

WIESBADENER KURIER

RHEIN MAIN PRESSE

[Wiesbadener Kurier](#) / [Lokales](#) / [Wiesbaden](#) / [Nachrichten Wiesbaden](#)

Nachrichten Wiesbaden 15.04.2015

„Eine glückliche Fügung“ – der Eisenbahn-Experte Bernhard Hager berichtet über die Geschichte der Taunus-Eisenbahn

Von Christina Oxfort

WIESBADEN - Der 13. April hat für den Historiker Bernhard Hager eine besondere Bedeutung, es ist nämlich sein Geburtstag. Dies hinderte den Verwaltungsbeamten und Experten in Sachen Eisenbahngeschichte jedoch nicht daran, in der Casino-Gesellschaft einen äußerst kurzweiligen Vortrag über den 13. April 1840 zu halten, jenen Tag, an dem die Stadt Wiesbaden dank eines „klassischen Mitnahmeeffekts“ und einer „glücklichen Fügung“ ungemein früh an den Eisenbahnverkehr angebunden wurde.

Namensherkunft unklar

Warum die „Taunus-Eisenbahn“, die die Städte Frankfurt und Wiesbaden seit nunmehr 175 Jahren verbindet, so oder auch „Taunusbahn“ heißt, weiß auch der Fachmann nicht. Vielleicht wegen des bei guter Sicht während der Fahrt zu beobachtenden Taunuskamms oder um die Namensnennung von Städten zu verhindern, so Hager. Unstrittig jedoch sei, dass der Eisenbahnanschluss beim Boom der Stadt Wiesbaden und ihrem „kometenhaften Aufstieg“ zur Weltkurstadt eine bedeutende Rolle gespielt habe.

Der Historiker mit sympathischem Faible für pointierte Darstellung ließ die Entwicklungsgeschichte der Taunus-Eisenbahn mit ihren rund 40 Streckenkilometern „im Schweinsgalopp“ Revue passieren, skizzierte die unterschiedlichen Interessenlagen der beteiligten Städte und wusste einen „Visionär mit Weitblick“, den Erbauer der Bahn, Paul Camille Denis, zu würdigen. „Der Beginn des Eisenbahnzeitalters war tatsächlich ein ‚bahnbrechendes‘ Ereignis“, sagte Hager bei der Veranstaltung der Kulturinitiative Wiesbaden, zu deren Mitgliedern die „Freunde der Wiesbaden Stiftung“ zählen.

Die Euphorie habe sich bei einer Probefahrt 1839, als der Lok auf dem Weg von Frankfurt nach Höchst die Puste ausgegangen sei, verflüchtigt. Doch sie kehrte zurück, als Kastel und Wiesbaden mit der Eisenbahn erreichbar waren, im August 1840 die Seitenstrecke nach Biebrich eröffnet werden konnte und damit auch der Weg ans Wasser geebnet war – ein Umstand, der von den Mainzern mit größter Besorgnis registriert wurde, da sie (unbegründet) um die Bedeutung ihres Rheinhafens fürchteten.

Von geradezu „paradiesischen Zuständen“ berichtete Hager angesichts siebenprozentiger und höherer Dividenden, die von den Aktionären der Taunus-Eisenbahngesellschaft um die 1860er Jahre eingefahren werden konnten. Als problematisch habe sich jedoch erwiesen, dass der Umsatz der Taunus-Eisenbahn, die seinerzeit maßgeblich vom Frankfurter Bankhaus Bethmann finanziert worden war, zu zwei Dritteln aus dem Personenverkehr resultierte. Bahnen wie etwa die Rheinische Eisenbahn hätten über den Güterverkehr weit höhere Einnahmen generieren können, erklärte Hager.

Liebe zur Technik ist für Eisenbahnfreunde essenziell. Und damit die Hochachtung für den 1886

15.4.2015 „Eine glückliche Fügung“ – der Eisenbahn-Experte Bernhard Hager berichtet über die Geschichte der Taunus-Eisenbahn - Wiesbadener Kurier
gestorbenen Eisenbahningenieur Edmund Heusinger von Waldegg, mit dessen Namen Wiesbaden noch heute weltweit verbunden wird: Sein „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung“, das später offizielles Organ des „Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ wurde, war einst vom Wiesbadener Verleger Christian Wilhelm Kreidel herausgegeben worden.

[Sie möchten noch mehr interessante Nachrichten aus der Region lesen? Dann testen Sie jetzt 14 Tage kostenlos & unverbindlich das Komplettpaket "Print & Web plus"!](#)

© Verlagsgruppe Rhein Main GmbH & Co. KG - Alle Rechte vorbehalten