Die Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft und der Bau der Odenwaldbahn

von K.-H. Schanz

Einleitung

Neben der Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahn, deren erste Bahnstrecke, der hessische Teil der Main-Neckarbahn 1846 eröffnet wurde, bestand in Hessen - Darmstadt seit 1845 die private Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

In diesem Jahr trat ein Komitee zusammen, zwecks Erbauung einer Eisenbahn von Mainz nach Worms. Die daraufhin gegründete Aktiengesellschaft bekam im Mai 1846 von der Hessischen Regierung die Konzession zum Bau dieser Bahn, der im Juni 1847 begonnen wurde. Durch die 1848er Revolution kam der Bau ins Stocken und konnte erst 1853 vollendet werden.

In der Folgezeit kamen weitere Strecken hinzu:

1858	Mainz - Darmstadt - Aschaffenburg
1859	Mainz - Bingerbrück
1863	Mainz - Frankfurt, links des Mains
1867	Worms - Alzey
1869	Darmstadt - Worms
1870	Alzey - Bingen
1871/72	Darmstadt - Erbach
1971	Wiebelsbach - Babenhausen
1880	Frankfurt - Mannheim
1882	Erbach - Eberbach a. N.
1882	Babenhausen - Hanau

Der Bau zahlreicher Zweig- und Verbindungslinien rundete in den letzten drei Jahrzehnten des 19. Jh. das Verkehrsangebot der Hessischen Ludwigsbahn ab.

Bei Baubeginn der Odenwaldbahn im Jahre 1868 betrug das Aktienkapital der Gesellschaft 19.250.000 Gulden. Sie war zu jener Zeit die größte Privatbahngesellschaft in Deutschland. Einige Strecken, so auch die Odenwaldbahn, wurden unter Garantie der großherzoglich hessischen Regierung erbaut. Für diese Strecken wurden u. a. zinslose Darlehen bereitgestellt, Aktiengewinne nicht abgeschöpft oder jährliche Subventionen gezahlt. Von Seiten der Regierung war man sehr bemüht, den Ausbau der hessischen Eisenbahnstrecken zu fördern und an internationale Linien anzuschließen. Das Land sollte per Schiene völlig erschlossen werden.

In den Jahren zwischen 1853 und 1888 konnte die AG im Durchschnitt eine Dividende von 6.02 % ausschütten, wobei diese 1871/72 ihren Höchststand von 11,0 und 11,6 % erreichte. 1888 wurden 5.067 Personen beschäftigt und es waren 190 Lokomotiven, 494 Personen- und 3.228 Güterwagen in Betrieb. In Worms beförderten noch drei Dampfboote die Züge über den Rhein, ebenso wie in Mainz, bevor 1862 die Rheinbrücke gebaut wurde. Sitz und Verwaltung der AG war Mainz.

Nach dem sehr guten Betriebsergebnis in den Jahren 1870/71 gab es ab der Mitte der 1870er Jahre einen Rückgang im deutschen Wirtschaftsleben und damit auch bei der Ludwigsbahn. Die Dividende fiel in den 80er Jahren auf unter 4 %. Ein gnadenloser Konkurrenzkampf mit der mächtigen preußischen Staatsbahn begann, dem letztendlich die Ludwigsbahn erlag.

1897 erfolgte die Verstaatlichung zu 2/7 in preußischen und 5/7 in hessischen Besitz. Die beiden Teile wurden gemeinschaftlich durch die Preußisch-Hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft verwaltet. Nach 52jährigem Bestand hatte eine weitere privatwirtschaftliche Eisenbahnunternehmung ihr Ende gefunden.

Die folgenden Ausführungen sollen sich auf den Bau der ersten Teilstrecke der Odenwaldbahn von Darmstadt nach Erbach konzentrieren und hier besonders auf den Teilabschnitt Darmstadt - Wiebelsbach/Heubach.

Schon bald nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie in Deutschland, von Nürnberg nach Fürth 1835, bildeten sich allerorten in den deutschen Kleinstaaten sogenannte „Eisenbahn-Comites“, die sich bemühten, ihre Regionen und Städte durch Eisenbahnlinien zu erschließen. 1836 wurde im Großherzogtum Hessen die erste Aktiengesellschaft zum Bau von Eisenbahnen gegründet. In ganz kurzer Zeit fanden sich 610 Personen, die eine Einlage von 1.011.200 Gulden zeichneten (1840: 1 Gulden ca. 20 Euro Kaufkraft). Zwischen 60.000 Gulden und 50 Gulden betrugen die Einzelzeichnungen, letztere durch einen Gymnasiasten. Unter Nr. 40 zeichnete Pfarrer Vogel aus Nieder-Ramstadt 2.000 Gulden. Mit Nr. 378 C. Illig, Commiss.-Rath in Nd.-R. 1.100 Gulden, Nr. 380 W. Illig in Nd.-R. 1.000 Gulden und Nr. 460 Weber, Schullehrer, in Nd.-R. 100 Gulden, stehen weitere prominente Bürger aus Nieder-Ramstadt auf der Zeichnungsliste. Man setzte allgemein große wirtschaftliche Hoffnungen auf den Bau von Eisenbahnlinien.

Über die zukünftige Odenwaldbahn wurde seit den 1850er Jahren heftig diskutiert. Um die Jahres-wende 1860/61 stellte der Bezirksrat des Kreises Erbach den ersten offiziellen Antrag zum Bau einer Eisenbahn durch das Mümlingtal an die Regierung in Darmstadt. Man wünschte eine Strecken-führung mit Anschluß in Dieburg an die Bahn von Darmstadt nach Aschaffenburg. Von Dieburg sollte sie über Groß-Umstadt, Heubach Sandbach, Höchst, das Mümlingtal aufwärts bis Erbach und von da über Beerfelden hinab zum Neckar führen.

