließt mit dem Übergang der Preußischen Staatsbahn auf das Deutsche Reich ab.

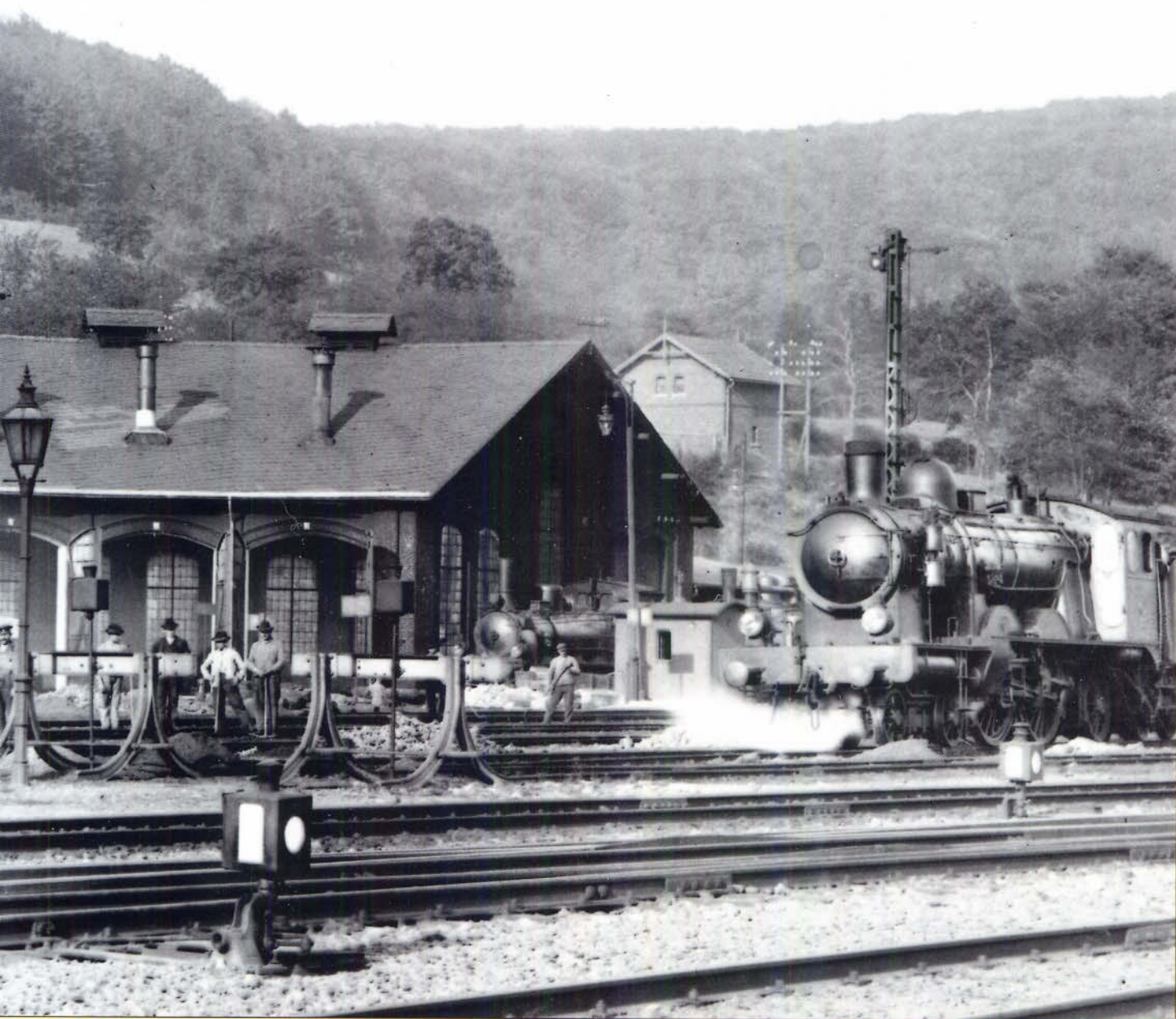
Mit den territorialen Erwerbungen nach dem Krieg gegen Österreich erreichte Preußen nicht nur die absolute Vormachtstellung in Deutschland, sondern auch seine größte Ausdehnung und ein geschlossenes Staats-

gebiet. Hand in Hand damit gelangten 1069 km Eisenbahnen, zumeist ehemalige Staatsbahnen, in preußischen Besitz. Standen 1865 noch 3132 km Staatsbahn und unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen insgesamt 3672 km Privatbahnen gegenüber, so übertrafen 1866 erstmals die Staatsbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen mit 4270 km das Privatbahnnetz mit nur 3841 km an Länge.

Die von Fürst Bismarck nach der Reichsgründung verfolgte Politik eines Zusammenschlusses aller deutschen Eisenbahnen zu

einer einheitlichen Reichseisenbahn schlug zwar fehl, aber der Reichskanzler hatte schon in der Begründung zu diesem Gesetz vom 4. Juni 1876 die Katze aus dem Sack gelassen: Bei einem Scheitern des Plans werde Preußen allein seinen Einfluß auf das Eisenbahnwesen Deutschlands verstärken und insbesondere ein reines Staatsbahnsystem in Preußen anstreben.

Nach Zustimmung durch den preußischen Landtag erreichte die intensive Verstaatlichungswelle in den Jahren 1879 bis 1884 ihren Höhepunkt. So wuchs das Staatsbahnnetz bis Ende des Jahres um 3364 km,



Schlüchterner Tunnel gab, war Elm mit seiner Spitzkehre ein wichtiger Bahnknotenpunkt. Foto: Freund, Sammlung Klee

1880 um 1638 km, 1882 um 3145 km und 1884 um weitere 3765 km. Von da an nahm der jährliche Zuwachs zwar merklich ab, setzte sich jedoch bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs kontinuierlich fort. Ende 1912 waren 15 667 km ehemaliger Privatbahnstrecken in Staatsbesitz übergegangen und das Netz der K.P.E.V. auf fast 37 500 km Länge angewachsen; an Privatbahnen waren noch geringfügige 2200 km vorhanden.

Diese grandiose Entwicklung und die Lokomotivgeschichte der preußischen Eisenbahn ab 1866 und der preußisch-hessischen Ei-

senbahngemeinschaft bis hin zum bitteren Ende der Preußischen Staatsbahn und ihren Übergang auf das Deutsche Reich bilden den Inhalt des zweiten Bands unserer Preußischen Eisenbahngeschichte, den die Autoren Wolfgang Klee und Dr. Günther Scheingraber unseren Lesern wieder in Wort und Bild nahebringen wollen.

Ein Eisenbahnunternehmen, das 1913 einen Betriebsüberschuß von 796 Millionen Goldmark (!) erwirtschaftete, muß uns heute, da wir nur jährliche Milliarden-Defizite der deutschen Bahnen gewöhnt sind, wie ein Märchen aus längst vergangener Zeit

vorkommen. Selbstverständlich lagen die Verhältnisse damals völlig anders, war die Eisenbahn das Verkehrsmittel schlechthin und ohne ins Gewicht fallende Konkurrenz: Daimler, Maybach und Benz hatten erst 1885/86 ihre ersten "Benzinkutschen" in Gang gebracht, und 1913 baute die gesamte deutsche Automobilindustrie ganze 12 400 Personenautos und 5104 Krafträder. Im gleichen Jahr konstruierte Junkers sein erstes Ganzmetall-Flugzeug – keine ernstzunehmende Konkurrenz für die "Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung".

Hermann Merker Verlag

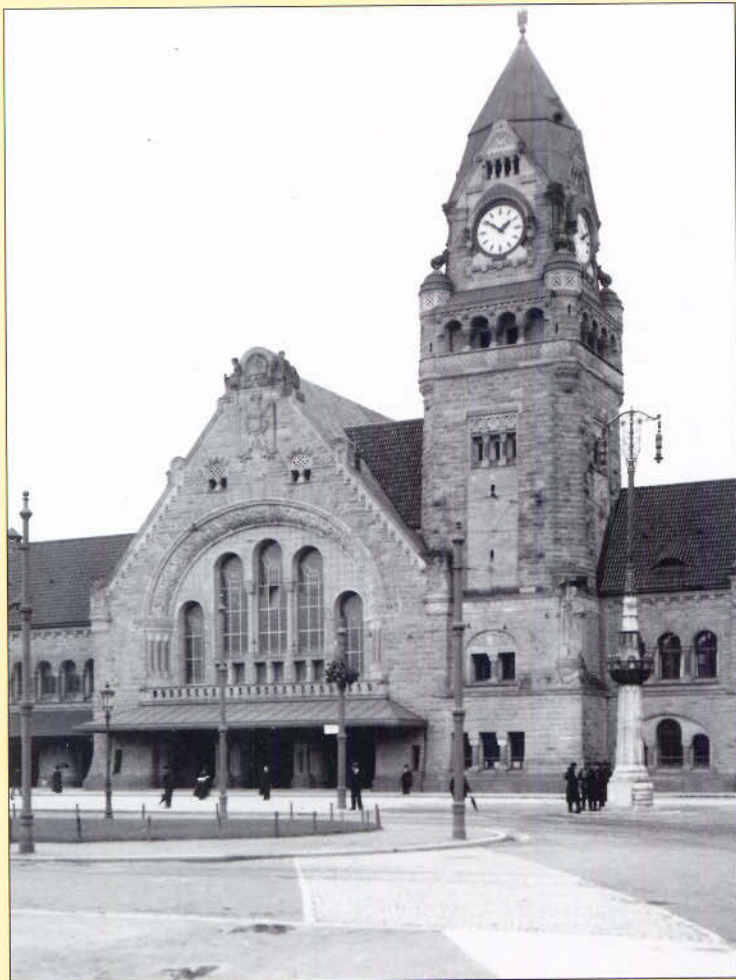


Bild 4: Neo-Romanik mit rheinischem Akzent: Die Architektur des 1908 eröffneten Hauptbahnhofs Metz sollte die Zugehörigkeit Lothringens zum Deutschen Reich unterstreichen. Das Empfangsgebäude wird noch heute genutzt.

Bild 5: Der Bahnhof Straßburg wurde 1870 durch Kampfhandlungen weitgehend zerstört und anschließend unter preußischer Regie neu aufgebaut. Besonders beeindruckend bei dieser um 1910 entstandenen Aufnahme ist die filigrane Eisenkonstruktion der Bahnsteighallen.

Bild 6: Unmittelbar vor den Hallen des Straßburger Bahnhofs befanden sich Schiebebühnen zum platzsparenden Umsetzen von Loks und Wagen. Nicht nur die Fahrzeuge, auch die Signale sehen "typisch preußisch" aus.
Fotos 4 bis 6: Deutsches Museum, Sammlung Klee



Die Kriege von 1864, 1866 und 1870/71

Im vorausgehenden Band 1.1 haben wir gesehen, daß die 1860er und frühen 1870er Jahre die große Zeit der Privateisenbahnen in Preußen waren. Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß sich auch die Preußische Staatsbahn in dieser Zeit außerordentlich entwickelt hat. Das war allerdings nicht auf kluge Verkehrspolitik, sondern auf die "Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln" zurückzuführen: auf Kriege. Mit Otto von Bismarck, der am 8. Oktober 1862 zum neuen Preußischen Ministerpräsidenten ernannt wurde, sollte sich das politische Klima im gesamten deutschsprachigen Raum (und auch bei den Nachbarn) verändern. Bismarck hatte sich zum Ziel

gesetzt, die seit Jahrzehnten schwelende Auseinandersetzung zwischen Preußen und Österreich um die Vorherrschaft im Deutschen Bund zum Abschluß zu bringen. Auch Krieg war ihm dabei als Mittel recht.

Der Deutsch-Dänische Krieg

Bismarck hatte offenbar sehr früh den Gedanken gefaßt, die Herzogtümer Schleswig und Holstein für Preußen zu erwerben. Um keinen Widerspruch in Deutschland und bei den Großmächten zu erregen, mußte er vorsichtig handeln. Durch geschicktes Taktieren gelang es ihm, die Großmächte

zu beruhigen und Österreich als Verbündeten gegen Dänemark zu gewinnen. Der Krieg begann am 1. Februar 1864 und endete mit der Niederlage Dänemarks. Im Frieden von Wien am 30. Oktober 1864 entsagte der König von Dänemark allen seinen Rechten auf die drei Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg zugunsten Österreichs und Preußens.

Der Deutsche Bruderkrieg

Der gemeinsame Besitz der drei Herzogtümer verbesserte das Verhältnis zwischen den beiden deutschen Großmächten nicht. Die Annexion der Herzogtümer





und die kriegerische Auseinandersetzung mit Österreich erschienen Bismarck als die für Preußen günstigste Lösung. Gegen die Ansicht König Wilhelms und die öffentliche Meinung in Deutschland gelang es Bismarck, Österreich diplomatisch so in die Enge zu treiben, daß der Krieg 1866 unausweichlich wurde.

Auf die Seite Österreichs stellten sich die "bundestreuen" Staaten, d.h. im wesentlichen Bayern, Sachsen, Württemberg, Hannover, Kurhessen, Hessen-Darmstadt, Nassau und Sachsen-Meiningen. Auf preußischer Seite standen die Klein- und Mittelstaaten in Norddeutschland.

Preußen besiegte die hannoverschen Truppen bei Langensalza, die bayerischen am Main. Am 3. Juli 1866 fand die Entscheidungsschlacht bei Königgrätz statt. Österreich verlor die Schlacht und den Krieg.

Nun galt es nur noch, Frankreich ruhigzuhalten. Bismarck gelang auch dies, nicht zuletzt deshalb, weil er seine süddeutschen Kriegsgegner schonend behandelte, wogegen in Norddeutschland das gegnerische Gebiet annektiert wurde und preußische Provinzen entstanden. Das Königreich Sachsen hingegen behielt seine Selbstständigkeit. Zu Preußen kamen nun auch Schleswig und Holstein. (Lauenburg folgte erst 1876.)

Erweitert um die neuen Provinzen Hannover, Hessen-Nassau (mit Kurhessen, Nassau und Frankfurt am Main) sowie Schleswig-Holstein, war das preußische Territorium nun nicht länger zweigeteilt.

Die Annexionen von 1866 betrafen natürlich auch die Eisenbahnlinien: Insgesamt

1069 km Staatsbahn fielen dem Königreich Preußen mit den neuen Provinzen zu. Nur in Schleswig-Holstein blieb bis zur 1879 einsetzenden großen Verstaatlichungswelle (1884 Gründung der Königlichen Eisenbahn-Direktion in Altona) das Privatbahnsystem erhalten. Allerdings achtete Preußen sehr wohl darauf, daß hier das einst auf die Verbindung von Nord- und Ostsee ausgerichtete private Streckennetz (Altona-Kieler Eisenbahn von 1844, Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn von 1854, Lübeck-Büchener/Hamburger Eisenbahn von 1851/65) durch Süd-Nord-Linien rasch bis an die neue preußisch-dänische Grenze ausgedehnt wurde.

Aus der Königlich Hannoverschen Eisenbahn wurde die Königlich Preussische Eisenbahn-Direktion in Hannover. Im Königreich Hannover hatte es nur Staatseisenbahnen gegeben: Zwischen 1843 und 1846 war die sogenannte Kreuzbahn Hannover – Lehrte – Peine (– Braunschweig) und Celle – Lehrte – Hildesheim entstanden. 1847 waren die Strecken Hannover – Wunstorf – Minden und Wunstorf – Bremen sowie Celle – Harburg (ab 1864 mit Zweigstrecke Lüneburg – Hohnstorf/Lauenburg) hinzugekommen. Zwischen 1853 und 1856 hatte man die "Südbahn" Hannover – Göttingen – Kassel (samt Zweigstrecke Nordstemmen – Hildesheim) in Betrieb genommen. 1856 war auch die "Westbahn" Löhne – Osnabrück – Rheine – Emden, die zwischen Minden und dem ebenfalls preußischen Löhne die CME-Stammlinie mitbenutzte, fertiggestellt worden. Im Jahre 1862 waren dann noch die

Strecken Bremen – Geestemünde (– Bremerhaven) und Burg – Vegesack gefolgt.

Neue Verbindungen

Nur zehn Jahre nach der Annexion hatte sich das Bild in der nunmehrigen Provinz Hannover grundlegend gewandelt: Zahlreiche Privatbahnen waren hinzugekommen, darunter so bedeutende wie die "Rollbahn" Ruhrgebiet – Osnabrück – Bremen – Hamburg der CME oder die Ost-West-Routen Berlin – Stendal – Lehrte bzw. Stendal – Uelzen – Bremen der MHE, außerdem u.a. Halberstadt – Vienenburg – Hildesheim. Das Staatsbahnnetz wuchs dagegen nur um die Güterfernroute Ruhrgebiet – Altenbeken – Ottbergen – Northeim – Nordhausen sowie einige kleinere Strecken. Die große Zeit der Privateisenbahnen war nun auch in der Provinz Hannover angebrochen.

In der Provinz Hessen-Nassau (daher das heute im Norden des Bundeslandes Hessen noch gelegentlich auf kleineren Bahnhöfen anzutreffende Kürzel "HN") umfaßte Preußens "Staatsbahn-Gewinn" den kurhessischen Anteil an der 1852 fertiggestellten Main-Weser-Bahn Kassel – Gießen – Frankfurt (auf dem großherzoglich hessischen Teil übernahm Preußen die Betriebsführung) und die – allerdings erst 1868 durchgehend befahrbare – Bebra-Hanauer Eisenbahn (1873 umgetauft in Frankfurt-Bebraer Eisenbahn).

Mit der ehemals Freien Reichsstadt Frankfurt/Main, die sich – anders als Kurhessen oder Nassau – "mit Händen und Füßen"



Bild 7 (linke Seite): In der Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs Metz wartet ein Schnellzug auf Ausfahrt. Vor dem Zug eine 2B1-Lok aus der Maschinenfabrik Grafenstaden (bei Straßburg).

Bilder 8 und 9: Neben die erste Halle des Hauptbahnhofs Metz aus dem Jahre 1908 wurden später zwei ähnliche Konstruktionen gestellt, von denen eine wiederum im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde. Mitte der siebziger Jahre sind auch die beiden anderen abgerissen und durch ein riesiges Parkdeck aus Beton über den Gleisen ersetzt worden. **Fotos 7 bis 9: Deutsches Museum, Sammlung Klee**



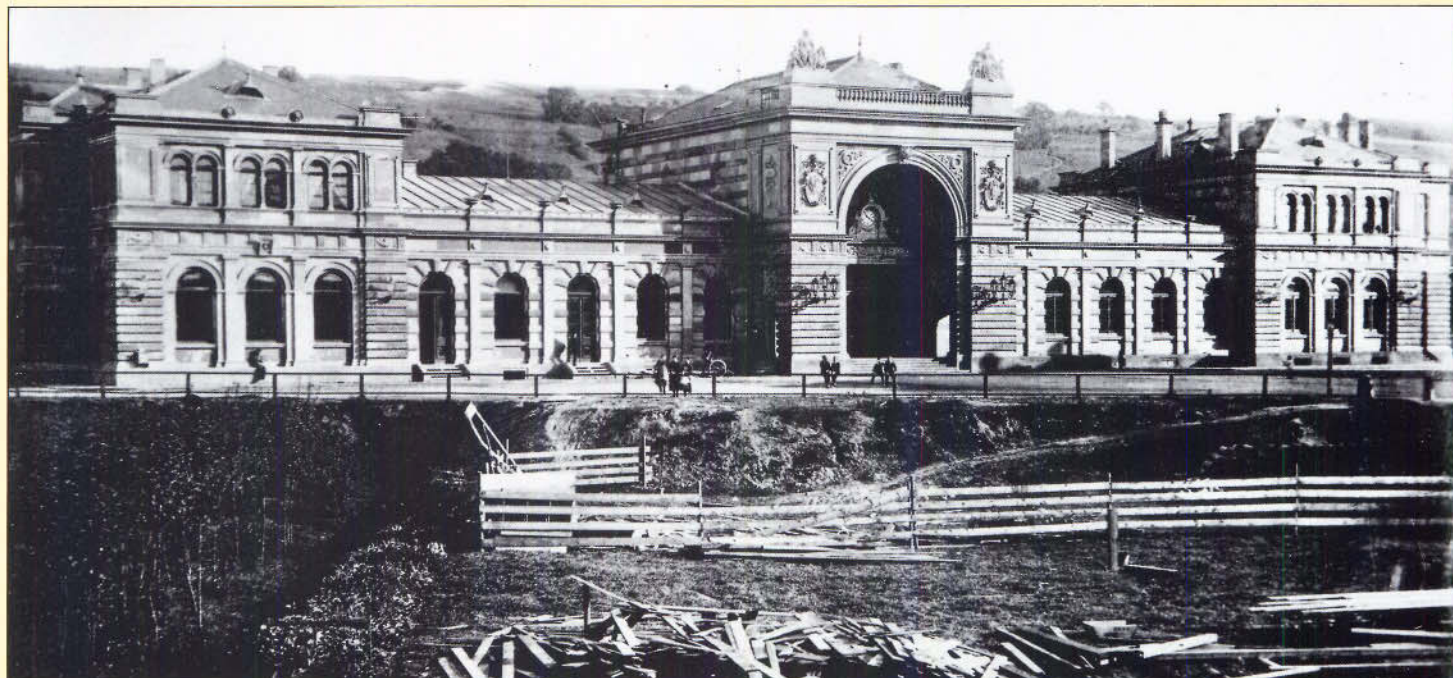


Bild 10: An der "Kanonenbahn" Koblenz – Trier – Diedenhofen erhielt Trier endlich einen in Stadtnähe gelegenen Bahnhof. (Das Foto zeigt ihn im Jahre 1896.) Bis dahin war der Westbahnhof auf der anderen Moselseite die Hauptstation. **Foto: Sammlung Klee**

gegen die Vereinnahmung durch Preußen gewehrt hatte, gingen die Frankfurter Anteile an der Main-Weser- und Main-Neckar-Bahn, die städtische Verbindungsbahn zwischen den Westbahnhöfen (heute Hauptbahnhof) und dem Hanauer Bahnhof (heute Ostbahnhof) sowie die Lokalbahn Sachsenhausen – Offenbach (der großherzoglich hessische Anteil wurde von Preußen dazugekauft) in preußisches Eigentum über.

Schließlich wurden folgende Strecken des alten Herzogtums Nassau preußisch: Wiesbaden – Rüdeshcim – Oberlahnstein (also

die rechte Rheinstrecke, 1856 bis 1862 erbaut), Oberlahnstein – Wetzlar (Lahnaltbahn, 1858 bis 1863) und Oberlahnstein – Niederlahnstein (1863).

Die im annektierten Kurhessen liegenden Privatgleise, also die sogenannte Kurfürst-Friedrichs-Wilhelms-Nordbahn Haudeda/Carlshafen – Kassel – Bebra – Gerstungen wurde übrigens nicht verstaatlicht, obwohl sie ja in Haudeda bei Warburg Anschluß an die Westfälische Staatseisenbahn nach Hamm bot. Vielmehr ging die Nordbahn an die staatlich verwaltete Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft, die sie in Verbin-

dung mit ihrer Ruhrtalbahn (Ruhrgebiet – Bestwig – Warburg) für den gewinnversprechenden Ost-West-Verkehr zu schätzen wußte.

Auch andere Privatgesellschaften, etwa die Taunusbahn Frankfurt – Wiesbaden, blieben zunächst unangetastet. In Hessen-Nassau konnte das "Eisenbahnfieber", die Spekulation mit den dividendenträchtigen Eisenbahnaktien, gleichfalls weiter grassieren.

Ein anderes denkwürdiges Stück preußischer Eisenbahngeschichte sei in diesem Zusammenhang ebenfalls nicht vergessen:



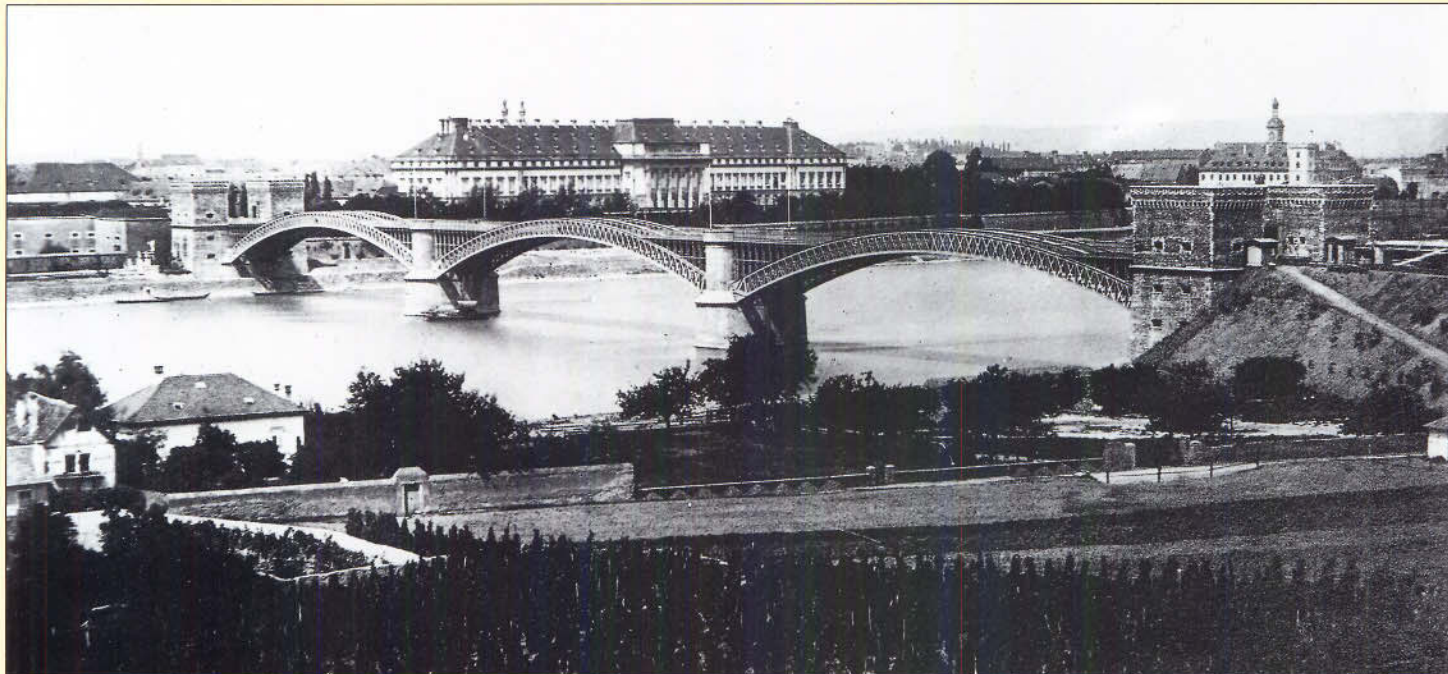


Bild 12: Mit der "Kanonenbahn" entstand in Horchheim bei Koblenz eine neue Rheinbrücke. Die alte, stadtnäher gelegene Pfaffendorfer Brücke von 1864 trug ab 1899 wieder Gleise – für die Straßenbahn. **Foto:** Rheinisches Bildarchiv, Sammlung Klee

Da Bismarck für die Kriegsführung 1866 Geld brauchte, das Parlament (mit dem er auf Kriegsfuß stand) aber keine Anleihe bewilligt hätte, mußte sozusagen das "Familiensilber" geopfert werden. Der Staat verkaufte seine Aktien der Cöln-Mindener Eisenbahn, die vornehmlich durch das Heydtsche Gesetz von 1853 erworben worden waren, für 13 Millionen Taler. Der Finanzminister, der diese Transaktion notgedrungen zulassen mußte, hieß August von der Heydt!

Auch die Westfälische Staatsbahn wollte Bismarck zu Geld machen und für 40 Millio-

nen Taler (zum Vergleich: die gesamten Kriegskosten wurden auf etwa 60 Millionen Taler beziffert) ausgerechnet der staatlich verwalteten Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft überlassen. Dieser doch etwas zu plumpe "Kunstgriff" wurde allerdings von den Abgeordneten unterbunden. Den vielleicht größten "Kriegsgewinn" machte Preußen mit Elsaß-Lothringen. Die 1871 erworbenen Bahnen waren zwar Reichseigentum und wurden vom Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen (ab 1878) geführt; der Chef dieses Reichsamtes aber war kein anderer als der

Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, der Eisenbahnminister also. Nach wessen Vorstellungen die Reichseisenbahnen also betrieben und verwaltet wurden, liegt auf der Hand.

Vor allem die lothringischen Erze und die saarländische Kohle ergänzten sich ausgezeichnet, und daß im Saarland die Bahnen der Rheinprovinz den elsässischen und lothringischen direkt benachbart waren, spielte im Wettbewerb um den über Basel rollenden äußerst lukrativen Fernverkehr mit der Schweiz und Italien eine wichtige Rolle. "Leidtragende" waren die Staats-

(Fortsetzung Seite 16)

Bilder 11 (linke Seite) und 13: Ähnlich wie im benachbarten Frankfurt lagen auch in Wiesbaden die Endstationen mehrerer Bahnen direkt nebeneinander. Das Foto rechts zeigt den Bahnhof der Hessischen Ludwigsbahn (Strecke Wiesbaden – Limburg); links ist das weit imposantere Empfangsgebäude des Rhein-Bahnhofs (Strecke Wiesbaden – Lahnstein) zu sehen. Dritter im Bunde war der Taunus-Bahnhof. Die Bahnanlagen befanden sich übrigens auf der großen Grünfläche, die sich heute vor dem Hauptbahnhof Wiesbaden erstreckt. **Fotos 11 und 13:** Museum Wiesbaden, Sammlung Klee





Bild 14: Während in Wiesbaden erst 1906 der neue Hauptbahnhof die Stationen aus der Privatbahnzeit zusammenfaßte, war dies in Frankfurt bereits seit 1888 der Fall. Der Hauptbahnhof der Main-Metropole war damals Europas größte Bahnstation. **Foto: Sammlung Hesselink**

Bild 16 (ganz unten): Das Stationsgebäude der Taunus-Eisenbahn in Wiesbaden entsprach stilistisch dem Taunus-Bahnhof in Frankfurt. Das typische Türmchen beweist den Einfluß der damaligen badischen Architektur.

Bild 15: Bahnbedienstete und Pferdedroschke haben vor dem Ludwigs-Bahnhof in Wiesbaden Aufstellung für den Fotografen genommen. Auch hier dürfte es sich um eine "Abschiedsaufnahme" anlässlich der bevorstehenden Eröffnung des Hauptbahnhofs handeln.

Fotos 15 und 16: Museum Wiesbaden, Sammlung Klee





Bild 17 (oben): Blick auf den Rhein-Bahnhof und die Halle des Ludwigs-Bahnhofs (am linken Bildrand) in Wiesbaden. Die Aufnahme dürfte kurz vor Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs entstanden sein.

Foto: Museum Wiesbaden, Sammlung Klee



Bilder 18 und 19 (beide rechts): Saalhof und Station der städtischen Verbindungsbahn in Frankfurt am Main. Wo heute Museumszüge dampfen, rollte bis zur Eröffnung der Deutschherrenbrücke und des benachbarten Ostbahnhofs 1913 der Verkehr zwischen Frankfurt und Hanau.

Fotos 18 und 19: Slg. Hesselink



Frankfurt a. M. Saalhof.

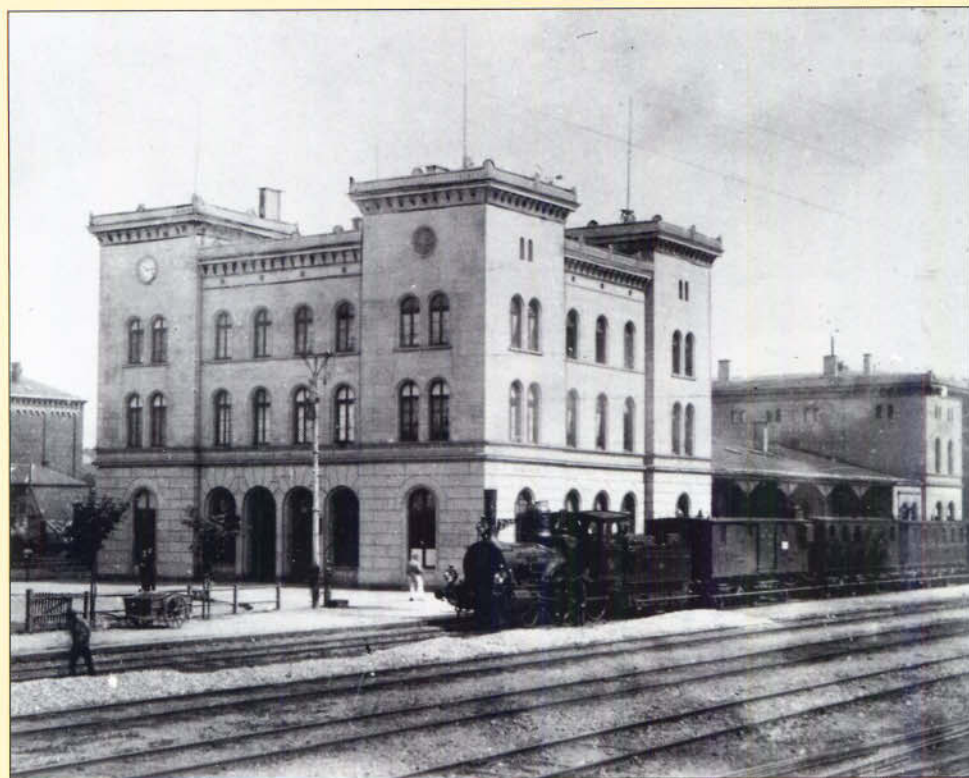


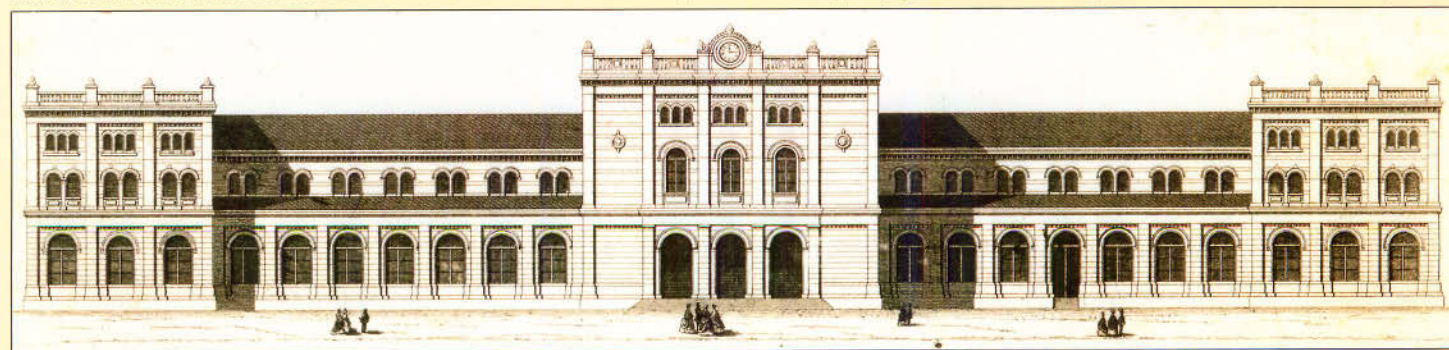
Bild 21: Bahnhöfe damals: Der erste "Staatsbahnhof" in Krefeld stammt noch aus den 1850er Jahren. Foto: Sammlung Klee

Bild 20 (ganz oben): Der Mainzer Hauptbahnhof um 1900. Das 1884 eröffnete Gebäude ist trotz erheblicher Kriegseinwirkungen noch heute in Betrieb. Foto: Stadtarchiv Mainz, Sammlung Klee

Bild 23 (rechte Seite oben): Von diesem prächtigen Bauwerk wurde der alte Krefelder Staatsbahnhof 1904 abgelöst. Foto: Sammlung Klee

Bild 24 (rechte Seite unten): Von der BME stammt der Bahnhof Bochum-Süd – bis zum Bau des Hauptbahnhofs 1957 wichtigste Station der Stadt. Foto: Stadtarchiv Bochum, Sammlung Klee

Bild 22: An der Frankfurt-Bebraer Bahn erhielt Offenbach 1873 dieses repräsentative Empfangsgebäude. Abbildung: Stadtarchiv Offenbach, Slg. Klee





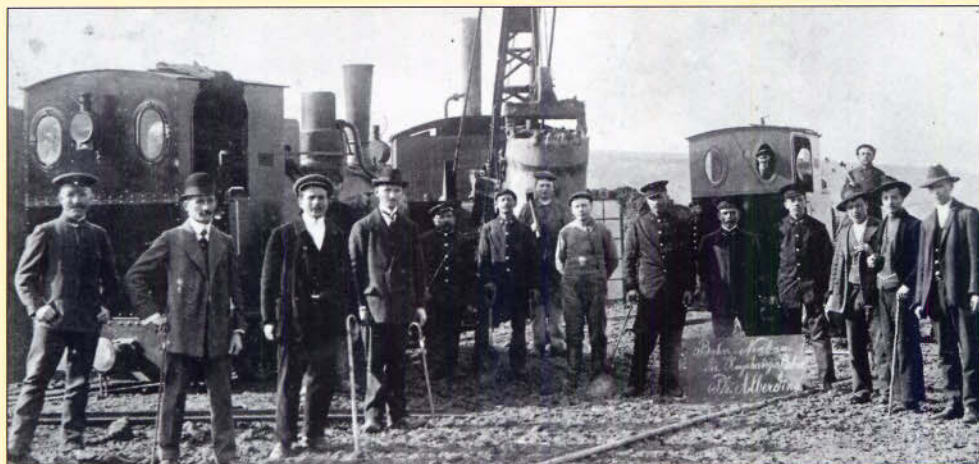


Bild 25: Kurz vor dem Ersten Weltkrieg entstand diese Aufnahme vom Bau der Blankenheimer Verbindungskurve bei Bebra, dank der das Kopfmachen für Züge zwischen Erfurt und Frankfurt in Bebra entfiel. **Foto: Lingelbach, Sammlung Klee**

Bild 26 (rechts oben): Die Südseite des Bahnhofs Fulda um 1910: rechts das alte Bahnbetriebswerk (inzwischen abgerissen), links daneben das teilweise noch vorhandene Gebäude des Ausbesserungswerks. **Foto: Schneider, Sammlung Klee**

Bild 27 (rechts unten): Die Nordseite des Bahnhofs Bebra um 1900: Das Empfangsgebäude liegt zwischen den Kasseler (rechts) und den Göttinger Gleisen. Im Hintergrund links das Bahnbetriebswerk. **Foto: Lingelbach, Sammlung Klee**

eisenbahnen Badens und Württembergs. Durch den Krieg gegen Frankreich wollte der Preußische Ministerpräsident Otto von Bismarck die "Deutsche Frage" mit der Schaffung eines Deutschen Reichs unter Ausschluß Österreichs endgültig lösen. Nachdem die deutschen Armeen 1870 das Elsaß und Lothringen besetzt hatten, wurden die Bahnen dieses Gebiets schnellstmöglich instandgesetzt. Man benötigte sie dringend in den sich bis ins Frühjahr 1871 hinziehenden Kämpfen. Geleitet wurden die Bahnen in Lothringen und im Elsaß von den Betriebsdirektionen Saarbrücken bzw. Straßburg.

Die französische Ostbahn wird ausbezahlt

Der eigentliche Erwerb der Bahnen durch das in Versailles gegründete Deutsche Reich fand aufgrund einer Zusatzkonvention zum Frankfurter Frieden am 10. Mai 1871 statt: Die französische Regierung machte von ihrem Recht zum Rückkauf der französischen Ostbahngesellschaft Gebrauch und setzte das Deutsche Reich in alle dadurch erlangten Rechte ein. Das Deutsche Reich vergütete Frankreich dafür einen Betrag von 325 Millionen Francs, die natürlich nicht ausgezahlt, sondern auf die von Frankreich zu leistende "Kriegskostenentschädigung" von fünf Milliarden Francs angerechnet wurden.

Das Deutsche Reich gab dem neu erworbenen Eigentum den Namen Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Die Ostbahngesellschaft (Compagnie des Chemins de fer de l'Est) hatte bei Kriegsausbruch alle dem öffentlichen Verkehr in Elsaß-Lothringen dienenden Bahnlinien umfaßt, mit Ausnahme der Strecke Colmar – Münster, die sich im Eigentum der Stadt Münster befand. (Diese Linie wurde am 12. Dezember 1871 vom Deutschen Reich aufgekauft.)

Der Erwerb der Ostbahn hatte auch Aus-

wirkungen auf das Großherzogtum Luxemburg, da dessen Eisenbahnen von der Ostbahn betrieben wurden. Das Deutsche Reich pachtete die Wilhelm-Luxemburg-Bahn und unterstellte den Betrieb der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen – so die offizielle Behördenbezeichnung. Die darüber hinaus von der Wilhelm-Luxemburg-Bahn in Belgien betriebenen Strecken wurden an Belgien abgetreten.

Bei Kriegsausbruch sah das elsässisch-lothringische Eisenbahnnetz im wesentlichen so aus: Wichtigste Route war Paris – Nancy – Straßburg – Basel mit den Zweigen Luxemburg – Metz – Nancy bzw. Saarbrücken – Metz. Anschluß an Deutschland bestand außerdem durch die Linien Straßburg – Weißenburg und Straßburg – Kehl. Darüber hinaus wäre als wichtige Fernroute noch zu nennen Straßburg – Belfort (– Dijon – Lyon). Rechnet man noch die weniger bedeutenden Strecken hinzu, umfaßte das vom Deutschen Reich übernommene Schienennetz etwa 740 km.

Es gab nur eine einzige direkte Verbindung zwischen dem Elsaß und dem rechtsrheinischen Baden, die Rheinbrücke bei Kehl, und auch der linksrheinische Nord-Süd-Verkehr nördlich von Straßburg hatte infolge der ungünstig trassierten Linie Straßburg – Hagenau – Weißenburg keine ausbaufähige Basis. Für das Deutsche Reich kam es also darauf an, für rheinüberquerende Linien zu sorgen und den zuvor auf Paris ausgerichteten Verkehr in Richtung Rhein-Main-Gebiet umzulenken. Mit Gründlichkeit wurde dies umgesetzt.

Schon 1876 nahm man die beinahe geradlinig trassierte zweigleisige Hauptbahn Straßburg – Lauterburg – Wörth (Pfalz) in Betrieb. Von der Pfalz aus standen Anschlußlinien in praktisch alle Richtungen zur Verfügung.

Um das bei Frankreich verbliebene Nancy umfahren zu können, wurde 1877 mit der

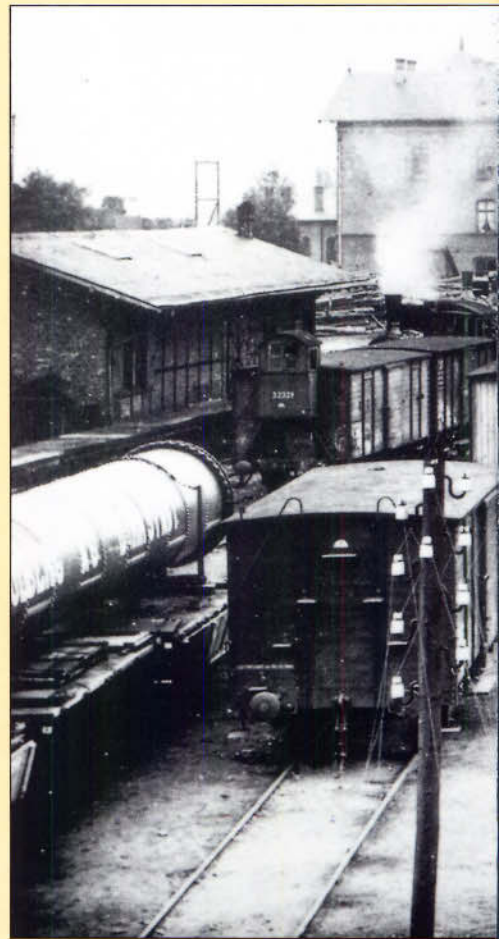
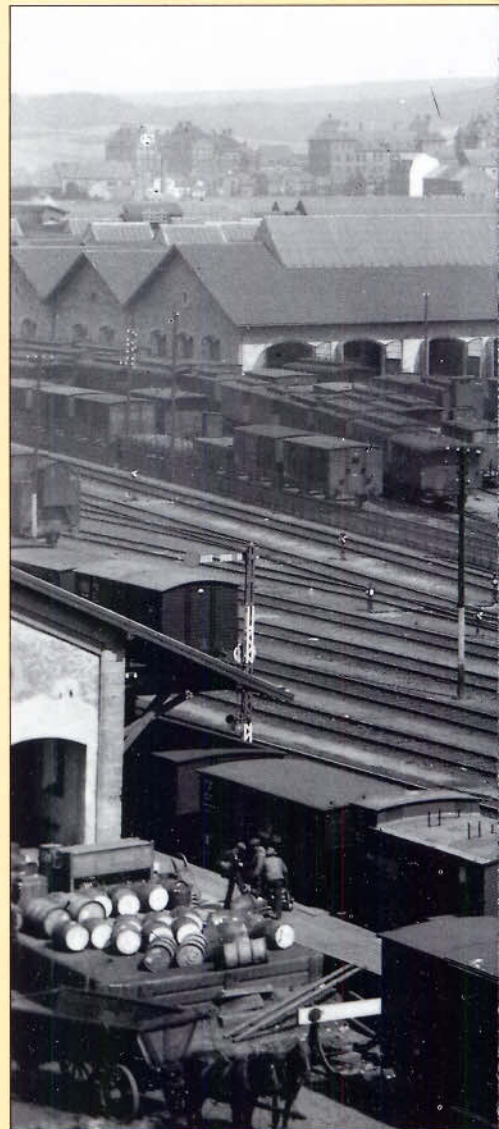






Bild 28: Minden in Westfalen war bis 1866 Grenzstation zwischen der CME (Preußen) und den Hannoverschen Staatseisenbahnen.
Foto: Kommunalarchiv Minden, Sammlung Klee

Linie Saarburg – Remilly eine neue Direktverbindung zwischen Straßburg und Metz hergestellt. Zudem erhielt Metz durch die neue Strecke von Diedenhofen (Thionville) nach Koblenz – die Moselbahn also – Anschluß an die Rheinprovinz.

Über die genannten Linien hinaus wurden bis etwa 1885 noch zahlreiche weitere Verbindungen zwischen der zentralen Achse Saarburg – Metz – Diedenhofen und dem preußischen Saargebiet, hingegen nur unbedeutende mit der bayerischen Pfalz geschaffen. Damit war der Hauptbahnbau im wesentlichen abgeschlossen.

Die größte Aufgabe, die noch anstand, wurde nicht mehr vollendet: der viergleisige Ausbau der Rheintalstrecke Straßburg – Basel. Durch die Bündelung des Nord-Süd-Verkehrs vom Rhein-Main-Gebiet und von Luxemburg bzw. dem Saarland her war die Eisenbahnstrecke am linken Oberrhein in Richtung Basel zu einer der bedeutendsten Linien des Deutschen Reichs geworden. Der Erste Weltkrieg verhinderte den Aus-

bau, und nach Kriegsende lag Elsaß-Lothringen mit dem zuletzt 1986 km umfassenden Bahnnetz wieder in Frankreich.

Ein großes strategisches Ziel

Der Hauptbahnbau hatte natürlich noch andere Hintergründe als die Verbesserung des Nord-Süd-Fernverkehrs oder die engere Verflechtung der Schwerindustrie in Lothringen und im Saarland. Eine ganz entscheidende Rolle spielten militärische Aspekte. In kürzester Zeit sollten Truppen aus dem gesamten Reichsgebiet an die neue Westgrenze verlegt werden können. Das zeigte sich auch bei den Rheinübergängen: Bis 1878 wurden drei neue den Rhein überquerende Linien erbaut: Colmar – Breisach – Freiburg, Mülhausen – Müllheim und St. Ludwig – Haltingen. 1895 kam schließlich noch Rastatt – Röschwoog – Hagenau hinzu.

Im Deutsch-Französischen Krieg hatte der preußische Generalstab unter Helmuth von

Moltke konsequent unter Beweis gestellt, welche strategischen Vorteile sich durch den massenhaften, minutiös geplanten Einsatz der Eisenbahn erzielen ließen. Nur deshalb war die erfolgreiche Strategie der Umfassung und Vernichtung möglich geworden – und natürlich auch deswegen, weil die französische Armee gerade hier entscheidende Mängel offenbart hatte. Fortan bestand auf beiden Seiten der neuen Reichsgrenze kein Zweifel daran, daß ein neuer Krieg – der unweigerlich kommen mußte – auch auf der Schiene entschieden werden würde.

Preußen wollte dafür bestens gerüstet sein. Der Frankreich-Feldzug hatte zwar hervorragend geklappt; gleichwohl war nicht zu übersehen gewesen, daß die Versorgung der kämpfenden Truppe unerwartete Schwierigkeiten bereitete – und das, obwohl man schon im Krieg gegen Österreich ähnliche Erfahrungen gesammelt und im preußischen Generalstab eine eigene "Eisenbahnsektion" (Leitung: Helmuth von

Bild 29: Der erste Hildesheimer Bahnhof der Hannoverschen Staatseisenbahnen. 1884 wurde das Gebäude abgetragen und in Bad Lauterberg wieder aufgebaut. **Foto:** Stadtarchiv Hildesheim, Sammlung Klee





Bild 30: Auch der Hauptbahnhof Kassel kam mit der Annexion Kurhessens unter preußische Verwaltung. Foto: Sammlung Klee

Moltke) eingerichtet hatte. Beide Erfahrungen – der Sieg infolge des schnellen preußischen Truppenaufmarschs und die Probleme mit der Versorgung der rasch den Standort wechselnden Einheiten – machten aus militärischer Sicht eine erhebliche Leistungssteigerung der zur Front führenden Strecken zwingend erforderlich. Es war zwar abzusehen, daß durch eine Vereinheitlichung des Bahnwesens – es

herrschte ja gerade die große Zeit der Privatbahnen – und durch die Beseitigung von Engpässen im vorhandenen Netz (etwa Frankfurt/Main mit seinem Wirrwarr von kleinen Bahnhöfen im Westen der Stadt) sowie durch den Bau neuer Rheinbrücken (1870 standen nur die in Köln, Düsseldorf und Koblenz zur Verfügung) schon erhebliche Fortschritte zu erzielen sein mußten. Letztlich wurde doch eine andere Lösung

angestrebt: eine neue, möglichst kurze, unter einheitlicher staatlicher Verwaltung stehende Ost-West-Eisenbahnstrecke von Berlin an die neue Reichsgrenze bei Metz. Diese Strecke sollte über eine eigene Rheinbrücke verfügen und alle Engpässe im Bahnnetz meiden, d. h. sämtliche zwischen Berlin und dem Rhein liegenden großen Städte umgehen – Magdeburg genauso wie Halle, Kassel und Frankfurt/Main.

Bild 31: Im neuen Rangierbahnhof Bebra Süd stellen sich zahlreiche Eisenbahner mit zwei Güterzugloks dem Fotografen. Foto: Lingelbach, Sammlung Klee

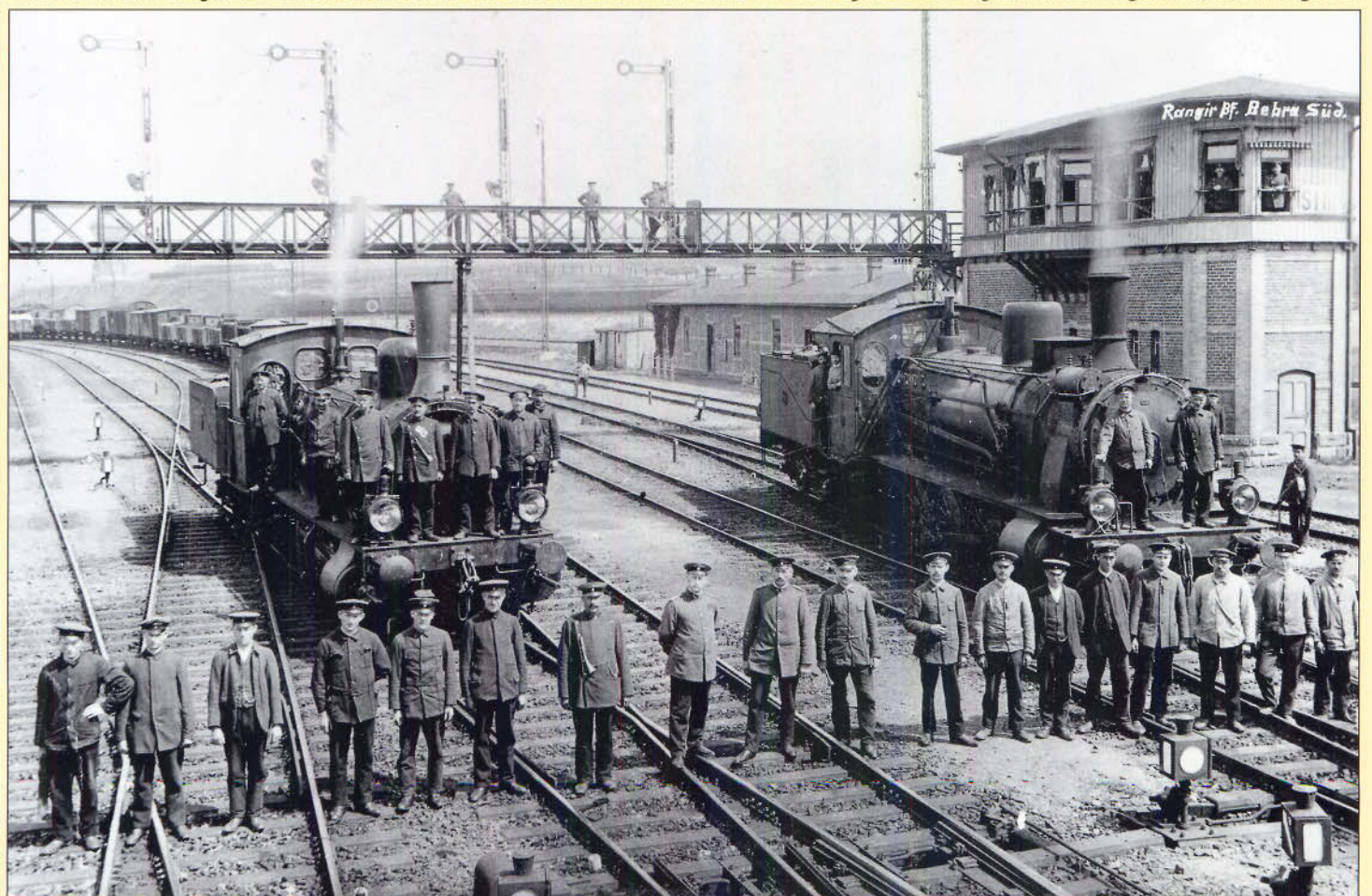




Bild 33: Als dieser Güterzug um 1910 im Süden Bielefelds vor der Kulisse der Sparrenburg abge-
lichtet wurde, war die CME-Stammlinie noch zweigleisig. Wenig später begann der viergleisige Aus-
bau. Foto: Stadtarchiv Bielefeld, Sammlung Klee

Bild 32 (ganz oben): Etwa zur gleichen Zeit stellte sich ebenfalls an der CME-Stammlinie in Bielefeld
diese Bauarbeiterrotte dem Fotografen. Foto: Stadtarchiv Bielefeld, Sammlung Klee

Bild 34 (rechts): Das prächtige Empfangsgebäude von Northeim, wo sich die Hannoversche Süd-
bahn und die Güterzugroute Altenbeken – Nordhausen kreuzen, fiel dem Zweiten Weltkrieg zum
Opfer. Foto: Stadtarchiv Northeim, Sammlung Klee

Bild 35 (rechts unten): Vor dem Ausbau der CME-Stammlinie wurden in Minden "auf der grünen
Wiese" zwei imposante Lokschuppen errichtet. Foto: Kommunalarchiv Minden, Sammlung Klee

Dies galt auch für Bahnknotenpunkte wie Bebra, Eichenberg oder Gießen.

Die Verbindung sollte also größtenteils völlig neu gebaut werden und nur in geringem Umfang bereits vorhandene Abschnitte mitbenutzen. Auch dafür kamen natürlich nur Staatsbahngleise in Betracht, und was noch nicht dem Staat gehörte, mußte eben aufgekauft werden. Bei militärischer Notwendigkeit wurde das ansonsten in den frühen 1870er Jahren "heilige" Privatbahnprinzip durchaus mißachtet!

Das strategisch für unverzichtbar befundene Projekt wurde mit anderen Bahnbauprojekten, die teils zivilen, teils strategischen Charakter trugen, "zu einem Paket geschnürt" und 1873 von der Regierung dem Preußischen Landtag vorgelegt. Der "Gesetzentwurf, betreffend die Aufnahme einer Anleihe in Höhe von 120 Millionen Tha-

lern zur Erweiterung, Vervollständigung und besseren Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes", wurde vom Landtag angenommen. Die Diskussionen im Herren- wie im Abgeordnetenhaus ließen keinen Zweifel daran, daß der Schwerpunkt "militärische Erfordernisse" war. Die Zustimmung dürfte beiden Häusern um so leichter gefallen sein, als die 120 Millionen Taler weitgehend aus dem auf Preußen entfallenden Anteil der französischen Kriegskontribution von fünf Milliarden Francs geschöpft werden konnten.

Teuerste Einzelmaßnahmen des Pakets waren der Bau der Eisenbahnstrecken von Berlin nach Wetzlar (50,75 Millionen Taler) sowie von Sierck/Mosel (nahe dem heutigen Grenzübergang Perl) über Trier und Koblenz nach Oberlahnstein einschließlich der neuen Rheinbrücke bei Horchheim

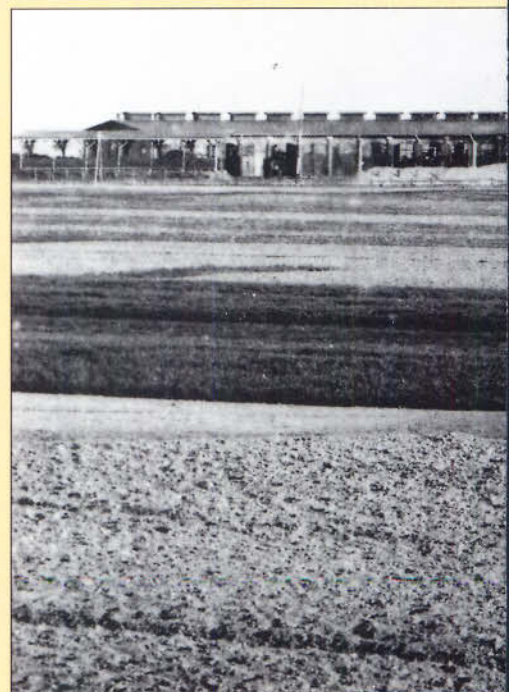
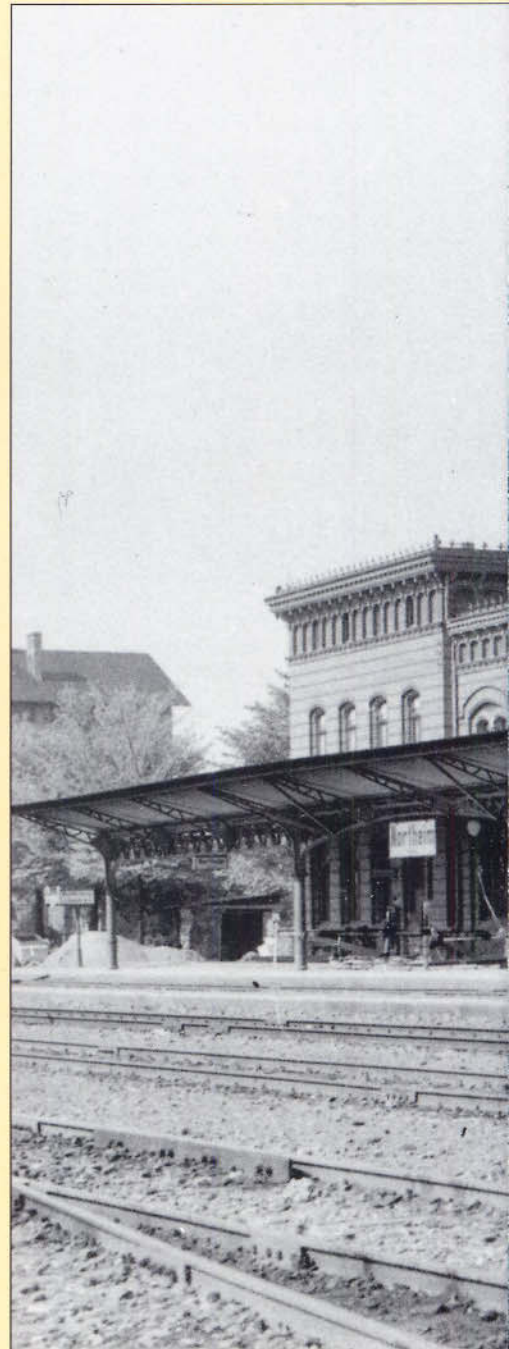






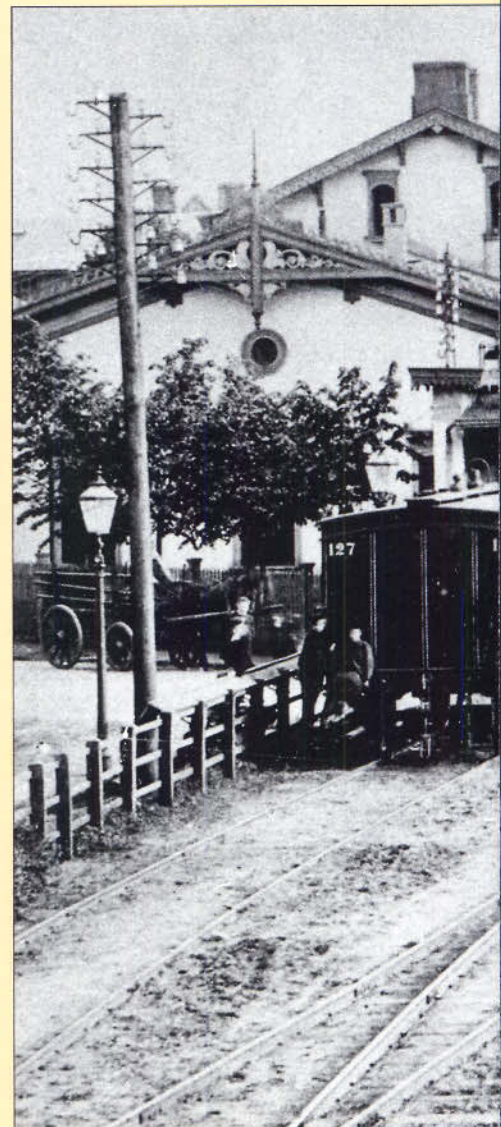
Bild 36: Drei Bws gab es in Kreiensen. Am Bw Mitte entstand um 1910 dieses Foto. Das Bw West verschwand mit der Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke; das Bw Ost ist in Resten noch heute vorhanden. Kreiensen war Kreuzungsbahnhof der alten Hannoverschen Südbahn mit der ehemaligen Braunschweigischen Staatsbahn.

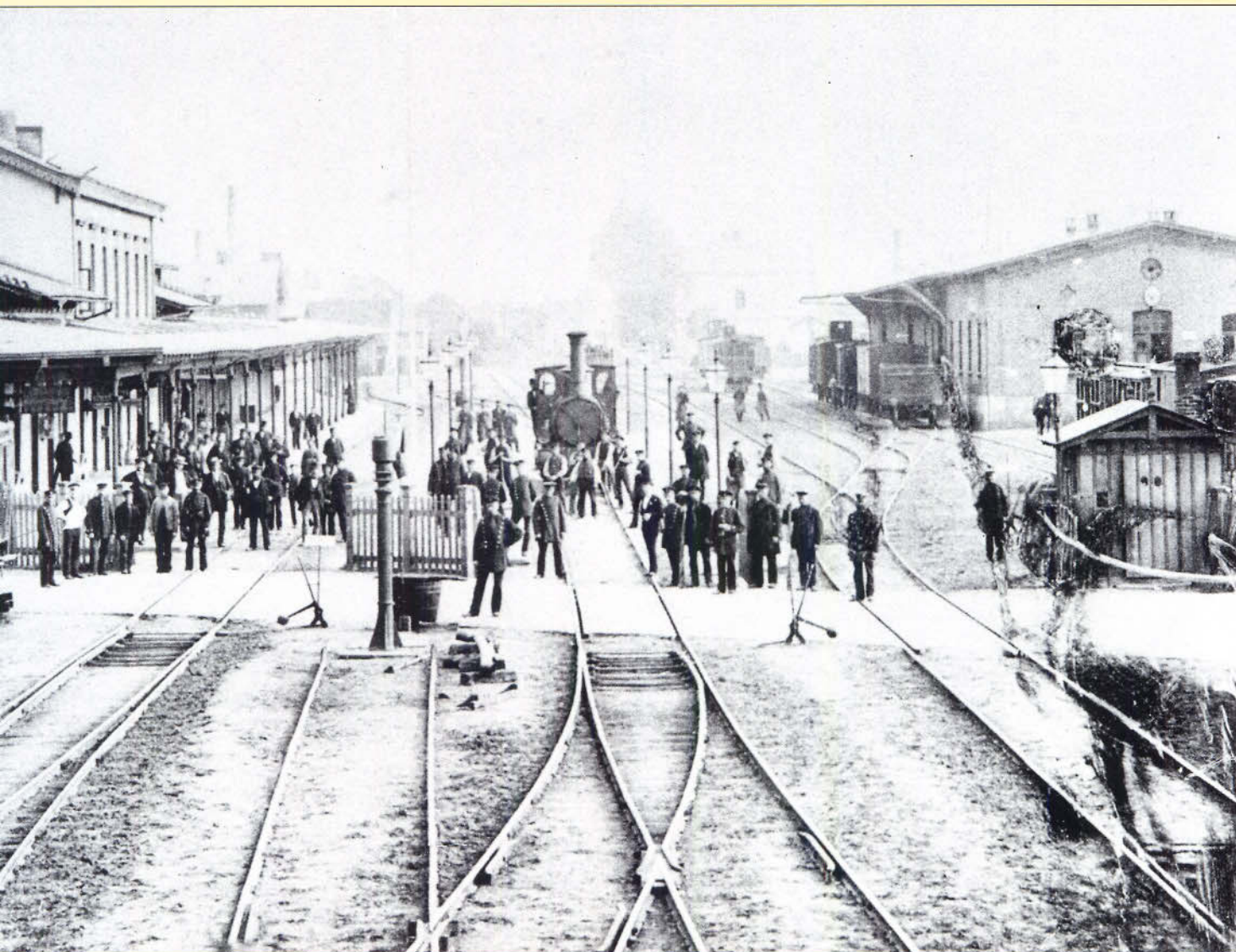
Bild 37: Streckenskizze vom 1. Juli 1866. **Zeichnung: Sammlung Klee**

Bild 39 (großes Foto): Der Bahnhof von Neumünster in Holstein gegen Ende des vorigen Jahrhunderts. Die Station entstand mit der 1844 eröffneten, noch von Dänemark konzessionierten Linie Altona – Kiel.

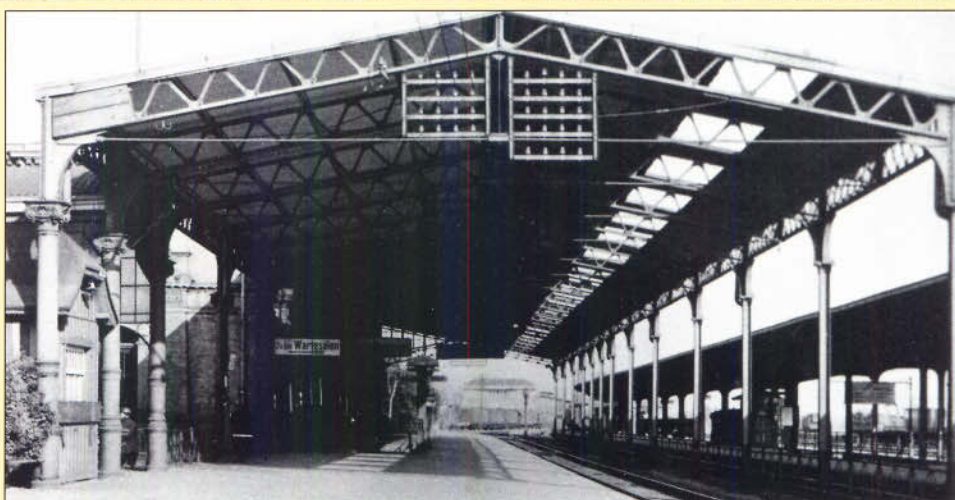
Foto: Stadtarchiv Neumünster, Sammlung Klee

Bild 38: Das erste, recht bescheidene Stationsgebäude von Kreiensen wurde 1889 durch den noch heute bestehenden Bau ersetzt, der auf Veranlassung des Herzogs von Braunschweig ungleich prachtvoller gestaltet worden ist. **Fotos 36 und 38: Archiv Prochnow, Sammlung Klee**





Bilder 40 und 41: Rechts zwei weitere Impressionen von der seit 1866 preußischen "Hannoverschen Südbahn" Hannover – Göttingen – Kassel. Das obere Bild zeigt die interessante Dachkonstruktion über dem westlichen Hausbahnsteig von Kreisensen (nicht mehr vorhanden), darunter ein Blick auf das noch heute fast unverändert dastehende Stationsgebäude von Elze. **Fotos: Sammlung Klee**



(20,75 Millionen Taler). Das Stück von Sierck bis Diedenhofen (Thionville) und der Ausbau der vorhandenen Strecke von dort bis zur Festung Metz ging auf Kosten der elsass-lothringischen Reichseisenbahnen, wurde also nicht Preußen berechnet.

Die zwischen Oberlahnstein und Wetzlar bereits existierende, mit der Annexion Nassaus von den Preußischen Staatseisenbahnen übernommene Lahntalbahn sollte entsprechend ausgebaut und in das Gesamtprojekt integriert werden, ebenso der Abschnitt Treysa – Marburg – Lollar der ebenfalls seit 1866 staatlichen preußischen Main-Weser-Bahn.

In diesem Zusammenhang darf nicht unerwähnt bleiben, daß mit der Ostbahn bereits eine staatseigene Strecke von Berlin an die russische Grenze existierte, die Neu- und Ausbaustrecke im Westen nun also eine



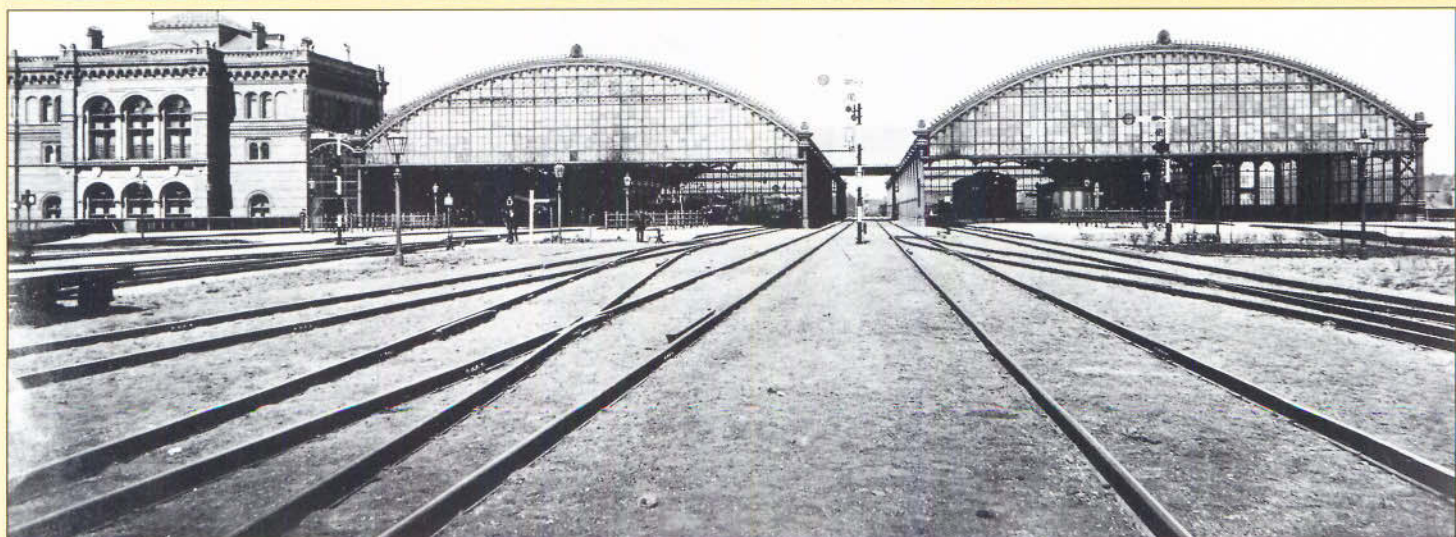
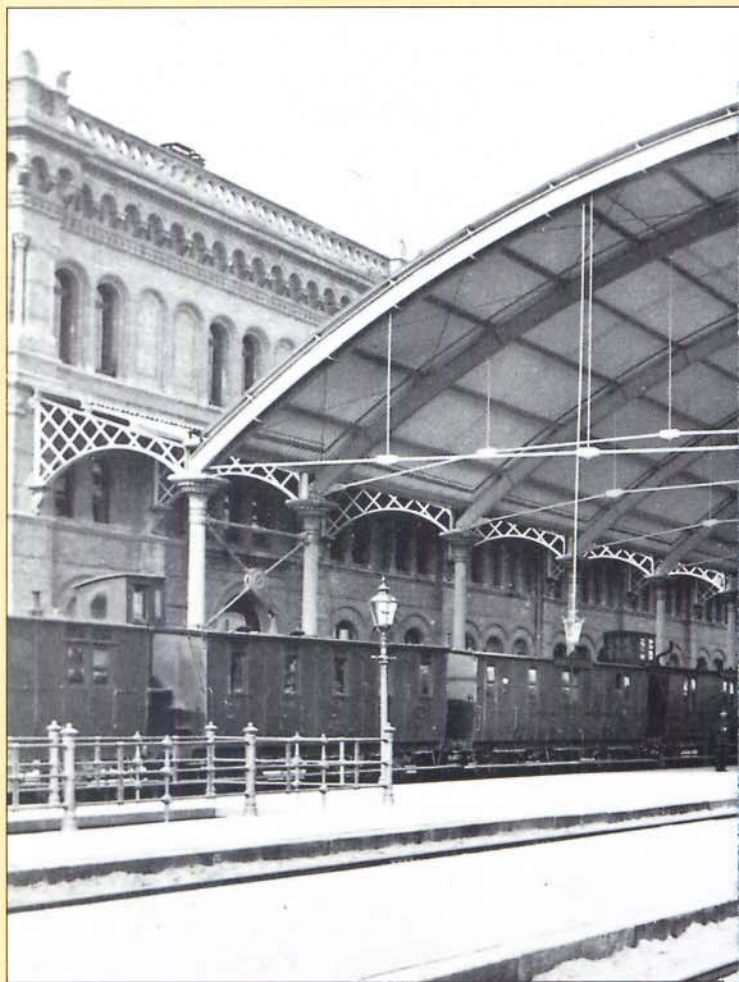
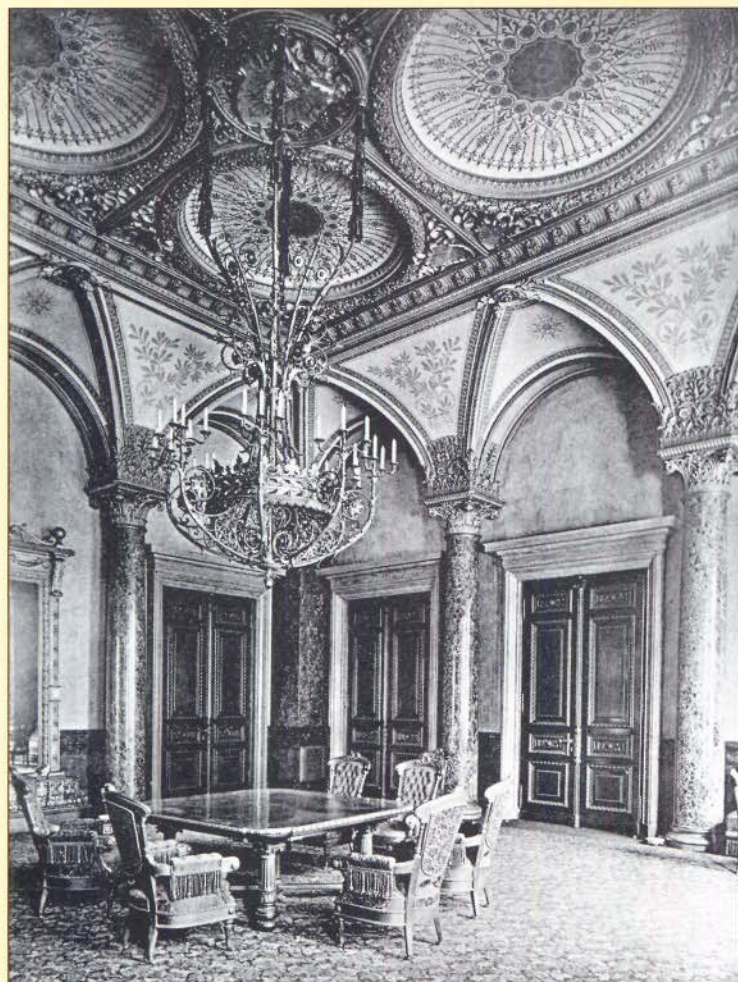




Bild 45: Ansichten des 1879 eröffneten Hauptbahnhofs Hannover. Als dieses Foto 1882 entstand, war die Halle noch nicht verblendet; die zweite Halle fehlte noch völlig.

Bild 42 (linke Seite oben): Der Kaiser-Saal des Empfangsgebäudes von Hannover.

Bild 43 (linke Seite Mitte): Wie viele Menschen damals nötig waren, um große Bauwerke zu errichten, dokumentiert dieses Foto.

Bild 44 (linke Seite unten): Ein Blick aus Richtung Osten auf den mit zwei Perronhallen versehenen Hbf. 1909 kam eine dritte Halle hinzu.

Bild 46: Die Stadtseite des Hauptbahnhofs Hannover im Jahre 1898. **Fotos 42 bis 46: Historisches Museum Hannover, Sammlung Klee**



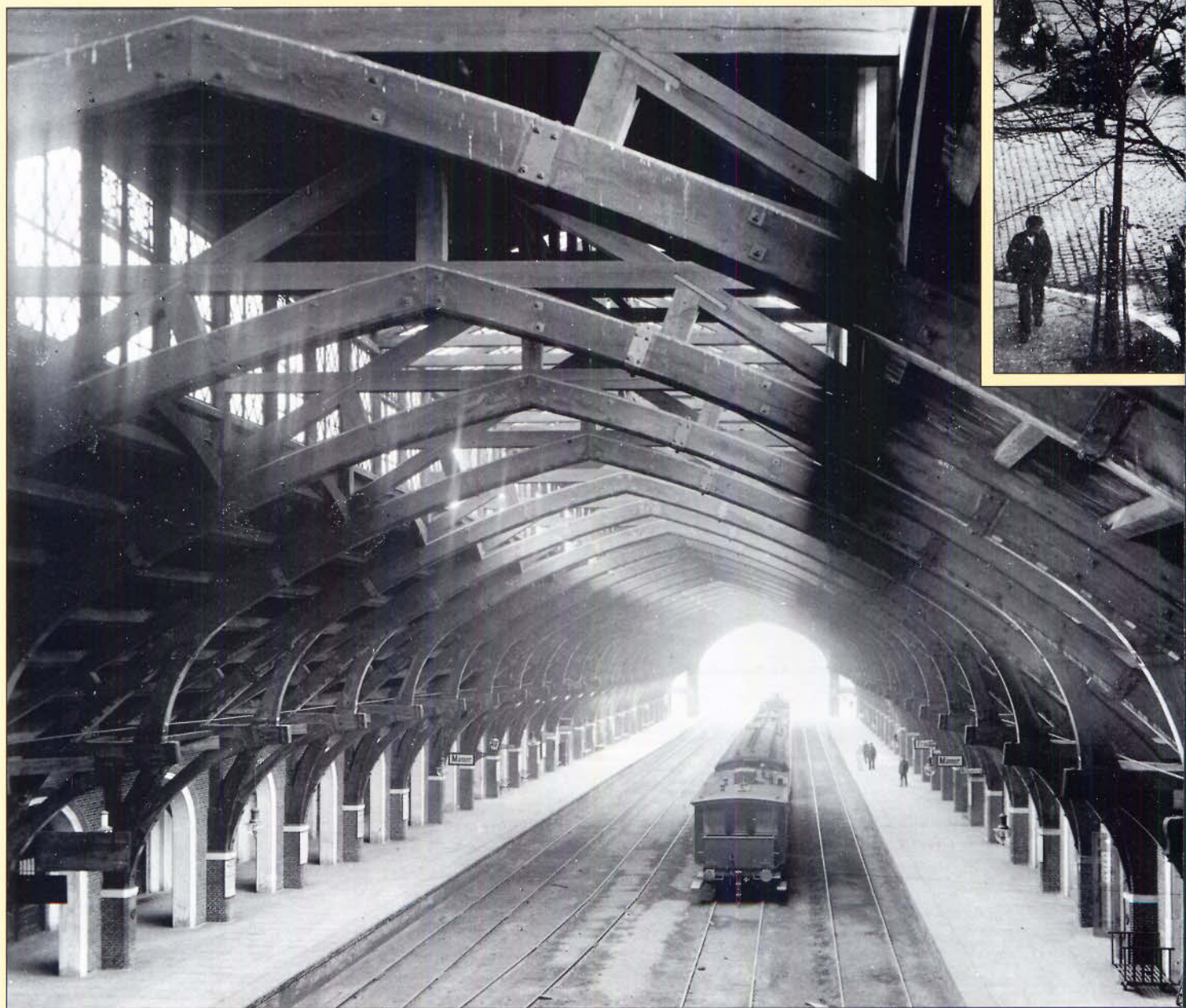
durchgehende Verbindung von der russischen an die französische Grenze herstellte. (In dem 120-Millionen-Paket waren auch 4,4 Millionen Taler für das Reststück Charlottenburg – Schöneberg der Berliner Verbindungsbahn enthalten.) Die Strecke (Eydtkuhnen –) Berlin – Wetzlar – Koblenz – Metz erhielt im Volksmund bald den Namen "Kanonenbahn". Offiziell hieß sie Berlin-Wetzlarer Eisenbahn oder Berlin-Coblenzer Eisenbahn (BCE).

