



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

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

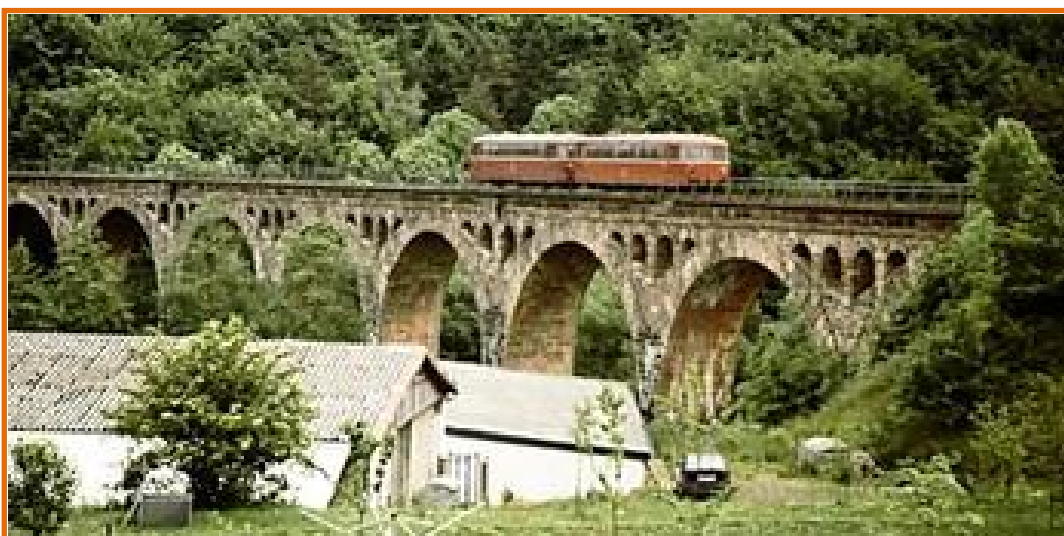
SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 3

Entlang der Strecke entstehen Betriebe

Gladenbach. Die Aar-Salzböde-Bahn war für den Süd-Westen des Altkreises Biedenkopf in vielerlei Hinsicht von großer Bedeutung. Von der Strecke sind nur noch einige Bauwerke übrig geblieben.

Am 12. Mai 1894 wurde der erste Abschnitt der Aar-Salzböde-Bahn von Niederwalgern nach Weidenhausen eröffnet. 1901 ging es weiter nach Hartenrod, und am 31. Juli 1902 war Herborn erreicht.

Die Bahn machte eine Vielzahl von Kunstbauten erforderlich. Die größten waren die Viadukte von Endbach und Hartenrod sowie der 700 Meter lange Hartenroder Tunnel. Der Bahnbau markierte den Durchbruch für die wirtschaftliche Entwicklung. Die Aurora-Hütte in Erdhausen und die Justus-Hütte in Weidenhausen konnten wegen der sinkenden Transportkosten die für die Produktion benötigten Rohprodukte günstiger einkaufen und ihre Waren viel einfacher absetzen.



Jahrzehnte lang Alltag: Ein Schienenbus auf dem Viadukt vor den Toren Bad Endbachs. Das Bauwerk ist weiterhin in Besitz der Deutsche Bahn AG.

