

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75 – Schweiz sFr. 19,80

Belgien, Luxemburg € 14,40 – Niederlande € 15,85

Italien, Spanien, Portugal (con.) € 16,25

Joachim Seyferth

Main-Weser-Bahn

Frankfurt (M) – Gießen – Kassel

SONDER

2
2019



Mit Zubringerstrecke
Hanau – Friedberg (Hessen)



DAMPF-PARADIES AM BROCKEN

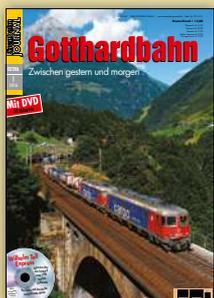
Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



DR in den 80ern
Best.-Nr. 701501



Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601



E 44
Best.-Nr. 701602



DB und DR
Best.-Nr. 701701



Baureihe 218
Best.-Nr. 701702



V 200
Best.-Nr. 701801



Baureihe 01
Best.-Nr. 701802

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,-



NEU

Brockenbahn, Harzquerbahn und Selketalbahn bilden Deutschlands längstes Schmalspur-Streckennetz. Das neue EJ-Extra porträtiert die drei Bahnen und ihre Triebfahrzeuge, die sehr unterschiedlichen Dampflok-Bauarten stehen dabei im Mittelpunkt. Auch über den Winterdienst mit Schneepflügen und Schneeschleudern und den einst umfangreichen Güterverkehr wird berichtet. Behandelt wird zudem die ebenfalls meterspurige Südharz-Eisenbahn Walkenried-Braunlage mit Abzweig nach Tanne, die bereits 1963 ihren Betrieb einstellte. Separate Kapitel informieren über die fünf Regelspurstrecken, die früher in den Harz hineinführten: die legendäre Rübelandbahn, die „Wipperliese“ und die drei teils längst stillgelegten Bahnlinien nach Altenau, St. Andreasberg und Stolberg.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD

Best.-Nr. 701901 | € 15,-



www.facebook.de/vgbahn

DIE KLEINE NORD-SÜD-STRECKE

... hätte durchaus ihre Bezeichnung werden können, denn immerhin verläuft sie ganze zweihundert Kilometer in dieser Richtung mitten durch Deutschland – und gar nicht so weit getrennt von der großen Nord-Süd-Strecke zwischen Würzburg und Hannover, mit der sie via die heutige „Vogelsbergbahn“ zwischen Gießen und Fulda oder die ehemalige „Kanonenbahn“ mit ihrem Abschnitt Treysa – Malsfeld – Eschwege sogar verbunden ist oder war. Und tatsächlich nahm sie einen Teil der umfangreichen überregionalen Nord-Süd-Ströme auf der Schiene auf und dient auch heute noch für einen kleiner gewordenen Teil dieser Verkehre, die wegen Bauarbeiten oder Betriebsstörungen auf der „richtigen“ Nord-Süd-Strecke und daraus resultierenden großräumigen Umleitungen aber stark anwachsen können und temporär an den ehemaligen Glanz der Main-Weser-Bahn erinnern.

Ihre Kilometrierung endet genau bei Kilometer 199,8 in Frankfurt am Main, doch liegt ihr Kilometer 0,0 in der nordhessischen Metropole Kassel auch an der Weser? Die beginnt doch erst beim Zusammenfluss von Werra und Fulda bei Hann. Münden, also etwa dreißig Kilometer nordöstlich von Kassel! Liegen Kassel und der südliche Trennungsbahnhof Guntershausen, zu dem auch die Main-Weser-Bahn gehört, nicht etwa an der Fulda?

Die Auflösung ist – wie so oft – historischer Natur: Bei der Streckenplanung um 1840 gab es mit dem Großherzogtum Hessen (1806 – 1918) mit Sitz in Darmstadt und dem Kurfürstentum Hessen (1814 – 1866) mit Sitz in Kassel gleich zwei Hessen. Die neue Bahn sollte vom Main bis an die äußerste Nordspitze Hessens, nämlich bis Karlshafen an der Weser, reichen. Die Verbindung dieser beiden Flüsse und ihrer Häfen mit der neuen Eisenbahn schien damals bedeutsam, doch die Strecke wurde letztlich nur bis Kassel geführt – der Name „Main-Weser-Bahn“ blieb jedoch bis heute erhalten!

Zwischen 1849 und 1852 in mehreren Teilabschnitten eröffnet, wuchs die Strecke schnell zu einer durchgehenden Verbindung zwischen Frankfurt und Kassel zusammen. Ihre Linienführung kommt ohne ein einziges Tunnelbauwerk aus, obwohl sie nach unproblematischem Verlauf durch die flache Wetterau und entlang der Lahnniederungen hinter Marburg ins Bergland führt und zwischen Stadtallendorf und Neustadt am Höhenzug „Neustädter Sattel“ die 280 Meter hoch gelegene Wasserscheide zwischen Rhein und Weser überwindet.

Zwischen Lollar und Treysa war die Main-Weser-Bahn einst auch Bestandteil der insgesamt 805 Kilometer langen so genannten „Kanonenbahn“, die als militärstrategische Bahnstrecke von Berlin nach Metz in den Jahren 1854 bis 1882 entstand. Im südlichen Abschnitt zwischen Frankfurt und Gießen erlangte die Main-Weser-Bahn zusammen mit der Verbindung zwischen Hanau und Friedberg große Bedeutung nicht nur für den Nord-Süd-Verkehr, sondern auch für die schweren Gütertransporte zwischen dem Ruhrgebiet und Süddeutschland. Auf der Gesamtstrecke wurden Friedberg, Gießen, Marburg und Treysa zu wichtigen Knotenpunkten mit zusammen rund einem Dutzend abgehender Strecken, die neben dem Durchgangsverkehr für ein hohes regionales Verkehrsaufkommen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr sorgten.

Höhepunkte vor der Elektrifizierung (1965 zwischen Frankfurt und Gießen sowie 1967 auf der Gesamtstrecke) waren die Dampfschnellzüge mit kohle- und ölgefeuerten 01¹⁰ des Bw Kassel sowie der Einsatz der in nur zwei Exemplaren vorhandenen und stromlinienverkleideten Baureihe 10. In alten Kursbüchern sind bedeutende Fernschnellzüge wie „Komet“, „Senator“ oder „Roland“ verzeichnet.

Ein entscheidender Einschnitt bei den hochwertigen Reisezugleistungen wurde durch die vollständige Inbetriebnahme der



DB-Uhr am Bahnhof Gießen

FOTO: MICHAEL HUBRICH

Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg und die Aufnahme des ICE-Verkehrs im Jahre 1991 hervorgerufen, da sich die Fahrzeit von Frankfurt nach Kassel via Fulda nun um mindestens vierzig Minuten verkürzte. Die Folge waren eine deutliche Ausdünnung des Personenfernverkehrs und zunächst Ersatz durch den Interregio. Heute fahren immerhin noch zweistündliche IC-Züge, die zwischen Frankfurt und Kassel-Wilhelmshöhe aber nur drei bis fünf Minuten schneller sind als der ebenfalls zweistündlich verkehrende Regionalexpress ...

Wie bei vielen Strecken ist somit der regionale Personenverkehr mit unterschiedlichsten Fahrzeugeinsätzen auch bei der Main-Weser-Bahn der heutige Gewinner. Im Speckgürtel von Frankfurt und Kassel, aber auch bei Gießen und Marburg begegnet man dem steigenden Pendlerverkehr mit Streckenausbauten und neuen Haltepunkten, dabei vor allem mit dem derzeit begonnenen viergleisigen Ausbau zwischen Frankfurt West und Friedberg. Die neue Bestimmung der „kleinen Nord-Süd-Strecke“ liegt also eindeutig beim Personenverkehr, während die Verbindung der Häfen zwischen Main und Weser auf der Schiene ohnehin nur historisches Wunschdenken war.

JOACHIM SEYFERTH



Links: Die schwere sechsachsige 150 war über viele Jahre eines der prägenden Fahrzeuge der Main-Weser-Bahn. Am Morgen des 21. Mai 1992 heult eine der Maschinen bei Friedberg in Richtung Bad Nauheim. Das Vorsignal gehört zur Strecke Friedberg–Nidda.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Rechts: Der südliche Ausgangspunkt der Main-Weser-Bahn ist der große Frankfurter Hauptbahnhof bei Streckenkilometer 199,8. Gut zu erkennen sind die hinten nach rechts (Norden) abzweigende Strecke sowie das große Bw 1 mit der Lokhalle.

FOTO: DR. LUTZ MÜNZER

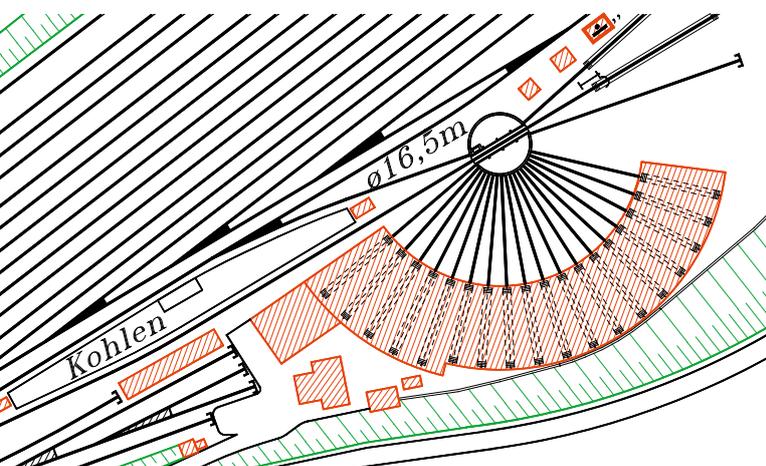
14 Eine Bahnstrecke quer durch zwei hessische Staaten, von Fluss zu Fluss. Nach langem Tauziehen war 1850 die Main-Weser-Bahn fertiggestellt.

FOTO: SAMMLUNG HANS KOBSCHÄTZKY



22 Die Hochzeit der Main-Weser-Bahn: Lange Güterzüge, legendäre Schnellzüge und dazwischen Dampflok raritäten wie die Neubaudampfloks der Reihen 10 und 66.

FOTO: WERNER WÖLKE



42 Bahnbetriebswerke mit unterschiedlichen Funktionen zogen sich wie Perlen an einer Kette an der Strecke entlang. Wir porträtieren die Stationen und zeigen Gleispläne.

ZEICHNUNG: KLAUS PÖHLER



62 Zwischen Friedberg und Hanau dient die „Main-Wetter-Bahn“ als leistungsfähige, aber mittlerweile eher sparsam genutzte Ausweichstrecke für den Güterverkehr.

FOTO: MATHIAS OESTREICH



Titelbild

110 348 am 10. April 1990 mit
IR 1777 bei Altenbrunlar.
TITELFOTO: GEORG WAGNER



38 Bei Kilometer 76,0 befindet sich die Blockstelle Wasserscheide im Wald. Hier entscheidet sich, über welchen Strom der Regentropfen in die Nordsee fließt.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH



72 Zwischen Frankfurt und Friedberg kommt der dringend nötige viergleisige Ausbau der Strecke nur zögerlich voran. Die Gegenwart und Zukunftsaussichten der „MWB“.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

INHALT

- 3** EDITORIAL
- 6** GALERIE
- 14** 200 KILOMETER BAHN DURCH ZWEI HESSEN
Die Entstehung und die Historie der Main-Weser-Bahn
- 22** MIT VOLLDAMPF DURCHS 20. JAHRHUNDERT
Die Reichsbahn- und die Bundesbahnzeit
- 38** BLOCK WASSERSCHIED
Ein Männlein steht im Walde
- 42** LOKSTATIONEN
Vom Groß-Bw zur Außenstelle
- 60** STOLZE SCHWÄNE
Die beiden Loks der Baureihe 10
- 62** DIE MAIN-WETTER-BAHN
Die Strecke Friedberg – Hanau
- 72** VIERGLEISIG IN DIE ZUKUNFT
Die Neuzeit und ein Ausblick
- 86** QUELLENHINWEISE UND LITERATUR
- 88** FACHHÄNDLER-ADRESSEN
- 90** IMPRESSUM UND VORSCHAU



Fast 40 Jahre her: Am 11. Mai 1980 rauscht eine 103 mit dem bunten D 371 über die Main-Weser-Bahn bei Altenbrunslar durch das Edertal Richtung Frankfurt (Main).

FOTO: GEORG WAGNER





Abgesehen von zahlreichen kleineren Flussbrücken über Eder, Schwalm und Lahn sowie Kreuzungs- und Überwerfungsbauwerken im Raum Kassel besitzt die Main-Weser-Bahn keine nennenswerten Kunstbauten. Ausnahme ist das 275 Meter lange Rosentalviadukt nördlich von Friedberg, das 1982 durch eine parallel geführte Betonkonstruktion ersetzt wurde. Das alte Rosentalviadukt mit 24 Bögen („24 Hallen“) steht seither unter Denkmalschutz und wird betrieblich nicht mehr genutzt. Im Februar 1958 führte 44 441 einen Güterzug über das Viadukt.

FOTO: CARL BELLINGRODT/SAMMLUNG DR. HUFNAGEL







Ein Bildklassiker eines eher unscheinbaren Streckenabschnitts: 151 084 passiert am 30. Juni 1987 mit einem Güterzug Richtung Norden zwischen Friedberg und Gießen eine Feldwegbrücke bei Kirch Göns.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH



Die markante Ruine der im 11. Jahrhundert errichteten Altenburg mit ihrem schlanken Bergfried steht unmittelbar an der Main-Weser-Bahn bei Felsberg. Am 31. März 1990 zieht 110 168 den Interregio 1578 durch den Frühlingstag.

FOTO: GEORG WAGNER



110 168-2

DB

200 KILOMETER BAHN DURCH ZWEI HESSEN

Ausgerechnet der historische Güterverkehr per Dampfschiff machte dem Bau von Mittelgebirgsstrecken wie der Main-Weser-Bahn „Beine“. Und ursprünglich sollte diese Bahn von Frankfurt am Main sogar bis an die Weser bei Karlshafen führen – daher ihr bis heute bestehender Name



Das Empfangsgebäude von Gunterhausen wurde ab 1846 nach Plänen von Julius Eugen Ruhl im Stil des romantischen Klassizismus mit zwei einstöckigen Flügeln ausgeführt. Das turmartige Mittelteil wurde später oberhalb des Erdgeschosses leider abgetragen. Die Aufnahme entstand um 1900.

FOTO: HANSMANN/ARCHIV MALTE WERNING

Auch das Empfangsgebäude von Marburg (Lahn) wurde von Ruhl entworfen und zwischen 1847 und 1850 gebaut. Es wurde allerdings im Zuge einer Erweiterung des Bahnhofs 1907 durch einen Neubau ersetzt.

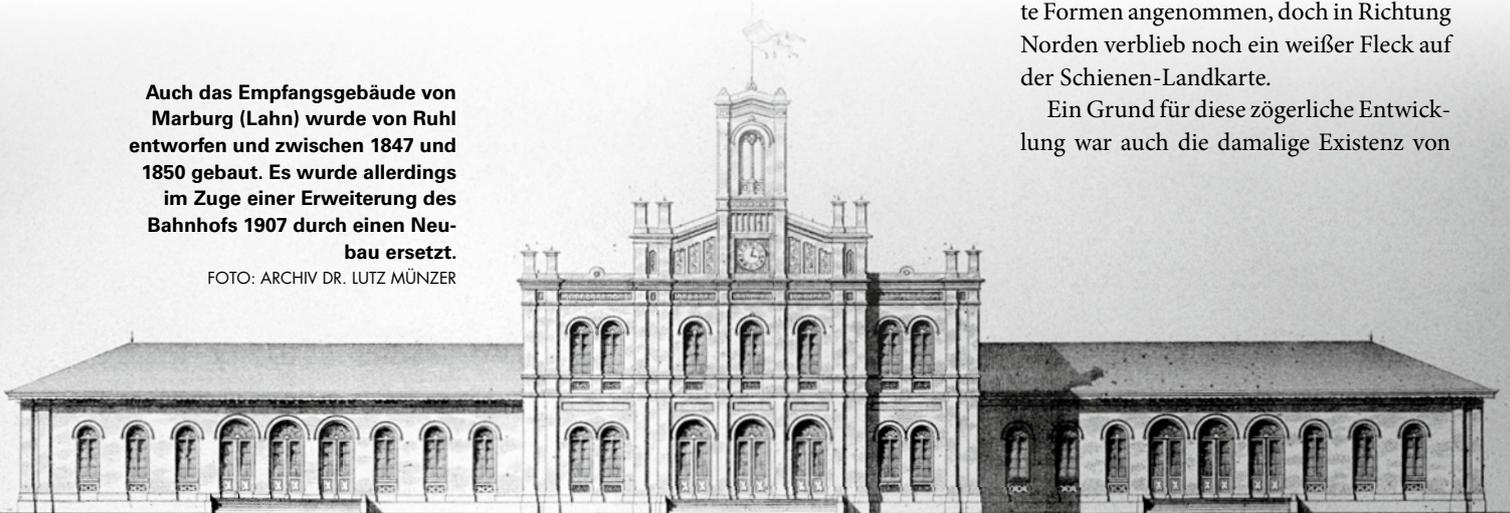
FOTO: ARCHIV DR. LUTZ MÜNZER

Ihre schließlich projektierten 200 Kilometer zwischen dem Main und Kassel wurden in der aus heutiger Sicht nahezu unglaublichen Zeit von nur rund sechs Jahren gebaut. Nacheinander wurden mehrere Teilabschnitte eröffnet und in ihrer Gesamtheit schon bald ein voller Erfolg für die Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung entlang ihres Einzugsgebietes. Auch die Entstehung von Konkurrenzlinien wie der „Bebra-Hanauer Eisenbahn“ via Fulda konnte ihren Status über ein Jahrhundert lang kaum antasten.

Die Main-Weser-Bahn hat ihre Entstehung weniger dem Main und der Weser, sondern vielmehr und zunächst unvermutet dem Rhein zu verdanken. Dort nahm in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts,

also um 1800 bis 1840, der Güterverkehr per Dampfschiff immer mehr zu. Er wurde zunehmend zur Konkurrenz auch zur historischen B 3, eine der bedeutendsten alten Reichs- und Handelsstraßen in Deutschland, die vom Norden aus dem Raum Hildesheim her kommend zwischen Kassel und Frankfurt auch als „Alte Reichsstraße nach Frankfurt“ bezeichnet wurde. Offensichtlich war es wirtschaftlicher, Güter – statt mitten durchs hessische Mittelgebirge auf dem Landwege – „außen herum“ auf dem Wasserwege zu transportieren. In der Folge änderten sich natürlich auch die Strukturen von Industrieansiedlungen; Hessen drohte in eine Randlage zu geraten. Zwar hatten die ersten Eisenbahnverbindungen von Frankfurt nach Süden, Osten und Westen konkrete Formen angenommen, doch in Richtung Norden verblieb noch ein weißer Fleck auf der Schienen-Landkarte.

Ein Grund für diese zögerliche Entwicklung war auch die damalige Existenz von



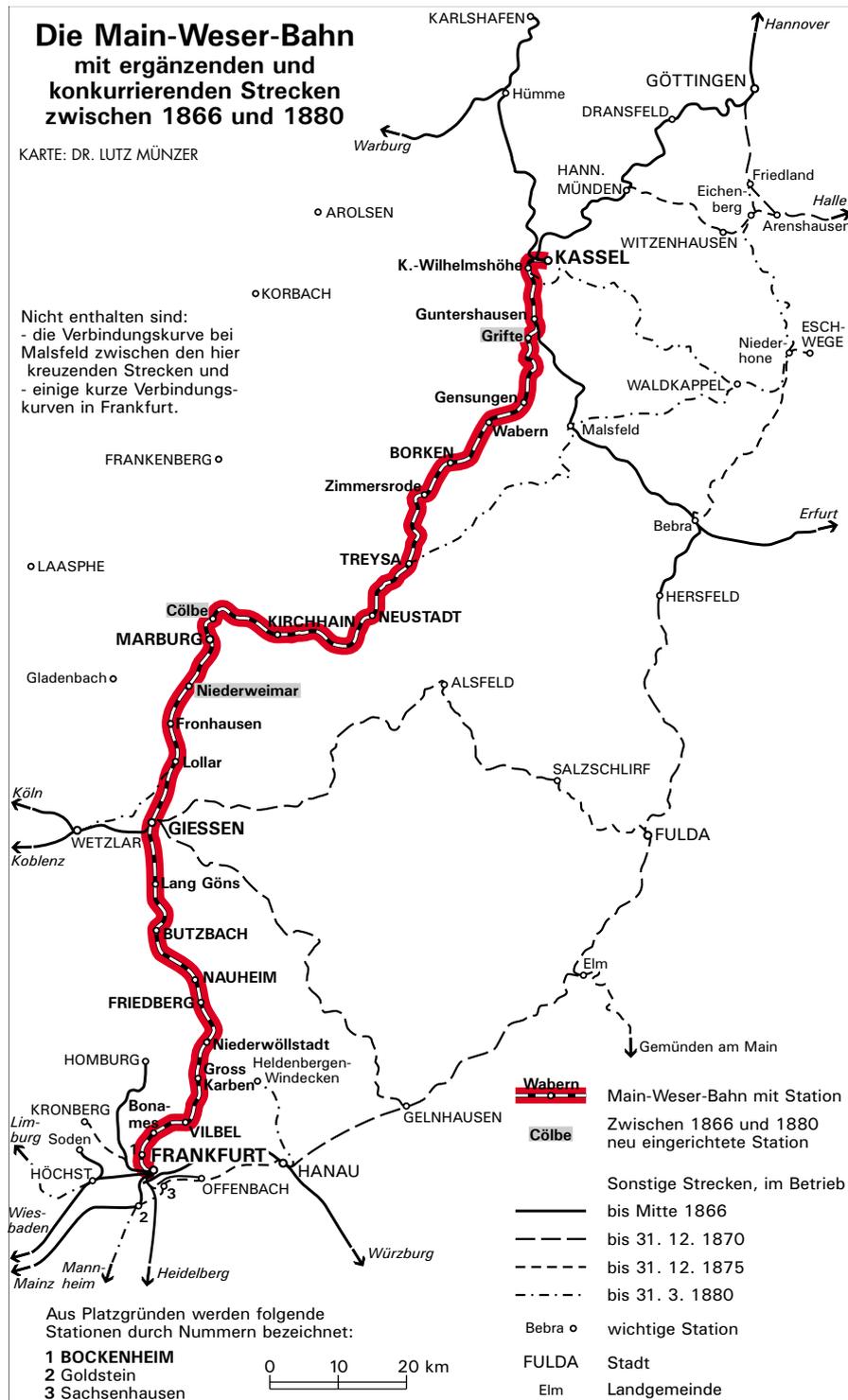
Fassade nach der Stadt

gleich zwei Hessen: das Großherzogtum Hessen mit Regierungssitz in Darmstadt und das Kurfürstentum Hessen mit Regierungssitz in Kassel. Erst 1841 konnten sich ihre Vertreter zu ersten Gesprächen über eine gemeinsame Bahn durch die beiden Staaten des Deutschen Bundes zusammenraufen. Weil auch schon damals die Verbindung von Wasserwegen wichtig war, sollte die neue Schienenverbindung von Frankfurt am Main bis an die äußerste Nordspitze Hessens reichen, nämlich bis Karlshafen an der Weser. So kam die Main-Weser-Bahn zu ihrem Namen, obwohl das Projekt dann letztlich nur bis Kassel verwirklicht wurde.

Hindernisse für die Fortführung bis an die Weser waren auch damals schon hauptsächlich finanzieller Art. Frankfurt wollte sich weiterhin auf den Bahnbau Richtung Süden sowie Richtung Leipzig konzentrieren und wehrte sich dagegen, für die Süd-, Ost- und Nordstrecke einen gemeinsamen Bahnhof zu bauen. Selbst heute ist dies noch an der Lage der verschiedenen Frankfurter Bahnhöfe abzulesen: Während der nordmainische Hauptbahnhof mehr auf die Verkehre Richtung Norden und Westen ausgerichtet ist, fasst der Südbahnhof eher die Verkehre Richtung Süden und Osten zusammen. Zusammen mit verschiedenen anderen Querelen zwischen den beiden Hessen reichten Gemeinsamkeiten und Finanzen also zunächst nur für eine Verbindung bis Kassel. Am 6. Februar 1845 kam zwischen den beiden Hessen und der damaligen Freien Stadt Frankfurt am Main ein Vertrag zustande, der von allen Beteiligten am 5. April 1845 unterzeichnet wurde.

Ähnlich wie die Main-Neckar-Bahn (Frankfurt – Mannheim – Heidelberg) sollte die neue Bahn als gemeinschaftliche Staatsbahn – eine so genannte „Kondominalbahn“ – erbaut und betrieben werden. Jeder der drei Beteiligten hatte die Kosten auf seinem Hoheitsgebiet selbst zu tragen, hierfür wurden auch Anleihen aufgelegt. Wie es im damaligen „Handbuch für Banquiers, Geschäftsleute, Privatpersonen, Capitalisten und Speculanten“ hieß, wurden für den Grunderwerb und Streckenbau über 16 Millionen Taler benötigt. Und auch damals gab es Widerstand gegen das Bahnprojekt. So wurden etwa im Raum Gießen Tabakspfeifen angeboten, deren Kopf folgenden Text trug:

*„Wer hat denn nur den Dampf erdacht,
die Fuhrleut um das Brot gebracht?
Wir sind ja gar so übel dran,
der Teufel hol die Eisenbahn!“*



Ein gutes Jahr nach der Vertragsunterzeichnung wurde auf kurhessischem Gebiet bei Kassel am 6. August 1846 mit dem Bahnbau begonnen. Hier waren der belgische Ingenieur Frans Spingard und sein Mitarbeiter Eduard Hacault verantwortlich. Die Empfangsgebäude entlang der Strecke in den kurhessischen Abschnitten stammten fast alle von Julius Eugen Ruhl, dem ersten Generaldirektor der kurhessischen Eisenbahnen. Von Frank-

furt aus wurde die Strecke unter Remigius Eysen vorangetrieben. Hindernisse beim Bau der 200 Kilometer langen Gesamtstrecke waren u.a. die Bürgerliche oder Deutsche Revolution 1848/49 sowie eine Finanzkrise des Großherzogtums Hessen. Dennoch wurde der Lückenschluss knapp sechs Jahre nach Baubeginn erreicht, im Vergleich zur heutigen Dauer von Realisierungsphasen eine nahezu unglaubliche Leistung! Als Erstes wurde mit Inbetrieb-



In Friedberg wurde der 1850 gebaute Bahnhof aus Kapazitätsgründen 1913 durch einen neuen und seinerzeit hochmodernen ersetzt.

FOTO: RVM-ARCHIV/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

nahme am 29. August 1849 die Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Hessische Nordbahn) von Kassel bis Guntershausen mitbenutzt, bevor weitere Streckeneinweihungen folgten. Die weiteren Eröffnungstermine der einzelnen Streckenabschnitte im Einzelnen:

Guntershausen–Wabern:	19. Dezember 1849
Wabern–Treysa:	2. Januar 1850
Treysa–Kirchhain:	4. März 1850
Frankfurt–Friedberg:	10. März 1850
Kirchhain–Marburg:	3. April 1850
Marburg–Lollar:	25. Juli 1850
Lollar–Gießen:	25. August 1850
Friedberg–Butzbach:	9. November 1850
Butzbach–Lang Göns:	1. Mai 1851
Lang Göns–Gießen:	15. Mai 1852

Noch vor Inbetriebnahme der Gesamtstrecke wurden 1851 bereits über 700.000 Personen und 840.000 Zentner Fracht auf in Betrieb genommenen Teilstrecken befördert. Zu dieser Zeit gab es 29 Lokomotiven, 21 Tender, 83 Personenwagen mit gut 4000 Plätzen und 165 Güterwagen. Bereits ein Jahr später drehte sich auch die finanzielle Bilanz und wurde positiv: Die Reineinnahmen betragen mehr als zwei Prozent des Baukapitals. Jetzt war auch die komplette Strecke von Frankfurt bis Kassel durchgehend befahrbar, die Fahrzeit von durchgehenden Zügen betrug

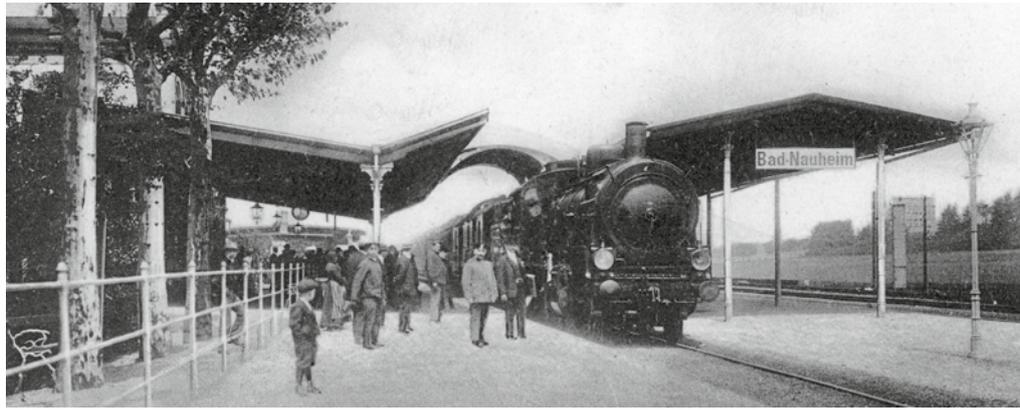


Am Bahnhof Grifte bei Streckenkilometer 16,6 zweigte die 7,8 km lange Kleinbahn nach Gudensberg ab. Bei der Lokomotive handelt es sich um eine Staatsbahnmaschine, da die Kleinbahn damals keine eigenen Lokomotiven besaß.

FOTO: SAMMLUNG DR. LUTZ MÜNZER

Eine Bahnsteigszene aus der Zeit der Jahrhundertwende: Im Bahnhof Bad Nauheim steht ein Personenzug mit einer preußischen P 6 bereit. Das Bild wurde, wie damals vielfach üblich, als Ansichtskarte mit dem Untertitel „Bad Nauheim, Aussteigen“ vertrieben. Auf der Karte wurde Platz gelassen, um die genaue Zeit der „glücklichen Ankunft“ einzutragen und den Lieben zuhause mitzuteilen.

FOTO: SAMMLUNG HANS KOBSCHÄTZKY



sechseinhalb Stunden – nur rund drei Mal so langsam wie heute!

Bei den 29 Lokomotiven handelte es sich um zwischen 1848 und 1850 gebaute 1B-Personenzuglokomotiven (P 23.9) mit überhängendem Stehkessel und einem

Die Fahrzeit von durchgehenden Zügen betrug sechseinhalb Stunden – nur rund drei Mal so langsam wie heute!

Treibraddurchmesser von 1524 Millimetern. 19 von ihnen erhielten ortstypische Namen wie etwa „Schwalm“, „Ohm“ oder „Hassia“, andere hießen aber auch „Rhein“ oder „Donau“. Sie beförderten bis 1866 sämtliche Züge der Main-Weser-Bahn, auch die damals schon verkehrenden Schnellzüge der Relationen Frankfurt – Kassel – Gerstungen – Halle – Berlin und Frankfurt – Kassel – Hannover – Harburg.

Aufschlussreiche Angaben zur Anzahl der damals verkehrenden Züge sind der Schrift „Vom Kondominat zur Preußischen Staatseisenbahn – aus der Geschichte der Main-Weser-Bahn zwischen 1866 und 1880“ von Dr. Lutz Münzer zu entnehmen. Hierin führt der Marburger Eisenbahnhistoriker und Verkehrsexperte aus:

„1856 hatten vier Reisezugpaare, darunter ein Schnellzugpaar, die Strecke auf ganzer Länge befahren, ein weiteres Zugpaar verkehrte damals zwischen Gießen und Frankfurt. Die Personenzüge führten zumindest teilweise Güter mit, ob bereits planmäßig reine Güterzüge verkehrten, ist nicht bekannt. Die Zahl der Züge erfuhr in den nächsten Jahren eine allmähliche Zunahme. Im Betriebsjahr 1867 bis zum 1. Mai befuhren täglich 20 Züge die Bahn, dann kamen vier hinzu, und zwar ein Nachtzugpaar auf ganzer Länge und ein Zugpaar nur zwischen Marburg und Gießen. Es ist auch davon auszugehen, dass die oben genannten 20 Züge keineswegs alle die Bahn auf ganzer Länge befuhren. Der Normal-

fahrplan sah keine reinen Güterzüge vor. Von den ab 1. Mai 1867 planmäßig fahrenden 24 Zügen waren nämlich 4 Schnellzüge,

6 Personenzüge, 8 gemischte Züge, also Personenzüge mit Güterbeförderung, und die verbleibenden 6 Züge

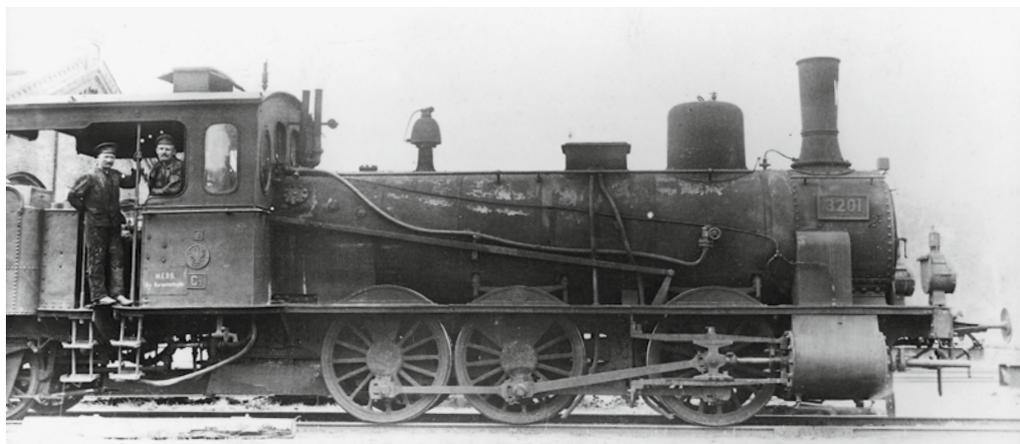
Güterzüge mit Personenbeförderung. Jedoch verkehrten in umfangreichem Maße reine Güterzüge nach Sonderfahrplänen. 1867 wurden insgesamt 3516 Güter- und Militärzüge gefahren, wobei aber in dieser Zahl die Güterzüge mit Personenbeförderung enthalten sind.“

Zwischen 1863 und 1865 wurde die Gesamtstrecke wegen des angestiegenen Verkehrs nach zwölfjährigen Verhandlungen zweigleisig ausgebaut. Nur der Abschnitt Kassel – Guntershausen war von Anfang an zweigleisig ausgeführt worden. Zeitweise wurde der Bahnbetrieb durch Dammrutsche behindert, und ab 1866 wurde das ursprüng-

lich verlegte Gleis ausgewechselt. Die Reise- und Verkehrskultur entlang der Strecke veränderte sich freilich vehement, was ein Zitat des Pfarrers Christoph Koch (1851 – 1874) aus Großen Linden verdeutlicht:

„Durch den Bau der Main-Weser-Bahn von Frankfurt/Main nach Kassel ist die durch den Ort ziehende treffliche Chaussee oder Staatsstraße fast verödet, wie denn der Weltverkehr sich fast ganz von hier weggezogen hat.“

Nach dem Deutschen Krieg von 1866 (auch Preußisch-Österreichischer Krieg) gelangten die Gebiete des Kurfürstentums Hessen und der Freien Stadt Frankfurt an das Königreich Preußen. Wegen eines besonderen Vertrages ging zum gleichen Zeitpunkt auch die Verwaltung des Großherzogtums Hessen an Preußen über. Seit dem 1. August 1868 wurde die Main-Weser-Bahn einheitlich durch die „Königliche Eisenbahn-Direktion Kassel“ verwaltet; hier befanden sich auch die Hauptwerkstätten. Zwischenzeit-

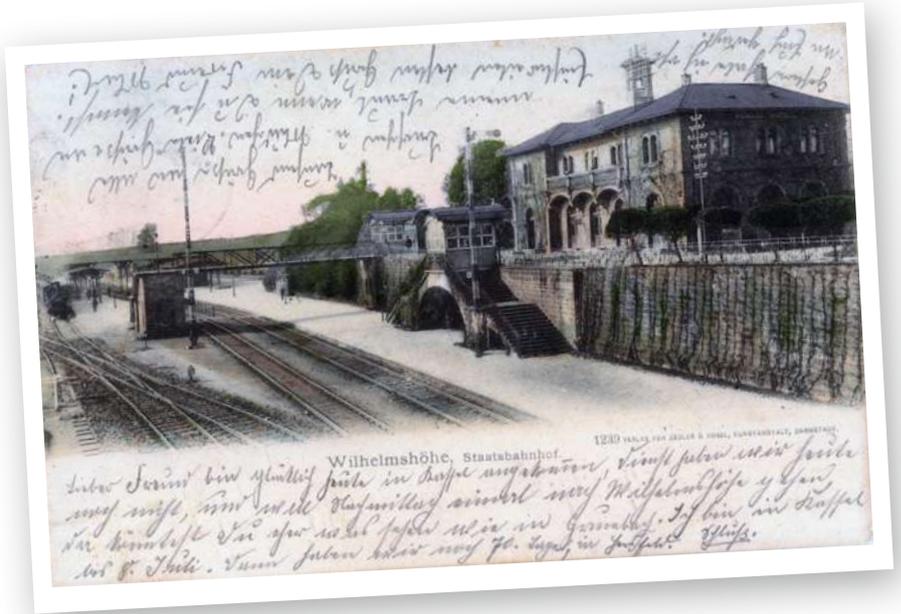


Zwischen 1877 und 1896 wurde die preußische G 3 als Standardlokomotive in über 2000 Exemplaren geliefert und war auch auf der Main-Weser-Bahn zuhause. Das Foto der Cassel 3201 (gebaut 1881 von Henschel, Fabrik-Nr. 1199) entstand allerdings im Ersten Weltkrieg an der Ostfront – laut Anschriften gehört die Maschine der Militär-Eisenbahndirektion 6 und dem Bw Baranowitschi (Weißrussland) an.