Die großen Gemeinden im Mümlingtal, wie Höchst, König, Michelstadt, Erbach und Beerfelden, stimmten einer Beitragsleistung zum Bahnbau sofort zu. Antriebskraft dazu waren die zahlreichen Handwerks- und Industriebetriebe in diesen Orten. Die kleinen Gemeinden lehnten die finanzielle Beteiligung vorerst fast ausnahmslos ab, obwohl sie am Bau der Bahn ebenfalls interessiert waren. Die noch weitverbreitete Armut auf den Dörfern ließ keine andere Wahl.

In vielen Tälern des Odenwaldes entstanden nun im Lauf der zehnjährigen Diskussion weitere Eisenbahn-Comites, die die Erschließung ihrer Region auf das Heftigste betrieben. Dazu wurden finanzielle, technische, wirtschaftliche und militärische Aspekte ins Feld geführt.

Interessant sind die Aufstellungen über die Mühlen, Steinbrüche, Industrie- und Handwerksbetriebe, die herangezogen werden, um über deren zu erwartenden Gütertransporte die Wirtschaftlichkeit der angestrebten Strecke zu beweisen. Für den Fall, dass die Bahn nicht in der gewünschten Weise gebaut wird, werden Armut und wirtschaftlicher Niedergang prophezeit.

Im vorderen Odenwald wurden im Wesentlichen vier Projekte diskutiert:

Nr. 1 Mümlingtalprojekt	Dieburg, Groß-Umstadt, Erbach, Beerfelden, Eberbach a. Neckar
Nr. 2 Weschnitztalprojekte	Bensheim, Sonderbach, Walderlenbach, Fürth, Brombach, Ostern, Hiltersklingen, Schönen, Miltenberg a. Main
Nr. 3 Darmstadt-Miltenberg-Projekte	Darmstadt, Reinheim, Brensbach, Höllerbach, Etzengesäß, König, Rimbach und Ohrenbach Tal, Miltenberg a. Main
Nr. 4 Gersprenz.Mümling-talprojekt	Darmstadt, Reinheim, Groß-Umstadt, Höchst, König, Erbach, Gammelsbach, Eberbach a. Neckar

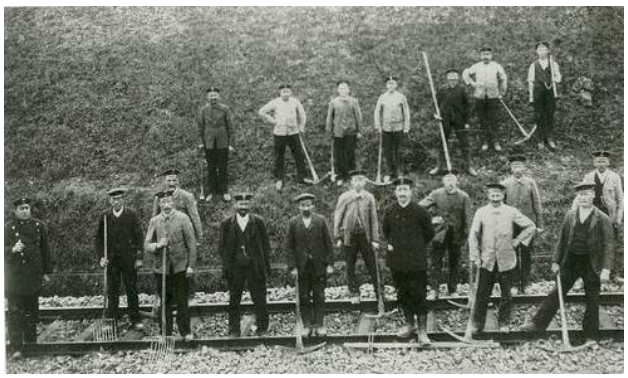
Der Bau der Odenwaldbahn

1866 suchte die Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft bei der Regierung um die Konzession zum Bau der „Mümlingtalbahn“ nach. Endlich kam im Frühjahr 1868 die Entscheidung der großherzoglichen Regierung, die einen Kompromiss darstellte. Der Verlauf der Odenwaldbahn wurde endgültig von Darmstadt über Nieder- und Ober-Ramstadt, Reinheim, Höchst, König, Michelstadt nach Erbach festgelegt. Dazu gehörte die Abzweigung von Wiebelsbach, Groß-Umstadt nach Babenhausen. Die Weiterführung der Bahn von Erbach zum Neckar musste erst noch mit der Regierung in Baden ausgehandelt werden.

Ein großes Aufatmen ging durch den Odenwald, erwartete man nun endlich doch auch einen wirtschaftlichen Aufschwung für diese arme Region. Im Herbst des gleichen Jahres wurde der Tunnelbau bei Frau Nauses begonnen und im Februar 1869 begannen die Arbeiten an der Anschlussstelle in Darmstadt.

Am 20. März 1869 schloss die Gemeinde Nieder-Ramstadt mit der Hessischen Ludwigsbahn AG einen Wegevertrag ab, worin festgelegt wurde, welche Übergänge und Parallelwege anzulegen waren. Die Eigentümer des für den Bahnbau benötigten Geländes wurden dann im Januar 1870 über den Schätzwert ihrer Grundstücke unterrichtet. So manche Hoffnung auf hohen Gewinn wurde dabei enttäuscht.

Beim ersten Bauabschnitt, von Darmstadt nach Ober-Ramstadt, waren keine geländebedingten Schwierigkeiten zu erwarten. Lediglich bei Darmstadt, Traisa und zwischen Nieder- und Ober-Ramstadt mussten Dämme aufgeschüttet werden. Das Material konnte aus den Geländeeinschnitten an der Rosenhöhe, beim „Traisaer Hüttchen“ und vom Kaiserberg bei den Schachenmühlen gewonnen werden. Die Straßenbrücken und Bahnunterführungen wurden in behauenen Odenwälder Sandsteinen ausgeführt. Die gewölbten Bahnunterführungen an den Schachenmühlen sind für den aufmerksamen Betrachter steinerne Zeugen großen handwerklichen Könnens der Steinmetze. Welches Können besaßen aber Menschen, die einen Damm, wie bei den Schachenmühlen errichten konnten. Die ohne Mörtel, aus Granitblöcken gesetzte Stützmauer verdient größte Bewunderung. Tunnel- und Brückenbauten wie z. B. der Krähbergtunnel und das Himbachviadukt bei Hetzbach steigern diese Bewunderung um ein Vielfaches. Sämtliche Arbeiten wurden in Submission vergeben.



