

# Wie die Eisenbahn ins Zellertal kam - In alten Zeitungen geblättert -

---

SEBASTIAN OSTERROTH

VORTRAG WACHENHEIM, 06. MÄRZ 2023

# Danksagung

---

Vielen Dank an die Bibliotheken, die im Zuge der Digitalisierung historische Zeitungen (und andere Dokumente) online und jeder Zeit erreichbar zur Verfügung stellen

- Bayerische Staatsbibliothek München (Pfälzische Zeitungen): <https://digipress.digitale-sammlungen.de/>
- Hessische Landesbibliothek Darmstadt (Wormser Zeitung): <http://tudigit.ulb.tu-darmstadt.de/show/Za-140>
- Dilibri: digitalisierte Sammlung von landeskundlichen Werken zu Rheinland-Pfalz sowie von Beständen aus rheinland-pfälzischen Bibliotheken: <https://www.dilibri.de/>
- Zeitungsportal NRW: <https://zeitpunkt.nrw/>

# Quellen

---

Zeitungsartikel ergänzt mit den beiden Standardwerken

- Heinz Sturm: Die Pfälzischen Eisenbahnen
- Hans Döhn: Eisenbahnbau und Eisenbahnpolitik in Rheinhessen 1835 – 1914
- Diverse kleinere Aufsätze

Disclaimer:

- Es erfolgte noch keine Sichtung und Auswertung von Archivunterlagen

# Zeitungsartikel als Quelle

---

- Diese bieten Informationen, die auch der Bevölkerung zu dieser Zeit bekannt waren
- Geben in gewisser Weise einen öffentlichen Diskurs wieder
- Spiegeln weitestgehend die Informationen wieder, mit denen sich auch die Menschen zu dieser Zeit ein Bild machen mussten
  
- Aber: Geben nur bedingt Hintergrundinformationen oder beziehen sich wörtlich auf offizielle/amtliche Schreiben
- Aber: Können Falschmeldungen enthalten oder die (politische) Meinung eines Redakteurs wiedergeben

# Geographische/Geschichtliche Einordnung

---

## Neuordnung Europas nach dem Wiener Kongress

- Gebiet der heutigen Pfalz fällt an das Königreich Bayern
- Gebiet des heutigen Rheinhessen fällt an das Großherzogtum Hessen
- Großherzogtum Hessen trennt die Pfalz vom bayerischen Stammland (kürzeste Verbindung)

## Nachbarn der Pfalz:

- Großherzogtum Hessen, Königreich Baden, Frankreich, Königreich Preußen, Fürstentum Lichtenberg, Oberamt Meisenheim

## Nachbarn von Rheinhessen:

- Bayern, Großherzogtum Baden, Preußen, Herzogtum Nassau

Eine Karte der neuen Gebietsaufteilung findet sich z.B. unter  
<https://diercke.westermann.de/content/deutscher-bund-1815-978-3-14-100770-1-60-1-0>

# Personenbeförderung vor der Eisenbahn

---

In der Region existiert mit der Kaiserstraße eine gute ausgebaute Verbindung

## Pferdeomnibus

- Von Worms ins Zellertal (weiter nach Kirchheimbolanden)
- Alzey nach Kirchheimbolanden
- Kirchheimbolanden nach Kreuznach/Kaiserslautern

# Die Entstehung der Eisenbahn

---

- Eisenbahnidee kommt von England aus auf den europäischen Kontinent
- Eisenbahnidee verbreitet sich in Deutschland
- Erste Planung ganzer Netze (z.B. Daniel Friedrich List bereits ab 1833)
  
- 07. Dezember 1835: Eröffnungsfahrt erste Eisenbahn auf deutschem Boden von Nürnberg nach Fürth
- Auch in der Pfalz/Rheinhessen erste Überlegungen bzw. Bestrebungen

# Die erste Eisenbahnstrecke in der Pfalz

---

- Erste Überlegungen ab Ende 1835 im Saarland für eine Eisenbahn von Saarbrücken nach Mannheim
- Eine erste Gesellschaft gründet sich dort
- Verschiedene Aktivitäten in der Pfalz und Diskussion über unterschiedliche Streckenführungen von den Kohlegruben im Saargebiet an den Rhein (ein paar wenige Details im Folgenden)
- 30. März 1838: Gründung „Bayerische Eisenbahngesellschaft der Pfalz/Rheinschanze-Bexbacher Bahn“
- 19. April 1838: Konzessionserteilung
- 1838/39: Ausarbeiten des Projekts
- 1844: Umbenennung in Pfälzische Ludwigsbahn
- 1844: Baubeginn unter der Leitung von Paul Denis
- September 1847: Eröffnung der Teilstrecken Neustadt-Schifferstadt-Rheinschanze und Schifferstadt-Speyer
- August 1849: Strecke auf kompletter Länge fertig gestellt
- Mehr Details Vortrag Werner Schreiner zum Jubiläum 175 Jahre Eisenbahn in der Pfalz:
  - <https://www.youtube.com/watch?v=i2tgH4-Qtp0> (Mittwochstreiff Dezember 2021 175 Jahre Eisenbahn in Deutschland)



# Die erste Eisenbahnstrecke in Rheinhessen

---

- Großherzogtum Hessen vernachlässigt/ignoriert Rheinhessen lange beim Eisenbahnbau
- Regierung legt sich zunächst auf ein Staatsbahnsystem fest und lehnt somit private Initiativen ab (einige davon begegnen uns im Folgenden)
- Verstärkte Aktivitäten ab 1844
- Gründung einer Aktiengesellschaft 1845: *Mainz-Ludwigshafener-Eisenbahngesellschaft*
- Später Umbenennung in Hessische Ludwigsbahn
- Baugenehmigung für Strecke Mainz – bayerische Grenze südlich von Worms liegt 1848 vor
- Aufnahme des Verkehrs schrittweise im Jahr 1853 (Komplett 15. November)

# Entstehung eines Bahnprojekts

---

- Nach Döhn kann die Entstehung einer Bahnstrecke durch die folgenden Schritte beschrieben werden:
  - 1) Aufklärung der Öffentlichkeit (Publikum) durch Schriften und Zeitungsartikel
  - 2) Einberufung einer öffentlichen Versammlung zur Gründung eines Komitees
  - 3) Erstellung Kostenvoranschlag und Rentabilitätsrechnung
  - 4) Verhandlung mit der Regierung über Konzession und Enteignungsgesetze, sowie einer etwaigen Zinsgarantie
  - 5) Gründung Aktiengesellschaft
  - 6) Bau und Betrieb der Strecke
- Sowohl Königreich Bayern als auch Großherzogtum Hessen entscheiden sich in ihren linksrheinischen Gebieten für die Erbauung von Eisenbahnstrecken durch private Gesellschaften, keine Staatseisenbahn
- Staatliche Steuerung durch Konzessionserteilung
  - (volks-)wirtschaftliche, militärische und diplomatische Abwägungen
- Potentielle staatliche Unterstützung durch Zinsgarantien und Enteignungsgesetze

# Projektideen in der Pfalz

---

In der Pfalz wird Streckenverlauf von den Kohlegruben zum Rhein diskutiert

Komitee aus Bad Dürkheim bringt 1838 eine Streckenführung von Kaiserslautern Richtung Winnweiler und durch das Zellertal in Richtung Rhein ins Gespräch

- „Auch an die Eisenwerke im Alsenztal erinnerten die Dürkheimer, während sie für eine Schienenverbindung von Winnweiler durch das Pfrimmtal nach Worms und Frankenthal plädierten.“ (Sturm, S. 60)

Wird von der Regierung abgelehnt: „Es darf nichts passieren, was die Rheinschanze schwächt und das ausländische Worms stärkt.“ (Vortrag Werner Schreiner)

König Ludwig von Bayern ordnet schließlich die Streckenführung von Kaiserslautern nach Neustadt und weiter in Richtung Rhein an

# Ein Projekt aus Alzey

---

Bürgermeister lädt für 16. Juni zu einer Versammlung ein

- „Am 11. Juni erging durch den hiesigen Bürgermeister Perrot eine Einladung an die Notabilitäten unserer Stadt, der Umgegend und des nächstgelegenen Theils der Rheinpfalz zur Theilnahme an einer Versammlung, welche die **Herbeiführung einer Eisenbahn von Mainz nach Kaiserslautern** bezweckt.“ (Wochenblatt für die Land-Commissariats-Bezirke Zweibrücken, Homburg und Cusel)

Kommentar aus Speyer (Neue Speyerer Zeitung):

- „Man scheint aber dabei vergessen zu haben, daß **eine solche Anlage wohl kaum den Interessen Baierns zuträglich gefunden werden kann**, indem hierdurch dem neuen Orte Ludwigshafen gar Vieles entzogen, und Mainz zugewendet würde.“

Zeitungseinsendung aus Mainz (Deutsche Allgemeine Zeitung):

- Derzeit mehrere Projekte zum Anschluss an pfälzische Bahnen im Gespräch (Mainz-Worms-Ludwigshafen, Mainz-Alzey-Neustadt, Mainz-Alzey-Kaiserslautern)
- Strecke wäre sehr gewinnbringend für Mainz

