

Band № 1.2

Wolfgang Klee
Dr. Günther Scheingraber

Preußen-Report

Preußische Eisenbahngeschichte • Teil 2: 1870/71 – 1920



(Füllseite)

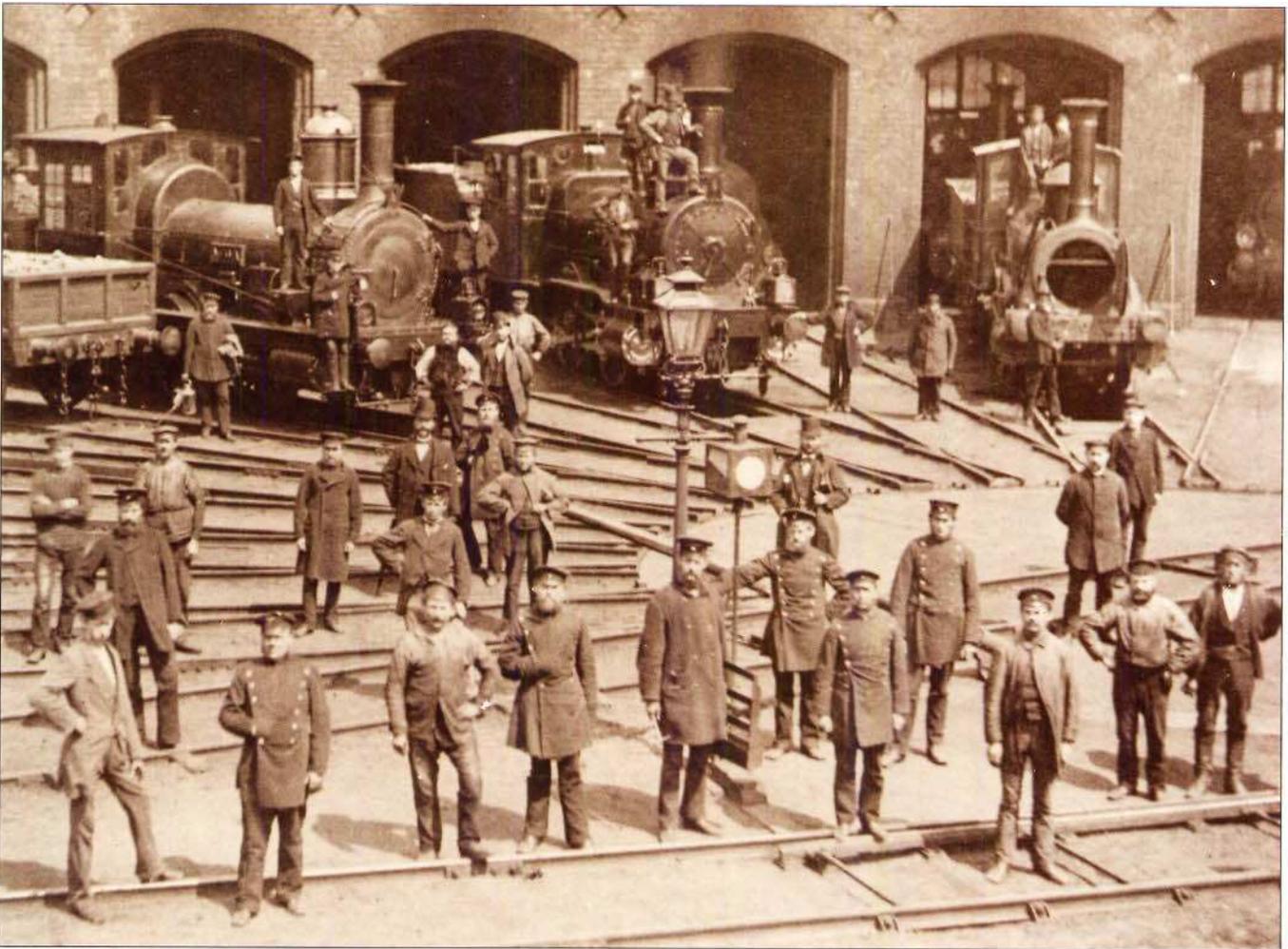


Bild 2: Dieses Bild vom Bahnbetriebswerk des Berliner Bahnhofs in Hamburg von 1880 dient auch als Titel für die erste Ausgabe unserer Preußischen Eisenbahngeschichte, in der sich der Bogen von der Eisenbahn-Frühzeit Preußens bis in die Kriegsjahre 1870/71 spannt. **Foto: Sammlung Klee**