Bautrupp italienischer Gastarbeiter
Hess. Staatsarchiv Signatur R4 Nr. 25832

Ansicht eines Bauabschnitts 1894
Hess. Staatsarchiv Signatur R4 Nr. 32325 UF

Im Geschäftsbericht des Verwaltungsrates der Hessischen Ludwigsbahn von 1869 heißt es u. a.:

„In der Gemarkung Darmstadt wurden die Bauarbeiten im Dezember 1868 vergeben und sogleich energisch in Angriff genommen. Die Erdarbeiten, bestehend in der Herstellung eines bis 12,5 m tiefen Felseinschnittes (an der Rosenhöhe, d. Verf.) und Aufführung eines langen und hohen Dammes, gediehen nahezu bis zu Vollendung. Der Transport wurde gegen Ende des Jahres mittels einer kleinen Lokomotive betrieben und im Ganzen aus dem Einschnitt eine Masse von 6.475 Cub.-Klafter gefördert.

In den Gemarkungen Bessungen, Traisa und Nieder-Ramstadt fanden die im Juni begonnenen Erdarbeiten raschen Fortgang, so dass sich zum Ende des Jahres der teilweise mittels Lokomotive, teilweise auf Rollbahnen ausgeführte Transport der aus den verschiedenen Einschnitten geförderten Erd- und Felsmassen in die Dämme auf 5.220 Cub.-Klafter beziffert.

Die in Regie (Klein-Accord) betriebenen Erdarbeiten des im Walde liegenden Teils der Gemarkung Ober-Ramstadt begannen im Mai. Diese Arbeiten bestehen in der Eröffnung mehrerer Felseneinschnitte und der Ausführung dazwischen liegender Dämme. Bis Ende des Jahres waren 2.960 Cub.-Klafter Abtragmasse gefördert, worunter 750 Cub.-Klafter fester Syenit.

Die übrigen Erdarbeiten in der Gemarkung Ober-Ramstadt wurden Anfangs Oktober vergeben und sofort derart betrieben, daß bis Ende Dezember 3.000 Cub.-Klafter aus den Einschnitten und Seitenentnahmen gefördert und in die Dämme verwendet waren.

In der Gemarkung Darmstadt kamen sämtliche Kunstbauten, bestehend aus 6 Viaducten und 15 Durchlässen, im Mauerwerk zur Vollendung.

In der Gemarkung Bessungen erwähnen wir die Fertigstellung der Brücke über den Darmbach und verschiedener Durchlässe und die Aufmauerung des Viaductes für den Bellenfallthorweg auf Widerlagerhöhe.

In den Gemarkungen Traisa und Nieder-Ramstadt wurden die beiden Brücken in grundlosen Boden fundamentiert und für den Viaduct nebst Durchlaß am Mittellochweg die Widerlager bis auf Sockelhöhe aufgemauert.

In der Gemarkung Ober-Ramstadt erfolgte die Vollendung der sämtlichen Durchlässe im Buchwalde, die Aufführung des Mauerwerks für den Viaduct an den Schachenmühlen auf Sockelhöhe und die Fundamentierung der Brücke für den Stehbach in dem 15 Meter hohen Damme.

Für die Herstellung des Unterbaues sind in den Gemarkungen Darmstadt und Bessungen die Materialien angeliefert. Im Buchwalde vor Ober-Ramstadt ist ein Theil des Unterbaues mit den bei den Erdarbeiten gewonnenen Steinen hergestellt".

Im Verwaltungsbericht des Jahres 1870 ist u. a. zu lesen:

„Die Verhandlungen für den Grunderwerb nahmen ihren ungestörten Verlauf und kamen fast aller Orten zum befriedigenden Abschlusse, so daß bereits im Jahre 1870 der größte Theil der Kaufnotuln ausgefertigt und die Erwerbspreise abgestattet werden konnten.

Die Erdarbeiten in den Gemarkungen Darmstadt, Bessungen, Traisa und Nieder-Ramstadt wurden im Laufe des Sommers beendet.

In der Gemarkung Ober-Ramstadt wurden die sehr bedeutenden Erdarbeiten, bestehend in der Aufführung verschiedener bis 17,5 m hohen Dämme und der Eröffnung mehrerer 15 Meter tiefen Felseinschnitte energisch betrieben, so daß der Theil des Bahnkörpers bis Station Ober-Ramstadt gegen Spätherbst hin vollendet und der übrige Theil größtenteils bis Ende des Jahres fertiggestellt wurde.

Die auf den Strecken Darmstadt - Ober-Ramstadt und Babenhausen - Wiebelsbach vorkommenden eisernen Brücken wurden montiert. Der Unterbau der Strecke Darmstadt - Ober-Ramstadt und Groß-Umstadt - Wiebelsbach wurde ganz in Steinen hergestellt und das Hauptgeleise sowie die Ausweichgeleise in den Stationen gelegt. Nachdem das Geleise mit Materialzügen gehörig befahren und reguliert war, konnten beide Strecken am 27. Dezember dem Betriebe übergeben werden.

In den Stationen Rosenhöhe, Nieder- und Ober-Ramstadt, Wiebelsbach, Groß-Umstadt, Klein-Umstadt und Langstadt wurden provisorische Stationsgebäude errichtet".

Diese nüchternen, kurzgefassten Berichte sagen wenig aus über den Kampf der Arbeiter und Techniker mit den Naturgewalten und gegen die Zeit. Gleichzeitig befand man sich im Krieg gegen Frankreich 1870/1871.