Deputation aus Alzey in Darmstadt um für Bahn zu werben

# Eine Stimme aus der Pfalz

---

## Zeitungseinsendung in der Pfalz (Der Eilbote):

- Alzeyer Plan wird abgelehnt („wie ungeeignet ist diese Gegend für eine Eisenbahn“)
- Alternative Streckenführung in der Pfalz wird vorgeschlagen unter anderem wieder durch das Zellertal
- „Nach der Ansicht des Einsenders wäre das Interesse unserer Pfalz am Besten berücksichtigt, und dabei die Wünsche aller Derer, welche die Nebenbahnen beabsichtigen, erfüllt, wollte man sich entschließen, zwei Hauptbahnen zu bauen, welchen folgende Richtungen zu geben wären. [...] **Von der Quelle der Steinkohlen führe man eine Bahn über Kaiserslautern, zwischen Enkenbach und Neukirchen nach Münchweiler, längst der Kaiserstraße bis Marnheim, durch's Zellerthal bis Worms, Frankenthal und Ludwigshafen.** Die Nähe des Alsenzthales und die Umgegend des Donnersberges, wo das Klawer Holz im Walde 20 bis 24 fl-kostet, wären für den Absatz der Steinkohlen sehr geeignet, und es wäre gewiß eine große Wohlthat diesem bevölkerten nördlichen Theil unserer Pfalz zugewiesen. Auf dieser Bahn würden die Kohlen dem Hessischen, Nassauischen, überhaupt dem nördlichen Deutschland zugeführt werden, und sie würde einst einen Theil der großen Bahn bilden, welche Paris über Metz, Mainz etc. an die Bahnen im Norden Deutschlands sich anschließen wird, und unsere Pfalz wäre nicht umgangen. – **Diese Richtung sollte, wie bekannt, die Kaiserstraße nehmen, was wohl besser gewesen wäre.** – Von Mainz würde man gewiß bald mit der Bahn bei Worms sich vereinigen. Vielleicht wird man dagegen einwenden und sagen, diese Bahn, deren Endpunkt nun einmal Ludwigshafen sein soll, würde länger und darum auch kostspieliger werden.“
- Streckenführung günstiger und schneller
- Zweite Strecke durch das Annweiler Tal

# Rhein-Alzey-Eisenbahn I

---

## Erneute Initiative aus Alzey

- Eisenbahnstrecke von Alzey in Richtung Rhein zur Verbindung mit Hessischen Ludwigsbahn
  - 1853: „Man glaubt dem größeren Publikum die Nachricht schuldig zu seyn, daß von einer Anzahl hiesiger Bewohner, die zu dem Zwecke zusammengetreten sind, an das Ministerium des Innern eine Eingabe um **Concession zur Bildung einer Actiengesellschaft gerichtet ist, welche die Erbauung einer Eisenbahn zwischen Alzey und Oppenheim oder Nierstein einerseits und der bayerischen Gränze oder Kreuznach und Bingen andererseits in Angriff nehmen will.**“ (Wormser Zeitung)
- Komitee in Alzey wird gegründet
- Mehrere Varianten im Gespräch
- Presse meldet bereits im September 1854 die Konzessionserteilung -> Fehlmeldung
- Potentielle Fortsetzung in Richtung Pfalz
  - „Im angrenzenden Gebiet der Pfalz stand man dem Unternehmen, das man als eine „Lebensfrage“ für die dortige Gegend und als ein „wesentliches Mittel zur Förderung der öffentlichen Wohlfahrt“ bezeichnete, sehr wohlwollend gegenüber.“ (Döhn, S.118)

## 03. Oktober 1855: Gründung Rhein-Alzey-Eisenbahngesellschaft

- Zweck: Erbauung einer Eisenbahn von Alzey nach Alsheim

# Rhein-Alzey-Eisenbahn II

---

- Januar 1856: Ausgabe eines Prospekts an potentielle Investoren (Wormser Zeitung)
  - „Der in Alzey schon jetzt sehr bedeutende Personenverkehr wird durch dieselbe erst vollends entwickelt werden, und eine dem Reichthum des Landes entsprechende Ausdehnung gewinnen. Ferner wird die Bevölkerung der Fürstenthümer Birkenfeld-Lichtenberg, der Umgebung von Creuznach, der Hessen-Homburgischen Herrschaft Meisenheim, sowie des ganzen Münster-, Alsenz-, Glan und oberen Nahethales, welche nach Alzey den nächsten Weg zu einer Eisenbahn hat, sich der projectirten Bahn zu ihrem Personen-und Güterverkehr bedienen.“
  - „Der Rhein-Alzey-Bahn steht aber eine noch glänzende Zukunft in Aussicht. **Bei der Fortsetzung der Bahn nach Kaiserslautern und ihrem Anschlusse an die Bexbacher Bahn wird der kürzeste Schienenweg von Mainz, resp. Frankfurt nach Paris um weitere 16 Wegstunden abgekürzt**, und der Bahn wird dadurch der ganze durchgehende Verkehr der Bexbacher Bahn, sowohl an Personen, als an Gütern und Kohlen zu Statten kommen. Dagegen wird die Rhein-Alzey-Bahn der Ludwigshafen-Bexbacher einen großen Theil der von und über Frankfurt nach Paris gehenden Personen und Güter, welche jetzt ihren Weg mit der badischen Bahn über Straßburg nehmen, zubringen. Die Erfahrung spricht allzu laut dafür, daß eine jede Anschlußbahn derjenigen Bahn, in welche sie mündet, eine Vermehrung des Verkehrs zuführt, und so ist es mit Zuversicht anzunehmen, daß **die betreffenden Staatsregierungen sich baldigst von dem Nutzen überzeugen werden, welchen die Fortsetzung der Rhein-Alzey-Bahn und deren Anschluß an die Bexbacher Bahn ihren resp. Ländern gewähren wird, und daß sie demzufolge nicht anstehen werden, die erforderliche Concession zu ertheilen.**“

# Rhein-Alzey-Eisenbahn III

---

- Erfolgreiche Aktienzeichnung Ende Januar 1856
- Pfälzische Seite:
  - „Schon werden in der benachbarten königlich bayerischen Rheinpfalz **die Stimmen für einen Anschluß an die Rhein-Alzeyer-Bahn laut und lauter, und kann auch nur durch diesen Anschluß den Nachtheilen entgegenwirkt werden, welche die Herstellung der Neunkircher-Kreuznach-Binger-Bahn nothwendig für die königlich-bayerischen Bahnen in der Pfalz haben muß.**“ (Wormser Zeitung)
- 17. März: Erste Generalversammlung:
  - Verwaltungsrat: „Herren Wilhelm Preetorius, Fabrikant dahier; Gottlob Seubert, Großherzogl. Bürgermeister dahier; Ph. Maschmann von hier und S.M. Schwarzschild, Bankier zu Frankfurt; als Ersatzmänner die Herren Hirsch, Großherzogl. Bürgermeister zu Alsheim; M. Neuberger von Alzey; Karl Gießen zu Kirchheimbolanden, und Bamberger, Bankier zu Mainz.“ (Pfälzer Zeitung)
- 26. Mai: Vorstellung des Projekts
- September: Richtung der Bahn soll nach Guntersblum geändert werden (einfachere Trassierung)
- 18. Oktober: Erteilung der Konzession für eine „Eisenbahn von Alzey über Alsheim zur Einmündung in die Hessische Ludwigsbahn“ (Großherzoglich Hessisches Regierungsblatt)



# Komitee in Kirchheimbolanden

---

- Ersucht um Konzession beim bayerischen Staat
  - „München, 30. Mai. Gegenwärtig ist eine Deputation aus Kirchheimbolanden und der Umgegend hier, um höheren Orts sich für den Bau einer Eisenbahn von Kaiserslautern über Kirchheimbolanden nach Alzey zu verwenden.“ (Pfälzer Zeitung)
- Andere pfälzische Bahnunternehmen sehen sich durch das Projekt bedroht
  - „Gegen die Projecte einer Bahn von Kaiserslautern nach Kirchheimbolanden und Alzei, sowie von Neustadt über Dürkheim nach Frankenthal, über welche der Verwaltungsrath von der k. Regierung zur Abgabe eines Gutachtens veranlaßt worden war, sprach sich derselbe mit Entschiedenheit aus und richtete an das Staatsministerium die Bitte, **die Concessionen zum Baue dieser Bahnen, die für die Provinz kein Bedürfniß seien, zu verweigern.**“ (Bayerische Landbötin)
- 16. Juni 1856: Komitee erhält Konzession zur Vermessung und Nivellierung
  - „Das Eisenbahncomite in Kirchheimbolanden hat dieser Tage die **Concession erhalten, die Bahnstrecke von Kaiserslautern nach Kirchheimbolanden und von da nach Alzey zu vermessen und zu nivelliren**; die Erlaubniß kam direct von München, woraus hervorgeht, daß die Ansicht des Verwaltungsrathes in Ludwigshafen nicht durchgedrungen ist. Das Projekt der Rhein-Alzey-Bahn findet auch den verdienten Anklang bei der obern Behörde in Darmstadt, und es steht die Genehmigung des Planes von dorther zu erwarten. Wir können uns freuen, daß die Gegner dieses so segenreichen Unternehmens auch hier unterliegen und hoffen, daß das Werk recht bald in Angriff genommen wird.“ (Alzeyer Intelligenzblatt)
  - Auseinandersetzungen in der Presse und Diskussion der Konkurrenz zur Pfälzischen Ludwigsbahn
- 18. August: Treffen in Standenbühl zur weiteren Ausarbeitung des Projekts

# Wormser Aktivitäten

---

## Worms sehr aktiv wenn es um neue Bahnprojekte geht

- Ist sehr stark an einer Verbindung an sein Hinterland interessiert (klassischer Einzugsbereich), vor allem südliches Rheinhessen und die angrenzten bayerische Pfalz

