

1871- 1897



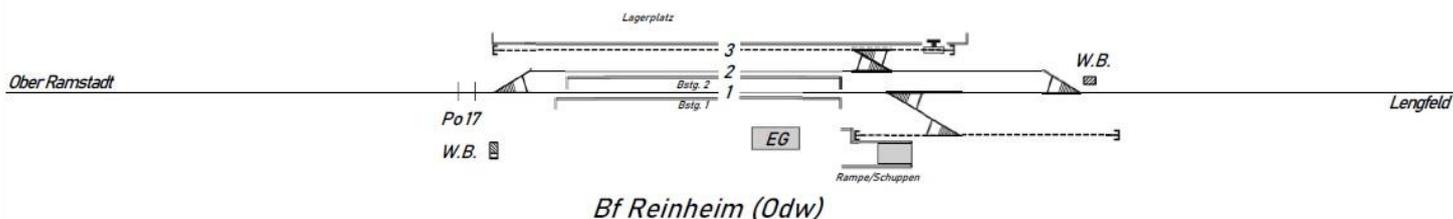
Mit Fahnen, Pfeilen und Zeigern –

## Der Bahnhof Reinheim zur Zeit der Hessischen Ludwigs Eisenbahn Gesellschaft

1871-1876 Mit Fahnen und Pfeilen

1871

Am 15. Mai 1871 erreichte die Eisenbahn in Form der Odenwaldbahn erstmals Reinheim. Der Bahnhof lag damals noch am Rand der Stadt, gehörte aber bereits zu den größeren Bahnhöfen auf der Odenwaldbahn.



Der Bahnhof bestand zu jener Zeit aus einem Hauptgleis (1), einem Ausweichgleis (2), sowie zwei Gütergleisen mit Ladestraße und Laderampe (3), einem einstöckigen Bahnhofsgebäude sowie einer Güterhalle. Bei dem einstöckigen Bahnhofsgebäude handelte es sich um eins der sogenannten „provisorischen Stationsgebäude“ der Hessischen Ludwigsbahn, die auf Grund der beginnenden Wirtschaftskrise nicht über die finanziellen Mittel verfügte, um ein repräsentatives Empfangsgebäude zu errichten. So war das Reinheimer Stationsgebäude ein einfacher Fachwerkbau, ausgemauert mit

gelben Ziegeln und teilweise mit Holz verkleidet. Mit seinen 144 m<sup>2</sup> gehörte es bereits zu den großen Vertretern dieser Bauart und besaß zwei Wartesäle für die 1./2. und für die 3. Klasse, ein Dienstzimmer für die Bahnhofsangestellten und einen kleinen Güterraum für das Lagern von kleinerem Stückgut oder eiligen Gütern, die mit den Personenzügen im Gepäckwagen transportiert wurden. Für größere oder schwerere Güter, die in eigenen Güterzügen transportiert wurden, wurde der Güterschuppen als Lager benutzt. Das provisorische Stationsgebäude war bis 1896 als Empfangsgebäude in Betrieb und wurde danach für die Bahnmeisterei genutzt. Ende der 1970er Jahre wurde es abgerissen.

Die Hessische Ludwigsbahn (HLB), Erbauer und Betreiber der Odenwaldbahn von 1871 bis 1897, hatte als Privatbahn und Aktiengesellschaft noch ein sehr gespaltenes Verhältnis zur Sicherheit bei ihren Eisenbahnstrecken: Einerseits wurden Signale als „notwendiges Übel“ erachtet, deren Aufstellung und Verwendung auf ein absolutes Mindestmaß beschränkt bleiben sollte (von den 59 in Deutschland bereits bekannten Signalbegriffen, verwendete die HLB 1867 gerade einmal 21<sup>1</sup>). Andererseits war sie bemüht, ihren Betrieb möglichst kosteneffizient zu gestalten und nutzte deshalb bereits von Anfang an die modernsten Mittel der Kommunikations- und Signaltechnik.

