



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

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 27

Die fast vergessenen kleinen Bahnen

Gladenbach. Was hat die abgebildete Lok mit der heimischen Eisenbahngeschichte zu tun? Eine ganze Menge!

Bisher haben sich alle Serienteile mit den heimischen Staatsbahnen befasst, aber es gab im Hinterland auch andere Eisenbahnen. Zu einer Zeit als die Entwicklung von Bau-, Förder-, Gruben- und Landmaschinen längst noch nicht so ausgereift war, dass sie allen Ansprüchen genügte, wurde ein großer Teil dieser Arbeit mit kleinen Eisenbahnen ausgeführt.



Diese Feldbahndiesellok wurde 1938 gebaut. Ihr Zweizylindermotor leistet bis zu 24 PS. © Stefan Runzheimer



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

Das waren die so genannten Bau-, Feld- und Grubenbahnen, so benannt nach ihrem jeweiligen Einsatzort. Diese Bahnen hatten meistens eine Spurweite von 600 Millimeter im Vergleich zur Staatsbahn die 1435 Millimeter Spurweite hatte. Die Spurweite ist der Abstand von zwei Schienen eines Gleises gemessen 14 Millimeter unter der Schienenoberkante.

Der besondere Vorteil dieser kleinen Bahnen lag darin, dass die Gleise selbst auf schwierigem Untergrund schnell und einfach verlegt werden konnten. Der geringe Rollwiderstand zwischen Rad und Schiene ermöglichte es dann große Mengen Material zu befördern. Zum Materialtransport kamen je nach Anforderung meistens Kipploren oder Flachwagen zum Einsatz. Je nach Gesamtgewicht und zu fördernder Menge wurden diese mit purer Muskelkraft, mit Zugtieren oder mit Lokomotiven bewegt.

Ein Untertageeinsatz von Lokomotiven ist im Hinterland nicht nachgewiesen. Im Schwer- und Spatbergbau von Hartenrod diente ein Pferd zur Förderung. Vieles befindet sich allerdings im Dunkeln. Oftmals gibt es nur noch ein paar alte Fotografien auf denen sich Feldbahngleis und ein paar Feldbahnwagen befinden.

Ein weiterer Anhaltspunkt sind die Lieferlisten der deutschen Lokomotivhersteller, die Jens Merte aus Himmelpforten zusammengetragen und bearbeitet hat. Über diese Listen kann man Käufer von Feldbahnloks aus dem Hinterland ausfindig machen und dann über die Geschäfte dieser Firmen und Privatpersonen Rückschlüsse über Feldbahnen im Hinterland ziehen.

Feldbahnen auch in heimischen Steinbrüchen

Ein großes Betätigungsfeld für Feldbahnen waren die heimischen Steinbrüche, solche Bahnen allerdings ohne Lokomotiven sind zum Beispiel für Rachelshausen, Rüchenbach und Hartenrod nachgewiesen, wobei die letztere, die den Diabassteinbruch mit dem Bahnhof verband, sicher die eindrucksvollste war. Die Wagen wurden am Bahnhof über eine Sturzbühne in die Wagen der Staatsbahn entleert.

Eine weitere Anwendungsmöglichkeit waren Industriebetriebe. Auf der Ludwigshütte müssen gemäß alten Fotos umfangreiche Feldbahnanlagen zum werksinternen Verschub von Material vorhanden gewesen sein. Ein anderer Industriezweig, in dem sich Feldbahnen mit am längsten halten konnten, waren die Ziegeleien. Eine solche Ziegelei, die das in der eigenen Grube gewonnene Rohmaterial mit der selbst errichteten und betriebenen Feldbahn in die eigene Ziegelfabrik transportierte, befand sich in Norden des Hinterlandes im heutigen Hatzfelder Stadtteil Reddighausen. Dort waren noch bis in die 1980er Jahre mehrere Loks sowie ein großer auf eigenen breiteren Gleisen fahrender Eimerkettenbagger, welcher das Rohmaterial in die Loren der Züge füllte, im Einsatz zu beobachten.

Die Lokomotiven wurden nach ihrem Einsatzende an norddeutsche Torfwerke verkauft, dem letzten großen Einsatzbereich von Feldbahnen, da auf dem dortigen Untergrund Straßenfahrzeuge nicht weit vorankommen. Sie sind heute noch in Norddeutschland vorhanden.



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

Ein weiterer großer Einsatzbereich für Feldbahnen waren Bauarbeiten. Dann sprach man auch von Baubahnen. Bereits um die eigentlichen Staatsbahnstrecken im Hinterland zu errichten kamen solche Baubahnen, damals noch mit winzigen Dampfloks zum Einsatz. Aber auch Kanal- und Flussbauarbeiten konnten mögliche Anwendungsgebiete sein, ebenso wie der Straßenbau.

Die wohl letzte Anwendung für Baubahnen im Hinterland war der Bau der Straße von Rachelshausen über das Landratskreuz nach Bottenhorn. In diesem unwegsamen Gelände kamen mindesten drei Diesel-Lokomotiven zum Einsatz. Diese gehörten einem großen Bauunternehmen aus Gönnern, welches den Bau ausführte.

Nachdem die Loks nicht mehr für Bauarbeiten benötigt wurden, da die Baumaschinen inzwischen weiterentwickelt worden waren, wurden diese in der Frankfurter Niederlassung der Firma zunächst eingelagert und schließlich an Eisenbahnfreunde verkauft.

Die abgebildete Lok ist eine davon. Sie befindet sich noch heute einsatzfähig im Frankfurter Feldbahnmuseum, wo auch das Bild entstand.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 06.09.2013 17:31 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de