Wie ernst es Bahn und Militär mit der Vereinheitlichung des Betriebs auf der strategisch wichtigen Strecke war, zeigt auch die Tatsache, daß die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft 1876 unter anderem deshalb aufgekauft wurde, weil deren Linie Halle – Hannoversch Münden zwischen Blankenheim und Leinefelde (Thüringen) von der "Kanonenbahn" mitbenutzt werden sollte. Gleichzeitig wurde die Verwaltung der Strecke Halle – Münden der Eisenbahndirektion Frankfurt/Main übertragen, die damit den Hauptteil der

"Kanonenbahn" unter ihre "Fittiche" bekam. Als planmäßig am 15. Mai 1878 das letzte westliche Teilstück Sierck – Diedenhofen der "Kanonenbahn" in Betrieb ging, hatte sich das gigantische Projekt zum Teil schon als verfehlt erwiesen: Zwischen Leinefelde und Eschwege hatte die Trasse bis 1880 den militärischen Anforderungen (Mindestradien 250 m, Höchststeigungen 1:100) nur teilweise angepaßt werden können. Als 1879 die Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen einsetzte, ging es mit großen Teilen der "Kanonenbahn" bergab. Nun kam das bisher "zivile" Eisenbahnnetz unter dieselbe staatliche Verwaltung; eigene Militärstrecken waren nicht mehr nötig. Bis zum Ersten Weltkrieg wurde freilich, besonders im Rheinland, in der Eifel, in Elsaß-Lothringen, aber auch in Baden und Württemberg, der Bau strategisch wichtiger Bahnen fortgesetzt. Genutzt haben sie kaum etwas, und wenig ist von den meisten derartigen Strecken übriggeblieben!

Bilder 47 und 48: Der Berliner Bahnhof in Hamburg gehörte zu den eigenwilligsten Bauwerken der frühen Eisenbahngeschichte. Im Bild rechts zieht eine Rangierlok den aus Richtung Altona kommenden Schnellzug nach Köln am Berliner Bahnhof vorbei in Richtung Elbbrücken. Das Foto unten gibt den Blick in die Halle des Berliner Bahnhofs frei. Auffällig ist die an den Schiffbau erinnernde Holzkonstruktion. Beide Aufnahmen entstanden kurz vor Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs 1906.

Fotos:
Landesbildstelle
Hamburg,
Sammlung Klee



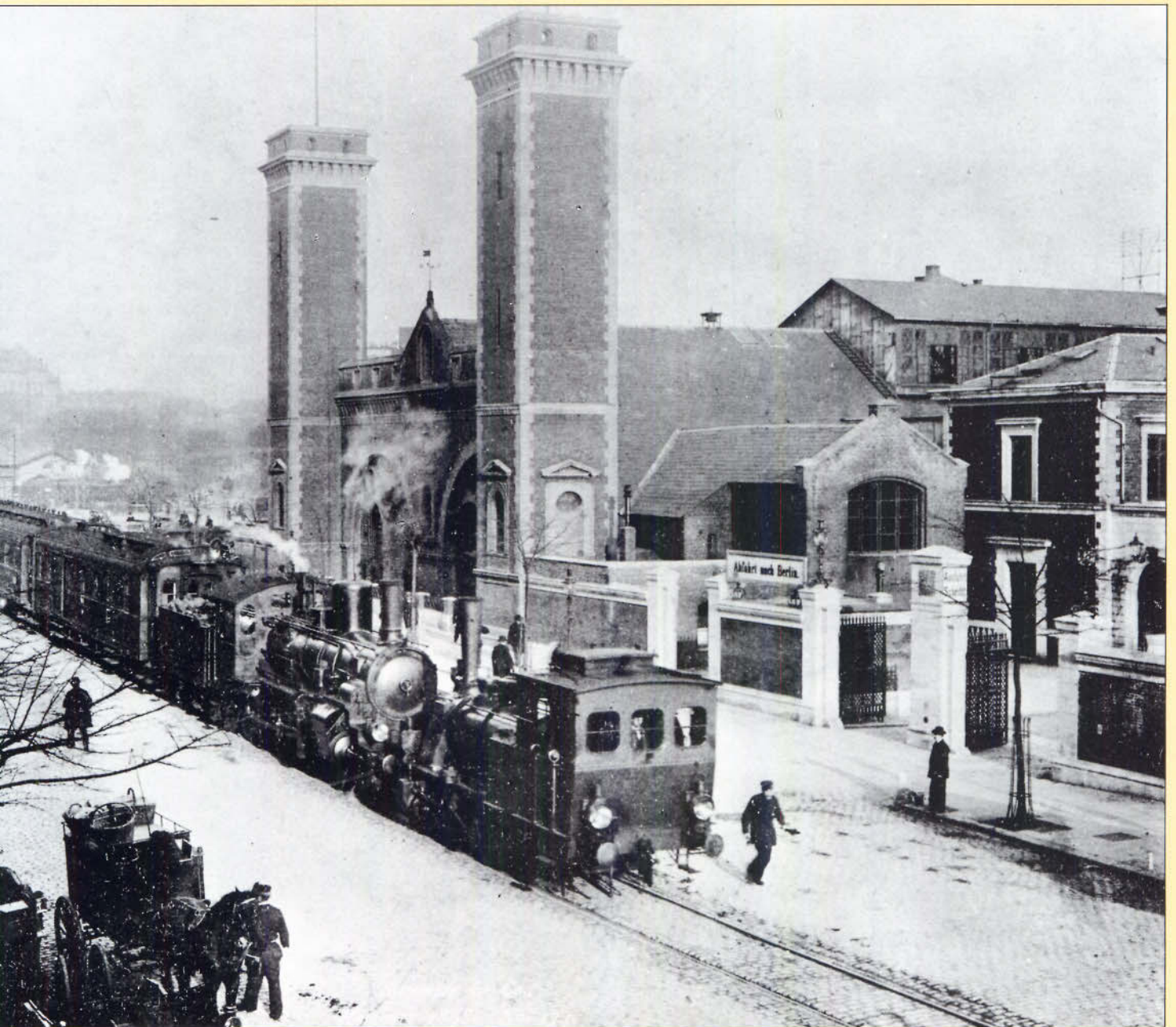


Bild 49: 1899 wurde der erste Abschnitt des neuen Kieler Hauptbahnhofs in Betrieb genommen. Als ein Jahr später der Bau vollendet war, konnte auch der Kaiser zum Besuch seiner Marine hier gebührend empfangen werden.
Foto: Stadtarchiv Kiel, Sammlung Klee



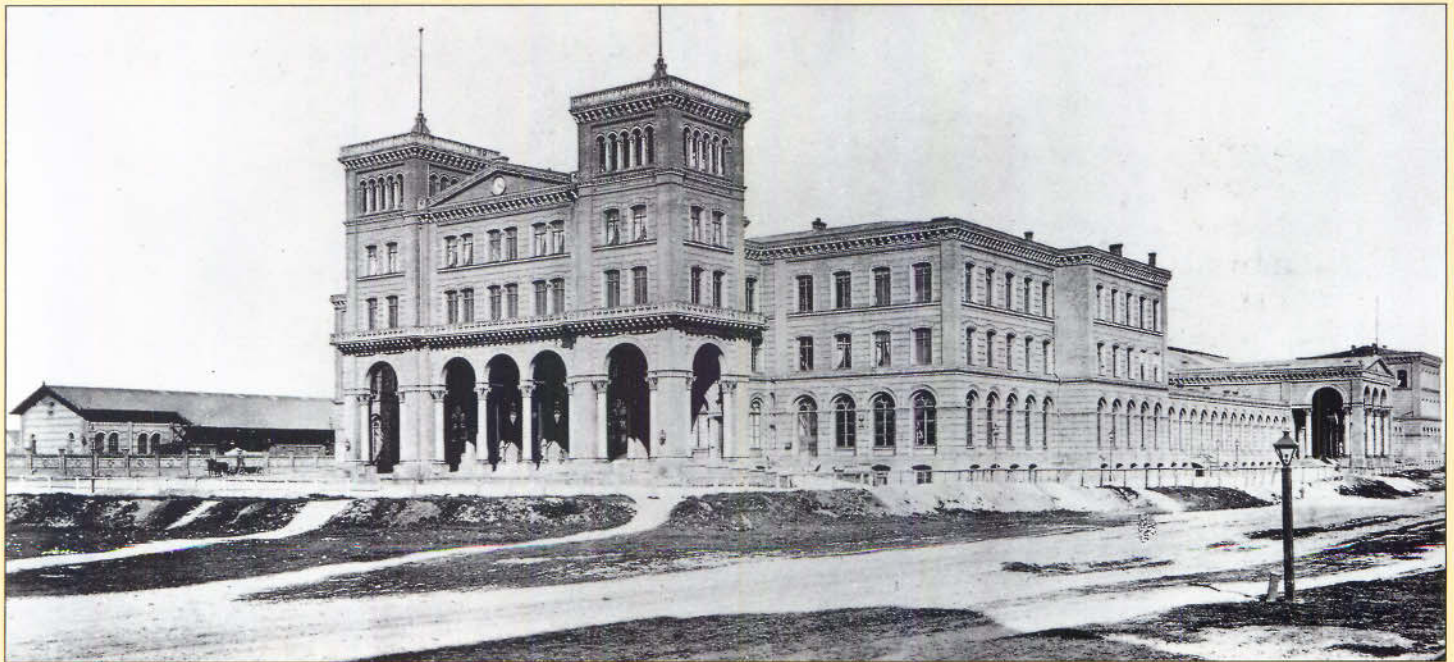
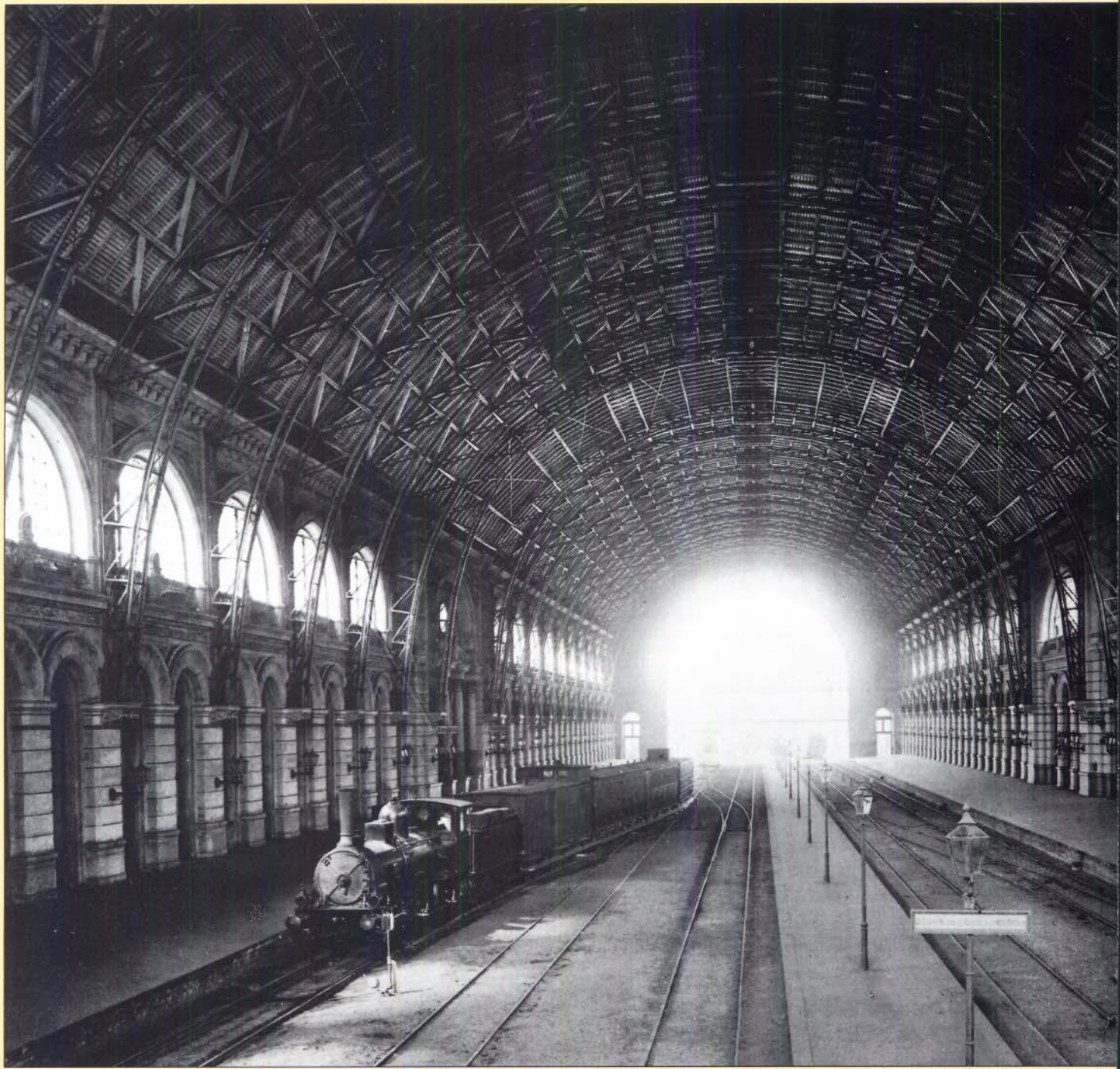




Bild 52: Ein Blick auf die Gepäckannahme des Stettiner Bahnhofs in Berlin. Bei der Fahrt an die Ostsee wurden damals Koffer aus Korbgeflecht mitgeführt.

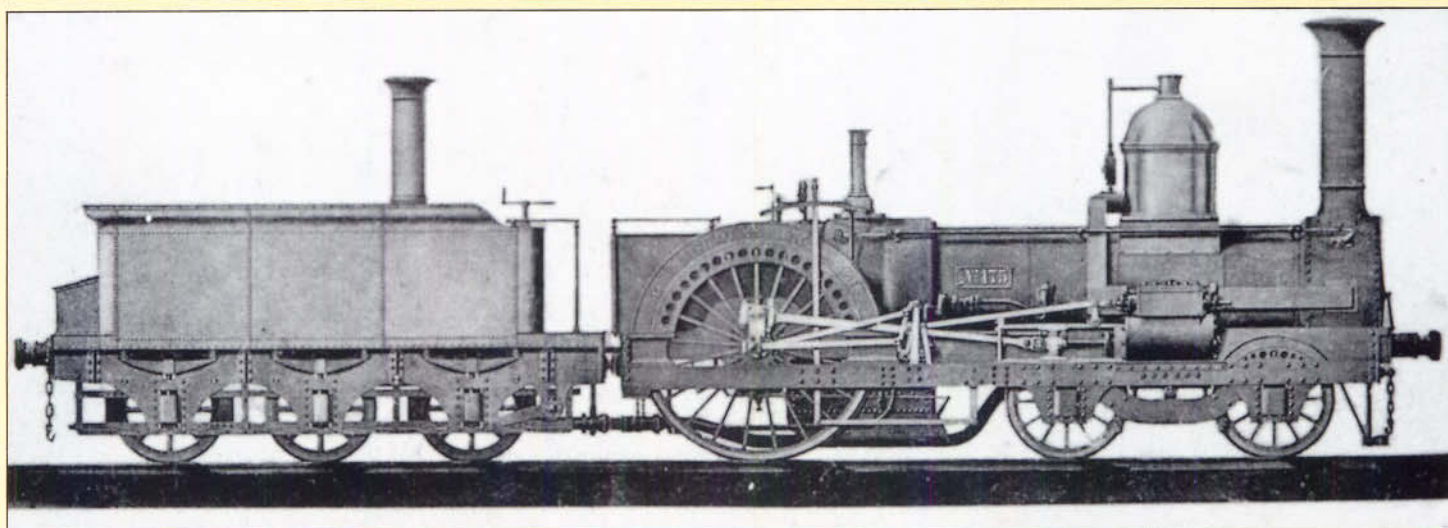
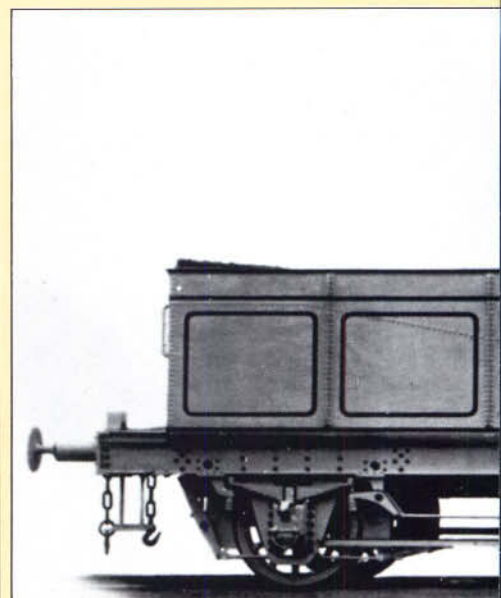
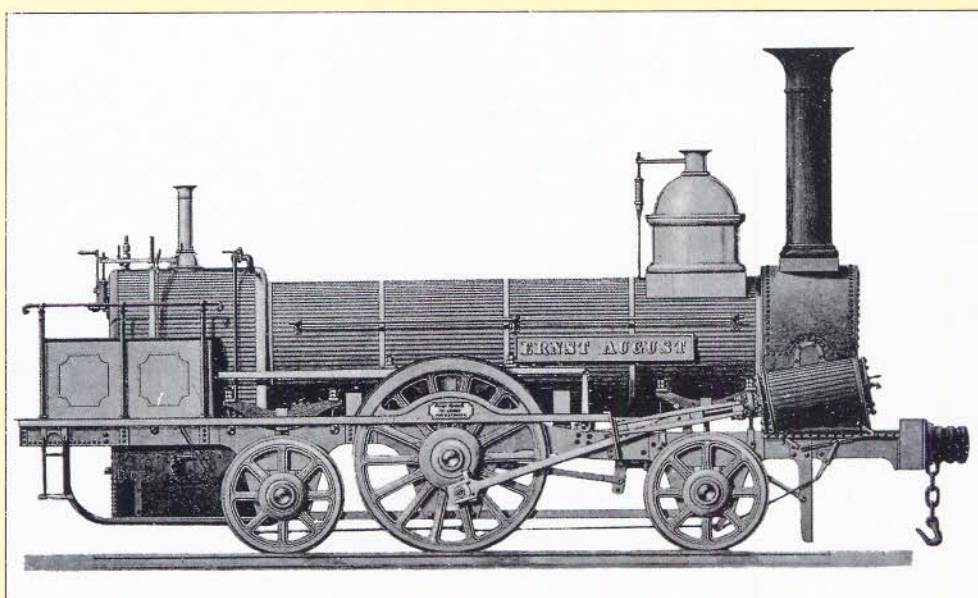
Bild 50 (links): Ein Personenzug wartet in der mächtigen Halle des Lehrter Bahnhofs in Berlin (1879). Die Endstation der "Rennstrecke" Lehrte – Stendal – Berlin war damals für die schnellen Verbindungen der Hauptstadt mit Hannover "zuständig".

Bild 51 (linke Seite unten): Eine imposante Endstation leistete sich "Eisenbahnkönig" Strousberg mit dem Görlitzer Bahnhof in Berlin. Das 1871 entstandene Foto läßt erahnen, wie weit vor der Stadt der Bau damals lag.

Bild 53: Noch einmal der Stettiner Bahnhof in Berlin. Das 1876 eröffnete Bauwerk löste den vergleichsweise winzigen Vorgänger von 1843 ab.

Fotos 50 bis 53: Landesbildstelle Berlin, Sammlung Klee



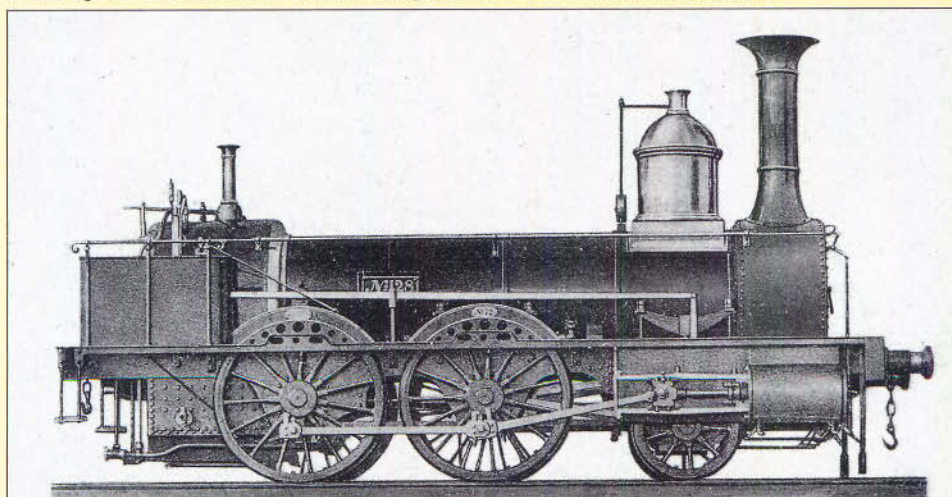


Die Hannoversche Staatsbahn und ihre Lokomotiven

Bild 54 (ganz oben): Egestorffs Fabriknummer 1 aus dem Jahre 1846 erhielt bei der Kgl. Hannoverschen Staatsbahn den Namen "Ernst August". Auffallend an der Lok sind die leichte Konstruktion des Rahmens und der starke Überhang des Stehkessels. **Fotos 54 bis 67: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 55 (Mitte): Mit der Bahnnummer 175 wurde im Juli 1857 die erste von Egestorff für die Hannoversche Staatsbahn gebaute Crampton-Lokomotive (Fabriknummer 138) in Dienst gestellt. Sie wurde 1868 an die Westfälische Eisenbahn abgegeben und dort 1886 ausgemustert.

Bild 56 (unten): Bild einer der 94 "Normallokomotiven" der Hannoverschen Staatsbahn, die wohl besser als "Universallokomotiven" bezeichnet werden sollten. Die Bahnnummer 128 aus dem Jahre 1854 trug die Fabriknummer 72 der Firma Egestorff und wurde 1876 ausgemustert.



Hatte der Krieg von 1864 gegen Dänemark Preußen keinen unmittelbaren Landgewinn gebracht, so machte es im "Blitzkrieg" vom 15. Juni bis 27. Juli 1866 umso reichere Beute. Bereits 14 Tage nach Kriegsbeginn kapitulierte das Königreich Hannover, und in der Entscheidungsschlacht von Königgrätz am 3. Juli wurde auch Österreich niedergeworfen. Der Sieg brachte Preußen drei neue Provinzen: Schleswig-Holstein, Hannover und Hessen-Nassau mit insgesamt über 70 000 km² Fläche.

Die Staatsbahn des Königreichs Hannover bis 1866

Für ihr von 1843 bis 1866 entstandenes Streckennetz (vgl. die Karte auf S. 35) hatte die Kgl. Hannoversche Staatsbahn insgesamt 257 Lokomotiven beschafft. Diese lassen sich drei Epochen zuordnen, deren erste den Zeitraum von 1843 bis 1851 umfaßt. Damals wurden 43 Lokomotiven vom

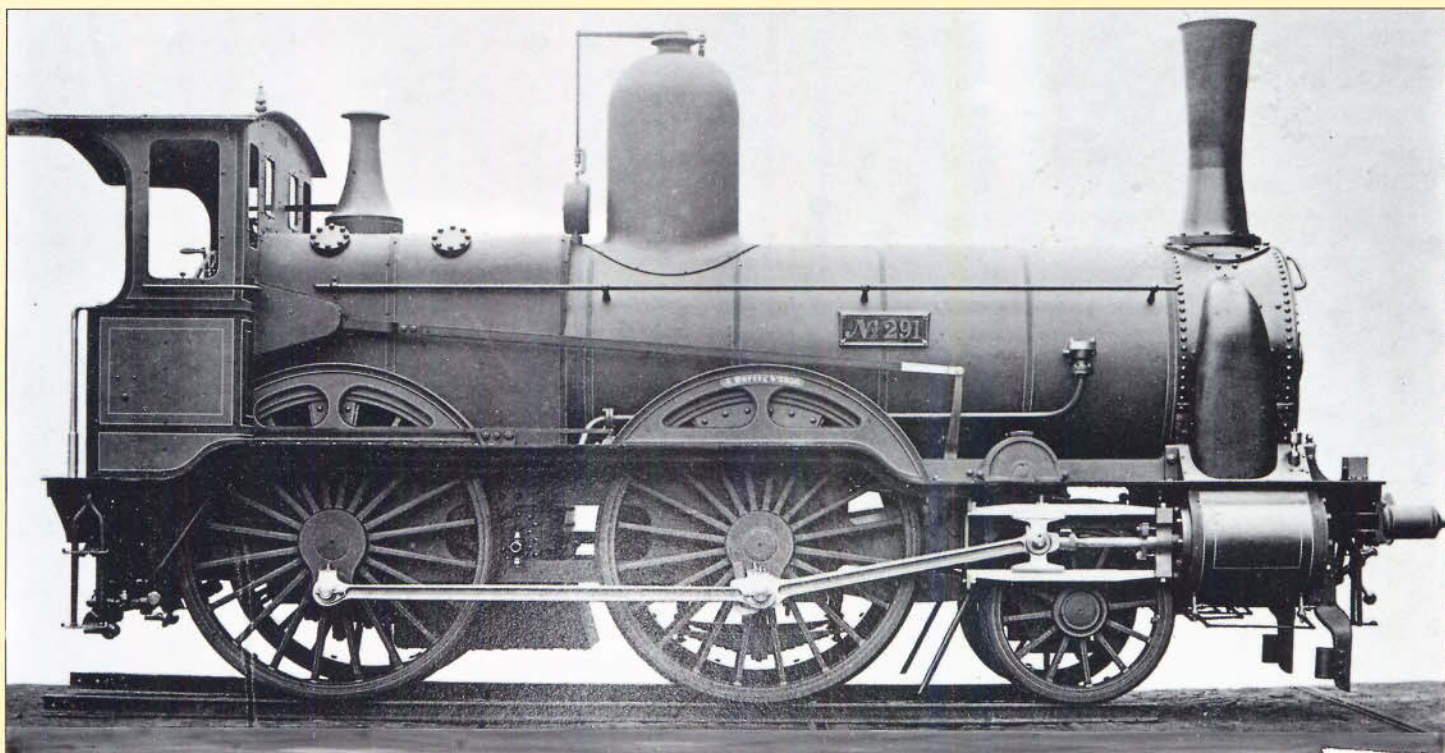
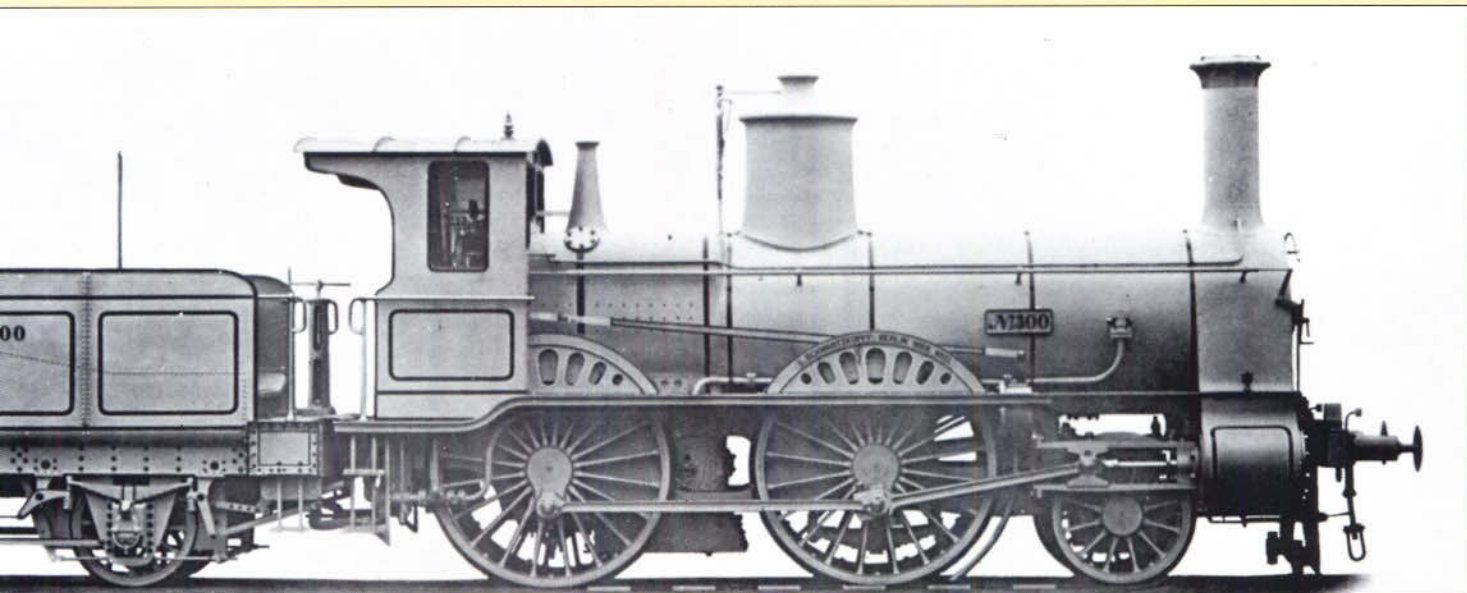
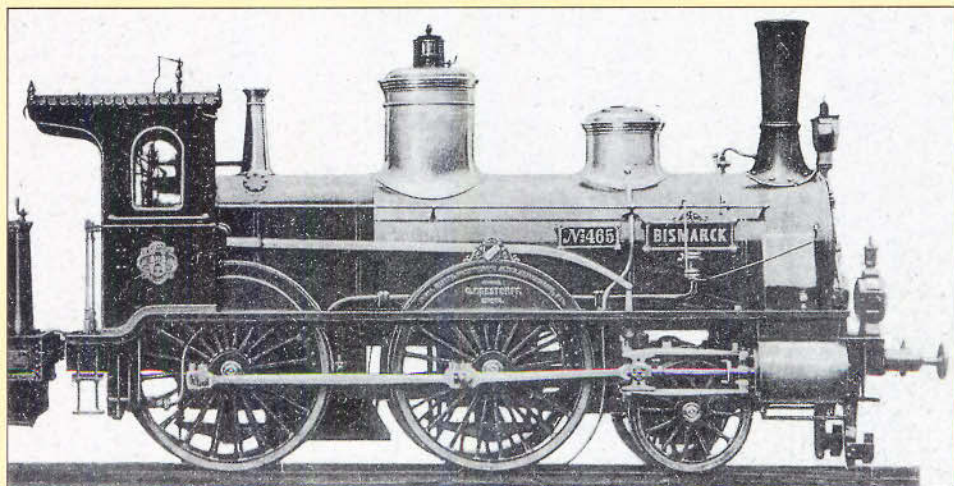


Bild 58: Die Borsig-Lieferung aus dem Jahr 1869 ist durch die außenliegenden Ausströmrohre und ein abgestuftes Umlaufblech deutlich von der Schwartzkopff-Lieferung zu unterscheiden.

Bild 57 (ganz oben): Die 1B-Schnellzuglokomotive 300 gehört zur Schwartzkopff-Lieferung mit den Fabriknummern 73 bis 81 für Hannover. Sie hatte noch die kleineren Treibräder mit 1829 mm Durchmesser und war mit dem kurzen zweiachsigen Tender gekuppelt.

Bild 59 (unten): Die Fabriknummer 1000 der Hanomag aus dem Jahre 1873 trug den Namen "Bismarck" (Bahnnummer 465). Sie erhielt auf der Wiener Weltausstellung 1873 eine Goldmedaille.



Typ 1A1, 34 1B- und zwei 2B-Lokomotiven von einheimischen und ausländischen Firmen bezogen.

Zuerst wurden 1843 bis 1845 sieben 1A1-Lokomotiven mit Innenzylindern und zwei mit Außenzylindern von Sharp, Stephenson und der kurzlebigen Herzoglich Braunschweigischen Maschinenfabrik in Zorge gebaut. Letztere hat von 1839 bis 1849 Lokomotiven für Braunschweig und Hannover geliefert. Die Angaben über ihre Zahl gehen weit auseinander und reichen von insgesamt sieben bis 40.

Alle restlichen 34 Lokomotiven des Typs 1A1 aus den Jahren 1843 bis 1852 hatten überhängende Stehkessel und waagerechte oder schräge Außenzylinder. Mit Ausnahme der ersten acht wiesen die Maschinen einen Zylinderdurchmesser von 356 mm, einen Kolbenhub von 559 mm und einen Treibraddurchmesser von 1524 mm auf.

Unter diesen 34 Maschinen befinden sich

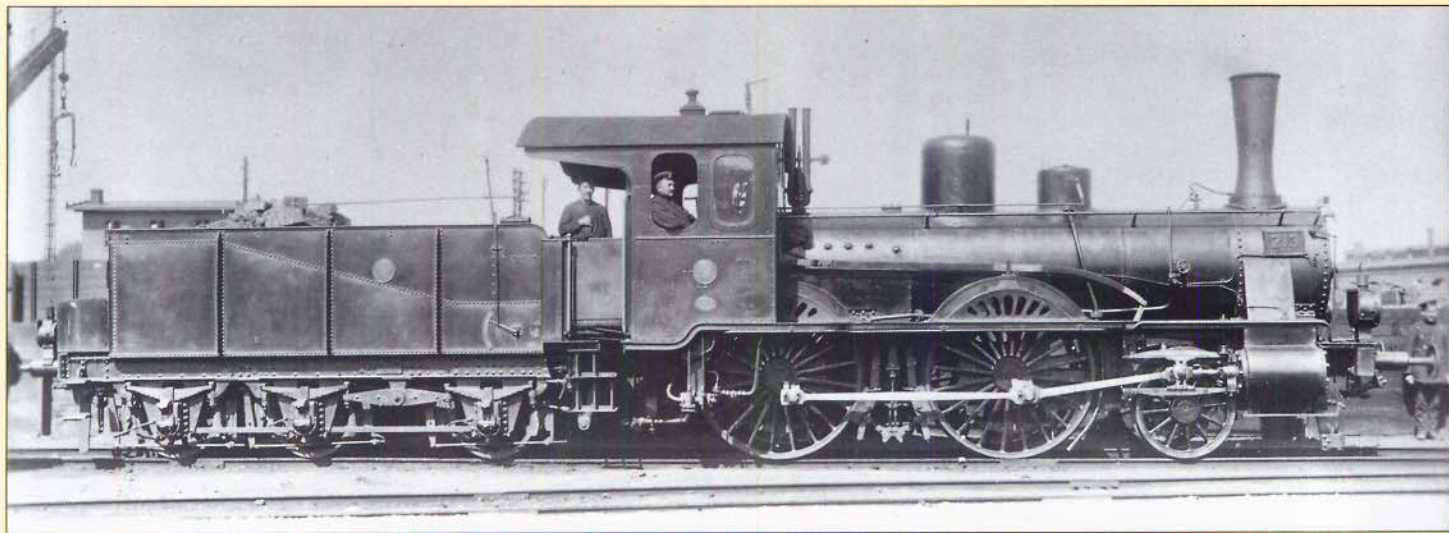
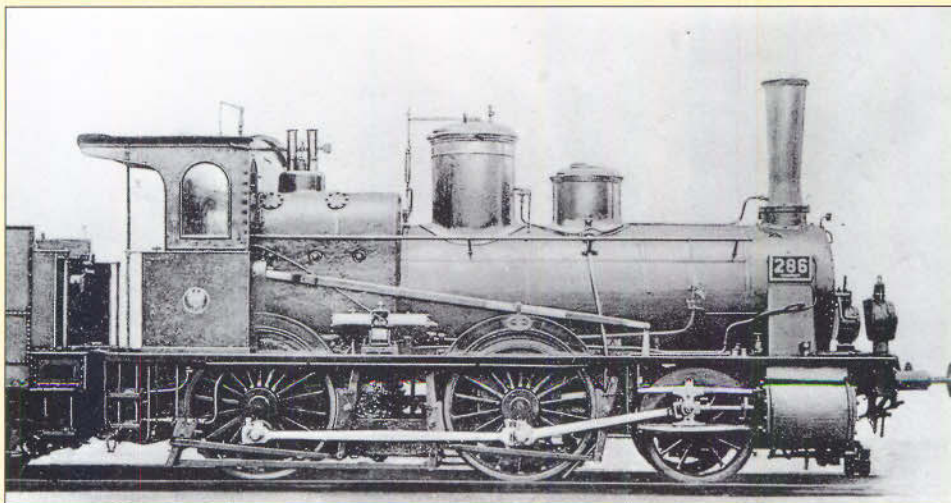
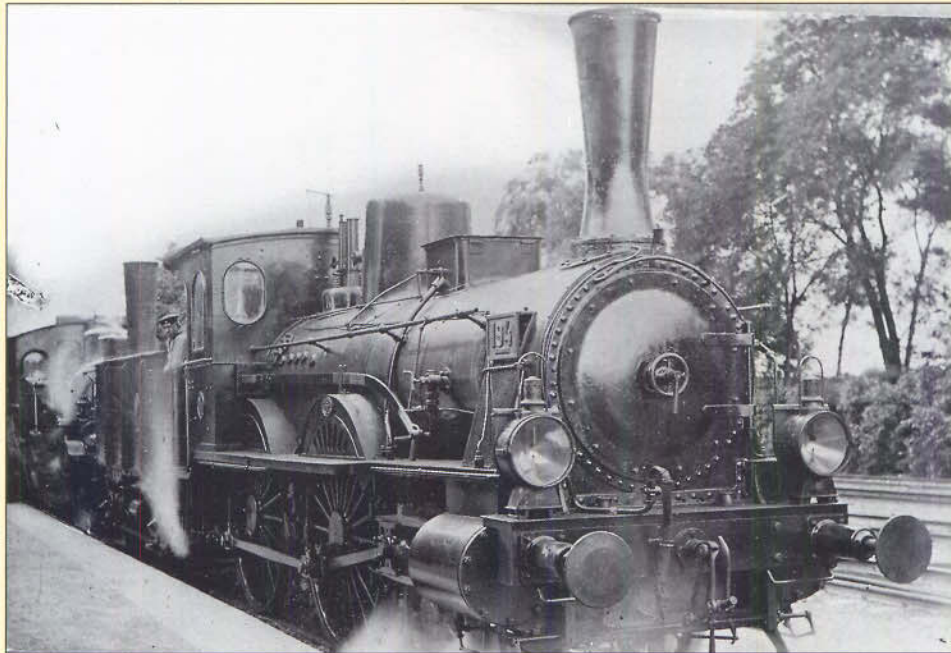


Bild 60: Die KED Hannover gab 1883 der ehemaligen Schnellzuglok mit 1848 mm großen Treibrädern die neue Betriebsnummer 213. Die Aufnahme läßt deutlich den etwas größeren Ersatzkessel der Normalbauart der P 3 erkennen.

Bild 62 (ganz unten): 1B-Personenzuglokomotive, Bahnnummer 577, der Hannoverschen Staatsbahn aus dem Jahre 1875. Sie wurde von Hanomag mit der Fabriknummer 1233 geliefert und 1883 in Hannover 286 umgezeichnet.

Bild 61: Betriebsaufnahme der Lok Nr. 475 der Hannoverschen Staatsbahn aus dem Jahre 1873 (Hanomag-Fabriknummer 1132). Auch sie ist bereits mit einem Ersatzkessel der Normalbauart ausgerüstet. Bei der Umzeichnung des Jahres 1906 reihte die KED Hannover ihre noch vorhandenen 22 Schnellzug- und neun Personenzuglokomotiven in die Gattung P 3 ein.



auch die ersten elf Lokomotiven, die die "Eisengiesserey und Maschinenfabrik von Georg Egestorff in Linden vor Hannover" lieferte. Sie wurde 1835 gegründet und ging 1868 beim Tod ihres Gründers an Dr. Henry Bethel Strousberg über, eine schillernde Persönlichkeit, von der noch zu reden sein wird.

1871 wurde die Fabrik in eine AG umgewandelt und firmierte seither als "HANOMAG – Hannoversche Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vormals Georg Egestorff". Ehe sie 1931 im Zug der Weltwirtschaftskrise ihren Lokomotivbau einstellen mußte, hatte sie über 10 000 Lokomotiven in alle Welt geliefert. Egestorff stieg bald zum "Hoflieferanten" der Hannoverschen Staatsbahn auf; seine Fabrik gehörte auch nach 1866 zu den führenden deutschen Lokomotivbauern. Egestorffs Fabriknummer 1 trug zu Ehren des Königs von Hannover den Namen "Ernst August", und die Lok mit der Fabriknummer 1000 wurde 1873 auf den Namen "Bismarck" getauft. Außer diesen beiden Maschinen trugen alle hannoverschen Lokomotiven vor und nach 1866 nur Bahnnummern und keine Namen. Parallel zu den 43 Loks vom Typ 1A1 wurden 34 Maschinen vom Typ 1B beschafft, von denen 32 Außenzylinder und überhängende Stehkessel hatten.

Die Bahnnummern 31 und 32 (Hauptabmessungen 356/559/1219 mm) wurden 1847 von Maffei gekauft. Sie sollen ursprünglich für die Pfalzbahn bestimmt gewesen sein, was durchaus glaubhaft scheint, stimmen ihre Hauptabmessungen doch auffallend mit denen der pfälzischen Gattung G 1' überein. Alle übrigen 30 Maschinen hatten 381 mm Zylinderdurchmesser, 610 mm Kolbenhub und 1372 mm Treibraddurchmesser (für den Güterzugdienst) bzw. 1524 mm (für den Personenzugdienst). Die beiden Maffei-Loks sollen übrigens zu den am wenigsten eingesetzten Maschinen aus der ersten Beschaffungsperiode der Hannoverschen Staatsbahn gehört und zugleich die höchsten Reparaturkosten verursacht haben, weshalb sie auch bereits 1855 ausgemustert wurden. Ähnlich negativ lautete das Urteil über die beiden 2'B-Lokomotiven von Nor-

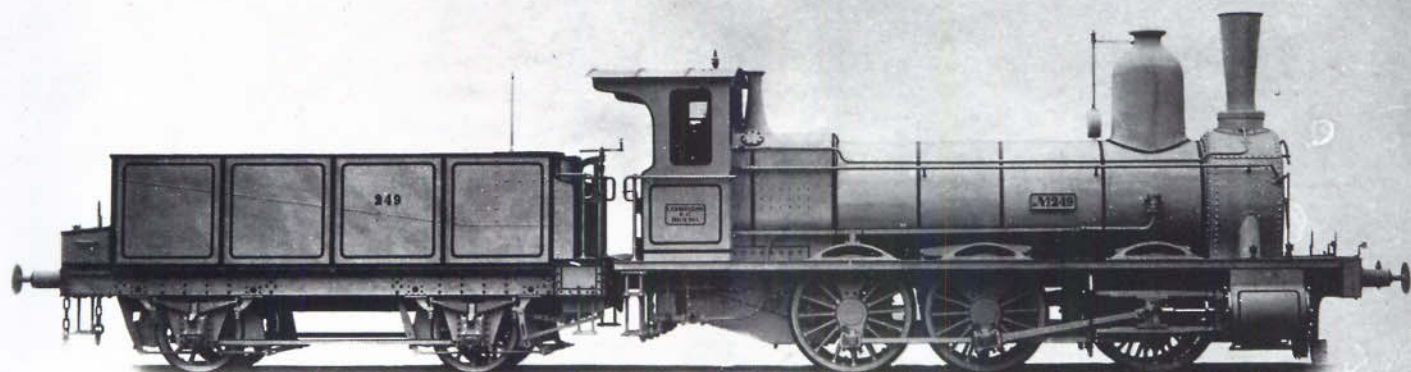


Bild 63: C-Güterzuglokomotive Nr. 249 im Originalzustand mit überhängendem Stehkessel und Prümann-Schlot. Die "Sparform" des Führerhauses bot dem Personal nur wenig Schutz. Die Lok wurde 1868 von Schwartzkopff gebaut (Fabriknummer 47).

ris/Philadelphia, die 1846 zur Hannoverschen Staatsbahn kamen. Sie sollen zwar sehr zugkräftig gewesen sein, wurden jedoch wegen ihrer Reparaturanfälligkeit nur wenig eingesetzt und bereits 1853 ausgemustert.

Zu den ältesten Loks der Hannoverschen Staatsbahn gehören schließlich noch die beiden 1B-Lokomotiven mit Innenzylindern. Ihr Einsatzgebiet war die Beförderung der ersten Schnellzüge der Hannoverschen Staatsbahn, die seit dem 1. Mai 1851 zwischen Braunschweig und Minden verkehrten und Teil der Schnellzugverbindung Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover – Minden – Hamm – Düsseldorf – Köln-Deutz waren. Sie wurden 1851 von E.B. Wilson im englischen Leeds gebaut und waren trotz ihres nur mäßigen Treibraddurchmessers von 1676 mm die ersten gekuppelten Schnellzugloks in Deutschland. Erst nach 1883 wurden sie nach über 30 Dienstjahren ausgemustert.

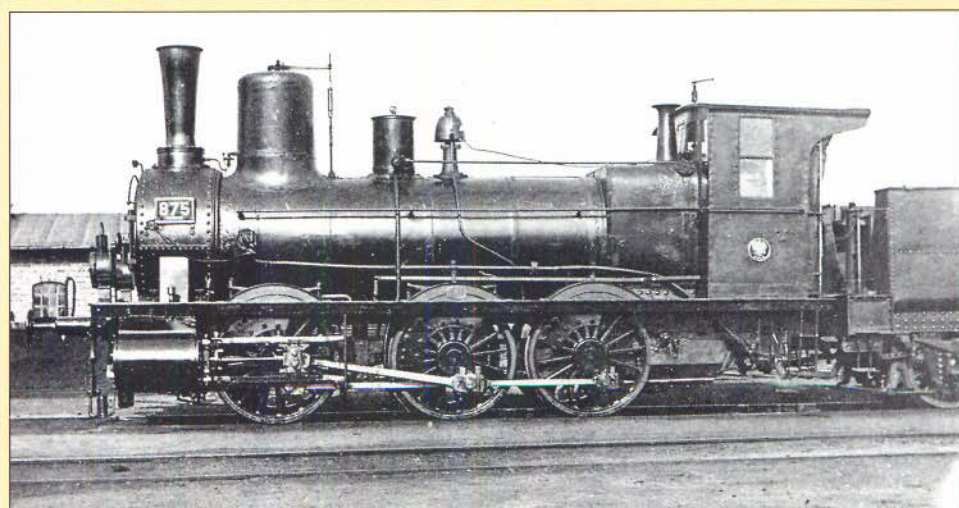
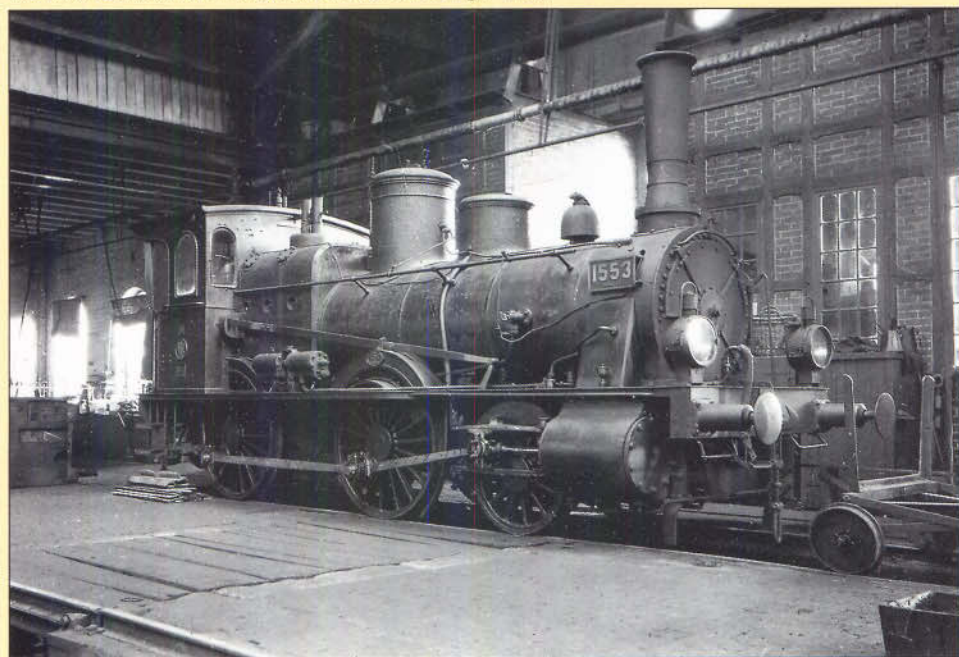
In ihrer zweiten Beschaffungsperiode zwischen 1852 und 1862 bezog die Hannoversche Staatsbahn eine mit 94 Stück recht große Gruppe von 1B-Lokomotiven ausschließlich von Egestorff. Ihre Hauptabmessungen betrugen 381/610/1524 mm. Sie bildeten damals das Rückgrat des Personen- und Güterzugverkehrs auf dem Gesamtnetz der Hannoverschen Staatsbahn und standen auch noch unter preußischer Regie bis zur Mitte der achtziger Jahre im Dienst.

Zwischen 1852 und 1860 beschaffte man für den Schnellzugdienst 33 Crampton-Lokomotiven mit der Achsfolge 2'A, zunächst von Wöhlert in Berlin, seit 1857 auch von Egestorff (14 Stück). Beide Lieferungen hatten 406/559/2134 mm Hauptabmessungen und unterschieden sich auch in der äußeren Gestaltung kaum voneinander, am ehesten noch durch die damals fabriktypischen Formen von Dampfdom und Sicherheitsventilen. Die Hannoversche Staatsbahn wickelte mit den Crampton-Lokomotiven ihren gesamten Schnellzugdienst ab, ehe diese ab 1869 allmählich von 1B-Schnellzuglokomotiven abgelöst und verdrängt wurden.

Zu den Beschaffungen der Hannoverschen

Bild 65 (ganz unten): C-Güterzuglokomotive Nr. 352 (1871, Vulcan 366) in einem späteren Bauzustand mit Sandkasten, Läutewerk und mäßig vergrößertem Führerhaus.

Bild 64: Eine Seltenheit ist diese schöne Aufnahme. Sie zeigt die (P 2) Hannover 1553 nach 1906 noch im Originalzustand mit Belpaire-Stehkessel und dem häßlichen Prümann-Schlot mit breitem Untersatz. Abweichend von der sonst üblichen Umzeichnung in P 3 reichte die KED Hannover diese und noch zwei weitere Lokomotiven in die Gattung P 2 ein.



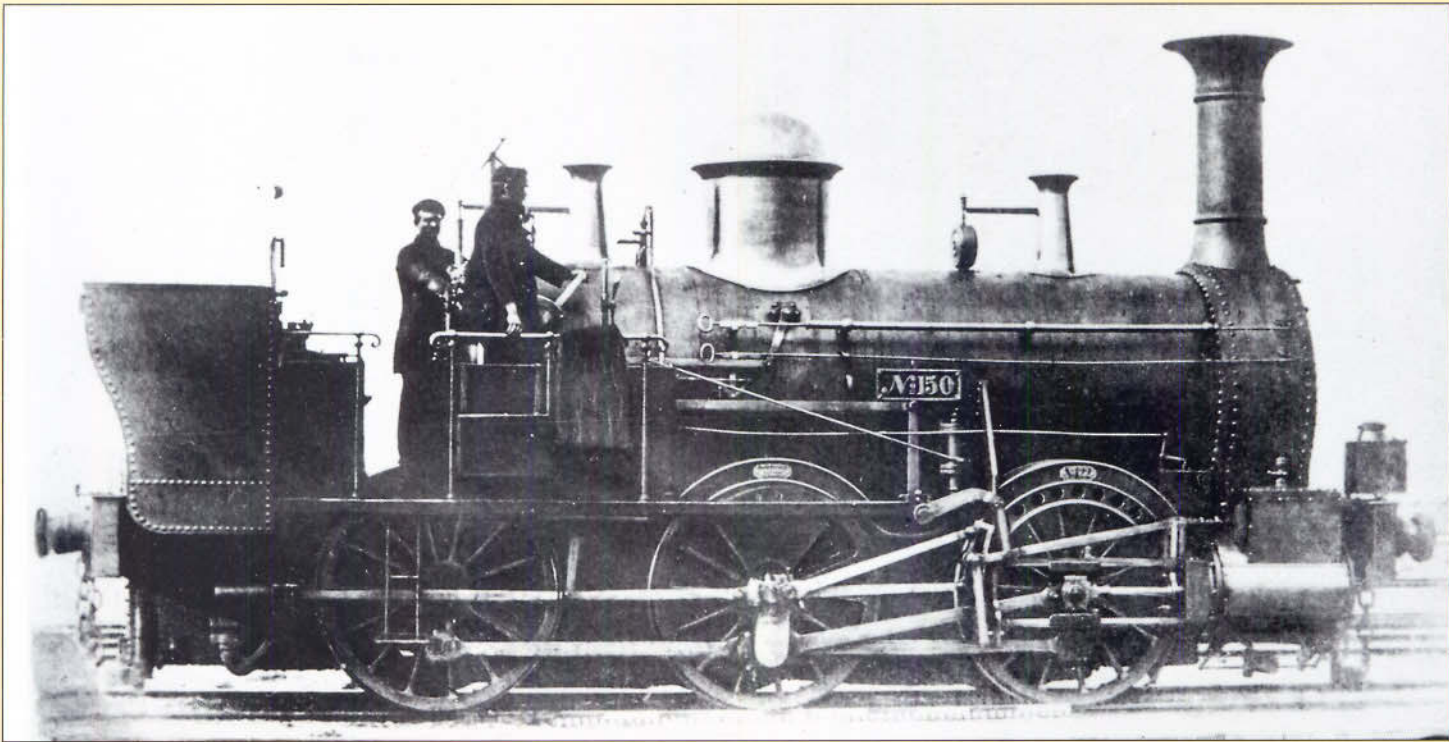


Bild 66: Frühe Betriebsaufnahme einer der sechs dreifach gekuppelten Tenderloks der Hannoverschen Staatsbahn aus dem Jahre 1857. Die Maschine mit der Bahnnummer 150 hat Egestorff mit der Fabriknummer 122 geliefert. Die Lokomotiven führten in zwischen den Rahmenwangen eingehängten Behältern 4,5 m³ Wasser und hinter dem Führerstand 1,2 t Kohle mit sich. Ihr Achsdruck von 13 t war für die damalige Zeit erheblich.

Staatsbahn im Zeitraum vor 1867 gehören noch einige Sonderbauarten und Gelegenheitskäufe. Hier sind zunächst jene sechs dreifach gekuppelten Güterzuglokomotiven zu erwähnen, die für die Steigungen auf der Südstrecke Hannover – Göttingen (– Kassel) mit bis zu 15‰ bestimmt waren. Sie waren mit Kesslerschem Patent-Doppelkessel, einer Zwischenwand in der Feuerkiste, Doppelschieber-Steuerung nach Meyer und Kirchwegerscher Kondensationsvorrichtung ausgestattet. Die beiden Dampfzylinder waren mit 483 mm Zylinderdurchmesser und 686 mm Kolbenhub für damalige Verhältnisse gewaltig.

Da die Firma Egestorff den Bau aller sechs Maschinen nicht übernehmen wollte, ging der Auftrag an die englische Firma E.B. Wilson in Leeds, die bereits einige Aufträge für die Hannoversche Staatsbahn ausgeführt hatte. Sie lieferte die Maschinen im Laufe des Jahres 1853 ab. Da sich diese, wie vorausszusehen, nicht bewährten, wurden sie bereits ab 1859 mit neuen Kesseln und Feuerbüchsen üblicher Bauform sowie mit Zylindern von 432/635 mm versehen. So scheinen sie sich bewährt zu haben, wurden doch die letzten beiden erst 1883 von der KED Hannover ausgemustert.

Obermaschinenmeister Welkner von der Hannoverschen Staatsbahn entwarf eine C-Tenderlok mit den Hauptabmessungen 451/610/1372 mm, von der Egestorff 1857 sechs Stück baute. Nach zeitgenössischen Mitteilungen sollen sie auf der Wasserscheide zwischen Göttingen und Münden auf der Steigung 1:64 Personenzüge aus acht Dreiaxsern mit 45 km/h und 250 t schwere Güterzüge noch mit 17 km/h befördert haben.

Für den Schnellzugdienst auf der Hannoverschen Südbahn Hannover – Kassel lieferte Henschel 1858 die ersten vier 1B-Lo-

komotiven mit 406/610/1676 mm Hauptabmessungen und wiederum überhängendem Stehkessel, eine in Deutschland nicht gerade übliche Bauform. Sie scheint sich dennoch bewährt zu haben, denn bis 1867 wurden insgesamt 23 Maschinen von Henschel und Egestorff (8) bezogen.

Die bei der Braunschweigischen Eisenbahn sehr verbreitete Bauform Behne-Kool, eine Spielart der bekannten Stütztenderlokomotive, wurde im benachbarten Hannover nur in fünf Exemplaren bezogen. Alle waren dreifach gekuppelt und hatten dreiachsige Tender, deren erste Achse als Stützachse unter dem Stehkessel mit langer Feuerbüchse und dreiteiligem Rost lag. Die beiden ersten Maschinen mit den Bahnnummern 209 und 210 hatten 457/661/1448 mm, die drei restlichen (Bahnnummern 217 bis 219) 432/610/1371 mm Hauptabmessungen.

Mit den Bahnnummern 213 und 214 lieferte Egestorff zwei weitere C-Güterzugloks mit kleineren Hauptabmessungen und etwas kürzerem Kessel und Rost. Die letzte Treibachse lag hier unter dem Stehkessel.

Die insgesamt sieben Güterzugloks wurden für Rechnung der Freien und Hansestadt Bremen beschafft, die sich für die auf Bremer Gebiet liegenden Strecken der Hannoverschen Staatsbahn anteilmäßig beteiligte. Die in Bremerhaven gelöschtten Massengüter Baumwolle und Petroleum wurden landeinwärts mit Güterzügen befördert; für diese waren die sieben C-Lokomotiven bestimmt.

Für ihre Strecke Göttingen – Arenshausen bezog die Hannoversche Staatsbahn 1867 vier 1B-Tenderloks mit Außenrahmen und durchhängendem Stehkessel. Ein Gelegenheitskauf war eine 1B-Lokomotive (1864, Egestorff 216) mit den Hauptabmessungen 406/610/1678 mm, die 1868 von der

niederländischen Almelo-Salzbergen-Bahn erworben wurde. Trotz ihrer 1678 mm großen Treibräder soll sie hauptsächlich im Güterzugdienst verwendet worden sein.

In der ersten Hälfte der sechziger Jahre hat die Hannoversche Staatsbahn mit dem Umbau ihrer 34 eingangs erwähnten 1A1-Lokomotiven mit überhängendem Stehkessel begonnen. Bei nur vier dieser Maschinen verlegte sie die Laufachse hinter den Stehkessel, beließ es aber sonst bei der Achsfolge 1A1.

Von den restlichen 30 Maschinen wurden zwischen 1856 und 1869 sieben in ihrer ursprünglichen Form ausgemustert, obwohl im benachbarten Preußen seit dem Unglück von Gütersloh im Januar 1851 keine 1A1 mit überhängendem Stehkessel mehr gebaut und die vorhandenen schnellstens umgebaut worden waren. 14 Maschinen wurden unter Beibehaltung des Überhangs in 1B-Lokomotiven und die restlichen neun in C-Tenderloks für den Verschubdienst umgebaut. Ihr Wasservorrat war in einem Satteltank auf dem Langkessel untergebracht.

Unter preußischer Verwaltung (1867 bis 1880)

Nach der Annexion Hannovers im Sommer 1866 ging die Verwaltung der Hannoverschen Staatsbahn vom 15. Dezember 1866 an auf die preußische "Kgl. Direktion der Hannoverschen Staatsbahn" mit Sitz in Hannover über. An die Stelle von Maschinen- und Direktoren trat Obermaschinenmeister Schäffer. Unter seiner Ägide lösten preußische Bauformen die bis dahin verfolgte selbständige konstruktive Linie Kirchwegers und der Maschinenfabrik von Georg Egestorff ab. Bis zum 1. April 1880, dem Inkrafttreten der Neuorganisation der

preußischen Staatsbahnen, wurden unter Schäffers Leitung beschafft:

78	1B-Schnellzuglokomotiven	1869-76
86	1B-Personenzuglokomotiven	1872-76
131	C-Güterzuglokomotiven	1867-74
76	B-Tenderlokomotiven	1870-75
22	B-Tenderlokomotiven	1877-82
9	1B-Normalloks f. Personenzüge	1878/79
6	C-Normalloks f. Güterzüge	1880
4	1A-Tenderlokomotiven	1880
412	Lokomotiven	

Als erstes wurden gleich 1867/68 über 40 C-Güterzuglokomotiven bei Schwartzkopff, Borsig, Egestorff und Vulcan bezogen – erste Lieferungen einer Gruppe von 131 Maschinen, deren Bau sich bis 1874 erstreckte. Die Lokomotiven hatten Innenrahmen, Außenzylinder mit innenliegender Allian-Steuerung und überhängenden Belpaire-Stehkessel. Den schlanken Prüsmann-Schornstein stützte ein breiter, zylindrischer Untersatz, der einen wenig schönen Anblick bot. Bei den ersten 13 Schwartzkopff-Maschinen betrug der Kesseldruck noch 8 atü, wurde jedoch bei allen weiteren auf 9 atü erhöht. Später erhielten diese Maschinen durchwegs Ersatzkessel mit 10 atü Druck. Die Tender waren zum größten Teil noch zweiachsig.

Die neue Führung in der Direktion der Hannoverschen Staatsbahn schob bald die 2'A-Crampton-Loks aus dem Schnellzugdienst auf das "Altenteil" ab und beschaffte 1869 bis 1876 gleich 78 Schnellzuglokomotiven vom Typ 1B, bis 1871 mit einem Treibraddurchmesser von 1829 mm und von da an mit 1848 mm. Zylinderdurchmesser und Kolbenhub betrugen bei beiden Maschinen 419/559 mm. Lieferfirmen waren zunächst Borsig, Schwartzkopff und Schichau; erst mit der Lieferung des Jahres 1873 wurde die einheimische Industrie, also die Hanomag, wieder mit Aufträgen bedacht. Zur Lieferung dieses Jahres gehörte auch die Fabriknummer 1000, die als zweite hannoversche Lokomotive einen Namen erhielt und "Bismarck" getauft wurde.

R. von Helmholtz bescheinigte den Maschinen einen sehr guten und eleganten äußeren Eindruck und bezeichnete sie als in mancher Hinsicht vorbildlich für die weitere Entwicklung der norddeutschen Schnellzuglokomotive.

Bis auf die letzten neun Maschinen, eine Hanomag-Lieferung aus dem Jahre 1876, waren auch die Schnellzuglokomotiven nur mit einem zweiachsigen Tender mit 8,5 m³ Wasservorrat gekuppelt, während die letzten Loks dreiachsige Tender mit 10 m³ Wasserraum erhielten.

1872 bis 1876 wurden für den Personendienst 86 Lokomotiven, Typ 1B, von Schichau und Hanomag gebaut, die bis auf den kleinen Treibraddurchmesser von 1524 mm weitgehend identisch mit den Schnellzuglokomotiven waren. Ihre Zylinderabmessungen waren gleich, nur die Rostfläche etwas weniger groß. Die Schnell- und die Personenzugloks erhielten später etwas größere Ersatzkessel mit 12 atü Druck in der Normalausführung der P 3.

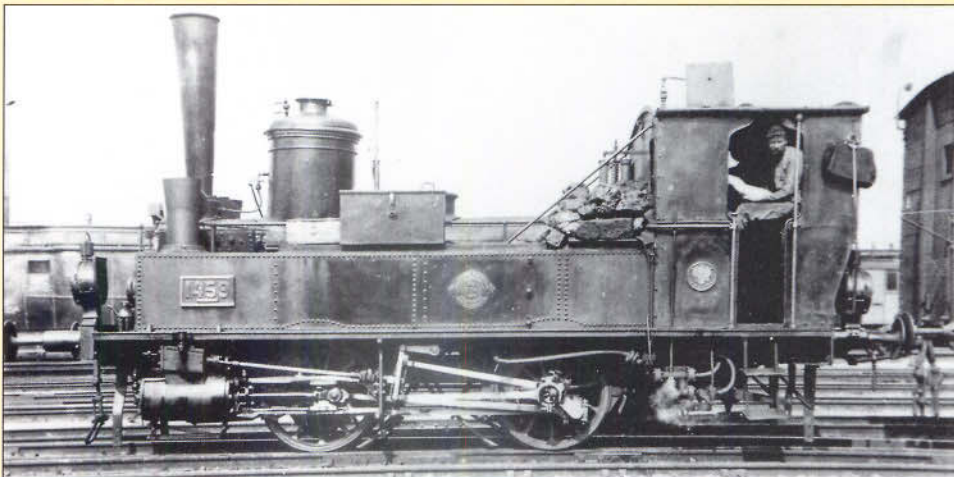


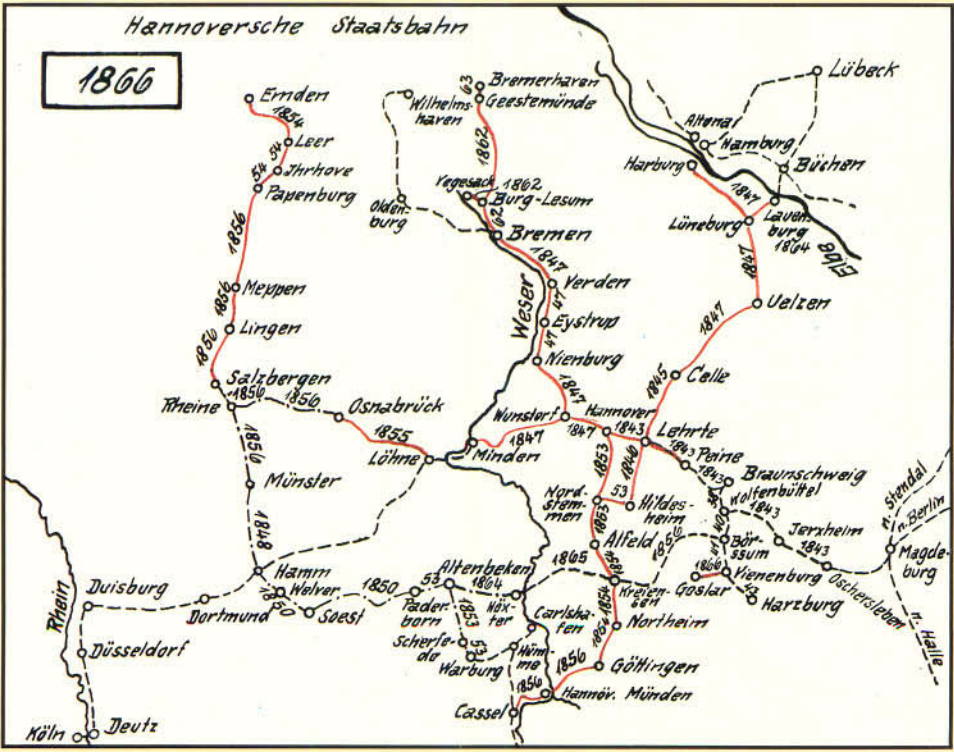
Bild 67: Eine der in großer Zahl beschafften kurzradständigen B-Tenderlokomotiven der Hannoverschen Staatsbahn ist die 1459 Hannover. Die Betriebsnummer hat die Lok erst 1883 erhalten. Geliefert wurde sie 1874 als Nr. 444 (Hanomag-Fabriknummer 1174). Die vor dem Führerhaus aufgeschichteten Kohlebrocken werden beim Rangieren wohl oft herabgefallen sein.

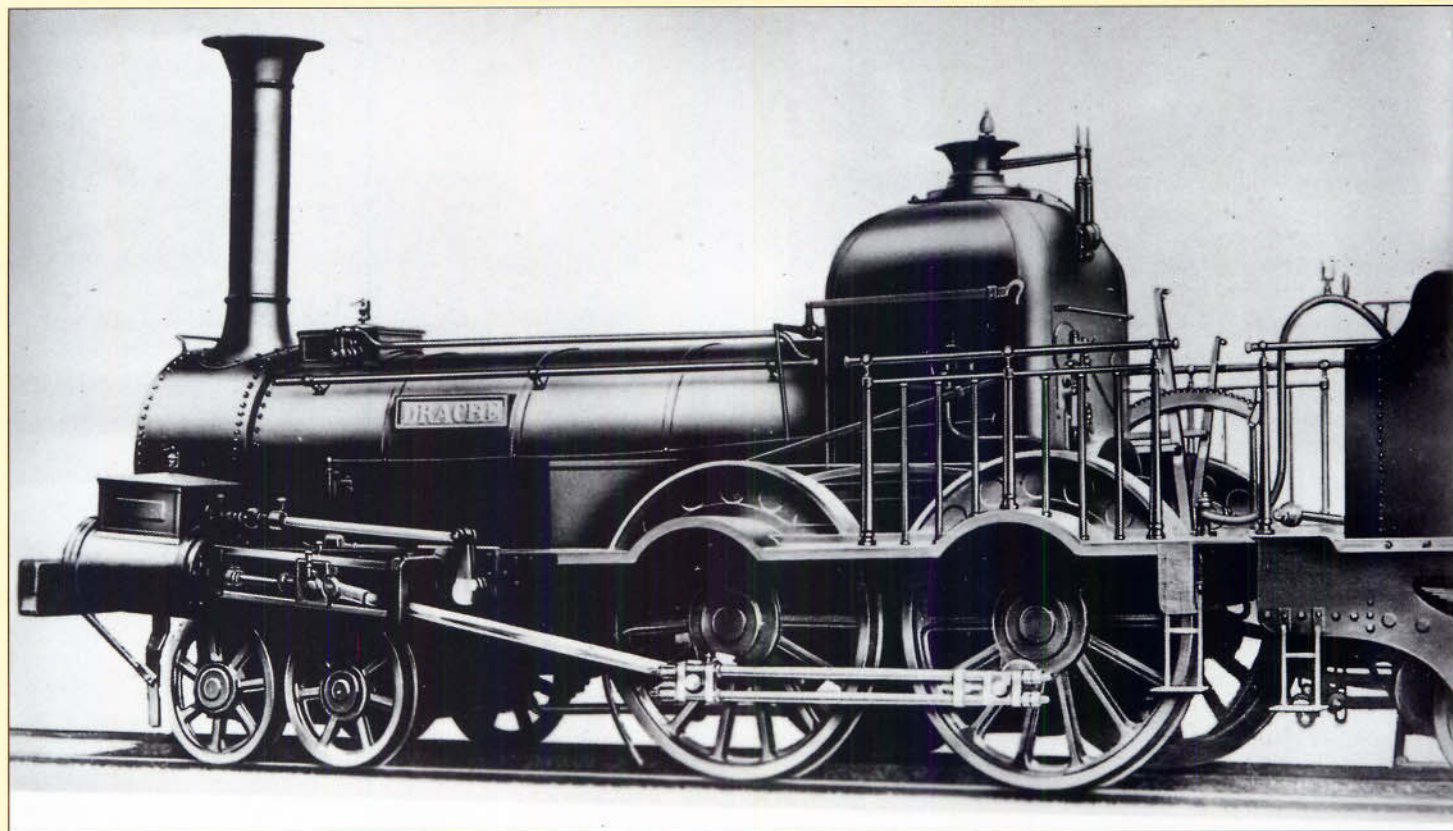
Erwähnenswert ist noch die erstaunlich große Zahl von 98 B-Tenderlokomotiven, die in zwei Varianten beschafft wurden: Die erste Gruppe entsprach einer Werkbauart der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe und wurde 1871 bis 1875 in 76 Stück vom Vulcan, der MBG, der Hanomag und der Union-Gießerei gebaut. Ihre Hauptabmessungen waren 279/533/1098 mm mit einem auffallend kurzen Achsstand von nur 2100 mm. Die zweite Variante wurde 1877/78 in sechs Exemplaren von der Hanomag gebaut. 1882 folgten weitere 16 Maschinen von Henschel. Ihre Hauptabmessungen waren 300/500/1130 mm. Im Langkessel verlief ein Dampfsammelrohr zur Reglerbüchse auf dem glatten Crampton-Kessel. Mit Einführung der preußischen Normalien 1877 beschaffte die Hannoversche Staatsbahn ab 1878 noch neun 1B-Personen-

zuglokomotiven mit Innensteuerung und sechs C-Güterzuglokomotiven nach den Musterblättern 13 und 15. Erwähnung verdienen schließlich noch jene vier kleinen 1A-Omnibuslokomotiven, die 1880 auf Veranlassung von v. Borries beschafft wurden und von denen zwei, in Verbundaufbau gebaut, zu Deutschlands ersten Verbundlokomotiven wurden. Im Band 3 des "Preußen-Reports" haben wir auf Seite 17 ff. ausführlich darüber berichtet.

Die am 1. April 1880 in Kraft getretene Neuorganisation der K.P.E.V. brachte das Ende der selbständigen "Kgl. Direktion der Hannoverschen Staatsbahn" mit sich und ließ sie zusammen mit den bisherigen Kgl. Direktionen der Main-Weser-Bahn zu Cassel und der Westfälischen Eisenbahn zu Münster in der vergrößerten KED Hannover aufgehen.

Bild 68: Das Streckennetz der Hannoverschen Staatsbahn im Jahre 1866 vor dem Übergang auf Preußen. Karte: H. Bombe, Sammlung Dr. Scheingraber





Die Bahnen im ehemaligen Kurfürstentum Hessen und ihre Lokomotiven

Was lag wo in Hessen?

Die territoriale und politische Aufspaltung Hessens zwischen 1815 und 1866 war vielfältig: Da gab es das Kurfürstentum Hessen (-Kassel), das Großherzogtum Hessen (-Darmstadt), das Herzogtum (Hessen-) Nassau, die Landgrafschaft Hessen (-Hom-

burg) und andere. Sie alle lagen auf dem Gebiet des heutigen Bundeslands Hessen und zu einem kleinen Teil im benachbarten Rheinland-Pfalz.

Zur leichteren Orientierung haben wir auf der Hessenkarte (S. 42) die verschiedenen Territorien farbig unterlegt. So erkennt

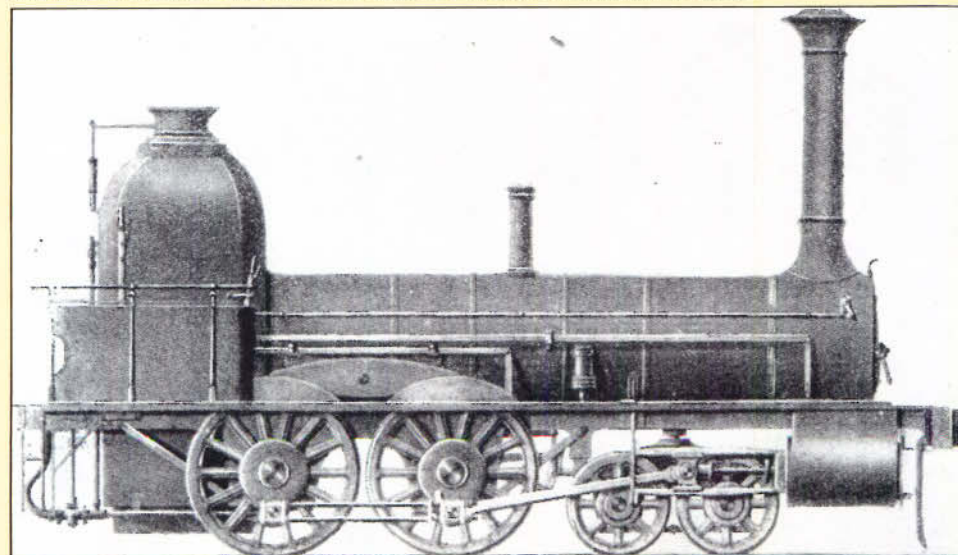
man, daß das Kurfürstentum Hessen mit der Hauptstadt Kassel ein zusammenhängendes Gebilde war, dessen größter Teil sich im Norden Hessens befand und sich über Fulda, Elm und Hanau bis vor die Tore der Freien Stadt Frankfurt erstreckte. Dadurch wurde das Großherzogtum Hessen in zwei Teile zerschnitten: einen nördlichen, die Provinz Oberhessen, und einen südlichen, die Provinz Starkenburg mit der Hauptstadt Darmstadt. Der Landesteil westlich des Rheins bildete die Provinz Rheinhessen. Die heutige rheinland-pfälzische Landeshauptstadt Mainz war in jener Zeit zwar eine Bundesfestung und Sitz eines Bischofs, aber auch nicht mehr; der Großherzog residierte in Darmstadt.

Das Herzogtum Nassau erstreckte sich westlich von Frankfurt und nördlich von Main und Rhein und lag teilweise im heutigen Rheinland-Pfalz. Bis 1866 wurde es im Westen von der preußischen Rheinprovinz begrenzt. Einen "Dorn im Fleisch Hessens" bildete das Gebiet um Wetzlar, das bereits vom Wiener Kongreß 1815 Preußen zugesprochen worden war.

Im Frieden von Prag erwarb Preußen 1866 das Kurfürstentum Hessen und das Herzogtum Nassau; auch die freie Stadt Frankfurt und die Landgrafschaft Homburg wurden preußisch, ebenso das kleine bayerische Bezirksamt Gersfeld und das Gebiet um Orb. Souverän blieben nur das Großherzogtum Hessen (-Darmstadt) und das Fürstentum Waldeck.

Bild 69 (oben): Henschels Lokomotive mit der Fabriknummer 1 war die "Drache" für die Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn aus dem Jahre 1848. Interessant sind die Kuppelstangen aus zwei gedrehten Rundeisen, die an beiden Enden durch mehrere Querstücke verbunden waren. Diese Bauart stammt ursprünglich aus Amerika. **Fotos 69 bis 85: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 70: 2'Bn2 Güterzuglokomotive "Elephant" für die Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, die 1848 von Kessler in Esslingen gebaut wurde. Die nur drei Maschinen umfassende Lieferung war wenig erfolgreich; die Lokomotiven wurden bereits 1857/58 in 1B-Maschinen umgebaut.



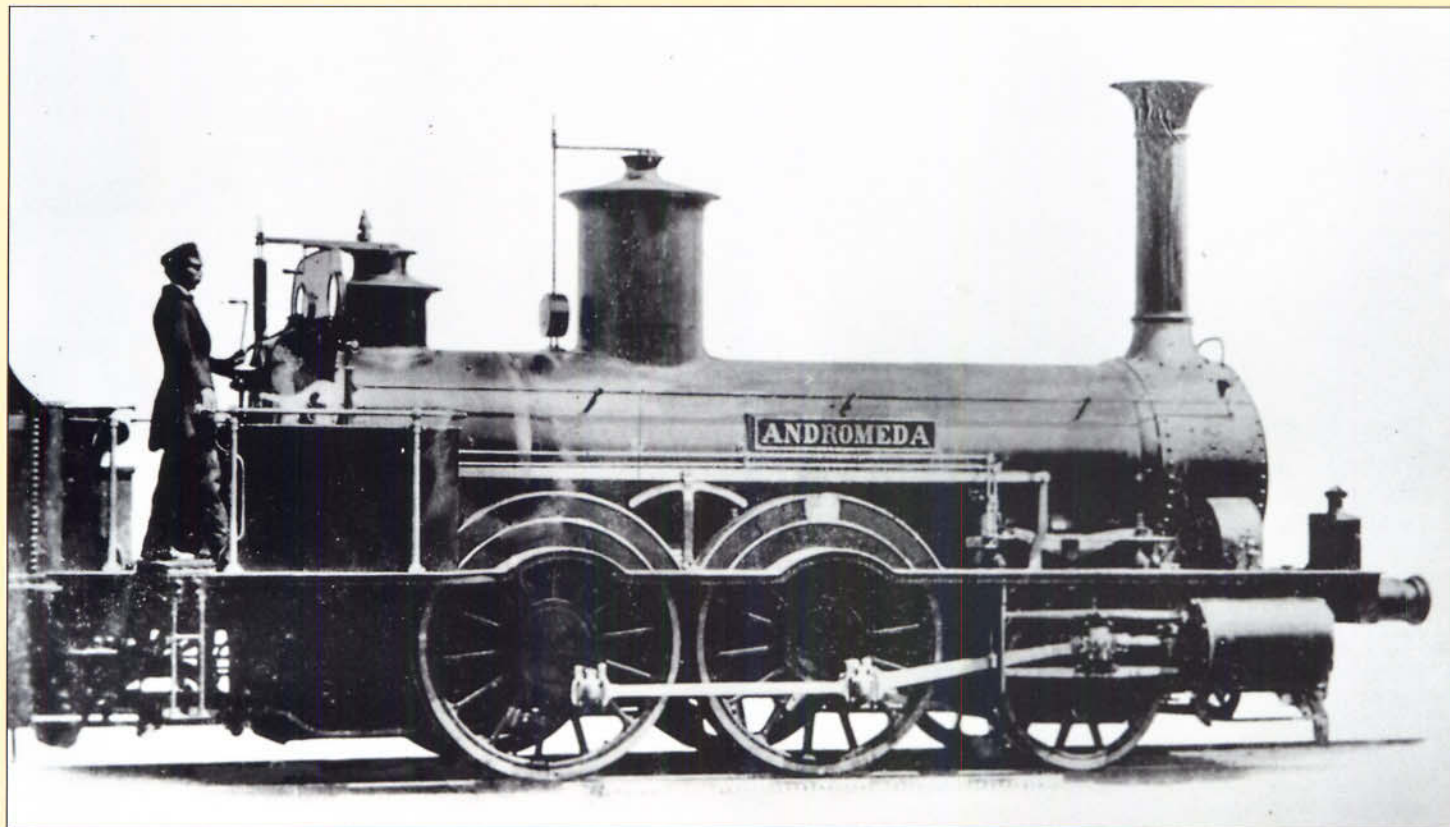


Bild 71: Die Bahnnummer 35, "Andromeda", wurde 1859 von der Maschinenfabrik Esslingen unter der Fabriknummer 41 gebaut. Sie gelangte noch mit der Hessischen Nordbahn zur Bergisch-Märkischen Eisenbahn, wo sie die Bahnnummer 838 erhielt. 1881 nummerte sie die KED Erfurt in 564 um.