So waren bei der Eröffnung des Bahnhofs Reinheim 1871 alle Weichen im Bahnhof ortsgestellt, d.h. sie wurden von zwei Weichenwärtern von Hand an Ort und Stelle bedient. Diese Wärter besaßen bereits jeweils eine Wärterbude an der West- und Ostseite des Bahnhofs. Diese Buden dienten den Wärtern in erster Linie als Unterstand und waren zunächst aus Holz gezimmert, später aus Ziegeln gemauert. Für die Wintermonate gab es sogar einen Ofen mit eigenem Kamin. Die Wärterhütte an der Westseite lag direkt am Bahnübergang. Hier hatte der Wärter zusätzlich die Aufgabe, die Schranken am Bahnübergang zu öffnen und zu schließen.<sup>2</sup> Diese später als Posten 17 bezeichnete Hütte wurde erst mit dem Umbau der Bahnhofstraße entbehrlich und abgerissen. Der Posten selbst blieb bis zur Umstellung auf elektrische Schranken 1963 erhalten. Um Unfälle zu verhindern, musste die Stellung der Weichen vom Lokomotivführer auf 150m Entfernung überwacht werden können, da es noch keine technische Sicherung gab, die eine falsch gestellte Weiche verhinderte. Um dem Lokomotivführer diese Arbeit zu erleichtern, wurden an den Weichen zuerst farbige Scheiben



*Abbildung 1* So dürfte es 1871 auch im Bahnhof Reinheim ausgesehen haben: Weichensignal mit Pfeil, hölzerner Wärterbude und Schrankenanlage (Mainz 1860)

<sup>1</sup> Das Telegraphen- und Signalwesen - Geschichte und Technik desselben, Freiherr von Weber, 1867, S.237ff

<sup>2</sup> Gleisplan Station Reinheim, Hessische Ludwigsbahn, 1875

angebracht, später zeigte ein Pfeil auf der Scheibe an in welche Richtung die Weiche gestellt war. Bei Nacht waren die Scheiben zusätzlich durch Petroleumlampen beleuchtet.

Um dem Zug die Anweisung zum Halten oder Langsam fahren geben zu können, besaßen die Wärter lediglich rot/weiße Fahnen<sup>3</sup>, bei Nacht farbige Laternen. Sollte ein Zug beispielsweise langsam fahren, wurde die Fahne an der Wärterbude festgesteckt, bei Nacht wurde dem Zug ein rotes Licht gezeigt. Sollte der Zug hingegen anhalten, wurde die Fahne, bei Nacht die rote Laterne, im Kreis geschwungen. Konnte der Zug ungehindert passieren, wurde bei Nacht weißes Licht gezeigt, während am Tage gar kein Signal gegeben wurde.<sup>4</sup> Man hielt dies schlicht für überflüssig. Dies konnte allerdings dazu führen, dass ein übersehenes Haltesignal (bspw. bei schlechter Sicht) als Freie Fahrt missverstanden werden konnte, mit katastrophalen Folgen.

1876-1897 Flügel statt Scheiben, Zeiger statt Flügel, Morse statt Zeiger

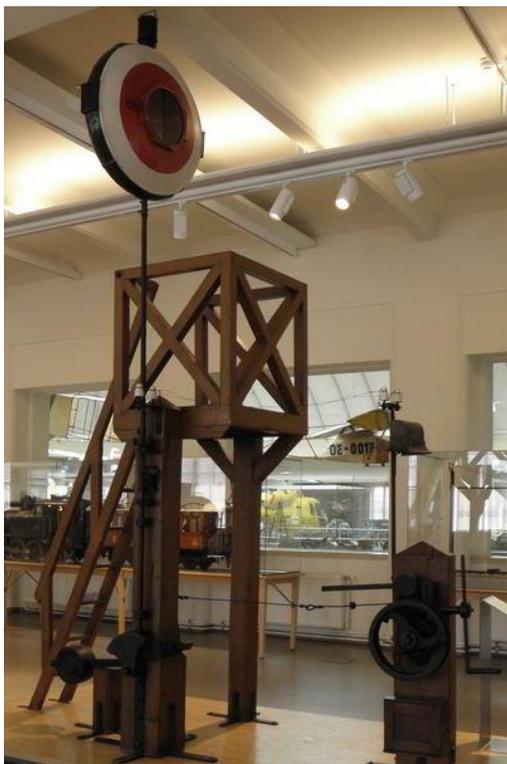


Abbildung 2: Bänder'sche Scheibe im Technischen Museum Wien, Foto: Rolf-Fredrik Matthaei