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:
 MVZ Modemer 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

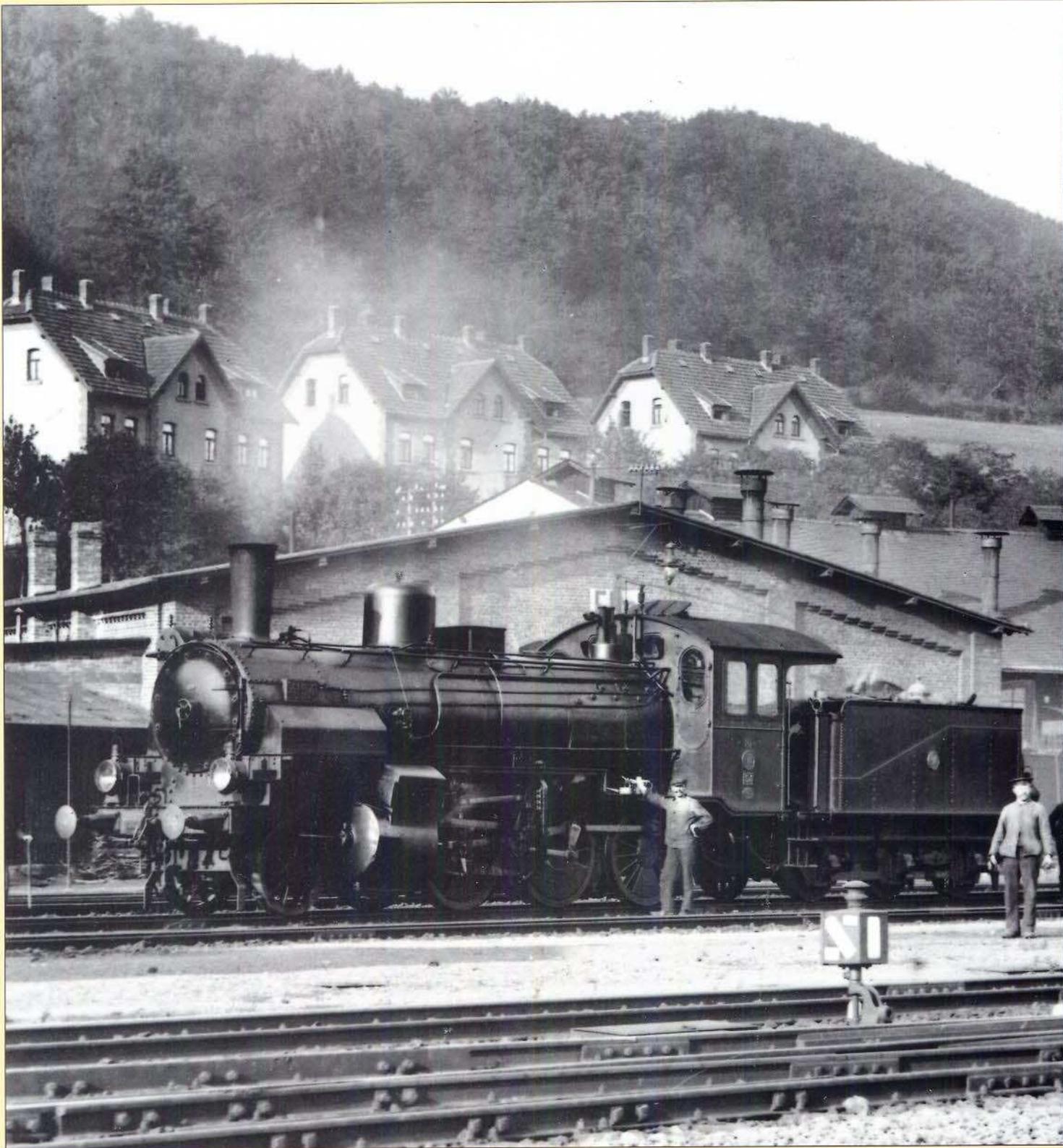


Bild 3: Die (G 5') Frankfurt 4194 steht um 1910 im Bahnhof Elm. Ganz rechts ist eine anfahrende S 7 (Bauart Grafenstaden) zu erkennen. Bevor es den