Die Bahnen im ehemaligen Kurfürstentum Hessen

Die Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn

Sie war die erste im Kurfürstentum Hessen gebaute Eisenbahn und stellte die Verbindung zwischen der Kgl. Westfälischen und der Thüringischen Eisenbahn dar. Sie wurde abschnittsweise zwischen dem 30. März 1848 und dem 25. September 1849 eröffnet und führte von der preußischen Grenze bei Haudeda über Hümme – Kassel – Guxhagen und Bebra nach Gerstungen zum Anschluß an die Thüringische Eisenbahn. Dazu kam noch eine kurze Zweigstrecke von Hümme nach Carlshafen an der Weser. Nach der Einverleibung des Kurfürstentums Hessen durch Preußen wurde noch im Dezember 1866 auf einer außerordentlichen Generalversammlung der bisherige Firmenname in "Hessische Nordbahn" geändert. Zum 1. April 1867 ging die Verwaltung an die "Kgl. Eisenbahndirektion Cassel" über. Mit Vertrag vom 10. März 1868 verkaufte die Hessische Nordbahn-Gesellschaft die Bahn an die Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Verwaltung verblieb jedoch noch bis 1873 bei der Kasseler Direktion und ging erst dann an die Kgl. Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu Elberfeld über. Mit der Neuorganisation der K.P.E.V. gelangte der größte Teil der Hessischen Nordbahn an die KED Erfurt; nur das nördlich von Kassel gelegene Streck-

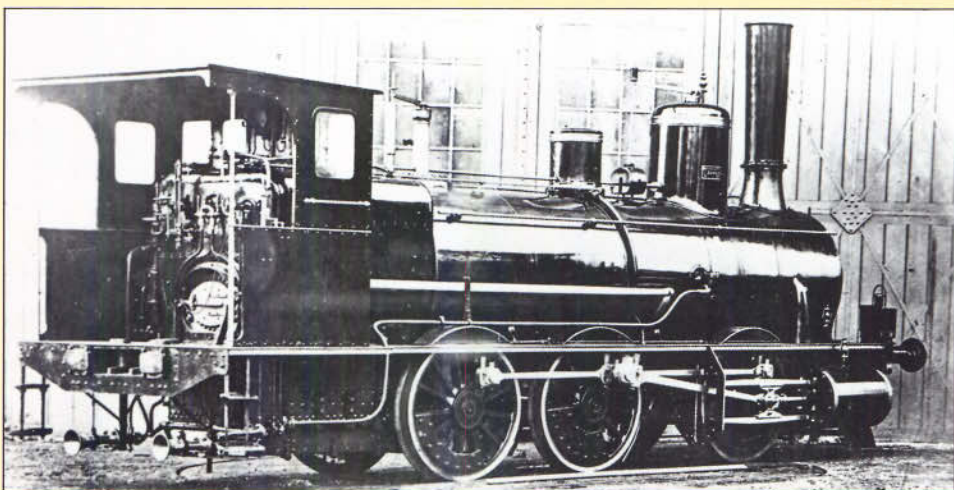
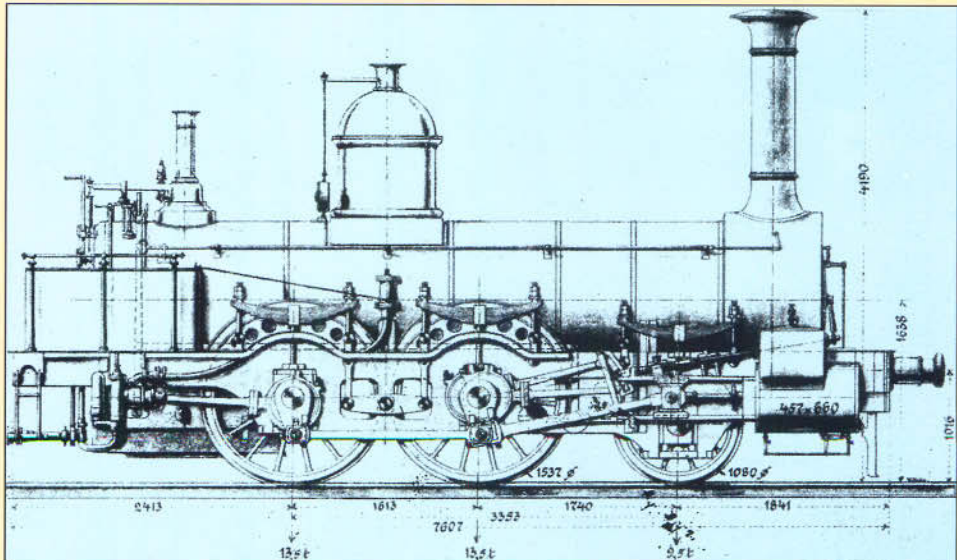


Bild 72: C-Güterzuglokomotive der Badischen Staatsbahn, Gattung VIIa. Vier Maschinen aus der zweiten Lieferung dieser Gattung wurden als letzte Maschinen der Hessischen Nordbahn vor ihrem Verkauf an die Bergisch-Märkische Eisenbahn beschafft.

Bild 73: Diese alte Zeichnung zeigt eine der 15 1B-Güterzuglokomotiven, die von Egestorff und Henschel zwischen 1857 und 1864 an die Main-Weser-Bahn geliefert wurden. Ihr besonderes Merkmal war der Außenrahmen mit außenliegender Steuerung.



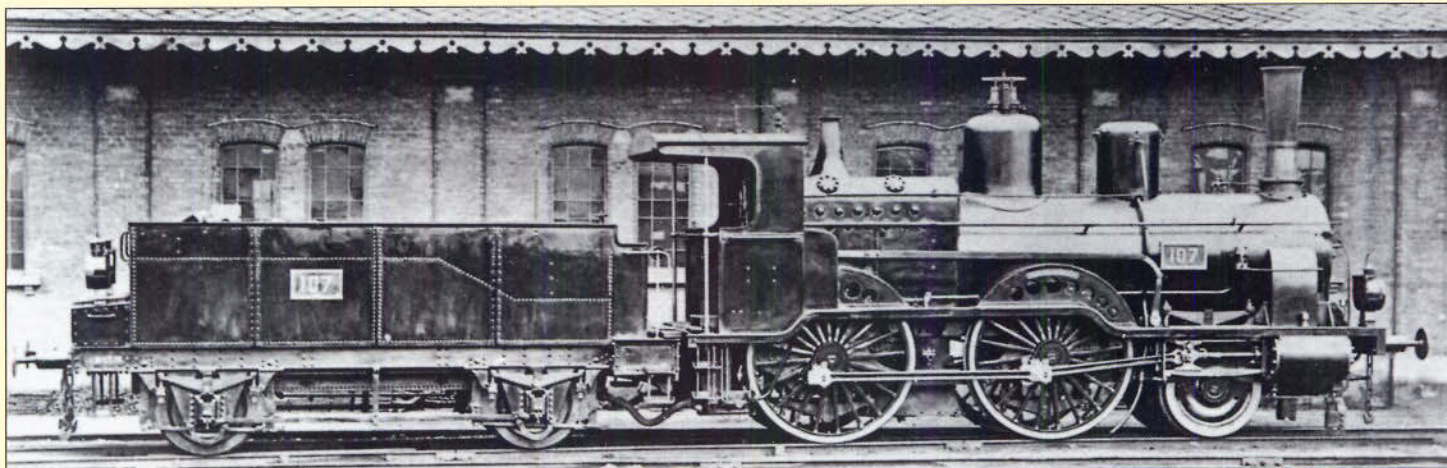
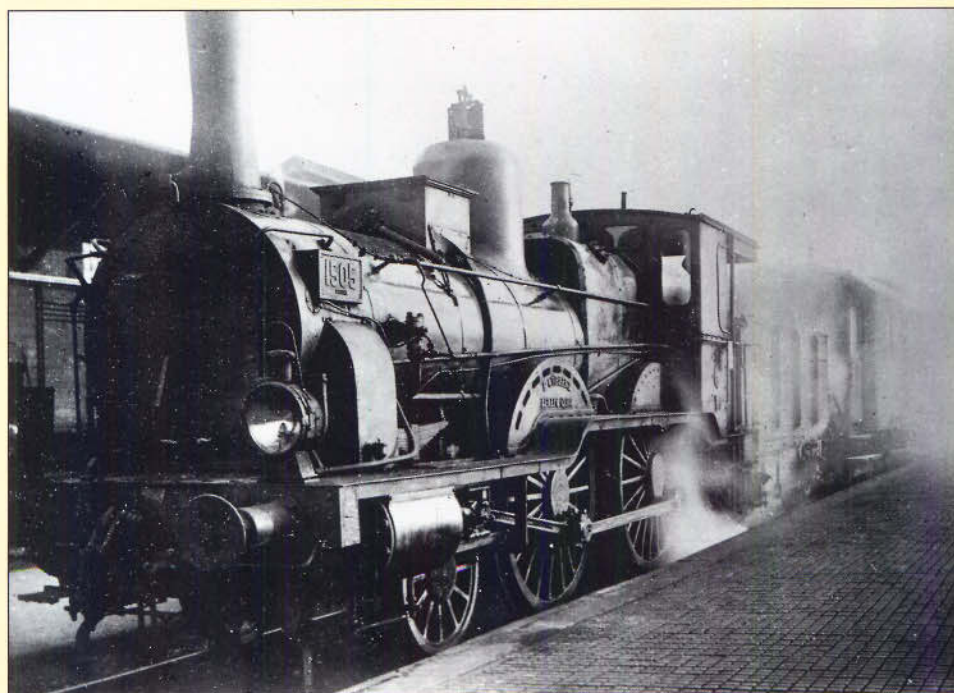
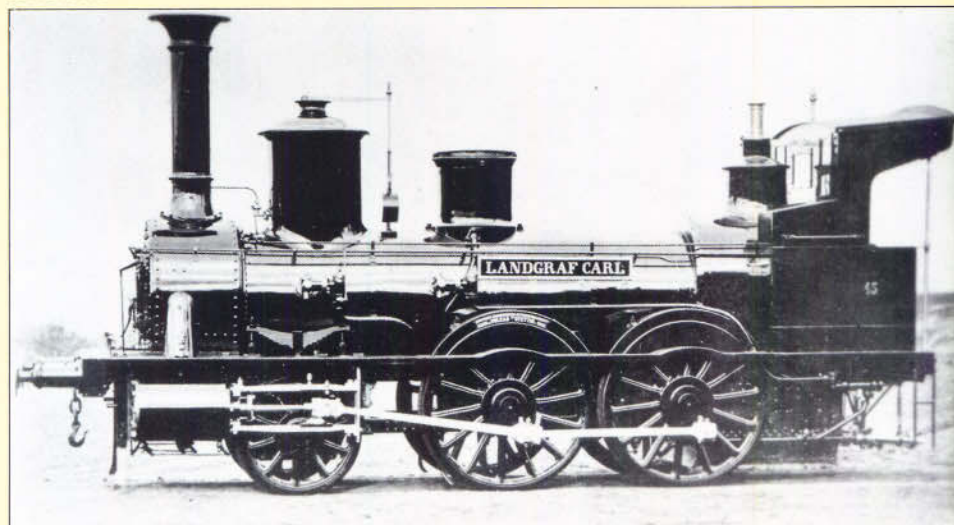


Bild 74: Die Schnellzuglok mit der Bahnnummer 107 der Main-Weser-Bahn hat Henschel 1874 als Fabriknummer 766 gebaut. Interessant sind der zweiachsige Tender mit langem Radstand und die Vollscheiben-Laufräder.

Bild 76 (ganz unten): Bahnnummer 86 der Main-Weser-Bahn im Bauzustand nach ihrer Umzeichnung 1906 zur (P 1) Cassel 1505. Sie wurde 1872 von Wöhlert gebaut und gehörte zu den Schnellzuglokomotiven dieser Bahn, die die preußische Administration ab 1866 beschaffte.

Bild 75: Bahnnummer 15, "Landgraf Carl", der Main-Weser-Bahn. Sie wurde 1850 von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe gebaut. Das Führerhaus stammt natürlich aus späterer Zeit. Kaum zu glauben, daß die Main-Weser-Bahn mit dieser kleinrädrigen Bauform auch ihren Schnellzugdienst abwickelte.



kenstück fiel der Direktion Elberfeld zu. Der Lokomotivpark der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn bestand aus insgesamt 48 Lokomotiven, die zwischen 1847/48 und 1867 (Verkauf an die Bergisch-Märkische Eisenbahn) beschafft wurden. Allerdings hat diese Bahn keine Schnellzug- und keine Tenderlokomotiven und auch keine ungekuppelten Maschinen besessen. Wir finden daher nur die Achsfolgen 1B, 2B und C, wobei die 1B-Bauform deutlich überwiegt.

Die Hessische Nordbahn eröffnete ihren Betrieb mit 18 Lokomotiven: 14 2B und vier 1B. Die Maschinen lieferten Stephenson und Norris sowie Kessler aus seiner Karlsruher und seiner Esslinger Fabrik.

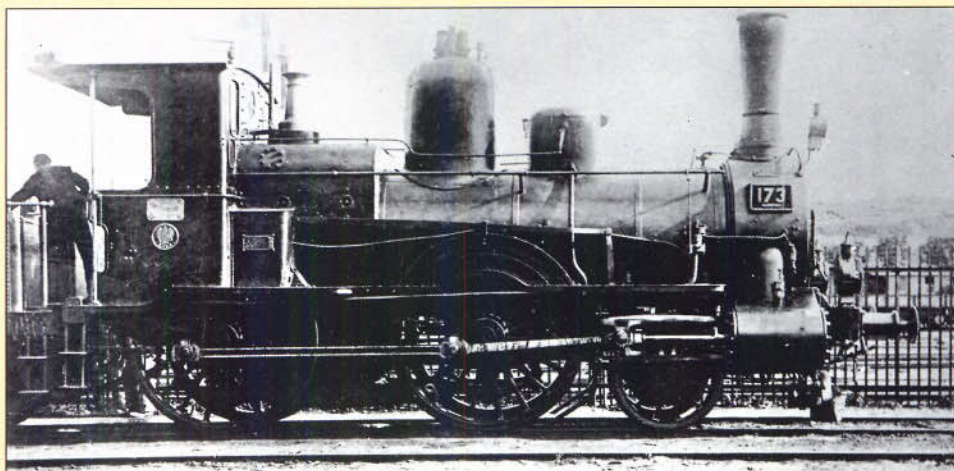
Die vier 2B von Norris besaßen einen durchhängenden Stehkessel mit Rundkuppel, schräge Außenzylinder und gußeiserne Treibräder, die bei zwei Maschinen 1524 und bei den beiden anderen 1219 mm Durchmesser hatten. Emil Kessler baute 1847 in seiner Karlsruher Fabrik, aus der später die Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe hervorging, drei 2B-Personenzuglokomotiven mit überhängendem Stehkessel und waagerechten Außenzylindern mit innenliegenden Schieberkästen. Sie wurden 1857/58 bereits in 1B-Lokomotiven umgebaut. Aus Kesslers Esslinger Fabrik, der späteren Maschinenfabrik Esslingen, kamen 1848 drei 2B-Güterzuglokomotiven, die den bereits genannten sehr ähnlich waren; sie scheinen sich jedoch kaum bewährt zu haben, denn sie wurden bereits 1854/55 in 1B-Maschinen umgebaut.

1848 nahm in Kassel eine neue Lokomotivfabrik ihren Betrieb auf: die später weltbekannte Firma Henschel, die hier vier ihrer ersten Lokomotiven, die Fabriknummern 1, 2, 4 und 5, an die Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn lieferte. Es waren gleichfalls 2B-Personenzuglokomotiven mit 381/610/1524 mm Hauptabmessungen, durchhängendem Stehkessel mit Vierseitkuppel, Innenrahmen und schrägen Außenzylindern. Nach ihrem Aussehen waren sie eine geglückte Kombination Norrisscher und Kesslerscher Bauelemente. Von diesen vier Maschinen wurde nur die Fabriknummer 1 "Drache" 1868 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn übernommen, soll aber noch im selben Jahr ausgemustert worden sein.

Bild 77 (rechts): Eine der drei 1872 von Henschel an die Bebra-Hanauer Eisenbahn gelieferten Schnellzuglokomotiven mit unterstütztem Stehkessel. Bei ihr war die Rostfläche bereits von früher 1,16 m auf 1,49 m vergrößert und so das Mißverhältnis Rostfläche : Zylinderabmessungen behoben worden.

Bild 78 (Mitte): Normallokomotive nach dem alten Musterblatt 16 der Normalien von 1877. Sie trug die Bahnnummer 83 der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn und wurde 1878 von Henschel (Fabriknummer 966) gebaut. Die KED Frankfurt teilte ihr die Betriebsnummer 367 zu.

Bild 79 (unten): Die "Schwester" der Frankfurt 367 auf Bild 78 war die Frankfurt 368, gleichfalls eine Normale nach Musterblatt 16. 1904 wurde sie zur Direktion Mainz "versetzt" und dort 1906 zur (P 1) Mainz 1505 umgezeichnet.



Die vier 1B-Maschinen der Grundausrüstung der Hessischen Nordbahn stammten von Stephenson. Sie hatten 368/635/1425 mm Hauptabmessungen. Ihr Äußeres entsprach der damals üblichen Bauform mit überhängendem Stehkessel und Vierseitskuppel, Innenrahmen und Außenzylindern.

Alle anderen Beschaffungen der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn waren 1B-Personen- und Güterzuglokomotiven mit überhängendem Stehkessel, Außenzylindern und Innenrahmen. Henschel lieferte sie zwischen 1852 und 1867. Ihre Zylinderabmessungen variierten von 381/559 bis 457/660 mm bei den Personenzuglokomotiven, während die acht Güterzugmaschinen einheitlich 457/610/1264 mm Hauptabmessungen hatten. Bei allen Personenzugloks betrug der Treibraddurchmesser 1422 mm.

Erstaunlich, daß die Firma Henschel in Kassel, die später zu den weltweit bedeutendsten Lokomotivfabriken zählte, in den ersten 20 Jahren ihres Bestehens nur 156 Lokomotiven gebaut hat; in den ersten zehn Jahren waren es gerade 36 Stück! Erst in den siebziger Jahren kam die Produktion auf Touren: 1870 Fabriknummer 250, 1879 Fabriknummer 1000 und 20 Jahre später Fabriknummer 5000!

Den Abschluß der Lokomotivbeschaffungen der Hessischen Nordbahn bildeten 1867 vier C-Güterzuglokomotiven von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe mit 470/635/1220 mm Hauptabmessungen. Dies war eine Bauform der Badischen Staatsbahn, deren 175 Exemplare die Gattung VIIa bildeten. Die bei der Hessischen Nordbahn als Bahnnummern 43 bis 46 registrierten Maschinen wurden unmittelbar der zweiten Lieferung der badischen VIIa entnommen, die ursprünglich zwölf Maschinen umfassen sollte.

Die Main-Weser-Bahn

Die Main-Weser-Bahn Frankfurt – Kassel entstand nach einem Staatsvertrag vom Februar 1845 zwischen dem Kurfürstentum Hessen, dem Großherzogtum Hessen (-Darmstadt) und der Freien Stadt Frankfurt über den Bau einer gemeinschaftlichen Staatsbahn von Kassel nach Frankfurt. Die gesamte Strecke mit einer Länge von 199 km wurde am 15. Mai 1852 dem Ver-

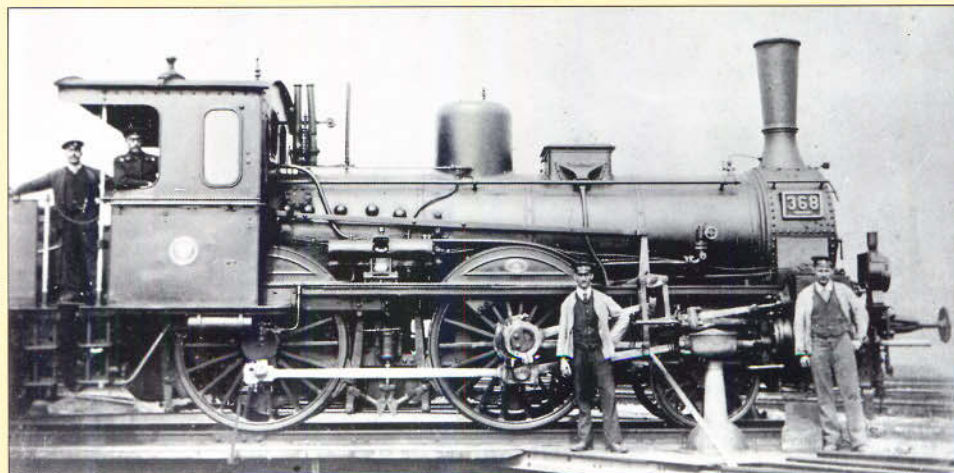
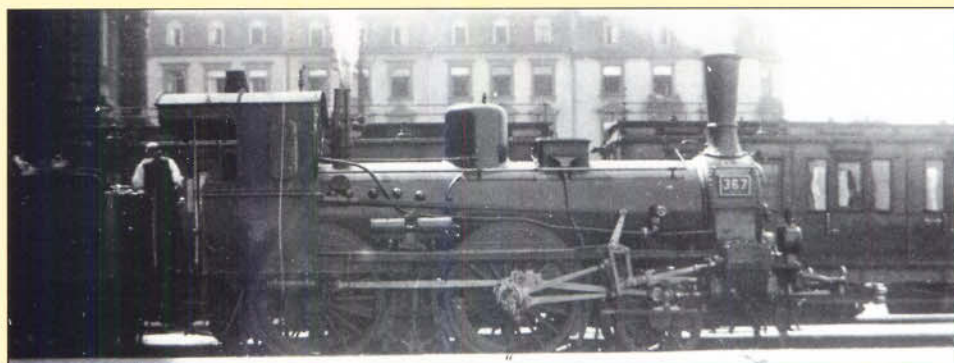
kehr übergeben. Von Kassel bis Guntershausen wurde die Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn von beiden Bahnen gemeinsam benutzt. In Kassel mündeten die Strecken beider Bahnen zusammen mit der Hannoverschen Staatsbahn in einen gemeinsamen Bahnhof, während die Main-Weser-Bahn in Frankfurt ihren eigenen Bahnhof besaß.

Die Anteile des Kurfürstentums Hessen und der Freien Stadt Frankfurt an der Main-Weser-Bahn fielen nach dem Frieden von Prag an Preußen. Gleichzeitig schloß Preußen mit dem Großherzogtum Hessen (-Darmstadt) einen Vertrag, der besagte, daß die Verwaltung auch des großherzoglichen Anteils an der Main-Weser-Bahn auf Preußen überging. Vom 1. August 1868 bis zum Inkrafttreten der Neuorganisation der K.P.E.V. zum 1. April 1880 leitete die "Kgl. Direktion der Main-Weser-Bahn zu Cassel" Betrieb und Verwaltung. Dann wurde sie aufgelöst, in das "Eisenbahn-Be-

triebsamt Cassel II" umgewandelt und der KED Hannover zugeschlagen.

Der Lokomotivpark der Main-Weser-Bahn bestand vor 1866 erstaunlicherweise nur aus 1B-Lokomotiven. Mit den Hauptabmessungen 381/559/1524 mm lieferten 1849/50 Karlsruhe und Henschel 29 Stück, die in allen Betriebssparten eingesetzt wurden. Mit diesen relativ kleinrädriigen Maschinen wickelte die Main-Weser-Bahn auch den wichtigen Schnellzugbetrieb Frankfurt – Kassel – Gerstungen – Halle – Berlin sowie Frankfurt – Kassel – Hannover – Harburg (– Hamburg) ab.

Ein Manko aus preußischer Sicht war, daß die als Personenzuglokomotiven gebauten Maschinen einen überhängenden Stehkessel hatten – eine Bauform, die in den alten preußischen Landesteilen für den Schnellzugdienst bereits seit dem Unfall von Gütersloh, also seit 1851, verboten war. Anfang der sechziger Jahre wurden alle 29 Maschinen neu bekesselt und teilweise wei-



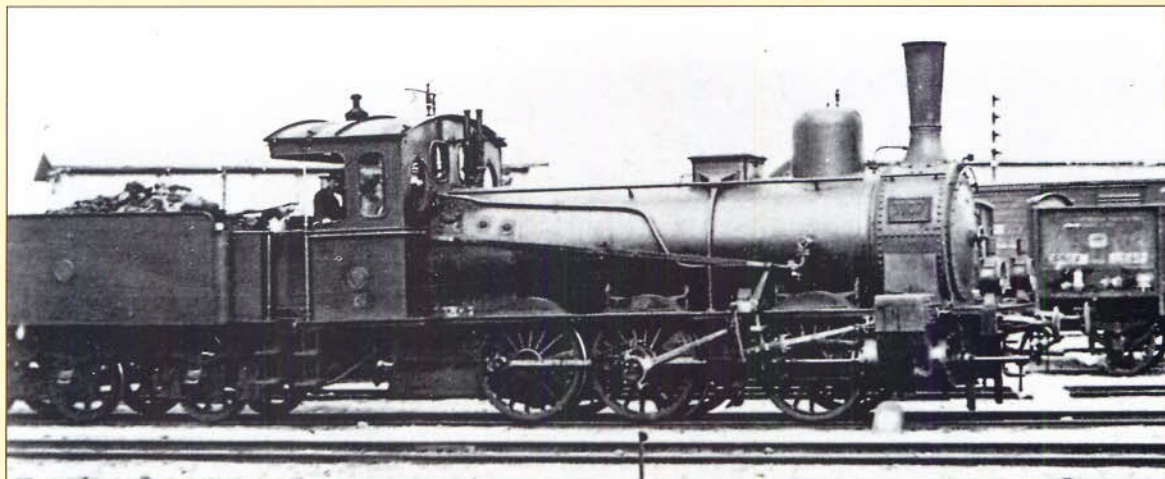


Bild 83: Dieses hübsche Betriebsbild zeigt die erste Lokomotive aus der Vulcan-Lieferung. Die Lok trägt die Frankfurter Betriebsnummer 1436; sie wurde später zur (T 2) Mainz 6042. Der zweiachsige AB hinter der Lok hat die Wagennummer 248; die Abteile 1. Klasse sind gelb umrandet.

Bild 80 (ganz oben): Normal-Güterzuglok Nr. 404 nach Musterblatt 14. Sie war für den Betrieb der "Kanonenbahn" bestimmt und trug Bahnnummern der Direktionen Frankfurt, Halle und Cassel. Dort wurde sie 1905/06 zur (G 3) Cassel 3107 umgezeichnet.

Bild 81 (ganz oben Mitte): Eine der letzten schweren C-Güterzuglokomotiven der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn war die 1875 von Henschel gebaute Bahnnummer 81. Sie wurde bei der KED Frankfurt als 862 geführt. Der weit überhängende Stehkessel und der auf dem ersten Kesselschuß sitzende Dampfdom sind typisch für diese Bauform.

ter im Schnellzugdienst eingesetzt. Die meisten wurden zwar in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre ausgemustert. Von fünf Maschinen kennen wir jedoch neue Betriebsnummern der KED Hannover; sie müssen also bis 1883 gefahren sein.

1854/55 wurden weitere sieben 1B-Personenzuglokomotiven angeschafft, die etwas größere Hauptabmessungen hatten (408/561/1545 mm) und mit Doppelkesseln ausgerüstet waren. Der Bau solcher Doppelkessel war eine Esslinger Spezialität; sie hatten einen birnenförmigen Querschnitt, wobei der obere kleine Kessel nur als Dampfraum diente, während sich im unteren, breiteren Teil die Heizrohre befanden. 1870/71 wurden die meisten dieser Maschinen in Personenzuglokomotiven mit normalem Kessel und unterstützter Feuerbüchse umgebaut. Dabei werden von den ursprünglichen Maschinen wohl kaum mehr als die Fabrikschilder übriggeblieben sein! In den Jahren 1857 bis 1864 erweiterte man den Maschinenpark um 15 1B-Güterzuglokomotiven mit 457/660/1537 mm Hauptabmessungen mit Außenrahmen und außenliegender Steuerung. Ihre Lieferanten waren Egestorff (sechs) und Henschel (neun). Zwei von ihnen wurden 1872/73 in 1B-Tenderlokomotiven mit Satteltank um-

gebaut, die restlichen noch vor 1880 ausgemustert. Damit endete die Beschaffungsperiode der "hessischen" Main-Weser-Bahn.

Als erstes beschaffte die preußische Administration zwölf 1B-Schnellzuglokomotiven, natürlich mit durchhängendem Stehkessel; ihre Hauptabmessungen betrugen 432/610/1829 mm. Sie wurden 1866 bis 1868 von Henschel geliefert, wobei die beiden letzten (1868, Fabriknummern 177 und 178) einer Lieferung für die Frankfurt-Bebraer Eisenbahn entnommen wurden. Weitere 1B-Schnellzuglokomotiven von Wöhlert (sieben) und der Hanomag (sechs) folgten 1872/73. Henschel lieferte 1874/75 weitere elf Stück und 1876 nochmals zwei, Vulcan im gleichen Jahr drei Maschinen, von denen nach 30 Dienstjahren eine noch 1906 in (P 3) Cassel 1695 umgezeichnet wurde. Insgesamt wurden also unter preußischer Verwaltung 1866 bis 1876 für die Main-Weser-Bahn 41 Schnellzuglokomotiven angeschafft – ein deutliches Zeichen für den dringenden Bedarf.

Die bis 1868 von Henschel gebauten Maschinen hatten eine im Verhältnis zur Zylindergröße zu geringe Rostfläche, so daß die Maschinen sehr viel Dampf benötigten, den der Kessel nur mit Mühe erzeugen

konnte. Durch Vergrößerung der Rostfläche auf 1,9 m² bei den Wöhlert- und Hanomag-Maschinen wurde dieser Mangel abgestellt.

1867 bis 1874 lieferten Vulcan (13), Hanomag (zwölf) und Henschel (acht) C-Güterzuglokomotiven mit 1270 bzw. 1298 mm großen Treibrädern. Sie hatten teilweise bereits 12 atü Dampfdruck und waren schwerer und auch stärker als die preußischen Normal-Güterzuglokomotiven von 1877. Die letzten vier waren ursprünglich für die Kgl. Saarbrücker Eisenbahn gebaut worden und hatten etwas geänderte Abmessungen.

1874 baute Hanomag sechs schwere B-Tenderloks, denen 1880 noch zwei fast baugleiche von Henschel folgten. Die beiden Maschinen mit den Bahnnummern 104 und 1042 (1874 Hanomag 1222, 1880 Henschel 1120) wurden 1906 bei der Königlichen Eisenbahn-Direktion Cassel in (T 2) Cassel 6051 und 6052 umgezeichnet; die übrigen waren zu diesem Zeitpunkt längst ausgemustert worden.

Die Frankfurt-Bebraer Eisenbahn

Die dritte und jüngste Bahn, die auf dem Territorium des ehemaligen Kurfürstentums Hessen(-Kassel) entstand, war die erst 1863

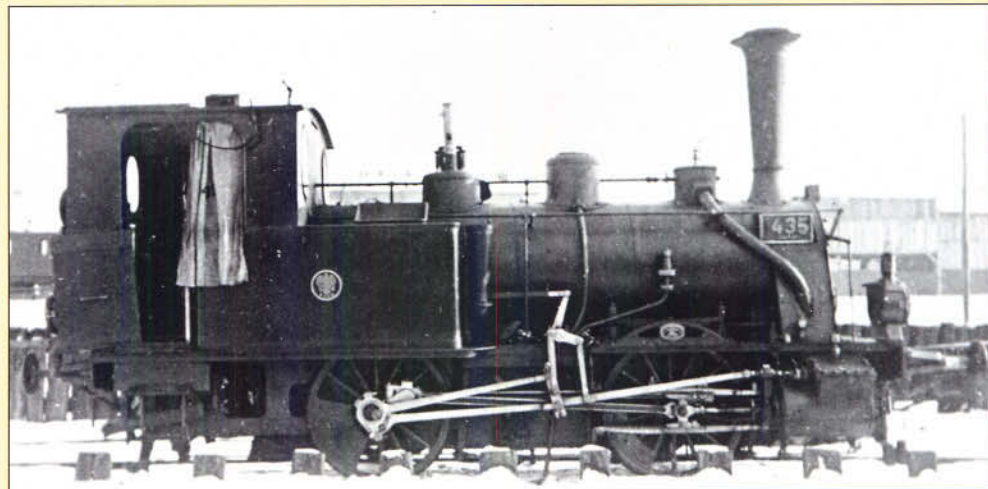
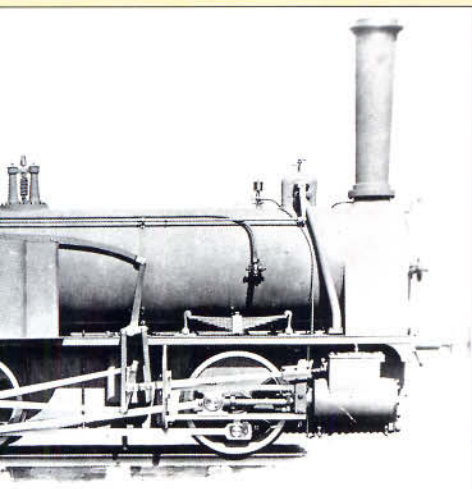
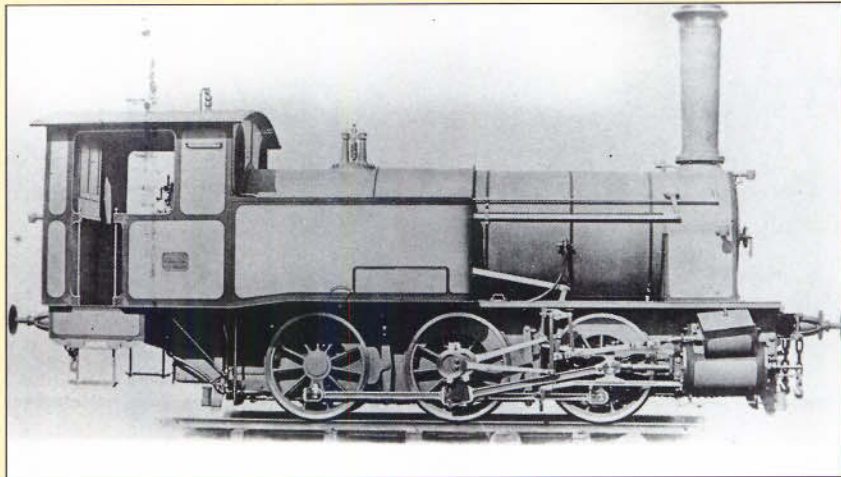
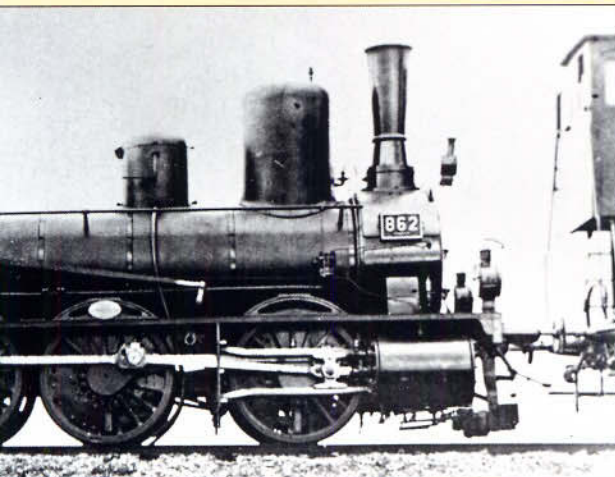


Bild 84: Zusammen mit der schweren C-Tenderlok von Bild 82 wurde auch die leichte B-Tenderlok von der Firma Krauss in Wien ausgestellt. Auch sie wurde von der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn angekauft und erhielt die Bahnnummer 245. Ihre Treibräder hatten nur 970 mm Durchmesser; der Radstand betrug 2,45 m. 1882 erhielt sie die Betriebsnummer 1406 der KED Frankfurt.

Bild 82 (ganz oben rechts): 1873 von Krauss in München gebaut und sogleich auf der Wiener Weltausstellung präsentiert wurde die schwere C-Tenderlok, die von der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn angekauft wurde. Sie hat sich jedoch dort nicht sonderlich bewährt und ist bereits vor 1882 ausgemustert worden.

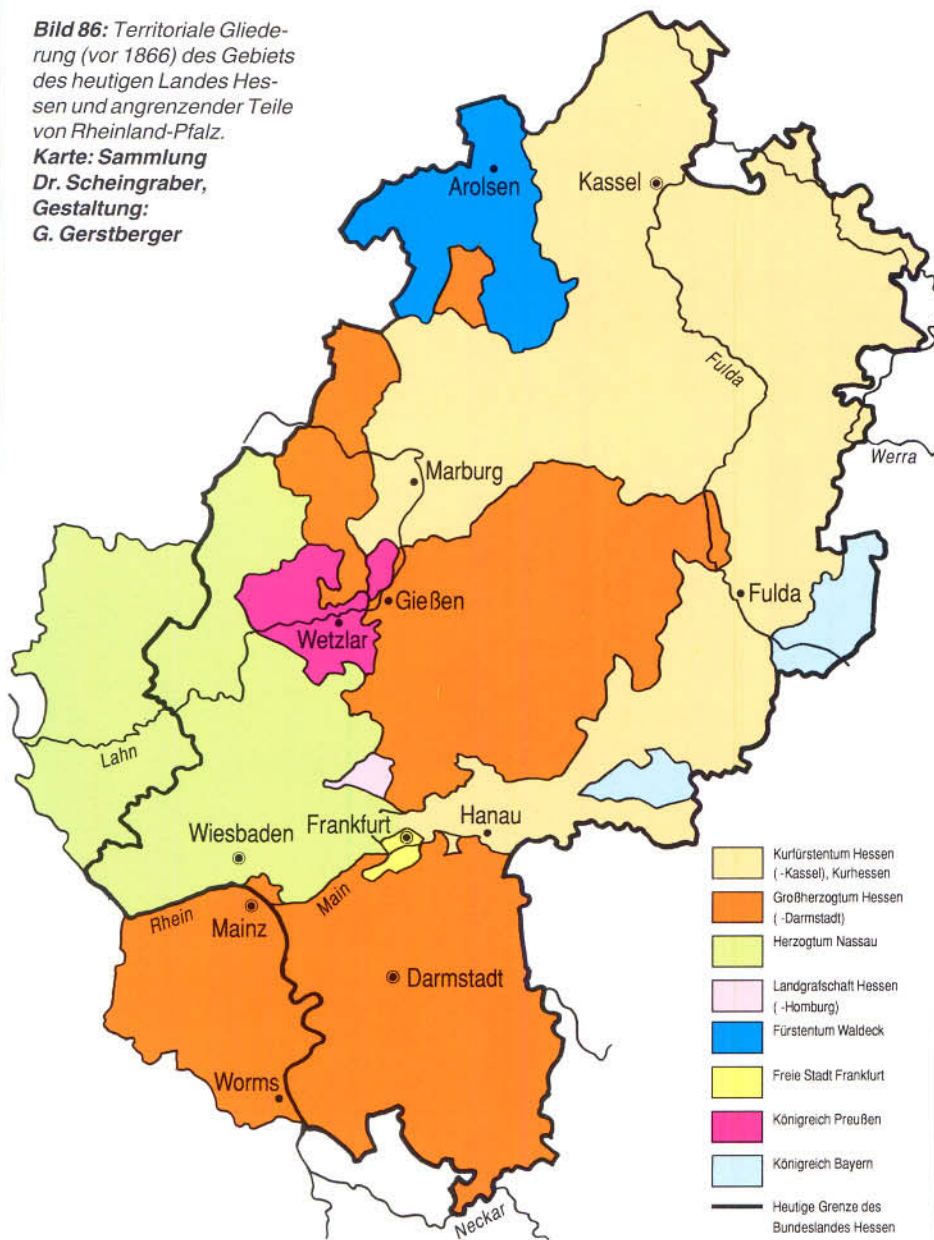
Bild 85 (untere Leiste rechts): 1881 beschaffte die KED Frankfurt noch eine Serie von zehn großbrädrigen B-Tenderlokomotiven mit 1300 mm Treibraddurchmesser. Sechs lieferte Hanomag; die abgebildete Betriebsnummer 1435 der KED Frankfurt war die letzte Lok dieser Hanomag-Lieferung. Sie wurde später zunächst mit derselben Nummer bei der Direktion Mainz eingesetzt, dort aber 1905/06 in (T 2) Mainz 6041 umgezeichnet.

beschlossene Bahn von Bebra nach Hanau, die deshalb zunächst "Bebra-Hanauer Eisenbahn" hieß. Ihr erstes Streckenstück von Bebra zum 13 km entfernten Hersfeld wurde im Januar 1866 noch unter der alten kurfürstlichen Regierung eröffnet. Aber bereits die Eröffnung der Weiterführung von Hersfeld bis Fulda fand am 1. Oktober 1866 unter preußischer Oberhoheit statt. Von Preußen wurde die Weiterführung bis Hanau unter der Regie der Kgl. Eisenbahndirektion zu Cassel beschleunigt vorangetrieben und die gesamte Strecke, einschließlich der bekannten Spitzkehre in Elm, zum 15. Dezember 1868 fertiggestellt. Nach Vertragsverhandlungen zwischen Preußen und dem Großherzogtum Hessen konnte die Bahn von Hanau über Offenbach bis Frankfurt verlängert werden, wobei zum Teil die alte Frankfurt-Offenbacher Bahn einbezogen wurde. Diese Baumaßnahmen wurden Ende 1873 abgeschlossen. Zum 1. April 1874 verlegte die Kgl. Direktion der Bebra-Hanauer Eisenbahn ihren Amtssitz von Kassel nach Frankfurt und änderte zugleich ihren Namen in "Frankfurt-Bebraer Eisenbahn". Das Streckenstück Blankenheim – Wetzlar der "Kanonenbahn" wurde von der KED Frankfurt, wie die amtliche Bezeichnung seit dem 1. April 1880 laute-

te, ausgebaut. Dabei wurden die Streckenstücke Blankenheim – Leinefelde von der Halle-Casseler Eisenbahn und Treysa – Lollar von der Main-Weser-Bahn übernommen. Die Strecke Leinefelde – Treysa über Eschwege – Malsfeld mußte neu gebaut werden. Gleichzeitig wurde der KED Frankfurt auch die Strecke Blankenheim – Berlin übertragen. Mit der – allerdings nur kurzfristigen – Eingliederung der Saarbrücker und der Rhein-Nahe-Bahn erreichte die KED Frankfurt einen Umfang von 1518 km und reichte von Saarbrücken bis Berlin. Aber bereits zum 1. April 1881 kamen die Saarbrücker und die Rhein-Nahe-Bahn zur KED Köln (linksrheinisch). Ein Wort noch zu der bereits erwähnten Spitzkehre in Elm: Um die Wasserscheide zwischen Main und Weser, den "Landrücken" zwischen den Stationen Schlüchtern und Flieden, überwinden zu können, wurde kurz nach Schlüchtern (aus Frankfurt kommend) scharf nach Osten abgebogen und weit ausholend Elm erreicht. Dort wurde kopfgemacht und die 354 m hoch gelegene Wasserscheide in einem fast parallel zu dem ersten Ast verlaufenden Streckenzug überwunden. Der lag jedoch wesentlich höher an dem steil abfallenden Hang des Landrückens. Erst der Bau des 1914 fertig-

gestellten 3500 m langen Distelrasentunnels machte die Elmer Spitzkehre überflüssig. Die Übersicht über den Lokomotivpark der Frankfurter-Bebraer Eisenbahn wird durch drei verschiedene Nummernpläne erschwert, die innerhalb relativ kurzer Zeit eingeführt wurden. Im ersten Nummernplan stehen alle bis zum 1. Oktober 1873 beschafften Maschinen in chronologischer Reihenfolge. Der zweite Nummernplan, der bis Anfang 1878 galt, führt die Lokomotiven nach ihrem Verwendungszweck auf. Im dritten Plan sind auch noch die Lokomotiven der inzwischen übernommenen Halle-Casseler Eisenbahn verzeichnet. Wir wollen aber die Feinheiten dieser drei Nummernpläne unberücksichtigt lassen und nur die wichtigsten Bauformen der auf der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn eingesetzten Lokomotiven erwähnen. Die ersten sechs waren 1B-Schnellzuglokomotiven mit überhängendem Stehkessel, von Henschel 1865 als Fabriknummern 98 bis 103 gebaut. Sie blieben die einzigen Schnellzuglokomotiven dieser Bauform in Deutschland. Die nächste Beschaffung von Schnellzugloks erfolgte 1868 wieder bei Henschel; sie hatten jedoch durchhängende Stehkessel. Aus dem Bau-

Bild 86: Territoriale Gliederung (vor 1866) des Gebiets des heutigen Landes Hessen und angrenzender Teile von Rheinland-Pfalz.
Karte: Sammlung Dr. Scheingraber, Gestaltung: G. Gerstberger



los von 16 Maschinen gingen vier bereits ab Werk an die Main-Weser-Bahn, die restlichen zwölf an Bebra-Hanauer Eisenbahn, wobei jedoch die beiden letzten noch im Jahr ihrer Lieferung an die Main-Weser-Bahn weitergegeben wurden. Es waren die Maschinen, von denen bereits im Abschnitt über die Main-Weser-Bahn ausgeführt wurde, daß sie ein Mißverhältnis zwischen Rostfläche und Zylinderabmessungen aufwiesen.

Bei den 1872 angeschafften drei Schnellzugmaschinen war dieses Übel durch eine Vergrößerung der Rostfläche erfolgreich behoben worden. 1876 gab die Hannoversche Staatsbahn drei ihrer Schnellzuglokomotiven aus dem Jahre 1874 an die Frankfurt-Bebraer Eisenbahn ab.

Die Bahnnummern 7 bis 20 waren vielseitig verwendbare Personenzugmaschinen, eine Henschel-Lieferung aus dem Jahre 1868. Sie hatten dieselben Zylinderabmessungen (457/660 mm) wie die zeitgleich beschafften 20 C-Güterzuglokomotiven. Ihr Treibraddurchmesser betrug 1533 mm, der der Güterzugmaschinen 1381 mm. Mit einem Achsdruck von fast 14 t gehörten sie zu den schwersten deutschen 1B-Lokomotiven mit überhängendem Stehkessel.

Zwischen 1868 und 1875 wurden nach und nach 29 Güterzuglokomotiven beschafft, alle aus den Henschel-Werken. Zehn weitere Maschinen mit 458/628/1300 mm Hauptabmessungen von Schwartzkopff aus dem Jahre 1875 wurden für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn gebaut und 1877 von der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn für den Bau der Teilstrecke Leinefelde – Treysa der "Kanonenbahn" übernommen.

Die ab 1877 beschafften 19 1B-Personen- und 18 C-Güterzuglokomotiven, nach den ersten preußischen Normalien von 1877 ausgeführt, wurden vor allem auf der "Kanonenbahn" eingesetzt.

Bei der Weltausstellung 1873 in Wien hatte die Firma Krauss in München zwei im selben Jahr gebaute Tenderlokomotiven präsentiert, die die Frankfurt-Bebraer Eisenbahn nach Ausstellungsende ankauft. Es waren eine leichte B- und eine schwere C-Tenderlok. Die mit Wasserkastenrahmen ausgerüsteten Maschinen hatten zusätzliche seitliche Wasserkästen. Die Ct besaß einen glatten Kessel ohne Aufbauten, die Bt hatte hinter der Rauchkammer einen kleinen Reglerkopf.

Nach dem Schema der Krauss-Lokomotiven lieferten Hanomag und der Stettiner Vulcan 1881 auf Bestellung der KED Frankfurt zehn schwere B-Tenderlokomotiven. Sie hatten 320/540/1300 mm Hauptabmessungen und wurden ab 1882 als Frankfurt 1430 bis 1439 bezeichnet. 1906 wurden die 1430 bis 1434, die 1438 und die 1439 in (T 2) Frankfurt 6041 bis 6047 und die inzwischen an die Direktion Mainz abgegebenen 1435 und 1436 in (T 2) Mainz 6041 und 6042 umgenummert.

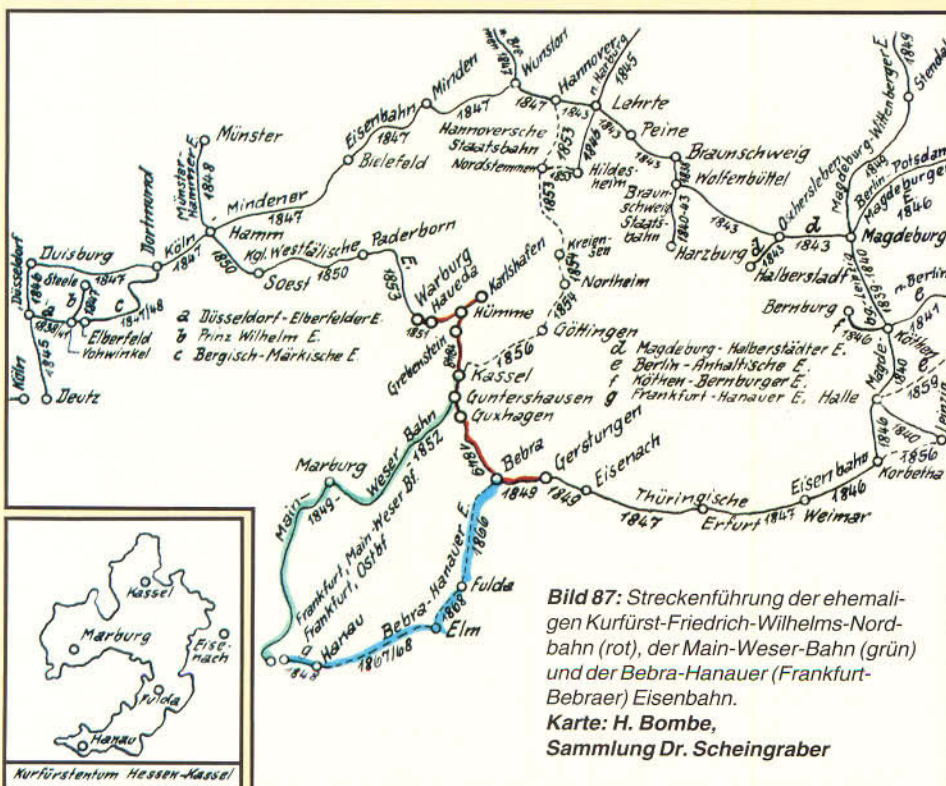


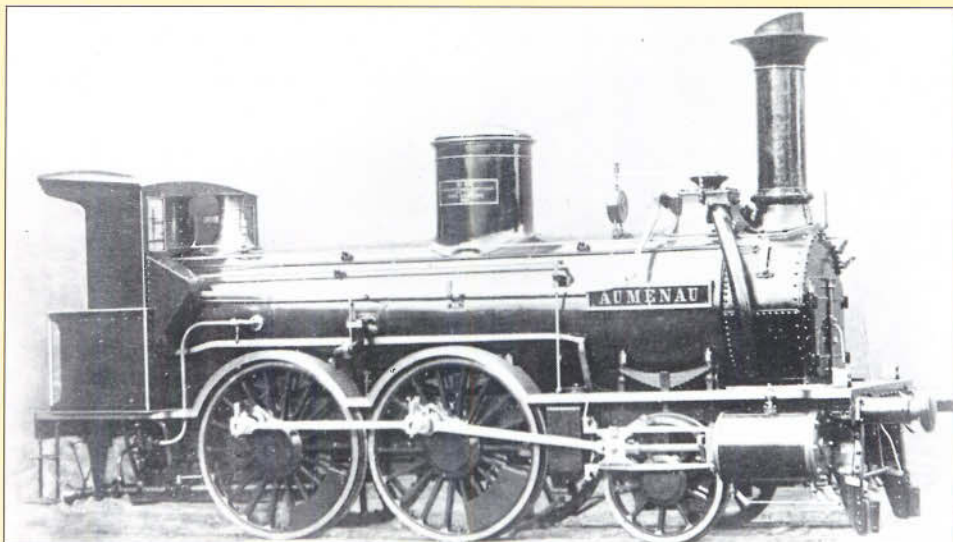
Bild 87: Streckenführung der ehemaligen Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (rot), der Main-Weser-Bahn (grün) und der Bebra-Hanauer (Frankfurt-Bebraer) Eisenbahn.
Karte: H. Bombe, Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 88 (rechts): 1B-Personenzuglokomotive "Aumenau" der Nassauischen Eisenbahn mit der Bahnnummer 32. Die Lok wurde von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut (Fabriknummer 638). 1883 erhielt sie die Betriebsnummer 117 der KED Frankfurt.

Fotos 88 bis 96: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 89 (Mitte): Die Bahnnummer 30 "Balduinstein" (1863, Esslingen 636), bereits mit der Frankfurter Betriebsnummer 115. Das Sicherheitsventil auf der Reglerbüchse wurde durch eines der Bauart Kitson ersetzt und das Führerhausdach verlängert. Auf dem Umlaufblech: die Luftpumpe der Carpenter-Bremse.

Bild 90 (ganz unten): 1B-Güterzuglokomotive "Wiesbaden" der Nassauischen Eisenbahn. Die als Bahnnummer 10 von der Maschinenfabrik Esslingen 1862 gebaute Lok zeigt die Betriebsaufnahme mit der Frankfurter Betriebsnummer 506.



Die Nassauische Eisenbahn mit Taunusbahn

Die Herzoglich Nassauische Staatsbahn war 1853 zunächst als private "Wiesbadener Eisenbahn-Gesellschaft" gegründet worden und wurde 1857 in "Nassauische Rhein- und Lahneisenbahn-Gesellschaft" umbenannt. Aber bereits ein Jahr später wurde der Gesellschaft die Konzession entzogen und der Weiterbau der Bahn auf Staatskosten angeordnet.

Der Übernahme des Herzogtums durch Preußen ging 1866 auch die "Herzoglich Nassauische Eisenbahn" in dessen Besitz über. Mit Erlaß vom 15. Dezember 1866 wurde für ihre Verwaltung und ihren Betrieb die "Kgl. Direktion der Nassauischen Eisenbahn zu Wiesbaden" eingesetzt. 1872 ging auch die Taunus-Eisenbahn mit ihren Strecken Frankfurt – Höchst – Wiesbaden, Wiesbaden – Biebrich und Höchst – Soden in der Wiesbadener Direktion auf. Auch die 18 km lange Strecke Wetzlar – Lollar der "Kanonenbahn" Berlin – Metz wurde zunächst der Direktion in Wiesbaden zugewiesen. Diese ging im Zuge der am 1. April 1880 in Kraft getretenen Neuorganisation der K.P.E.V. mit dem gesamten nassauischen Streckennetz (286 km) an die KED Frankfurt über.

Die erste Teilstrecke Wiesbaden – Rüdelsheim wurde im August 1856 eröffnet und mit alten Lokomotiven betrieben. Die ersten Neubeschaffungen waren zwei 1A1-Tenderlokomotiven von Hawthorn in Newcastle mit den Namen "Biebrich" und "Mosbach" (Hauptabmessungen 356/457/1600 mm). Sie hatten Innenzylinder, Außenrahmen und einen durchhängenden Stehkessel mit wenig überhöhter, halbzylindrischer Decke. Für den 1858 eröffneten ersten Streckenteil Oberlahnstein – Ems der Lahntalbahn genügten vier 1B-Lokomotiven von der Maschinenfabrik Esslingen mit Außenzylindern, Innenrahmen und überhängendem Stehkessel. Zwei waren für den Personenzugdienst bestimmt (Hauptabmessungen 381/610/1670 mm),

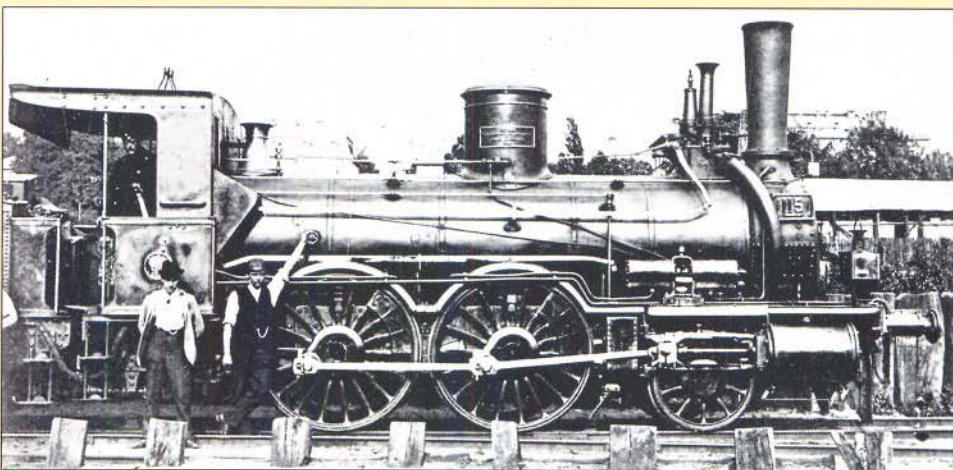
die beiden anderen mit 406/610/1524 mm Hauptabmessungen für den Güterzugdienst. 1861 bis 1875 wurden für die Nassauische Eisenbahn neu beschafft:

- acht 2A-Crampton-Schnellzuglokomotiven mit 381/559/1829 mm,
- 30 1B-Personenzuglokomotiven mit 406/559/1524 mm und
- 18 1B-Güterzuglokomotiven mit 406/559/1372 mm Hauptabmessungen.

Mit Ausnahme von sechs Güterzugloko-

motiven von Borsig (1868) kamen alle übrigen Maschinen aus Esslingen.

Die 2A-Crampton-Lokomotiven aus den Jahren 1861/62 gehörten zu der letzten Bauform der Crampton-Lok in Deutschland; sie wurden nur bei der Maschinenfabrik Esslingen gebaut, und zwar neun Stück für die Hessische Ludwigsbahn und acht Stück für die Nassauische Staatsbahn. Mit nur 3900 mm Gesamtachsstand waren diese acht Loks ziemlich kurz; ihr Treibrad-



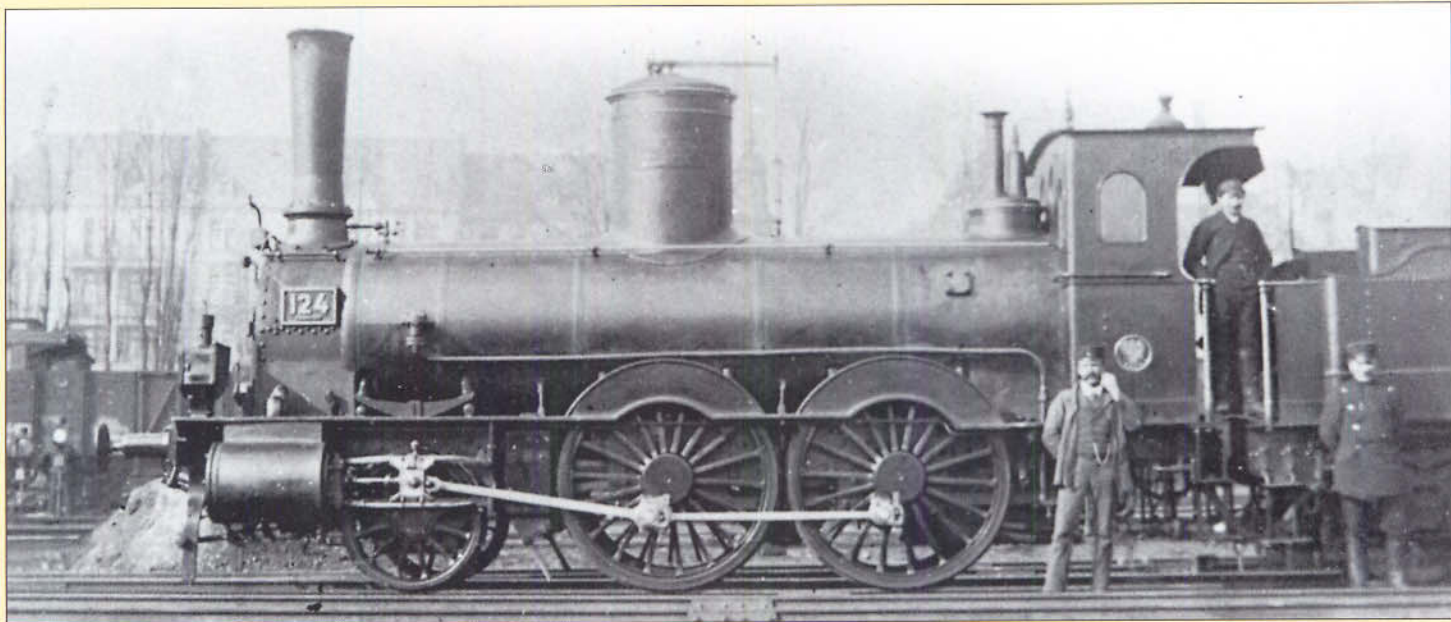
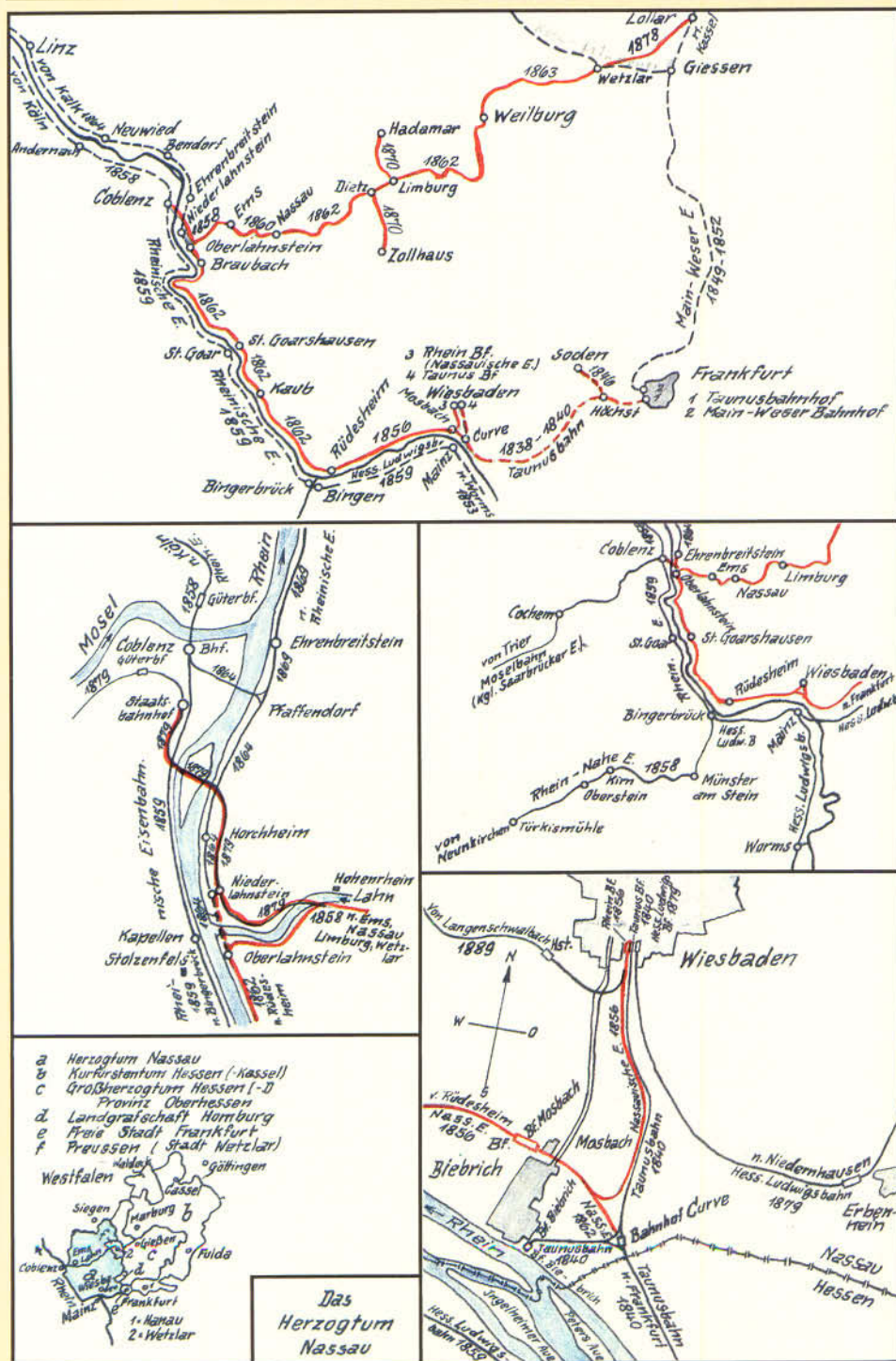


Bild 91: Die Heizerseite der 1B-Personenzuglok "Hadar" aus dem Jahre 1872 (Esslingen 1173) läßt erkennen, daß man sich in Esslingen die glatte Bauform der Borsig-Maschinen zum Vorbild genommen hatte. Die Aufnahme dürfte wohl in den neunziger Jahren entstanden sein.

Bild 92 (links): Die Streckenführung der Nassauischen Eisenbahn mit Taunusbahn (oben); Streckenverlauf sowie Rhein-, Mosel- und Lahnbrücken im Raum Koblenz/Oberlahnstein bis 1880 (Mitte links). Alte Bahnhöfe in Wiesbaden (unten rechts). **Karte: H. Bombe, Sammlung Dr. Scheingraber**



durchmesser von 1829 mm war für Cramp-ton-Lokomotiven recht gering, verglichen mit den 2134 mm großen Treibrädern bei den Loks der Hannoverschen Staatsbahn oder der Badischen Staatsbahn. Sie hatten Innenrahmen, leicht geneigte Zylinder und Außensteuerung. Alle acht Maschinen wurden nach der Übernahme durch die KED Frankfurt 1881 mit den Betriebsnummern Frankfurt 5 bis 12 bezeichnet; ihre Ausm-sterung erfolgte erst 1891 bis 1894.

Die 1B-Personen- und Güterzugloko-motiven glichen sich bis auf die unterschiedli-chen Treibraddurchmesser. Sie hatten Crampton-Kessel, in der Mitte des Lang-kessels einen Dampfdom und vorne auf dem Langkessel einen Regleraufsatz mit aufgesetztem Sicherheitsventil; die Steue-rung lag innen.

1868 lieferte Borsig weitere sechs Güter-zuglokomotiven mit dem typischen Borsig-Dampfdom und mit Radkastenabdeckun-gen; der vordere Regleraufsatz war entfal-len. Die späteren Personenzuglokomotiven aus Esslingen (1872 bis 1875) hatten gleich-falls den Langkessel ohne Regleraufsatz. Die letzten Maschinen, die von der Nassau-ischen Eisenbahn angeschafft wurden, wa-ren drei C-Güterzuglokomotiven, geliefert von der Lokomotivfabrik Hohenzollern 1879 mit den Fabriknummern 98 bis 100. Sie ähnelten äußerlich den Normalen nach Mu-sterblatt III-3 (G 3), hatten jedoch abwei-chende Hauptabmessungen (450/630/1330 mm) und fielen durch den in Preußen unüblichen runden, hohen Sandkasten auf dem Langkessel auf. Die KED Frankfurt

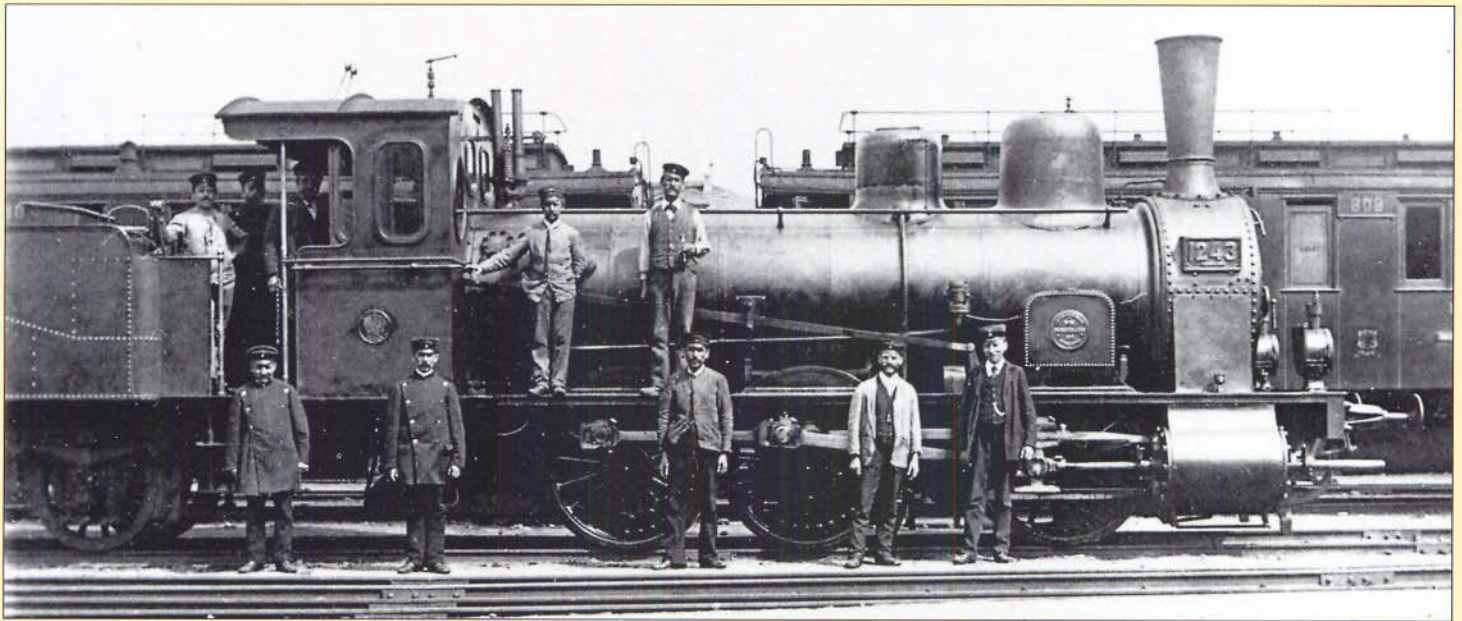
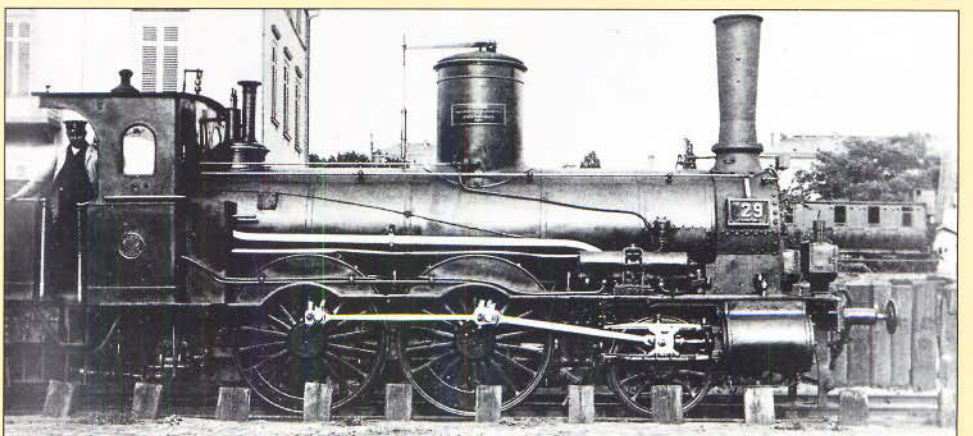
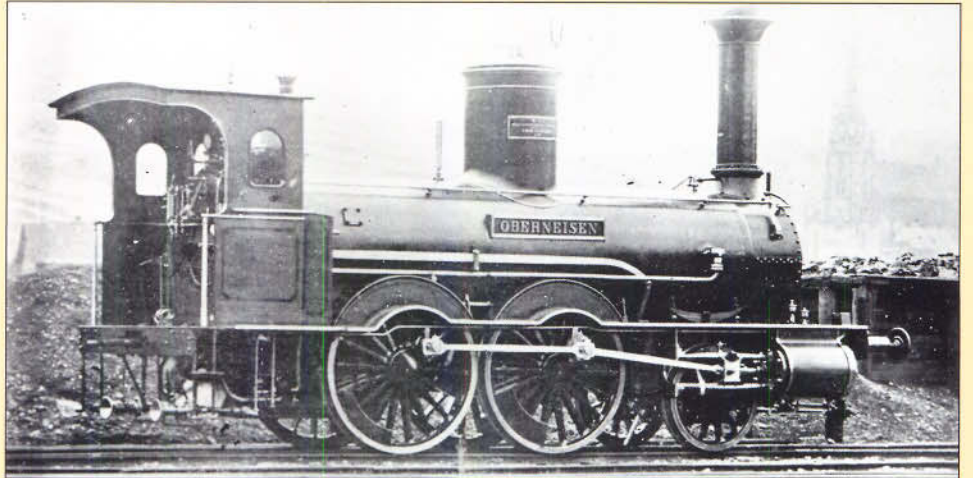
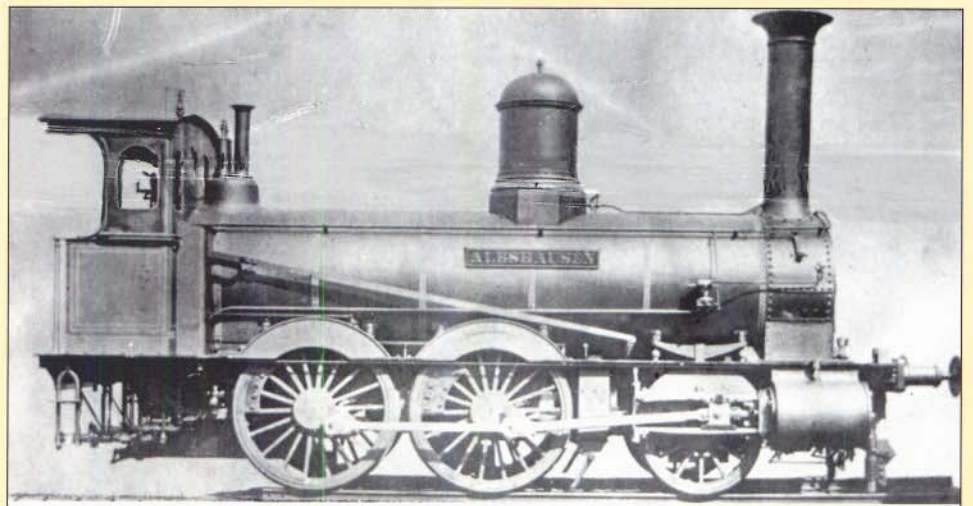


Bild 93: Die Bahnnummer 84 der Nassauischen Eisenbahn zeigt eine der drei 1879 von Hohenzollern beschafften C-Güterzuglokomotiven (Fabriknummer 99). Die Lok wurde 1883 in Frankfurt 1243 umgezeichnet und 1904 an die Direktion Mainz abgegeben. Dort trug sie die Nummer 905. Ab 1906: (G 3) Mainz 3102.

Bild 94 (rechts): Letzte der sechs von Borsig gebauten 1B-Güterzuglokomotiven aus dem Jahre 1868 war die abgebildete "Albshausen". Sie trug die Fabriknummer 2212. Im Gegensatz zu den bisher gezeigten Lokomotiven fehlt hier die Reglerbüchse mit dem aufgesetzten Kitson-Sicherheitsventil. Es wurde auf die Stehkesseldecke vor dem Führerhaus versetzt.

Bilder 95 und 96: Ein glücklicher Zufall hat uns zwei Fotos der 1B-Personenzuglok "Oberneisen", Bahnnummer 50, erhalten. Das eine zeigt sie im Lieferzustand, das andere nach ihrer Übernahme durch die KED Frankfurt.



wies ihnen 1881 die Betriebsnummern 1242 bis 1244 zu.

Die mit Gesetz vom 3. Mai 1872 verstaatlichte **Taunus-Eisenbahn**, eine der ganz frühen deutschen Eisenbahnen, brachte 21 Lokomotiven ein. Darunter befanden sich sechs 1B-Personenzugloks aus den Jahren 1862 bis 1866 von verschiedenen Herstellern mit den Hauptabmessungen 406/560/1672 mm. (Als Nachzügler wurde 1874, also bereits nach der Verstaatlichung, bei der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe eine weitere Lokomotive mit denselben Hauptabmessungen beschafft.)

Aus den Jahren 1855 bis 1866 stammten die acht leichteren 1A1-Personenzuglokomotiven mit 381/560/1672 mm Hauptabmessungen, die zum Teil später in 1B-Maschinen umgebaut wurden. 1870 wurden bei der MBG Karlsruhe zwei alte 1A1 mit überhängendem Stehkessel in 1B-Güterzuglokomotiven mit nur 1210 mm großen Treibrädern umgebaut. Für eine weitere 1A1 aus dem Jahre 1854, wegen eines Kurbelachsbruchs 1872 stillgelegt, wurde 1874 eine 1B-Tenderlok aus Karlsruhe bezogen. Zwei Lokomotiven dieser Achsfolge hatte die Taunusbahn bereits 1866 und 1869 beschafft. Eine 1A1 aus dem Jahre 1871 und eine 1B von 1874 waren die letzten Erwerbungen für die Taunusbahn.

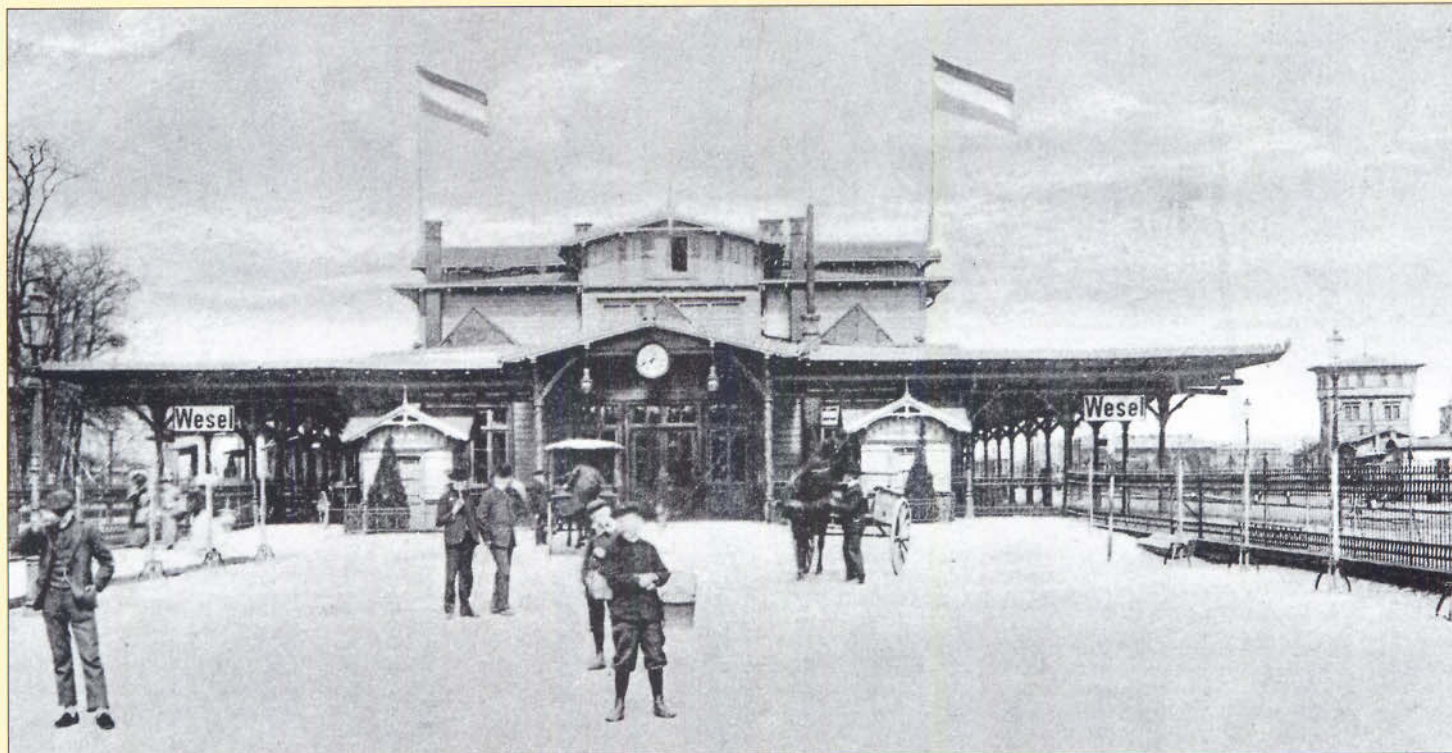


Bild 97: Das alte Empfangsgebäude des Bahnhofs Wesel lag zwischen den Gleisen der CME-Linien Oberhausen – Emmerich/Niederlande und Venlo – Haltern. Letztere existiert heute nur noch in wenigen Resten. Foto: Stadtarchiv Wesel, Sammlung Klee

Der Übergang zum Staatsbahnsystem

Hatte schon in den 1860er Jahren die industrielle Entwicklung Preußens geradezu atemberaubende Wachstumsziffern erreicht, so fachte der Milliardensegel der französischen Reparationszahlungen das Investitionsfieber noch zusätzlich an. 1871 bis 1873 erreichte die Konjunktur ihren Höhepunkt: Geld war aufgrund der Reparationszahlungen so billig geworden, daß allein in diesen drei Jahren im Deutschen Reich mehr Kapital in neugegründete Aktiengesellschaften investiert wurde als in den 20 Jahren zuvor.

In diesen "Gründerjahren" etablierten sich in Deutschland 843 neue Aktiengesellschaften, darunter 103 Banken und 25 Eisenbahngesellschaften. Wer damals über Geld verfügte, der investierte, denn offenbar vermehrte sich dann alles wie von selbst. In diesen hektischen Zeiten belief sich die durchschnittliche Dividende auf 12,5%.

1873 brach, ausgelöst durch einen internationalen Börsenkrach, die Konjunktur zusammen. Zwar gingen auch in den folgenden Jahren der "Großen Depression" letztlich die Leistungsdaten nicht zurück, die Euphorie aber war verfliegen. Und was bei nüchterner Betrachtung vielleicht als heilsamer Dämpfer und Annäherung an "normale" Zustände hätte beurteilt werden können, erschien den verwöhnten und geldgierigen Zeitgenossen geradezu als persönliche, ja nationale Katastrophe.

Zu Beginn der 1860er Jahre hatte der im wesentlichen von Privatunternehmen vorangetriebene Eisenbahnbau noch unter den Auswirkungen der 1857 einsetzenden Wirtschaftskrise gelitten (von der Gründung einer Gesellschaft bis zur Streckeneröffnung vergingen normalerweise zwei bis vier

Jahre); dann aber nahm er vehement zu. Von 1865 bis 1879, dem Jahr der Verstaatlichung, verdreifachte sich die Streckenlänge in Preußen auf fast 20 000 km; davon gehörten etwa die Hälfte reinen Privatbahnen, etwa 3900 km staatlich verwalteten Privatbahnen und ca. 6000 km den Staatsbahnen. Der Zuwachs der Staatsbahnen resultierte im wesentlichen aus den Übernahmen des Jahres 1866 und dem Bau bzw. der Übernahme strategisch wichtiger Linien.

Noch eindrucksvoller als das Wachstum des Eisenbahnnetzes war die Steigerung der Transportleistungen auf den preußischen Bahnen. Während die Anzahl der beförderten Personen von 1865 bis 1873 (Höhepunkt des Booms) von 1386 Mio Personenkilometer (pkm) auf ca. 3554 Mio pkm emporschnellte, erhöhten sich die Gütertransporte gar von 2244 Mio Tonnenkilometern (tkm) auf 7016 Mio tkm, also innerhalb von neun Jahren auf mehr als das Dreifache!

Gemessen an allen Bahnen des Deutschen Reiches, die 1873 eine Transportleistung von 10 060 Mio tkm erbrachten, wird hier noch einmal die wirtschaftliche Stellung Preußens deutlich.

Auch während der "Großen Depression", die sich in manchen Bereichen bis in die frühen 1890er Jahre auswirkte, ist es, wie schon gesagt, nicht zu sinkenden Leistungsziffern gekommen; die Zuwachsraten wurden aber nun erheblich bescheidener. Die steigende Belastung der Bahnen brachte natürlich einen großen Bedarf an immer leistungsfähigeren Lokomotiven mit sich. Von 1856 bis 1879 versiebenfachte sich die Zahl der auf preußischen Eisenbahnen

fahrenden Loks auf 7150 Stück; die Zahl der Güterwagen erhöhte sich etwa gleich schnell auf fast 150 000, die der Personenzüge auf rund 11 000.