Um diesem Missstand abzuwehren, verwendete die HLB auf anderen Strecken bereits sogenannte „Ballonsignale“ oder auch „Bänder'sche Wendescheiben“<sup>5</sup>: Dies waren rot/weiße Scheiben, die sich um eine senkrechte Achse drehten und in deren Mitte ein Licht die Scheibe bei Nacht beleuchtete. War die breite Seite zu sehen, musste der Zug anhalten. War die schmale Seite zu sehen, durfte der Zug passieren. Sie wurden mittels eines einfachen Drahtzug gestellt und fielen durch ein Gegengewicht beim Nachlassen oder Bruch des Drahtes in die Haltstellung zurück.<sup>6</sup> Um dem Wärter anzuzeigen in welcher Stellung sich das Signal befand, waren diese bereits mit einem elektrischen Kontakt ausgerüstet und lösten eine Klingel aus, solange das Signal Halt zeigte.<sup>7</sup> Diese ortsfesten Signale, die den Verkehr im Bahnhof regelten, gab es in Reinheim bei der Eröffnung noch nicht, sollten aber laut Geschäftsbericht von 1871 ab 1873 an allen Stationen nachgerüstet werden.

1874 wurde allerdings bekannt, dass das Deutsche Reich eine erste allgemeine Signalordnung für alle Eisenbahnen in Deutschland entwarf, welche keine Wendescheiben mehr vorsah.<sup>8</sup> Der Grund dafür war, dass

auch bei Wendescheiben eine freie Fahrt nur durch die Abwesenheit eines Haltebegriffes signalisiert wurde. Außerdem waren die Wendescheiben auf die zwei Signalbegriffe „Halt“ und „Fahrt“ begrenzt.

<sup>3</sup> Laut Buch (siehe 1) weiße Fahne, entsprechend farbiger Zeichnungen aber rot/weiß (vmtl. wegen besserer Sichtbarkeit?)

<sup>4</sup> Das Telegraphen- und Signalwesen - Geschichte und Technik desselben, Freiherr von Weber, 1867, Abschnitt III S.237ff

