

Geschichts- und Kulturkreis Oberstedten e.V.  
www.geschichts-und-kulturkreis.de

Der Vorstand  
c/o Horst Eufinger, Krautweg 27, 61440 Oberursel  
info@geschichts-und-kulturkreis.de



Oberstedten, 21.1.2025

## Vor 125/ 126 Jahren gestartet: Saalburgbahn und Homburger Straßenbahn –

**Nostalgischer Ausflug in die Homburger Verkehrs- und Technikgeschichte mit Georg Ament, IGE (Interessengemeinschaft Eisenbahn Bad Homburg e. V.) beim GuK Oberstedten**



V.l.n.r.: Postkarte des Homburger Elektrizitätswerks Lahmeyer zur Eröffnung der elektrischen Straßenbahn im Juli 1899./ Fast 60 eisenbahnaffine Zuhörer lauschten dem interessanten Vortrag von Georg Ament über die Saalburgbahn und die Homburger Straßenbahn beim GuK Oberstedten. / Die Straßenbahn vor dem historischen Kurhaus. /Die Endhaltestelle der Saalburgbahn an der Wendeschleife unterhalb des Saalburgkastells. (Postkarten: Stadtarchiv Bad Homburg; Foto 2.v.l.: J. Niesel-Heinrichs)

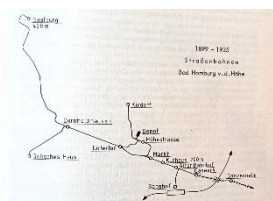
Wer würde heutzutage nicht gern einmal mit der Straßenbahn durch Bad Homburg und von dort zum Gotischen Haus oder auf die Saalburg in den Taunus fahren, in der warmen Jahreszeit dazu im offenen „Sommerwagen“? Nicht nur Eisenbahnfans denken mit Wehmut an die ehemaligen Homburger Straßenbahnlinien, und so fanden sich fast 60 Zuhörer am 16. Januar 2025 zum Vortrag von Georg Ament (IGE-HG) beim Geschichts- und Kulturkreis Oberstedten im Alten Rathaus Oberstedten ein. Dort berichtete Ament anhand vieler historischer Postkarten, Aufnahmen und Dokumente sehr sachkundig und anschaulich und auch durch eigene Erfahrungen gestützt vom Werden und Verschwinden dieser technischen Errungenschaft, die sich das damals kleine Homburg (1900: 9574 Einwohner) leistete.

Im Juli 1899 begann die 36-jährige Geschichte der Homburger Straßenbahn, die die Stadt Homburg dem Elektrizitätswerk Lahmeyer als Preis für die Konzession als Stromlieferant abgetrotzt habe, berichtete Ament. Nur ein Jahr dauerte der Bau der Strecke. Das war so schnell, dass die Straßenbahnwagen (8m lang) und der längere und stärker motorisierte „Saalburgwagen“ (mit zwei Motoren à 27 PS) noch nicht komplett fertig waren. Deshalb wurde die Saalburgbahn anfangs mit Wagen aus Hirschberg (Schlesien) bedient. Die Bahn fuhr vom Alten Bahnhof, über die Louisenstraße, die Altstadt und die Saalburgstraße nach Dornholzhausen und von dort bis zum Gotischen Haus. Dies war für die Oberstedter Gasthäuser, die Kerb und örtliche Betriebe von großem Gewinn, wusste Horst Eufinger bei seiner Begrüßung zu berichten, brachte der Haltepunkt doch viele zahlungskräftige Gäste in den Ort. Ein Ast der Bahn führte nach Kirdorf zur Bachstraße, - eine nicht so stark nachgefragte Strecke. 1900 ging auch die Linie zur Saalburg in Betrieb. 1905 wurde die Ritter-von-Marx-Brücke erstellt, ab 1908 fuhr die Bahn über diese Brücke. Nach 1907 wurde auch der neue Bahnhof angesteuert. Und ab 1910 ging die Linie 25 der Frankfurter Lokalbahn in Betrieb, die die Innenstadt direkt mit Frankfurt verband, aus heutiger Sicht für viele ein Traum.

Die Homburger Straßenbahn und die Saalburgbahn verzeichneten schnell wachsende Fahrgastzahlen, sodass der Fahrplan schon bald verdichtet wurde. Es fuhren damals aber nur die „Betuchten“ mit der Bahn, denn die Fahrpreise waren für die kleinen Leute nicht bezahlbar, berichtete Ament. Das neue Verkehrsmittel brachte auch einige Gefahren mit sich, mussten sich doch jetzt Fußgänger, Radfahrer und Kutschen den Straßenraum mit dem Schienenfahrzeug teilen. Nicht selten kam es zu Unfällen, auch mit Hunden und Katzen. In Kirdorf etwa gab es eine größere Kollision der Straßenbahn mit einem Pferdekarren. Auch Pannen waren zu verzeichnen. Die Eröffnungsfahrt 1899 musste schon in der Saalburgstraße abgebrochen werden, da der Stromabnehmer abgesprungen war, sich verkantet und die Oberleitung abgerissen hatte. Die Straßenbahn veränderte zudem das Stadtbild, denn Oberleitungen und

Stromstangen prägten bald erkennbar den Straßenraum. In den Anfangsjahren der Bahn mussten die Fahrer bei Richtungswechsel aussteigen, um den Rollenstromabnehmer neu auszurichten. Dies entfiel nach Einführung des sog. Lyrabügels, eines neuen Typs Stromabnehmer (gefederter Klappbügel).