»Brennpunkte« Berlin und Ruhrgebiet

Welche Probleme das ungehemmte Wachstum mit sich brachte, sei am Beispiel Berlin aufgezeigt: Hier schwoll der Strom der ankommenden und abfahrenden Reisenden von 1,8 Millionen im Jahre 1856 auf über zehn Millionen während des Jahres 1876 an. Die Bahnhöfe aus den Anfangsjahren der Strecken waren dem Ansturm überhaupt nicht mehr gewachsen. So brachten die 1860er und 1870er Jahre umfassende Neu- und Umbauten für alle großen Fernbahnhöfe der Metropole. In dieser Zeit entstanden die Stationen der Stettiner, Lehrter, Frankfurter (Schlesischen), Potsdamer und Anhalter Bahn. Neben der Hauptstadt Berlin waren die Industrieregionen die "Brennpunkte" des Eisenbahnbaus. Im Ruhrgebiet, das innerhalb von nur drei, vier Jahrzehnten zum weitaus wichtigsten Ballungsraum des Deutschen Reiches geworden war (allein die Kohleförderung verfünffachte sich zwischen 1860 und 1880 auf ca. 22,5 Mio t), verlief auch die Eisenbahnentwicklung hektisch. Hier bewahrheitete sich ebenfalls, was schon zu Beginn des Eisenbahnbaus von den Verfechtern des Staatsbahnsystems als Hauptargument gegen ein Privatsystem ins Feld geführt worden war: Die vielen konkurrierenden Strecken, die sich bald zwischen Fördertürmen und Fabrikhallen durch die Revierlandschaft



Bild 98: Ebenfalls von der CME "ins Leben gerufen" wurde die Linie Herford—Lage—Detmold. Als dieses Foto um 1900 entstand, war im lippischen Lage bereits die K.P.E.V. Hausherr. **Foto: Archiv Bahnhof Lage, Sammlung Klee**

schlängelten, entsprachen keineswegs dem Verkehrsbedürfnis, sondern ergaben eine unorganische Anhäufung einzelner Linien. Die vier wichtigsten und erfolgreichsten Bahngesellschaften im Revier waren die Cöln-Mindener, die Bergisch-Märkische, die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft und die Westfälische Staatsbahn. Bis Ende der

1850er Jahre war der damalige Kern der Industrielandschaft, anfangs tatsächlich noch im Ruhrtal zu lokalisieren (Witten/Hattingen/Dahlhausen/Steele/Kettwig/Mülheim), von öffentlichen Eisenbahnen nur mangelhaft erschlossen. Die Cöln-Mindener Stammstrecke führte weit im Norden durch die Lippeniederung; die Bergisch-

Märkische Bahn verlief zu weit südlich. Erst Anfang der 1860er Jahre begann im mittleren Ruhrtal, dann weiter nördlich an der Emscher (wohin sich inzwischen der Schwerpunkt der industriellen Entwicklung verlagert hatte) der Wettlauf der Bahngesellschaften um die lukrativsten Linien. Innerhalb weniger Jahre entstand ein beson-

Bild 99: Einen Inselbahnhof hatte früher auch Duisburg. Erst ab den 1920er Jahren wurden die verworrenen Gleisanlagen der Privatbahnzeit entflochten und der heutige Hauptbahnhof geplant. **Foto: Stadtarchiv Duisburg, Sammlung Klee**



Bild 100: Der Werksbahnhof Essen der Friedr. Krupp Gußstahlfabrik im Jahre 1864. Der Zug im Vordergrund links hat diejenigen Produkte geladen, die Krupp bald weltberühmt machen sollten: Kanonenrohre, Eisenbahnnachsen und Eisenbahnradreifen. Die drei symbolisierten Radreifen wurden später zum Firmenzeichen des Hauses Krupp. Foto: Historisches Archiv der Firma Krupp, Sammlung Klee



ders in Ost-West-Richtung dichtes Schienennetz zwischen Duisburg und Dortmund.

Ein echter Strecken-Wirrwarr

Wenn auch damals schon viel begradigt, abgerissen und neu zusammengefügt wurde, so läßt sich doch heute immer noch leicht ausmachen, wie es hier früher "drunter und drüber" ging. Dabei war noch nicht einmal am ärgerlichsten, daß viele Linien parallel lagen, sondern vielmehr, daß sie oft keinerlei Verbindung miteinander besaßen. Jede Bahngesellschaft war bestrebt,

die nächste neue Zeche oder Hütte an ihr Netz anzubinden, alles weitere blieb zunächst nebensächlich. Solange die blühende Konjunktur den Blick der Bahnkunden für diese Mängel im Schienenverkehr trübte, wurde das an sich bekannte Problem als nicht dramatisch empfunden.

Als aber sinkende Gewinne die Bahnen zwangen, die Tarife heraufzusetzen, brach das "Unwetter" herein. Plötzlich wurden den stolzen Eisenbahngesellschaften ihre Sünden aufgetischt, und alle Ärgernisse (der chronische Wagenmangel, die schleppende Zugbildung und -abfertigung usw.) ka-

men zur Sprache. Die Privatbahnen gerieten in immer schärferen Konflikt mit ihren wichtigsten Kunden aus der unter Gewinn einbrüchen "ächzenden" Schwerindustrie. Es dauerte nicht lange, da wurde der Ruf nach einer Verstaatlichung der Bahnen immer lauter.

Es waren aber nicht nur Versäumnisse der Bahngesellschaften, die den Zorn der Kunden erregten; schließlich war es das gute Recht jedes Unternehmens, für neue Anschlüsse zu werben oder das Rollmaterial aus Kostengründen knapp zu halten. Versäumnisse wurden auch der Preußischen



Regierung angekreidet. Sie agiere viel zu schlaff und habe dem chaotischen Treiben auf Preußens Schienen viel zu lange tatenlos zugesehen, hieß es. Jetzt, da sich die Schattenseiten des "Laissez-faire" zeigten, wollte kaum noch jemand etwas vom ungezügelter Wirtschaftliberalismus wissen. Im Gegenteil, plötzlich geriet die Regierung, der die wirtschaftsliberale Abgeordnetenmehrheit noch einige Jahre zuvor abverlangt hatte, sie möge sich bitte aus allen Geschäften heraushalten, auf die Anklagebank.

Die Strousberg-Pleite

Erste Gewitterwolken hatten sich schon vor dem Hereinbrechen der "Großen Depression" zusammengezogen. Auslöser war der Zusammenbruch des Imperiums von Deutschlands "Eisenbahnkönig" Bethel Henry Strousberg. Ein Untersuchungsausschuß hatte sich damit eingehend befaßt und dabei festgestellt, daß die Regierung sich auf zweifelhafte Geschäfte mit Strousberg eingelassen hatte – vornehmlich zugunsten im Osten ansässiger Großgrundbesitzer. Weitere Untersuchungen erga-

ben, daß nicht nur Vetterwirtschaft blühte, sondern sich auch Unfähigkeit in der Spitze der preußischen Eisenbahnverwaltung offenbarte, die dem komplizierten Eisenbahngeschäft nicht gewachsen war. Die von dem Abgeordneten Lasker ausgeteilten Hiebe führten schließlich zum Rücktritt des zuständigen Ministers von Itzenplitz. Was im Zusammenhang mit der Strousberg-Pleite ans Tageslicht kam, ist wohl einige Worte wert. Bethel Henry Strousberg (sein richtiger Name war Barthel Heinrich Strausberg) hatte es geschafft, mit nur minimalem Eigenkapital ein ausladendes Ei-

(Fortsetzung Seite 56)



Bild 101: Dienstmänner und Pferdedroschken warten am Potsdamer Bahnhof in Berlin auf Reisende. Das Gebäude löste 1872 den alten "Potsdamer" ab.
Foto: Deutsches Museum



Bild 102: Die Übersicht unten zeigt, daß die Eisenbahnverstaatlichung in Preußen zwischen 1879 und 1884 bereits die meisten großen Bahngesellschaften erfaßt hatte. Danach verlangsamte sich das Tempo der Übernahmen deutlich. **Abbildung:** Sammlung Klee

Übersicht der seit dem Jahre 1872 a) von Preußen, b) gemeinschaftlich von Preußen und Hessen { erworbenen Eisenbahnen.

141 a

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						11	12	13	14	15	16	17	18	
Gesetz vom	Bezeichnung der Bahn	Länge km	Haupt-Nebenbahnen km	Davon km	Für Rechnung des Staates seit dem	Die Gesellschaft aufgelöst am	Für das Aktienkapital von	sind Staatsverschreibungen ausgegeben zum Nennbetrage von (%ig)	Selbstschadnerisch übernommene Anleihen:						Bauer Kaufpreis oder bare Zuzahlung	Gesamt-leistung des Staates	auf 1 km Bahn-länge	Das Grundkapital betrug	auf 1 km Bahn-länge	Übernommene Lokomo-tiven	Wagen	Dem Staate zur freien Ver-fügung an-beigegebenen Aktivposten	
									5 %ige	4½ %ige	4 %ige	3½ %ige	3 %ige	2½ %ige									Zusammen Anleihen
a) von Preußen erworbene Eisenbahnen:																							
1/1. 72	Taunus-E.	49,00	49,00	—	1/1. 72	(1/1. 72)	5 142 900	—	—	329 300	422 600	—	—	—	1 422 500	8 588 600	10 011 100	200 342	6 565 400	131 387	21	411	1 080 750
1/1. 76	Halle-Cassel E.	223,00	223,00	—	1/1. 76	(1/1. 76)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 251 700	41 251 700	184 538	46 509 000	208 057	72	1 218	925 650
	Berlin-Stettiner E.	961,00	803,00	158,00	1/1. 79	1/1. 85	62 145 000	62 145 000 (4)	—	58 621 500	62 095 500	—	—	—	120 717 000	—	193 219 500	200 927	182 862 000	190 156	306	4 673	8 064 449
1/1. 79	Magdeburg-Halle-schäfer E.	1 025,00	978,00	50,00	1/1. 80	1/1. 86	104 400 000	121 725 000 (4)	—	159 332 200	49 362 900	—	12 487 800	1 065 000	222 147 300	—	344 172 300	335 383	326 847 200	318 692	384	9 548	12 978 743
	Hannover-Alten-borner E.	268,00	239,00	29,00	1/1. 81	1/1. 81	32 805 300	—	—	40 013 100	—	—	—	—	40 013 100	8 621 400	48 634 500	181 438	72 818 400	271 660	60	1 417	863 486
	Cöln-Mindener E.	1 108,00	1091,00	17,00	1/1. 86	1/1. 86	117 000 000	175 500 000 (4)	8 265 300	200 613 000	120 775 200	—	—	—	329 656 500	1 170 000	509 326 500	456 734	446 656 500	402 952	619	17 093	13 528 587
	Rheinische E.	1 295,00	1295,00	—	1/1. 80	1/1. 86	262 086 000	402 452 250 (4)	80 827 800	99 286 800	4 965 736	2 414 400	—	—	187 554 750	1 122 800	591 129 800	456 302	449 640 750	547 084	507	14 186	42 111 090
1/1. 80	Berlin-Potsdam-Magdeburger E.	960,00	247,00	12,00	1/1. 79	1/1. 83	60 000 000	60 000 000 (4)	—	45 071 100	22 281 800	—	—	—	67 335 900	600 000	127 935 900	491 721	127 335 900	498 515	141	2 740	4 611 190
1/1. 80	Homburger E.	17,00	17,00	—	1/1. 80	1/1. 80	2 742 500	—	—	1 899 400	—	—	—	—	1 899 400	1 800 000	3 699 400	211 153	4 642 250	264 969	5	50	118 376
1/1. 80	Heuscher Anteil der Main-Weiser E. (von hessischen Staaten erworben)	63,00	63,00	—	1/1. 80	1/1. 80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 350 000	17 250 000	264 917	16 457 000	252 796	—	—	—
	Bergisch-Märkische E.	1 234,00	1099,00	246,00	1/1. 82	1/1. 86	210 000 000	262 500 000 (4)	19 270 000	261 330 800	18 916 500	71 830 300	—	—	371 347 500	—	633 847 500	474 387	581 347 500	435 095	768	21 607	20 203 937
	Thüringische E.	303,00	406,00	27,00	1/1. 86	1/1. 86	71 935 500	133 874 400 (4)	—	31 336 000	15 058 800	—	—	—	46 395 400	3 130 500	183 600 300	364 510	118 330 800	235 325	167	3 467	5 846 172
1/1. 82	Berlin-Güter E.	319,00	319,00	—	1/1. 83	1/1. 83	33 000 000	22 087 500 (4)	—	31 493 400	—	—	—	—	31 493 400	—	54 199 300	170 294	61 493 400	309 683	96	1 370	1 544 823
	Cottbus-Großen-hainer E.	114,00	152,00	1,00	1/1. 81	1/1. 81	15 000 000	15 750 000 (4)	1 975 000	456 400	—	—	—	—	2 431 400	—	18 361 400	119 973	17 631 400	114 119	25	605	624 475
	Märkisch-Pommern E.	281,00	371,00	10,00	1/1. 83	1/1. 83	43 500 000	34 591 100 (4)	—	2 861 100	9 000 000	—	—	—	817 800	37 006 700	135 318	46 361 100	161 608	42	828	1 247 969	
	Rhein-Nahe-E.	121,00	121,00	—	1/1. 84	1/1. 84	26 049 000	4 341 500 (4)	—	23 327 500	—	—	—	—	23 327 500	607 800	28 776 800	237 315	49 876 500	411 319	47	757	—
1/1. 82	Berlin-Anhaltische E.	429,00	429,00	—	1/1. 82	1/1. 86	51 750 000	77 625 000 (4)	—	47 321 800	—	—	—	—	47 321 800	—	124 946 800	290 504	99 071 800	230 416	143	3 542	2 901 246
	Oberhessische E.	3 153,00	—	—	1/1. 82	1/1. 86	84 570 000	219 439 100 (4)	—	159 804 100	36 734 400	30 909 900	—	—	227 499 400	4 228 500	451 167 000	310 012	312 069 400	214 434	599	14 883	38 567 768
	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	600,00	600,00	—	1/1. 86	1/1. 86	38 250 000	43 031 250 (4)	23 750 100	50 392 500	5 547 600	—	—	—	79 690 200	1 142 500	126 635 350	207 505	117 940 200	196 446	121	3 137	5 183 716
1/1. 84	Rechte Ober-Unter E.	333,00	305,00	32,00	1/1. 86	1/1. 86	45 000 000	83 250 000 (4)	—	16 900 000	9 000 000	—	—	—	25 600 000	2 250 000	111 100 000	330 783	70 600 000	210 200	117	2 718	7 809 818
	Altena-Kieler E.	228,00	272,00	26,00	1/1. 86	1/1. 86	18 450 000	42 435 000 (4)	—	18 700 700	7 260 000	—	—	—	25 960 700	553 500	68 819 200	230 303	44 280 700	148 185	64	1 051	1 550 230
	Posen-Cresdarger E.	200,00	200,00	—	1/1. 84	1/1. 84	35 805 000	26 335 000 (4)	1 200 000	—	—	—	—	—	1 200 000	—	27 535 000	137 011	37 005 000	184 189	31	523	1 295 291
	Schleswig-Lippische Strecken (v. Fürsten v. Schaumburg-Lippe erworben)	24,00	24,00	—	1/1. 83	(1/1. 84)	—	13 000 000 (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	13 000 000	534 539	3 186 000	131 003	—	—	—
	Berlin-Hamburger E.	449,00	449,00	—	1/1. 84	1/1. 86	15 000 000	65 975 000 (4)	—	34 013 100	16 631 250	—	—	—	50 650 350	15 000 000	132 125 350	293 703	65 650 350	145 903	200	4 265	7 798 485
1/1. 84	Oldenburg-E.	168,00	159,00	1,00	1/1. 86	1/1. 86	18 230 100	11 532 500 (4)	—	3 000 000	—	—	—	—	3 000 000	—	14 332 000	90 329	21 230 100	122 061	22	472	677 866
	Elbst-Interburger E.	53,00	53,00	—	1/1. 84	1/1. 84	9 261 000	5 810 850 (4)	—	451 500	—	—	—	—	451 500	—	6 268 250	116 469	9 718 500	180 574	8	165	622 061
	Bremische E. (v. Bremischen Staaten erworben)	3 865,00	—	—	1/1. 83	(1/1. 84)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36 900 000	36 900 000	193 632	35 085 000	191 776	95	1 870	4 438 145

1) Nebenbahnen wurden erst seit 1880 unterschieden.



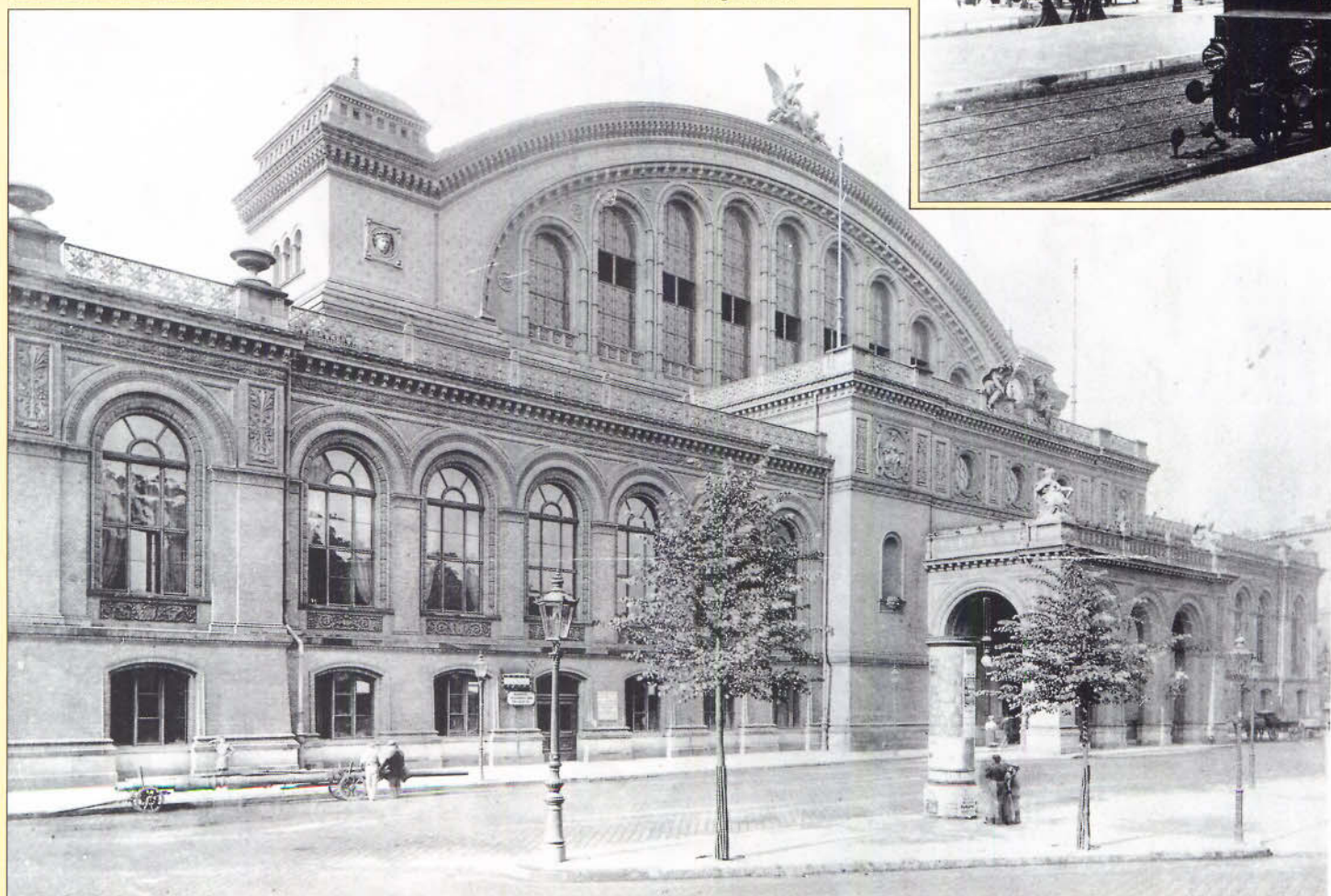
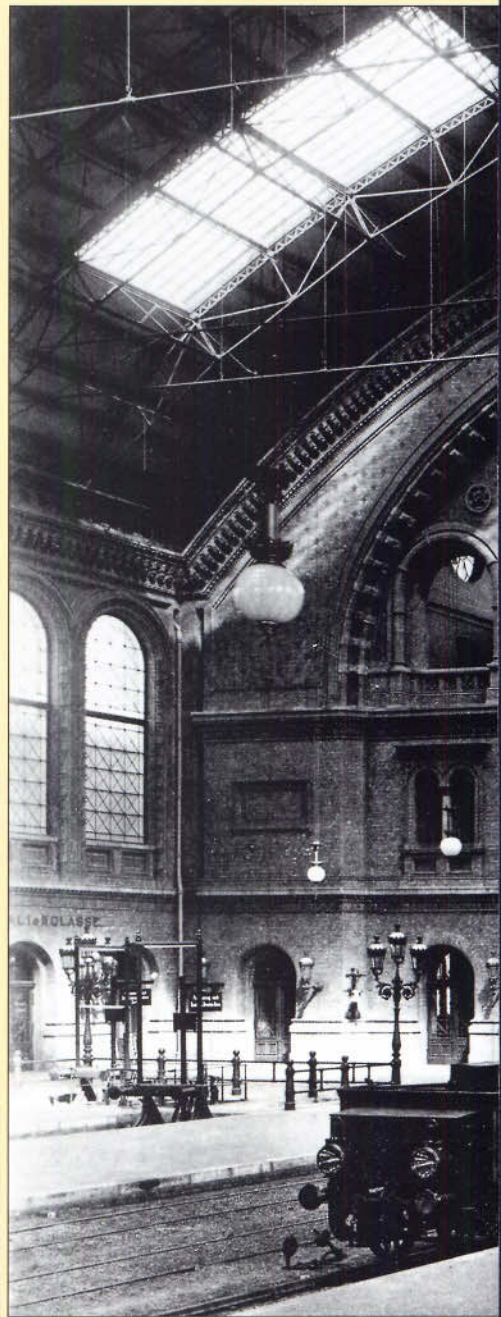
Bild 105: Als Präsident der Eisenbahndirektion Hannover und als Chef des Reichseisenbahnamts hatte Albert von Maybach (1822 bis 1904) Erfahrung für sein Amt als Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Bild 107 (rechts): Um 1880 entstand diese Innenaufnahme des legendären Anhalter Bahnhofs in Berlin, der zwischen 1875 und 1880 nach Plänen des bedeutenden Architekten Franz Schwechten gebaut wurde.

Fotos 106 u. 107: Landesbildstelle Berlin, Slg. Klee

Bild 108 (rechte Seite unten): Diese Männer schufen die Tilsit-Insterburger Eisenbahn: links Vertreter des englischen Finanzkomitees, rechts örtliche Honoratioren, rechts am Tisch Strousberg. **Fotos 105 u. 108:** Sammlung Klee

Bild 106: Die Straßenfront des "Anhalter". Von hier fuhren die Fernzüge in Richtung Süden.





Gesetz-Sammlung

für die
Königlichen Preussischen Staaten.

— Nr. 46. —

(Nr. 8678.) Gesetz, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat. Vom 20. Dezember 1879.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen u. verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, die Verwaltung und den Betrieb folgender Eisenbahnunternehmungen, nämlich:

- 1) der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des beigebrudten Vertrages vom 13. Juni 1879,
- 2) der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des beigebrudten Vertrages vom 5. Juni 1879,
- 3) der Hannover-Altenbelfener Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des beigebrudten Vertrages vom 8. Juli 1879,
- 4) der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des beigebrudten Vertrages vom 27. August 1879

zu übernehmen.

§. 2.

Die Staatsregierung wird in Gemäßheit der im §. 1 gedachten Verträge zur Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen in demjenigen Betrage ermächtigt, welcher erforderlich ist, um

- 1) den Umtausch der

a) 62 145 000 Mark Stammaktien der Berlin-Stettiner Eisenbahn-	
gesellschaft in vierprozentige Staatsschuldverschreibungen zum Be-	62 145 000 Mark
trage von	
und in vierundeinhalbprozentige Staatsschuld-	10 357 500
verschreibungen zum Betrage von	
zu übertragen.....	72 502 500 Mark
	100

Ref. Samml. 1879. (Nr. 8678.)

Ausgegeben zu Berlin den 25. Dezember 1879.

Bild 109: Titelblatt des preussischen Eisenbahn-Verstaatlichungsgesetzes vom 20. bis 25. Dezember 1879. Der Ankauf der vier dort genannten Gesellschaften bildete den Auftakt zur großen Übernahmewelle.

Abbildung: Slg. Klee

Bild 111 (rechts):

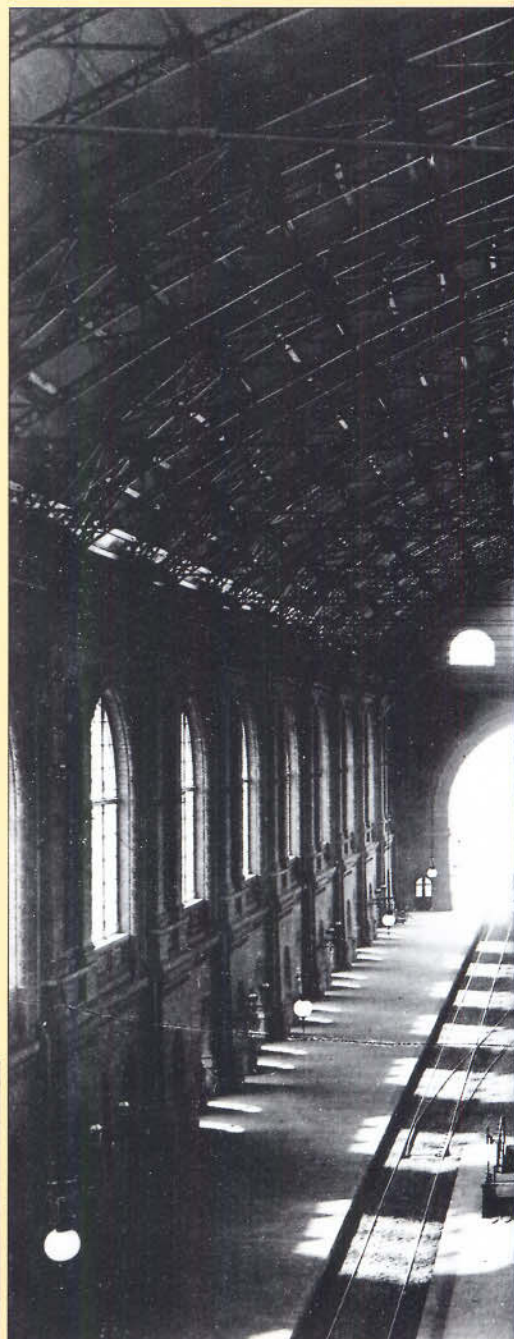
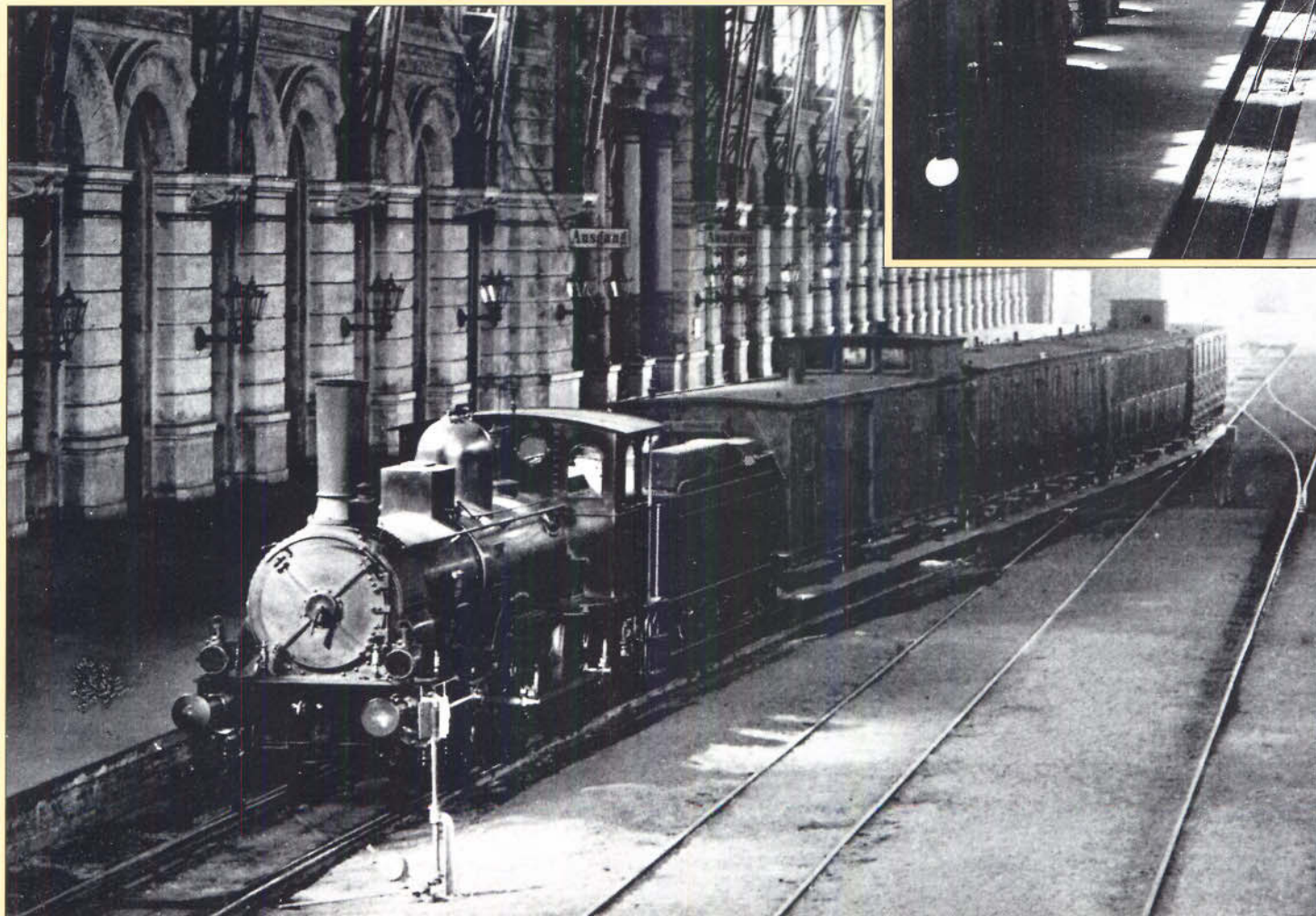
Ein weiterer Blick in die 168 m lange und 61 m breite Halle des Anhalter Bahnhofs (1880). Die Reste der kriegszerstörten Konstruktion wurden 1960 abgetragen.

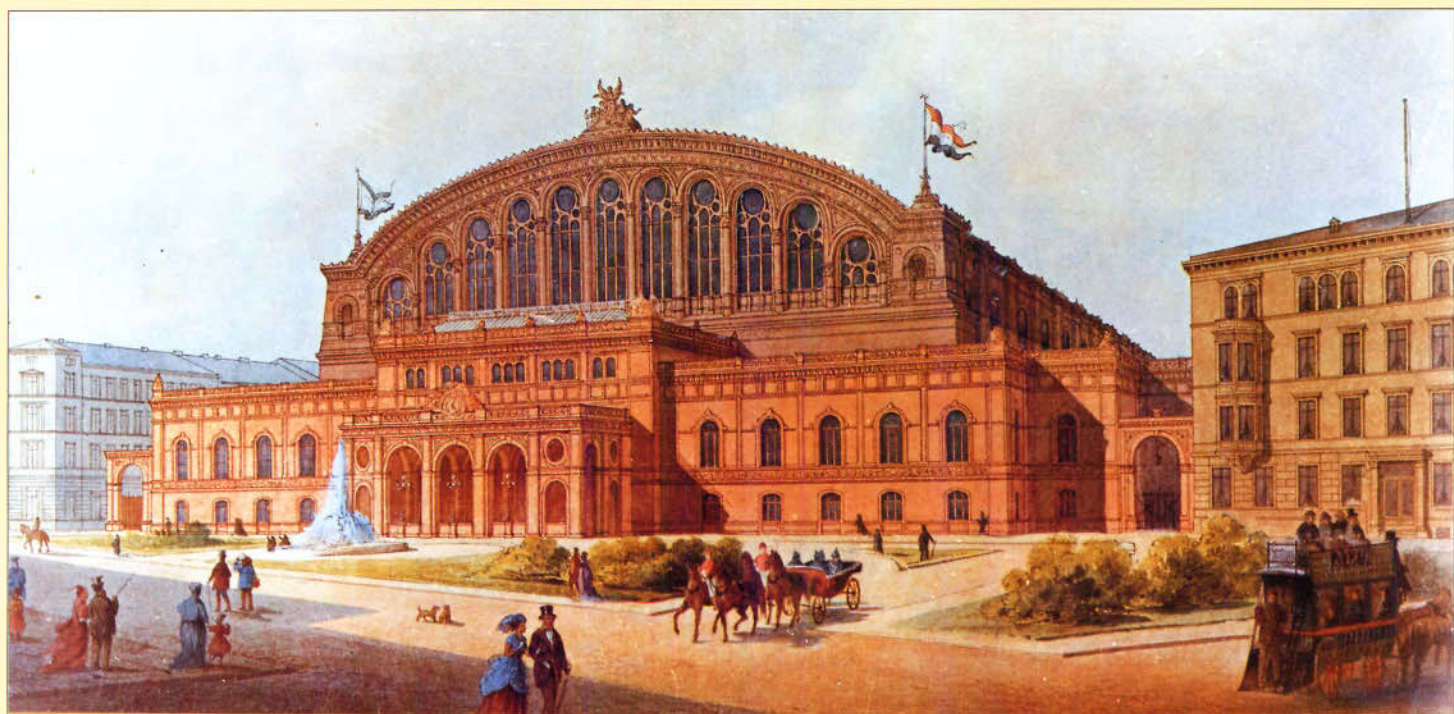
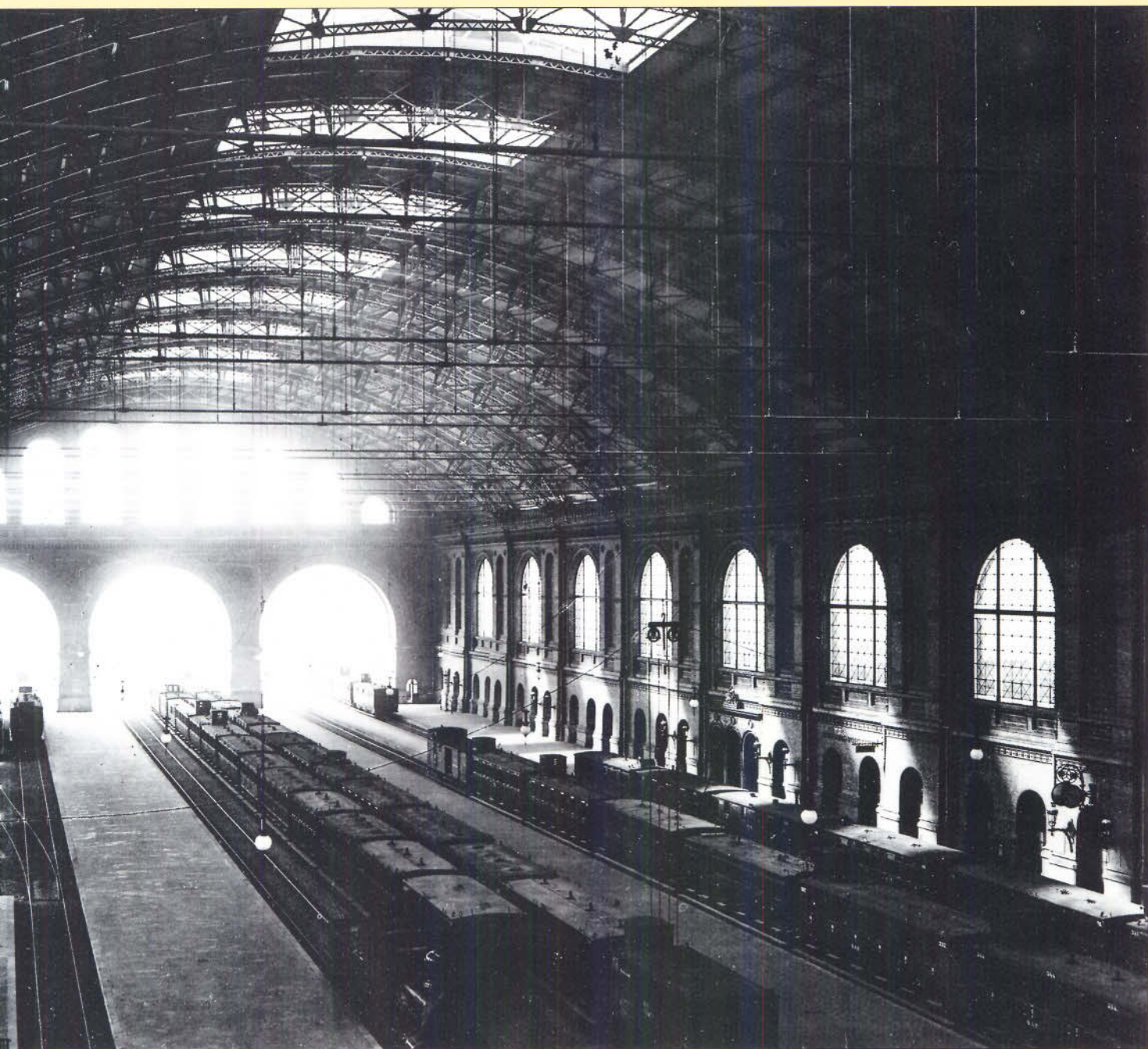
Bild 112 (rechte Seite unten):

Eine kolorierte Ansicht des Anhalter Bahnhofs. Außer Erinnerungen, Abbildungen und der S-Bahn-Station "Anhalter Bahnhof" ist von dem Bauwerk heute nur noch die Ruine des Eingangsportikus übrig.

Fotos 111 u. 112: Landesbildstelle Berlin, Slg. Klee

Bild 110: Noch einmal der bereits von Bild 50 bekannte Zug im 1871 fertiggestellten Lehrter Bahnhof zu Berlin. Die 188 m lange Halle wurde ebenso wie das Empfangsgebäude im Zweiten Weltkrieg zerstört. Foto: Landesbildstelle Berlin, Sammlung Klee







senbahnnetz aufzubauen. Ermöglicht wurde dies durch Lücken im preußischen Aktienrecht: Strousberg, der als "Generalunternehmer" der Bahngesellschaften auftrat, bezahlte sich und seine Lieferanten mit Aktien der jeweiligen Eisenbahnen, die er gerade bauen ließ.

Diese Problematik war allen Beteiligten bekannt. Aber solange neue Bahnstrecken eröffnet würden, war nach Meinung des zuständigen Ministeriums alles in Ordnung. Strousberg nannte die Ostpreußische Südbahn, die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn, die Märkisch-Posener Bahn, die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn, die Berlin-Görlitzer Eisenbahn, die Hannover-Altenbekener Eisenbahn u.a. sein eigen. Die Verknüpfung dieser Linien mit den Strecken Grauhof – Halle und Sorau – Breslau sowie die Verbindung Altenbeken – Ruhrgebiet kamen nicht mehr zustande.

Dem "Multitalent", das nach langem Aufenthalt in England und "Auftritten" als Kunsthändler, Versicherungsmathematiker und Zeitschriftenherausgeber eher zufällig ins Eisenbahngeschäft geraten war, genügte das nicht: Strousberg wollte Europas "Eisenbahnkönig" werden. In Rumänien riß 1870 seine Glücksträhne, und kurz darauf stürzte sein Kartenhaus zusammen. Die schillernde Figur war plötzlich zahlungsunfähig (was die meisten Kenner des Geschäfts schon lange vorausgesagt hatten). Er mußte seine Bahnen abgeben und auch sein gigantisches Restvermögen: Hüttenwerke, Maschinenfabriken (die spätere "Hanomag"), Markthalle und Schlachthof in Berlin, Rittergut und weiteres. Bethel Henry Strousberg war von den Tücken seines "Systems Strousberg" eingeholt worden. Soviel zu den Verfehlungen des Dr. Strousberg. Wäre allerdings nicht wenig später die "Große Depression", die erste Weltwirtschaftskrise neuzeitlichen Typs, hereingebrochen, hätte vermutlich kaum jemand das im Preußischen Landtag abgehaltene Tribunal in Erinnerung behalten. Nun aber ließ sich das hier gesammelte Material trefflich als Beweis für die Notwendigkeit des Übergangs zum Staatsbahnsystem verwenden.

Die Verstaatlichung

Mit dem Ende der "Gründerjahre" erlebte die deutsche Wirtschaft eine tiefe Umstrukturierung und Umbesinnung. Der Wirtschaftsliberalismus verlor seine Attraktivität; die Forderungen nach staatlicher Intervention und nach Einführung von Schutzzöllen wurden immer lauter. Die Schwerindustrie und die Landwirtschaft rückten vom Freihandel ab. Die Großagrarier im Osten, die am Berliner Hof nach wie vor einflußreichste Gruppe, verlangten Einfuhrzölle. Jahrzehntelang hatte der Getreideexport (primär nach England) den Rittergutsbesitzern gute Geschäfte beschert. Aber infolge der Ausdehnung des amerikanischen Eisenbahnnetzes nach Westen entwickelten sich die US-Farmer zu mächtigen Konkurrenten auf dem Weltmarkt. Schutzzölle waren jedoch nur sinnvoll, sofern sie nicht durch die üblichen Sondertarife der Eisenbahnen unwirksam wurden.

Nun galt auch wieder das Argument der Gemeinwirtschaftlichkeit, das 40 Jahre zuvor Hansemann und seine Mitstreiter vorgebracht hatten: Wo Marktmechanismen versagen, müsse der Staat regulierend eingreifen, beispielsweise bei der Eisenindustrie im Sieg-Lahn-Dill-Gebiet, die angeblich nur durch eine veränderte Tarifstruktur zu retten war. Günstigere und im Sinne der Gemeinwirtschaftlichkeit gezielt eingesetzte Tarife sind aber nur zu erreichen, wenn die unrentable Zersplitterung des Eisenbahnwesens aufgehoben wird.

Diese Argumente stießen auch bei Otto von Bismarck durchaus auf Verständnis. Der Mann, dem manche in Wirtschaftsfragen nur Hilfestellung zugunsten seiner Standesgenossen, der Rittergutsbesitzer, nachsagten, fand zunehmend das Vertrauen der Schwerindustrie. Großagrarier und Industrielle forderten die Eisenbahnverstaatlichung, und Bismarck versagte sich ihnen nicht.

Um Bismarcks Eisenbahnpolitik ranken sich zahllose Legenden. Der "eiserne Kanzler" selbst ist daran nicht unschuldig, und er bemühte sich auch nie, den Nebel zu lichten (wie er auch gerade nach seiner Ablö-

sung 1890 bestrebt war, die Realität nach seinen Gedanken darzustellen). In vielen Büchern ist Bismarck als ein Förderer des Reichseisenbahn-Gedankens glorifiziert worden, als ein Mann, der das junge und sich vielfach selbst noch fremde Deutsche Reich durch eine gemeinsame Staatseisenbahn zusammenschweißen wollte, was letztlich an seinen Widersachern, voran den "bösen" Sachsen und Bayern, scheiterte. Wenn überhaupt, dann hat Bismarck diesen Gedanken nur halbherzig verfolgt. Spätestens 1876 mußte allen klar sein, worauf er es wirklich abgesehen hatte: die Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen. Preußen hätte die eigenen Eisenbahnen niemals dem Reich übertragen, ohne daß die anderen Staaten ebenso verfahren wären. Auch dachte Preußen nie daran, die Kontrolle über diese Bahnen aus der Hand zu geben. Das belegen die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die de facto Preußen unterstanden. Reichseisenbahnpläne, die in Berlin geschmiedet wurden, betrachteten Bayern und Sachsen (wo man damals die letzten wichtigen Privatbahnen aus Angst vor dem Zugriff des Reiches verstaatlichte) als Angriffe auf die eigene Souveränität.

Dessen ungeachtet ließ Bismarck 1876 einen Gesetzentwurf zur Übertragung der preußischen Eisenbahnen auf das Deutsche Reich ausarbeiten. In der Begründung ließ er "die Katze aus dem Sack": "Würden die Bestrebungen der Regierung Preußens wegen Übertragung des preußischen Eisenbahnbesitzes auf das Reich scheitern, so könnte es nicht zweifelhaft sein, daß alsdann Preußen selbst...die Entwicklung und Konsolidation seines eigenen Staatsbahnbesitzes als das nächste Ziel seiner Eisenbahnpolitik zu betrachten haben würde. Den Rücksichten, welche Preußen gegenüber seinen Bundesgenossen obliegen, wäre Genüge geschehen, und nichts würde entgegenstehen, der nachteiligen Zersplitterung des Eisenbahnwesens und dem Überwiegen der Privateisenbahnindustrie selbständig entgegenzuwirken. Daß durch die Erweiterung des preußischen Staatseisenbahnbesitzes...das Über-

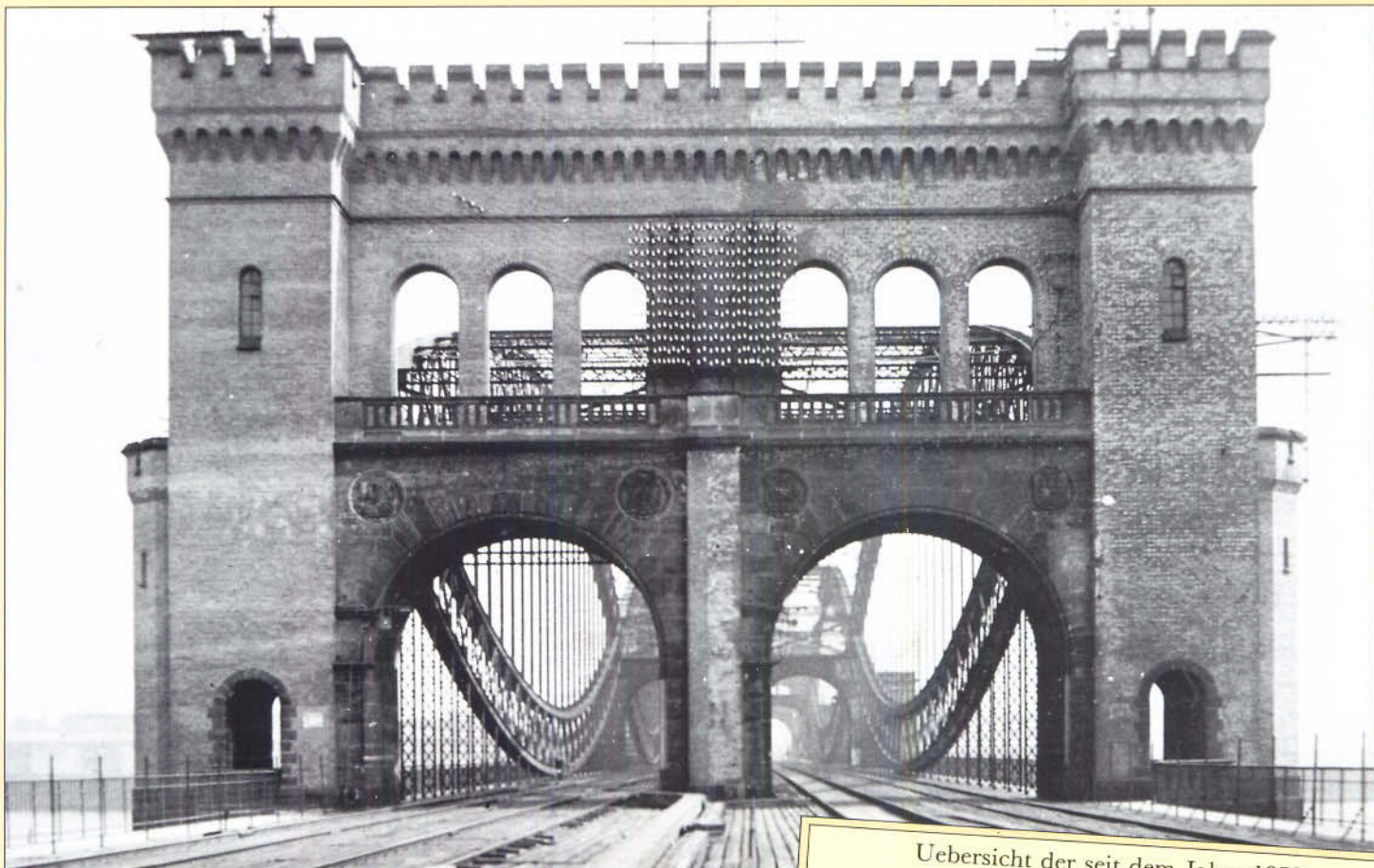


Bild 114: Das nördliche Tor der alten Süderelbbrücke in Hamburg. Sie trug ab 1872 die Strecke der CME nach Bremen und wurde erst später auf vier Gleise erweitert.

Foto: Staatsarchiv Hamburg, Sammlung Klee

Bild 113 (linke Seite oben): Der alte Bahnhof Goslar im Harz um 1890. Die zu Hannover gehörende Stadt war 1866 durch eine Staatsbahnstrecke nach Vienenburg ans Eisenbahnnetz angeschlossen worden. Die Linie wurde an die Braunschweigische Eisenbahn verpachtet.

Foto: Stadtarchiv Goslar, Sammlung Klee

Bild 115: Diese ergänzende Übersicht zu den Tabellen auf den Seiten 50 und 51 rundet das Bild der von Preußen aufgekauften Privateisenbahnen ab.

Abbildung: Sammlung Klee

Ein Berg von Schulden

Einige kleinere Gesellschaften von geringer Bedeutung wurden zunächst nicht übernommen, um die Staatsverschuldung in Grenzen zu halten. Mit der Bahnübernahme wuchs der Schuldenstand schlagartig. Abgeschlossen wurde die Verstaatlichung 1903/04 mit dem Ankauf einiger Bahnen an der russischen Grenze (wohl aus militärischen Überlegungen) sowie einiger,

Übersicht der seit dem Jahre 1872

- a) von Preussen,
- b) gemeinschaftlich von Preussen und Hessen erworbenen Eisenbahnen.

Vorbemerkungen.

1. 1852 ist die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (389,48 km) auf Grund des Ges. vom 31. März 1852 erworben worden.
2. 1855 wurde die Münster-Hammer Eisenbahn (34,94 km) auf Grund des Ges. vom 30. April 1855 erworben.
3. Die Pommersche Zentral- und die Berliner Nordbahn sind nach dem Ges. vom 9. Juli 1875 in untertägigem Zustand vom Staat erworben. Für die Pommersche Zentralbahn sind gezahlt 2.207.348,66 M., für die Berliner Nordbahn 5.874.000 M.
4. Die Aktien der Braunschweigischen Bahn sind mit dem Erwerb der Berlin-Potsdam-Magdeburger und Bergisch-Märkischen Eisenbahn auf den Staat übergegangen.
5. Das Eigentum der Gotha'schen Staatsbahnen Gotha-Ohdruf (17,31 km) und Fröttstädt-Friedrichroda (8,92 km) hat der Staat durch Ges. vom 11. Mai 1888 gegen die Verpflichtung übernommen, das Bahnnetz im Gotha'schen Staatsgebiet unter gewissen Voraussetzungen auszubauen.
6. Mit dem Erwerb der Oberschlesischen Eisenbahn hat der Staat zugleich den Betrieb und die Verwaltung der Stargard-Posenener Eisenbahn übernommen. Nach vollständiger Tilgung der Aktien - 1. Januar 1896 - ist der Staat Eigentümer der Bahn geworden.
7. Das Eigentum der Meiningischen Staatsbahnen von Eisfeld nach Unterneubrunn (18 km) und von Hildburghausen nach Lindenau-Friedrichshall (30 km) ist durch Ges. vom 16. Juli 1895 gegen einen baren Kaufpreis von 781.262,50 M., das Eigentum der schmalspurigen Nebenbahnen von Sal-1902 gegen einen baren Kaufpreis von 1.374.074,65 M. erworben.
8. Die Staatsregierung ist durch Ges. vom 4. August 1897 ermächtigt worden, nach a) dem mit der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft geschlossenen Vertrag vom 10./27. April 1897 das Eigentum der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft an der Eisenbahnstrecke Aachen Marschierort-Richterich und Richterich-Kämpchen für den Staat zu erwerben. Die Übertragung des Eigentums hat stattgefunden am 1. Juli 1898.
9. Zugleich mit der am 1. Juli 1904 erfolgten Übernahme der oberschlesischen Schmalspurbahnen in den staatseigenen Betrieb sind die von dem Betriebspächter auf Grund des Ges. vom 25. Juni 1904 gegen einen Kaufpreis von 207.000 M. erworbenen schmalspurigen Bahnstrecken von Lassowitz-Pickar, nach Vatersegen über Deutsch-Pickar sowie von Poremba nach Redenhütte (im ganzen 21,36 km) in das Eigentum des Staates übergegangen.
10. Die Staatsregierung ist durch Ges. vom 10. Juni 1914 ermächtigt worden, nach a) dem Vertrag vom 14. Januar 1914 die Cronberger Eisenbahn (9,62 km, eröffnet 1874) durch Umtausch von 1.200.000 Mark Aktien der Cronberger Eisenbahn in dreiprozentige Anleihen zum gleichen Nennwert zu erwerben (weitere Nebenkosten 650.000 Mark).
- b) Dem Staatsvertrag vom 30. Dezember 1913 die Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn (52,38 km, davon 0,65 km auf preuß. Gebiet), die gemäß dem Staatsvertrag vom 16. Februar 1864 von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung verwaltet und betrieben wurde, gegen Zahlung einer Summe von 23.000.000 Mark auf den Oldenburgischen Staat zu übertragen.

die im Umkreis von Staatsbahnen nicht mehr "lebensfähig" waren. Bis Ende 1904 hatte Preußen für 4,38 Milliarden Mark rund 15.575 km Privateisenbahnen erworben, wobei die gemeinsam mit Hessen gekaufte Ludwigsbahn noch nicht mitgerechnet ist. Der Widerstand gegen die Verstaatlichung hielt sich in Grenzen. An der Ernsthaftigkeit und umfassend angelegten Struktur des Vorhabens war nicht zu zweifeln, so daß auch die Bahngesellschaften sich koope-

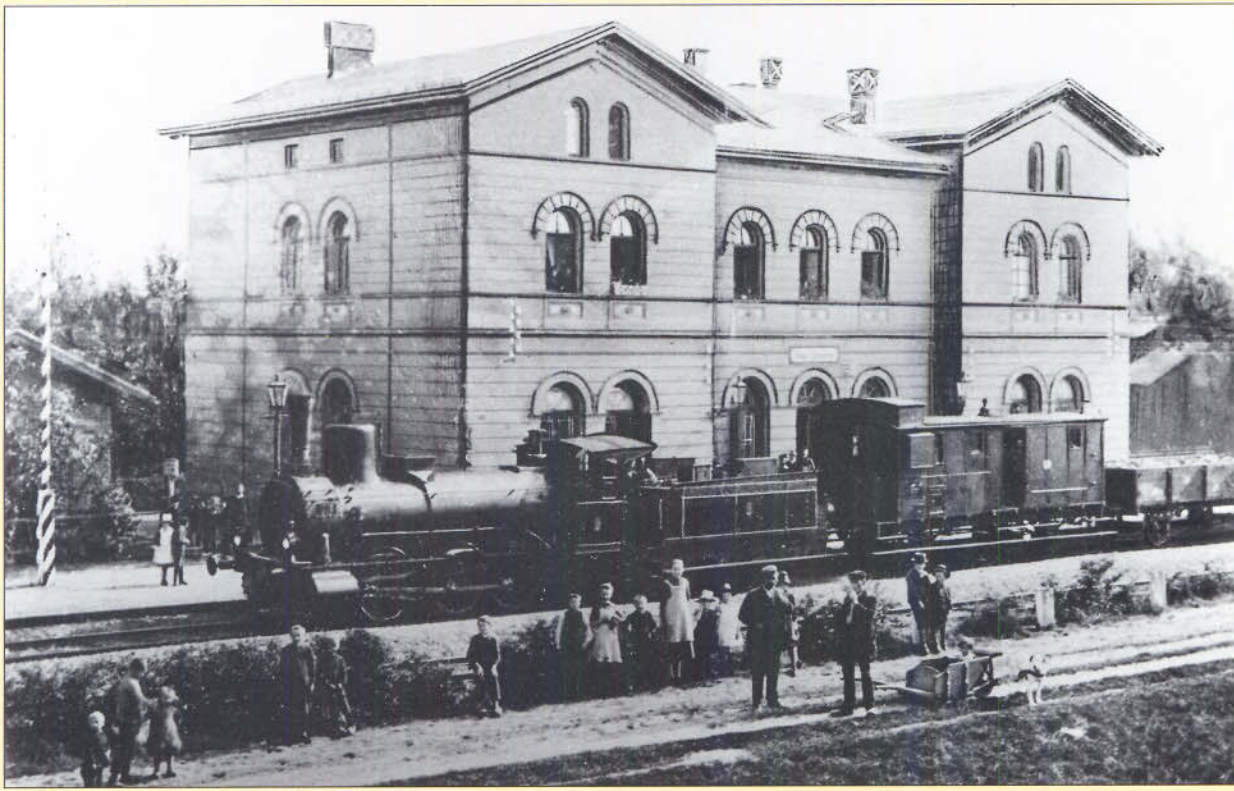


Bild 116: Bahnhof Odenkirchen (bei Mönchengladbach) um 1900. Die Station wurde 1870 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Betrieb genommen. Foto: Stadtarchiv Mönchengladbach, Sammlung Klee

Bild 117 (unten): Der inzwischen um das heutige Empfangsgebäude erweiterte Bahnhof Goslar um 1910. Die typische neuromanische Architektur erinnert an die Bedeutung Goslars im frühen Mittelalter. Foto: Stadtarchiv Goslar, Sammlung Klee

rativ zeigten. Deren Widerstand wäre auch sinnlos gewesen, weil August von der Heydt jahrelang gezeigt hatte, wie man sie gefügig machte. Entscheidend war die Tatsache, daß den Bahnaktionären ein Tausch ihrer Aktien gegen Staatsschuldscheine in einem höchst vorteilhaften Verhältnis angeboten wurde.

Die Mitglieder der Privatbahndirektionen erhielten ebenfalls großzügige Entschädigungen. Das sei der "Sozialismus des Herrn Bismarck", kommentierte bissig Friedrich Engels diese gewaltige finanzielle Transaktion namens "Eisenbahnverstaatlichung". Selbst die Staatsregierung bestritt ihr großzügiges Vorgehen nicht. Man hätte den Bahnen auch niedrigere Kaufsummen aufzwingen können; aber Preußen habe es nicht nötig, so Albert von Maybach, auf Kosten seiner Bürger Geschäfte machen zu müssen.

Die Verstaatlichung ging mit erstaunlich geringen verwaltungstechnischen Veränderungen einher. Im November 1879 beschloß man, dem Minister für öffentlichen Arbeiten elf Eisenbahndirektionsbezirke zu unterstellen. Dazu gehörten neben den alten Direktionen Breslau, Bromberg, Elberfeld, Frankfurt und Hannover die neuen Di-

rektionen Altona, Berlin, Cöln linksrheinisch, Cöln rechtsrheinisch, Erfurt und Magdeburg. Diesen unterstanden 75 Betriebsämter, die sich nach den Abteilungen Etat- und Kassenwesen, Verkehr sowie Bau- und Betriebswesen gliederten. Mit dieser Organisationsform wollte man zunächst die von den Privatbahnen übernommenen Strukturen weiterverfolgen.

Einige Jahre später erwies sich dieser Aufbau als zu umständlich und wurde durch eine straffere Leitung ersetzt: 1895 strich man die Betriebsämter (1910 lebten sie in veränderter Funktion als "Ämter" wieder auf); die Zahl der Direktionen hingegen wurden auf 20 erhöht. In Köln gab es nur noch eine Direktion; zehn neue kamen hinzu: Kassel, Danzig, Essen, Halle, Kattowitz, Königsberg, Münster, Posen, Saarbrücken und Stettin. Mit der Gründung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft 1896 kam als 21. die "Großherzoglich Hessische und Königlich Preussische Eisenbahn-Direktion zu Mainz" hinzu.

1907 wurde in Berlin zur Entlastung der Direktion das Eisenbahn-Zentralamt gegründet. Hier erledigte man allgemeine Auf-

gaben wie den Wagenausgleich, die Beschaffung von Fahrzeugen, Geräten und Materialien, die Erstellung von Baumusterentwürfen, ferner Personalangelegenheiten und anderes mehr.

Die Neustrukturierung war Ausdruck der starken Konzentrationstendenzen bei der K.P.E.V. Dies wollte man zunächst noch verbergen, da mit der Verstaatlichung vielfach Befürchtungen auftraten, wonach sich die neue Staatsbahn zu einem kundenfernen, unbeweglichen "Klotz" entwickeln könnte. Das trat nicht ein, und es gingen nur wenige Klagen dieser Art ein. Wider Erwarten machte die Staatsbahnverwaltung ihre Sache gut, und in vielerlei Hinsicht – etwa bei einer effektiveren Bewirtschaftung des Güterwagenparks – zeigte die Zentralisierung entscheidende Vorteile. Daher wurde von keiner Seite ernsthaft eine Rückkehr zum Privatbahnsystem gefordert.



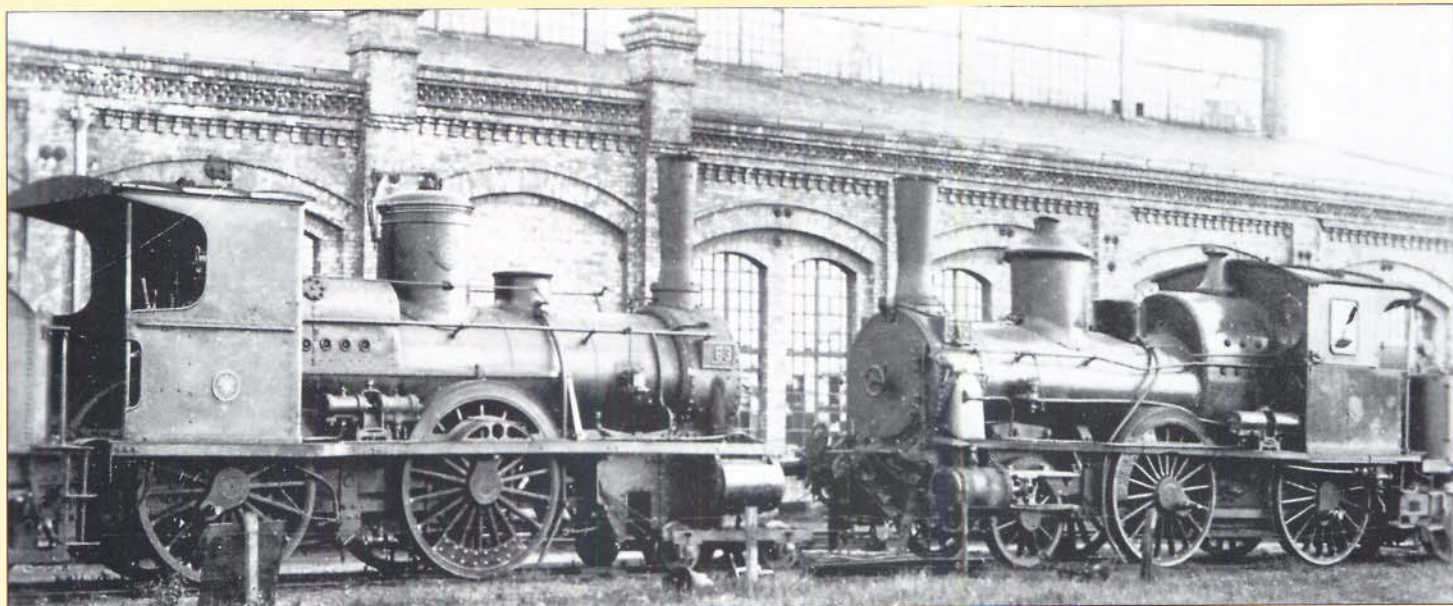


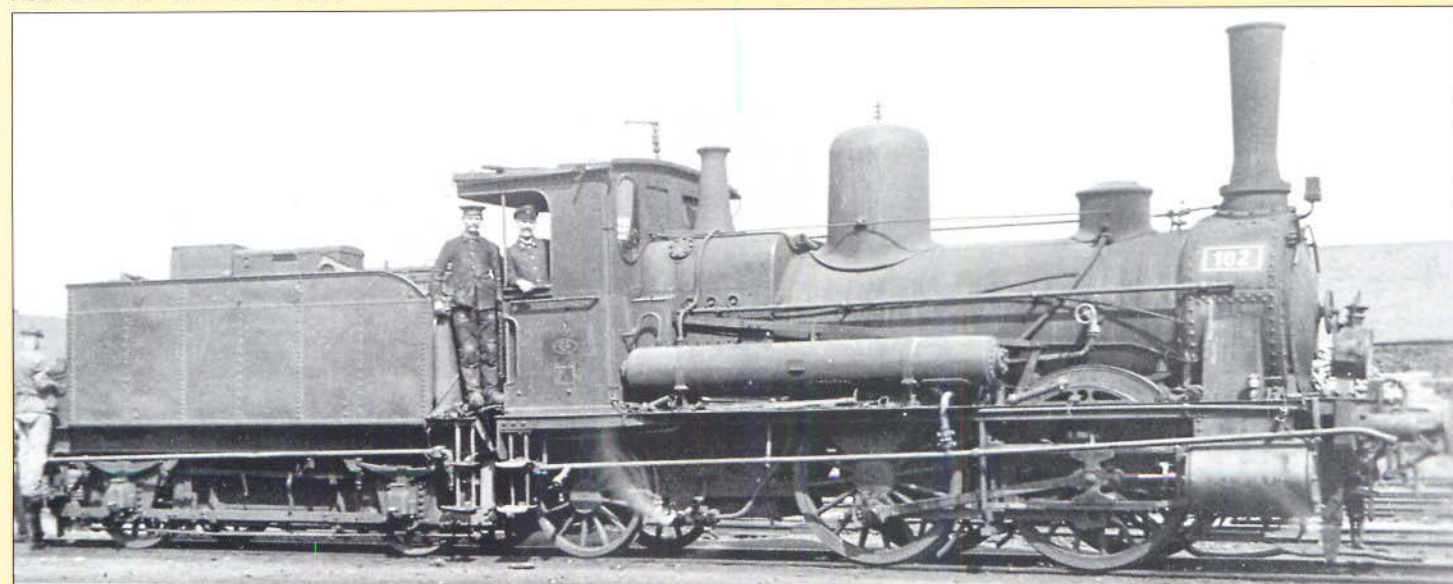
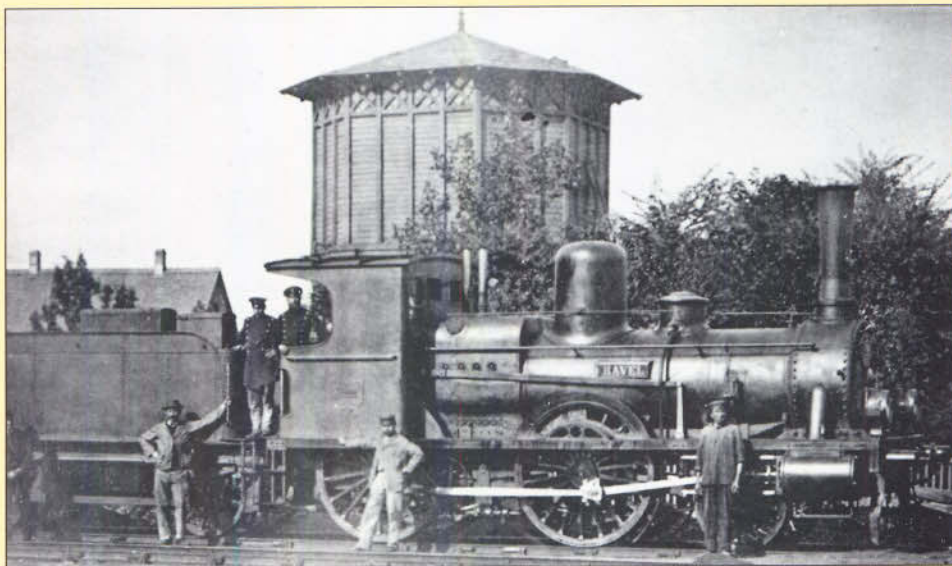
Bild 118: Für die Strousberg-Bahnen wurden in jener Zeit spezielle Lokomotiven bei Hanomag gebaut, als die Fabrik Strousberg gehörte. Unser Bild zeigt die ehemalige Lok "Lamme" (73, Hanomag 941) der Hannover-Altenbekener Eisenbahn. Sie wurde 1883 zur Hannover 363 und ist hier zusammen mit der Lok Hannover 330 (rechts; Cöln-Mindener Eisenbahn) abgestellt (teilweise demontiert). **Fotos 118 bis 129: Sammlung Dr. Scheingraber**

Das Eisenbahn-Imperium Strousberg und sein Lokomotivpark

Im vorigen Kapitel wurde bereits in aller Kürze auf Strousberg und sein Eisenbahn-Imperium eingegangen. Da Strousberg nach dem Tod von Georg Egestorff dessen Lokomotivfabrik in Linden bei Hannover erwarb und dort mehrere Jahre Lokomotiven für seine Bahnen baute, scheint es angebracht, diese Bahnen und ihre Lokomotiven kurz vorzustellen.

Bild 119: Eine weitere Strousberg-1B war die Elsaß-Lothringer A2 "Havel", hier in Weißenburg im Elsaß aufgenommen. Sie war ursprünglich für die Halle-Sorau-Gubener Bahn als Nr. 46 bestimmt gewesen, wurde aber an die Reichseisenbahnen verkauft (Hanomag 466, 1870).

Bild 120: Ursprünglich gleichfalls für Halle-Sorau-Guben bestimmt (Nr. 53) war diese B1-Lokomotive von Hanomag, die als "Leine" an die Reichseisenbahnen verkauft wurde.



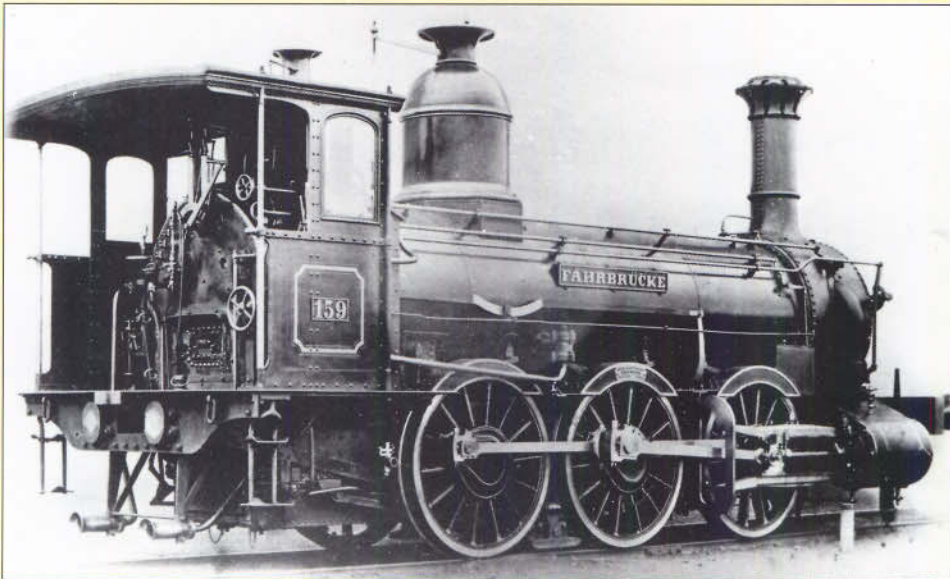
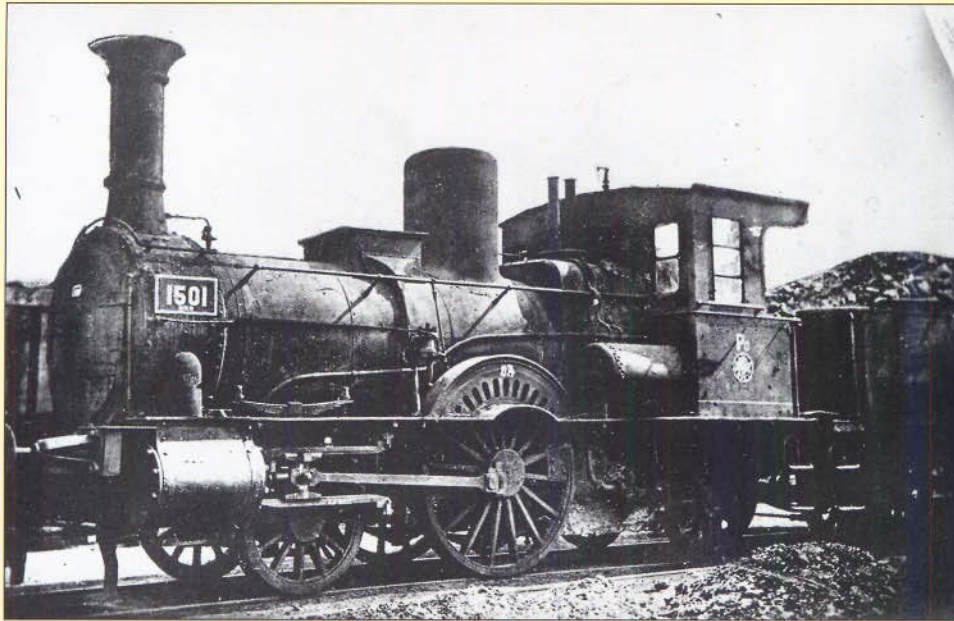
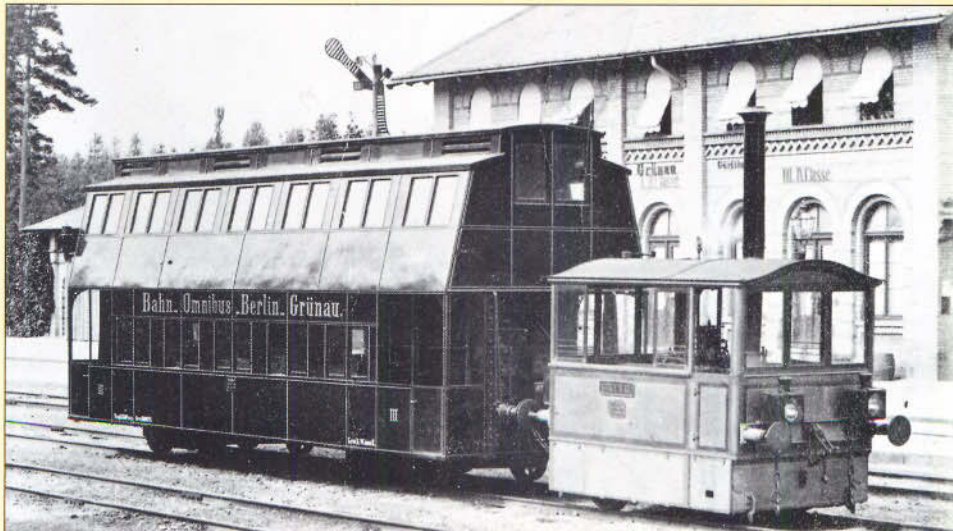


Bild 122: Die Berlin-Görlitzer Eisenbahn hat eine Reihe sächsischer C-Lokomotiven übernommen. Die Lok "Fährbrücke" auf unserem Bild gehörte zur Sächsischen Westlichen Staatsbahn (1866, Hartmann 267) und blieb auch in Sachsen. Aus derselben Lieferung gingen sechs gleichartige Maschinen als Bahnnummern 13 bis 18 an die Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Bild 121 (ganz oben): Die Lokomotive Nr. 59 der Berlin-Görlitzer Eisenbahn wurde 1874 von Wöhlert (Fabriknummer 549) gebaut und mehrfach umgenummert, ehe sie 1906 als (P 0) Berlin 1501 zur einzigen Lok dieser Gattung im Bezirk der KED Berlin wurde. 1909 ist sie dann ausgemustert worden.

Bild 123: Die Trambahn-Lok "Grünau" steht mit einem doppelstöckigen "Bahnomnibus" im Bahnhof Grünau. Krauss hat sie 1877 als Fabriknummer 572 in München gebaut.



Zunächst soll sein gewaltiges Eisenbahnnetz (Karte S. 63!) zeigen, welch weit über Deutschland hinausgehende Pläne dieser Mann hatte. Es schwebte ihm ein Eisenbahnnetz vor, das Nord- und Ostsee mit dem Schwarzen Meer verband. Diese Pläne waren, was Deutschland betrifft, in kürzester Zeit bereits recht weit gediehen. Geplant war eine durchgehende Schienenverbindung von Hannover bzw. Dortmund über Halle – Cottbus – Breslau zur Landesgrenze bei Dzieditz, wo Anschluß an die österreichische Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bestand. Die Bahn sollte über Kaspchau – Kiralyhaza – Jassy weiter nach Odessa führen. Südlich von Jassy wären die damals noch dem Osmanischen Reich tributpflichtigen Moldau-Fürstentümer, das spätere Rumänien, eisenbahnmäßig erschlossen worden.

Die Verbindung der Ostsee mit dem Schwarzen Meer war von Königsberg aus über die Ostpreußische Südbahn und die anschließende breitspurige russische Anschlußbahn Grajewo – Brest nach Odessa geplant. In Preußen fehlten an einer durchgehenden Strousberg-Bahn Hannover – Dzieditz nur die beiden Verbindungsstrecken Vienenburg/Grauhof – Halle und Sorau – Breslau. Der geplante Anschluß an das Ruhrgebiet über Altenbeken nach Dortmund stand gleichfalls noch auf dem Papier. Dagegen waren die Ungarische Nordostbahn und die Strecken im späteren Rumänien beim selbstverschuldeten Zusammenbruch des Strousberg-Imperiums bereits ziemlich weit gediehen.

Die in Preußen von Strousberg gebauten oder unter seiner maßgeblichen Mitwirkung entstandenen Bahnen waren:

- die Hannover-Altenbekener Eisenbahn,
- die Berlin-Görlitzer, die Halle-Sorau-Guben und die Märkisch-Posener Eisenbahnen, die ein zusammenhängendes Netz bildeten,
- die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn,
- die Ostpreußische Südbahn.

Alle Strousberg-Bahnen außer der Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn waren nur "Hauptbahnen zweiten Ranges" und hatten somit keinen Schnellzugverkehr. Ihr Lokomotivpark kam daher auch ohne Schnellzugloks aus. Wie Strousberg seine Bahnen ohne Schnellzugverkehr und unter Umgehung aller wichtigen Städte außer Hannover, Berlin und Breslau hätte rentabel betreiben wollen, bleibt wohl sein Geheimnis. In seiner Fabrik bei Hannover ließ Strousberg einheitliche Lokomotiven für den Einsatz auf seinen Bahnen entwerfen und bauen. Dies waren eine 1B-Personenzuglokomotive mit durchhängendem Stehkessel, eine B1-Gemischtzuglokomotive mit durchhängendem Stehkessel und eine C-Güterzuglokomotive mit überhängendem Stehkessel. Alle drei Bauformen hatten die überhöhte Belpaire-Stehkesseldecke und eine außenliegende Allan-Steuerung.

Ein Teil der in Hannover produzierten Maschinen gelangte 1871/72 an die neuerrichteten Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen. Nach dem Abzug der französischen Lokomotiven mußten diese nämlich ihren

dringendsten Bedarf durch den Ankauf von anderen Bahnen decken. Strousberg erkannte diese Chance sehr schnell und verkaufte einen Teil seiner in Hannover hergestellten Maschinen für gutes Geld an die Reichseisenbahnen.

Strousberg konnte seinen gesamten Lokomotivbedarf nicht von Hannover aus decken; deshalb fanden sich auf seinen Bahnen zahlreiche Loks aus anderen deutschen Fabriken. Dabei berücksichtigte Strousberg tunlichst Hersteller aus dem näheren Umfeld seiner Strecken. Die Beziehungen zur Firma Borsig wurden allerdings bereits 1866 abgebrochen, als man dort wagte, ein wichtiges Maschinenstück bei einer Lieferung bis zur Bezahlung der letzten Rate zurückzubehalten. Dies soll mit einer der Gründe für den Erwerb der Egestorffschen Fabrik gewesen sein.

Die Ostpreußische Südbahn bezog den weitaus größten Teil ihrer Lokomotiven von der Union-Gießerei in Königsberg. Darunter befanden sich auch drei 1A1-Personenzuglokomotiven aus dem Jahre 1875. Sie waren mit den zeitgleich bei der Stettiner Firma Vulcan für die Berlin-Stettiner Eisenbahn gebauten C 40 bis 43 die letzten deutschen 1A1-Lokomotiven. Die später gebauten Maschinen der Ostpreußischen Südbahn entsprachen weitgehend den preußischen Normalien, obwohl die Bahn erst am 1. Juli 1903 in Staatsbesitz überging.

Die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn (ROUE), die bis 1868 als "Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn" firmierte, eröffnete ihr Streckennetz 1857/58 mit der Linie Tarnowitz – Vossowska – Oppeln. Zehn Jahre später folgten der Streckenabschnitt Breslau – Oels – Kreuzburg – Vossowska und die Fortsetzung von Tarnowitz über Beuthen und Schoppinitz zur Grenze bei Dzieditz mit Anschluß an die österreichische Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

Einen weiteren Anschluß bildete 1876 das kurze Streckenstück von Schoppinitz nach Sosnowitz zur Warschau-Wiener Eisenbahn. Die erst 1881 konzessionierte Linie Kreuzburg – Rosenberg – Lublinitz – Tarnowitz wurde nur in ihrem ersten Teil bis Rosenberg von der Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn gebaut; die restlichen 64 km bis Tarnowitz wurden erst 1884 nach der Verstaatlichung der Bahn auf Staatskosten fertiggestellt.

Der Lokomotivpark der ROUE bestand bis 1866 nur aus vier englischen B1 mit Innenzylindern und vier 1B-Güterzuglokomotiven von Borsig mit 406/559/1252 mm Hauptabmessungen. Erst mit der Erweiterung des Streckennetzes 1866 wurden 15 1A1-Schnellzuglokomotiven und 21 1B-Güterzuglokomotiven beschafft. Lieferant der 1A1 war der Stettiner Vulcan; die 1B-Maschinen stammten vornehmlich von der Maschinenbauanstalt G. H. von Ruffer in Breslau, aus der 1895 die Maschinenbauanstalt Breslau hervorging.

