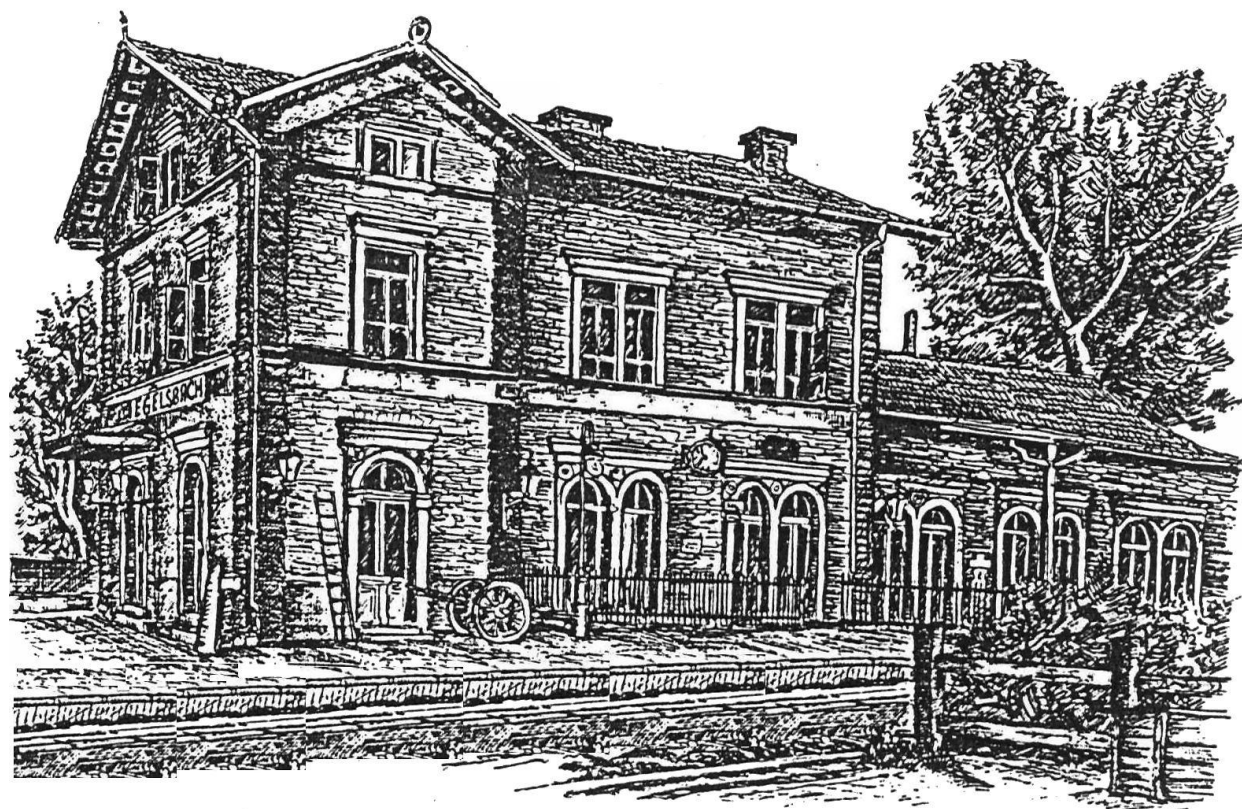


Historischer Bahnhof Egelsbach



Schon die Eröffnung des Bahnhaltepunktes Egelsbach am 1. Mai 1873 führte zu einschneidenden Veränderungen der örtlichen Bevölkerungsstruktur. Aus einem reinen Bauernstand entwickelten sich zunehmend Erwerbsquellen für Handwerker und weite Teile der bäuerlichen Einwohnerschaft durch die Bahnanbindung an die Städte Frankfurt und Darmstadt.