Die 1900 an den Start gegangene Saalburgbahn wurde auf einem aufgeschütteten Damm und dann in einem Einschnitt links des Hammel-Hans-Weges in Richtung Saalburg geführt. 70.000 Kubikmeter Erde mussten dazu bewegt werden. Dabei wurde der Gonzenheimer Wald umgangen, denn Gonzenheim kam erst 1927 zu Homburg. Kurioserweise befanden sich damals alle Homburger Bahnhöfe, bis auf den an der Saalburg, auf Gonzenheimer Gemarkung. Unterhalb des Saalburgrestaurants befand sich die Wendeschleife mit der Endhaltestelle. Von dort aus ging es zu Fuß weiter. Die Homburger Straßenbahn war blau lackiert und mit dem Stadtwappen verziert. Die goldene Beschriftung verwies auf die Firma Lahmeyer. Der Straßenbahnwagen hatte 3 große Fenster, der längere Saalburgwagen 4 große Fenster. Manche kolorierten Postkarten zeigten rote Wagen oder andere Phantasiefarben, kritisierte Ament. Die Wagen fuhren tagsüber unbeleuchtet, hatten aber für den nächtlichen Betrieb aufsteckbare Lampen. Eine Kerze mit optischer Verstärkung diente als Parklicht, aus heutiger Sicht erstaunlich.



V.l.n.r.: Plan der Homburger Straßenbahnstrecken 1899-1935 (aus: Walter Söhnlein, 150 Jahre öffentlicher Verkehr und Stadtstruktur, Landsberg-Püßen 1978, S.43) / Seit 1908 fuhr die Straßenbahn über die neue Ritter-von-Marx-Brücke statt durch die Altstadt zum Bahnhof. (Postkarte: Stadtarchiv Bad Homburg) / Der letzte erhaltene Wagen der Homburger Straßenbahn steht in einem Schuppen in Neu-Isenburg. Das Innenleben ist noch recht gut erhalten. (Fotos: Georg Ament)

Als problematisch erwies sich in technischer Hinsicht allerdings das schwache Bremssystem mittels einseitiger Klotzbremsen mit Sandstreuer oder Gegenstrom als Verstärker. Dieser Schwachpunkt trug auch entscheidend zur Einstellung der Straßenbahn bei. Im Mai 1930 gab es im Taunus gegen 18.00 Uhr ein schweres Gewitter, sodass viele Menschen gleichzeitig die Saalburgbahn stürmten. Überladen mit ca. 60 Fahrgästen und einem übervollen Anhänger, rutschte die Bahn über eine Ausweichstelle hinweg und kollidierte mit der bergwärts fahrenden Gegenbahn. Bei diesem „Unfall am Mausbornstollen“ gab es einen Toten sowie viele Verletzte, und der Fahrer verlor beide Beine. In der Folge hätte man aus Sicherheitsgründen ein neues Bremssystem einbauen müssen. Stattdessen habe man sich, so Ament, langsam aus der Straßenbahn ausgeschlichen und schließlich 1935 den Betrieb eingestellt. Überlandbusse übernahmen sodann die Fahrt zur Saalburg, überflüssige Strecken wurden abgebaut. Einige Wagen wurden noch als „Arbeitswagen“ genutzt, andere zu Lauben umgewidmet. Die Linie 25 fuhr im Auftrag der Lokalbahn (FLAG) noch bis 1962 zum Marktplatz. Die Lokalbahn nach Frankfurt, die auch Zuckerrüben aus Oberesbahn beförderte und VDM in Frankfurt (Vereinigte Deutsche Metallwerke) bediente, wurde bis 1971 weitergeführt. Danach wurde Bad Homburg nach und nach schienenfrei gemacht.

Heute gibt es noch einen einzigen Wagen der Homburger Straßenbahn. Dieser Wagen Nr. 2 gehört zum Bestand des Frankfurter Verkehrsmuseum und fristet in einem Neu-Isenburger Schuppen ein tristes Schattendasein. Gerne würden Georg Ament und die Homburger Eisenbahnfreunde diesen historischen Wagen zurück nach Bad Homburg holen. Dazu bedürfte es aber eines geeigneten Ausstellungsortes, so Ament am Ende seines anregenden Vortrags, für den er viel Applaus und als Dank vom GuK eine Flasche echten Stedter Apfelwein erhielt. (nh)