Nur wenige Jahre später, 1871, lieferte Vulcan sechs C-Güterzuglokomotiven mit 458/628/1195 mm Hauptabmessungen. Ihren Weiterbau übernahmen 1872 bis 1874

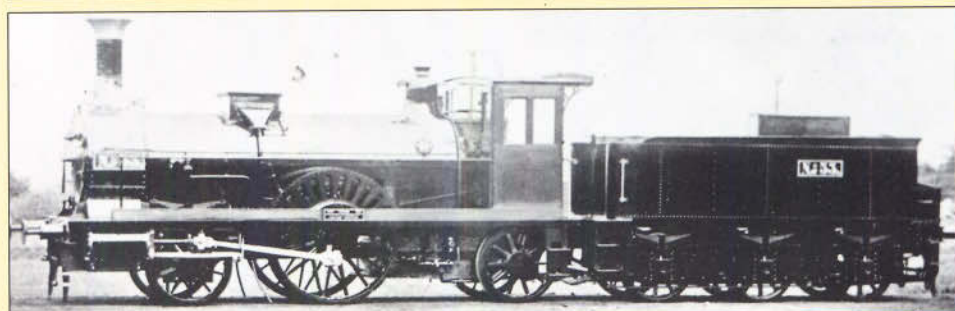
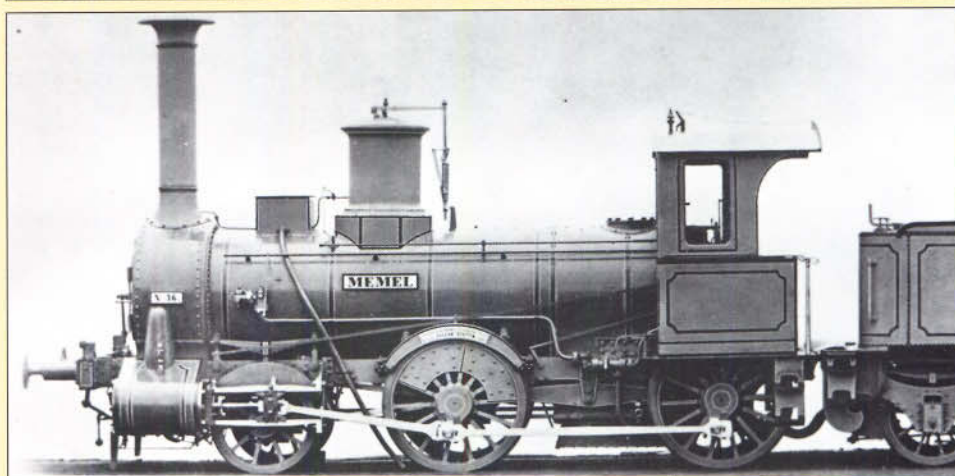
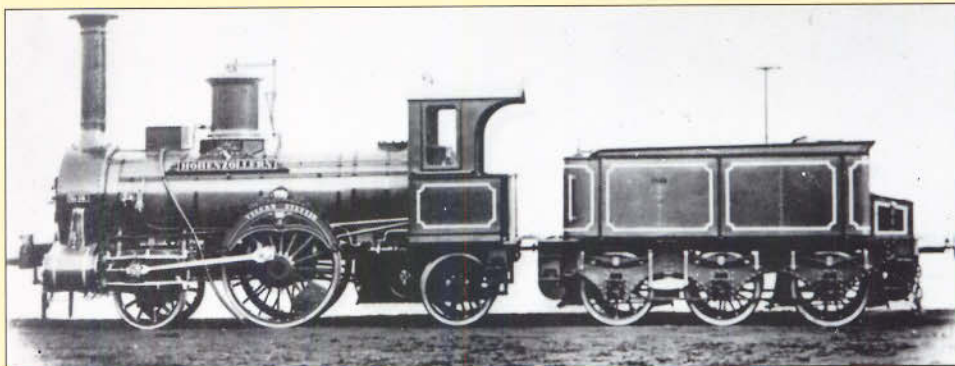
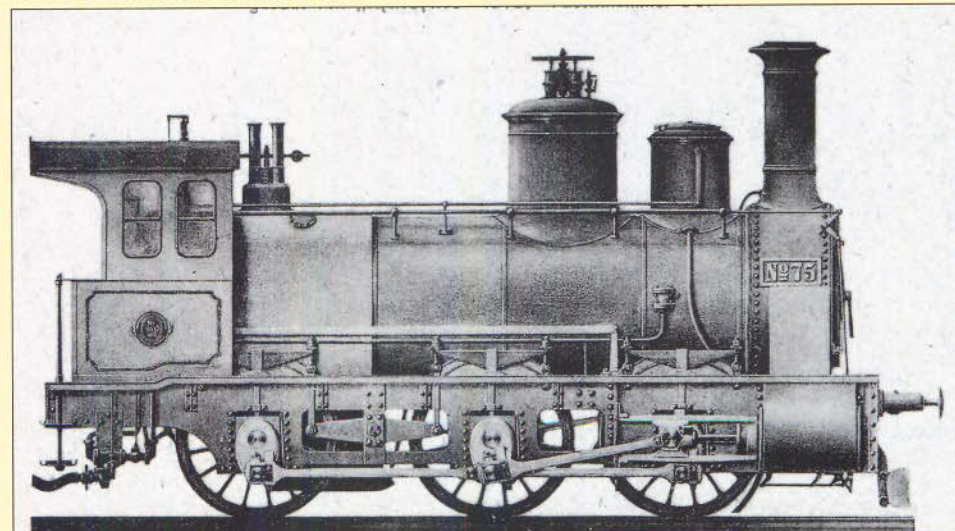


Bild 126: 1A1-Schnellzuglokomotive der Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn mit den Hauptabmessungen 405/523/1870 mm. Sie gehört zu den 15 Maschinen, die Vulcan 1868 an die Rechte-Oder-Ufer-Bahn lieferte (Fabriknummern 139 bis 153). Bis auf eine wurden sie 1884 noch alle in Breslau 7 bis 20 umgezeichnet; nur drei davon wurden 1895 zu Breslau 491 bis 493 und ein Jahr später ausgemustert.

Bild 124 (ganz oben): 1A1-Personenzuglok "Hohenzollern" der Märkisch-Posener Eisenbahn. Sie war die Fabriknummer 200 des Stettiner Vulcan (1870) und seit 1883 die Berlin 56.

Bild 125 (darunter): Gleichfalls vom Stettiner Vulcan stammt die 1B-Güterzuglok Nr. 36 "Memel" der Märkisch-Posener Eisenbahn, die 1883 bei der KED Berlin die Betriebsnummer 636 erhielt. Erst beschaffte man 1878 drei C-Güterzuglokomotiven von Hartmann in Chemnitz.

Bild 127: C-Güterzuglokomotive, Bahnnummer 75, der Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn. Hanomag lieferte sie 1873 mit der Fabriknummer 901 als letzte dieser 15 Maschinen umfassenden Gruppe. Die Lok hatte für damalige Güterzuglokomotiven relativ große Treibräder mit 1412 mm Durchmesser.



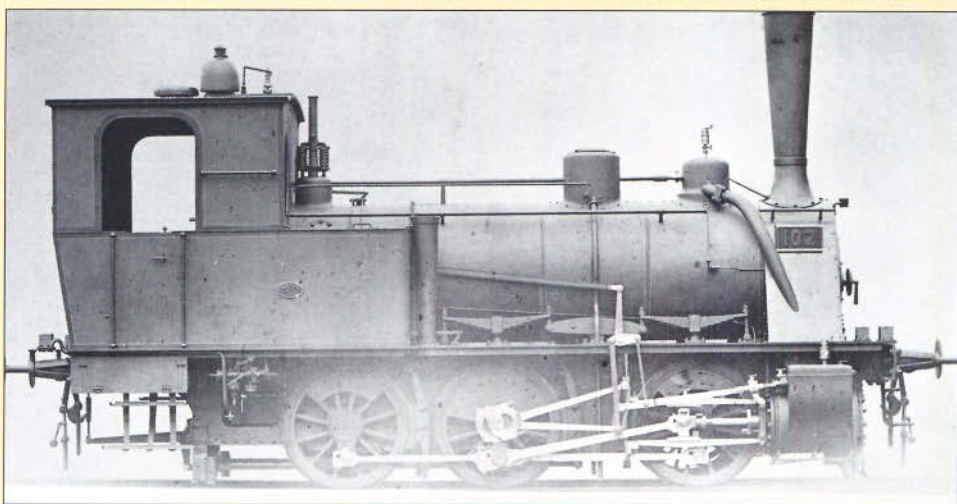
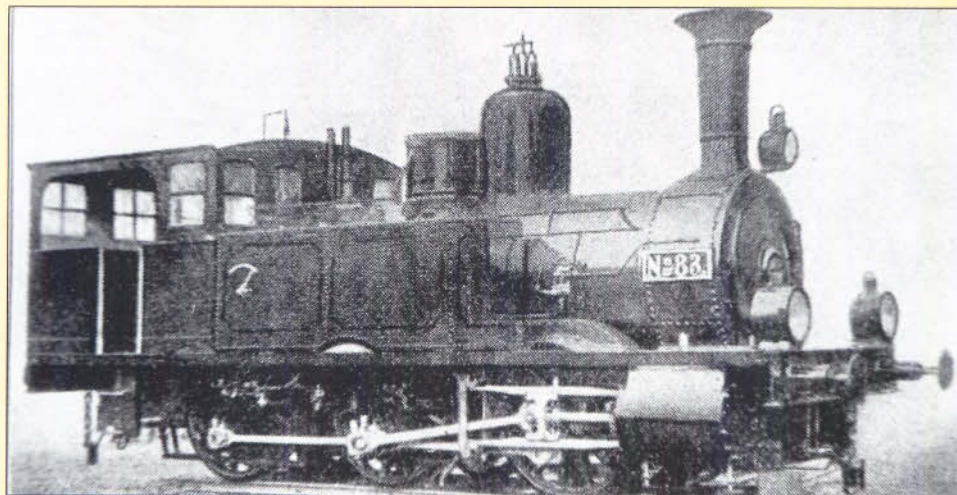


Bild 129: Von den größtenteils von der Union Gießerei in Königsberg gelieferten Lokomotiven der Ostpreußischen Südbahn fehlt leider entsprechendes Bildmaterial. Hier eine der beiden Borsig-C-Tenderloks für Fischhausen – Palmnicken, Normalbauarten nach Musterblatt III-4e, 1906 in (T 3) Königsberg 6126 und 6127 umgezeichnet, 1917 bzw. 1913 ausgemustert.

Bild 128 (ganz oben): Obwohl bereits 1874 gebaut, wurde die Gruppe von acht schweren C-Tenderlokomotiven der Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn nach über 30 Dienstjahren 1906 bis auf zwei Maschinen in (T 7) Kattowitz 6806 bis 6811 umgezeichnet.

Henschel (fünf), Schichau (drei), von Ruffer (acht) und Hanomag (vier). Diese Maschinen hatten Außenrahmen und unterstützte Stehkessel. Der Treibraddurchmesser betrug bei den Henschel-Loks 1292 mm, bei den restlichen 1450 mm.

Aber bereits 1873/74 kehrte man wieder zur Bauform mit Innenrahmen zurück und beschaffte 1874 von Sigl/Wien und von v. Ruffer je vier schwere C-Tenderloks für den Güterzugdienst auf kurzen Strecken. Sie ähnelten den gleichzeitig für die Ober-

schlesische Eisenbahn gebauten Maschinen und hatten 445/628/1420 mm Hauptabmessungen. Die spätere KED Kattowitz reihte 1906 noch sechs dieser Maschinen in die Gattung T 7 ein. 1880 baute Henschel nochmals sechs etwas leichtere Ct für die ROUE mit 425/610/1330 mm. Bei der KED Breslau wurden sie 1906 zu den (T 7) Breslau 6801 bis 6806.

1873/74 wurden weitere 26 C-Güterzuglokomotiven von Henschel und Sigl/Wien (acht) in der Bauform der Bergisch-Märki-

schen Eisenbahn geliefert, die dort wegen des wirtschaftlichen Abschwungs nicht benötigt wurden. Fünf von Henschel 1874 gebaute 1B-Schnellzugloks hatten die Hauptabmessungen 438/610/1855 mm. Zehn 1882 in zwei gleichen Baulosen von Henschel und der Union-Gießerei gelieferte C-Güterzuglokomotiven entsprachen bereits den preußischen Normalien.

Eine gemeinsame Direktion in Berlin verwaltete die Berlin-Görlitzer, die Halle-Sorau-Gubener und die Märkisch-Posener Eisenbahn. Der Vertrag vom 14. November 1881 regelte die Übernahme der Berlin-Görlitzer Eisenbahn durch den Staat; die Betriebsführung wurde einer eigenen "Kgl. Direktion der Berlin-Görlitzer Eisenbahn" übertragen, jedoch bereits zum 1. April 1883 der KED Berlin zugewiesen. Bereits zum 1. Januar 1877 wurde die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn verstaatlicht und der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn unterstellt. Ihr Bezirk wurde zur Kgl. Eisenbahn-Commission Halle. Betrieb und Verwaltung der Märkisch-Posener Eisenbahn gingen zum 1. Mai 1882 auf die KED Berlin über, die hierfür das Eisenbahn-Betriebsamt Guben errichtete.

Der Lokomotivpark der drei Bahnen war recht uneinheitlich und bestand zunächst aus 1A1-Lokomotiven für den Personen- und 1B-Maschinen für den Güterzugdienst nach Bauformen von Borsig und Vulcan. 1866 übernahm die Berlin-Görlitzer Eisenbahn sechs C-Güterzuglokomotiven der westlichen Sächsischen Staatsbahn, denen 1869 vier weitere folgten. Alle zehn stammten von Hartmann in Chemnitz. Sie hatten höchst einfache Rahmen, die aus einer oben durchlaufenden starken Platte bestanden, an der die Achsgabeln aus dünneren Doppelblechen angesetzt waren. Zehn weitere C-Güterzugloks, gleichfalls nach Bauart der Sächsischen Staatsbahn, lieferte Hartmann 1875 im Anschluß an 30 C-Lokomotiven von Wöhlert aus den Jahren 1869 bis 1874. Alle diese C-Bauformen hatten Hauptabmessungen von 438/610/1416 mm. (Bei den Maschinen der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn betrug der Treibraddurchmesser nur 1380 mm.)

Bei der Berlin-Görlitzer Eisenbahn waren ab 1868 noch vier 1B-Personenzugloks mit Außenrahmen der Bauart Hall (418/522/1606 mm) in Betrieb. Erwähnenswert sind noch die beiden B-Straßenbahn-Lokomotiven "Adlerhof" und "Grünau", die Krauss 1877 für den "Bahn-Omnibus" Berlin-Grünau gebaut hatte. Sie verkehrten anfangs mit ein bis drei Personenwagen, später jedoch mit eigens gebauten vierachsigen Doppelstockwagen, in denen 100 Personen Platz hatten.

Die Hannover-Altenbekener Eisenbahn schließlich besaß nur Lokomotiven der 1871 bis 1874 von Hanomag gelieferten Stroussberg-Bauarten. Es waren dies:

- 14 1B-Personenzugloks mit 405/562/1726 mm,
- 22 B1-Personenzugloks mit 418/602/1412 mm und
- 24 C-Güterzugloks mit 445/628/1255 mm Hauptabmessungen.

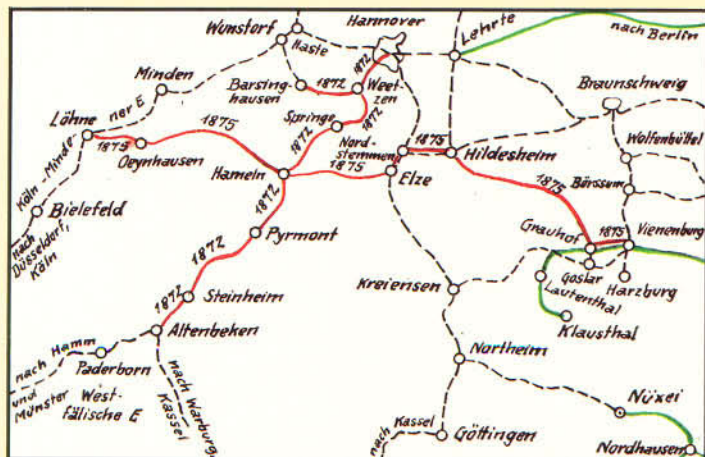
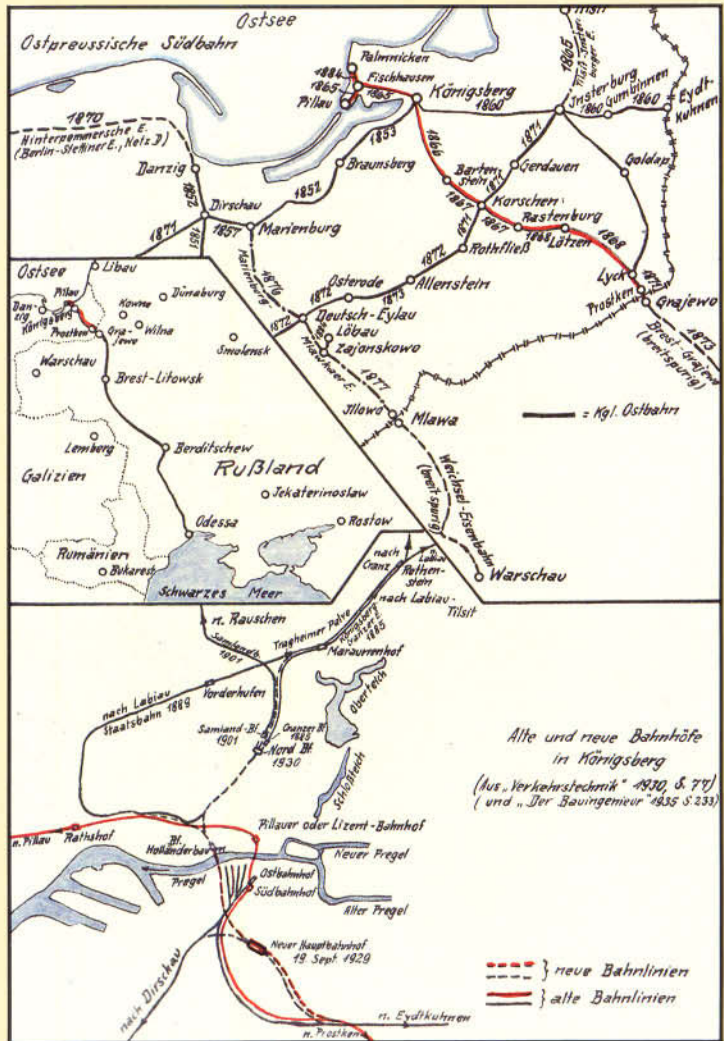
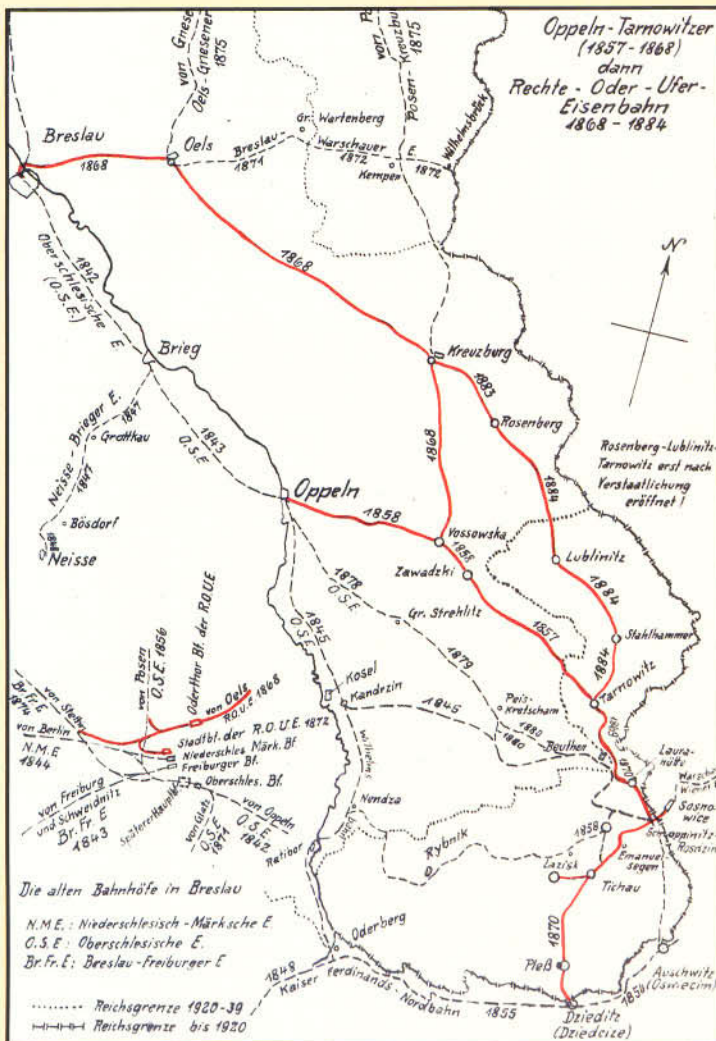


Bild 130: Das Streckennetz der ehemaligen Hannover-Altenbekener Eisenbahn (rot) mit Angabe des Eröffnungsjahrs. Karten 130 bis 134: H. Bombe, Sig. Dr. Scheingraber



Die Hannover-Altenbekener Eisenbahn wurde bereits ab Juni 1872 von der privaten Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn verwaltet und zusammen mit dieser zum 1. Februar 1880 verstaatlicht. Während die ehemalige Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn bei der KED Magdeburg blieb, ging die Hannover-Altenbekener Eisenbahn an die KED Hannover über.

Bild 131 (oben): Streckenführung der Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn 1868 bis 1884 mit der Lage der alten Breslauer Bahnhöfe.

Bild 132 (oben rechts): Die Strecke der Ostpreussischen Südbahn samt einer Übersicht über die Lage der alten und neuen Bahnhöfe in Königsberg.

Bild 133 (Mitte): Das zusammenhängende Streckennetz der Berlin-Görlitzer (blau), der Halle-Sorau-Gubener (rot) und der Märkisch-Posener (grün) Eisenbahn.

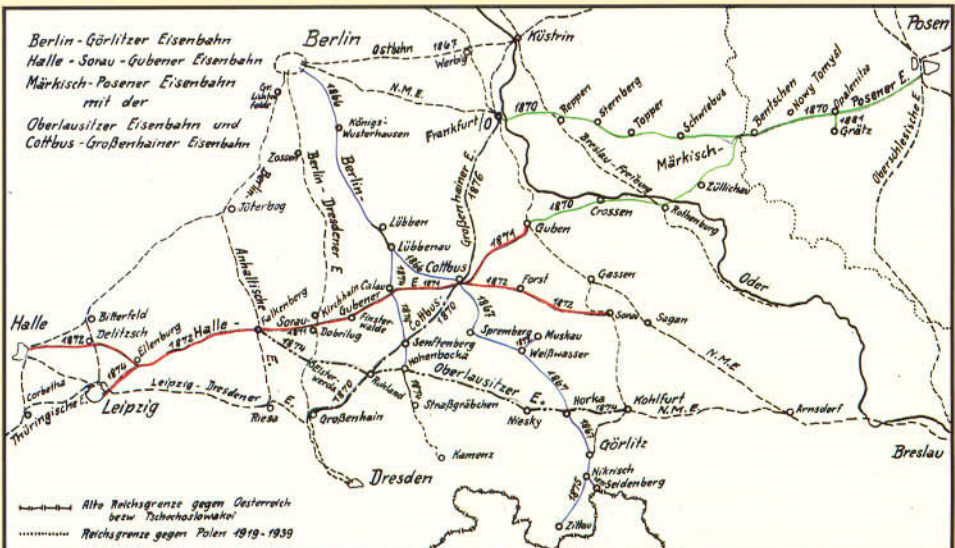
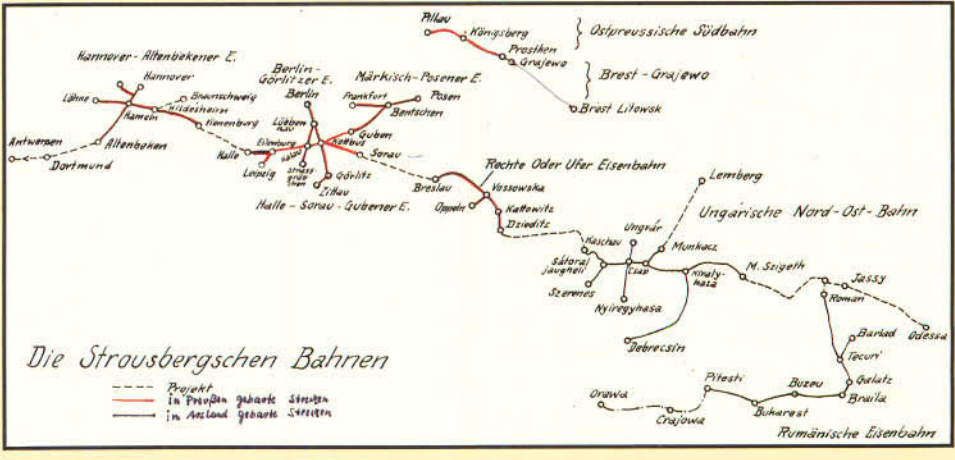
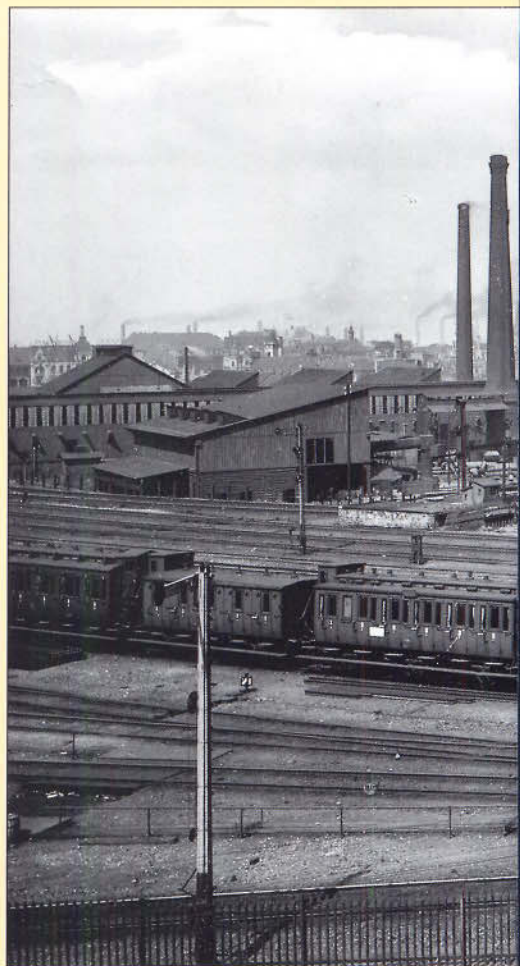


Bild 134 (rechts): Das Netz der Strousberg-Bahnen zwischen Hannover und Odessa. Die in Preußen gebauten Bahnen sind rot, die im europäischen Ausland gebauten schwarz ausgezogen. Die gestrichelten Bahnlinien waren projektiert, wurden aber nicht mehr ausgeführt.





Vom Glanz und Ende der K.P.E.V.

Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen bedeutete auf allen Verwaltungsebenen einen Neuanfang. Aus dem technischen Durcheinander der aufgelösten Bahnverwaltungen sollten Normen geschöpft werden, die einheitliche Standards bei der Staatsbahn ermöglichten. Damit wollte man durch höhere Stückzahlen beim Materialeinkauf günstige Preise erzielen und vor allem infolge der Austauschbarkeit von Bauteilen eine einfachere Wartung und uneingeschränkte Nutzbarkeit der Geräte sicherstellen. Anhand der berühmten Normen soll das kurz erläutert werden.

Schon Anfang der 1870er Jahre waren vom preußischen Staat die Bahnverwaltungen (private wie staatliche) aufgerufen worden, für die Betriebsmittel (voran natürlich Lokomotiven und Wagen) wichtige Bauteile künftig zu vereinheitlichen. Dahinter steckte nicht zuletzt die Erfahrung, daß im zurückliegenden Kriegseinsatz die nur geringe Austauschbarkeit wichtiger Bauteile einen hohen Wartungsaufwand und Schadlokkbestand verursacht hatte. Denn welche Gemeinsamkeiten hatte schon eine Borsig-Güterzuglok der CME mit einer Henschel-Maschine der Main-Weser-Bahn außer der Spurweite?

Deshalb wurde 1875 die (staatliche) Niederschlesisch-Märkische Bahn beauftragt, für die Loks Normen (Musterblätter) zu entwickeln. Angesichts der bevorstehenden Verstaatlichung 1878 wurde die Normierung zur Pflicht; die Lokomotiven und Wagen

mußten de jure nach einheitlichen Zeichnungen konstruiert und gebaut werden. Die Praxis zeigte allerdings, daß die stürmische Entwicklung der Technik und die Notwendigkeit der umfassenden Erprobung neuer Fahrzeuge weiterhin zu einer Vielzahl verschiedener Loks für den gleichen Einsatzzweck führten.

Die Erfolge der Normung hielten sich also zumindest bei den Lokomotiven in Grenzen. Die Vielzahl der Fahrzeuge, die in dieser Schriftenreihe vorgestellt werden, belegt das eindeutig.

Seit 1846, dem Gründungsjahr des "Verbandes der preußischen Eisenbahnverwaltungen" (aus dem ein Jahr später der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen/VDEV hervorging), bestand die Möglichkeit, eine umfassendere Vereinheitlichung des Fahrzeugparks durchzusetzen. Aber der VDEV schaffte in der Praxis kaum mehr als die Aufstellung von Minimalregeln, die bestenfalls einen halbwegs machbaren Austausch von Fahrzeugen verschiedener Verwaltungen zuließen. Ansonsten brachte er eher, wie Spötter und Kritiker meinten, Chaos ins System und war nur dann zu großen Taten fähig, wenn es darum ging, sich selbst zu feiern.

1909 wurde der Deutsche Staatsbahnwagenverband gegründet, der lediglich bei den Güterwagen eine freie Verwendung des rollenden Materials im innerdeutschen Verkehr garantierte. Das aber beruhte auf verwaltungstechnischen Neue-

rungen: Preußen beispielsweise mußte sich verpflichten, 75% seines Güterwagenbestands von knapp 490 000 Stück als frei verwendbare (also nicht nach Entladung umgehend zurückzuführende) Verbandswagen zur Verfügung zu stellen.

Hauptbahnbau beendet

Neben der Durchsetzung der Verstaatlichung kennzeichnete ein weiterer Prozeß die preußische Eisenbahngeschichte der 1880er Jahre: das Ende des Hauptbahnbaus. Das von den Privatbahnen übernommene Fernbahnnetz war zwar recht unorganisch (worunter die Deutsche Bundesbahn heute mehr zu leiden hat als die damals fast konkurrenzlose K.P.E.V.), aber es reichte für die Bewältigung des Verkehrs aus. Bedeutende neue Fernverbindungen entstanden in den letzten 40 Jahren vor der Gründung der Deutschen Reichsbahn 1920 nicht mehr.

Bei den Hauptbahnen konzentrierte sich die Neubautätigkeit auf Ergänzungen und "Reparaturen" des Bestehenden sowie die Verlegung zusätzlicher Gleise auf den Hauptabfuhrstrecken. Als Beispiel sei hier der viergleisige Ausbau der überragenden Magistrale Hamm – Hannover genannt (infolge des Ersten Weltkriegs nur von Hamm bis Minden realisiert). Bei diesem Teilstück der alten Cöln-Mindener Stammlinie glich der Ausbau allerdings einem völligen Neubau, da die Strecke so angehoben wurde,

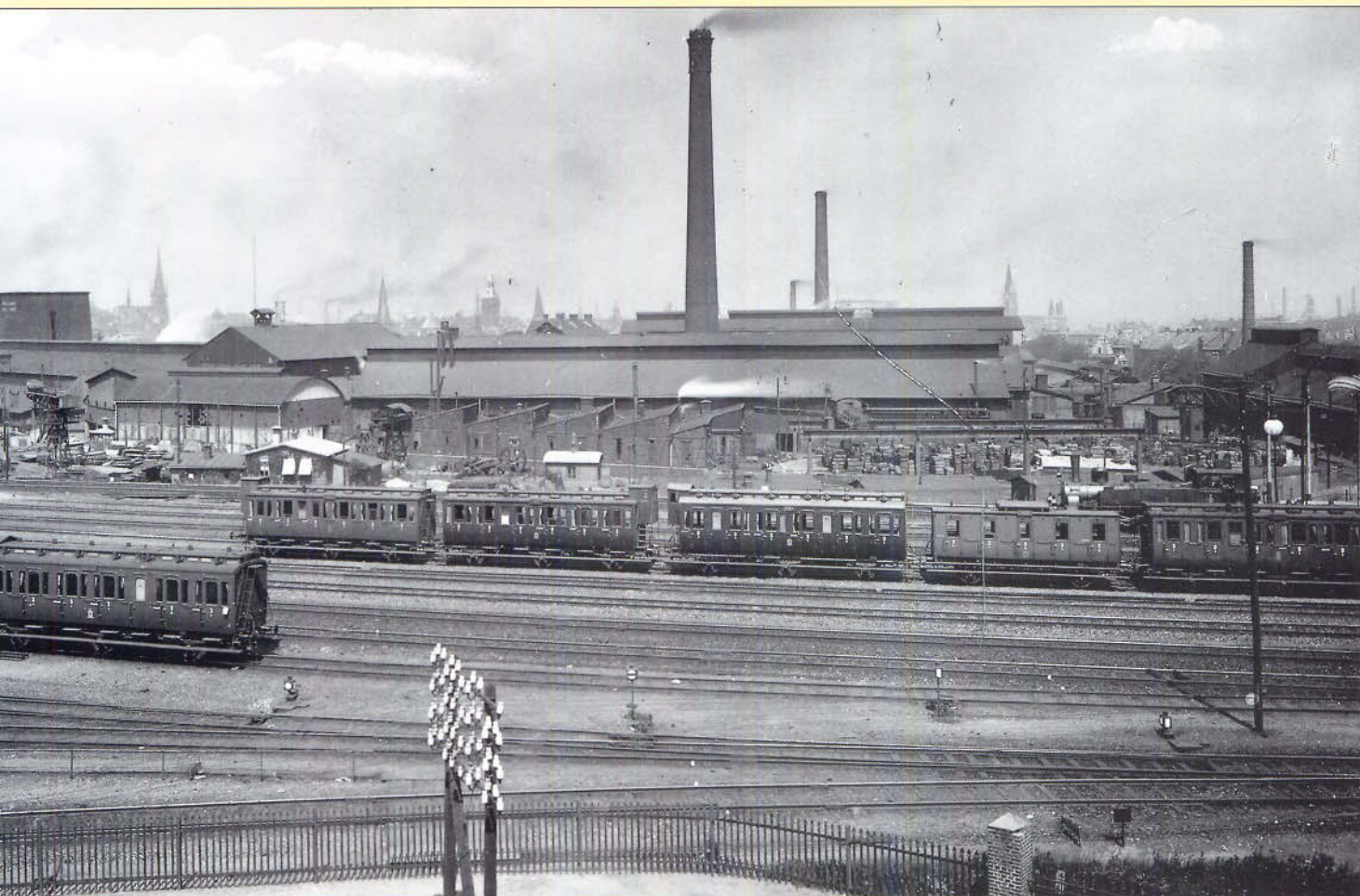


Bild 137: Als die Schloten im Revier noch rauchten ... Im Vorfeld des Essener Hauptbahnhofs warten Abteilwagen und eine Tenderlok auf die nächsten Einsätze. Bei den prächtigen weißen Wolken handelt es sich um eine gekonnte Retusche. **Foto: Stadtbildstelle Essen, Sammlung Klee**

Bild 135 (linke Seite oben): Abgestellte Güterwagen im Bahnhof Oppeln in Oberschlesien um 1910. Hier verzweigen sich die von Norden kommenden Strecken ins Steinkohlenrevier. **Foto: Sammlung Berger**

Bild 136 (linke Seite Mitte): Im Jahre 1900 entstand diese Aufnahme mit dem Titel "Königl. Preußisches Steinkohlenbergwerk Königin Luise bei Zabrze, Oberschlesien". Im Vordergrund ein auffallend moderner Güterwagenpark. **Foto: Sammlung Klee**

Bild 138: Reisende warten im Hauptbahnhof von Breslau auf den Zug. Die Aufforderung "Rechts gehen" darf wohl so interpretiert werden, daß damals noch großer Andrang auf den Bahnsteigen herrschte, den es zu regeln galt. **Foto: Sammlung Berger**



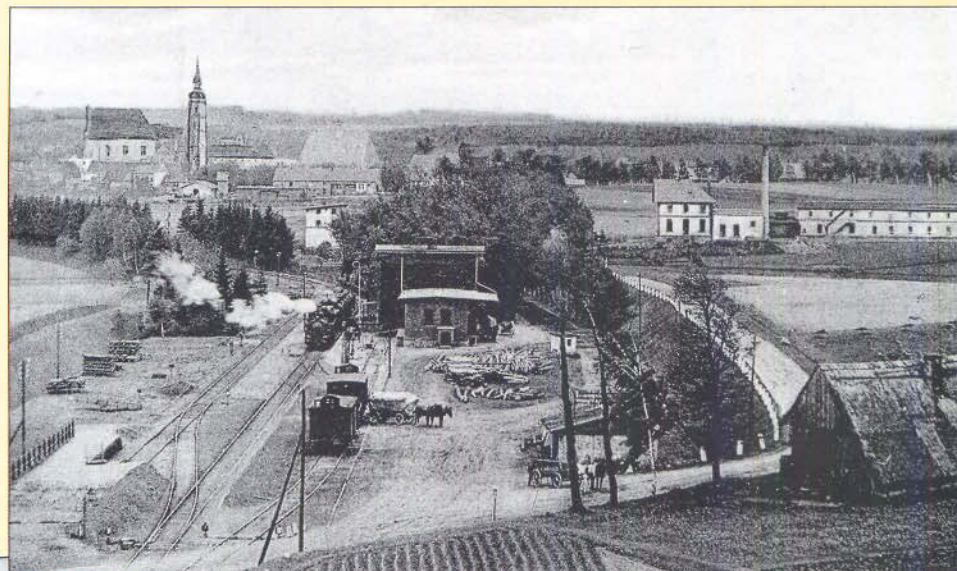
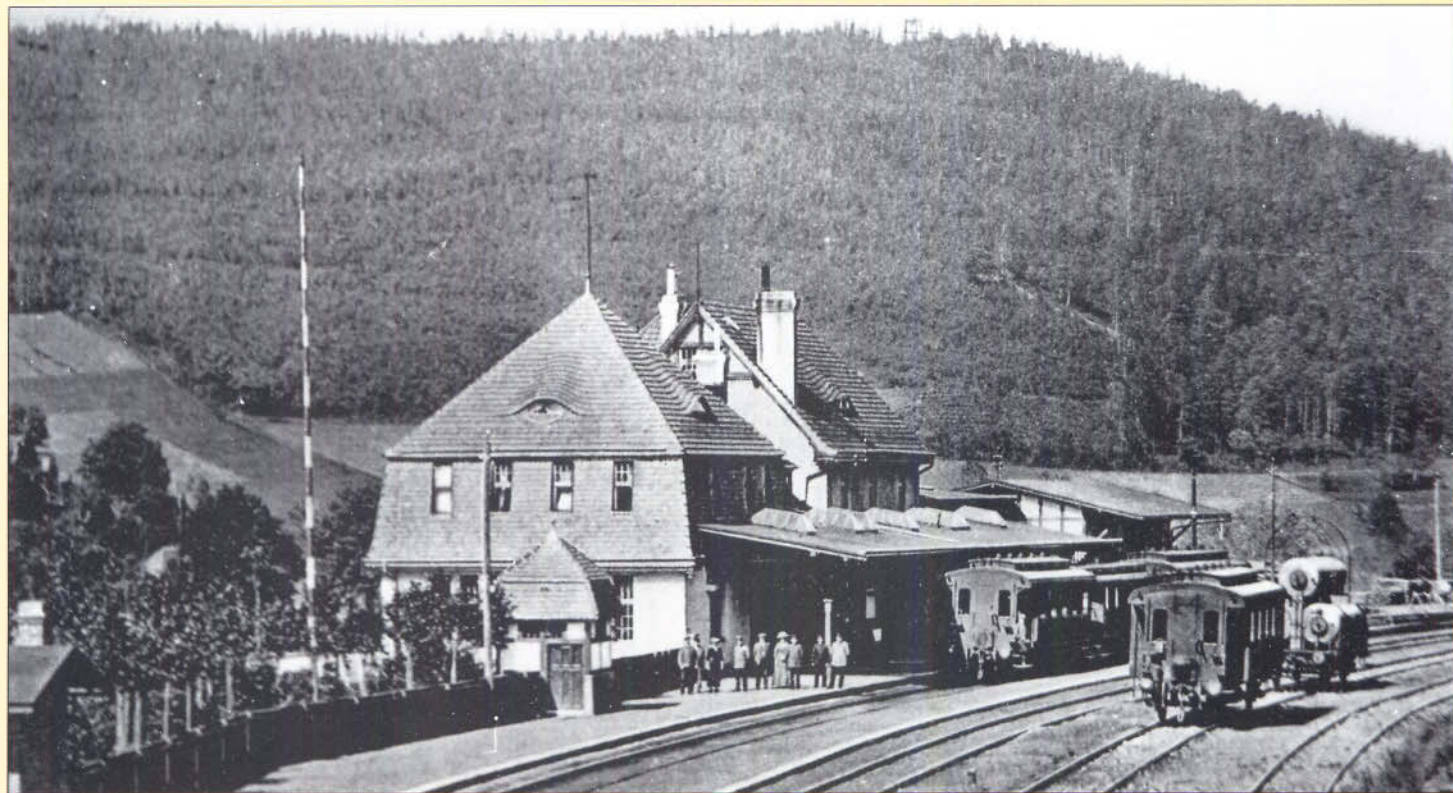


Bild 141: Schneidemühl, das "Bebra des Ostens". Das Motiv mit dem bedeutenden Bahnknoten bei Bromberg gehört zu den bekanntesten Eisenbahnpostkarten der Epoche. **Foto: Slg. Hesselink**

Bild 140 (Mitte): Liebenthal im Bezirk Liegnitz: Soeben ist der Personenzug aus Liegnitz eingefahren und belebt für kurze Zeit die ländliche Idylle am Fuße des Riesengebirges. **Foto: Slg. Hesselink**

daß es keine niveaugleichen Kreuzungen mit dem Straßenverkehr mehr gab. Ein weiterer relevanter Punkt des Hauptbahnbaus war die Schaffung "strategischer" Bahnen westlich des Rheins. Dazu gehörten die Remagener Rheinbrücke und die von hier ausgehenden neuen Bahnen durch Ahrberge und Eifel zur Westgrenze oder die Rüdeshheimer Rheinbrücke und der Ausbau der Nahetalbahn. Beide Brücken wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört und nicht wieder aufgebaut – für den zivilen Eisenbahnverkehr waren sie nicht notwendig. Rechnet man alle neuen Hauptbahnen in Preußen zusammen, so ergibt sich von 1890 bis 1918 ein Zuwachs um ungefähr 300 km.

Nebenbahn-Boom

Daß der Umfang des preußischen Eisenbahnnetzes (Staats- und Privatbahnen) von 20 000 km im Jahre 1880 auf 41 800 km Ende 1918 (darin noch rund 2951 km Privatbahnen bzw. unter außerpreußischer Staatsverwaltung stehende Bahnen in Preußen) anstieg, ist dem enormen Ausbau des Nebenbahnnetzes zu verdanken. Kleinbahnen – zu deren Unterscheidung von Nebenbahnen gleich mehr – sind darin nicht eingerechnet. Es war eines der zentralen Argumente für die Eisenbahnverstaatlichung gewesen, daß Privatbahnen nur gewinnversprechende Routen bauten, was letztlich eine unerwünschte Konzentration der Wirtschaft zur Folge haben müsse. Zunächst orientierten sich die Bahnen an den Standorten der Industrie, und neue Unternehmen wiederum suchten sich einen Standort mit guten Bahnanschlüssen. Das mußte unausweichlich – so sah man es damals jedenfalls – zur Schaffung immer größerer Ballungsgebiete führen.



Bild 142: Personenzug mit Mannschaft sowie das Team vom Bahnhof Jellowa haben sich hier für den Fotografen aufgebaut. Jellowa liegt an der 1889 in Betrieb genommenen eingleisigen Strecke von Oppeln nach Namslau. **Foto: Sammlung Hesselink**

Der agrarische Osten

Recht drastisch stellte sich das Problem im Osten dar, der – von Schlesien abgesehen – nach wie vor agrarisch geprägt war. Daraus ergab sich eine hohe Abwanderungsquote, besonders im Ruhrgebiet und im Großraum Berlin zu spüren. Eine Bremsung dieses Prozesses setzte die Schaffung neuer Arbeitsplätze in den riesigen ländlichen Regionen des Osten voraus.

Diese Arbeitsplätze konnten – falls überhaupt – nur dann entstehen, wenn man Ost- und Westpreußen, Pommern und Posen mit mehr Eisenbahnstrecken versah. Daß es sich dabei für Jahrzehnte um verlustbringende Linien handeln mußte, war allen Beteiligten klar.

Einige Zahlen: Im Jahre 1883 gab es in den östlichen Provinzen (Ost- und Westpreußen, Pommern, Posen, Schlesien und Brandenburg-Berlin) auf 10 000 Einwohner 7,13 km Eisenbahnstrecken und auf 100 km² 3,44 km Strecke; in den westlichen Provinzen (Sachsen, Hannover, Schleswig-Holstein, Hessen-Nassau, Westfalen, Rheinprovinz, Hohenzollernsche Lande) dagegen 12,30 km bzw. 7,13 km.

Bis 1910 hatte sich dieses Verhältnis grundlegend geändert. Auf 10 000 Einwohner gab es nun im Osten 9,94 Eisenbahnkilometer, im Westen, wo die Einwohnerzahl schneller angestiegen war, 8,38 km. In Relation zur Fläche schrumpfte der Vorsprung des Westens auf 11,87:9,18 km. In der Zeit nach der Verstaatlichung lag der absolute Schwerpunkt der preußischen Eisenbahnbaupolitik also auf der Versorgung des preußischen Ostens mit Nebenbahnen.

Die Kleinbahnen

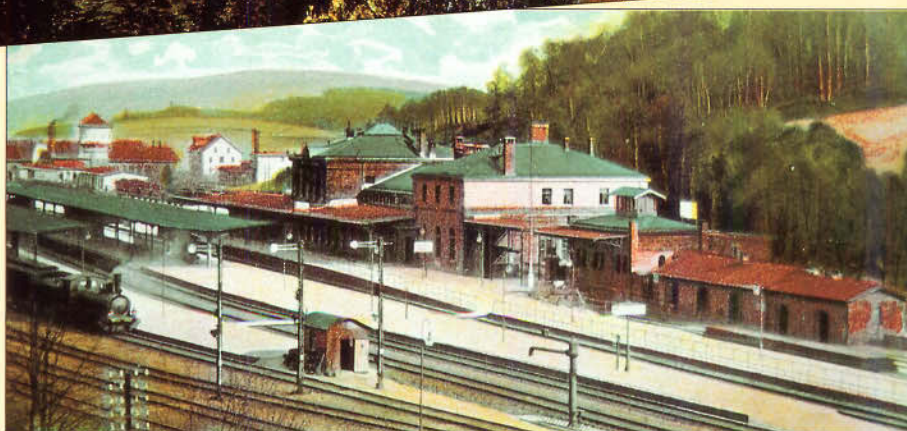
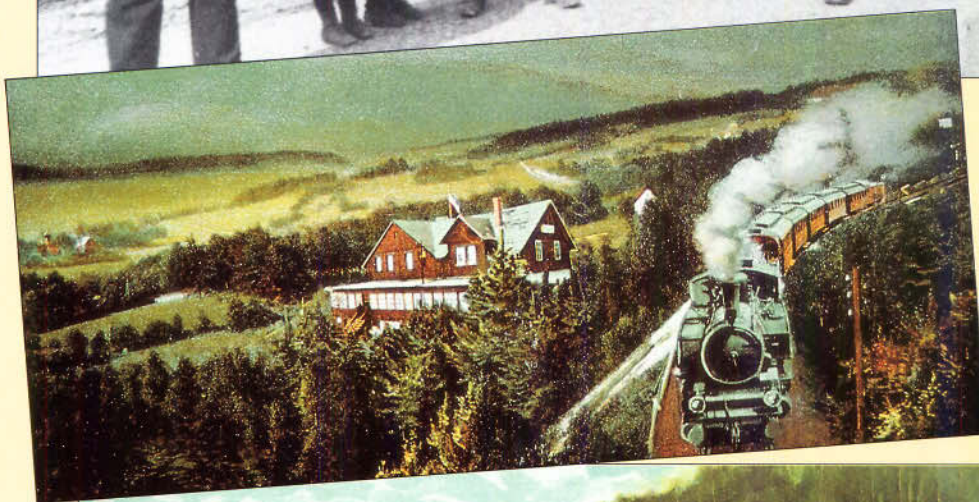
Der beim Nebenbahnbau erkennbare Trend setzte sich auch bei den Kleinbahnen fort.

Bild 139 (linke Seite oben): Den Bahnhof von Bad Flinsberg im Isergebirge im Jahre 1916 zeigt die Postkarte auf der linken Seite oben. Das alte Empfangsgebäude mit dem Satteldach ist durch ein zeittypisches mit Walmdach ergänzt worden. **Foto: Sammlung Berger**

Bild 144 (ganz unten): Ohne störende Fahrzeuge präsentiert sich das Empfangsgebäude des Bahnhofs Kohlfurt dem Fotografen. In Kohlfurt treffen die Magistralen Berlin – Breslau und Dresden – Breslau aufeinander. **Foto: Sammlung Berger**

Bild 143: Noch einmal Bahnhof Schneidemühl. Inzwischen sind hier Flügelsignale aufgestellt worden. Im Hintergrund ist die charakteristische Kuppel des Rundlokschuppens zu erkennen. **Foto: Sammlung Hesselink**





Es lag nicht im Interesse der Staatsbahnverwaltung und der Staatskasse, sich auch um aller kleinste Eisenbahnprojekte zu kümmern. Daher wurde 1892 das Kleinbahngesetz erlassen, das fortan die juristische wie bau- und betriebstechnische Basis für solche Bahnen bildete, die zu unbedeutend waren, um dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 zu unterstehen. Dazu gehörten nebenbahnähnliche Kleinbahnen, Straßenbahnen, Privatananschlußbahnen, Drahtseilbahnen usw. Bei Erlass des Gesetzes versuchte man, private und kommunale Interessenten nicht durch teure Auflagen abzuschrecken. Der Staat überprüfte lediglich Bau und Betrieb; alles andere überließ er den Unternehmern, aber auch kommunalen Gebietskörperschaften. Nur für den Fall einer staatlichen Unterstützung unterlagen die Notwendigkeit des Baus und die finanzielle Basis des Vorhabens einer exakten Prüfung.

Es stellte sich heraus, daß in den ländlichen Gegenden, besonders im Osten, der Staat weit häufiger als zunächst geplant Hilfestellung leistete, so daß sich Berlin bis 1910 mit etwa 100 Millionen Mark am Klein-

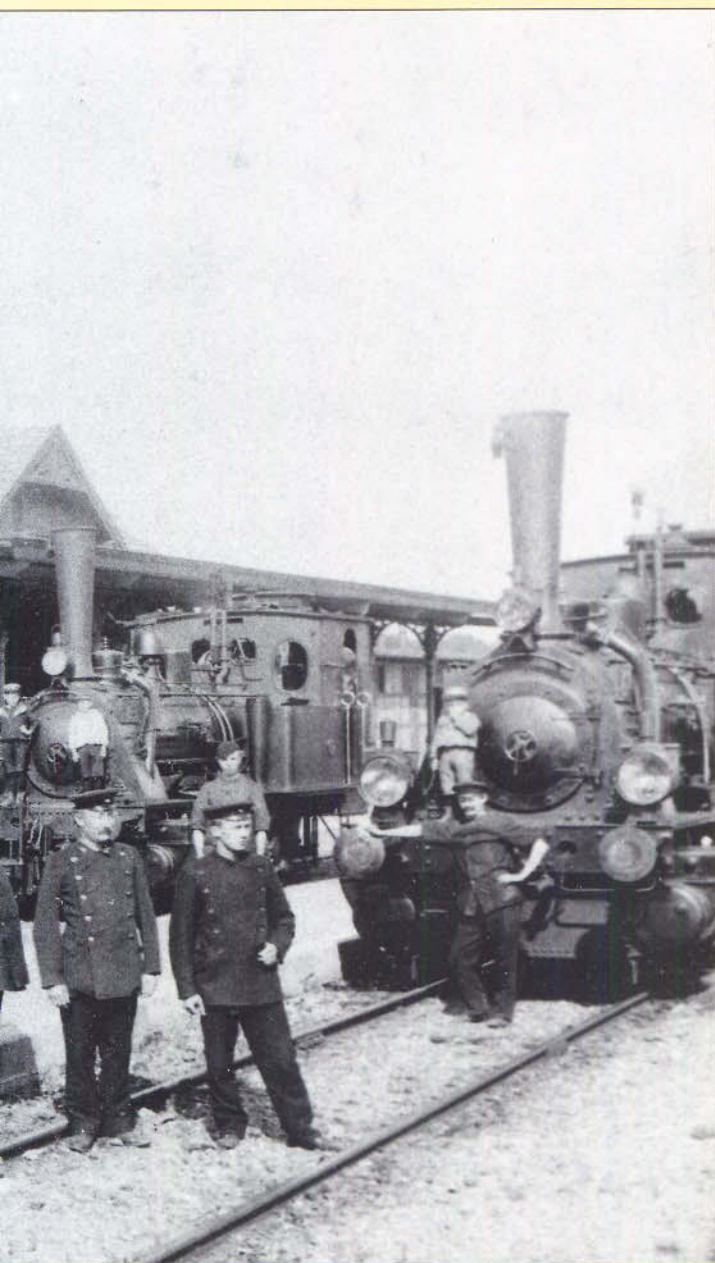


Bild 145: Nebenbahn-Idylle: Bedienstete (und Kinder) im Bahnhof Lemgo/Lippe um 1910. Lemgo liegt an der 1897 fertiggestellten Nebenbahn Lage – Hameln.

Foto: Archiv Bf. Lage, Slg. Klee

Bild 146 (linke Seite Mitte): Vor der Kulisse des Riesengebirges dampft dieser Zug durch Nieder-Schreiberhau an der 1902 fertiggestellten Strecke Hirschberg – Ober-Schreiberhau – Polaun.

Foto: Sammlung Hesselink

Bild 147 (linke Seite unten): Bahnhof Hirschberg an der schlesischen Gebirgsbahn Lauban – Waldenburg. Von hier aus wurde das Riesengebirge durch Stichbahnen erschlossen.

Foto: Sammlung Hesselink

Bild 148 (unten): Typische Kleinbahn-Szenerie an der Strecke Schildesche – Enger der Bielefelder Kreisbahn. In Jöllenbeck lag die Haltestelle vor einer alten Gastwirtschaft, was die Investitionen für einen eigenen Stationsbau sparte.

Foto: Stadtarchiv Bielefeld, Slg. Klee

bahnbau beteiligte. Bis zu diesem Zeitpunkt wuchsen die Kleinbahnen auf 11 671 Streckenkilometer an (darin 2966 km Straßenbahnen).

Neun Jahre später waren es 14 763 km, davon waren 3859 km Straßenbahnen. Das heißt daß bis zum Ersten Weltkrieg auch die Dynamik des Kleinbahnbaus sich schon deutlich abgeschwächt hatte. Inzwischen war nämlich mit dem Automobil ein Konkurrent aufgetreten, der für die Zukunft ganz neue Möglichkeiten bei der Erschließung des "platten Landes" versprach.

Die Ludwigsbahn

Das einheitlich verwaltete Fernverkehrsnetz erfuhr 1897 mit Inkrafttreten der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zum letzten Mal eine bedeutende Ausdehnung – diesmal jedoch auf friedliche Weise, nicht als Beute eines Feldzuges.

Hintergrund dieser Gemeinschaft war die Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn, eines Unternehmens, das im Süden und Westen des Großherzogtums Hessen (Hessen-Darmstadt, nicht zu verwechseln mit dem 1866 von Preußen annektierten Kurhessen = Hessen-Kassel) praktisch ein Verkehrsmonopol besaß. Als wichtigste Linien galten die Riedbahn Frankfurt – Worms/Mannheim, die Rhein-Main-Bahn Mainz – Darmstadt – Aschaffenburg, die linke Mainstrecke Frankfurt – Mainz sowie in Rheinhessen die Magistrale Bingerbrück – Mainz – Ludwigshafen. Heute noch genügt ein Blick auf die Streckenkarte, um die herausragende Bedeutung dieser Linien für den das Rhein-Main-Gebiet berührenden Fernverkehr zu erkennen.

Ihre exponierte Lage hatte die Ludwigsbahn stets genutzt, um gemeinsam mit anderen Bahngesellschaften den lukrativen Fernverkehr anzulocken. In Absprache mit der



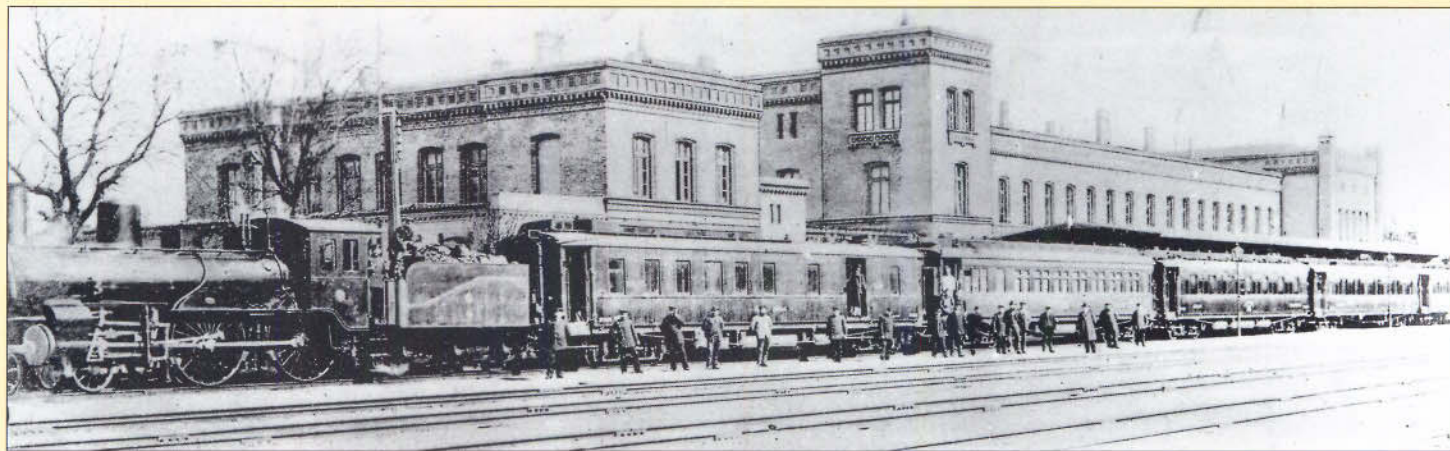


Bild 149: Besonders interessant an dieser Postkarte vom Bahnhof Eydtkuhn an der preußisch-russischen Grenze ist neben dem Luxuszug die hier nicht sichtbare Bestempelung: In max. 27 Stunden wurden die 1050 km bis Altona zurückgelegt. **Foto: Sammlung Berger**

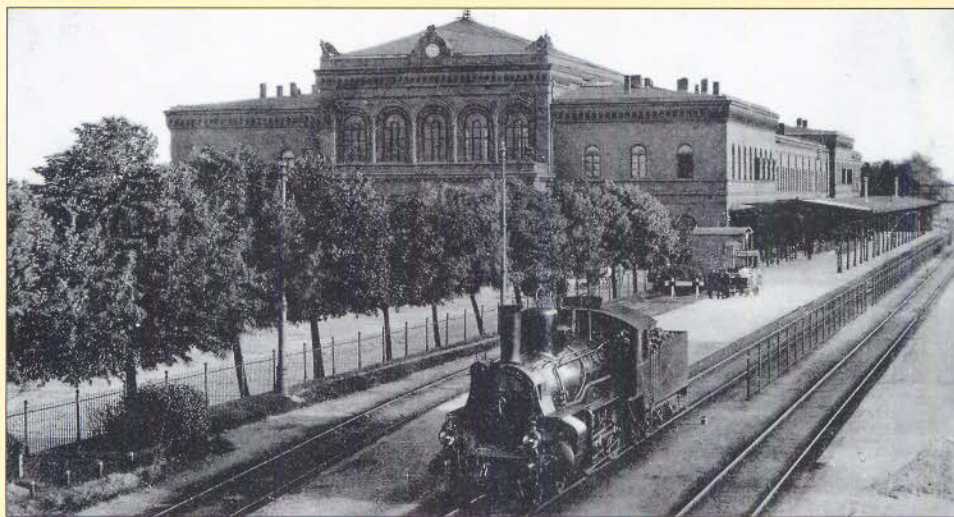


Bild 150: Centralbahnhof Posen an der Strecke Stettin – Breslau. Der fünfschichtige Mittelbau mit Uhr als oberem Abschluß erinnert stark an den zweiten Potsdamer Bahnhof in Berlin von 1872. **Fotos 150 und 151: Sammlung Hesselink**

Bild 151 (zweites Bild von unten): Wie viele andere bedeutende Empfangsgebäude der Jahrhundertwende erhielt auch Danzig einen imposanten Turm (Aufnahme um 1925).



Bild 152: Um wieviel bescheidener ging es da doch in Schwerin an der Warthe zu! Die Kleinstadt in der Provinz Posen liegt an der Linie Landsberg – Bentschen, die die Ostbahn und die Berlin-Posener Bahn verknüpft. **Foto: Sammlung Berger**



Cöln-Mindener und der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft entzog man der rechtsrheinischen Strecke Oberlahnstein – Wiesbaden – Frankfurt, die zum preußischen Staatsbahnbesitz zählte, Verkehr zugunsten der linksrheinischen Strecke. Auch nahmen Züge zwischen Norddeutschland und Frankfurt nicht den "natürlichen" Weg über Kassel oder Bebra (preußische Staatsbahnstrecken), sondern über Köln und Bingerbrück.

Mit der Verstaatlichung der großen preußischen Privatbahnen fand das ein Ende. An der künstlichen Verschiebung der Verkehrsströme zu Lasten ihrer eigenen Strecken hatte die K.P.E.V. kein Interesse mehr. Das bedeutete für die Ludwigsbahn, die jahrelang genau davon gut gelebt hatte, einen herben Rückschlag.

Im Großherzogtum war das Wehklagen über die schlechte Behandlung der Ludwigsbahn groß, aber unberechtigt, da das Unternehmen letztlich nur auf die ihm verkehrsgeographisch zukommende Bedeutung zurückfiel. Die großherzogliche Finanzverwaltung in Darmstadt, die den Löwenanteil der Ludwigsbahn-Aktien besaß, verschmerzte den Verlust, weil die zu den Großherzogtümern Hessen und Baden sowie Preußen (für Frankfurt) gehörende Main-Neckar-Bahn Frankfurt – Heidelberg bzw. Mannheim nun wieder besser genutzt wurde.

Der Niedergang der Ludwigsbahn hatte sich schon Anfang der 1870er Jahre abgezeichnet. Mehr als andere Bahngesellschaften litt sie unter der 1873 einsetzenden Wirtschaftskrise. Zudem galt die Ludwigsbahn als überaus schlecht geführtes und ausgestattetes Unternehmen. Ihre Aktionäre, voran die Darmstädter Finanzverwaltung, sparten zugunsten üppiger Dividenden an Loks



und Wagen sowie an Werkstätten, Unterhaltsarbeiten usw. Die Besoldung des Personals war katastrophal. Es blieb letztlich keine andere Wahl, als die Ludwigsbahn mit den dominierenden preußischen Staatsbahnen zu verflechten. Die Sanierung des Unternehmens allein auf Darmstädter Kosten wäre zu teuer und zu riskant geworden. Zum 1. April 1897 trat zwischen dem Großherzogtum Hessen und dem Königreich Preußen die Eisenbahnbetriebs- und -finanzgemeinschaft in Kraft. Zwei Monate zuvor ging die Ludwigsbahn an die beiden Staaten über, und das Eigentum an den Strecken fiel, je nach Gebietszugehörigkeit, an die Käufer. (Die Ludwigsbahn besaß beispielsweise auch die in Preußen liegende Strecke Limburg – Höchst.) Der Erwerb kostete Berlin rund 48 Millionen Mark, Darmstadt 231 Millionen Mark. Das Verfahren – Tausch der Aktien gegen Staatsanleihen, hohe "Entschädigungen" für die Direktoren – entsprach dem preußischen Verstaatlichungsmodus. Die Bahnverwaltung vor Ort übernahm die neue Eisenbahndirektion Mainz.

Die 693 km umfassende Ludwigsbahn besaß in den großherzoglichen Provinzen Rheinhessen (linksrheinisch, heute zum Bundesland Rheinland-Pfalz gehörend) und Starkenburg (Gebiet südlich des Mains) praktisch das Bahnmonopol (lediglich die Main-Neckar-Bahn kam ihr hier ins Gehege). In der Provinz Oberhessen dagegen (rund um Wetterau und Vogelsberg) – von den anderen beiden durch preußisches Territorium getrennt (Frankfurt und die ehemals kurhessische "Landzunge" bei Hanau) – hatte Darmstadt ein kleines Staatsbahnnetz aufgebaut, mit den Stammlinien Gießen – Alsfeld – Fulda und Gießen – Gelnhäusen. Diese Bahnen gehörten ursprüng-

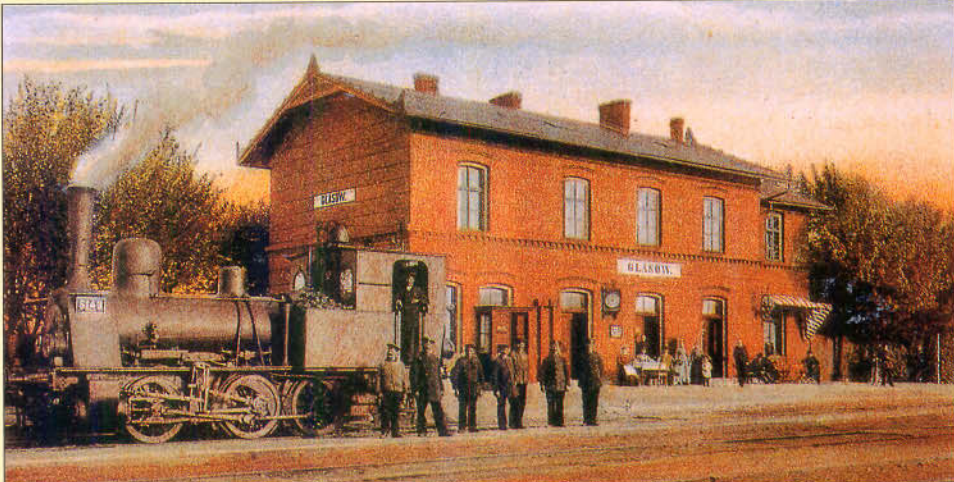


Bild 154: Kleinbahn-Idylle im preußischen Osten: In Glasow in der Neumark haben sich Eisenbahner und Familienangehörige zum "Erinnerungsfoto mit T 3" eingefunden. Von Glasow konnte man damals nach Stargard, Küstrin und Berlinchen dampfen. **Foto: Sammlung Hesselink**

Bild 153 (ganz oben): Beschaulichkeit bestimmt auch dieses Bild aus Grätz in der Provinz Posen, wohin eine in Opalenitz von der Berlin-Posener Bahn abzweigende Strecke führte, die sich in Grätz nach Kosten und Wollstein verzweigte. **Foto: Sammlung Berger**

Bild 155: Hinter mächtigen Bäumen duckt sich das bescheidene Stationsgebäude von Nikolaiken in Westpreußen. Der kleine Ort liegt an der Hauptbahn Danzig – Marienburg – Deutsch Eylau – Warschau. **Foto: Sammlung Hesselink**



Wittenberge. Bahnhof.

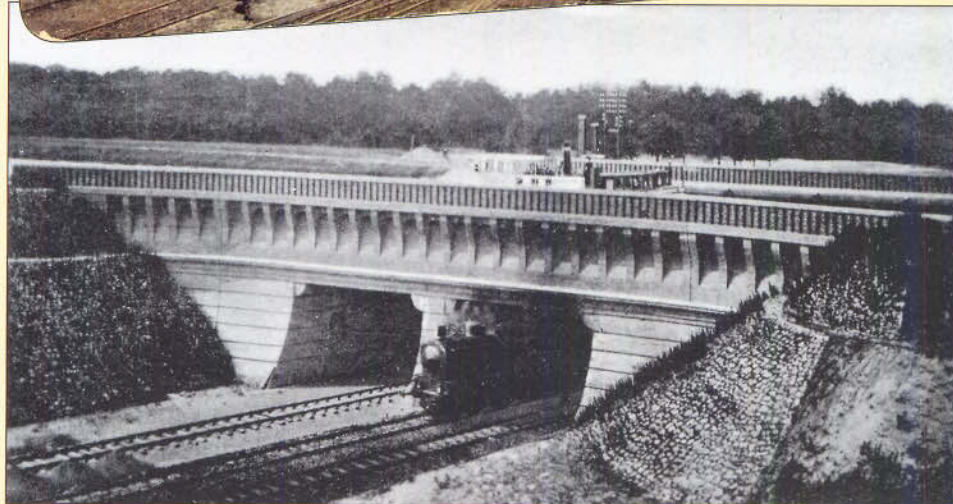


Bild 157: Bei Eberswalde unterquert die Berlin-Stettiner Eisenbahn den Oder-Havel-Kanal. Schon vor 70 Jahren warb die Stadt auf der Rückseite dieser Postkarte mit ihrer guten Verkehrsanbindung.

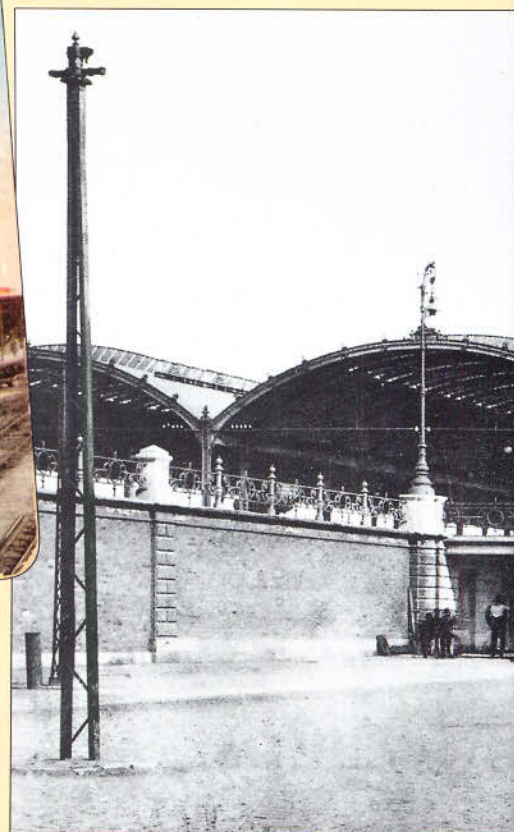
Bild 156 (ganz oben): Vor dem im klassizistischen Stil erbauten Stationsgebäude von Wittenberge wartet ein Schnellzug auf Ausfahrt. Das Stellwerksgebäude rechts davon weist auf die Bedeutung der Linie Berlin – Hamburg hin. **Fotos 156 und 157: Sammlung Hesselink**

Bild 159 (rechts oben): Durch diesen imposanten, zwischen den Gleisen liegenden Kuppelbau aus den 1890er Jahren fand in Halle/Saale der per Droschke angekommene Reisende Zugang zu Schaltern, Bahnsteigen und Zügen. **Foto: Sammlung Klee**

Bild 160 (rechte Seite Mitte): "Millionenbrücke" taufte die berühmt-berüchtigte "Berliner Schnauze" diese aufwendige Überführung über die Gleisanlagen am Bahnhof Gesundbrunnen – dort, wo die Gleise zum Stettiner Bahnhof den Nordring kreuzen. **Foto: Sammlung Hesselink**

Bild 161 (rechte Seite unten): Im Hauptbahnhof Magdeburg wird ein Personenzug mit Post bzw. Gepäck beladen (um 1900). Im Ost-West-Verkehr wurde Magdeburg damals schon von den schnellsten Zügen nicht mehr angefahren. **Foto: Sammlung Klee**

Bild 158: Die Abdrängung Magdeburgs Anfang der 1870er Jahre geht auf die Inbetriebnahme der Berlin-Lehrter Bahn zurück. 1997 wiederholt sich das mit Inbetriebnahme der neuen Schnellstrecke Lehrte – Berlin. **Foto: Sammlung Klee**

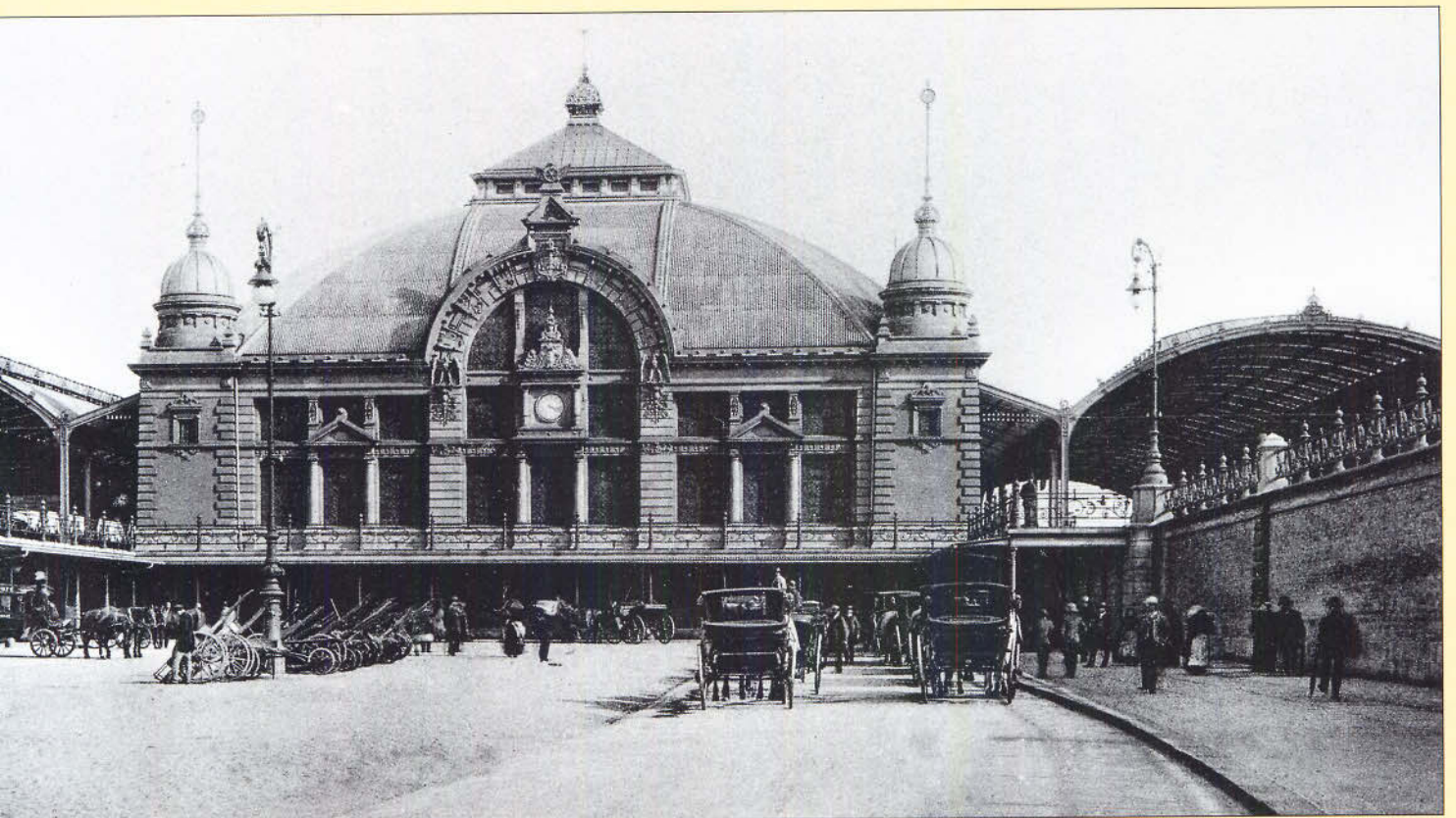


lich einer Privatgesellschaft, die eine staatliche Zinsgarantie zugesichert bekam. Die Regierung stellte die Zuschüsse aber bald ein, worauf die Gesellschaft 1876, fünf Jahre nach Eröffnung der Strecken, verstaatlicht wurde. Anschließend gingen die Zweigstrecken Nidda – Schotten, Stockheim – Gedern und Hungen – Laubach in Betrieb, die allerdings an der schlechten Ertragslage nichts änderten.

Die Darmstädter Regierung war froh, auch die oberhessischen Bahnen mit in die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft einbringen zu können. Alles in allem war die Darmstädter Regierung mit dieser Eisenbahngemeinschaft zufrieden. Die schlechte Eisenbahnrendite erholte sich und wurde 1910 nur noch von der sächsischen, die mit 4,4% um 0,1% höher lag, und von der preußischen Staatsbahnrendite – 1910 bei 6,6% – übertroffen. Die Eisenbahngemeinschaft war für das Großherzogtum Hessen letztendlich ein Glücksfall. Engagierte Patrioten sahen darin allerdings den Anfang vom Ende der hessischen Souveränität.

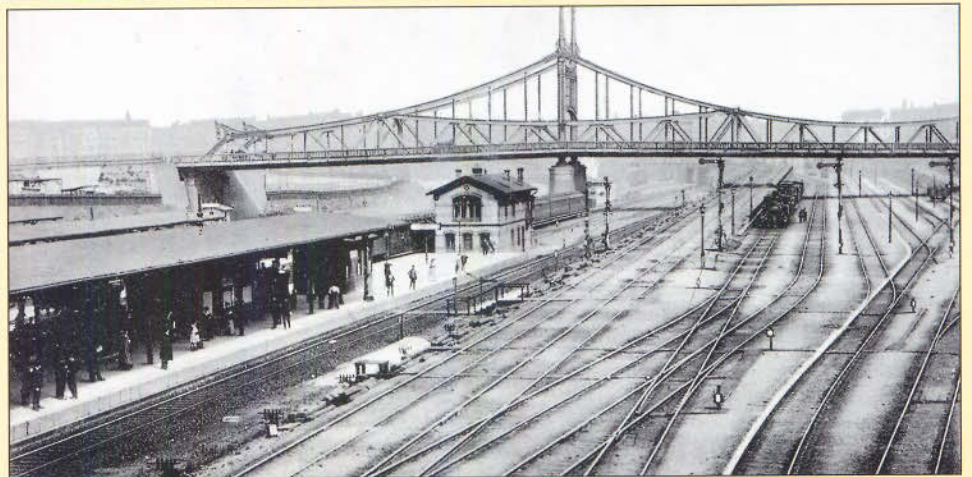
Die Ängste der Kleinen

Dieselbe Einstellung bestand auch in den übrigen Staaten des Deutschen Reichs, und deshalb kam eine Beendigung des Systems der Ländereisenbahnen nicht in Betracht. Die allgemeine Befürchtung, Preußen wolle sich die anderen Staaten untertan machen, entzog einer weitergehenden Vereinheitlichung des Bahnwesens die Basis. Daneben bestand das Problem der finanziellen Souveränität. Die meisten Staaten mußten mit den Gewinnen ihrer Bahnen auch einen erheblichen Teil der Ausgaben bestreiten, die mit Eisenbahnen nichts zu



tun hatten. (Bezüglich Preußen werden wir darauf zurückkommen.) Eine Übertragung der Bahnen auf das Reich kam daher noch weniger in Frage als eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft.

Allerdings begann die Front schon vor dem Ersten Weltkrieg zu bröckeln. Das Königreich Württemberg ließ vor dem Hintergrund seiner sinkenden Bahnrendite Gedanken an eine Eisenbahngemeinschaft mit Preußen und Hessen laut werden. Daran war Preußen nicht ganz unschuldig, denn der Wettlauf mit Baden – um den gewinn-



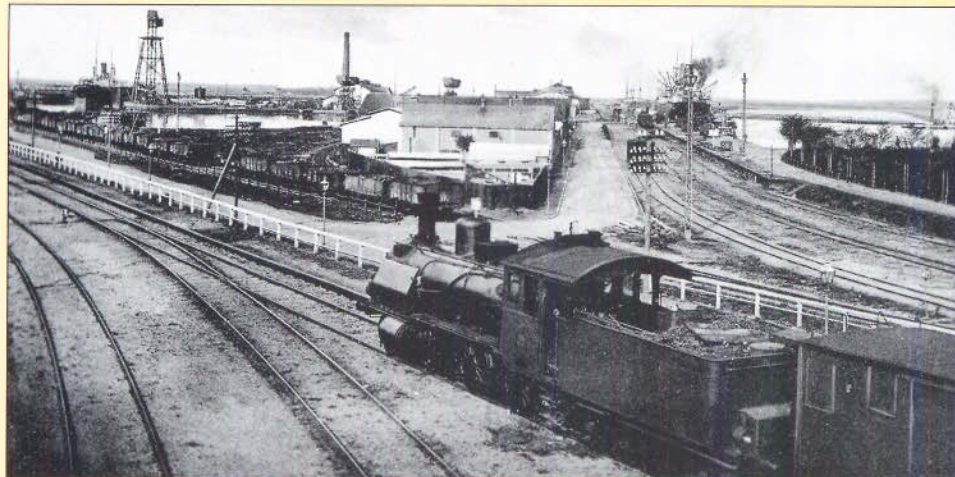


Bild 162 (links): Im Jahre 1900 wurde der neue Kaiserhafen in Bremerhaven in Betrieb genommen. Für die Anbindung ans Hinterland kam damals nur die Eisenbahn in Frage.
Foto: Sammlung Hesselink



Bild 163 (links Mitte): Ein Jahr jünger als der Kaiserhafen ist der Emdeener Außenhafen. An den Bahnanlagen hat sich seitdem nur wenig verändert.
Foto: Sammlung Hesselink

Bild 164 (unten): Der Schnellzug von Altona nach Köln hat soeben den Klostertor-Bahnhof in Hamburg verlassen und wird nun durch die Straßen der Stadt in Richtung Oberhafenbrücken geführt. Erst mit Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs endete dieses kuriose Verfahren.
Foto: Landesbildstelle Hamburg, Sammlung Klee

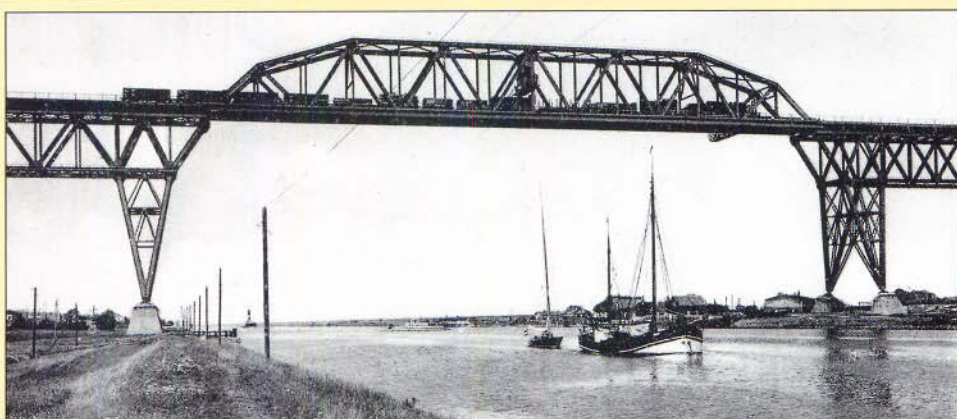




Bild 165 (oben): Seit 1906 faßt der Hamburger Hauptbahnhof die Aufgaben von Klosterter-Bahnhof, Hannoverschem bzw. Venloer Bahnhof, Lübecker Bahnhof und Berliner Bahnhof zusammen. **Foto:** Dt. Museum, Sammlung Klee

Bild 166: Die imposantesten Eisenbahnbauwerke in Norddeutschland sind die Brücken über den Nord-Ostsee-Kanal. Rechts poltert ein Güterzug über die 1920 fertiggestellte Brücke von Hochdonn.

Bild 167: Die Rendsburger Hochbrücke ist mit gut 2,5 km Deutschlands längste Eisenbahnbrücke. Sie wurde 1913 – ebenso wie die Hochdonner Brücke – wegen des Ausbaus des Nord-Ostsee-Kanals in Betrieb genommen. **Fotos 166 u. 167:** Sig. Hesselink



bringenden Fernverkehr zwischen Norddeutschland und der Schweiz bzw. Italien – drängte Württemberg an den Rand. Die Preußischen Staatsbahnen und die Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen auf der linken Rheinseite sowie die badische Hauptbahn auf der rechten Rheinseite fochten einen so scharfen Konkurrenzkampf aus, daß vom Nord-Süd-Fernverkehr für Württemberg kein Gewinn übrig blieb. Das damals erst schwach industrialisierte "Ländle" wies entsprechend geringen Eigenverkehr auf; die Eisenbahn-Souveränität drohte sehr teuer zu werden. Aber ehe die Gedanken zu konkreten Plänen herangereift waren, setzte der Kriegsausbruch ganz neue Prioritäten.