Es wurden sehr viele Italiener beim Bau der Odenwaldbahn beschäftigt. Sie hatten große Erfahrung im Anlegen von Gebirgsbahnen und waren billigere Arbeitskräfte als ihre deutschen Kollegen. Einige blieben nach dem Bahnbau hier und ließen ihre Familien nachkommen. Meist arbeiteten sie als Steinmetze, Maurer, Straßenarbeiter und Steinbrecher. Aus den damaligen „Gastarbeitern" wurden nach einer Generation deutsche Bürger!

Vom Tunnelbau am Krähberg berichtet später 1880 das Erbacher Kreisblatt:

„Die beim Tunnelbau beschäftigten Arbeiter sind meist Italiener, die unseren deutschen Arbeitern - besonders im Eisenbahnbau und Tunnelbau - neuerdings lebhafte Konkurrenz

machen. Dieselben werden beim vorstehenden Tunnelbau zu den schwierigsten Arbeiten fast ausnahmslos verwandt werden. Die Löhne der Arbeiter sind bei dem großen Andrange von solchen verhältnismäßig gering; sie betragen zwischen 2,50 und 3,50 Mark täglich".

Vergleicht man diesen Tagesverdienst mit den im „Darmstädter Tageblatt" angegebenen Preisen, so erkennt man, dass für einen schwer arbeitenden Mann, der sich entsprechend ernähren musste, der Tageslohn gerade für den Nahrungsbedarf reichte. Es kosteten:

Nahrungsmittelpreise:

4 Pfund Roggenbrot	52 Pfennige
4 Pfund Mischbrot	58 Pfennige
1 Pfund Butter	94 Pfennige
1 Pfund Kartoffeln	4 Pfennige
1 Pfund Ochsenfleisch	70 Pfennige
1 Pfund Schweinefleisch	66 Pfennige
1 Weck	3 Pfennige
1 Ei	6 Pfennige
1 Liter Bier	24 Pfennige
1 Hering	6 Pfennige

Wurde Kleidung benötigt, so kostete:

1 Paar Herren Stiefel 2. Qualität	ca. 10 Mark
1 Herrenhose	8 bis 10 Mark
1 Herrenanzug	30 bis 34 Mark
1 Herrenhemd	ab 2 Mark aufwärts

Dazu kamen Wohnungsmiete, Wäscheversorgung, Winterheizmaterial usw. Es ist leicht denkbar, dass der „Gastarbeiter" damaliger Prägung kaum einen Pfennig seiner Familie nach Hause schicken konnte. Er musste aber für seinen Tageslohn von 2,50 bis 3,50 Mark Schwerstarbeit verrichten.

Das Erbacher Kreisblatt berichtet hierüber:

„Dagegen wurden hier einige stark wasserführende Schichten angebohrt und werden die Arbeiten durch die Ansammlung des an manchen Stellen ½ Meter hoch stehenden Wassers - das bei dem schwachen Gefälle des Tunnels von 1/500 nach dieser Seite nur langsam zum Abfluss gelangt - recht erschwert. Von einer schnelleren künstlichen Entwässerung ist wohl mit Rücksicht auf den Kostenpunkt bisher abgesehen worden. An einer Stelle ist die Kraft des herabstürzenden Wassers für den Betrieb eines Wasserrades nutzbar gemacht, welches seinerseits einen großen Ventilator treibt.

Die Bohrung wird an dieser Seite mittels Handbohren bewerkstelligt, und zwar wurden in letzter Zeit Versuche mit einer neu erfundenen Handbohrmaschine unter Leitung des Erfinders Faber gemacht, die ganz zufriedenstellend ausfielen. Es wurde nämlich ein täglicher Fortschritt im Sohlenstollen von 1,5 bis 2,5 Meter erzielt, während derselbe bei Maschinenbohrung 2,3 bis 3,5 Meter beträgt; dabei soll der laufende Meter Sohlenstollen mittels Handbohrung auf 40, dagegen mittels Maschinenbohrung auf 160 Mark zu stehen kommen. Diese Zahlen sprechen in hohem Grade für die Anwendung der Handbohrer und wird letztere möglicherweise, falls

sich noch ein größerer Fortschritt damit erzielen lassen sollte, im ganzen Tunnel demnächst zu Anwendung kommen“.

Arbeitskräfte waren billig und Maschinen wurden durch Menschen ersetzt.

Nicht ganz so schwierig waren die Arbeitsbedingungen auf dem ersten Teilstück der Bahn zwischen Darmstadt und Ober-Ramstadt. Pfarrer Weigel hat 1932 im Evangelischen Gemeindeblatt den Bericht des Vikars Heinrich Pretorius, den dieser über die Jahre1870 und 1871 in die Nieder-Ramstädter Pfarrchronik geschrieben hat, wiedergegeben.

Da die hiesigen Verhältnisse beim Bahnbau darin sehr plastisch geschildert wurden, lassen wir die Wiedergabe von Pfarrer Weigel, einschließlich seiner Ergänzung hier folgen:

„Das Jahr 1870 ereignisreiches Jahr. Lokal am bedeutsamsten ist die Vollendung der Eisenbahn dahier. Nach vorher geschehenen Vor- und Probearbeiten begann der Bau der durch unsre Gemarkung führenden Eisenbahnlinie Mitte Juni 1869 zuerst mit dem Abheben der Bauerde, und es wurde gleichzeitig das Abtragen der beiden Schlotterberghügel in Angriff genommen. Die Erdmasse beider Abtragungen, bestehend aus verwittertem Granit, durchzogen von Syenitbänken, betrug nach Mitteilung von Baubeamten zirka 2500 Kubikklafter, und wurden dazu gebraucht 13 500 Arbeitstage.
Die Arbeiter waren hier vorzugsweise Italiener, die gerade zwölf Monate daselbst beschäftigt waren. Der Einschnitt im Ebing war in vier Monaten fertig. Aus demselben wurden 2200 Klafter in 5963 Arbeitstagen gefördert. Die Bodenart bestand hier aus leichtem Lößboden. Auf dem Planum stieß man auch auf Rotliegendes. Viel Mühe kostete die Fundamentierung der Brücken und des Viadukts am Traisaer Weg nächst dem Bahnhof. Hier, „am grundlosen Boden“, konnte man keinen gewachsenen Boden finden. Es mußten Spundwände mit gewaltigen Rammmaschinen geschlagen werden, zwischen welchen man unter beständigem Wasserpumpen den Boden herausschaffte, aufgeschwemmte, gemischte Erdarten. Gewachsenen Boden vermutet man erst vielleicht 50 bis 60 Fuß im Schnittpunkt beider Anhöhen. Die zwei Brücken wurden auf zwei Fuß, der Viadukt auf 5 Fuß hohe Betonschichten gemauert. Die Fundamentsohle der beiden Brücken liegt 722 Fuß, die des Viadukts 728 Fuß, die Straße in dem Viadukt 740 Fuß, das Planum der Station Nieder-Ramstadt-Traisa 765 Fuß und der Schlotterberg 832 Fuß hoch über dem Meeresspiegel.

Anfangs Oktober begann man mit dem Fundamentieren des Stationsgebäudes. Doch wurde für den Anfang ein provisorisches hergerichtet, da letzteres nicht fertig wird in diesem Jahr (Anm. Pfarrer Weigels: Es wird für manchen Leser von Interesse sein zu wissen, daß das definitive Stationsgebäude, das heute noch steht, ursprünglich für die Station Rosenhöhe, jetzt Darmstadt-Ost, bestimmt war, jedoch auf Einspruch des Prinzen Wilhelm von Hessen, dem das Palais auf der Rosenhöhe gehörte, dort nicht fertig gebaut werden durfte, weil es seiner Höhe wegen die Aussicht vom Palais aus verdeckte. So ist dies Stationshaus hier in Nieder-Ramstadt aufgebaut worden, während man auf der Rosenhöhe ein niedriges, einstöckiges Stationsgebäude hinstellte, wie es auch heute noch steht). - Ende Oktober waren alle Erdarbeiten, auch der Unterbau des Bahnkörpers vollendet. Schwellen- und Schienenlegung rückte bis zum Martinstag (10. Nov.) 1870 an den Viadukt, und brachte gerade auf diesen Tag die erste von Darmstadt bis dahin fahrende Lokomotive den eisernen Überbau des Viadukts, vermittelst dessen derselbe des anderen Tags überbaut wurde. Die Entfernung vom Bahnhof Darmstadt beträgt 3650 Klafter. Die Baukosten in hie-

siger Gemarkung betragen ca. 95 000 Gulden. Dem Verkehr wurde die Bahn übergeben am 27. Dezember 1870, vorerst bis Ober-Ramstadt; in jeder Richtung gehen drei Züge täglich. -

Ein hiesiger Bürger, Vater von drei Kindern, Reinhard Jährling, verlor bei dem Bau der Bahn sein Leben. Das Unglück geschah bei dem Rollwagenfahren im Bessunger Wald. Sonst passierte hier kein Unglück bei dem Bau. Nur geringere Verletzungen kamen vor. Anders in Ober-Ramstadt".

Dazu die Ober-Ramstädter Pfarrchronik:

„Daß es bei solchen großartigen Erdarbeiten auch nicht an Unglücksfällen fehlen kann, ist begreiflich, und so könnten auch wir aus unserer Gemarkung allein bis jetzt schon eine Menge Beinbrüche, Quetschungen und Verwundungen notieren, welche hiesige Leute und Fremde erlitten haben. Einem jungen Tyroler, der höchst unvorsichtig handelte, wurde beim Steinsprengen ein Auge ausgerissen und ein Theil der Hand abgeschlagen. Ein Bayer wurde von einer Erdwand, die zusammenstürzte, überschüttet und blieb sogleich tot, da ihm bei dem Zusammensturz zugleich sein eisernes Werkzeug in den Leib drang etc. etc. Der ledige Jak. Schulz von hier verlor beide Augen beim Sprengen aus Unvorsichtigkeit".

Der Bau der Bahn ging aber trotz aller Hindernisse zügig voran. Am 27. Dezember 1870 wurde die erste Teilstrecke von Darmstadt nach Ober-Ramstadt offiziell eröffnet. Es folgten am 15. Mai 1871 die Strecke von Ober-Ramstadt nach Reinheim, am 15. Juli 1871 die von Reinheim nach Wiebelsbach und am 24. Dezember 1871 die von Wiebelsbach nach Erbach.

In der Pfarrchronik von Ober-Ramstadt wird ein Artikel aus dem Frankfurter Journal wiedergegeben:

„Die Odenwaldbahn kann als das schönste Werk der Ingenieurkunst gelten, das unser Land bis jetzt aufzuweisen hat. Bedeutende Terrainauffüllungen wechseln mit Durchstichen auf der bald gerade, bald in Curven die Berge und Thäler überschreitende Bahn. Für den Geographen sind die zahlreichen Terraineinschnitte von großem Interesse, von denen zwei, der eine oberhalb, der andere unterhalb der Schachenmühle bei Ober-Ramstadt, bedeutende Felsenmassen durchbrechen. Der untere geht durch einen ca. 100 Fuß hohen, ca. 80 - 90 Fuß langen Granitfels; der obere durch einen in seiner Höhen- und Längenausdehnung nicht minder bedeutenden Syenitfels. Merkwürdig ist bei dem letzteren, dass seine Bruchflächen die Neigung zeigen, die Formen des regulären Krystallsystems anzunehmen, und häufig kann man Würfel- und Octaederflächen mit einander combinirt beobachten. Die aus den Felswänden gebrochenen Steine haben zu Unterbauten, Stützmauern und Böschungen längs der Bahn Verwendung gefunden. So bemerkt man an der Schachenmühle, wo die Bahn über einen 55 Fuß hohen Damm hinwegsetzt, wahre Cyclopenmauern, (d. h. Mauern von riesigen Ausmaßen) die zur Stützung der Böschung dienen. Ihre Höhe beträgt 18, ihre Dicke 20 Fuß, und einzelne Felsblöcke haben eine Dicke von 8 - 10 Fuß. Unweit der Schachenmühle befindet sich ein als Abweisstein dienender Syenitblock, der noch die deutlichen Spuren seines früheren feuerflüssigen Zustandes erkennen lässt, und den man daher als ein wahres geologisches Cabinetstück betrachten darf. Während die Bruchstücke vollkommen glatt sind, zeigt die eigentliche ursprüngliche Felsoberfläche zahlreiche oft über 2 Zoll hohe, förmlich blasige Erhöhungen, die an jene in den Glasöfen schmelzende zähflüssige, an einzelnen Stellen oft träg in die Höhe steigende Masse erinnern. Eine durch eine nicht zu ermittelnde Veranlassung stattgehabte plötzliche Erkaltung war wohl die Ur-

sache, dass diese für das feuerflüssige Stadium charakteristische Merkmale erhalten blieben. Um unseren Lesern einen Begriff von der Größe der Arbeiten, welche behufs Ausführung dieser Bahn vorgenommen werden mussten zu geben, erwähnen wir, dass die Durchbrechung der erwähnten großen Syenitmasse beinah ein Jahr und einen Kostenaufwand von 80 000 fl. erforderte. Ungefähr die gleiche Zeit wurde auf einen mehrere hundert Schritte langen, an einzelnen Stellen über 50 Fuß hohen Damm bei Ober-Ramstadt verwandt, zu dessen Ausfüllung 1300 Kubikmeter Klafter Erde erforderlich war (in der sog. Stehbach-Stettbach). Die Stationshäuser sollen sämtlich die Gestalt von Schweizerhäusern erhalten und eine neue Zierde des malerischen Waldthal und Wiesengrundes in bunter Abwechslung darbietenden Berggegend bilden. Bis zum Juli 1871 wird die Bahn bis Erbach in Betrieb sein. Handel und Gewerbe neue Wege eröffnend wird sie, das Nützliche mit dem Angenehmen verbindend, den Bewohnern Darmstadts und seiner Nachbarstädte auch zahlreiche, bisher unbekannte Naturschönheiten enthüllen“.

Der Beginn des Eisenbahnbetriebs

Ab Dezember 1870 verkehrten täglich drei Züge zwischen Darmstadt und Ober-Ramstadt. Neben Güterwagen führten sie auch Personenwagen I., II. und III. Klasse mit. Ab 10. Mai 1871 wurden täglich 4 Züge eingesetzt. Die durchschnittliche Zuggröße wurde mit 17,11 Achsen angegeben.

Bahnhof Nieder-Ramstadt - Traisa, Foto F.W. Baier, aus dem Buch von W. Löckel

Das Bahnhofsgebäude war ursprünglich für die Station Rosenhöhe (jetzt Darmstadt-Ost), bestimmt. Auf Einspruch des Prinzen Wilhelm von Hessen durfte es jedoch dort nicht fertig gebaut werden. Das Gebäude hätte angeblich wegen seiner Höhe die Aussicht vom Palais des Prinzen verdeckt.

Ab 8. Juli fuhren versuchsweise Arbeiterzüge mit herabgesetzten Fahrpreisen. Ein Retourbillet von Nieder-Ramstadt nach Darmstadt kostete 9 Kreuzer und von Ober-Ramstadt aus 11 Kreuzer. Dies waren umgerechnet 25 Pfennig von Nieder-Ramstadt aus und 30 Pfennig von Ober-Ramstadt nach Darmstadt und zurück.

	Nieder-Ramstadt				Ober-Ramstadt			
	P.an	P.ab	G.an (Zentner)	G.ab (Zentner)	P.an	P.ab	G.an (Zentner)	G.ab (Zentner)
1870	-	-	24	800	-	-	304	54
Ertrag	-	-	34 fl.		-	-	22 fl.	
1871	82	108	2151	108.785	240	282	21.162	409
Ertrag	110 fl.		5.404 fl.		435 fl.		1.709 fl.	
1872	42.219	43.992	9.630	69.307	28.859	64.751	53.404	8.517
Gesamt	7.909 fl.				15.950 fl.			
1873	44.964	56.085	13.629	50.690	27.024	88.481	27.173	14.565
Gesamt	7.620 fl.				19.799 fl.			
1874	45.232	48.247	29.264	28.358	27.207	88.298	40.574	22.313
Gesamt	7.383 fl.				22.207 fl.			
1875	25.648	36.846	1.950.250	845.800	28.054	93.667	3.011.420	6.549.490
Gesamt	14.060 fl.				36.677 fl.			

Erläuterungen: P. an = angekommene Personen, P. ab = abgefahrene Personen
G. an = angekommene Güter, G. ab = abgegangene Güter, beides in Zentnern
Erträge in Gulden

Die steigenden Abfertigungszahlen lassen nicht nur die Rentabilität der Bahn erkennen, sie zeugen auch von dem wirtschaftlichen Aufstieg der Anliegergemeinden.