## Weitere Projekte entstehen:

- **Ab 1856: Worms-Kirchheimbolander-Eisenbahn**
  - „In neuester Zeit wird von hessischer Seite vielfach das Project der Erbauung einer Eisenbahn von Worms durch unser Thal nach Kirchheimbolanden angeregt.“ (Pfälzer Zeitung)
  - „Schon wieder ein neues Eisenbahn-Project, werden die Leser dieses Artikels sagen: Wo halt in unserer Provinz eine Chaussee, oder auch nur ein chausvirter Weg, ein Städtchen das andere durch Omnibus und Frachtfuhre verbindet, wenn auch die Unternehmer dieser Institute nur eine kümmerliche Existenz finden, sollen jetzt Eisenbahnen angelegt werden. Eisenbahnen sollen –wie seither die Chausseen –die Weltgegenden durchkreuzen; und weiter hören wir sagen: Können die verschiedenen bis jetzt in unserer nächsten Umgebung projectirten Eisenbahnen, wenn sie wirklich in's Leben gerufen werden, den Unternehmern eine dem Anlage-Capital entsprechende Rente liefern? –Diese Frage zu beantworten, dürfte bei dem neuen Project der Worms-Kirchheimbolander-Bahn nicht schwer fallen.“ (Wormser Zeitung)
- **Ab 1856: Worms-Grünstadt-Kaiserslautern Eisenbahn**
  - Konkurrenz zur Rhein-Alzey-Bahn mit ihrer potentiellen Fortsetzung in Richtung Kaiserslautern
  - Auseinandersetzung in der Presse mit eben dieser Bahn

# Worms-Kirchheimbolander-Eisenbahn I

- Sitzung am 09. Januar 1857 im Schmitt'schen Saal in Zell
  - „Nachdem die deßhalb gepflogene und ausführlich besprochene Verhandlung das äußerst günstige Resultat der Rentabilität von über acht Procenten überzeugend nachgewiesen war, wurde jedoch zur Revision der angenommenen Ansätze, sowohl über Im- als Export, eine anderweitige Sitzung resp. Berathung beschlossen.“ (Wormser Zeitung)
- Weiter Sitzung am 09. Februar 1857 in Monsheim
  - „Eine [...] sich constituirte Gesellschaft, bestehend aus den **begütertesten Einwohnern des Zellerthals und aus dem Canton Pfeddersheim**, hat über das erforderliche Baucapital, sowie über Rentabilität dieser Bahn die gründlichsten Nachweise geliefert, und sogleich einen engern Ausschuß gewählt, welcher mit Eifer und Fleiß das Ziel recht bald erreichen dürfte. [...] Auf der projectirten Bahnlinie liegen bis zu einer Entfernung unter einer Stunde nicht weniger als 50 Gemeinden mit etwa 47,000 Seelen, die sämmtlich in den beiden Städten Worms und Kirchheimbolanden ihre Bedürfnisse beziehen. Ueber 200 Brauereien, Brennereien, Ziegeleien, Mühlen etc. bedürfen mit der Einwohnerzahl an 4,000,000 Ctr. Kohlen.“ (Wormser Zeitung)
  - „Die Versammlung sah sich daher genöthigt, auf Grund dieser so äußerst günstigen Ergebnisse, ein Comité zu wählen, bestehend aus fünf Mitgliedern, dem nun die weiteren Schritte zur Ausführung des hier in Frage genommenen Projekts überlassen wurde, um dieses Ziel möglichst bald zu erreichen.“ (Wormser Zeitung)
  - „**Diese Zweigbahn soll auf dem linken Pfrimmufer ausgeführt werden, wenn nicht besondere Terrainschwierigkeiten dieß durch die technische Behörde, theilweise, namentlich bei Pfeddersheim, anders bestimmt werden sollte, und die Orte Bischheim, Gauerheim, Albisheim, Harxheim, Wachenheim, Monsheim, Pfeddersheim und Pfiffligheim berühren.** –Die Entfernung von Worms nach Kirchheimbolanden wird zu 6 Wegstunden, und der approximative Kostenbetrag, in solcher Länge, nach allen bisher gemachten Erfahrungen, zu einer Million im Maximum angenommen.“ (Wormser Zeitung)

# Worms-Kirchheimbolander-Eisenbahn II

---

- Komitee entfaltet wohl aber keine Aktivitäten
  - „Nach den sorgfältigsten Erhebungen der Verkehrsverhältnisse stand die Rentabilität außer allem Zweifel. Indeß unterblieben weitere Schritte in Folge der für Eisenbahnbauten ungünstigsten Zeitverhältnisse.“ (aus dem Protokoll der Kammer der Abgeordneten aus einem Antrag des Komites der Zellerthaler Bahn 1865)
- Strecke noch einmal kurz im Gespräch als Strecke von Worms über Monsheim nach Alzey im Bau (siehe unten)
- Ein Grund könnte auch sein, dass Kirchheimbolanden wohl am Projekt in Richtung Alzey/Kaiserslautern festhalten wollte und nicht an dieser Streckenführung interessiert war
  - Zeitungsartikel aus dem Jahr 1870: „Warum man [...] seitens der Stadt Kirchheimbolanden auf die projectirte Fortsetzung der Bahn von Monsheim über Albisheim, Gauerheim u.s.w. nach Kirchheim[bolanden] nicht eingegangen, bleibt immerhin auffallend; wäre man doch längst im Besitz einer Eisenbahn, wenn auch einer Sackbahn; die Hauptbahn – Donnersberger – mußte doch gebaut werden.“ (Pfälzischer Kurier)
- Aber Idee blieb wohl noch lange in den Köpfen:
  - 01. April 1927: „Der Bahnbau Zell-Albisheim-Stetten-Kirchheimbolanden scheint Ernst zu werden. Der Nordbahnhof für Albisheim ist an der Stetter Straße schon teilweise fertiggestellt.“ (Kirchheimbolander Anzeiger)

# Rhein-Alzey-Eisenbahn IV

---

- 27. Januar: Versammlung in Frankfurt
  - „Die Versammlung wählte Herrn v. Eichthal aus Heidelberg zu ihrem Vorsitzenden, der in einem längeren Vortrag durch Zahlen auf's Schlagendste nachwies, **daß die projectirte Bahn als Localbahn nie rentiren könne**, auch da er der Ansicht sey, daß **die Concession zum Weiterbau und Anschluß in Kaiserslautern nie ertheilt werden würde**, so schließe er sich willig dem Antrag an, eine Auflösung der Actien-Gesellschaft möglichst bald herbeizuführen.“ (Wormser Zeitung)
  - „Nach lebhafter Debatte wurde mit großer Mehrheit der Beschluß gefasst: den Verwaltungsrath zu baldiger Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung der Actionäre aufzufordern behufs Beschlußnahme über einen Antrag auf Auflösung der Gesellschaft der Rhein-Alzei-Eisenbahn (deren Rentabilität starkem Zweifel unterzogen wird) oder wenigstens auf Vertagung des Baues bis zur Erlangung der Concession zum Weiterbaue bis Kaiserslautern.“ (Neustadter Zeitung)
  - „Mit den „gegründeten Aussichten auf den baldigen Angriff der Kaiserslautern-Kirchheimbolanden-Alzei-Rhein-Bahn“ scheint es, nach einem Bericht des „Fr. J.“, nicht so glänzend zu stehen, denn die kürzlich in Frankfurt stattgehabte Versammlung von Actionairen der Rhein-Alzei-Bahn hat fest beschlossen, lieber die bereits eingezahlten 20 Procent fahren zu lassen, als an das „todtgeborne Kind“ noch mehr Geld zu hängen. Man hat eher die Strecke von Kaiserslautern über Grünstadt und Worms nach der Main-Neckar-Bahn im Auge [...].“ (Allgemeiner Anzeiger für Rheinland-Westphalen)
- 1857: Gesellschaft treibt trotz Protesten und Bedenken die Planungen weiter
- Herbst 1857: Bei einem Teil der Aktien unterbleibt die zweite Einzahlung
- April 1858: Generalversammlung hofft auf pfälzische Unterstützung

# Komitee in Kirchheimbolanden

---

- Kirchheimbolander Komitee arbeitet Projekt weiter aus: Denkschrift über die Anlage einer Eisenbahn von Kaiserslautern über Kirchheimbolanden bis an die Landesgrenze zum Anschluss an die Rhein-Alzey-Bahn
- Juni 1857: Direkte Aktivitäten in München
  - „Wie aus einem Inserat des Frankfurter Journals zu ersehen ist, wird das Concessionsgesuch für den Bau einer Eisenbahn von Kaiserslautern über Kirchheim und Alzey nach Mainz in den nächsten Tagen an die allerhöchste Stelle gerichtet werden. Von dem hiesigen Stadtrathe ist bereits vor mehreren Wochen eine Bittvorstellung gegen die Ertheilung einer solchen Concession nach München abgegangen. Unter andern Gründen wird darin besonders hervorgehoben, daß **die fragliche Bahn allerdings von großem Vortheil für den hessischen Handels- und Schifffahrtsplatz Mainz sein, dagegen den einzigen bayerischen Rheinhafen auf's Tiefste benachtheiligen und in seiner ganzen Existenz gefährden würde.** Die Bittsteller geben sich deßhalb auch der Hoffnung hin, daß unsere k. Staatsregierung nicht ein überwiegendes bayerisches Interesse einem hessischen opfern werde, was unfehlbar geschähe, wenn der Bau einer Eisenbahn von Mainz beziehungsweise Alsheim über Alzey und Kirchheimbolanden nach Kaiserslautern gestattet würde.“ (Pfälzer Zeitung)
- Juli 1858: Baukonzession wird verweigert

# Rhein-Alzey-Eisenbahn V

---

- Gesellschaft beschließt Projekt aufzugeben
- 13. Oktober 1858: Außerordentliche Generalversammlung beschließt Auflösung
- Hessische Ludwigsbahn bietet Übernahme an
- Bedingungen der Übernahme (unter anderem)
  - Aktien der Rhein-Alzey-Eisenbahngesellschaft werden als Prioritäten von der Hessische Ludwigsbahn übernommen
  - Konzession geht an Hessische Ludwigsbahn über
  - Rhein-Alzey-Bahn kann jederzeit gebaut werden, muss gebaut werden, wenn Dividende über 6% liegt (dann innerhalb von 2 ½ Jahren)
  - Genauer Verlauf der Linie ist nicht festgelegt (Startpunkt zwischen Worms und Mainz und Endpunkt in Alzey)
- 24. April 1859: Gesellschaft wird aufgelöst