Nun müssen noch einige Worte zu den finanziellen Auswirkungen der preußischen Eisenbahnverstaatlichung gesagt werden. Da die einzelnen Privatbahnen in "normalen" Zeiten Gewinne verbuchten, mußte das bei einer straff organisierten und sparsam wirtschaftenden Staatsbahn ähnlich sein. Damit der Finanzminister keine vom Parlament unabhängige Geldquelle erhielt (Eisenbahn- und Staatsetat wurden nicht voneinander getrennt), verpflichtete sich der Staat 1882, nicht mehr als 2,2 Millionen Mark an Staatsbahnüberschüssen für andere Staatsausgaben zu verwenden. Die Verlockung war jedoch zu groß, und nach einigen Jahren war es in Preußen guter Brauch, mit den Gewinnen der Staatsbahn auch viele andere Dinge zu finanzieren.

Bis zur Jahrhundertwende stieg der Anteil der Eisenbahnüberschüsse am gesamten Staatshaushalt auf etwa drei Fünftel, fiel dann aber bis 1914 auf etwa ein Drittel. Dem standen noch die Ausgaben für die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden sowie Investitionsausgaben gegenüber. Gleichwohl verblieben beispielsweise 1899 bei Steuereinnahmen von 236 Millionen Mark noch 138 Millionen Mark an Eisenbahnüberschüssen zur Verwendung beliebiger Staatsausgaben.

Kurzum: Der gesamte Staatshaushalt geriet in Abhängigkeit von den Bahnüberschüssen, was angesichts schwankender

Bild 168: Dieses bescheidene Bauwerk war bis zur Eröffnung des Hauptbahnhofs, dessen mächtige Halle im Hintergrund bereits zu erkennen ist, im Fernverkehr die wohl wichtigste Station Hamburgs.

Foto: Landesbildstelle Hamburg, Sammlung Klee

Bild 169 (unten): Noch viel bescheidener sah es natürlich im Hinterland aus, etwa vor der nagelneuen Station Kaltenkirchen der Privatbahn Altona – Kaltenkirchen – Neumünster, die noch heute als AKN weiterlebt.

Foto: Staatsarchiv Hamburg, Slg. Klee

Bild 170 (rechte Seite unten): Und noch bescheidener ging es bei den Kleinbahnen zu: beispielsweise 1910 an der Station Heppen der Bielefelder Kreisbahn. Rund 15 Jahre später wurde die Linie Bielefeld – Eckendorf schon wieder stillgelegt.

Foto: Stadtarchiv Bielefeld, Slg. Klee



Konjunktur bis 1910 zu einigen schlimmen Überraschungen für den Finanzminister führte. Erst dann wurde ein Teil der Überschüsse in den Ausgleichsfonds geleitet, um die Haushaltsplanung überschaubarer zu machen. Bis 1914 kamen dadurch fast 400 Millionen Mark zusammen, die im Weltkrieg allerdings rasch verpulvert waren. Die gewaltigen Gewinne entstanden nicht allein auf Kosten der Eisenbahnausstattung. In Preußen war man zwar gelegent-

lich konservativ bezüglich neuer Technologien (das Beispiel der Vierzylinder-Verbundlokomotiven ist in dieser Schriftenreihe ausführlich geschildert); doch im allgemeinen war der Fahrzeugpark modern und reichhaltig, das Personal zahlreich (1913 in Preußen und Hessen rund 570 000 Staatseisenbahner), gut ausgebildet und relativ gut versorgt. An repräsentativen Bauten wurde ebenfalls nicht gespart. Die großen Brücken und die Empfangsgebäude errich-





tete man im Wilhelminischen Prunkstil. Aber auch bei sinnvollen Neuerungen lag Preußen vorn, z.B. der Vollbahn-Elektrifizierung. 1899 entstand die "Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen" (so genannt zur Unterscheidung von der schon bewährten elektrischen Straßenbahn), die eine erste sichere Basis für die Fernbahn-Elektrifizierung schaffen sollte. Neben Siemens und der AEG beteiligte sich auch die K.P.E.V. Als Versuchsstrecke wurde die

Militäreisenbahn von Marienfelde nach Zossen ausgewählt und dafür auf einer Länge von 33 km elektrifiziert. Siemens und die AEG nahmen sich hier gegenseitig mit Drehstromfahrzeugen Geschwindigkeitsrekorde ab. Der AEG-Triebwagen erreichte am 27. Oktober 1903 210,2 km/h. An der Weiterentwicklung der E-Technik zum (heute in Deutschland gebräuchlichen) Einphasen-Wechselstrom war die K.P.E.V. ebenfalls maßgeblich be-

teiligt. Am 18. Januar 1911 erfolgte die erste Fahrt auf der Strecke Dessau – Bitterfeld, der "Urzelle" der Fernbahn-Elektrifizierung in Mitteldeutschland. 1914 begann schließlich auch in Schlesien der elektrische Zugbetrieb. Einer zeitigen Einführung des als zukunftsträchtig anerkannten elektrischen Betriebs stand aber eine Hürde im Wege, die in Preußen kaum zu meistern war: Das Militär lehnte eine umfassende Fernbahn-Elektrifizierung ab,



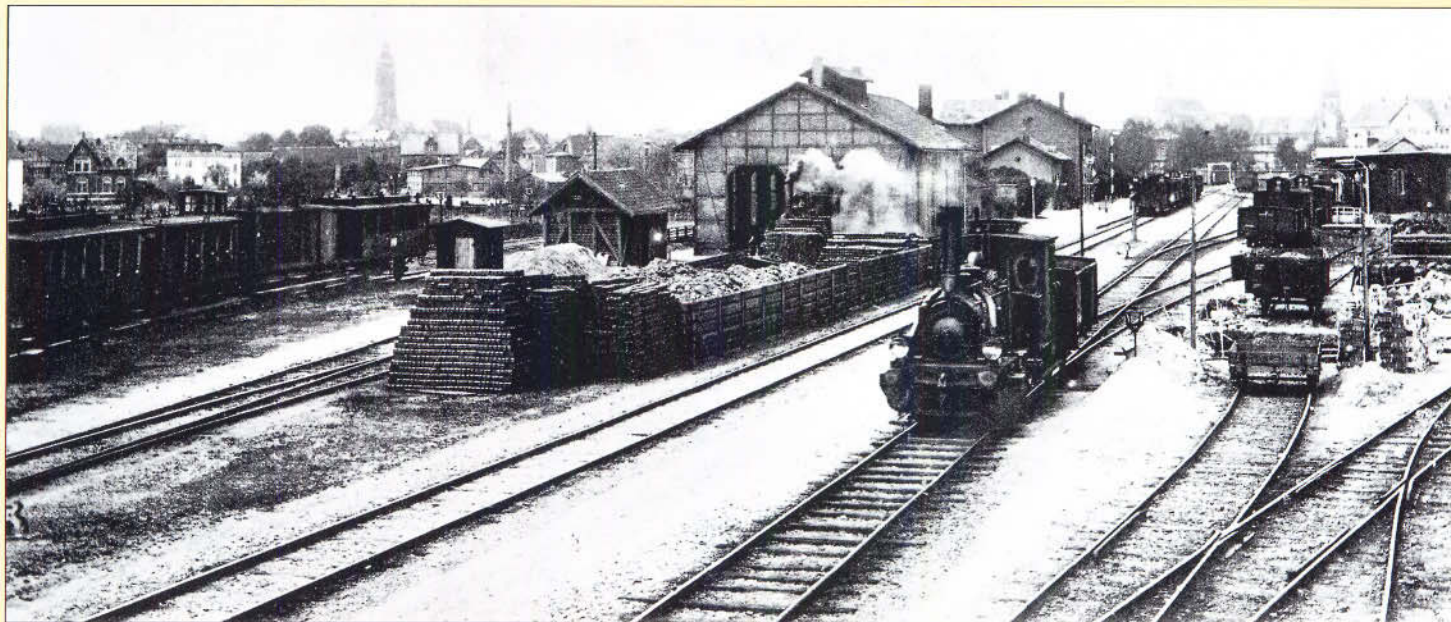


Bild 171: Weil die einst bedeutende Stadt Einbeck von der "Südbahn" Hannover – Kassel nicht erschlossen wurde, behilft man sich seit 1883 mit einer privaten Anschlußstrecke von Dassel über Einbeck Stadt zur Staatsbahn nach Salzderhelden (heute "Einbeck"). Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg, Slg. Klee

da der elektrische Betrieb angeblich zu anfällig für feindliche Übergriffe war.

Der Niedergang der K.P.E.V.

Mit der Mobilmachung im August 1914 erklärte man die deutschen Eisenbahnen als im Kriegsbetrieb befindlich. Demnach behielten die Eisenbahnverwaltungen die selbstständige Leitung ihrer Netze und die Verantwortung für die Betriebs- und Wirtschaftsführung, mußten aber in allen Fällen der Inanspruchnahme für Heereszwecke den Weisungen der Militärbehörden Folge leisten. Dabei fungierte der preußische Kriegsminister als Interessenwahrer des Militärs gegenüber allen deutschen Staatsbahnen, mit Ausnahme der bayerischen. Als wichtigste Auswirkung des Kriegsbetriebs erwies sich, neben der Abstellung von Personal und Fahrzeugen, die Einführung des starren Militärfahrplans, der den Militärtransporten absoluten Vorrang einräumte. Die Fahrplan-Grundgeschwindigkeit wurde für Hauptbahnen auf 30 km/h, für Nebenbahnen auf 25 km/h festgesetzt. In den ersten Tagen des Aufmarsches brach damit der zivile Personen- und Güterverkehr völlig zusammen. Grundsätzlich war öffentlicher Eisenbahnverkehr nur zugelassen, soweit er die Militärtransporte nicht behinderte.

Die ersten Schnellzüge verkehrten erst wieder ab 24. August 1914. Am 2. November 1914 wurde der Militärfahrplan auf allen deutschen Linien – ausgenommen die in Frontnähe verlaufenden Strecken – aufgehoben. Der nun wieder aufgenommene Personenverkehr glied sich dem der Vorkriegszeit überhaupt nicht mehr.

Bis 1916 gelang es sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, den Forderungen des Militärs und der Wirtschaft einigermaßen gerecht zu werden; dann ging es mit der Leistungsfähigkeit der Bahnen rapide bergab. Auf einen so langen Krieg war weder die Wirtschaft noch das Militär oder das Eisenbahnwesen vorbereitet.

Aufgrund des sogenannten Hindenburg-Programms trat 1916 die gesamte Wirtschaft in den Dienst der Kriegsproduktion. Die Steigerungsrate von Rüstungsgütern setzte man auf das Zwei- bis Dreifache an, und dabei stellte sich heraus, daß die Eisenbahnen die zusätzlichen Transportaufgaben nicht bewältigen konnten. Logistische Probleme, Staus hier und Fahrzeugmangel dort ließen sich nicht beheben, und technische Mängel (es wurde praktisch nur noch auf Verschleiß gefahren) waren an der Tagesordnung. Auch die Einrichtung von General-Betriebsleitungen ab 1916 blieb ohne Erfolg, da diese auf Länderbahngrenzen übergreifenden Stellen keine Anordnungsbefugnisse besaßen.

Selbst angesichts der nahenden Katastrophe ließen die deutschen Staaten nicht von ihrer Eisenbahnhoheit ab. Im April 1918 beantragte man im Reichstag den Einsatz einer Fachkommission für die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens. Die Regierung bewilligte den Antrag, wies aber darauf hin, daß die Kommission wegen Beamtenmangel ihre Arbeit vorerst nicht aufnehmen werde.

Einen weiteren Versuch unternahm Preußen. Da wenige Wochen vor Kriegsende die Schaffung einer Reichsbahn offensichtlich am Partikularismus scheitern mußte, schlug man eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft nach preußisch-hessischem Muster vor. Das als "Heidelberger Programm" erarbeitete Gedankengut fand auch allgemein Anklang; lediglich das Königreich Bayern widersetzte sich und pochte wieder auf Ausnahmerechte. Ein Problem erwuchs daraus allerdings nicht mehr. Die inzwischen eingeleiteten Waffenstillstandsverhandlungen unterbrachen weitere Gespräche, und mit dem Königreich Bayern war es bald ebenso vorbei wie mit den anderen deutschen Königreichen, Großherzog- und Herzogtümern.

Mit den Ländereisenbahnen ging es nun auch rasch zu Ende. Besonders drastisch traf der Versailler Vertrag die Preußischen

Staatsbahnen. Durch Gebietsabtretungen im Osten gingen die meisten Strecken der Direktionen Danzig, Posen und Bromberg verloren. Das preußische Staatsbahnnetz wurde in Versailles um 4558 km verkürzt, wovon 4115 km an das wiedererstandene Polen kamen (145 km an Danzig, 137 km an die Verwaltung des Memelgebiets, 31 km an die Tschechoslowakei und 129 km

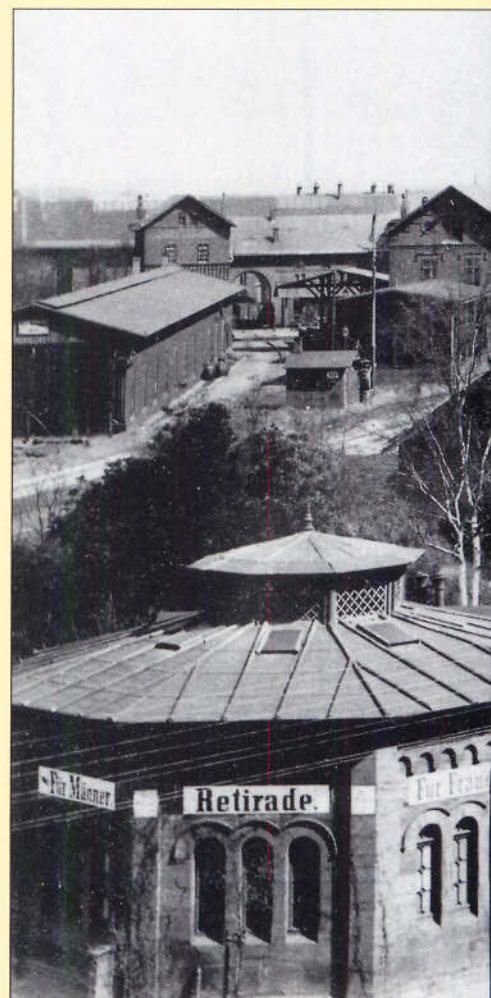




Bild 172: Zahllose Güterwagen und Abteilwagen älterer Bauart im Bahnhof Minden um die Jahrhundertwende. Im Vordergrund die sogenannte Hannoversche Seite, rechts vom Empfangsgebäude die Kölner, also die früher der CME gehörende Seite. **Foto: Kommunalarchiv Minden, Sammlung Klee**

an Belgien). Die drei eben genannten Direktionen stellten am 10. Januar 1920 ihre Tätigkeit als Behörden der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen ein. Die auf deutschem Boden verbliebenen Strecken übertrug man größtenteils auf die provisorische Eisenbahndirektion Osten in Berlin Zoologischer Garten, die später nach Frankfurt/Oder verlegt wurde. Nur wenige ehe-

mals Posener Strecken gingen an Breslau und Kattowitz. Die Direktion Kattowitz wurde nach Oppeln verlegt. Einen Teil der einstigen Danziger Strecken erhielten die Direktionen Königsberg und Stettin. 1920 übergab Preußen 250 km an Dänemark (Nordschleswig) und 298 km an die den Völkerbund vertretende Regierungskommission des Saargebiets. Dabei trenn-

te man die Verwaltung der im Saargebiet liegenden Strecken von den übrigen Linien der Direktion Saarbrücken. Die Bahnen außerhalb des Saargebiets wurden der "Stammeisenbahndirektion Saarbrücken" in Trier, der späteren "Eisenbahndirektion in Trier", unterstellt. Den entscheidenden Anstoß für das Ende der Länderbahnen gab der Beschluß ge-

Bild 173: Ein Blick aus dem Mindener Empfangsgebäude in Richtung Norden. Links im Hintergrund alte Werkstattgebäude der CME (einige davon existieren immer noch!). Die "Retirade" im Vordergrund würde man heute als WC bezeichnen. **Foto: Kommunalarchiv Minden, Sammlung Klee**



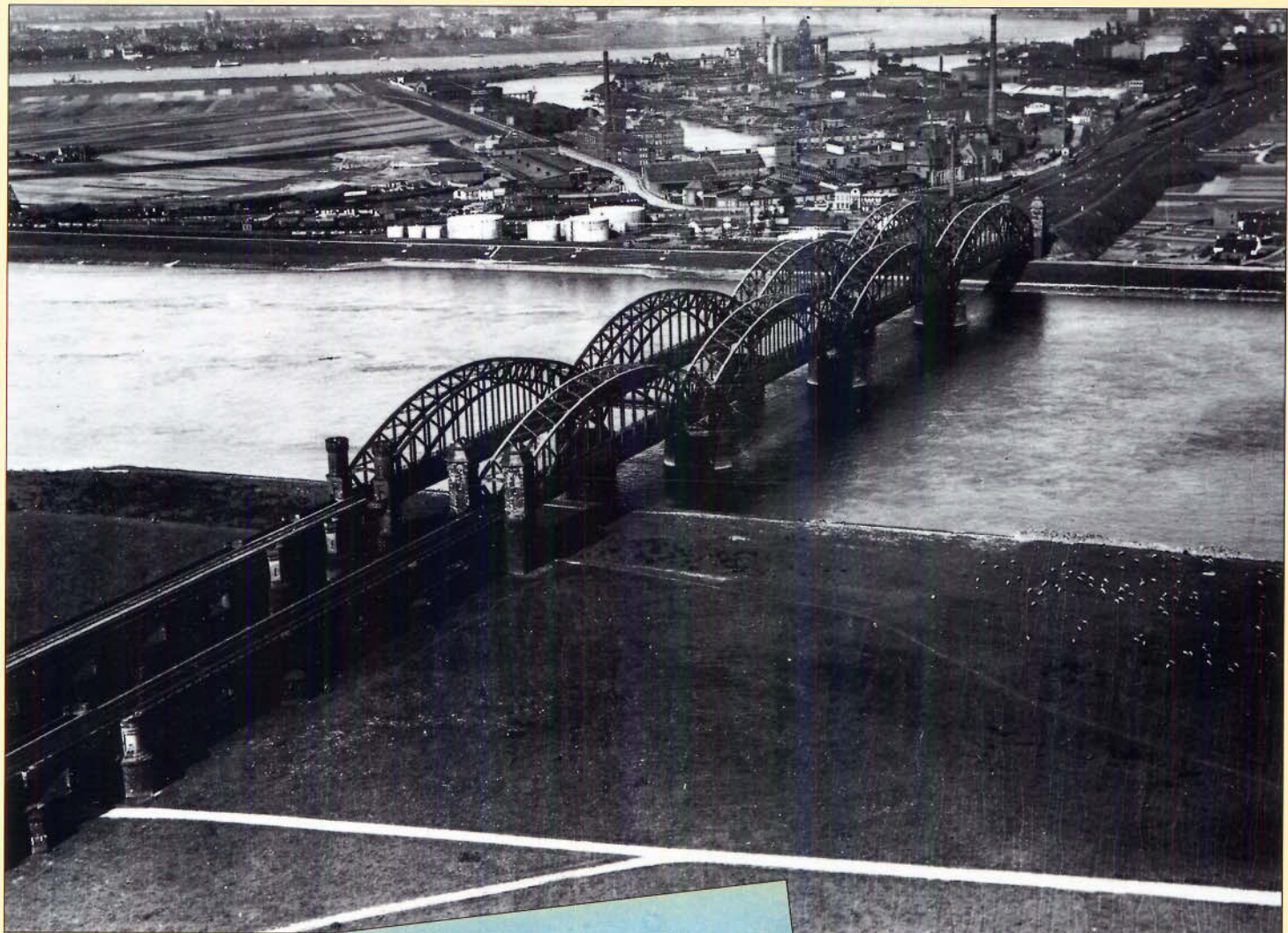


Bild 174: Die Eisenbahnbrücken über den Rhein bei Düsseldorf-Hamm aus den Jahren 1870 (links schon mit neuen Bögen) bzw. 1912. Beide Brücken wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört, aber nur die jüngere wiederaufgebaut.

Foto: Landesbildstelle Rheinland, Slg. Klee



Bild 175 (links): Das Verwaltungsgebäude der Eisenbahndirektion Essen am Bismarckplatz (wo man es noch heute findet). Die ED Essen war und ist zentrale Schaltstation für den Eisenbahnknoten Ruhrgebiet. **Foto:** Sammlung Hesselink

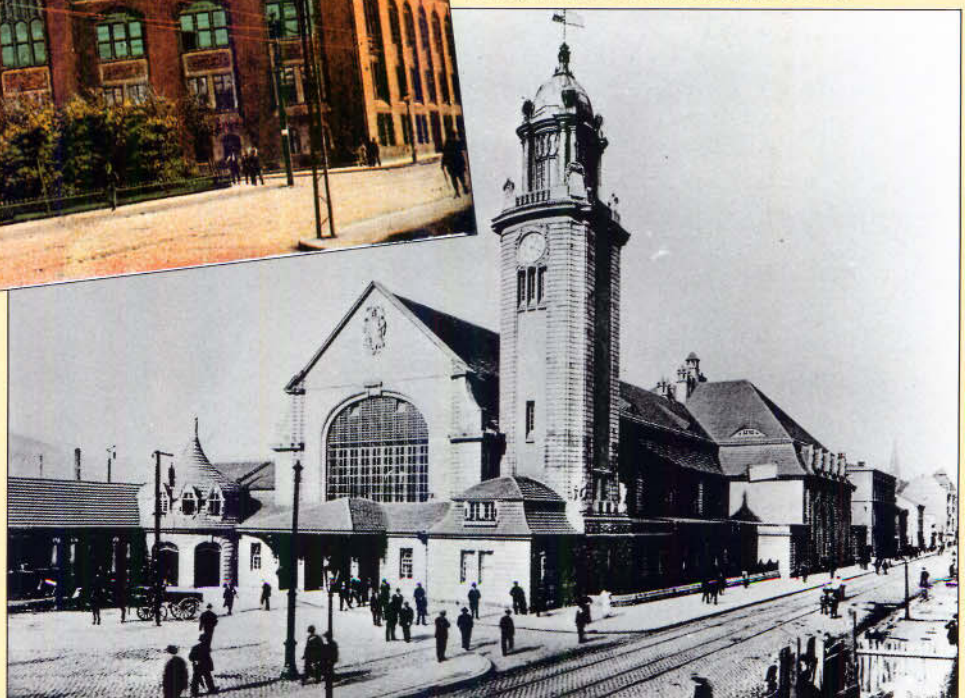


Bild 176 (rechts): 1910 erhielt Hagen/Westfalen endlich einen zentralen Personenbahnhof. Bis dahin hatten die alten Stationen der BME und der RhEG an unterschiedlichen Standorten das Umsteigen für manchen zum Ärgernis gemacht. **Foto:** BD Nürnberg, Sammlung Klee

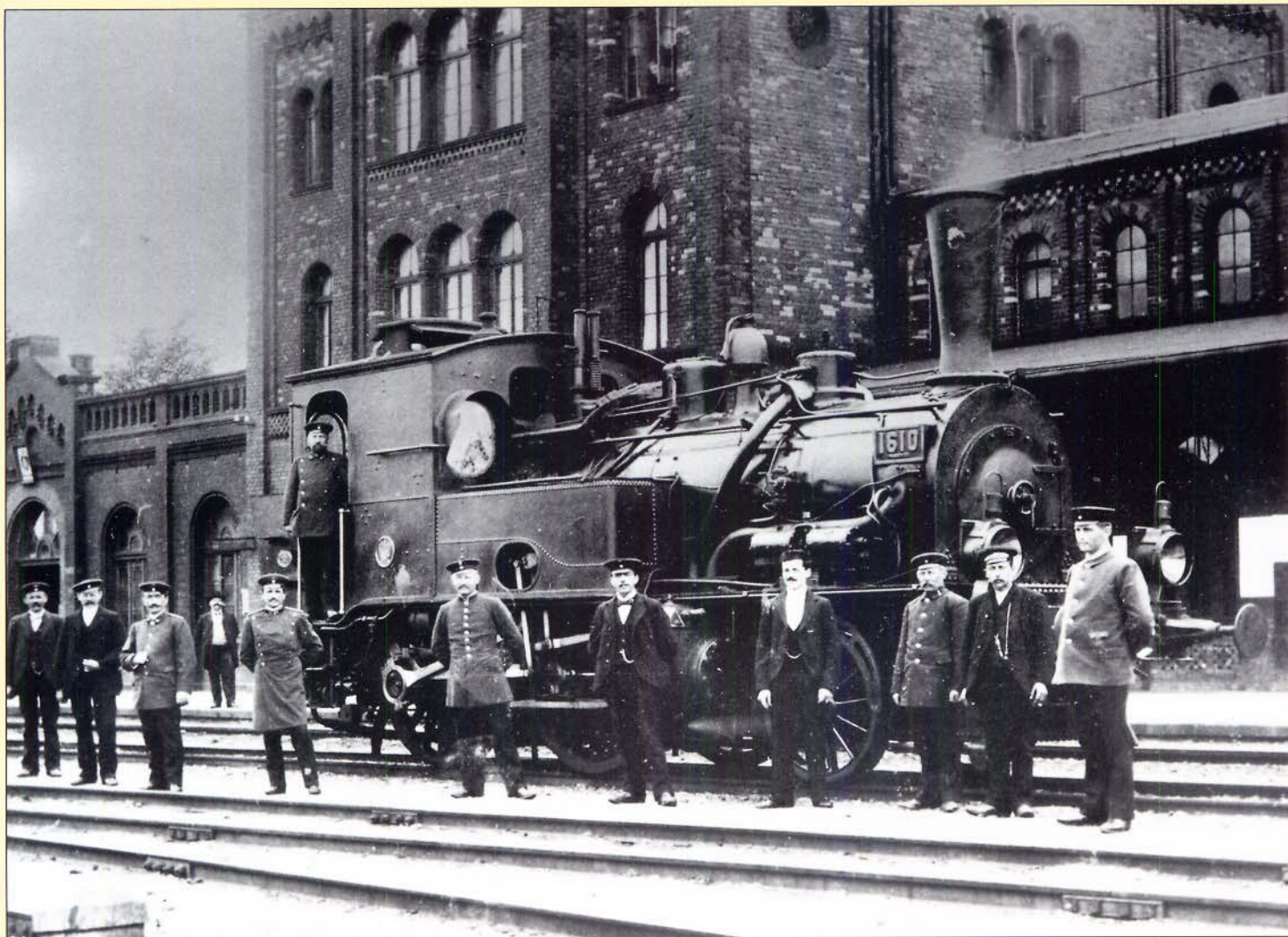


Bild 177: Von der Eröffnung der "Hannoverschen Westbahn" nach Osnabrück/Emden 1855 bis zum vergleichigen Ausbau der Linie Hamm – Minden 1916 "tat dieses Stationsgebäude in Löhne Dienst". Es lag zwischen den Gleisen der CME und der Westbahn. **Foto: Archiv Lohmann, Sammlung Klee**

Bild 178: Ebenfalls an die Cöln-Mindener Eisenbahn führt uns dieses Foto. Es entstand bei einem Besuch des Deutschen Kaisers und Preußischen Königs Wilhelm II. in Bielefeld. Im Hintergrund zwei Wagen des Hofzugs. **Foto: Stadtarchiv Bielefeld, Sammlung Klee**

mäß dem Versailler Vertrag, wonach auch Ländereigentum als für Reparationsleistungen verpfändet angesehen wurde. Der kostbarste Länderbesitz aber waren die Eisenbahnen. Hätte es sich bei diesen Bahnen noch um gesunde und leistungsstarke Betriebe gehandelt, wäre womöglich alles beim alten geblieben. Alle deutschen Eisenbahnen waren aber infolge des jahrelangen Raubbaus völlig heruntergekommen und infolge der Reparationsverpflichtungen zudem teilweise ihrer besten Fahrzeuge beraubt, so daß keine Gewinne abzusehen waren.

Es ergab sich die Perspektive, mit heruntergekommenen Bahnen Geld zu verdienen, um es sogleich an die Siegermächte abzuliefern. Jetzt erst verlor der Gedanke an das Ende der Länderbahnen seine Schrecken.

Zum 1. April 1920 brachten Preußen und Hessen, Baden, Bayern, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg, Sachsen und Württemberg ihre Staatseisenbahnen unter ein gemeinsames Dach. Mit einem Streckennetz von 53 649 km nahm die Deutsche Reichsbahn ihre Arbeit auf. 34 442 km steuerte die K.P.E.V. dazu bei.

Literatur:

Wolfgang Klee: Preußische Eisenbahngeschichte, Stuttgart, 1982 (darin auch ein ausführliches Literaturverzeichnis zu allen Themenbereichen). Erhältlich im Buchhandel oder über den Motorbuch-Verlag, Stuttgart (DM 38,-).





Bild 179 (oben): Aus den Beständen des Stadtarchivs Mönchengladbach stammen diese beiden Aufnahmen. Das Foto oben, vom 23. Juni 1905, zeigt zwei Personenzüge im alten Bahnhof der niederrheinischen Stadt. Um wieviel wuchtiger wirkt doch die P 6 aus dem Jahre 1902 gegenüber der P 3 von 1884.

Bild 180 (rechts): Etwa vier Jahre jünger ist die Aufnahme mit dem Stationsgebäude des alten Bahnhofes Mönchengladbach. Im Hintergrund sind bereits die erste Halle sowie das Dach vom Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs zu erkennen. **Fotos 179 und 180: Slg. Klee**





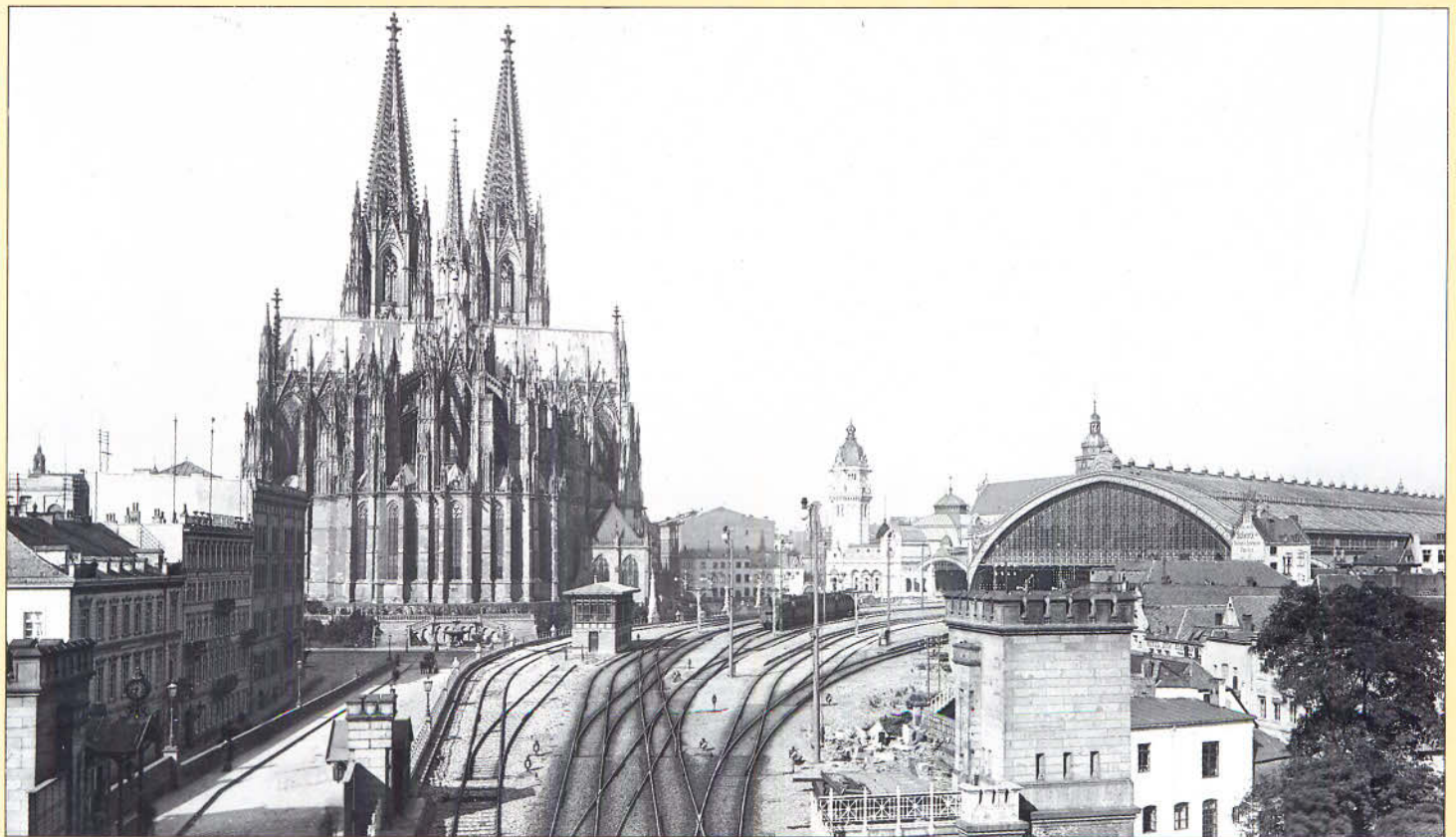




Bild 183: Zwischen 1902 und 1918 wurden die Kölner Bahnanlagen grundlegend modernisiert und erweitert. Dabei erhielt Deutz einen neuen Personenbahnhof mit dreischiffiger Bahnsteighalle. Das Empfangsgebäude existiert noch. Die Hallen wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört. **Foto: Rheinisches Bildarchiv, Sammlung Klee**

Bild 181 (links): Der Kölner Hauptbahnhof wurde 1894 in Betrieb genommen. Die drei Vorhallen (eine vierte kam noch hinzu) sind – ebenso wie diese Aufnahme – erst kurz vor dem Ersten Weltkrieg entstanden. **Foto: Deutsches Museum**

Bild 182 (linke Seite unten): Dieses Foto, von der alten Rheinbrücke ("Mausefalle") aufgenommen, gibt auch den Blick auf das kleine Stellwerk frei, aus dem Aufnahme 181 gemacht wurde. **Foto: Rheinisches Bildarchiv**

Bild 184: Das inmitten der Gleise gelegene Wartesaalgebäude von 1894 in der Kölner Bahnsteighalle fiel nur etwa zehn Jahre später der Erweiterung des Hauptbahnhofs zum Opfer. **Foto: Rheinisches Bildarchiv, Sammlung Klee**

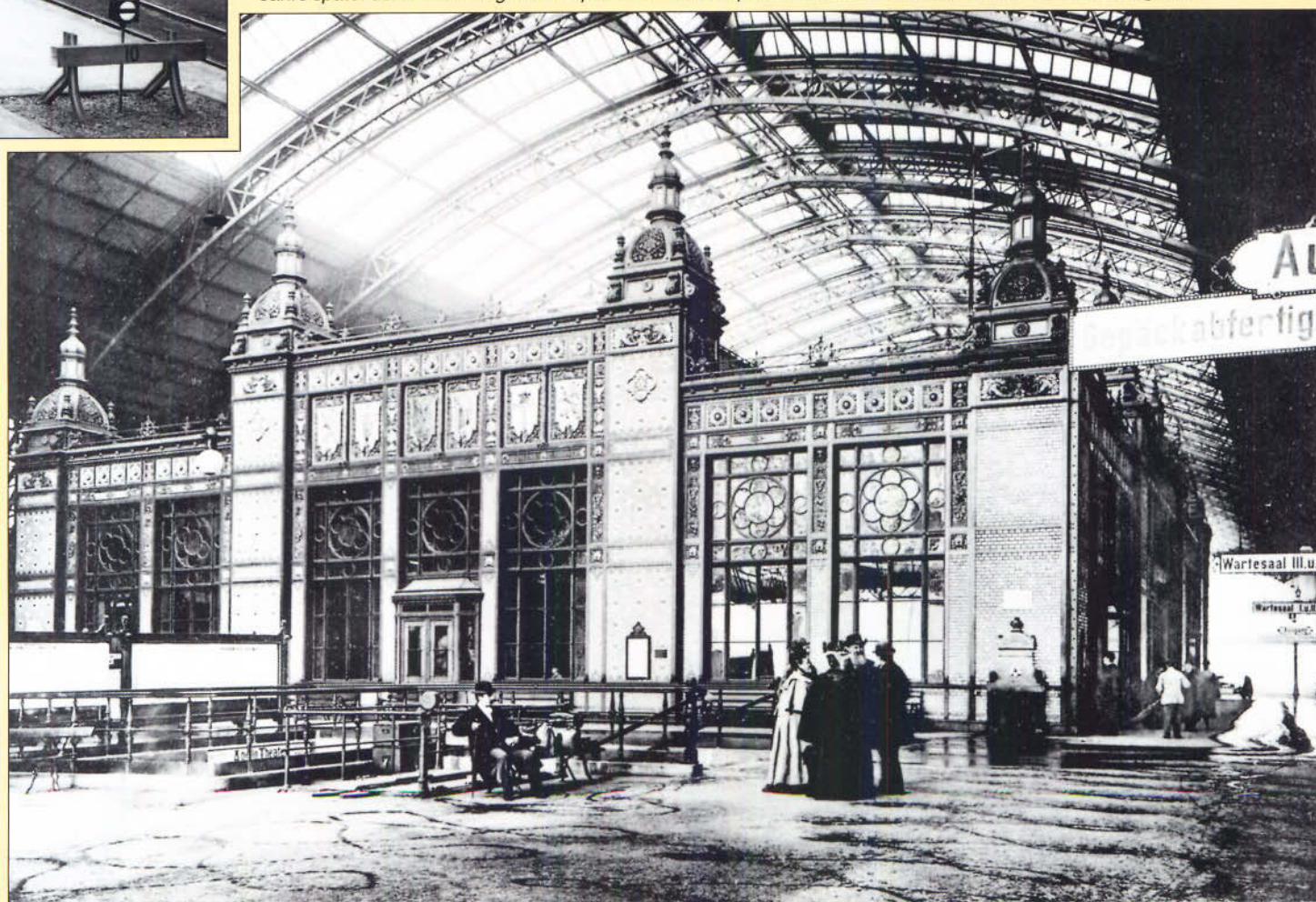


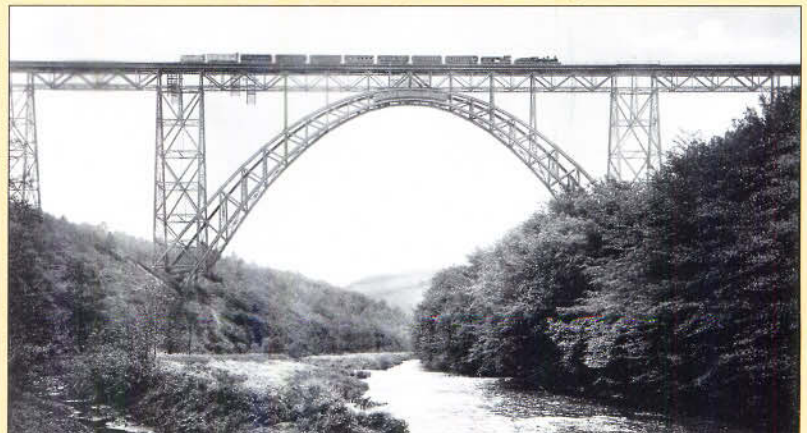
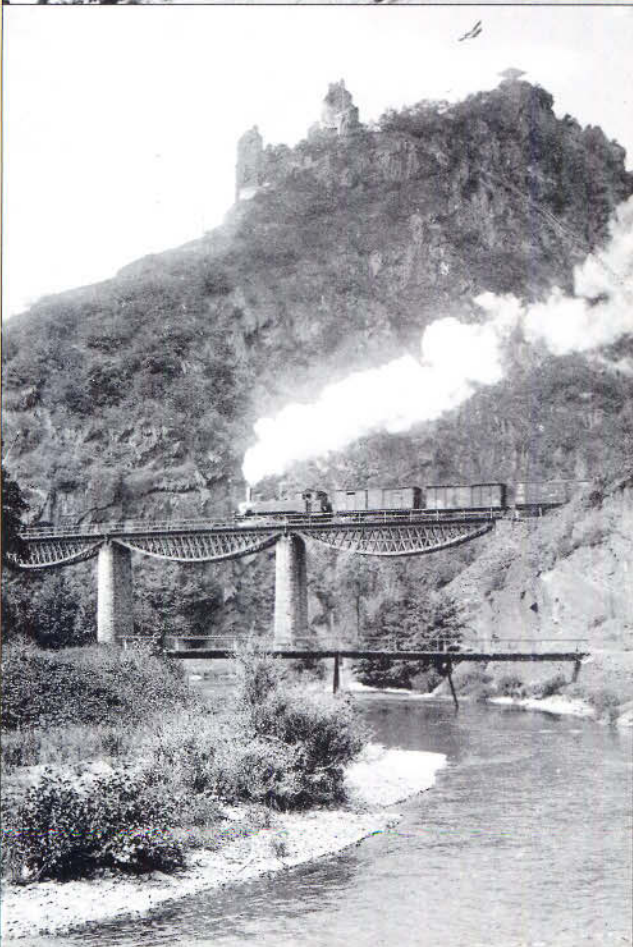


Bild 185: Die Großbaustelle Hauptbahnhof Köln im Jahre 1892. Während der Bauarbeiten mußte der Schienenverkehr zwischen dem alten Centralbahnhof und Deutz weiterlaufen. Foto: **Rheinisches Bildarchiv**

Bild 186 (links): Ins Ahrtal in der Rheinprovinz führt uns dieses Postkartenmotiv. Der Güterzug auf der Fischbauchträgerbrücke wurde bei Altenahr im Bild festgehalten. Foto: **Sammlung Hesselink**

Bilder 188 und 189 (rechte Seite): Im Jahre 1912 bannte ein Fotograf – vermutlich im Auftrag der Bahnverwaltung – die verschiedenen Abteilungen der damals hochmodernen "Königlichen Eisenbahn-Hauptwerkstätte" in Limburg an der Lahn auf seine Platten. Zeitgemäß war auch der Akkutriebwagen der Bauart Wittfeld (spätere Bezeichnung ETA 177) im oberen Foto, der ab 1907 von der K.P.E.V. beschafft wurde. Fotos: **Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz**

Bild 187: Ein erheblich imposanteres Brückenbauwerk zeigt diese Postkarte: die Müngstener Brücke an der Strecke Solingen – Remscheid, noch heute Deutschlands höchste Eisenbahnbrücke (107 m). Foto: **Sammlung Hesselink**



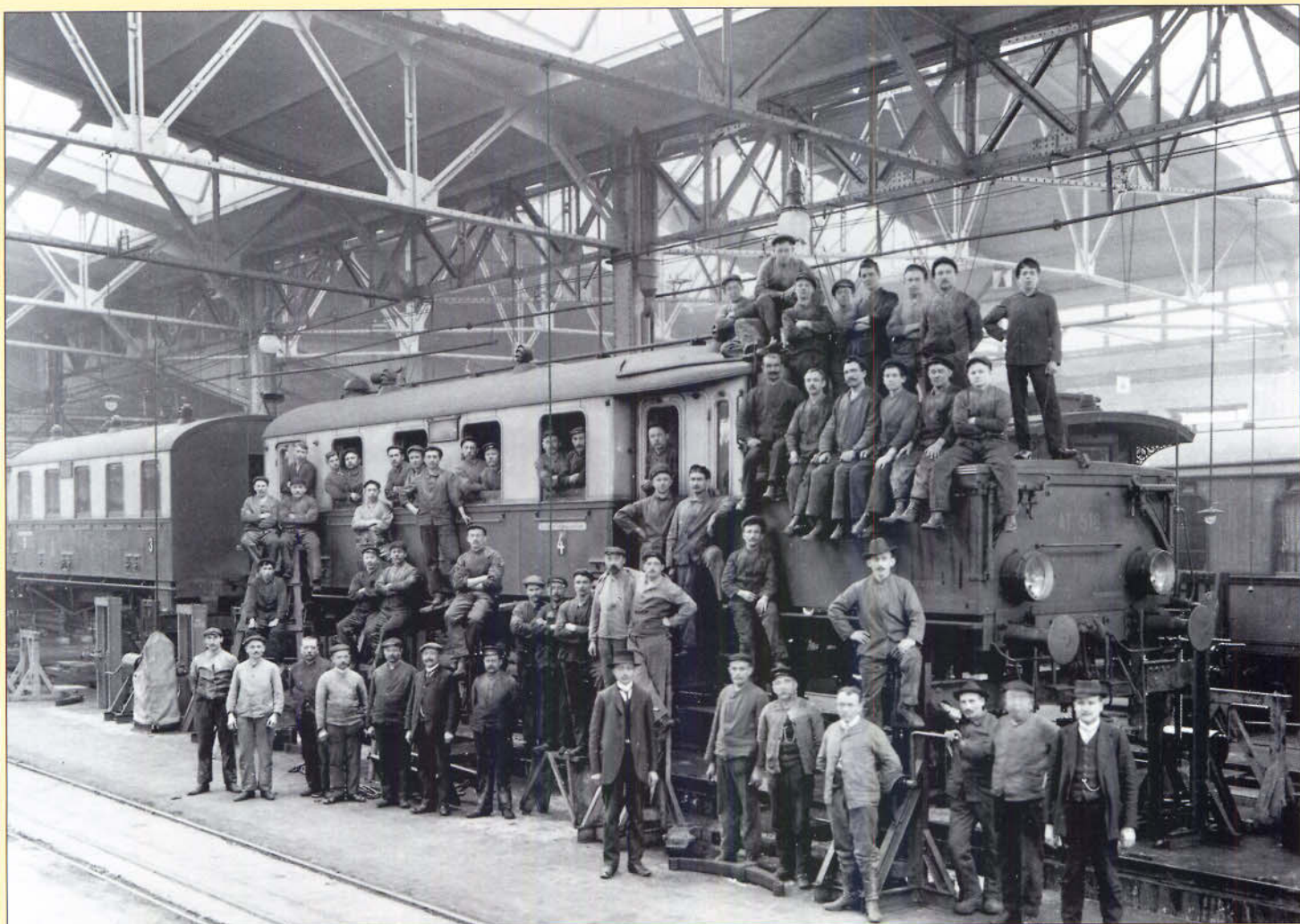




Bild 190: Diese Aufnahme aus den 1930er Jahren läßt noch erkennen, wie großzügig die Bahnplaner vorgehen mußten. 1906 lag der neue Bahnhof weit vor der Stadt.
Foto: Sammlung Hesselink

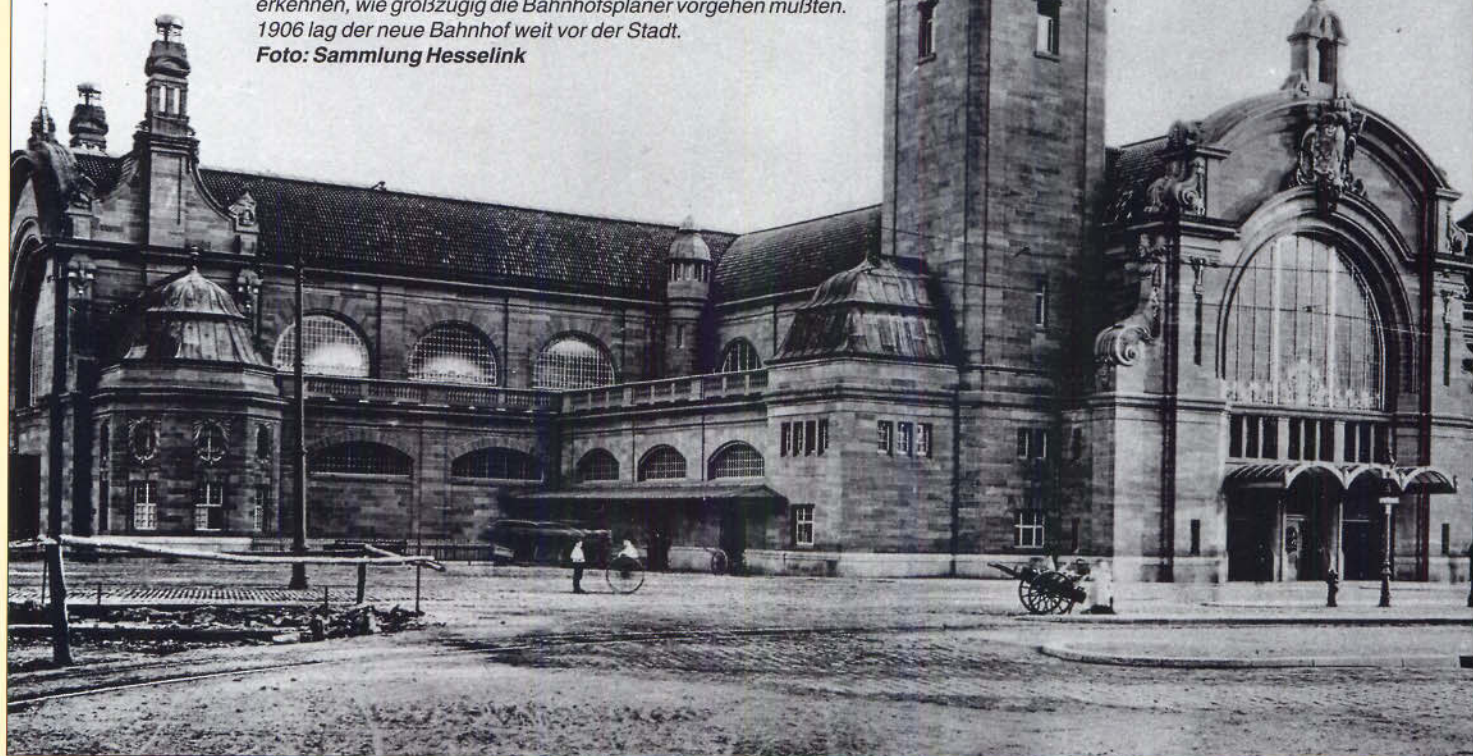


Bild 191: Das Empfangsgebäude des 1906 eingeweihten Hauptbahnhofs Wiesbaden ist mit seiner schmucküberladenen Architektur ein typisches Dokument des wilhelminischen Prunkstils und kann seine Verwandtschaft zu den neuen Stationsgebäuden in Hamburg oder Krefeld nicht verleugnen.



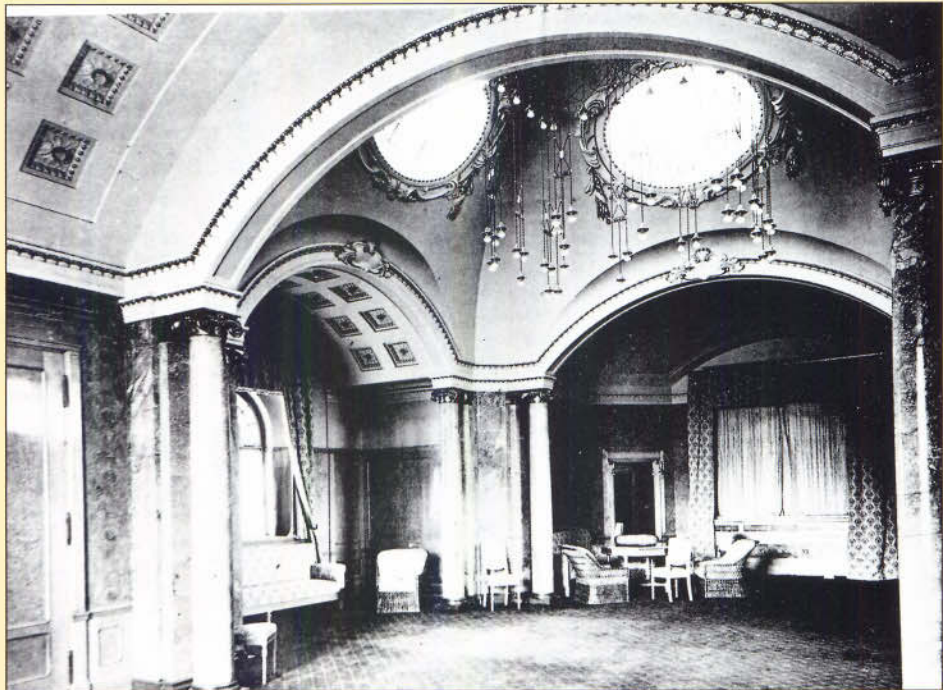
Bild 193 (rechts): Ein Blick in die beiden süd-östlichen Hallen des Hauptbahnhofs. Im Vergleich zu den verschnörkelten Empfangsgebäuden waren die Hallenkonstruktionen damals bereits sehr nüchtern.

Bild 194 (rechts Mitte): Selbstverständlich durfte auch ein "Fürstenbau" im neuen Hauptbahnhof nicht fehlen. Die in der Badestadt kuren hohen Herrschaften mußten schließlich vor Beginn oder am Ende der Bahnreise einen angemessenen Aufenthaltsort vorfinden.

Bild 192 (linke Seite unten): Kurz vor der offiziellen Eröffnung des Wiesbadener Hauptbahnhofs dürfte diese Aufnahme von der Gleisseite entstanden sein. Die T 3 zieht offenbar einen Bauwagen.

Bild 195 (ganz unten): Praktisch direkt neben den überdachten Personenzuggleisen wurde die Wiesbadener Güterabfertigung angelegt. Soeben ist eine Fuhre frischer Milch angeliefert worden.

Fotos 191 bis 195: Museum Wiesbaden, Sammlung Klee



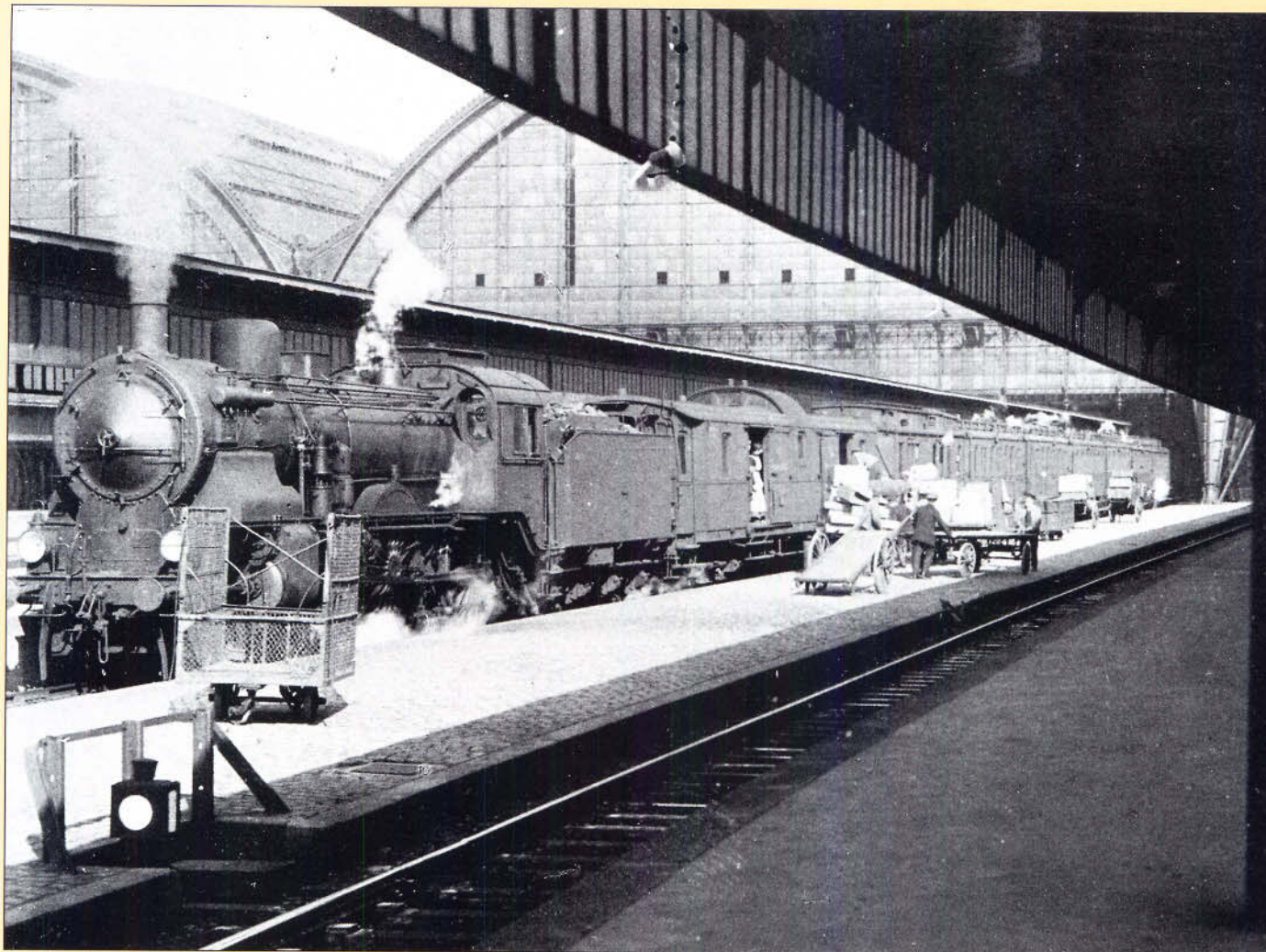


Bild 196: Eisenbahn-Brennpunkt Rhein-Main: Vor der mittleren Halle des Frankfurter Hauptbahnhofs wird im Kriegsjahr 1917 ein mit einer S 6 bespannter Personenzug bepackt.
Foto: Stadtarchiv Frankfurt, Sammlung Klee

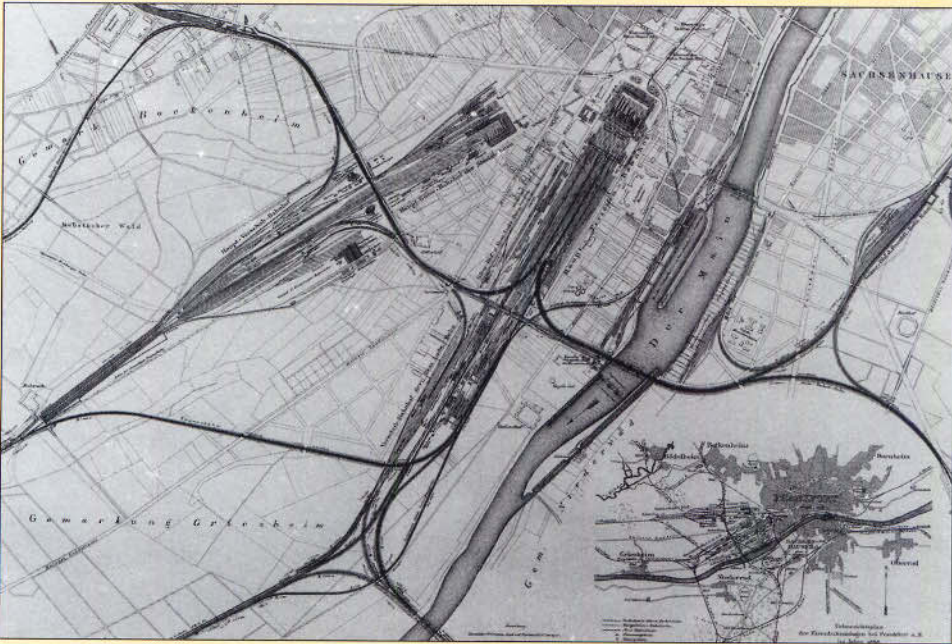
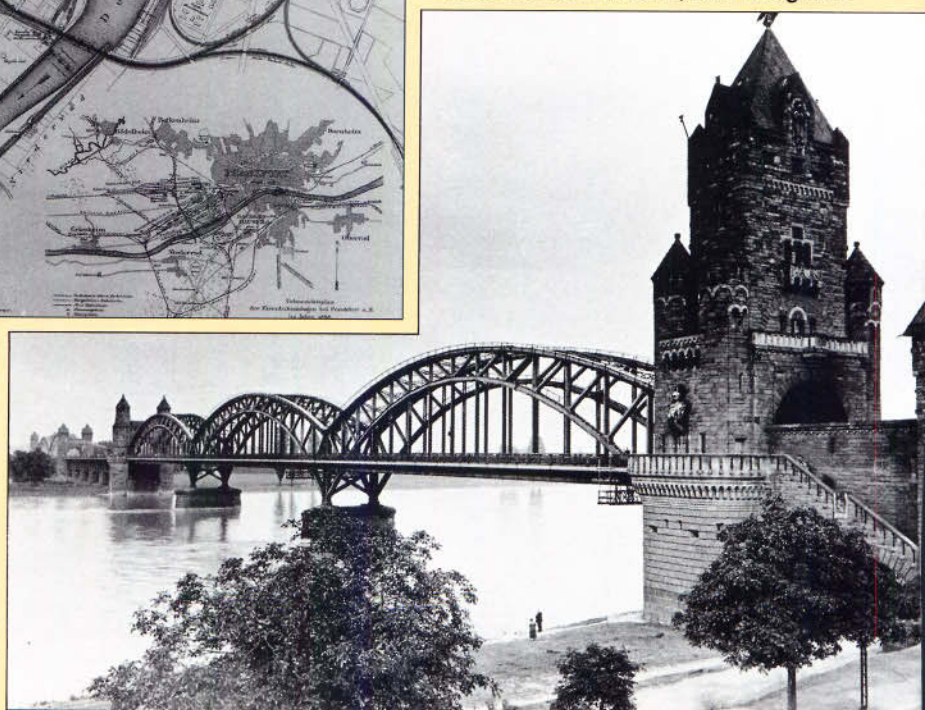


Bild 197: Lageplan des neuen Hauptpersonenbahnhofs und des Hauptgüterbahnhofs (links davon) in Frankfurt am Main, Stand 1888. Die alten "Westbahnhöfe" von Taunus-Eisenbahn, Main-Weser-Bahn und Main-Neckar-Bahn wurden mit dieser leistungsfähigen Anlage abgelöst. **Zeichnung:** Sammlung Klee

Bild 198 (rechts): Noch einmal die Kaiserbrücke in Mainz. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Bauwerk zerstört und 1955 wieder aufgebaut. Die genieteten Bögen sind durch geschweißte Kastenträger ersetzt, die Türme abgetragen worden.
Foto: Bildarchiv Deutsche Bundesbahn, Sammlung Klee

Bild 201 (rechte Seite unten): Ein großer Tag für Mainz: Zur feierlichen Eröffnung der Kaiserbrücke (Verbindung Mainz – Wiesbaden und Umgehung des Mainzer Hauptbahnhofs für Güterzüge) am 1. Mai 1904 ist Seine Majestät mit dem Hofzug höchstselbst an den Rhein gereist.
Foto: Stadtarchiv Mainz, Sammlung Klee



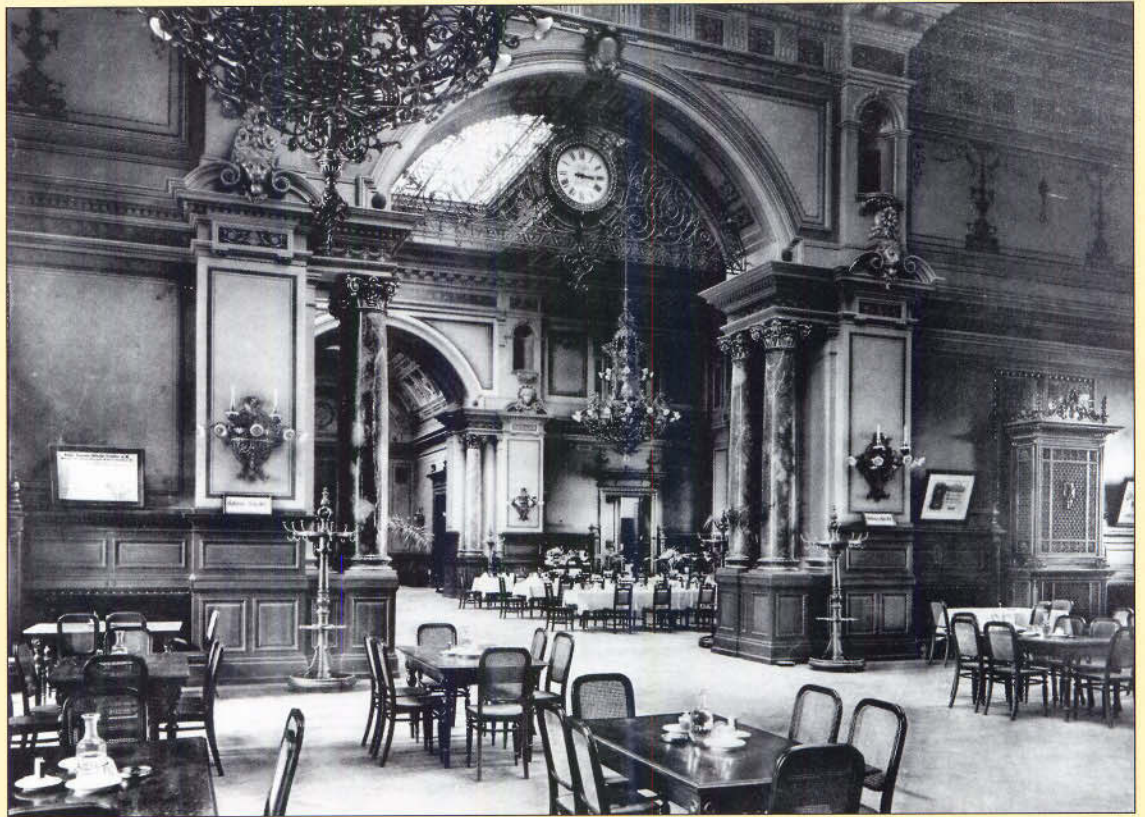
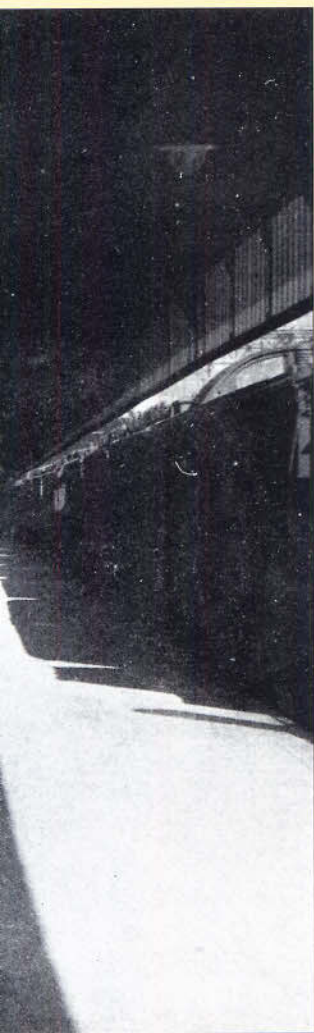
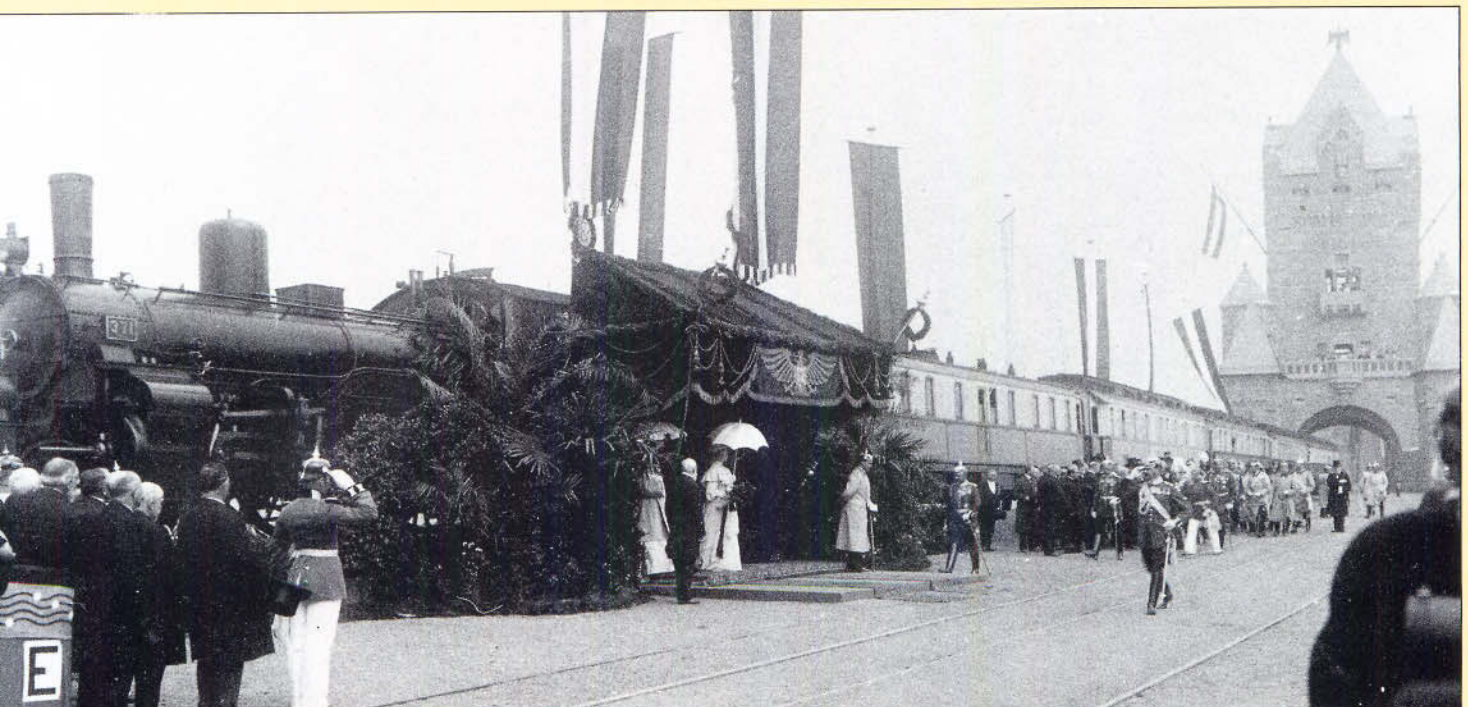
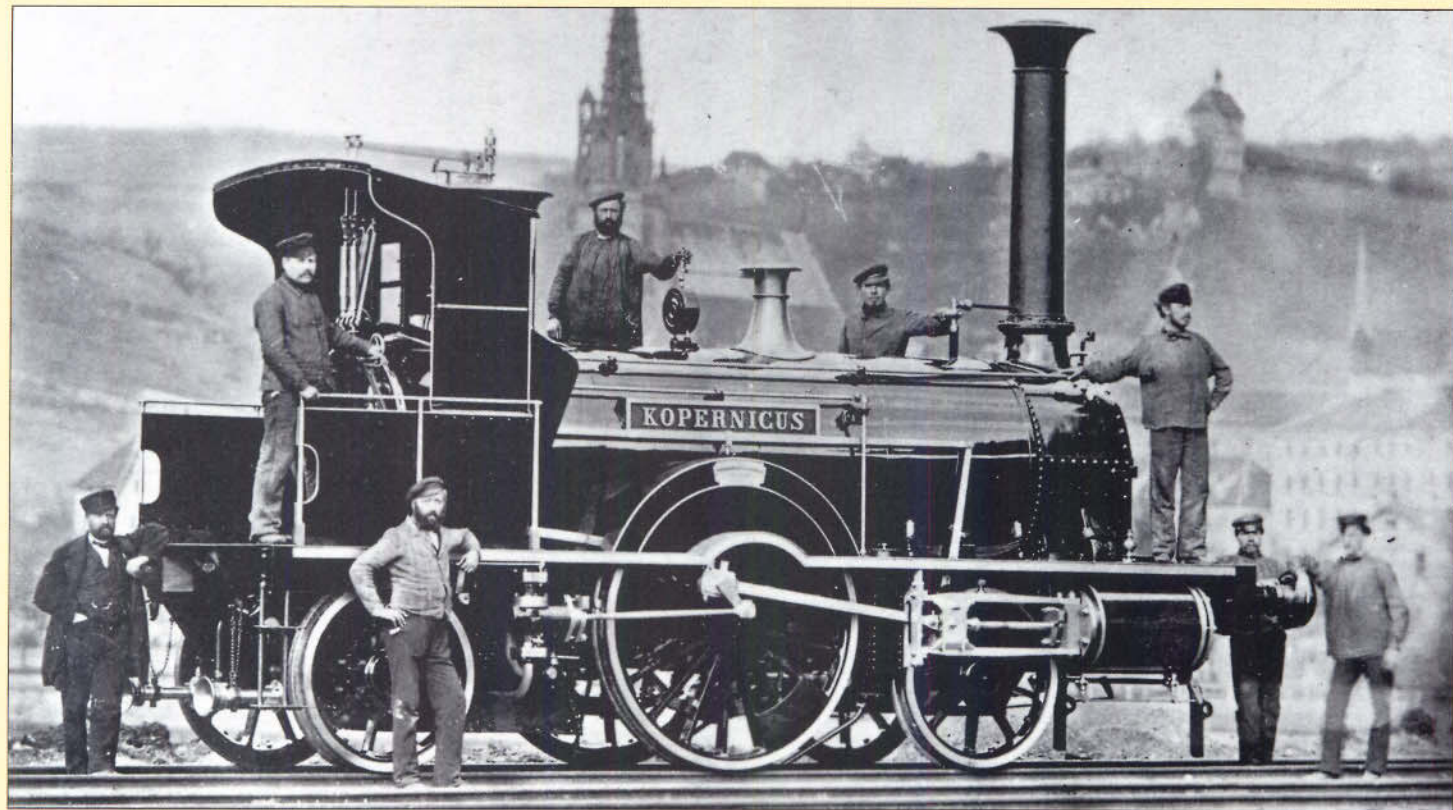


Bild 199 (rechts oben): Unendliche Pracht für ein zahlungskräftiges Publikum: Der Wartesaal I. und II. Klasse des Frankfurter Hauptbahnhofs 1891. Foto: Sammlung Klee

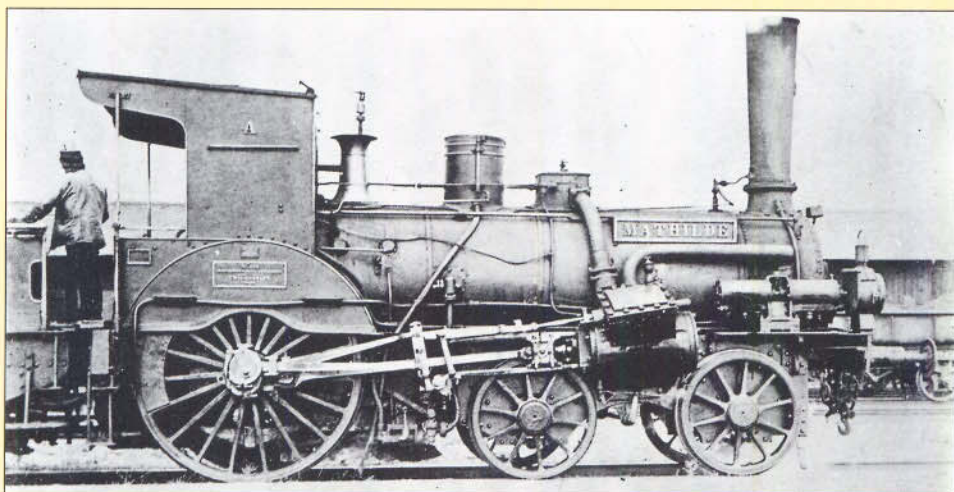


Bild 200 (rechts): Diese filigrane Hallenkonstruktion überdachte die beiden Personenzuggleise des Main-Neckar-Bahnhofs in Darmstadt. Foto: Dt. Museum, München





Die Hessische Ludwigsbahn und ihr Lokomotivpark



Die Hessische Ludwigsbahn eröffnete ihren Betrieb 1853 mit der Strecke Mainz – Worms mit Anschluß an die Pfälzer Grenze. 1859 erreichte die Bahn von Mainz aus Bingen, wo Anschluß an die Rheinische Eisenbahn bestand, die zur gleichen Zeit ihre Strecke Coblenz – Bingerbrück eröffnete.

In den 30 Jahren bis 1882 erweiterte die Hessische Ludwigsbahn (HLB) ihr Netz in den Provinzen Rheinhessen und Starkenburg des Großherzogtums Hessen (-Darmstadt) sowie in Teilen der preußischen Provinz Hessen-Nassau auf insgesamt 689 km Länge und wurde damit zur dominierenden Bahnverwaltung im Rhein-Main-Gebiet. Bei ihrem Ankauf durch Preußen und Hessen besaß die Bahn 192 Lokomotiven. Zu den besonders erwähnenswerten Lokomotivbauformen der HLB gehörten die 13 ältesten Lokomotiven der Achsformel 1A1 und 1B aus den Jahren 1852 bis 1858, sämtlich von der Maschinenfabrik Esslingen

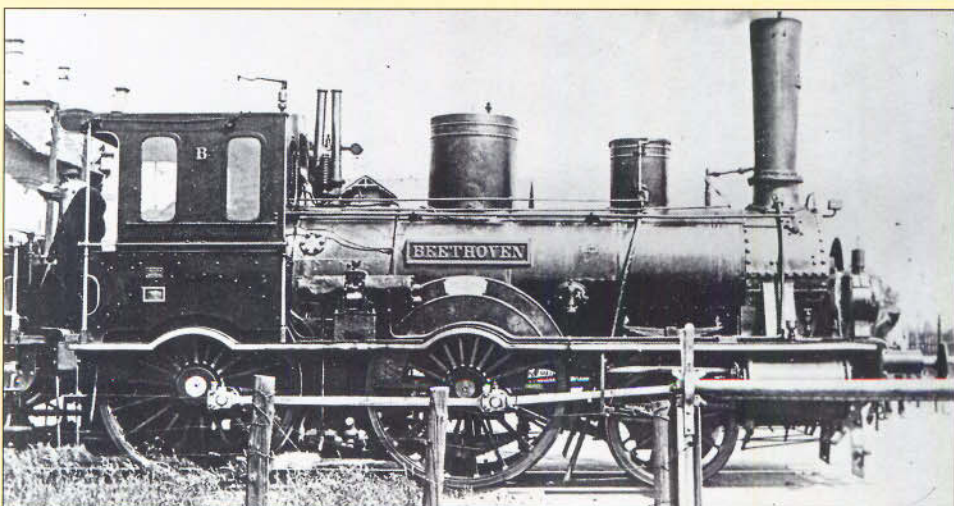


Bild 203 (Mitte): 2'A-Crampton-Lokomotive "Mathilde" der HLB. Sie wurde 1858 von der Maschinenfabrik Esslingen als Fabriknummer 426 gebaut. Wenig bekannt ist, daß sie zusammen mit einem einachsigen Tender geplant war.

Bild 204: Alle 18 1A1-Maschinen wurden später in 1B-Lokomotiven umgebaut. Die abgebildete "Beethoven" wurde 1897 in Mainz 101 umgezeichnet.

Bild 202 (linke Seite oben): 1A1-Personenzuglokomotive "Kopernicus". Von dieser Bauform lieferte Esslingen 18 Maschinen an die HLB. Ihr Regler lag unter der Rauchkammer. Er wurde durch den unter dem Namensschild deutlich erkennbaren Reglerzug betätigt.

Bild 205 (rechts): Auch die "Emil Kessler" war der Umbau einer 1A1-Lok. Ihre 1230 mm großen Treibräder weisen sie als Güterzuglok aus.

Bild 206: Mit der 1873 erworbenen Frankfurt-Hanauer Eisenbahn gelangte auch die "Carl IV" zur HLB. Sie trug die Fabriknummer 1 der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe.

Bild 207: Die "Landskron" war eine der beiden von der Hessischen Nordbahn erworbenen 2B-Tenderlokomotiven für den Transport der Züge auf die Mainzer Rheinfähre. Die Aufnahme in Bischofsheim entstand zwischen 1863 und 1869.

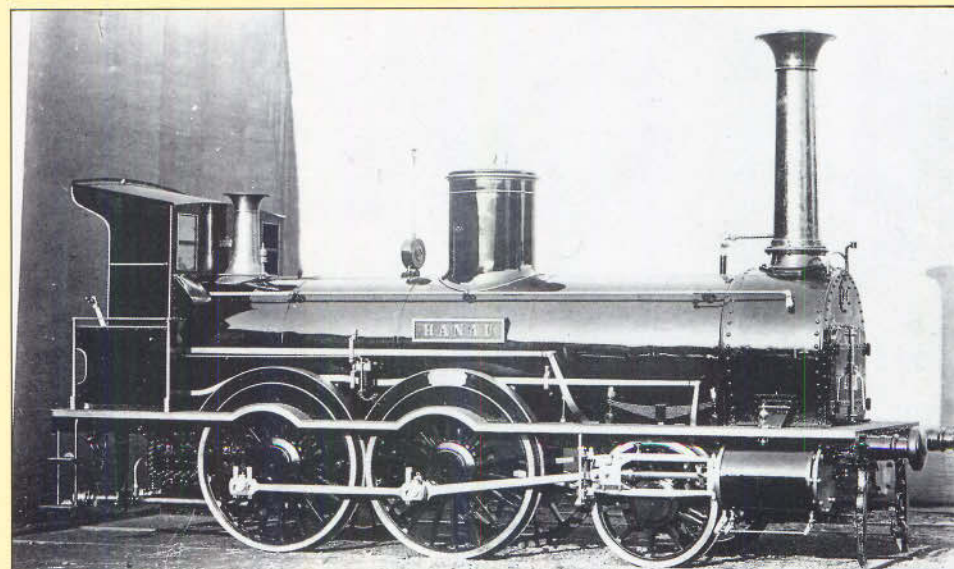
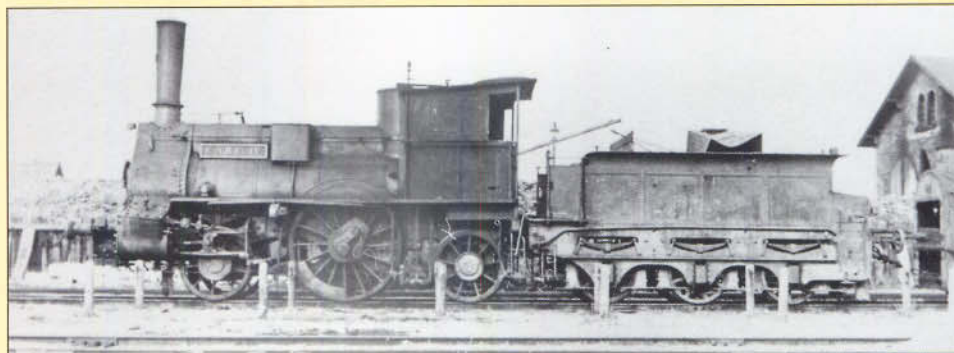
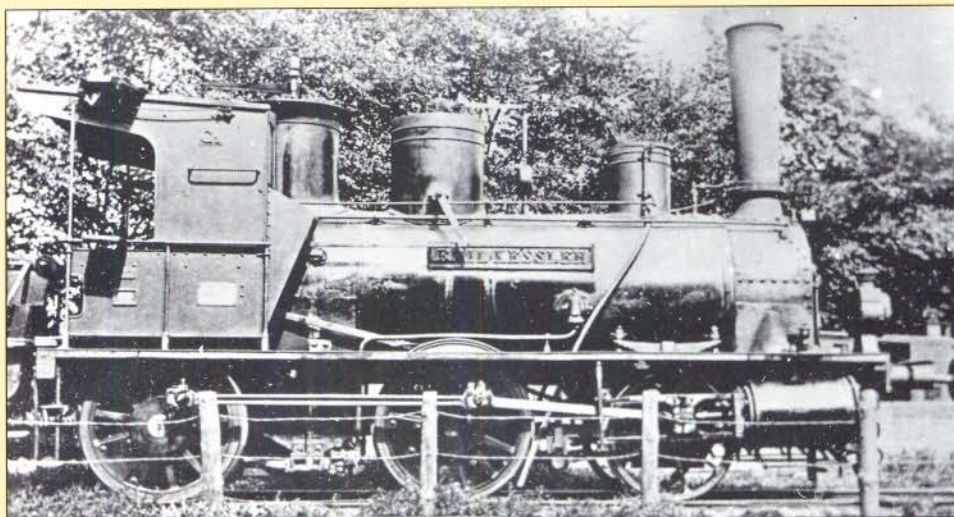
Bild 208 (ganz unten): Die "Hanau" war eine der sieben 1863 bis 1865 von der Maschinenfabrik Esslingen für die HLB gebauten 1B-Personenzuglokomotiven mit überhängendem Stehkessel und innenliegender Allan-Steuerung.

