

Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland
Kulturdenkmäler in Hessen

Eisenbahn in Hessen

Eisenbahngeschichte und -baugattungen 1829-1999

Band 1



Zum Geleit

„Bahnbrechend“ war die Erfindung der Eisenbahn für Technik und Gesellschaft im 19. Jahrhundert. Vom damals technisch fortschrittlichsten Staat Europas, Großbritannien, ausgehend, erreichte diese revolutionäre Erfindung bald auch Deutschland. Goethe sah 1828 die künftige Entwicklung klar voraus: *„Mir ist nicht bange, dass Deutschland nicht eins werde, unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun“* – die Eisenbahn als politisches Instrument gegen eine staatliche Zersplitterung, die in Deutschland zunächst auch den Einsatz des neuen Verkehrsmittels erschwerte.

Im Königreich Bayern gelang es mit der Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth 1835 die erste deutsche Strecke zu eröffnen. Preußen folgte mit der Berlin-Potsdamer Eisenbahn drei Jahre später, und bis 1842 waren in Deutschland bereits 578 km Gleise verlegt. Dazu gehörte auch die erste Strecke auf heute hessischem Gebiet, die Taunusbahn, die seit 1839 Frankfurt mit dem nassauischen Wiesbaden verband. Die Entwicklung verlief länderübergreifend zügig weiter, wie etwa die Hessen durchziehende Main-Neckar-Bahn demonstriert, die 1843-46 gemeinsam von den Großherzogtümern Baden und Hessen-Darmstadt sowie der Freien Reichsstadt Frankfurt zwischen Frankfurt und Heidelberg eingerichtet wurde.

Hessen weist so zwar nicht die älteste Eisenbahnstrecke auf, frühe Eisenbahntechnik hat aber auch hier ihre Spuren hinterlassen. Bei Frankfurt-Höchst fahren die Züge heute noch jeden Tag auf der ältesten noch in Betrieb befindliche Eisenbahnbrücke Deutschlands über die Nidda. Die Brücke stammt von der Taunusbahn aus dem Jahr 1838/39. Auch spätere Epochen der Eisenbahntwicklung haben ihre Spuren zahlreich hinterlassen, Spuren, die, wenn sie heute erhalten sind, oft Kulturdenkmäler darstellen: Bahnhöfe, Kunstbauten, technische Einrichtungen.

Hessen ist das erste Bundesland, das im Rahmen der *„Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland“* eine dreibändige Denkmaltopographie der Eisenbahn widmet, die einen umfassenden Denkmalbestand, den uns weit mehr als 150 Jahre Eisenbahngeschichte hinterlassen haben, vorstellt.

Für dieses Engagement danke ich den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen, vor allem aber den beiden Autoren, Volker Rödel und Heinz Schomann, die über lange Jahre in ihrer Freizeit sämtliche Strecken in Augenschein genommen, zahllose Objekte fotografiert und das umfangreiche Quellenmaterial zusammengetragen und ausgewertet haben.

Udo Corts
Hessischer Minister für Wissenschaft und Kunst

Vorwort des Herausgebers

Seit 1981 geben die Denkmalämter der deutschen Bundesländer auf Grund eines Beschlusses der Kultusministerkonferenz von 1980 die Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland heraus. Erst mit dem Wissen um den Denkmalbestand und seine Bedeutung kann sich auch ein Engagement für seine Erhaltung bilden. Deshalb ist die Veröffentlichung des schützenswerten Bestandes und die darauf basierende Benachrichtigung der Denkmaleigentümer die Voraussetzung jedes geregelten Umganges mit den Kulturdenkmälern. Sie liefert Grundlagenmaterial für die praktische konservatorische Tätigkeit, aber auch für Aussagen im planerischen Bereich. Zugleich informiert sie die Öffentlichkeit über die Denkmalwerte in dem dargestellten Gebiet.

Die Erfassung der Kulturdenkmäler muss systematisch und nach einheitlichen Kriterien für das gesamte Bundesland erfolgen, um überprüfbare Aussagen über die Denkmaleigenschaft zu erhalten. Deshalb ist diese Aufgabe dem Landesamt für Denkmalpflege als landesweit tätiger Behörde übertragen. Erfreulicherweise wird diese Arbeit immer wieder von kommunaler und ehrenamtlicher Seite unterstützt. Dadurch konnte die Akzeptanz des Denkmalschutzes in den Gebieten Hessens, für die ein entsprechender Band vorliegt, deutlich verbessert werden. Die Bereitschaft, sich für die Belange der Denkmalpflege und des Denkmalschutzes einzusetzen, ist hier stark erhöht. Hessen hat sich dieser Aufgabe mit großem Einsatz angenommen. Zurzeit ist etwa die Hälfte der Fläche des Bundeslandes durch Denkmaltopographien abgedeckt.

Mit dem jetzt vorgelegten Band über die „Eisenbahn in Hessen“ wird ein neuer Weg beschritten. Sind die bisherigen Bände topographisch gegliedert, so ist die Darstellung der hessischen Eisenbahnstrecken im Sinne eines Inventars dieser Bauart aufgebaut. Erstmals wird damit für ein Bundesland eine Gesamtschau der Eisenbahnstrecken und der dazugehörigen Bauwerke wie Bahnhöfe, Brücken oder Tunnel unternommen. Sie stellt damit ein umfassendes Material zur Abwägung der Bedeutung der Eisenbahnlinien und Eisenbahnbauwerke aus spezifisch eisenbahngeschichtlicher Sicht zur Verfügung. In dem hier vorgelegten ersten Band wird übergreifend die Entwicklung der Eisenbahn als Transport- und Verkehrssystem wie als technisches System aufgezeigt. Der gleichzeitig erscheinende zweite und dritte Band enthält einen Katalog der 115 Strecken, die durch Hessen führen.

Als Autoren konnten zwei ausgewiesene Kenner der Materie gewonnen werden. Die beiden ehemaligen Frankfurter Denkmalpfleger Volker Rödel und Heinz Schomann haben die schwierige Aufgabe übernommen, diese systematische Bestandserfassung durchzuführen und damit erstmals auch eine Bewertung des Bestandes nach überprüfbaren Kriterien vorzunehmen. Dafür danke ich ihnen besonders.

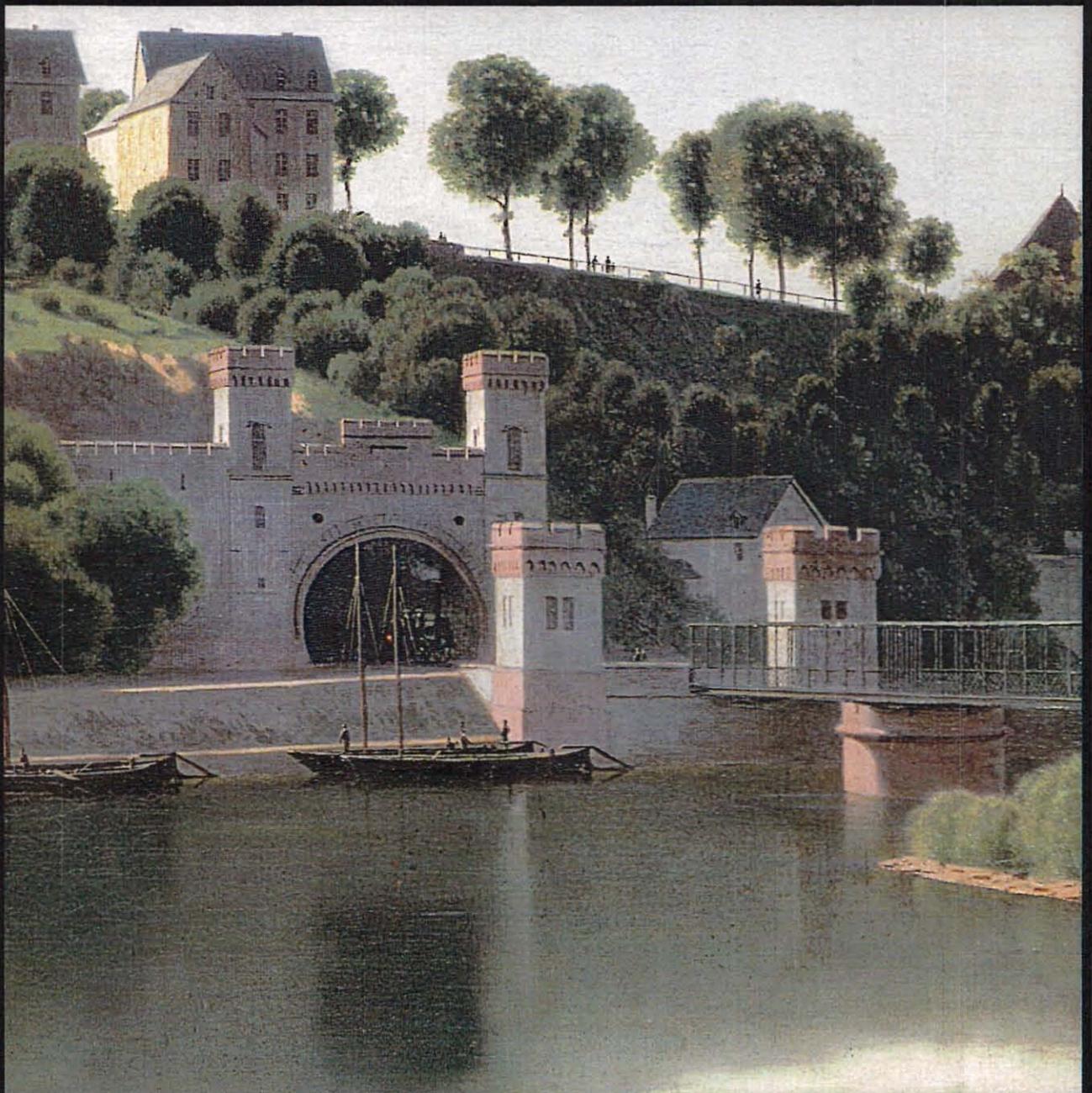
Prof. Dr. Gerd Weiß
Präsident des Landesamtes für Denkmalpflege
Hessen

Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland
Kulturdenkmäler in Hessen

Eisenbahn in Hessen

Eisenbahnbauten und -strecken 1839-1939

Band 2.1



Kulturdenkmäler in Hessen
EISENBAHN IN HESSEN

Teil II
EISENBAHNBAUTEN UND -STRECKEN
1839 – 1939

1. Teilband

Herausgegeben vom
Landesamt für Denkmalpflege Hessen

Heinz Schomann

Vorwort des Herausgebers

Seit 1981 geben die Denkmalämter der deutschen Bundesländer auf Grund eines Beschlusses der Kultusministerkonferenz von 1980 die Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland heraus. Erst mit dem Wissen um den Denkmalbestand und seine Bedeutung kann sich auch ein Engagement für seine Erhaltung bilden. Deshalb ist die Veröffentlichung des schützenswerten Bestandes und die darauf basierende Benachrichtigung der Denkmaleigentümer die Voraussetzung jedes geregelten Umganges mit den Kulturdenkmälern. Sie liefert Grundlagenmaterial für die praktische konservatorische Tätigkeit, aber auch für Aussagen im planerischen Bereich. Zugleich informiert sie die Öffentlichkeit über die Denkmalwerte in dem dargestellten Gebiet.