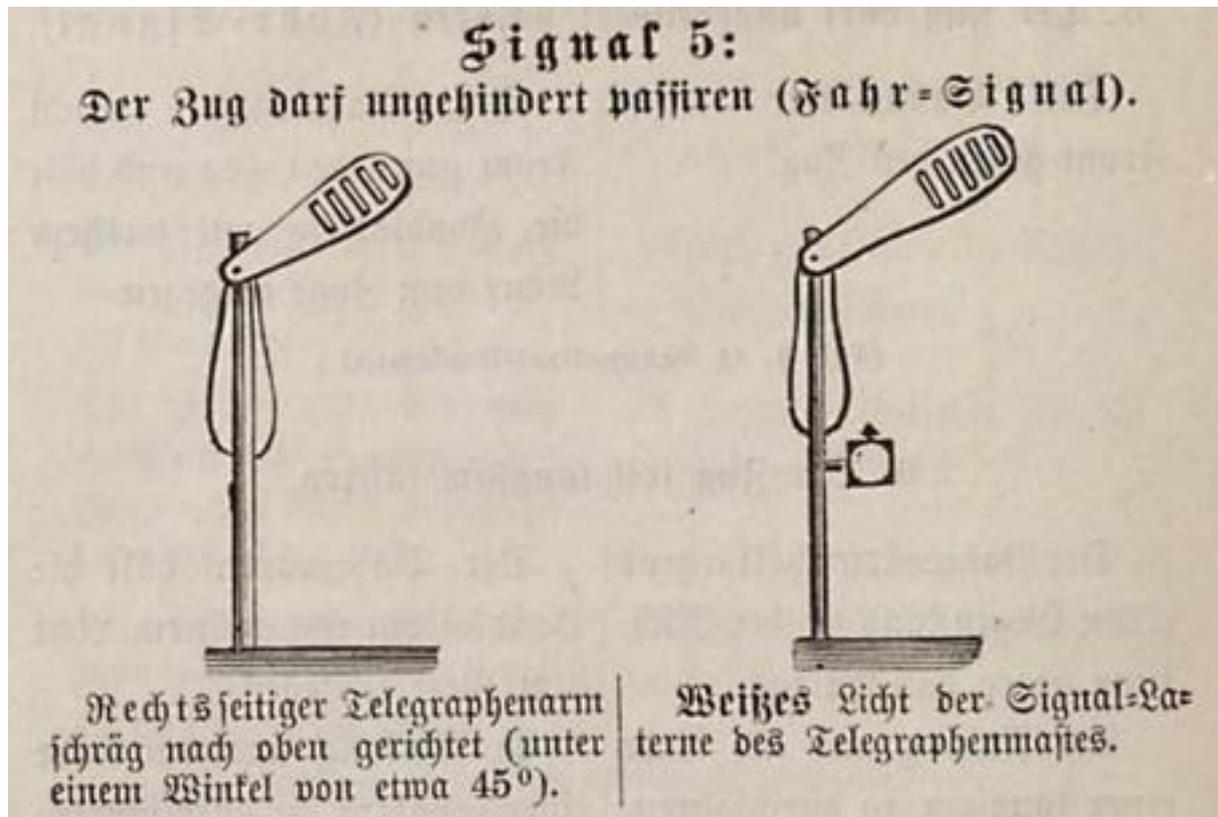
<sup>5</sup> Geschäftsbericht 1871, Hessische Ludwigsbahn

<sup>6</sup> Das Telegraphen- und Signalwesen - Geschichte und Technik desselben, Freiherr von Weber, 1867, Abschnitt II S.102ff

<sup>7</sup> Geschäftsbericht 1873, Hessische Ludwigsbahn

<sup>8</sup> Geschäftsbericht 1874, Hessische Ludwigsbahn

Deshalb favorisierte das Deutsche Reich die bereits vor allem in Preußen und Sachsen verwendeten Flügelsignale. Flügelsignalen waren von den optischen Telegraphen abgeleitet worden. Diese wurden vor der Verwendung des elektrischen Stroms benutzt, um durch die Stellung ihrer Flügel Nachrichten von Ort zu Ort weitergeben zu können. Nach der Einführung des Morseapparats 1849 wurden sie von den preußischen Eisenbahnen als Signale wiederverwendet und konnten dem Lokführer durch die Stellung ihrer Flügel signalisieren, ob er in den Bahnhof einfahren durfte: Sollte der Zug vor dem Bahnhof anhalten, stand der oberste rechte Flügel waagrecht, bei Nacht wurde zusätzlich rotes Licht gezeigt. Konnte der Zug passieren, stand der Flügel schräg nach oben, bei Nacht zusätzlich mit einem weißen Licht. Durch das Anbringen zusätzlicher Flügel war es darüber hinaus ab 1880 möglich anzuzeigen, in welche Richtung der eingestellte Fahrweg führte.



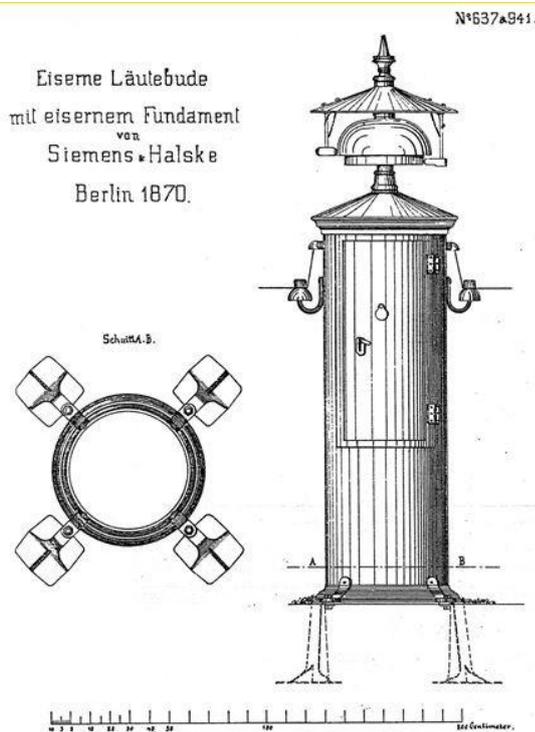
*Abbildung 3 Vermutlich die erste Form der Flügelsignale im Bahnhof Reinheim*