Der letzte hessische Großherzog Ernst Ludwig benutzte in seiner Regierungszeit zwischen 1892 und 1918 offiziell den Bahnhof Egelsbach mit seinem Fürstenzimmer als sogenannte "Station Wolfsgarten". Großen lokalhistorischen und geschichtlichen Erinnerungswert haben deshalb die damaligen Staatsbesuche mit Halt des Hofzuges am Bahnhof Egelsbach. Letztmals trafen im Jahre 1910 Zar Nikolaus II von Russland und Kaiser Wilhelm II als Gäste der großherzoglichen Familie am Egelsbacher Bahnhof ein.

In der Tat erregte das sehr solide und repräsentativ erbaute Bahnhofsgebäude schon damals Aufsehen. Vor der 2. Hessischen Ständekammer gab es Kritik der Abgeordneten, die in der Main-Neckar-Bahn als Staatsbahn ein Unternehmen sahen, in dem der Landesherr genauso aufwendig bauen ließ, wie in seinen Schlössern, Verwaltungsbauten und Kasernen. Man apostrophierte die Eisenbahn des vorigen Jahrhunderts als beliebtestes Verkehrsmittel für "Höchste und Allerhöchste Herrschaften".

Auch das inzwischen unter Denkmalschutz gestellte und restaurierte Egelsbacher Wachlokal (Arresthaus) verdankt seine im Moller'schen Bautyps erhaltene Existenz der Tatsache, dass der Egelsbacher Bahnhof bei Staatsbesuchen bewacht werden musste.

Die ehemalige Wolfsgartenallee, heute wichtiger Autobahnzubringer K 168, verdankt ebenfalls ihre Entstehung der besonderen Bedeutung des Bahnhofs Egelsbach. Um rasch

von der Station zum Jagdschloss Wolfsgarten zu gelangen, ließ der Großherzog eine schattenspendende Kastanienallee anlegen. Diese drei Baumreihen mit den abwechselnd in den Hessenfarben rot-weiß blühenden Kastanien fielen nach dem 2. Weltkrieg dem erhöhten Verkehrsaufkommen zum Opfer.

Als bekannt wurde, dass im Zuge des geplanten S-Bahnausbaues das Egelsbacher Bahnhofsgebäude der Spitzhacke geopfert werden soll, hat der Geschichtsverein an alle öffentlichen Stellen und Entscheidungsgremien appelliert und sich mit Nachdruck für die Erhaltung des Denkmalgeschützten Empfangsgebäudes eingesetzt.

Seit 1985 befand sich im ehemaligen Wartesaal ein Motorradmuseum des Fahrzeugveteranenvereins Dreieich. Ein gewichtiger Grund mehr, das Gesamtgebäude mit seiner wertvollen Innenausstattung als bleibendes Denkmal der frühen Eisenbahnverkehrsgeschichte der Nachwelt zu erhalten.

Nach den bestehenden Bewertungskriterien zum Hessischen Denkmalschutzgesetz vom 23.9.1974 fasste der Geschichtsverein nachfolgende Fakten zusammen, die eindeutig für die Erhaltung sprechen.

1. Der Egelsbacher Bahnhof stellte aus künstlerischen Gründen den architektonischen Repräsentationsstil für Bahnhofsgebäude mit Fürstenzimmer der Ludwigsbahn dar.
2. Als einziger Streckenbahnhof der Main-Neckar-Bahn zwischen Frankfurt und Darmstadt verfügte das Gebäude über einen sogenannten "Fürstensalon", einem Warteraum für die Gäste des Großherzogs auf Schloss Wolfsgarten. Die noch vorhandene mit reichem Ornamentschmuck verzierte Holzkassetendecke ist von hohem künstlerischen und handwerklichen Wert.
3. Auch bautechnische Gründe waren anzuführen, wie z. B. die Fassadengestaltung des Gesamtgebäudes aus behauenen gelben Sandstein und die Holzdecken-/Dachkonstruktion des ehemaligen Wartesaales.