# Ein neues Projekt

---

- 1858: Bahn durch Alsenztal kommt ins Gespräch
  - Strecke von Kaiserslautern durch das Alsenztal nach Kreuznach (in Preußen)
  - Große Unterstützung insbesondere der Industriellen (u.a. Freiherr von Gienanth)
- Februar 1859: Zustimmung des Verwaltungsrates der Pfälzischen Bahnen
- Dezember 1859: Konzession zur Nivellierung und Vermessung
  - Zeitungsmeinung: „Die früher projectirte Linie Alzey-Mainz wurde der durch das schöne Alsenzthal geopfert [...]“ (Der Eilbote)



# Die Gesamtlage verändert sich

---

- Seit 1856 verfolgt Rhein-Nahe-Eisenbahn-Gesellschaft die Errichtung einer Bahn von den Steinkohlegruben des Saargebietes an den Rhein
  - Strecke Bingerbrück-Kreuznach-Oberstein-Türkismühle-Neunkirchen
- Strecke in kompletter Länge am 26. Mai 1860 fertiggestellt
- Nördliche Umgehung der Pfalz und kürzeste Strecke zum Rhein
  
- Kirchheimbolander Komitee weist bereits seit 1857 auf die drohende Konkurrenz auch für die Pfälzische Ludwigsbahn hin

# Entwicklung in Rheinhessen I

---

- 1861: Dividende der Hessischen Ludwigsbahn überschreitet 6%
- Bahnverbindung nach Alzey muss errichtet werden
- 1862: Worms bringt sich in Stellung und will Streckenführung über Pfeddersheim nach Alzey
  - Sehr viele Initiativen und Sitzungen der beteiligten (und umliegenden) Gemeinden um Streckenführung im gewünschten Sinne zu beeinflussen
- Rhein Hessische Interessen:
  - Worms: Anbindung an Hinterland (in Richtung Alzey)
  - Bingen: Anbindung an Alzey und weiter über Monsheim nach Neustadt
  - Mainz: Anbindung an Alzey und weiter Richtung Kaiserslautern, gegen Binger Pläne
- Netz für Rheinhessen wird entworfen um alle Interessen zu berücksichtigen
  - Konkurrenz Alsenzbahn (Nord-Süd-Verbindung)
- Verhandlungen mit der Pfälzischen Seite beginnen

# Entwicklung in Rheinhessen II

---

- 27. April: Generalversammlung der Hessischen Ludwigsbahn entscheidet sich für Streckenführung über Pfeddersheim-Monsheim nach Alzey
  - „Die durchschnittene Gegend ist äußerst bevölkert und wohlhabend, die Ortschaften sind bedeutend, die Station Monsheim schließt das Zellerthal und einen Teil der Haardtgegend auf.“ (Wormser Zeitung)
- 13. Juni: Hessische Ludwigsbahn bekommt Konzession für die Strecke Worms-Monsheim
- Die Pfälzische Seite meldet wieder Interessen an
  - 25. Juli: „Seitdem der Bau einer Eisenbahn von hier über Monsheim nach Alzey gesichert erscheint und, wie wir hoffen, auch bald ausgeführt wird, regt sich das alte „Zellerthal-Comité“ wieder, um die Fortführung der Bahnlinie von Monsheim nach Kirchheimbolanden zu erzielen.“ (Wormser Zeitung)

# Entwicklung in der Pfalz I

- April 1861: Kirchheimbolander Komitee setzt seine Bemühungen fort
  - „Das provisorische Comité für die Erbauung einer Eisenbahn von Kaiserslautern über Kirchheimbolanden nach Alzei, zum Anschluß an die etwaige Rhein-Alzei-Bahn, will eine Adresse an die Kammer richten, um **die gegen die Donnersbergbahn namentlich von der pfälzischen Ludwigsbahn und der Einwohnern Ludwigshafens erhobenen Einwände zu wiederlegen und den Vorzug dieser Bahn vor der Alsenzbahn nachzuweisen**. Auch soll die Adresse die Bitte enthalten, die Kammer möge sich dahin verwenden, daß zum Bau der Donnersbergbahn die allerhöchste Concession ertheilt werde.“ (Kirchheimbolander Wochenblatt)
- September 1861: Aktivitäten in München werden verstärkt:
  - „Vorstellung der Distriktsräthe der Kantone Kirchheimbolanden und Göllheim: „das Eisenbahnwesen in der Pfalz betr.“, angeeignet von den Abg. Boye und Hack; ; 5. Vorstellung des Comites der Donnersberger Bahn: „den Bau einer Eisenbahn von Kaiserslautern nach Kirchheimbolanden betr.“, angeeignet von denselben Abgeordneten;“ (Pfälzer Zeitung)
- Sitzung der Bayerischen Kammer der Abgeordneten am 17. Oktober
  - Abgeordneter Boye bringt eine Stichbahn von Kaiserslautern nach Kirchheimbolanden ins Gespräch (sollte nicht gegen Interessen der Pfälzischen Ludwigsbahn sein)
  - Komitee (und Bevölkerung) glaubt, dass Projekt von der Kreisregierung nicht gebührend gewürdigt wird
  - Alsenzbahn wird als wichtiger für die Allgemeinheit angesehen als Strecke nach Kirchheimbolanden
  - Weitere Strecke in der Nordpfalz würde möglicherweise die Alsenzbahn gefährden
  - Aber: Anschluss durch Preußen muss erst gewährt werden

# Entwicklung in der Pfalz II

---

- November 1861: Konzession wird erneut verweigert
- Komitee gibt nicht auf
- 1863: Denkschrift wird herausgegeben
  - Bislang vernachlässigte Region erschließen
  - Konkurrenz der Rhein-Nahe-Bahn „bekämpfen“
  - Weg von Frankreich nach Norddeutschland verkürzen
  - Streckenführung folgt eher deren der heutigen Autobahn: Von Langmeil „in östlicher Richtung links der Kaiserstraße bis Marnheim“, wendet sich bei „Marnheim mit der Kaiserstraße [...]wieder gegen Norden [...], kreuzt diese zwischen dem Altbolanderhofe und der Ziegelhütte von der linken zur rechten Seite, führt östlich von Kirchheimbolanden an dem dortigen Schloßgarten vorüber [...]“
- 29. Juni 1863: Komitee wendet sich erneut an die Kammer in München
- 02. August 1863: Abgeordneter Hack und 13 weitere Abgeordnete schließen sich den Forderungen des Kirchheimbolander Komitees an
- 06. August 1863: 30 Gemeinden aus dem Bezirksamt Kirchheimbolanden unterstützen die Forderungen
- Im September gibt der Landtag grünes Licht und bittet den König um die Gewährung einer Zinsgarantie
  - Strecke Kaiserslautern-Kirchheimbolanden an die hessische Grenze
  - Strecke Dürkheim-Grünstadt an die hessische Grenze

# Entwicklung in der Pfalz III

## Reaktionen

- Interessenten aus dem Alsenztal fürchten Konkurrenz:
  - „Vor allem ist mir indessen ein Satz aufgefallen, daß weil die hessische Regierung auf den Anschluß ihrer Bahnen sowohl von Kirchheim[bolanden] als von Grünstadt her dringt, die bayerische Regierung dieses Begehren möglichst rasch erfüllen werde. Jenes Drängen der hessischen Regierung und der hessischen Bahn ist erklärlich: **es handelt sich um Mainz und eben darum um möglichste Hintertreibung der Alsenzbahn. Ob es aber die Aufgabe der bayerischen Regierung ist, die Interessen jener Stadt zum Theil auf Kosten der Pfalz und Ludwigshafen zu fördern, und ob die Wünsche Hessens bei uns mehr Berücksichtigung finden sollen, als die Interessen eines bayerischen Landstrichs, das scheint doch noch bezweifelt werden zu dürfen.**“ (Pfälzer Zeitung)
- Entscheidung aus München sorgt für „Jubel“ in der Region
  - „Die Nachricht von der Zinsengewährleistung [...] hat die Bewohner der betreffenden Gegenden mit Jubel erfüllt; sie sehen endlich ihre längst angestrebten Wünsche erfüllt und in Bezug auf Verkehrserleichterungen sich den übrigen bereits durch Bahnen durchzogenen bevorzugten Distrikten der Pfalz gleichgestellt, [...]. **Zur Vervollständigung des pfälzischen Eisenbahnnetzes [...] gehört aber augenfällig die Ausführung einer sehr kurzen Linie. Es ist dies die Linie von Marnheim bei Kirchheim[bolanden] durch das Zellerthal nach Monsheim, [...]. Die Linie Monsheim-Marnheim bietet nicht die geringste Schwierigkeit dar, [...].** In den durch die Linie berührten Ortschaften und eine Stunde rechts und links derselben wohnen 40,000 Personen, welche nebst Ackerbau und Weinbau noch eine große Anzahl consumirender und producirender Geschäfte treiben, z.B. circa 200 Branntweinbrennereien, 20 Mahl- und Oelmühlen, 12 Bierbrauereien, 20 Ziegeleien u.s.w.“ (Pfälzer Zeitung)
- Neues Projekt wird in Zeitung diskutiert – Strecke Monsheim nach Marnheim durch das Zellerthal
  - „Ganz neuerdings hat das Comité für eine zu errichtende Zellerthalbahn [...] eine Petition an Se. Maj. den König von Bayern abgehen lassen, worin eine Genehmigung für die Vermessung einer Bahnlinie von Monsheim durch das Pfrimmthal nach Marnheim, zur Einmündung in die Donnersberger Bahn erbeten wird. [...] Das Comité erhofft auch für diese Strecke eine Zinsengarantie des bayerischen Staates von 4%.“ (Wormser Zeitung)