*(Auszug Signalbuch der Deutschen Eisenbahnen von 1875)*

Die HLB, welche analog zu Österreich bisher nur Wendescheiben verwendet hatte, musste 1875 entsprechend des preußischen Polizeireglements alle seine Signale anpassen. Die ersten Einfahrsignale in Reinheim konnten deshalb erst 1876 aufgestellt werden, da zuerst bestehende zweigleisige Strecken umgerüstet wurden. Diese ersten Flügelsignale wurden, wie zuvor bereits die Wendescheiben, noch in den eigenen Werkstätten der HLB angefertigt und aufgestellt.<sup>9</sup> Deshalb dürfte ihr Aussehen den abgebildeten Signalen aus dem ersten Signalbuch von 1875 entsprochen haben. Auch diese Signale wurden bereits mittels eines Drahtseils über eine Kurbel von der Wärterbude aus bedient, allerdings standen sie noch in keinerlei Abhängigkeit zu den Weichen im Bahnhof, sondern wurden lediglich vom Wärter beim Befahren bewacht. Es hing also weiterhin allein vom Gedächtnis des Wärters ab, ob er alle Weichen richtig eingestellt hatte, bevor er den Zug in den Bahnhof einfahren ließ.

<sup>9</sup> Geschäftsbericht 1875, Hessische Ludwigsbahn

Das neue Polizei-Reglement sah darüber hinaus vor, dass Züge nur noch im sogenannten „Raumabstand“ verkehren durften. Das bedeutete, dass sich in einem festgelegten Streckenabschnitt, einem sogenannten „Block“ immer nur ein Zug aufhalten durfte. Die HLB hatte dieses Verfahren bereits 1871 verbindlich eingeführt. Zuvor war es durchaus üblich gewesen Züge nach dem bloßen Verstreichen einer gewissen Zeit einen weiteren Zug folgen zu lassen, ohne zu wissen wo sich der vorrausfahrende Zug befand. Dies führte jedoch immer wieder zu „Auffahrunfällen“, blieb der vorrausfahrende Zug einmal liegen oder fuhr langsamer als der Folgende.



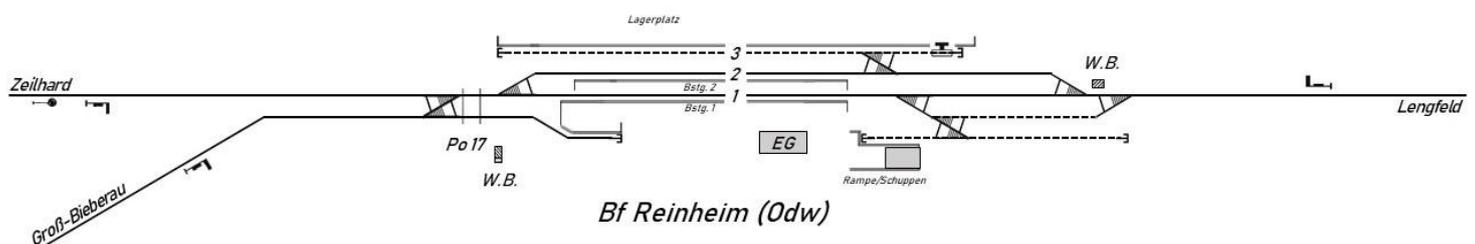
Eiserne Läutebude  
mit eisernem Fundament  
von  
Siemens & Halske  
Berlin 1870.

