



# Zeitreisen

im Landkreis Darmstadt-Dieburg

## 16. Tour: Eisenbahnbauten



## Eisenbahnbauten

Für die Entwicklung der Eisenbahn im Zeitalter der Industrialisierung mit den tiefgreifenden Veränderungen in allen Lebensbereichen war die Erfindung der Dampfmaschine durch den Schotten James Watt 1765 entscheidend und Voraussetzung.

Dem Engländer George Stephenson gelang es schließlich durch die Erfindung der Vignolschiene und die Konstruktion wirtschaftlicher Lokomotiven die Eisenbahn zu einem brauchbaren Verkehrsmittel zu entwickeln. Das Zeitalter der Eisenbahn begann mit der Eröffnung der Strecke Stockton-Darlington am 27.9.1828, damit nahm England wie auch bei der Industrialisierung eine Vorreiterrolle ein. In Deutschland begann die Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Mitte der 30er Jahre des 19. Jahrhunderts.

„Was ist eine Eisenbahn? Eine Eisenbahn ist eine Straße, auf der sich die Fuhrwerke nicht beliebig auf allen Stellen ihrer Breite sondern auf festbestimmten, eisernen Spuren bewegen.“<sup>1</sup>

Die Eisenbahn veränderte nicht nur grundlegend die bis dahin gültigen Verkehrsstrukturen, sondern beeinflusste auch ungewollt seitdem die Planung von Stadterweiterungen. Zunächst war der Bahnhof noch außerhalb der mittelalterlichen Stadtgrenzen mit einladend gestaltetem Vorplatz angeordnet. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden mit Bahnhofsbauten häufig neue stadtplanerische Ideen umgesetzt. Mitunter wurden die Bahnhofsgebäude als Tor zu einer anderen, von Geheimnissen und von Romantik umgebenen Welt empfunden, das spiegelte sich auch in der besonderen Architektur der Empfangsgebäude wider. Bereits 1850 formulierte der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen die wesentlichen Kriterien für das Entwerfen von Empfangsgebäuden. Diese veränderten im Verlauf zweier Jahrzehnte die Gestalt der Empfangsgebäude, besonders bei Zwischenstationen und Haltepunkten. Bis dahin dienten vermutlich die Thurn- und Taxischen Poststationen mit einem Warteraum, in dem auch die Billets verkauft wurden, und einer überdachten Freifläche für die wartenden Postkutschen als Vorbild.

Die frühen Bahnlinien hatten wegen ihrer geringen Länge und direkten Verbindung bedeutender Städte fast nur Hauptstationen, für deren Gestaltung die namhaftesten Architekten des Landes herangezogen wurden. Dabei waren die örtlichen Verhältnisse und vorhandenen Baustoffe maßgeblich für die Art der Gestaltung. Eine allgemeine Typologie lässt sich trotz gleichartiger Gestaltungs- und Symmetrieprinzipien allerdings nicht ableiten. Ein Typenbahnhof müsste aus der Verbindung einer standardisierten Architektur mit einem Grundriss entstehen.

Von allen Empfangsgebäuden lassen sich am ehesten die minimal ausgestatteten Bauten der Haltepunkte und Haltestellen von Neben- und Kleinbahnen typisieren. Hier galt von Anfang an die Suche nach einem ökonomisch sinnvoll organisierten Grundriss als vorrangig. Die architektonische Gestaltung blieb mehr oder weniger der Kreativität der ortsansässigen oder bei der Bahngesellschaft angestellten Architekten überlassen. Dabei waren die örtlichen Verhältnisse und

vorhandenen Baustoffe maßgeblich für die Art der Gestaltung.

Typisierungen sind am ehesten bei Bahnsteigüberdachungen und Bahnhofshallen durch die gleichbleibenden Konstruktionselemente und Normen für die statische Bemessung zu finden.