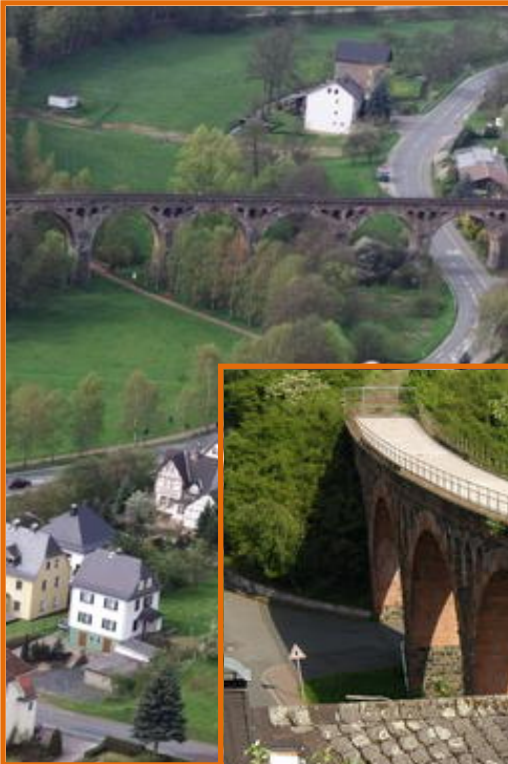
© Tobias Hirsch und Otto Runzheimer



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

Ebenso waren die Arbeitsplätze in den Städten für die Landbevölkerung erreichbar. Dies gilt auch für die Bergwerke im Schelderwald. Diese waren zu Fuß ab dem Bahnhof Eiseuroth erreichbar. Die Burger Hütte erhielt einen neuen Anschluss und konnte so besser erreicht werden als über den bestehenden Gleisanschluss.

In Hartenrod war dieser Aufschwung am deutlichsten zu sehen. Das Spatwerk nahm erst durch den Bahnbau die Förderung in großem Stil sowie vor Ort die Weiterverarbeitung des Schwerspats auf. Es entstanden viele neue Arbeitsplätze. Der Steinbruch nahm seine Förderung erst durch den Bahnbau auf. Im Gegensatz zur Oberen Lahntalbahn, bei der noch jeder Großbetrieb seinen eigenen Bahnhof erhielt, wurde nun die Großbetriebe durch Anschlussgleise an die Bahnhöfe oder die freie Strecke angeschlossen. Direkt an den Bahnhöfen ließen sich ebenfalls im Lauf der Jahrzehnte immer wieder kleinere Betriebe nieder.



Das Viadukt in Bad Endbach hat neun Bögen, ist 175 Meter lang und 18 Meter hoch.



In gleicher Bauweise wie das Viadukt in Bad Endbach entstand die Brücke über das Schlierbachtal in Hartenrod.
© Tobias Hirsch



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

Gladenbacher Bahnhof war Zentrum der Strecke

Gladenbach ermöglichte die Bahn, aber auch völlig neue Perspektiven im Fremdenverkehr. Erholungssuchenden Fabrikarbeitern aus Marburg und Gießen ermöglichte sie einen Sonntagsausflug, ohne große Strapazen bei der Anreise. Der Bahnhof selbst war auch das Zentrum der Strecke: Morgens starteten dort fast alle Züge und abends endeten fast alle dort. Im und vor dem Lokschuppen waren umfangreiche Unterhalts- und Versorgungsanlagen vorhanden.

Doch ab Mitte der 50er Jahre setzte der langsame Niedergang der Strecke ein. Der Individualverkehr wurde ebenso wie der Lkw-Verkehr zu einer immer stärkeren Konkurrenz. Gleichzeitig wurde im Zuge von Rationalisierungen Güterverladestellen geschlossen und im Personenverkehr der Bahnbus eingeführt. Militärische Interessen schützten die Bahn aber bis zum Ende des „Kalten Kriegs“. Im April 1972 endete der Dampflokeneinsatz. Danach sollten nur noch zwei Dampfloks bei Nostalgiefahrten durch Gladenbach fahren. Am 27. Mai 1995 fuhr der letzte Zug von Hartenrod nach Niederwalgern. Der Restverkehr zwischen Hartenrod und Herborn hielt sich dagegen noch bis Juni 2001. Zum Abschied fuhr nochmal eine Dampflok.

Überhaupt gab es auf dem Reststück in dessen letzten Jahren viele Nostalgiefahrten. Das historische Interesse war gestiegen. Es gründete sich sogar ein Verein, der die Strecke erhalten wollte. Allerdings waren die Grunderwerbskosten für die Übernahme der Bahnstrecke zu hoch. In der Folgezeit wurde die Strecke an einzelnen Stellen für Straßenprojekte überbaut. Ebenso wurden an zahlreichen Bahnübergängen die Gleise ausgebaut. Der Schienenklau in der Gemeinde Lohra Anfang 2006 hatte zur Folge, dass in den nächsten Monaten der Abbau geplant und umgesetzt wurde. Was bleibt ist die Erinnerung an die Bahnstrecke, die in weiteren Teilen dieser Serie noch genauer beleuchtet werden wird.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 07.01.2013 17:52 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de