FOTO: WERNER HUBERT/SAMMLUNG HANS KOBSCHÄTZKY

Der „Staatsbahnhof“ Wilhelmshöhe bei km 3,8 auf einer 1906 verschickten Ansichtskarte. Der Bahnhof – anfangs als „Wahlershausen“ bezeichnet – wurde schon 1848 beim Bau der Strecke Kassel–Bebra errichtet und dann von der Main-Weser-Bahn mitbenutzt. Bemerkenswert ist der mit Terracotta verzierte Backsteinbau mit Türmchen als Dachreiter. Ursprünglich waren die Gleise ebenerdig, erst 1878/79 wurden sie sechs Meter tiefergelegt, wodurch der aufwändige Bau von Stützmauern, Fußgängerbrücke und Treppenanlagen mit Wetterschutz notwendig wurde.

SAMMLUNG HANS KOBSCHÄTZKY



lich hatte sich die Verkehrsentwicklung auf der Main-Weser-Bahn zwischen 1863 und 1867 beim Personenverkehr um 22 %, beim Güterverkehr gar um 100 % gesteigert. Zum starken Anstieg des Güterverkehrs findet sich im Bericht über die Betriebsergebnisse der Preußischen Staatseisenbahnen des Jahres 1867 auch die erklärende Feststellung:

„Wenn auch in der ganzen Erstreckung der Bahn die Landwirtschaft blühend, Wohlstand wie Betriebsamkeit vorherrschend, und der innere Personen-Verkehr, namentlich auf dem südlichen Theile, lebhaft ist, so entnimmt die Main-Weser-Bahn doch ihre hauptsächlichsten Einnahmen aus dem direkten und aus dem Transitverkehre.“

Die Bahnhöfe und Empfangsgebäude befanden sich zu dieser Anfangszeit teilweise noch an anderen Stellen, so zum Beispiel in Friedberg und Marburg. In Kassel wurde ein gemeinsamer Bahnhof mit der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn und der Hannoverschen Staatsbahn benutzt. In Frankfurt besaß die Main-Weser-Bahn einen eigenen Bahnhof in der Gallus-Anlage, nahe dem Taunus-Bahnhof beim Taunus-Tor, den ab ihrer Eröffnung im Jahre 1860 auch die Homburger Eisenbahn mitbenutzte. Südlich vom Taunus-Bahnhof befand sich der Main-Neckar-Bahnhof, den ab 1873 die Frankfurt-Bebraer Eisenbahn

mitbenutzte. Der Main-Weser- und der Main-Neckar-Bahnhof waren durch ein Verbindungsgleis miteinander verknüpft. Und nachdem die Main-Weser-Bahn 1880 vom preußischen Staat vollständig übernommen und ab 1. April d.J. der Eisenbahndirektion Hannover angegliedert worden war, wurden diese Bahnhöfe acht Jahre später durch den neuen Frankfurter Hauptbahnhof (damals Zentralbahnhof) ersetzt.

Bereits Jahre zuvor hatte allerdings eine Entwicklung eingesetzt, welche die Main-Weser-Bahn zeit ihres Bestehens begleiten sollte: die Konkurrenz durch weitere Nord-Süd-Verbindungen. Bereits 1863 hatte das Kurfürstentum Hessen entschieden, eine Eisenbahnstrecke von Bebra über Fulda bis nach Hanau zu bauen, um sowohl den Raum Fulda an das Bahnnetz anzuschließen als auch eine direkte Verbindung von Frankfurt nach Berlin zu schaffen. Bislang fuhren die Berliner Schnellzüge ausschließlich über die Main-Weser-Bahn und machten in Guntershausen Kopf, wo es über die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn nach Bebra weiterging. Nach Fertigstellung der Bebra-Hanauer Eisenbahn am 15. Dezember

1868 bekam die Main-Weser-Bahn diese Konkurrenz durch einen merklichen Verkehrsrückgang zu spüren, allerdings wurde das Zugangebot via Gießen und Marburg trotzdem kaum verringert.

Zwischenzeitlich war die Anzahl der 1B-Lokomotiven auf der Main-Weser-Bahn bereits auf über sechzig Stück angestiegen. Dabei waren sechs 1B-Schnellzugloks (S 23.12, Henschel 1866/67) mit einem Treibraddurchmesser von 1829 Millimetern sowie zwei 1B-Güterzugloks (G 23.11), die ebenfalls von Henschel 1867 zur Main-Weser-Bahn kamen (und in gleicher Bauart mit vierzehn weiteren Maschinen ein Jahr später an die fertiggestellte Bebra-Hanauer Eisenbahn geliefert wurden). Ebenfalls zu dieser Zeit hatte die Main-Weser-Bahn mit vier Exemplaren ihre ersten C-Kuppler für den Güterzugdienst erhalten (G 33.12), die 1867 und 1868 von der Firma Vulcan in Stettin gebaut wurden und einen Raddurchmesser von 1270 Mil-

Der D 27/28 von Wiesbaden nach Berlin nahm im Sommer 1926 den aus heutiger Sicht ungewöhnlichen Laufweg über Bad Homburg und gelangte (unter Umfahrung des Frankfurter Hauptbahnhofs) erst in Friedberg auf die Main-Weser-Bahn.

FAKSIMILE: SAMMLUNG JOACHIM SEYFERTH

Wiesbaden-Höchst-Frankfurt-Rödelheim-Bad Homburg-Bad Nauheim-Berlin Potsd. Bf. und zurück. 10									
D 27 1-3		Stationen						D 28 1-3	
10:58	an	ab	Wiesbaden Hbf. 13	an				7:32	ab
11:06	an	ab	Biebrich Ost 13	an				7:41	ab
11:09	an	ab	Mainz-Kastel 13	an				7:45	ab
11:31	an	ab	Höchst (Main) 13	an				7:52	ab
11:32	an	ab	Frankfurt-Rödelheim 19	an				7:59	ab
	an	ab	Oberursel 19	an				8:05	ab
11:39	an	ab	Bad Homburg 19, 20, 23	an				8:12	ab
12:00	an	ab	Friedberg (Hess.) 19, 23, 25	an				8:19	ab
12:39	an	ab	Bad Nauheim 25	an				8:26	ab
12:48	an	ab	Berlin Potsd. Bf.	an				8:33	ab
10:23	an	ab		an				8:40	ab

limetern besaßen. Vier Jahre später kamen mit der G 33.14 (Raddurchmesser 1298 mm) neun weitere C-Güterzugloks in verstärkter Ausführung von Vulcan hinzu, die zudem einen zweiachsigen Tender für zehn Kubikmeter Wasservorrat mitführten.

Doch die Zunahme des Verkehrs erforderte weitere Lokomotiven. Mit der Baureihe S 23.12 und S 23.13 kamen bis 1876 achtzehn weitere 1B-Schnellzuglokomotiven mit einem Treibraddurchmesser von 1857 Millimetern sowie Tender hinzu, erbaut von den Firmen Wöhlert (Berlin), Vulcan (Stettin), Henschel (Kassel) sowie der Hannoverschen Maschinenbau AG (Hanomag). Den Güterzugdienst verstärkten acht C-Maschinen (G 33.14, Hanomag 1873/74), sechs B-Tenderloks (Gt 22.15, Hanomag 1874) sowie eine etwas leichtere B-Tenderlok (Gt 22.12, Krauss & Co 1874). Ab 1875 kamen weitere acht G 33.14

Oben: Der Kasseler Bahnhof zur Zeit der Jahrhundertwende. Das Gebäude wurde zwischen 1851 und 1856 gebaut und im Zweiten Weltkrieg weitgehend zerstört. Beim Wiederaufbau wurde die historische Bausubstanz teilweise wiederverwendet.

Der neue Bahnhof Treysa (km 62,3) wurde 1908 eröffnet, da der alte durch den Bau der Kanonen- und Knüllwaldbahn dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht werden konnte (Ansichtskarte um 1920).



Die Bahnhofshalle der Mainmetropole Frankfurt (km 199,8) hat bis heute nichts an ihrer Imposanz verloren. Um 1900 herum hat sich hier eine preußische T 3 vor einen Abteilwagenzug gesetzt, um diesen in den Vorbahnhof zu ziehen.

ANSICHTSKARTEN (3): SAMMLUNG HANS KOBSCHEZKY



hinzu, nun aber von Henschel mit höherem Dampfdruck gebaut.

Die wirtschaftliche Depression um 1875 hatte keine gravierenden Auswirkungen auf die Main-Weser-Bahn, wenngleich eine Unterbrechung des Verkehrswachstums sowie eine Abschwächung beim Ausbau der Bahnanlagen zu verzeichnen waren: Abgesehen vom Neubau des Bahnhofs Lollar, der ein neues Empfangsgebäude in Insellage bekam, wurden keine größeren Um- und Ausbauten in Angriff genommen. In dieser so genannten „Gründerkrise“, die bis in die 1890er-Jahre anhielt, gab es auch Fahrplankürzungen, und so konnte es zu diesen Zeiten insbesondere für Pendler unbequem werden. Aus einem Schreiben von Bürgermeister Leun aus Großen Linden vom 26. November 1886 an die Bahndirektion geht hervor:

„Die Zahl der Nutzer der Bahn steigert sich von Tag zu Tag. Beim Einsteigen in den Zug stellte sich heraus, dass nicht Platz für alle Mitfahrende vorhanden war. Solche, mit 4. Klasse Billet gelöst, mussten in 3. und 2. Klasse untergebracht werden, in 3. Klasse war der Raum zwischen den Sitzplätzen mit stehenden Passagieren gefüllt. Wir möchten daher die Bitte aussprechen, an dem Tage, an welchem in Gießen Markt abgehalten wird, einen Wagen mehr in den Zug einstellen zu wollen.“

1901 freute man sich dann, dass nun täglich 22 Personenzüge in Großen Linden Station machten, während anfangs diese Zahl auf sechs beschränkt war.

Der wieder stark angestiegene Verkehr auf der Main-Weser-Bahn wurde natürlich auch durch die zahlreichen sukzessive in Betrieb genommenen Abzweig- und Zulaufstrecken verursacht. Die bedeutendste war seinerzeit sicherlich die Deutz-Gießener Bahn bzw. Köln-Gießener Eisenbahn aus Richtung Betzdorf und Wetzlar, die Gießen Anfang 1862 erreichte. 1863 kam auch der Verkehr von der Lahntalbahn hinzu. Und kurz vor der Einweihung des ersten Abschnittes der Main-Weser-Bahn zwischen Kassel und Guntershausen am 29. Dezember 1849 hatte die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn von Bebra her kommend Guntershausen am 25. September 1849 erreicht.

Weiterhin war der Abschnitt zwischen Lollar und Treysa seit 1878/79 Bestandteil der als strategische Eisenbahn gebauten „Kanonenbahn“ von Metz nach Berlin. Hinzu kamen knapp zwei Dutzend weitere Strecken, deren verkehrlicher Orientierungs-



Ähnlich wie in Treysa und Marburg musste der aus dem Jahre 1850 stammende Bahnhof Friedberg durch den Anschluss weiterer Bahnen nach Hanau, Mücke und Bad Homburg umgebaut werden. Das neue Empfangsgebäude aus dem Jahre 1913 entstand ungefähr 500 Meter südlich des alten.

FOTO: RVM-ARCHIV/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

punkt und „Stamm“ die Main-Weser-Bahn war. In dem Kasten unten findet sich eine chronologische Auflistung mit Nennung der Ersteröffnung an Bahnhöfen der Main-Weser-Bahn. Spätere Eröffnungen weiterer Streckenabschnitte im „Hinterland“ werden nicht genannt.

Hinzu kommen abzweigende Strecken an den Endpunkten Frankfurt und Kassel, die aber nur mittelbar den Verkehr auf der Main-Weser-Bahn betreffen. Außerdem entwickelten sich auf der gesamten Länge der Main-Weser-Bahn im Laufe der Zeit zahlreiche Anschlussstellen bzw. Gleisanschlüsse für den Güterverkehr, die nichtöffentliche

Verkehre von und zur Main-Weser-Bahn brachten und von denen heute nur noch ein Bruchteil genutzt wird. Stellvertretend für die ganze Strecke verdeutlicht das Beispiel der bereits erwähnten Station Großen Linden bei Gießen den Aufschwung auch des Eisenbahngüterverkehrs in den ersten Betriebsjahrzehnten: 1891 wurde hier um die Einrichtung einer Güterstation gebeten und dazu 1896 ein Vertrag zwischen der Eisenbahndirektion und den Gemeinden Großen Linden und Leihgestern geschlossen. Am 1. April 1897 lief der erste Güterzug von Gießen kommend ein. 1906 wurde eine Freiladestraße gebaut; fortan wurden allein

Ab- und Zulaufstrecken der Main-Weser-Bahn

Gießen – Grünberg (Oberhess)	29. Dezember 1869
Gießen – Hungen	29. Dezember 1869
Lollar – Wetzlar	15. Oktober 1878
Treysa – Eschwege-Niederhone	15. Mai 1879
Friedberg – Heldenbergen-Windecken	15. September 1881
Cölbe – Laasphe	19. März 1883
Wabern – Bad Wildungen	15. Juli 1884
Niederwalgern – Weidenhausen	12. Mai 1894
Friedberg – Hungen	1. Oktober 1897
Gießen (Personen- bzw. Kleinbf) – Bieber	19. August 1898
Grifte – Gudensberg	15. Juli 1899
Kirchhain – Nieder-Ofleiden	1. April 1900
Friedberg – Friedrichsdorf	15. Juli 1901
Lollar – Londorf	1. Juni 1902
Butzbach West (Nähe Staatsbf) – Lich (Oberhess) Süd	28. März 1904
Marburg Süd – Ebsdorf	5. April 1905
Bad Vilbel – Heldenbergen-Windecken	1. Juni 1907
Treysa – Oberaula	31. Juli 1907
Zimmersode – Gemünden (Wohra)	2. Oktober 1911
Kirchhain – Gemünden (Wohra)	1. Mai 1914

in Großen Linden pro Jahr über 600 Wagons be- und entladen.

Die Entwicklung und sukzessive Ausdehnung von Anlagen und Verkehr verdeutlicht auch der Bahnhof Wabern, der durch die Zweigstrecke nach Bad Wildungen (mit späterer Fortsetzung bis Brilon Wald) eine erhebliche Aufwertung erfuhr. 1883 waren neben den bislang noch bescheidenen Gleisanlagen 300 Meter Nebengleise, zwei Doppelkreuzungsweichen sowie eine einfache und zwei dreiteilige Weichen neu zu verlegen.

Neben dem Empfangsgebäude entstand ein besonderer Bahnsteig für die Bad Wildunger Züge. Neu war auch eine kleine Lokomotivstation für die Nebenbahnmaschine. Bis 1895 stieg die Anzahl der Gleise und Weichen insbesondere wegen des stärker werdenden Güterverkehrs weiter an; allein im weiteren Umkreis von Wabern waren zehn Ortsgüterabfertigungen und zwei Holzverladestellen neu entstanden.

1906 gingen in Wabern werktäglich etwa 75 Güterwagen auf Hauptbahnzüge über, auf der Zweigstrecke waren es rund 25. Im Jahre 1913 besaß der Bahnhof getrennte Personen- und Gütergleise, und am Ende des Ersten Weltkrieges 1918 wurde ein zweiständiger Lokschuppen durch einen vierständigen Teilringschuppen mit vorgelagerter 16-Meter-Drehscheibe ersetzt.

Die Zeit der einzelnen Länderbahnen neigte sich dem Ende zu und bald sollte mit der Gründung der Deutschen Reichsbahn eine neue Epoche der Eisenbahngeschichte beginnen, die auch für die Main-Weser-Bahn betriebliche Höhepunkte sollte. □



Der Bahnhof Wabern (km 33,9) ist Abzweigbahnhof für die Strecke nach Bad Wildungen (und früher Korbach). Das Empfangsgebäude von 1847/48 von Julius Eugen Ruhl steht heute noch, besitzt aber das Dachtürmchen nicht mehr und erhielt gleisseitig einen modernen Anbau.
SAMMLUNG HANS KOBSCHÄTZKY

Betriebsstellen der Main-Weser-Bahn

VzG-Streckenummer 3900

0,0	Kassel Hbf
2,5	Hp Kassel-Kirchditmold
3,8	Bf Kassel-Wilhelmshöhe
7,9	Abzw Kassel-Oberwehren
10,7	Hp Rengershausen
13,7	Bf Guntershausen
16,6	Bf Grifte
20,0	Hp Wolfershausen
23,5	Hp Altenbrunslar
27,4	Bf Felsberg-Gensungen
33,9	Bf Wabern
37,4	Abzw Uttershausen
39,4	Hp Singlis
42,9	Bf Borken (Hess)
49,2	Bf Zimmersrode
54,7	Bf Schlierbach (Kr Schwalm-Eder)
60,7	Bf Treysa (bis 1908)
62,3	Bf Treysa
67,1	Hp Schwalmstadt-Wiera
71,1	Bf Neustadt (Kr Marburg)
76,0	Bk Wasserscheide
81,4	Anst (Anschlussstelle)
82,1	Bf Stadtallendorf
89,2	Bf Kirchhain (Bz Kassel)
94,2	Hp Anzefahr
97,3	Hp Bürgeln
100,3	Bf Cölbe
104,2	Bf Marburg (Lahn)
107,4	Hp Marburg Süd
107,7	Anst
111,9	Hp Niederweimar
115,4	Bf Niederwalgern
118,9	Bf Fronhausen (Lahn)
125,9	Bf Lollar
132,9	Hp Gießen Oswaldsgarten
134,0	Bf Gießen
139,7	Hp Großen Linden
143,4	Bf Lang Göns
146,1	Hp Kirch Göns
151,9	Bf Butzbach
154,6	Hp Ostheim (b Butzbach)
161,9	Bf Bad Nauheim
165,0	Rosentalviadukt
165,9	Bf Friedberg (Hess)
170,1	Hp Bruchenbrücken
173,0	Hp Nieder Wöllstadt
178,4	Bf Groß Karben
181,4	Hp Dortelweil
183,6	Bf Bad Vilbel
184,9	Hp Bad Vilbel Süd
187,5	Hp F-Berkersheim
189,4	Bf F-Frankfurter Berg (früher Bonames)
191,6	Hp F-Eschersheim
196,4	Bf Frankfurt West
197,3	Hp Frankfurt Messe
198,1	Bf Frankfurt Galluswarte
199,8	Frankfurt Hbf



MIT VOLLDAMPF DURCHS 20. JAHRHUNDERT

Zur Reichs- und Bundesbahnzeit erhielt die Main-Weser-Bahn ihre größte Bedeutung und bereits während der Vor- und Nachkriegszeit erreichte sie Spitzenleistungen hinsichtlich Zugfrequenz und Fahrzeugeinsätzen

Im Ersten Weltkrieg (1914 – 1918) war auch die Main-Weser-Bahn Bestandteil der Aufmarsch- und Nachschubrouten für die Kriegsschauplätze im Westen. Im Abschnitt von Guntershausen (bei Kassel) nach Gießen wurden zwei Armeekorps sowie die Reserven zweier weiterer Armeekorps und der Garde befördert. Ab Gießen ging es hauptsächlich über die Siegstrecke nach Köln, aber auch über die „Kanonenbahn“ (Lahnstrecke) in Richtung Koblenz und Mosel weiter. Trotz der zivilen Einschränkungen bei Betrieb und Material zu Gunsten des Militärs begannen jedoch schon vor Ende des Ersten Weltkrieges beispielsweise in Wabern kleinere Aus- und Umbauten der Gleisanlagen zur Entlastung der Güterzugbildungsanlagen in Kassel und Treysa. Ab Herbst 1918 ersetzte dort ein vierständiger Teil-Ringlokschuppen mit 16-Meter-Drehscheibe den alten zweiständigen Lokschuppen. Ebenfalls während des Krieges wurde in Stadtallendorf ein zweites Überholgleis angelegt.

Mit der neben sechs weiteren bisherigen Länderbahnen vorgenommenen Überführung der Hessischen Staatseisenbahnen sowie der Preußischen Staatseisenbahnen (gemein-

Der legendäre Henschel-Schienenbus, gebaut in Kassel, wurde im August 1931 bei der Grifte-Gudensberger Kleinbahn in Betrieb genommen und war immer wieder Gast auf der Main-Weser-Bahn. Die DRG ließ noch drei weitere Fahrzeuge bauen, doch waren diesem Typ keine weiteren Erfolge beschieden.

FOTO: SAMMLUNG HANS KOBSCHEZKY



sam als Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft betrieben) in die am 1. April 1920 gegründeten „Deutsche Reichseisenbahnen“, die mit Erlass vom 27. Juni 1921 formell den Namen „Deutsche Reichsbahn“ erhielten, stand die Main-Weser-Bahn nun indirekt unter der Hoheit des Deutschen Reiches und wurde ab 1922 von den „Reichsbahndirektionen“ (vormals „Eisenbahndirektionen“) Kassel und Frankfurt verwaltet. Die Direktionsgrenze befand sich bei Kilometer 113,9 nördlich von Niederwalgern.

In den Zwanzigerjahren des vorigen Jahrhunderts nahm der Verkehr auf der Main-Weser-Bahn – begünstigt durch Beseitigung zahlreicher Kriegsschäden sowie Ausbauten der Infrastruktur – wieder nahezu das Vorkriegsniveau an. Vergleichs-

weise spärlich stellte sich jedoch der lokale Personenverkehr dar, da die vorhandenen Lokomotiven für die langlaufenden Reise- und Güterzüge benötigt wurden. Durch sukzessive Verstärkung des Oberbaus stiegen auch die Geschwindigkeiten wieder an. Im Fernverkehr wurden nun Reisegeschwindigkeiten von ca. 75 km/h erreicht, was zwischen Frankfurt und Kassel einer Fahrzeit von etwa drei Stunden entspricht – ein Wert, der auch Ende der 1950er-Jahre kaum unterschritten wurde.

Auch der Güterverkehr profitierte von der Ertüchtigung der Anlagen; in jedem Bereich stiegen die Tonnagen. Einen hierzu interessanten Aspekt aus dieser Zeit beleuchtet Dr. Lutz Münzer in dem empfehlenswerten Buch „Die Stadt und ihr Bahnhof“ (Ent-

Abendstimmung 1951 in Treysa mit Blick von der „Mainzer Brücke“ am Ostkopf des Bahnhofs.

FOTO: HELMUT FÖRST/
BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Der Rückgang des Güterverkehrs insbesondere von und zur Ruhr-Sieg-Strecke sowie die Verlagerung der Hauptreiseströme über Fulda führten ab 1994 zur Stärkung und zum Ausbau des Regionalverkehrs. Der verbliebene Fernverkehr fand und findet seitdem, vom Interregio bis zum heutigen ICE, im Zweistundentakt statt



Ähnlich wie die beiden Loks der Reihe 10 waren die beiden Gießener Exemplare der Reihe 66 die Stars der Main-Weser-Bahn: 66 001 am 13. September 1964 bei Frankfurt-Ginnheim.

FOTO: REINHARD GUMBERT



Vorserienlok V200 002 führt am 1. Dezember 1958 den D 184 an der Ruine des alten Frankfurter Westbahnhofs entlang, die dem späteren Ausbau des Bahnhofs weichen musste.

wicklung des Schienenverkehrs rund um Marburg); es geht um die Errichtung der Gleisanschlüsse:

„Am 13. Dezember 1924 erhielt eine Kohlenhandlung die Genehmigung zur Anlage eines Gleisanschlusses auf der Westseite des Bahnhofs. (...) Im folgenden Jahr bekam eine Holzhandelsfirma das Recht zur Mitbenutzung, und nahezu zeitgleich erwarb die Stadt Marburg den Anschluss – hier wurden Steinsendungen für die Stadt empfangen, auch nutzten Gewerbebetriebe, darunter das Fuhrunternehmen Heppe, den Anschluss. In der ersten Hälfte der dreißiger Jahre siedelte sich nahe dem An-

schluss die Firma Hallen- und Garagenbau GmbH, zuvor in Breidenstein tätig, an und wurde 1935 Mitbenutzer des Anschlusses. 1938 erfolgte die Anlage einer Kranbahn über dem von der Hallen- und Garagenbau GmbH genutzten Gleisabschnitt.“

Bis zum Zweiten Weltkrieg folgten (nicht nur hier) weitere Gleisanschlüsse.

Zum Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die Knotenpunkte der Main-Weser-Bahn, insbesondere in den Räumen Frankfurt, Gießen und Kassel, aber auch in Fried-

berg und Marburg, durch Bombardements schwer beschädigt bzw. zerstört. Hauptziele waren Drehscheiben, abgestellte Lokomotiven, Empfangsgebäude und wichtige Weichenverbindungen. Allein Gießen erhielt zwischen dem 4. Dezember 1944 und dem 17. Februar 1945 vier Großangriffe. Heute

werden immer wieder durch Bombenfunde (Blindgänger) im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-

Bahn zwischen Frankfurt und Friedberg bei Anwohnern und Bevölkerung Erinnerungen an diese schmerzliche Epoche wach.

Schon wenige Jahre nach Gründung der DB wurde die Main-Weser-Bahn zur Elektrifizierung vorgesehen



Auf dem Weg nach Frankfurt (Main) hat am 18. Mai 1963 ein sechsteiliger VT 08 den Bahnhof Gießen verlassen und brummt nun durch den Ortsteil Kleinlinden.



Zwischen Guntershausen und Grifte beschleunigt die kohlegefeuerte Kasseler 01 1056 im Oktober 1965 auf ihrem Weg Richtung Frankfurt.

FOTOS (3): DR. ROLF BRÜNING



Was für eine Zuggarnitur! 78 452 zieht am 15. Juli 1963 den P 1743 bei Niedermörlen durch die Wetterau nördlich von Bad Nauheim. Für die Fahrt von Frankfurt nach Kassel benötigte der Zug sagenhafte sechseinhalb Stunden.

Nach Kriegsende nahmen Züge der amerikanischen Besatzungsmacht, die unter der Gattungsabkürzung „DUS“ (D-Zug für die US Army mit einzelnen Abteilen/Wagen auch für Zivilpersonen) verkehrten, den Weg über die Main-Weser-Bahn.

Wie fast im gesamten Schienennetz beider Teile Deutschlands wuchs der Verkehr in den ersten Nachkriegsjahren und insbesondere in den folgenden Jahren des so genannten westdeutschen „Wirtschaftswunders“ auch auf der Main-Weser-Bahn und ihren Zulaufstrecken wieder stark an. Der Relation Frankfurt – Kassel kam hierbei eine veränderte und wichtige Bedeutung zu, weil sich die Hauptverkehrsströme nach der Teilung Deutschlands auf die Nord-Süd-Achse verlagerten und sowohl die Nord-Süd-Strecke Hannover – Würzburg als auch die Main-Weser-Bahn mehr denn je zu Hauptabfuhrstrecken avancierten. Hinzu kam der wieder erstarkte Transport von Massengütern aus dem Ruhrgebiet sowie dazugehörigen Leerzügen in der Gegenrichtung, von dem der südliche Abschnitt der Main-Weser-Bahn (Gießen – Frankfurt) einschließlich der Verbindung in Richtung Süddeutschland (Friedberg – Hanau) betroffen war. Bereits wenige Jahre nach Gründung der Deutschen Bundesbahn im September 1949

wurden somit sowohl die Main-Weser-Bahn als auch benachbarte Hauptstrecken in das Elektrifizierungsprogramm aufgenommen.

Bevor hier der Fahrdraht hing, beherrschten noch überwiegend Dampflokomotiven die Traktion auf der Main-Weser-Bahn. Legendar sind insbesondere die Einsätze der stromlinienverkleideten Baureihe 10 des Bw Kassel zwischen 1962 und 1967 mit den zwei Maschinen 10 001 und 002 („Schwarze Schwäne“) sowie der ebenso

Stolze Schwäne

Neben den zwei 66ern gehören die beiden Loks der Baureihe 10 zu dem anderen, eher glücklosen Neubaudampflokomotivprojekt der DB. Sie wurden schlichtweg mangels Bedarf nicht mehr in Serie gebaut. Am 30. Juni 1963 verlässt hier die 10 001 mit D 283 den Bahnhof Treysa. Das Gleis im Vordergrund gehört zur Knüllwaldbahn nach Bad Hersfeld. Die Brücke im Hintergrund war bereits der Standort für das Foto auf Seite 22.

FOTOS (2): DR. ROLF BRÜNING



Von „24 Hallen“ wird bei dem 275 Meter langen, von 1847 bis 1850 erbauten Rosentalviadukt bei km 165,0 gerne gesprochen. Am 27. August 1958 rollt 39 067 mit D 84 auf den Bahnhof Friedberg zu.



Im Bahnhof Marburg trifft 01 1105 auf die V 65 007.
FOTOS (2): DR. ROLF BRÜNING

ölgefeuerten Baureihe 01¹⁰. Personen- und Eilzugleistungen wurden hauptsächlich von den Baureihen 23, 38, 41 und 50 erbracht, im durchgehenden Güterverkehr vom Eil- bis zum Ganzgüterzug dominierten die Baureihen

Ab den 1960er-Jahren erlebte die Main-Weser-Bahn vor allem im Güterverkehr ihre beste Zeit

41, 44 und 50. Die Bundesbahn bezifferte die Belastung der Main-Weser-Bahn im nördlichen Abschnitt (Guntershausen – Gießen) für das Jahr 1957 mit 72 Zügen je Richtung und Tag.

Im Sommerfahrplan 1956 gab es auf der Main-Weser-Bahn neben einem im Vergleich zu heute relativ spärlichen Angebot an Personenzügen bereits wieder rund ein Dutzend hochwertige Reisezugpaare (F-

Zug, D-Zug) und drei Eilzugpaare. Darunter befanden sich u.a. das ausschließlich erstklassige Schlafwagen-Zugpaar „Komet“ (F 49/50, Hamburg-Altona – Zürich), gefahren mit dem VT 10 551, das D-Zug-Paar 73/74 zwischen Hamburg-Altona

und Basel mit weiterführenden Kurswagen nach bzw. von weiteren Orten in der Schweiz sowie Italien sowie das bekannte F-Zug-Paar 43/44 „Roland“ zwischen Bremen und Basel SBB (zwischen Frankfurt und Kassel nur Halt in Gießen).

Dieses Zugpaar „Roland“ wurde am 26. April 2015 mit einer Sonderfahrt zwischen Frankfurt und Kassel nachgeahmt, die Garnitur bestand aus der ölgefeuerten

01 1066 der Ulmer Eisenbahnfreunde sowie fünf klassischen Schnellzugwagen.

Von den Eilzügen verdienen die Züge E 569 (Wiesbaden – Braunschweig), E 570 (Braunschweig – Frankfurt) oder das Zugpaar E 575/576 von Trier über Kassel nach Westerland (einschließlich Speisewagen) Erwähnung. Stellvertretend für alle nachfolgenden Aufzählungen von hochwertigen Reisezugleistungen auf der Main-Weser-Bahn sei an dieser Stelle angemerkt, dass auf dem Abschnitt Frankfurt – Gießen weitere Schnell- und Eilzugleistungen von und zur Dill- bzw. Ruhr-Sieg-Strecke zu verzeichnen waren.

Ab Ende der 1950er-Jahre machte sich noch vor der Elektrifizierung der Strukturwandel in der Zugförderung bemerkbar. Ne-

Dampfimpressionen aus fahrdrahtloser Zeit

Als es auf der Main-Weser-Bahn noch dampfte: *Links* verlässt 23 020 mit einem langen Schnellzug den Keilbahnhof Gießen (20. August 1962). Im rechten Bahnhofsteil mit dem Streckenabzweig zur Vogelsberg- und Lahn-Kinzig-Bahn rangiert eine V36 im Hintergrund. *Rechts* kachelt 50 382 im Juli 1962 durch den Hp Frankfurt-Berkersheim (km 187,5). Holzwarthhäuschen und Holzleuchten – kein Vergleich zur heutigen, eher steril anmutenden S-Bahn-Station.

FOTOS: ARCHIV HANS-DIETER JAHR, KARL NOWAK/SAMMLUNG GERD HARBERS



Eine sehenswerte Garnitur aus Umbauwagen und preußischen Abteilwagen hat 78 455 im März 1958 bei Frankfurt-Ginnheim am Zughaken.

FOTO: DR. ROLF BRÜNING





In Treysa konnte man am 20. Juli 1963 sogar die 86 176 im Abdrückdienst am Ablaufberg sehen (*links*). Die Loks mussten dort erst die ganze Wagenreihe über den Berg wuchten, ehe die Wagen dann ablaufen konnten. Vier Jahre später ist die Strecke bereits elektrifiziert: *Rechts oben* donnert 01 1081 am 12. März 1967 mit dem D 183 durch den Wald nahe dem Block Wasserscheide. *Rechts unten* verlässt die 051 690 den Kasseler Kopf-Hauptbahnhof am 8. April 1971 mit zwei 3yg-Pärchen.

FOTOS: DR. ROLF BRÜNING, REINHARD GUMBERT, WOLF-DIETMAR LOOS

ben der kohlegefeuerten 01 kam vor Fernreisezügen nun auch die V 200 zum Einsatz, etwa beim D 177 (Frankfurt – Hamburg) oder beim D 284 (Bremerhaven – Karlsruhe). Auch das Zugpaar „Senator“, als F 41/42 zwischenzeitlich noch aus den Dieseltriebwagen der Baureihe VT 08⁵ gebildet, wurde nun, allerdings zum D-Zug herabgestuft, von V 200 gefahren. Die Verdieselung setzte aber auch beim Rangierdienst und den Nebenstrecken der Main-Weser-Bahn ein:

Beispielsweise erhielt das Bw Marburg bereits im Jahr 1956 fünfzehn Dieselloks der Reihe V 65 sowie fünfzweimotorige Schienenbuseinheiten. 1958 kamen drei V 60 hinzu. Ab 1961 wurden hier die V 65 sukzessive durch die V 100 ersetzt, die als klassische Nebenbahnloks aber die Main-Weser-Bahn nur tangierten. Bis 1965 dominierte zwischen Frankfurt und Kassel aber noch „König Dampf“ und schwang sich mit den Einsätzen der 01¹⁰ sowie 10 im hochwertigen Reisezugdienst zu letzter Blüte auf, während die Baureihe 23 mit der Beförde-

Über 200 Zugfahrten an Werktagen – das „Wirtschaftswunder“ war in vollem Gange

rung von zumeist schweren Eil- und sogar D-Zügen beschäftigt war. Die Baureihe 50 war ohnehin Mädchen für alles. Der schwere und durchgehende Güterverkehr wurde mit Maschinen der Baureihen 41, von denen zwischen 1947 und 1958 sogar neun Stück in Marburg beheimatet waren, 44 (sowohl kohle- als auch ölgefeuert) und 50 gefahren. Das „Wirtschaftswunder“ war tatsächlich in vollem Gange und die Main-Weser-Bahn hatte nun – auch um die an die Kapazitätsgrenzen gelangte Nord-Süd-Strecke zu entlasten – insbesondere im südlichen Abschnitt werktäglich über 200 Zugfahrten zu bewältigen!

Im Zusammenhang mit dem hier erwähnten Zeitraum sei erwähnt, dass die Main-Weser-Bahn Ende der Fünfzigerjahre indirekt ins Interesse der bundesweiten Bevölkerung rückte, als der US-Sänger und Entertainer Elvis Presley bei der dritten US-Panzerdivision in Friedberg seinen Militärdienst ableistete und von Oktober 1958 bis März 1960 in der benachbarten Rosen- und

Kurstadt Bad Nauheim lebte. Einige überlieferte Pressefotos sowie Filmsequenzen zeigen ihn bei der gefeierten Ankunft per Bahn in Friedberg.

Die Elektrifizierung

Inzwischen wurde es buchstäblich höchste Eisenbahn für die Elektrifizierung, für die folgerichtig zunächst die Achse Frankfurt – Gießen (– Hagen) vorgesehen war. Die für jedermann sichtbaren Arbeiten hierzu begannen 1962. Am 14. Mai 1965 war es dann so weit: Sowohl zwischen Frankfurt und Gießen als auch auf der Fortsetzung in Richtung Siegerland und Ruhrgebiet wur-

Stars zwischen Main und Weser

Für die Baureihen 01¹⁰ und 10 reisten viele Dampflokfans an die Main-Weser-Bahn. *Rechte Seite oben*: 01 1102 erreicht am 12. März 1965 Kassel und hat das Bw Bahndreieck mit den hohen Schornsteinen bereits passiert. *Rechte Seite unten*: 10 002 rollt hinab in das Fuldataal auf Guntershausen zu (21. Oktober 1965).