Das neue Verkehrsmittel erforderte spezielle Bauten zur Passagierabfertigung, Ver- und Entsorgung, Sicherung der Strecken usw. Die für die Betreuung der Strecke erforderlichen Bahnwärterhäuser lagen in der Mitte der zu überwachenden Strecke oder in der Nähe wichtiger Wegeübergänge. Die Anforderungen an ein solches Gebäude änderten sich mit dem allgemeinen Wandel der Lebensbedingungen. Man hatte erkannt, dass gute Lebensbedingungen die Arbeitskraft erhielten oder gar erhöhten, bei vergleichsweise geringer Entlohnung. Bahnwärterwohnungen waren groß genug, eine 5-6-köpfige Familie zu beherbergen und bestanden aus: Wohnstube, einer Schlafstube, einer Kammer, evtl. einem Alkoven und einer Küche, evtl. einem Flur, der mitunter auch mit der Küche vereint wurde. Dazu kamen noch ein Keller, ein Bodenraum, ein Abort und ein Stall sowie eine Gerätekammer. Die Wohnstube war zugleich Dienst- und Wachraum, wenn jedoch Nachtdienst zu versehen war und dieser durch einen Hilfswärter besorgt wurde, gab es noch einen abgeschlossenen Wachraum. Die Grundflächen der einzelnen Wohnräume haben sich in den damals angewandten Maßen bis in den heutigen sozialen Wohnungsbau erhalten. Ob das allerdings heute noch als fortschrittlich zu werten ist, bleibt zu hinterfragen.

<sup>1</sup> Weber, Max Maria von, Schule des Eisenbahnwesens, bearbeitet von Richard Koch, 4. Aufl. Leipzig 1885, S. 3; hier aus: Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Eisenbahn in Hessen Band 1, S.7



### **Bahnhof Erzhausen Bahnstraße 194**



Erzhausen wurde im Rahmen des Baus der „Main-Neckar-Bahn“ an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Bauarbeiten begannen am 1.7.1843. Bei der Streckenführung achtete man aus Kostengründen auf möglichst gerade Linienführung, damit kein großer Aufwand für Einschnitte und

Aufdämmungen betrieben werden musste. Daher verlief die Strecke oft viele hundert Meter von den Städten und Dörfern entfernt. Die

Bahnreisenden, insbesondere die ärmere Landbevölkerung musste lange Fußmärsche in Kauf nehmen, um das neue Verkehrsmittel nutzen zu können. Das Interesse an besseren Verbindungen in die Städte Frankfurt, Darmstadt und Langen war allerdings sehr groß. Dort gab es nicht nur Arbeit, sondern auch einen Markt für den Direktverkauf der eigenen landwirtschaftlichen Produkte zu höheren Preisen.

Die Strecke Frankfurt-Heidelberg wurde am 1.8.1846 eröffnet und war von Anfang an im Personenverkehr gut ausgelastet. Güterverkehr kam erst 1847 hinzu. Schon nach vier Wochen musste ein dritter Zug durchgängig die gesamte Strecke in beiden Richtungen befahren. Bis 1889 steigerte sich der Verkehr so, dass 20 Zugpaare die ganze Hauptbahn befuhren.

Der Erzhäuser Haltepunkt wurde 1888 seiner Bestimmung übergeben. Er bestand zunächst aus einer kleinen Halle, mit einem aus Holz errichteten Wartesaal mit „Dienstlokal“ und Abortanlage sowie der Bahnwärterbude. Das stark erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Strecke erforderte wohl das 1904 errichtete neue Empfangsgebäude. Gegensätzlich zur Jugendstilbewegung auf der Mathildenhöhe hatte sich eine Richtung entwickelt, die die überladenen Formen des Jugendstils ablehnte, allerdings bestimmte Elemente übernahm und sie in gediegene Hausentwürfe, angelehnt an den englischen Landhausbau, umwandelte. Besonders die Westfassade des Bahnhofsgebäudes zum Dorf entspricht im Hauptbaukörper mit dem Turmmotiv dem Typus des Landhauses. Der 1913 in Fachwerkformen angebaute Wartesaal der III. Klasse ist bemerkenswert durch ein schönes Sprengwerk im Innenraum. Ein Jahr später kam der im Süden an das Hauptgebäude angefügte kleine Schrankenwärteranbau dazu. Dieser wurde bei der Sanierung im Jahr 2002 durch einen modernen Neubau für den Aufzug im Rahmen der Umnutzung zur Gemeindebibliothek ersetzt.



**2.Station**

## **Bahnhof Münster**

*Bahnhofsplatz 5*



endgültig angeschlossen werden sollten. Erst 1890 stand die Trassenführung halbwegs fest. Bis zu Beginn der Bauarbeiten

Der Bau der „Rodgaubahn“ gestaltete sich zunächst schwierig. Nicht nur, dass der Staat weder Ausführung noch Subvention übernehmen wollte, bis weit in die 80er Jahre des 19. Jahrhunderts gab es keine endgültige Vorstellung über die Trassenführung. Niemand wusste genau, welche Orte

vergingen jedoch noch einige Jahre. Am 17. Juni 1895 wurde die Baugenehmigung für die Stationsgebäude erteilt. Bis auf einzelne Anpassungen wegen der örtlichen Gegebenheiten galt für alle der gleiche Plan. Eröffnung der Strecke war 1896.