Die Erfassung der Kulturdenkmäler muss systematisch und nach einheitlichen Kriterien für das gesamte Bundesland erfolgen, um überprüfbare Aussagen über die Denkmaleigenschaft zu erhalten. Deshalb hat das Landesamt für Denkmalpflege mit den jetzt vorgelegten Bänden über die „Eisenbahn in Hessen“ einen neuen Weg beschritten. Sind die bisherigen Bände topographisch gegliedert, so ist die Darstellung der hessischen Eisenbahnstrecken im Sinne eines Inventars dieser Baugattung aufgebaut. Erstmals wird damit für ein Bundesland eine Gesamtschau der Eisenbahnstrecken und der dazugehörigen Bauwerke wie Bahnstationen, Brücken oder Tunnel unternommen. Sie stellt damit ein umfassendes Material zur Abwägung der Bedeutung der Eisenbahnlinien und Eisenbahnbauwerke aus spezifisch eisenbahngeschichtlicher Sicht zur Verfügung.

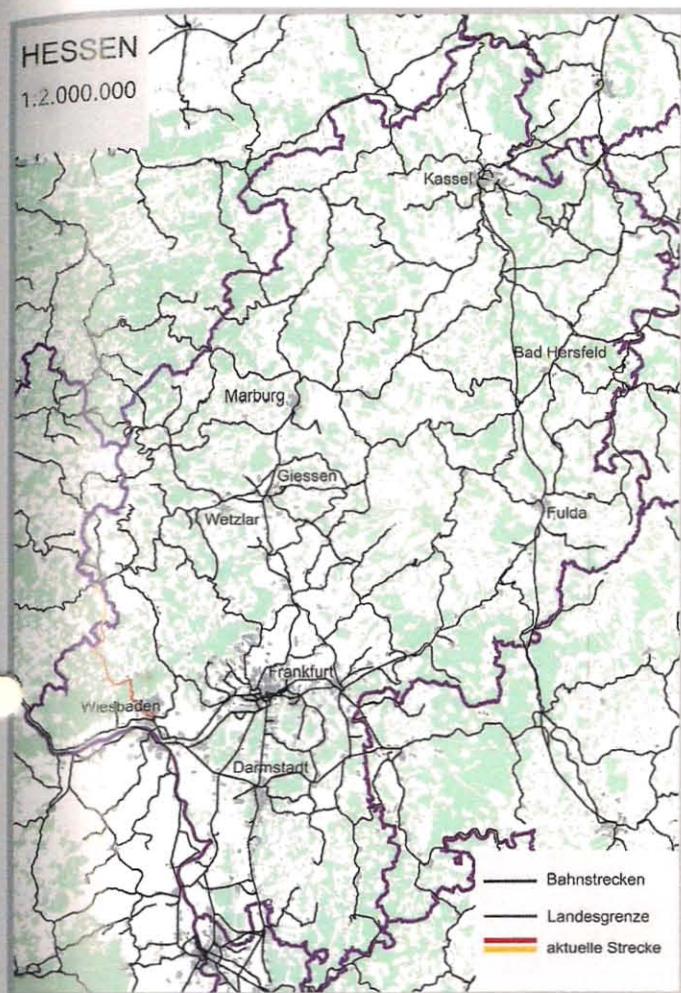
In dem hier vorgelegten Katalog der 115 Strecken, die durch Hessen führen, sind die wichtigsten 2600 Bauwerke entlang dieser Strecken aufgeführt. Nicht alle dieser Bauten sind Denkmäler. Ihre Ausweisung als Kulturdenkmäler im Sinne des § 2 des Hessischen Denkmalschutzgesetzes ergibt sich aus der roten Kennzeichnung in den Karten und der Markierung mit dem Flügelrad-Symbol . Sie erfolgte unter dem Kriterium der Bedeutung für die Eisenbahngeschichte. Der Denkmalwert von einzelnen Bauwerken der Eisenbahn kann aber auch aus regional- und ortsgeschichtlicher Bedeutung zu begründen sein. Dies ist vornehmlich Gegenstand der Ausweisung in den Kreis- oder Stadtbänden der Denkmaltopographie, die bei konkreten Fragestellungen zur Ergänzung heranzuziehen sind.

Auf Grund der systematischen Darstellung der Eisenbahnlinien sind die Strecken grenzübergreifend auch in den Nachbarländern einbezogen, soweit dies aus fachlichen Gründen zur vollständigen Darstellung des Eisenbahnnetzes in Hessen erforderlich war. Eine rechtliche Aussage zum Denkmalwert ist auf Grund der unterschiedlichen Rechtslage in den anderen Bundesländern damit nicht verbunden.

Als Autoren konnten zwei ausgewiesene Kenner der Materie gewonnen werden. Die beiden ehemaligen Frankfurter Denkmalpfleger Volker Rödel und Heinz Schomann haben die schwierige Aufgabe übernommen, diese systematische Bestandserfassung durchzuführen und damit erstmals auch eine Bewertung des Bestandes nach überprüfbaren Kriterien vorzunehmen. Dafür danke ich ihnen besonders.

Prof. Dr. Gerd Weiß

Präsident des
Landesamtes für Denkmalpflege Hessen



Diez – Wiesbaden

(Rheingau-Taunus-Kreis, Stadt Wiesbaden)

„AARTALBAHN“, „LANGENSCHWALBACHER BAHN“

025.1 Diez – Burgschwalbach / Zollhaus

Streckeneröffnung: 01. 06. 1870
 Streckenlänge: 10,93 km
 Bauherr/Betreiber: Nassauische Eisenbahn

025.3 Burgschwalbach / Zollhaus – Bad Schwalbach

Streckeneröffnung: 01. 05. 1894
 Streckenlänge: 19,20 km
 Bauherr/Betreiber: Preußische Staatseisenbahnen

025.2 Bad Schwalbach – Wiesbaden

Streckeneröffnung: 15. 01. 1889
 Streckenlänge: 23,56 km
 Bauherr/Betreiber: Preußische Staatseisenbahnen
 Stilllegung: 25. 09. 1983 (ab 1987 Nutzung für eine „Museumsbahn“)
 Streckennummer (DB): 3500

Bahnstrecke:

Mit Eröffnung der „Lahntalbahn“ (Nr. 017) wurde ab 1862 das Projekt einer Verbindung zum Rhein durch den Taunus diskutiert, wobei sich für eine Bahntrasse das Flusstal der Aar anbot. Gedacht war die 1868 von Preußen legitimierte Linie als Teil einer Hauptstrecke Frankfurt-Köln, doch blieb sie zunächst beschränkt als Stichbahn zum Gütertransport für Kalk- und

Literatur:
 HB d. dt. Eisenbahnstrecken,
 S. 78-79 (1870/13), 188-189
 (1889/51), 208-209 (1894/8),
 274-275 (1904/16), 278-279
 (1904/65)
 Nietmann: Streckenatlas,
 Karte 4F
 Kobschätzky: Streckenatlas I,
 S. 32 (59), 41 (112)
 Kobschätzky: Streckenatlas II,
 S. 24 (112)
 v. Mayer: Dt. Eisenbahnen,
 S. 712
 Scheffler: Eisenbahnknoten-
 punkt Mainz/Wiesbaden,
 S. 18ff
 Eckert: Klein- u. Nebenbah-
 nen im Taunus, S. 65-86
 Kopp: 100 Jahre Langen-
 schwalbacher Bahn

Landkarten:
 L 5714, L 5914

Inventarisierung:
 12. 1991



Doppelwappen ab 1907

Wiesbaden-Diez-og-Sontheim.
Fahrplan vom 1. April 1891.

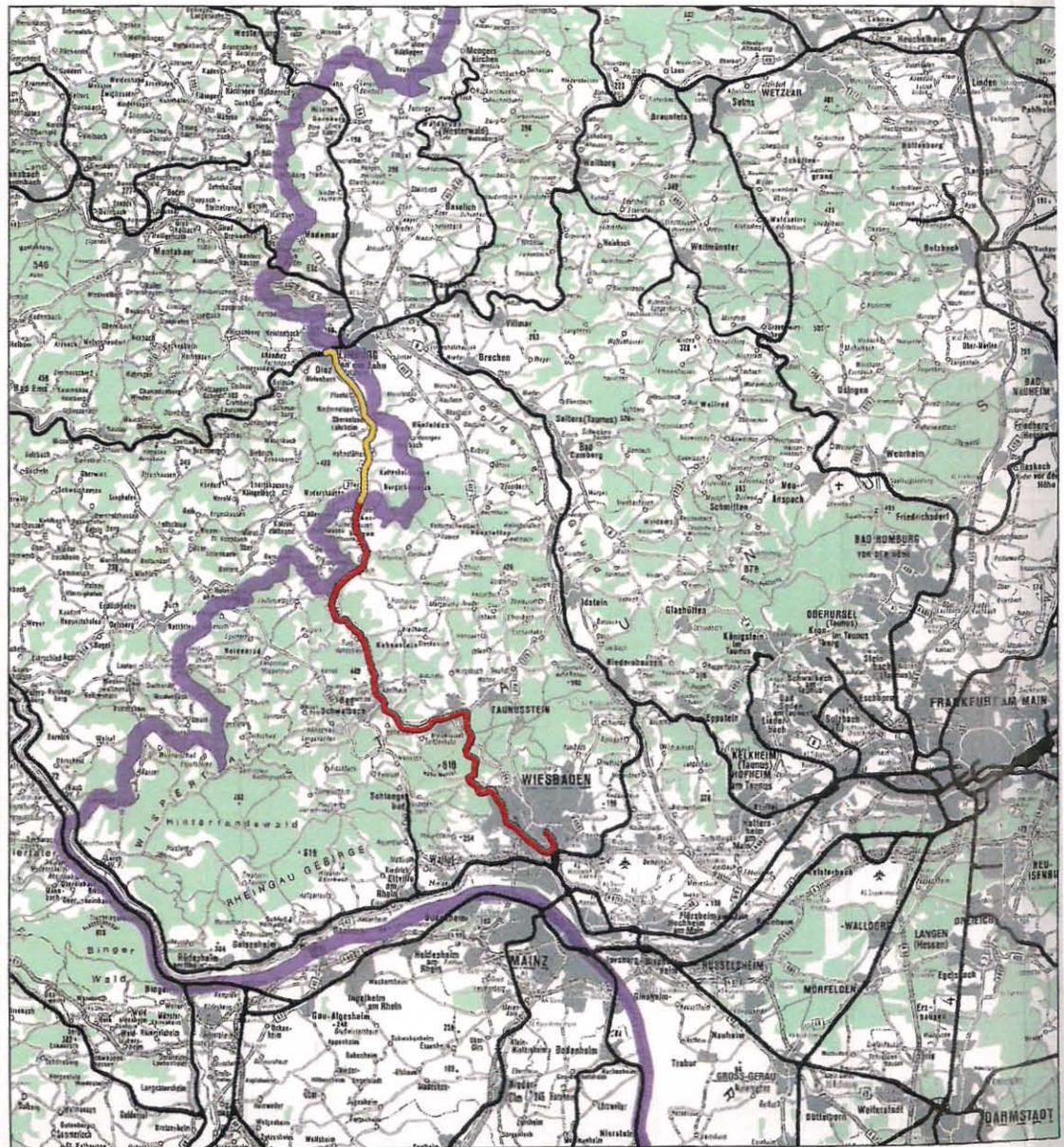
Stationen	Wiesbaden	Diez	Sontheim
Wiesbaden	00:00		
Diez	00:15	00:00	
Sontheim	00:30	00:15	00:00
Wiesbaden	00:45		
Diez	01:00	00:45	
Sontheim	01:15	01:00	00:45
Wiesbaden	01:30		
Diez	01:45	01:30	
Sontheim	02:00	01:45	01:30
Wiesbaden	02:15		
Diez	02:30	02:15	
Sontheim	02:45	02:30	02:15

