



Schriftenreihe des Arheilger Geschichtsvereins

Band 6 (2019)

Vom Arheilger Löwen zum Darmstädter Schloss

Die Dampfstraßenbahn

Die Anfänge des öffentlichen Personennahverkehrs
in Arheilgen (1890 – 1922)

Von Pfarrer Hans-Eberhard Ruhl

Arheilger Geschichtsverein

Band 6



Justus von Liebig Verlag

Darmstadt 2019

Wir danken sehr herzlich unseren Sponsoren für die finanzielle Unterstützung dieser Publikation.

HEAG mobilo GmbH, Darmstadt

Merck KGaA, Darmstadt

EDEKA Patschull, Darmstadt-Arheilgen

Zahlreiche private Spender

Titelbild

Die Dampfstraßenbahn an der Arheilger Endstation

Herausgeber

Arheilger Geschichtsverein e.V., 2019

Auflage

350 Exemplare

Gesamtherstellung

Ph. Reinheimer GmbH, Darmstadt



Justus von Liebig Verlag, Darmstadt

ISBN 978-3-87390-424-8

Vom Arheilger Löwen zum Darmstädter Schloss

Die Dampfstraßenbahn

Die Anfänge des öffentlichen Personennahverkehrs
in Arheilgen (1890 – 1922)

Von Pfarrer Hans-Eberhard Ruhl

Inhalt

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Die Dampfstraßenbahn kommt nach Arheilgen | 7 |
| Die Arheilger Bahnanlagen an der Endhaltestelle der Dampfstraßenbahn – Station und Betriebsgelände | 11 |
| Der Wagenpark der Dampfstraßenbahn und die im Zugbetrieb eingesetzten Lokomotiven | 24 |
| Der Streckenverlauf – Auf dem Gleis unterwegs vom Arheilger Löwen zum Darmstädter Schloss | 36 |
| Die Pläne zum Weiterbau der Arheilger Strecke bis an den Main | 52 |
| Die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft / SEG | 56 |
| Die Hessische Eisenbahn-Aktiengesellschaft / HEAG | 59 |
| Die Zeit der Dampfstraßenbahn geht zu Ende | 61 |
| „Die Elektrische“ kommt nach Arheilgen | 63 |
| Quellen- und Literaturverzeichnis | 66 |



Die Dampfstraßenbahn hat Arheilgen erreicht.

Die Dampfstraßenbahn kommt nach Arheilgen

In einer 1840 gedruckten Abhandlung mit dem Titel *Geschichte und Beschreibung von Darmstadt und seiner nächsten Umgebung* ist zu nachzulesen, was Arheilgen zu dieser Zeit aus dem Blickwinkel Außenstehender kennzeichnet und ausmacht:

Arheilgen. Ein Pfarrdorf mit 278 Häusern und 1903 Einwohnern, unter welchen 154 Israeliten sich befinden. Eine schnurgerade, mit Pappeln besetzte Chaussee führt nach dem eine Stunde entfernten Ort, der in einer weiten, ziemlich reizlosen sandigen Ebene liegt. Man findet 4 Mühlen, 5 Ziegeleien, 2 Forsthäuser und 2 Falltorhäuser, und bei der stark besuchten, nach Frankfurt führenden Straße mehrere gute Gasthöfe, in welchen, insbesondere im Löwen, sich öfters kleinere Gesellschaften aus Darmstadt einfinden.

Noch entwickeln sich Gewerbe und Industrie in der unmittelbar benachbarten Residenzstadt und ihrem Umfeld nur sehr zaghaft und langsam. Neben der breit angelegten Landwirtschaft und der üblichen Selbstversorgung sind es vor allem die einzelnen handwerklichen Betriebe, zum Teil um einige abhängige Lohnarbeiter erweitert, die die Haupterwerbsquellen in Arheilgen bilden. Und etliche Dorfbewohner verdienen sich als Dienstleister ihr Brot in der Stadt. In den allmählich aufkommende Fabriken beginnt, zunächst noch in geringem Umfang, eine industrielle Produktion, die in England schon weit vorangeschritten ist. Sie wächst jedoch auch hier immer schneller. Das führt dazu, dass Arbeitskräfte, vornehmlich aus dem Odenwald, hierher ziehen, gerade auch nach Arheilgen, da sie auf dem heimischen Hof und in dem Dorf ihrer Herkunft kein ausreichendes Einkommen finden zur Gründung

einer eigenen Familie. Besitzlos und entwurzelt müssen sie sich nun hart arbeitend in Fabriken ihren Lebensunterhalt erwirtschaften.

Seit Mitte der 1850er Jahre nehmen die Neugründungen und Erweiterungen von Fabrikanlagen in Darmstadt sprunghaft zu. Schwerpunkt ist der Maschinenbau. Die Maschinenfabrik Goebel, die Dampfkesselfabrik Rodberg, die Herdfabrik Gebrüder Röder und die Eisengießerei und Waagenfabrik Schenk werden gegründet. Sie wachsen rasant und mit ihnen die Belegschaft. Der Großbetrieb der *Knell mit 1700 Arbeitern* liegt räumlich gesehen Arheilgen am nächsten. In der sogenannten *Knell* sind die *beiden Hauptwerkstätten* zusammengeschlossen der im Jahre 1886 *vereinigten Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahngesellschaften*. Deren *Lokomotiven und Wagen* werden in den großen Werkhallen instandgesetzt.

Die deutliche Ausweitung der Stadtfläche an ihren Rändern durch die neuartigen Industrieanlagen führt zu dem Erfordernis Verkehrslinien aufzubauen, sowohl innerhalb der Stadt selbst als auch ins nähere Umfeld, um die Arbeiterschaft heranzubringen.

Das *Darmstädter Tagblatt* vom 6. Mai 1876 meldet in Hinblick auf dieses Erfordernis: *Auf Gesuch der Firma A.F.Sheppard in London um Concession der Anlage einer Pferdebahn in Darmstadt* *acceptiert die Stadt die Bau-Offerte im Princip und macht die nähere Bestimmung der Linien, Taxen und der sonstigen näheren Bedingungen noch von der Prüfung durch eine besonders bestellte Commission abhängig. Die Gesellschaft*

will die Pferdebahn durch folgende Straßen anlegen: Von den Bahnhöfen aus 1) in der Rheinstraße, Paradeplatz, Alexanderstraße, Ballonplatz, Magdalenen- und Schwanenstraße, Blumenthal-Viertel (Johannes-Viertel), nach den Bahnhöfen, sowie 2) in der Rheinstraße, Neckar- und Heidelbergerstraße bis zur Grenze (der Darmstädter Gemarkung) und sollen die Fahrtaxen (excl. kleiner Zuschläge an Fest- und Feiertagen) betragen: für Entfernungen bis zu 2 Kilometern 20 Pf(ennige), von 2-4 Kilometern 25 Pf. und von 4-6 Kilometern 30 Pf. Dieses Angebot aus London wird nicht realisiert.

Ebensowenig kommt die *Baufirma Harres Et Barth* weiter voran mit Ihrer *Anfrage aus dem Jahr 1882* bezüglich einer *Konzession für eine Dampfisenbahn von Darmstadt aus zu den noch selbständigen Umlandgemeinden Eberstadt und Griesheim*. Eberstadt ist ein beliebtes Ausflugsziel und Griesheim liegt nicht nur an einem großen Truppenübungsplatz, sondern ist besiedelt von vielen Gemüsebauern, die den Darmstädter Markt beschicken. Auch dieses Vorhaben scheitert nach einer langen Wartezeit: Noch fehlen die gesetzlichen Grundlagen für den Bau und Betrieb einer solchen Bahn.

Doch allerorten ringt man um eine geeignete Verkehrsentwicklung. Das läßt auch der Stadt Darmstadt keine Ruhe. Sie plant 1885 eine eigene Dampfstraßenbahn innerhalb des Stadtgebiets, gibt die Planungen aber nur zu bald wieder auf, *da ihrer Verwaltung die nötigen Erfahrungen* für den Bau und Betrieb einer solchen Bahn fehlen.

Derweil gerät die Darmstädter Situation in das Blickfeld des *Berliner Eisenbahnpioniers Hermann Bachstein*, der zu dieser Zeit in Hessen und Baden ähnliche Projekte vorantreibt. Er verbündet sich mit der *Darmstädter Bank für Handel und*

Industrie, die neben den beiden Bahnhöfen am Steubenplatz residiert, zu einem *Konsortium*, das gemeinsam die *Konzession für eine Dampfstraßenbahn nach Griesheim* beantragt und diese tatsächlich am 5. Mai 1886 vom *Großherzoglichen Ministerium* erhält für die Dauer von 50 Jahren. Und diese Konzession wird nur wenig später *erweitert um die Strecke nach Eberstadt*. Nach dem Wortlaut der Konzession werden die beiden Bahnlinien als *schmalspurige nebenbahnähnliche Kleinbahnen mit einer Spurweite von 1000 mm* klassifiziert, die nicht nur dem *Personenverkehr*, sondern auch dem *Stückgut- und Güterverkehr* dienen sollen. Die Kosten betragen 718 000 Mark.

Da die 5,6 und 6,8 langen Gleise der beiden Strecken auf den breiten Straßen nach Eberstadt und Griesheim angelegt werden können, kann der Bau der Bahnen zügig erfolgen. Der Darmstädter Oberbürgermeister soll am Fenster im Stadthaus an der Rheinstraße ausgerufen haben, *jetzt könne Darmstadt Großstadt werden*. Aber wie es das Leben so mit sich bringen kann, soll es beim Gleisbau nach Griesheim ein gehöriges Mißgeschick gegeben haben: Wie vereinbart, soll das Gleis in der Straßenlage links geführt werden, doch das sieht aus dem Blickwinkel von Griesheim anders aus als vom Darmstädter Schloss her. Man habe das Malheur erst entdeckt, als man sich am Waldfriedhof einander annäherte und mußte nun notgedrungen die Straße kreuzen, um zueinander zu kommen. Vierzig Jahre sei das so geblieben, bis zum Neubau der Gleise im Zuge der Elektrifizierung.

Die Probefahrten beginnen am 18. August, nachdem die ersten Fahrzeuge geliefert sind. Die Abnahme der neuen Anlagen durch die Polizei erfolgt am 24. August und nur einen Tag später, am 25. August, können beide Linien in feierlichem

Rahmen eröffnet und am 30. August auch für die Öffentlichkeit in Betrieb genommen werden. Der Andrang in die beiden Bahnen ist nicht nur an diesem Tage groß und sofort werden sie mit Spitznamen belegt, wie *Griesemer Liesje*, *Strampelbahn* oder *Feuriger Elias* – in Anlehnung an die Er-„fahrungen“ des alttestamentarischen Propheten Elia.

Der hauptsächlich für die Finanzierung zuständige Partner des mit *Bachstein* gebildeten Konsortiums, die *Darmstädter Bank für Handel und Industrie*, gegründet 1853, ist das erste deutsche Bankinstitut, das bewußt als Aktien-Bank aufgebaut ist. Durch die Stückelung der Anteile an dieser Bank kann ein außerordentlich hohes Kapital aufgebracht werden. Für den Großunternehmer *Bachstein*, dessen Unternehmungen weiterhin wachsen, ist das in Sachen Finanzierung seiner Geschäfte ein idealer Partner.

Hermann Bachstein gelingt es, aus beruflich kleinen Anfängen ein regelrechtes *Eisenbahn-Imperium* aufzubauen. Er ist am 15. April 1834 als Sohn eines Kupferschmiedes in *Apolda* in *Thüringen* geboren und dort evangelisch getauft. Nach seiner Schulzeit geht er zunächst bei seinem Vater in die Lehre, lernt dann aber das Handwerk des Zimmermanns, begleitet vom Besuch der Baugewerkschule in *Holzwinden*. Um sich theoretisch weiterzubilden, geht er im Winter 1851/52 und im Winter 1852/53 an die Königliche Baugewerkschule in *Chemnitz* und anschließend auf die *Walz*. Von 1856–1859 ist er Absolvent der Bauakademie in *Berlin*. Um sich als Ingenieur zu vervollkommen, arbeitet er von 1864–1874 bei dem Eisenbahn-Bauunternehmen *Strousberg*, zuletzt als Subunternehmer. Anschließend macht er sich selbständig und wird höchst erfolgreich. Seine unternehmerischen Aktivitäten fasst er 1879 zusammen in der *Centralverwaltung* für Sekundär-

bahnen *Hermann Bachstein*. Zu seinem Imperium gehören innerhalb Deutschlands dann 79 Eisenbahnen, eine weitere in *Brasilien* und 2 in *Deutsch-Südwestafrika*, heute *Namibia*. Daneben ist er beteiligt am Bau des *Ems-Jade-Kanals*, an den Hafengebäuden in *Wilhelmshaven*, am *Teltow-Kanal* in *Berlin* und am *Karawankentunnel*. Er engagiert sich also nicht nur in Sachen *Darmstädter Dampfstraßenbahn*. Auch im näheren Umkreis und in benachbarten Regionen gehören Bahnen zum *Bachstein'schen Bestand*: *Meterspurig* die 55,86 km lange Bahn *Mannheim – Heidelberg – Weinheim – Mannheim*, die spätere *OEG*, die *Mainzer Vorortbahnen*, die *Wiesbadener Straßen- und Vorortbahnen*, dazu die *Essener Straßen- und Vorortbahnen*, die trotz der Entfernung lange Zeit von *Darmstadt* aus verwaltet werden. An normalspurigen Eisenbahnstrecken gehören ihm die *Reinheim – Reichelsheimer Strecke* und solche in *Rheinessen* und im *Frankfurter Umland*.

Nachdem der Erfolg der Dampfbahnstrecken nach *Griesheim* und *Eberstadt* nicht zu übersehen ist, tritt auch die *Darmstadt* direkt benachbarte selbständige Gemeinde *Arheilgen* ab dem Frühjahr 1888 auf den Plan mit dem Wunsch nach einer solchen Dampfstraßenbahnverbindung in die Stadt auch für sie. Und die *Darmstädter Stadtverordnetenversammlung* stimmt diesem Begehren 1889 nach heftiger Diskussion zu. Das Eisenbahn-Konsortium *Hermann Bachstein* und die *Darmstädter Bank für Handel und Industrie*, das bisher schon in *Darmstadt* tätig ist, beantragt daraufhin die entsprechende Konzession, die dann am 7. September 1889 auch erteilt und im *Regierungsblatt* Nr. 24 vom 19. Oktober 1889 veröffentlicht wird mit den Worten: *Seine Königliche Hoheit der Großherzog hat die Ertheilung zum Bau einer schmalspurigen Nebenbahn von Darmstadt nach Arheilgen genehmigt*. Das *Darmstädter Tagblatt* meldet im Blick auf diese Entwicklung: *Arheilgen*, 16.



Die Darmstädter Straße (heute: Frankfurter Landstraße) vor dem Gasthaus „Zum Goldenen Löwen“ mit Blick in Richtung Darmstadt.

November. Dem Vernehmen nach ist bereits seitens des Konsortiums Bachstein – Berlin und Bank für Handel und Industrie in Darmstadt der hiesigen Bürgermeisterei die Mitteilung geworden, daß infolge der von hiesigem Ortsvorstand gemachten Offerte demnächst mit den Vorarbeiten zur Erbauung einer Straßenbahn von Darmstadt nach Arheilgen begonnen werde; also immerhin schon ein kleiner Schritt vorwärts.

Die Baukosten belaufen sich einschließlich der Beschaffung des erforderlichen Betriebsmaterials am Ende auf 232 000 Mark. Eröffnet wird die Arheilger Strecke am 30. April 1890. Es ist viel erreicht für das Dorf im Vorfeld der Residenz. Arheilgen

ist am Ziel. Über die sicher auch hier erfolgten üblichen Feierlichkeiten zur Eröffnung ist nichts bekannt. Die am 1. Dezember 1890 gezählten 3588 Einwohner Arheilgens werden gewiß von der Einweihung nicht ausgeschlossen gewesen sein.

Die Dampfstraßenbahn auf dem Arheilger Zweig verkehrt fortan in unregelmässigen Zeitabständen täglich etwa 10 bis 11 mal. Laut Polizeiverordnung liegt die erlaubte Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Bebauung bei 15 Stundenkilometern, außerhalb ihrer darf 20 Stundenkilometer schnell gefahren werden. Endpunkt der Linie ist zunächst die obere Rheinstraße vor dem Darmstädter Schloss.

Die Arheilger Bahnanlagen an der Endhaltestelle der Dampfstraßenbahn – Station und Betriebsgelände

Die Arheilger *Endhaltestelle* ist gekennzeichnet durch ein *Abstellgleis* für die Wagen des Zuges und ein anschließendes *Ausziehgleis* zum Rangieren der Lok, das sich bis vor das barocke Gasthaus Zum Goldenen Löwen hinzieht. Beide Gleisabschnitte liegen in einer Fluchtlinie mit der Gleislage in Richtung Stadt. Das *Ausziehgleis* endet vor der Mühlgasse (Untere Mühlstraße) ohne jedwede Sicherung, die verhindern könnte, das Gleisende zu überfahren und damit unversehens ohne Gleis unter den Rädern auf der Straße zu landen.

Vom *Ausziehgleis* zweigt ein Überholgleis ab, das der Lok erlaubt, die abgestellten Wagen des Zuges auf der Westseite des Abstellgleises zu passieren, um sich für die Rückfahrt in die Stadt wieder an die Spitze des Zuges zu setzen. Nur so hat der Lokführer die erforderliche freie Sicht auf die vor ihm liegende Strecke. Und das ist aus Sicherheitsgründen zwingend nötig, denn die Dampfstraßenbahn teilt bei ihrer Fahrt den Straßenraum mit vielen anderen langsameren Zeitgenossen, die zu Fuß oder mit Zugtieren und ihren Wagenladungen hin und her unterwegs sind.

Zur Endhaltestelle in Arheilgen gehört ebenso wie an den zuvor schon fertiggestellten Strecken in Griesheim und Eberstadt ein *Bahnhofs- oder Stationsgebäude*. In Arheilgen steht es auf der Ostseite des Hauptgleises. Von ihm sind keinerlei Planunterlagen erhalten, wohl aber Fotografien. Die Abbildungen lassen es erkennen als ein schlichtes *eingeschossiges Fachwerkgebäude mit einem flach geneigten Dach*. Die *Gefache* zwischen dem *Balkengefüge* sind erkennbar *mit Back-*

stein vermauert. Das nicht sonderlich große Stationsgebäude birgt neben einem *Warteraum* für Fahrgäste vor allem einen eigenen *Dienstraum* für das Bahnpersonal, wie der *Jahresbericht 1894/95 der Bahngesellschaft* festhält.

Auch auf ein internes Kommunikationsnetz weist *dieser Jahresbericht 1894/95* hin: Die *Stationen* in *Arheilgen*, in *Griesheim* und *Eberstadt*, das *Wärterhäuschen für den Weichenwärter in der oberen Rheinstraße*, sowie das Büro der Direktion in der Neckarstraße sind untereinander mittels *Telephonleitungen* verbunden, sodass etwa bei unvorhergesehenen Ereignissen sofort reagiert und Absprachen getroffen werden können.

Bahn-Hof bedeutet in der Frühzeit des Eisenbahnverkehrs wirklich oft noch *Hof*. Auch hier in *Arheilgen* ist das *Betriebsgelände* für die Dampfstraßenbahn ein durch ein breites *Einfahrtstor abschließbarer Hof* und öffentlich nicht ohne weiteres zugänglich. Dieses *Hof-Tor* schließt unmittelbar an die *Süd-Wand* des *Stationsgebäudes* an und eröffnet, wenn es geöffnet wird, über einen *eng gebogenen Abzweig vom Hauptgleis im Straßenraum eine eingleisige Zufahrt in das innere Betriebsgelände*.

Hier innerhalb des Betriebsgeländes finden sich *4 unterschiedliche Bauten*, von denen wir nur Kenntnis haben, weil deren *Bauzeichnungen für das jeweilige Genehmigungsverfahren* erhalten geblieben sind, wenn auch *verstreut* in verschiedenen Einrichtungen und nicht leicht aufzufinden.

Dazu gehört ein *Locomotivschuppen* für 2 Stände, also dem Abstellplatz für 2 Lokomotiven, die hier, besonders für die Nachtzeit, in der der Betrieb ruht, gesichert untergestellt werden können. Der zeichnerische *Entwurf zum Bau eines Locomotivschuppens mit Wasserstation auf Bahnhof-Arheilgen* wird am 7. Oktober 1889 bei der Bauverwaltung (der Großherzoglichen Regierung) gestellt und vom Ministerium der Finanzen am 10. Dezember 1889 genehmigt. Nach Ausweis der eingereichten Bauzeichnungen handelt es sich bei dem Lokschuppen ebenfalls um einen *Fachwerkbau mit Backsteinfüllungen in den Gefachen*. Auffallend sind *2 das Dach des Lokschuppens durchdringende Schornsteine, unter denen nach einer Lokeinfahrt der Lokschorstein genau plaziert werden soll, denn eine Zeitlang kann der immer noch rauchen Und dieser Rauch muß nach draußen abziehen können, kann sich nicht im Lokschuppen sammeln*.

Die kleineren Lokomotiven aus dieser Zeit werden in aller Regel nachts nur heruntergefahren in ihrer Heizleistung durch das Schließen von Luftklappen, sodass Glut bleibt, aber kein Feuer entfacht wird. Ein solches Verfahren spart am Morgen eineinhalb Stunden an Arbeitszeit beim Aufheizen bis zur erneuten Betriebsfähigkeit der Lok.

An die Nord-Seite des Lokschuppens ist eine im Stil angepasste *Wasserstation* angebaut. Sie ist von großer Wichtigkeit, denn Wasser braucht die Lok bedeutend mehr als Kohle. Und es muß in der Anfangszeit zunächst noch, wie in allen Höfen des Dorfes Arheilgen, mühsam aus Brunnen gepumpt werden. In der *Wasserstation am Lokschuppen* kann es vorab gesammelt werden, um es einer Lokomotive dann in kurzer Zeit zur Verfügung stellen zu können. Der Anschluß von Arheilgen an die Darmstädter Wasserversorgung mit unterir-

disch verlegten Rohrleitungen liegt in den Anfangsjahren der Dampfstraßenbahn noch in weiter Ferne. Sie wird 1911 erst geplant und vorbereitet.

Bereits 4 Jahre später stehen auf dem Arheilger Betriebsgelände bedeutsame Veränderungen an, Erweiterungen in Anpassung an die betrieblichen Erfordernisse. Die *Bau- & Betriebsverwaltung der hessischen Kleinbahnen in Privatbetrieb* legt am 29. März 1893 in Darmstadt den genau gezeichneten *Entwurf zum Anbau einer Kohlenbanse auf Bahnhof Arheilgen* vor, der genehmigt wird.

Es handelt sich bei dieser *Banse* um ein halbhohe, noch oben hin offenes Kohlenlager, das an einen schon bestehenden eingeschossigen und überdachten *Kohlenschuppen* anschließt. Die Anlage beschreibt einen Bogen, der so weit ist, dass er das Betriebsgelände wahrscheinlich im Norden gegen den mit hohen Bäumen bestandenen Biergarten des Löwen hin ab schließt. Mit eindeutiger Sicherheit läßt sich das nicht belegen, da ein umfassender Grundrißplan vom gesamten Betriebsgelände, anders als für Griesheim und Eberstadt, sich nicht erhalten hat. Einiges läßt sich nur erschließen in einigermaßen logischen Schlußfolgerungen. Da die eingezeichneten *3 Tore der Banse und ein Tor des Kohlenschuppens* allesamt an der nördlichen Außenseite dieser Bauten angebracht sind, wird das *Zufahrtsgleis zum Be- und Entladen* an dieser Außenseite des Bogens entlanggeführt haben.

Am selben Tag, dem 29. März 1893, legt dieselbe *Bau & Betriebsverwaltung der hessischen Kleinbahnen in Privatbetrieb* den *Entwurf zur Erweiterung der Reparaturwerkstätte auf Bahnhof Arheilgen* vor, der ebenfalls genehmigt wird.



Dampflok mit Lokführer, Heizer und Schaffner vor dem Arheilger Stationsgebäude.



