



Blick über den heutigen Victoriapark auf das Bahnhofsgebäude. Vor dem neuen Bahnhof steht noch das alte Stationsgebäude. Im Hintergrund ist die Pappelallee nach Oberhächstadt zu sehen, am linken Bildrand die Villa de Ridder. Foto: Adolf Neubrunner, vor 1935. Stadarchiv Kronberg, AN_16



Aufruf zur Aktienzeichnung 1870
Stadarchiv Kronberg, 1917



Eine Seite aus der Unterschriftenliste der Petition
Stadarchiv Kronberg, 1917



Jacques Reiss (1807–1887) um 1870
Repro eines Gemäldes von Otto Scholderer



1854 versuchte der Kronberger Gemeinderat erfolglos bei der Nassauischen Regierung die Einrichtung einer Eisenbahnverbindung nach Frankfurt zu erreichen. Vor allem die Obstbauern hätten davon profitieren sollen, dass der Weg zum 17 km entfernten Absatzmarkt Frankfurt erleichtert und die Notwendigkeit stundenlanger Fußwege mitten in der Nacht enden würde.

1868 folgte ein erneuter Versuch bei der dann preussischen Regierung. Aber auch dieser Vorstoß führte nicht zum Ziel, von staatlicher Stelle war eine Umsetzung des Vorhabens nicht zu erwarten. Im selben Jahr ergriffen Privatleute die Initiative: Einem "Gründungs-Comité der Cronberger Eisenbahn-Actiengesellschaft" gehörten vor allem Frankfurter an, die sich in Kronberg oder Königstein Landsitze für den Sommer erbaut hatten, Bürgermeister Jamin und Dr. Steubing als Vertreter der Gemeinde und Heinrich Burnitz, der Architekt der Reiss'schen Villa Schönbusch in Kronberg.

Burnitz wurde mit der Planung beauftragt, die 1870 der preussischen Regierung vorgelegt wurde. Diese sagte Unterstützung bei der Genehmigung zu, eine finanzielle Beteiligung aber lehnte sie ab. Im März 1870 verfassten Kronberger Bürger eine Petition an den Gemeinderat, der sich finanziell so am Aktienkauf beteiligen sollte, dass die Bahn gebaut werden kann. "Ein reicher Privatmann, Ehrenbürger unserer Stadt, unterstützt eben das für unsere Stadt hochwichtige Unternehmen." Der "reiche Privatmann" war Jacques Reiss, bereits Kronberger Ehrenbürger seit 1864. Er war nicht nur Initiator des Projektes, sondern im weiteren Verlauf auch großzügiger Finanzier und Kreditgeber.

Im Mai 1870 erschien der Aufruf des Gründungskomitees zum Erwerb von Aktien, um das notwendige Kapital für die Gründung der Aktiengesellschaft einzunehmen. Der Deutsch-Französische Krieg 1870/71 verzögerte den Fortgang, aber schließlich wurde 1872 die "Cronberger Eisenbahn-Gesellschaft" gegründet. Die notwendigen Grundstücksankäufe an der geplanten Strecke kosteten Zeit, der erste Spatenstich für den Bahnbau erfolgte erst im August 1873.

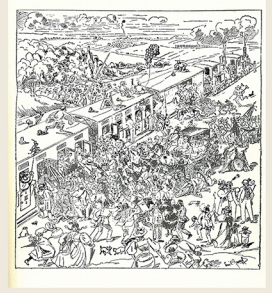


Der Schönberger Festwaggon zur Eröffnungsfahrt der Cronberger Eisenbahn
Stadarchiv Kronberg, B 3657