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.

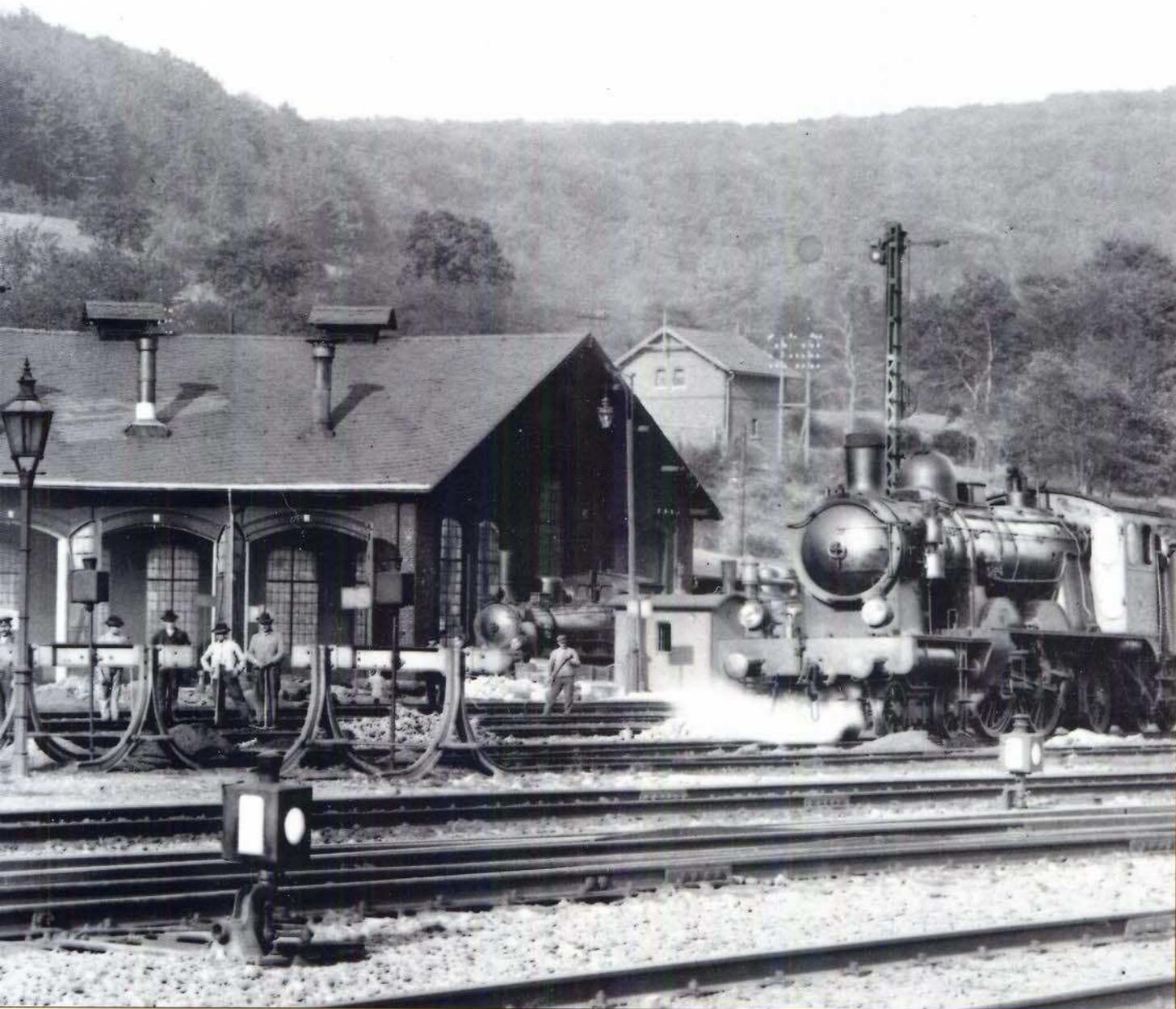
Mit den territorialen Erwerbungen nach dem Krieg gegen Österreich erreichte Preußen nicht nur die absolute Vormachtstellung in Deutschland, sondern auch seine größte Ausdehnung und ein geschlossenes Staats-