Dampfzug vor der Endstation in Arheilgen. Rechts vom Stationsgebäude ist die Einfahrt ins Betriebsgelände zu sehen.

Aufschlußreich ist vor allem, dass in dieser *Bauzeichnung* neben der geplanten *Erweiterung der Altbestand* aufgezeigt wird. Es zeigt sich: *Rechtwinklig nach Süden hin ist an den Lokschuppen schon länger, möglicherweise von Anfang an, eine Reparatur-Werkstatt angegliedert, die jetzt, 1893, u.a. um ein Werkmeister-Bureau erweitert wird.*

Die *Arheilger Reparaturwerkstatt* wird im *Jahresbericht der Eisenbahngesellschaft 1894/95* ausdrücklich benannt. Eine solche gibt es im Darmstädter Netz nur hier in Arheilgen. Das bedeutet, sie ist allein zuständig im Gesamtbetrieb für alle Lokomotiven und Wagen, falls Reparaturen fällig werden. Der *Bahnhof Arheilgen* hat damit eine gegenüber Griesheim und Eberstadt herausgehobene Bedeutung. In der oberen Rheinstraße vor dem Darmstädter Schloss als zentralem Punkt des Straßenbahnverkehrs wäre eine solche Werkstatt sowieso undenkbar.

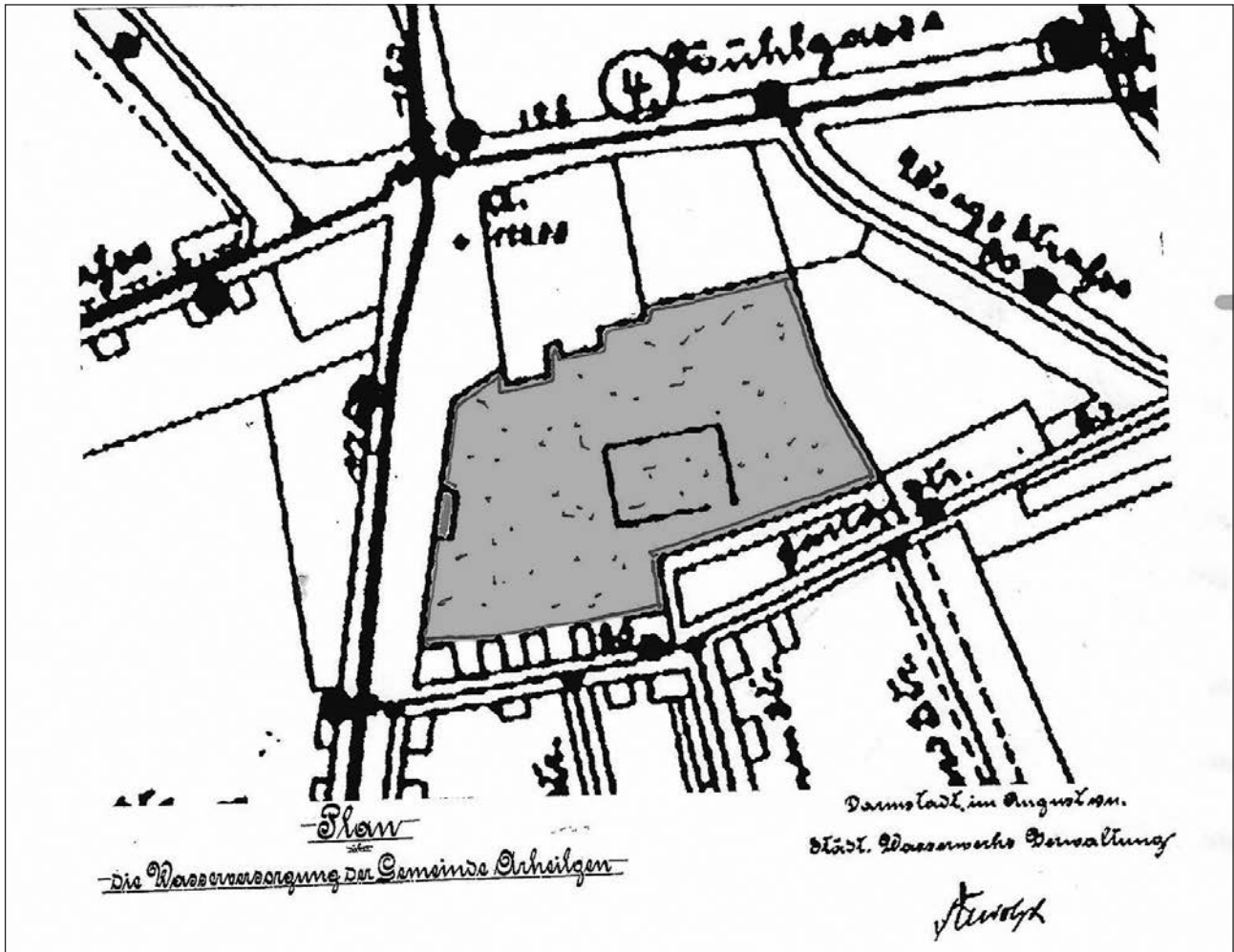
Gesichert ist auch ein weiteres Gebäude auf dem Arheilger Betriebsgelände, das weder in Griesheim noch in Eberstadt, sondern allein in Arheilgen verwirklicht wird, wie es ebenfalls der *Jahresbericht 1894/95* bestätigt. Es handelt sich um eine *viergleisige Wagenhalle mit je 2 Standplätzen* für einen Teil der Wagen, aus denen jeweils ein Zug gebildet wird.

Die Genehmigung zum *Projekt einer Wagenhalle auf Bahnhof Arheilgen (8 Stände)* wird zeitgleich mit dem *Locomotivschuppen mit Wasserstation* am 7. Oktober 1889 beantragt und genauso am 10. Dezember 1889 vom *Großherzoglichen Ministerium der Finanzen* genehmigt. Eine solche Halle ist also von Anfang an in die Arheilger Bahnhofsanlage mit eingeplant und auch mit verwirklicht.

Dieses Bauvorhaben hat allerdings von Beginn an ein Problem, dessen man sich beim Bauantrag durchaus bewußt ist. Der *Lokschuppen* wird viel benutzt, besonders häufig zum immer wieder erforderlichen Nachfüllen von Wasser. Er vor allem muß vom Straßengleis aus unmittelbar und auf kurzem Weg zugänglich sein über eine Gleiskurve. Das bedeutet, er wird gebaut in einem annähernd rechten Winkel zum Hauptgleis im Straßenraum, also in einer Ausrichtung von West nach Ost. Da die *Reparaturwerkstatt wiederum in einem rechten Winkel in Nord-Süd-Ausrichtung angebaut wird*, wie es die Zeichnung zeigt, bilden beide zusammen auf ihrem Teil des Betriebsgeländes als Block ein unüberwindbares Hindernis für weitere Zufahrtsgleise auf das Gelände. Die offenbar von Anfang an eingeplante Lösung ist: Die *Wagenhalle* kann zwar im nicht so häufig genutzten östlichen Betriebsfeld hinter Lokschuppen und Reparaturwerkstatt gebaut werden, aber nur mit den *Einfahrten durch die 4 Hallentore aus Richtung Osten*.

Dazu wäre östlich der Wagenhalle eigentlich ein entsprechendes Gleisvorfeld mit Weichen und Ausziehgleis auf größerer Fläche notwendig, aber ob ein solches ursprünglich angelegt war, muß offen bleiben. Denkbar ist auch die Erschließung der 4 Hallengleise über eine vorgelagerte einfache Schiebebühne. Die Zufahrt zur Wagenhalle vom Hauptgleis in der Straße aus kann über ein eigenes Abzweiggleis innerhalb des Betriebs Hofes erfolgt sein, das zwischen dem Wasserturm am Lokschuppen rechts und der Kohlebanse links hindurch führt.

Der westliche vordere Teil des Arheilger Betriebs Hofes wäre dann von nur 3 Gleisbögen durchzogen gewesen, der Zufahrt zu *Lokschuppen und Wasserturm*, der seitlichen Zufahrt zur *Wagenhalle* und der zu *Kohleschuppen und -banse*.



Das Arheilger Betriebsgelände der Dampfstraßenbahn.

Den Vorrat an *Kohlen*, je und je angesammelt *in den Bansen*, führt sich der Arheilger Betriebshof zu auf eigenem Gleis der Dampfstraßenbahn mit eigenen Güterwagen. Vor dem Stadtrand, westlich der Frankfurter Straße, kommt die Kohle von einem der neuen Industriegelände, auf dem zwischen 1900 und 1902 ein *neues großes Gaswerk* errichtet wird mit einem großen *Kohlenlager*. Bereits 1889 wird dort ein neuer großer Gaskessel gebaut, das Gelände damit für den Umzug des alten Gaswerks aus der Lagerhausstraße vorbereitet.

Auf diese Industriegelände führt ein Abzweiggleis der schmalspurigen Dampfstraßenbahn, das parallel zu einem normalspurigen Gleis der Staatseisenbahn, der Hessischen Ludwigseisenbahn, ausgelegt ist.. Dort wird die Kohle von Normalspurgüterwagen auf die Schmalspurgüterwagen umgeladen und nach Arheilgen und zu den anderen Endstellen Griesheim und Eberstadt verbracht.

Umständlicher ist nicht nur in der Anfangszeit die *Wasserversorgung* auf dem Betriebshof in Arheilgen. Es kann nicht einfach gezapft werden. Wasser kann nur unter Mühen aus dem Brunnen geschöpft, gepumpt und im *Wasserturm am Lokschuppen* gesammelt und vorgehalten werden.

Erst am 10. März 1908 stimmt der Arheilger Gemeinderat nach *lebhaft geführter Diskussion einer Vereinbarung mit dem Darmstädter Wasserwerk zur besseren Wasserversorgung in Arheilgen zu*. Da *allerdings eine Garantie für eine Mindestabnahme zu übernehmen ist, müssen die Vertragsverhandlungen zunächst noch weitergeführt werden*. Immerhin wird ein Schritt getan, um von den Hof- und Dorfbrunnen wegzukom-

men. Die Sache zieht sich so sehr hin, dass zwei Jahre später, Ende April 1910, der Arheilger Gemeinderat im Zusammenhang mit der Frage der Wasserversorgung ganz offiziell die Frage nach einer Eingemeindung in die Residenzstadt Darmstadt stellt. Die liegt zu dieser Zeit schon länger in der Luft. Die zuständige Kommission stellt jetzt 2 Anträge im Parlament:

1) Die Bürgermeisterei Darmstadt zu ersuchen, in der dortigen Stadtverordnetenversammlung einen Beschluß herbeizuführen, ob und bis zu welchem Zeitpunkt die Eingemeindung von Arheilgen (nach) Darmstadt stattfinden werde.

2) Bis zur Erledigung dieses Antrags von weiteren Unterhandlungen mit Darmstadt abzusehen.

1) findet Zustimmung, 2) wird abgelehnt. Aber selbst dieser Vorstoß geht ins Leere. Auf der Gemeinderatssitzung im Juli 1910 wird mitgeteilt: Die Stadt legt einen veränderten Vertrag zur Wasserlieferung vor. Im Begleitschreiben wird jedoch deutlich, daß Darmstadt das Dorf Arheilgen gar nicht eingliedern will: Wenn der (Wasserlieferungs)vertrag zustande komme, sei von Seiten der Gemeinde Arheilgen die Eingemeindungsfrage auf Jahre hinaus zurückzustellen und weitere Schritte seien hierin vorerst nicht zu unternehmen.

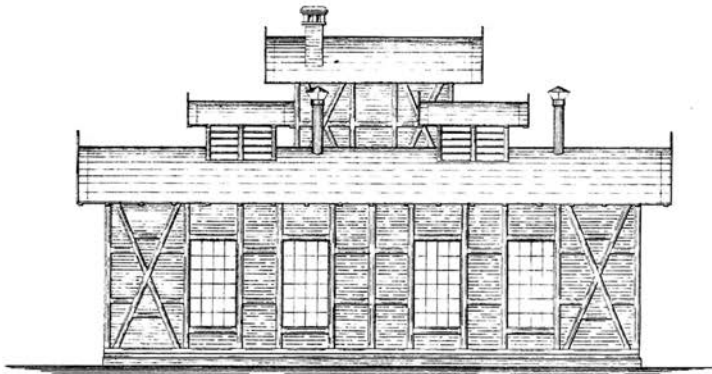
Erst im Jahre 1911 liegen genau gezeichnete Pläne vor über die vorgesehene Lage der Rohrleitungen in den einzelnen Arheilger Straßen. Die Dampfstraßenbahn ist also auch zu dieser Zeit noch allein auf den Brunnen und den Wasserturm auf ihrem Betriebsgelände angewiesen.

Darmstadt - Arheilgen.

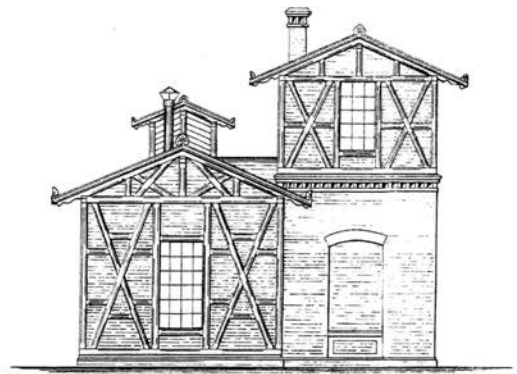
Entwurf

Blatt 2.

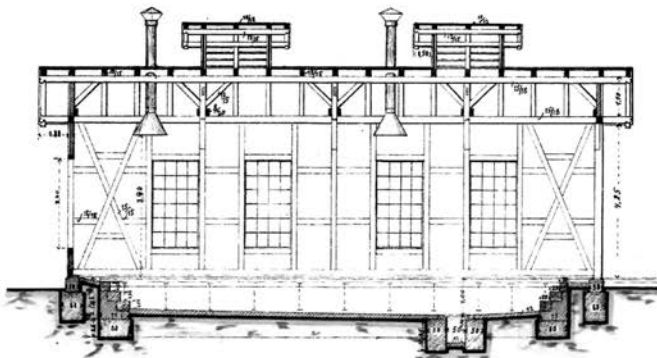
zum Bau eines Locomotivschuppens mit Wasserstation
auf Bahnhof - Arheilgen.



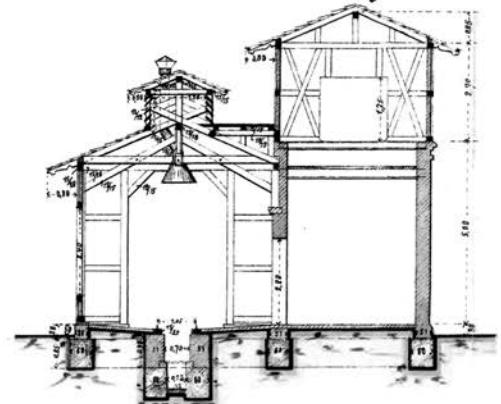
Längen-Ansicht.



Hintere Giebel-Ansicht.

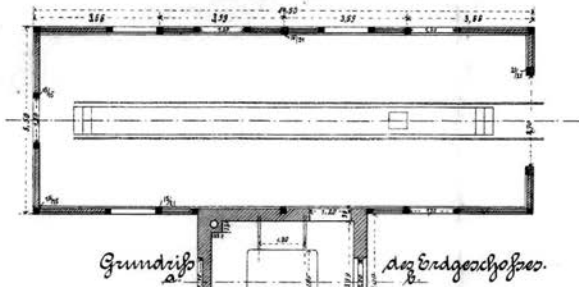


Längenschnitt.



Querschnitt.

Lokschuppen mit Wasserstation auf dem Bahnhof Arheilgen.



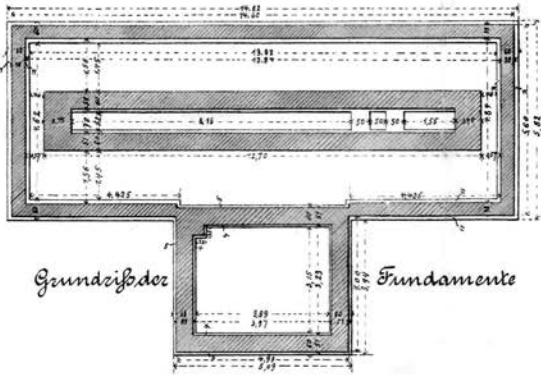
Grundriß

des Erdgeschosses.



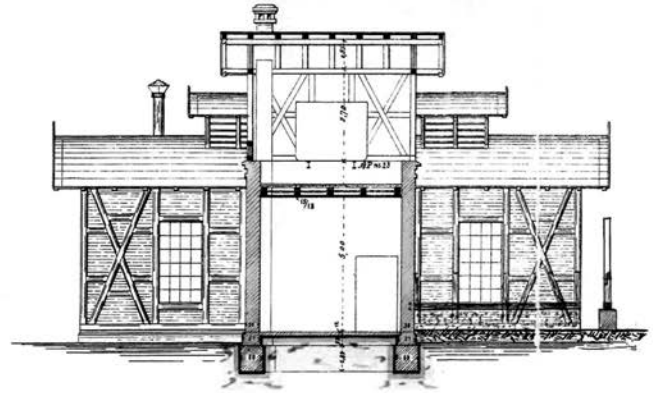
Grundriß

des Unterstoches.

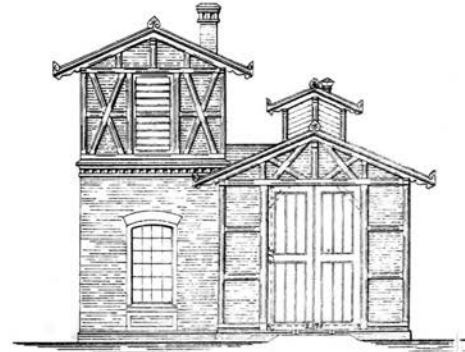


Grundriß der

Fundamente



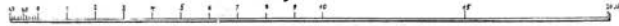
Schnitt a-b durch die Wasserstation.



Vordere Giebel-Ansicht.

2276 P. 1. 21757
Veranschlagt
am 10. September 1889
Königl. Ministerium der Finanzen
Hörlner

Maßstab: 1:100.



Dasstadt den 7. Oktober 1889
Die Baueingewilligung

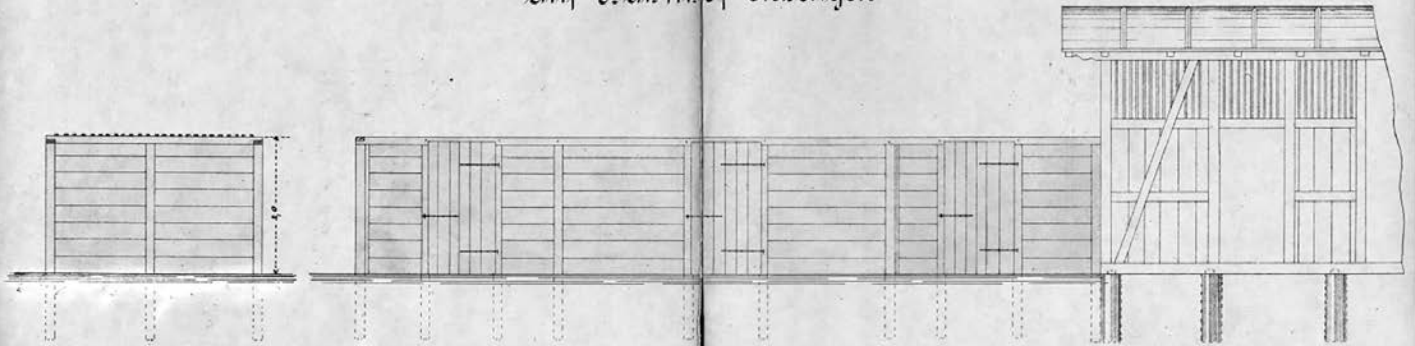
Hörlner

Bl. 24.

Darmstadt - Arheilgen.
gr. M. S. 9921. v. 93
K. Ord. No. 12817 v. 93.

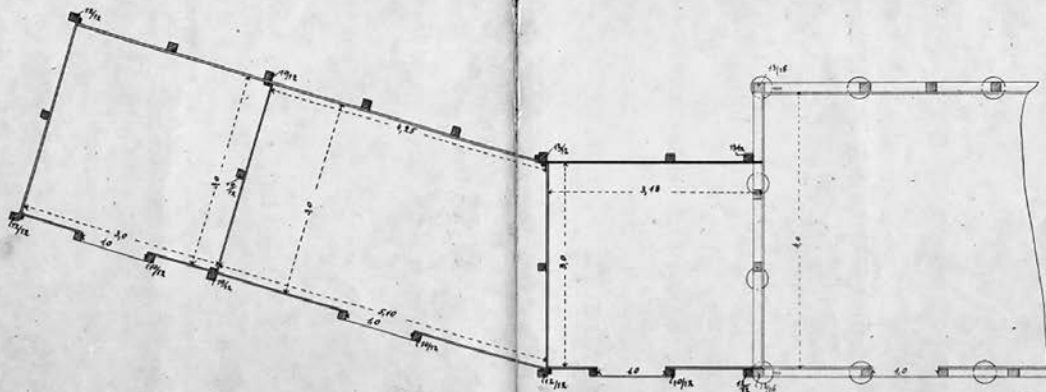
Entwurf zum Anbau einer Kohlenbanse auf Bahnhof Arheilgen

369



Seitenansicht.

Vorderansicht.



Maßstab 1:50

Gezeichnet

Genehmigt durch die K.M.S. 18706/93

Darmstadt den 24. Aug 1893
Bau- & Betriebs-Verwaltung
der hiesigen Nebenbahnen
im Privatbetrieb.

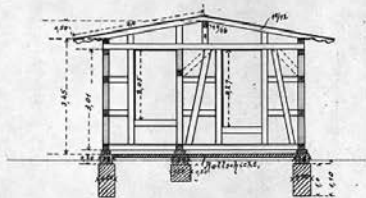
W.

Pläne für eine Kohlenbanse auf dem Bahnhof Arheilgen.

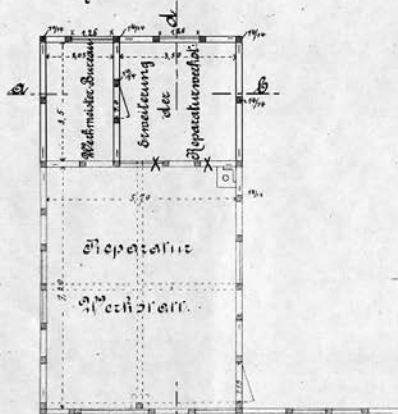
Parmstadt - Arheilgen
 9. H. S. M. 1893/1003.

11. Oct 1893 12217 W. a.

Querschnitt a. b.



Grundriss



Locomotive-Schuppen

Maßstab 1:100

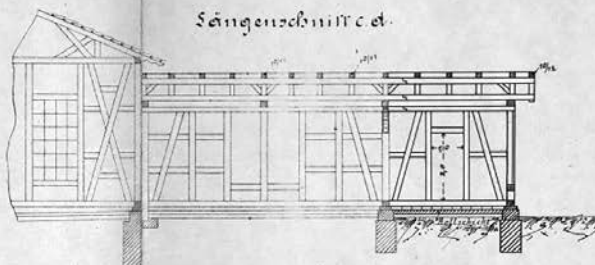


Ansicht

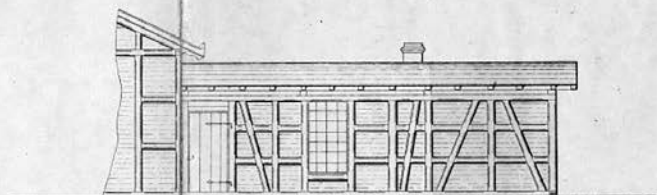
zur Erweiterung der Reparaturwerkstätte
 auf Bahnhof Arheilgen

372

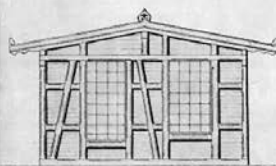
Längenschnitt c. d.



Vorderansicht



Giebelansicht



Parmstadt, den 29. März 1893
 Bau- & Betriebs-Verwaltung
 der hessischen Nebenbahnen
 im Privatbetrieb.

