

Aufstieg und Fall der Ludwigsbahn

12.30.03.2016

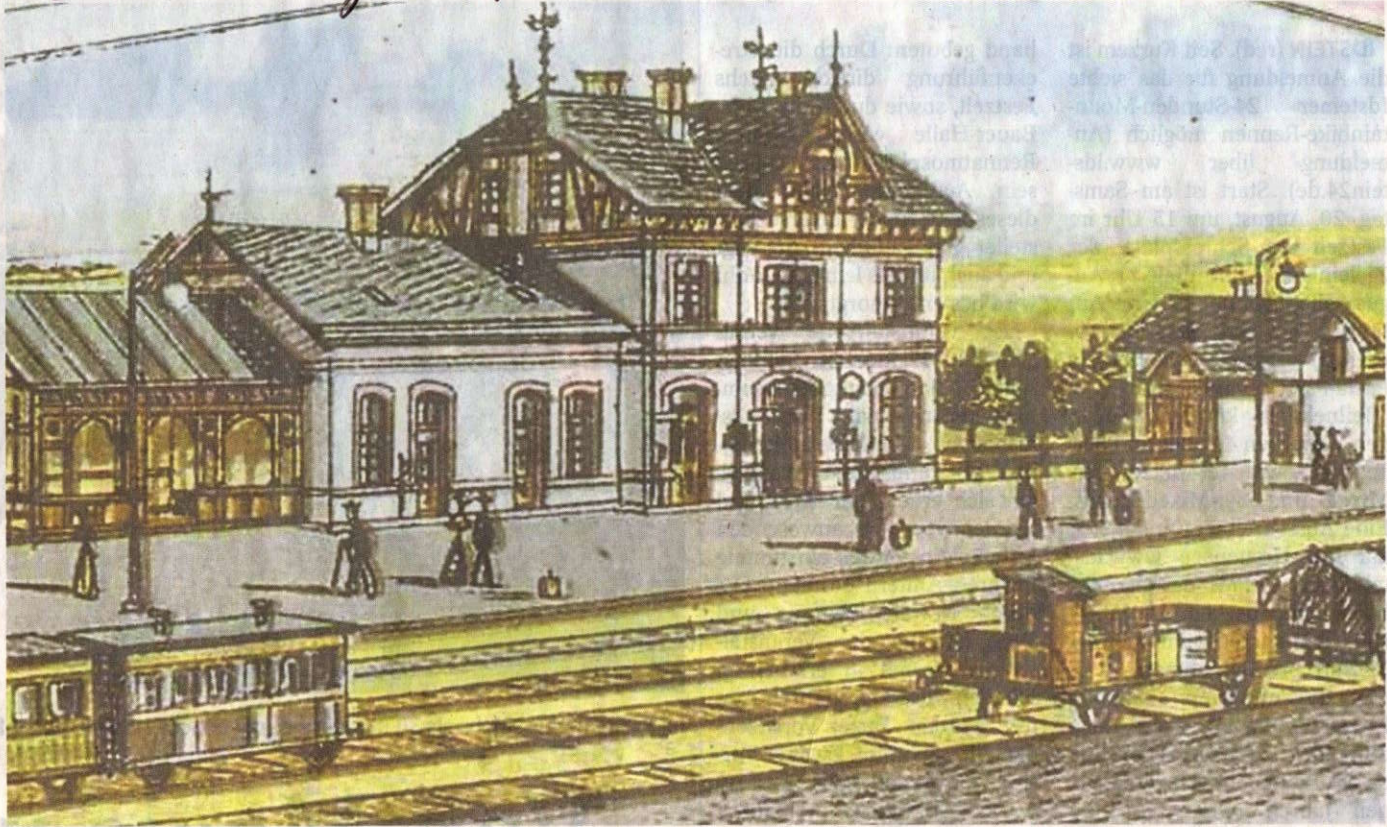
IDSTEIN (red). Die Eisenbahnfans kamen diesmal voll auf ihre Kosten: Der Vortrag des Idsteiner Geschichtsvereins fand ausnahmsweise im Idsteiner Kulturbahnhof statt und beschäftigte sich zudem noch mit der Geschichte der Bahnlinie Limburg-Idstein-Frankfurt am Main.