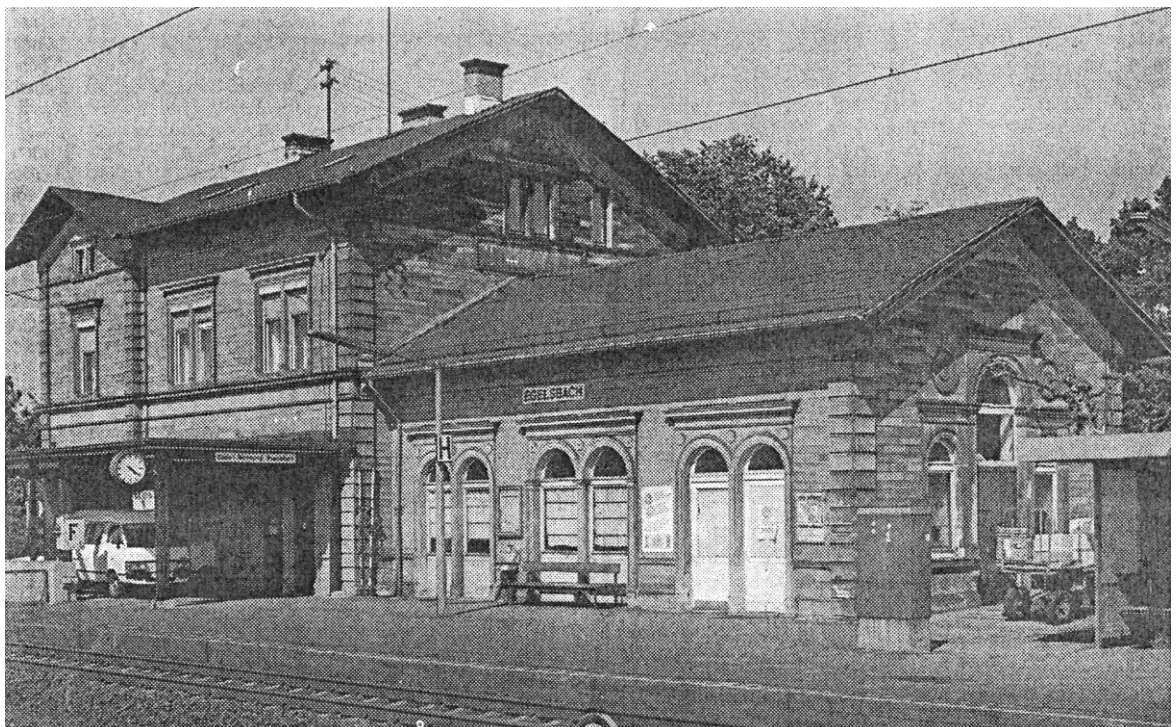
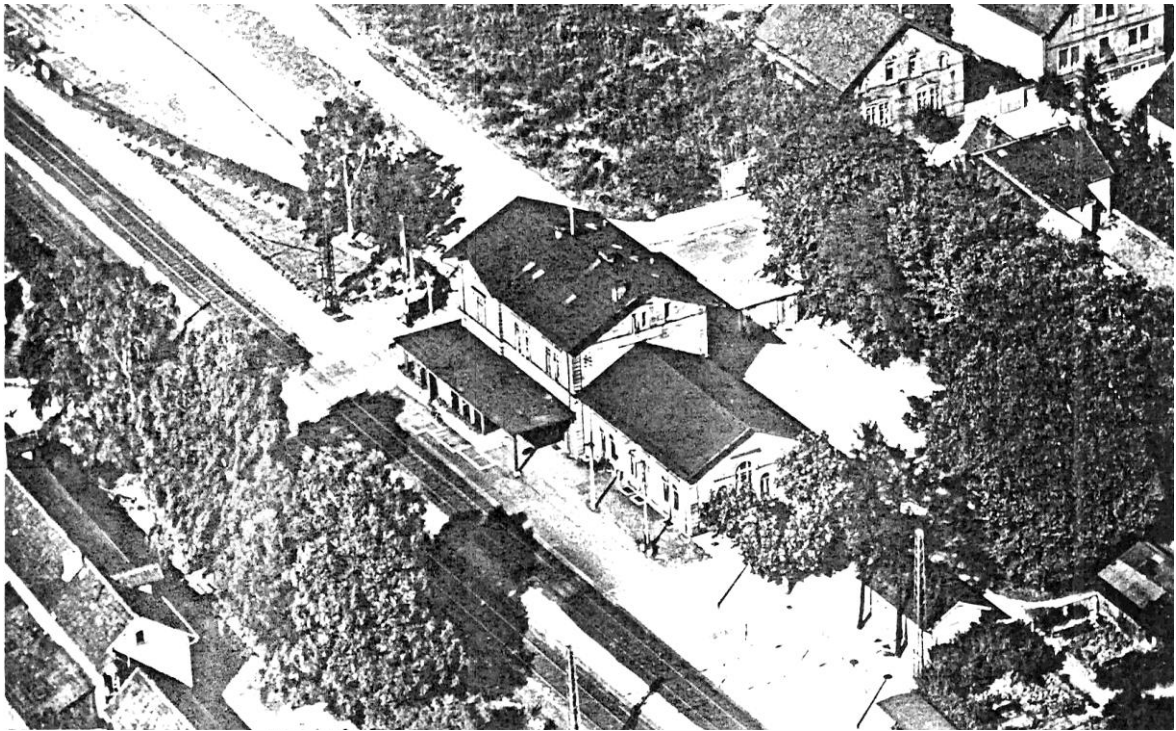
Doch es gab noch andere Gründe den Bahnhof zu erhalten. Wie bereits eingangs erwähnt, erlebte das reine Bauerndorf seinen strukturellen Wandel zur Arbeiterwohngemeinde durch die Eröffnung der Bahnstation am 1. Mai 1873. Täglich pendeln seitdem große Teile der Bevölkerung in die Städte um ihrem Broterwerb nachzugehen. Die Bahn war lange vor dem Durchbruch des Automobilismus die einzige schnelle Verkehrsmöglichkeit geworden. Die Dampfmaschine hatte Pferd und Wagen als Transportmöglichkeit für Reisende abgelöst. Von nun an fuhren nicht nur gekrönte Häupter mit der Eisenbahn sondern auch das gemeine Volk.