# Das Eisenbahnnetz nimmt Gestalt an

- Ab Frühjahr: Projekt für die Donnersberger und die Zellerthalbahn wird ausgearbeitet
- Ausgearbeitetes Projekt soll im folgenden Jahr dem Verwaltungsrat und der Bayerischen Regierung vorgelegt werden
- „Betreffend die Bahn von Kaiserslautern über Kirchheimbolanden bis an die Landesgrenze (Donnersberger Bahn) zum Anschluß an die projectirte Linie Alzey-Mainz, so „wurden die neuen, von der Staatsregierung angeordneten technischen Erhebungen im Laufe des Sommers bewerkstelligt, auf mehrere Alternativlinien, sowie auf eine **kleine Seitenbahn von Marnheim durch das Zellerthal nach Monsheim ausgedehnt** und es liegt nunmehr das ganze Project mit sämmtlichen Plänen und Kostenanschlägen fertig gestellt vor, so daß dasselbe im Laufe des Monats Januar dem Verwaltungsrathe und sodann der kgl. Regierung mit den sachdienlichen Gutachten und Anträgen in Vorlage kommen kann. Wir werden der baldigen Erledigung dieser Sache im Sinne unserer Anträge um so zuversichtlicher entgegen sehen dürfen, als der Abschluß eines Staatsvertrages mit der hessischen Regierung wegen Fortsetzung dieser Linie über Alzey nach Mainz nach neueren Mittheilungen nahe bevorsteht und die eventuelle Uebernahme derselben durch die pfälzische Ludwigsbahngesellschaft mit ausgeschiedenem Rechnungswesen bei der von den Kammern des Landtages durch Gesamtbeschuß vom 30. September vorigen Jahres bereits gewährten speciellen Zinsgarantie von 4 pCt. für diese Linie wohl von keiner Seite beanstandet werden dürfte.““ (Pfälzer Zeitung)
- 5. Dezember: Eröffnung der Bahnstrecke von Worms nach Monsheim

# Einschub: Verhandlungen zwischen Bayern und Hessen

---

- Verhandlungen werden wohl seit Ende 1863 geführt
  - Es geht nicht um einzelne Strecken, sondern um ein Gesamtpaket möglicher Verbindungen
  - Zunächst: 1) Dürkheim-Grünstadt-Monsheim-Alzey-Bingen und 2) Kaiserslautern-Kirchheimbolanden-Alzey-Mainz
  - Später: 3) Monsheim-Marnheim
  - In der weiteren Diskussion: 4) Alsenzbahn Kaiserslautern/Hochspeyer-Winnweiler-Bad Kreuznach
- Absprache zwischen den Bahngesellschaften
  - Erste Einigung Hessische Ludwigsbahn und Pfälzische Ludwigsbahn (später Pfälzische Nordbahnen) Anfang 1865:
  - Alsenzbahn wird nicht gebaut
  - Alzey-Kaiserslautern Bahn soll in Kaiserslautern und nicht bei Hochspeyer einmünden
  - Diese Absprachen wurden nicht in das Protokoll aufgenommen, da Alsenzbahn schon gesetzlich genehmigt war
- Hessische Ludwigsbahn tritt in Verhandlungen mit Hessischer Regierung
- Erste Übereinkunft zwischen Königreich Bayern und Großherzogtum Hessen im September 1865
  - Bayern verzögert formalen Abschluss wegen fehlender Zusicherung des Baubeginns auf hessischer Seite



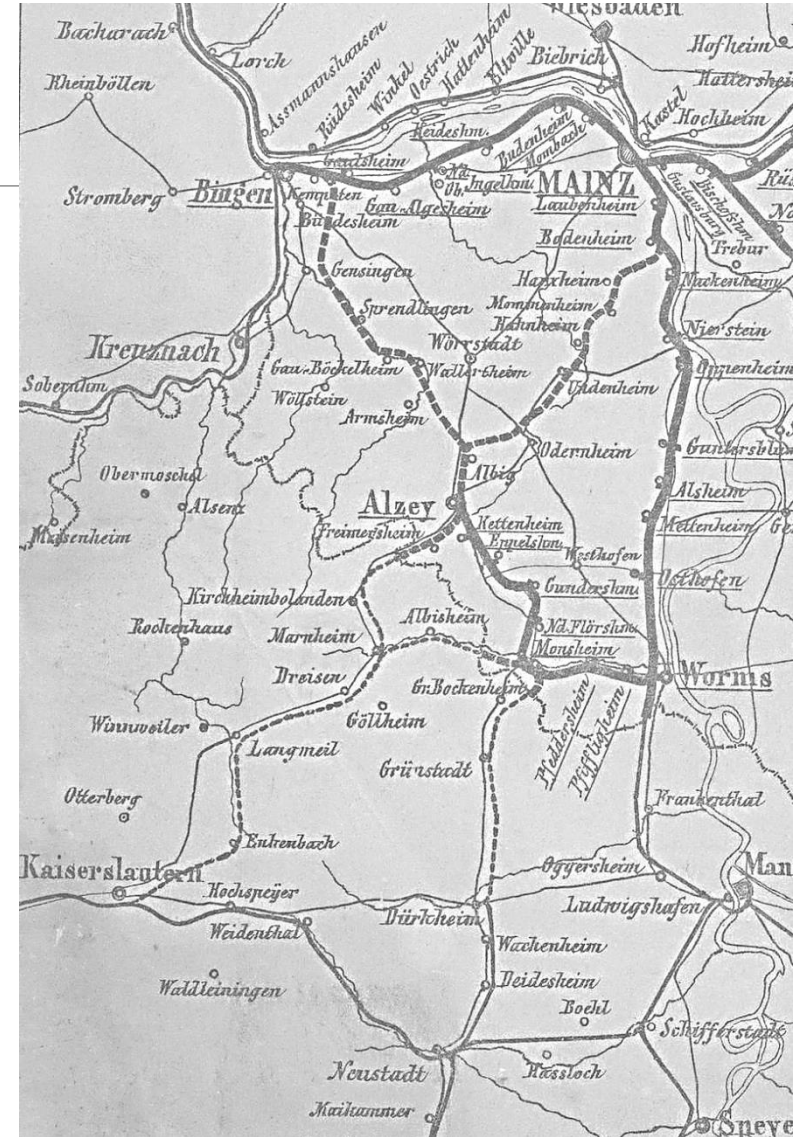
# Es geht nur schleppend voran

- Mai/Juni: Aktivitäten aus Zell (Comite der Zellerthaler Bahn)
  - „Bitte des Komites der projectirten Bahn durch das Zellerthal für Gewährung einer Zinsengarantie von 4% des erforderlichen Baucapitals“
  - „Abgesehen von der Eigenschaft eines sich vollkommen als Zweigbahn rentirenden Unternehmens, bietet die Bahn durch das Zellerthal die einzige günstige Verbindung der projectirten und schon mit einer Zinsengarantie versehenen Donnersberger Bahn mit der ebenfalls projectirten Linie Neustadt-Monsheim [...]. Diese Linie macht keiner bestehenden ja keiner projectirten Konkurrenz;“
  - Ergebnis: Auf diesen Antrag sei derzeit nicht einzugehen
- Projekte in der nördlichen Pfalz kommen schleppend voran:
  - „Auch wir beklagen [...], daß zur Ausführung der Bahnen, für welche schon seit Jahren eine Zinsgarantie festgesetzt worden, bis heute so wenig geschehen ist; **der Fehler liegt übrigens unseres Bedünkens zumeist in dem Umstande, daß die Bahnen von dem Weiterbaue in Hessen und der Einmündung in Preußen und somit dem Belieben der „deutschen Ausländer“ abhängig gemacht sind: das ist wiederum ein so handgreifliches Stück deutscher Misere.**“ (Pfälzer Zeitung)
  - „Die Alsenzbahn wird, wenn sie jemals gebaut wird, nur dadurch Bedeutung haben, daß sie auf kurzem Wege den Verkehr zwischen Bingen und der Maxbahn (Neustadt) vermittelt, oder: den Verkehr zwischen Niederrhein und Oberrhein. Ganz denselben Zwec hat die Bingen-Monsheim-Dürkheimer Bahn. Sieht daher die hessische Ludwigsbahngesellschaft, daß es mit der Alsenzbahn Ernst werden will, so wird sie sich allerdings sputen, von Bingen nach Alzey-Monsheim zu bauen, aber nicht um die Alsenzbahn zu fördern, sondern um ihr zuvorzukommen.“ (Pfälzer Zeitung)
- September: Erste Erfolgsmeldungen über Verhandlungen zwischen Bayern und Hessen

# Die Weichen werden gestellt

- Bei Pfälzischen Bahnen findet umdenken statt (Jahresbericht)
  - „Die Ueberzeugung, daß die **Eisenbahnen nicht bloß auf die Hauptverkehrslinien und die Verbindung volkreicher Städte beschränkt bleiben können, daß vielmehr eine der wichtigsten volkwirtschaftlichen Aufgaben unserer Zeit eben darin bestehe, mit den Eisenbahnen auch in seitlich gelegene Gegenden vorzudringen**, um die Wohlthat eines beschleunigten und wohlfeileren Verkehrs und damit die unerläßliche Bedingung einer weiteren Entwicklung der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie auch diesen entfernteren Gebieten zu gewähren, gleichzeitig aber auch den Hauptlinien neue Verkehrselemente zuzuführen, - diese Ueberzeugung mußte der Direction und der Verwaltung die Aufforderung geben, der k. Staatsregierung solche Ausführungs-Modalitäten in Vorschlag zu bringen, welche nicht nur für die Herstellung der Landstuhl-Kuseler-Bahn, sondern auch für den Bau der übrigen in der Pfalz eventuell zur Realisirung gelangenden Seiten- oder Verbindungsbahnen als eine geeignete Grundlage dienen könnten, [...].
- Neue Aktiengesellschaft zur Realisierung der neuen Projekte soll gegründet werden
  - Pfälzische Nordbahn Gesellschaft konstituiert sich am 15. Februar 1866
- Auf hessischer Seite wird Strecke abgesteckt und vermessen:
  - „Die Strecke von Monsheim über Wachenheim nach der Grenze gegen Marnheim und Kaiserslautern (sogenannte Zellerthalbahn) wurde ebenfalls auf dem Felde abgesteckt und vermessen. **Diese Linie bleibt auf dem linken Ufer der Pfrimm, zieht nördlich an Wachenheim vorüber und tritt oberhalb dieses Ortes in das bayerische Gebiet.**“ (Geschäftsbericht der Hessischen Ludwigsbahn)