Aartalbahn: Fahrplan von 1891

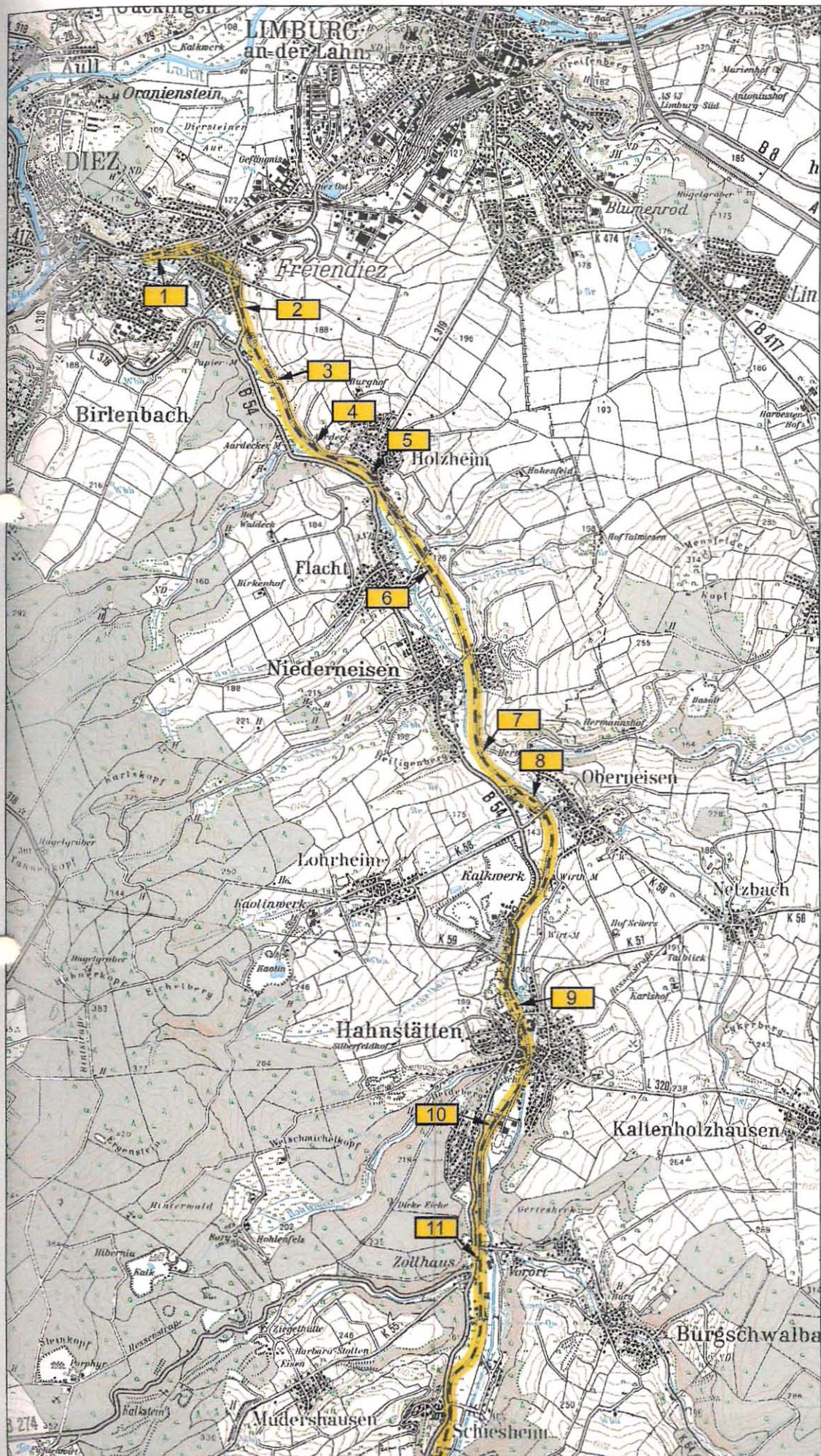


Aartalbahn: Streckenbau 1889 mit einer T3-Lokomotive

Tonwerke, Eisen- und Mangangruben sowie die Landwirtschaft entlang der Aar; denn östlich trieb die „Hessische Ludwigsbahn“ ab Limburg durch den „Goldenen Grund“ ihre Parallelstrecke (s.Nr.032) nach Frankfurt/Höchst voran. Die Streckenplanung ging dabei auf den vormaligen Betriebsdirektor der „Nassauischen Eisenbahn“ und Geh. Regierungsrat Moritz Hil zurück – zumindest bis zur einstigen Zollgrenze zwischen Nassau und Preußen. Die Entwürfe der Stationsgebäude dürfte Heinrich Velde geliefert haben. Verzögernd wirkte sich für weitere Streckenabschnitte Schlangenbads Wunsch nach Anbindung aus; sein Plan eines Abzweigs auf Wiesbaden-Klarental lag 1884 vor, scheiterte jedoch. Spätestens die Vollendung des zentralen Streckenabschnitts Burgschwalbach-Langenschwalbach (später Bad Schwalbach) mit seinen vier gereihten Tunnels und den nun auf mehr als ein Dutzend Brücken über die Aar gewachsenen Ingenieurbauten machte die Integration der „Langenschwalbacher Bahn“ in eine Hauptstrecke zur Illusion. Allein die Überwindung von 313 Höhenmetern auf acht Kilometern auf Dotzheim bis zur Wasserscheide am Pass „Eiserne Hand“ (412 m) ließ das bereits zu vermuten (Steigung 1:30). Stattdessen entwickelte sich eine Bäderbahn mit eigens komfortabel und luftig konstruierten Reisewagen („Langenschwalbacher“), die 1911 sogar durch eine Querverbindung von Bad Schwalbach über Königstein nach Bad Homburg ergänzt werden sollte (s. Nr. 057). Im Stadtgebiet von Wiesbaden musste die Strecke wegen des Hauptbahnhofs neu verlegt werden (ab 1. 5. 1904 Wiesbaden/Dotzheim – WI/Hbf = 6,16 km; ab 28. 11. 1904 WI/Waldstraße – WI/West = 2,21 km). Fortan erreichte sie die Zentralstation in ausladender Kurve von Süden her (Kilometrierung ab Wiesbaden).



Ausschnitt Hessen M. 1:500.000, Strecke 025, Diez – Wiesbaden



Strecke 025, M. 1:50.000, Planausschnitt A

Bahnbauten:

**1. Diez:
Bahnhof**
(km 53,69)

Als Typenbau der Nassauischen Staatsbahn nördlich der Gleise zur Stadt hin nach Entwurf des Architekten Heinrich Velde 1862 für die „Lahntalbahn“ errichtet (wie deren Bf Weilburg – s. Nr. 017 oder Bf Rüdesheim – s. Nr. 012): Repräsentativer Putzbau des Klassizismus auf H-förmigem Grundriss aus doppelgeschossigen Giebelbauten unter flach geneigten Satteldächern, die ein traufenständiger Trakt verbindet (3:9:3 Achsen). Putzflächen mit Bänderstickerei. An den Giebelfronten gekoppelte Portale bzw. segmentbogige im Giebelbereich ebenfalls gekoppelte Fenster innerhalb von Rahmen aus Sandstein wie Sockel, Gesimsfries und eng stehende Lisenen am Mitteltrakt. Dortiger Abschluss durch Konsolfries, an den Giebelbauten durch umlaufenden Fries, der Blattkränze zeigt. – Bahndamm südwärts zur Landstraße um 1910 mittels zyklischer Mauer abfangen, die Blendbögen gliedern und Durchgänge öffnen. – Östlich neobarocker Bau des Güterbahnhofs, Erdgeschossig mit Mansarddach und Säulenportal (um 1910).

**2. Diez / Freiendiez:
Fußgängerdurchlass**
(km 52,50)

Tonnengewölbter Damm-durchlass von 1870 aus Sandstein mit nachträglich betonierten Böschungsfüßeln, zugleich Flutgrabendurchlass westwärts zur Aar.

**3. Diez / Freiendiez:
Eisenbahnbrücke**
(km 51,86)

Eisenbetontrasse von 1930 auf (zeitgleich mit Beton sanierten) Widerlagern von 1869 für den Aarferweg südwärts nach Holzheim.

**4. Holzheim:
Streckenwärterhaus**
(km 51,20)

Knapp doppelgeschossiges Wohnhaus von 1870 mit gekoppelten, segmentbogigen Fenstern, traufenständig unter geneigtem Satteldach nordöstlich an der Strecke.