Abbildung 4: Eiserne Läutebude, wie sie auf Streckenposten aufgestellt wurde

Damit sich die einzelnen Bahnhöfe miteinander über Zugfahrten und das Freisein ihres Blockes abstimmen konnten, verwendete die HLB anfangs sogenannte Zeigertelegraphen.<sup>10</sup> Sie wurden 1847 von Siemens allgemein eingeführt und bestanden aus einem rotierenden Zeiger vor einer runden Scheibe, auf der Zahlen und Buchstaben eingezeichnet waren. Wurde der Zeiger auf einer Tafel angehalten, stoppte er auch auf allen anderen angeschlossenen Telegraphen und es konnte die Zahl oder der Buchstabe abgelesen werden auf den der Zeiger zeigte. 1885 wurde dieses System durch den Morsetelegraphen ersetzt.<sup>11</sup> Dieser war schneller in der Übermittlung und er konnte empfangene Nachrichten auf einem Papierstreifen aufzeichnen, sodass Nachrichten auch nach der Übertragung noch abgelesen und archiviert werden konnten. Da die Morsetelegraphie eine besondere Ausbildung voraussetzte, wurden sie nur auf Bahnhöfen installiert und war den Stationsbeamten vorbehalten. Für die einfachen Posten auf freier Strecke, die über keine solche Ausbildung verfügten, wurden elektromechanische Läutebuden installiert.<sup>12</sup> Diese

wurden von den Bahnhöfen aus über eine elektrische Leitung ausgelöst und konnten durch unterschiedliche Gruppen von Glockenschlägen anzeigen, dass ein Zug im letzten Bahnhof abgefahren war, was für den Posten das Signal war z.B. seine Bahnschranke zu schließen. Später wurden sie auch auf an den Bahnsteigen der Stationen aufgestellt, um die baldige Ankunft eines Zuges anzuzeigen. Durch ihre Lautstärke konnten so mehrere Bahnangestellte im Bahnhof gleichzeitig informiert werden.

1888



<sup>10</sup> Geschäftsbericht 1872, Hessische Ludwigsbahn

<sup>11</sup> Geschäftsbericht 1885, Hessische Ludwigsbahn

<sup>12</sup> Geschäftsbericht 1872, Hessische Ludwigsbahn

1885 wurde durch das Deutsche Reich für alle Eisenbahnen Deutschlands verbindlich festgelegt, dass durch das Auf-Fahrt-stellen des Einfahrsignals, alle spitzbefahrenen Einfahrweichen verriegelt werden mussten, um ein nachträgliches Verstellen unter dem Zug zu verhindern. Damit war zum ersten Mal eine mechanische Abhängigkeit zwischen den Signalen und Weichen vorhanden, der erste Vorläufer des späteren Stellwerks. Die Weichen blieben dabei weiterhin ortsgestellt (der Weichenwärter musste nachwievor zur Weiche laufen, um sie umzustellen), jedoch konnte er sich nun sicher sein, dass er das Einfahrsignal erst bedienen konnte, wenn er alle dafür notwendigen Weichen richtig eingestellt hatte. Die Abhängigkeit zwischen den Einfahrsignalen und den Weichen geschah über einen sogenannten *Zentralapparat*. Die Firma Jüdel hatte bspw. 1886 einen Zentralapparat konstruiert bei dem durch das Betätigen des Signalhebels über eine Doppeldrahtzugleitung nicht nur das Signal auf Fahrt gestellt wurde, sondern auch die entsprechenden Weichen verriegelt wurden. Stand eine Weiche falsch, wurde der Draht blockiert und der Signalhebel konnte nicht gänzlich umgelegt werden und das Signal kam nicht in Fahrtstellung.