Die Strecke führt durch weitgehend flaches Gelände, die Stationsgebäude entsprechen in ihrer typischen Bauweise aus zweifarbigem Backstein dem Standard des Großherzogtums Hessen-Darmstadt kurz vor der Jahrhundertwende. Die Brückenbauten sind inzwischen fast ausnahmslos ersetzt. Der der Gersprenz folgende Südteil der Strecke wurde nach der Stilllegung demontiert.

Der Bahnhof Münster ist ein Typenbau von 1896. Auf T-förmigem Grundriss aus gelbem Backstein errichtet, wird die Architektur durch rote Zierklinker gegliedert. In den Giebelfronten sind Blendbogen und eiserne Zuganker als Initialen zu finden. Profilklinker verzieren die Fenstergewände. Das Portal zum Ort wurde mit einem Schlusssteinrelief des Flügelrads verziert. Südlich befand sich ein hölzerner Güterschuppen, der durch einen Neubau ersetzt wurde.



**3.Station**

## **Bahnhof / Gersprenzbrücke**

### **Dieburg**

*Am Bahnhof 18*



Vermutlich waren die Dieburger der Eisenbahn recht wohlgesonnen, denn als die Eisenbahn von Mainz nach Aschaffenburg gebaut werden sollte, wurde kein Fall bekannt, in dem für das abzutretende Gelände ein Enteignungsverfahren hätte eingeleitet werden müssen. Die Beiträge für die Entschädigungszahlungen waren festgelegt und einheitlich. Für den Bau des Stationsgebäudes mussten 5 Hofreiten abgerissen werden. Bis Ende Juni 1858 waren die Arbeiten der Ludwigsbahngesellschaft beendet.

Die Strecke wurde „Rhein-Main-Bahn“ genannt, nach den beiden Flüssen, die sie verband. Der Betriebsdienst für den Personenverkehr wurde am 25.12.1858 eröffnet. Der regelmäßige Fahrdienst fand ab 27.12.1858 statt. Vom Dieburger Bahnhof aus fuhren täglich drei Züge in jede Richtung. Die Lokomotiven hatten vor 100 Jahren noch Namen, benannt nach großen Persönlichkeiten oder Städten und keine Nummern. Als 1862 die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft 8 neue Lokomotiven anschaffte, erhielt eine den Namen „Dieburg“.

Das Dieburger Bahnhofsgebäude wurde in soliden Formen des romantischen Klassizismus 1858 annähernd symmetrisch aus gelblichem Sandstein errichtet. Es besteht aus einem dominierenden

Giebelbau von drei Geschossen, geprägt durch rundbogige Türen bzw. Fenster und flankiert von formal entsprechenden niedrigen Traufentrukten. Nach Westen befindet sich ein eingeschossiger Eckpavillon unter einem Walmdach, der als Gaststättenbau konzipiert war.



Die Eisenbahn gab der Weiterentwicklung der Technik auf allen Gebieten, von der Metallurgie bis zur Mechanik neue Anstöße. Auch spezielle Begriffe für die einzelnen Bauten kamen zum Einsatz, um einheitlich kommunizieren zu können. Durchlässe, Brücken und Tunnel wurden Kunst-

bauten genannt. Für die Kunstbauten bildete man Spezialisten im Brücken- und Tunnelbau aus.

Inwiefern die Erbauer der Gersprenzbrücke eine Spezialausbildung besaßen, ließ sich noch nicht feststellen. Jedenfalls wurde im Juni 1857 die Ausführung von Erd- und Maurerarbeiten bei der Erbauung einer Brücke über den Glaubersgraben, eines Viaduktes im Mörs und eine Brücke über die Gersprenz für 12 385 Gulden an die Maurermeister Johann Enders IV. und Jakob Enders II. übertragen. Die Gersprenzbrücke wird in der Eisenbahntopographie des Landesamtes für Denkmalpflege wie folgt beschrieben: „Südlich eiserner Vollwandträger um 1900 auf Widerlagern aus Sandstein als Wegbrücke (Ursprünglich wohl für ein Bahngleis entstanden). Nördlich parallel dreibogige Sandsteinbrücke von 1859 mit symmetrisch gruppierten Öffnungen: Größerer Bachbogen flankiert von kleineren Bögen für Uferwege.“