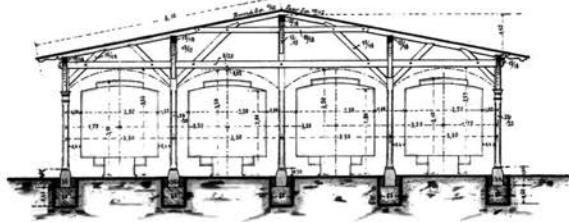
Gezeichnet Ludwig v. S. M. 1893/1003.

Lokschuppen und Reparaturwerkstätte auf dem Bahnhof Arheilgen.

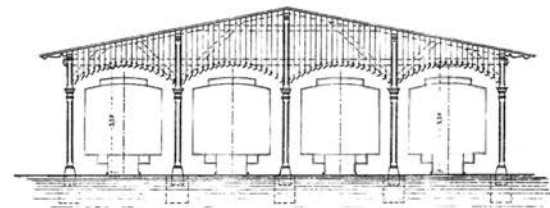
Project

Zu einer Wagenhalle auf Bahnhof Arheilgen.
(Stände)

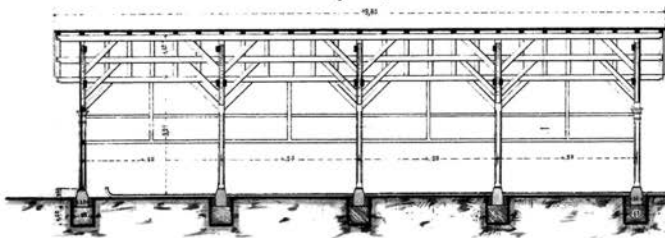
Querschnitt.



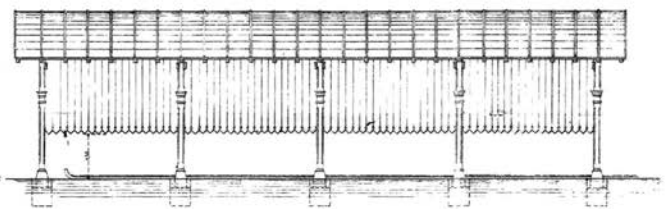
Giebel-Ansicht
(Etwas Einfahrt)



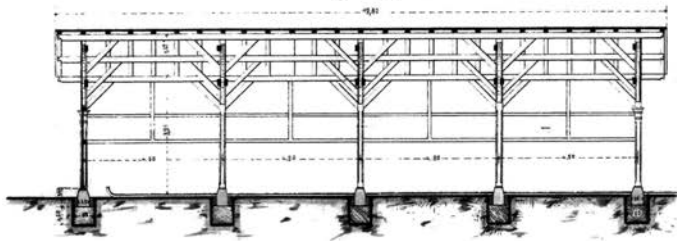
Längenschnitt.



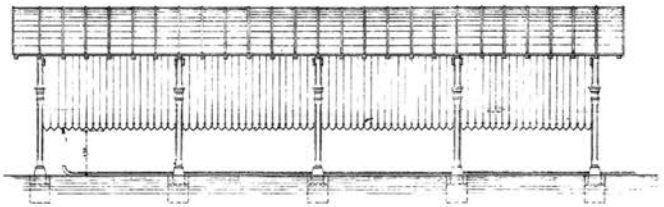
Seiten-Ansicht.



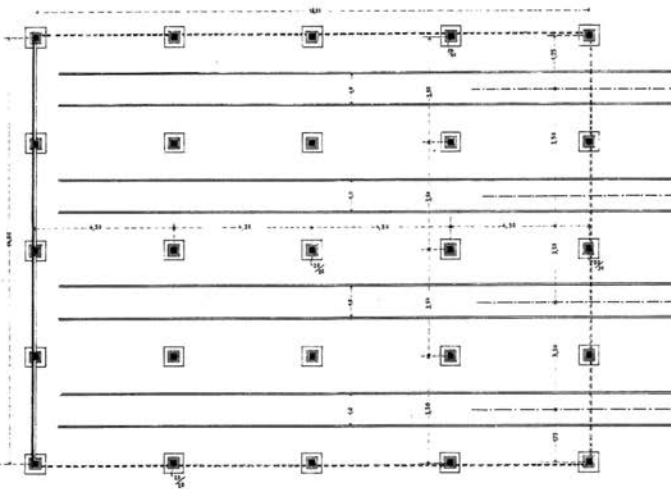
Längenschnitt.



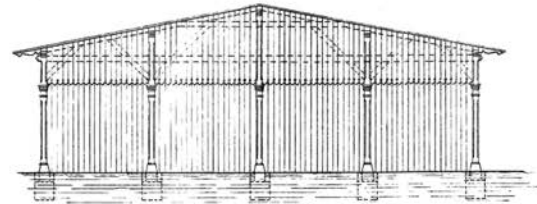
Seiten-Ansicht.



Grundriss.

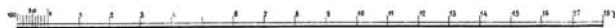


ebintere Giebel-Ansicht.
(Westseite)



*2. Aufl. 29757.
Genehmigung
Darmstadt den 10. September 1889.
Königlicher Hof- und Bauamt für Bauwesen.
Müller
H. J. 22*

Maßstab 1:100.



Darmstadt, den 7. October 1889
Die Bauverwaltung.
Röhler
H. A. 22.

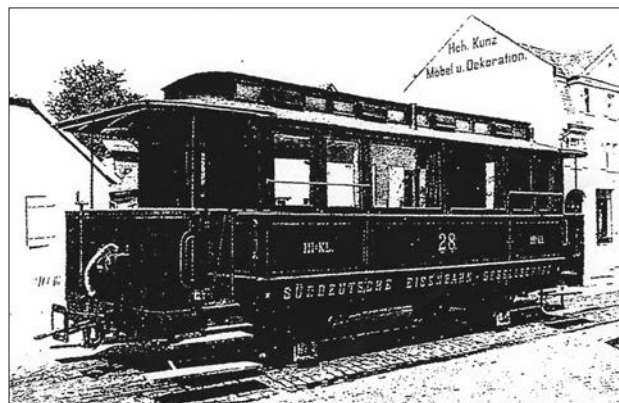
Die Wagenhalle auf dem Bahnhof Arheilgen.

Der Wagenpark der Dampfstraßenbahn und die im Zugbetrieb eingesetzten Lokomotiven

Zwischen Arheilgen und Darmstadt verkehren, wie auch im übrigen Netz, ausschließlich *zweiachsige Personenwagen*. Sie sind an ihren Enden zumeist *mit offenen Plattformen* ausgestattet über die der Zug betreten werden kann. Die Plattformen sind mit *Schutzgittern* versehen. Nur die *eine Seite der Radachsen kann gebremst werden*, durch eine *Vakuum-Bremse* oder *von Hand*. Die *Innenabteile* können mit einem kleinen *Kohleofen beheizt* und mit *Petroleumlampen beleuchtet* werden. Manche Wagen haben neben der *3. Klasse mit Holzbänken* eine *Abteilung 2. Klasse mit roten Polstersitzen*.

Die Bauart der *Personenwagen* wird annähernd deutlich durch das Foto eines einzeln abgestellt *III. KL(asse)* Wagens der *Süddeutschen-Eisenbahn-Gesellschaft* mit der Betriebsnummer *28*. *Er steht schräg gegenüber den Geschäftsräumen* der alteingesessenen *Arheilger Firma H(einri)ch Kunz*, die nach der Inschrift am seitlichen Giebel ihres Hauses schon zu Zeiten der Dampfstraßenbahn *Möbel u(nd) Dekoration* anbietet und verkauft.

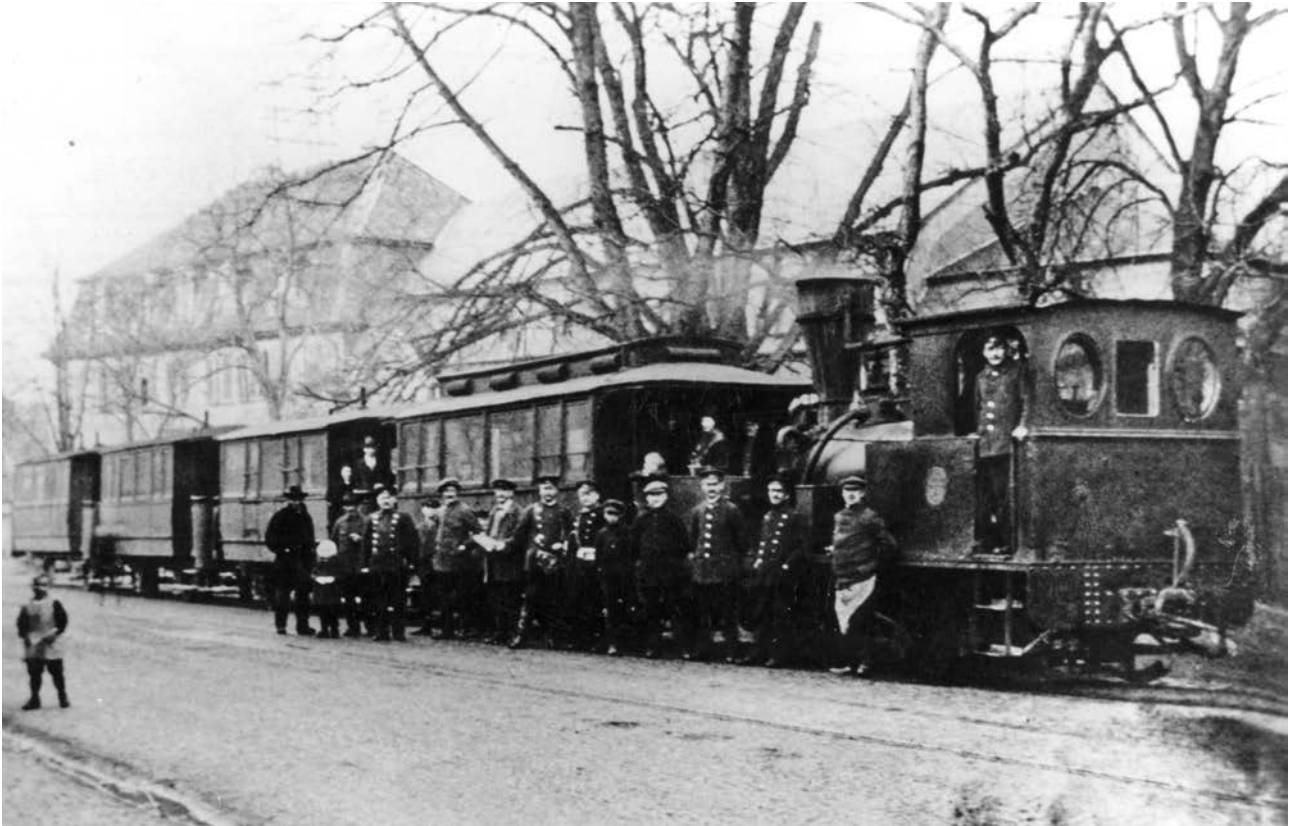
Nach dem *Jahresbericht der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft für das Betriebsjahr 1894/95* sind für die Darmstädter Strecken an Wagen vorhanden: *6 Stück 2-achsige geschlossene Personenwagen II. und III. Klasse*, *15 Stück 2-achsige geschlossene Personenwagen III. Klasse* und *5 Stück 2-achsige Marktwagen, auch als Sommerwagen genutz*. Dazu *2 Stück 2-achsige offenen Güterwagen zum Kohlen- und Cokstransport*. *Sämtliche Wagen sind von der Waggonfabrik Köln-Ehrenfeld, vormals Herbrand & Co., geliefert*.



Personenwagen Nr. 28 vor dem Geschäft des Möbelhändlers Heinrich Kunz in Arheilgen.

Zumeist sind die Züge im Darmstädter Netz als *Vierwagenzüge unterwegs*.

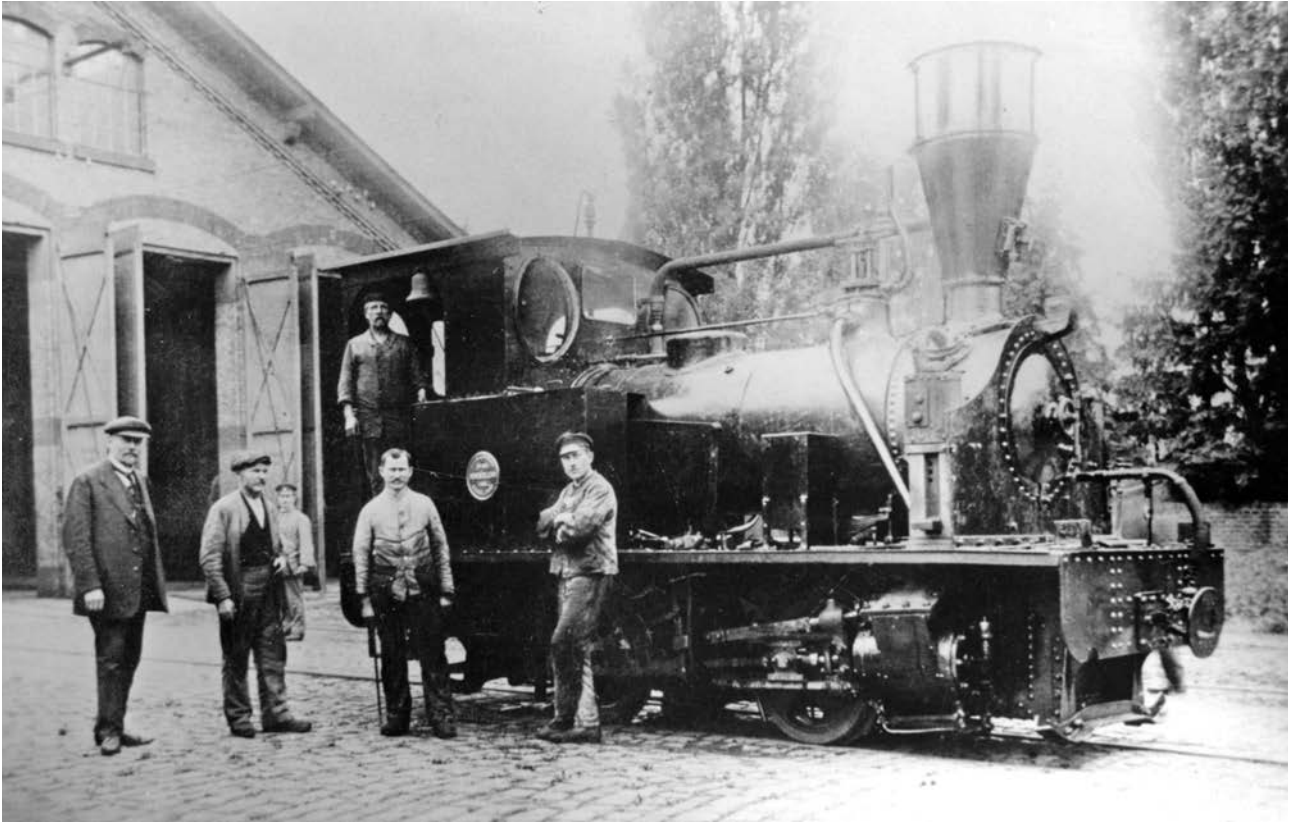
Die *Anzahl*, die *Bauart* und die *fabrikmässige Herkunft* der direkt für das Darmstädter Netz beschafften *Dampflokomotiven* sind nicht mit letzter Sicherheit dingfest zu machen, nicht zuletzt da sie innerhalb der *Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft* mindestens zeitweise auch bei den Bahnen dieser Gesellschaft in benachbarten Städten eingesetzt werden. So ist z.B. die *Kastendampflok* mit der Betriebsnummer *71* nicht nur auf Fahrt in *Darmstadt* zu sehen, sondern wird zeitweise auch in *Wiesbaden* auf der *Vorortbahn nach Biebrich* gefunden.



Dampfzug vor dem Gasthaus „Zum Goldenen Löwen“.



Dampflok Nr. 63 mit Wagen, Gästen und Mannschaft.



Dampflok wie sie auch zwischen Arheilgen und Darmstadt unterwegs war.

Derselbe Vorgang des Versetzens von Loks kann sich auch umgekehrt abspielen und Lokomotiven kommen in den Darmstädter Betrieb, die ursprünglich woanders beheimatet waren. Das Normalspurnetz der Staatseisenbahnen kann solche Transporte von Schmalspurlokomotiven ohne weiteres leisten. Wie anders hätten die Loks vom Herstellerwerk nach Darmstadt gelangen sollen.

Für die *Darmstädter Strecken* sind 10 Lokomotiven bekannt, aber aus dem *Jahresbericht der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft für das Betriebsjahr 1894/95* ergibt sich ein Bestand von *insgesamt 7 Dampflokomotiven*, die jetzt hier stationiert sind:

Die *2-achsige Tendermaschine* mit der *Betriebsnummer 51* und der *Fabriknummer 1784*, *gebaut 1886*, *Dienstgewicht 9 Tonnen*. Sie kommt nach Darmstadt von der *Lokomotivfabrik Krauss & Compagnie, München/Linz*, zusammen mit ihrer baugleichen Schwesterlok, der *Nummer 52 mit der Fabriknummer 1785*. Beide werden *1886* zusammen ausgeliefert. Sie sind vorgesehen für die beiden ersten Dampfstraßenbahnstrecken nach *Eberstadt* und nach *Griesheim*. Die *51* gelangt *1913* zur *Mannheim–Heidelberg–Weinheim–Mannheimer Bahn*, wie die Darmstädter *schmalspurig mit 100 mm Gleisabstand*. Auch sie gehört der *Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft*, wird ihr jedoch später unter badi-schem Einfluß entzogen und firmiert fortan als OEG.

Zum Anfangsbestand gehören auch die beiden ebenfalls *1866* von der *Lok- und Waggonfabrik Heilbronn* gefertigten und gelieferten Loks mit den Betriebsnummern *53 und 54* und den *Fabriknummern 231 und 232*. Beide werden *1891* an die *Karlsruher Lokalbahn der Süddeutschen Eisenbahn-Ge-*

sellschaft überstellt. Deshalb sind sie *1894/95* nicht mehr mit erfaßt.

Eine weitere Lok, die *Nummer 60*, wird *1887* hinzugekauft von der *Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe; Fabriknummer 1215*. Auch sie ist *1894/95* in Darmstadt nicht mehr vorhanden.

Das Jahr *1888* bringt gleich 3 neue Lokomotive nach Darmstadt. Es sind *2-achsige Tendermaschinen mit einem Dienstgewicht von 14 Tonnen*. Sie tragen die *Betriebs-Nummern 61, 62 und 63* und die *Fabriknummern 464, 465 und 466*. Sie kommen aus der *Hohenzollern Aktiengesellschaft für Lokomotivbau in Düsseldorf*. Das Foto zeigt die *63*, möglicherweise vor der Arheilger Station.

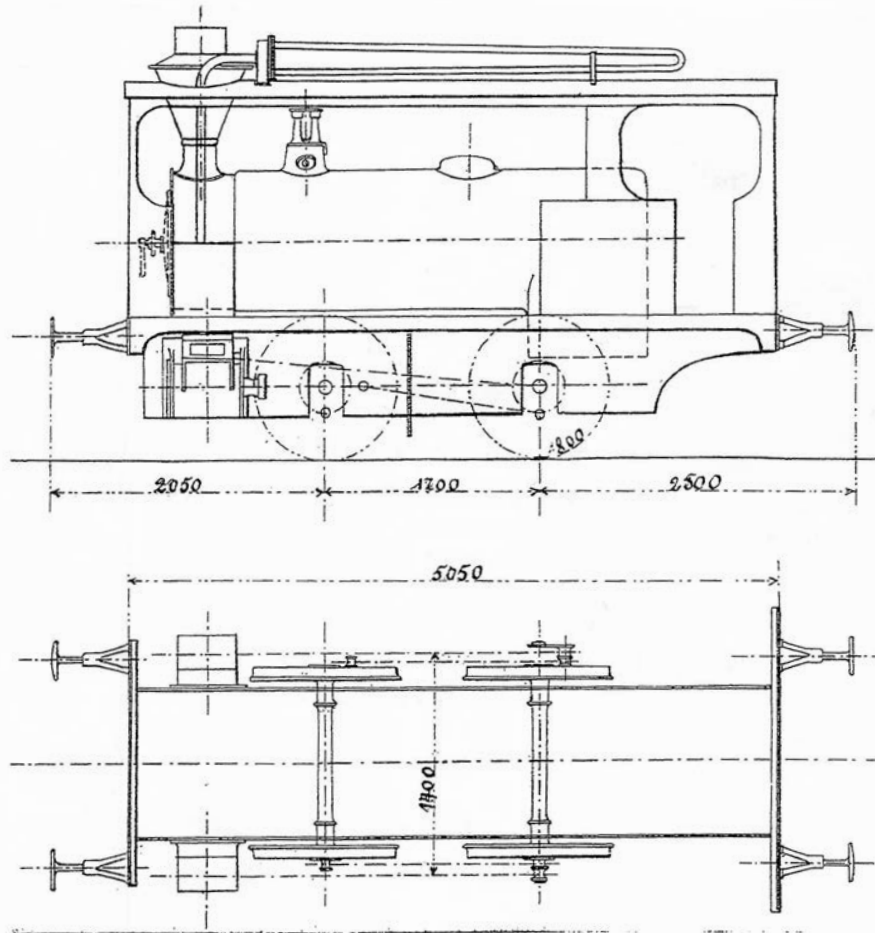
Die *Hohenzollern Actien-Gesellschaft für Locomotivbau in Düsseldorf* versucht schon *1887*, ein Jahr zuvor, mit Darmstadt ins Geschäft zu kommen mit einer besonderen Bauart von Straßenbahnlokomotiven, einer *Kastendampflokomotive*. Am *9. Dezember 1887* jedenfalls wird eine entsprechende Offerte der Firma ZUM (hier vorliegenden) SCHREIBEN mit dem Aktenzeichen *J N(ummer) o D 4934 II/87* hinzugefügt. Die abgeheftete *Düsseldorfer Offerte* beschreibt im Detail die technischen Daten der angebotenen Lok und gibt in 2 schematischen Bauzeichnungen ihre Grundmaße an.

Kastendampflokomotiven sind das Neueste vom Neuen und werden ein Renner in diesen Jahren in ganz Europa, das ganz große Geschäft. Sie werden zu Hunderten gebaut und verkauft. Ihre Besonderheit liegt darin, dass sie rundum verkleidet sind und insbesondere die unteren, die beweglichen und mit voller Kraft bewegten Maschinenteile bei

Tender-Locomotive für Anschluß-Bahnen.

| | | | |
|------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------|----------------------------|
| Cylinder-Durchmesser | 280 mm | Rostfläche | 0.50 qm |
| Kolbenhub | 400 " | Heizfläche der Feuerbüchse | 2.75 " |
| Treibrad-Durchmesser | 900 " | " Rohre | 31.63 " |
| Radstand | 1700 " | " totale | 34.40 " |
| Kessel-Länge, zw. d. Rohrwänden | 2200 " | Druck auf die Schienen, Kuppelachse | 8600 kg |
| " Durchm., grösster lichter | 970 " | " Treibachse | 8400 " |
| " Mitte über den Schienen | 1780 " | Totalgew. der Maschine, leer | 13000 " |
| Äussere Feuerbüchse, äussere Länge | 980 " | " betriebsfähig | 17000 " |
| " Höhe | 1290 " | Dampfüberdruck | 12 Atm. |
| Oberk. Kupferbüchse über Kesselmitte | 117 " | Inhalt der Wasserkasten | 2,4 cbm |
| Feuerrohre: Anzahl | 100 Stück | " der Kohlenkasten | 800 kg |
| " äusserer Durchmesser | 45 mm | Grösste Länge, Breite und Höhe | { 3400 × 2450 × 6120 mm |

Hohenzollern, Actien-Gesellschaft für Locomotivbau in Düsseldorf.