FOTOS: ARCHIV HANS-DIETER JAHR, DR. ROLF BRÜNING





Wie kaum eine andere Baureihe prägte die 140 den Güterverkehr auf Hauptbahnen in Westdeutschland für fast vier Jahrzehnte. Auch auf der Main-Weser-Bahn war sie stets präsent (140 046 bei Kirch Göns, 29. Mai 1982).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH



Bei Okarben stand am 7. April 1975 diese sehenswerte Hilfsbetriebsstelle, die 110 476 mit D 713 passiert. Für die Lok war es auch das letzte Jahr in ihrem „klassischen“ Erscheinungsbild, denn im November 1976 verlor sie bei einer Revision ihre Schürze, die Frontgriffstangen und das DB-Schild.

FOTO: HANS CHRISTIAN ETTENGRUBER

de auf rund 180 Kilometer Streckenlänge offiziell der elektrische Betrieb eröffnet. Es verkehrte in Richtung Frankfurt ein festlich geschmückter Eröffnungszug mit der E 10 1312 und fünf moderne „Rheingold“-Wagen. Ein zweiter, entgegengesetzt fahrender Eröffnungszug trat ebenso feierlich auf, wurde mit der E 10 1270 des Bw Heidelberg bespannt, erreichte als Dsts 11277 den Bahnhof Gießen-Bergwald gegen 9 Uhr und wurde wie sein Pendant an der Strecke und in den Unterwegsbahnhöfen von zahlreichen Bürgern und Ehrengästen gefeiert.

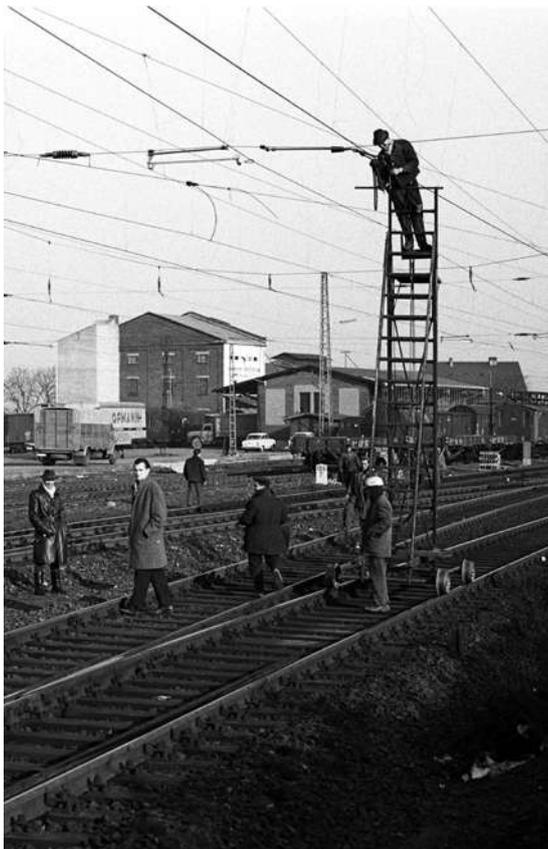
Die Elektrifizierung brachte mit Beginn des Sommerfahrplans 1965 am 30. Mai insbesondere für die hochwertigen Reisezüge der Main-Weser-Bahn Fahrzeitgewinne, wengleich zunächst nur auf dem mit 66 Kilometer relativ kurzen Südabschnitt dieser Strecke. In der Regel wurde jetzt in Gießen von Dampf- auf Ellok und umgekehrt umgespannt, auch die Baureihe 10 kam nun nicht mehr planmäßig nach Frankfurt.

Da aber zwischen Gießen und Guntershausen die Elektrifizierungsarbeiten noch im Gange waren, wurde auch im Jahre 1966 noch mehr als die Hälfte der Züge mit Dampf gefahren, darunter der D 849 (Köln – Betzdorf – Gießen – Kassel) mit Kasseler 01¹⁰, der Schnellgüterzug De 5195 (Freiburg Hbf – Göttingen Rbf) mit Kasseler 41 oder sogar 01¹⁰, allgemeine Güterzüge mit Kasseler 44er Öl,

Elektrifizierung

Zwischen Frankfurt und Gießen wurde schon 1964/65 elektrifiziert. Im Frühjahr 1965 entstand das große Bild der Arbeiten im Bahnhof Frankfurt-Bonames. Der Eröffnungszug (rechts oben) am 14. Mai 1965 wurde mit E 10 1270 bespannt und am Abzweig Bergwald in Gießen aufgenommen. Danach waren auch Altbaueloks wie 119 002 am 26. April 1970 mit P 4741 in Bonames Gäste auf der Main-Weser-Bahn.

FOTOS:
FRANZ BURKHARDT/
SAMMLUNG FVG
REINHEIM,
DR. ROLF BRÜNING,
ARCHIV HANS-DIETER
JAHR



der P 1729 von Marburg nach Treysa mit Kasseler 41, der E 580 (Celle – Wiesbaden) und D 184 (Wilhelmshaven – Bremen – Hannover – Kassel – Frankfurt – Heidelberg – Basel SBB) sowie D 283 (Basel SBB – Bremerhaven-Lehe) mit Kasseler 01¹⁰, das Zugpaar D 73/74 der Relation Basel – Hamburg ebenfalls mit Kasseler 01¹⁰, der E 575 (Trier – Westerland) mit Kasseler 10 (bis Gießen) oder der P 1738 mit Baureihe 50.

Durchgehend elektrisch befahrbar war die Main-Weser-Bahn ab dem 20. März 1967, als auch zwischen Guntershausen und Gießen die Fahrleitungsanlagen unter Strom standen. Gleichzeitig war die Strecke abschnittsweise auf 140 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgebaut worden. Zusammen ergab dies sowohl beim Reisezug- als auch beim Güterverkehr Fahrzeitgewinne von bis zu 20 Prozent, teilweise sogar darüber. Im Rahmen der Elektrifizierungsarbeiten wurden auch viele Stellwerks- sowie Gleisanlagen modernisiert; anschließend wurden auch die Bahnbetriebswerke der nun wartungsärmeren Traktion angepasst und verloren insbesondere ihre Infrastruktur zur Behandlung der Dampflokomotiven. Beispielsweise wurde Mitte 1969 in Marburg ein neues Drucktastenstellwerk vom Typ Sp Dr S60 in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurden die Bahnsteige den länger gewordenen Schnellzügen angepasst und bereits wenige Jahre

zuvor (1965) war hier eine Wagenwaschanlage errichtet worden.

Als am 26. September 1971 zunächst noch mit ausschließlich erster Wagenklasse der Intercity-Verkehr in Westdeutschland aufgenommen wurde, profitierte die Main-Weser-Bahn anders als die Nord-Süd-Strecke nicht von diesem Angebot. Allerdings wurde sie ab Sommerfahrplan 1973 Teil des so genannten Intercity-B-Netzes für die neuen DC-Züge, die vornehmlich als Zubringer der IC-Züge des Intercity-A-Netzes fungieren sollten. Von den insgesamt 16 DC-Linien führten gleich drei über die Main-Weser-Bahn, und zwar die

Linie 11 Emden – Frankfurt, die Linie 12 Stuttgart – Mannheim – Kassel sowie die Linie 14 Köln – Kassel – Göttingen. „Nebenbei“ wurde ebenfalls zu Beginn des Sommerfahrplans 1973 die 050 912 als letzte Dampflokomotive der Direktion Kassel am 2. Juni 1973 feierlich verabschiedet und regelmäßiger Dampflokeinsatz auch auf der Main-Weser-Bahn endgültig Geschichte.

Das höherwertige Reisezugangebot der Main-Weser-Bahn war Mitte der 1970er-Jahre somit als gut bis sehr gut zu bezeichnen, da es mittlerweile aus rund einem Dutzend Schnellzugpaaren und etwa zehn DC-Paaren bestand, von denen jedoch nur die Li-

Friedberg

Im Mai 1978 wurde Friedberg Wendepunkt für die S-Bahn-Linie 6 des Rhein-Main-Netzes und mit 420-Einheiten bedient. Hier wartet am 4. Oktober 1981 eine Einheit auf die Vorbeifahrt eines Schnellzuges mit 110 173.

FOTO: ERNST BÄPPLER





Von Eisenbahnunfällen blieb die Main-Weser-Bahn leider nicht verschont. Am 21. Oktober 1975 kam es im Bahnhof Groß-Karben zu einer Flankenfahrt der 236 408 mit der 141 424, bei der der Lokführer der V 36 schwer verletzt wurde. Die V 36 wurde 1976 verschrottet, die 141 repariert.

Bei einem tragischen Unfall in Eschersheim fuhr 140 217 in der Nebelnacht des 24. November 1976 auf einen stehenden Güterzug auf, wobei der Lokführer starb. Die schwer beschädigte Lok wurde aber wieder aufgebaut.

FOTOS: HANS CHRISTIAN ETTENGRUBER, REINHARD GUMBERT

nie 12 die Strecke durchgehend befuhr. Die Linien 11 und 14 wechselten in Gießen von und zur Dillstrecke Richtung Siegen. Hinzu kamen noch einige Eilzüge mit teils langem Laufweg, so beispielsweise dem „Klassiker“ Westerland – Trier oder auch Celle – Frankfurt, der „Heckeneilzug“-Verbindung Bremen – Paderborn – Korbach – Frankfurt sowie dem „Fernziel“ Braunschweig. Gefahren wurden all diese Züge nunmehr von den Bundesbahn-Klassikern der Baureihen 110 und 112. Insbesondere bei Nachtschnellzügen

wurde auch die Baureihe 103 eingesetzt, die der Main-Weser-Bahn zumindest temporär ein Intercity-Flair verlieh.

Wenige Jahre später war es damit aber schon wieder vorbei, denn bereits 1978 gab die DB den DC wieder auf und wandelte verbliebene Zugläufe in normale D-Züge um, die zunächst sogar noch mit den alten DC-Zugnummern verkehrten. Auf der Main-Weser-Bahn waren dies Ende der Siebzigerjahre die D-Züge mit den 800er- und 900er-Nummern, die das Angebot der übri-

gen Fernzüge komplettierten. Die Fahrpläne des Nahverkehrs waren nach wie vor „individuell“ zusammengestellt und gegenüber dem heutigen Stundentakt-Standard insbesondere in den späten Vormittags-, frühen Nachmittags- sowie den Abendstunden sehr lückenhaft. Wer beispielsweise gegen 8.20 Uhr den pünktlichen Zug von Singlis nach Treysa (ab Singlis 8.17 Uhr, übrigens ein Schienenbus!) verpasst hatte, konnte an Werktagen hier erst um 11.25 Uhr weiterkommen. Derweil wurde dem Fahrgast der Fahrtwind zahlreicher

Die Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE)

Butzbach: Der DB-Bahnhof ist – insbesondere in jüngerer Zeit – unspektakulär, aber natürlich klingt bei diesem Ort den Eisenbahnfreunden sofort die „Butzbach-Licher Eisenbahn“ (BLE) in den Ohren, eine nichtbundeseigene Eisenbahn mit einem weit verzweigten Schienennetz, dessen Betrieb gerade für die Wetterau kaum typischer sein könnte.

In den Jahren 1904 bis 1910 eröffnete die „Butzbach-Licher Eisenbahn AG“ ein 57 Kilometer langes Streckennetz, das von Butzbach bis Oberkleen im Westen, bis Bad Nauheim im Süden und im Osten als „Wettertalbahn“ bis Grünberg an der Strecke Gießen – Fulda reichte. Erbauer und Betreiber dieser größten Privatbahn in der ehemaligen Provinz Oberhessen war bis zum Kriegsende 1945 die Eisenbahnbau- und Betriebsfirma Lenz & Co. GmbH in Berlin, danach ging die Betriebsführung auf die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft über.

Nach einem Zwischenspiel der Deutschen Bundesbahn von 1974 bis 1982 übernahm schließlich die Hessische Landesbahn (HLB) die Betriebsführung für das mittlerweile stark geschrumpfte Netz der BLE. Standbein dieser Eisenbahn war stets der teils umfangreiche



In Butzbach betrieb die BLE ihr eigenes kleines Betriebswerk. Die Loks BLE 141 und BLE 201, beide 1925 von Krauss gebaut, begegnen sich hier am 5. Juli 1959.

FOTO: GERHARD MOLL/ BILDARCHIV DER EISENBahnSTIFTUNG

Güterverkehr; er reichte vom Transport der vielfältigen Produkte aus Land- und Forstwirtschaft (natürlich auch mit dem saisonalen Schwerpunkt Rübenverkehr) bis hin zur Abfuhr von Baumaterialien und Militärverkehr. Zwischen 1953 und 1975 wurde bei der BLE sukzessive der Personenverkehr eingestellt, auch der Güterverkehr ist heute bis auf wenige Ausnahmen auf die Straße abgewandert. Die Strecken Griedel – Bad Nauheim Nord und Griedel – Münzenberg sind seit 2003 an die Eisenbahnfreunde Wetterau verpachtet, die dort Museums- und Güterverkehr durchführt. Legendar für die Butzbach-Licher Eisenbahn waren die

typischen ELNA-Privatbahnlokomotiven (hier Typ 2 mit der Achsfolge 1'C), die bis 1970 neben Diesellokomotiven und Triebwagen im Einsatz waren, insbesondere auch vor schweren Panzerzügen der hier ansässigen US-Armee mit Stützpunkten u.a. in Butzbach und Kirch Göns. Eine ausführliche Chronik der interessanten Geschichte der Butzbach-Licher Eisenbahn (bis hin zum heutigen Rest- und Straßenbetrieb der Hessischen Landesbahn) ist bei diesem großflächig angelegten Schienenbummel durch die gesamte Wetterau hier aus Platzgründen leider nicht möglich und es muss auf die weiterführende Literatur verwiesen werden. □



Zweigstrecken

Stellvertretend für die vielen von der Main-Weser-Bahn abzweigenden Strecken an dieser Stelle ein Bild von der Burgenlandbahn, Strecke Cölbe–Frankenberg (Eder). 212 373 und 212 023 schleppen gemeinsam einen langen Güterzug aus dem Bahnhof Münchhausen in Richtung Cölbe–Marburg.

FOTO: HEIKO ERNST/SAMMLUNG JOACHIM SEYFERTH

Güterzüge um die Ohren geweht, die damals mit den Baureihen 139, 140, 150 und 151 die Main-Weser-Bahn wesentlich zahlreicher als heute belegten.

Die Einführung des zweiklassigen Inter-city-Systems unter dem Motto „Jede Stunde, jede Klasse“ bescherte zum Sommerfahrplan 1979 auch der Main-Weser-Bahn diese Zuggattung, allerdings nur als einziges Zugpaar IC 597/674 „Herkules“, benannt nach dem bekannten Wahrzeichen Kassels. IC 597 verließ Kassel Hbf um 6.22 Uhr gen Frankfurt und weiter nach Stuttgart – München. IC 674 hingegen kam am Abend von

Basel – Frankfurt und erreichte Kassel Hbf um 23.22 Uhr. Beide Züge hielten nur in Gießen und Marburg und dienten als morgendlicher und abendlicher Zubringer zum und vom IC-Knotenbahnhof Frankfurt; Zuglok war in der Regel die adäquate 103. Mitte der Achtzigerjahre hieß dieses IC-Paar dann 690/691 „Herkules“ und verkehrte nun in beiden Fällen bis 1990 zwischen Kassel und München via Frankfurt und Stuttgart. Das vorübergehende Ende dieses Mini-IC-Angebotes auf der Main-Weser-Bahn wurde zum Sommerfahrplan 1991 durch eine weitere Reform des hiesigen Fahrplanange-

botes eingeleitet, dessen Kern die bereits ab 1989 installierte zweistündliche Interregio-Linie 19 zwischen Kassel und Konstanz sowie der Nahverkehrs-Stundentakt (der auch auf den von der Main-Weser-Bahn abzweigenden Nebenlinien eingerichtet wurde) war.

Das Rosentalviadukt

Zwischenzeitlich hatte sich auch einiges an der Infrastruktur der Main-Weser-Bahn verändert. So wurde der einzige größere Kunstbau der Strecke, das 275 Meter lange Rosentalviadukt nördlich von Friedberg, im Jahre 1982 durch eine parallel geführte Betonkonstruktion ersetzt. Das alte Rosentalviadukt mit 24 Bögen steht seither unter Denkmalschutz daneben und wird betrieblich nicht mehr genutzt. Dass der Denkmalschutz in Deutschland allerdings ein stumpfes Schwert ist und gerne ausgehebelt wird, zeigten spätere Planungen um 2004, auf diesem architektonisch ästhetischen Bauwerk Hessens größte Photovoltaikanlage zu errichten – kurz nach Baubeginn wurden die Arbeiten wegen mangelnder Standsicherheit jedoch eingestellt und das ehemalige Gleisplanum des Viaduktes wuchs wieder zu.

Historisches entlang der Strecke

Ein wenig mehr um Eisenbahn-Tradition kümmerten sich insbesondere ab Mitte der 1980er-Jahre die 1974 gegründeten „Eisenbahnfreunde Wetterau e.V.“, die ihren Betriebsmittelpunkt in den nicht mehr von der Bundesbahn genutzten weitläufigen Gleisanlagen auf der Ostseite des Bahnhofs Bad Nauheim ausbauten und bis heute örtlichen Güterverkehr sowie Museumsbahnfahrten auf verbliebenen Streckenteilen der ehemaligen Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE)



Bad Nauheim ist das Mekka für alle Draisinenfreunde, denn einige Enthusiasten rund um die Eisenbahnfreunde Wetterau erhalten eine Vielzahl von unterschiedlichen Draisinen. Dazu gehört auch das sehenswerte „Schwalbe“-Gleiskraftrad, das auf einem Simson KR50 basiert.



Klv 20-5002, 1955 von Beilhack auf der Basis von Karosserieteilen des VW Bulli T1 gebaut, gehört einem Bad Nauheimer Privatmann und wurde mit viel Aufwand wieder in einen ansehnlichen Zustand gebracht.

FOTOS (2): JOACHIM SEYFERTH



Entlang der Gleise

Szenen einer hessischen Magistrale: Am Bahnübergang am Frankfurter Berg – noch mit Anrufschanke – waren im Mai 1993 noch die früher allgegenwärtigen „Silberlinge“ ein gewohntes Bild (*ganz links*).

Links oben die Feldwegüberführung von Kirch Göns, aufgenommen 2013. Das Brückchen ist in dieser Ausgabe auf den Seiten 10/11 und 79 auch aus anderer Perspektive zu sehen.

Unten links ein Blick in den nächtlichen Trennungsbahnhof Gießen-Bergwald (27. Juli 2017).

FOTOS (3): JOACHIM SEYFERTH

durchführen. Bei genauem Hinsehen entdeckt man unter den größtenteils historischen Fahrzeugen auch zahlreiche kleinere Exponate auf Schienenrädern, denn gleichzeitig besitzen die Eisenbahnfreunde Wetterau die größte Sammlung von Draisinen und Nebenfahrzeugen in Deutschland – von der Handhebel-Draisine über die klassische DB-Motordraisine (Klv 11 bzw. 12) bis hin zum VW-Bus auf Schienen oder urigen Gleis-Krafträdern.

In Treysa wiederum sind seit 1988 auch die Eisenbahnfreunde in einem Verein organisiert. Im alten Bw wird neben einigen weiteren Fahrzeugen die Dampflok 52 8106 gepflegt. Mit einer beachtlichen Flotte an Reisezugwagen ist der Verein regelmäßig zu Sonderfahrten unterwegs.

Die Zweigbahnen der Main-Weser-Bahn

Das Schicksal der von der Main-Weser-Bahn ausgehenden Nebenstrecken gestaltete sich von der Stilllegung bis zur Renaissance sehr unterschiedlich. Gemeinsam ist aber allen, dass der bei ihnen zurückgehende Güterverkehr auch auf die Main-Weser-Bahn abfärbte und zur deutlichen Senkung des Nahgüterverkehrs führte. Beispielsweise wurde die nur noch für den Güterverkehr

genutzte Strecke **Grifte – Gudensberg** (deren Personenverkehr schon 1954 endete) zuletzt nur noch als Anschlussbahn betrieben und Anfang 1979 schließlich stillgelegt – heute befindet sich hier ein Radweg. Das gleiche Schicksal ereilte die Strecke **Zimmersrode – Gemünden (Wohra)**, die 1972 ihren Personen- und Ende 1981 mit der Stilllegung und anschließendem Abbau auch ihren Güterverkehr verlor. Auch die **Knüllwaldbahn zwischen Treysa und Bad Hersfeld** wies nur noch bis August 1995 auf einem Restabschnitt zwischen Treysa und Oberaula Güterverkehr auf (Einstellung des Personenverkehrs hier bereits am 1. Juni 1984). Noch einigermaßen lange, nämlich bis über die Mitte 2002, konnte sich der Güterverkehr auf dem Teilabschnitt **Treysa – Homberg der legendären „Kanonenbahn“** halten, im Personenverkehr war zwischen Treysa und Malsfeld bereits am 30. Mai 1981 Schluss.

Die traditionell im Güterverkehr starke **Ohmtalbahn von Kirchhain nach Burg- und Nieder-Gemünden** weist hingegen noch heute regen Güterverkehr bis zu den Werken der Mitteldeutschen Hartstein-Industrie (MHI) bei Nieder-Ofleiden auf. Ergo prägen auch stets präsente und zahlreiche Güter-

wagen für den Stein- und Schottertransport den Kirchhainer Bahnhof. Die zweite von Kirchhain abzweigende Strecke, die **Wohratalbahn nach Gemünden (Wohra)**, ereilte jedoch wieder das „übliche“ Schicksal und wurde 1982 abgebaut.

Die meisten der weiter südlich bis in den Großraum Frankfurt abzweigenden und

Der Rückgang des Güterverkehrs auf den Zweigstrecken führte auch auf der Main-Weser-Bahn zu einem schwächeren Güteraufkommen

noch vorhandenen Neben- oder kleineren Hauptstrecken weisen zwar ebenso kaum noch nennenswerten Güterverkehr auf, haben aber wegen der nahen und wachsenden Agglomerationen Marburg, Gießen, Friedberg und natürlich Frankfurt eine gesicherte Zukunft, begünstigt durch Taktverkehre und politische Unterstützung von Land und Kommunen. Das sah nach zwischenzeitlicher Gefährdung des Personenverkehrs insbesondere in den „stilllegungswütigen“ Achtzigerjahren nicht immer so aus. So gibt es beispielsweise für einen Teilabschnitt der **Lumdatalbahn im Raum Gießen/Lollar** zurzeit wieder Reaktivierungspläne. Auch für den 2003 im Personenverkehr stillgelegten Abschnitt **Wölfersheim-Södel – Hungen**



Im Trennungsbahnhof Guntershausen südlich von Kassel laufen die Streckenäste nach Bebra und Gießen/Frankfurt auseinander. 140 626 schwenkt im August 1984 mit ihrem N 6245 auf die Main-Weser-Bahn ein. FOTO: WOLFGANG KLEE



Durch die Wetterau

Für manche Eisenbahnfans ist eine Fahrt im knatternden Schienenbus bei 90 km/h über die Hauptbahn einer der Höhepunkte ihres Hobbylebens. Die Leerüberführung dieses Gießener 798 konnte am 30. August 1991 allerdings nur das Personal genießen. Die Aufnahme entstand zwischen Bad Nauheim und Ostheim.

der von Friedberg ausgehenden Horlofftalbahn wird eine Wiederinbetriebnahme konkret vorangetrieben.

Die 1990er-Jahre

Nach diesem kurzen Exkurs zu Geschichte und Schicksal der Streckenzweige der Main-Weser-Bahn zurück zur Stammlinie und in die Neunzigerjahre des vorigen Jahrhunderts: Kurz vor dem Übergang der Deutschen Bundesbahn in die privatwirtschaftlich geführte Deutsche Bahn AG zum 1. Januar 1994 hatten die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg (1989) sowie die Einführung des ICE-Verkehrs (1991) auch Auswirkungen auf die Main-Weser-Bahn.

Zwischen Frankfurt und Kassel wurde die Verbindung via Fulda nun wesentlich schneller, zudem verringerten die schnellen ICE-Züge insbesondere in den Tagesrandlagen die Auslastung und das Angebot der Nachtschnellzüge. Dies bekam die Main-Weser-Bahn in Form von Streichung der meisten Nachtschnellzüge sowie abnehmender Fahrgastzahlen bei den Interregio-Zügen zu spüren. Doch beim Nahverkehr zeichnete sich bereits damals eine umgekehrte Entwicklung ab, die bis heute anhält – nicht zuletzt wegen des deutlich attraktiveren Stundentaktes sowie neuen Fahrzeugen und trotz Reduzierung zahlreicher klassischer Fahrkartenausgaben und vieler anderer benachbarter Dienstleistungen.

Steigende Mobilität allerorten, überlastete Straßen und eine verkehrspolitisch unterstützte Resignation hinsichtlich des Schienengüterverkehrs wiesen der Main-Weser-Bahn bereits vor der Bahnreform eine Rolle zu, die auch zahlreiche andere Strecken verändert hat: Boom beim Regional- und Pendlerverkehr, Stagnation beim Fernreiseverkehr abseits der großen Magistralen sowie Niedergang insbesondere beim örtlichen Güterverkehr. Die Main-Weser-Bahn war nun – beeinflusst auch vom verkehrlichen Niedergang der Ruhr-Sieg- und Dillstrecke – keine Magistrale mehr, sondern eine 200 Kilometer lange und in verkehrliche Schwerpunkte und Segmente aufgeteilte Strecke. Der einst dominierende Durchgangsverkehr ist kaum noch ein Rückgrat. □

Frostwetter

Nicht weit von dem Aufnahmestandort des oberen Bildes entstand am 24. Januar 1992 dieses Foto: 103 113 – heute eine Museumslokomotive des DB Museums – jagt mit dem Interregio 2475 durch die gefrorenen Felder bei Ostheim.

FOTOS (2): JOACHIM SEYFERTH





Bei Altenburg überquert die Bahn die Schwalm, bevor diese nur wenige Meter entfernt in die Eder mündet. Eine 216 ist hier am 2. Mai 1995 auf dem Weg nach Kassel.

FOTO: MICHAEL HUBRICH



Zwischen Kirch Göns und Butzbach legt sich 112 268 am 29. Mai 1982 mit D 791 in den Gleisbogen.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

BLOCK WASSERSCHEIDE

EIN MÄNNLEIN STEHT IM WALDE





Die alte Blockstelle, aber heute ohne Männlein: Ein Regionalexpress nach Frankfurt rauscht ohne erkennbare Kraftanstrengung durch den Wald.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH



12. März 1967: Die 01 1104 kämpft sich mit D 73 zum Scheitelpunkt an der Blockstelle hinauf.

FOTO: WILFRIED KOHLMEIER

Zu Zeiten, als die Zugreisenden noch aus dem Fenster schauten, hatten sie es je nach Fahrtrichtung und Wahl des Sitzplatzes des Öfteren wahrgenommen: das kleine Häuschen mitten im Wald und oben am Bahndamm, auf dem kleinen Balkon ein Mann mit grüßender Hand. Schwer einzuordnen, was dies zu bedeuten hatte. Offensichtlich irgendetwas mit der Bahn, ein Stellwerk vielleicht, obwohl es nicht danach aussah, und überhaupt fehlte dazu ein Bahnhof. Aber ein Männlein, das auf einem Balkon mitten im Walde steht? Ach was, vielleicht war man nur beim sanften Schaukeln des Waggons eingenickt und hatte zu träumen begonnen.

Es war kein solcher Traum, aber insbesondere für Eisenbahnfreunde dennoch ein Traum: Ein Arbeitsplatz mitten im Wald, mitten an der freien Strecke, noch dazu mit der dienstlichen Obliegenheit, Züge zu beobachten! Das kleine Häuschen, das auf seiner Stirnseite unter dem reich verzierten Dach bei schneller Vorbeifahrt gerade noch die Begriffe „Rhein“ und „Weser“ zu entziffern ließ, war hier am Streckenkilometer 75,8 tatsächlich eine Blockstelle, die



beiden dazugehörigen Form-Hauptsignale in unmittelbarer Nähe. Die hier arbeitenden Eisenbahner hatten zwar nicht den höchsten Rang, aber mit 280 Meter über dem Meeresspiegel den höchsten Arbeitsplatz an der gesamten Main-Weser-Bahn. Mitten im Wald zwischen den Stationen Stadtallendorf und Neustadt (Kr. Marburg) verläuft hier am so genannten „Neustädter Sattel“ die Wasserscheide zwischen Rhein und Weser; mit rund sechs Promille steigt die Strecke von beiden Seiten her sanft an und ist seit der durchgehenden Elektrifizierung im Jahre 1967 für die Züge ein Klacks.

Zur Dampflokzeit waren die Herausforderungen hinsichtlich der Traktion jedoch ein wenig höher. Schwer und von den Streckeneinschnitten im Wald noch echoartig verstärkt waren die Auspuffschläge zum Kulminationspunkt heraufkriechender langer Güterzüge, während die Drillingstakte der 01.10 oder der stolzen 10er den Brechpunkt an unserem Häuschen stets souverän zu meistern schienen. Und selbst hier an dieser betrieblich so genannten „Zugfolgestelle“ mitten im Wald arbeiteten die Stellwerker eng mit dem Maschinenpersonal zusammen, wie der folgende anekdo-

FOTOS [2]: JOACHIM SEYFERTH



tisch überlieferte Sachverhalt mit der leeren Wasserflasche auf dem Balkongeländer des Blocks Wasserseide beweist:

Die Lokführer von schweren Güterzügen, insbesondere aus Richtung Marburg, gaben dem auf dem Balkon zur Zugbeobachtung bereitstehenden Blockwärter mitunter das Zeichen, als ob sie aus einer Flasche trinken würden. Dies bedeutete nichts anderes, als dass die Lokomotive im etwa vierzehn Kilometer entfernten Treysa wieder Wasser nehmen musste. Zur Bestätigung hob der Eisenbahner auf dem Balkon die leere Flasche hoch und verschwand in dem kleinen Dienstraum, um seine Stellwerkskollegen im Bahnhof Treysa entsprechend zu informieren!

Und goss er in Zugpausen und bei trockener Witterung den Blumenschmuck rund um dieses Kleinod, so konnte sich das hier versickernde Wasser entscheiden, ob es den Weg zum Rhein oder zur Weser nahm. Heute ist diese Idylle, die auch aus Gerhart Hauptmanns „Bahnwärter Thiel“ entlehnt

sein könnte, bereits über ein halbes Jahrhundert lang Vergangenheit. Das Häuschen steht noch, jedoch einsamer als je zuvor. Die Stirnseite mit dem ehemaligen Balkon ist zugemauert worden, die seitlichen Fenster des ansonsten gepflegten Gebäudes sind zu ihrem Schutz verbrettert. Von der oberhalb des Streckeneinschnitts verlaufenden und meist gesperrten Straße zweigt völlig unscheinbar und (von Unkundigen daher auch meist übersehen) immer noch der kleine Trampelpfad hinunter zum Block ab – ein Weg in die Vergangenheit. Längst wird die Zugfolge auf der freien Strecke zwischen Stadtallendorf und Neustadt durch zwei Selbstblockabschnitte mit den dazugehörigen Licht-Hauptsignalen 33/34 und 35/36 geregelt; ein neuer aufgeständerter Kabelkanal entlang des Gleises kündigt von weiterer elektronischer Signaltechnik, die demnächst auch den letzten Formsignalen an der Main-Weser-Bahn – so auch noch befindlich im hiesigen Nachbarbahnhof Stadtallendorf – den Garaus machen wird.

Es ist ruhig am ehemaligen Block Wasserseide. So ruhig, dass die Imagination lebhaftere Zeiten hervorkramt: Aus dem kleinen Gebäude klingen das Rasseln der Blockeinrichtung sowie das Läuten des Fernsprechers mit einer nächsten Zugmeldung. Wenig später vermischen sich für einen verheißungsvollen Moment das singende Schwingen der Signalstelldrähte und das kurze Stellgeräusch des nach oben federnden Flügels des Blocksignals für Züge in Richtung Neustadt mit dem ringsum munteren Vogelgezwitscher – die spannenden Minuten beginnen! Es ist gegen 11 Uhr vormittags, schnelle Auspuffschläge aus Richtung Stadtallendorf über den Wipfeln, der Blockwärter tritt auf den Balkon. Es ist schließlich eine Kasseler 41, die mit dem leichten Durchgangs-Eilgüterzug De 5195 von Freiburg Hbf nach Göttingen Rbf vorbeidampft, zum Lokführer ein Gruß, die leere Wasserflasche kommt nicht zum Einsatz. Und der Traum ist aus, ein roter Doppelstockzug fegt vorbei, niemand schaut aus dem Fenster. □



Die einsame Blockstelle zwischen Stadtallendorf und Neustadt im Laufe der Jahrzehnte: *Oben* donnert die 10 002 mit ihrem Schnellzug zum Brechpunkt der Strecke (24. Juli 1963), während *links* der 442 784 vergleichsweise leise über die Strecke sirtt (26. April 2015).

FOTOS: DR. ROLF BRÜNING,
JOACHIM SEYFERTH

LOKSTATIONEN

VOM GROSS-BW ZUR AUSSENSTELLE

Nach dem Bau der Main-Weser-Bahn benötigten die ersten durchgehenden Züge zwischen Frankfurt und Kassel rund sechseinhalb Stunden; doch wie vormals die Pferde mussten auf dieser Distanz mehrmals die Lokomotiven gewechselt werden – Notwendigkeit und Existenz der zahlreichen ersten Lokstationen entlang der Strecke

Aus den Lokstationen entwickelten sich neben den auch für andere Strecken zuständigen Bahnbetriebswerken in Frankfurt und Kassel so bedeutende Anlagen wie die in Gießen oder Marburg, die für einen großen Teil der Traktion auf der Main-Weser-Bahn sorgten. Ähnlich wichtige Aufgaben hatten die Einrichtungen in Friedberg, Treysa und Wabern, die wie alle Bahnbetriebswerke entlang dieser Strecke heute zur verblassenden Eisenbahngeschichte gehören. Lokomotiven wie Triebwagen sind heute nahezu heimatlos.

Bw Frankfurt (Main) 1 und 2

Die Bahnbetriebswerke Frankfurt 1 (Reisezuglokomotiven) und Frankfurt 2 (Güterzug- und Rangierlokomotiven) haben bzw. hatten als Großanlagen mit umfangreichen Lokstationierungen Traktionsaufgaben nicht nur für die Main-Weser-Bahn, sondern auch für zahlreiche andere von Frankfurt ausgehenden Strecken zu erfüllen. Sie werden daher hier nur in ihrer Relevanz zur Main-Weser-Bahn behandelt. Während das frühere Bw 1 am Hauptbahnhof heute nur noch als Abstellanlage existiert und Frankfurter Lokomotiven seit Oktober 2008 zum benachbarten und modernisierten Werk in Frankfurt-Griesheim wechselten, wurde das einstige Bw 2 zusammen mit dem Frankfurter Hauptgüterbahnhof zu Gunsten des neu erschaffenen „Europaviertels“

einschließlich Messegelände in den Jahren 1996 bis 1998 aufgelöst.

Das Bw Frankfurt 2 hatte allein schon deshalb einen etwas größeren Bezug zur Main-Weser-Bahn, weil es am östlichen Ende des Hauptgüterbahnhofs in unmittelbarer Sichtweite dieser Strecke lag, neben der sich zwischen den Stationen Frankfurt-Galluswarte und Frankfurt West noch die zusätzlichen Gleise der S-Bahn sowie die Fortsetzung der „Gütergleise“ von/nach Frankfurt Süd bzw. von/nach Frankfurt-Louisa befinden. Nördlich dieses Bahnbetriebswerkes wurden per eingleisige Verbindungsstrecke nach Frankfurt West die Güterzüge von und zur Main-Weser-Bahn in den Hauptgüterbahnhof ein- bzw. ausgefädelt. Güterzüge von/nach Süden befuhren sozusagen spiegelverkehrt eine ebensolche Verbindung, die an der Station Galluswarte ein Stück parallel zum Frankfurter Endpunkt der Main-Weser-Bahn verlief und die Güterzüge am Abzweig Hellerhof dann über die vorgelagerten Anlagen des Frankfurter Hauptbahnhofs „geradeaus“ in Richtung Frankfurt Süd (Weiterfahrt Richtung Aschaffenburg oder Fulda), Frankfurt-Louisa (Weiterfahrt Richtung Darmstadt) oder in Richtung Frankfurt-Niederrad (Weiterfahrt Richtung Groß Gerau-Dornberg – Biblis) führte.