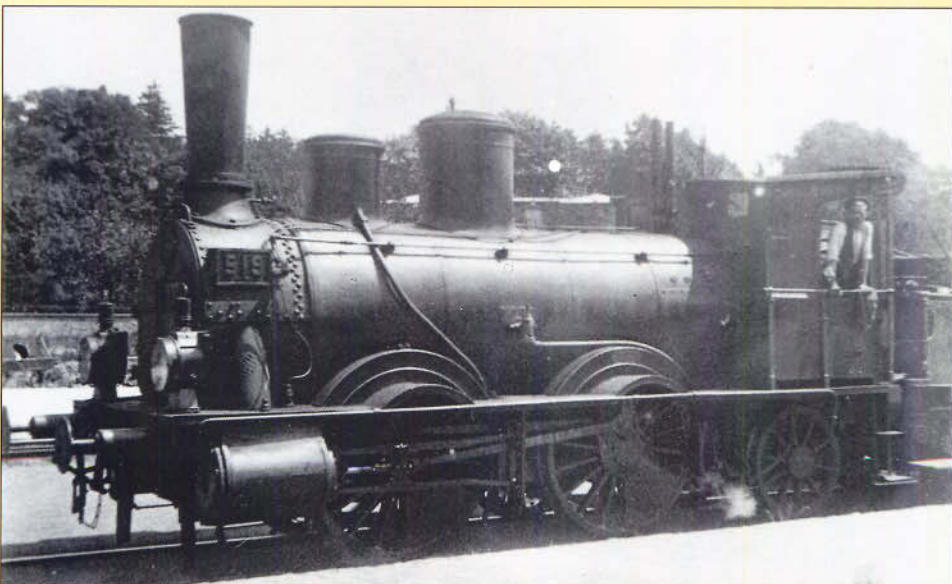
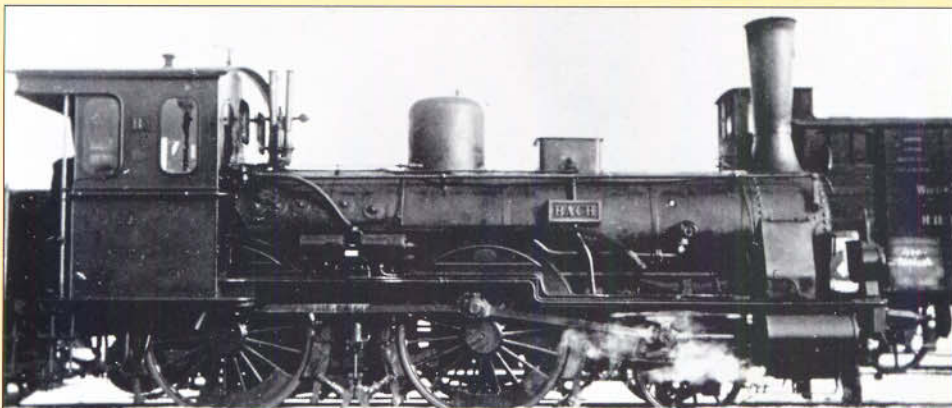
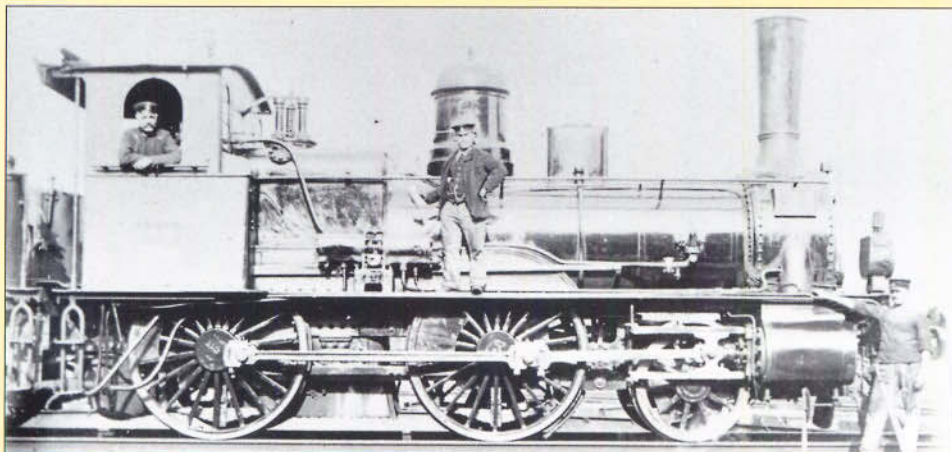
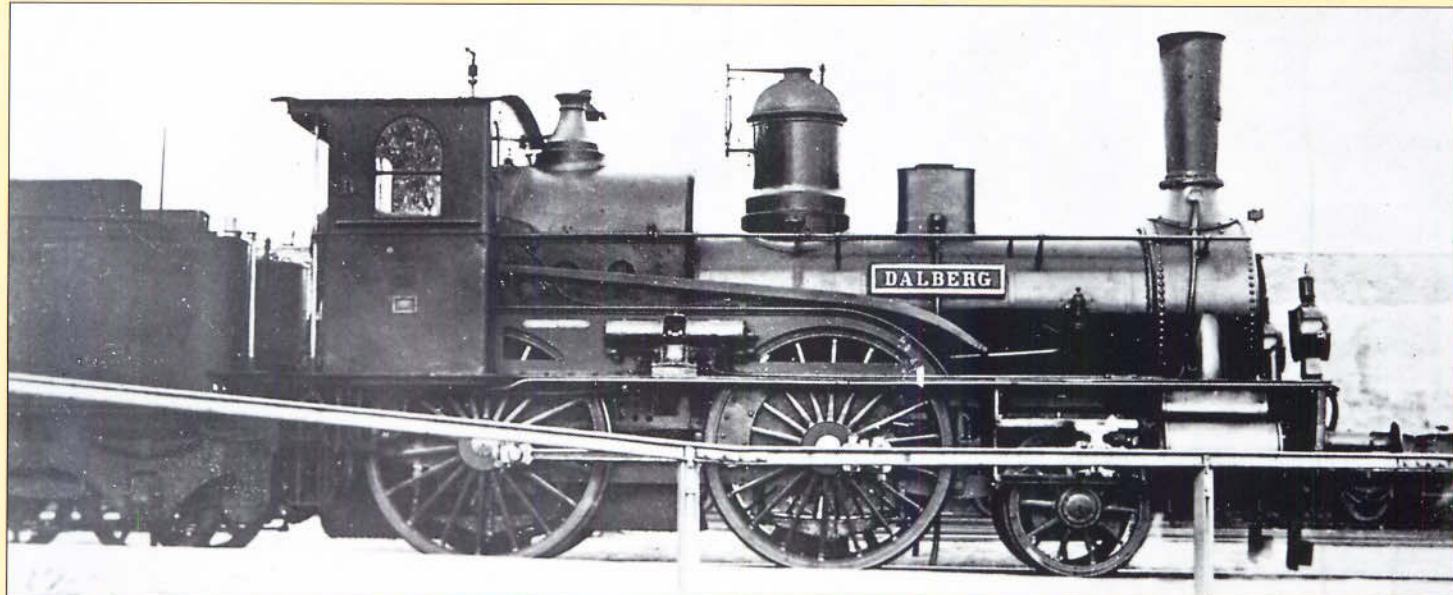
geliefert. Sie besaßen den Doppelkessel, der uns bereits von Maschinen der Main-Weser-Bahn her bekannt ist.

In die anschließende Bauperiode von 1858 bis 1866 fallen insbesondere die neun 2A-Crampton-Lokomotiven mit den Hauptabmessungen 381/610/1830 mm, die eine starke Ähnlichkeit zu den Loks der Nassauischen Eisenbahn aufwiesen. Ihre gute Bewährung beweist die Tatsache, daß sie die deutschen Crampton-Maschinen waren, die am längsten im Hauptbahndienst, ja bis zuletzt im Schnellzugdienst eingesetzt und erst in den neunziger Jahren ausgemustert wurden.

Für den Transport der Züge auf die bei Mainz gelegene Rheinfähre – die feste Rheinbrücke wurde erst im Dezember 1862 dem Betrieb übergeben – wurden zwei 2'B-Tenderlokomotiven von der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn angekauft, die Norris 1847 für letztere geliefert hatte. In der Betriebswerkstätte Mainz der HLB erhielten sie einen zusätzlichen Satteltank. 1860 erschienen auf der HLB die ersten C-Güterzuglokomotiven mit 460/632/1400 mm Hauptabmessungen, Außenrahmen, außenliegender Steuerung nach Allan-Trick und einem Regleraufsatz mit außenliegenden Einströmrohren. Eigenartig war die freistehend am Kessel angebrachte Dampfmaschine. Insgesamt wurden von dieser Bauform 21 Maschinen beschafft. Bei späteren Lieferungen fiel der große Sandkasten auf, der die gleiche Form und Größe hatte wie der Dampfdom. Die 1872/74 gelieferten letzten zehn Maschinen hatten einen um 2 atü erhöhten Dampfdruck und eine halbzyindrische, leicht erhöhte Stehkesseldecke.

Weitere zehn Güterzugloks, diesmal jedoch mit Innenrahmen und nur 1230 mm großen Treibrädern, baute Esslingen 1875/





77 für die HLB. Mit einem auf 12 atü erhöhten Kesseldruck wurden 1885 bis 1896 weitere elf Maschinen dieser Bauform von Esslingen, Hartmann und Hanomag beschafft. Mit ihrem Dienst- und Reibungsgewicht von 42,5 t waren sie nicht nur schwerer als die preußischen Normallokomotiven, sondern überhaupt die schwersten in Deutschland.

Die ersten Vierkuppler

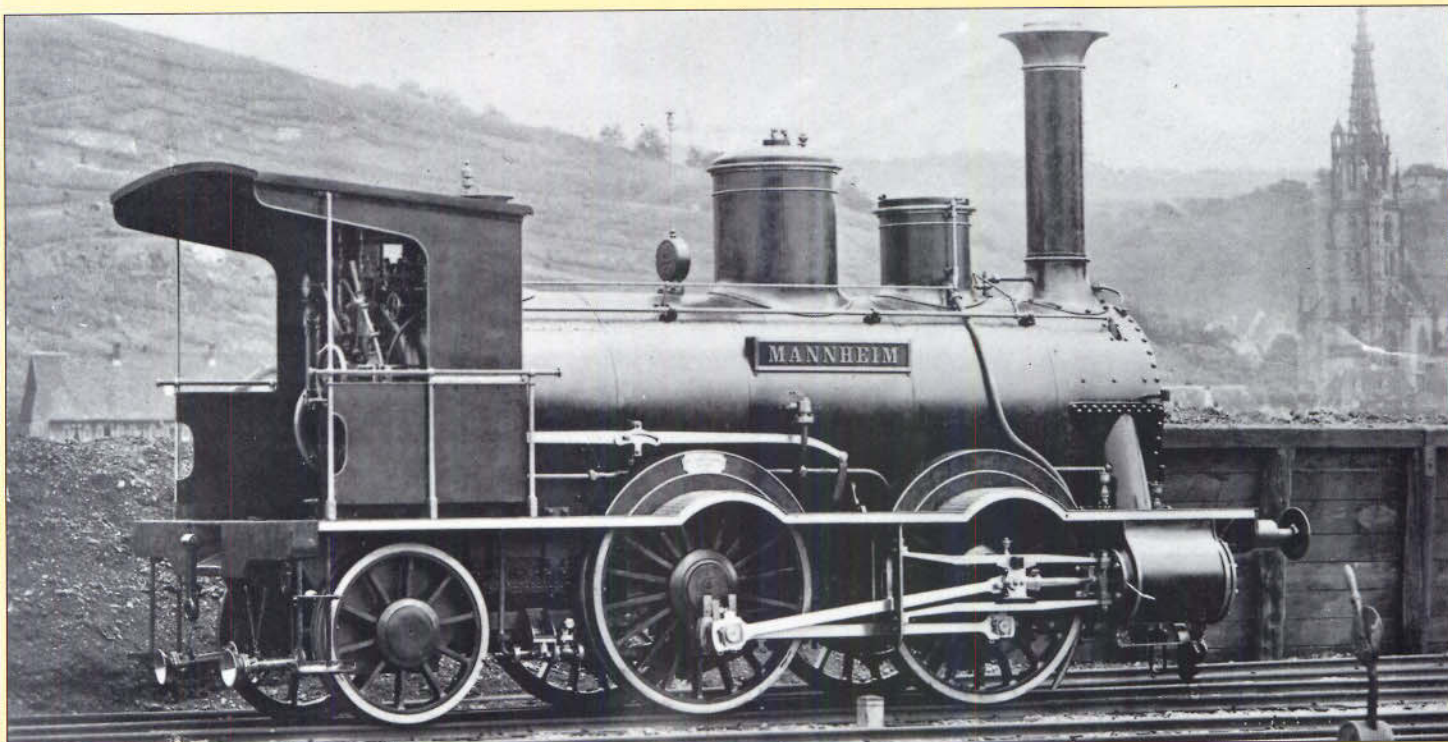
Für den Betrieb auf der steigungsreichen Odenwaldbahn Darmstadt – Erbach (1882 bis Eberbach verlängert) wurden 1868/71 acht D-Güterzuglokomotiven mit Außenrahmen und 500/610/1086 mm Hauptabmessungen von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Sie waren die ersten deutschen D-Lokomotiven und den Vierkupplern sehr ähnlich, die 1867 von der Lokomotivfabrik der Österreichischen Staatseisenbahngesellschaft als Serie 34 der Südbahn zum Betrieb über den Brenner geliefert worden waren. Zusammen mit den D-Lokomotiven der Badischen Staatsbahn aus dem Jahre 1875 (Gattung VIIIa) blieben sie

Bild 209 (ganz oben): Aus einer Borsig-Lieferung von zwölf 1B-Schnellzuglokomotiven (1873, Borsig 3077 bis 3088) für die Rheinische Eisenbahn verkaufte diese sechs fabrikneue Maschinen an die HLB. 1897 erhielten sie noch die Mainzer Nummern 117 bis 122.

Bild 210: Die 1'B-Personenzuglokomotive "Kepler" der HLB mit vorderer Bisselachse aus dem Jahre 1882 erhielt 1897 die Betriebsnummer Mainz 127 und wurde 1906 zur (P 2) Mainz 1551 umgezeichnet.

Bild 211: Die abgebildete "Bach" gehörte zu der letzten HLB-Beschaffung von 20 Personenzuglokomotiven in den Jahren 1890 bis 1895, die weitgehend der preußischen Normallok nach Musterblatt III-1, der späteren P 3, entsprachen.

Bild 212 (links): Die B1-Personenzuglokomotive "Monsheim" (1870, Esslingen 1058) trägt bereits die Bahnnummer 519 der preußisch-hessischen Gemeinschaftsdirektion Mainz.



bis zum Erscheinen der preußischen G 7 im Jahre 1892 die einzigen Vierkupppler auf deutschen Bahnen. 1890 bis 1894 wurden jedoch sieben dieser acht Maschinen in der Zentralwerkstätte Mainz der HLB in C-Lokomotiven mit neuen Kesseln, Zylindern, Rahmen und Rädern (1230 mm Durchmesser) "umgebaut"; als einzige blieb die Bahnnummer 94 "Feldberg", die erst 1893 einen neuen Kessel erhalten hatte, von diesem Umbau ausgenommen, der praktisch einem Neubau gleichkam.

Für den Personenzugdienst waren 18 Lokomotiven vom Typ 1A1 mit einem Kessel normaler Bauform beschafft worden, eine Lieferung der Maschinenfabrik Esslingen aus den Jahren 1860 bis 1864. Alle 18 Maschinen sind in den achtziger Jahren in 1B-Lokomotiven mit durchhängendem Stehkessel umgebaut worden – zehn mit neuen Treib- und Kuppelachsen (1230 mm)

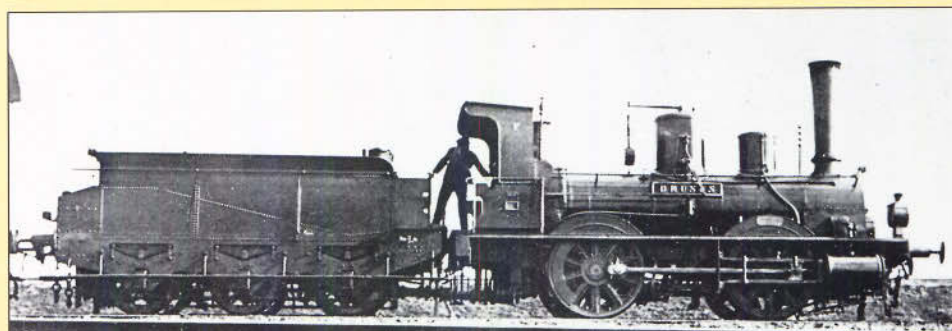
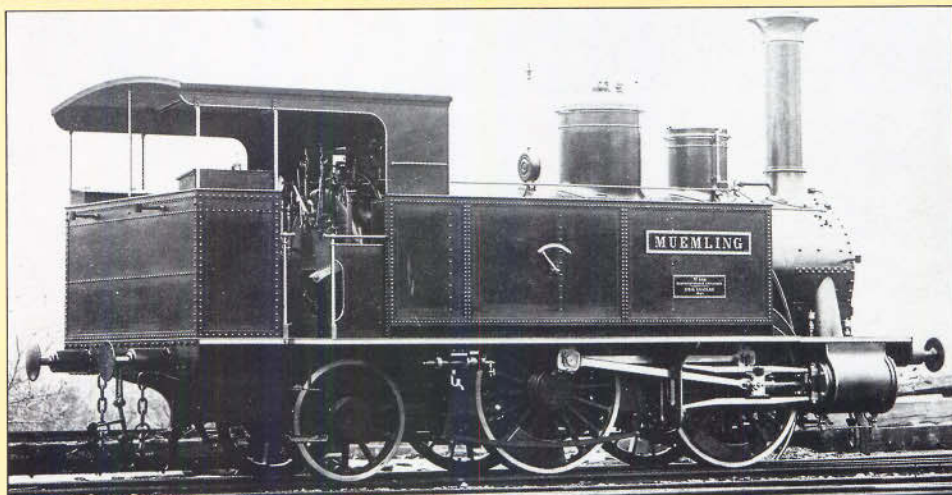
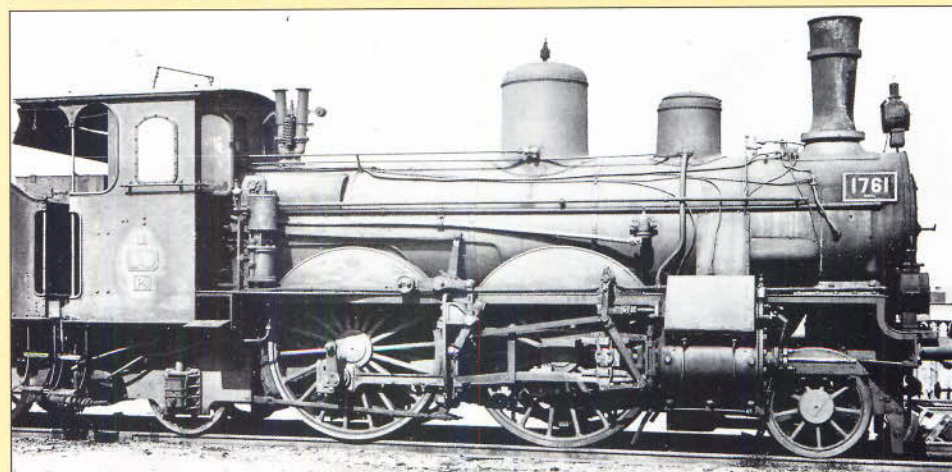


Bild 213 (ganz oben): An der Aufnahme der "Mannheim" im Originalzustand fällt auf, daß die erste Treibachse ursprünglich von vorne gesandt wurde.

Bild 214: Neben der großen Zahl von B1-Schleppenderlokomotiven (Fotos 212 und 213) besaß die HLB noch 14 Tenderlokomotiven mit den gleichen Hauptabmessungen von 408/561/1536 mm.

Bild 215: Es fällt schwer zu glauben, daß die sechs B-Rangierloks der HLB aus einem Umbau der ersten sechs 1A1 dieser Bahn entstanden sind. Dabei blieb kaum mehr als die Zylinder unverändert.

Bild 216 (rechts): Nach dem Entwurf der Firma Krauss für die Pfalzbahn wurden auch die 13 1'B1-Schnellzuglokomotiven der HLB gebaut. Trotz ihrer 1850 mm großen Treibräder wurden sie 1906 in die Gattung P 3 eingereiht: (P 3) Mainz 1751 bis 1763.



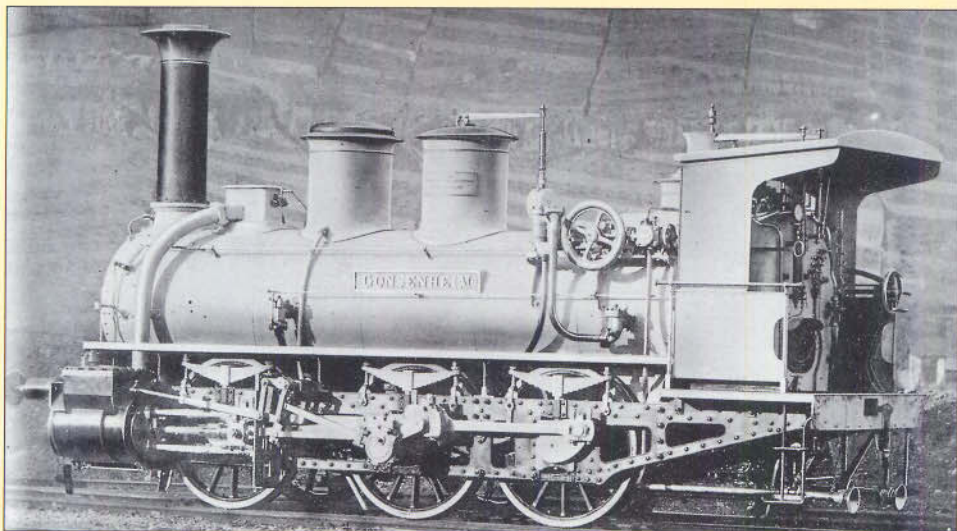
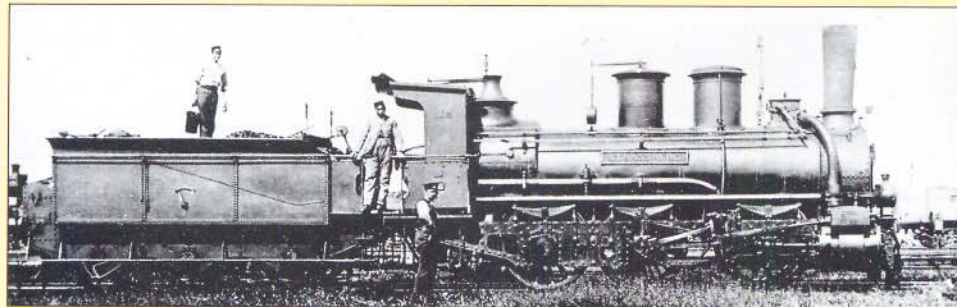
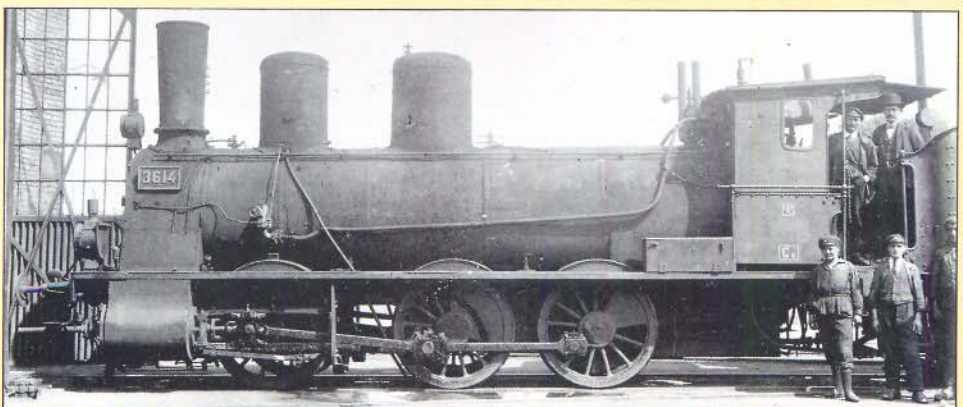
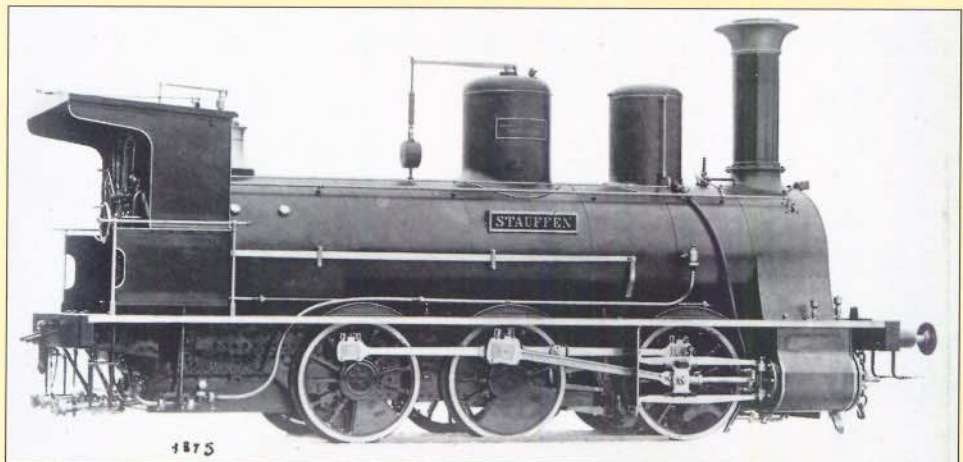


Bild 218: Aus derselben Esslinger Lieferung stammt auch die "Gonsenheim", an der die außen vor dem Führerhaus stehende Dampfmaschine, der gewichtige Sandkasten in der gleichen Größe wie der Dampfdom, der Außenrahmen und die außenliegende Steuerung auffallen.

Bild 217 (ganz oben): Die C-Güterzuglok "Strassburg" der HLB wurde 1872 als Fabriknummer 1153 in Esslingen gebaut und 1897 in Mainz 815 umgezeichnet.

Bild 220 (ganz unten): Die elf 1890 bis 1896 beschafften C-Güterzuglokomotiven wiesen, anders als die auf Foto 219 gezeigten, 12 atü Dampfdruck auf. Die ED Mainz reihte sie deshalb bei der Ummummierung 1906 in die Gattung G 4 ein, was jedoch die KED Frankfurt nicht hinderte, ihre drei Maschinen aus dieser Bauform in die Gattung G 2 einzureihen.

Bild 219: Zu einer Esslinger Lieferung aus dem Jahre 1875 gehört die abgebildete "Stauffen" mit nur 1230 mm großen Treibrädern. Die zehn Lokomotiven dieser Bauform wiesen bereits 10 atü Kesseldruck auf.



zu Güterzugloks und die restlichen acht unter Verwendung der freigewordenen alten Treibachsen zu Personenzuglokomotiven. Aus der Beschaffungsperiode von 1868 bis 1877 sind neben den bereits erwähnten Bauformen von Güterzugmaschinen die mit 45 auffallend große Zahl von B1-Lokomotiven mit 408/561/1536 mm Hauptabmessungen erwähnenswert und mit den gleichen Abmessungen zwölf B1-Tenderlokomotiven.

Die zum 1. Januar 1873 in den Besitz der HLB gelangte Frankfurt-Hanauer Eisenbahn, die von Frankfurt bis zur bayerischen Grenze bei Kahl reichte und das anschließende Streckenstück bis Aschaffenburg von der Bayerischen Staatsbahn gepachtet hatte, brachte neben einigen alten 1A1 mit Doppelkessel auch mehrere B1 und B1-Tenderloks in den Fahrzeugpark der HLB ein. Ganz ähnliche B1-Tenderloks sind uns bereits im ersten Teil der Preußischen Eisenbahngeschichte bei der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Eisenbahn begegnet, die in Bingerbrück an die HLB anschloß.

Ein Höhepunkt: die 1B1-Schnellzugloks

Herausragend aus der Beschaffungsperiode von 1882 bis 1896 sind schließlich die 13 1B1-Schnellzuglokomotiven, die bis auf eine etwas längere Rauchkammer vollständig mit den 22 Maschinen der Gattung P 2' der benachbarten Pfalzbahn übereinstimmen. Laufachse und erste Kuppelachse waren zu einem Krauss-Helmholtz-Drehgestell zusammengefaßt; die anschließende Treibachse war fest im Rahmen gelagert; die hintere Laufachse hatte einen kurzen Außenrahmen. Die Hauptabmessungen dieser bemerkenswerten Konstruktion betrugen 435/600/1850 mm.

Die beim Personal recht beliebten Maschinen waren als sparsam und ausdauernd bekannt und hatten einen ruhigen Lauf. Die Münchner Lokomotivfabrik von Georg Krauss hatte sie für die Pfalzbahn entwickelt und geliefert und war mit sechs Maschinen an der Beschaffung der Hessischen Ludwigsbahn beteiligt, während die restlichen sieben 1895/96 von der Hano-mag gebaut wurden.

Alle 13 Lokomotiven erhielten 1897 die Mainzer Betriebsnummern 300 bis 312 und wurden 1906 in die Gattung P 3 als Mainz 1751 bis 1763 eingereiht.

Thomas-Dampftriebwagen

Als Besonderheit sind noch die drei Dampftriebwagen, Bauart Thomas, der HLB zu erwähnen. Thomas war der Obermaschinenmeister der HLB und hatte die Dampftriebwagen für weniger frequentierte Nebenstrecken entworfen.

Sie bestanden aus einem zweiachsigen Doppelstockwagen und einer damit fest verbundenen einachsigen Lokomotive. Ihr Kessel war quer zur Fahrtrichtung angeordnet. Die Feuerbüchse wurde durch eine seitliche Feuertüre besckkt, während die Tür an der

Stirnseite nur zum Reinigen der Feuerbüchse diente. Der Rahmen der Lok wurde im Bereich der Treibachse als Doppelrahmen mit Innen- und Außenlager ausgeführt. Dies sollte mehr Sicherheit bei einem Achsbruch bieten. Das Triebwerk mit 220/360 mm Zylinderdurchmesser und 1086 mm großem Treibrad lag innerhalb des Rahmens; der Kohlevorrat von 500 kg war vor dem Kessel im Führerhaus gelagert. Rechts und links vom Mittelgang der Wagenabteile 1. und 2. Klasse waren zusätzliche Wasserbehälter untergebracht.

Der Wagen hatte unmittelbar hinter der Lok einen kleinen Gepäckraum und anschließend im Untergeschoß Sitzplätze der 1., 2. und 3. Wagenklasse. Im Obergeschoß gab es auf Längsbänken an den beiden Außenseiten weitere Sitzplätze 3. Klasse. Insgesamt bot der Dampftriebwagen 80 Reisenenden Platz.

Die Lokomotiven aller drei Dampftriebwagen aus den Jahren 1879 und 1882 lieferte die Maschinenfabrik Esslingen; die Wagenteile baute die Maschinenbau-AG Nürnberg (vormals Klett & Co.). Die Fahrzeuge trugen die Namen "Glückauf", "Puck" und "Gnom". Ersterer erhielt 1897 die Mainzer Betriebsnummer 1901, wurde jedoch bereits 1900 ausgemustert. Zunächst auf der Strecke Darmstadt – Erbach eingesetzt, wurden die Dampftriebwagen bald an die Strecken Rosengarten – Mannheim und Rosengarten – Bensheim abgegeben.

Nach dem Erwerb der Hessischen Ludwigsbahn durch Preußen und Hessen und der Bildung der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft, in der Preußen dominierte, wurden die Lokomotiven der Ludwigsbahn, soweit sie nicht in etwa den preußischen Normalien entsprachen, recht bald ausgemustert.

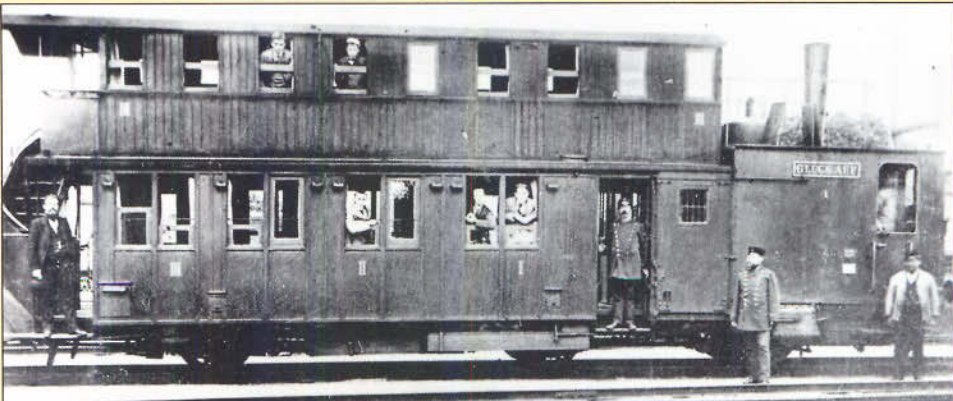
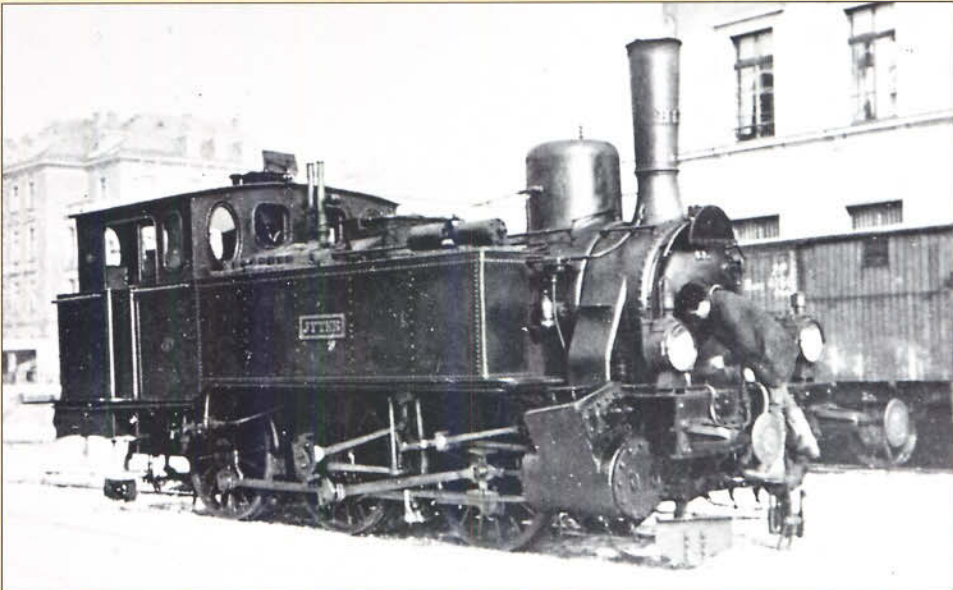
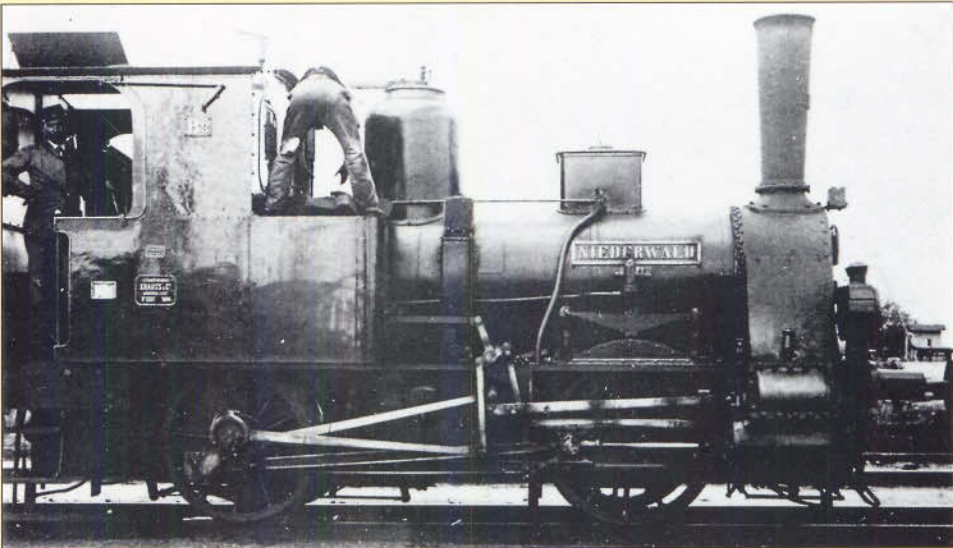
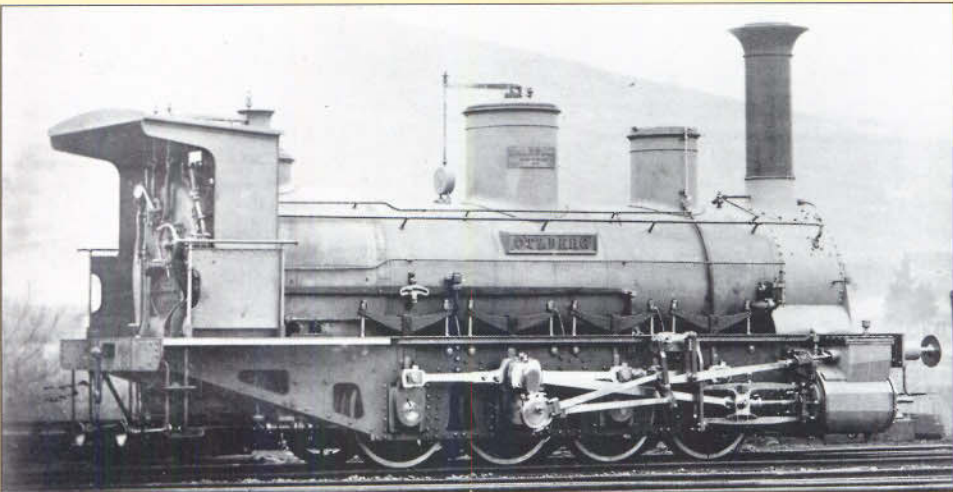
Bild 221 (ganz oben): Die "Ötzberg" ist eine der acht D-Güterzuglokomotiven der HLB und kann zu den ersten Vierkuppelern bei deutschen Bahnen gerechnet werden.

Bild 222: Die drei kleinen B-Rangierlokomotiven der HLB hatte Krauss 1883 mit den Fabriknummern 1555 bis 1557 gebaut. Sie wiesen als erste Lokomotiven dieser Bahn einen Dampfdruck von 12 atü auf.

Bild 223: Die drei schweren C-Tenderlokomotiven aus dem Jahre 1889 (Hanomag 2019 bis 2021) glichen bis auf die etwas größeren Treibräder weitgehend der preußischen Normalausführung nach Musterblatt III-4c und wurden daher 1906 von der KED Frankfurt auch in (T 7) Frankfurt 6803 bis 6805 umgezeichnet.

Bild 224 (rechts): "Glückauf" hieß der erste, 1870 von der Maschinenfabrik Esslingen für die HLB gebaute Dampftriebwagen der Bauart Thomas. Dieses originelle Gefährt verfügte über Sitzplätze aller drei Wagenklassen.

Fotos 202 bis 224:
Sammlung Dr. Scheingraber



Hessische Ludwigsbahn

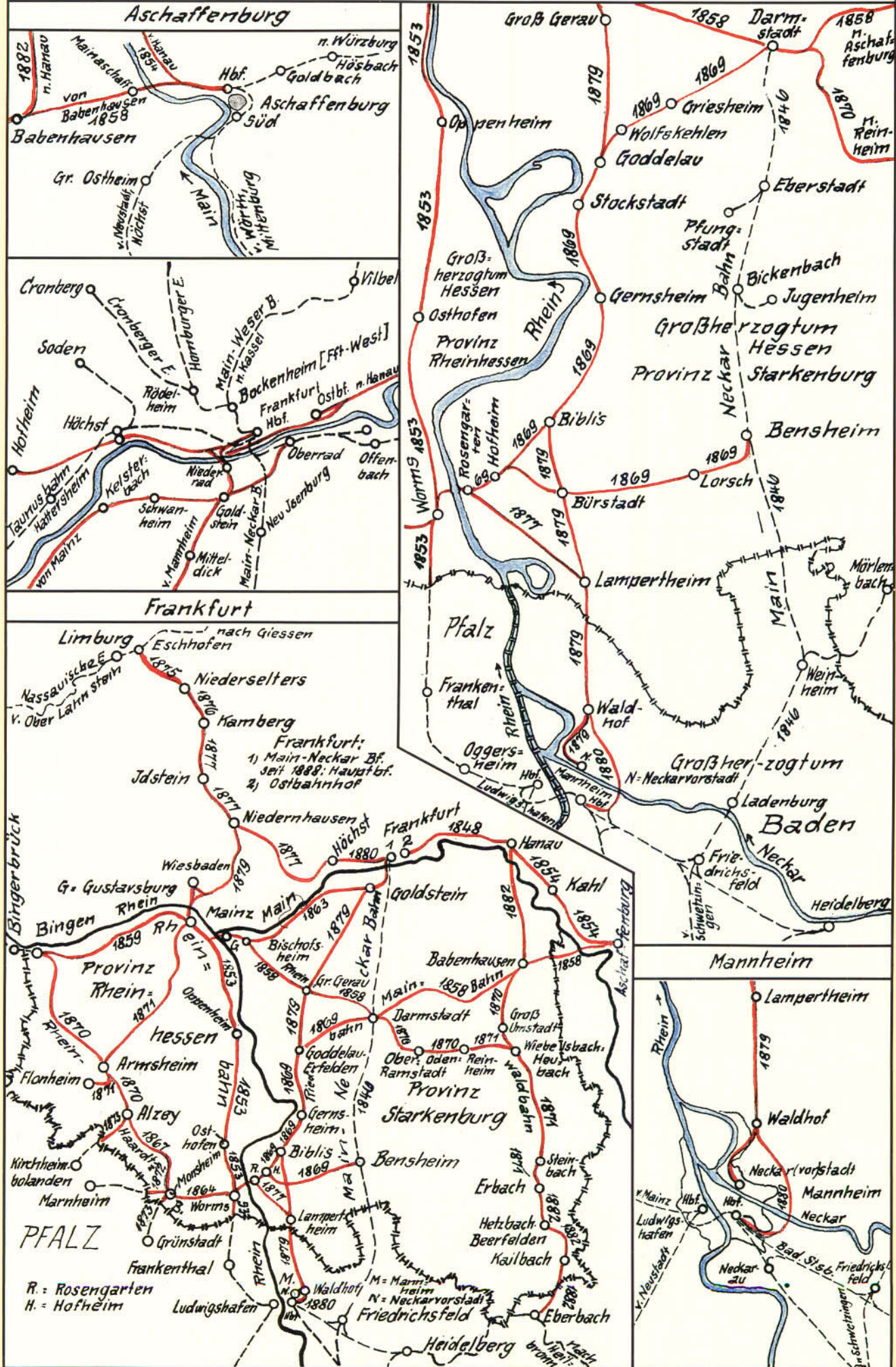


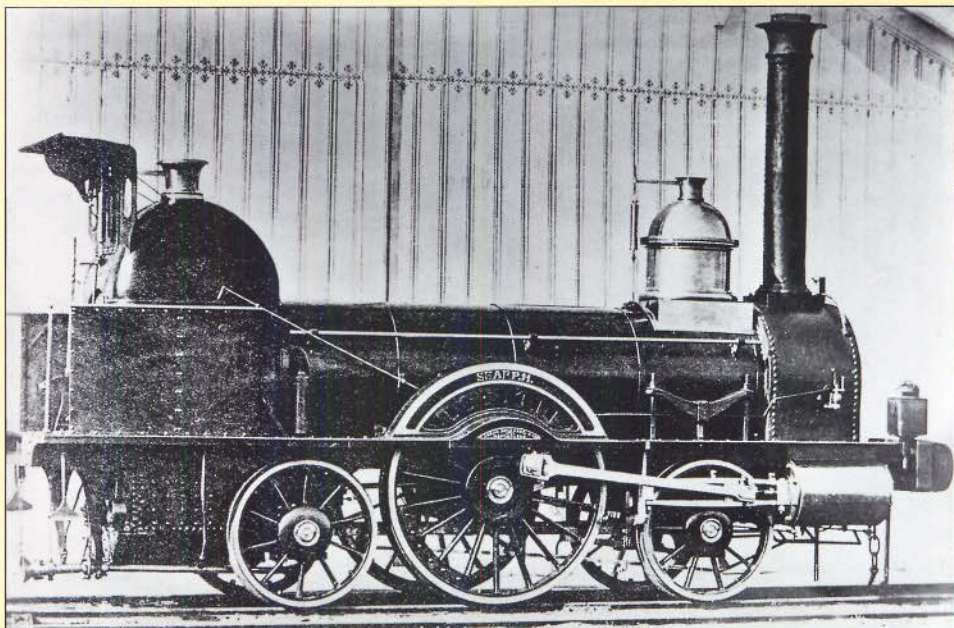
Bild 225 (linke Seite): Das Streckennetz der Hessischen Ludwigsbahn und alte Bahnhoofanlagen in Aschaffenburg, Frankfurt und Mannheim.

Karte: H. Bombe, Slg. Dr. Scheingraber

Bild 226 (rechts): Die Main-Neckar-Bahn (MNB) beschaffte ihre ersten 18 Maschinen der Achsformel 1A1 bei Kessler in Karlsruhe und Sharp in Manchester. Die "Sharp 11" wurde erst 1875 zu einer 1B-Güterzuglok mit 1321 mm großen Treibrädern umgebaut.

Bild 227: Die "Sharp 8" nach ihrem Umbau zu einer Personenzuglok mit 1676 mm Treibradurchmesser. Zu der Treibachse der Original-Bauform wurde lediglich eine weitere hinzugefügt.

Bild 228 (unten): Die als "Kessler 3" bezeichnete 1A1-Lok der MNB wurde 1855 zu einer 1B-Maschine umgebaut und erhielt 1861 einen neuen Kessel. Sie wurde 1882 ausgemustert.

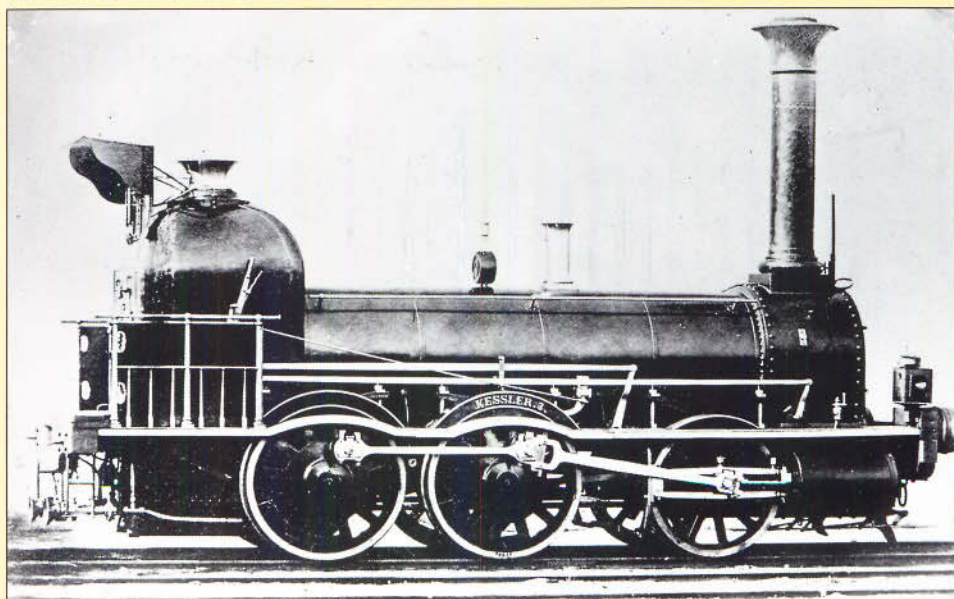
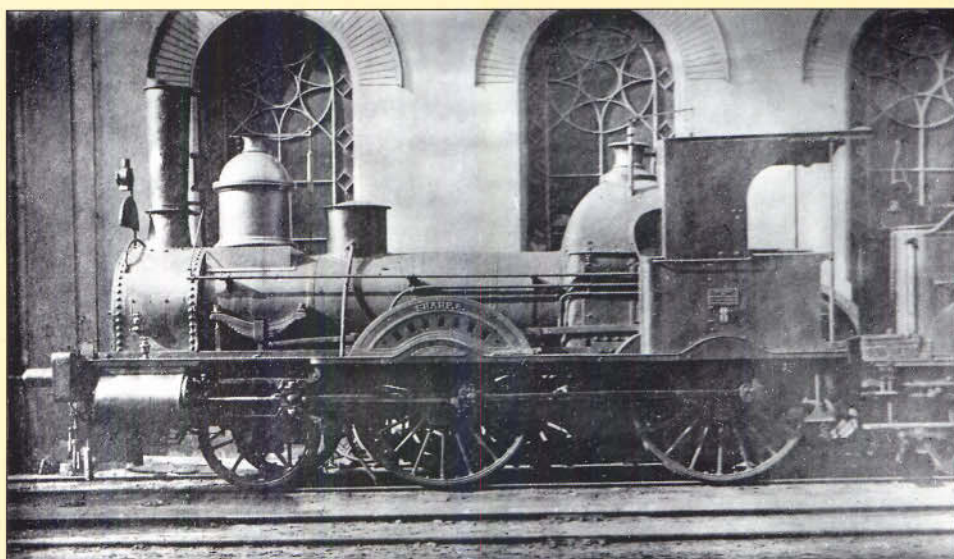


Die Main-Neckar-Bahn und die Oberhessischen Eisenbahnen

Zwischen den Großherzogtümern Baden und Hessen (-Darmstadt) sowie der Freien Stadt Frankfurt wurde im Februar 1843 ein Staatsvertrag über den Bau einer gemeinsamen Staatsbahn von Frankfurt nach Mannheim bzw. Heidelberg geschlossen. Die Bahn erhielt den Namen "Main-Neckar-Bahn" und wurde in ihrer ganzen Länge am 1. August 1846 eröffnet.

Bei der Festlegung der Trassenführung kam es wegen des Endpunkts der Bahn zu erheblichen und langanhaltenden Streitereien zwischen Heidelberg und Mannheim. Jede der beiden Städte hatte gute Argumente dafür, den Endpunkt der Bahn auf ihrem Gebiet zu errichten. Nach langem Hin und Her nahmen die badischen Abgeordneten den salomonischen Vorschlag der Regierung an und verzweigten die Bahn in dem kleinen Ort Friedrichsfeld auf halbem Wege zwischen Mannheim und Heidelberg. Die Hauptstrecke führte nach Heidelberg, und Mannheim wurde durch eine "Seitenbahn" angeschlossen. Die Züge aus Richtung Frankfurt mußten in Friedrichsfeld geteilt werden; der vordere Teil fuhr weiter nach Heidelberg, der hintere wurde von leichten 1A1-Lokomotiven nach Mannheim gebracht. Berühmt wurde das "Mannem hinten" (Mannheim nach hinten) der Schaffner, das die Fahrgäste nach Mannheim auf den hinteren Zugteil verwies. Noch jahrzehntelang konnte man alteingesessene Mannheimer mit diesem Ruf "tödlich" beleidigen!

Ab dem Sommer 1848 ersetzte ein Steinbau die hölzerne Behelfsbrücke über den Neckar bei Ladenburg, und im November desselben Jahres konnte die Frankfurter Mainbrücke zusammen mit dem Main-Neckar-Bahnhof in Betrieb genommen werden. Das Verkehrsaufkommen auf der Main-Neckar-Bahn (MNB) entwickelte sich in den folgenden Jahren so günstig, daß bereits 1860



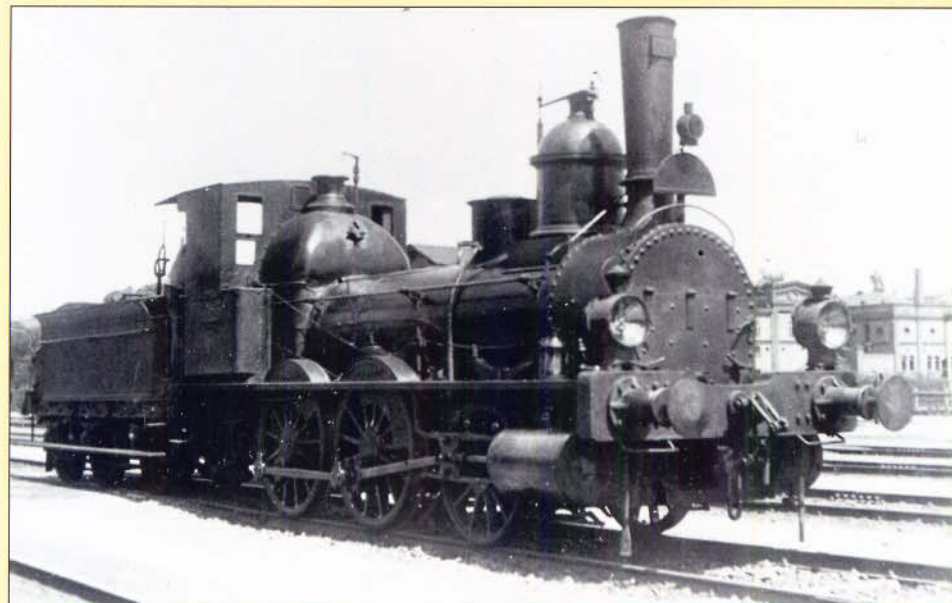
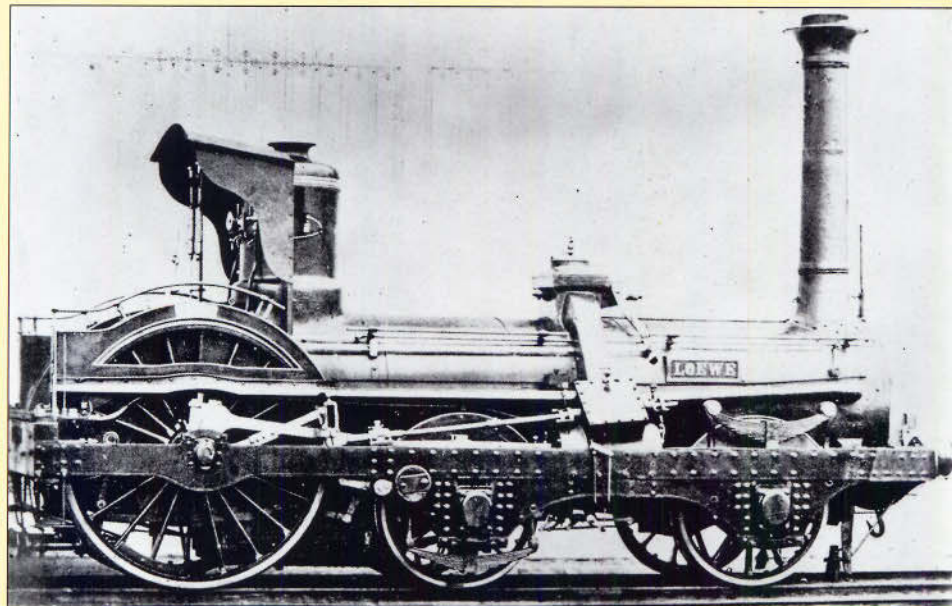
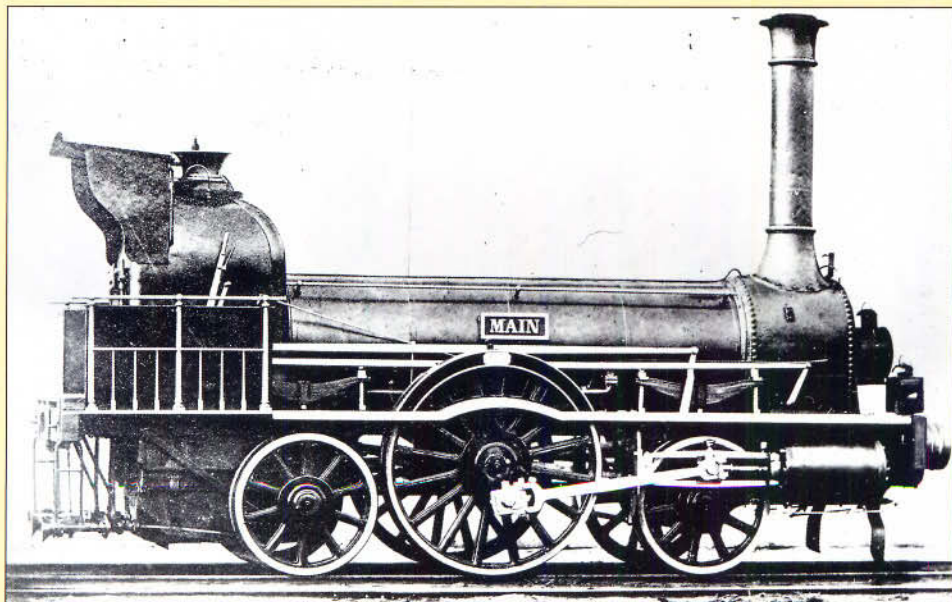


Bild 230: Die "Sharp 9" stand nach ihrem Umbau 1876 bis zum Jahre 1901 im Einsatz. Die kurz vor der Ausmusterung entstandene Aufnahme zeigt die Lok mit der 1898 eingeführten Bahnnummer 109.

Bild 229 (ganz oben): Die Crampton-Lokomotive "Loewe" trug die Bahnnummer 19. Professor Gaiser hat nachgewiesen, daß die Aufnahme zwischen 1857 und 1864 entstanden sein muß.

Bild 231: Die Lokomotive "Main" (1846, Kessler Karlsruhe Nr. 42) erhielt 1865 einen neuen verkürzten Langkessel, behielt aber ihre Achsformel 1A1 bei.



das zweite Gleis verlegt werden mußte. 1880 wurde die MNB von Friedrichsfeld in das nahegelegene Schwetzingen verlängert. Drei kurze Stichbahnen im Besitz des Großherzogtums betrieb die MNB mit. Kessler in Karlsruhe und Sharp, Brothers & Co. in Manchester lieferten 1846 bis 1848 die ersten 18 Lokomotiven vom Typ 1A1 für die MNB, wobei die Anteilseigner Frankfurt und Baden ihre Maschinen in Karlsruhe bauen ließen, während das Großherzogtum Hessen in Manchester kaufte. Alle 18 Maschinen erhielten später eine andere Bauform. Am längsten liefen die 1A1 von Sharp, die trotz ihres überhängenden Stehkessels erst 1875/76 in 1B-Güter- und -Personenzuglokomotiven umgebaut wurden.

Ab 1853 kam auf der Main-Neckar-Bahn ein Schnellzugpaar zum Einsatz, zu dessen Beförderung zwei 1855 bei der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe angekaufte Crampton-Lokomotiven mit Außenzy lindern und Doppelrahmen dienten. Der auf den Stehkessel aufgesetzte Dampfdom brachte bei diesen Maschinen ein erhöhtes Reibungsgewicht auf die Treibachse. Die ganze Konstruktion dieser beiden Maschinen war aber schon bei ihrer Lieferung veraltet. Sie waren reparaturanfällig und beim Personal und in der Werkstatt äußerst unbeliebt. 1880 wurden sie vom Betrieb abgezogen und 1884 ausgemustert. Den stark zunehmenden Schnellzugverkehr zwischen Frankfurt und Heidelberg sollten sechs 1A1-Schnellzuglokomotiven mit 1829 mm großen Treibrädern aus den Jahren 1862 und 1864 bewältigen. Sie stammten von Henschel und wurden 1876/77 bei der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe in 1B-Maschinen umgebaut, wobei sie jedoch ihre Kessel und Treibachsen behielten.

Vier Kesslersche 1A1 aus dem Jahre 1846 wurden zwischen 1863 und 1865 in der Centralwerkstatt Darmstadt durch eine Kürzung des Langkessels zu 1A1 mit durchhängendem Stehkessel umgebaut. So scheinen sie sich gut bewährt zu haben, denn sie "überlebten" alle übrigen ungekuppelten Maschinen der MNB und wurden erst 1891/92 und 1897 ausgemustert.

Zwischen 1871 und 1885 baute die MBG Karlsruhe 16 Schnellzuglokomotiven vom Typ 1B mit durchhängendem Stehkessel, zu denen sich 1889/90 noch sechs erheblich schwerere Maschinen von Henschel gesellten, die in etwa den preußischen Normalen nach Musterblatt III-1 (P 3) glichen. Als letzte Schnellzuglokomotiven schließlich ließ die MNB 1892 bei der belgischen Firma Cockerill in Séraing sechs 1B1-Lokomotiven mit 500/600/2100 mm Hauptabmessungen bauen. Die nach belgischem Vorbild entstandenen Maschinen hatten Außenrahmen, Innenzylinder und eine für damalige Verhältnisse große Rostfläche von 2,16 m². Auffallend lang war auch die Rauchkammer. Die gekröpfte Mittelachse erhielt einen besonderen, leichten Mittelrahmen. Die beiden großen Dampfzylinder lagen eng beieinander; ihre Schieberkästen waren außen mit innenliegender Heusinger-Steuerung angebracht. 1895 liefer-

te Cockerill zwei weitere Maschinen, während die MBG Karlsruhe in den Jahren 1898 bis 1902 den Bau der restlichen sieben Maschinen übernahm.

Beim Übergang der Main-Neckar-Bahn auf die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft wurden alle 15 Maschinen von der Gemeinschaftsdirektion Mainz übernommen und 1906 in (S 2) Mainz 101 bis 115 umgezeichnet.

An Güterzuglokomotiven waren bei der MNB vorhanden: 15 1B-Maschinen in einer leichteren (zehn) und einer schwereren (fünf) Bauform sowie 19 C-Lokomotiven aus den Jahren 1874 bis 1898, alle in Karlsruhe gebaut. Für den Rangierdienst lieferte die bahneigene Centralwerkstatt Darmstadt 1869 und 1872 sechs B-Tenderloks mit Innenrahmen, Außenzylindern und außenliegender Allan-Steuerung. Zwei weitere, jedoch etwas leichtere B-Tenderloks baute 1873/74 die Maschinenfabrik und Eisengießerei Darmstadt. Für die Zweigbahn Eberstadt – Pfungstadt des Großherzogtums lieferte Krauss in München 1886 zwei ganz leichte B-Tenderloks mit nur 260/400/800 mm Hauptabmessungen und einer Rostfläche von 0,53 m².

Eine Besonderheit aus der Main-Neckar-Bahn bildeten sechs großrädige C-Tendermaschinen von der MBG Karlsruhe, die 1896 und 1898 gebaut wurden. Sie sollten nicht nur auf der steigungsreichen Odenwaldstrecke Weinheim – Fürth, sondern auch im Personen-, ja sogar im Schnellzugdienst auf der Hauptbahn zum Einsatz kommen. Da dort viele Schnellzughalte eingelegt waren, konnten die Maschinen dank ihres guten Beschleunigungsvermögens durchaus den Anforderungen entsprechen. Allerdings waren Rost- und Heizfläche im Verhältnis zum Zylinderinhalt wieder einmal zu klein. Daher ging man 1899 zur 1C-Tenderlok mit gleich großen Treibrädern über.

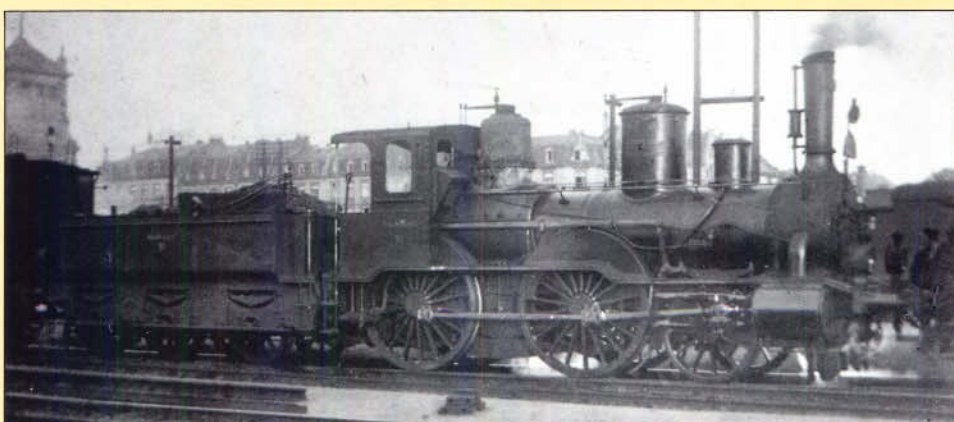
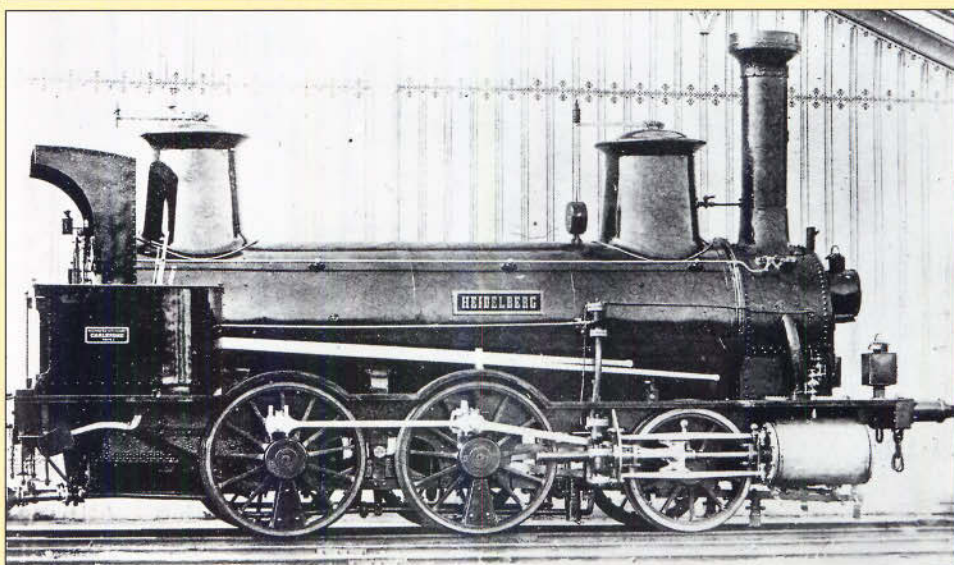
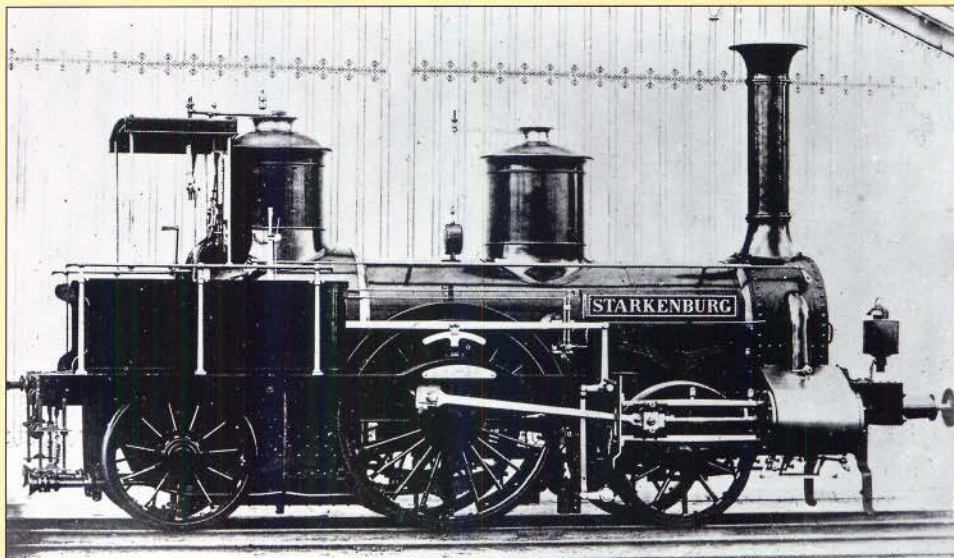
Die Main-Neckar-Bahn hatte von 1846 bis 1902 – Umbauten unberücksichtigt – insgesamt 105 Lokomotiven beschafft. Im Verhältnis zur Streckenlänge von 127 km ist

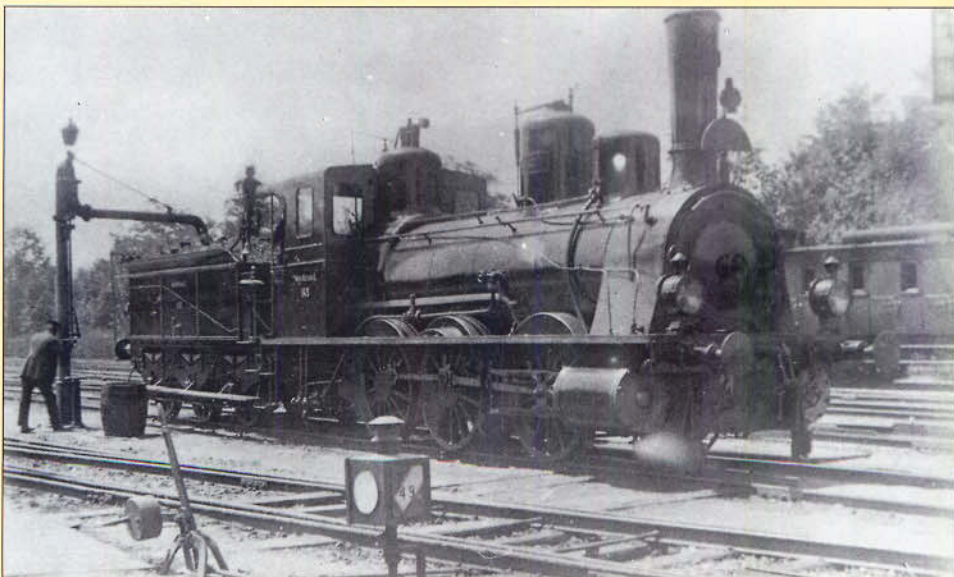
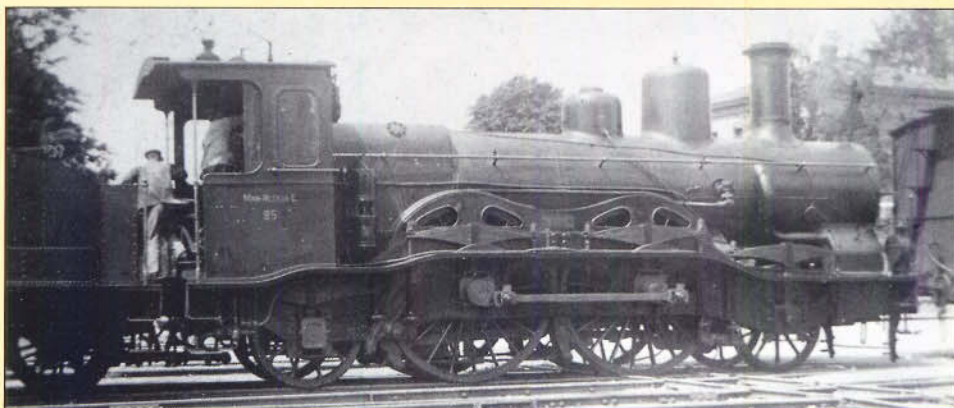
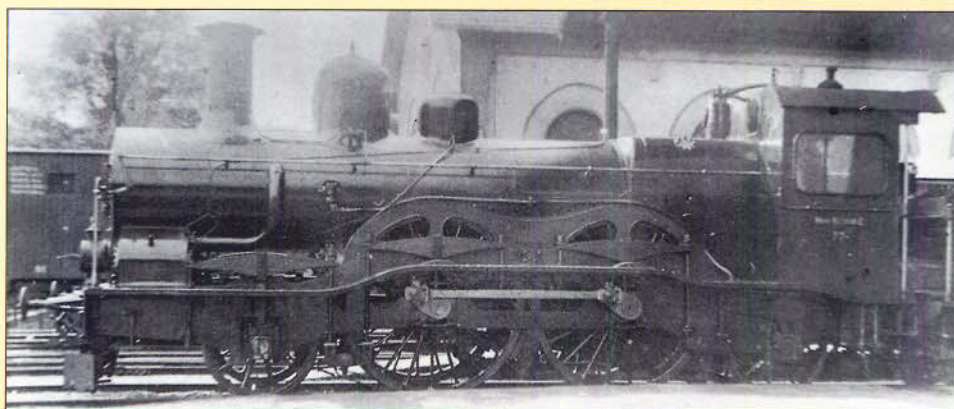
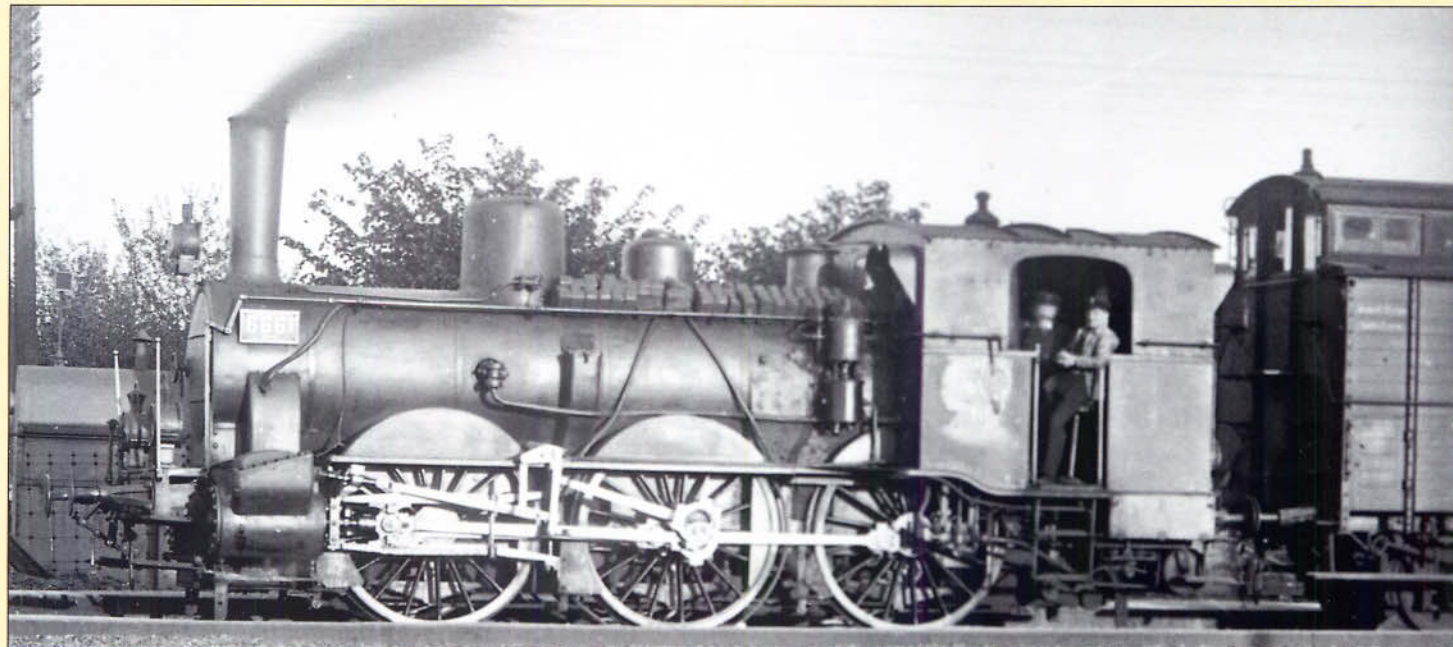
Bild 232 (ganz oben): Die "Starkenburg" war eine der sechs 1A1-Schnellzuglokomotiven der MNB, die Henschel 1862 und 1864 geliefert hatte. Die hinter dem Stehkessel gelagerte Laufachse vergrößerte den Achsstand auf 4191 mm.

Bild 233: Die Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe lieferte der MNB 1860 drei schwere Güterzuglokomotiven mit den Hauptabmessungen 406/610/1321 mm. Ihnen folgten 1869 zwei weitere Maschine. Alle fünf wurden um die Jahrhundertwende ausgemustert.

Bild 234: Die Beschaffung der 17 Schnellzuglokomotiven der MNB mit den Hauptabmessungen 420/560/1828 mm zog sich von 1871 bis 1885 hin. Die abgebildete Lok "Inn" wurde 1874 gebaut.

Bild 235 (rechts): Eine weitere Lok aus der auf Foto 234 erwähnten Lieferserie war die "Nordsee" (1881, MBGK 1014). Sie wurde 1902 zur Mainz 134 und 1906 zur (P 1) Mainz 1514.





das eine respektable Zahl, die eine Vorstellung vom starken Verkehrsaufkommen auf der MNB vermittelt. Beim Übergang auf die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft waren es 80 Maschinen teilweise neuester Bauart, die im Gegensatz zu denen der Hessischen Ludwigsbahn sämtlich der Direktion Mainz zugeteilt wurden. Zum Zeitpunkt der Umzeichnung vier Jahre später gab es noch 53 ehemalige Lokomotiven der Main-Neckar-Bahn, die sich auf folgenden Gattungen verteilten:

15	S 2
6	P 3
9	G 2
7	G 3
6	T 3
10	T 5 C- und 1C-Tenderloks
53	Maschinen insgesamt

Bild 236 (ganz oben): In Friedrichsfeld hat Dr. Feißel 1906 die C-Tenderlok der MNB als (T 5) Mainz 6661 aufgenommen. Die sechs Lokomotiven umfassende Bauform wurde 1896 und 1898 ausgeliefert.

Bild 237: Mit der Einführung der vierachsigen D-Zug-Wagen im Jahre 1892 waren die Schnellzüge deutlich schwerer geworden. Zu ihrer Beförderung beschaffte die MNB 1892 bis 1902 15 1B1-Lokomotiven mit Außenrahmen und Innenzylindern nach belgischem Vorbild bei Cockerill im belgischen Seraing und bei der MBG Karlsruhe.

Bild 238: Eine der von der MBG Karlsruhe gelieferten 1B1-Schnellzuglokomotiven trug die Bahnnummer 85. Sie wurde 1902 zur Mainz 13 und 1906 zur (S 2) Mainz 113.

Bild 239 (links): Lokomotive "Gotthard" aus der ersten Esslinger Lieferserie aus dem Jahre 1874. Die Lok trug noch den für die Maschinen der MNB typischen zweiten Dom auf dem Stehkessel. Nach 32 Einsatzjahren wurde sie 1906 noch zur (G 2) Mainz 3051 umgezeichnet.

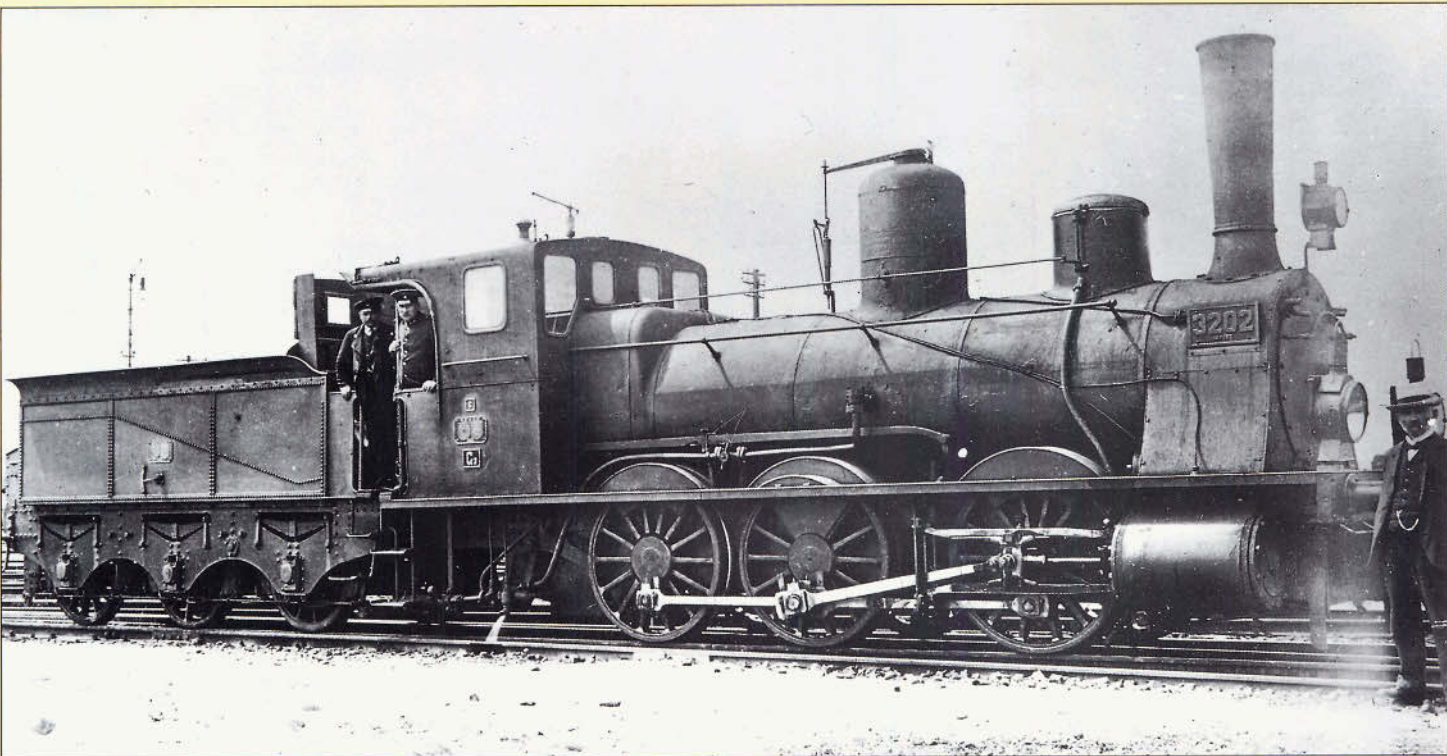


Bild 240: Obwohl in den Abmessungen völlig gleich mit der Lok auf Foto 241, wurde die 1893 gebaute "Spessart" (Esslingen 2596) 1906 nicht in die Gattung G 2 eingereiht, sondern zur (G 3) Mainz 3202.