Angebot der Hohenzollern Actien-Gesellschaft für eine Tender-Locomotive, 1887.

den Rädern so sicher umhüllt werden, dass für alle anderen, die sich im Straßenraum bewegen, keine Gefahr entsteht. Im Bereich des Triebwerks sind die Blechverkleidungen abnehmbar, um das Triebwerk warten zu können. Auf dem gewölbten Dach ist ein Rohrsystem angebracht zum Durchleiten von Abdampf. Das soll Funkenflug verhindern. Das aus dem Abdampf entstehende Kondenswasser wird nach unten abgeleitet. Die Steuerung der Lok, das Antriebs-Gestänge, liegt geschützt innerhalb des Rahmens. auf dem alles aufgebaut ist, während es bei den bisherigen und auch weiterhin gebräuchlichen Tenderlokomotiven wie der *Nummer 63* außerhalb des Grundrahmens liegt und sichtbar ist, aber auch gefährlicher, wenn man ihm zu nahe kommt.

Trotz der erkennbaren Vorteile der neuartigen Kastendampflokomotiven wird in Darmstadt entschieden, beim Gewohnen und Althergebrachten zu bleiben. Und so werden denn *1888* die Tenderlokomotiven mit den *Nummern 61, 62 und 63* beschafft.

Schließlich kommt es *1889* doch noch zur Anschaffung von *2 Kastendampflokomotiven* für die Darmstädter Strecken. Sie tragen die Betriebs-*Nummern 64 und 71* und die *Fabriknummern 2834 und 2882* und haben ein *Dienstgewicht von 14 Tonnen*. Gebaut und geliefert hat diese vom Hersteller als *Trambahn-Lokomotiven* bezeichneten Zugmaschinen auf Gleisen die Firma *Henschel & Sohn in Cassel*. Beide Loks stammen aus einer Serie von *1889/90*, etliche davon werden auch nach Wiesbaden geliefert.

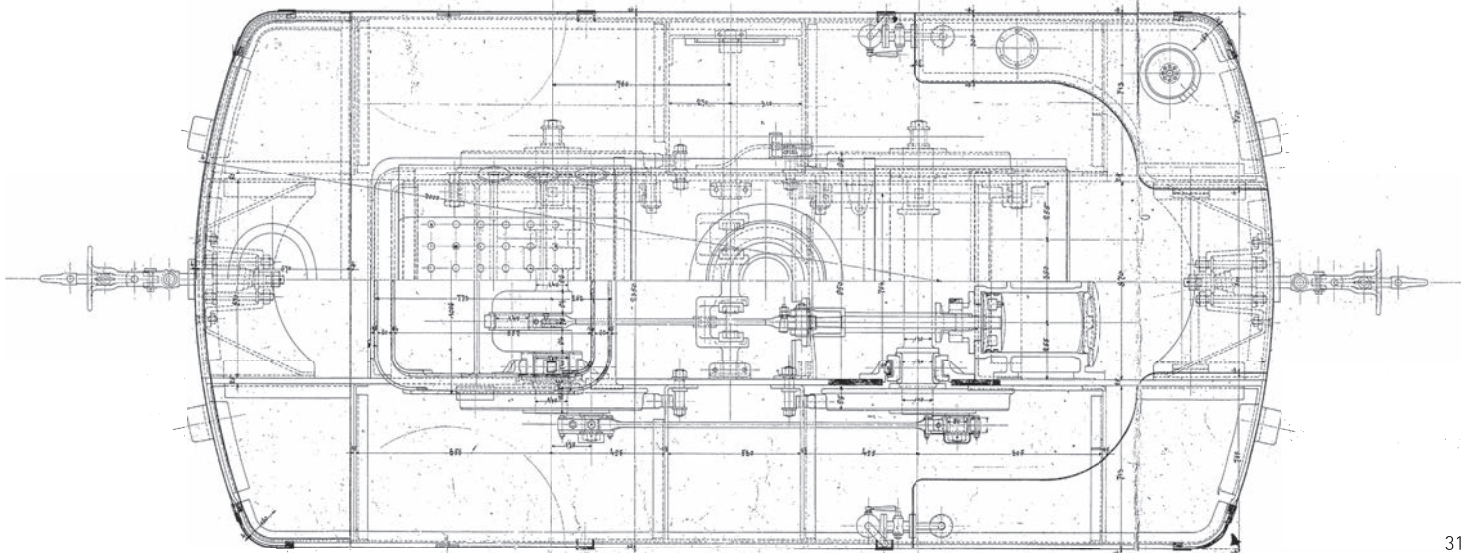
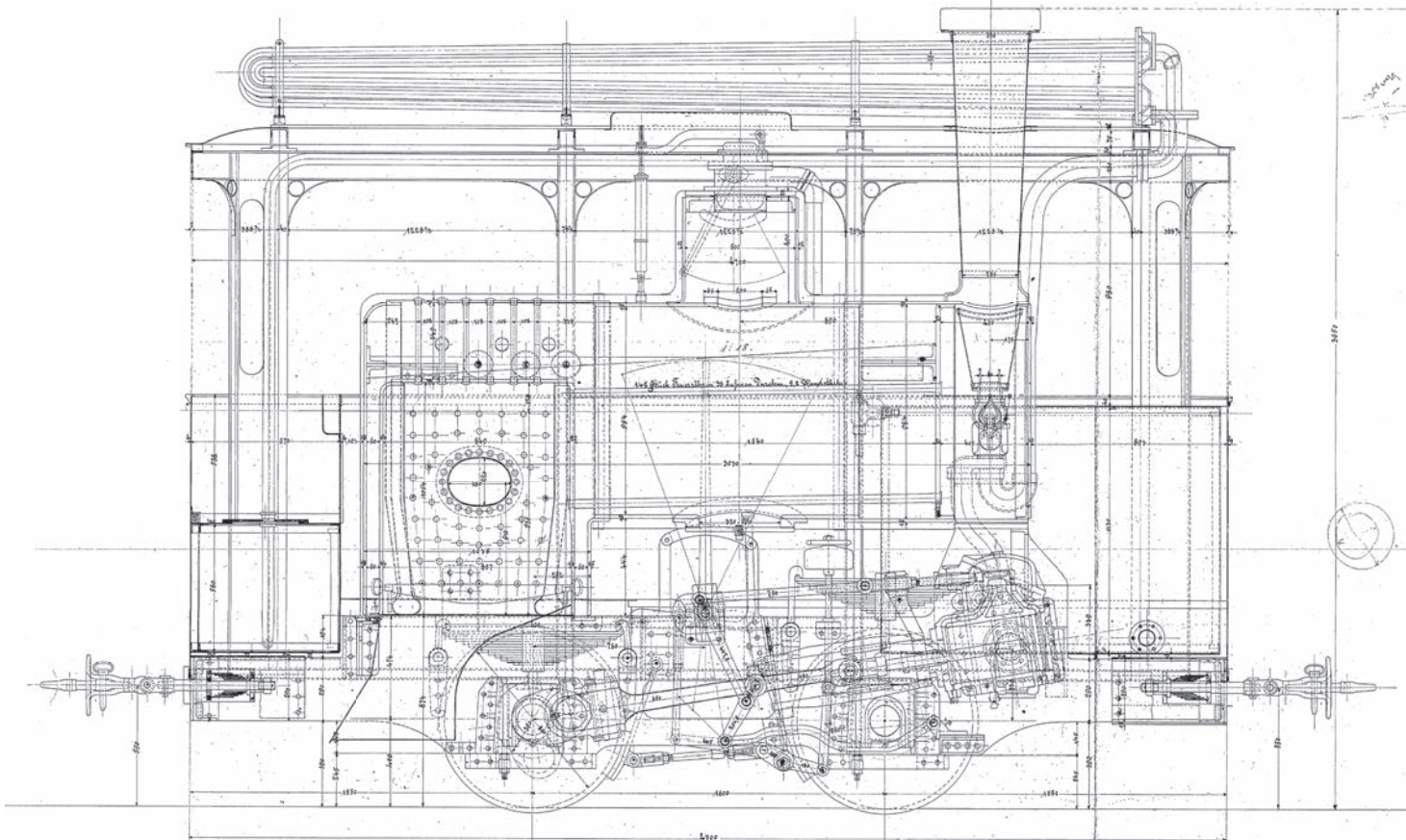
Von dieser Lok-Serie ist eine sehr detailreiche *Bauzeichnung* erhalten, die im ehrenamtlich geführten *Henschel-Museum und -Archiv in Kassel* hinterlegt ist.

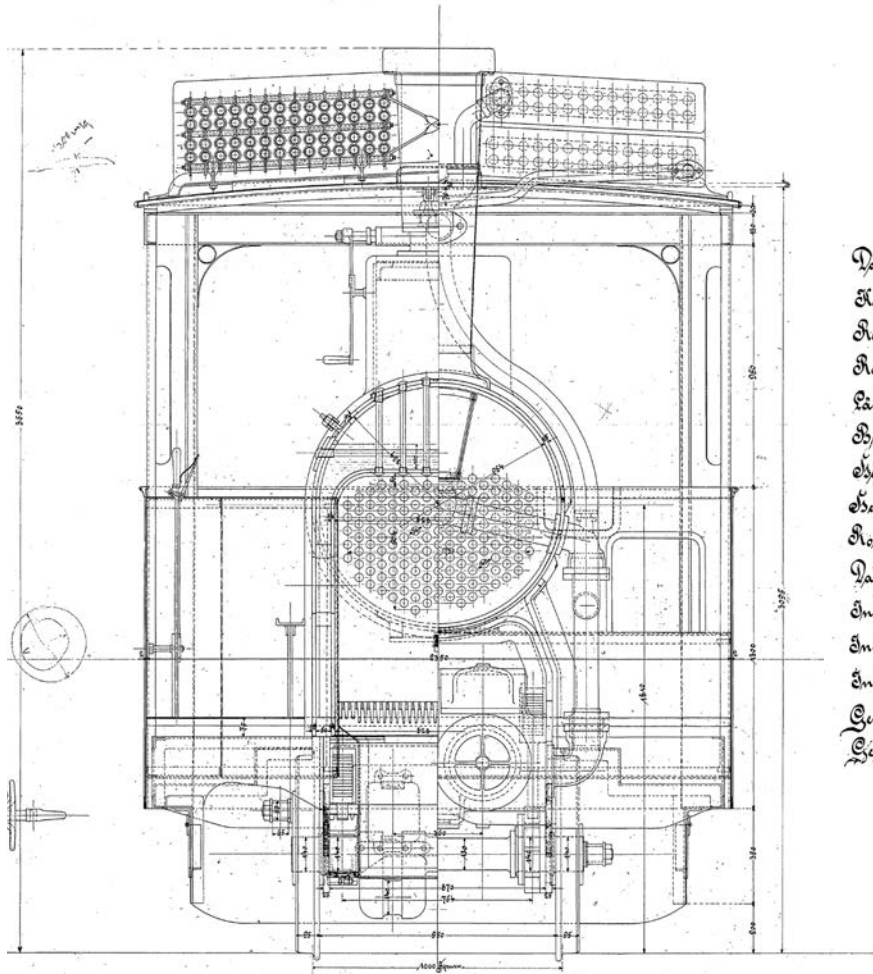
Nach dem Bau der *Arheilger Strecke 1890* tauchen die *2 Kastendampflokomotiven von Henschel* auch in *Arheilger Gefilden* auf. Das zeigt ein *Gruppenfoto des Werkstatt- und Fahrpersonals Arheilgen von 1908*. Vor der Kastenlok haben sie sich aufgebaut, erkennbar mit einem gewissen Stolz: *10 Männer mit Hut im Sonntagsstaat, dazu 3 Jüngere, wahrscheinlich vom Werkstattpersonal, 4 Schaffner in Uniform und 4 Männer im Innern der Lok*. Der *linke* von den Vieren ist nachweislich ein Oarhelljer Bub, der *Heizer Georg Mampel, geboren am 21. Februar 1881*

Eine der Kastendampflokomotiven der Firma Henschel aus dieser Zeit hat sich bei der OEG, der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, im Original erhalten. Sie ist heute im Besitz des *Technoseum / Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim*, aber zur Zeit ins Magazin verbannt. Der Modellbahnhersteller LGB hat ein Modell dieses einzigen original erhaltenen Exemplars in einer einmaligen Serie detailgetreu nachgebaut im Maßstab *1 : 22,5 / Spur G*.

Von der Firma *Krauss & Compagnie, München/Linz* sollen *1896* zwei weitere Kastendampfloks für Darmstadt angekauft worden sein, aber außer einer Abbildung gibt es diesbezüglich keine weiteren Nachrichten.

Bauzeichnung aus der Lok-Serie von 1889/90 für Wiesbaden und Darmstadt.





Maafstab: 1/20 der natürl. Größe.

Maaf in Millimetern.

Trambahn-Locomotive

von

Henschel & Sohn in Cassel.

| | |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Dampfzylinder-Durchmesser | 260 mm |
| Kolbenhub | 350 mm |
| Räder-Durchmesser | 800 mm |
| Radstand | 1600 mm |
| Länge der Locomotive exclusive Kupplung | 4700 mm |
| Breite der Locomotive | 2354 mm |
| Höhe der Locomotive | 3650 mm |
| Heizfläche vom Feuer beheizt | 266 qm |
| Rostfläche | 97 qm |
| Dampfüberdruck pro qcm | 14 kg |
| Inhalt der Speisewassercylinders | 1,5 cbm |
| Inhalt der Condensationswassercylinders | 0,7 cbm |
| Inhalt des Kesselkastens | 0,55 cbm |
| Gewicht der Locomotive leer ± | 15100 kg |
| Gewicht der Locomotive betriebsfähig ± | 19000 kg <small>mit Kohlen 1/20 Arbeits</small> |

Endmacher: 0 Ton
Schleimstoff
mechanisch pro 1000 kg
10 pro 1000 kg

6 Tramb.-Loc. 260/350/800
1000 Spurr. Klaffen

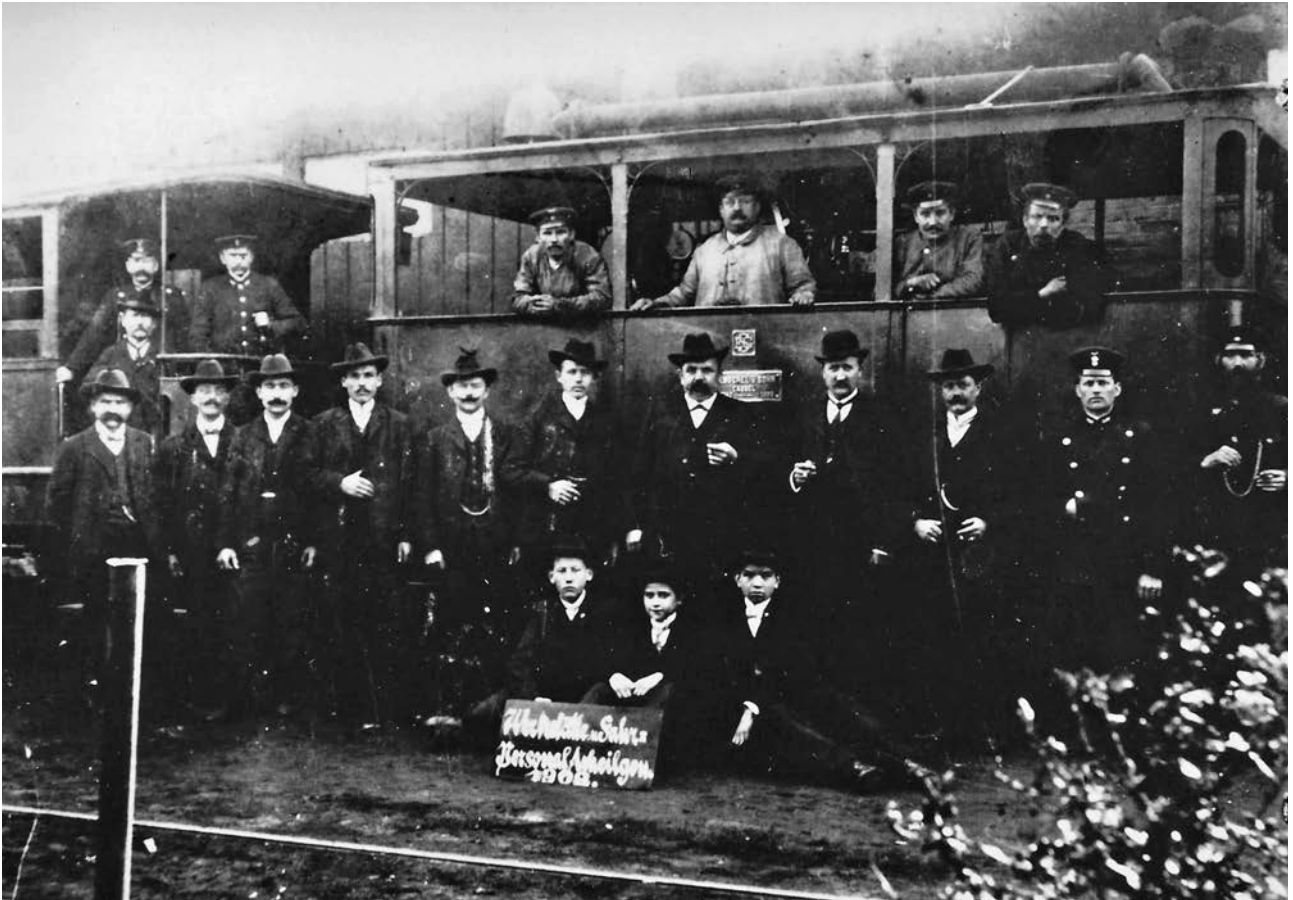
für Wiesbaden-Biebrich.

Fahr.-No. 2834-2839.

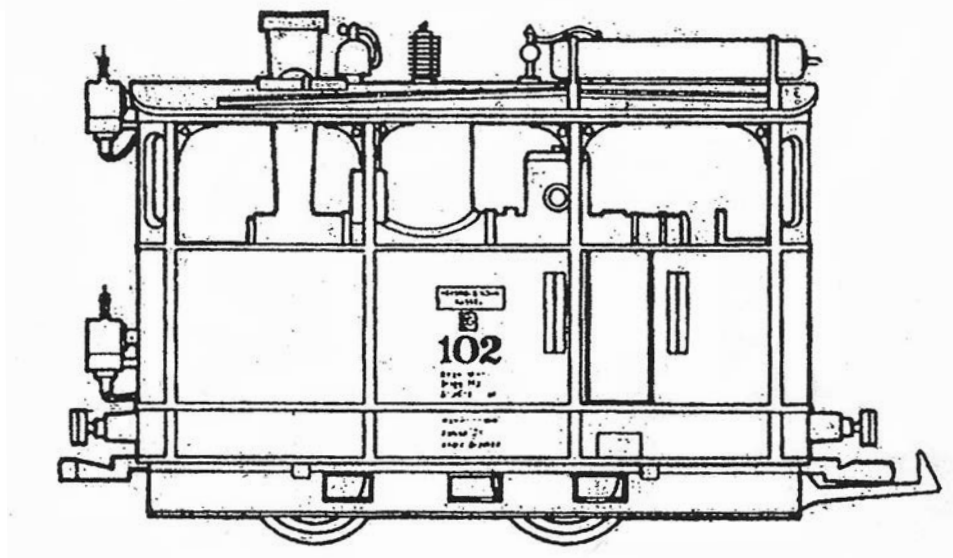
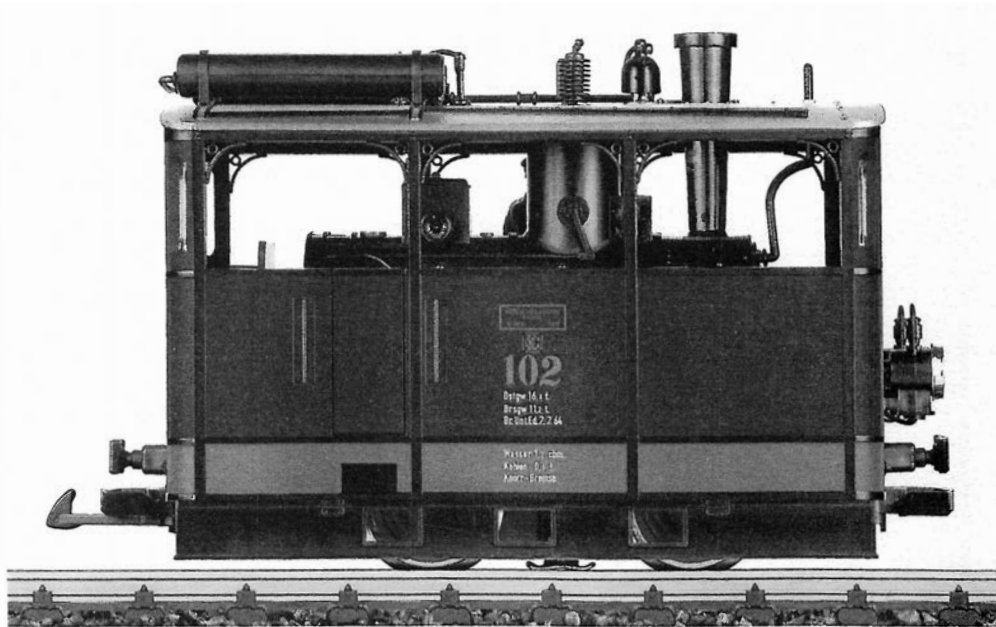
00230

0
25

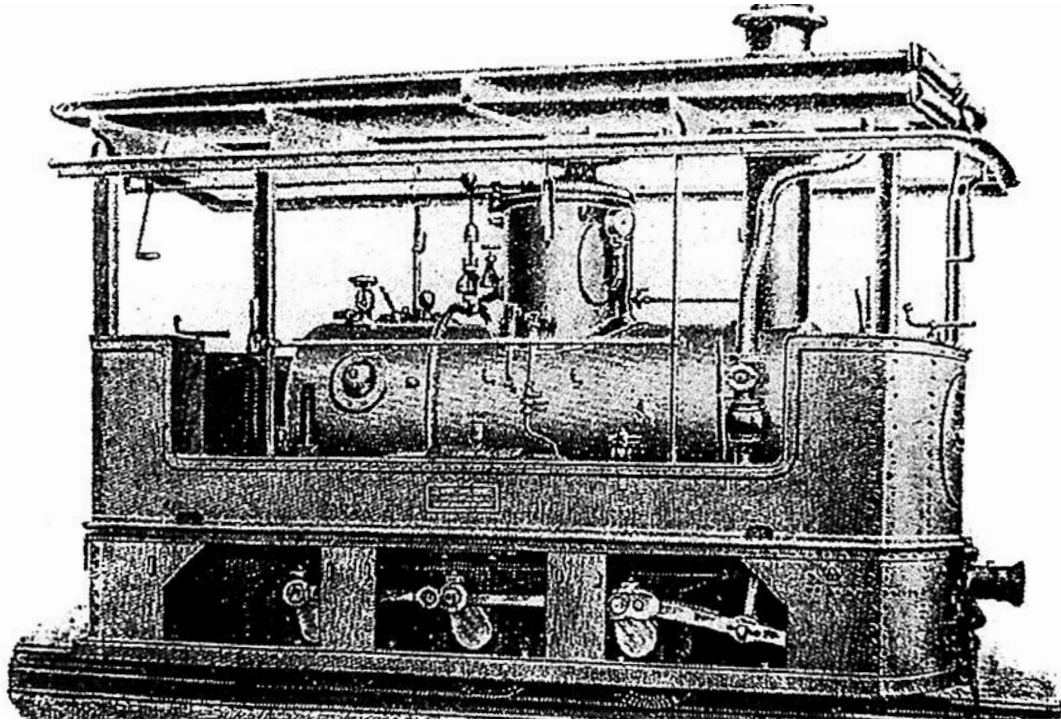
Bauzeichnung aus der Lok-Serie von 1889/90 für Wiesbaden und Darmstadt.



Werkstätte und Fahrpersonal Arheiligen 1908. Links im Innern der Kastendampflokotive ist Georg Mampel zu sehen, der in Arheiligen zu Hause ist.