Übersichtsplan der Hessischen Ludwigsbahn aus dem Geschäftsbericht für das Jahr 1865



# Kurz vorm Ziel

---

Aufsichtsrat der Hessischen Ludwigsbahn stimmt für neue Projekte in Rheinhessen

- Hessische Regierung hatte finanzielle Unterstützung zugesagt

Große Politik holt die Projekte ein: Deutsch-deutscher Krieg

- Großherzogtum Hessen und Königreich Bayern stehen an der Seite von Österreich
  - Preußen gewinnt und Hessen und Bayern stehen auf der Seite der Verlierer
- Großherzogtum Hessen bekommt große finanzielle Probleme (Kriegsentschädigung, Militärbudget)

# Bayern und Hessen I

---

## Hessen:

- Stimmung in Hessen fordert entweder Staatseisenbahn oder Unterstützung von Privatbahnen zur Erschließung der Region
- Hessische Ludwigsbahn unterbreitet Bedingungen für eigenwirtschaftlichen Bau von Eisenbahnstrecken in Rheinhessen (unter Einschluss der Strecke durch das Zellerthal)
- Pfälzische Abgeordnete um Karl Ludwig Golsen bringen das Thema der Pfälzischen Bahnen wieder auf die Tagesordnung in München

## Pfalz:

- Pfälzische Deputierte (Kaiserslautern, Kirchheimbolanden) „bestürmen“ Verwaltungsrat der Hessischen Ludwigsbahn
  - Bisherige Projekte nicht verhindern
- Alsenzbahn könnte noch rückgängig gemacht werden

# Bayern und Hessen II

---

26. September: Staatsvertrag zwischen dem Großherzogtum Hessen und dem Königreich Bayern

- Bau der Bahnstrecken
  - Mainz-Alzey-Kirchheimbolanden-Kaiserslautern
  - Dürkheim-Grünstadt-Monsheim-Alzey-Bingen
  - Monsheim-Marnheim
- Realisierung innerhalb von drei Jahren

Hessische Ludwigsbahn kann Vertrag nicht zustimmen (speziell Artikel 12)

Hessische Regierung sieht zunächst von der Ratifikation des Vertrags ab

# Die Probleme lösen sich

---

- 8. Januar: Übereinkunft zwischen Hessischer Regierung und Hessischer Ludwigsbahn
  - Staat garantiert einen durchschnittlichen Reinertrag von 35 000 fl.
- 4. April: Hessische Ludwigsbahn bekommt Konzession für den Bau der Strecken auf rheinhessischem Gebiet
- 25. April: Sitzung Bayerische Kammer der Abgeordneten
  - Zinsgarantie für Zellerthalbahn wurde bislang abgelehnt weil Fortsetzung noch nicht garantiert
  - Zinsgarantie wird nun genehmigt
  - **„Dadurch, meine Herren, wird der Weg von Frankreich durch die Pfalz und insbesondere von Kaiserslautern nach dem diesseitigen Bayern wesentlich abgekürzt. Die Zellerthal Bahn wird die allerrentabelste Strecke der Donnersberger Bahn sein. Sie wird also auch die Donnersberger Bahn günstig einwirken, indem sie die kürzeste Strecke für den Verkehr von Osten nach Westen überhaupt bildet.“** (Stenographischer Bericht über die Verhandlungen der bayer. Kammer der Abgeordneten)
- 11. Juni: Gemeinsame Sitzung von Vertretern der Pfälzischen Bahnen und der Hessischen Ludwigsbahn um strittigen Punkte des Vertrags zu klären

# Der Baubeginn lässt auf sich warten

---

- Warten auf Bayern: Keine Bauaktivitäten auf hessischer Seite
- Fusionsverhandlungen/-aktivitäten auf Pfälzischer Seite führen zu Verzögerungen
- 15. Juni 1869: Erneuter Staatsvertrag
- 16. April 1870: Erteilung der Konzession an die pfälzischen Nordbahnen
  - Verlauf der Bahn: „die Donnersberger Bahn beginnt nunmehr in Kaiserslautern, mündet bei Enkenbach in die im Bau begriffene Alsenzbahn ein, hat mit derselben bis Langmeil gemeinsamen Bahnkörper, läuft über Börrstadt, Standenbühl, Dreisen, Marnheim, Kirchheimbolanden nach Morschheim an die Landesgrenze bei Alzey, [...]; die Zellerthalbahn zweigt in Marnheim ab, wendet sich über Albisheim, Einselthum, Zell im Zellerthal, dem Pfrimmbach entlang bei Niefernheim gegen die Landesgrenze, woselbst sie die von Monsheim her gebaute Linie aufnimmt.“ (Pfälzischer Kurier)
- Ein kurzer Blick ins Alsenztal:
  - 28. Oktober 1865: Staatsvertrag zwischen Preußen und Bayern
  - 23. November 1867: Genehmigung der bayerischen Regierung
  - 12. Juli 1868: Genehmigung der preußischen Regierung
  - Baubeginn Juni 1868
  - 29. Oktober 1870: Eröffnung erstes Teilstück Hochspeyer-Winnweiler



# Es geht los

- Definitive Bauprojekte werden ausgearbeitet und genehmigt
- Gemeinden kaufen teilweise Aktien der Pfälzischen Nordbahnen, z.B. Albisheim
- Baubeginn:
  - „Für die Zellerthalbahn ist bereits eine Bausection bestellt, welche in Albisheim ihren Sitz haben und sofort nach Eintritt einigermaßen günstigerer Witterung mit den Arbeiten beginnen wird.“ (Pfälzische Volkszeitung)
  - „Die „Pfälz. Zeitung“ meldet, daß der Bau der Zellerthalbahn von Marnheim nach Monsheim, beziehungsweise an die Hessische Grenze nunmehr in Angriff genommen wird. [...] Das Terrain ist durch gütliche Abtretung erworben.“ (Wormser Zeitung)
  - „Die Güterankäufe für die Donnersberger Bahn im Bezirke Kirchheim[bolanden] sind nunmehr beendet. Wenn auch das Resultat derselben [...] als günstig bezeichnet werden kann, da nur **eine kleine Anzahl von Grundbesitzern sich mit der Bahngesellschaft nicht geeinigt hat und mit derselben deßhalb der Prozeßweg betreten werden muß**; [...] [Die] Strecke von Marneim bis Kirchheimbolanden [kann] vor Beendigung des Expropriationsprozesses gar nicht in Angriff genommen werden [...], weil einige Grundbesitzer in der Mitte dieser Strecke sogar die Inangriffnahme der Bauarbeit vor Beendigung des Prozesses nicht zugestanden. **Wie wir aus guter Quelle erfahren haben, soll dadurch der ganze Bahnbau um ein volles Jahr verlängert werden.** [...] Wenn wir recht unterrichtet sind, so sind nur noch 24 Güterabtretungen rückständig: In der Gemeinde Bischheim (Heubergerhof) 2, Kirchheim[bolanden], Bolanderhof 6, Marnheim mit den betreffenden Höfen 8, Dreisen 2, Standenbühl 1.“ (Nordpfälzisches Wochenblatt)
- Gerichtsverhandlungen in Kaiserslautern nötig

# Es geht voran

---

- Juli: „Die Bahnstrecke Marnheim-Monsheim ist in den Erdarbeiten nahezu vollendet; dagegen ist die Strecke Börrstadt-Marnheim noch bedeutend im Rückstand.“ (Wormser Zeitung)
- August: „Die Zellerthalbahn wird mit Ende des kommenden Monats in Betrieb gesetzt; am 31. August findet die offizielle Eröffnungsfahrt durch den Verwaltungsrath statt.“ (Pfälzischer Kurier)
- 16. August: „Die Arbeiten an der Zellerthalbahn sind nun, sowohl Bayerischer als Hessischer Seits so weit vorgeschritten, daß gestern Vormittag **die Schienenverbindung zwischen Wachenheim und Harxheim (Grenze) stattfinden konnte** und fuhr die Maschine zum ersten Male von Monsheim bis Marnheim durch. Sicherem Vernehmen nach wird diese **Bahn am 1. September eröffnet**, worauf das Publikum heute schon aufmerksam machen.“ (Wormser Zeitung)

# Endlich am Ziel?

---

- 18. August: „Die Schienen der Zellerthaler Eisenbahn sind gelegt, und hatte die Zusammenfügung derselben an der bayerischen-hessischen Grenze vor einigen Tagen statt. Technisch bestehen keine Schwierigkeiten für die auf den 31. August beabsichtigte Bahneröffnung. **Es verbreiten sich nun beunruhigende Gerüchte, die Eröffnung würde trotzdem hessischer Seits verzögert [...].**“ (Wormser Zeitung)
- 27. August: „Sicherem Vernehmen nach ist die Eröffnung der Zellerthalbahn, die am 31. Aug. vorgenommen werden sollte, noch verschoben worden, **da die Verhandlungen mit Hessen noch schweben.**“ (Pfälzer Zeitung)