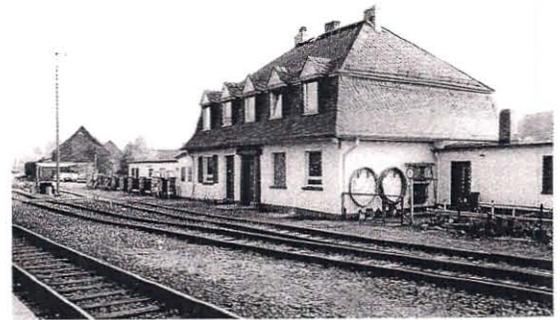
1. Diez: Bahnhof, Stadtseite



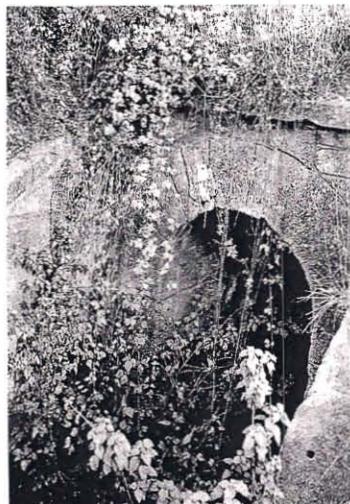
1. Diez: Bahnhof, Gleisseite



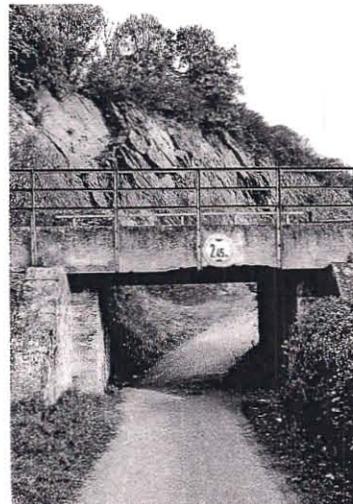
1. Diez: Bahnhof, Bahndamm



1. Diez: Bahnhof, Güterbahnhof



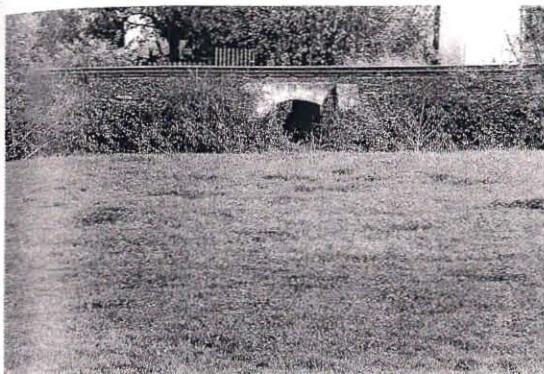
2. Diez / Freiendiez: Fußgängerdurchlass



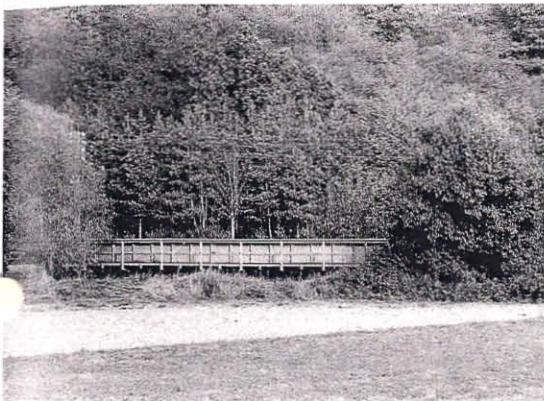
3. Diez / Freiendiez: Eisenbahnbrücke



4. Holzheim: Streckenwärterhaus



5. Holzheim: Bachdurchlass



7. Niedereisen: „Aarbrücke“



9. Hahnstätten: Bahnhof



6. Flacht: Bahnhof



8. Oberneisen: Bahnhof



10. Hahnstätten: Eisenbahnbrücke



11. Burgschwalbach: Bahnhof Zollhaus

5. **Holzheim:**
Bachdurchlass
(km 50,41)

Ursprünglich tonnengewölbter Dammdurchlass von 1870 (um 1930 mit Beton saniert) für den westwärts der Aar zufließenden Mühlgraben.

6. **Flacht:**
Bahnhof
(km 49,64)

Nobler doppelgeschossiger Typenbau des Klassizismus von 1870 (wie Bf Elz – s. Nr. 024) nach Entwurf Heinrich Veldes, traufenständig an der Ortsseite westlich der Strecke (ehemals mit dekorativem Fugenschnitt) mit breitem Geschossfries und geschnitzten Dachkonsolen. Nach Süden formal entsprechender Güterschuppen.

7. **Niedereisen:**
„Aarbrücke“
(km 47,80)

Eiserner Vollwandträger von 1934 auf Widerlagern von 1870 über die Aar.

8. **Oberneisen:**
Bahnhof
(km 47,17)

Doppelgeschossiger Typenbau des Klassizismus von 1870 (wie Bf Flacht) nach Entwurf Heinrich Veldes, traufenständig an der Ortsseite östlich der Strecke mit breitem Geschossfries und geschnitzten Dachkonsolen. Nach Norden formal entsprechender Güterschuppen.

9. **Hahnstätten:**
Bahnhof
(km 45,10)

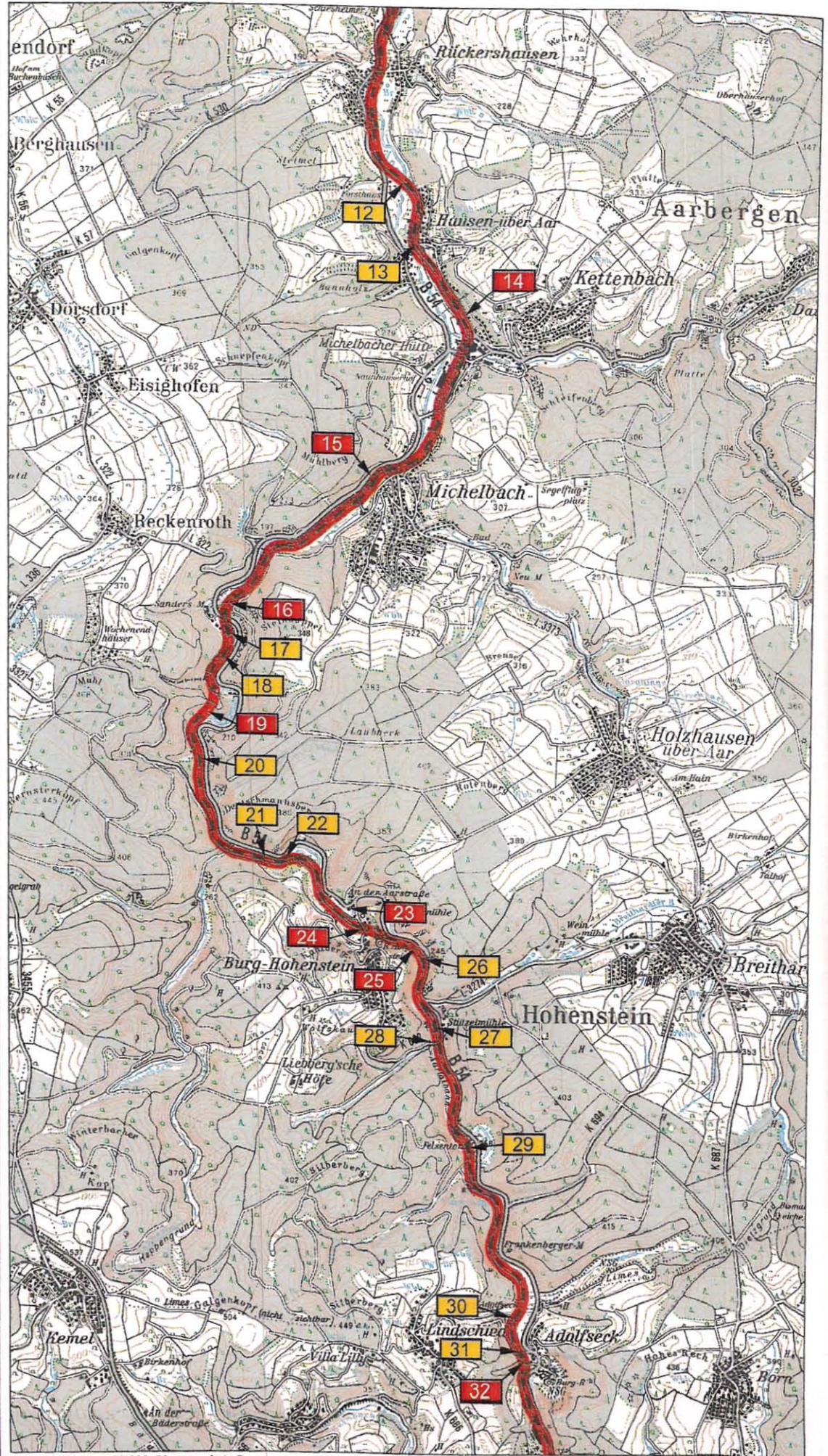
Doppelgeschossiger Typenbau des Klassizismus von 1870 (wie Bf Oberneisen) nach Entwurf Heinrich Veldes, traufenständig an der Aarseite östlich der Strecke mit breitem Geschossfries und geschnitzten Dachkonsolen. Nach Norden formal entsprechender Güterschuppen.

10. **Hahnstätten:**
Eisenbahnbrücke
(km 43,95)

Tonnengewölbter Dammdurchlass von 1870 aus Sandstein über den von Norden der Aar zufließenden Mühlbach.

11. **Burgschwalbach:**
Bahnhof Zollhaus
(km 42,76)

Nobler doppelgeschossiger Putzbau des Klassizismus von 1870 nach Entwurf Heinrich Veldes, traufenständig an der Ortsseite westlich der Strecke mit Fugenschnitt, breitem Geschossfries und symmetrischer, von übergiebeltem Risalit zentrierter Stadtfront (2:3:2 Achsen) sowie geschnitzten Dachkonsolen wie -gespärre. Nach Norden formal entsprechender Güterschuppen.



Strecke 025, M. 1:50.000, Planausschnitt B

Landesgrenze Rheinland-Pfalz / Hessen
(km 40,93)

12. Aarbergen / Hausen: „Aarbrücke“
(km 38,89)

Eiserner Vollwandträger von 1934 auf Widerlagern über die Aar (baugleiche Eisenbahnbrücken bei km 35,90 u. 34,66).

13. Aarbergen / Hausen: Eisenbahnbrücke (Mühlweg)
(km 38,22)

Tonnengewölbter Dammdurchlass von 1893 aus Naturstein für den Mühlbach.

14. Aarbergen / Kettenbach: Bahnhof
(km 37,53)

Typenbau von 1894 (wie Bf Langenbieber – s. Nr. 051 oder Bf Neu-Anspach – s. Nr. 057): Auf der Ortsseite östlich der Strecke langgestreckter Klinkerbau unter flach geneigtem Satteldach mit dekorativ zweifarbig gemauerter Schalterhalle und durch Holzfachwerk geprägtem Güterschuppen, zwischen denen der Stellwerkraum vortritt (umgebaut).

15. Aarbergen / Michelbach: Bahnhof (Im Aartal)
(km 35,65)

Typenbau von 1894 (wie Bf Kettenbach): Auf der Ortsseite östlich der Strecke langgestreckter Klinkerbau unter flach geneigtem Satteldach mit dekorativ zweifarbig gemauerter Schalterhalle und durch Holzfachwerk geprägtem Güterschuppen (im Verfall).

16. Aarbergen / Michelbach: „Michelbacher-Tunnel“
(km 33,86)

Leicht gekrümmte Tunnelröhre (Länge 156 m) von 1894 in hufeisenförmigem Querschnitt durch einen Ausläufer des Steinküppels (348 m) mit getrepten Natursteinfronten (mit Beton saniert) zwischen Böschungsflügeln.