*Kastenlok Nr. 102 der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (SEG).
LGB-Modell nach dem Original, das im Landesmuseum für
Technik und Arbeit in Mannheim erhalten ist.*



*Krauss-Kastenlok von 1896, beschafft für Darmstadt
(laut SEG-Aufzeichnungen).*

Der Streckenverlauf – Auf dem Gleis unterwegs vom Arheilger Löwen zum Darmstädter Schloss

Die Dampfstraßenbahn beginnt ihre Fahrt in die Stadt von der Arheilger *Station* aus, die nach Süden hin unmittelbar anschließt an den mit großen Bäumen bestandenen *Biergarten des Gasthauses Zum Goldenen Löwen*. Das *Gleisbett* liegt im *Ostteil der Darmstädter Straße*, der heutigen *Frankfurter Landstraße*.

Zuvor schon, bereits nach der Ankunft des Zuges aus der Stadt, hat die *Lokomotive ihre Wagen abgekoppelt*, ist in das *Ausziehggleis vor dem Löwen* hineingefahren, hat die *Fahrtrichtung gewechselt*, die *Wagen auf dem westlich liegenden Überholgleis passiert und sich wieder an die Spitze des Zuges gesetzt*. Diese Lokposition ist zwingend erforderlich, damit das Lokpersonal in Fahrtrichtung freie Sicht hat auf die vorausliegende Strecke und auf plötzlich auftretende schwierige Verkehrssituationen rechtzeitig und angemessen reagieren kann, um einen Unfall nach Möglichkeit zu verhindern.

Nachdem die letzte *Weiche* im Arheilger Bahnhofsbereich, die mit dem *Abzweig ins Betriebsgelände*, überfahren ist, ist der Weg frei. Das insgesamt *4,3 km* lange Hauptgleis in Richtung Stadt ist in der Ortslage von Arheilgen durchgängig im östlichen Bereich der Darmstädter Straße angelegt. Es führt dort entlang unter dem üppigen Blätterdach einer breiten *Lindenallee*.

In der freien Landschaft und jenseits der Gemarkungsgrenze zwischen dem noch selbständigen Dorf Arheilgen und der Stadt, führt sie nach wie vor *eingleisig auf der Ostseite der*

Straße vorbei an dem Gelände auf der Westseite der Straße, auf dem um 1904 die Fabrikgebäude der Firma *Merck* neu entstehen, die aus der Innenstadt heraus verlagert werden muß, um weiter wachsen zu können. Dort ist nach *1,6 km Fahrt ein Ausweichgleis* eingerichtet.

Im Bereich des späteren Nordbahnhofs *kreuzt* das Gleis der Dampfstraßenbahn *im Niveau*, wie der *Jahresbericht der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft* für das Betriebsjahr 1894/95 festhält, also ohne Brücke oder Unterführung *höhengleich* ein normalspuriges *Gleis der Staatsbahn*. Es ist das *Verbindungsgleis* für *Güterzüge von Mainz nach Aschaffenburg und umgekehrt*, die den *Kopfbahnhof der Hessischen Ludwigs-Bahn*, deren Gleise am Darmstädter Steubenplatz enden, *umfahren* können, ohne dort rangieren zu müssen. Dieses *Verbindungsgleis* ist vor allem für bayrische Züge wichtig, die ohne über preußische Gebiete am Untermain von Aschaffenburg aus via Darmstadt, Mainz und Worms rein über hessisches Gebiet den bayrischen Landesteil der Pfalz westlich des Rheins anfahren können. Das vermindert die Zahl unterschiedlicher Vorschriften, die in den einzelnen Ländern zum Bahnbetrieb erlassen sind. Noch herrscht ein gewisses Maß an Kleinstaaterei in den deutschen Landen.

Erst mit dem neuen Darmstädter *Nordbahnhof*, der 1912 in Betrieb geht, wird die Straßenverbindung von Arheilgen in die Stadt mit einer *Brücke* über die dort neuen Gleise und Bahnanlagen geführt, und damit auch das Gleis der Dampfstraßenbahn. Allerdings ist der *Anstieg* zur Höhe dieser Brücke

Arheilgen. Darmstädterstrasse Endstation der Strassenbahn



Postkarte von der Endstation der Dampfstraßenbahn in Arheilgen.



Gleisbett in der Lindenallee der Darmstädter Straße, heute Frankfurter Landstraße.

zunächst erheblich *steiler* angelegt, als das heute erkennbar ist. Und das bringt nicht geringe Probleme mit sich.

Gymnasiasten und anderes junges Volk, auf dem Weg in die Stadt oder zurück nach Hause, werden jeweils vor dem Anstieg auf den Brückenrampen vom Personal der Dampfstraßenbahn aufgefordert, aus den Zug doch bitte auszusteigen und bis nach oben zu laufen, damit die Lokomotive den Zug überhaupt in die Höhe bringen könne.

Auf solche Aufforderungen mag in einer gewissen aufmüpfigen Gegenwehr ein Streich von besagten Gymnasiasten zurückgehen, der noch heute in einigen Familien erzählt wird: Nach der Ankunft ihres Zuges an der Station Arheilgen hätten sich einige einmal den Scherz erlaubt, abzuwarten bis die Eisenbahner sich zur Pause zurückgezogen hätten in den Dienstraum der Station und hätten dann kurzerhand den letzten der Personenwagen abgekoppelt und ein Stück weit auf dem Gleis zurückgeschoben. Zur diebischen Freude der Täter seien die nach ihrer Pause zurückkehrenden Männer der Bahn völlig entgeistert und entsetzt gewesen, weil sie sich fragen mußten, ob sie selbst den Wagen kurz vor der Ankunft unbemerkt verloren hätten.

Die ungeahnten Folgewirkungen der ursprünglich *sehr steilen* Abfahrt der Dampfstraßenbahn über die *Nordrampe der neuen Brücke* über die Bahnanlagen des *Darmstädter Nordbahnhofs* machen auch der Firma *Merck* gehörig zu schaffen, die sich postwendend wehrt.

Die *Direktion K. von Merck* schreibt am 12. Juni 1912 *p(er) p(rocur)a* einen Beschwerdebrief an die *Hessische Eisenbahn-Aktiengesellschaft Darmstadt*, der laut *Aktenvermerk*

noch am selben Tag zur *Kenntnisnahme* an die *Süddeutsche Eisenbahngesellschaft* weitergeleitet wird. Die Beschwerde lautet:

Seit einiger Zeit haben Ihre Lokomotivführer wieder die Gewohnheit, bei der Haltestelle an meiner Fabrik zu bremsen, indem sie Dampf ablassen, was ein langandauerndes, durchdringendes Geräusch verursacht. Wie störend das für meinen Geschäftsbetrieb ist, geht daraus hervor, dass man dann das eigene gesprochene Wort nicht versteht und vor allen Dingen alle gerade angeknüpften telefonischen Verbindungen solange unterbrochen werden müssen. Bei dem sehr grossen telefonischen Verkehr in meinem Geschäft ist diese häufige und unnötige Unterbrechung aber sehr zeitraubend und bei auswärtigen Gesprächen auch noch kostspielig. Sie haben meinen früheren Reklamationen immer in liebenswürdiger Weise entsprochen und ich bitte Sie, auch jetzt wieder den Uebelstand abzuschaffen und den Lokomotivführern einzuschärfen, dass das Bremsen durch das Anziehen der Bremse und nicht durch Ablassen des Dampfes zu geschehen hat. Hochachtungsvoll ppa. Merck. Antwort bitte zu adressieren an: Direktion K.

Das Antwortschreiben der *Betriebsinspektion der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft* vom 1.7.(1912) ist *handschriftlich* als Kopie erhalten und erklärt gegenüber *Merck*:

Im Besitz des gesch(ätzten) Schreibens vom 12. des M(onats Juni) teilen wir Ihnen erg(ebenst) mit, daß wir unser Personal erneut angewiesen haben, vor Ihrer Fabrik tunlichst nur die Handbremse in Anwendung zu bringen. Bei den Zügen nach Arheilgen, die mit einer größeren Anzahl Wagen verkehren, wird es sich jedoch insbesondere bei nassen Schienen wegen des Gefälles von der Brücke über die Staatsbahn jew(eils) nicht

immer vermeiden lassen, neben der Handbremse auch die Vacuumbremse zu betätigen und mit zu setzen, um den Zug rechtzeitig zum Stehen bringen zu können.

Das Problem der am häufigsten bei *Schmalspur-Bahnen* verwendeten *Vacuum-Bremse*, das die beschwerdeführenden *Merck-Mitarbeiter* nicht kennen oder erkennen können ist rein technischer Natur. Mit der Vacuum- oder Saugluftbremse löst der Lokführer die mit Federn vorgespannte Bremse durch die Erzeugung eines Unterdrucks resp. Vacuums in einer Saugleitung, die zur Bremse führt. Der Nachteil ist ein besonders hoher, lärmender Dampfverbrauch der dampfbetriebenen Injektor-Vacuumpumpe, die den Unterdruck erzeugt.

Laut Vermerk des Antwortschreibens wird der Vorgang am *20. Juni 1912* der *Werkstatt Arheilgen z(ur) K(enntnis)* gegeben mit *Anweisung der Lokomotivbeamten in obigem Sinn*. Das ist nach einem weiteren Vermerk auch prompt erfolgt: *Erledigt Arheilgen den 25. Juni 1912*. Stempel: *Werkstätte der Darmstädter Straßenbahnen*. Die interne Auseinandersetzung mit der Beschwerde geht dem Antwortschreiben an Merck voraus.

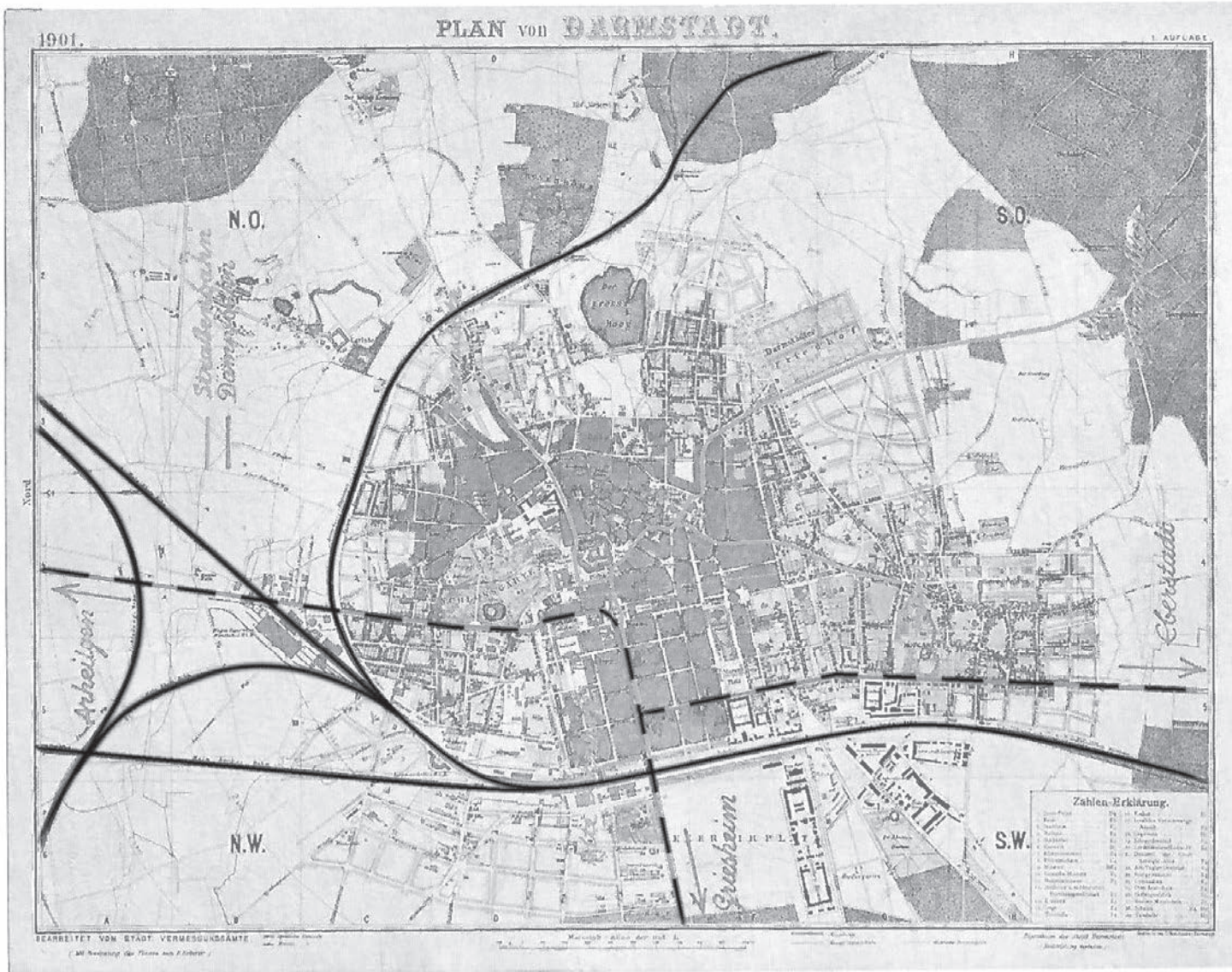
Auf ihrer Weiterfahrt erreicht die Dampfstraßenbahn die neuen Darmstädter Industriegebiete. Hier liegt im Vorfeld der alten Bahnhöfe am Steubenplatz u.a. die *Knell*. Das meint die *beiden Hauptwerkstätten der seit 1896 vereinigten Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahn, in denen rund 1700 Arbeiter, auch solche aus Arheilgen, Wagons und Lokomotiven instand setzen*.

Viele Arheilger Arbeiter nutzen die Dampfstraßenbahn nicht nur vor dem morgendlichen Dienstantritt und für die Heimfahrt am Feierabend, sondern auch in der Mittagspause. Der

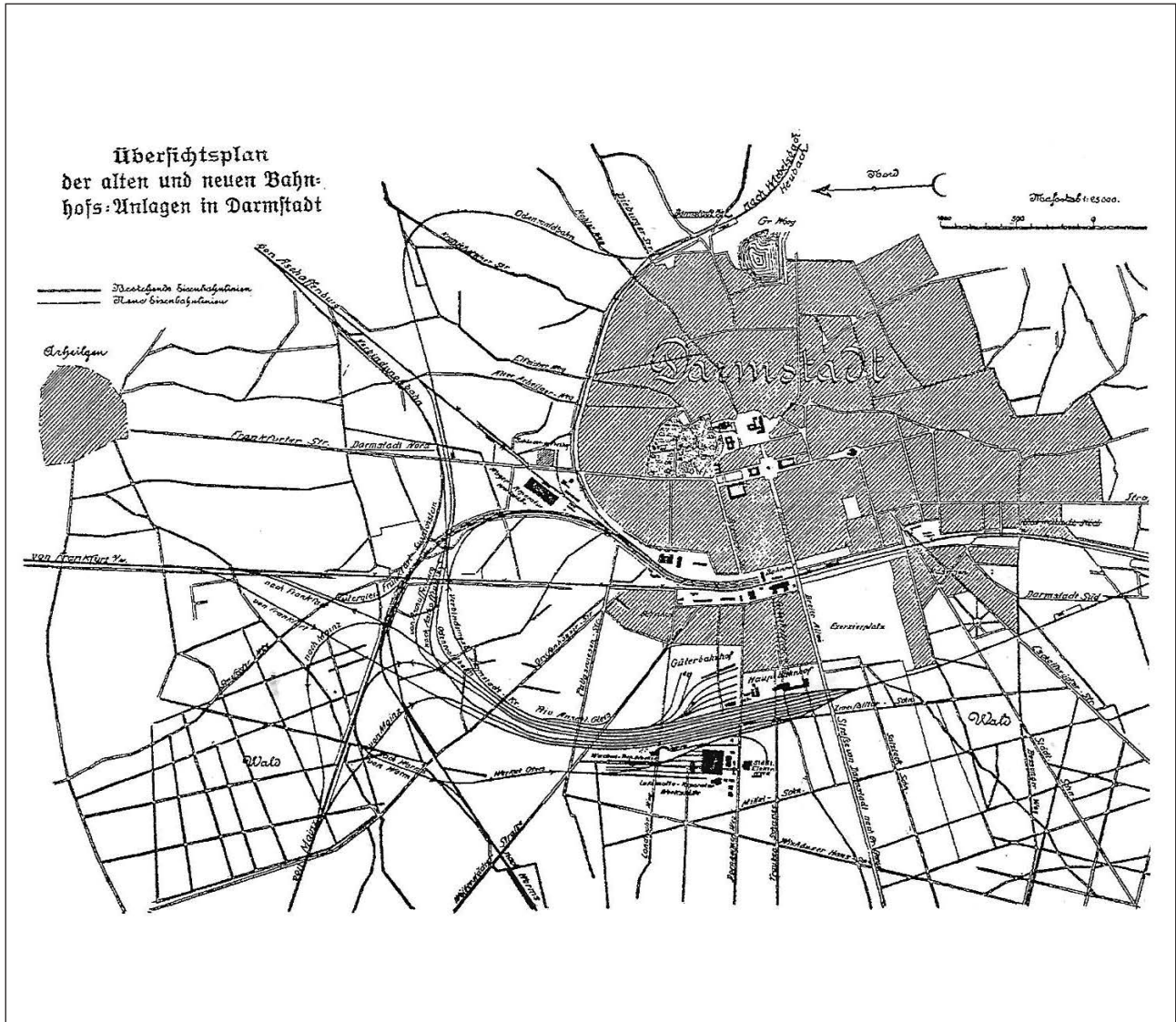
Arheilger Lokalpoet Georg Benz weiß ein Lied davon zu singen. Es rankt sich um den Antrittsbesuch des Junglehrers *Ludwig Sauerwein* an seiner künftigen Arheilger Schule:

Als noch die Dampfbahn...fuhr, kam jeden Middag um halb ans de sogenannte „Schaffferzug“, des haabt, die Arweiter aus de Darmstädter Fawrike, auch aus de Knell, kame mit dem um schnell deham zu esse, fast im Steh ihrn Wamsch verdrickt, de Leffel und die Schnut abgebutzt un wirrer fort. Dann Punk ans gings wirrer ab. De Schaffner Klein un de Zugfiehler Schmidt, die howe uff kann geword, wannsese aa all gekennt howe. – Also wann de Zug als kumme is, do howe am Sattler Stein schon die Truppe offm Trittbrett gehonke, am Kappemacher Dieter sinse obgesprune un im Karacho de Miehgrund, die Darmstädtergaß un die Reitboh noffgesaußt. Mit some Ziegelche is domols de Herr Sauerwein es erstemol nooch Oarhellje kumme. – Wie gesagt, korz vor deHaltestell hippt der ganze Troß vun de Trittbredder un rennt un saußt – mein Sauerwein rennt un saußt mit, denn er wußt jo net wos do eventuäll vun hinne kimmt. Er is de Miehgrund mit `noff gestaabt un off amol is der rennende Haufe immer klenner worn, bis er schließlich noch allaa wor. – Un speder hot`em de Owwerlehrer Hof, bei dem er sich an dem Dag vorstelle muß, des mit dem rennende Zug erklärt.

Im Bereich der im Aufbau befindlichen Industriezone kreuzen die *schmalspurigen Straßenbahnschienen höhengleich das (oder die) normalspurige(n) Staatsbahngleis(e) vom Kopfbahnhof am Steubenplatz nach Kranichstein und ins bayrische Aschaffenburg*. Da das nicht rechtwinklig, sondern schräg geschieht, ist die Gefahr des Entgleisens auf der Schienenkreuzung besonders hoch. Solch ein Unfall ist aber nicht überliefert.



Stadtplan Darmstadts von 1901 mit dem ursprünglichen Streckenverlauf der Staatsbahn (schwarze Linien), sowie der Linien der Dampfstraßenbahn (gestrichelte Linien) vor 1912.



Übersichtsplan über die alten und neuen Bahnhofsanlagen in Darmstadt.

Kurz darauf folgt die Weiche zum Abzweiggleis auf das Gaswerkgelände, wo ein parallel verlegtes Normalspurgleis der Staatsbahn die Übergabe von *Kohlen* und anderen für den Betriebsablauf nötigen Gütern, Öl zum Schmieren der Lokomotiven, Sand zum Bremsen, Werkstattutensilien usw., an die Dampfbahngesellschaft möglich macht. Hier werden auch die schmalspurigen Lokomotiven und Waggons angeliefert und umgesetzt. Nur hier ist ein direktes Umladen von Frachten überhaupt möglich. Nirgendwo sonst im Stadtgebiet kommen sich beide Eisenbahn-Gesellschaften, ihre Gleise und Bahnen so nahe wie in diesem neuen Industriegebiet am Nordrand der bisherigen städtischen Bebauung. Auch der benachbarte städtische Schlachthof hat einen normalspurigen Gleisanschluß der Staatsbahn, der höhengleich gekreuzt wird.

Problemfrei dagegen ist die fast unmittelbar folgende Kreuzung der Dampfstraßenbahn mit der älteren Trasse der *Odenwaldbahn*, die ursprünglich am Rhönring entlangführt. Sie ist im Bereich der Frankfurter Straße in *Hochlage* erbaut und überquert diese Straße und das Gleis der Dampfstraßenbahn in einem Trog aus Stahl, der auf Steinpfeilern ruht.

Dahinter beginnt das schon länger bebaute Kerngebiet der Stadt. Und an dieser Grenze ändert sich der *Gleis-Oberbau* der Arheilger Trasse. Nach dem *Jahresbericht der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft für das Betriebsjahr 1894/95* hat das *Gleis außerhalb der Stadt einen eisernen Langschwelen-Oberbau mit 87 mm hoher Vignolschiene* mit einem breiten Fuß, dessen Gewicht *61,82 kg pro Meter* beträgt, während der Oberbau *in den städtischen Straßen aus 130 mm hohen Haarmann-Zwillingschienen* besteht, die *direkt auf die Bettung verlegt sind und 80,225 kg pro Meter* wiegen.

Auch innerhalb des Stadtgebiets führt die Strecke *eingleisig* weiter, nach wie vor auf der *Ostseite* des Straßenraums, entlang der Herrengartenmauer bis zum *Mathildenplatz*, wo *kurz vor der Endhaltestelle ein weiteres Ausweichgleis angelegt ist*.

Jetzt erreicht das Arheilger Gleis die zentrale Darmstädter Verkehrsdrehscheibe, den *Luisenplatz*. *Die Strecke gabelt sich*. Im *Nordost*-Teil des Platzes, an der *Luisenstraße*, trifft das Arheilger Gleis auf ein *ursprünglich angelegtes Gleis-Dreieck*, das die Weiterfahrt sowohl nach *Osten in die obere Rheinstraße zur Endhaltestelle vor dem Schloss* erlaubt, als auch eine Weiterfahrt nach *Westen über den Luisenplatz und durch die untere Rheinstraße nach Griesheim oder Eberstadt*. Es ist also von Arheilgen her auch ein Bahnbetrieb möglich, der die Station vor dem Schloss nicht belastet. Es sieht aber so aus, als ob der Abzweig zum Schloss für die Arheilger Linie die ursprüngliche Gegebenheit ist. Wozu sonst dieses Abzweiggleis nach Osten. Jedoch wird genau dieser Gleisbogen *1897 wieder abgebaut, da er der Linienführung der neuen elektrischen Straßenbahn, zu der sich die städtischen Gremien durchgerungen haben, im Wege ist*. Seitdem setzt sich die Arheilger Strecke über den Luisenplatz hinweg in der Eberstädter Strecke fort. Aber auch das wird *enden mit der Elektrifizierung der Eberstädter Strecke, die noch vor dem Ersten Weltkrieg gelingt*. Ab da wird die Arheilger Linie mit der nach Griesheim verbunden.

In der *Oberen Rheinstraße* liegen *mittig 2 Gleise parallel nebeneinander*, außen begleitet von je einem *Umsetz-Gleis* für die Lokomotiven. Nach Osten, zum Schloss hin, liegt im *Ernst-Ludwigs-Platz ein längeres Auszieh-Gleis*. Ein umfassendes Rangieren ist kaum möglich. Die Lokomotiven

können immerhin Wasser fassen. Wagen können keine abgestellt werden. Veränderungen in der Zugzusammenstellung etwa können allein an den Endpunkten der 3 Stecken, in Arheilgen, Eberstadt und Griesheim getätigt werden. Dort ist genügend Platz für die betrieblich erforderlichen Anlagen vorhanden.