# Aber München weiß es besser

---

## Falschmeldung über eine erfolgte Eröffnung

- „Heute fand die feierliche Eröffnung einer Abzweigung der Donnersberger Bahn, nämlich die Strecke von Marnheim nach Monsheim (sog. Zellerthalbahn) [...] statt.“ (Fränkischer Kurier, Münchner Bote für Stadt und Land, Pfälzischer Volkszeitung)

# Wer ist nun schuld? – Bahndirektionen?

- „Ein gut Ding will Weile haben und was lange währt, wird gut. Nach diesem goldenen Sprüchworte scheint der Bahnbau auf bayerischer Seite im Zellerthale betrieben zu werden. [...] Die Hessen begannen ihre Strecke weit später und haben deren Bau in überraschend kurzer Zeit schön und gut vollendet! Diese kleine Strecke sollte am ersten September dem Verkehr übergeben werden; endlich! Es bleibt jedoch beim Sollte, **denn die Hessen behaupten, die Bayern seien nicht fertig und diese sagen ganz entrüstet, sie seien längst fertig, nur die Hessen noch nicht. Gut wäre es, wenn das deutsche Reich alle Bahnen in seine Bände bekäme, damit endlich diesem Wesen ein Ende gemacht würde.**“ (Pfälzische Post)
- „**Die hessische Ludwigsbahn beschuldigt die pfälzische Bahndirection, dieselbe verzögere absichtlich die Vollendung der Strecke Monsheim-Grünstadt-Dürkheim, weil dieselbe eine Concurrenzlinie der Alsenzbahn abgäbe.** Diese habe Veranlassung zu Reibereien zwischen beiden Bahndirectionen gegeben und die hessische Ludwigsbahn habe einen Gegendruck dadurch ausgeübt, daß sie den mit den Eröffnungsverhandlungen der Zellerthalbahn betrauten hessischen Regierungscommissär zu der Anschauung und solche durch diesen bei der hessischen Regierung zur Geltung gebracht habe [...]. Dies habe der hessische Regierungscommissär, als man bayerischerseits den nichtigen Ausflüchten von hessischer Seite auf den Grund gegangen sei, auch zugestanden.“ (Nordpfälzisches Wochenblatt)

# Wer ist nun schuld? – Regierungen?

- „Von Seiten verschiedener Blätter ist in der jüngsten Zeit [...] die Behauptung aufgestellt worden, daß die Verzögerung der Eröffnung dieser Bahn auf Differenzen zwischen den Directionen der pfälzischen Bahnen und der hessischen Ludwigsbahn zurückzuführen sei. **Die Ansicht ist eine völlig unbegründete, da sicherem Vernehmen nach die Vorstände der genannten Gesellschaften vollständig einig sind und von dieser Seite der Eröffnung ein Hinderniß durchaus nicht im Wege steht.** Der Grund, warum die Bahn bislang dem Verkehr nicht übergeben worden ist, ist vielmehr nur darin zu suchen, daß die **betheiligten Staatsregierungen die erforderliche Genehmigung zur Eröffnung der Linie noch nicht ertheilt haben.** Die Bahn wird, so lange sie in Marnheim stehen bleibt und keinen Anschluß findet, sich nicht rentiren und da die Staatsregierung Garantien geleistet haben, so werden diese ganz gewiß in Anspruch genommen werden. Die Gesellschaften haben aber alles Interesse, die Bahneröffnung zu beschleunigen, da sie hierdurch in den Genuß der Garantien treten, während vorher die Baukapitalien ohne Erträgniß in der Bahnanlage ruhen.“ (Pfälzische Post)
- Wenn aber die Frankf. Ztg. Ferner behauptet, daß die **betheiligten Regierungen die Einwilligung zur Eröffnung der Bahn nicht geben, weil sie einen starken Ausfall bezüglich der garantirten Zinsen befürchten, so gilt dies nur von der hessischen, keineswegs auch von der bayerischen Regierung.** Die letztere hat keinen Augenblick daran gedacht, der sofortigen Eröffnung der genannten Bahnstrecke hindernd entgegen zu treten. (Pfälzer Zeitung)

# Wie geht es weiter?

- „Wann wir die Zellerthalbahn eröffnet? Dieselbe ist seit Ende August fertig; wir hören, daß der Verwaltungsrath der Pfälzischen Bahnen schon **zweimal eine feierliche Eröffnungsfahrt fixirt hatte**, auf den 31. August und 28. September. Allein vergebens erwartete das Publicum den beflaggten Zug. Die Bahnwärter sind installirt, hie und da dampft die Maschine von Marnheim bis Monsheim, gleichsam um die Bevölkerung zu necken und daran zu erinnern, daß ein der Eröffnung feindseliger Factor hinter den Coulissen spielt. Wozu werden Eisenbahnen concessionirt, wozu mit Zinsengarantien versehen? Im Wirthschaftlichen Interesse der Staatsangehörigen, im Interesse des allgemeinen Verkehrs oder in Finanzinteresse der Actionäre? Diese Frage beantwortet sich von selbst. Wer ist derjenige, der die Eröffnung der Bahn hintertreibt und ein kaum zu verantwortendes Spiel mit den Interessen der Bewohner einer dicht bevölkerten Gegend treibt? Eine Aufklärung hierüber in der Presse von sachkundiger Feder wäre sehr erwünscht.“ (Pfälzischer Kurier)
- „Nach der „Fr. Z.“ hätte die nun endlich in Aussicht stehende Eröffnung der Zellerthalbahn ihren Grund darin, daß sich die **hessische Ludwigs-Eisenbahn bereit erklärt hat, auf die ihr zustehende Staatsgarantie bis zu dem Zeitpunkt zu verzichten, wo die Fortsetzungslinie nach Langmeil fertig gestellt sein würde, und wäre unter diesen Umständen an der Zustimmung der hessischen Regierung wohl nicht mehr zu zweifeln.**“ (Pfälzische Post)

# Am Ziel

---

- „Wir erfahren aus sicherer Quelle, daß **die Eröffnung der Zellerthalbahn entgegengestandenen Hindernisse beseitigt**, die Differenzen zwischen den Eisenbahnverwaltungen in Betreff des Zeitpunktes der Eröffnung eine Lösung gefunden haben und die Bahn nächsten Mittwoch den 23. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden wird. Die pfälzischen Nordbahnen werden den Betrieb der ganzen Strecke von Marnheim bis Monsheim übernehmen.“ (Süddeutscher Telegraph)
- „Aus dem Zellerthal, 19. Oct. Gestern dampfte eine Locomotive mit Salonwagen von Monsheim an die hessische Grenze und von da auf die erste bayerische Station Herxheim-Zell [sic!]. Der Wagen war besetzt mit hessischen Regierungscommissären, Verwaltungsräthen und Ingenieuren, welche die officielle Besichtigung der hessischen Strecke der Zellerthalbahn vornahmen, die der Uebergabe zum Betriebe voranzugehen hat. **Es ist eine offenkundige Thatsache, daß die Verzögerung der Betriebseröffnung jener Bahn lediglich in Beanstandungen der hessischen Regierung und schließlich der hessischen Bahnverwaltung ihren Grund hat.** Wir erfahren aus guter Quelle, daß die Hindernisse in den letzten Tagen beseitigt wurden, und die Bahneröffnung im Einverständniß der beiden Verwaltungen auf nächsten Mittwoch festgesetzt ist.“ (Pfälzischer Kurier)



# Der erste Fahrplan

Station	Personenzüge				
Ludwigshafen	Abgang	08.20	11.35	16.10	21.10
Worms	Ankunft	08.58	12.04	16.36	21.47
Mainz	Abgang	07.15	11.35	15.05	20.30
Worms	Ankunft	08.38	12.50	16.28	21.48
Darmstadt	Abgang	06.40	09.40	14.40	20.05
Worms	Ankunft	08.15	11.15	16.15	21.45
Worms	Abgang	09.15	12.55	16.40	21.55
Monsheim	Ankunft	09.38	13.18	17.13	22.18
Monsheim	Abgang	09.45	13.20	17.18	22.25
Wachenheim-Mölsheim	Abgang	09.53	13.28	17.26	22.33
Harxheim-Zell	Abgang	09.59	13.34	17.32	22.39
Albisheim	Abgang	10.06	13.41	17.39	22.46
Marnheim	Ankunft	10.15	13.50	17.48	22.55

# Der erste Fahrplan

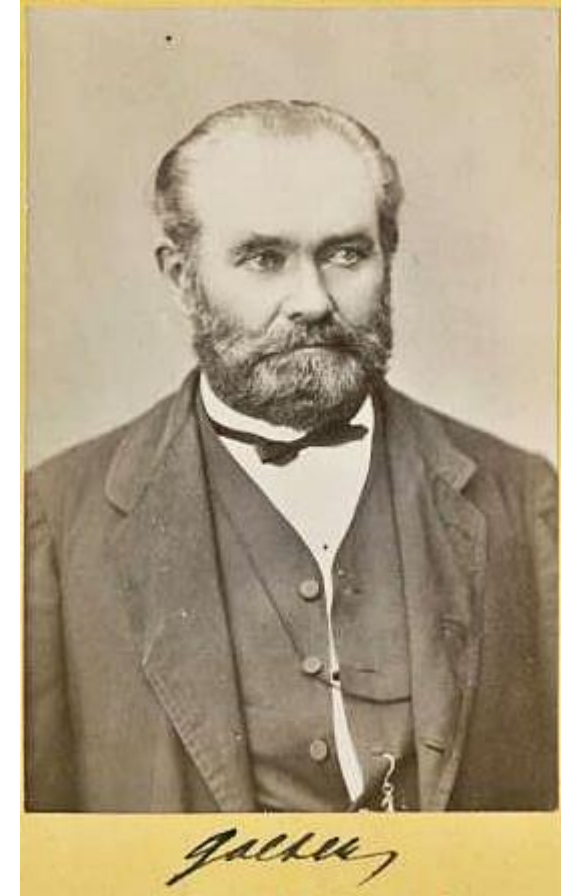
Station	Personenzüge				
Marnheim	Abgang	07.48	10.55	14.00	18.00
Albisheim	Abgang	07.58	11.05	14.10	18.10
Harxheim-Zell	Abgang	08.05	11.12	14.17	18.17
Wachenheim-Mölsheim	Abgang	08.11	11.18	14.23	18.23
Monsheim	Abgang	08.23	11.30	14.35	18.35
Worms	Ankunft	08.40	11.50	14.55	18.55