In der Historie entstanden die Frankfurter Bahnbetriebswerke 1 und 2 (das Bw Ffm 3 war hauptsächlich für die Traktion der Vor-

ortverkehre zuständig und wurde bereits am 1. Mai 1958 geschlossen) in den 1880er-Jahren, als die Frankfurter Bahnanlagen mit dem heutigen Hauptbahnhof und einstigen Hauptgüterbahnhof völlig neu strukturiert wurden. Allein der mittlerweile (seit 1868) preußisch verwaltete Teil der Main-Weser-Bahn beteiligte sich mit mindestens 60 Maschinen am Frankfurter Lokomotivbestand. Nach der Jahrhundertwende blieben die Lokomotiven in Form der P 8 Preußen treu, die 1908 mit neun Exemplaren dem Bw 1 zugeteilt wurden und bis zum Ersten Weltkrieg auch die seit 1902 beim Bw 1 eingesetzten P 7 ablösten.

Relevant für die Main-Weser-Bahn im Nahverkehr waren auch die preußische T 18 (Baureihe 78), die 1914 sowohl beim Bw 1 als auch beim Bw 2 (hier nur zeitweise) stationiert wurde. Im Schnellzugdienst (auch) auf der Main-Weser-Bahn wurden ab 1923 vom Bw 1 fabrikneue Maschinen der preußischen P 10 (Baureihe 39) eingesetzt, ab 1931 kam die Baureihe 01 hinzu, ab 1936 auch die

Baureihe 03. Kriegsbedingt sank die Anzahl der Frankfurter Schnellzug-Dampflokomotiven Ende 1944 auf nur noch

ein Exemplar (Reihe 39) ab. Zur frühen Bundesbahnzeit Ende 1949 hatte das Bw 1 nunmehr 21 Maschinen der Reihe 01 stationiert, elf Loks der Baureihe 39 waren allerdings dem damaligen Bw 3 zugeteilt. Bis zur kompletten Elektrifizierung der Main-

Als Heimatdienststelle wurde das Bw Frankfurt 2 schon zum 1. Juli 1969 aufgelöst

Das Bw Frankfurt 2

Eindrücke vom Bw Frankfurt 2, das heute so nicht mehr existiert. 55 3632 wartet am 18. März 1965 an der Drehscheibe auf ihren nächsten Einsatz. *Rechts außen* ein eindrucksvoller Beleg, mit wie viel Einsatz die Bundesbahn seinerzeit für eine gepflegte Optik ihrer Betriebsanlagen sorgte (August 1973).

FOTOS: WILFRIED KOHLMEIER, KARL NOWAK/SAMMLUNG GERD HARBERS



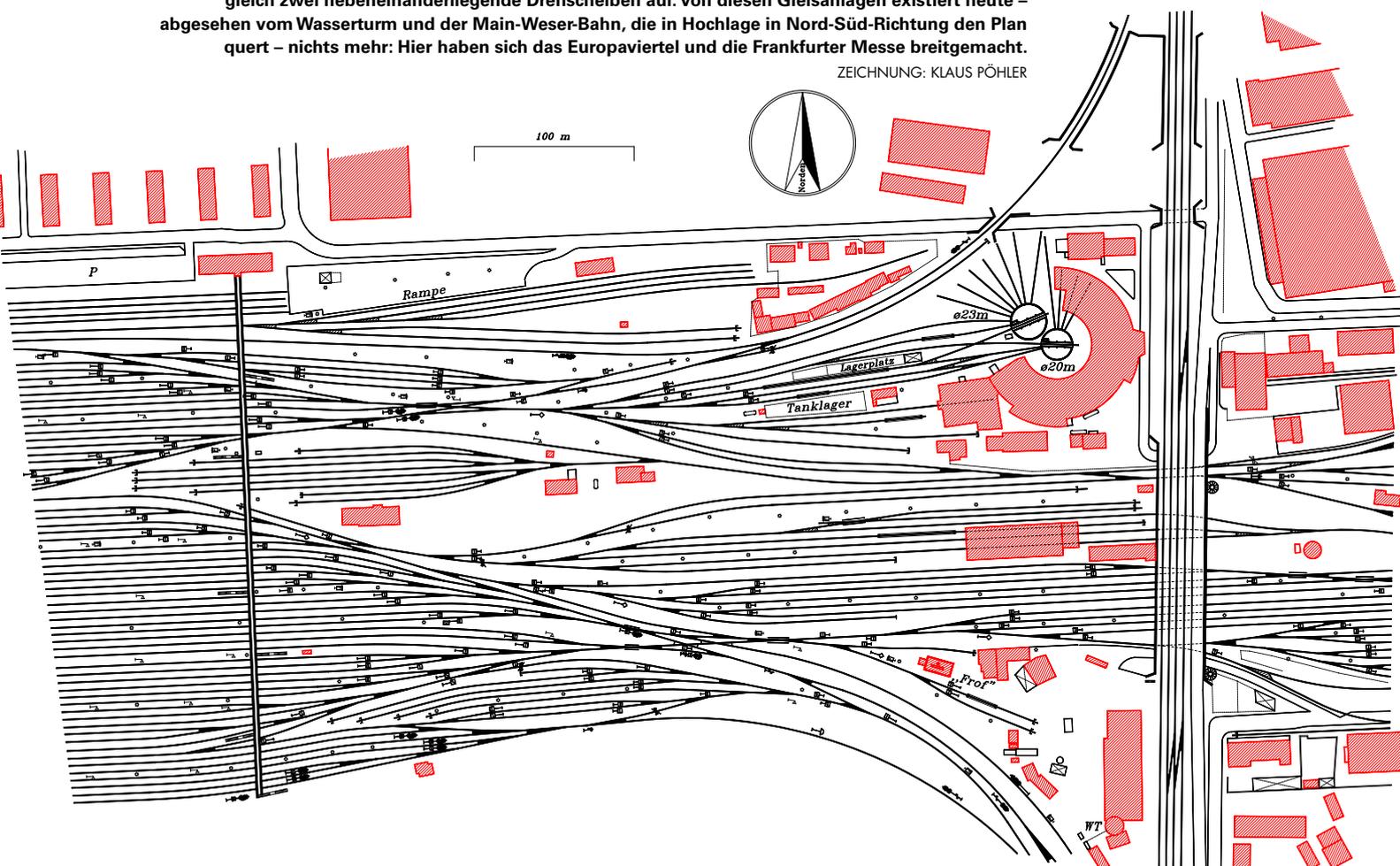
Das Bw Frankfurt 2 war maßgeblich für den Güterverkehr des nahen Frankfurter Hauptgüterbahnhofs zuständig. Hier waren stets zahlreiche 44er und 50er versammelt, so am 19. August 1962 die 44 606 und 50 382. *Ganz rechts* der Wasserturm, der auf dem Gleisplan *unten* als „WT“ gekennzeichnet ist und im Gallusviertel an den großen Hauptgüterbahnhof erinnert (aufgenommen 1992 aus der Lok).

FOTOS: THEODORE SHRADY/ARCHIV EISENBAHNSTIFTUNG, JOACHIM SEYFERTH



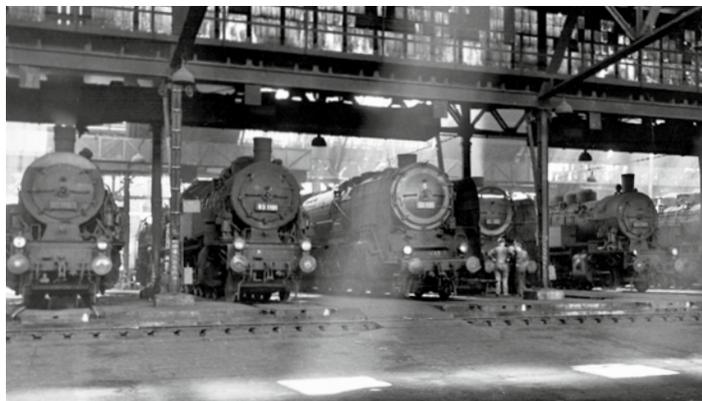
Das Bw Frankfurt (Main) 2 am Hauptgüterbahnhof im Zustand des Jahres 1976. Das Werk fällt durch gleich zwei nebeneinanderliegende Drehscheiben auf. Von diesen Gleisanlagen existiert heute – abgesehen vom Wasserturm und der Main-Weser-Bahn, die in Hochlage in Nord-Süd-Richtung den Plan quert – nichts mehr: Hier haben sich das Europaviertel und die Frankfurter Messe breitgemacht.

ZEICHNUNG: KLAUS PÖHLER



Das große Bw 1 ist dem Frankfurter Hauptbahnhof vorgelagert und beheimatete bis vor wenigen Jahren in erster Linie Fernreisezugloks. *Links unten* eine Parade der Einheitsloks mit 110, 140 und 141 am 16. März 1993 vor den Hallentoren. Über 50 Jahre vorher, im Jahre 1950, entstand die *rechte Aufnahme* mit 93 1193 und 1191, 01 151 und 101 sowie zwei weiteren pr. T 14¹. *Ganz unten* ein Blick auf die imposanten Gleisanlagen. In der Bildmitte ist hier 78 432 zu erkennen (30. April 1957).

FOTOS: UWE HAAS, PAUL TROST/EISENBAHNSTIFTUNG, KURT ECKERT/EISENBAHNSTIFTUNG



Weser-Bahn teilten sich vor allem diese Maschinen zusammen mit Kasseler Loks (01¹⁰, 10, teilweise 41) den hochwertigen Reisezugverkehr auf dieser Strecke.

Mit dem Ellok-Zeitalter verlagerte sich die Traktion der langlaufenden Reisezugleistungen auf der Main-Weser-Bahn mehr auf die Frankfurter Loks der Baureihe E 10 sowie ab Ende 1970 auch auf die Baureihe 103, die neben dem rasch forcierten IC-Verkehr von hier aus nicht nur diese Züge ins ganze Bundesgebiet beförderte, sondern auch vor einigen Schnellzügen auf der Main-Weser-Bahn im Einsatz war. Ende 1985 beheimatete das Bw 1 insgesamt 73 Maschinen der Baureihe 103 (110: 57 Stück), die auf der Main-Weser-Bahn in der zweiklassigen IC-Epoche ab 1979 und in einzelnen Fahrplanperioden auch IC-Leistungen in Tagesrandlagen erbrachten – sowie wiederum später Dienste

vor den zweistündlich verkehrenden Interregio-Zügen. Dazwischen erhielt das Bw 1 zum 29. Mai 1988 auch 15 Maschinen der Reihe 111, deren Bestand bis auf 56 Exemplare anwuchs und die ebenfalls Leistungen auf der Main-Weser-Bahn erbrachten.

Das Aus für die traditionelle Beheimatung von Reisezuglokomotiven beim Bw 1 wurde spätestens zur Jahrtausendwende durch den bundesweiten Einsatz der Drehstromtechnik, sei es in Form der Baureihe 101 oder der ICE-Triebzüge, eingeläutet. Da diese Fahrzeuge fernab von Frankfurt beheimatet waren, konzentrierte sich dieser „Wendepunkt“ in der Rhein-Main-Region mehr auf die Wartung dieser Baureihen. Dafür wurde das einstige Bw Frankfurt-Griesheim ausgebaut: Einschließlich neuer Werkshalle entstand hier ein ICE-Werk zur Instandhaltung der ICE-Baureihen 406, 407 und 411,

parallel hierzu wurde in Frankfurt-Höchst eine neue Waschanlage für Triebzüge und Reisezugwagen errichtet. Das Bw 1 verlor im Oktober 2008 schließlich seine über 100-jährige Lokbeheimatung und dienst seitdem nur noch als „Abstellplatz“ für wendende oder nicht benötigte Lokomotiven. Seine Elektroloks der Baureihen 110, 111, 143, 146 und 181 wechselten buchmäßig ins neue Werk Frankfurt-Griesheim. Mit der planmäßigen Bespannung der verbliebenen Fernreisezüge auf der Main-Weser-Bahn haben diese Frankfurter Lokomotiven ohnehin nichts mehr zu tun, denn die 101er der zweistündlichen IC-Züge gehören allesamt zum Betriebsbahnhof Hamburg-Eidelstedt. In den letzten Jahren noch fallweise eingesetzte 120er vor Sonder- oder Messzügen haben ihre Heimat in München und „private“ Lokomotiven für Züge anderer Fernreise-



Aus dem fahrenden Zug entstand am 10. September 1959 diese Aufnahme in das Bw 1: Die Hanauer 38 2305 mit Wannentender posiert hier mit der 03 108 vom Bw Ludwigshafen.

FOTO: ROBIN FELL/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Anbieter bzw. seltene Dampf-Sonderzüge sind ohnehin nicht mehr auf Frankfurter Betreuung angewiesen.

Die Bespannung von durchgehenden Güterzügen auf der Main-Weser-Bahn oblag zur Dampflokzeit mehrheitlich den Maschinen des Bw Kassel-Bahndreieck (überwiegend Baureihen 41 und 44), teils waren hieran aber auch 50er des Bw Frankfurt 2 beteiligt, während Übergaben und Nahgüterzüge im Frankfurter Bereich der Main-Weser-Bahn auch von den hier beheimateten Baureihen 55²⁵, 56² und 57¹⁰ befördert wurden. Die nach der Elektrifizierung auf der Main-Weser-Bahn eingesetzten Güterzug-Elloks (überwiegend Reihe 140) waren jedoch nicht im Bw 2, sondern im Bw 1 (kurze Zeit auch im Bw Ffm-Griesheim) beheimatet und wurden hier nur abgestellt oder für kleinere Reparatur- und Wartungsarbeiten der Werkstatt zugeführt.

Auch bei den später hinzugekommenen Maschinen der Baureihen 150 und 151 der Bw Nürnberg, Kornwestheim und Hagen änderte sich dieses Prozedere nicht. Die sechsachsigen Vorläufer in Gestalt der Baureihe E 94 aus Nürnberg und Aschaffenburg tangierten Frankfurt ohnehin kaum, da sie mit ihren Zügen mehrheitlich über die Strecke Hanau – Friedberg von und zur Main-Weser-Bahn fuhren. (Siehe eigenes Kapitel ab Seite 62 in dieser Ausgabe.) Als Heimatdienststelle für Lokomotiven bereits am 1. Juli 1969 auf-

gelöst, verschwanden die Anlagen des Bw 2 einschließlich des benachbarten Hauptgüterbahnhofs (sowie des Postbahnhofs) ab 1996 zu Gunsten weiterer „städtebaulicher Entwicklung“ in Frankfurt. Außer dem Containerbahnhof in Frankfurt Ost bzw. fallweisem Personalwechsel in einzelnen Frankfurter Stationen haben die wenigen Güterzüge der Main-Weser-Bahn, die noch den Frankfurter Raum tangieren, aktuell nicht mehr viel mit der Metropole am Main zu tun.

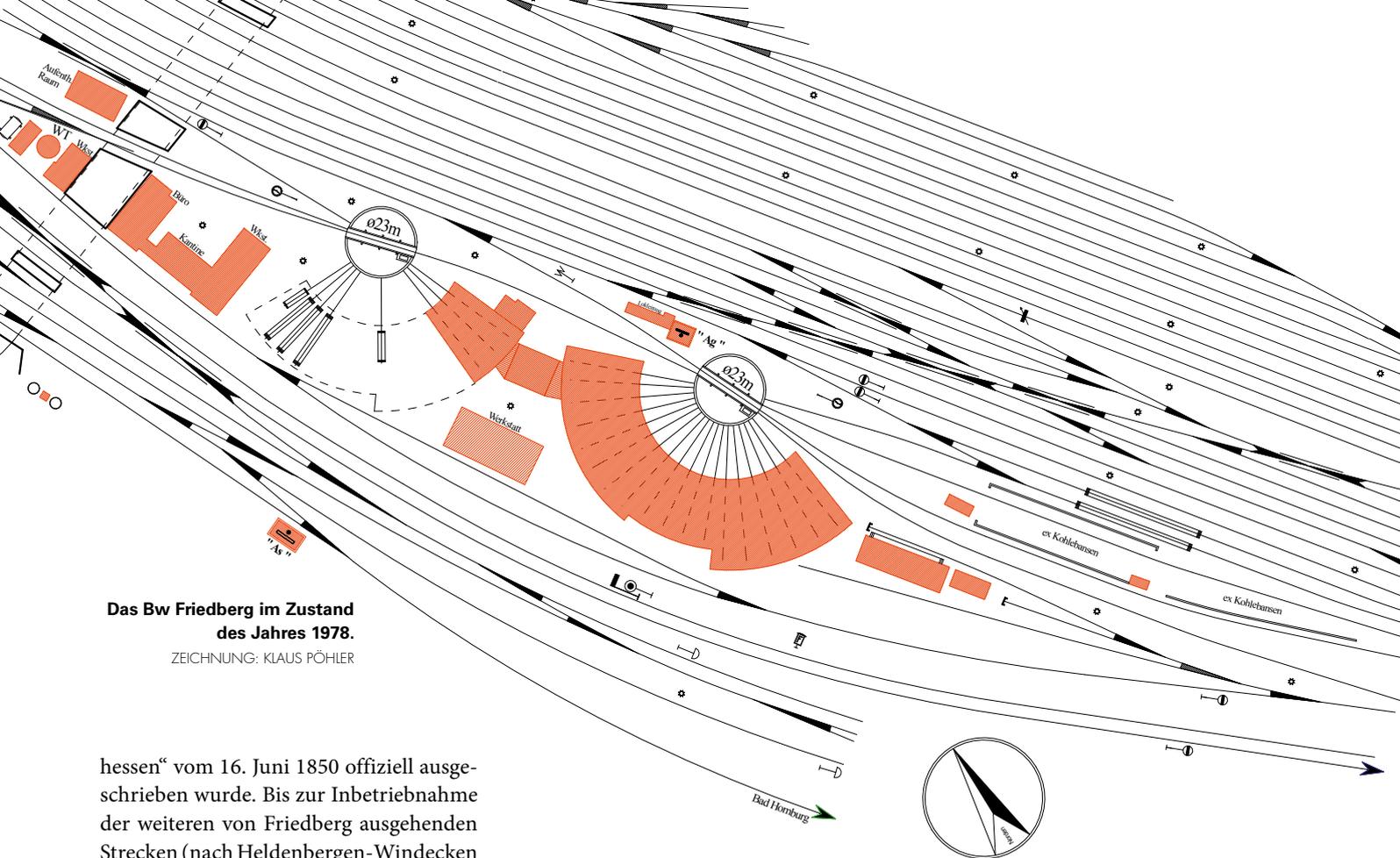
Bw Friedberg

Noch bevor sich Friedberg nach der Eröffnung des Main-Weser-Bahn-Abschnitts Frankfurt – Friedberg am 10. Mai 1850 in den nächsten Jahrzehnten allmählich zu einem Eisenbahn-Knotenpunkt entwickelte, entstand südöstlich des alten Friedberger Bahnhofs kurz nach der Eröffnung bereits eine erste Lokstation, deren Bau im „Intelligenz-Blatt für die Provinz Ober-



1964 beheimatete das Bw Friedberg immerhin noch 19 Loks der Baureihe 78. Hier steht neben zwei 78ern auch die 86 858 für den nächsten Einsatz bereit (4. Juli 1964). 1966 wurde die Dampflokbeheimatung aufgegeben.

FOTO: ARCHIV HANS-DIETER JAHR



Das Bw Friedberg im Zustand des Jahres 1978.

ZEICHNUNG: KLAUS PÖHLER

hessen“ vom 16. Juni 1850 offiziell ausgeschrieben wurde. Bis zur Inbetriebnahme der weiteren von Friedberg ausgehenden Strecken (nach Heldenbergen-Windecken 1881, nach Hungen 1897 und nach Friedrichsdorf 1901) reichte diese kleine Anlage eines „provisorischen Locomotiv-Schuppens auf der Station Friedberg“ für die Züge der Main-Weser-Bahn wohl aus; doch gemäß dem im November 1882 erschienenen „Entwurf für einen polygonalen Locomotiv-Schuppen für 4 Stände“ wurden die Anlagen wenig später erweitert und mit einer 16-Meter-Drehscheibe ergänzt.



78 452 auf der südlichen Drehscheibe des Bw Friedberg (Juli 1964). FOTO: ARCHIV HANS-DIETER JAHR

Bis 1910 wurde der Lokschuppen auf acht Stände erweitert. Werkstätten und Übernachtungsräume waren hinzugekommen, denn der Lokbestand hatte sich von neun Maschinen kurz vor der Jahrhundertwende auf 29 Loks im Jahre 1911 erhöht. Größtenteils waren das hauptsächlich für den Nebenbahn- und Rangierdienst vorgesehene Maschinen der preußischen Gattungen T 3, T 9³, T 14 und G 8. Sogar Akkutriebwagen der Bauart Wittfeld wurden hier von 1912 bis 1914 betreut.

Nachdem der Friedberger Personenbahnhof und die Anlagen des Maschinenhauses nun aus Platzgründen nicht mehr expandieren konnten, wurde am 10. August 1913 etwas weiter südlich der neue Personenbahnhof in Betrieb genommen. Das neue Bahnbetriebswerk blieb trotz 20-Meter-Drehscheibe und 13 Lokschuppenständen aus finanziellen Gründen jedoch zunächst eher ein Provisorium und wurde erst nach dem Ersten Weltkrieg weiter ausgebaut, im Jahr 1923 unter anderem mit einem zweiten Ringlokschuppen nebst 23-Meter-Drehscheibe. Mit später bis zu 600 (!) beschäftigten Eisenbahnern und der Beheimatung zahlreicher Lokomotiven sowie der Einrichtung einer Wagenreparaturanlage begann jetzt die Blütezeit des Bw Friedberg. Bis zum Zweiten Weltkrieg waren dem Bw u.a. die Baureihen 38¹⁰, 43, 44, 50, 55²⁵, 56², 58¹⁰, 74⁴, 78, 86, 89⁷⁰ sowie Köf unterstellt, von denen im Krieg viele

„an die Front“ abgezogen wurden. Zum Kriegsende wurden in Friedberg zahlreiche Lokomotiven aus Frankfurt abgestellt, um sie vor Bombenangriffen zu schützen; doch die alliierten Truppen nahmen auch hier vor allem das Bahnbetriebswerk unter Beschuss, das bei Kriegsende nahezu vollständig zerstört wurde.

Nach den Provisorien der unmittelbaren Nachkriegszeit und der Wiederaufnahme eines geregelten Bahnbetriebes stieg der Friedberger Lokomotivbestand Ende 1950 wieder auf 96 Lokomotiven an, darunter in Form der V 36 auch erste Vertreter der Dieseltraktion. Dennoch blieb der Wiederaufbau des Bahnbetriebswerkes unvollständig und es mehrten sich erste Anzeichen eines

Bei Kriegsende lag das Bw Friedberg in Schutt und Asche und wurde nur unvollständig wiederaufgebaut

Niedergangs, die mit den Elektrifizierungsplänen für die Strecke nach Hanau sowie für den Abschnitt Frankfurt – Gießen der Main-Weser-Bahn Nahrung erhielten. Doch selbst nach der frühen Inbetriebnahme des elektrischen Betriebes nach Hanau ab 1. August 1960 war der Friedberger Bahnhof etwa im Jahre 1963 noch eine Dampflok-Hochburg. Hier dampften Loks der Baureihen 01, 01¹⁰, 10, 23, 38¹⁰, 39, 44, 50, 55²⁵, 56², 57¹⁰, 66, 74⁴, 78,

86 und sogar noch die in der Nähe rangierende Werklok der damals allgegenwärtigen Friedberger Zuckerfabrik. Letztere Nicht-DB-Lok überdauerte die Friedberger Dampflokomotiven bis Anfang der 1970er-Jahre noch um etwa fünf Jahre, nachdem mit der Abstellung der 56 550 am 28. Juli 1966 die Beheimatung von Dampflokomotiven beim Bw Friedberg endete.

Die letzten Streckeneinsätze dieser Baureihe fanden im Rübenverkehr des Jahres 1965 statt; etwa zur gleichen Zeit wurde auch ein Teil der Baureihe 78 an andere Bw abgegeben, die mit Stichtag vom 31. Dezember 1964 immerhin noch mit 19 beheimateten Exemplaren in Friedberg vertreten war.

Nach der Elektrifizierung der Strecke Frankfurt – Gießen im Jahre 1965 und dem Abzug der Dampflokomotiven 1966 waren dem Bw Friedberg bis Anfang der 1980er-Jahre nur noch die Unterhaltung von eigenen Kleinlokomotiven und Schwerkleinwagen sowie die Betreuung von Diesellokomotiven und Schienenbussen benachbarter Bahnbetriebswerke (Hanau, Gießen) aufgelegt. Zusätzliche Aufgaben erhielt das Bw mit Abstellung und Reinigung der S-Bahn-Baureihe 420, die ab 1978 auch Friedberg (Linie S 6) erreichte. Zum 1. Oktober 1982 wurde das Bw in eine Außenstelle des Bw Frankfurt 1 umgewandelt und verlor damit die Eigenbeheimatung von Triebfahrzeugen, die nun buchmäßig in Frankfurt und Gießen beheimatet waren.

Nahezu zwangsläufig folgte zwei Jahre später zum 1. Januar 1984 die weitere Herabstufung von einer Außenstelle zu einem „Stützpunkt“. Die mittlerweile nahezu leer stehenden Lokschuppen wurden bis 1985 abgerissen. Da der gesamte Bahnhof u.a. mit seinen mehreren Stellwerken und ihre Wendezeit verbringenden Lokführern immer noch eine relativ hohe Präsenz von Eisenbahnern aufwies, konnte sich die Kantine im Bw Friedberg immerhin noch bis 1993 halten. Zum Bundesbahn-Ausklang wurden hier Lokomotiven nur noch temporär abgestellt, darunter aber sogar noch planmäßig solch „schwere Jungs“ wie die Baureihen 150 oder 151, deren Laufpläne zwischen lokalen Güterzugleistungen hier einen Zwischenaufenthalt vorsahen. Ab 1999 wurde das Gelände des Bw Friedberg nicht

Bw Gießen

Die beiden Drehscheiben und Ringlokschuppen des Bw Gießen sind auf dieser Seite zu sehen: Rechts stehen an der nördlichen Scheibe neben 01 047 und 86 383 auch die Güterzugloks 50 2832 und 50 1482 (23. März 1963). Unten ein Blick vom Fußgängersteg auf die Bekohlung mit der 78 421. Einen Hochbunker gab es nicht, weswegen der Kran viel Arbeit hatte (30. Mai 1963).

FOTOS: REINHARD GUMBERT, DR. ROLF BRÜNING



mehr genutzt und wurde wie überall zusehends von der Natur vereinnahmt; Mitte 2011 wurden seine restlichen Anlagen endgültig abgerissen, darunter auch das bisher noch älteste Friedberger Bahngelände aus den 1920er-Jahren.

Bw Gießen

Nachdem die Main-Weser-Bahn ab 1849 von Kassel aus abschnittsweise in Betrieb genommen und am 25. August 1850 das Streckenstück von Lollar nach Gießen eröffnet wurde (von Frankfurt aus wurde Gießen erst am 15. Mai 1862 erreicht), bekam die damals rund 9000 Einwohner zählende Stadt (heute rund 87 000) eine erste Eisenbahn-Betriebswerkstätte mit einem kleinen Lokschuppen für die anfangs ausschließlich eingesetzten 1 B-Lokomotiven mit 1524 mm großen Treibrädern. Das Speisewasser für die Lokomotiven wurde der nahen Lahn entnommen. Eine weitere Werkstatt zur Instandhaltung der Wagen ergänzte die bescheidenen Lokbehandlungsanlagen. Als die damalige Deutz-Gießener Bahn (heute Siegen und Dillstrecke) im Jahre 1862 Gießen von Westen her erreichte, wurde das Gießener Bahnbetriebswerk im südlich der Stadt ge-

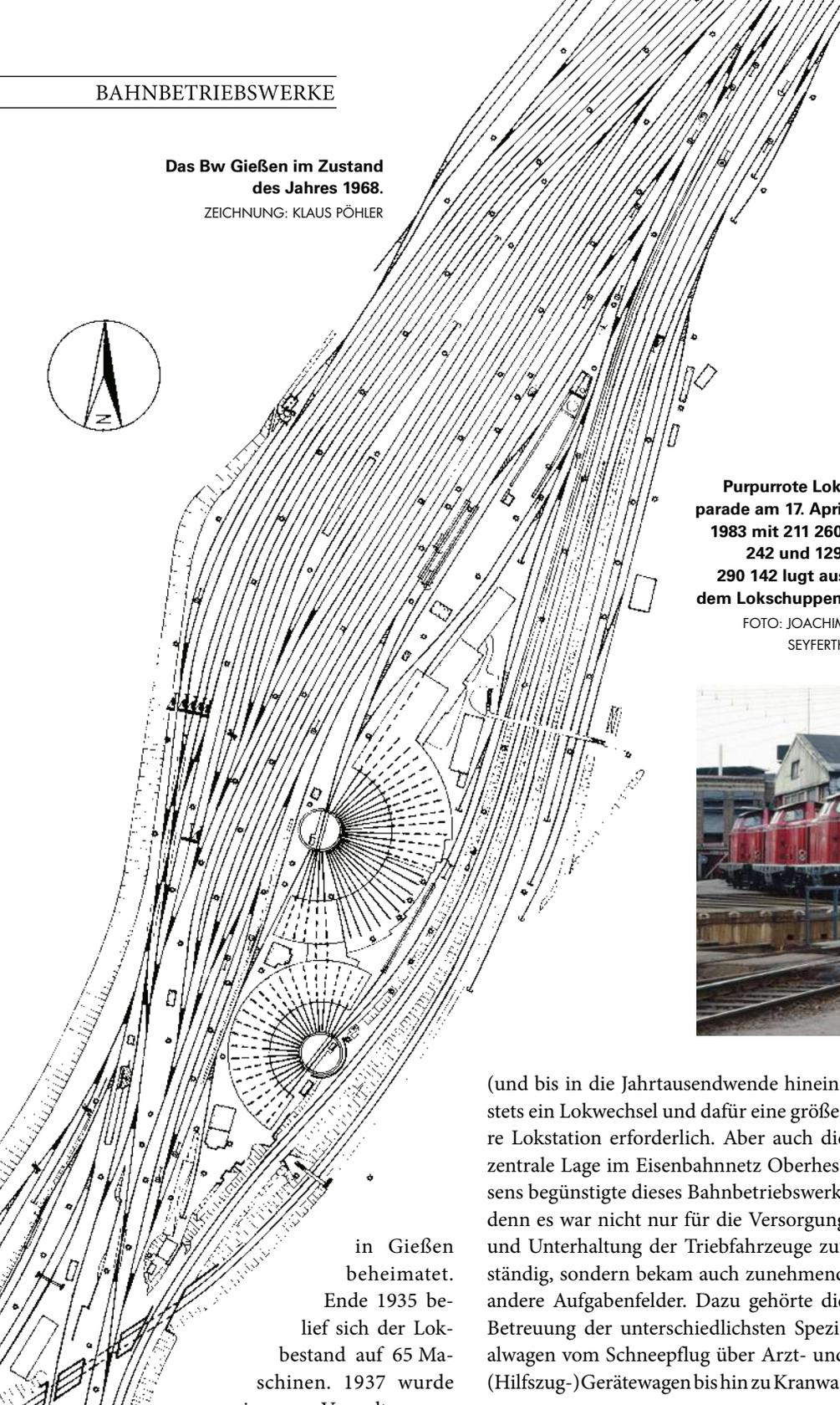
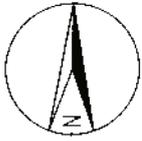
legenen Gleisdreieck an seinem endgültigen Standort angelegt. Jetzt wurden neben den 1B-Schnell- und Personenzuglokomotiven hier auch C-Güterzugloks der Gattung G 33.12 unterhalten.

In den ersten Jahren des Betriebes der Main-Weser-Bahn und der hier angrenzenden Strecken genügte in Gießen ein Rechteckschuppen für acht Lokomotiven; doch drei Jahrzehnte später hatte sich der Lokbestand mit 14 eigenen Maschinen fast verdoppelt. 1896 wurde ein 18-ständiger Ringlokschuppen mit 16-Meter-Drehscheibe errichtet, bereits vier Jahre später folgte ein zweiter, 22-ständiger Ringlokschuppen mit 20-Meter-Drehscheibe.

Bei ständig steigendem Personen- und vor allem Güterverkehr in der Region Gießen und Wetzlar beheimatete das Bahnbetriebswerk zum 1. Oktober 1912 schon achtzig Lokomotiven. 1913 wurden die ersten beiden P 8 (Frankfurt 2455 und 2456, spätere 38 1454 und 1455) fabrikneu angeliefert und 1919 erstmals eine G 12 (spätere 58 1282) stationiert. Zum 1. Oktober 1926 betrug der Lokbestand 74 Maschinen, darunter 29 Exemplare der Baureihe 38¹⁰. In Form der fabrikneuen 03 134 wurde am 12. Dezember 1933 die erste von vier Lokomotiven der Baureihe 03

**Das Bw Gießen im Zustand
des Jahres 1968.**

ZEICHNUNG: KLAUS PÖHLER



in Gießen
beheimatet.
Ende 1935 be-
lief sich der Lok-
bestand auf 65 Ma-
schinen. 1937 wurde
ein neues Verwaltungsge-
bäude mit einem Anbau für
Unterrichtsräume errichtet.

Bezüglich der Main-Weser-Bahn
besaß das Bahnbetriebswerk Gießen
zumindest ab Mitte des 20. Jahrhun-
derts und insbesondere nach der Elektri-
fizierung der Main-Weser-Bahn eine eher
untergeordnete Rolle, da ab diesen Zeit-
punkten viele Fernzüge bereits durchgän-
gig bespannt wurden. Für die in Gießen
Kopfmachenden Züge der Relation Frank-
furt – Wetzlar – Siegen war jedoch bis dahin

(und bis in die Jahrtausendwende hinein)
stets ein Lokwechsel und dafür eine größe-
re Lokstation erforderlich. Aber auch die
zentrale Lage im Eisenbahnnetz Oberhes-
sens begünstigte dieses Bahnbetriebswerk,
denn es war nicht nur für die Versorgung
und Unterhaltung der Triebfahrzeuge zu-
ständig, sondern bekam auch zunehmend
andere Aufgabenfelder. Dazu gehörte die
Betreuung der unterschiedlichsten Spezi-
alwagen vom Schneepflug über Arzt- und
(Hilfszug-)Gerätewagen bis hin zu Kranwa-

gen. Auch Straßenfahrzeuge der Reichsbahn
kamen hinzu, so etwa zwölf Lastkraftwa-
gen mit zehn Anhängern. Bis zum Zweiten
Weltkrieg betrug der Lokomotivbestand im
Durchschnitt rund siebzig Maschinen, die
mit neun Wasserkränen aus drei Wassertür-
men und täglich 200 Tonnen Kohle versorgt
wurden. Vor Kriegsbeginn beschäftigten die
verschiedenen Zweige des Gießener Bahn-
betriebswerkes etwa 600 Eisenbahner, von
denen kriegsbedingt nur noch ein kleinerer
Teil bis 1943 sogar noch die Zuteilung von
Maschinen der Baureihen 39, 41, 42, 44, 52
und 93⁵ zu bewältigen hatte.

Wie bei vielen zentralen Eisenbahnanla-
gen in der Großregion (Kassel, Frankfurt,
Friedberg, Hanau) wurde bei Kriegsende ab
Anfang 1945 auch die Gießener Schienenin-

**Purpurrote Lok-
parade am 17. April
1983 mit 211 260,
242 und 129;
290 142 lugt aus
dem Lokschuppen.**

FOTO: JOACHIM
SEYFERTH



frastruktur einschließlich des Bahnbetriebs-
werkes schwer beschädigt. Während des Wie-
deraufbaus erhielt das Bw im Jahre 1947 auch
die Baureihe 01. Die beiden Lokschuppen
wurden wieder teilweise aufgebaut und mit
einer Halle verbunden. 1955 wies der Lok-
bestand wieder ein Vorkriegsniveau von ins-
gesamt 72 Maschinen auf. Doch der allmäh-
liche Strukturwandel in der Zugförderung
hinterließ bereits erste Anzeichen: Schon ab
1950 wurden die Maschinen der Baureihe
44 an andere Bahnbetriebswerke abgege-



Dampflegenden 1965 im Bw Gießen: 23 023, 10 002 und 55 3830 präsentieren sich an der nördlichen Drehscheibe.

FOTO: ARCHIV HANS-DIETER JAHR



Das neue Verwaltungsgebäude des Bw Gießen mit Unterrichtsräumen (7. Juli 1985).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

ben und 1952 mit der Neuanlieferung des VT 95 9113 die Beheimatung von Schienenbussen eingeläutet. Die waren

freilich weniger für die Main-Weser-Bahn als vielmehr für die Nebenbahnen der Region vorgesehen. Sie konnten sich hier über vier Jahrzehnte bis 1996 halten.

Bei der Dampftraktion endete der P 8- und P 10-Einsatz beim Bw Gießen im Jahre 1961, die verbliebenen drei 39er wurden an das Bw Limburg abgegeben. Ein Jahr später gingen die drei letzten P 8 zum Bw Hamburg-Harburg. Zum gleichen Zeitpunkt wurde das Bw Wetzlar als nunmehrige Außenstelle des Bw Gießen mit seinem gesamten 86er-Bestand sowie drei Kleinloks übernommen. 1963 erhielt Gießen seine erste V 60. Mit der Elektrifizierung der Relation Frankfurt – Hagen am 14. Mai 1965 wurde Gießen im selben Jahr Einsatz-Bw für Elloks – die Main-Weser-Bahn war erst ab 20. März 1967 durchgängig elektrifiziert – und beendete den Planeinsatz seiner 01-Lokomotiven. Der Bestand an 23ern wurde auf ein Minimum reduziert und die erste V 100 zur Personalschulung eingesetzt.