Für wartende Reisende in der oberen Rheinstraße und die ganzen übrigen Stadtbürger ist es schwerlich eine Freude, wenn die Lokomotiven qualmend und stampfend auf das Abfahrtsignal warten. Die Leute regen sich auf. Ein Leserbrief im Darmstädter Tagblatt vom 21. September 1886 spiegelt die Situation wie folgt:

Eingesandt. Die Darmstädter Dampfstraßenbahn. Wenn dem Schreiber dieser Zeilen auch wohl bewußt ist, daß der geehrte Leser dieser Blätter lieber die Berichte über die Kaisermanöver und das Ergehen unsers allverehrten Kaisers liest oder lieber hört von den uns Darmstädters besonders nahe gegangenen Erlebnissen unseres heimgekehrten Landsmannes, des Fürsten Alexander, so können wir doch nicht einen kleinen Erguß über die Dampfstraßenbahn vorenthalten. Werden doch durch sie Interessen berührt und gefördert, die für uns Darmstädter von großem Werte sind.

Wir erkühnen uns nicht im Namen fast aller Rheinsträßer zu schreiben, auch liegt uns der Rangierbahnhof nicht im Magen wie jenem Einsender, der diese Bezeichnung entrüstet zurückweist und ihn für ein ganz unschuldiges Rangierbahnhöfchen hält, „wo ja nur die Maschine sich wieder an die Spitze setzt“, und dem ein Jeder, der nur irgend einen Einwand gegen die Dampfstraßenbahn hat, „als Rückschrittler erscheint, der Darmstadt öde und leer lassen will und kein Verständnis hat

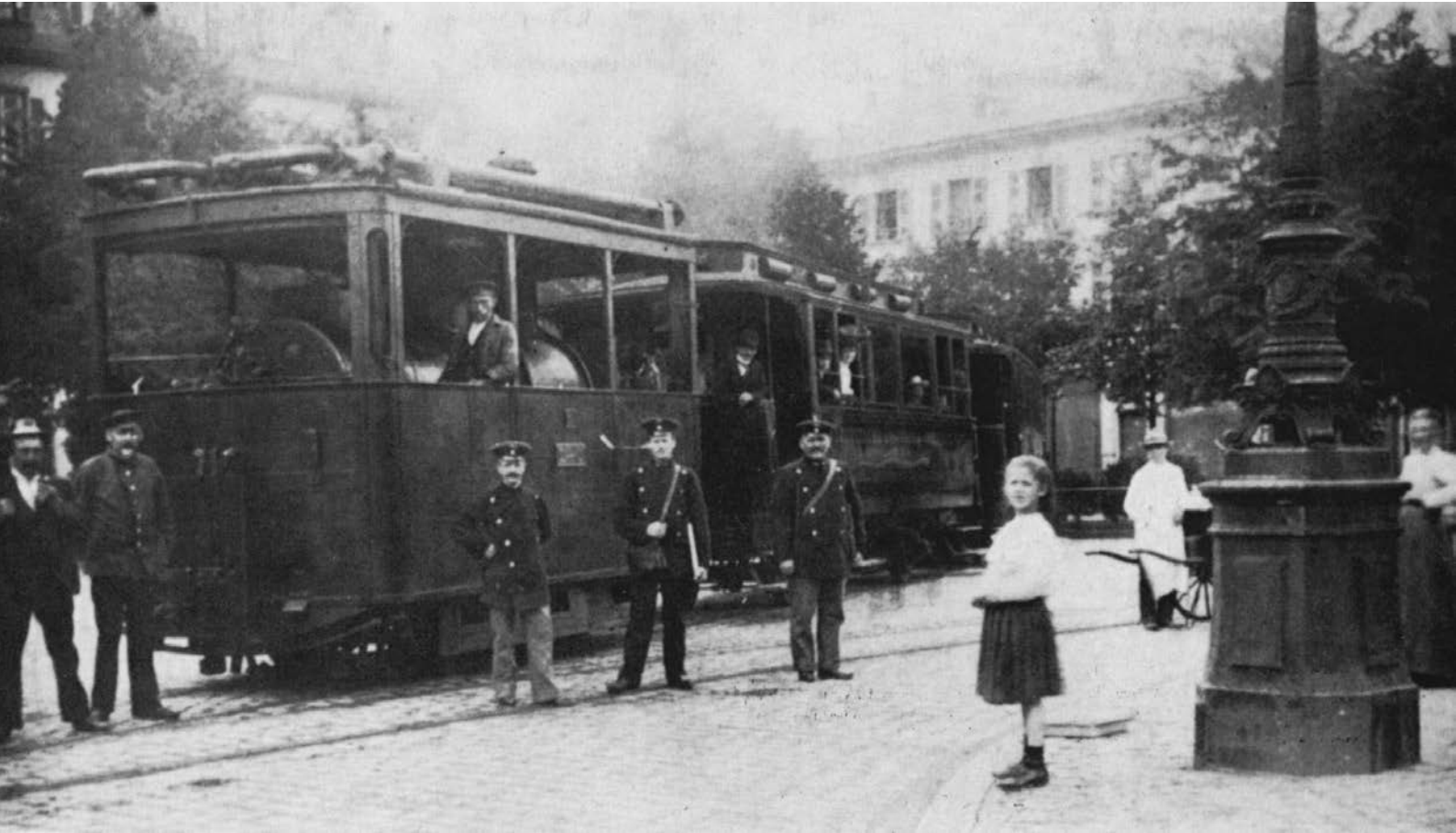
für vermehrten Verkehr und nicht weiß, was in anderen Städten vorgeht“. Nach alter Erfahrung wirken Übertreibungen nie, und da doch anzunehmen ist, daß heutzutage in einer Stadt von 51 000 Einwohnern (Bessungen eingeschlossen) eine nicht unbedeutende Anzahl von Menschen existiert, die nicht in blinder Leidenschaft urteilen, sondern durch selbstthätiges Denken an der Hand gemachter Erfahrungen zu einem Schlusse kommen, so ist weder anzunehmen, daß die Dampfstraßenbahn innerhalb der Stadt sofort wieder abgeschafft, noch daß jeder Einwand gegen die vorhandenen Mißstände todtgeschwiegen wird.

Die Dampfstraßenbahn, wie sie sich uns Darmstädtern nun in mehrwöchigem Betriebe vorstellt, ist etwas anderes, als erwartet wurde, sie ist aber auch etwas völlig Neues. Sie ist in erster Linie eine Vorstadtbahn, die den Verkehr aus den Vorstädten mitten ins Herz der Stadt hineinbringt und nebenbei auch noch den sich alle Stunde bietenden Lokalverkehr befriedigt. Neu daran ist, daß diese Vorstadtbahn mit 3, 4 und mehr großen Wagen, bespannt mit einer schweren Locomotive, bis an das Ende einer verkehrsreichen Straße fahren kann, und da dieses Ende die Kopfstation bildet, dieses Straßbenende auch zum Rangierbahnhof macht. Die Züge halten nämlich nicht am Ernst-Ludwigplatz, wie ursprünglich von Jedermann angenommen, sondern in der oberen Rheinstraße. Auch besteht das Rangieren nicht nur im Versetzen der Locomotive, sondern diese nimmt Wasser ein, wird nachgesehen, geölt etc.

Nach eingehenden Verweisen auf die entsprechenden Verhältnisse in Kassel, in München, Hamburg, Mühlhausen und Straßburg, wo im Innenstadtbereich auf Pferdebahnen umgestiegen werden müsse, stellt der Leserbrief fest:



Durchfahrt unter der Odenwaldbahn Röhnring/Kasinostraße (vor 1912).



Manschaft vor einem Zug aus Arheilgen mit der Kastendampflok Nr. 71 am Luisenplatz.

Es ist also gar keine Frage, wir haben es hier mit einer Vorstadtbahn zu thun, die den vollen Secundärbahnbetrieb auf den ihr von Staat und Stadt unentgeltlich zur Verfügung gestellten Straßen und Plätzen ausübt.

Es ist städtischerseits dieser Entwicklung kein Hindernis in den Weg gelegt worden; es wurden zwar, wie man uns versichert, in der städtischen Baukommission Bedenken laut gegen die Größe der Wagen und Locomotiven, man stellte aber keine Bedingungen, um die Schwierigkeiten nicht zu vermehren, welche der Unternehmung ohnehin erwachsen waren, man dachte wohl auch an die schon mehrfach wieder zerronnene Aussicht auf eine Trambahn und genehmigte die Vorlagen. Wir machen hieraus der städtischen Verwaltung keinen Vorwurf, da wir in der Überzeugung leben, daß sie auch die Energie haben wird, wirklichen Mißständen abzu- helfen.

Wie auch in einem Eingesandt (d.i.Leserbrief) der „Neuen Hesseschen Volksblätter“ anerkannt wurde, ist ein hervorragender Mißstand, daß das Straßenende der oberen Rheinstraße Rangierbahnhof geworden ist. Zehnmal des Tages halten die beiden Züge, die nach Eberstadt und die nach Griesheim, nebeneinander in der oberen Rheinstraße. Während dieser Zeit von 12–20 Minuten ist 1) der übrige Wagenverkehr in der oberen Rheinstraße nahezu unmöglich, ein Ausweichen zweier Wagen völlig ausgeschlossen; 2) sind die Häuser der Herren Faix und Boßler, namentlich an den drei Markttagen, derart von Wartenden belästigt, wie es auf Dauer den Hausbesitzern und Geschäftsinhabern nicht zugemutet werden kann.

Manche glauben, daß der Mißstand sub 2) sich ändern dürfte, wenn die projektierte Wartehalle fertig sei. Wir be-

zweifeln dies, solange nicht die Bahn thatsächlich auch an dem Ernst-Ludwigsplatz hält, statt wie seither in der oberen Rheinstraße.

Wir sind gleichfalls der Ansicht, daß dieser große Mißstand, durch welchen ein Teil einer der schönsten und belebtesten Straßen zehn- bis elfmal am Tage 12–20 Minuten lang dem Rangieren der Züge ausgesetzt ist, erst dann ganz beseitigt sein dürfte, wenn die Bahn weiter geführt wird und die obere Rheinstraße nicht mehr die Kopfstation ist. Aber bis dahin ist es noch lange hin und es dürfte also notwendig werden, jetzt wenigsten die Abhilfe zu schaffen, welche möglich ist, ohne die Bahn in ihrem Betriebe einzuschränken oder zu schädigen. Das könnte einmal geschehen durch eine Aenderung des Fahrplans. Wenn wir auch zugeben, daß gewisse Züge, wie diejenigen, welche Arbeiter und Schüler befördern, zu derselben Zeit des Morgens einlaufen und des Abends abgehen müssen, so können doch alle dazwischen liegenden Züge zu verschiedener Zeit ankommen und abgehen. Wir haben es dann an den Haupttageszeiten nur mit je einem Zug zu thun und das ist schon eine wesentliche Erleichterung. Größer würde diese Erleichterung noch sein, wenn eine Bahnlinie, beispielsweise die Griesheimer, von dem äußersten Curvenpunkte auf dem Luisenplatz abzweigen, in die nördliche Luisenstraße einlaufen und am Mathildenplatz enden würde. Wir schlagen diese Linie vor, da die Straße am Schloßgraben sich nicht eignen dürfte.

Der Mathildenplatz aber wäre umso passender, als die Dampfstraßenbahn doch wohl nach Arheilgen fortgesetzt werden wird, und auch vom Mathildenplatz weit leichter die Alexanderstraße zu gewinnen ist als von der oberen Rheinstraße aus. – Wie dringend notwendig es ist, die Beratung dieser Angele-

genheit nicht zu verschieben, geht schon daraus hervor, daß die Bahnverwaltung im Begriffe steht eine größere Wartehalle auf dem Ernst-Ludwigplatz zu bauen, die auch noch den weiteren Zweck haben soll, dem Güterverkehr zu dienen. Ist diese Wartehalle einmal gebaut, so steht zu befürchten, daß eine Decentralisation des Verkehrs wie oben vorgeschlagen, immer schwieriger wird.

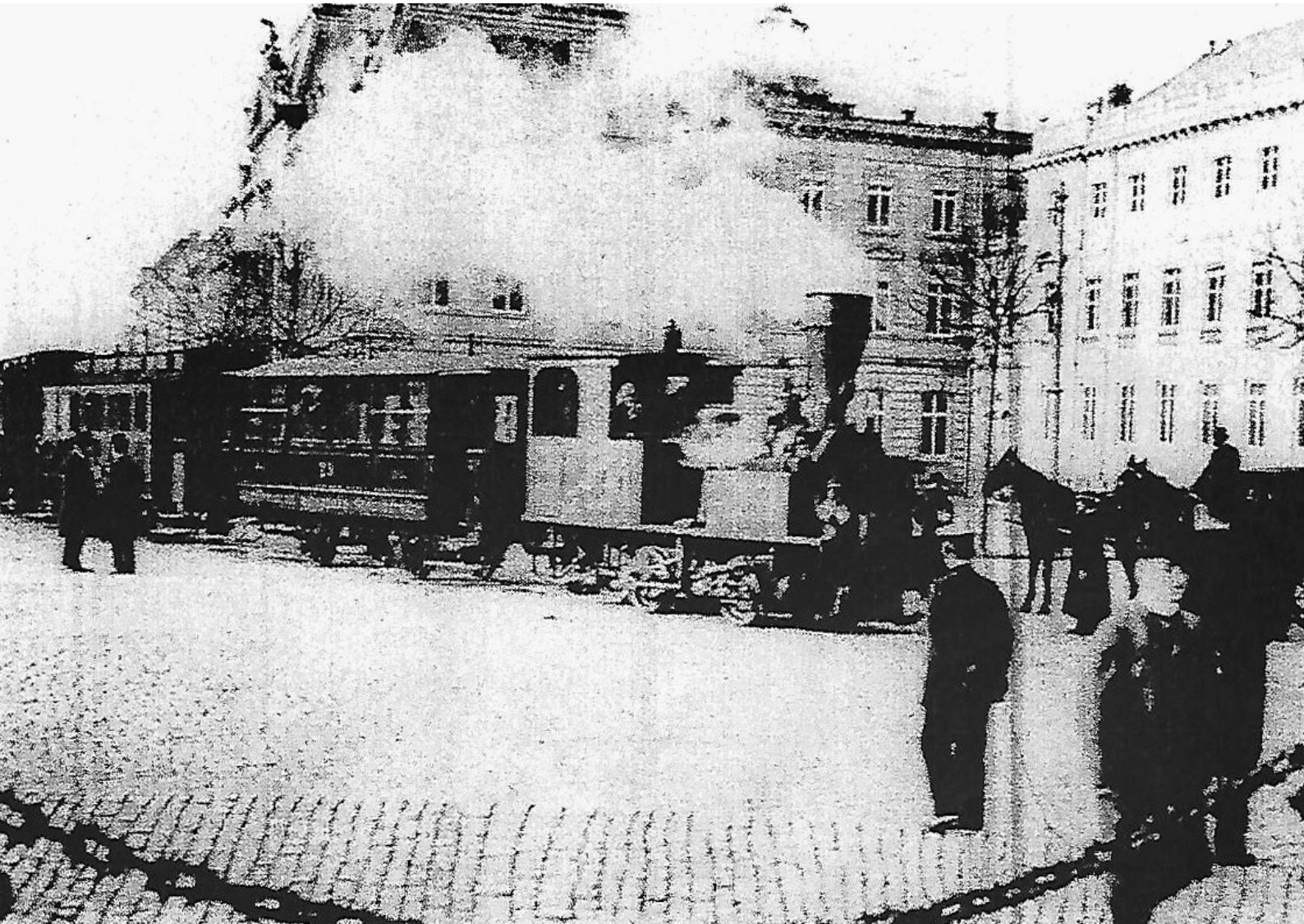
Mit der vorgeschlagenen Veränderung des Fahrplans und der Verlegung des Endpunktes einer der beiden Linien wäre wohl den gerechten Beschwerden der Bewohner der plötzlich zum Rangier-Bahnhof gewordenen oberen Rheinstraße bis zur Weiterführung der Bahn abgeholfen. Aber neben diesen mitgeteilten Beschwerden laufen noch eine ganze Menge gerechtfertigter und ungerechtfertigter, die sich gegen das schwere Material der Wagen und Locomotiven richten, gegen die Anzahl der Wagen, gegen das häufige Läuten und gegen den Rauch der Locomotiven.

Die Dampfstraßenbahn hat heftige Gegner unter Reitern und Fahrern und unter allen denen, die seither Neckar- und Rheinstraße als ruhige Straßen ansahen, in denen auch ein dem geschäftlichen Treiben fernstehender und der behaglichen Ruhe Lebender sich wohl fühlen konnte. Alle diese möchten die Dampfstraßenbahn durch eine Pferdebahn ersetzt haben. Darauf aber wird die Bauverwaltung nicht eingehen können. Der lokale Verkehr ist zu klein, um neben dem jetzigen Fahrmaterial auch noch Pferdekräfte halten zu können, der Betrieb würde zu theuer, das ganze Unternehmen unrentabel. Auch ist anzunehmen, daß Reiter und Fahrer, wie auch ruhig leben wollende Rentner sich gewöhnen, sobald das jugendlich geräuschvolle und ungestüme Wesen der Dampfstraßenbahn in ruhigere Bahnen einlenkt.

Die Rheinstraße ist auch ohne Dampfstraßenbahn keine ruhige Straße, es ist den Tag über ein stetes Kommen und Gehen von Fuhrwerken aller Art, nur sind wir daran gewöhnt, und ebenso wird es mit der Dampfstraßenbahn gehen. Allerdings werden die Väter der Stadt zu überlegen haben, ob es bei dem dormaligen Fahrmaterial, wie es wohl für die Bahnlinie Reinheim—Reichelsheim ganz geeignet sein mag, sein Bewenden haben soll, ob die Wagenzahl nicht wie andernwärts eine Beschränkung erfahren muß und ob die Locomotiven in ihren Lebensäußerungen so fortfahren dürfen wie seither.

Aber trotzdem wollen wir nicht verkennen, welche große Vorteile die Dampfstraßenbahn jetzt schon bietet und immer mehr bieten wird, je weiter das Netz sich ausdehnt. Andererseits aber dürfen auch die Einwohner Darmstadts erwarten, daß seitens der Bahnverwaltung, die trotz des Secundärbahnbetriebs keinerlei Gelände zu erwerben hatte, sondern Straßen und Plätze von Staat und Stadt frei zur Verfügung erhielt, billigen Wünschen entgegenkommen wird. Wir sind überzeugt, daß aus diesem Streit der Meinungen, den wir für ein Zeichen gesunden Lebens halten, das Gute und Zutreffende hervorgehen wird.

Dem noch eher moderaten Ton dieses Leserbriefes steht aber auch eine etwas bissige Satire gegenüber. Sie ist eingeflossen in einen fiktiven literarischen Reisebericht zu Exkursionen in Darmstadt, der wohl erst Jahre nach seiner Entstehung veröffentlicht worden ist in den Volksblättern des Jahres 1905. Er nimmt ebenfalls Bezug auf die Situation im Zentrum Darmstadts in der Zeit kurz nach Eröffnung der Dampfstraßenbahn:



Zug nach Arheilgen vor der Hauptpost am Luisenplatz.

Das „Monument“ auf dem Luisenplatz imponierte meinem Begleiter und Gast natürlich außerordentlich, und er meinte, man könnte von der Höhe aus eine prächtige Aussicht genießen, wenn einem diese nicht durch den Blick auf die Dampfbahn, die gerade unten vorbeirasselte, verekelt würde. An diese Arche Noah auf Rädern, die mit dem neuesten Beförderungsmittel, dem Automobil, nur den Geruch gemeinsam hat, wollte der Gast erst gar nicht recht glauben, und meinte, sie sei einem historischen Museum entsprungen; als er aber gar hörte, daß dieses Ungeheuer noch Jahrzehnte hindurch die Straßen der Residenz verunzieren darf, äußerste er sich dahin, daß die Stadt doch lieber mehr dafür bezahlen und sie ankaufen solle; gerade bei den Erwägungen über den Ankauf der Dampfbahn dürfe man etwas selbst anwenden, was man dieser verüble, nämlich: „Mehr Dampf“!

So kamen wir dann unter allerhand ähnlichen Lobreden auf Darmstadt bis zum Ernst-Ludwigsplatz. Dort habe ich dem Fremden natürlich den weißen Turm gezeigt und ihm gesagt: Das ist ein ganz merkwürdiges Gebäude. Die Anwohner können den Turm nicht hinunterschlucken, und trotzdem liegt er ihnen schwer im Magen. Ich habe ihm auch erzählt, daß das große Loch vor dem Schwab'schen Hause, um das so ein schöner Bretterzaun angebracht ist, nicht dazu bestimmt ist, den Stein des Anstoßes, den weißen Turm zu begraben, sondern einen neuen Stein des Anstoßes zu errichten, nämlich eine Wartehalle. Dieser Bau braucht aber zu seiner Entstehung so viel Zeit, daß man bald eine besondere Wartehalle für die Wartehalle selbst errichten muß.

Alladem bleibt nur noch hinzuzufügen den Stoßseufzer der Dampfstraßenbahn selbst, in einem Zeitungsdruckblatt veröffentlicht 1889 unter dem Kürzel „M.“:

*Ich arme, arme Straßenbahn
Ich bin wahrhaftig übel dran!*

*Es summt mir rechts und links im Ohr
Denn allen komm ich spanisch vor*

*Der Eine mich für störend hält
Dem Zweiten kost ich zu viel Geld*

*Dem Dritten raub' ich seine Morgenruh
Dem Vierten setzt mein Rauch sehr zu*

*Den Fünften stört die Schellerei
Der Sechste sagt: „Mein Pferd wir scheu!“*

*Der Siebte sagt, ich lief zu schnell
Dem Achten ist mein Pfiff zu grell*

*Der Neunte, voller Weisheit meint
Daß ihm das Ding gefährlich scheint*

*Weil Unglück zu befürchten steht
Wenn man nicht aus dem Wege geht*

*Der Zehnte sagt, ich wär zu voll
Fürwahr ich werde nächstens toll !!!*

*Soll ich denn in Pantoffeln geh'n
Daß friedlicher ich anzuseh'n?*

*Soll ich ob Euren Häupten flie(ch)en
Soll ich denn unter'm Boden kriechen ?*

*Statt Schellen, singen in den Straßen
Und meinen Dampf nach China blasen?*

*Gewiß wär' Euch auch Das nicht recht
Ihr seid ein undankbar Geschlecht*

*Doch gebt mir weiter guten Rath
Den Jeder ja im Vorrath hat*

*Denn ich bin gar zu übel dran
Ich arme, arme Straßenbahn!*

Am 15. August 1899 ergeht eine *Polizeiverordnung, betreffend Maßregeln zur Verhütung von Unglücksfällen und Verkehrsstörungen aus Anlaß des Betriebes der Straßenbahnen in der Stadt Darmstadt*. Diese *Polizei-Verordnung* bezieht sich nicht nur auf die neue elektrische Straßenbahn, die innerhalb der Stadtstraßen verkehrt, sondern ebenso auch auf die Dampfstraßenbahnen ins Umfeld der Stadt, die Vorortbahnen, wie die nach Arheilgen. Hier ein Auszug:

§ 3. Beim Ertönen der Signalglocke haben Fußgänger, Fuhrwerke, Reiter, Radfahrer und Vieh-Transporte sich rechtzeitig von den Gleisen zu entfernen und den Straßenbahnwagen vollständig auszuweichen.

Solange ein Zug bzw. ein elektrischer Straßenbahnwagen sich in Bewegung befindet, ist das Ein- und Aussteigen und der Versuch dazu verboten.

Es ist verboten, Fuhrwerke oder Vieh in denjenigen Straßen, durch welche die Straßenbahnen fahren, ohne Aufsicht oder unter Aufsicht unerwachsener Personen frei stehen zu lassen. Es ist ferner untersagt, Vieh frei auf dem Bahnkörper laufen

zu lassen, und es sind Personen, welchen die Aufsicht über die auf der Straße oder sonst in der Nähe der Bahn befindlichen Tiere obliegt, dafür verantwortlich, daß der Bahnkörper von den Tieren nicht betreten wird, sowie daß dieselben im vorkommenden Fall alsbald wieder von jenen weggetrieben werden.

