



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

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 2

Nur "Holzzug" transportiert noch Güter

Gladenbach. Im zweiten Teil der Eisenbahnserie beginnen wir mit der Vorstellung der Bahnstrecken, die durchs Hinterland führen - in zeitlicher Reihenfolge, den Baujahren entsprechend.

Mit der Eröffnung der Oberen Lahntalbahn von Cölbe nach Laasphe im Jahr 1883 bekam der Kreis Biedenkopf seinen ersten wirklichen Bahnanschluss. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde er nur am alleräußersten südlichen Zipfel bei Hermannstein, welches seit 1867 zum Kreis gehörte, auf etwa 1,2 Kilometer von der Strecke Köln - Haiger - Gießen durchschnitten ohne dort eine Station aufzuweisen.



2010 wurde ein privat organisierter Güterzug im Stil der 1980er Jahre extra für Fotografen zusammengestellt, hier beim Halt in Friedensdorf.

© Otto Runzheimer



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

Sechs Jahre später waren die restlichen Abschnitte bis Kreuztal fertiggestellt und damit das nördliche Hinterland an die Stahlindustrie des Siegerlands angeschlossen. Es gab Unterwegsstationen in Sarnau, Goßfelden, Sterzhausen, Caldern, Brungershausen, Buchenau, Carlshütte, Friedensdorf, Wilhelmshütte, Eckelshausen, Biedenkopf, Ludwigs-hütte, Wallau, Amalienhütte, Niederlaasphe und Laasphe.

Verkehrsmittel für Produkte, Rohstoffe und Produzenten

Die Tatsache, dass es allein vier Stationen an den großen Hüttenwerken gab, untermauert eindrucksvoll die Bedeutung der Bahn für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Die Bahn diente nicht nur dem Warentransport, sondern auch den Arbeitern zum Erreichen der Arbeitsstätten.

Doch bis auf Wilhelmshütte, das zum Bedarfshaltepunkt wurde, verschwanden diese Stationen nach und nach. Ebenso jene Haltepunkte in Brungershausen und Eckelshausen, wobei letzterer erst in den 1950-ern eröffnet wurde. Früher wurden die Lokomotiven für den Betrieb von den Bahnbetriebswerken Marburg und Erndtebrück gestellt. Dort waren jeweils ein Lokschuppen und eine Drehscheibe sowie alle anderen Anlagen, die zur Versorgung von Lokomotiven benötigt wurden, vorhanden.



Lokbespannter Personenzug während der Veranstaltung Lahntal Total 2011 bei der Einfahrt in Friedensdorf aus Richtung Marburg

© Otto Runzheimer



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

Lahntalbahn war Diesellok-Vorreiter

Während andernorts in der damaligen BRD im Personenverkehr in den 1950-er Jahren in den Randzeiten Schienen-Omnibusse und im Berufsverkehr immer noch von Dampflokomotiven bespannte Personenzüge zum Einsatz kamen, war die Situation auf der Oberen Lahntalbahn anders: Dort konnte man schon ab 1956 vereinzelt von Diesellokomotiven der Baureihe V65 bespannte Personenzüge beobachten.

Damals wusste die Bundesbahn noch nicht, welcher Diesellokotyp die Dampflokomotiven auf den Nebenbahnen ersetzen sollte und bestellte deshalb beim Hersteller MaK in Kiel 15 Testlokomotiven, die auf den nördlich von Marburg liegenden Nebenbahnen erprobt wurden. Anfang der 1960-er Jahre endete dieser Feldversuch, andere weiterentwickelte Diesellokomotiven traten die Nachfolge an.

Heute verkehren normalerweise Triebwagen auf der Strecke. Einzig wenn ein Triebwagen ausfällt oder im Zuge der Großveranstaltung „Lahntal Total“ bei der Zehntausende Menschen unterwegs sind, werden Lokomotiven mit Personenwagen eingesetzt. Güterverkehr gibt es auf der Strecke heute nur noch bedarfsweise in Form des Holzzuges von der Verladestelle in Wiesenbach aus, welche nach dem Orkan Kyrill auf dem Reststück der Scheldetalbahn eingerichtet wurde. Besonders erwähnt werden muss an dieser Stelle noch der vor rund zehn Jahren eingerichtete Haltepunkt Biedenkopf-Schulzentrum, denn der Schülerverkehr nach Biedenkopf und Bad Laasphe gehört heute zu den wichtigsten Aufgaben der Bahn. Seit mehr als zehn Jahren wird die Strecke von der DB-Tochter Kurhessenbahn betrieben.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 03.01.2013 18:04 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de