Der Personalbestand betrug Mitte 1986 noch unglaubliche 950 Mitarbeiter. 2003 wurde das Werk geschlossen

Den Dampflokabschied „feierten“ die Gießener ein wenig vorschnell im Mai 1967 mit einer Lokomotivschau im Personenbahnhof, denn die Dampflokunterhaltung und -beheimatung wurde erst ein gutes Jahr später am 10. Juli 1968 endgültig und offiziell beendet.

Zwischenzeitlich hielten auch die ersten Maschinen der Reihen 213 und 290 Einzug. Mit der Stationierung der Baureihe 216 aus Limburg wurde das Bw Gießen in großem Umfang für Brennkrafttriebfahrzeuge umgerüstet. 1983 wurden die Bw Dillenburg und Marburg von Gießen übernommen, der Lokbestand setzte sich nun aus rund 150 Diesellokomotiven, Schienenbussen und Kleinloks zusammen. Zum Stichtag 31. Dezember 1983 waren dies 33 Maschinen der Baureihe 211, sieben der Reihe 212, alle zehn Loks der Reihe 213, 32 der Reihe 216, acht der Baureihenfamilie 260/261, fünf 290er, vierzehn Kleinlokomotiven (323, 332, 333), drei Turmtriebwagen (Baureihe 701) sowie vierzig Schienenbusse nebst Bei- und Steuerwagen.



Schienenbusse waren über Jahrzehnte nicht aus dem Bw Gießen fortzudenken.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Obwohl der Personalbestand des eigenständigen Bahnbetriebswerkes Mitte 1986 noch unglaubliche 950 Mitarbeiter betrug, unter anderem auch wegen zwei Ausbildungswerkstätten für Maschinenschlosser und Fahrleitungsmeister, kam in den letzten Jahren der Bundesbahnära auch relativ schnell das Aus: Zwar wurde im Dezember 1991 vom einst großen Bahnbetriebswerk Limburg dort noch beheimateten Kleinloks und 37 Triebwagen der Baureihe 628 übernommen; doch zeitgleich mit der Gründung

Gepflegte Bundesbahn-Idylle:
Am 7. Juli 1985 sonnt sich
Kleinlok 332 227 im Bw
Marburg.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH



der Deutschen Bahn AG wurde das Bw Gießen am 1. Januar 1994 für seine Triebfahrzeuge als Betriebshof des „Regionalbereichs Traktion“ in Frankfurt und für seine Werkstatt-Tätigkeiten als eine Niederlassung des Geschäftsbereichs Werke im fernen Mainz weitergeführt. Mitte 1996 verließen die letzten Schienenbusse (und somit Triebfahrzeuge) das „Werk Gießen“, das zum 1. September 2003 komplett schloss. Sämtliche verbliebenen Nebenfahrzeuge und Wagen wurden zum Werk (Service-Stelle) Mainz-Bischofsheim umstationiert.

Zunächst war geplant, nun alle Gebäude und Anlagen abzureißen und auf dem Gelände die Strecke Richtung Wetzlar zu begründen. Bodenproben ergaben jedoch hohe Kontaminationen durch den jahrhundertelangen Eisenbahn- und Werksbetrieb, die den Fortgang einer weiteren Nutzung verzögern. Die Oberhessischen Eisenbahnfreunde (OEF) sowie der Verein „Historisches Bahnbetriebswerk Gießen e.V.“ regen an, auf dem Terrain ein historisches Museum aufzubauen, eine Realisierung ist bei den zwischenzeitlich immer mehr verfallenden Anlagen jedoch fraglich und könnte angesichts des immer höher werdenden Platz- und Raumbedarfs für Wohn- und Gewerbeprojekte von Kommunen und Städten endgültig ins Hintertreffen geraten.

Bw Marburg

Die Grundzüge der Geschichte des Bw Marburg sind identisch mit denen der meisten Bahnbetriebswerke, die sich inmitten eines längeren Streckenabschnittes – hier bei Kilometer 104 der insgesamt 200 Kilometer langen Main-Weser-Bahn – befanden: Zunächst mussten nicht nur Lokomotiven für den lokalen Verkehr, sondern auch für den Lokwechsel bei durchgehenden Zügen vorgehalten werden – was vor der Eisenbahnära die Pferdestation war, wurde jetzt zur Lokstation mit meist angegliederter Werkstätte. Später machten leistungsfähigere Lokomotiven oder gar Elektrifizierungen den Lokwechsel bei Fernzügen überflüssig und die Bahnbetriebswerke konzentrierten sich auf die örtlichen Verkehre. Streckenstilllegungen sowie unterhaltungsarme Triebfahrzeuge (Schienenbusse, moderne Leichttriebwagen) machten dann auch diese Aufgaben obsolet und die Bw verloren ihre einstige Bestimmung zu Gunsten weit entfernter und überregionaler Instandhaltungswerke mit gestraffter betrieblicher Struktur.



Auf der Drehscheibe im Bw Marburg dreht im Januar 1960 die 23 029. Die Lok war von 1958 bis 1966 in Gießen beheimatet.

FOTO: GERHARD MOLL/BILDARCHIV DER EISENBHNFSTIFTUNG

So eben auch im Falle des Bw Marburg: Auf der nichtelektrifizierten 89 Kilometer langen Nebenbahn, die in Cölbe vier Kilometer nördlich von Marburg von der Main-Weser-Bahn abzweigt und bis nach Kreuztal an der Ruhr-Sieg-Strecke führt (bis Erndtebrück als „Obere Lahntalbahn“, danach als „Rothaar-Bahn“), sowie auf der „Burgwaldbahn“, die rund vier Kilometer hinter Cölbe in Sarnau von der Oberen Lahntalbahn abzweigt und über Frankenberg nach Korbach führt, verkehren statt lokbespannten Dieselmotoren oder Schienenbussen bei der nunmehr hier im Regionalverkehr zuständigen DB-eigenen „Kurahnsbahn“ die Baureihe 628/928 sowie die allgegenwärtigen

Dieselmotoren der Reihen 642 und 646/946, die in ihren Ruhezeiten einfach auf den wenigen verbliebenen Nebengleisen in Marburg abgestellt werden. Sie müssen allenfalls mal zu einer örtlichen Betankungsanlage fahren und steuern nur für größere Frist- oder Reparaturarbeiten die neue Werkstatt in Korbach an.

Die Geschichte des Bw Marburg begann mit der Inbetriebnahme der Main-Weser-Bahn-Abschnitte Kirchhain – Marburg am 3. April 1850 und Marburg – Lollar am 25. Juli 1850 mit einem so genannten „Maschinenhaus“ gegenüber dem ersten Empfangsgebäude. Um 1870 wurden erste Ausbaupläne für den gesamten Bahnhof erar-



Das Bw Marburg im Zustand des Jahres 1953.

ZEICHNUNG: KLAUS PÖHLER

beitet, die insbesondere eine Erweiterung der Gleisanlagen, der Einrichtungen für den Güterumschlag sowie der Werkstatt vorsahen. Letztere befand sich bereits südöstlich des Empfangsgebäudes, dem Standort des späteren Bahnbetriebswerkes. Somit wanderte das Maschinenhaus auf das Terrain der Werkstatt – ein auch prinzipiell logischer Schritt, lagen Versorgung, Behandlung und Reparatur der Lokomotiven und Wagen doch dicht beieinander. „Nebenbei“ wurden in den nächsten Jahrzehnten die Gleisanlagen erneut erweitert und nach zwölfjähriger Planungs- und Bauphase das ursprüngliche Empfangsgebäude durch einen bis heute bestehenden Neubau (Inbetriebnahme 1909) ersetzt.

1878 war das Maschinenhaus an seine endgültige Stelle neben der Werkstatt gerückt und wies nun einen achtständigen Lokschuppen mit Drehscheibe (12,56 m) und Versorgungsanlagen (Kohle, Wasser) auf. Doch der Verkehr stieg an und machte

schon bald neue Ausbaupläne für das Marburger Bahnbetriebswerk notwendig, die ab 1900 erstellt und genehmigt wurden. Bis 1915 wuchs der Lokschuppen um weitere zehn Stände, die wegen der längeren Lokomotiven länger als die ersten Stände (die nachträglich teilweise ebenfalls verlängert wurden) ausgeführt werden mussten. Hinzu kamen eine neue Schmiede, ein Übernachtungs- sowie ein Aufenthaltsgebäude und eine Erweiterung der Bekohlungsanlage.

Mittlerweile verkehrten in Marburg täglich bereits bis zu 100 Züge, darunter etwa 40 Personenzüge, 20 hochwertige Reisezüge mit Zielen wie Basel, Wiesbaden, Karlsruhe, Interlaken, Luzern, Ulm, Luxemburg, Hamburg, Berlin, Wilhelmshaven, Bremen und Leipzig sowie rund 40 Güterzüge. Viele dieser Güterzüge hatten in Marburg Lokwechsel und gaben dem Werk Marburg zusammen

mit den Maschinen für den von Marburg ausgehenden Nebenbahndienst (Gladenbach, Laasphe, Frankenberg) seine Daseins- und Expansionsberechtigung. Nach dem Ersten Weltkrieg erhielt der nunmehr 18-ständige Lokschuppen im Jahre 1920 eine 23-Meter-Drehscheibe, hinzu kamen weitere Gleiserweiterungen und -verschwenkungen innerhalb der Bw-Anlage.

Viele Güterzüge hatten in Marburg Lokwechsel und gaben dem Bw seine Daseinsberechtigung

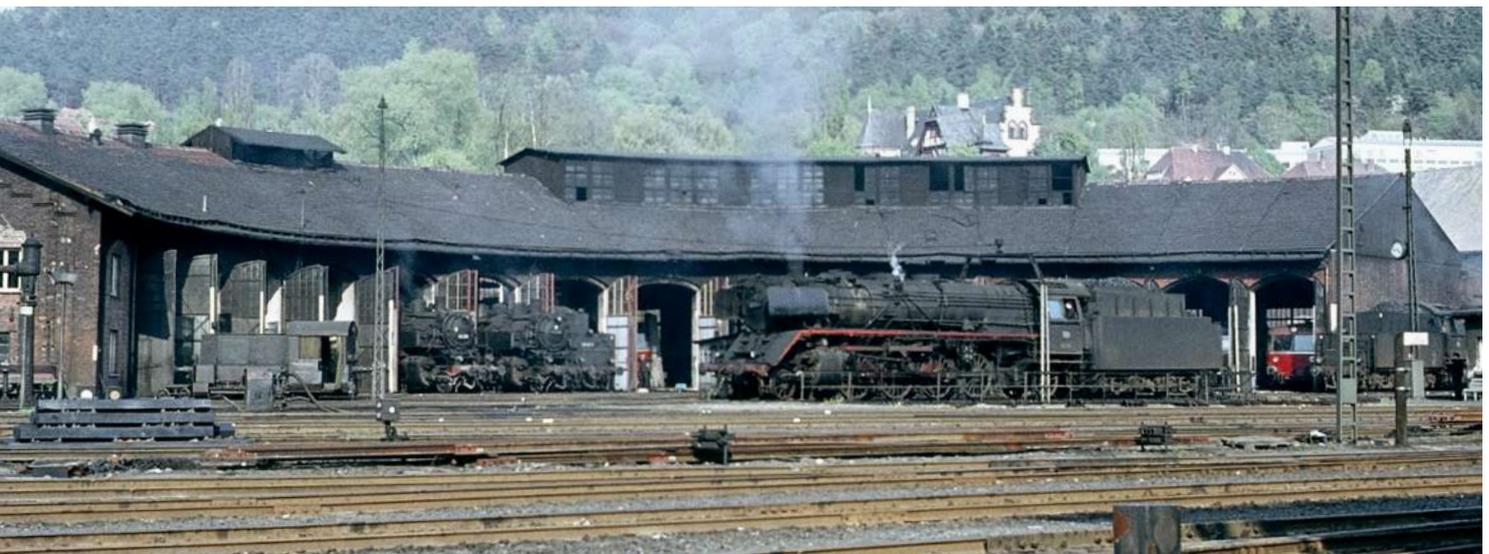
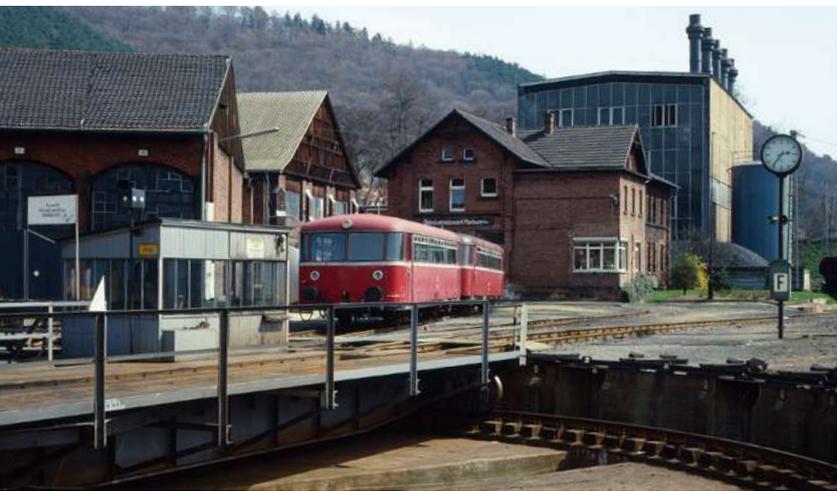
Im Zweiten Weltkrieg wurde der Bahnhof Marburg erheblich beschädigt, und auch un-

mittelbar nach Kriegsende waren nur wenige Gleise befahrbar. Das Bahnbetriebswerk kam einigermaßen glimpflich davon und war 1948 wieder vollständig aufgebaut. Kurz zuvor hatte das Bw im Jahre 1947 neun Lokomotiven der Baureihe 41 für den schnellen Güterzugdienst erhalten, die wegen der größeren Kriegsschäden in den Bw Frankfurt und/oder Kassel noch nicht unterhalten

Das Bw Marburg

... galt als eines der schönsten deutschen Bahnbetriebswerke. *Links unten wartet eine 798/998-Garnitur vor der Lokleitung auf neue Aufgaben (17. April 1983), rechts knattert eine Garnitur an den Bw-Anlagen vorbei (1. Oktober 1981). Ganz unten ein Sprung vom 8. Mai 1963, an dem die 41 136 auf der Drehscheibe Karussell fuhr.*

FOTOS: JOACHIM SEYFERTH, WOLF-DIETMAR LOOS, DR. ROLF BRÜNING



werden konnten. Eine ihrer Leistungen war der De 5140 von Flensburg Weiche nach Ofenburg, den die Marburger 41er zwischen Kassel und Frankfurt Eilgüterbahnhof beförderten. Natürlich beheimatete Marburg auch die allgegenwärtige P 8; im Jahre 1950 waren dort die neun Maschinen 38 1350, 2203, 2275, 2570, 2718, 2720, 2724, 2743 und 3016 stationiert.

Mittlerweile war der Lokschuppen um zwei überdachte Lokstände verkleinert worden, die nun als Freistände fungierten. Daraus erwuchs aber der Vorteil, dass die Lokleitung freie Sicht auf den Drehscheibenbereich hatte. Es herrschte wieder reger Betrieb im Bw, denn die Zugzahlen der Main-Weser-Bahn waren stark angestiegen: Täglich verkehrten rund 150 Reisezüge sowie etwa 100 Güterzüge, und rund ein Drittel dieser Güterzüge war in Marburg zu bilden oder aufzulösen. Im Jahre 1956 erhielt das Bw Marburg die komplette neubeschaffte Kleinserie

In seiner Blütezeit in den 1950er- und 1960er-Jahren waren im Bw Marburg mehrere hundert Eisenbahner beschäftigt

von 15 Dieselloks der Baureihe V 65 sowie fünf VT 98, die für den Nebenbahndienst vorgesehen waren. Zum gleichen Zeitpunkt wurde das benachbarte Bw Frankenberg geschlossen, seine Aufgaben und Lokomotiven übernahm das Bw Marburg. Die weitere Entwicklung des Lokomotivbestandes wird von dem Fachautor Dr. Lutz Münzer in dem sehr empfehlenswerten Buch „Die Stadt und ihr Bahnhof“ (siehe Quellenhinweise S. 86) aufschlussreich beschrieben:

„Möglicherweise aus Kapazitätsgründen mussten 1958 mit sämtlichen Eilgüterzugloks der Reihe 41 die letzten ausschließlich im Hauptbahndienst verwandten Triebfahrzeuge abgegeben werden. Im gleichen Jahr begann mit der Stationierung dreier neuer Dieselerangierlokomotiven (Baureihe V 60) die Ablösung der bereits vor dem Ersten Weltkrieg gebauten Rangierdampflokomotiven des Bahnhofes. Die letzte dieser alten Lokomotiven wurde 1960 an das Bw Treysa abgegeben. Schließlich sind die noch in Marburg stationierten Dampflokomotiven in den Jahren 1959 und 1960 sehr zügig anderen Dienststellen zugeführt worden. Als Streckenlokomotiven bekam das Bahnbetriebswerk seit 1961 über 20 Exemplare der damals neuen Baureihe V 100, vorzugsweise für den Nebenbahndienst



Marburger V 100 kamen mit dem „Heckeneilzug“ E 451/452 sogar planmäßig bis nach Bielefeld. Am 13. Juni 1964 mühte sich V 100 2207 bei Cölbe durch das Lahntal. FOTO: JÜRGEN A. BOCK

konzipiert, aber in Marburg in gewissem Umfang auch vor Zügen der Hauptbahn eingesetzt. Andererseits wurden bis 1962 die Dieselloks der Reihe V 65, die sich vielfach als zu schwach erwiesen hatten, wieder abgegeben. Aus der Umstellung der Main-Weser-Bahn auf elektrischen Betrieb im März 1967 resultierte ein Jahr später die Abgabe aller Streckenlokomotiven. In Marburg waren damit neben wenigen Rangierlokomotiven nur noch Schienenomnibusse sowie diverse sogenannte Kleinlokomotiven beheimatet.

Allerdings galt es, weiterhin noch regelmäßig zahlreiche Dieselloks, die überwiegend im Nebenbahndienst Verwendung fanden, unterzustellen und mit Treibstoff zu versorgen. Weiterhin waren ca. 140 Reisezugwagen zu unterhalten. Deren Anzahl war durch die Aufgabe der Wagenunterhaltung in den Bahnhöfen Kirchhain, Frankenberg und Gemünden angestiegen.“

Zur Umstellung von Dampf auf Diesel auch beim Bw Marburg sei noch angemerkt, dass die ab Juli 1963 im Bw Marburg beheimateten V 100 2203 bis 2207 nach ihren Erprobungsfahrten ab 1964 auch das „Heckeneilzug“-Paar E 451/452 Frankfurt – Bremen – Frankfurt im Abschnitt zwischen Marburg und Bielefeld bespannten (zuvor Baureihe 50 des Bw Treysa), teilweise sogar mit deutlichen Fahrzeitverkürzungen. Allerdings bereitete der steigungsreiche Abschnitt von Büren nach Brilon den V 100²⁰ Probleme, so dass an Wochenenden, an Feiertagen und im Winter auch wegen verstärkter Zuggarnitur in Doppeltraktion gefahren werden musste.

In seiner Blütezeit in den Fünfziger- und Sechzigerjahren waren im Bw Marburg mehrere hundert Eisenbahner beschäftigt: teils bei den örtlichen Anlagen neben Vorheizer, Drehscheibenwärter und Schuppenarbei-

ter auch als Schlosser, Elektriker, Schreiner oder in der Verwaltung, teils im Lokfahr- und Rangierdienst. Nach dem Abzug der Dampflokomotiven ging parallel mit dem Abbau der entsprechenden Infrastruktur auch die Zahl der Mitarbeiter zurück. Zudem gelangte das Bahnbetriebswerk zum Jahreswechsel 1974/75 von der zu diesem Zeitpunkt aufgelösten Bundesbahndirektion Kassel zur Direktion in Frankfurt.

Nicht einmal ein Jahrzehnt später verlor das Bw Marburg zum 1. Oktober 1983 seine Eigenständigkeit und wurde mit buchmäßiger Abgabe aller Fahrzeuge eine Außenstelle des Bw Gießen. Deswegen schafften es das Bahnbetriebswerk Marburg und sein ungewisses Schicksal auf politisches Betreiben des Marburger Abgeordneten Jahn (SPD) kurz vor dieser organisatorischen Umwandlung sogar bis in den Bundestag! Seine Anfrage im Deutschen Bundestag (Drucksache 9/2401 vom 28.1.1983) lautete wie folgt:

„Ist die Bundesregierung bereit, die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn anzuhalten, die für den 1. Oktober 1983 geplante Schließung des Bahnbetriebswerks Marburg durch Umwandlung in einen Stützpunkt des Bahnbetriebswerks Gießen dadurch zu verhindern, daß die vorhandenen Arbeitsplätze zumindest als selbständige Außenstelle des Bahnbetriebswerks Gießen in Marburgerhalten bleiben?“

Die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Dieter Schulte (CDU) in der von Helmut Kohl geführten Bundesregierung ließ nicht lange auf sich warten:

„Nach einer Entscheidung des Vorstands der Deutschen Bundesbahn (DB) vom 2. Juni 1981, der über Rationalisierungsmaßnahmen auf der Dienststellenebene nach dem Bundesbahngesetz in eigener Zuständigkeit



Aus dem Schlepptender einer 38¹⁰ entstand dieser Klima-Schneepflug (April 1983).

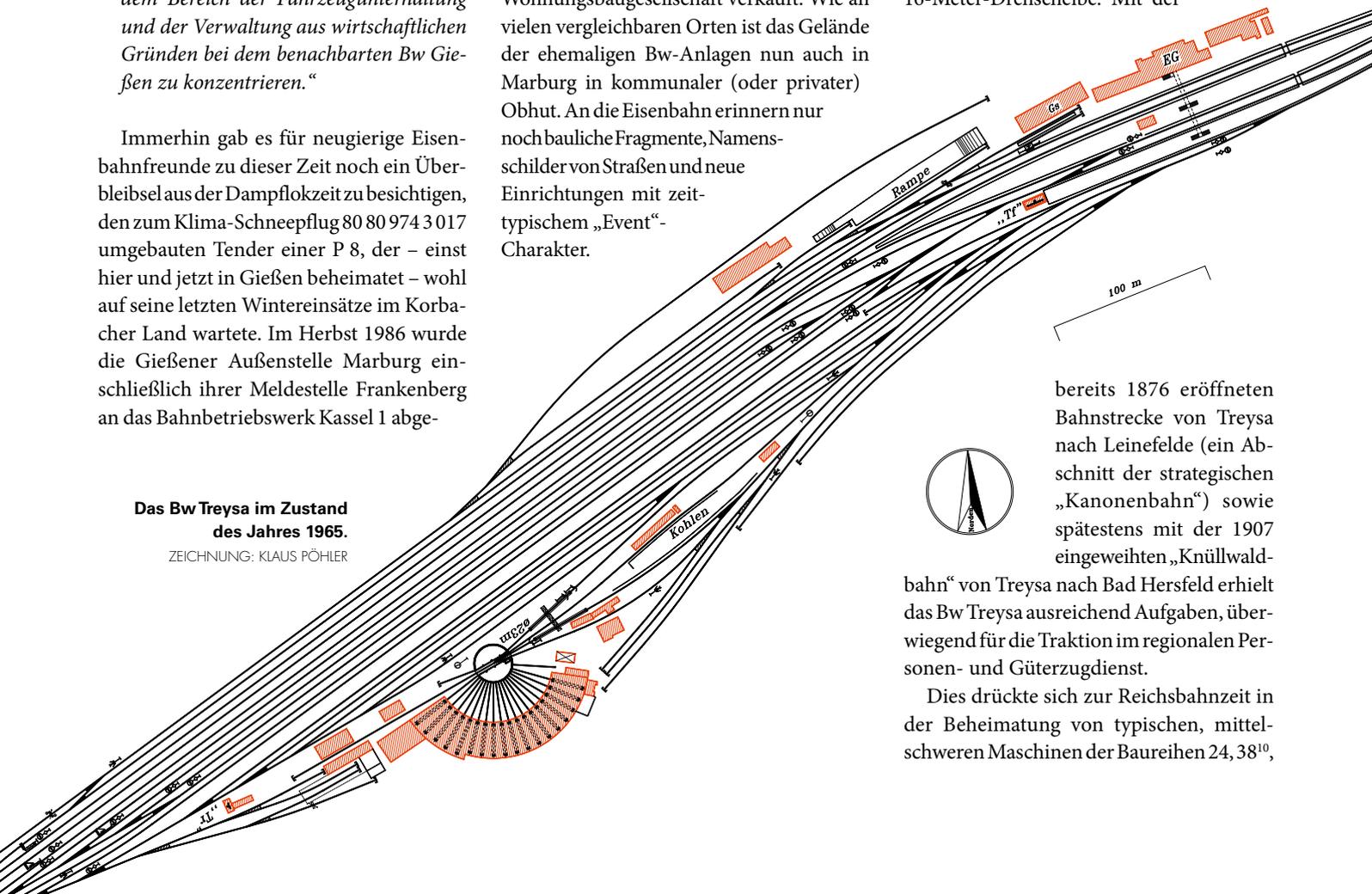
FOTO: JOACHIM SEYFERTH

und unternehmerischer Verantwortung befinden kann, ist vorgesehen, das Betriebswerk (Bw) Marburg im Laufe des Jahres 1983 in einen Stützpunkt des Bw Gießen umzuwandeln. Die Planungen – an denen der Hauptpersonalrat der DB nach dem Bundespersonalvertretungsgesetz beteiligt war – sind im Zusammenhang mit der organisatorischen und strukturellen Neuordnung aller maschinen- und elektrotechnischen Dienststellen der DB zu sehen und bedürfen nicht der Zustimmung durch den Bundesverkehrsminister. Die vorgesehenen Maßnahmen bedeuten nicht, daß die vorhandenen Arbeitsplätze ersatzlos entfallen; es ist vielmehr beabsichtigt, Arbeiten aus dem Bereich der Fahrzeugunterhaltung und der Verwaltung aus wirtschaftlichen Gründen bei dem benachbarten Bw Gießen zu konzentrieren.“

Immerhin gab es für neugierige Eisenbahnfreunde zu dieser Zeit noch ein Überbleibsel aus der Dampflokzeit zu besichtigen, den zum Klima-Schneepflug 80 80 974 3 017 umgebauten Tender einer P 8, der – einst hier und jetzt in Gießen beheimatet – wohl auf seine letzten Wintereinsätze im Korbacher Land wartete. Im Herbst 1986 wurde die Gießener Außenstelle Marburg einschließlich ihrer Meldestelle Frankenberg an das Betriebswerk Kassel 1 abge-

Das Bw Treysa im Zustand des Jahres 1965.

ZEICHNUNG: KLAUS PÖHLER



geben, die Werkstatt im Bw Marburg sollte jedoch noch drei Jahre in Betrieb sein. Im Jahre 1989 wurde das Bw Marburg als Außenstelle endgültig aufgelöst, wegen des stark zurückgegangenen regionalen Güterverkehrs und des zunehmenden Einsatzes von Triebwagen im Personenverkehr hatte es seine infrastrukturelle und örtliche Funktion verloren. Die Nutzung des Lokschuppen wurde aufgegeben und die Drehscheibe stillgelegt, konnte aber zunächst noch für Durchfahrten verwendet werden.

Der Verfall der Anlagen setzte rasch mit dem üblichen Schnellwuchs von Birken und anderer Flora ein, der Ringlokschuppen war wenige Jahre später bereits einsturzgefährdet. Immobiliengesellschaften und die Stadt wurden auf das Gelände aufmerksam: In der ehemaligen Waggonhalle entstand nach einem ersten Mietvertrag von 1993, der noch mit der Bundesbahn abgeschlossen wurde, drei Jahre später ein Kulturzentrum (u.a. „Theater GegenStand“) mit Kneipe, und in das ehemalige Verwaltungsgebäude zog 1997 das nichtkommerzielle Lokalradio „Radio Unerhört Marburg“ ein. Weitere Gebäude fanden als Kletterhalle und als gewerbliche Lagerräume eine neue Verwendung.

Zum 1. Januar 2012 wurde das Gelände vom Immobilienprojektentwickler „Aurelis Real Estate“ an die städtische gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft verkauft. Wie an vielen vergleichbaren Orten ist das Gelände der ehemaligen Bw-Anlagen nun auch in Marburg in kommunaler (oder privater) Obhut. An die Eisenbahn erinnern nur noch bauliche Fragmente, Namensschilder von Straßen und neue Einrichtungen mit zeit-typischem „Event“-Charakter.



Streckenverlauf zwischen Marburg und Kassel. KARTE: DR. LUTZ MÜNZER

Bw Treysa

Ein Bahnbetriebswerk in ausreichender Größe und mit umfangreichen Aufgaben (nach einer anfänglichen kleinen „Lokstation“) erhielt Treysa erst mit dem Bau des neuen und jetzigen Empfangsgebäudes, das am 1. Oktober 1908 etwa einen Kilometer südlich des ursprünglichen und zu klein gewordenen Personenbahnhofs eröffnet wurde. Zeitgleich bekam Treysa jetzt auch einen „richtigen“ Rangierbahnhof sowie ein zu damaliger Zeit sehr modernes Bahnbetriebswerk mit gleich 18-ständigem Ringlokschuppen einschließlich 16-Meter-Drehscheibe. Mit der

bereits 1876 eröffneten Bahnstrecke von Treysa nach Leinefelde (ein Abschnitt der strategischen „Kanonenbahn“) sowie spätestens mit der 1907 eingeweihten „Knüllwaldbahn“ von Treysa nach Bad Hersfeld erhielt das Bw Treysa ausreichend Aufgaben, überwiegend für die Traktion im regionalen Personen- und Güterzugdienst.

Dies drückte sich zur Reichsbahnzeit in der Beheimatung von typischen, mittelschweren Maschinen der Baureihen 24, 38¹⁰,



Nur sechs geschlossene Schuppenstände blieben dem Bw Treysa, dessen markanter Ringlokschuppen sich nie so recht von seinen Kriegsschäden erholen konnte. *Oben links* ist neben 86 299 und 50 2907 ein Dampfkran zu sehen (1965), *rechts daneben* eine Lokparade in den alten dachlosen Schuppenmauern (1964). Das *untere Bild* zeigt die Situation heute: Die aus Kassel kommenden RegioTram-Züge wenden im Vordergrund, der Rest der Anlagen wird von den Eisenbahnfreunden Treysa benutzt (2013).
FOTOS: UWE SCHMIDT, DR. ROLF BRÜNING, GARRELT RIEPELMEIER

50, 56², 57¹⁰, 58¹⁰, 86 und 93 aus. Ab dem Jahre 1923 stand eine größere Drehscheibe (Durchmesser: 20 Meter) zur Verfügung. Die Loks der Baureihe 24 waren in Treysa von 1931 bis 1949 beheimatet, darunter auch 24 069, die zur Feier „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ am 8. Dezember 1935 in Nürnberg anlässlich einer „Fahrt ins Blaue“ kurzfristig nach Franken abgeordnet wurde. Im Zweiten Weltkrieg wurde der Lokschuppen insbesondere im Dachbereich beschädigt. Erneuert wurde nicht viel, es blieb später nur ein gut erhaltenes Schuppenteil mit sechs Ständen übrig. Die verbliebenen Strahlgleise befanden sich nun unter offenem Himmel und neben verbliebenen Mauern.

Von 18 Schuppenständen blieben nach dem Zweiten Weltkrieg nur noch sechs übrig

Im Jahre 1950 waren in Treysa neben Maschinen der Baureihen 38¹⁰ (u.a. 38 1600, 2299, 2341, 2612, 3000 und 3045), 44, 50, 56² und vier 86ern (86 524, 525, 527, 618) auch elf 93er (93 010, 103, 151, 242, 762, 871, 977, 1012, 1060, 1100 und 1254) stationiert. Die preußischen P 8 wurden 1951/52 meist an die benachbarten Bw Fulda und Marburg abgegeben. 1958 waren in Treysa noch rund zwanzig Maschinen der Baureihe 50 und etwa fünfzehn Lokomotiven der Baureihe

86 beheimatet, die sowohl im Personen- als auch im Güterzugdienst eingesetzt wurden. Von der Reihe 50 wurden zu dieser Zeit noch elf Maschinen planmäßig eingesetzt, hauptsächlich vor Güterzügen; herausragende Leistungen waren hierbei die Bespannung der Durchgangs-Eilgüterzüge (De) 5134 und 5141 zwischen Kassel und Frankfurt sowie De 5136 und 5195 zwischen Kassel und Gießen. Im Reisezugdienst beförderten Treysaer 50er von

1954 bis 1965 unter anderem das Eilzugpaar 451/452 (Frankfurt – Bremen) auf der Teilstrecke von Marburg nach Paderborn, später auch bis Bielefeld. Danach ging diese Leistung auf die dem Bw Marburg zugeordneten V 100 über.

Zum 31. Mai 1967 endete die Dampflokbewehaltung und -unterhaltung im Bw Treysa und zum 26. September 1967 verfügte die BD Kassel die Auflösung des Bahnbetriebswerks. Auch nach diesem Zeitpunkt wurden hier noch Lokomotiven und Triebwagen neben den kriegsbeschädigten und weiter verfallenden Anlagen abgestellt, doch spätestens mit der Stilllegung der Kanonenbahn im Personenverkehr zwischen Treysa und Malsfeld am 30. Mai 1981 sowie der Knüllwaldbahn zwi-

schen Treysa und Oberaula am 1. Juni 1984 verlor das Bw-Gelände seine ursprüngliche Funktion. Für den noch bis 31. August 1995 aufrechterhaltenen Güterverkehr zwischen Treysa und Oberaula sowie zwischen Treysa und Homberg (Efze), der sich immerhin noch mit werktäglichen Fahrten bis zum 25. Juni 2002 halten konnte, wurde das Bahnbetriebswerk Treysa nicht mehr benötigt.

Um die restlichen Anlagen zu erhalten, teils wiederaufzubauen und zum Stützpunkt für Sonderfahrten zu machen, wurde 1988 der Verein „Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll Treysa e.V.“ gegründet. Seit August 1991 werden auf den beiden von Treysa ausgehenden Nebenstrecken nach Homberg (Efze) und Oberaula regelmäßig Dampfsonderfahrten mit vereinseigenen Lokomotiven durchgeführt. Anfänglich wurde hierzu meist die 52 8106 herangezogen, die 1943 von der Berliner Maschinenbau AG gebaut wurde und bis zum Fristablauf Ende November 2011 nicht nur in der Umgebung von Treysa, sondern auch auf Sonderfahrten im gesamten Bundesgebiet unterwegs war – insbesondere seit der Stilllegung der beiden Nebenstrecken nach Homberg (Efze) und Oberaula. Im ehemaligen Bw Treysa beheimatet der Verein neben der großen Dampflokomotive u.a. verschiedene Kleinloko-

motiven Köf II und III sowie Reisezugwagen aus den 1960er-Jahren. Das Betriebsgelände (Lokschuppen mit sechs Ständen, 23-m-Drehscheibe, 12 Freigleise) kann in der Regel an Samstagnachmittagen und ggf. nach Absprache besichtigt werden. Seit dem Frühjahr 1997 besitzt der Verein eine Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU EFSK). Am 24. und 25. März 2018 feierten die Eisenbahnfreunde Treysa ihr 30-jähriges Bestehen mit einem großen Lokschuppenfest und einer Nachtparade.

Bw-Außenstelle Wabern

Mit Eröffnung des ersten Teilstücks der Main-Weser-Bahn von Kassel nach Wabern am 19. Dezember 1849 wurde Wabern der erste Wendepunkt für die Lokomotiven der neuen Bahn. Nur rund vierzehn Tage später konnte am 2. Januar 1850 schon der Fortsetzungsabschnitt von Wabern nach Treysa eröffnet werden. Mit Zunahme des Verkehrs – unter anderem auch durch die Eröffnung der abzweigenden Strecke nach Bad Wildungen am 15. Juli 1884 (Weiterführung bis Korbach am 1. Juni 1912) – wurde in Wabern eine Lokstation mit Wasserturm benötigt, die bis Anfang des 20. Jahrhunderts dem damaligen Bahnbetriebswerk „Cassel“ angegliedert war. In der Reichsbahnzeit (RBD Kassel) war der Lokomotivbahnhof Wabern dem Bw Treysa unterstellt und wurde ab 1952 als Bw-Außenstelle mit eigenem Personaleinsatz geführt. Neben der Bespannung von Personenzügen spielte auch der regionale Güterverkehr insbesondere wegen der hiesigen Zuckerfabrik eine nicht unerhebliche Rolle.

