



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 1

Bahn bringt die Wirtschaft in Schwung

Gladenbach. Für die Schaffung neuer und den Erhalt bestehender Arbeitsplätze spielte die Eisenbahn eine bedeutende Rolle. Sie hat die Region mit geprägt. Eine neue Serie beleuchtet Historie und Gegenwart der Eisenbahn im Hinterland.

Nachdem sich zwei 1816 und 1817 in Berlin erbaute Dampflok als untauglich erwiesen, begann das eigentliche Eisenbahnzeitalter in Deutschland am 7. Dezember 1835, als die Bahnstrecke von Nürnberg nach Fürth mit der aus England importierten Lokomotive „Adler“ eröffnet wurde.



Am 29. Mai 1993 machte in Gladenbach die letzte Dampflok Station

© Otto Runzheimer



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

In den folgenden Jahrzehnten brach in Deutschland, ebenso wie in anderen Teilen der Erde, ein regelrechtes Eisenbahnaufwiegen im Zuge der Industrialisierung aus. So gab es bereits 1847 von kurhessischer Seite erste Planungen für eine Eisenbahn im Raum Biedenkopf in Form einer Bahnverbindung von Köln nach Marburg. Im März 1866 schickte die großherzogliche Regierung in Darmstadt zwei Kommissare nach Elberfeld zu einer preußischen Privatbahn, um über den Bau einer Nord-Südstrecke von Gießen durch das Hinterland nach Altenhundem und somit einen Anschluss in das Ruhrgebiet zu verhandeln, da zu diesem Zeitpunkt das Ruhrgebiet für das Großherzogtum Hessen-Darmstadt nur über große Umwege zu erreichen war.

Das Hinterland geht an die Preußen

Allerdings machte der von Preußen gewonnene Krieg von 1866 diese Planungen hinfällig. Hessen-Darmstadt gehörte zu den Kriegsverlierern und musste das Hinterland an Preußen abtreten. Auch wenn nun gemäß offiziellen Versprechen aus dem Hessischen Hinterland ein Preussisches Vorderland werden sollte, gab es im Bereich des Bahnbaus lange Zeit keine Fortschritte. Es gab weiterhin nur seit den 1850er Jahren die Strecke Kassel - Marburg - Gießen - Frankfurt sowie seit 1862 die Strecke Gießen - Haiger - Betzdorf - Köln. Verschiedenste Initiativen verliefen im Sande.

Erste Strecke führt von Cölbe nach Laasphe

1883 konnte endlich die Strecke Cölbe - Biedenkopf - Laasphe als erste Bahnstrecke im Hinterland eröffnet werden. 1894 folgte als erster Teil der Aar-Salzböde-Bahn der Abschnitt Niederwalgern - Weidenhausen, 1901 der Abschnitt bis Hartenrod und 1902 der letzte Abschnitt bis Herborn. Zwischenzeitlich wurde 1898 auch die Biebentalbahn von Gießen über Krofdorf nach Bieber eröffnet, welches bis 1932 auch zum Landkreis Biedenkopf gehörte und später bei weiteren Bahnprojekten ebenfalls eine Rolle spielen sollte.

Die ebenfalls zum Hinterland gehörenden Orte Bromskirchen und Allendorf (Eder) erhielten 1908 durch die Strecke Winterberg - Frankenberg ihren Bahnanschluss. Seit 1910 waren auch Battenberg und Hatzfeld durch einen der Strecke Berleburg - Allendorf an das Bahnnetz angeschlossen.

Als Letztes zur Ausführung gelangtes Projekt folgte 1911 die Verlängerung der seit 1872 bestehenden Bahn von Dillenburg-Oberscheld durch das Gansbach- und Perftal nach Wallau, welche als technische Meisterleistung anzusehen ist. Sie gehörte zu den fünf steilsten Staatsbahnstrecken in Deutschland, sodass zunächst ein Zahnradbetrieb zwischen Herrenberg und Hirzenhain erforderlich war, auf dessen Besonderheiten noch in einem der nächsten Artikel eingegangen wird.