17. Aarbergen / Michelbach: „Aarbrücke“
(km 33,50)

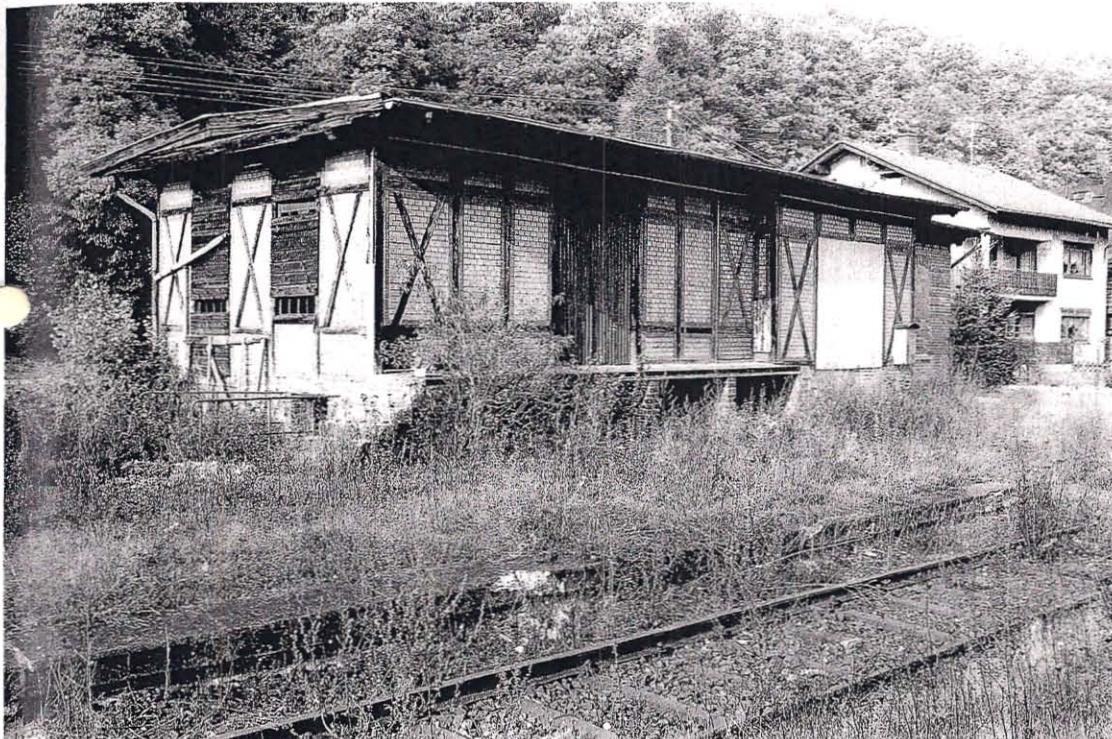
Eiserner Vollwandträger um 1955 auf zwei bugförmigen Pfeilern und Widerlagern aus Naturstein über den Fluss und die B 54 (verändert).



12. Aarbergen / Hausen: „Aarbrücke“



13. Aarbergen / Hausen: Eisenbahnbrücke



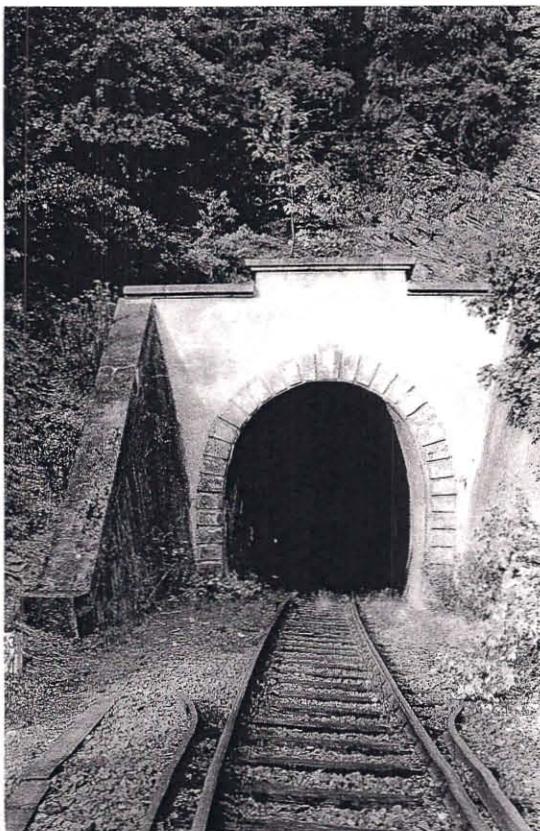
15. Aarbergen / Michelbach: Bahnhof



14. Aarbergen / Kettenbach: Bahnhof



17. Aarbergen / Michelbach: „Aarbrücke“



16. Aarbergen / Michelbach: „Michelbacher-Tunnel“

Strecke 025

18. Heidenrod / Laufenselden: Bachdurchlass
(km 33,10)

Tonnengewölbter Damm-
durchlass von 1893 aus Natur-
stein für einen westlichen
Aarzufluss.



18. Bachdurchlass



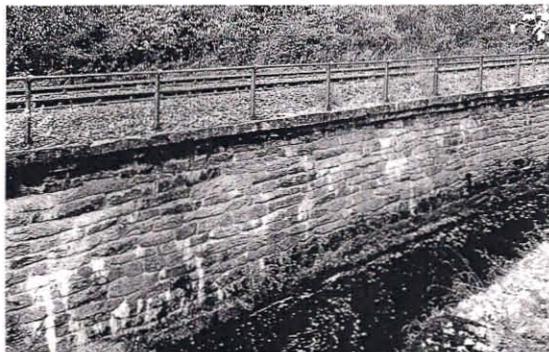
19. „Laufenseldener-Tunnel“, Nordfront



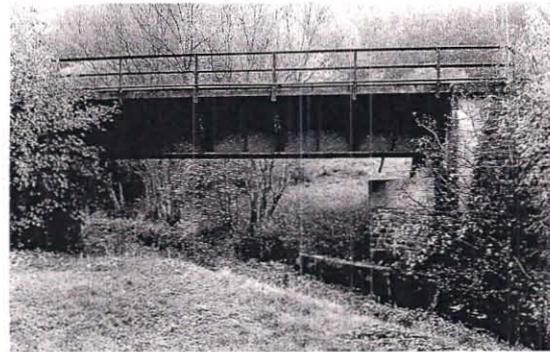
19. „Laufenseldener-Tunnel“, Südfront

19. Heidenrod / Laufenselden: „Laufenseldener-Tunnel“
(km 32,90)

Leicht gekrümmte Tunnelröh-
re (Länge 287 m) von 1894 in
hufeisenförmigem Querschnitt
durch einen Ausläufer des
Muhl (408 m) mit getrepten
Sandsteinfronten, deren erhö-
hte Mitte auf Konsolen ruht.



20. Heidenrod / Laufenselden: Ufermauer



21. Hohenstein / Burg-Hohenstein: „Aarbrücke“

20. Heidenrod / Laufenselden: Ufermauer
(km 32,00)

Steinerne Bahndammmauer von
1893 mit originalem Geländer
direkt über der Aar.

21. Hohenstein / Burg-Hohenstein: „Aarbrücke“
(km 31,00)

Eiserner Vollwandträger von
1935 auf Widerlagern aus Nat-
urstein über die Aar.



22. Hohenstein / Burg-Hohenstein: „Aarbrücke“



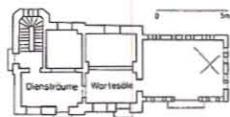
23. Hohenstein / Burg-Hohenstein: Bahnhof

22. Hohenstein / Burg-Hohenstein: „Aarbrücke“
(km 30,80)

Eiserner Vollwandträger von
1935 auf Widerlagern aus Nat-
urstein über die Aar.

23. Hohenstein / Burg-Hohenstein: Bahnhof
(Aarstraße)
(km 30,10)

Isoliert nördlich der Strecke
ein Stationsbau von 1893-94
auf T-förmigem Grundriss mit
Backstein- und Fachwerkge-
schoss unter Satteldach mit
Schopfwalmen bzw. Walm-
dach; nach Osten ehemals Gü-
terschuppen aus Fachwerk,
nach Westen separates Neben-
gebäude.



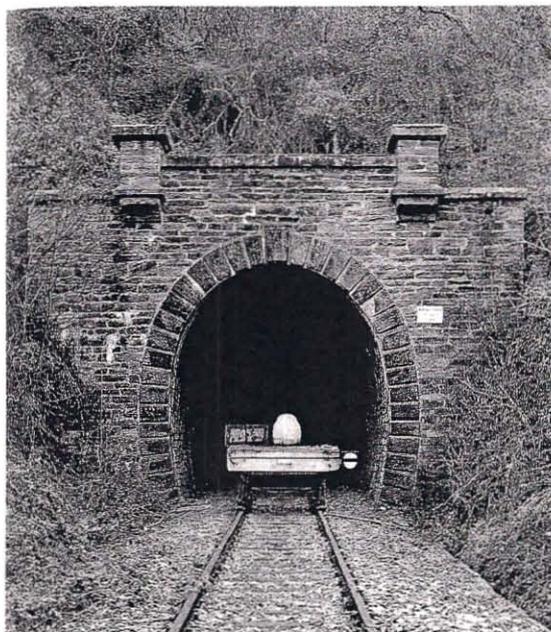
23. Hohenstein / Burg-Hohenstein: Bahnhof, Grundriss

24. Hohenstein / Burg-Hohenstein: Straßenbrücke
(km 29,70)

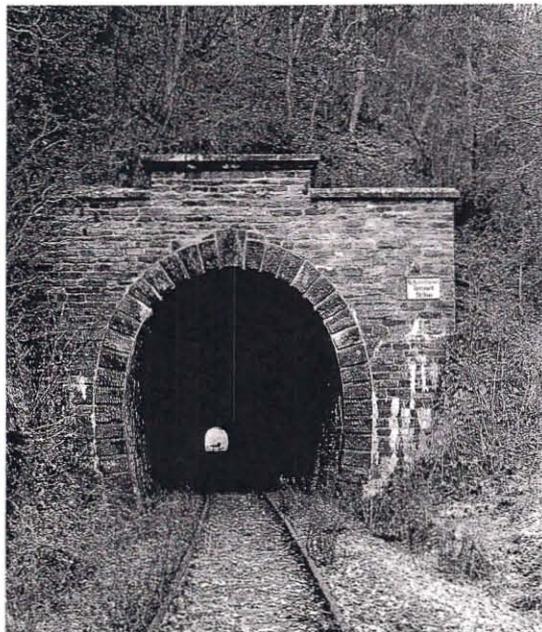
Weiter Brückenbogen um
1910 aus Naturstein über den
Streckeneinschnitt (nahe dem
Hohensteiner Tunnel) für die
Verbindungsstraße nordwärts
zur B 54; originales Eisenge-
länder.



