



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

**Oberhessische Presse**  
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 31

## Besondere Güter, besonderes Signal

**Gladenbach.** Der Bahnhof Bischoffen befand sich im Aartal und war am Ende der Bahnzeit der einzig verbliebene Kreuzungsbahnhof der Strecke.

Als 1902 die Aar-Salzböde-Bahn auf voller Länge in Betrieb genommen war, wurde auch der Bahnhof von Bischoffen dem Verkehr übergeben. Das Bahnhofsgebäude war von seinem Stil her an die anderen größeren Bahnhöfe an der Aar-Salzböde-Bahn angelehnt. Der Bahnhof verfügte über vier durchgehende Gleise sowie ein Gleis an der Ladestraße.



*Aus Herborn kommt ein Spritzzug in Bischoffen an und wartet auf die Kreuzung mit dem planmäßigem Personenzug. Dieser Spritzzug diente der Unkrautbekämpfung und verkehrte wenige Wochen nachdem die Verbindung von Hartenrod nach Niederwalgern eingestellt worden war, zwischen Herborn und Hartenrod.*

© Otto Runzheimer



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

Dort wurden nicht nur Güter für die umliegenden Orte umgeschlagen, sondern sogar Erz, welches im Biebertal gewonnen und mit Fuhrwerken angefahren in Eisenbahnwaggons verladen wurde. Dieser auf den ersten Blick große Umweg war in bestimmten Fällen wirtschaftlich, weil die Staatsbahn der mittelhessischen Eisenerzindustrie jahrzehntelang großzügige Rabatte auf den Transport gaben und somit bestimmte Absatzmärkte für das Erz erst erschloss.

### **Staatsbahn sticht Privatbahn aus**

Die das Biebertal erschließende Biebertalbahn hingegen war - bis zur Verstaatlichung, die nach dem Krieg durch die hessische Landesverfassung verfügt wurde - eine echte Privatbahn. Deshalb konnte sie keine solchen Rabatte gewähren und verlor diese Transporte in bestimmten Fällen auf dem geschilderten Weg.

Kurz vor dem Ersten Weltkrieg erhielt Bischoffen, wie andere wichtige Bahnhöfe der Strecke auch, ein Stellwerk und Einfahrtsignale. Spätestens ab Anfang der 1950er Jahre war klar, dass es mit dem Betrieb der Nebenbahnen in der Bundesrepublik aus wirtschaftlicher Sicht so nicht weitergehen konnte. Deshalb setzte eine Modernisierungswelle ein, bei der auch in personeller Hinsicht vieles rationalisiert wurde.

Am deutlichsten sichtbar war dies für die Bevölkerung dadurch, dass nun zu Randzeiten ein moderner Schienenbus unterwegs war und nicht mehr ein Dampfzug mit mehreren Wagen und deutlich höheren Kosten für eine handvoll Passagiere eingesetzt werden musste. Doch auch bei der Infrastruktur gab es Veränderungen. Der Zugleitbetrieb wurde eingeführt, wodurch an vielen Bahnhöfen Personal, welches die Zugkreuzungen - also das Ausweichen zweier Züge auf der eingleisigen Strecke - abwickelte, entfiel.

Solche Kreuzungen wurden in Bischoffen, durch das Zugpersonal in Rückmeldung zu dem in Hartenrod stationierten Zugleiter durchgeführt. Dieses Verfahren soll nun stark vereinfacht am schon auf zwei Gleise zurückgebauten Bahnhof geschildert werden.

### **Im Bahnhof Bischoffen kreuzten sich die Züge**

In der Ausgangssituation, die als Grundstellung bezeichnet wird, lagen die beiden Weichen so, dass die Züge immer durch das nicht am Bahnhofsgebäude liegende Gleis fahren konnten, also auch wenn nur ein Zug unterwegs war und keine Kreuzungen stattfinden sollten. Bei Kreuzungen kam in der Regel immer der Zug aus Herboren mit seinem aus Triebfahrzeugführer und Zugführer bestehendem Personal zuerst an. Der Triebfahrzeugführer hielt den Zug an der dafür vorgesehenen Stelle im Bahnhof an und der Zugführer verließ den Zug und ging zum Bahnhofsgebäude, wo sich die Technik befand. Dort machte er dem Zugleiter in Hartenrod Meldung, dass der Zug aus Herboren in Bischoffen angekommen ist.



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

Dann stellte der Zugführer beide Weichen auf das leere Gleis um und erteilte dem anderen Zug, der in der Regel schon wartete, den Einfahrtbefehl. Dies geschah durch ein besonderes zum Schluss nur noch selten zu findendes Signal, bestehend aus einem blinkenden Licht auf einer so genannten Trapeztafel, welches das Einfahrtsignal ersetzt hatte. Blinkte dieses Licht durfte der Zug aus Richtung Hartenrod einfahren.

Es wurde wieder Meldung gemacht und der Zugleiter erteilte die angeforderten Fahrerlaubnisse für die Weiterfahrten der Züge. Der Zug nach Herborn erhielt der Abfahrauftrag und setzte seine Fahrt nach Herborn fort. Erst danach konnte der Zugführer des Zuges von Herborn in Richtung Hartenrod / Niederwalgern die beiden Weichen wieder umlegen, also die Grundstellung wieder herstellen und somit auch dieser Zug nach Erteilung des Abfahrauftrags seine Reise fortsetzen.

Bis 1995 gehörte Bischoffen neben Hartenrod und Gladenbach zu den drei letzten Kreuzungsbahnhöfen. Als nach dem 27. Mai 1995 Hartenrod Endpunkt von Herborn aus war, war Bischoffen bis Juni 2001 der letzte Kreuzungsbahnhof der Strecke. Das Bahnhofsgebäude wurde verkauft und teilweise umgebaut.

*von Stefan Runzheimer*

*Veröffentlicht am 10.10.2013 18:36 Uhr*



Quelle: [www.op-marburg.de](http://www.op-marburg.de)