Die Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft besaß Ende 1871 an Lokomotiven:

22 Stück sechsrädige ungekuppelte, System Stephenson, Achsfolge 1A1
9 Stück sechsrädige ungekuppelte, System Crampton, Achsfolge 2A
9 Stück sechsrädige Tenderlokomotiven, zwei Achsen gekuppelt, Achsfolge B1
35 Stück sechsrädige, zwei Achsen gekuppelt, Achsfolge unbekannt
11 Stück sechsrädige, drei Achsen, gekuppelt, Achsfolge C
5 Stück achträdige, vier Achsen gekuppelt, Achsfolge D
91 Stück gesamt

Von den B1 Tenderlokomotiven ist uns die „Mümling“ und von den D Lokomotiven die Güterzugmaschine Dn2 „Ötzberg“ im Bild bekannt. Letztere wurde 1869 in der Maschinenfabrik Eßlingen gebaut. 1880/81 besaß die Ludwigsbahn 174 Lokomotiven, 460 Personen-, 102 Gepäck-, 1.056 geschlossene Güter-, 1.699 offene Güter- und 75 Viehwagen. Ca. 1.500 Personen wurden in der Verwaltung der Gesellschaft beschäftigt.

Bahnübergang Trautheim - Waldstraße, ca. 1955
Standort Bahnhof Trautheim

1946 kam der Reichsbahndirektor Karsten nach Trautheim, der seine täglichen Fahrten zur Arbeitsstätte in der Reichsbahndirektion Mainz gerne mit Zug machen wollte. Es lag in seiner dienstlichen Kompetenz, einen Halt der Odenwaldbahn an der Waldstraße anzuordnen, damit ihm der Anmarsch zum Bahnhof Nieder-Ramstadt/Traisa erspart blieb. Sogar ein Fahrkarten-Verkauf wurde eingerichtet. Viele Trautheimer und Traisaer nutzten gerne das Angebot. Allzu lange überlebte der „Bahnhof Trautheim“ freilich nicht.

Bahnübergang in Traisa

Schrankenwärter Paul Scheider, ca. 1957
Aufnahme G. Arnold, Buch von W. Löckel

Weitere Pläne

In den beiden letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts sollte das Eisenbahnnetz im Odenwald und Ried durch zahlreiche Nebenbahnen geschlossen werden. Nur wenige dieser Vorhaben wurden auch wirklich ausgeführt:

Eberstadt	- Pfungstadt	eröffnet 1886
Reinheim	- Reichelsheim	eröffnet 1887
Bickenbach	- Seeheim	eröffnet 1895
Darmstadt	- Groß-Zimmern	eröffnet 1897
Hetzbach	- Beerfelden	eröffnet 1904

Zuvor war am 1. Juni 1882 das letzte Teilstück der Odenwaldbahn von Erbach nach Eberbach am Neckar eröffnet worden.

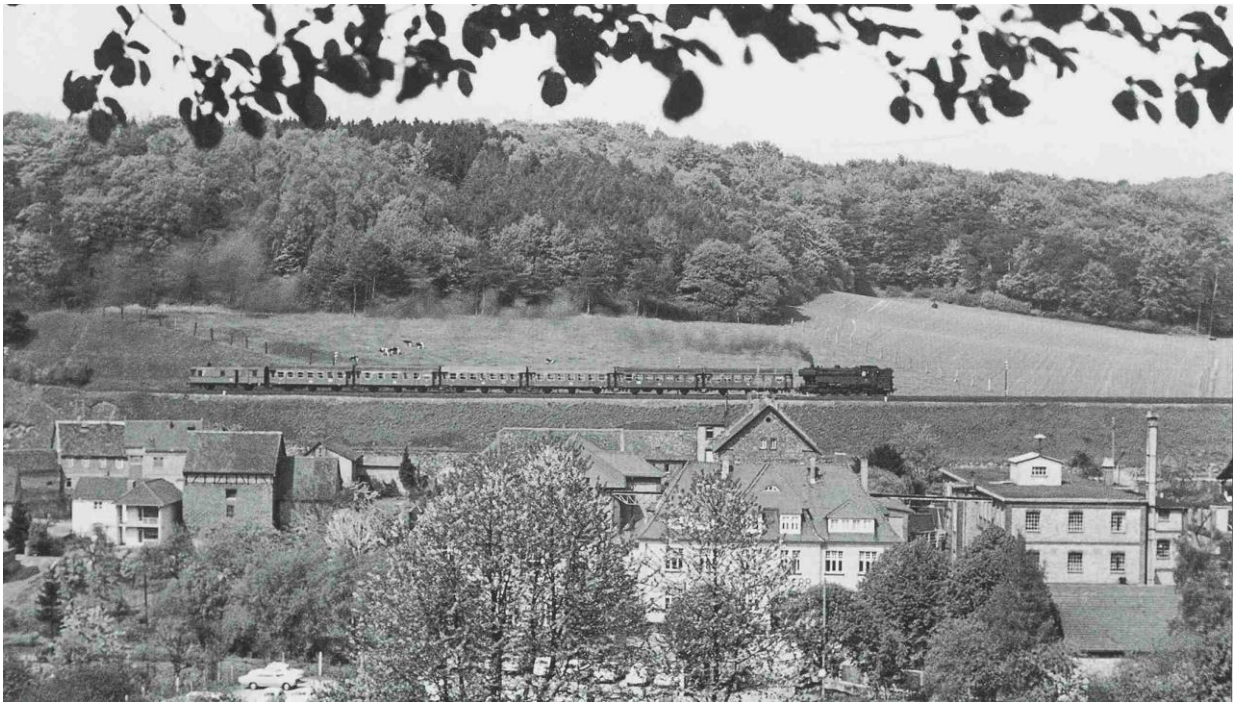
Von den nicht zur Ausführung gelangten zahlreichen Nebenbahnprojekten seien nur die Modautalbahn von Ober-Ramstadt nach Brandau, Gadernheim und Lindenfels genannt, sowie die

Mühltalbahn von der Illigschen Papierfabrik als Schmalspurbahn nach Eberstadt. Diese Bahn wurde von einer Interessengemeinschaft ab 1899 geplant. In Eberstadt wollte man den Anschluss an die Bahn nach Pfungstadt und von dort sollte bis Gernsheim weitergebaut werden. Das Ziel war der Anschluss an den dortigen Rheinhafen. Die Kosten des Baues wurden mit 1.132.000 Mark veranschlagt.