Es wurden befördert von 1875–1913.					
Jahr	Personen		Jahr	Pferden	
	Kapital	Zonnen		Kapital	Zonnen
1875	371 989	2 772	1885	635 271	23 538
76	355 287	3 036	86	673 256	28 022
77	322 495	4 148	87	728 259	32 282
78	302 136	4 211	88	868 454	31 229
79	281 942	4 391	89	880 267	34 420
1880	250 659	3 929	90	927 817	43 628
81	250 678	4 250	91	1 002 234	48 587
82	261 023	4 119	92	982 885	38 942
83	280 313	4 694	93	974 234	38 691
84	282 448	4 946	94	1 073 427	34 409
85	287 028	5 097	95	1 123 229	35 152
86	229 985	7 297	96	1 289 743	39 754
87	224 280	12 270	97	1 309 227	46 342
88	242 160	13 296	98	1 486 400	48 573
89	244 071	15 474	99	1 446 225	43 182
1890	238 147	15 296	1900	1 267 465	44 247
91	217 998	18 887	11	1 667 824	48 282
92	238 544	20 519	12	1 742 260	52 128
93	282 222	20 428	13	1 891 788	58 809
94	614 023	17 244			

Nach dem Fahrplan vom 1. November 1874 verkehrten auf der Cronberger Eisenbahn täglich 8 Züge; heute werden an Werktagen 24 und an Sonn- und Feiertagen 20 Personenzüge befördert, wozu werktags noch 4 Güterzüge kommen.

Tabelle aus "Cronberger Eisenbahn-Gesellschaft. Denkschrift aus Anlass des vierzigjährigen Bestehens und der Verstaatlichung", 1914



Emil Rumpf, Auf dem Kronberger Bahnhof nach dem Feldbergfest. in: Frankfurter Kleine Presse 24.06.1896. (aus: Die alt-Frankfurter Art zu leben, 1974)

Am 19. August 1874 fuhr die mit Blumen geschmückte Lokomotive "Feldberg" erstmals in den Kronberger Bahnhof ein und am 31. Oktober fand eine feierliche Eröffnungsfahrt auf der Bahnstrecke statt. Am 1. November begann der öffentliche Personenverkehr zwischen Kronberg und Rödelheim, wo man in die Homburger Bahn nach Frankfurt umsteigen konnte. Die Länge der Schienenstrecke Kronberg–Rödelheim betrug etwa 9,6 km, die Fahrt dauerte etwa 25 Minuten. Der Sitz der "Cronberger Eisenbahn-Gesellschaft" wurde von Frankfurt nach Kronberg verlegt, in das Haus Hainstraße 7, das 2001 Neubauten weichen musste.

Die Eisenbahnverbindung wirkte sich günstig auf den Kronberger Obstanbau und -handel aus, der Absatz verbesserte sich erheblich. Einen positiven Effekt auf das Kronberger Wirtschaftsleben hatte auch der Verkehr aus Frankfurt heraus. Waren es zuvor zwischen 500 und 1.000 Gäste jährlich, stieg jetzt der sonntägliche Ausflugsverkehr so stark, dass zusätzliche Extra-Züge eingesetzt werden mussten, die an Sommer-Sonntagen durchschnittlich 10.000 Personen befördert haben sollen. Mit dem Aufkommen des Wintersports um die Jahrhundertwende kamen auch Rodeltouristen mit der Eisenbahn. Die Kronberger Bahn stand damals hinsichtlich der Personenbeförderung pro km mit an der Spitze aller deutschen Eisenbahnen.

Als der Staat Preußen kurz nach der Jahrhundertwende die Kronberger Aktiengesellschaft an den Kosten für die Erweiterung des Bahnhofs Rödelsheim beteiligen wollte, bemühten sich die Aktionäre um die Übernahme ihrer Bahn durch den Staat, die nach langwierigen Verhandlungen schließlich zum 1. Januar 1914 vollzogen wurde: Aus der "Cronberger Eisenbahn" war eine preussische Staatsbahn geworden, der Fortbestand der Bahnverbindung nach Frankfurt gesichert.



Briefkopf der Direction der Cronberger Eisenbahn
Stadarchiv Kronberg, 1917



Haus Hainstraße 7, vor dem Abriss
Stadarchiv Kronberg, B1198



Bahnhofstraße 1929
Stadarchiv Kronberg, B1065



Ausflügler am Bahnhof. Foto: Julius Neubrunner
Stadarchiv Kronberg, B380