Dabei erwies sich der Referent, Bernhard Hager aus Frankfurt, als ausgewiesener Experte. So konnte der Historiker nicht nur über die Anfänge und das Scheitern der Hessischen Ludwigsbahn erzählen, sondern berichtete spontan zeitgleich über Ladungen und Ziele der am Idsteiner Kulturbahnhof vorbeifahrenden Güterzüge.

Groß gedacht

Die Hessische Ludwigsbahn (HLB) war es, der Idstein 1877 den Bahnhof zu verdanken hatte. Geplant war die Strecke Eschhofen-Höchst jedoch als Teil eines Großprojekts Frankfurt-Köln. Die Bahnhöfe Idstein und Camberg waren da eher Zufallsprodukte und einer möglichst steigungsarmen Streckenführung geschuldet. Den Personennahverkehr hatten die Planer jedenfalls damals nicht im Auge: Man dachte groß.

Ausführlich beschrieb Hager die Konkurrenzsituation unter den zahlreichen Privatbahnen, die Ansprüche ihrer Aktionäre und die Bedingungen für die staatlichen Konzessionen. Nur der Güterverkehr, der Transport von Rohstoffen, versprach Rentabilität auf einer Strecke. Eigene Schienennetze sollten her, notfalls wurde durch geschicktes Taktieren auch mal der preußische Staat unter



Das Bild zeigt den Bahnhof um 1904 und ist ein Ausschnitt aus einer Ansichtskarte, die im Stadtarchiv Idstein vorliegt. Foto: Geschichtsverein

Druck gesetzt, um an eine begehrte Konzession zu gelangen.

Auf diesen Weg erhielt auch die HLB 1873 die Konzessionen für die Strecke Frankfurt-Camberg und Camberg-Eschhofen, eine Strecke, die zuvor eigentlich der Staat selbst bauen wollte. Die Teilstücke wurden zwischen 1875 und 1877 realisiert – und blieben dennoch Stückwerk. Denn eigentlich hatte die HLB auch die Konzessionen für die Strecken Eschhofen-Hadamar-Hachenburg-Troisdorf und Hachenburg-Wissen erworben. Damit erhoffte sich die HLB-Leitung in Mainz die Erschließung des Ruhrgebiets – und hatte die

Rechnung ohne den Wirt gemacht. Wie Referent Hager anhand von zahlreichen Karten zeigte, hatten die dort angesiedelten Privatbahnen keinerlei Interesse, mit den Mainzern zu kooperieren.

Umwege in Kauf genommen

Man hielt sich die Konkurrenz fern, indem man sie in langen Verhandlungen hinhält. Und auch die preußische Staatsbahn ließ die HLB am langen Arm verhungern. Auf dem eigenen Schienennetz wurden lange Umwege in Kauf genommen, um nicht mit der HLB kooperieren zu müssen.

Diese konnte so letztlich den

Bau der Strecke von Eschhofen in den Westerwald nicht realisieren und musste 800 000 Mark Strafe zahlen. Die hochgesteckten Ziele wurden damit nicht erreicht und 1896 wurde die HLB gemeinschaftlich vom Königreich Preußen und dem Großherzogtum Hessen-Darmstadt verstaatlicht. Diese Verstaatlichung brachte der Idsteiner Region die Haltepunkte Niederjosbach und Niederseelbach, begehrt vor allem bei Sommerfrischlern. Außerdem wurde die Strecke, wie schon in der ersten Konzession vorgesehen, ab 1911 endlich zweigleisig ausgebaut. Ein Ausbau, von dem die Pendler bis heute profitieren.

Gern erinnert sich Referent Hager an die Zeit der sogenannten „Heckeneilzüge“, die seit dem Ende der 1950er Jahre bis 1993 einen Hauch von Fernreiseverkehr auf der dann doch noch, wie ursprünglich von der HLB geplanten, verwirklichten Trasse Frankfurt-Köln brachten. Doch auch diese sind mittlerweile Geschichte.

Über die ehemalige Strecke der HLB rattern, neben dem starken Pendlerverkehr, übrigens heute Güterzüge voll beladen mit Ton aus dem Westerwald bis nach Italien, beinahe so, wie es sich einst die Direktion der HLB in Mainz gedacht hatte.