Man stellte bereits Überlegungen an, ob diese Bahn nicht elektrisch betrieben werden sollte. Aus dem Mühltal sollten das Mehl aus den zahlreichen Mühlen, Bruchsteine und Papierfabrikate, aus Pfungstadt Ziegelsteine nach Gernsheim verfrachtet werden. Umgekehrt sollte das Getreide für die Mühlen und Kohle für die Fabriken transportiert werden. Auch dieses Projekt fand nur in dem Teilstück von Eberstadt nach Pfungstadt seine Ausführung.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam die Dampflokomotive der Baureihe 65 zum Einsatz und war hier fast vor allen Zügen anzutreffen. Sie eignete sich aufgrund ihrer technischen Eigenschaften (u. a. Zugkraft) sehr gut für die Odenwaldbahn. Für den Personenverkehr wurden meist dreiachsige Umbauwagen eingesetzt. Güterzüge wurden oft mit der Baureihe 50 befördert. Vereinzelt verkehrten zwischen Hanau und Wiebelsbach Schienenbusgarnituren. Sämtliche Lokomotiven waren in Darmstadt stationiert.

1970 endete der Dampfbetrieb auf der Odenwaldstrecke, die Zugleistungen wurden von den Diesellokomotiven der Baureihe 212 übernommen. Mit Beginn der neunziger Jahre gelangten zunehmend auch Triebwagen der Baureihe 628 auf die Strecke, vor den verbliebenen lokbespannten Zügen wurde die 212 nach und nach durch die Baureihe 216 ersetzt, die wiederum Ende der neunziger Jahre dann zunächst durch die Baureihe 215 abgelöst wurde, welche schon nach kurzer Zeit durch in anderen Regionen freigesetzte Baureihe 218 ersetzt wurden. Die lokbespannten Züge fuhren immer häufiger als Wendezug.



Odenwaldbahn von Nieder-Ramstadt aus gesehen

Bahnhof NRA - Traisa mit Schienenbus, Foto Günther Arnold, 1963

Auf der Odenwaldbahnstrecke waren hunderte von Eisenbahnern im Dienst.
Links: Gruppenbild am Bahnhof NRA – Traisa, rechts Stellwerk, Fotos von Günther Arnold

Rückbau der Infrastruktur - Neubeginn

Die 5 weiter vorne angeführten Nebenbahnen, zwischen 1886 und 1904 erbaut, sind inzwischen alle stillgelegt und sogar der Odenwaldbahn, die so sehr zu der industriellen und touristischen Erschließung der Region beigetragen hat, drohte 1980 das Aus!

Bahnhofsgebäude NRA-Traisa
1977 abgerissen

Bahnhofsmodell

Als ein wenig ermutigendes Zeichen kann der Abriss des Bahnhofsgebäudes Nieder-Ramstadt - Traisa gelten. Mit ihm fiel 1977 ein kulturhistorisch wertvolles Haus dem Abbruchbagger zum Opfer. Dieses Gebäude wäre durchaus ein im Sinne des Denkmalschutzes erhaltenswertes Objekt gewesen. Es war zumindest so bedeutend, dass es als würdig befunden wurde, vom größten Hersteller von Eisenbahn-Modellanlagen nachgebaut zu werden. Bei den zuständigen Denkmalschutzbehörden, im Landkreis und in den beiden betroffenen Gemeinden rührte sich keine Hand für seine Erhaltung.

In den siebziger Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts begannen an der Odenwaldbahn Rückbaumaßnahmen in großem Umfang. Zahlreiche Haltepunkte wurden nicht mehr bedient und aufgegeben (Zeilhard, Richen, Etzen-Gesäß, Schönnen, Ebersberg, Gaimühle), Bahnhöfe wurden zu Haltepunkten zurückgebaut (Hetzbach, Kailbach, Klein-Umstadt, Langstadt). Zwischen Erbach und Eberbach gibt es seither auf 30 Kilometern keine Kreuzungsmöglichkeit mehr, wodurch die Zugdichte auf der Strecke stark herabgesetzt ist. Die Anschlussbahnen wurden zum Teil stillgelegt. Der Güterverkehr wurde 2001 von der Deutschen Bahn eingestellt. Die durchgehenden Züge des Personenverkehrs von Frankfurt nach Stuttgart über die Odenwaldstrecke wurden im Dezember 2004 eingestellt, nachdem das Land Baden-Württemberg kein Interesse mehr daran hatte.

Anfang des 21. Jahrhunderts begann der Odenwaldbahnbetrieb wieder zu erblühen. Heute, im Jahr 2020 gibt es Pläne, noch mehr Züge einzusetzen, da die Personenbeförderung auch wegen der schnellen Anbindung von Frankfurt ständig steigt.

Wir bedanken uns bei Wolfgang Löckel (Autor des Buches „Darmstadt und seine Eisenbahnen“), der uns die Verwendung von Fotografien aus seinem Buch genehmigt hat.