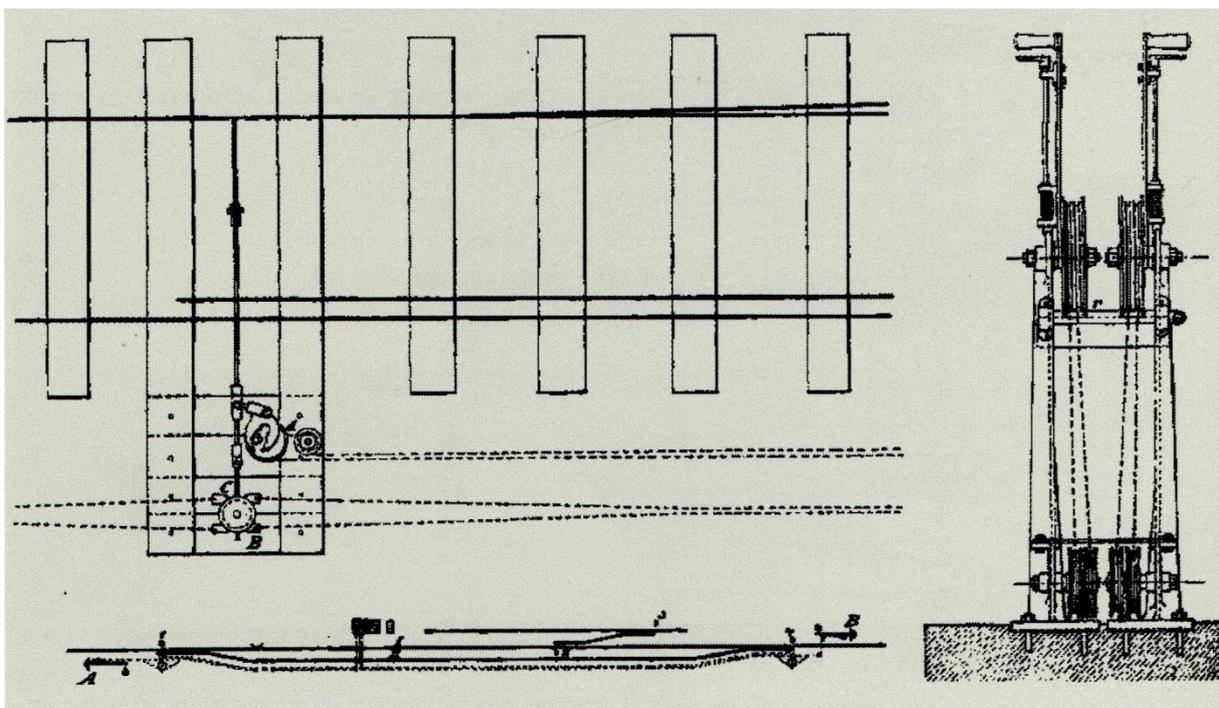


Abbildung 5: Zentralapparat mit zwei Weichenhebeln (rechts) und verriegelbare Weiche (links), Jüdel 1886

Die HLB führte diese Neuerung in Reinheim 1888 ein. Grund dafür war die bereits 1887 eröffnete, von Westen her von Reichelsheim über Groß-Bieberau kommende, in den Bahnhof Reinheim einmündende Gersprenztalbahn, welche im Volksmund „Odenwälder Lieschen“ genannt wurde. Um dem dadurch steigenden Verkehr Rechnung zu tragen, erhielt der Bahnhof ein zusätzliches Ausweichgleis (Gleis 11), sowie ein neues Bahnsteiggleis für die Gersprenztalbahn (Gleis 10).

Zusätzlich wurde für das Einfahrsignal von Darmstadt kommend ein Vorsignal aufgestellt.<sup>13</sup> Vorsignale wurden im Bremswegabstand vor den Hauptsignalen aufgestellt und zeigten durch eine aufrechtstehende oder liegende Scheibe die Stellung der Hauptsignale an, vergleichbar mit den zuvor verwendeten Wendescheiben. Durch diese Vorsignalisierung hatte der Lokführer genug Zeit um vor dem Hauptsignal anhalten zu können. Bei Nacht wurde am Vorsignal anstatt eines roten Lichtes für die Ankündigung eines haltzeigenden Hauptsignals grünes Licht verwendet. Zeigte das Hauptsignal Fahrt, wurde am Vorsignal weißes Licht gezeigt. Dies entsprach der allgemeinen Praxis, da für Langsamfahrstellen oder Fahrten über Weichen in abzweigender Stellung ebenfalls grünes Licht

<sup>13</sup> Geschäftsbericht 1888, Hessische Ludwigsbahn

verwendet wurde und Grün noch einem Warnsignal gleichkam, während weißes Licht eine freie Fahrt signalisierte. Gelbes Licht wurde erst später eingeführt.