In Wabern wurden zur späteren Dampflokzeit die typischen Maschinen für leichte und mittelschwere Aufgaben versorgt und

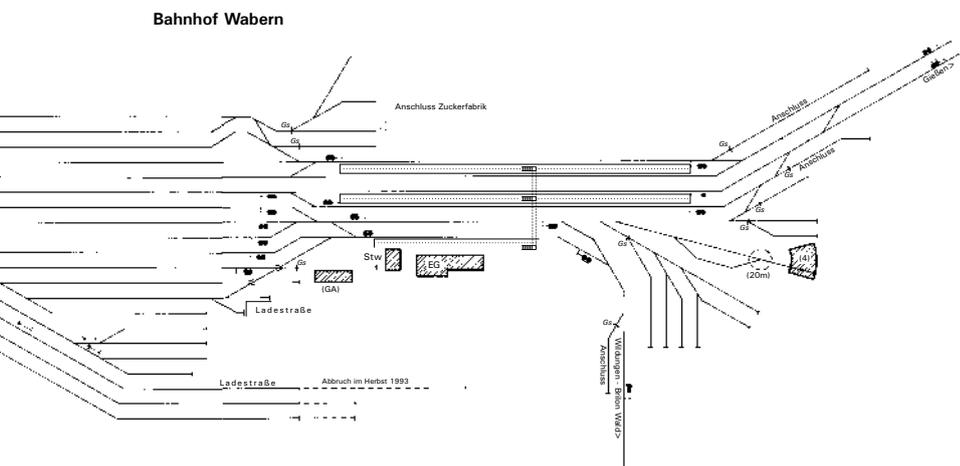
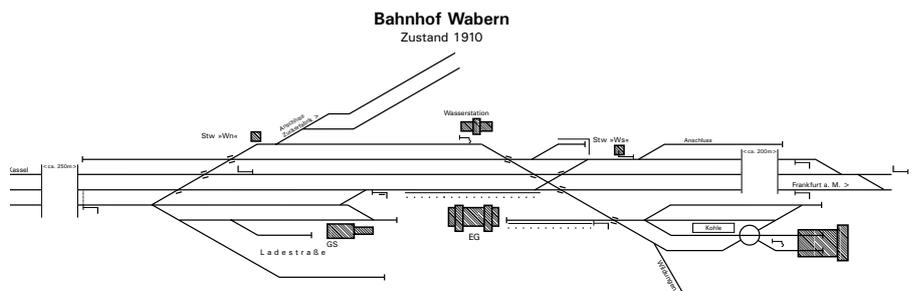
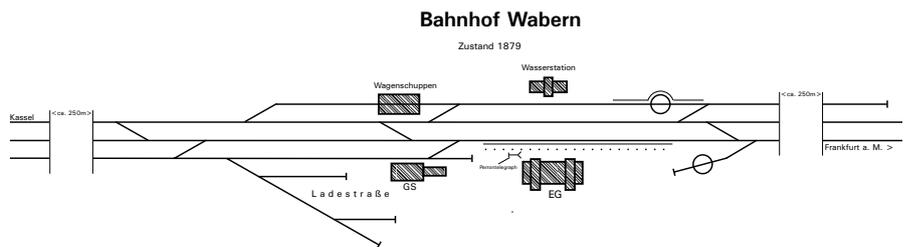
abgestellt. Hauptsächlich waren das Loks der Baureihen 50, 56 und 86 aus Treysa.

Nach der Aufnahme des durchgehenden elektrischen Betriebs auf der Main-Weser-Bahn am 20. März 1967 wurde die Bw-Außenstelle Wabern ein halbes Jahr später am 1. Oktober 1967 aufgelöst. Zuvor kamen Loks der Baureihe 56² von Treysa aus noch vor Bauzügen zum Bahnhofsumbau in Wabern und bei Elektrifizierungsarbeiten zum Einsatz, danach wurden sie zusammen mit Maschinen der Baureihe 86 zur bevorstehenden Ausmusterung auf den Gleisen der einstigen Bw-Außenstelle abgestellt. Später benötigte man die Anlagen nur noch zum Abstellen von Schienenbusgarnituren, Nebenfahrzeugen oder Wagen und spätestens mit dem zunehmenden Einsatz moderner Regionaltriebwagen wurden sie entbehrlich. Nach dem zwischenzeitlichen Abriss des Wasserturms verfielen bis zur Jahrtausendwende zuse-

hends auch Lokschuppen sowie verbliebene Nebengebäude. 2016 wurden die Reste des Lokschuppens abgetragen.

Bw Kassel-Bahndreieck

Das Bw Kassel-Bahndreieck soll hier (wie auch die beiden Bahnbetriebswerke in Frankfurt am Main) vorgestellt werden, obwohl dessen Lokomotiven natürlich auch auf den zahlreichen anderen von hier ausgehenden Strecken eingesetzt wurden. Relevant für die Main-Weser-Bahn war dieses Bw im Wesentlichen bis zum Ende des Dampfbetriebes in dieser Region, da insbesondere die Schnellzugdampflok des Bw Kassel-Bahndreieck (wie auch diejenigen des Bw Frankfurt 1) aufgrund der Kopfbahnhöfe an beiden Enden der Main-Weser-Bahn mit ihren verschiedenen Reisezügen (vom Eilzug bis zum Fernschnellzug) „pendelten“ und zum Drehen sowie zur Ergänzung ihrer Vorräte



Der Bahnhof und das Bw Wabern im Laufe der Jahrzehnte. Von oben nach unten: 1879, 1910 und 1993.
ZEICHNUNGEN: DR. LUTZ MÜNZER



Blicke in das Bw Kassel-Bahndreieck: *Ganz oben* posiert die 10 001 am 24. Mai 1963, umringt von 01 1077, 92 1009 und 44 1121. Im großen Rechteckschuppen wurden die Loks per Schiebebühne auf ihre Abstellgleise bewegt (*links*, 23. September 1966). *Rechts* ist hinter der 01 1086 die Be-
kohlungsanlage zu erkennen (Juni 1966).

FOTOS: DR. ROLF BRÜNING (GANZ OBEN UND LINKS), ROBIN FELL/EISENBAHNSTIFTUNG (RECHTS)

die Bw-Anlagen benötigten. Bei Güterzügen war dies nicht unbedingt der Fall, denn hier fuhren einzelne Maschinen gemäß ihren Umläufen auch zu anderen Wendepunkten über Frankfurt und Kassel hinaus.

Das Bw Kassel-Bahndreieck besaß drei Drehscheiben, einen großen Ringlokschuppen sowie einen großen Rechteckschuppen mit zwei Schiebebühnen, außerdem einen großen Wasserturm und einen zusätzlichen großen Wasserbehälter, der in das benachbarte Gelände in Hanglage integriert war. Der Rundschuppen wurde im Zweiten Weltkrieg teilweise zerstört und danach nicht mehr aufgebaut. Die nebenstehende Tabelle gibt Auskunft über den Lokbestand des Bw Kassel-Bahndreieck im Jahre 1946.

Die langen Kondentenderlokomotiven der Baureihe 52 (sieben Exemplare mit vierachsigen Tender, 16 Stück mit fünfachsigen Tender) konnten auf der Drehscheibe nicht gedreht werden, hierfür wurde das namensgebende Gleisdreieck rund um das Bw genutzt. Diese Maschinen wurden jedoch nicht auf der Main-Weser-Bahn, sondern vorwiegend auf der Strecke in Richtung

Altenbeken eingesetzt. Wesentliche Einsätze auf der Main-Weser-Bahn erbrachten neben Güterzugdampflokomotiven (überwiegend Baureihen 41 und 44) aber die Kasseler Schnellzugdampflokomotiven der ölgefeuerten Baureihe 01¹⁰ sowie die zwei gebauten Exemplare der teilverkleideten Baureihe 10,

die hier ab September 1962 in den nächsten fünf bzw. sechs Jahren beheimatet waren und fast ausschließlich auf der Main-Weser-Bahn zum Einsatz kamen

Mit der Elektrifizierung der Main-Weser-Bahn verlor das Bw Kassel-Bahndreieck zunehmend seine Bedeutung für diese Strecke, da viele Elektrolokomotiven nun durchliefen, im Kasseler Hauptbahnhof gewendet oder abgestellt wurden. Primär wurden hier jetzt noch Diesellokomotiven unterhalten, andere Maschinen kamen bis zur Jahrtausendwende meist nur zur vorübergehenden Abstellung in die Anlagen. Bereits Ende der Sechzigerjahre wurde der hohe Schornstein des Rundlokschuppens gesprengt. Das klassische Backsteinambiente der Bw-Gebäude konnte sich zwar noch lange Zeit präsentieren, doch mit zunehmender Bedeutungslosigkeit der Anlagen bot sich spätestens ab 2005 auch hier das trostlose Bild von Abriss und Wildwuchs.

Heute sind in Kassel zwar immer noch Triebwagen, z.B. Baureihe 612, stationiert, doch werden diese weiter nördlich in der Wagenhalle unterhalten. □

Lokbestand 1946

Baureihe und Stückzahl

01 ¹⁰	10	56.....	2
38 ¹⁰	15	57.....	1
39.....	1	58 ¹⁰	14
41.....	21	78.....	6
44.....	38	86.....	6
50.....	13	89 ⁷⁰	7
52.....	25	91 ³	7
52 K ¹).....	23	92 ⁵	13
53.....	1	93.....	17
55.....	10	94 ²	2

¹)Kondentender

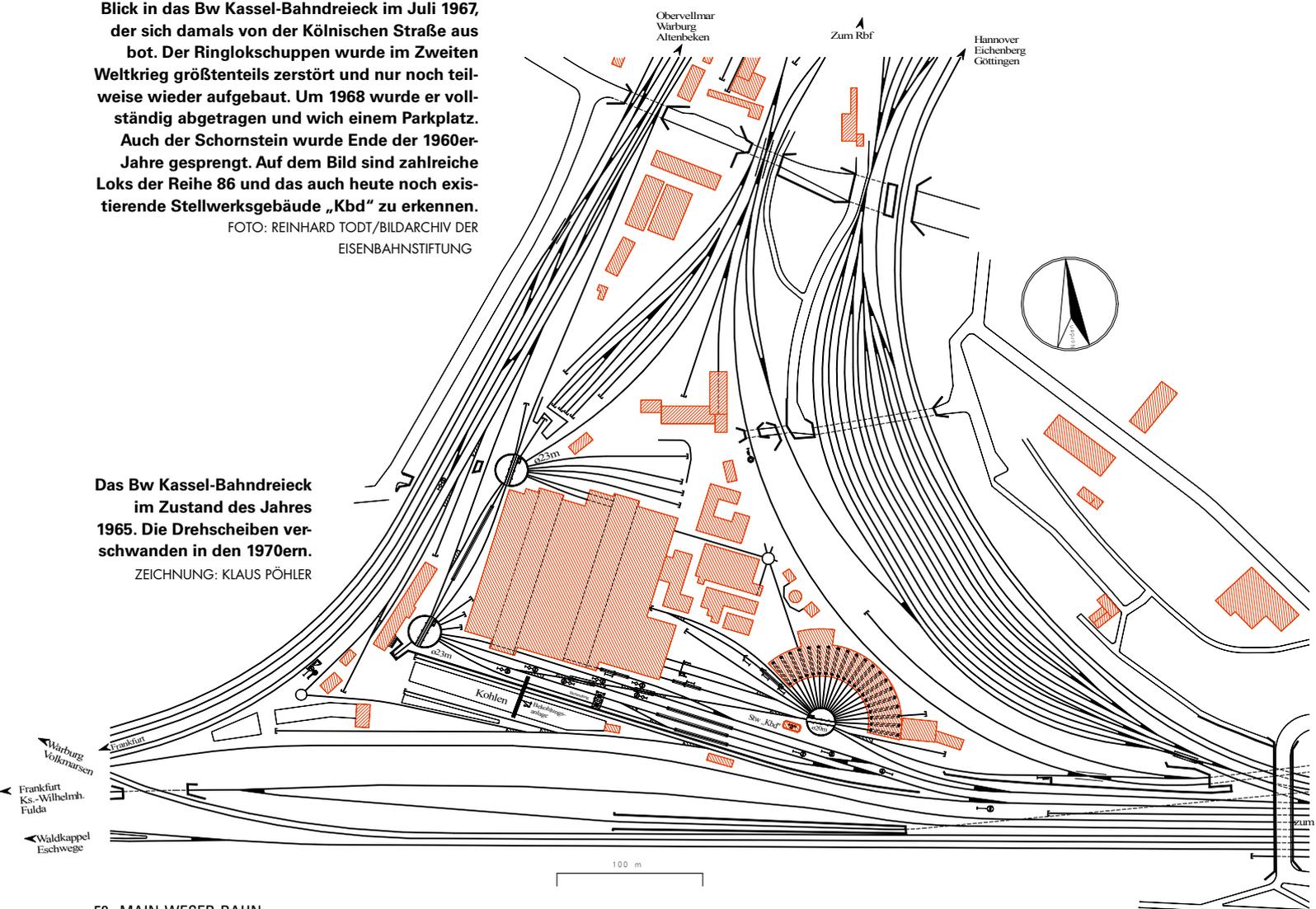


Blick in das Bw Kassel-Bahndreieck im Juli 1967, der sich damals von der Kölnischen Straße aus bot. Der Ringlokschuppen wurde im Zweiten Weltkrieg größtenteils zerstört und nur noch teilweise wieder aufgebaut. Um 1968 wurde er vollständig abgetragen und wich einem Parkplatz. Auch der Schornstein wurde Ende der 1960er-Jahre gesprengt. Auf dem Bild sind zahlreiche Loks der Reihe 86 und das auch heute noch existierende Stellwerksgebäude „Kbd“ zu erkennen.

FOTO: REINHARD TODT/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Das Bw Kassel-Bahndreieck im Zustand des Jahres 1965. Die Drehscheiben verschwanden in den 1970ern.

ZEICHNUNG: KLAUS PÖHLER





Ausblick von der Brücke der Tannenstraße anno 1961 auf die Ferngleise der Strecken nach Warburg und der Main-Weser-Bahn (links) sowie des beeindruckenden Bw-Komplexes mit seinen Schornsteinen. Die 92 671 (preuß. T 13) rangiert auf einem Stumpfgleis. Die DB musterte 1965 die letzten Vertreter der preußischen Gattung T 13 in Kassel aus.

FOTO: ARCHIV HANS-DIETER JAHR

80 Kassel		Einsatz / Personaleinsatz-Bw		Triebfahrzeuge		Zahl	BR	Zahl	BR	Zahl	BR																	
MA Kassel		Hannover		Bedarf nach Laufplan		3	0110	2	0110																			
Heimat-Bw				Bedarf für Ausw./Rc-		0.15		0.1																				
Kassel				Gesamtbedarf		3.15		2.1																				
				Laufleistung km/Tag		796		778																				
gültig vom 31. Mai 1964 an				ungültig vom																								
Dsp./Nimm	Kategorie	Tag	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
01	0110	1	521	Be	592	442	Hg	397																				
856	01																											
789		2	183	Whv	184	Han	184	284																				
743		3	475		3025	Han	487																					
02	0110	1	689	Brg	570			580																				
777	01																											
779		2																										

948 I 01 Laufplan der Triebfahrzeuge A 4 q 5 b 70 Karlsruhe VIII 63 5 000 8 222

1964 wurden in zwei Umlaufplänen immerhin fünf Kasseler 0110 Ö1 eingesetzt, die mit den Wendepunkten Bebra, Hannover, Wilhelmshaven, Hagen, Hamburg-Altona, Braunschweig und Frankfurt ein anspruchsvolles Leistungsprogramm boten. Einsätze auf der Main-Weser-Bahn enthielt vor allem der Dienstplan 02.

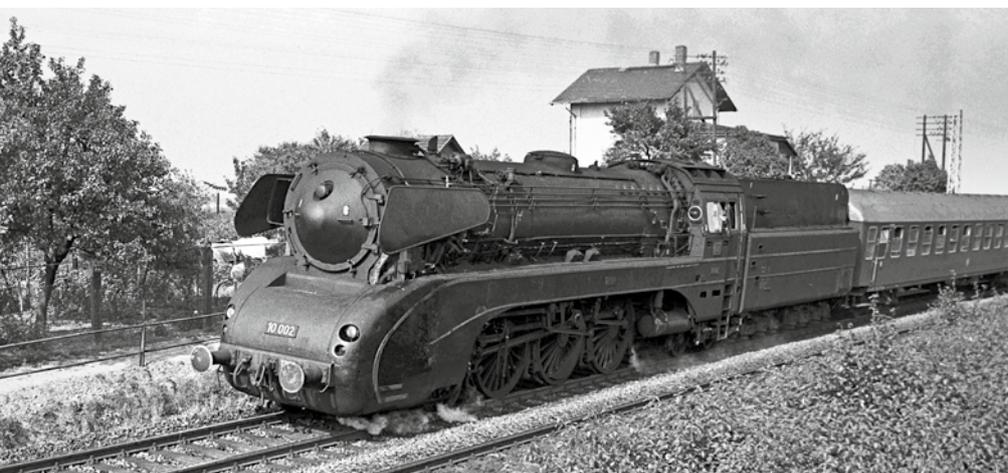
FAKSIMILE: SAMMLUNG JOACHIM SEYFERTH



01 176 vom Bw Paderborn wendet am 12. Juni 1965 im Bw Kassel (links). Bereits ein halbes Jahr später war die Lok ausgemustert. Rechts: Die fast gleiche Stelle, rund 50 Jahre später. Die Drehscheibe ist längst verschwunden und wuch einer Dieseltankstelle, während das Stellwerksgebäude „Kbd“ immer noch steht (21. März 2016).

FOTOS: WILL A. REED/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG, MALTE WERNING

STOLZE SCHWÄNE



Im Hessischen zuhause: 10 002 mit einem Schnellzug bei Streckenkilometer 190,1 zwischen Bonames und Eschersheim, aufgenommen im Sommer 1964.

FOTO: FRANZ BURKHARDT/SAMMLUNG FVG REINHEIM

Die Baureihe 10 erfreute sich beim Personal des Bw Kassel trotz mitunter längerer Standzeiten wegen der nicht ganz einfachen Ersatzteilbeschaffung allgemeiner Beliebtheit. Die z-Stellung der 10 002 erfolgte nach dem Bruch einer Schieberstange am 6. Januar 1967 (Ausmusterung 14.11.1967), die der 10 001 am 5. Januar 1968 (Ausmusterung 21.6.1968). Die 10 001 kann heute im Deutschen Dampflokomotiv Museum in Neuenmarkt-Wirsberg besichtigt werden. Die 10 002 fand noch einige Jahre als Heizlokomotive im Bw Ludwigshafen Verwendung und wurde 1972 im Ausbesserungswerk Offenburg verschrottet. □

Die 01¹⁰ und die beiden 10er waren die Stars des Bw Kassel. Unten sehen wir den zweitägigen Umlaufplan der Baureihe 10 vom Sommer 1964. Die Deutsche Bundespost widmete 1975 der 10 001 eine Jugendbriefmarke. Interessanterweise hat die Bundespost die Marke mit „Baureihe 010“

unterschrieben, doch die Lok trug diese neue Bezeichnung zum Stichtag 1.1.1968 nur auf dem Papier.

FAKSIMILES: SAMMLUNG JOACHIM SEYFERTH



Die Geschichte des Bw Kassel-Bahndreieck wie auch die der Main-Weser-Bahn sind untrennbar mit der Geschichte der Baureihe 10 verbunden, der letzten Schnellzugdampflokomotive der Deutschen Bundesbahn. Als letzte Dampflokkonstruktion für die Deutsche Bundesbahn verließen diese beiden dreizylindrigen Loks mit der Achsfolge 2'C1 h3 im Jahre 1957 die Werkshallen von Krupp in Essen und erhielten bei der DB die Betriebsnummern 10 001 und 10 002. Dieser für 140 km/h ausgelegte Loktyp sollte in größerer Stückzahl als Ersatz für die Baureihen 01, 03, 18⁵ und 39 dienen – wegen der hohen Achslast von 22 Tonnen sowie durch den rasch einsetzenden Strukturwandel in der Zugförderung blieb es aber bei den beiden Vorauslokomotiven.

Die eleganten Maschinen (Spitzname „Stolzer Schwan“) hatten eine kegelförmige Rauchkammertür und eine Teilverkleidung, welche die Zylindergruppen vor zu starker Abkühlung und Verschmutzung schützen und gleichzeitig den Luftwiderstand herabsetzen sollte. Der vollständig geschweißte Kessel ähnelte konzeptionell dem bei der Neubekesselung der Baureihe 01¹⁰ verwendeten Kesseltyp.

Die beiden Exemplare der Baureihe 10 unterschieden sich zunächst in der Art der Feuerung: Die 10 002 er-

hielt eine Ölhauptfeuerung, Die 10 001 war anfangs kohlegefeuert mit einer Ölzusatzfeuerung zum Ausfahren von Leistungsspitzen und wurde später an die 10 002 angeglichen. Beide Maschinen waren bis September 1962 dem Bw Bebra zugeteilt und kamen am 1. Oktober 1962 zum Bw Kassel-Bahndreieck. Die Main-Weser-Bahn wurde nun gemeinsam mit den Loks der Baureihe 01¹⁰ ihr Haupteinsatzgebiet, wo sie Eil- und Schnellzüge zogen. Mit der Elektrifizierung des Abschnitts Gießen – Frankfurt 1965 beschränkten sich die Einsätze auf den Abschnitt von Kassel nach Gießen. Die 10 001 fuhr ab dem 21. März 1967 bis Anfang Januar 1968 fast ununterbrochen vor dem Eilzugpaar E 387/687 (E 688/388) von und nach Münster, mit Sondergenehmigung einen Monat lang sogar auf der nur für 20 Tonnen Achslast zugelassenen Strecke Münster – Rheine.

Deutsche Bundesbahn

BD	Kassel	Einsatz / Personaleinsatz-Bw	Laufplan der Triebfahrzeuge		Triebfahrzeuge		Zahl	BR	Zahl	BR	Zahl	BR																
MA	Kassel	Marburg	gültig vom 31. Mai 1964 an		Bedarf nach Laufplan	2	01 ¹⁰	4	01 ¹⁰	1	01 ¹⁰	BR																
Heimat-Bw	Bebra	Osnabrück			Bedarf für Ausw./Re.	0.1	0.2	0.05																				
Kassel			ungültig vom		Gesamtbedarf	2.1	4.2	1.05																				
					Laufleistung km/Tag	659	490	556																				
Dpl-Nr./Bw	Stauhöhe	Tag	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
03		1																										
800	10	1																										
518		2																										

BAHN-METROPOLE AM MAIN

Frankfurt am Main ist mit seinen rund 730.000 Einwohnern eine bedeutende Industrie-, Finanz- und Handelsmetropole. Das Eisenbahnnetz in und um Frankfurt ist engmaschig und weist ein überaus dichtes Angebot an Regional- und Fernverkehrszügen auf. Die Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals beschreibt nicht nur die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Großraum Frankfurt von der ersten Strecke, der Taunus-Eisenbahn, bis in die Gegenwart, sondern widmet sich auch betrieblichen Aspekten sowie den Triebfahrzeugen und Zuggarnituren, die von Frankfurt aus zum Einsatz kamen. Neben fachlich fundierten Texten wurde besondere Aufmerksamkeit auf die Auswahl der Bilder gelegt. Die Geschichte der Eisenbahn in Frankfurt hält nicht nur für Eisenbahnfreunde, sondern für jedermann zahlreiche aufschlussreiche Informationen bereit.

92 Seiten, DIN-A4-Format, Klammerheftung, mehr als 140 historische und aktuelle Fotos

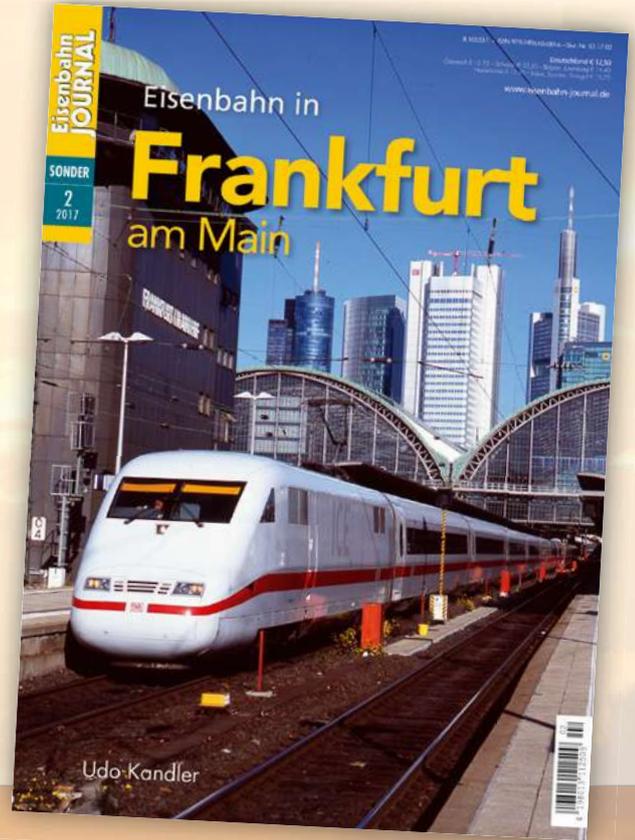
Best.-Nr. 531702 | € 12,50



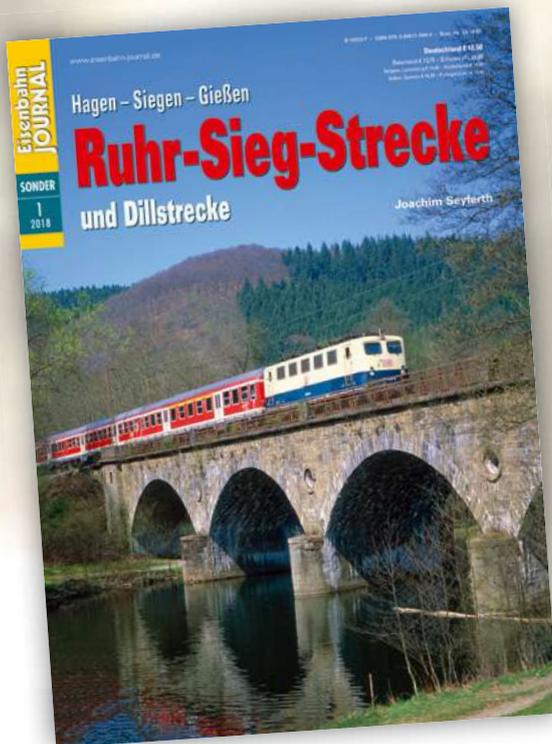
www.facebook.de/vgbahn

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



SCHLAGADER DES GÜTERVERKEHRS



Obwohl sie zwei Rampenabschnitte aufweist, auf denen auch nach dem Ende der Dampfepoche im Jahr 1965 schwere Güterzüge die Unterstützung einer Schublok benötigten, entwickelte sich die Bahnlinie Hagen – Siegen – Gießen schon früh zu einer Schlagader des Güterverkehrs. Im Güterverkehr dominierten bis 1965 die „Jumbos“ der Baureihe 44, während vor Reisezügen eine große Loktypen-Vielfalt herrschte – u.a. mit Maschinen der Baureihen 01, 01.10, 03.10, 23, 38, 39, 41 und 50. Ausführliche Kapitel berichten über die Bahnbetriebswerke entlang der Ruhr-Sieg- und der Dillstrecke sowie über die vielen Zweigstrecken, von der legendären schmalspurigen Kreis Altenaer Eisenbahn bis hin zur Nebenbahn Dillenburg – Wallau, die einst einen Zahnstangenabschnitt aufwies.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, mehr als 140 historische und aktuelle Fotos

Best.-Nr. 531801 | € 12,50



www.facebook.com/vgbahn

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



DIE MAIN-WESER-BAHN

STRECKE FRIEDBERG – HANAU

Sie ist lediglich 32 Kilometer lang und führt nur vom Main an die Wetter, kann der Main-Weser-Bahn bei Überlastung und Betriebsstörungen aber ganz schön aus der Bredouille helfen: die Verbindung zwischen Hanau und Friedberg mitten durch die Wetterau, eigentlich wichtiges Bindeglied des überregionalen Eisenbahnverkehrs zwischen dem Ruhrgebiet bzw. Nordhessen und Süddeutschland

Is das derzeit noch zweigleisige Nadelöhr der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Friedberg überlastet, kann der überregionale Verkehr über Hanau geleitet werden. Bei Normalbetrieb gleicht die Strecke jedoch einer Provinzbahn, die schon bessere Zeiten erlebt hat.

Die kleine Schwester der Main-Weser-Bahn, die in südlicher Fahrtrichtung hinter Friedberg nach links mitten in den Kern der Wetterau abzweigt und dann meist geradewegs nach Hanau führt, ist so gut wie kaum eine andere Eisenbahnstrecke dazu geeignet, Sinnbild der zumindest fragwürdigen Schienenverkehrspolitik der jüngsten Vergangenheit sowie der Gegenwart zu sein: Im Personennahverkehr hat die Strecke mit aufgestocktem Angebot und grundsätzlichem Stundentakt wie fast überall in Deutschland deutlich gewonnen, doch beim Güterverkehr sieht es böse aus: Im Nahbereich ist er mit stillgelegten Gleisanschlüssen und Verladestellen gänzlich zum Erliegen gekommen, im überregionalen Verkehr ist diese ehemalige Hauptabfuhrstrecke nur noch ein Schatten ihrer selbst. „Brummen“ hier früher vornehmlich die Güterverkehrs-

ströme zwischen dem Ruhrgebiet und Süddeutschland, so brummen heute die Lastkraftwagen in endlosen Kolonnen über die relativ nahe verlaufenden Autobahnen 5 und 45 und bescheren der Schienenstrecke zwischen Hanau und Friedberg nun schon seit Jahrzehnten endlose Güterzugpausen. Mit höchstens zwanzig Güterzügen in vierundzwanzig Stunden ist Fahren im Blockabstand hier zur Seltenheit geworden, die Regionalbahn-Triebwagen sind wesentlich präsenter – insbesondere im Betriebsmitelpunkt Nidderau (ehemals Heldenbergen-Windecken), wo die Niddertalbahn von Bad Vilbel nach Glauburg-Stockheim, auch „Stockheimer Lieschen“ genannt, die elektrifizierte Hauptbahn kreuzt und zumindest halbstündlich für einen „großen Bahnhof“ sorgt.

Im überregionalen Verkehr ist die „kleine Schwester der Main-Weser-Bahn“ heute nur noch ein Schatten ihrer selbst

Die Niddertalbahn erreichte Heldenbergen-Windecken von Stockheim her am 1. Oktober 1905, wurde am 1. Juni 1907 nach Bad Vilbel weitergeführt und verbindet seither die Main-Weser-Bahn (Bad Vilbel) mit dem heutigen Glauburg-Stockheim an der Lahn-Kinzig-Bahn. Der Personenverkehr entwickelte sich wegen der grundsätzlichen Ausrichtung zur Metropole Frankfurt von Anfang an recht gut, ebenso der Güterverkehr, der insbesondere der Abfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse diente. Letzterer



KARTE: DR. LUTZ MÜNZER

wurde nach den letzten Rübenzügen Anfang der 1990er-Jahre komplett eingestellt, während der Personenverkehr im „Speckgürtel“ Frankfurts immer mehr wuchs. Das führte nach der Jahrtausendwende zum Einsatz von Doppelstockzügen im Berufsverkehr. Anfangs mit der Baureihe 218 bespannt, fahren diese Züge heute mit der Reihe 245, dazwischen verkehren Dieseltriebzüge der Baureihe 642 (vorher 628). Seit 1985 hat die Niddertalbahn eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 330 Prozent von 1800 auf 6000 pro Tag vorzuweisen; nach zwischenzeitlich erfolgter Sanierung des Oberbaus sind mit Stand 2015 hier täglich etwa 7000 (!) Fahrgäste unterwegs.

Die Hauptbahn Hanau – Friedberg (und heute trotz ausgedünntem Güterverkehr so wichtige Umleitungs- und Entlastungsstrecke

Hochwasser in der Wetterau

Der Backsteinviadukt bei Heldenbergen-Windecken sorgte bei seinem Bau 1879 für neun Todesopfer unter den Arbeitern. Mehr als hundert Jahre später ist hier ein Schienenbus-Dreiteiler in Richtung Friedberg unterwegs (13. März 1981).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

cke für die Main-Weser-Bahn) entstand erst rund drei Jahrzehnte nach Inbetriebnahme des ersten Main-Weser-Bahn-Abschnitts, der am 10. Mai 1850 zwischen Frankfurt und Friedberg eröffnet wurde. Zuvor mit einem Gesetz vom 11. Juni 1873 genehmigt, wurde die Strecke Hanau – Friedberg von den Preußischen Staatseisenbahnen in zwei Bauabschnitten in Betrieb genommen: der erste Abschnitt von Hanau nach Heldenbergen-Windecken (heute: Nidderau) am 1. Dezember 1879. Und der zweite von Heldenbergen-Windecken nach Friedberg zunächst für den Güterverkehr am 15. September 1881 und genau einen Monat später auch für den Personenverkehr am 15. Oktober 1881. Während der Erstellung des zweiten Abschnittes kam es beim vergleichsweise unkomplizierten Trassenbau in der ansonsten flachen Landschaft beim Kunstbau des 110 Meter langen Backsteinviaduktes über die Nidder nördlich des Bahnhofs Heldenbergen-Windecken zu gleich zwei tragi-

schen Gewölbeeinstürzen, bei denen am 18. September 1879 ein Arbeiter, bei dem zweiten Vorfall am 8. November 1879 acht Arbeiter starben.

Weitere kleinere Kunstbauten der Strecke sind das 62 Meter lange Viadukt über die Wetter kurz hinter Friedberg sowie drei Brücken über die Kinzig, die Bundesstraße 43 sowie

Nach der Elektrifizierung 1960 erlebte die Strecke ihre beste Zeit im Güterverkehr zwischen Ruhrgebiet und Süddeutschland

die Kinzigtalbahn zwischen den Stationen Hanau Nord und Hanau Hbf. Der größte und unter Eisenbahnfreunden beliebteste Kunstbau der Strecke ist die knapp 300 Meter lange und 26 Meter hohe Talbrücke südlich von Assenheim, die hier das Tal der Nidda überquert. Zunächst wurde sie als Eisensträgerbrücke in so genannter Fischbauchform mit neun Teilen erstellt, die ebenfalls eisernen Stützfeiler standen auf Steinfundamenten. Die immer schwerer werdenden Güterzüge machten Anfang des 20. Jahrhunderts eine Neukonstruktion erforderlich und

das Niddatalviadukt wurde mit Inbetriebnahme am 24. November 1929 durch eine neue Fachwerkstahlkonstruktion ersetzt. Ihre vier Felder ruhen auf fünf Betonpfeilern. Die letzte Sanierung der Betonpfeiler sowie der Austausch von Brückenlagern fanden vom Juni 2007 bis zum Mai 2008 statt.

Ihre beste Zeit hatte die Verbindung zwischen Friedberg und Hanau zweifelsohne in den drei Jahrzehnten nach der Eröffnung des elektrischen Betriebes am 12. August 1960. Insbesondere der stetig ansteigende Güterverkehr vom Ruhrgebiet nach Süddeutschland einschließlich der schweren Ganzzüge im Montanverkehr und ihrer Leerzüge im Rücklauf sorgte nicht nur für einen dichten Betrieb rund um die Uhr, sondern auch für interessante Bespannungen: Zwar verlangte der kurze Abschnitt durch die flache Wetterau allein nicht nach anspruchsvoller Traktion, doch der größte Teil des Laufwegs der Züge von Hagen nach Nürnberg führte durch Mittelgebirge mit zahlreichen Steigungs- und zugleich drei Rampenabschnitten (Altenhündem – Welschen Ennest, Siegen – Rudersdorf und Laufach – Heigenbrücken), was auch nach der Elektrifizierung die Bespannung

Am frühen Morgen des 28. März 2015 weckte eine 155 mit einem gemischten Güterzug die Bewohner von Niddatal-Assenheim.

FOTO: STEFFEN OTT





Talbrücke von Assenheim

Auf gleich beiden großen Bildern dieser Doppelseite ist die Niddatalbrücke bei Assenheim zu sehen, die im Wechsel des Lichts und der Jahreszeiten faszinierende Bilder ermöglicht. *Oben* rollt eine 442-Garnitur am 21. Juli 2017 über die Dächer des Ortes hinweg.

FOTO: HEIKO ERNST/SLG. JOACHIM SEYFERTH

Vor 40 Jahren waren solche Bahnsteigkarren noch allgegenwärtig, auch wenn sie nicht unbedingt als mobiler Blumentopf beschafft worden waren. Eine Gießener Schienenbusgarnitur wartet als Nto 8108 in Heldenbergen-Windecken auf den Abfahrtsauftrag (13. März 1981).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH



mit den jeweils leistungsstärksten Lokomotiven erforderte.

So kam es, dass nach den „Jumbos“ der Baureihe 44 hier zumeist die Sechsscher unter den Elloks vor den Güterzügen zu sehen waren – in den Sechzigern und auch noch Anfang der Siebzigerjahre waren dies oft Aschaffener und Nürnberger E 94 (beziehungsweise 194) und ebenso die damals neue Baureihe E 50 (150), die hier bis zu ihrer Ausmusterung im Jahre 2003 ver-

treten war. Ab 1973 gesellte sich ihr ebenfalls noch sechsschiger Nachfolger der Baureihe 151 hinzu. Symptomatisch für den Laufweg der meisten Güterzüge waren diese insgesamt 170 Maschinen jeweils hälftig bei den Bahnbetriebswerken Nürnberg 2 und Hagen-Eckesey beheimatet. Durchschnittlich zwei Güterzüge pro Stunde und Richtung (also rund 100 Züge in 24 Stunden) waren zu dieser Zeit auf der Main-Wetter-Bahn üblich. Den Personennahverkehr bestritten

meist Loks der Baureihen 140 und 141 mit Umbauwagen- und Silberling-Garnituren. Es kamen hierbei aber auch die Gießener Schienenbusse der Reihe 798 auf der Hauptbahn zum Einsatz. Von Anfang der Achtziger- bis Anfang der Neunzigerjahre war der Personennahverkehr indes nur noch mit einer Nebenbahn vergleichbar, denn zu dieser Zeit herrschte auf dieser Strecke von Samstagmittag bis montags in der Frühe Betriebsruhe!