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

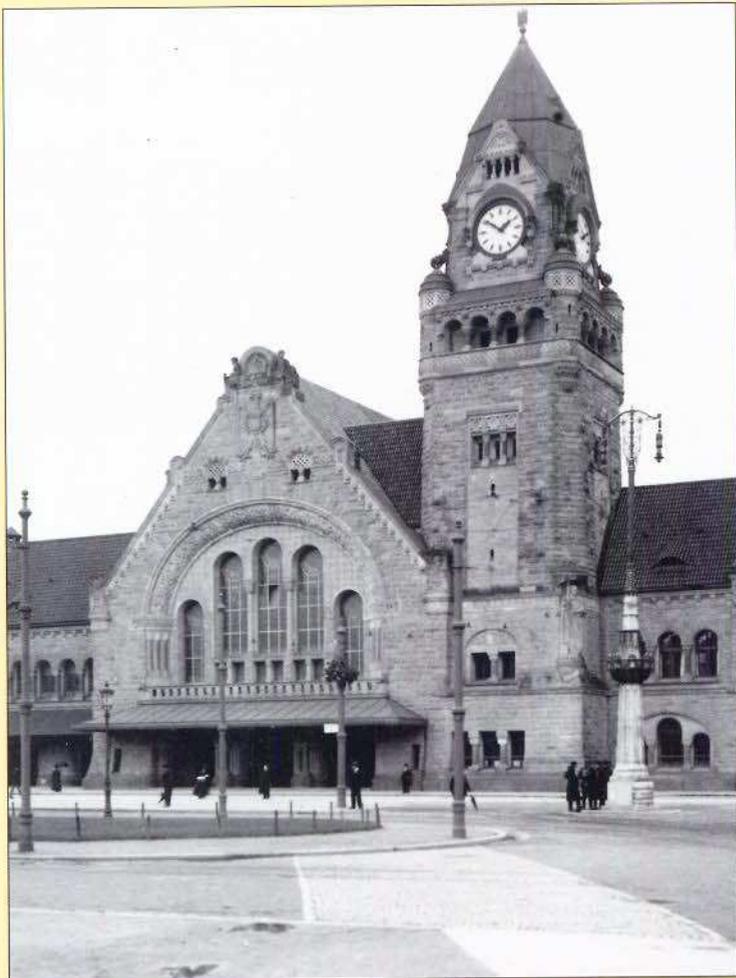
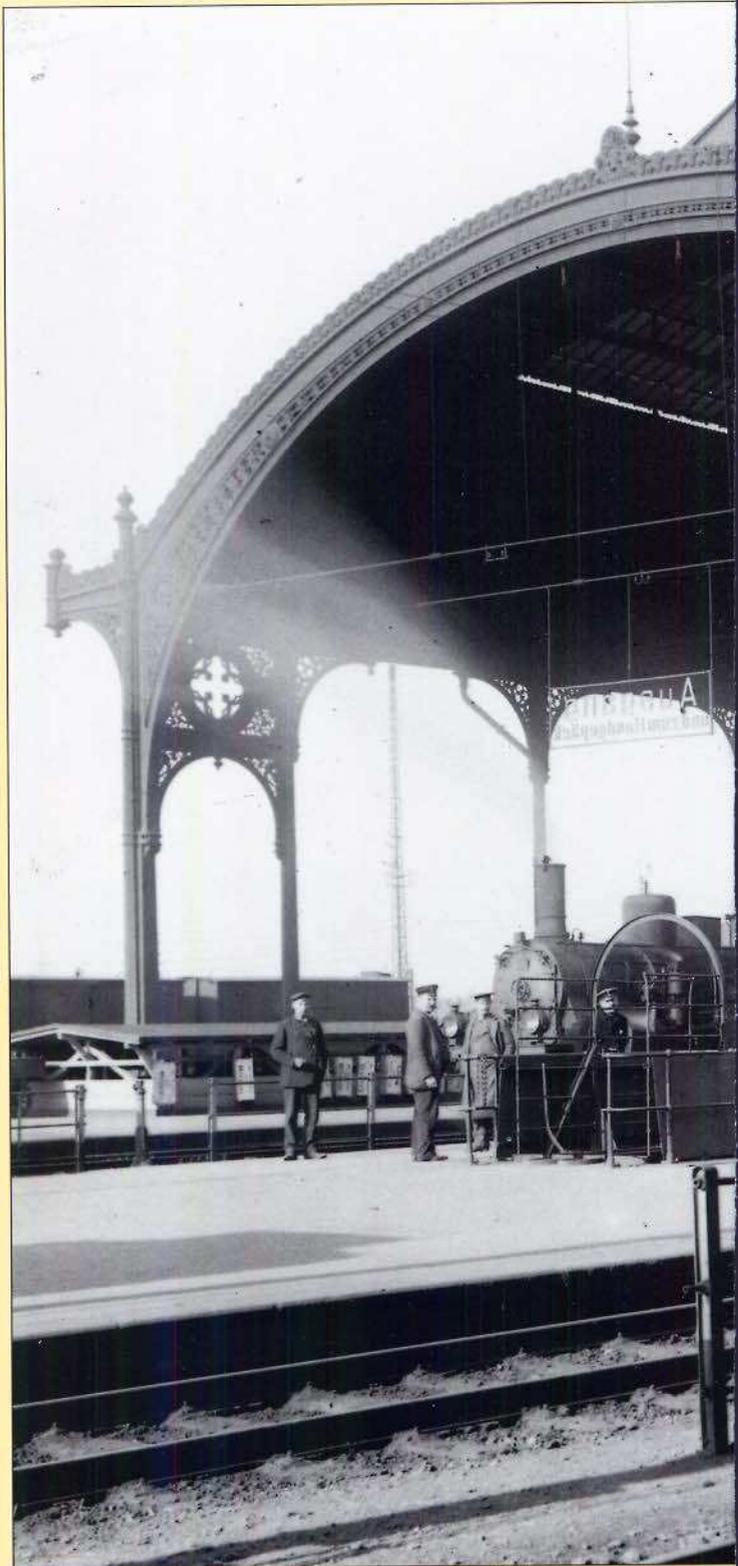