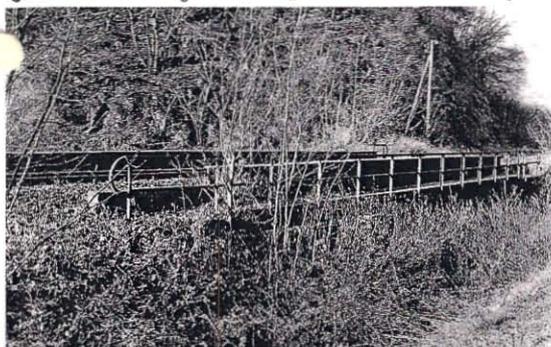
24. Hohenstein / Burg-Hohenstein: Straßenbrücke



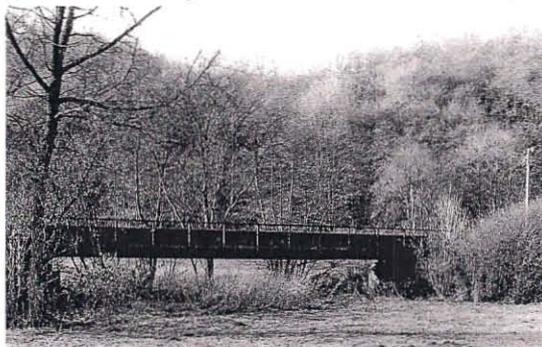
25. Hohenstein / Burg-Hohenstein: „Hohensteiner-Tunnel“, Nordfront



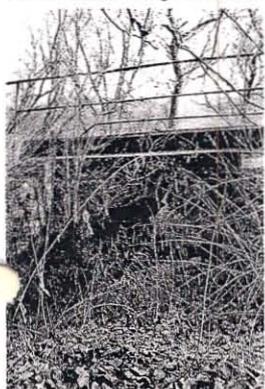
25. Hohenstein / Burg-Hohenstein: „Hohensteiner-Tunnel“, Südfront



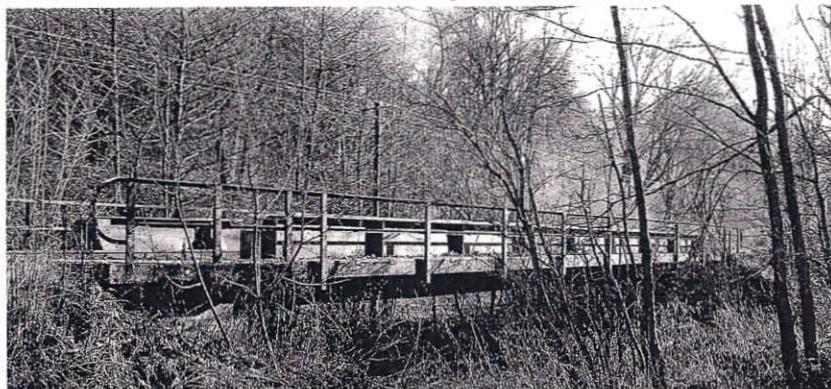
26. Hohenstein / Burg-Hohenstein: „Aarbrücke“



27. Hohenstein / Burg-Hohenstein: „Aarbrücke“



28. „Aarbrücke“



29. Hohenstein: „Aarbrücke“



29. Hohenstein: „Aarbrücke“

25. Hohenstein / Burg-Hohenstein:
„Hohensteiner-Tunnel“
 (km 29,55)

Geradlinige Tunnelröhre (Länge 169 m) von 1894 in hufeisenförmigem Querschnitt durch einen Ausläufer des Kahlbergs mit getrepten Natursteinfronten.

26. Hohenstein / Burg-Hohenstein:
„Aarbrücke“
 (km 29,20)

Eiserner Vollwandträger um 1955 über die Aar.

27. Hohenstein / Burg-Hohenstein:
„Aarbrücke“
 (km 28,60)

Eiserner Vollwandträger um 1955 über die Aar.

28. Hohenstein / Burg-Hohenstein:
„Aarbrücke“
 (km 28,30)

Sandsteinbogen von 1893 über die Aar.

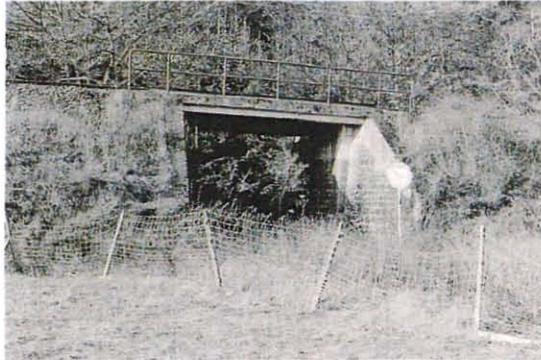
29. Hohenstein:
„Aarbrücke“
 (km 27,00)

Eiserner Vollwandträger von 1956 über die Aar.

Strecke 025

30. Bad Schwalbach / Adolfoeck:
Eisenbahnbrücke
(km 25,70)

Eisenbetontrasse um 1955 auf Widerlagern um 1893 aus Naturstein für einen Waldweg westwärts nach Lindschied.



30. Bad Schwalbach / Adolfoeck: Eisenbahnbrücke



31. Bad Schwalbach / Adolfoeck: Eisenbahnbrücke

31. Bad Schwalbach / Adolfoeck:
Eisenbahnbrücke
(km 25,20)

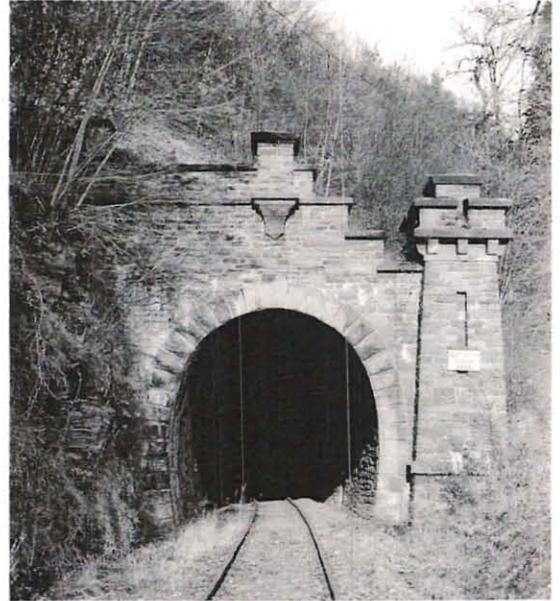
Eisenbetontrasse um 1955 auf Widerlagern um 1894 aus Naturstein für eine Straße westwärts nach Lindschied.

32. Bad Schwalbach / Adolfoeck:
„Adolfoecker-Tunnel“
(km 24,92)

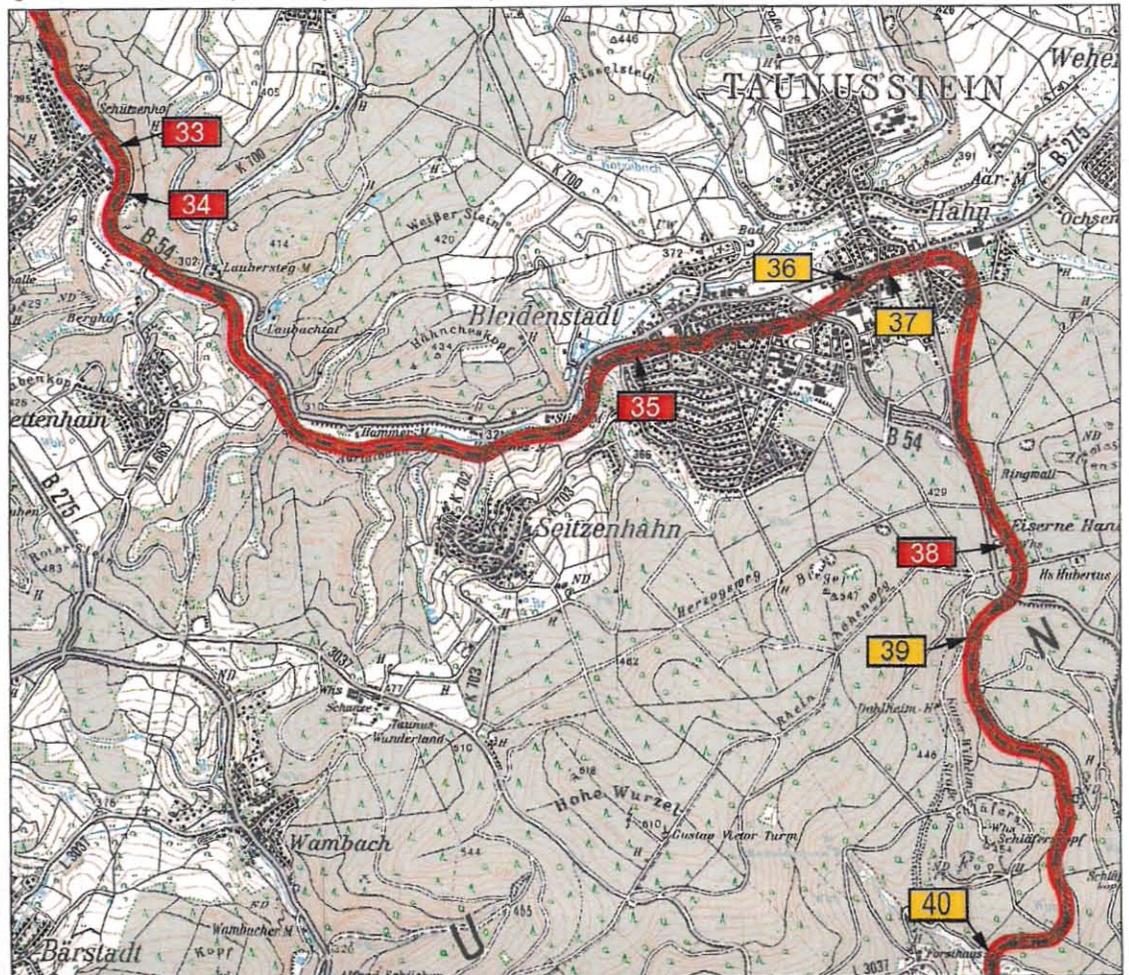
Leicht gekrümmte Tunnelröhre (Länge 150 m) von 1894 in hufeisenförmigem Querschnitt durch den westlichen Uferrücken der Aar mit – im Vergleich zu den anderen Tunnels der Strecke – aufwändiger durch konische Pfeiler und Stufengiebel gestalteten Steinfassaden.