Durch die Wetterau

Nahverkehr auf der Strecke Hanau – Friedberg: Von 1999 bis 2012 besorgten die GTW 2/6 der Hessischen Landesbahn den Nahverkehr, heute sind die „Talent 2“-Triebwagen der DB-Baureihe 442 auf dieser Strecke allgegenwärtig.

Links oben flieht einer der silber-gelb-roten HLB-Triebwagen vor dem herannahenden Gewitter entlang des Krebsbachtals bei Kaichen (6. August 2012).

Links unten begrüßt ein 442 als RB 15168 (Hanau Hbf – Friedberg) die aufgehende Wintersonne bei Nidderau-Ostheim (18. Januar 2014). FOTOS (2): STEFFEN OTT

Damalige Beobachtungen eines Eisenbahnfreundes vor Ort sind auch der Netzseite von Thorsten Sprenger (<http://graf-vlad.de/inhalt/industriekultur/eisenbahn/hanau-friedberg.html>) zu entnehmen, woraus einige Sätze zitiert werden sollen:

„In den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts konnte ich während des Schulunterrichts oft auf die Eisenbahnstrecke Friedberg – Hanau gucken. Ein paar Felder lagen zwischen meiner Schule und der Bahnstrecke. Damals war die Strecke wirklich stark frequentiert: In der Stunde fuhren ca. drei lange Kohlezüge zum Kraftwerk „Staudinger“ Richtung Hanau Hbf bzw. Großkrotzenburg. Zwischen diesen Kohlezügen waren mehrmals stündlich Nahverkehrszüge mit drei „Silberlingen“ zu sehen. Aber auch viele andere Güterzüge waren auf dieser Strecke zu sehen. Wenn der Unterricht langweilig war (und wann war er das nicht?), raunzten ein anderer Eisenbahnfreak und ich uns die Baureihe der Lok und eventuelle Besonderheiten zu. Die Aussage „141“ wurde mit „Wendezug“, „blau“, „grün“ oder „beige-blau“ beantwortet. Diese für Außenstehende sicher kryptisch erscheinenden Dialoge konnten aber auch mit „151“ beginnen und mit „grün“ oder „beige-blau“ pariert werden. Auch die BR 150 war gelegentlich zu sehen, gehörte aber zu den Ausnahmen. Besondere Ereignisse waren eine BR 181 (wie auch immer die Lok auf diese Strecke gekommen ist?) oder Dienstfahrzeuge/Triebwagen wie eine BR 701 auf der Strecke.“

Vom Ende der 1990er-Jahre bis Mitte Dezember 2012 wurde die Strecke im planmäßigen Personennahverkehr durch die Hessische Landesbahn mit ihrem Standort im na-



hen Butzbach bedient. In dieser Zeit kamen trotz vorhandener Oberleitung hier fast nur die Diesellokomotiven GTW 2/6 (Baureihe 646) zum Einsatz, Lückenfüller waren einzelne DB-Leistungen mit den Zweiteilern der Reihe 628. Danach kamen für kurze Zeit wieder lokbespannte Züge mit 143 und n-Wagen auf diese Strecke, anschließend und bis heute die Triebzüge der Baureihe 425 sowie nun vorwiegend die Talent 2-Triebzüge (Spitzname „Hamster“) der Reihe 442. Überregionaler Personenverkehr findet nur bei Umleitungen von der Main-Weser-Bahn bzw. bei Sonderzügen statt, etwa wenn hier die RE-Züge zwischen Frankfurt und Kassel oder IC-Züge der gleichen Relation verkehren und dabei ihre Fahrzeit wegen der Fahrt über Hanau um mindestens zwanzig Minuten verlängern. Bessere Aussichten für den mageren Güterverkehr sind derzeit nicht in Sicht, die Ausbaupläne für die Alternativrouten zur überlasteten Rheinschiene bleiben bislang wohlfeile Lippenbekenntnisse.

Im Jahr 2015 investierte die DB AG über vier Millionen Euro in den Erhalt der Infrastruktur dieser Strecke. Bis zum 10. Mai

In Hanau fädelt sich die Strecke von Friedberg (VzG-Strecke 3742) in einem großen 90-Grad-Bogen in den Hanauer Hauptbahnhof ein. Am Abzweig Rauschwald können die Züge auf eine Verbindungskurve zur Main-Spessart-Bahn wechseln, die hier mit dem Hektometerstein „0,1“ ihren Ausgang nimmt (VzG-Strecke 3672). Wie in alten Zeiten zieht die grüne 140 438 – heute in Diensten der BayernBahn – den „Henkel“-Zug DGS 63071 (Langenfeld – Gunzenhausen) südwärts (15. März 2018).

FOTO: MATHIAS OESTREICH

wurden im Bahnhof Assenheim sechs Weichen und die Gleise in Richtung Nidderau erneuert. Insgesamt wurden fast 6000 Tonnen Schotter ausgetauscht, über 2700 Schwellen neu verlegt und 3200 Meter Schienen erneuert. Gleichzeitig wurden an der großen Stahlbrücke übers Niddatal Korrosionsschutzarbeiten durchgeführt. Wohl auch aus Anlass dieser Bauarbeiten trafen sich am 8. Mai 2015 die Bürgermeister von Anliegerkommunen im Frankfurter Großraum, die von Bahnlinienausbauten betroffen sind und der langfristigen Absicht der DB, auch hier Kapazitäten für den Frachtverkehr zu verstärken, mit dem allgemein aktuellen

Stets zu Diensten!

Mit offener Ladetür steht der Turmtriebwagen 701 103 am 18. April 1985 im Bahnhof Assenheim bereit. Ob Arbeiten an der Oberleitung notwendig waren?

FOTO: JOACHIM SEYFERTH





Lange Schatten warf dieser Kesselwagenzug im Schlepp der Captrain-Lok 185 543 am 10. Oktober 2011 bei Nidderau-Ostheim.

FOTO: STEFFEN OTT



„Ein weißes Näschen“ hat sich die 110 428 von Train Rental International (TRI) geholt, die am 9. Dezember 2017 den DPE 97 (Recklinghausen–Heidelberg) zog und kurz zuvor offenbar durch Schneetreiben fuhr. Auch dieses Bild entstand am Abzweig Hanau-Rauschwald, nur nimmt der Zug hier tatsächlich den Bogen zum Hanauer Hauptbahnhof.

FOTO: MATHIAS OESTREICH

Engagement für Lärmschutz begegneten. Dabei hatten die Stadtverordneten von Nidderau mit einer einstimmig verabschiedeten Resolution ihre Bundes- und Landtagsabgeordneten dazu aufgefordert, mehr Druck auf die Bahn auszuüben, damit der Lärmschutz entlang der Bahnverbindung weiter ausgebaut werden kann. Diese Resolution hatte der SPD-Bundestagsabgeordnete Sascha Raabe dem damals amtierenden Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) übermittelt und daraufhin die Antwort erhalten, dass die Bahn für Heldenbergen, Windecken und Ostheim lärmdämmende Arbeiten bis 2020 plane.

Die oft für Umleitungen genutzte Strecke wurde Anfang Februar 2017 selbst außer Betrieb gesetzt, als am 5. Februar ein Hochspannungsüberschlag von der Oberleitung einen Teil der neuen elektronischen Anlagen der

Strecke sowie – noch gravierender – das seit Herbst 2015 in Betrieb stehende elektronische Stellwerk in Friedberg für mehrere Tage außer Gefecht setzte und den Zugverkehr der gesamten Region empfindlich beeinträchtigte. Das neue Stellwerk konnte den Betrieb zwar nach wenigen Tagen wieder relativ normal regeln, die Reparaturarbeiten entlang der Strecke südlich von Friedberg gestalteten sich jedoch langwieriger, mit der Folge, dass zwischen Friedberg und Nidderau bis Mitte März 2017 ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet werden musste.

Die fünf Zwischenstationen Hanau Nord, Bruchköbel, Ostheim, Nidderau und Assenheim sind heute auf ein notwendiges Mindestmaß „zurückgebaut“ und teilweise zu Haltepunkten umgewandelt worden. Früher für den Güterverkehr sowie Zugüberholungen genutzte und mittlerweile abgehängte

Gleisanlagen sind wie vielerorts vom Wildwuchs vereinnahmt, die Empfangsgebäude werden betrieblich nicht mehr genutzt und sind an Dritte veräußert.

Das Bahnbetriebswerk Hanau

Mit seiner Lage im Schnittpunkt zahlreicher wichtiger Eisenbahnmagistralen, zu der auch die oben beschriebene direkte Verbindung vom Ruhrgebiet und dem Raum Kassel nach Süddeutschland und somit der dazugehörige Streckenabschnitt von Friedberg nach Hanau gehört, wurde Hanau schon sehr bald zu einem bedeutenden Eisenbahnknotenpunkt, der die Anlage von Versorgungs- und Behandlungsanlagen für die Lokomotiven zwingend erforderlich machte. Das erste Hanauer Bahnbetriebswerk wurde im Jahre 1876 beginnend am Bahnhof Hanau



Noch einmal der beeindruckende Viadukt von Assenheim aus dem Jahr 1929, den hier der Frankfurter 442 291 als RB 15095 (Gießen – Hanau) überquert. Die Natur hat für das Foto einen Regenbogen spendiert (13. August 2018).

FOTOS (3): MATHIAS OESTREICH

West errichtet, erreichte knapp drei Jahrzehnte später aufgrund des stark gestiegenen Eisenbahnverkehrs jedoch seine Kapazitätsgrenze und wurde ab 1907 durch ein weiteres Bahnbetriebswerk südöstlich des damaligen Hanauer Ostbahnhofes (heute Hauptbahnhof) ergänzt, welches vornehmlich die Lokomotiven für den stark anwachsenden Güterverkehr betreute. Parallel hierzu wurde am 1. April 1906 das Maschinenamt Hanau gegründet. Das ursprüngliche Bahnbetriebswerk war nun unter der Bezeichnung „Altes Haus“ überwiegend für die Lokomotiven des Personenzug- und Rangierdienstes zuständig und wurde organisatorisch dem neuen Bw angegliedert. Etwa um 1920 wurde es stillgelegt, alle Aufgaben für die Traktion wurden nun im neuen Bahnbetriebswerk in der heutigen Lage zusammengeführt.

Zwei Rundschuppen mit jeweiliger Drehscheibe, ein Rechteckschuppen mit Lokwerkstatt, ein Wasserturm (abgebrochen 2006), ein zweigeschossiges Verwaltungsgebäude (errichtet 1905) und ein Sozialgebäude sowie mehrere Nebenanlagen charakterisierten das Erscheinungsbild des Bahnbetriebswerkes Hanau, das für alle Zugreisenden deutlich sichtbar

im Gleisdreieck zwischen den östlich des Hauptbahnhofes abzweigenden Strecken nach Fulda (Kinzigtalbahn) und Aschaffenburg (Main-Spessart-Bahn) sowie der Verbindungsstrecke zwischen diesen beiden Strecken (Abzweig Rauschwald) lag. Obwohl die Bespannung der Fernreisezüge sowie der meisten Güterzüge mit längeren Laufwegen den nahe gelegenen Frankfurter Bahnbetriebswerken (bzw. Mainz-Bischofsheim, Aschaffenburg, Würzburg oder Bebra) oblag, blieben dem Bw Hanau genügend Aufgaben für die Traktion des umfangreichen regionalen Personenzugverkehrs, der

Nahgüterzüge sowie des Rangierdienstes. Das drückte sich in der Beheimatung der dafür typischen Dampflokbaureihen wie etwa 38¹⁰, 50, 55²⁵, 57¹⁰ und 58¹⁰ aus.

Als Drehscheibe des Eisenbahnverkehrs im stark industrialisierten Rhein-Main-Gebiet war Hanau Ende des Zweiten Weltkrieges Ziel mehrerer Bombenangriffe. Mehr als hundert Tonnen wurden insbesondere über den ausgedehnten Bahnanlagen abgeworfen, die nicht nur das große und „neue“ Bahnbetriebswerk, sondern auch die Anlagen des ersten Bahnbetriebswerkes schwer beschädigten. Letztere wurden nach dem Krieg

An Nidda und Nidder

Zwischen Nidderau-Ostheim und Bruchköbel flüchtet 412 021 am 11. November 2018 vor dem aufziehenden Unwetter. Aufgrund von Bauarbeiten wurde die ICE-Linie Hamburg – Stuttgart damals über Kassel – Gießen – Hanau umgeleitet.



Einen leeren Zuckerzug brachte die Railpool-186 455 am 9. Mai 2018 als DGS 95075 von Köln-Eifeltor nach Zeil und rollt durch den geteilten Bahnhof Nidderau. Die drei Gleise der Strecke Friedberg – Hanau werden noch vom örtlichen Stellwerk gesteuert, während die am rechten Bildrand sichtbaren Gleise der „Niddertalbahn“ (Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim) nun zum ESTW Altenstadt gehören. Die Gleise sind mittels Weichen zwar miteinander verbunden, aber im Regelbetrieb nicht mehr nutzbar.





Im Bw Hanau, wenige Tage nach Gründung der Deutschen Bundesbahn: Unter der Großbekohlungsanlage stehen 38 1038 und 55 3688 (5. Oktober 1949).

FOTO: CARL BELLINGRODT/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



Was für ein Lok-Ungetüm! Die 1925 von Maffei gebaute E 52 15 war nach ihrer Ausmusterung 1969 bis 1977 als Heizlok in Hanau im Einsatz. Danach stand sie noch einige Jahre im Bw Hanau abgestellt (3. Mai 1981).

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

nicht mehr aufgebaut. Am 7. April 1945 übernahm eine amerikanische Eisenbahnbetriebskompanie die Leitung des Hanauer Bahnbetriebswerkes und zog sich hier ein halbes Jahr später zurück.

In der Nachkriegs- und frühen Bundesbahnzeit bestimmten wiederum Dampflokomotiven der Baureihen 38¹⁰, 50, 55²⁵, 56² und 74⁴ das Bild der Hanauer Traktion. Bei der letztgenannten Baureihe befand sich mit 74 1311 eine 1938 von der Lübeck-Büchener Eisenbahn übernommene Maschine im Hanauer Bestand. Der infolge des Wiederaufbaus stark angestiegene Güterverkehr brachte es jedoch auch mit sich, dass das Bw Hanau bis Mitte der Sechzigerjahre sogar 13 Maschinen der Baureihe 44 beheimatete, die insbesondere vor Güterzügen zwischen Mannheim und Kassel eingesetzt wurden.

Im Frühjahr 1967 wurde die Dampflokezeit in Hanau beendet, letzte P 8 war bereits Ende 1964 die 38 3622, letzte Maschine der Baureihe 50 die 50 3092. Dem Bw Hanau waren nun nur noch V 60, V 100 sowie Kleinlokomotiven, Nebenfahrzeuge und Turmtriebwagen zugeteilt. Der allgemeine Stationierungsbedarf von Triebfahrzeugen in Hanau sank wegen der bis spätestens Mitte der 1960er-Jahre abgeschlossenen Elektrifizierung der Strecken im Großraum Frankfurt stark ab. Allerdings wurden im Werk neben den eigenen Lokomotiven weiterhin Diesel- und Elektrolokomotiven anderer Bahnbetriebswerke gewartet und instand

gehalten. Im November 1982 wurde die Lokomotivbeheimatung in Hanau aufgegeben und das Werk am 1. Oktober 1990 an das Bw Frankfurt 2 angegliedert.

Inzwischen wurden die Bw-Anlagen von der DB immer weniger genutzt. Für die im Mai 1988 gegründeten „Dampfbahnfreunde Kahlgrund e.V.“, die sich später (Mai 2001) unter neuer Führung in „Museumseisenbahn Hanau e.V.“ umbenannten, wurde das Gelände als Standort und Betriebsstätte interessant. Der Verein bemüht sich seitdem um die Wiederherstellung der gesamten Anlage, die als Zeugnis der bedeutenden regionalen Hanauer Eisenbahngeschichte von hohem geschichtlichen Wert ist. Bereits im Sommer 1988 wurde die erste Sonderfahrt mit einem ET 25 zum Weinfest in Neustadt an der Weinstraße organisiert. Kurz darauf erwarb der Verein seine ersten beiden Wagen, die am 29. April 1989 auf der Kahlgrundbahn erstmalig zum Einsatz kamen. Noch im selben Jahr erreichte die Dampflokomotive 6 („89 906“, LHW 1929) aus der DDR ihre neue Heimat im Bw Hanau und bespannte zahlreiche Sonderzüge in der Region.

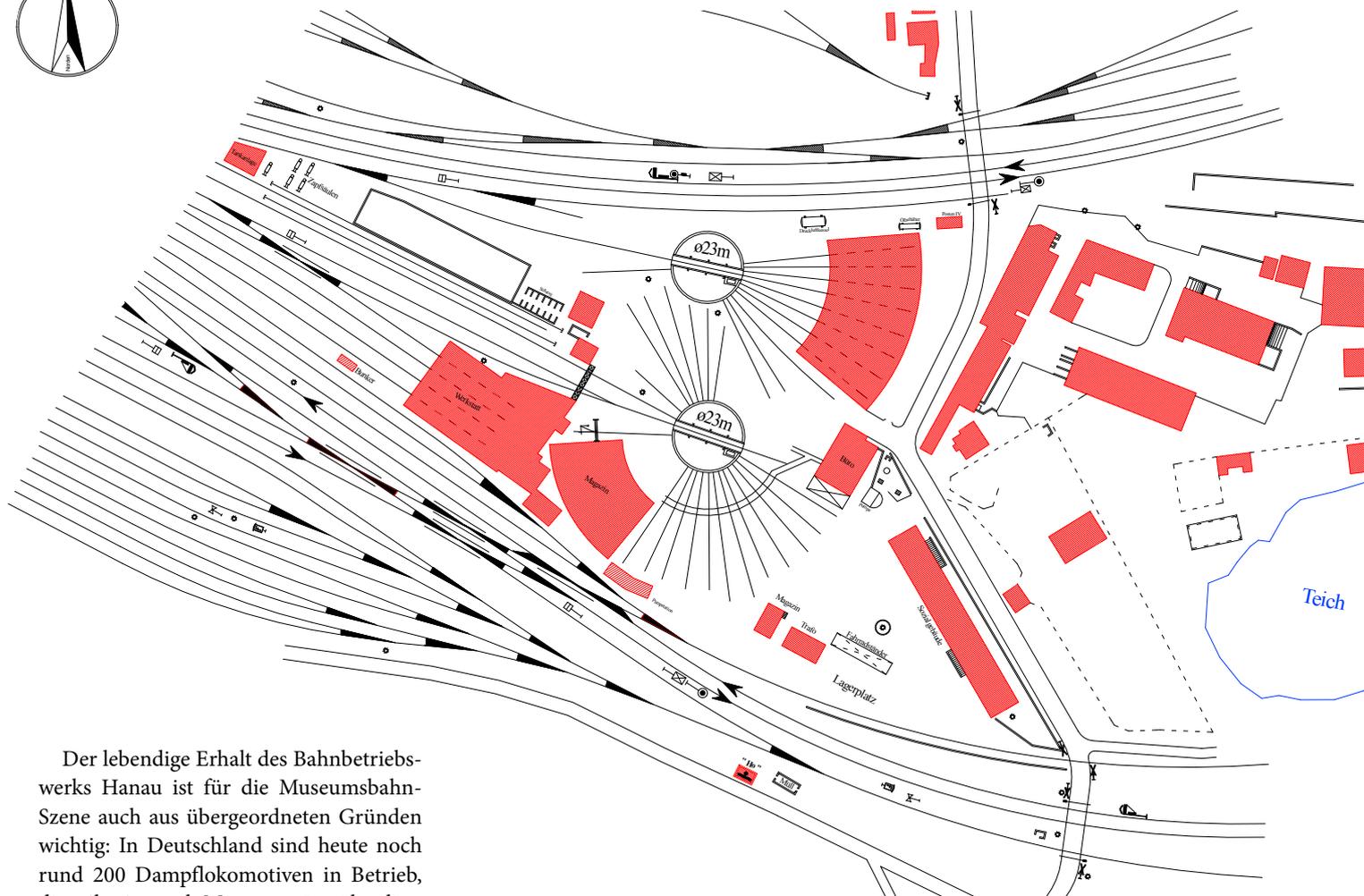
Seit Frühjahr 2005 ist die 50 3552, die vom Oberbürgermeister auf den Namen „Stadt Hanau“ getauft wurde, beim Verein stationiert und hat die „89 906“ (seit Ende 2005 abgestellt) für Sonderfahrten abgelöst. Hierdurch hat die Museumseisenbahn Hanau die Möglichkeit erhalten, auch Fahrten zu weiter entfernten Zielen durchführen zu können.

Das Bw Hanau

Eindrücke aus dem Bw Hanau, in dem heute neben der DB selbst auch die Museumsbahn zuhause ist. *Oben links* warten 323 405 und 322 112 am 3. Mai 1981 auf neue Aufgaben, während Loks wie 245 019 und 261 079 wenigstens noch zu den alljährlichen Lokfesten das Bw-Gelände besuchen (27. Mai 2017).

In den beiden Lokschuppen, die heute der Stiftung Bahnbetriebswerk Hanau gehören, stehen die historischen Exponate unter Dach. Darunter befinden sich die 212 001 des DB Museums sowie die 01 150 der Eisenbahnstiftung.

FOTOS: JOACHIM SEYFERTH, MATHIAS OESTREICH (3)



Der lebendige Erhalt des Bahnbetriebswerks Hanau ist für die Museumsbahnszene auch aus übergeordneten Gründen wichtig: In Deutschland sind heute noch rund 200 Dampflokomotiven in Betrieb, die teilweise auch Museumszüge über längere Strecken fahren. Wegen seiner zentralen Lage in Deutschland ist Hanau ein idealer Anlaufpunkt, der bei solchen Fahrten oft von Dampflokomotiven zur Ergänzung ihrer Vorräte angefahren wird.

Seit Juni 2015 wird auch die bekannte und zuletzt in Rottweil beheimatete 38 1772

(noch nicht voll betriebsfähig) in Hanau beherbergt. Das heute museal genutzte Betriebswerk ist inzwischen sogar Bestandteil der „Route der Industriekultur Rhein-Main“ und Gegenstand einer 2010 ins Leben gerufenen Stiftung, der auch die Stadt Hanau beigetreten ist. □

Das Bw Hanau im Zustand des Jahres 1972. Die beiden Drehscheiben existieren auch heute noch nahezu unverändert.

ZEICHNUNG: KLAUS PÖHLER

Hier sollen bis 2025 vier Gleise liegen:
423 404 und 423 424 verlassen am 15. No-
vember 2011 gerade Nieder-Wöllstadt als
S 35649 (Friedberg – Frankfurt Süd).

FOTO: MATHIAS OESTREICH



VIERGLEISIG IN DIE ZUKUNFT

Spätestens nach Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg Anfang der 1990er-Jahre sah die Zukunft der Main-Weser-Bahn nicht mehr so rosig aus, da sich die Ströme des Fernreiseverkehrs nun endgültig auf den östlich gelegenen Bereich via Fulda verlagerten und ihr Nimbus als Magistrale zu bröckeln begann





Linke Seite: In den 1990er- und 2000er-Jahren wurde der Regionalverkehr auf der Main-Weser-Bahn vornehmlich mit Frankfurter 111 durchgeführt, deren kieselgrau-reinoranger Lack an ihr ursprüngliches Einsatzgebiet im S-Bahn-Dienst des Rhein-Ruhr-Raums erinnert. Bei Cölbe legt sich hier 111 160 in den Gleisbogen. FOTO: WOLFGANG KLEE



Gleich vier Einheiten der GTW 2/6-Züge der Hessischen Landesbahn brummen am 28. August 2017 bei Nieder-Mörlen südwärts.

FOTO: GERHARD WRASE

Auch der durchgehende Güterverkehr wird nun vermehrt über die beiden Nord-Süd-Strecken sowie die Rheinschiene abgewickelt. Der rettende Anker für die Main-Weser-Bahn war nun aber ausgerechnet das „Prinzip Nähe“, welches sich bis heute im stark anwachsenden Regional- und Pendlerverkehr ausdrückt. Besonders im Bereich ihrer Endpunkte bei Kassel und bei Frankfurt erfordert das sogar umfangreiche Streckenausbauten, um dem allseits propagierten Schienenverkehr der Zukunft gerecht zu werden.

Boom beim regionalen Personenverkehr

Die Zeiten, als auf der Main-Weser-Bahn bei den Nahverkehrs- und Eilzügen eine gewisse Überschaubarkeit herrschte, es noch keinen regelmäßigen Takt gab und auf Teilstrecken

diesbezüglich sogar Wochenendruhe mit Schienenersatzverkehr auf der Straße (wie auf der Entlastungsstrecke Hanau – Friedberg) zu „beklagen“ war, sind längst vorbei. Insbesondere an ihren beiden Enden in den Räumen Frankfurt und Kassel scheint die Main-Weser-Bahn diesbezüglich regelrecht zu „brennen“, weil diese beiden Verdichtungsräume die Zukunft des Nahverkehrs offensichtlich und zu Recht auf der Schiene erkannt haben. Mit S-Bahn, diversen Arten von Regional-Express-Zügen oder „Regio-Tram“ (bis Dezember 2015 im Raum Kassel) wollen sie neuen Siedlungs- und Pendlerströmen gerecht werden. Doch selbst der verbliebene, anscheinend überregionale Personenverkehr in Form der zweistündlichen IC-Verbindungen ist mit Halten in Friedberg, Gießen, Marburg, Stadtallendorf, Treysa und teilweise auch Wabern regional ausgelegt und fast mit denen des ebenfalls

zweistündlichen Regional-Express zwischen Frankfurt und Kassel identisch. Somit ist die Main-Weser-Bahn beim Personenverkehr mittlerweile quasi eine 200 Kilometer lange „Regionalbahnstrecke“ und hat ihren einstigen Rang als Fernmagistrale an die benachbarte ICE-Verbindung via Fulda abgetreten.

Der Speckgürtel von Frankfurt beschert der Main-Weser-Bahn ein beachtliches Pendleraufkommen

Diese Entwicklung drückt sich heute in einer hohen Fahrzeug- und Anbietervielfalt aus: Die zweistündlichen weiß-roten IC-Züge bestehen aus Lokomotiven meist der Baureihe 101 sowie IC-Steuerwagen und restlichem Material aus dem Wagenpark der „großen“ IC-Epoche aus den 70er- bis 90er-Jahren sowie aus teils umgebauten Interregio-Wagen. Die ebenfalls zweistündlich verkehrenden roten Regional-Express-Zü-



Frankfurt, klassisch

Das imposante Gleisgewirr des Frankfurter Hauptbahnhofs liefert einige interessante Motive. Am 5. März 2013 verlässt 101 092 mit dem IC 2276 (Karlsruhe–Aachen) den Kopfbahnhof für die Weiterfahrt nach Gießen und durchfährt nun das Messegelände. Ausgerechnet diese Lok lieferte im Jahr 2000 traurige Schlagzeilen, als sie in das schwere Zugunglück von Brühl verwickelt wurde. Sie wurde 2002 wieder aufgebaut.

FOTO: CHRISTIAN MEYER

Erklärt werden können die angeblichen Engpässe im Streckendurchlass nur durch den Auftragshunger der Baulobby sowie durch einen materiellen und geistigen Abbau der Flexibilität bei der DB AG

ge (RE 30) der DB (Doppelstockwagen einschließlich Steuerwagen) zwischen Frankfurt und Kassel werden aktuell mit der Baureihe 146.2 (bis 2015/16 hingegen noch mit der Vorgängerreihe 146.1), bei Lokmangel teils auch mit Baureihe 111 gefahren. Zu den Hauptverkehrszeiten gibt es auf der Linie RE 30 noch zusätzliche Verstärkerzüge (inzwischen durchgängig doppelstöckig), die zwischen Frankfurt und Gießen bzw. Marburg verkehren und mit den Baureihen 111, 143 und 146 bespannt sein können.

Für den stündlichen „Mittelhessen-Express“ zwischen Frankfurt und Treysa kommen die verkehrsroten „Talent 2“-Triebwagen der Baureihe 442 vom Hersteller Bombardier zum Einsatz, die von der DB Regio Mitte betrieben werden. Auf der seit Dezember 2012 nun durchgängigen Regionalbahn-Linie Gießen – Friedberg – Hanau fahren seit März 2013 ebenfalls die 442 von DB Regio, welche nach verschiedenen Anlaufschwierigkeiten (und entsprechender „Renaissance“ von älteren Zugarnituren) inzwischen die mit Loks der Baureihe 143 bespannten Züge aus modernisierten Silberlingen bzw. die Triebwagen GTW 2/6 der Hessischen Landesbahn vollständig abgelöst haben. Bei fallweisem Ausfall der neuen Triebzüge ist es aber hier auch aktuell noch zum tempo-

rären Einsatz der Reihen 143 oder auch 111 vor Wagenzügen gekommen.

Die gelb-rot-silbergrauen Elektrotriebwagen des Stadler-Typs „FLIRT“ der Hessischen Landesbahn, bezeichnet als Baureihe 427 (dreiteilig) und 429 (fünfteilig), kommen seit Fahrplanwechsel 2010/2011 zum Einsatz und verkehren als Flügelzüge, die in Gießen in Richtung Marburg (Lahn) und Siegen geteilt bzw. umgekehrt zusammengeführt werden.

Die S-Bahn-Linie 6 zwischen Frankfurt und Friedberg wird aktuell mit der Baureihe 423 gefahren, nachdem hier bis Juni 2004 die älteren Züge der Reihe 420 im Einsatz standen. Zwischen Kassel und Treysa verkehrte bis Dezember 2015 die silber-weiße „RegioTram“ (Linie RT 9) mit Niederflur-Straßenbahntriebwagen der Baureihe 452, die eine Zulassung nach der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung besaßen. Danach wurde sie durch die Linie RE 98/RE 99 zwischen Kassel Hbf und Kirchhain mit Halt an allen Stationen (und weiter bis Frankfurt mit Halt an größeren Orten) mit den bereits erwähnten Flirt-Triebzügen der Hessischen Landesbahn ersetzt. Zwischen Wabern und Kassel Hbf verkehrt zusätzlich noch die an allen Stationen haltende Linie RB 39 der DB-„Kurahessenbahn“ mit den verkehrs-

roten Dieseltriebzügen der Baureihe 646 (GTW 2/6) und 642 (Desiro).

Güterverkehr heute

Gegenüber den Hoch-Zeiten des vorigen Jahrhunderts ist der **durchgehende Güterverkehr** auf der Main-Weser-Bahn insbesondere im Südabschnitt zwischen Gießen und Frankfurt bzw. Hanau stark gesunken. Gründe hierfür sind in erster Linie der ausbleibende Montanverkehr wegen des Strukturwandels im Ruhrgebiet, die Rückzugsstrategie der DB im Einzelwagenverkehr (Stichwort MORA C) sowie das Bestreben der DB, Güterzüge der Relation Süddeutschland – Rhein-Ruhr so viel und so kostengünstig wie möglich und daher ohne (auch nur kleinere) Umwege über die Rheinschiene statt über Gießen und Siegen zu fahren. Hinzu kommen Kapazitätsengpässe auf der zulaufenden Siegstrecke Köln – Siegen sowie bauliche Engpässe auf der Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Siegen mit teilweise zu niedrigen Eckhöhen in einigen Tunneln für hohe Container und Lkw-Aufbauten. Daher bewegt sich die durchschnittliche und planmäßige werktägliche Zahl der Güterzüge von und nach dem Rhein-Ruhr-Raum, die in Gießen-Bergwald die Main-Weser-Bahn erreichen



Moderner Nahverkehr

Links außen das aktuelle Standardfahrzeug der S-Bahn Rhein-Main: die Baureihe 423. **Vom Bahnsteig in Frankfurt West** bietet sich abends dieser Blick auf die Hochhäuser der Mainmetropole (423 332 und 379, 27. August 2008).

Rechts daneben der Triebwagen 711 der Regionalbahn Kassel GmbH am 10. April 2015 in Zimmersode. Zu diesem Zeitpunkt fuhren diese Stadtbahntriebwagen des Alstom-Typs „RegioCitadis 8NRTW-E“ noch bis Treysa.

FOTOS: MATHIAS OESTREICH,
WOLFGANG KLEE

Im Rahmen der Vorbereiten zum viergleisigen Ausbau des ersten Abschnitts von Frankfurt West bis Bad Vilbel wurde 2017 an mehreren Streckenabschnitten gerodet. So wurde unter anderem für einige Zeit bei Frankfurt-Berkersheim der Blick von der B 3-Brücke möglich, hier mit einer Dreifachreihe der Reihe 442. Der Bauer hat allerdings zum Datum der Aufnahme, dem 24. April 2017, den optimalen Zeitpunkt für sein „Osterfeuer“ verpasst – das Fest war in dem Jahr eine Woche vorher.

FOTOS: MATHIAS OESTREICH



bzw. verlassen, heute auf nur noch höchstens 15 bis 20, während diese beispielsweise in den 1970er- bis 1980er-Jahren mindestens um das Vierfache höher lag.

Etwas mehr Güterverkehr als von und nach Siegen bzw. Hagen ist auf dem mittleren und nördlichen Abschnitt der Main-Weser-Bahn von und nach Kassel zu verzeichnen (etwa 25 bis 30 werktägliche Züge), aber auch hier hat der Güterverkehr im Vergleich zu früher abgenommen. Ein deutlicher Anstieg ist nur bei Umleitungen von der Nord-Süd-Strecke zu verzeichnen, doch gibt es nach der Wiedervereinigung hierbei auch die Alternative über Thüringen, so dass ein früherer betriebsamer Status selbst bei Umleiterverkehren kaum mehr erreicht wird. In diesem Zusammenhang sind übrigens

die aktuellen und wiederholten Aussagen von DB und Medien, nach denen der Main-Weser-Bahn-Abschnitt von Friedberg nach Gießen ein neuer und betriebshemmender Flaschenhals sei, zumindest mehr als kritisch zu hinterfragen: Hier wurden zu den besten Zeiten der Strecke wesentlich mehr Güterzüge als heute durchgeschleust, ohne dass es bei relativ flüssigem Fahren im Blockabstand hierbei zu untragbaren Zuständen kam. Doch inzwischen soll dieser Streckenabschnitt bei deutlich verringertem Verkehr ein Engpass geworden sein. Erklärt werden kann dieses Phänomen nur durch den Auftragsmangel der Baulobby sowie durch einen materiellen und geistigen Abbau der Flexibilität bei der DB AG, die zum einen Verzögerungs- und Beschleunigungsanzei-

ger (elektrische Version der alten K- und L-Tafel) für die Lokführer abgebaut hat und sich zum anderen nicht mehr „traut“, eine Viertelstunde vor einem IC einen Güterzug auf die Strecke zu schicken.

Der **regionale Güterverkehr** ist insbesondere nach Beginn der Bahnreform 1994



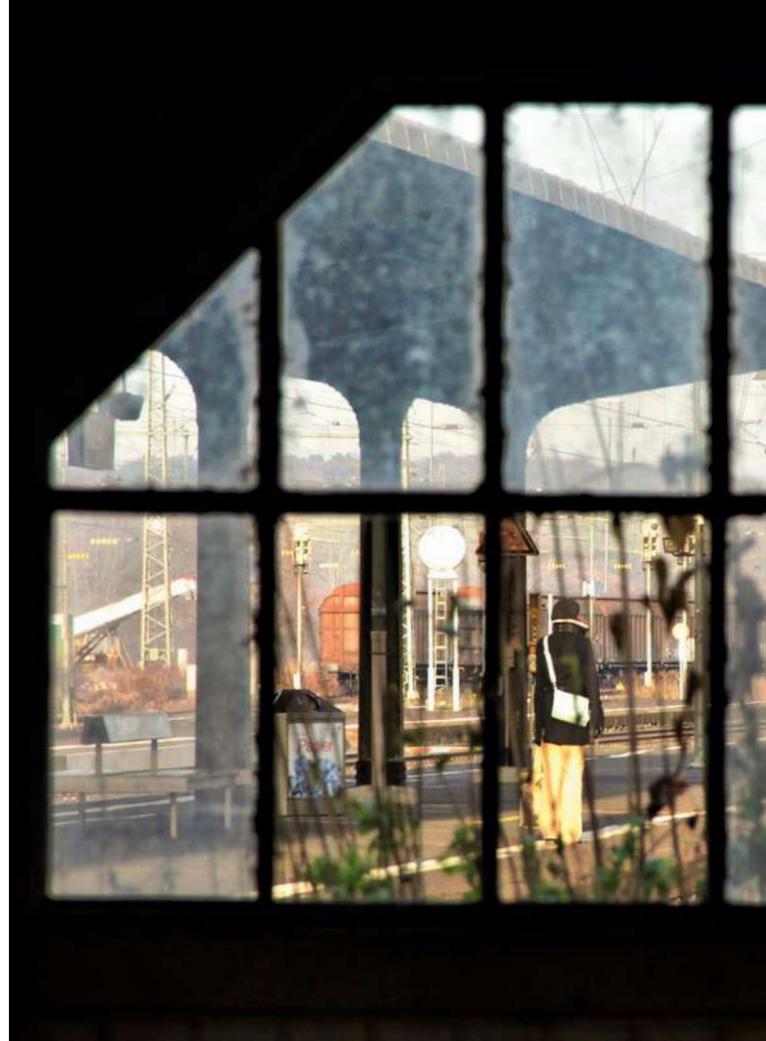
In Wabern ist nach wie vor die 1960 für die DB gebaute 323 750 im Einsatz, die seit 1987 für das dort ansässige Zuckerwerk im Einsatz steht.