Der damalige Kreis Biedenkopf war den größeren Flusstälern entlang also mehrfach in Ost-West-Richtung durchschnitten, was fehlte war eine Nord-Süd-Verbindung, welche die einzelnen Strecken untereinander verband.



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Von mancher Bahn bleibt nur die Erinnerung

Dies war besonders inakzeptabel für einen Kreis, der eine Nord-Süd-Ausdehnung von 90 Kilometern und eine in Ost-West-Richtung von noch nicht einmal 20 Kilometern hatte. Autos waren damals ein absolutes Luxusgut, ebenso wie Lkws und Kraftbusse. Deshalb wurde diese Nord-Süd-Verbindung immer wieder gefordert. Bis zu Beginn der 1950er Jahre florierten die Bahnen noch, doch dann konnten sich immer mehr Menschen ein Auto leisten, neue Straßenverbindungen wurden gebaut und die einzelnen Orte im Hinterland so endlich vollzählig erschlossen. Ebenso nahm der Lkw-Verkehr immer mehr zu. Gleichzeitig wurden Bahnfahrpläne ausgedünnt und immer mehr Güterverladestellen geschlossen.



Eisenbahn im Hinterland

© Otto Runzheimer

Nach einem etappenweisen Niedergang bis vor etwa zehn Jahren verblieben im Personenverkehr nur die Obere Lahntalbahn Cölbe - Wallau - Erndtebrück und ein sporadischer Ausflugsverkehr von Battenberg nach Frankenberg sowie im Güterverkehr im letztgenannten Abschnitt ebenso wie auf dem Reststück von Wiesenbach nach Wallau und weiter nach Marburg. Was von den anderen Bahnen bleibt, ist die Erinnerung über 100 Jahre, in denen die Eisenbahn maßgeblich zur Entwicklung der heimischen Region beigetragen hat. Diese soll auch im Zuge dieser Serie wachgehalten und weiter erforscht werden, ebenso soll ein Blick auf die Entwicklungen der vergangenen Jahre geworfen werden. Zeitzeugen, die in den vergangenen Jahrzehnten für die Bahn tätig waren oder in Betrieben arbeiteten, die mit der Bahn in irgendeiner Form zu tun hatten, sind aufgerufen, sich beim Autor zu melden, damit die Erinnerungen nicht eines Tages verschwinden. Ebenso sind alte Schätze aus Fotoalben und original Dokumente mit einem Bezug zur Eisenbahn zwecks Erstellung von Kopien zur Erweiterung des Archivs gerne gesehen. Vielleicht verbirgt sich dahinter manche spannende Geschichte, der wir uns im Laufe der Serie gerne annehmen werden.

von Stefan Runzheimer



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.



Stefan Runzheimer freut sich, dass die Stadt zügig nach dem Erwerb des Bahnhofsgeländes den Gebäudetrakt freigeschnitten hat. Der Hobby-Eisenbahnhistoriker ist im Besitz eines Planes des Bahnhofsgeländes aus den 1930er Jahren © Hartmut Berge

Zur Person

Der Gladenbacher Stefan Runzheimer ist 25 Jahre alt und studiert in Gießen. Durch seinen Vater fand er früh Interesse am Hobby Eisenbahnen. Er befasst sich seit Jahren intensiv mit der Regionalgeschichte der Bahn. Im Mittelpunkt steht dabei die Erforschung der Geschichte der Eisenbahn im Hinterland. Stefan Runzheimer ist Mitglied des Vereins Furka-Bergstrecke Sektion Rhein-Main e.V., dessen Vereinsziel der Erhalt der gleichnamigen Strecke in den Schweizer Alpen ist. Dort arbeitet er zeitweise mit Gleichgesinnten im Gleisbau. Darüber hinaus betreut er Infostände im Rhein-Main-Gebiet und der heimischen Region. Zu verschiedenen Eisenbahn-Themen hielt er in Gladenbach und Frankfurt Vorträge – teilweise mit Ko-Referenten.

von Gianfranco Fain

Veröffentlicht am 30.12.2012 19:36 Uhr

Quelle: www.op-marburg.de