

Betr.: Projekt Kleinbahn Malsfeld - Wabern

Meine bisherigen Recherchen ergeben folgendes Bild:

Die Pläne für die Bahn wurden von der **Continental Eisenbahn- Bau- und Betriebs- Gesellschaft** (kurz: **CEB**) erstellt.

Durch das Preußische Kleinbahngesetz von 1892 war es möglich geworden, in abseits der vorhandenen Bahnen gelegenen Gegenden durch private Gesellschaften in einer vereinfachten Bau- und Betriebsweise Bahnlinien einrichten zu lassen, an denen sich der Staat, die Provinzen, die Kreise, Städte/Gemeinden sowie örtliche Wirtschaftsunternehmen beteiligen konnten.

Hier war ein Feld entstanden, das gute Geschäfte versprach, denn die Bahn als damals modernstes Verkehrsmittel (ohne technisch gleichwertige Konkurrenz) erwirtschaftete meist gute Renditen. Und sollte es doch mal nicht so gut laufen, dann sprangen damals schon die öffentlichen Geldgeber mit Finanzspritzen ein.... Für dieses Geschäftsfeld war im März 1898 in Berlin die CEB unter Beteiligung der Dresdner Bank gegründet worden. Die Gesellschaft lieferte alle Planungsunterlagen (Streckenführung, einzusetzende Fahrzeuge) und betrieb die gebauten Bahnen.

Wie dabei vorgegangen wurde, lässt sich am Beispiel der Entstehungsgeschichte der Bahnlinie Heimbach-Baumholder (Rheinland-Pfalz) – siehe Internetseite „Willkommen in Gerhardingen“ – nachvollziehen:

Die CEB hatte „mitbekommen“, dass in einer Region Interesse an einer Bahnlinie besteht. Sie bot sich an, und fragte in diesem Falle beim Regierungspräsidenten in Trier an, ob die Bahn gemäß dem Preußischen Kleinbahngesetz freigegeben werden könnte. Die CEB stellte auch Bedingungen wie die Garantie eines bestimmten Güteraufkommens, unentgeltliche Herausgabe des Baugrundes sowie finanzielle Hilfen von Stadt und Kreis. Nach Erteilung der Baugenehmigung durch die preußische Regierung arbeitete die CEB nun die Pläne bis ins letzte Detail aus, die polizeiliche Vorprüfung der projektierten Bahnlinie fand statt, die Bahn entsprach den gestellten Anforderungen.

Plötzlich kamen dem größten potentiellen Bahnkunden, einem Steinbruchunternehmen, Bedenken wegen der Rentabilität der Bahn. Da hohe Baukosten (1 Mio. RM) für ihn vermutlich teure Frachtkosten bedeuten würden, propagierte er eine schmalspurige Industriebahn (Kosten: 200 000 RM) für seine Zwecke, die keine öffentlichen Mittel benötigen würde. Landkreis und RP Trier fanden die Idee gut, der Landrat mahnte zur Vorsicht bei der Konzessionerteilung an die CEB. Diese zog sich angesichts des Stimmungsumschwungs sofort zurück, ohne das Frachtaufkommen des Steinbruchs war das Unternehmen nicht durchzuführen.

Die oben beschriebenen Vorgänge spielten sich in der Zeit von 1899-1901 ab. Als Neuling auf dem Markt – es gab starke Konkurrenz wie z.B. die Fa. Lenz & Co - sah sich die CEB nach ihrer Gründung 1898 meines Erachtens nach möglichen Projekten um und hatte in der Zeit um die Jahrhundertwende auch Erfolg mit einigen

Vorhaben. Möglicherweise griff man, um im Markt Fuß zu fassen, auch Ideen/Anregungen auf, die noch nicht so „spruchreif“ waren.

Im Falle der Bahn Malsfeld-Wabern hat die CEB das Projekt „vorgeschlagen“ (siehe Meldung *Homburger Kreisblatt* Nr. 73/1898 vom 23.06.1898). „Die von der Gesellschaft geforderten Kosten für die Vorarbeiten sind von den beteiligten Gemeinden und Interessenten bereitwilligst (! R.S.) übernommen worden.“ berichtet die Zeitung. Die Gemeinde Mosheim hatte z. B. 1500.- M zu übernehmen.

Die uns vorliegenden Pläne der CEB vom Dezember 1898 sind wohl das Ergebnis dieser „Vorarbeiten“, um den Interessenten zu zeigen, wie es gehen könnte. Ein Blick auf den Planausschnitt für den Bf Malsfeld zeigt, dass die Kleinbahngleise im Bahnhofsbereich über die Geländelinien eingezeichnet wurden, d. h. das Gelände zeichnerisch nicht an die Gleislage angepasst worden war. Es handelt sich hier also um (erste?) Vorschläge, denen weitere Planungsschritte hätten folgen müssen.

Für genauere Informationen müsste man in den Archiven z.B. nach Schriftwechseln, Anfragen, Anträgen etc. zwischen der CEB, Behörden, Kommunen, Privatleuten... suchen, die diesem Planungsstadium entsprechen. Es bleiben Fragen wie:

Selbst wenn die CEB viel Eigeninitiative bei der Planung des Projektes entwickelt haben sollte, könnte sie vermutlich irgendwoher einen Hinweis bekommen haben, dass vor Ort ein Interesse an einer Bahn Malsfeld-Wabern besteht. Von wem aber kam hier der Anstoß?

Oder aber: Man hat tatsächlich selbst recherchiert und sich ausgerechnet, dass man mit der Anbindung der Basalt- und Kohlevorkommen (bei Malsfeld, Ostheim, Rhünda) an die Hauptbahnen Kassel-Bebra und Kassel-Marburg ein gutes Geschäft machen könnte und hat daher von sich aus begonnen zu planen und danach versucht, Bürger, Politiker, Geschäftsleute und Kommunen der Region mit ins Boot zu holen.

In der Folge ist das Projekt über das o. a. Stadium wohl nicht hinaus gekommen. Verschiedentlich griffen regionale Abgeordnete des Preußischen Abgeordnetenhauses das Thema auf – z.B. Abg. Nöll (Gudensberg) im April 1914, siehe *Casseler Allgemeine Zeitung* vom 26.04.1914 -, ohne aber Fortschritte in der Sache zu erreichen. Am 28.04.1919 richtete der Gast- und Landwirt C. Trieschmann aus Mosheim eine Eingabe in dieser Sache an den preußischen Minister für öffentliche Arbeiten, erhielt aber am 14.05.1919 unter dem Aktenzeichen „1Iva.1.101.87“ eine prompte Antwort: „Unter den gegenwärtigen Verhältnissen kann dem Bau der erbetenen Bahnlinie nicht näher getreten werden, da ein dringendes Verkehrsbedürfnis hierzu nicht vorliegt und die Eisenbahnverwaltung nach Friedensschluß in erster Reihe die großen Aufgaben zu erfüllen haben wird, die zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Strecken unbedingt erforderlich sind“.

Mittlerweile hatten sich potentielle Kunden der projektierten Bahn wie die Braunkohlegrube in Ostheim (Seilbahn ab 1900 bis 1. Weltkrieg nach Bf Malsfeld) und die Niederhessischen Basaltwerke (Abfuhr von Ostheim nach Bf Malsfeld mit 750mm-Bahn ab ca. 1900, nach 1. Weltkrieg mitgenutzt von Ostheimer Braunkohlengrube) selbst Abfuhrmöglichkeiten geschaffen, so dass hier kein besonderes Interesse an einer neuen Bahn bestand.