Ganze Arbeitergenerationen fuhren auf Bescheinigung zum Sozialtarif mit der sogenannten Arbeiterwochenkarte. Selbstverständlich wurde auch der Besuch von Außerhalb (meist per Ansichtskarte fahrplanmäßig angekündigt) freudig am Bahnhof empfangen. Zwangsläufig verbindet sich auch viel Emotionales mit dem Bahnhof, waren es doch die Rekrutierten zweier unseliger Weltkriege, die dort von ihren Angehörigen Abschied nehmen mussten. Viele für immer.

Glücklich diejenigen, die ihre Söhne und Väter dort wieder nach Verwundung, Kriegsende oder Gefangenschaft in die Arme schließen konnten. Das Unrecht am jüdischen Egelsbacher Bevölkerungsteil, das Schicksal der Emigranten, der Vertriebenen, der Auswanderer und auch vieler Heimgekehrter hatte ein und dieselbe Anlaufstation in der Heimatgemeinde - den Bahnhof.

Diese Erinnerungen waren es, die das ehrwürdige alte Bahnhofsgebäude zu einem Stück Egelsbach gemacht haben. Durch den Abriss des Bahnhofs verlor das Ortsbild einen wesentlichen Bestandteil an Identität seiner gewachsenen Struktur.

Der Geschichtsverein legt Wert auf die Feststellung, dass sein Eintreten für den Erhalt des Bahnhofs nicht gegen die generellen Ausbaupläne einer zukunftsorientierten S-Bahn gerichtet war, sondern die Erhaltung der denkmalgeschützten Bausubstanz zum Ziel hatte. Trotz aller guten Argumente wurde der Egelsbacher Bahnhof 1994 abgerissen. Die Kassettendecke des Fürstenzimmers wurde gerettet und schmückt heute den Sitzungssaal des Rathauses.





Das ehemalige Fürstenzimmer mit der noch gut erhaltenen Kassettendecke ist heute halb Abstellkammer, halb Schaltzentrale des Egelsbacher Bahnhofes.