**4.Station**

## Stellwerk Reinheim

Bahnhofstraße 16



Stellwerksgebäude dienen allgemein der Unterbringung der für den Bahnbetrieb erforderlichen Sicherungsanlagen. Sie wurden mit zunehmendem Verkehrsaufkommen die wichtigsten Bauten des Betriebes, schließlich dienten sie der Sicherheit jeglicher Zugbewegung. Von dort aus konnten

die Weichen und Signale gestellt werden. Besondere Richtlinien für die ästhetische Gestaltung beim Bau von Stellwerken gab es bis in

die 1920er Jahre bei keiner Eisenbahngesellschaft. Jeder kopierte die preiswerteste, gleichzeitig aber auch modernste Lösung der Konkurrenz. Daher unterscheiden sich die Stellwerksbauten des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts kaum. In der Regel wurde entsprechend der gerade architektonisch vorherrschenden Mode ein massives Erdgeschoss in Backsteinmauerwerk oder ortsüblichem Naturstein geplant, in dem die Spannvorrichtungen für die mechanische Betätigung der Stelleneinrichtung untergebracht waren. Das Obergeschoss errichtete man kostensparend meist als konstruktives Fachwerk. Aus dem dortigen Stellwerksraum mussten das zu beobachtende Gleisfeld und der dazugehörige Bahnhofsteil möglichst umfassend einzusehen sein.

In diesem Sinne ist das Reinheimer Stellwerk ein Kleinbau südlich der Gleise mit Backsteinerdgeschoss und verschaltem Obergeschoss unter einem Satteldach mit Schopfwalmen. Es wurde 1909 zur Fahrkoordination mit der Strecke nach Reichelsheim errichtet. In Sichtweite befinden sich drei Flügelsignale.



**5.Station**

## Bahnhof Roßdorf

Holzgasse 7a



Der Bahnhof Roßdorf war von 1897 bis zur Streckenstilllegung 1966 an die Strecke Darmstadt/Ost–Groß-Zimmern angeschlossen. Er ergänzte als Haltestelle die kaum ältere Strecke Dieburg–Reinheim. Infolge dichteren Straßenverkehrs wurde die Strecke ähnlich dem „Odenwälder

Lieschen“ unrentabel und stillgelegt. Die Gleise ab Roßdorf wurden abgebaut, die Bahnbauten inklusive des Bahnhofes Groß-Zimmern abgebrochen.

1897 auf T-förmigem Grundriss traufständig und dreiseitig übergiebelt erbaut, ist auch der Roßdörper Bahnhof ein Typenbau aus gelbem Backstein mit einer Gliederung aus rotem Zierklinker. Die dreiachsige Hauptfront zum Ort zierte ehemals ein dekoratives Gespärre. Nach Norden befand sich ein Güterschuppen, ein im Süden erbautes separiertes Toilettenhäuschen in Backsteinfachwerk ist noch vorhanden. Seit 1988 wird das Gebäude im Eigentum der Gemeinde als Museum und Galerie genutzt.

# Willkommen auf der Zeitreise



Mit der ersten Fahrt der „Adler“ auf der Strecke Nürnberg-Fürth im Dezember 1835 wurde der Grundstein für das Eisenbahnwesen in Deutschland gelegt.

Die großflächige Erschließung machte jedoch erst die Gründung des Deutschen Zollvereins 1834 und damit die Schaffung eines großen Wirtschaftsgebietes ohne Zollschranken möglich. Deutschland war im Zeitalter der Eisenbahn kein geeintes Land, sondern ein kleinstaatliches Gefüge mit 36 unterschiedlichen Grenzen. Die ersten Strecken in Hessen wurden von privaten Gesellschaften gegründet. Die Entwicklung der Eisenbahn kam entscheidend voran durch das „Großherzoglich Hessische Gesetz über den Eisenbahnbau“ im Frühjahr 1842. Auch wenn es viele Gegner gab, die einerseits vor den gesundheitlichen Gefahren des Eisenbahnfahrens oder gar beim Anblick der Züge warnten und andererseits mögliche finanzielle Verluste für den Staat befürchteten, wurde das Gesetz 1842 knapp mit 24 zu 23 Stimmen verabschiedet. Damit war in Hessen der Weg frei für den Bau von Eisenbahnstrecken.

