



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

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 25

Gebäude sind Gesichter der Bahn

Gladenbach. Im Jubiläums- Serienteil begeben wir uns auf eine Reise durchs Hinterland und machen an interessanten Bahn- Gebäuden Station.

Als vor über 130 Jahren das Eisenbahnzeitalter im Hinterland begann, wurde das Bild der Eisenbahn im kollektiven Gedächtnis der Bevölkerung besonders durch die Bahnhöfe und ihre Gebäude geprägt. Dabei gab es durchaus verwandte Bautypen, aber auch Beispiele, wo ganze Bahnhofsgebäude durch komplette Neubauten ersetzt wurden.



Dieses Gebäude in Gladenbach wurde einst von der Bahn errichtet und diente früher als Wohnhaus für Eisenbahner..

© Stefan Runzheimer



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

Bei den Bahnhofsgebäuden von Bischoffen, Weidenhausen und Gladenbach kann man sofort sehen, dass sie, wenn man so will, aus demselben Baukasten entstanden sind, gleiches gilt für das Bahnhofsgebäude von Hartenrod, wenngleich man es wegen des weißen Außenanstrichs nicht sofort vermuten würde.

Dabei wirkt allerdings das Gladenbacher Bahnhofsgebäude, unter Berücksichtigung der früheren Bedeutung des Bahnhofs, etwas zu klein geraten. Dieser Umstand klärt sich auf, wenn man die Bahnhofstraße 74 berücksichtigt, denn dieses Gebäude wurde einst als Wohnhaus für die Bahnbediensteten errichtet und gehörte der Staatsbahn.

In Wommelshausen hat ein Beispiel für den zweiten Gebäudetyp die Zeiten überdauert. Ein solches war wohl ursprünglich in Endbach vorhanden, wurde aber, nachdem der Ort zum Bad aufgestiegen war, durch einen standesgemäßerer Neubau ersetzt, der auch die Kurverwaltung beherbergte. Der dritte Typ waren einfache Unterstellhallen verschiedener Ausführungen, wie man sie besonders an den Haltepunkten etwa in Mornshausen und Erdhausen antreffen konnte.

Dabei war früher der Unterschied zwischen Bahnhof und Haltepunkt dahingehend definiert, dass bei einem Bahnhof mindestens eine Weiche vorhanden war. Bei den Bahnhofsgebäuden an der Scheldetalbahn in Breidenbach, Wolzhausen, Niedereisenhausen und Gönnern war das Mauerwerk immer verputzt beziehungsweise mit Holz oder Schiefer verkleidet. Lixfeld hatte ein kleineres Bahnhofsgebäude. Frechenhausen, Quotshausen, Wiesenbach und Breidenstein waren Haltepunkte mit einfachen Unterstellmöglichkeiten für die Reisenden.

Im Norden war Holz dominierender Baustoff

Während in Frechenhausen ein schmucker Fachwerkbau und in Quotshausen immerhin noch ein mit einer Tür versehener Bau zur Verfügung stand, hatte man anderswo nur einen mehr oder weniger effektiven Witterungsschutz. Im oberen Lahntal waren und sind Wallau, Biedenkopf, Friedensdorf und Buchenau Bahnhöfe geblieben. Dabei wurde in Wallau nach dem Zweiten Weltkrieg das Bahnhofsgebäude durch einen vor ein paar Jahren abgerissenen Neubau ersetzt, und auch Buchenau hatte früher ein einfacheres Gebäude. Die Bahnhöfe Carlshütte und Ludwigshütte sind ebenso wie der Haltepunkt Eckelshausen Geschichte. Wilhelmshütte hat noch sein Bahnhofsgebäude, ist aber seit Jahren nur noch Haltepunkt, und in Biedenkopf befindet sich mit dem Haltepunkt Biedenkopf Schulzentrum die jüngste Bahnstation im Hinterland. Im Norden des Hinterlands war hingegen Holz ein dominierender Baustoff bei der Errichtung der Bahnhofsgebäude, da nun nicht mehr nur der Güterschuppen, sondern auch die Obergeschosse in Fachwerkbauweise errichtet wurden.



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

Die Bahnhöfe Bromskirchen und Allendorf stehen für diesen Typ. Dodenau, Reddighausen, Holzhausen und Hatzfeld hatten – da sie an einer anderen Strecke lagen – wieder Bahnhofsgebäude ähnlich denen an der Scheldetalbahn, jedoch mit anderer Dachform, erhalten. Dabei wurde das Battenberger Bahnhofsgebäude ebenso wie das Breidenbacher mit einem Geschoss weniger errichtet. An den Haltepunkten Eifa, Reddighäuser Hammer, Battenberg-Auhammer, Battenfeld und Rennertehausen mussten einfache Wartehäuschen genügen. Davon existieren noch Battenfeld und Battenberg-Auhammer allerdings ohne jeden Unterstand. Bei dieser ganzen Aufzählung darf nicht vergessen werden, dass die genannten Bahnhöfe und Haltepunkte nie alle zeitgleich existierten, so wurden etwa die Haltepunkte Eckelshausen und Reddighäuser Hammer erst in den 1950er-Jahren errichtet, sind aber auch schon längst wieder Geschichte. Ebenso wie manche Gebäude längst abgerissen sind, wurden andere durch neue Eigentümer teilweise stark umgebaut, und nicht wenige Bahnhöfe wurden im Laufe der Jahre zu Haltepunkten zurückgebaut.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 24.10.2013 16:20 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de