Die Oberhessischen Eisenbahnen

Erheblich einfacher lagen die Dinge bei den Oberhessischen Eisenbahnen. Ausgehend von Gießen wurden von der AG der Oberhessischen Eisenbahnen in den Jahren 1869 bis 1871 zwei Strecken nach Fulda (über Alsfeld – Salzschlirf) und nach Gelnhausen (über Nidda – Stockheim), jeweils mit Anschluß an die Frankfurt-Bebraer Eisenbahn, gebaut. Der ständigen Zinszuschüsse an die Gesellschaft überdrüssig, verstaatlichte man die Bahn 1875 und unterstellte sie einer "Großherzoglichen Direktion der Oberhessischen Eisenbahnen" in Gießen. Diese ließ in den späten achtziger Jahren noch kurze Zweigbahnen (Hungen – Laubach, Nidda – Schotten, Stockheim – Gedern, Grünberg – Londorf und Salzschlirf – Schlitz) bauen. Da sie nur eine Hauptbahn zweiten Ranges war, gab es bei den Oberhessischen Eisenbahnen keinen Schnellzugverkehr, so daß der Betrieb jahrelang ausschließlich mit 22 B1-Gemischttzuglokomotiven (Hauptabmessungen 406/610/1540 mm) abgewickelt werden konnte. Sechs davon wurden 1882 und 1884 an die Hessische Ludwigsbahn verkauft. Zwischen 1877 und 1895 kamen ausschließlich Tenderlokomotiven zur Beschaffung, darunter eine Bt, die zweite der beiden einzigen in der nur kurze Zeit existierenden Fabrik von J. Kernal & Co. in München-Giesing gebauten Lokomotiven. Bis auf zwei von Henschel 1895/96 gelieferte T 3 wurden alle übrigen von Krauss in

Bild 241: Die 1884 gebaute "Hassia" wurde 1906 zur (G 2) Mainz 3055.

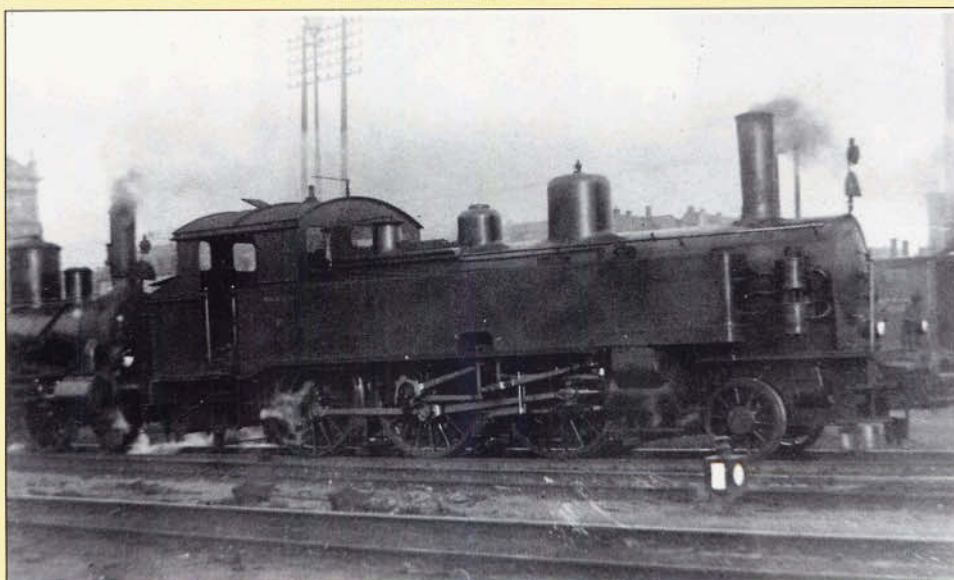
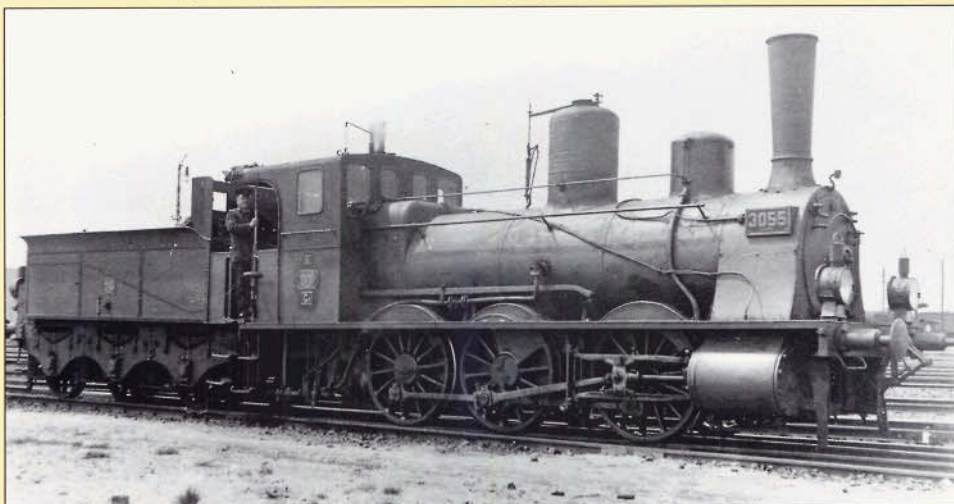
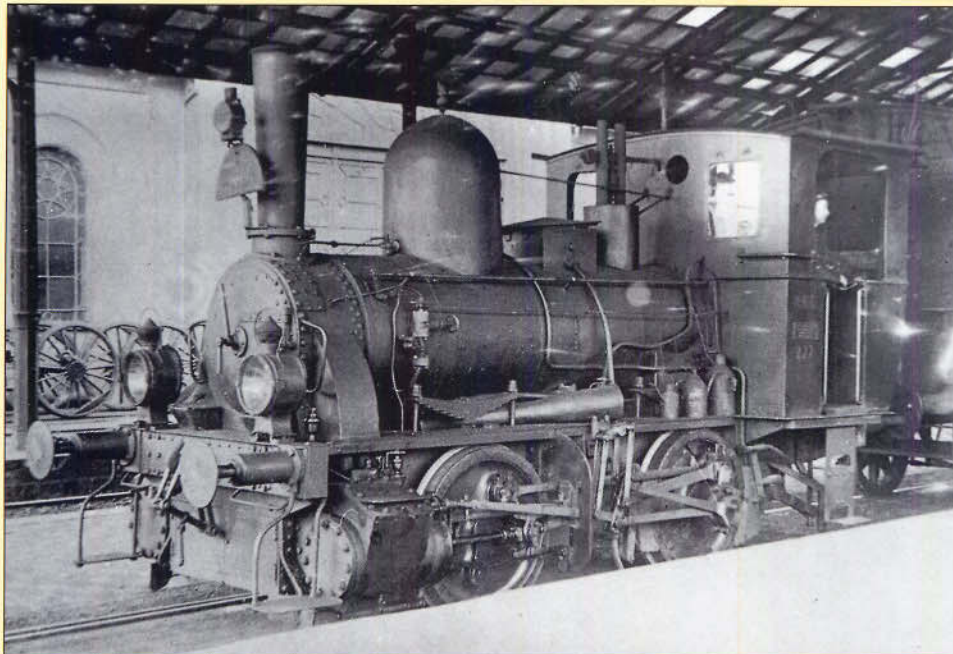


Bild 242: Die 1899 an die C-Tenderloks anschließende Lieferung hatte dieselben Hauptabmessungen, aber eine vordere Laufachse. Die vier Maschinen wurden 1906 gleichfalls in die Gattung T 5 eingereiht und als (T 5) Mainz 6691 bis 6694 bezeichnet.



München bezogen. Zwei schwere C-Tenderloks aus den Jahren 1888 und 1892 wurden 1906 zu den (T 7) Frankfurt 6801 und 6802.

Als Ersatz für die sechs an die Hessische Ludwigsbahn verkauften B1-Maschinen wurde 1883 bis 1885 die gleiche Zahl von B-Tenderloks beschafft, von denen vier später zu den (T 1) Frankfurt 6001 bis 6003 und 6022 wurden. Sechs weitere leichte Bt aus den Jahren 1887 bis 1889 waren für den Dienst auf den Zweigbahnen bestimmt. Eine Besonderheit stellte schließlich die einzige C1'-Tenderlok dar, die von Krauss 1895 geliefert wurde. Sie hatte einen Blechrahmen und ein hinteres Krauss-Helmholtz-Gestell. Mit ihren Hauptabmessungen 440/610/1210 mm fiel sie weit aus dem Rahmen der sonstigen leichten Tenderlokomotiven der Oberhessischen Eisenbahnen. Preußen soll diese Einzelgängerin nach der Übernahme der Oberhessischen Eisenbahnen bis zum Ersten Weltkrieg im Raum Wetzlar eingesetzt haben.

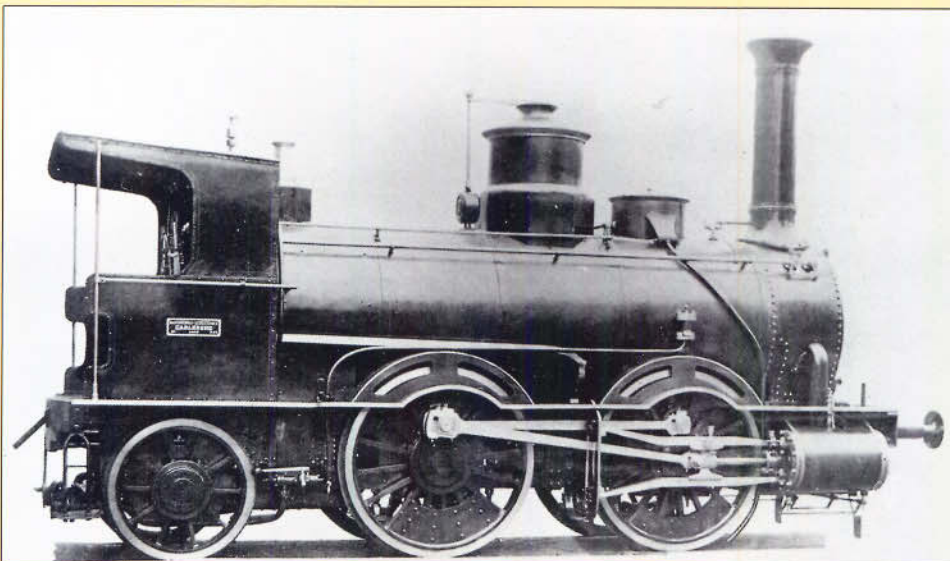
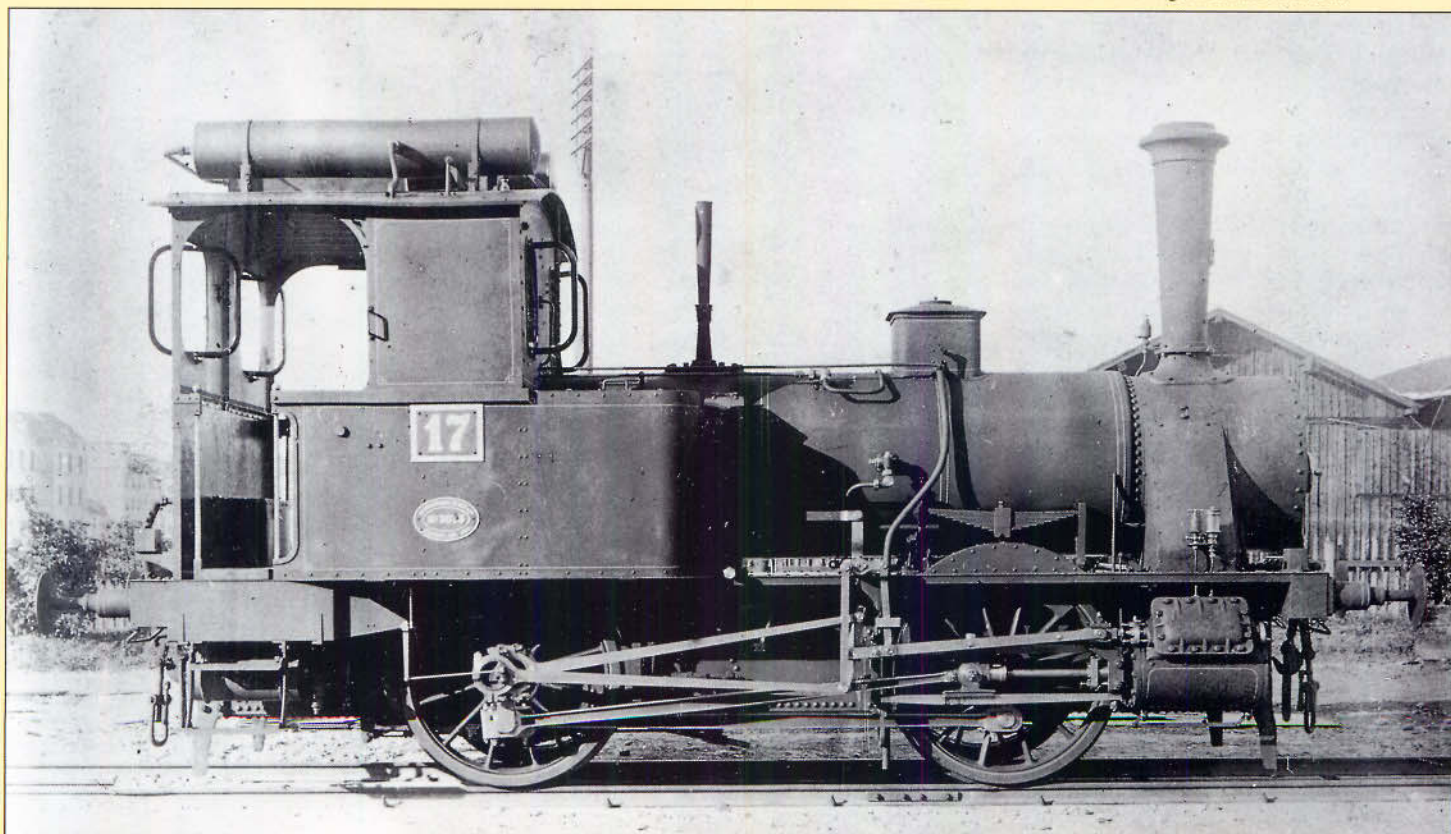


Bild 243 (oben): Zwei leichte B-Tenderlokomotiven mit 300/500/1000 mm Hauptabmessungen lieferte 1873/74 die Maschinenfabrik Darmstadt an die MNB.

Bild 244: Die Oberhessischen Eisenbahnen eröffneten 1869 ihren Betrieb und führten ihn bis 1883 ausschließlich mit B1-Lokomotiven. Das Foto zeigt die 1869 von der MBG Karlsruhe gebaute Bahnnummer 3.

Bild 245: Als Ersatz für sechs verkaufte B1-Lokomotiven wurden 1883 bis 1894 sechs leichte B-Tenderloks bei Krauss in München gekauft. Die abgebildete Nr. 17 ist 1906 in (T 1) Frankfurt 6001 umgezeichnet worden.



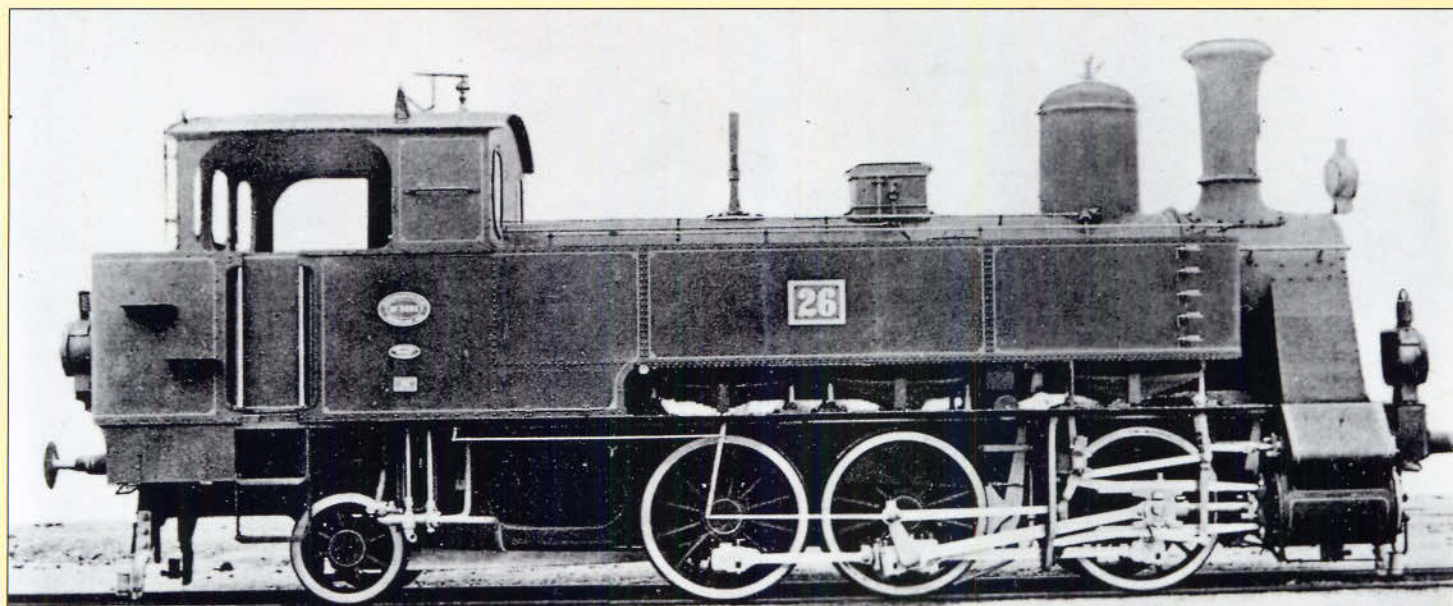


Bild 246: Die einzige C1-Tenderlok der Oberhessischen Eisenbahnen hatte fast 42 t Reibungsgewicht und erreichte 60 km/h.

Fotos 226 bis 246: Sammlung Dr. Scheingraber

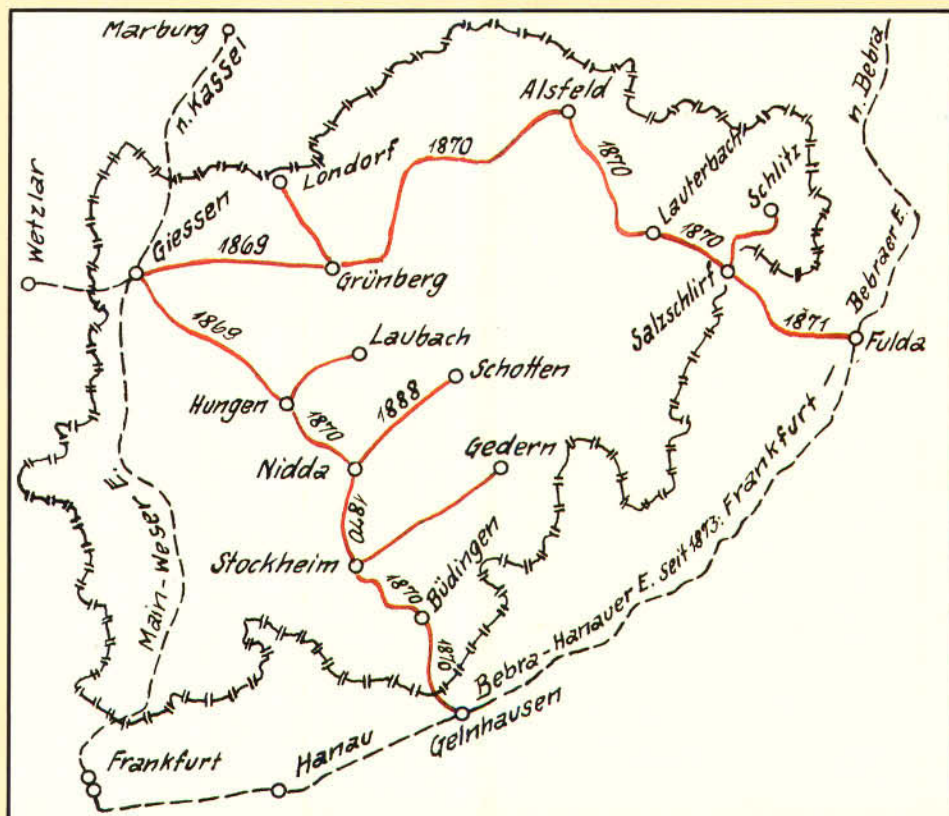
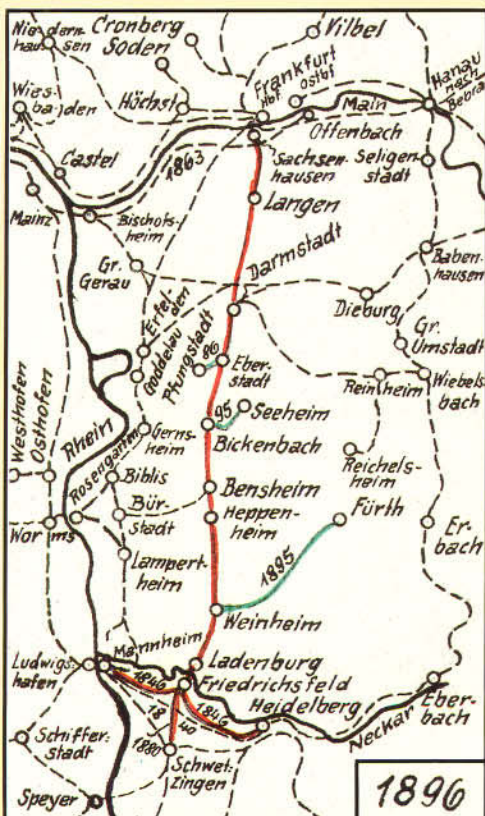
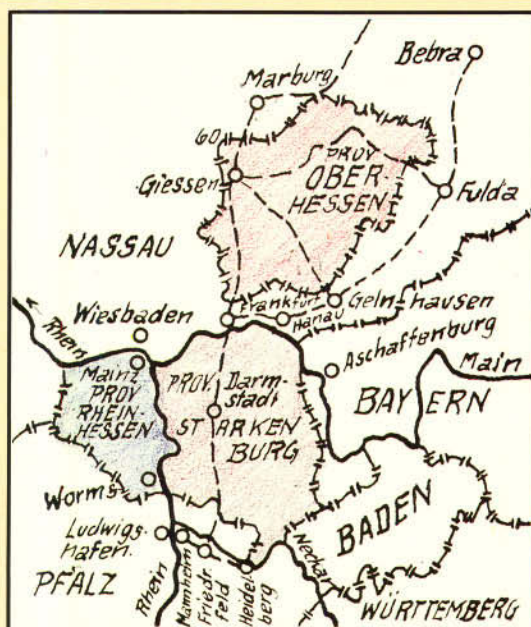
Baden, Hessen, Frankfurt



Eisenbahnen im Großherzogtum Hessen

Bild 247: Streckenskizzen der Main-Neckar-Bahn und der Oberhessischen Eisenbahnen. Die Jahreszahlen an den einzelnen Streckenabschnitten stellen die jeweiligen Eröffnungsdaten dar.

Karten: H. Bombe, Sammlung Dr. Scheingraber



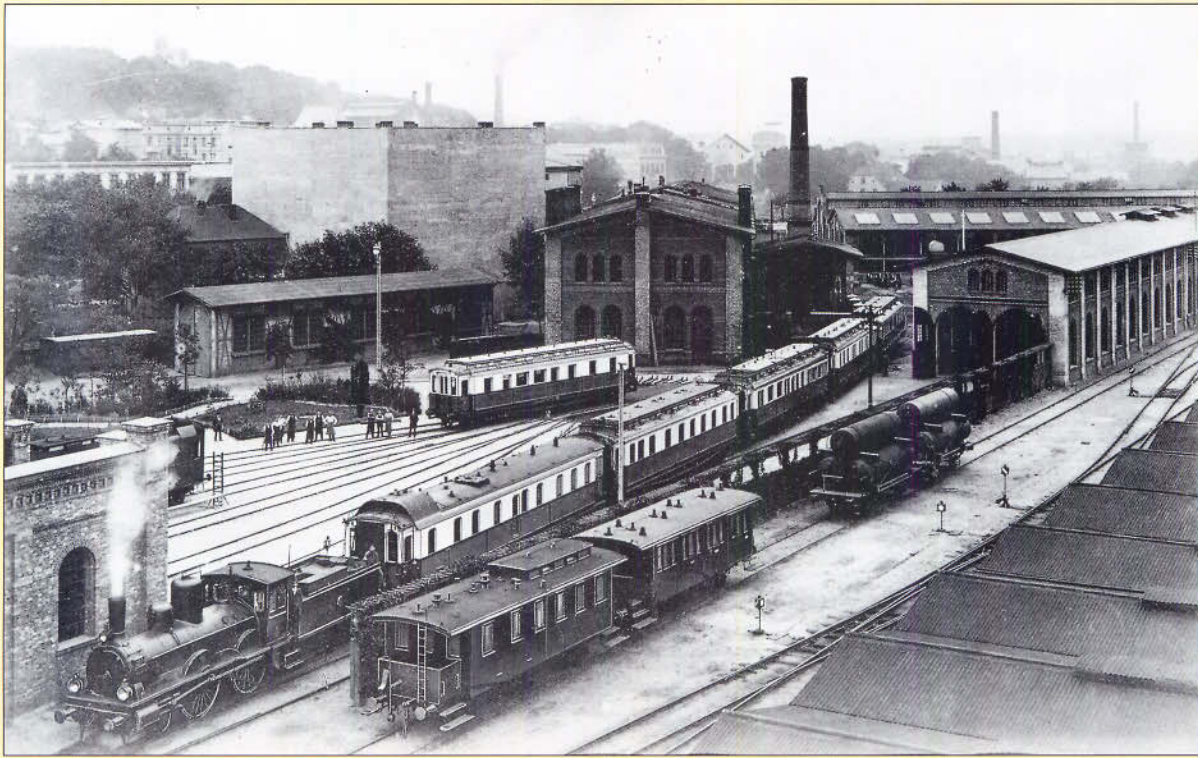


Bild 248: Bahnbauten, die nicht für Reisende bestimmt waren, bekam man früher kaum zu sehen – schon gar nicht solche: das Ausbesserungswerk Potsdam mit dem Salonwagenschuppen, vor dem der Hofzug bereitsteht (um 1895).
Fotos 248, 249 und 259: Slg. Gerhard

Bild 249 (unten links): Noch einmal der Anhalter Bahnhof in Berlin, fotografiert um 1930.

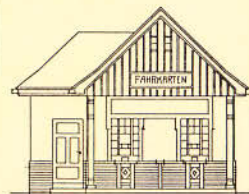
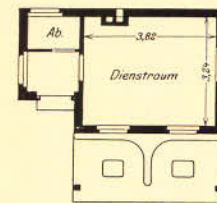
Bilder 250 bis 254 (diese Doppelseite): Bei den Zeichnungen handelt es sich nicht um verbindliche stilistische Vorgaben, sondern um regionale Muster (um 1915).
Zeichnungen: Sammlung Klee

Eisenbahn-Hochbauten

Eine typisch preußische Eisenbahnarchitektur hat es nicht gegeben. Das lag zunächst natürlich ganz einfach daran, daß jede Eisenbahnverwaltung ihren eigenen Baustil entwickelte. Die frühen Bahnhöfe der Coeln-Mindener Eisenbahn beispielsweise waren überwiegend in einem pseudoromantischen Stil gehalten und glichen mit ihren Zinnen und Türmchen mittelalterlichen Burgen – z.B. Dortmund, Hamm oder Minden. Letzterer Bahnhof ist noch heute beinahe unverändert erhalten. Die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft bevorzugte eine Art Klassizismus

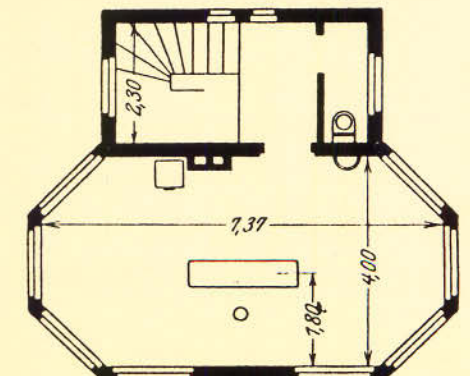
(Beispiele: Elberfeld, Barmen, Düsseldorf, Bochum Süd). Die Rheinische Eisenbahngesellschaft wiederum orientierte sich an unterschiedlichen Vorbildern. Ihr erstes Stationsgebäude im Kölner Vorort Müngersdorf sah aus wie eine bürgerliche Villa. Das erste Aachener Empfangsgebäude war dem Taunus-Bahnhof in Frankfurt (Strecke Wiesbaden – Frankfurt) nachempfunden. Dieser wiederum kann seine Nähe zum süddeutschen (badischen) Klassizismus nicht verleugnen. Auch für kleine Stationsgebäude läßt sich diese Mixtur weiterverfolgen. Die sichtbare

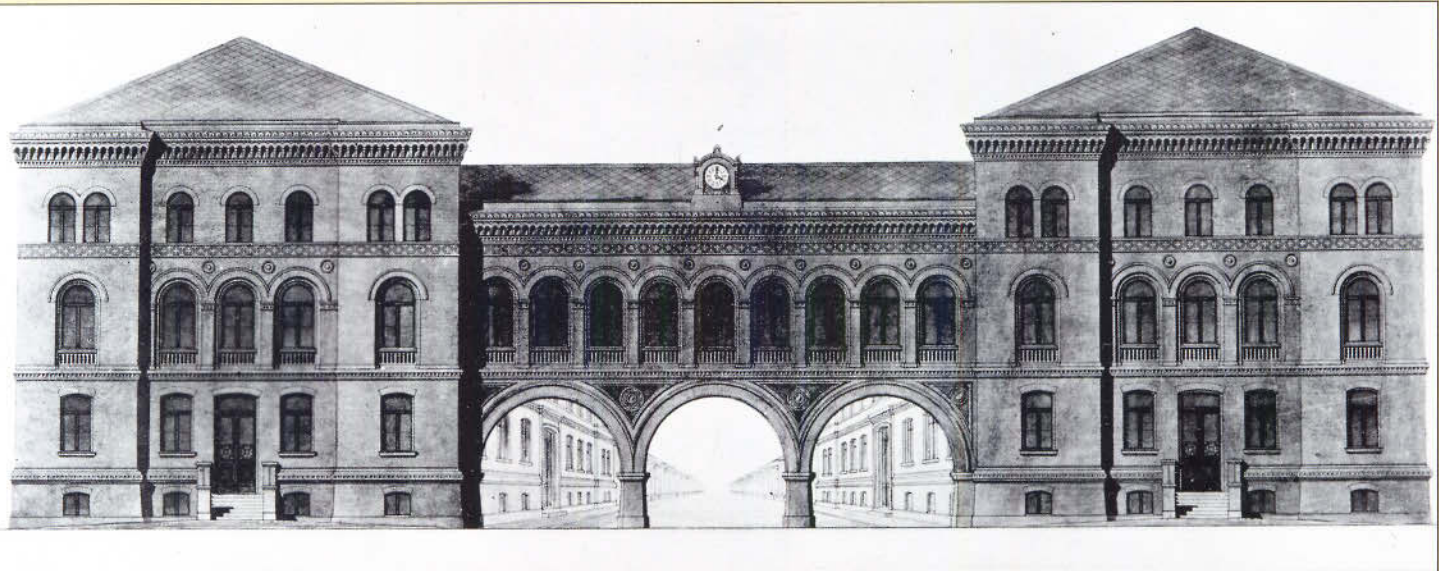
Ausführung war natürlich – besonders bei kleineren, nicht vorrangig repräsentativen Bauten – in erster Linie davon abhängig, welche Materialien vor Ort zur Verfügung standen: Tonziegel (unverputzt, verputzt oder mit Holz kombiniert) im norddeutschen Tiefland, Natursteine und/oder Holz in den Mittelgebirgsregionen. Wenn es überhaupt so etwas wie das typisch preußische Stationsgebäude gegeben hat, dann war bzw. ist es der noch heute in Norddeutschland häufig anzutreffende eingeschossige Ziegel-Fachwerkbau für kleinere ländliche (Nebenbahn-) Stationen aus der Zeit der Jahrhundertwende. Daß stilistisch wie im Gesamtkonzept an-



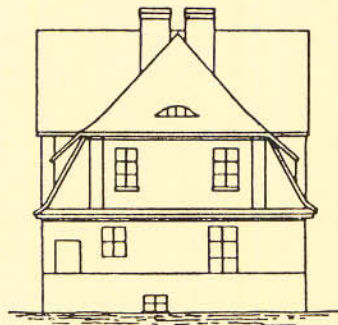
Fahrkartenverkaufsstelle in Eichwalde bei Berlin

Grundriß (unten) und Ansicht (rechts) des Stellwerks in Schöneberg

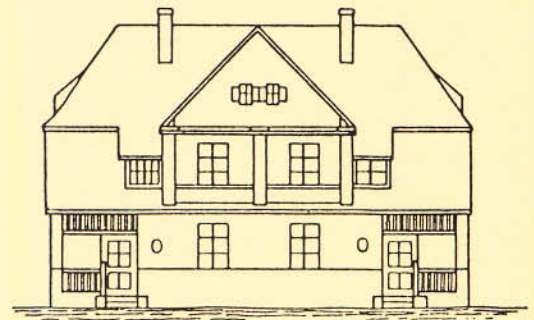




fangs vieles durcheinandergering, liegt daran, daß die Bauaufgabe "Bahnhof" für die Architekten noch etwas völlig Neues war. Erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts begann eine Trennung zwischen Architekten und Bauingenieuren. Bezüglich der Vorbilder bediente man sich fast überall. Doch da Empfangsgebäude früher meist auch Repräsentationsgebäude waren (die "Visitenkarte" der Bahngesellschaft sozusagen), kamen bei wichtigen Stationen auch nur entsprechende Vorbilder zum Zuge. So hat sich die symmetrische Grundrißanordnung des Barockschlosses mit ihrer Trennung in Haupt- und Nebentrakte in ganz Deutschland bis ins späte 19. Jahrhundert großer Beliebtheit erfreut. Gute Beispiele sind der zweite Hauptbahnhof Hannover von 1880 sowie die frühen hannoverschen Stationen Göttingen und Kassel aus den 1850er Jahren oder später Frank-



Einfamilien-Doppelhaus für mittlere Beamte



Zweifamilienhaus für mittlere Beamte

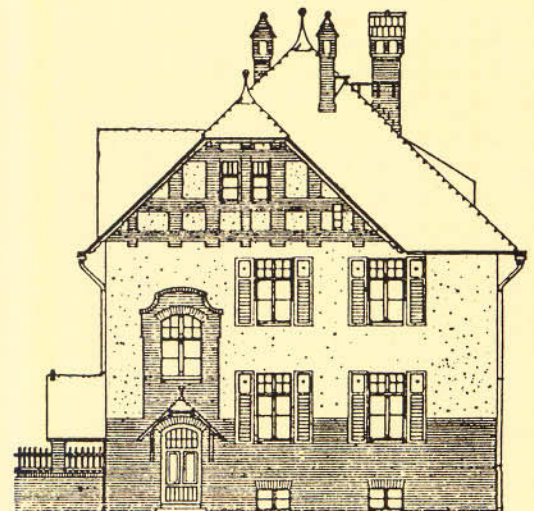
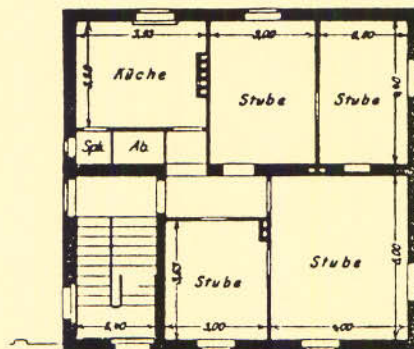


Bild 255: Dies könnte ein typisch preußisches Stationsgebäude sein: eingeschossige Nebenbahn-Landstation in Ziegel-Fachwerk-Bauweise mit Teerpappdach. **Foto: Sammlung Hesselink**

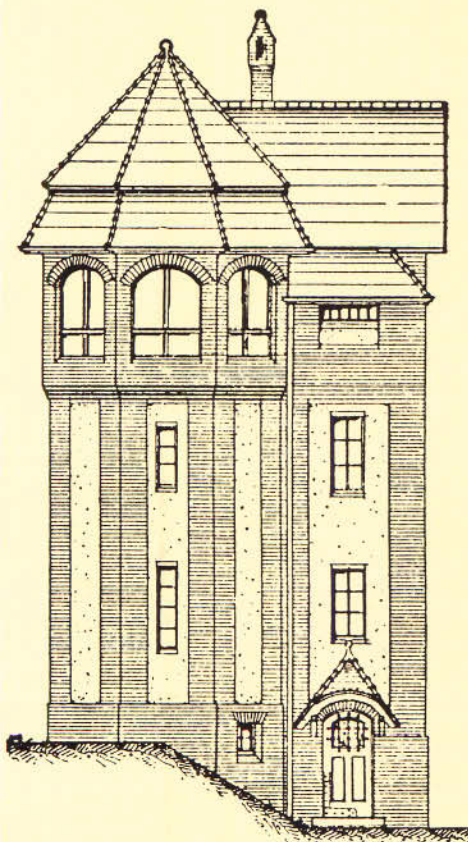
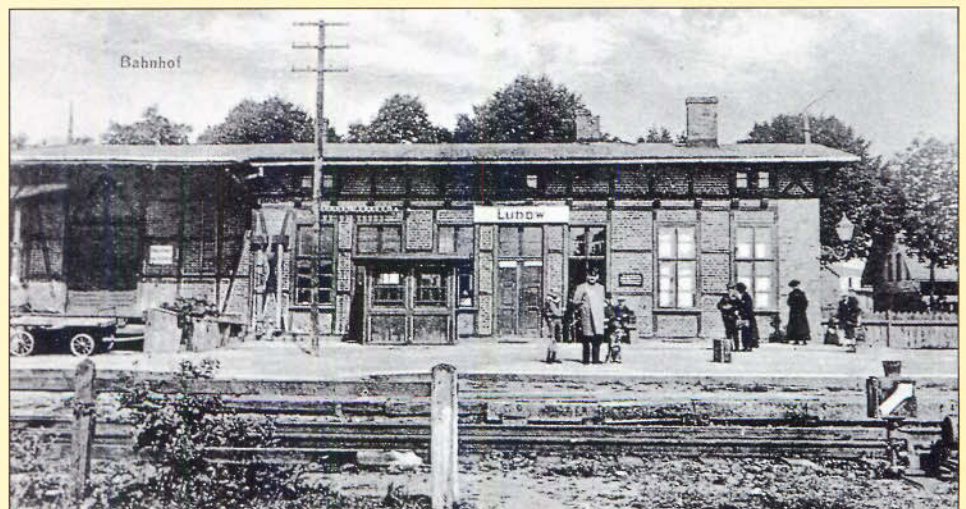


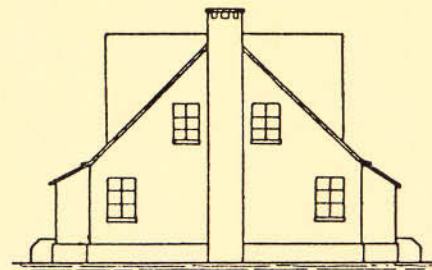
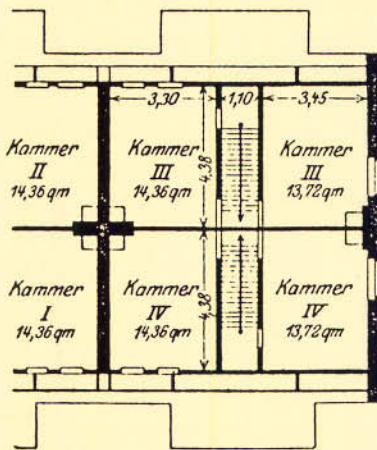


Bild 256: So kunterbunt sahen Frankfurts Bahnhöfe um 1860 aus: oben und unten links die drei Westbahnhöfe, in der Mitte die Station der "Lokalbahn" nach Offenbach im linksmainischen Sachsenhausen, rechts unten der Frankfurt-Hanauer Bahnhof, 1913 ersetzt durch den neuen Ostbahnhof. **Abbildung: Slg. Klee**

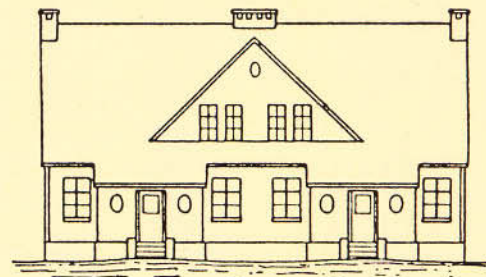
furt/Main, außerhalb Preußens beispielsweise Mannheim und Nürnberg.

Auch bei den reinen Nutzbauten mußte man sich irgendwo Anhaltspunkte suchen. So entstand der typische Ringlokschuppen in Anlehnung an die im Halbrund gebauten Marstallgebäude (Pferde- und Fahrzeugschuppen) der Armee. Für Wassertürme dagegen gab es keinerlei Vorbilder, ebenso wenig für Bahnwärterbuden.

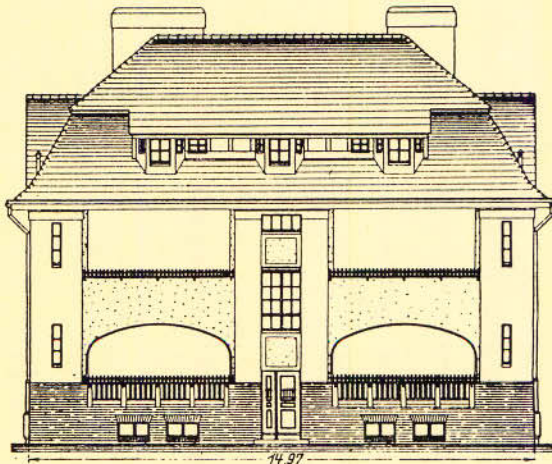
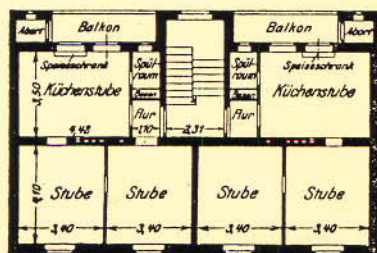
Bei Nutz- wie Repräsentationsbauten entwickelte sich bis zum Ende des 19. Jahrhunderts eine von den alten Vorbildern losgelöste Kunst des Eisenbahnhochbaus, die gleichwohl weiterhin dem Geschmack der Zeit Tribut zollte. Auch nach der Eisenbahnverstaatlichung in Preußen wurden regionaltypische Unterschiede keineswegs verwischt.



Reihenhaus für Unterbeamte



Vierfamilienhaus für Unterbeamte



Aber so sehr sich die Bauten äußerlich auch unterschieden, so klare Anleitungen gab es doch für deren Raumaufteilung und Raumgröße. Viele grundsätzliche Fragen wurden bis ins Detail "von oben" gelöst, etwa diejenige, wie das Einfahrtstor eines Lokomotivschuppens, eine Abortbude auf dem Bahnsteig oder die richtige Dienstwohnung für Unterbeamte samt Anbringung der Wäscheleine zu sein habe: "Für das



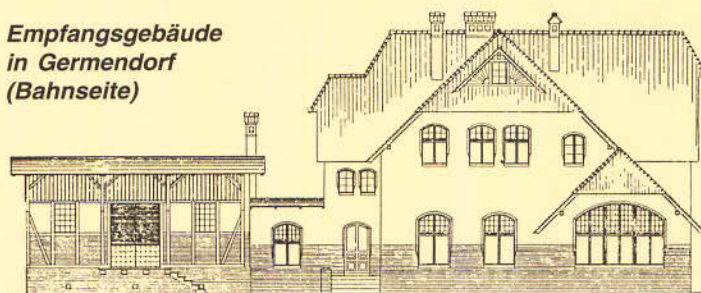
Bild 259: Als um 1940 die Reichsbahn beim Neuköllner Fotografen Mai diese Aufnahme vom Anhalter Bahnhof in Auftrag gab, waren die Bombennächte nicht mehr fern. Ein anderes berühmtes Bauwerk des Architekten Franz Schwechten steht in Berlin noch heute als Mahnmahl: die Gedächtniskirche.

Bilder 257, 258 und 260 bis 263 (beide Seiten unten): Etwa um 1915 waren diese Zeichnungen Vorlage für Bahngebäude.

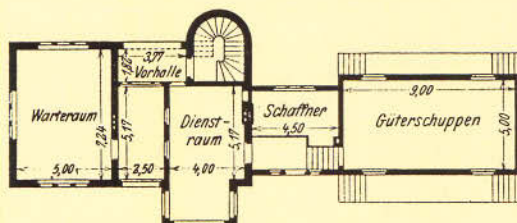
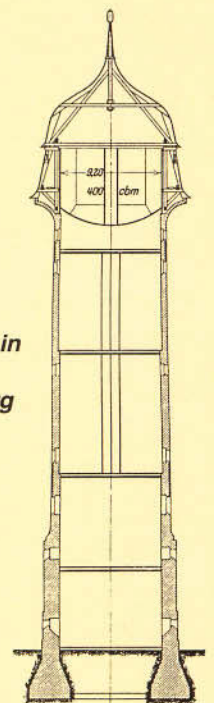
Zeichnungen: Sammlung Klee

Wäschetrocknen im Freien dürfen ausnahmsweise für einzeln gelegene Wohnungen Pfähle beschafft werden, wenn nicht in anderer, billigerer Weise für eine Vorrichtung zum Anbinden der Leinen, z. B. durch Befestigung von Haken an den Gebäuden, gesorgt werden kann" (Ziffer 99, Abschnitt A, Teil XII der Finanzordnung der Preussischen Staatseisenbahnen).

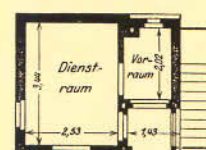
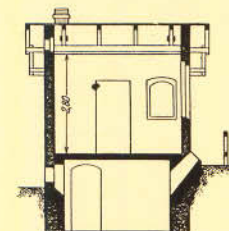
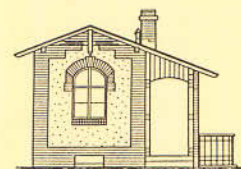
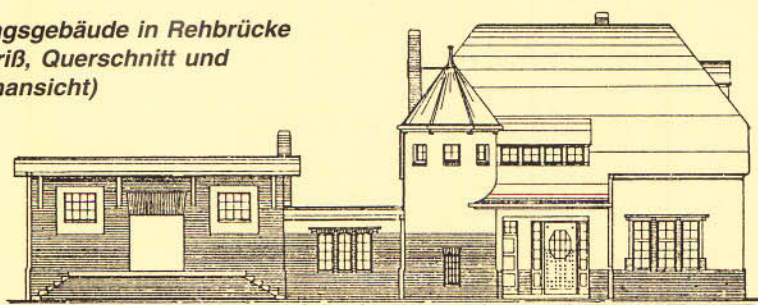
Empfangsgebäude in Germendorf (Bahnseite)



Wasserturm in Strahlau-Rummelsberg



Empfangsgebäude in Rehbrücke (Grundriß, Querschnitt und Straßenansicht)



Bahnwärterbude



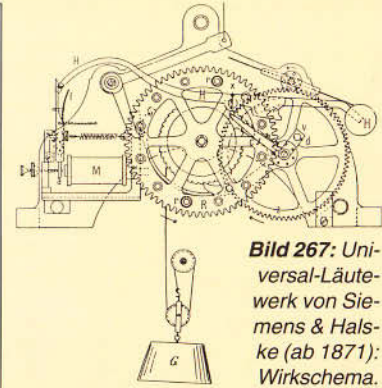
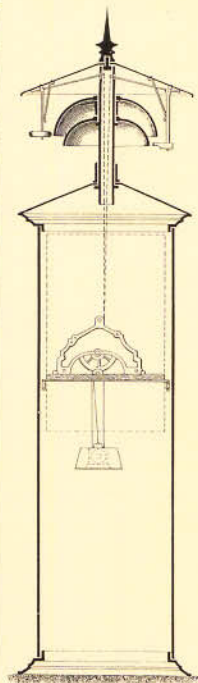


Bild 267: Universal-Läutewerk von Siemens & Halske (ab 1871): Wirkschema.

Bild 264 (ganz links): Einglockiges preußisches "Mantelbuden"-Läutewerk.

Bild 265 (Zeichnung links): Schnitt durch ein preußisches "Mantelbuden"-Läutewerk mit zwei Glocken (Doppelglocken-Läutewerk).

Bild 266 (links): Triebwerk des Universal-Läutewerks von Siemens & Halske.

Läutewerke der K.P.E.V.

Elektromechanische Läutewerke für Eisenbahnen gab es von 1846 bis Anfang der sechziger Jahre unseres Jahrhunderts, also lange vor Bildung und noch lange nach Auflösung der K.P.E.V. Deren Läutesignale waren von 1875 bis 1935 stets die ersten Signale in den damaligen Signalbüchern. Läutewerke sind also keine preußische Erfindung, auch wenn die meisten an den

preußischen Strecken standen. Wozu gab es sie überhaupt?

Gründe für die Einführung von Läutewerken

Zehn Jahre lang, von 1835 bis 1845, genügten in Deutschland Fahnen und Handlaternen, später auch die optischen Tele-

graphen für eine sichere Signalübermittlung. Doch mit steigender Zugdichte und nach Einführung des Fahrens auf Zeit wurde die Gefahr immer größer, daß die Bahnwärter eine Zugfahrt verpaßten. In den Zugpausen hatten sie ihren Streckenabschnitt zu revidieren und kleinere Schäden sofort zu beheben. Dadurch fielen sie in der damals üblichen stafettenartigen Signalüber-

Preussisch-Hessische Staatseisenbahnen.

Signalbuch (SB.)

Gültig vom 1. August 1907.

Ausgabe 1910.

(Unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Änderungen.)



Verlegt bei Gebrüder Jandke in Hannover im Juni 1910.

B. Die Signale.

I.

Läutesignale.

Durch die Läutesignale werden die folgenden, den Lauf der Züge betreffenden Mitteilungen gemacht.

Signal 1 (Abläutesignal).

Ein Zug fährt in der Richtung von A nach B:
Einmal eine bestimmte Anzahl von Glockenschlägen.

Signal 2 (Abläutesignal).

Ein Zug fährt in der Richtung von B nach A:
Zweimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen wie bei 1.

Signal 3 (Ruhe-Signal).

Erste Bedeutung: Der Zugverkehr ruht.

Zweite Bedeutung: Ein Abläutesignal (Signal 1 oder 2) wird zurückgenommen.

Dreimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen wie bei 1.

Signal 4 (Gefahr-Signal).

Es ist etwas Außerordentliches zu erwarten, alle Züge sind aufzuhalten:

Sechsmal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen wie bei 1.

Zu 1.

7. Bei den aus mehreren Gruppen von Glockenschlägen bestehenden Läutesignalen (Signal 2, 3 und 4) ist zwischen den einzelnen Gruppen eine Pause von etwa 5 Sekunden zu machen.

Für welche Strecken ein- oder mehrschlägige Läutesignale angewendet werden, ist aus Anlage 1 zu entnehmen.

8. Wegen der Vereinfachung zur Abgabe der Läutesignale vgl. BB. § 17 (1).

Zu den Signalen 1 und 2.

9. Wobals Richtung von A nach B und als Richtung von B nach A zu gelten hat, ist aus Anlage 1 zu entnehmen.

10. Die Abläutesignale werden vor der Abfahrt oder der möglichst raschen Durchfahrt eines Zuges, wenn nicht anders vorgeschrieben ist, nicht früher als 3 Minuten vorher gegeben (BB. § 17 (a) und (4), § 24 (11)).

11. Ist ein Zug 15 Minuten nach dem Abläuten nicht abgefahren, so wird das Abläutesignal vor der Abfahrt wiederholt (16 b und BB. § 17 (5)). Wegen der vorausgehenden Abgabe des Ruhe-Signals (Signal 3) vgl. 16 b.

12. Züge, die nur einen Teil der Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen befahren und sodann — auf demselben Gleise — zurückkehren (Zeilfahrten), werden nur dann abgeläutet, wenn für die Teilstrecken besondere Läutesignale vorhanden sind (BB. § 29 (3)).

13. Die Schrankenwärter dürfen sich bezüglich des Abgangs der Züge nicht auf die Abläutesignale allein verlassen, müssen sich vielmehr bereit halten, den Dienst nach Vorgabe der Fahrpläne zu versehen.

14. Wenn das Abläutesignal für einen Zug ausbleibt, oder wenn für einen Zug ein unrichtiges Läutesignal erteilt wird, ist dies der Station zu melden, die das Läutesignal zu geben hat. Diese hat, wenn Fehler an der Läutesanlage zu vermuten sind, dem Bahnmeister Mitteilung zu machen. Wegen des Aufhaltens von Zügen beim Erteilen unrichtiger Abläutesignale vgl. 29 a und f.

Zu Signal 3.

15. Signal 3 wird in seiner ersten Bedeutung auf Bahnstrecken, wo kein unmittelbarer Dienst besteht, nach dem Eintreffen des letzten regelmäßig verkehrenden oder Sonderzugs in der der Fahrtrichtung entgegengesetzten Richtung gegeben. Dadurch wird angezeigt, daß der Zugdienst von dem in BB. § 8 (2) näher bezeichneten Zeitpunkt ab ruht.

16. In seiner zweiten Bedeutung dient Signal 3 zur Zurücknahme eines Abläutesignals (Signal 1 oder 2) und wird, falls die Schrankenwärter nicht durch Fernsprecher verständigt werden, angewendet:

- a) wenn ein Zug unrichtig abgeläutet worden ist, und
- b) wenn ein richtig abgeläuteter Zug innerhalb 15 Minuten nach dem Abläuten nicht abfahren kann (BB. § 17 (5)). Sind auf einer zweigleisigen Strecke Züge nach beiden Richtungen abgefahren, so wird durch das Ruhe-Signal das Abläutesignal nur für den Zug der einen Richtung zurückgenommen.

Zu Signal 4.

17. Das Signal zeigt an, daß etwas Außerordentliches bevorsteht, insbesondere, daß den Zügen ein Gefahr droht.

18. Wenn das Signal erteilt, sind alle Züge an- oder zurückzuhalten und die Wegschranken zu schließen.

19. Das Signal darf nicht gegeben werden, wenn die Gefahr durch das Stellen der Züge verzögert würde, also z. B. nicht, wenn hinter einem Zuge der Wagen abgefahren sind, oder wenn bei der Fahrt auf fallender Strecke eine Zugtrennung stattgefunden hat.

20. Das Erteilen eines Gefahr-Signals gilt als Zurücknahme eines Gefahrsignals. Auf zweigleisiger Strecke wird durch ein Abläutesignal das Gefahr-Signal nur für die Fahrtrichtung zurückgenommen, der das Abläutesignal entspricht.

mittlung von einem zum nächsten Posten aus. Ein Warnsignal wurde deshalb dringend erforderlich. Diese Aufgabe übernahmen die Fahrdienstleiter mit Hilfe der Läutewerke.

Eine Läutelinie ging stets von einem Bahnhof zum nächsten, wobei die Glocken gleichzeitig an allen dazwischenliegenden Schrankenposten anschlugen. Sie informierten die Wärter über die in den nächsten drei Minuten bevorstehende Abfahrt oder mutmaßliche Durchfahrt eines Zuges. Dazu ertönte eine bestimmte Anzahl von Glockenschlägen, die in den Anfangsjahren unterschiedlich war. Nach Einführung der einheitlichen deutschen Signalordnung von 1875 wurden "Gruppenschläger" gefordert, die nach jeder Ingangsetzung ("Auslösung") des Läutewerks fünf oder sechs Glockenschläge ablauteten. Es gab die "Abmelde-signale", die je nach Fahrtrichtung verschieden aussahen: in der Richtung von A nach B eine Gruppe, in der Gegenrichtung von B nach A die doppelte Anzahl. Dann gab es das "Ruhesignal", das ein falsch gegebenes Läutesignal aufhob oder bei nicht durchgehendem Zugverkehr ankündigte, daß der Zugverkehr ruhte (drei Gruppen); schließlich gab es auch noch das "Gefahrsignal" (sechs Gruppen), das den Wärter aufforderte, die Schranken zu schließen und alle Züge aufzuhalten.

Einführung und erste Erfolge

Die ersten Läutewerke wurden auf der Strecke Halle – Weißenfels der Thüringischen Eisenbahn (ThE) im Sommer 1846 in Betrieb genommen, einer Strecke, die später in der KED Erfurt aufging. Oberingenieur August Mons von der ThE veranlaßte durch den Berliner Hofuhrmacher Ferdinand Leonhardt, die altbewährten Elemente aus dem Turmuhrenbau (Schlagwerk, Glocke) mit den neuartigen der Elektroindustrie (Elektromagnet und Anker) zu kombinieren.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten bewährten sich die Läuteanlagen so gut, daß sich auch andere deutsche Bahngesellschaften dafür interessierten. Schon 1847 folgte die Cöln-Mindener Bahn, und 1848 hatten bereits 19 Bahnen – das waren damals 40% aller deutschen Eisenbahnen – Läuteanlagen der unterschiedlichsten Systeme mit insgesamt 3000 Apparaten in Betrieb. Und der Siegeszug der neuen Technik ging weiter: 1863 verfügten 36 von 56, ein Jahr später sogar 52 von 65 Bahnen über Läuteanlagen.

Standardisierung durch Siemens

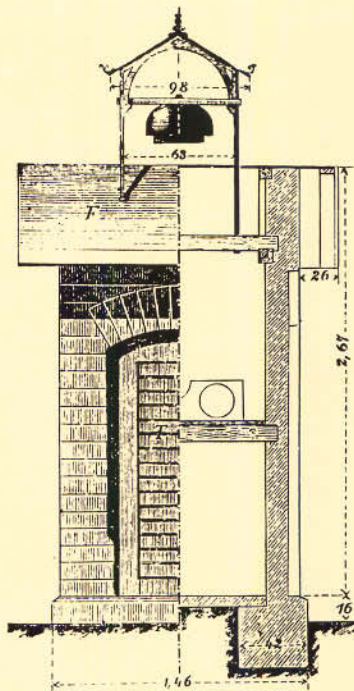
Bereits 1847 entwickelte die Berliner Firma Siemens & Halske ihr erstes Läutewerk. Siemens "entfeinerte" dann in mehreren Etappen die Triebwerke. Die Erfahrungen der ersten Bauform (mit "Hammerauslösung", 1847 bis 1875 ausgeliefert) und der zweiten Bauform (mit "Stecherauslösung", 1861 bis 1875 ausgeliefert) machten sie

Bild 269 (Zeichnung rechts): Läutewerk der Thüringischen Eisenbahn von 1846.

Bild 270 (ganz rechts): Mecklenburgisches Doppelglocken-Läutewerk von Siemens & Halske, Berlin (um 1864), mit "Stecher-Triebwerk".

Bild 268 (linke Seite unten): Auszug aus dem Signalbuch der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen, Ausgabe 1910.

Bild 271 (unten): Anlage 1 zum Signalbuch der KED Magdeburg.



derart bahntauglich, daß sie sich ab 1871 in der Bauform mit "Universalauslösung" den Ruf absoluter Einfachheit und höchster Zuverlässigkeit erwarben. Und der Hersteller tat noch etwas: Seit Anbeginn belieferte Siemens vorrangig Eisenbahnen, die später in der Königlich Preussischen Staatseisenbahn aufgingen. Als die K.P.E.V. daran ging, die Läuteanlagen zu standardisieren, waren der Firma Aufträge mit großen Stückzahlen sicher.

Warum gab es mehrglockige Läutewerke?

Obwohl in der Regel die einfachen, einglockigen Läutewerke an den Posten der Bahn- und Schrankenwärter, den Stellwerken und Blockstellen aller Hauptbahnen und jener Nebenbahnen standen, die mit mehr als 40 km/h befahren wurden, gab es häufig zwei- und vereinzelt sogar dreiglockige Läutewerke.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Anlage 1 zum Signalbuch.

1. Signale mit elektrischen Läutewerken.

(Zu Nr. 9 der Ausführungsbestimmungen.)

Die Signale mittels elektrischer Läutewerke sind zu geben als Abmelde-signal:

a) für die Zugfahrt in der Richtung:

St.	St.	Anzahl der Glockenschläge	Besondere Angaben.
Wieschenleben	Witten	1 x 6 Schläge	
Witten	Witten	1 x 6 "	
Witten	Witten	1 x 5 "	
Witten	Witten	1 x 6 "	doppelte.
Witten	Witten	1 x 6 "	
Witten	Witten	1 x 6 "	
Witten	Witten	1 x 6 "	doppelte.
Witten	Witten	1 x 5 Schläge	
Witten	Witten	1 x 6 "	dreifache.
Witten	Witten	1 x 6 "	einfache.
Witten	Witten	1 x 5 "	dreifache.
Witten	Witten	1 x 6 "	dreifache.

b) für die Zugfahrt in der entgegengesetzten Richtung:
Zweimal die angegebene Anzahl Glockenschläge.

(Zu Nr. 7 der Ausführungsbestimmungen.)

Wo zwei oder mehr Bahnen nebeneinander verlaufen, oder aus anderen Gründen eine Verwechslung der Läutewerksignale denkbar ist, sind die Signale der einzelnen Bahnen durch eine verschiedene Art der Glockenschläge zu kennzeichnen. Die Art dieser Glockenschläge und für welche Fahrtrichtung dieselben gelten, wird nachfolgend näher angegeben, wobei auch hierfür die oben unter a) genannte Anzahl Glockenschläge beizubehalten ist, nämlich:

Betriebs-amts-Bereich	Bei Station „Stellwert“ oder „Wabe“	Art der Glockenschläge	für Richtung:
Wieschenleben 1	Station Wieschenleben	einfache doppelte dreifache	Drohnberg-Wiehringen, Prof., Wieschenleben.
	Wabe C in Wieschenleben	einfache doppelte	Drohnberg-Wiehringen, Wieschenleben.
Woslar	Station Grauhof P. Bf.	einfache doppelte doppelte dreifache	Langelshaus, Woslar, Witten, Grauhof Witten.
	Stellwert Got in Grauhof	einfache doppelte	Langelshaus, Woslar.
	Station Oker	doppelte	Wittenburg.
	Stellwert Rwb auf Bahnhof Ringelheim	einfache (auf 2 Glocken) doppelte doppelte (auf 2 Glocken)	Butter a. B., Salzgraben, Wittenburg.
Halberstadt 1	Stellwert Hw in Halberstadt	einfache einfache	Anschluß Heine einmal, Anschluß Heine und Magistrat dreimal.
	Stellwert Wo in Wegeleben	einfache doppelte	Wittenburg, Wittenburg.
	Station Quedlinburg	einfache doppelte doppelte doppelte doppelte (hin und)	Wittenburg, Wittenburg, Wittenburg, Wittenburg, Wittenburg.
	Stellwert To in Thale	einfache einfache (Spindel-läutewerk)	für Züge auf dem Hauptgleis, für Züge auf dem Übergabegleis.

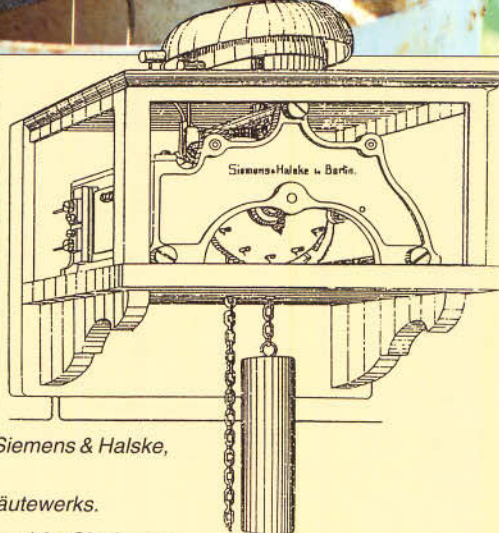
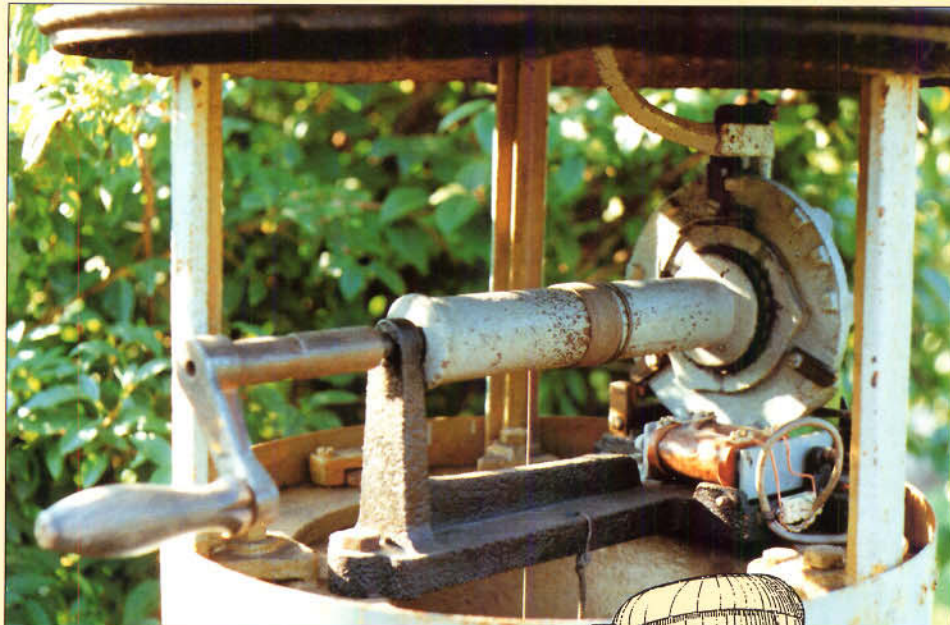


Bild 273: Doppelglocken-Konsolläutwerk von Siemens & Halske, Berlin (um 1870).

Bild 272 (ganz oben): Triebwerk eines Spindelläutwerks.

Bild 274 (rechts): Doppelglocken-Zimmerläutwerk im Glaskasten.

Bild 275: Dienstanweisung für Bahn- und Schrankenwärter.

Dienstanweisung

für

Bahnwärter, Schrankenwärter

und

Schrankenwärterinnen.

Gültig vom 1. Dezember 1907.

§ 10.

Bahnunterhaltung.

Der Wärter hat:

1. keine Strecke in gutem Zustande zu erhalten und dafür zu sorgen, daß die Bahn von allen Fahrhindernissen frei ist. Findet er solche, so hat er sie sofort zu beseitigen. Im Bedarfsfall sind die Gleise hell zu streichen und nicht blauen;
2. das Läutewerk bei Übernahme des Dienstes und jedenfalls vor dem vollständigen Ablaufen des Wertes aufzuziehen, das Ausbleiben des Läutesignals sofort der Station und dem Bahnmeister anzuzeigen und die Bedienung und Unterhaltung der Läutewerke nach der Anweisung im Anhang 4 auszuführen;

§ 19.

Abgabe der Läutesignale.

- (1) Auf den mit Läutewerken versehenen Strecken sind die Züge durch die Signale 1 oder 2 abzuleiten. Ob von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle oder von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle abgelassen wird, richtet sich nach den bestehenden Einrichtungen.
- (2) Das Abläutesignal ist vor der Abfahrt oder der mutmaßlichen Durchfahrt eines Zuges und, wenn von dem Vorstand der Betriebsinspektion nichts anderes angeordnet ist, nicht früher als 3 Minuten vorher zu geben.
- (3) Kann ein Zug innerhalb 15 Minuten nach dem Abläuten nicht abfahren, so ist das Abläutesignal durch das Ruhezeichen zurückzunehmen, wenn die Verzögerung der Abfahrt den Wärtern nicht durch Fernsprecher mitgeteilt worden ist. Das Abläutesignal ist zu wiederholen, wenn der Zug abfahren kann, jedoch soll zwischen dem Ruhezeichen und dem wiederholten Abläutesignal eine Pause von mindestens 2 Minuten liegen.

Anweisung

für den

Wärter zur Bedienung und Unterhaltung der Läutewerke.

§ 1.

Reinhaltung der Läutewerke.

- (1) Der Wärter muß die Läutewerke reinhalten. Jede Ansammlung von Staub, Schmutz und Spinnweben im Innern der Läutewerksgehäuse sowie von Schmutz, Schnee und Eis auf den Dächern und Gassen ist zu verhindern. Die Aufschlagbretter sind von Zeit zu Zeit mit einem Pinsel abzustauben.
- (2) Die Türen der Läutewerksgehäuse sind verschlossen zu halten, die Schlüsselröhren mit der kleinen Schußklappe zu verschließen und die Schlüssel im Wachtsraum aufzuhängen.
- (3) Die Läutewerksgehäuse darf unter keinen Umständen zum Aufbewahren von nicht dahin gehörigen Gegenständen benutzt werden.

§ 2.

Zugangshaltung der Läutewerke.

- (1) Das Aufziehen des Läutewerks ist mit der Aufziehturbel, die durch das im Gehäuse des Läutewerks oder in der Tür befindliche Loch auf die Welle aufgesteckt wird, langsam und vorsichtig auszuführen.
- (2) Nach dem Aufziehen des Läutewerks hat er die Kurbel sofort herauszunehmen, die Einfuhröffnung durch die kleine Schußklappe abzuschließen und die Kurbel im Wachtsraum aufzuhängen.
- (3) Läutewerksgehäuse, die keine Öffnung zum Aufsteigen der Kurbel haben, sind zum Zwecke des Aufziehens des Läutewerks zu öffnen, dann aber sofort wieder zu verschließen.

§ 3.

Beseitigung von Störungen.

- (1) Der Wärter darf Ausbesserungen an dem Läutewerk oder Veränderungen in der Einstellung der Ausbleibvorrichtung nicht vornehmen. Bemerkt er Mängel an dem Werk oder kommen Unregelmäßigkeiten in der Signalegebung vor, zum Beispiel Zufuß- oder Zufußkommen des Läutesignals, Eintreffen unrichtiger Signale oder Ausbleiben eines Zuges nach Eintreten eines Signals, so hat er die nächsten Umstände sowie Tag, Stunde und Zug genau zu vermerken und dem Bahnmeister bei dessen nächster Anwesenheit zu melden, wenn nicht, wie beim Ausbleiben des Läutesignals (§ 10^a) sofortige Anzeige erforderlich ist.
- (2) Bei jedem Ausbleiben des Läutesignals hat er sofort die Telegrapheneinrichtungen, die Zuführung der Läutesignalleitung zur Läutewerksgehäuse und die inneren Drehverbindungen sorgfältig nachzusehen. Findet er die Ursache der Leitungsstörung, so hat er sie in der im § 2 des Anhangs 3 beschriebenen Weise zu beseitigen.

Als Erklärung soll aus dem Signalbuch vom 1. August 1907 die Anlage 1 der Königlich-eisenbahndirektion Magdeburg auszugsweise zitiert werden. Darin heißt es zu Nr. 7 der Ausführungsbestimmungen: "Wo zwei oder mehrere Bahnen nebeneinander herlaufen oder aus anderen Gründen eine Verwechslung der Läutesignale denkbar ist, sind die Signale der einzelnen Linien durch eine verschiedene Art der Glockenschläge zu kennzeichnen. Die Art dieser Glockenschläge und für welche Fahrtrichtung dieselben gelten, wird nachfolgend näher angegeben."

Für die Richtungsangabe ("von A nach B" bzw. von "B nach A") waren stets die Ausführungsbestimmungen Punkte 7 und 9 des Signalbuchs (SB) maßgebend: "7. Für welche Strecken ein- oder mehrschlägige Läutesignale angewendet werden, ist aus Anlage 1 zu entnehmen" und "9. Was als Richtung von A nach B und als Richtung von B nach A zu gelten hat, ist aus Anlage 1 zu entnehmen". Von der Königlich-eisenbahndirektion Magdeburg liegt solch eine Anlage 1 zum SB vor.

Die unterschiedlichen Bauformen

Auf Bahnsteigen war – wegen der Belästigung der Reisenden – ein besonders durchdringendes, weithin hörbares Glockensignal nicht erwünscht. Es genügte eine kleinere Bauform, die vom Wirkprinzip her den großen Streckenläutewerken vollständig entsprach. Neben den Türen zu den Stationsdiensträumen waren an der Wand auf entsprechenden Konsolen kleine Triebwerke in unten offenen Blechgehäusen angebracht. Sie wurden wie eine Kuckucksuhr mit einer Gewichtskette aufgezogen. Die Glocke(n) saß(en) seitlich am Werk und ragte(n) unter der Abdeckung hervor. In den Stationsdiensträumen verwendete man eine noch kleinere Bauform. Sie war als Zimmerläutewerk mit Gewichtsantrieb zum Anhängen an die Wand oder als Tischläutewerk mit Federantrieb zum Aufstellen auf dem Telegraphentisch gebräuchlich. Selbstverständlich sind auch Bedienung und Unterhaltung der Läutewerke in entsprechenden Dienstanweisungen vorgeschrieben worden. Als Anhang 4 sind sie in der Dienstanweisung für Bahn- und Schrankenwärter enthalten.

Das Siemens-Universal-Läutewerk

Bleibt im Rahmen dieses Kapitels nur noch übrig, das Universal-Läutewerk von Siemens & Halske zu beschreiben, das als typisch preußischer Zweckbau zum deutschen Einheitsläutewerk wurde. Es wurde seit 1871 hergestellt. Seine charakteristischen "Mantelbuden" sind stellenweise erhalten geblieben und heute noch hin und wieder an den Strecken zu finden. Dort dienen sie als Streckenfernsprechbuden oder zur Aufbewahrung der Propangasflaschen für die Signalbeleuchtung, manchmal auch für das Werkzeug der Gleisbauarbeiter.

Außenansicht

Das Läutewerk bestand aus einem zylindrischen Stahlblechbehälter von etwa 0,65 m Durchmesser und etwa 2 m Höhe ("Mantelbude"). Im Boden war dieser Zylinder mit vier gußeisernen "Erdfüßen" verankert, was nicht nur der Standfestigkeit, sondern auch zur Blitzableitung diente. Auf dem Mantelbudendach ragte eine hohle, gußeiserne Säule empor, die die Glocke(n) und das Hammerwerk sowie das Glockenschutzdach trug. Die "Pickelhaube" war dabei der Blitzableiter.

Im Inneren der Bude befand sich in Brusthöhe hinter einer Tür ein hölzernes "Aufsatzbrett", auf dem das Triebwerk festgeschraubt war. Vom Triebwerk verlief nach unten ein Flaschenzug, an dem das etwa 30 kg schwere Antriebsgewicht hing. Nach oben führte ein Zugdraht zum Glockenhammer; bei mehrglockigen Werken waren es entsprechend mehr. Seitlich an der "Mantelbude", wo die Läuteleitung abgspannt und eingeführt wurde (Reihenschaltung der beiden Stromerzeuger und aller Läutewerke von einer Station zur anderen), waren zwei Isolatoren befestigt.

Das Triebwerk

Das Triebwerk selbst bestand aus zwei gußeisernen Rahmenwangen, zwischen denen drei Wellen angeordnet waren. Das große Hauptrad "Z" trug seitlich herausragende Rollenstifte "r", die den oder die Läutehebel "L" (per Drahtzug mit dem Hammerhebel verbunden) auslenkten. Es wurde über die mit einer Sperrklinke einrastende Seiltrommel "T" angetrieben, deren Gewicht täglich mindestens einmal mit einer Kurbel aufzuwinden war.

Das Hauptrad "R" trieb ein Zwischenrad "Z" und dieses den Windfang "W", der die Umlaufgeschwindigkeit regulierte. Ein sinnreicher Mechanismus bewirkte die mechanische Sperrung und die elektromagnetische Fernauslösung des Räderwerks: Wenn der Anker vom Elektromagneten "M" angezogen wurde, ließ ein Haken das linke Ende des Auslösehebels "H" ("Schwanenhals") los. Dieser drehte wegen des Übergewichts nach rechts und gab einen gegen seine Welle "x" liegenden Anlaufhebel "cd" frei, der fest auf der Zwischenradwelle saß: Die Schwanenhalswelle "x" war zu diesem Zweck an einer Stelle halb durchgefeilt. Dort konnte dann der Anlaufhebel passieren. Das Werk lief so lange, bis einer der beiden verlängerten Rollenstifte "r" das nach unten hängende Ende des "Schwanenhalses" (bei "m") wieder anhub und sein linkes Ende in den Ankerhaken einwarf. Dadurch verdrehte sich zwangsläufig die Schwanenhalswelle "x", und der Anlaufhebel "cd" konnte nicht mehr ungehindert passieren. In der eben beschriebenen Bauart lief das Werk als "Gruppenschläger". Sollte nach jeder Auslösung nur ein Schlag abgeläutet werden ("Einzelschläger"), dann konnten alle Rollenstifte "r" gleich lang sein. Dafür wurde im Anlaufhebel "cd" am kurzen Arm "d" ein Stift "v" eingeschraubt. Nach Vollen-

dung jeder Umdrehung des Zwischenrads, was dem Abstand von einem zum nächsten Rollstift und damit einem einmaligen Ausheben des Läutehebels entsprach, warf dieser Hebestift "v" den "Schwanenhals" wieder in den Ankerhaken ein. Wegen der möglichen Vielzahl von Schlägen je Gruppe (einfach durch Veränderung des Übersetzungsverhältnisses von "R" zu "Z" zu bewirken, aber auch durch eine unterschiedliche Anzahl von Rollenstifte auf dem Hauptrad) sowie der grundsätzlich gleichen Ausführung als Gruppen- oder Einzelschläger erhielt dieses unverwüsthliche Triebwerk zu Recht seinen Namen Universal-Läutewerk.

Das Spindelläutewerk

Daneben gab es auf einigen Strecken der K.P.E.V. auch noch das Spindelläutewerk. Es geht auf eine Entwicklung von Friedrich von Hefner-Alteneck, Techniker bei Siemens & Halske, aus dem Jahre 1870 zurück. Es enthielt nur eine Welle mit Seiltrommel und "Knaggenrad". Senkrecht dazu stand die Hammerspindel. An sie waren zwei Lappen angeschmiedet; oben war der Hammerstiel angeschraubt. Die Lappen wurden von den kronenartigen Knaggen abwechselnd hin- und hergeworfen. Das bewirkte den wechselseitigen Anschlag des Hammers auf die Glocke, und zwar von innen. Ließen beispielsweise drei Knaggen vorbei, ertönten sechs Schläge. Beim Spindelläutewerk konnten höchstens zwei Glocken angeschlagen werden. Dann hatte die innere, kleinere Glocke dort, wo der Hammer auftreffen konnte, einen Durchbruch, so daß ein an der großen, außenliegenden Glocke angegossener Zapfen in diese Öffnung hineinragen konnte. Wenn nun der Hammer anschlug, traf er auf der einen Seite die kleine, auf der anderen Seite den Zapfen der großen Glocke. Das Auslöseschema entsprach völlig dem des Universal-Triebwerks.

Die Läutewerke hatten einen grauen Ölfarbenanstrich. Vom Budendach aufwärts war alles schwarz, auch der Türrahmen und die Klappen für die Aufziehkurbel und das Schloß.

In meiner Sammlung kann ich das Universal-Triebwerk als "Einzelschläger" an einem Tunnelläutewerk demonstrieren. Mein einglockiges "Mantelbuden"-Läutewerk ist ein "Gruppenschläger" zu fünf Schlägen, während das Konsol-Läutewerk ein "Gruppenschläger" zu sechs Doppelschlägen ist. Darüber hinaus gibt es ein preußisches einglockiges Spindelläutewerk (sechs Schläge). Auch ein Doppelglocken-Tischläutewerk (sechs Schläge) kann vorgeführt werden. Die anderen betriebsfähigen Läutewerke der Sammlung sind ein mecklenburgisches Doppelglocken-Läutewerk von 1864 mit einem "Stecker"-Triebwerk (fünf Doppelschläge), ein Schweizer Doppelglocken-Spindelläutewerk (drei Schläge) und ein einglockiges bayerisches Zimmerläutewerk (fünf Schläge).

Dipl.-Ing. Wolfgang List

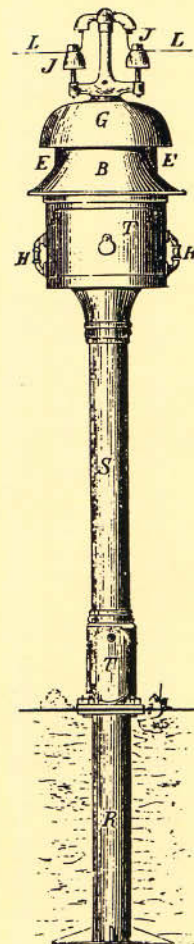


Bild 276 (oben links): Spindelläutewerk von Siemens & Halske, Berlin (ab 1870): Ansicht mit Isolatoraufsatz (Leitungszuführung) und Erdfuß.

Bild 277 (oben rechts): Zweiglockiges Spindelläutewerk.

Abbildungen 264 bis 277: Wolfgang List

Auszug aus einer Lieferliste der vom Berliner Werk der Siemens & Halske A.G. bis zum 1. Juli 1899 gelieferten Läutewerke			
Besteller	Räderläutewerke	Spindelläutewerke	Läutew. f. Wegübergänge
Kgl. Eisenbahn-Direktion			
Altona	836	7	1
Berlin	858	9	17
Breslau	621	61	1
Bromberg	422	12	1
Cassel	184	-	1
Danzig	60	2	-
Elberfeld	174	1	10
Erfurt	397	1	3
Essen	442	-	-
Frankfurt/Main	221	14	-
Halle/Saale	91	-	-
Hannover	701	35	3
Kattowitz	68	-	-
Köln	380	64	7
Königsberg i. P.	88	-	-
Magdeburg	980	92	4
Münster i. W.	57	-	1
Posen	152	-	-
Saarbrücken	17	4	-
Stettin	103	19	-
Kgl. Preussische Militäreisenbahn	5	-	-
Altona-Kieler Eisenbahn	76	-	-
Anhalter Eisenbahn	150	-	-
Bebra-Friedländer Eisenbahn	89	-	-
Bebra-Fulda-Hanauer Eisenbahn	42	-	-
Bebra-Hanauer Eisenbahn	190	-	-
Bergisch-Märkische Eisenbahn	13	64	-
Berlin-Dresdener Eisenbahn	24	-	-
Berlin-Görlitzer Eisenbahn	156	-	-
Berlin-Hamburger Eisenbahn	252	-	-
Berlin-Nordhäuser Eisenbahn	181	-	-
Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn	190	-	-
Berlin-Stettiner Eisenbahn	201	-	-
Berlin-Wetzlarer Eisenbahn	20	-	-
Blankensee-Woldegger Eisenbahn	-	3	-
Königliche Ostbahn	34	92	-
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn	623	17	-
Magdeburg-Leipziger Eisenbahn	45	19	-
Märkisch-Posener Eisenbahn	7	-	-
Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn	-	100	-
Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn	196	20	-
Oberschlesische Eisenbahn	285	571	-
Oppeln-Gross-Str.-Morgenroth Eisenbahn	7	3	-
Ostpreussische Südbahn	41	-	-
Posen-Kreuzburger Eisenbahn	-	304	-
Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn	15	-	-
Uelzen-Langwedeler Eisenbahn	93	-	-
Westfälische Eisenbahn	373	-	-