Im Kreisgebiet gab und gibt es heute noch eine überdurchschnittliche Betriebsdichte der Eisenbahn, trotz Streckenstilllegungen. Von den 23 Städten und Gemeinden waren ehemals 20 an das Streckennetz der Staatsbahn oder mit Privatbahnen angeschlossen. Nur Fischbachtal, Modautal und Schaafheim hatten noch nie einen Bahnanschluss. Heute sind noch 17 Städte und Gemeinden an das DB-Netz angeschlossen. Vollständig abgebaut sind die Strecken nach Groß-Zimmern, Roßdorf und Seeheim-Jugenheim. Durch Griesheim und Groß-Bieberau führt nur noch Güterverkehr. Die Streckendichte im Kreisgebiet ist damit aber immer noch 29,2% dichter als im Bundesdurchschnitt.

Im Zuge der Streckenstilllegungen oder Verlegung von Haltepunkten gibt es inzwischen viele Bahnhöfe, die im Besitz der Gemeinden oder in Privatbesitz sind und eine neue Nutzung erfahren. Die meisten der Eisenbahnbauten sind denkmalgeschützt, insbesondere aus technischen, aber auch aus künstlerischen Gründen. Das mag sie für die Deutsche Bundesbahn, Privateigentümer aber auch für Genehmigungsbehörden durchaus zu unbequemen Denkmälern machen, da der Erhalt und die Umnutzung solcher Gebäude eine Herausforderung darstellen. Es gibt neben den noch in Betrieb befindlichen Gebäuden auch im Landkreis Darmstadt-Dieburg inzwischen einige gut gelungene Beispiele umgenutzter oder museal betriebener Eisenbahnbauten, die zeigen, dass sich der Erhalt lohnt.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß und natürlich viele neue Eindrücke und Erkenntnisse bei unserer diesjährigen Zeitreise.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Christel Fleischmann'.

Christel Fleischmann  
Kreisbeigeordnete

und das Team von der Unteren Denkmalschutzbehörde  
des Landkreises Darmstadt-Dieburg

In dieser Reihe bereits erschienen:

- 1.: Von Urpferds Tränke bis „Käfers“ Schänke, 1999
- 2.: Die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert, 2000
- 3.: Fühl mal im Denkmal - Blinde und Sehbehinderte erleben Architektur, 2001
- 4.: Schule als Denkmal - Denkmal als Schule, 2001
- 5.: Spurensuche in Dieburg - Denkmalschutz für Kinder, 2002
- 6.: Grenzerfahrungen, 2002
- 7.: Geschichte hautnah: Wohnen im Baudenkmal, 2003
- 8.: Auf Mollers Spuren, 2004
- 9.: Krieg und Frieden, 2005
- 10.: Rasen, Rosen, Rabatten Historische Gärten und Parks, 2006
- 11.: Orte der Einkehr und des Gebetes Historische Sakralbauten, 2007
- 12.: Vergangenheit aufgedeckt - Archäologie und Bauforschung, Babenhausen, 2008
- 13.: Historische Orte des Genusses, Dieburg, 2009
- 14.: Realismus, Romantik, Revolution, das 19. Jahrhundert, 2011
- 15.: Holz, 2012

Bildnachweis:

Bilder: Denkmalschutzbehörde LK Darmstadt-Dieburg

Literatur (Auszug):

Eisenbahn in Hessen, Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland  
Die Bahn und ihre Geschichte, Hrsg. Förderkreis Museen und Denkmalpflege Landkreis Darmstadt-Dieburg, Georg Wittenberger  
100 Jahre Bahnstation Erzhausen, Hrsg. Gemeinde Erzhausen  
Dieburg, Beiträge zur Geschichte einer Stadt, Hrsg. Stadt Dieburg



Grafik: DARMSTÄDTER ECHO



Erzhausen



Münster



Dieburg



Reinheim



Roßdorf

Untere Denkmalschutzbehörde des Landkreises Darmstadt-Dieburg  
 Jägertorstraße 207, 64289 Darmstadt  
 Telefon 06151 / 881 2333, E-Mail: [denkmalschutz@ladadi.de](mailto:denkmalschutz@ladadi.de)  
 Internet: [www.ladadi.de](http://www.ladadi.de)

Impressum:  
 Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg 2013  
 Druck: HW-Druckservice e.K. mit T+K Druck GmbH