Bis zur Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn 1897 änderte sich an dieser grundsätzlichen Ausstattung des Bahnhofs nichts mehr. Zum einen gehörte die Odenwaldbahn bereits zu Beginn nicht zu den gewinnbringendsten Strecken der HLB (Bau und Betrieb der Odenwaldbahn wurden durch eine jährliche Zinsgarantie des großherzoglich hessischen Staates garantiert), zum anderen war in der für die HLB erteilten Betriebskonzession geregelt, dass der Übernahmepreis für einen Verkauf der HLB an den hessischen Staat von den Gewinnen der letzten fünf Jahre abhängig war und ein Verkauf wurde durch die zunehmend schlechte finanzielle Situation der HLB für beide Seiten immer attraktiver. Hervorgerufen wurde dies durch einen Tarifstreit mit den Königlich Preussischen Staatsbahnen, die ihre Frachten seit 1882 nicht mehr über die Strecken der HLB befördern ließ.<sup>14</sup> Auch bot die preußische Staatsbahn deutlich billigere Tarife für die Frachtbeförderung an als die HLB, um ihre eigene Wirtschaft zu stärken und die HLB als letzte große Privatbahn Deutschlands zusätzlich unter Druck zu setzen, um eine Verstaatlichung, wie sie von Bismarck bereits seit 1872 vorgesehen wurde, voranzutreiben. Gegen beide Maßnahmen konnte die HLB sich nicht zur Wehr setzen. Die HLB begann deshalb damit ihre Investitionen auf ihren untergeordneten Strecken und Strecken mit Zinsgarantie auf ein absolutes Minimum herabzusetzen. Lediglich für ihre gewinnbringenden Strecken wurden weiterhin teils größere Investitionen in Form vom Bau erster Stellwerke in Worms und Bingen, sowie dem Kauf von neuem Rollmaterial getätigt. Als Folge davon wirkte der Betrieb der HLB auf der Odenwaldbahn mehr und mehr veraltet und unrentabel, trotz hoher Fahrgast- und Frachtzahlen. Dies brachte ihr im Volksmund zunehmend die Spitznamen „**Häßliche Lumpen Bahn**“, „**Höchst Langsame Beförderung**“, „**Höchst Langsamer Betrieb**“ bzw. nach der Verstaatlichung „**Hoch Lebe Bismarck**“ ein.<sup>15</sup>

Erst die beschlossene Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn und der durch das Großherzogtum Hessen geplante Bau der Rodgaubahn von Offenbach über Groß-Zimmern nach Reinheim 1895, nahm die HLB, die nun über keine Einbußen beim Verkauf ihrer Aktien mehr fürchten musste, zum Anlass den Bahnhof Reinheim ein weiteres Mal zu modernisieren und dem erweiterten Verkehr anzupassen: Nicht nur wurden die Gleisanlagen großzügig erweitert und ein Lokschuppen für die Züge aus Offenbach errichtet, 1897 bekam Reinheim auch endlich eine zentrale Weichenstellung mit drei Stellwerken. Die Durchführung dieser Arbeiten erfolgte bereits durch die neu gegründete *Königlich Preussische und Großherzoglich Hessische Staatseisenbahn* (KPuGH StE), den Abschluss der Arbeiten erlebte die Hessische Ludwigseisenbahngesellschaft 1897 schon nicht mehr, sie war zum 01.01.1897 in der KPuGH StE aufgegangen. Die Odenwaldbahn und der Bahnhof Reinheim waren seitdem Staatsbahn und gehörten zur Eisenbahndirektion Mainz.

---

<sup>14</sup> Geschäftsbericht 1882, Hessische Ludwigsbahn

<sup>15</sup> Die Lokomotive in Kunst-Witz und Karikatur, HANOMAG, 1922