Die Polizeibeamten sowie die Bahnbediensteten sind befugt, aufsichtslos dastehendes Fuhrwerk und Vieh, sowie sonstige Gegenstände, welche die Gleise versperren, zu entfernen.

§4. Das Hinüberschaffen von Pflügen, Eggen und anderen Geräten, sowie von Baumstämmen, *Bauholz und anderen schweren Gegenständen über die Schienen der Straßenbahnen darf, sofern jene Gegenstände nicht getragen werden, nur auf (Über-)Wegen oder untergelegten Walzen erfolgen. Es ist verboten, die Bahnanlagen sowie die Betriebsmittel zu beschädigen, feste Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen, oder sonstige Fahrhindernisse anzubringen, Weichen umzustellen, falschen Alarm zu erregen, Signale nachzuahmen oder andere betriebsstörende Handlungen vorzunehmen. Der Gebrauch ähnlicher Signalglocken, wie diejenigen der Straßenbahn, ist verboten. Personen, welche beim Herumfahren von Verkaufswagen sich durch besondere Signale dem Publikum bemerkbar machen, haben hierzu polizeiliche Genehmigung zu erwirken und die dabei gestellte Bedingungen einzuhalten.*

Auch das gehört in damaliger Zeit zum Lokalkolorit und zeigt, was auf der Fahrt der Dampfstraßenbahn auf der Strecke von Arheilger Löwen zum Darmstädter Schloss an Ungeplantem und Unvorhergesehenem passieren kann. Und sicher da und dort passiert ist.

Die Pläne zum Weiterbau der Arheilger Strecke bis an den Main

Früh sind weitreichende Pläne aufgekommen. Schon im Zusammenhang mit dem Genehmigungsverfahren zum Bau und Betrieb der Dampfstraßenbahn nach Arheilgen legt das *Eisenbahnkonsortium Bachstein und Bank für Handel und Industrie* den Darmstädter *Stadtverordneten* in einer *ausdrücklichen Erklärung* den zusätzlichen *Plan* vor, die *Arheilger Strecke* später über *Egelsbach und Langen bis an den Main, nach (Frankfurt-)Sachsenhausen und Offenbach zu verlängern*.

Das entbehrt nicht einer gewissen Logik. Denn die 1846 eröffnete normalspurige Main-Neckar-Bahn des Staates ist zwischen Darmstadt und Frankfurt *schnurgerade* ausgebaut und führt schnurstracks an den meist weiter östlich gelegenen älteren Siedlungskernen, ihren Kleinstadt- und Dorfmitelpunkten in erheblichem Abstand vorbei. Sie bedient deren Verkehrsbedürfnisse zu Verbindungen untereinander nicht unmittelbar und direkt. Das könnte die Weiterführung der Dampfstraßenbahn über Arheilgen hinaus aber durchaus gewährleisten.

Die schnurgerade Streckenführung wird unter anderem mit beeinflusst sein durch das vor dem Eisenbahnzeitalter verfolgte Projekt zum Bau eines *nicht sonderlich breiten Schiffahrtskanals nach französischen und englischen Vorbildern, der vom Neckar bei Heidelberg, entlang der Bergstraße bis Darmstadt und weiter zum Main nach Frankfurt* führen sollte. Er war projektiert in der hiesigen Gegend in etwa auf der Linie der späteren Bahnstrecke. Das anbrechende Eisenbahnzeitalter hat solche Überlegungen dann ganz schnell überholt.

Bei dem staatlich gelenkten Bau der Main-Neckar-Bahn werden auch militärische Ansichten mit eine Rolle gespielt haben, die Geradheit der Strecke bietet die Möglichkeit „zügiger“ Truppenverschiebungen.

Im *Verwaltungsbericht der Stadt Darmstadt für das Jahr 1888/89* ist festgehalten:

Darmstadt–Arheilgen–Langen. Die Strecke Darmstadt–Arheilgen ist als Eisenbahn durch das Eisenbahn-Consortium Darmstädter Bank und H. Bachstein in Berlin in Ausführung. Was die Weiterführung betrifft, so kam dieselbe hauptsächlich in Betracht und zur Sprache, als das inzwischen von der Groß(erzoglichen) Regierung angenommene Projekt einer Nebenbahn aus dem hessischen Rodgau über Isenburg nach Frankfurt auftauchte. In Verfolg eines bezüglichen Stadtverordneten-Beschlusses wurde damals städtischerseits in Eingaben an die Groß(erzogliche) Regierung und an die II. Kammer der Landstände die Fortsetzung der Arheilger–Bahn über Egelsbach nach Langen als Aequivalent für die etwaige Concessionierung der nördlich laufenden Linie Sprendlingen–Frankfurt nachgesucht.

Darmstadt befürchtet, durch die Streckenführung aus dem hessischen Rodgau nach Isenburg oder Sprendlingen werde das *preußische* Frankfurt gegenüber der *hessischen Landeshauptstadt Darmstadt* bevorzugt und sowohl verkehrlich als auch wirtschaftlich gegenüber Frankfurt geschwächt. Das *preußische* Frankfurt soll nicht auf Kosten Hessens wirtschaftlich groß werden. *Eventuell wurde gebeten, die eigent(liche) Rodgaubahn durch Langen zu führen und in den*

Langener Bahnhof der Main-Neckar-Bahn münden zu lassen In beiden Fällen, Rodgaubahn nach Langen und Dampfstraßenbahn über Arheilgen hinaus bis Langen, wäre dann den berechtigten Wünschen Darmstadts Rechnung getragen. Eine Entscheidung in dieser Frage ist noch nicht erfolgt. Hoffen wir, daß alle vorgenannten Projekte eine dem städtischen Interesse förderliche Lösung erfahren.

Ein Jahr später, im *Verwaltungsbericht der Stadt für das Jahr 1889/90* deutet sich an, dass die Stadt Darmstadt meinte, ihre Wünsche durchgesetzt zu haben, was die Rodgaubahn nach Langen betrifft, aber keinesweg, was die Weiterführung der Dampfstarssenbahn dorthin angeht: *Betreffs der im letztjährige Berichte erwähnten Bahnverbindungen ist hier Folgendes anzuführen. Die Dampfstraßenbahn zwischen Darmstadt und Arheilgen ist seit dem 1. April 1890 in Betrieb. Von der Weiterführung über Egelsbach nach Langen war später nicht mehr die Rede, nachdem von den Landständen, den wiederholten diesseitigen Eingaben entsprechend, die Führung beziehungsweise Abzweigung der sogenannten Rodgaubahn nach Langen und an die Station Langen der Main-Neckar-Bahn beschlossen worden ist. Beschlossen wohl, aber nie verwirklicht.*

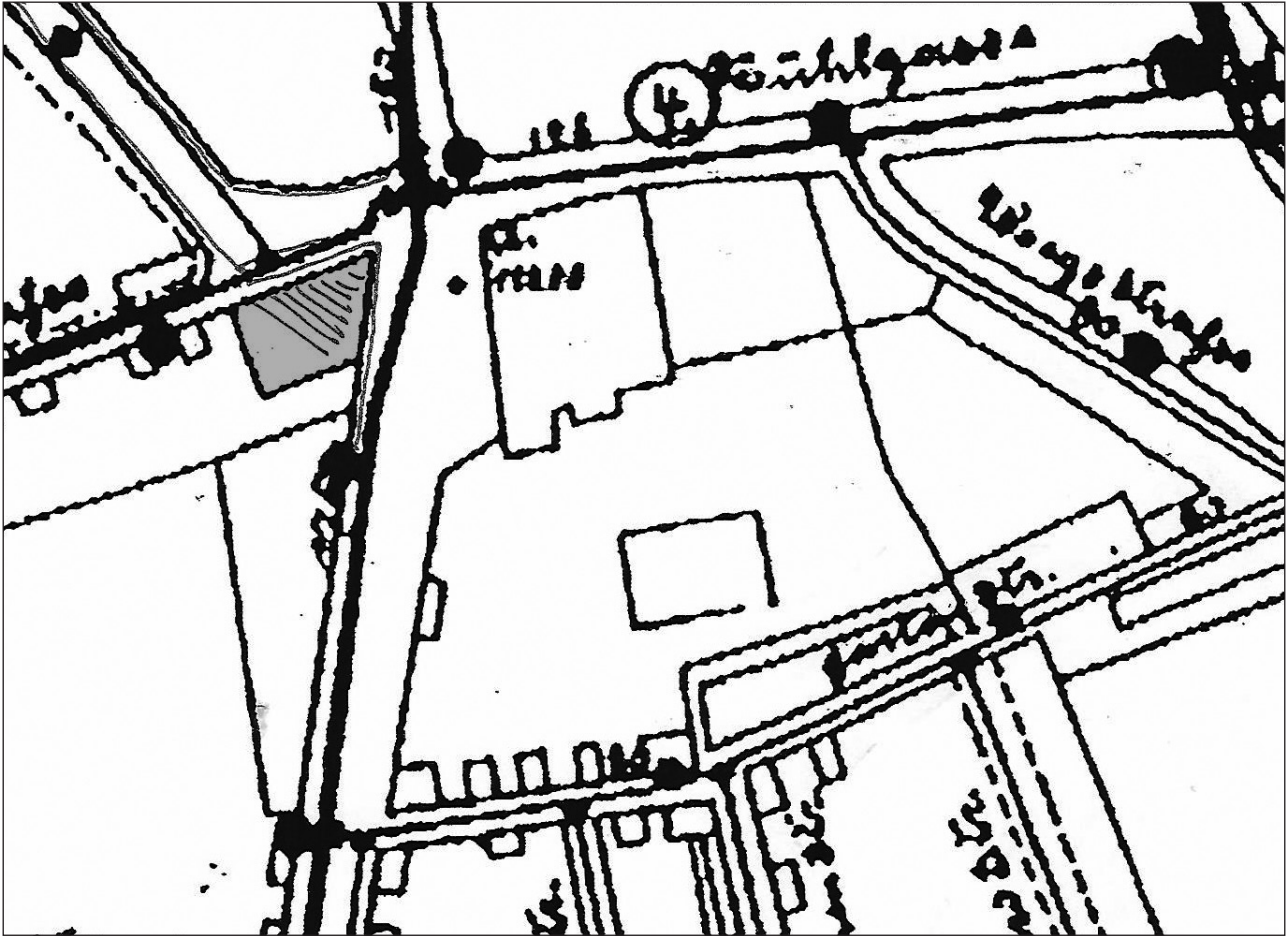
Die Weiterführung der Dampfstraßenbahn-Linie über Arheilgen hinaus nach Norden ist auch 1912 noch einmal Thema. Der Arheilger *Gemeinderat stimmt zu, daß sich die Gemeinde dem Verkehrsverband der Strecke Frankfurt—Darmstadt anschließt*, notiert das Protokoll. *Gemeinderat Jung wird zum*

ständigen Delegierten im Verkehrsverband dieser Strecke gewählt. In der Sitzung wird außerdem berichtet, daß es den Bemühungen des Verkehrsausschusses dieser Strecke gelungen ist, die Linienführung einer elektrisch betriebenen Bahn von Offenbach nach Darmstadt über Arheilgen zu lenken, um den Bewohnern an der genannten Strecke den Besuch der herrlichen Waldungen unsrer Umgebung in kommenden Jahrzehnten zu ermöglichen.

Weiter heißt es: *Im nächsten Monat schon sollte mit dem Bau der Strecke begonnen werden, im Ort seien die Gleisanlagen im Anschluß an die Gleise der Dampfstraßenbahn durch die Reitbahn zur Frankfurter Straße vorgesehen. Die Reitbahn, heute Teil der Frankfurter Landstraße, ist 1910 immerhin geschottert worden, währen die Darmstädter Gass, die zentral durchs Unterdorf führt, gepflastert ist.*

Da jedoch *die Mauer der Hofreite an der südlichen Ecke Ettesterstraße / Darmstädter Straße, (heute Frankfurter Landstraße) im spitzen Winkel weit in den Straßenraum hineinragt und die Reitbahn fast zustellt, muß diese Mauer erst niedergelegt werden, was am Montag, dem 2. April durch Arbeiter aus dem Rodgau erfolgen sollte.*

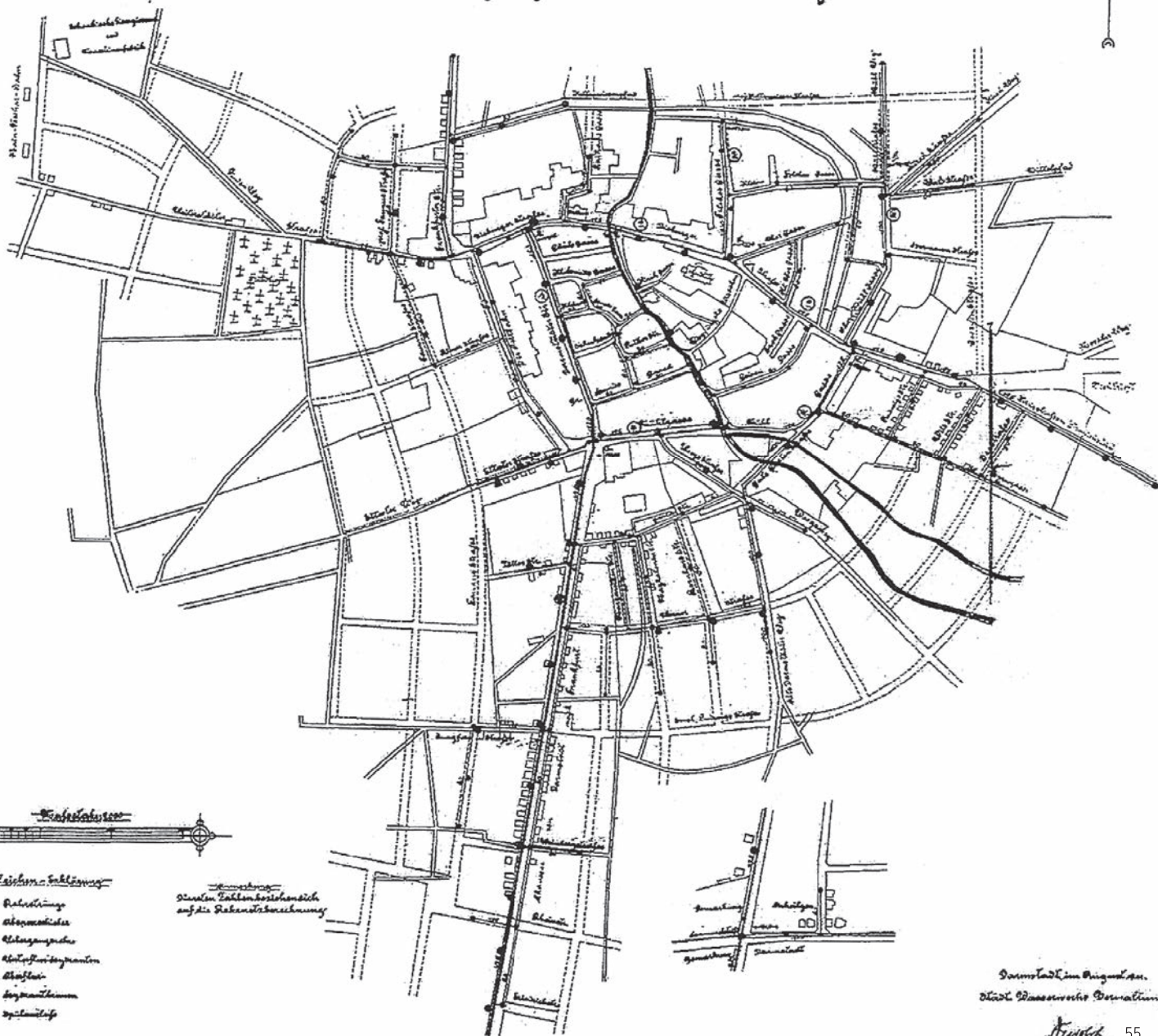
Trotz der vorliegenden Pläne und den abgeschlossenen Vorarbeiten, so das Gemeinderatsprotokoll, unterbleibt jedoch die Durchführung des Vorhabens, obwohl die Gerätschaften bereits auf dem Hof abgestellt sind. Die Gründe sind nicht ersichtlich. Das Projekt von 1912 ist nicht verwirklicht worden.



Das Anwesen (grau hervorgehoben), das die Einfahrt in die Reitbahn versperrt. Ausschnitt aus dem Plan zur Wasserversorgung in Arheilgen, 1911.

Plan der Wasserversorgung der Gemeinde Arheilgen, 1911

Plan der die Wasserversorgung der Gemeinde Orshagen



- Leistungseinheiten
- Rohrleitung
 - Abzweigrohr
 - Abzweigrohr
 - Abzweigrohr
 - Abzweigrohr
 - Abzweigrohr
 - Abzweigrohr

Abzweigrohr
Diesen Zeichen entsprechend
auf die Abzweigrechnung

Darmstadt im August 1881.
Stadl. Wasserversorgungs-Behörde

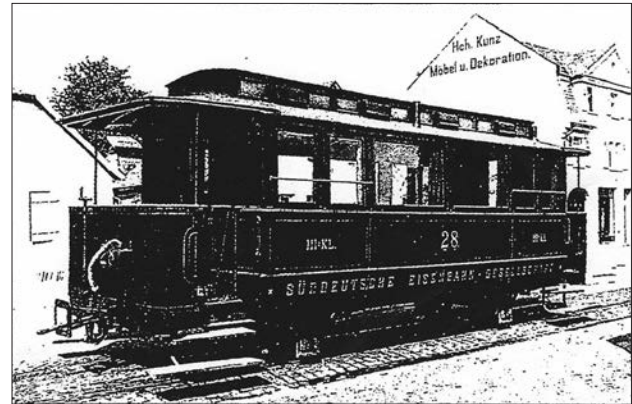
Heusch 55

Die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft / SEG

In den Jahren 1892/93 werden erste Verhandlungen in die Wege geleitet zur Bildung einer regional großräumigen *Süddeutschen Eisenbahngesellschaft*. Der Generalunternehmer *Hermann Bachstein* will durch Zusammenfassen der von verschiedenen Konsortien betriebenen Bahnen, an denen er jeweils beteiligt ist, eine breitere finanzielle Grundlage schaffen. So sollen Verbesserungen und Erweiterungen erreicht werden in einem regional großräumigen Bahnbetrieb. Die finanziellen Risiken sollen gestreut und für die einzelnen Konsortien vermindert werden. Außerdem liegt es im Trend, überall und allenthalben zu vereinheitlichen und zu normieren, um ausufernde Vielfalt zu begrenzen.

Nachdem der Bau der eher weit entfernten *Essener Straßenbahn* endgültig in Gang kommt, wird das *Großherzogliche Ministerium in Darmstadt* am 12. Januar 1892 in einer ersten Eingabe Bachsteins um Zustimmung zu der angedachten Veränderung gebeten. Doch die Verhandlungen dauern Jahre. Erst 1895 geht der *Plan Bachsteins* auf. Das *Darmstädter Ministerium* erteilt sein *grundsätzliches Einverständnis zur Übertragung der Konzession* an die zu gründende *Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft*, deren Sitz nach wie vor in *Darmstadt* bleiben soll. Allerdings kann die formelle *Gründung* am 11. Februar 1895 erst vollzogen werden, nachdem vorher auch die betroffenen Regierungsstellen außerhalb Hessen-Darmstadts ihrerseits die Zustimmung erteilt haben.

Das sind das *Fürstlich Schwarzburg'sche Ministerium in Sondershausen*, das *Herzoglich Sächsisches Staatsministerium in Gotha*, das *Großherzoglich Sächsisches Staatsministerium in*



Geschlossener zweiachsiger Personenwagen Nr. 28 der Süddeutschen Eisenbahn Gesellschaft vor dem Geschäft des Möbeldhändlers Heinrich Kunz

Weimar und die Preußischen Regierungspräsidien in Wiesbaden und in Düsseldorf.

Mit der *Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft* entsteht eine der bedeutendsten *privaten Eisenbahngesellschaften* im Deutschen Reich. Auch die Bahnen im *Großherzogtum Baden*, an denen *Bachstein* mit *beteiligt* ist, werden zum 1. April 1897 in die SEG *einbezogen*. Danach sind in der SEG 21 *Bahnen miteinander verbunden*. Das privat erbrachte Grundkapital der SEG beträgt 6,5 Millionen Mark, zerlegt in 6500 gleichberechtigte *Aktien zu je 1000 Mark*. *Und es wächst rasant weiter an.*

Für den Bahnbetrieb sind greifbar: 367 Straßenbahn-Triebfahrzeuge, 24 Spezial-Triebfahrzeuge, 51 Dampflokomotiven – davon 5 schmalspurige, 5 Öltriebwagen, 123 Personenwagen – davon 25 schmalspurig, 230 Anhängerwagen, 63 Son-

derwagen, 18 Packwagen, – davon 5 schmalspurig, 306 Güterwagen, 17 schmalspurige Transporteure, aber auch schon 39 Automobile. Der Personalbestand erhöht sich von 522 anno 1896 auf später 3088. In der Darmstädter Neckarstraße, dem Firmensitz, wird ein Konzern verwaltet.

Das Verhältnis der neuen großen Bahngesellschaft zur Stadt Darmstadt ist nur zu bald angespannt. Als die SEG in den 90er Jahren erwägt, ihre Darmstädter Dampfbahnstrecken zu *elektrifizieren und den Verkehr zu verdichten, stößt ihr Konzessionsersuchen auf heftigen Widerstand der Stadt. Sie verfolgt eigene Pläne zum Bau und Betrieb einer eigenständigen städtischen Straßenbahn. Sie soll nur innerhalb des Stadtgebiets unterwegs sein und ausschließlich elektrisch fahren.*

Die *Süddeutsche*, ein mächtiger Gegenspieler, will das verhindern. Sie fürchtet, ihr könnten dadurch Fahrgäste verloren gehen. Sie lehnt den Bau einer städtischen Straßenbahn in den Straßen, für die sie die Konzession hat und in der ihre Gleise verlegt sind, rundweg ab.

Nach längeren wechselseitigen Blockaden und weiteren zähen Verhandlungen kommt es 1897 endlich zu einer Lösung. Die SEG erlaubt der Stadt, die *Südseite der Rheinstraße bis zum Rheintor an den beiden alten Bahnhöfen zu nutzen für elektrischen Straßenbahnbetrieb. Die Konzession* für diese und andere Linien innerhalb der Stadt wird von der hessischen Staatsregierung am 31. März 1897 erteilt. Den *Bauvertrag* schließt die Stadt Darmstadt ab mit *Siemens & Halske in Berlin* und die ersten Linien gehen am 23. November 1897 in Betrieb.

Erhalten ist neben dem ersten auch der *dritte Geschäftsbericht der Süddeutschen Eisenbahn- Gesellschaft*, erstellt für

die 4. *Ordentliche Generalversammlung der Actionäre über das Geschäftsjahr vom 1. April 1896 bis 31. März 1897.* Er kann auf *Einnahmesteigerungen im Personenverkehr* verweisen und benennt deren *Ursachen*: Insbesondere die *Darmstädter (Dampf-) Straßenbahnen erfuhren durch rege Bau- und Fabrik-tätigkeit in Darmstadt eine Zunahme des Arbeiterverkehrs.*

Diesbezüglich hätte sich gerade in *Arheilgen* die Situation noch ganz erheblich verändern können, wenn nicht 1904 der *Arheilger Gemeinderat* mit nur einer *knappen bürgerlichen Mehrheit* der Alteingesessenen die *Ansiedlung der Firma Opel in Arheilgen abgelehnt hätte.*

Laut *Arheilger Gemeinderats-Protokollen* ist in diesen Jahren die *Arbeitszeit festgesetzt von morgens 7.00 Uhr bis abends 7.00 Uhr, ein Zwölfstundentag.* Das bringt Probleme mit sich, die immer wieder beraten werden müssen. So soll die *Arheilger Gemeindeverwaltung* bei der *SEG* vorstellig werden mit dem Anliegen, dass *bereits um 5.20 Uhr ein zusätzlicher Zug ab Arheilgen eingesetzt werden soll für Arbeiter, deren Arbeitszeit bereits um 6.30 Uhr beginnt.* Wiederholt wird das abgelehnt. Und das ist der Grund, weshalb *etliche Arbeiter sich zu Fuß in die Stadt aufmachen.* Auch *finanzielle Überlegungen* spielen eine Rolle: Die *Wochenkarte* für die Dampfs-trassenbahn kostet *bis zum Schlachthof* auf der Ost- und bis zur *Knell* auf der Westseite der Frankfurter Straße *60 Pfennige* und *bis zum Luisenplatz 90 Pfennige.* Das ist nicht wenig im Verhältnis zum Arbeitslohn.