32. Bad Schwalbach / Adolfoeck: „Adolfoecker-Tunnel“, Nordfront



32. Bad Schwalbach / Adolfoeck: „Adolfoecker-Tunnel“, Südfront



Strecke 025, M. 1:50.000, Planausschnitt C



33. Bad Schwalbach: Bahnhof, Gleisseite



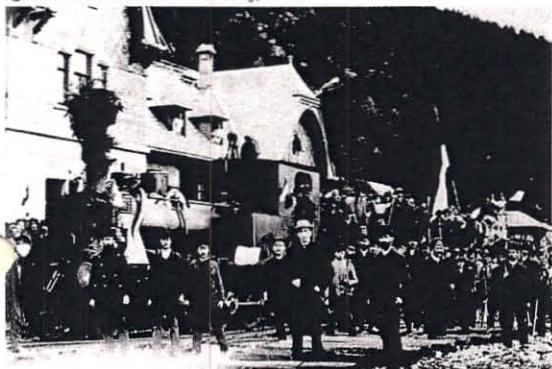
33. Bad Schwalbach: Bahnhof, Stadtseite



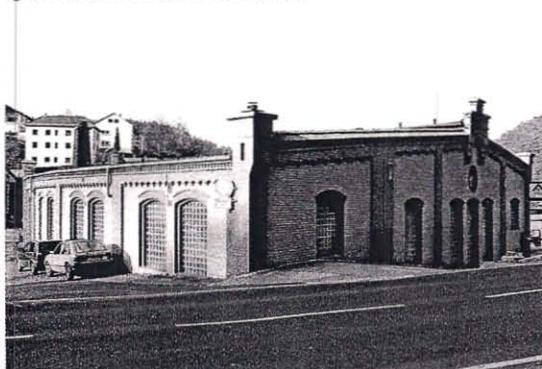
33. Bad Schwalbach: Bahnhof, 1889



33. Bad Schwalbach: Bahnhofmeisterei



33. Bad Schwalbach: Bahnhof, Arbeitszug am 03.10.1889



34. Bad Schwalbach: Lokschuppen



34. Bad Schwalbach: Lokschuppen

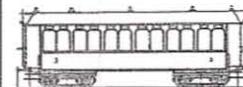
33. Bad Schwalbach: Bahnhof
(Aarstraße)
(km 23,56)

Ehemals aufwendig gestaltetes Stationsgebäude von 1889 östlich jenseits von Stadt und Strecke doppelgeschossig auf T-förmigem Grundriss mit ornamentalem und zweifarbig gemauerten Backsteinverband, überstehenden Dächern auf geschnitztem Gespärre und seitlichem Empfangspavillon für „höchste Herrschaften“ – heute ein schlichter Putzbau in vereinfachter Form. – Schräg gegenüber ehemalige Bahnmeisterei (Bahnhofstraße 42), um 1900 nördlich jenseits der Gleise eingeschossig aus Backstein errichtet.

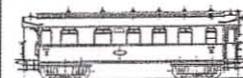
34. Bad Schwalbach: Lokschuppen
(Aarstraße 19)
(km 23,20)

Dekorativ zweifarbig aus Backstein gestaltete Fahrzeughalle von 1896 für vier Lokomotiven mit Dampfabzug, überhöhten Eckfeilern Stufenfriesen und Firststädika (ehemals mit Drehscheibe).

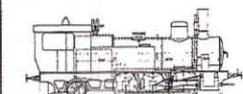
„Langenschwalbacher“



Personenwagen 2. u. 3. Klasse von 1891



Personenwagen 2. u. 3. Klasse von 1914



T9 Lokomotive C1 von 1892

Strecke 025

**35. Taunusstein / Bleidenstadt:
Bahnhof**
(Kirchstraße 20a)
(km 18,35)

Typenbau von 1891 (wie Bf Kettenbach): Auf der Stadtseite südlich der Strecke langgestreckter Klinkerbau unter flach geneigtem Satteldach mit dekorativ zweifarbig gemauerter Schalterhalle und durch Holzfachwerk geprägtem Güterschuppen.



35. Taunusstein / Bleidenstadt: Bahnhof



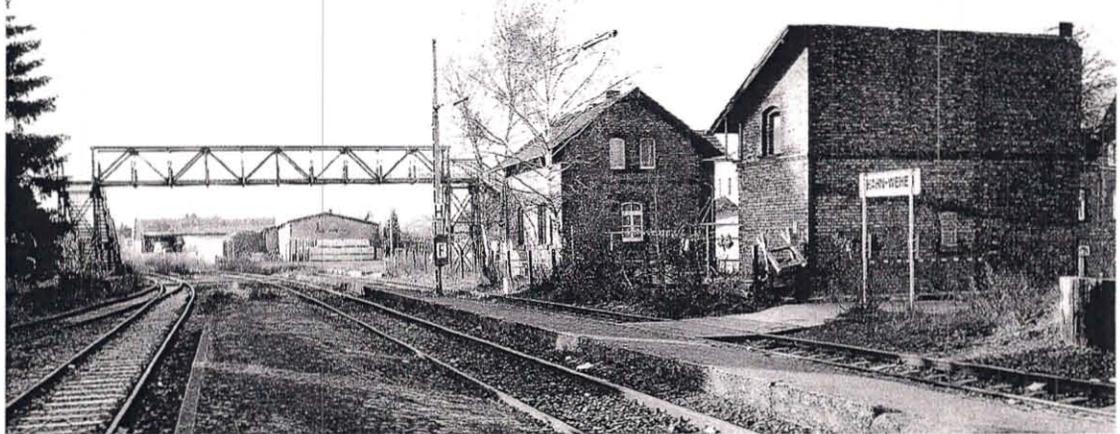
36. Taunusstein / Hahn: Eisenbahnbrücke

**36. Taunusstein / Hahn:
Eisenbahnbrücke**
(km 16,85)

Eisenbetontrasse von 1906 auf Widerlagern aus Sandstein für eine Straße südwärts nach Wiesbaden.

**37. Taunusstein / Hahn:
Fußgängersteg**
(km 16,71)

Eiserner Steg von 1908 mit Treppen, Gitterpfeilern und träger zu Querung der Bahnlei-
gleise. – Auf der Südseite doppelgeschossiges Streckenwärterhaus aus Backstein von 1889 (wie ehemals der Bahnhof).



37. Taunusstein / Hahn: Fußgängersteg und Streckenwärterhaus

**38. Taunusstein / Hahn:
Bahnhof Eiserne Hand**
(km 14,15)

Am höchsten Punkt westlich der Strecke (421 m) 1889 als traufenständiger Backsteinbau für den Ausflugsverkehr errichtet, 1906-10 auf der Gleisseite mit niedrigerem Wirtschaftstrakt als Holzkonstruktion unter ausladendem Walm-
dach ergänzt.



38. Taunusstein / Hahn: Ehem. Bahnhof Eiserne Hand, 1889



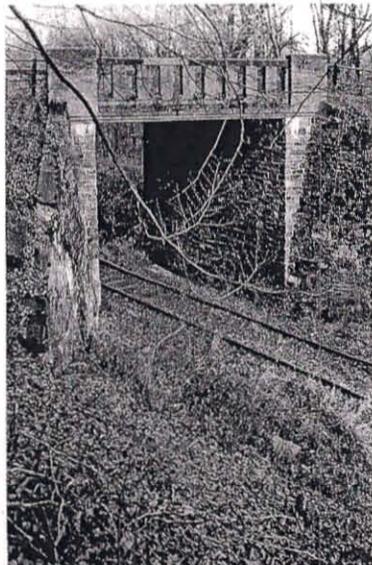
38. Taunusstein / Hahn: Bahnhof Eiserne Hand

**39. Wiesbaden:
Wegbrücke**
(km 13,43)

Betonbrücke von 1915 mit durchbrochener Brüstung auf Widerlagern aus Naturstein für einen Waldweg zwischen B 54 und Biegel (547 m).

**40. Wiesbaden / Klarenthal:
Eisenbahnbrücke**
(km 10,63)

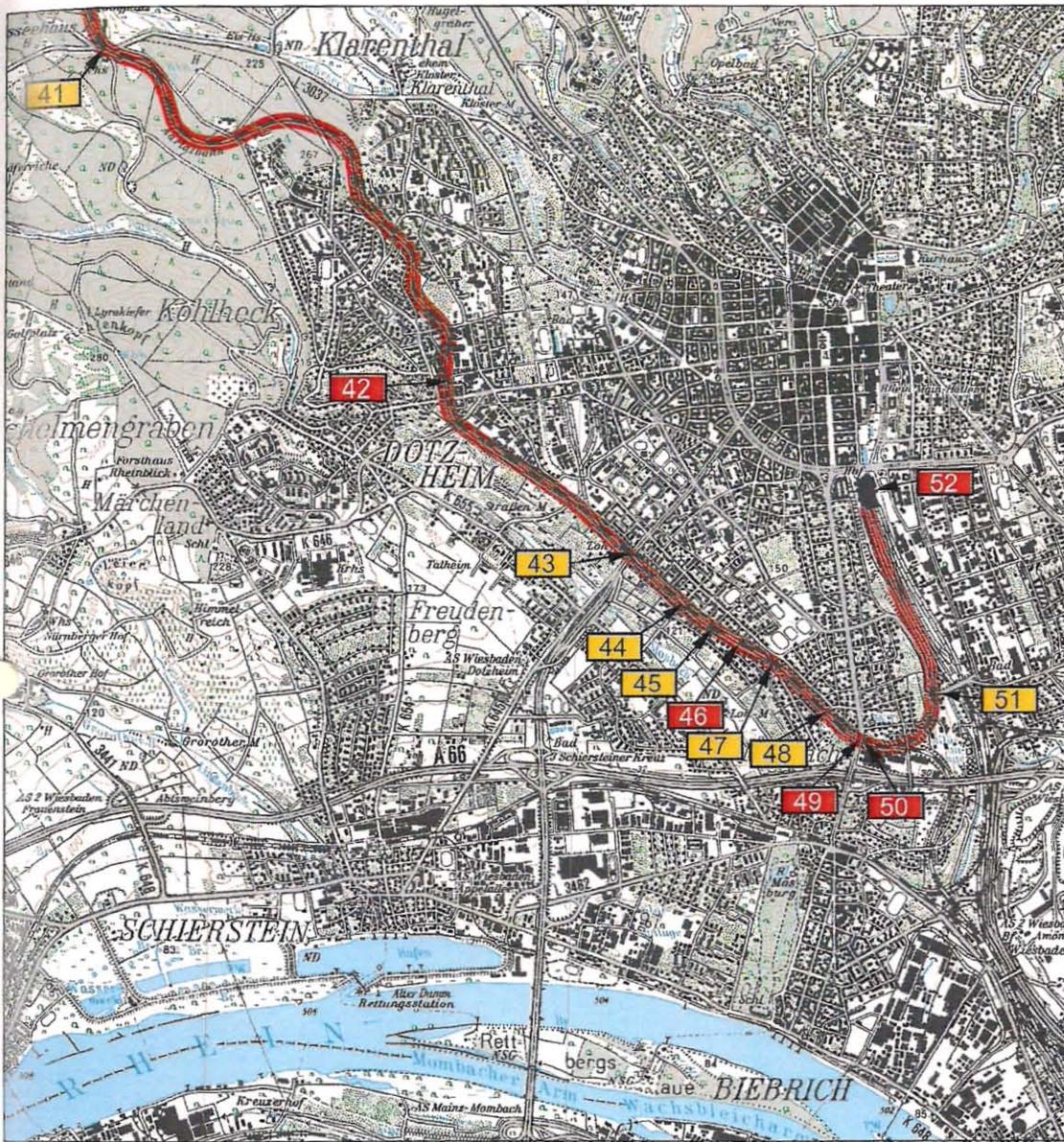
Tonnengewölbter Dammdurchlass von 1888 für einen Waldweg vom Golfplatz westwärts zum Schläferskopf (454 m) oder zur Hohen Wurzel (610 m).



