



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

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 33

Hunderte Arbeiter wühlen Tunnel

Gladenbach. Unzählige Kunstbauten waren notwendig, um die Bahnstrecken im Hinterland zu realisieren.

Neben politischen Forderungen und Zwängen sind es seit Beginn des Eisenbahnzeitalters vor allem auch topografische Begebenheiten, die den Verlauf von Bahnstrecken entscheidend beeinflussen.



Der Bromskirchener Tunnel wird im Herbst aus Artenschutzgründen mit Holztoren verschlossen und im Frühjahr wieder geöffnet. Dann kann man den Radweg, der durch den Tunnel geht, wieder befahren.

© Stefan Runzheimer



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

Während im Flachland spätestens ein die Bahnlinie kreuzender Entwässerungsgraben zumindest einen kleinen Durchlass erfordert, sind die Anforderungen im Bergland deutlich größer. Deshalb sind die Art und die Anzahl an Kunstbauten erheblich umfangreicher. Zum einen ist es unmöglich, jeder Krümmung des Tals oder des Flusslaufes zu folgen, zum anderen ist auch nicht jede beliebige Neigung für eine Bahnstrecke realisierbar. Als Folge waren zahlreiche Einschnitte in die Mittelgebirgslandschaft nötig. Diese wurden ohne große technische Hilfsmittel gegraben und der Aushub mit Feldbahnen abtransportiert. Zielort war in der Regel der weitere Streckenverlauf, an dem mit dem Aushub ein Damm errichtet wurde.

Da nur in den seltensten Fällen ein massiver Fels vorhanden ist, welcher wiederum annähernd senkrechte Wände in den Einschnitten ermöglichen würde, kommt es bei einem immer tieferen Einschnitt zu einer massiven Steigerung der Aushubmenge, weil die Oberkanten des Einschnitts, durch dessen Trichterform, immer weiter auseinanderliegen. Die damit verbundenen Kosten lassen ab einem bestimmten Punkt einen Tunnel wirtschaftlicher werden.

Im Hinterland gibt es drei Eisenbahntunnel, in denen inzwischen die Gleise im Zuge des Streckenrückbaus entfernt wurden. In diesem Teil sollen der Bromskirchener Tunnel der Strecke Frankenberg - Winterberg - Nuttlar und der Hartenroder Tunnel an der Aar-Salzböde-Bahn Niederwalgern - Herborn besprochen werden. Beiden Tunneln gemein ist die Tatsache, dass sie Wasserscheiden unterqueren. Der Hartenroder Tunnel liegt unter der von Aar und Salzböde und somit der zwischen Dill und Lahn. Der Bromskirchener Tunnel unterquert jene zwischen Linsperbach und Nuhne, die beide in die Eder münden. Der Bromskirchener Tunnel ist 325 Meter lang und nahezu grade. Bei seinem Bau von 1906 bis 1908 kam es zu mehreren Schwierigkeiten, wie Dieter H. Neliba in seinem im Eigenverlag erschienen Buch „Vom Sauerland ins Hessenland. Chronik der Eisenbahnstrecke zwischen Bestwig (Westfalen) und Frankenberg (Eder)“ 1994 rückblickend berichtete. So war das Pulver für die Sprengungen im Tonschiefergestein des Tunnels zunächst im Privatbesitz eines Bromskirchener Kaufmanns und Gastwirts gelagert. Als dort Anfang Mai 1907 ein Feuer ausbrach traute sich niemand einen Löschversuch zu unternehmen, da in der Bevölkerung bekannt war, was dort lagerte. So brannte das Anwesen ab.

Nichtsdestotrotz wurde am 8. Juni 1907 der Durchstich des Tunnels gefeiert und im Frühjahr 1908 war der Tunnel fertig. Allerdings zeigten sich im September 1908, also nur drei Monate vor der Streckeneröffnung, ernste Probleme. Wie Neliba weiter berichtet, war das Gewölbe stellenweise dem Wasserdruck im Berg nicht gewachsen, sodass es undicht wurde. Um dem Problem Herr zu werden wurde oberhalb des Tunnelgewölbes ein kleiner Stollen aufgeföhrt, der einzig dazu dient, die Schwachstellen mit Beton zu verstärken.



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

Sozial- und Statik-Probleme

Auch soziale Spannungen blieben angesichts von Hunderten Fremdarbeitern in einem kleinen Dorf nicht aus: Es kam zu Zechprellereien und Schlägereien mit teils erheblichen Personen- und Sachschäden.

Dasselbe Bild bot sich in Hartenrod rund 10 Jahre vorher. Der dortige Tunnel wurde 1902 dem Betrieb übergeben, ist mit 700 Meter, mehr als doppelt so lang wie der Bromskirchener und weist zudem eine starke Krümmung auf. Im Zweiten Weltkrieg blieben beide Tunnel befahrbar und wurden nicht wie andere zu unterirdischen Rüstungsfabriken umgebaut.

Während es bis heute für den noch im DB-Eigentum befindlichen Hartenroder Tunnel kein Nutzungskonzept gibt, wird der Bromskirchener vielfältig genutzt. Als Mitte der 1980er eine neue Kläranlage an der Nuhne errichtet wurde, konnte das auf dem alten Bahnhof entstandene Industriegebiet nicht einfach angeschlossen werden. Da die Errichtung einer zweiten Kläranlage oder einer Pumpstation, um das Abwasser über die Wasserscheide zu pumpen, sehr unwirtschaftlich gewesen wäre, kaufte man für einen geringen Betrag den Tunnel von der DB und verlegte einen Abwasserkanal hindurch. Vor einigen Jahren kam noch ein Radweg hinzu. Dieser ist aus Artenschutzgründen in der kalten Jahreszeit jedoch geschlossen.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 03.11.2013 18:21 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de