Um der *Dunkelheit* in den Frühstunden zu begegnen, so ein weiterer Antrag im *Gemeinderat*, sollen *während der Wintermonate die Straßenlaternen auch morgens von 5.00 bis 6.30 brennen* für Arbeiter, die so früh unterwegs sein müs-

sen. Kosten: 138 Mark. *Beschluß: Da in den Ortsstraßen die Ecklaternen brennen, ist das Anzünden sämtlicher Laternen nicht nötig.*

Auch die staatliche Main-Neckar-Bahn bringt Probleme mit sich für die Arheilger Arbeiterschaft. Bis der Arheilger *Bahnhof in Ortsrandlage an der Weiterstädter Straße* errichtet wird, liegt die *Station Arheilgen* weiter außerhalb des Dorfes am Gräfenhäuser Weg, halb nach Wixhausen zu. Das bedeutet, spätestens um 5 Uhr Aufbruch und abends gegen 8 Uhr die Heimkehr von schwerer Tagesarbeit, manchmal erschöpft, und dann noch der Fußmarsch nach Hause. Die Zustände bei der Main-Neckar-Bahn seien unerträglich, wird im Rat vor-

gebracht. Der Zug, der fahrplanmäßig morgens um 5.20 Uhr in Darmstadt abgehen soll, träfe in Arheilgen meist mit einer Verspätung von 20 bis 30 Minuten ein, weil vor ihm 2 wie so oft verspätete Schnellzüge durchgelassen würden. Dadurch hätten Hunderte von Arbeitern regelmäßig Lohnverluste und handelten sich obendrein noch Betriebsstrafen ein. Obwohl nur 21 Personen für ein Abteil vorgesehen sein, würden 40 bis 50 in ein Abteil gepresst. *Vom Arheilger Gemeinderat wird gefordert, bei der Eisenbahn-Direktion Abhilfe zu erwirken.*

Am 1. Dezember 1905 zählt das Dorf Arheilgen 5378 Einwohner. Ihre Zahl wächst in den fünf Jahren bis 1910 auf 6375 Personen, 3274 männliche und 3101 weibliche.

Die Hessische Eisenbahn-Aktiengesellschaft / HEAG

Die *Gründung der HEAG* hat eine längere Vorgeschichte. Die Betriebe von Dampfstraßenbahn der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft und der elektrischen Straßenbahn der Stadt sind in den ersten Jahren streng voneinander getrennt. Erst *um 1905* beginnt zwischen dem Luisenplatz und dem Rheintor bei den alten Bahnhöfen ein *zweigleisiger Mischbetrieb* beider Bahnen. Doch weitere Verhandlungen über mehr *Freiheit in der Linienführung der städtischen Straßenbahnen scheitern 1907*. Daraufhin ist die *Stadt Darmstadt* bestrebt, die Dampfstraßenbahnen insgesamt von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft zu erwerben.

Nach langen und schwierigen Verhandlungen kann zu Beginn des Jahres *1912 eine Lösung* gefunden werden. Am *15. April* wird eine *neue Aktiengesellschaft* gegründet, die Hessische Eisenbahn-Aktiengesellschaft, die HEAG. Die *Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft* bringt in die HEAG ihre Dampfstraßenbahnen in und um Darmstadt ein: Das Streckennetz von *17,4 km, 8 Lokomotiven und 43 Wagen*. Und die *Stadt Darmstadt* die *3 Linien ihrer elektrischen Straßenbahn mit einer Gleislänge von 13,13 km, dazu die Triebwagen und ihr Elektrizitätswerk*. Als Aktionär beteiligt ist die *Provinz Starkenburg*.

Unter den neuen Bedingungen wird die *Elektrifizierung auch der Dampfstraßenbahnen nach Eberstadt, Griesheim und Arheilgen* ins Auge gefaßt. Sie gelingt vor Beginn des Ersten Weltkrieges jedoch nur für die Strecke nach *Eberstadt*, die am *1. Mai 1914* mit *15 Triebwagen und 10 Anhängern* in Betrieb geht. Sehr erfolgreich, der wachsende *Ausflugsverkehr nach Eberstadt und seiner landschaftlich schönen Umgebung, die*

jetzt außerorts mit der Geschwindigkeit von 40 km/h erreicht werden können, erzielt hohe Einkünfte.

Für die Arheilger Linie bedeutet es, dass es vorerst weiterhin bei den Fahrten mit der Dampfstraßenbahn bleibt. Allerdings muß sie jetzt im Pendelverker via Luisenplatz *Griesheim* und nicht mehr *Eberstadt* ansteuern. Am Einsatz der Dampflokomotiven, am Wagenbestand, an der Fahrzeuginstandhaltung, an der *Werkstatt auf dem Arheilger Betriebsgelände, und sogar am Fahrplan ändert sich* mit der Überleitung an die HEAG *zunächst kaum etwas*. Die Zahl der *beförderten Personen wächst*, besonders in der Kriegszeit, in der auch *Frauen* Dienst tun, auf den beiden Strecken nach *Arheilgen* und *Griesheim* auf mehr als das *Doppelte* der Vorkriegszeit mit den 3 Strecken, von *1 357 935 im Jahr 1895 auf 4,7 Millionen in 1917*.

Nach einer Meldung im *Darmstädter Tagblatt vom 20. Dezember 1912* hat die *HEAG die landesherrliche Konzession* erlangt für eine *zweigleisige Straßenbahnstrecke vom Luisenplatz bis zum städtischen Schlacht- und Viehhof an der Frankfurter Straße*, weiter hinaus ist sie nicht beantragt.

Bezüglich einer Fortsetzung bis nach *Arheilgen* sind noch Verhandlungen zu Ende zu führen und Beschlüsse zu fassen, um zum *Ausbau* und zur *Elektrifizierung* zu kommen. Die Verhandlungen werden bereits angebahnt durch einen *Brief des Darmstädter Oberbürgermeisters, der am 19. April 1912 ergeht, unmittelbar vier Tage nach Gründung der HEAG*. Darin wird gefordert, *dass die Vorortgemeinden in Würdigung der wesentlichen Verkehrsverbesserungen eine angemessene*

finanzielle Beteiligung an Gewährleistungsverpflichtungen zusagen sollen, also für Risiken vertraglich mit einstehen sollen. Als Vorteil hebt der Brief hervor: Das bequemere Fahren in den elektrischen (Trieb-)Wagen gegenüber den Dampfzügen, die größere Fahrtgeschwindigkeit von 40 Stundenkilometern außerhalb der Stadt und vor allem die häufigeren Fahrten. Die stündlich fahrenden Dampfzüge nach den Außenorten würden ersetzt durch voraussichtlich viertelstündlich eingesetzte kleine elektrische Züge oder Triebwagen. Naturgemäß folge überall auf solche Verbesserungen der Verkehrsmittel auch die Hebung der gegenseitigen Beziehungen der benachbarte Orte und die Hebung der allgemeinen Wohlfahrt, sowie die Steigerung der Grund- und Bodenwerte.

Doch das angedachte Vorhaben der Elektrifizierung auch der Arheilger Strecke zieht sich hin, bis es durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs verhindert wird. Es bleibt bei der Dampfstraßenbahn, die zwischen Arheilgen und Griesheim hin und her pendelt. Vor allem fehlt es an Kupfer für den Bau der stromleitenden Oberleitung, das dringend für Kriegszwecke gebraucht wird.

Das Vorhaben bleibt auch während des Krieges in Arbeit. Am 20. Februar 1915 ist im Darmstädter Täglichen Anzeiger unter der Überschrift *Ausbau der Vorortbahn von Darmstadt nach Arheilgen und Stromversorgung für den Ort* zu lesen:

In der Gemeinderatssitzung vom 18. d(es) M(onats), unter dem Vorsitz des Beigeordneten Benz, wurden die von der Hessischen Eisenbahn-Aktiengesellschaft vorgelegten Verträge über den Ausbau der Straßenbahn und die Einführung des elektrischen Stroms für Licht- und Kraftzwecke beraten... Anschließend hielt Herr Direktor Möller von der HEAG noch einen Vortrag über den beabsichtigten Ausbau der Darmstädter Vorortbahnen, der hier genau die Argumente des Oberbürgermeisters wiederholt. Zudem war es dem Erläuternden ein leichtes, auf die bereits festgestellten Vorzüge des elektrischen Betriebs auf der Strecke Darmstadt – Eberstadt sich zu beziehen, da durch diese Anlage die Hessische Eisenbahn-AG gezeigt hat, was sie anfangs versprach. Nach weiteren Erläuterungen des geplanten Ausbaus stimmte der Gemeinderat einstimmig dem vom Kreisamt ausgearbeiteten Verträge zu. Im Anschluß hieran wurde auch der vom Ministerium genehmigte Stromlieferungsvertrag... von dem Gemeinderat einstimmig angenommen. Durch den Abschluß obiger Verträge ist der Ausbau der elektrischen Vorortbahn und die Aufhebung des Dampfbahnbetriebs nach Arheilgen um ein Erhebliches gefördert... Die Vorarbeiten für den Ausbau nach Arheilgen werden weiter gefördert, mit der deutlichen kriegsbedingten Einschränkung soweit Personal vorhanden ist. Mit dem tatsächlichen Ausbau wird jedoch erst zu rechnen sein, wenn das von der Heeresleitung beschlagnahmte Kupfer wieder freigegeben werden kann.

Die Zeit der Dampfstraßenbahn geht zu Ende

Mit dem Ende des Ersten Weltkrieges 1918 ergeben sich für die Arheilger Strecke der Dampfstraßenbahn besondere und erhebliche Betriebsschwierigkeiten. Ein Teil des Darmstädter Umlandes, darunter ein Großteil Arheilgens, wird französisch besetzt zur militärischen Sicherung des Mainzer Brückenkopfes.

Kaum sind die letzten in geschlossener Formation aus Frankreich zurückkehrenden deutschen Truppen durch Arheilgen marschiert und abgezogen, rücken am 22. Dezember 1918 auch schon die ihnen nachfolgenden Franzosen als Besatzungsmacht in Arheilgen ein. Nur wenige Stunden liegen dazwischen.

Der Verkehr auf der Chaussee von Frankfurt her nach Darmstadt bleibt an diesem Tag noch unbehindert. Aber am nächsten Tag schon ist jegliche Verbindung in unbesetztes Gebiet vollständig gesperrt, also auch nach Darmstadt hinein, das in der neutralen Zone liegt, in der kein deutsches Militär mehr erlaubt ist.

Arheilgen, seine Straßen und mit ihnen das Gleis der Dampfstraßenbahn Richtung Stadt, werden jetzt durch Erdwälle unpassierbar verbaut und durch Kontrollstellen, militärische Posten und patrollierende Soldaten gesichert und überwacht.

Der Mainzer Brückenkopf soll militärisch das Vorfeld sichern der jetzt mit dem Rhein neu gezogenen Grenze von Frankreich. Die Grenzlinie des Mainzer Brückenkopfes verläuft von Höchst aus im hessischem Gebiet südlich des Mains über

Langen und Wixhausen, beide eingeschlossen ins besetzte Gebiet. Arheilge ist geteilt, aber der allergrößte Teil ebenfalls besetzt. Im weiteren Verlauf geht die Grenze zwischen dem freien und neutralen Darmstadt und dem wiederum besetzten Griesheim hindurch und trifft zwischen Biebesheim und Gernsheim auf die auf deutsches Gebiet verschobene neue Grenze Frankreichs, den Rhein.

Verwaltungs- und Verkehrsbeziehungen ins unbesetzte neutrale deutsche Gebiet sind kaum mehr möglich. Der Eisenbahnverkehr, insbesondere der zwischen Darmstadt und Frankfurt, ist strikt untersagt, Post-, Telefon- und Telegrafverbindungen sind eingestellt. Entsprechend verfügt die Besatzungsmacht zunächst auch ein Verbot für die Fahrten der Dampfstraßenbahn. Erst im Frühjahr 1919 wird dieses Verbot wieder aufgehoben. Die zwischenzeitlich außer Dienst gestellten Betriebsangehörigen werden herangezogen zur Instandhaltung der Gleise und Fahrzeugen. Nach Wiederöffnung der Strecke nach Darmstadt sinken die Passagierzahlen wegen der Einreisebeschränkungen derart ab, dass angesichts der hohen Verluste die Einstellung des Bahnverkehrs zum 1. November 1921 erwogen wird. Doch das Kreisamt widerspricht.

In der Besatzungszeit ist Arheilgen derart geteilt, dass allein Alt-Kranichstein und die Häuser südlich des Gehmerweges nicht zum besetzten Gebiet zählen. Das führt zu Spannungen und Ärger als der Beigeordnete im Gemeinderat des besetzten Arheilgen sich in Doppelfunktion gleichzeitig eingesetzt sieht als Bürgermeister der unbesetzten Teile Arheilgens und dort, aber nur dort Mangelwaren verteilen läßt.



Französisches Militär am „Schlagbaum“ an der Maulbeerallee

Die Arheilger Linie der Dampfstraßenbahn kann wegen der eingehenden und langwierigen Grenzkontrollen der Franzosen den Fahrplan nicht mehr einhalten und verkehrt nur noch unregelmäßig. Mit zunehmender Inflation müssen die Tarife 1920 dreimal, 1921 bereits neunmal erhöht werden. Kostet die kleinste Fahrstrecke 1920 siebenzig Pfennige, so

steigt ihr Preis mit der fortschreitenden Geldentwertung auf zweihunderttausend Reichsmark. Als dann auch noch wachsende Kohlenknappheit hinzukommt, wird der 32 Jahre währende Betrieb der Arheilger Dampfstraßenbahn am 31. März 1922 endgültig und für immer eingestellt.

„Die Elektrische“ kommt nach Arheilgen

War es schon in den ersten Nachkriegsjahren kaum möglich, den in der Vorkriegszeit gefaßten Plan zur *Elektrifizierung der Dampfbahnstecke nach Arheilgen* zu verwirklichen, so ist 1922 nach der Einstellung des Dampfstraßenbahnbetriebs daran zunächst überhaupt nicht mehr zu denken. Der Anschluß Arheilgens durch eine elektrische Bahn hat nicht die erste Priorität. Zuerst muß der in den Kriegstagen vernachlässigte und arg strapaziert Wagenpark wieder in Ordnung gebracht werden, müssen abgenutzte Gleise ersetzt werden und 18 neue Triebwagen sowie 12 Anhänger beschafft werden, ehe auch nur ansatzweise an einen Weiterbau des elektrifizierten Streckennetzes gedacht werden kann.

Das verhindert außerdem die politische Gesamtlage. Denn am 11. Januar 1923 besetzen die Im Rheinland stehenden Franzosen und Belgier das Ruhrgebiet wegen verzögerter Reparationsleistungen an Kohlen, Holz und Telegrafentangen. Dieser Einmarsch wirkt sich aus bis hierher nach Arheilgen: Die Grenzposten werden erneut verstärkt und die Kontrollen verschärft. Das führt zum passiven Widerstand im besetzten Gebiet, es werden nur noch Arbeiten erledigt, die für deutsche Bürger lebenswichtig sind. Da die deutschen Eisenbahner nur vereinzelt den militärischen Anweisungen der Besatzungsmacht folgen, werden französische und belgische Eisenbahner eingesetzt. Die Knell, das Lok- und Wagenausbesserungswerk, in dem viele Arheilger Arbeit haben, wird von Franzosen besetzt. Andre Arheilger, die in Frankfurt ihrer Arbeit nachgehen, müssen von unbesetzten Kranichstein aus über Umwege ihren Arbeitsplatz anfahren. Andere werden an den Grenzübergängen schikaniert, stundenweise oder sogar über Nacht festgehalten.

In dieser Zeit anhaltenden Widerstands muß Streikenden das ihnen vom Deutschen Reich zur Verfügung gestellte Geld auf Schleichwegen ins besetzte Gebiet gebracht werden. In vielen Nächten gehen bei Wind und Wetter die Grenzgänger mit Rucksäcken voller Geld durch die Arheilger Leonhardstanne illegal über die Grenze. Ortskundige stellen sich für diese gefährlichen Abenteuer den Amtsstellen im freien Gebiet zur Verfügung. Die französischen Soldaten sind sehr wachsam und müssen vielfach mit List ausgeschaltet werden. Am 1. Juli 1923 wird jeglicher Grenzverkehr, auch für Fußgänger, verboten. Das hält 3 Monate an, in denen der Arbeitslohn vieler auswärtig Berufstätiger nicht zu erwirtschaften ist. Die Arbeitslosigkeit wächst ebenso rasant wie die Geldentwertung. Am 26. September 1923 schließlich wird der passive Widerstand eingestellt wegen des totalen Zusammenbruchs der Stabilität der deutschen Währung. Frankreich nutzt diese Zeit der Notlagen und versucht mithilfe deutscher Separatisten, denen es Waffen, Geld und Lebensmittel liefert, eine Rheinische Republik zu gründen. Die besetzten Gebiete und damit auch der Großteil Arheilgens sollen von Deutschland lösgelöst und zu einem eigenen Staatsgebilde werden.

Der Bau einer elektrischen Straßenbahn als Darmstädter Vorortbahn und Ersatz für die 1922 weggefallene Dampfstraßenbahn wäre damit hinfällig gewesen. Aber es kommt anders. Die französischen Soldaten ziehen sich allmählich zurück, auch aus Arheilgen. Und nachdem Anfang September die Zoll- und Paß-Kontrollen aufgehoben werden, kann Arheilgen wieder aufatmen und der allgemeine Ausbau des Dorfes wieder in Gang gesetzt werden.

Der Ausbau beginnt erkennbar zwischen März und Oktober 1924. Die HEAG installiert im Dorf Haus-Anschlüsse für elektrischen Strom. Am 19. Oktober gehen in vielen Haushaltungen die Lampen an. Allerdings ist mit der Gemeinde noch kein Vertrag zustande gekommen für die Wiederaufnahme des Straßenbahnbetriebs in elektrifizierter Form.

Nur wer zu Fuß bis zur Firma Merck läuft, kann sich ab 18. Dezember 1924 wieder in die Stadt fahren lassen. Zu diesem Datum wird der 2,3 km lange jetzt elektrifizierte Strecken-

abschnitt der ehemaligen Dampfbahn-Linie nach Arheilgen über die Frankfurter Straße immerhin bis Merck eröffnet. Der Wagenpark wird 1925 um 18 neue Triebwagen vergrößert.

Aber erst annähernd 2 Jahre später, am 27. Oktober 1926, wird endlich, wie die Pfarrchronik betont, auch die 1,63 km lange Strecke der Elektrischen Bahn Merck–Arheilgen eröffnet. Sie fährt alle halbe Stunde. Weniger gut wird ein Nebeneffekt empfunden: Leider fielen ihr die schönen Lindenzäume in der Straße zum Opfer.



Eine alte Form der „St4“ vor dem Gelände der Firma Merck



„Die Elektrische“ in der Darmstädter Straße, Arheilgen

Quellen- und Literaturverzeichnis

Archiv des Arheilger Geschichtsvereins
Stadtarchiv Darmstadt
HEAG-Archiv
Henschel-Museum und -Archiv in Kassel
Georg Mampel, 100 Jahre Sozialdemokratie in Arheilgen
Familien Mampel und Benz
Pfarrchronik der Evangelischen Auferstehungsgemeinde
Arheilgen
Walter Borchmeyer, 40 Jahre Süddeutsche Eisenbahn-
Gesellschaft. Nota: Die Originalakten der Süddeutschen-
Eisenbahngesellschaft (SEG) sind nach dem teilweisen
Zusammenschluß mit der Darmstädter städtischen
Straßenbahn zur Heag 1912 zum SEG-Betrieb Essener
Straßenbahn überführt worden. Der Verbleib ist ungeklärt.
Borée, Ergötzliches und belehrendes Büchlein von der
Darmstädter Straßenbahn
100 Jahre HEAG, Chronik 1912–2012
Landkreis Darmstadt-Dieburg, Die Bahn und ihre Geschichte
Bürnheim und Burmeister, Straßenbahn rund um den Langen
Ludwig
Dirk Endisch, Die Verkehrsbetriebe Bachstein
Gerd Wolf, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Bd. 1
75 Jahre Elektrische in Griesheim
Gerhard Luther
Daniel Patschull
Film- und Videoclub Darmstadt
Katalog LGB
ÖPNV 100 Jahre Wiesbadener Verkehrsbetriebe 1875–1975

Nicht alle Rechteinhaber an Text oder Bild konnten ermittelt und kontaktiert werden. Wer berechnigte Ansprüche geltend machen kann und will, setze sich mit dem Arheilger Geschichtsverein in Darmstadt in Verbindung.

Anmerkung:

Die hier in dieser Darstellung nicht wiedergegebenen technischen Daten der in Darmstadt eingesetzten Lokomotiven der Dampfstraßenbahn sind aufgelistet und veröffentlicht in Walter Hefti, Dampfstraßenbahnen, erschienen im Birkhäuser Verlag Basel, jetzt Springer Basel/Boston (USA). Eine Genehmigung zum Nachdruck dieser Daten konnte trotz aller Bemühungen leider nicht erlangt werden.

Dank:

Der Autor dankt Horst Adalbert Härter, dem Vorsitzenden des Arheilger Geschichtsvereins, für seine organisatorische und technische Mitarbeit bezüglich des veröffentlichten Bildmaterials.

Die Schriftenreihe des Arheilger Geschichtsvereins



Schwarzer Karl. Ein mutiger Arheilger trotz den Nazis. Pfarrer und Oberkirchenrat Karl Grein
Band 1 der Schriftenreihe des Arheilger Geschichtsvereins
Justus von Liebig Verlag, 2011
96 Seiten, EUR 10,-
ISBN 978-3-87390-296-1



Streiflichter auf die Geschichte und Gegenwart Arheilgens
Band 2 der Schriftenreihe des Arheilger Geschichtsvereins
Justus von Liebig Verlag, 2012
76 Seiten, EUR 10,-
ISBN 978-3-87390-315-9



Arheilger Lokale. Gaststätten, Gasthöfe, Gasthäuser und Wirtschaften in Arheilgen und Kranichstein, inkl. Brauereiverzeichnis von Darmstadt, Arheilgen und Eberstadt. Von Ludwig Wolf
Band 3 der Schriftenreihe des Arheilger Geschichtsvereins
Justus von Liebig Verlag, 2013
8 Seiten inkl. CD mit 158 Seiten PDF inkl. Diashow, EUR 10,-
ISBN 978-3-87390-328-9



Arheilgen im Mittelalter. Die abgebrannte klösterliche Wallfahrtskirche „Unser lieben Frauen vor dem Dorf“. Von Pfarrer Hans-Eberhard Ruhl
Band 4 der Schriftenreihe des Arheilger Geschichtsvereins
Justus von Liebig Verlag, 2015
88 Seiten, EUR 10,-
ISBN 978-3-87390-360-9



Streiflichter 2. Die Schreibers Pfort, Die Kirche des Arheilger Oberdorfes, Mundartliches, „Im Storchen“, Rangierbahnhof Darmstadt-Kranichstein
Band 5 der Schriftenreihe des Arheilger Geschichtsvereins
Justus von Liebig Verlag, 2017
72 Seiten, EUR 10,-
ISBN 978-3-87390-404-0



Die Dampfstraßenbahn. Die Anfänge des öffentlichen Personennahverkehrs in Arheilgen (1890 – 1922). Von Pfarrer Hans-Eberhard Ruhl
Band 6 der Schriftenreihe des Arheilger Geschichtsvereins
Justus von Liebig Verlag, 2019
68 Seiten, EUR 10,-
ISBN 978-3-87390-424-8

Wir danken sehr herzlich unseren Sponsoren für die finanzielle Unterstützung dieser Publikation.



ISBN 978-3-87390-424-8



9 783873 904248 >