39. Wiesbaden: Wegbrücke



40. Wiesbaden / Klarenthal: Eisenbahnbrücke



Strecke 025, M. 1:50.000, Planausschnitt D



41. Wiesbaden / Klarenthal: Bahnhof Chausseehaus



41. Wiesbaden / Klarenthal: Bahnhof Chausseehaus, 1910



42. Wiesbaden / Dotzheim: Bahnhof



43. Wiesbaden: Eisenbahnbrücke

41. Wiesbaden / Klarenthal: Bahnhof Chausseehaus
(km 10,02)

Schuppenähnlicher Holzbau auf steinerem Sockel um 1900.

42. Wiesbaden / Dotzheim: Bahnhof
(Moritz-Hilf-Platz 2)
(km 6,16)

Doppelgeschossiger Giebelbau von 1905 östlich der Strecke (Ersatz eines schlichten Backsteingebäudes von 1889); Fachwerkgiebel unter Schopfwalmen. Nach Norden moderner Güterschuppen.

43. Wiesbaden: Eisenbahnbrücke
(km 4,34)

Zwei parallele eiserne Gitterträger von 1903, trapezförmig im Umriss, auf Sandsteinwiderlagern aus Bossenquadem mit überhöhten, brüstungsähnlichen Ansätzen und Böschungsfüßeln über die Schiersteiner Straße (= B 262).

Strecke 025

44. Wiesbaden:

Eisenbahnbrücke (km 3,84)

Eisenbalkentrasse von 1903 auf Widerlagern aus Sandstein über die Wiesenstraße.

45. Wiesbaden:

Eisenbahnbrücke (km 3,56)

Eisenbalkentrasse von 1903 auf Widerlagern aus Sandstein über die Holsteinstraße.

46. Wiesbaden:

Bahnhof Waldstraße (Tannenstraße) (km 3,30)

Als Kreuzungsstation am Abzweig des Gütergleises zum Güterbahnhof Wiesbaden/West östlich der Strecke 1904-05 in neobarocken Formen als Giebelbau aus rotem Sandstein errichtet; nach Kriegszerstörungen (1944) 1987 als Schulungszentrum erneuert. Nach Süden niedriger Anbau mit Dachterrasse.



46. Wiesbaden: Bahnhof Waldstraße, Zustand 1905

47. Wiesbaden:

Eisenbahnbrücke (km 3,09)

Eisenbalkentrasse von 1903 auf Widerlagern aus Sandstein über die Steinberger Straße bzw. den Lochmühlweg.

48. Wiesbaden:

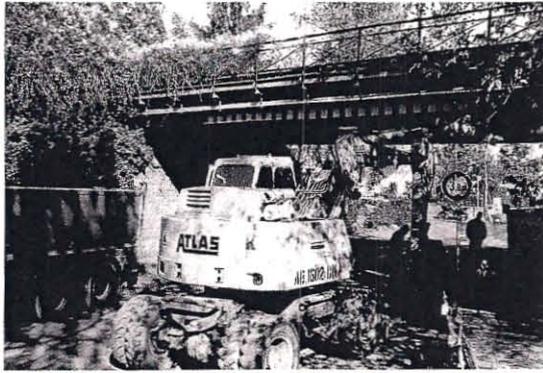
Straßenbrücke (km 2,59)

Eisenbalkenbrücke auf eisernen Gitterpfeilern und Sandsteinwiderlagern von 1900 zur Überführung der Parsifalstraße über den Streckeneinschnitt.

49. Wiesbaden:

Eisenbahnbrücke (km 2,29)

Doppelbogige Steinbrücke (für ursprünglich doppelgleisigen Verkehr) mit durchbrochener Sandsteinbalustrade zur Überführung der Biebricher Allee; Zwischen Bögen ein Sandsteintondo mit Inschrift „1900“.



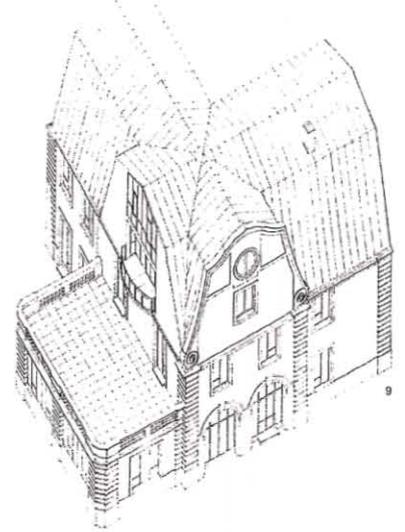
44. Wiesbaden: Eisenbahnbrücke



45. Wiesbaden: Eisenbahnbrücke



46. Wiesbaden: Bahnhof Waldstraße



46. Wiesbaden: Bahnhof Waldstraße, Isometrie



47. Wiesbaden: Eisenbahnbrücke



48. Wiesbaden: Straßenbrücke



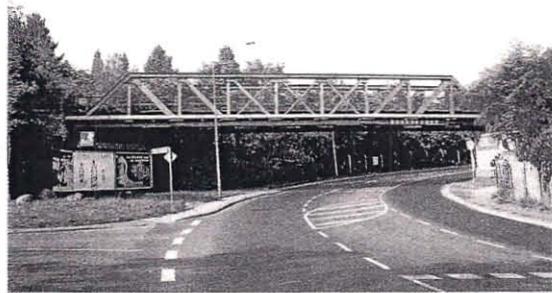
49. Wiesbaden: Eisenbahnbrücke



50. Wiesbaden: Bahnhof Landesdenkmal



50. Wiesbaden: Bahnhof Landesdenkmal



51. Wiesbaden: Eisenbahnbrücke



52. Wiesbaden: Hauptbahnhof

50. Wiesbaden:
Bahnhof Landesdenkmal
 (Biebricher Allee 140)
 (km 2,27)

Doppelgiebliger Sandsteinbau von 1907 in Hanglage nördlich der Strecke mit Erkern nach Osten und Westen, integriertem Treppenlauf zur Gleisseite sowie erhöhter Terrasse nach Osten.

51. Wiesbaden:
Eisenbahnbrücke
 (km 1,53)

Trapezoider eiserner Gitterträger von 1904 auf Sandsteinwiderlagern über die Brückenstraße bzw. Theodor-Heuß-Straße.

52. Wiesbaden:
Hauptbahnhof
 (km 0,00)

Anlässlich der Erneuerung der Wiesbadener Bahnanlagen unter Bauberrat Rüdell ab 1904 nach Entwurf des Aachener TH-Professors Fritz Klingholz als Ersatz der drei zentraleren Bahnhöfe von „Taunusbahn“ (1839), „Rheinbahn“ (1856) und „Ludwigsbahn“ (1879) an der südlichen Stadtperipherie 1904-06 errichtet und am 15. November 1906 feierlich eröffnet: In typischer Asymmetrie des späten Historismus gruppierte Stadtfassade des Neobarock aus rotem Sandstein unter Dächern aus grünem Kupferblech, links dominiert durch 45 Meter hohen Uhrturm, neben dem die 100 Meter breite Nordseite von unterschiedlich dimensionierten Risaliten (für Vestibül bzw. urspr. Wartesaal III. u. IV. Klasse) mit Thermenfenstern und Giebeln rhythmisiert wird. Zwischen diesen spannt sich niedrig eine Kolonnade, über der fast axial die im Geschmack fränkischer Barockschlösser nobel gestaltete Front von Speise- bzw. Wartesaal (urspr. II. Klasse) mit ihrem Mansarddach hochragt. Beidseitig dahinter greift seitlich weiter der Kopfperron aus, dessen Fronten das Motiv großer Thermenfenster variieren und die Baugruppe mittels Nebengebäuden für Postverkehr (Westen) bzw. Verwaltung und ehemaligen Fürstenbahnhof (Osten) zu einer die Gleishalle umfassenden Dreiflügelanlage ergänzen. Von reicher Raumgestaltung zeugt v.a. der Querbahnsteig mit durchlaufender Tonnengewölbung und der Verkleidung aus grauem Sandstein. Dekoration außen wie innen (Wappen u. Allegorien) durch die Mainzer Bildhauerwerkstatt F. Vlasdeck. – Bahnsteighallen für sechs Strecken bzw. deren 11 Gleise fünf-schiffig als verglaste Eisenbinderkonstruktion auf Stützen mit Schürzen (Länge 200 m). – Weitere Nebengebäude im und neben dem Gleisfeld (s. Nr. 001).

Nachwort

Das Verkehrssystem „Eisenbahn“ gilt als die vielleicht wichtigste Errungenschaft unserer Zivilisation im 19. Jahrhundert. Sie prägt Land- und Ortschaft. Doch darüber hinaus bereichert sie seit Generationen Kinderzimmer und Bücherschränke mit Produkten der Gebr. Märklin, von Karl May (z.B. Bahnüberfall in „Der Schatz im Silbersee“, 1891) und Michael Ende (Jim Knopf und Lukas der Lokomotivführer). Die Eisenbahn liefert Titel anspruchsvoller wie trivialer Literatur – z.B. in Gerhard Hauptmanns „Bahnwärter Thiel“ (1888), Thomas Manns „Das Eisenbahnunglück“ (1909) oder Agatha Christies „Mord im Orientexpress“ (1934). Sie ist Thema in der Musik – im volksliedhaften „Auf der schwäbischen Eisenbahn...“ wie beim Jazz mit Glenn Millers „Chattanooga Choo Choo“ oder Jimmy Giuffres „The train and the river“ (um 1940 bzw. 1955). Ebenso angeregt hat sie die Malerei – im Impressionismus v.a. Claude Monet bei seinen Bildern der Pariser „Gare Saint-Lazare“ (um 1890) und Expressionismus Ernst Ludwig Kirchner zu seiner „Kronberger Eisenbahn“, Max Beckmann zum „Frankfurter Hauptbahnhof“ (1942), womit ebenso die Verbindung zu Hessen hergestellt ist. Diese Aufzählung läßt sich mühelos fortsetzen, sogar mit unzähligen Beispielen aus modernen Medien wie Fotografie und Film ergänzen. All das wertet die Bahn über ihre ursprüngliche Transportfunktion hinaus als Bestandteil unserer Kultur auf. Und daraus ergibt sich eine zusätzliche Verpflichtung zur Erhaltung ihrer typischen Strecken und Gebäude.

Heinz Schomann im Juni 2005