Bild 4: Neo-Romanik mit rheinischem Akzent: Die Architektur des 1908 eröffneten Hauptbahnhofs Metz sollte die Zugehörigkeit Lothringens zum Deutschen Reich unterstreichen. Das Empfangsgebäude wird noch heute genutzt.

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

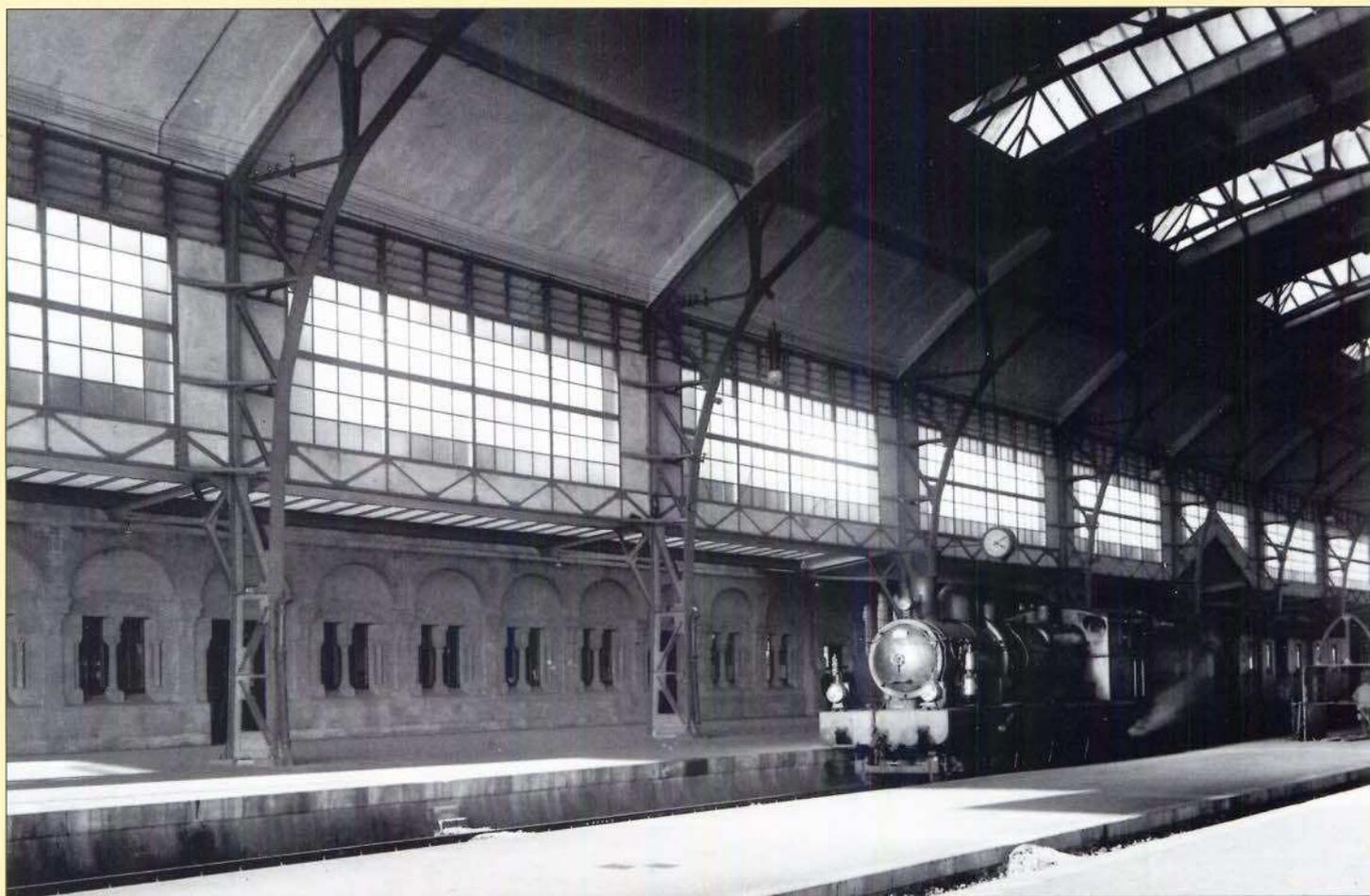
Bismarck hatte offenbar sehr früh den Gedanken gefaßt, die Herzogtümer Schleswig und Holstein für Preußen zu erwerben. Um keinen Widerspruch in Deutschland und bei den Großmächten zu erregen, mußte er vorsichtig handeln. Durch geschicktes Taktieren gelang es ihm, die Großmächte

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 Rheinstraße, 1856 bis 1862 erbaut), Oberlahnstein – Wetzlar (Lahnthalbahn, 1858 bis 1863) und Oberlahnstein – Niederlahnstein (1863).

Die im annektierten Kurhessen liegenden Privatgleise, also die sogenannte Kurfürst-Friedrichs-Wilhelms-Nordbahn Haudeda/Carlishafen – 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:

