



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

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 32

Neue Fakten zur Strecken-Geschichte

Gladenbach. In einer überarbeiteten und stark erweiterten Neuauflage ist das Werk von Markus Hemberger wieder lieferbar.

Seit nunmehr über zehn Jahren erforscht der Kirchverser Markus Hemberger die Geschichte der Aar-Salzböde-Bahn. Vor einigen Jahren hat er beschlossen seine Forschungsergebnisse nicht nur in Vorträgen sondern auch in Form einer Broschüre der interessierten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Dadurch entstanden immer neue Kontakte und es konnte immer mehr Quellenmaterial zusammengetragen werden, mit dem es möglich war, weitere Lücken in der Forschung zu schließen. Besonders die Erkenntnisse, die er bei einem Besuch im Hessischen Hauptstaatsarchiv in Wiesbaden zu Tage fördern konnte, bewogen ihn zu der stark erweiterten Neuauflage, wie Hemberger erläutert.



Markus Hemberger beschäftigt sich mit der heimischen Eisenbahngeschichte.

© Stefan Runzheimer



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

Dabei konnte die Zeit vom Bahnbau bis zum Ersten Weltkrieg nun genauer erforscht werden. So ist das Werk auf über 60 Seiten angewachsen. Eine weitere wichtige Quelle waren Originalunterlagen aus dem Bahnhof Gladenbach, die vor vielen Jahren nach starken Vandalismus am Bahnhofsgebäude auf den Grünflächen um das Gebäude umher flogen und die Hemberger teilweise sichern und restaurieren konnte.

Anhand mehrerer Personalakten aus diesem Fund, die von der Anfangszeit der Aar-Salzböde-Bahn bis etwa 1930 reichen, wird so manches über die damaligen Arbeitsbedingungen, die sozialen Verhältnisse besonders im Hinblick auf berufliche Werdegänge, aber auch auf Disziplinierungsmaßnahmen deutlich.

Spannend sind auch die ausgewerteten Briefwechsel aus der Bauzeit der Bahn und ihren ersten Betriebsjahren, welche im Staatsarchiv in Marburg lagern. In ihnen wird nicht nur deutlich, welche Begleitarbeiten im Zuge des Bahnbaus ausgeführt werden mussten, sondern welche - vor allem wirtschaftliche - Hoffnungen die Menschen im Salzbödetal mit dem Bahnbau verbanden.

Aber auch historische Planunterlagen und vor allem Bilder kommen in dieser Neuauflage nicht zu kurz. Die Bilder reichen von Mai 1894, als der erste Abschnitt von Niederwalgern nach Weidenhausen in Betrieb genommen wurde, bis zum Abbau der Strecke.

Die erste Phase dieses Abbaus brachte die Bahn, die auch unter Eisenbahnfreunden stets im Schatten der Benachbarten Scheldetalbahn stand, noch einmal bundesweit in die Schlagzeilen. Damals beobachtete Markus Hemberger bei Damm Abbauarbeiten und verfasste einen Nachruf auf die Strecke, welchen er der Oberhessischen Presse (OP) vorlegte. Bei den Recherchen der OP bei der DB, warum man ausgerechnet jetzt nach vielen Jahren ohne Zugverkehr mit dem Abbau begann, platzte die Bombe: Bei der DB wusste man nichts vom Abbau. Der Abbau war illegal und das Werk der Schrottmafia. Die vermeintlich offiziellen Schreiben mit dem imitierten Briefkopf der DB an die Bürger der „Stadt Damm“ eine plumpe Fälschung.

Weiteren Raum nimmt eine Fahrt auf der Strecke ein, an der am Rande Zahlreiche Besonderheiten dieser Strecke in Erinnerung gerufen werden, die in zwei weiteren Etappen 1901 und 1902 über Hartenrod bis Herborn verlängert wurde.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 24.10.2013 19:15 Uhr

Quelle: www.op-marburg.de