# Nachgang

- Artikel in der Pfälzischen Post unter Diskussion der Entstehungsgeschichte der Zellerthalbahn
  - „Westdeutsche Eisenbahn-Verhältnisse. Unter dieser Ueberschrift brachte neulich die Speyer'sche Zeitung einen Artikel, der auch die Frage berührte, ob Reichseisenbahnen oder nicht; und zu dieser Ueberschrift bringt die Geschichte der Zellerthaler Bahn eine Illustration, welche einem zugleich die Beantwortung der berührten Fragen leichter macht. Bekanntlich war die Zellerthaler Bahn schon im September fertig; die Eröffnung derselben scheiterte aber laut Zeitungsnachricht daran, daß **die hessische Regierung die Zinsgarantie für die Strecke von Monsheim bis an die hessische Grenze nicht übernehmen wollte.**“
  - „Wir wollen gar nicht davon reden, daß zwei Mal die ganze, zunächst interessirte Gegend gefoppt wurde, indem Termine für Eröffnung der Bahn festgesetzt, die Dörfer beflaggt wurden, etc., jedesmal aber statt des erwarteten Bahnzugs die unerwartete Nachricht kam: „es ist Nichts“. Um was handelte es sich? Um die Zinsgarantie für die Eisenbahn von ungefähr einer Stunde Weges, die jawohl feil hergestellt werden konnte, als dies fast überhaupt nur möglich, also um etliche Tausend Gulden. „Non possumus,“ sagte das großherzoglich hessische Ministerium, wir haben schon so viel Geld zugesetzt mit Zinsgarantien, namentlich in Oberhessen, daß wir auf Derartiges nicht mehr eingehen;“ und die hessische Ludwigsbahn hatte ihre schlecht verhehlte Freude an diesem Bescheid.“
  - „So kam es, daß **selbst am 23. Morgens die weiter hinten in der Pfalz gelegenen Stationen noch nicht ein Mal von der Eröffnung der Bahn Etwas wussten, geschweige denn, Bilete für die neue Bahn hatten.** So erklärt sich aber dieses Letztere, so wie das Ganze, ohne daß die Pfälzische Bahnverwaltung auch nur einige Schuld trifft, die man ihr im Publikum schon im hohen Maße zuschreiben wollte. **Die Altkatholiken haben neulich bedauert, daß sie noch keinen Moltke hätten; finden die westdeutschen Eisenbahnen vielleicht bald einen Bismarck?**“

# Ein Eisenbahnpionier

- „Heute wurde unter allgemeiner Theilnahme der in Mannheim [am 04. November] plötzlich verstorbene Gutsbesitzer Karl Golsen von Zell, früher Anwalt in Zweibrücken und Frankenthal, langjähriger Abgeordneter der bayerischen Kammer und Mitglied des deutschen Reichstags, Verwaltungsrath der Pfälzischen Bahnen, des pfälzischen Bankvereins und anderer industrieller Unternehmungen, zur Erde bestattet. In ihm betrauert unsere Gegend einen eifrigen Förderer ihrer Interessen, den Begründer des im Zeller Thale zu so hoher Blüthe gelangten Weinbaues und einen unabhängigen, stets im Interesse des besonnenen Fortschrittes für die deutsche und freiheitliche Idee thätigen Vaterlandsfreund. [...] **Seine Verdienst um die Herstellung des Bahnnetzes in der Nordpfalz werden unvergessen bleiben; wenn wir recht unterrichtet sind, ist die so lange verzögerte Betriebseröffnung der Zellerthalbahn hauptsächlich seinen Bemühungen zu verdanken.** Das Andenken an seine ersprießlichen Leistungen und seine rastlose Thätigkeit wird deshalb nicht so bald im Zellerthale erlöschen.“  
(Wormser Zeitung)



# Verbindung in Richtung Kaiserslautern

- Eröffnung der Teilstrecke lässt auf sich warten
  - „Kirchheimbolanden, 17. März. Gestern also ist die Bahnlinie Monsheim-Grünstadt eröffnet worden. Glückliches Grünstadt! Wann wird wohl mit unserer Bahn ein Gleiches geschehen? **Bei uns geht's leider mit dem Bahnbau immer langsam voran, und wenn der Bau nicht lebhafter betrieben wird als bisher, so werden wir noch eine geraume Zeit warten müssen, bis uns die Betriebseröffnung verkündet wird.** Wie uns gesagt wurde, sind bei Marnheim wieder neue Schwierigkeiten aufgetaucht, die eine weitere Verzögerung in Aussicht stellen, und Sachverständige wollen sogar behaupten, daß die Fertigstellung der Kunstbauten daselbst erst in 2 Jahren zu erwarten sei. Unter solchen Umständen wäre es gewiß angezeigt, wenn sich das hiesige Bahn-Comite etwas rühren und bei der Bahn-Direktion in Ludwigshafen, die ja gern allen billigen Anforderungen entspricht, dahin wirken würde, daß der Bau Alzei-Kirchheimbolanden beschleunigt werde, damit wenigstens diese Strecke noch im Laufe dieses Sommer aber längstens bis Herbst dem Verkehr übergeben werden könnte; denn, wenn wir mit der Bahneröffnung warten müssen, bis bei Marnheim alle Schwierigkeiten beseitigt sind, kann uns unter Umständen die Zeit noch recht lange werden.“ (Pfälzische Post)
- Eröffnung weiteres Teilstück
  - „**Die neue Bahnlinie Marnheim-Langmeil wurde ohne besondere Feierlichkeiten am 31. Mai dem Verkehr übergeben.** Blos die Bahnhofsgebäude waren beflaggt. Die Bahn zieht sich von Börstadt ab auf der Anhöhe rechts dem Pfrimmbaches nach dem Zellerthal zu und gewährt einen sehr hübschen Ausblick auf den Donnersberg. Die Züge waren während der Feiertage dicht gefüllt.“ (Pfälzische Post)

# Und Kirchheimbolanden?

---

- September 1873:
  - „Den 25. d. M. wurde der letzte Stamm beim Brückenbau in Marnheim unter Freudenschüssen eingerammt. Es ist zu hoffen, daß nun, nach Vollendung der schwersten Arbeit, so die Witterung noch einige Zeit gut bleibt, der Bau rasch vorwärts schreitet und die Fertigstellung der ganzen Brücke mit dem Beginne des nächsten Sommers in Aussicht steht.“ (Pfälzische Post)
- 31. Dezember 1873: Einbetriebnahme Strecke Kirchheimbolanden nach Alzey
- 18. Juli 1874: Strecke ist auf voller Länge befahrbar

# Fazit – allgemein

---

- Deutsche Kleinstaaterei ist zunächst ein Hemmschuh für die Entwicklung von grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken
  - Interessen der einzelnen Staaten und deren (privaten) Eisenbahngesellschaften stehen im Vordergrund
  - Insbesondere Städte mit Binnenhafen versuchen ihre Verkehre zu maximieren
- In der Pfalz und Rheinhessen wird der Eisenbahnbau Privatgesellschaften überlassen
  - Sind auf staatliche Konzession sowie Zinsgarantien angewiesen
  - Projekte scheitern/verzögern sich, wenn keine staatliche Unterstützung
- Sinneswandel über den Zweck von Eisenbahnen erfolgt erst nach einer Phase der Konsolidierung der Grundnetze
  - Seitenbahnen bringen den Hauptstrecken weitere Verkehre und binden Gebiete an das Mobilitätssystem an
  - Staatsverträge regeln Bedingungen des (innerdeutschen) grenzüberschreitenden Verkehrs
- F

# Fazit – Zellertal

---

- Aktivitäten zum Bau einer Eisenbahn durch das Zellertal sind spätestens 1857 nachweisbar
  - Erste potentielle Idee einer Streckenführung durch das Zellertal bereits 1838
  - Vorher gibt es bereits Projekte, die das Zellertal als potentielles Hinterland von Eisenbahnstrecken als attraktiv ansehen
- Bayerische Regierung und Pfälzische Regierung verhindern lange die Entwicklung eines Bahnnetzes in der Nordpfalz um die Pfälzische Ludwigsbahn nicht zu schwächen
- Mitte der 1860er Jahre nehmen die Aktivitäten im Zuge des Baus der Bahnstrecke Worms-Alzey wieder mehr an Fahrt auf
  - Eisenbahnnetze für Rheinhessen und Nordpfalz mit den entsprechenden grenzüberschreitenden Strecken wird entworfen
  - Verhandlungen der Bahngesellschaften und der Regierungen beginnen
- Es dauert fast 10 Jahre bis eine Einigung erzielt wird
- Am Ende verzögert sich die Inbetriebnahme der fertigen Strecke durch das Zellertal noch einmal um knapp zwei Monate, da die Hessische Regierung die zugesagte Zinsgarantie nicht für die Teilstrecke gewähren will
  - Absprachen und befristeter Verzicht auf die Zinsgarantie ermöglichen eine Eröffnung im Oktober 1872



---

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!!!

Fragen??