FOTO: GARREIT RIEPELMEIER



Im Dezember 2013 läuft in Wabern der Triebwagen 707 der RBK ein und ermöglicht einen eindrucksvollen Größenvergleich mit der 294 802.

FOTO: WOLFGANG KLEE



Bahnhofskontraste im 21. Jahrhundert: Links das bestens gepflegte Portal zur Marburger Bahnstation, rechts zerschlagene Scheiben und wuchern- des Unkraut in Wabern. Vielerorts wirkt die DB mit der Pflege ihrer Aushängeschilder überfordert.

FOTOS (2): WOLFGANG KLEE

Rechte Seite: Im Sommer 2013 war die 2008 gebaute und als 1275 502-3 registrierte Vossloh-Lok des Typs G 1206 für die BASF in Ludwigshafen im Einsatz. Am 13. Juli zog sie einen kurzen Güterzug über die Main-Weser-Bahn bei Kirch Göns.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

stark zurückgegangen (bzw. eingeschränkt worden). Die größte örtliche Quelle für Schienengüterverkehr stellt das Zweigwerk der Mitteldeutschen Hartstein-Industrie (MHI) in Nieder-Ofleiden an der Ohmtalbahn (Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden) dar, die am 31. Mai 1980 für den Personenverkehr stillgelegt wurde und nun nur noch auf 10 km Länge von Kirchhain bis Nieder-

nierungen geplant, um alte Infrastruktur zu ersetzen. Befördert werden hier Schotter der MHI (derzeitige Gesamtmenge rund 200 000 Tonnen/Jahr) für den Verkehrswegebau, der ab Kirchhain mit Ganzzügen auf der Main-Weser-Bahn weitertransportiert wird, sowie Koks und andere Materialien für ein neues Zweigwerk der Stadtallendorfer Eisengießerei Winter. Zusätzlich kann sowohl

le für die Automobil-, Nutzfahrzeug- und Hydraulikindustrie fertigt. Die Firma wird über die Schiene u.a. mit Quarzsand beliefert. Die heute noch umfangreichen Gleisanlagen in Stadtallendorf werden hierfür größtenteils zum Rangieren und Abstellen der Waggons genutzt.

Südlich von Kassel findet mit Stand von 2015 in Guntershausen kein örtlicher Güterverkehr mehr statt, während bei Wabern noch drei Gleisanschlüsse (Wegener Basaltwerk, Kimm Sand- und Kieswerk, Südzucker) und in Borken vier Anschlüsse (Magistrat Borken, Fa. TenneT, Fröhlich Recycling, Borkener Logistik) in Betrieb waren oder sind.

Im Raum Treysa wurde der verbliebene und zuletzt noch täglich bediente Güterverkehr auf der „Kanonenbahn“ zwischen Treysa und Homberg (Efze) am 25. Juni 2002 eingestellt. Mit Stand von 2015 war in Treysa ein Gleisanschluss für die Bundeswehr in Betrieb. Sowohl in Wabern als auch in Borken betreibt DB Cargo weiterhin Verladestellen für Holztransporte.

Entlang der Strecke gibt es auch heute noch einige Firmen, die ihre Fracht über Gleisanschlüsse auf den Weg zum Kunden bringen

Ofleiden für diese Güterverkehre in Betrieb ist. Das 8 km lange Reststück bis Burg- und Nieder-Gemünden wurde zwischen Ende 1999 und Februar 2000 abgebaut, ein Radweg auf der Trasse ist geplant. Im Jahre 2009 wurde der verbliebene Abschnitt sogar umfassend saniert: Zwei Brücken wurden neu gebaut, im Werksbahnhof der Mitteldeutschen Hartstein-Industrie sowie im Bahnhof Nieder-Ofleiden wurden Weichen und Gleise erneuert. Für 2020 sind weitere Sa-

in Kirchhain als auch Nieder-Ofleiden an entsprechenden Anlagen der DB noch Holz auf die Bahn verladen werden. In Nieder-Ofleiden wird außerdem noch ein privater Gleisanschluss bedient.

Ähnlich viele Tonnagen auf der Schiene wie von der MHI in Nieder-Ofleiden werden im benachbarten Stadtallendorf im Auftrag der Eisengießerei Winter bewegt, die dort ihren Hauptsitz hat (Zweigwerke in Laubach und Nieder-Ofleiden) und Gusstei-





Die namensgebende Felsburg aus dem 11. Jahrhundert mit dem „Butterfassturm“ ist ein hübscher Blickfang bei der Fahrt durch das Edertal: Die V 60.02 der Hessischen Güterbahn (HGB) – eine 1980 gebaute LEW-Lok des Typs V 60 D – kurbelte am 28. April 2012 mit drei Fc-Wagen von Kassel Rbf in Richtung Wabern.

FOTO: SASCHA BUCKOW

Im Marburger Raum findet kein örtlicher Schienengüterverkehr mehr statt. Aktuelle unregelmäßige Ganzzüge mit Holztransporten aus Richtung Frankenberg und Biedenkopf (u.a. auch von der nach dem Sturm „Kyrill“ in 2007 bei Wiesenbach eingerichteten Holzverladestelle) sowie Übergabezüge nach Frankenberg tangieren zwar größtenteils den Marburger Hauptbahnhof, Quelle und Ziel der Frachten ist jedoch nicht die Industrie in dieser unmittelbaren Region entlang der Main-Weser-Bahn. Auch hier beschleunigte sich der Niedergang des Güterverkehrs mit der Bahnreform: Bereits 1994/95 beendete die „Marburger Rohstoffverwertung“ ihre Schrottverladung in Marburg, ihr neu-

er Standort bei Sarnau wird seitdem ausschließlich per Straße bedient. Zum 1. Mai 1997 wurde die Abfertigung von Stückgütern in Marburg aufgegeben, wenig später sprangen auch die Güterkunden von den noch vorhandenen Gleisanschlüssen ab. Nachdem Ende 1998 der Wagenladungsverkehr in Marburg Süd eingestellt wurde und der Landkreis Ende 2000 die Abfuhr von Hausmüll über die Schiene aus Kostengründen einstellte, stellte die DB AG die Bedienung des Bahnhofs Marburg im Güterverkehr zum 30. September 2001 ein. Dies führte (vorhersehbar) auch zu einem anschließenden spürbaren Rückgang des Güterverkehrs auf den Nebenbahnen Richtung Biedenkopf und Frankenberg: So gab

beispielsweise der Heizungshersteller Viessmann in Allendorf (Eder) die Beförderung seiner Güter auf der Schiene im Jahr 2005 vollständig auf. Auch in den Bahnhöfen Cölbe, Niederwalgern und Fronhausen findet inzwischen kein örtlicher Güterverkehr mehr statt.

In Lollar wurde der Wagenladungsverkehr von DB Cargo bzw. Railion bis zur Jahrtausendwende eingestellt, zuletzt wurden am Ladegleis und an der Kopframpe noch Schrott und landwirtschaftliche Maschinen verladen. Es existieren aber weiterhin zwei Gleisanschlüsse für die Firmen Buderus-Bosch und die Didierwerke.

In Gießen werden neben einer Verladestelle für Holztransporte noch die Gleisan-

Systemeigene Gleise für die S6: Zeitplan 1. Baustufe (Frankfurt West–Bad Vilbel)

1. Baustufe



Übersicht zur 1. Baustufe.

GRAFIK: DB

Seit Ende 2014 steht die DE 25 von BASF mit dem Beinamen „Hans Ullrich“ im Einsatz. Die von Vossloh gebaute Lok des Typs DE 18 brummt hier bei Nieder-Mörlen Richtung Friedberg (29. August 2017).

FOTO: GERHARD WRASE

Rechts außen ein Blick aus dem Verwaltungsgebäude des Bw Gießen, wo sich 151 164 mit einem Güterzug des unbegleiteten kombinierten Verkehrs bei km 135,0 in Bewegung setzt (8. August 2003). Die Kilometrierung 165,0 am rechten Bildrand gehört schon zur Strecke Köln-Deutz – Gießen.

FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Im eher futuristisch anmutenden Bahnhof Frankfurt Messe verlaufen Güter- und S-Bahn-Gleise schon heute getrennt. Am 2. Juni 1999 begegnen sich 152 041 und 420 752.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH



schlüsse der Fa. Gail'sche Tonwerke (Werk II) sowie der Firma Bieber-Baustoffe (u.a. Stahltransporte aus Italien) meist mit Gravita-Diesellokomotiven der Baureihe 261 bedient; andere noch vorhandene Anschlussweichen wurden im Zuge der Errichtung des Elektronischen Stellwerks für Gießen (2004) ausgebaut. Der Gleisanschluss Gießen Flughafen wurde bis September 2007 von der US-Armee genutzt. Seit den 1950er-Jahren das größte US-Nachschubdepot in Europa, war hier der Militärgüterverkehr mit werktäglich bis zu drei Anschlussfahrten-Paaren noch bis Mai 1996 sehr umfangreich; ganztägig war hierfür eine 290 im Einsatz.

Der viergleisige Ausbau des Abschnitts von Frankfurt nach Friedberg hat gerade erst begonnen und wird sich auf dem gesamten Abschnitt mindestens bis in das Jahr 2025 hinziehen

Die Aufgaben des Gießener Rangierbahnhofs (südwestlich des Personenbahnhofs) hat seit Januar 2007 der Wetzlarer Güterbahnhof übernommen, einzelner Einzel-Wagenladungsverkehr in Richtung Marburg/Frankenberg bzw. Friedberg/Nidda wird von hier aus abgewickelt.

Bei Butzbach wurde die Bedienung des Güterverkehrs zwischen Butzbach Ost und Münzenberg durch die Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE) am 1. Juni 2003 eingestellt.

Dieser wird aber von den Eisenbahnfreunden Wetterau (Holztransporte etc.) fortgeführt. Weitere noch vorhandene Gleisanschlüsse an der BLE-Strecke zwischen Butzbach und Pohlögens bedienen Anlagen der Butzbach-Licher Eisenbahnfreunde e.V. sowie der Fa. Voestalpine BWG (Butzbacher Weichenbaugesellschaft, Hersteller u.a. von Hochgeschwindigkeitsweichen), andere werden nicht mehr genutzt. Auf dem Gelände der ehemaligen Ayers-Kaserne bei Pohlögens ist in den letzten Jahren der so genannte „Magna-Park“ mit zahlreichen Industrieansiedlungen entstanden, der ebenfalls einen Gleisanschluss erhalten hat. Hier bleibt abzuwarten, wie

hoch dieser zukünftig frequentiert wird, da die meisten Firmen fast ausschließlich den Anschluss zum nahen Gambacher Autobahnkreuz (A 5/A 45) bevorzugen.

Des Weiteren waren zwischen Gießen und Frankfurt mit Stand von 2015 ein Gleisanschluss in Karben (Fa. Continental), drei Gleisanschlüsse in Friedberg (Fa. Miele, Stadtwerke Friedberg, US Army) sowie ein Gleisanschluss in Großen Linden (Planungszweckverband) gesperrt bzw. abgebaut

(Butzbach siehe links). Ohne Güterverkehr sind mittlerweile auch die Bahnhöfe Bad Nauheim und Bad Vilbel.

Im südlichen Abschnitt zukünftig viergleisig

Das Einzugsgebiet rund um die hessische Main-Metropole Frankfurt hat sich wie bei allen Großstädten Deutschlands in den letzten Jahrzehnten stetig erweitert und weist mittlerweile einen Radius von mindestens 100 Kilometern auf. Mit ihrer dynamischen Wirtschaftskraft und entsprechenden Arbeitsplätzen generieren diese Stadt und ihre unmittelbaren Nachbargemeinden schon seit langer Zeit mehr Pendler als Einwohner, was zur stetigen Aus- und Überlastung der Verkehrsinfrastruktur von Straße und Schiene führt. Die Main-Weser-Bahn profitiert davon bis in den Raum Gießen und sogar noch darüber hinaus. Eine erste Erhöhung der Kapazität für den Personenverkehr war noch zur Bundesbahnzeit die Installation der S-Bahn-Linie 6 zwischen Frankfurt und Friedberg ab 28. Mai 1978. Seither müssen sich alle Züge einschließlich Güterverkehr zusammen mit der S-Bahn den nach wie vor nur zweigleisigen Abschnitt zwischen Frankfurt West und Friedberg teilen, was mit der sukzessiven und deutlichen Aufstockung des Personennahverkehrs in den letzten Jahrzehnten immer mehr zu



Mit einem Sonderzug befuhr die DB-Museumslok E 03 001 am 26. Juni 1999 die Main-Weser-Bahn nach Kassel, aufgenommen bei Altenbrunslar. FOTO: MALTE WERNING



Blick in die Gegenrichtung: Kein alltäglicher Gast ist der Schienenprüfzug 719 001 von DB Netz, der am 15. Oktober 2011 eine Prüffahrt absolvierte.

FOTO: MARTIN KETELHAKE

Nur ansatzweise ist im Hintergrund die Betonbrücke von Okarben zu erkennen: 423 389 und 301 haben als S 6641 nach Frankfurt Süd am 4. Juli 2006 gerade dieses Bauwerk aus dem Zweiten Weltkrieg unterfahren. Der nie fertiggestellte Brückentorso kann nur durch eine Sprengung entfernt werden, was im Zuge des viergleisigen Ausbaus in den kommenden Jahren geplant ist.

FOTO: MATHIAS OESTREICH



empfindlichen Kapazitätsengpässen und Betriebshemmnissen geführt hat. Zu den Hauptverkehrszeiten sind hier die Reisezüge von der S-Bahn über u.a. den RE bis zum IC nahezu im Blockabstand unterwegs. Für andere Züge sind ungestörte Fahrplanrassen nicht mehr vorhanden.

Da die Entlastungsstrecke via Hanau und Nidderau (siehe hierzu das Kapitel ab Seite 62) nur für den Güterverkehr und bei Bauarbeiten oder ernststen Betriebsstörungen auch für den Personenverkehr in Frage kommt (Fahrzeitverlängerung 20 bis 30 Minuten), existieren bereits seit Ende der 1980er-Jahre Pläne für einen drei- bzw. viergleisigen Ausbau insbesondere zwischen Frankfurt West

und Friedberg. Unter Dach und Fach war dieses Vorhaben dann im Jahre 2003, als die Stadt Frankfurt, der Wetteraukreis, das Land Hessen, die Deutsche Bahn AG und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) einen Bau- und Finanzierungsvertrag für die 1. Ausbaustufe der Main-Weser-Bahn zunächst im Abschnitt Frankfurt West – Bad Vilbel abschlossen. Hierfür wurden damals Gesamtkosten in Höhe von 163 Millionen Euro errechnet, aktuell liegen diese bei rund 350 Millionen Euro und haben sich demnach mehr als verdoppelt.

Begleitet von den zahlreichen obligatorischen Planungsverzögerungen sowie Anwohnerprotesten haben am 19. Dezem-

ber 2017 die Baumaßnahmen für diese erste Baustufe (Frankfurt West – Bad Vilbel) schließlich offiziell begonnen. Ein symbolischer erster Spatenstich für den nun viergleisigen Ausbau fand zu diesem Datum beim Bahnhof Frankfurter Berg statt. Nach geplanter Fertigstellung des gesamten Vorhabens einschließlich der zweiten Baustufe zwischen Bad Vilbel und Friedberg (für die das Planfeststellungsverfahren inzwischen eingeleitet ist) sollen dann analog der S-Bahn-Linie 5 nach Darmstadt zwei Gleise nur für die S 6 nach Friedberg vorbehalten sein, die dann im 15-Minuten-Takt und fünf Minuten schneller als heute verkehren soll. Über einen Termin der vollständigen

Bahnhofsszenen

Warten auf den IC 2276 nach Hannover an einem Sommerabend 2006 in Marburg und rechts außen das schicke Empfangsgebäude des Bahnhofs Bad Vilbel vor den Toren Frankfurts (2009).

FOTOS (2): VOLKER EMERSLEBEN



Der Haltepunkt Bad Vilbel Süd kann auch heute noch mit einer interessanten Fußgängerbrücke aufwarten. Sie wird den viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts sicher nicht überstehen. 101 040 rollt hier mit dem IC 2371 durch, aufgenommen am 10. Juni 2017.

FOTO: GERHARD WRASE





Rapsblüte

Die Flirt-Triebzüge der Hessischen Landesbahn sollen hier natürlich auch noch im Bild gezeigt werden: 427 624 und 429 524 der HLB bildeten am 27. April 2011 den ab Gießen gekuppelt fahrenden DPN 24955/24957 nach Frankfurt Hbf. Hier legt sich die Doppel-einheit vor Bruchengraben in den Gleisbogen.

FOTO: MATHIAS OESTREICH

Inbetriebnahme schweigen sich (wohl aus nachvollziehbaren Gründen) sowohl politische Entscheidungsträger als auch die DB AG und andere Beteiligte derzeit noch aus. Für den Abschnitt bis Bad Vilbel dürfte er nach heutigem Stand bei etwa 2022, für den Gesamtabschnitt bis Friedberg bei frühestens 2025 liegen.

Obwohl alle beteiligten Entscheidungsträger diesen Ausbau begrüßen, ist bereits jetzt abzusehen, dass es nach Fertigstellung auf den verbliebenen zwei der vier Streckengleise ohne S-Bahn-Verkehr erneut zu Engpässen kommen wird, da hier zumindest tagsüber der Verkehr mit zunehmenden übrigen Re-

müssen und für eine deutliche Entlastung sowohl der Main-Weser-Bahn als auch der Rheinstrecken gesorgt hätte.

Doch nicht nur in der langen „Speckschneise“ nördlich von Frankfurt ist die Zukunft der Main-Weser-Bahn mehr als ausreichend gesichert. Auch am anderen Ende bei Kassel wird eine ähnliche Entwicklung zu beobachten sein, da auch diese Region expandiert (schließlich war Kassel von 1277 bis 1866 Hauptstadt hessischer Gebiete). Der temporäre Einsatz der Kasseler Regio-Tram in die örtlichen „Gefilde“ der Main-Weser-Bahn bis Treysa von 2007 bis 2015 wird nicht das letzte Vordringen von groß-

Stadt und ihr Bahnhof“ (Rathaus-Verlag der Stadt Marburg) schreibt:

„Selbst über lange Strecken hinweg stehen dem Reisenden häufig genug lediglich noch ‚Straßenbahnen mit Toilette‘ zur Verfügung, spurtschnell zwar und von den Fahrzeiten her durchaus annehmbar, aber hinsichtlich Geräuschpegel und Sitzkomfort ein un-leugbarer Rückschritt gegenüber vergangenen Zeiten. Dank der Reduzierung des Netzes der Schnellzüge beziehungsweise ihrer Nachfolger sind die mit dergleichen Fahrzeugen inzwischen zu bewältigenden Strecken von Marburg aus lang, denken wir an Fahrten ins Ruhrgebiet oder nach Köln mit jüngst vermehrten Umsteigezwängen und unsicheren Anschlüssen. Und wenn es schon Klimaanlage in diesen und anderen Reisezügen gibt, sollten diese wenigstens zuverlässiger funktionieren.“

»Selbst über lange Strecken hinweg stehen dem Reisenden häufig genug lediglich noch »Straßenbahnen mit Toilette« zur Verfügung, spurtschnell zwar und von den Fahrzeiten her durchaus annehmbar ...«

Dr. Lutz Münzer

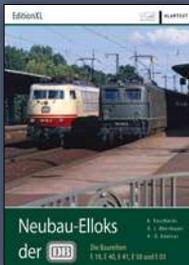
gionalzügen, der geplanten IC-Verbindung zwischen Frankfurt und Münster (Westf) sowie zusätzlichen Güterzügen weiter anwachsen soll. Weitere Ausbauten scheiden aus Platzgründen aus, so dass zumindest der Güterverkehr mit Ausnahme der Nachtstunden wohl ausschließlich über die Entlastungsstrecke Hanau – Friedberg geleitet werden muss. Hier rächt sich das Fehlen einer neuen und nur für den Güterverkehr vorgesehenen Trasse zwischen dem Rhein-Main- und dem Ruhrgebiet, die bereits vor Jahrzehnten hätte verwirklicht werden

städtischen Straßen- bzw. Stadtbahnen auf diese Strecke gewesen sein. Und auch auf dem mittleren Abschnitt werden Besiedlung sowie Verdichtung und somit der ÖPNV rund um die Universitätsstädte Gießen und Marburg weiter wachsen. Dominanz auf der Schiene wird auch hier der Regionalverkehr erhalten, der weiterhin in klassische Entfernungsbereiche des Fernverkehrs vorstößt. Diese überall zu beobachtende Entwicklung löst aber auch berechtigte Kritik wie die des Marburger Bahnexperten Dr. Lutz Münzer aus, der hierzu in dem Buch „Die

Fernzüge mit langen Laufwegen wird es hier wohl nur noch beim Güterverkehr geben, F- und D-Züge zwischen Basel und Hamburg sind jedenfalls Geschichte. Falls der Intercity überleben sollte, werden sich allenfalls neue und „private“ Fernzüge à la „Flixtrain“ hinzugesellen, die vielleicht wieder mit Laufwegen wie Aachen – Hannover oder Freiburg – Bremen aufwarten können. Die Main-Weser-Bahn hat sich schon jetzt neu definiert und wird sich zwischen den wenigen Lieblings-Magistralen der DB zukünftig mindestens gut und unentbehrlich arrangieren können. □

Die Eisenbahn im XL-Format

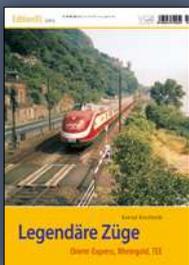
Weitere Bände aus der Edition XL



Neubau-Eloks der DB
Best.-Nr. 601502



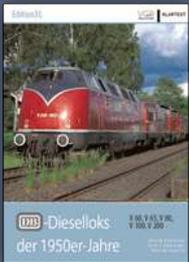
Erz, Stahl und Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602



Triebzug-Legenden der DB
Best.-Nr. 601603



DB-Dieselloks der 1950er-Jahre
Best.-Nr. 601701



Die letzten Dampf-Paradiese
Best.-Nr. 601702



Kult-Dieselloks der DR
Best.-Nr. 601801



Baureihen 50, 52 und 42
Best.-Nr. 601802

EditionXL

NEU

Konrad Koschinski

und

in den 1980er-Jahren

Dieser neue Sammelband aus der EditionXL beschreibt die beiden deutschen Staatseisenbahnen in den Jahren 1980 bis 1989. Er berichtet u. a. über neue Triebfahrzeuge, über die Fernreisezüge links und rechts der innerdeutschen Grenze, über den „Designwechsel“ beim DB-Rollmaterial, über Streckenstilllegungen im DB-Netz sowie die letzte Blüte und den Abschied vom Dampfbetrieb auf Normalpurgleisen in der DDR. Dem großen Jubiläum „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ und der denkwürdigen Fahrzeugparade in Riesa 1989 sind eigene Kapitel gewidmet. Die umfangreiche Bebilderung, darunter zahlreiche großformatig wiedergegebene Farbfotos, spiegelt die Veränderungen auf deutschen Schienen in diesem Jahrzehnt des Wandels wider.

Best.-Nr. 601901

Das ist die Edition XL: DIN-A4-Großformat · 240 Seiten · Softcover-Einband · über 400 Fotos

je nur
€ 19,95



Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim:
 VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
 Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

Verwendete Quellen und Fundstellen

- Anschluss an die weite Welt – Zur wechselvollen Entwicklung der Eisenbahnen in Oberhessen (Andreas Christopher, Dieter Eckert, Carsten Eigner u.a.), erschienen 2014 bei den Oberhessischen Versorgungsbetrieben AG in Friedberg
 - Die Stadt und ihr Bahnhof – Zur Entwicklung des Schienenverkehrs und des Marburger Bahnhofsviertels. Autorenkollektiv, herausgegeben 2015 vom Fachbereich Planen, Bauen und Umwelt der Universitätsstadt Marburg
 - Güterverkehr auf einer Hauptabfuhrstrecke vor fünfzig Jahren – mit einem vergleichenden Blick auf die jüngste Vergangenheit (Lutz Münzer), erschienen 2000 in den DGEG-Nachrichten Nr. 157
 - Probleme beim Gleisbau einst wie heute – Wie die Main-Weser-Bahn zu ihrem Namen kam (Hannes Mathias), erschienen am 29.2.2000 in der Frankfurter Rundschau
 - Main-Weser-Bahn Kassel – Frankfurt (Main) – Die ältere Zeit/ Die spätere Zeit 1866 – 1880, 16-seitiges Manuskript einschließlich Karte, Tabellen und Zeichnungen (unbekannter Verfasser)
 - Winterstunden am Block Wasserscheide – Mit Kurt Eckert unterwegs am 15. Januar 1966, erschienen in Bahn-Epoche 01 (Ausgabe Winter 2012)
 - Kursbücher, Taschenfahrpläne, Mitteilungen über Fahrplanänderungen sowie interne Fahrplanunterlagen der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Bahn AG von 1956 bis 2019
 - Prospektmaterial und Pressemitteilungen der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Bahn AG
 - Aufzeichnungen und Beobachtungen zum Thema sowie Befragungen von Eisenbahnern und Anwohnern entlang der Main-Weser-Bahn seitens des Verfassers
 - Seiten im Internet (Auswahl):
www.ef-wetterau.de
www.bahnstatistik.de
www.bf-f.zielbahnhof.de/friedberg
www.geschichtskreis-wabern.de
www.eftreysa.de
www.werra-meissner-bahnen.de
www.achristo.homepage.t-online.de/Wetterau.htm
www.eisenbahnfreunde-borken.de
www.steamy.de/betriebswerke/gleisdreieck.html
www.railsignalling.org/signalwiki
- Wikipedia-Seiten zu Bahnstrecken, Orten und Ereignissen zum Thema



Lange ist's her: Die schicke rot-beige 112 490 steht am 30. August 1981 mit D 816 im Gießener Hauptbahnhof zur Weiterfahrt nach Frankfurt. Die 1968 bei Krauss-Maffei gebaute Lok wurde erst 2012 verschrottet.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

SPEKTAKULÄRE KUNSTBAUTEN

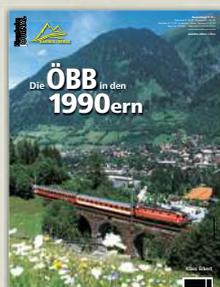
Weitere Ausgaben aus der Reihe
„Bahnen + Berge“



Die Zentralbahn
Schweizer Alpenbahn auf
Meterspur
Best.-Nr. 731501



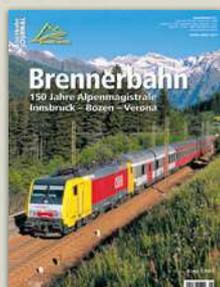
Re 6/6
Schweizer Elektrolokomotive
mit Rekordleistung
Best.-Nr. 731502



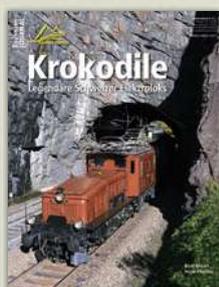
Die ÖBB in den 1990ern
Best.-Nr. 731601



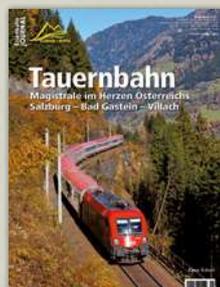
Spessarttrampe
Laufach–Heigenbrücken
Best.-Nr. 731602



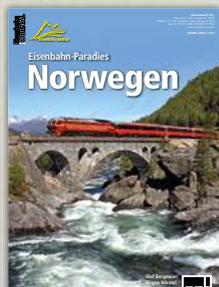
Brennerbahn
150 Jahre Alpenmagistrale
Innsbruck–Bozen–Verona
Best.-Nr. 731701



Krokodile
Legendäre Schweizer
Elektroloks
Best.-Nr. 731702

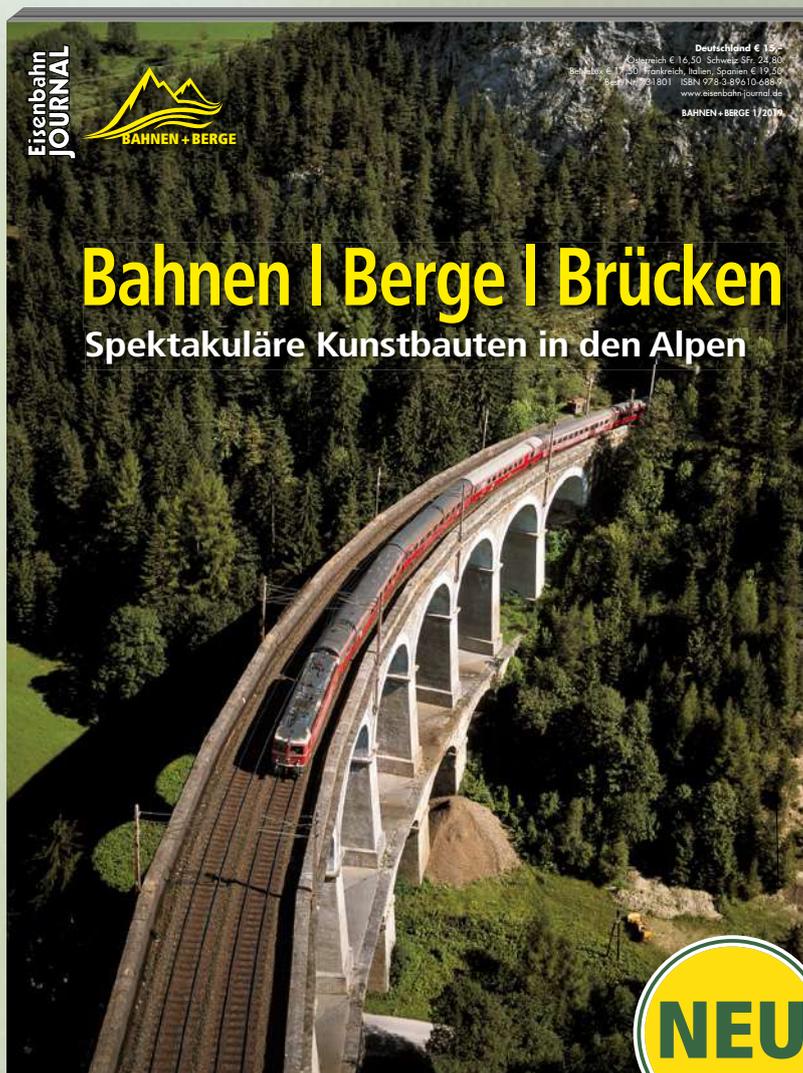


Tauernbahn
Magistrale im Herzen
Österreichs
Best.-Nr. 731801



**Eisenbahn-Paradies
Norwegen**
Best.-Nr. 731901

Jeweils 100 Seiten im Großformat
22,5 x 30,0 cm, Klebebindung,
ca. 160 Abbildungen, € 15,-



Die Erschließung und Durchquerung der Alpen durch die Eisenbahn zählt zu den großartigen Bauleistungen im 19. Jahrhundert. Obwohl heutzutage an verschiedenen Strecken Basistunnel entstanden oder zurzeit im Bau sind, gibt es immer noch etliche bewundernswerte Kunstbauten, die von den beeindruckenden Leistungen der Ingenieure und Arbeiter aus der Pionierzeit der Eisenbahn zeugen. Die neue Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Reihe „Bahnen + Berge“ zeigt in historischen und aktuellen Fotos die schönsten Brücken und Viadukte im gesamten Alpenraum und geht auch auf deren oft spannende Baugeschichte ein. Unternehmen Sie eine spannende Reise durch den Alpenbogen – über imposante Kunstbauten vom Mont Cenis bis zum Semmering.

100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm,
Klebebindung, rund 140 Abbildungen

Best.-Nr. 731902 | 15,-



www.facebook.de/vgbahn

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN** Idee+Spiel-Fachgeschäft •  Spielzeugring-Fachgeschäft

FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01187 Dresden

SCHILDHAUER-MODELLBAHN
Würzburger Str. 81
Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213
www.modellbahn-schildhauer.de
modellbahn-schildhauer@online.de
FH

22083 Hamburg

**MEISES ModellbahnCenter
MMC GmbH & Co. KG**
Beethovenstr. 64
Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390
www.meises-mobacenter.de
FH/RW EUROTRAIN

45479 Mülheim

**MODELLBAHNLÄDCHEN EULER
K. EULER**
Grabenstr. 2
Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996
modellbahneuler@aol.com
FH

67146 Deidesheim

**moba-tech
der modelleisenbahnladen**
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW 

01445 Radebeul

**MODELLEISENBAHNEN
Grundkötter GmbH**
Hauptstr. 22
Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

25355 Barmstedt

MODELLBAHNEN HARTMANN
Reichenstr. 24
Tel.: 04123 / 6706
Fax: 04123 / 959473
Modellbahnen-Hartmann@t-online.de
FH/RW/B EUROTRAIN

49078 Osnabrück

J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN

67655 Kaiserslautern

DiBa-MODELLBAHNEN
Königstr. 20-22
Tel./Fax: 0631 / 61880
geschaef@ diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN

04159 Leipzig

**bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur,
Videos, DVDs, CDs**
Raustr. 12
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

28865 Lilienthal b. Bremen

**HAAR
MODELLBAHN-SPEZIALIST**
Hauptstr. 96
Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
haar.lilienthal@vedes.de
FH/RW

52062 Aachen

M. HÜNERBEIN OHG
Markt 11-15
Tel.: 0241 / 33921
Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN

69214 Eppelheim/Heidelberg

MODELLBAHN SCHUHMANN
Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
Tel.: 06221 / 76 38 86
Fax: 06221 / 768700
www.Modellbahn-Schuhmann.de
FH/RW EUROTRAIN

10318 Berlin

**MODELLBAHNBOX
KARLSHORST**
Treskow-Allee 104
Tel.: 030 / 5083041
www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN

30159 Hannover

TRAIN & PLAY
Modelleisenbahnen • Modellautos
Breite Str. 7 • Georgswall 12
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

53111 Bonn

**MODELLBAHNSTATION
BONN**
Römerstr. 23
Tel.: 0228 / 637420
FH EUROTRAIN

70176 Stuttgart

**STUTTGARTER
EISENBAHNPARADIES G. Heck**
Senefelder Str. 71b
Tel.: 0711 / 6159303
www.fahrzeugheck.de • info@fahrzeugheck.de
A/B

10589 Berlin

MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN

33102 Paderborn

EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER
Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753
www.modellbahn-sester.de
info@modellbau-sester.de
FH/RW/A/B

58135 Hagen-Haspe

LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW 

70180 Stuttgart

**SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen**
Mozartstr. 38
Tel. + Fax: 0711 / 6071011
www.suchundfind-stuttgart.de
A

10789 Berlin

MODELLBAHNEN TURBERG
Lietzenburger Str. 51
Tel.: 030 / 2199900
Fax: 030 / 21999099
www.turberg.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN

34379 Calden

**RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von Modell-
eisenbahnen, Autos**
Wilhelmsthaler Str. 11
Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA



71334 Waiblingen

**EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG**
Biegelwiesenstr. 31
Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076
ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN

12105 Berlin

MODELLBAHN PIETSCH GMBH
Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN

40217 Düsseldorf

**MENZELS LOKSCHUPPEN
TÖFF-TÖFF GMBH**
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN

63110 Rodgau

**MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke**
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

71638 Ludwigsburg

**ZINTHÄFNER
Spiel – Freizeit**
Solitudestr. 40
Tel.: 07141 / 925611
FH

14057 Berlin

BREYER MODELLEISENBAHNEN
Kaiserdamm 99
Tel./Fax: 030 / 3016784
www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

42289 Wuppertal

MODELLBAHN APITZ GMBH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH/RW/SA 

63654 Büdingen

**MODELL & TECHNIK
RAINER MÄSER**
Berliner Str. 4
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN

71720 Oberstenfeld

**SYSTEM COM 99
Modellbahn-Zentrum-Bottwartal**
Schulstr. 46
Tel.: 07062 / 9788811
www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de
FH/RW



44339 Dortmund

**MODELL TOM
• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •**
Evinger Str. 484
Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
www.modelltom.com
FH/RW

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

SPIELWAREN WERST
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
Fax: 0621 / 684615
www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

73431 Aalen

MODELLBAU SCHAUFFELE
Wilhelm-Merz-Str. 18
Tel.: 07361/32566
Fax: 07361/36889
www.schauffele-modellbau.de
FH/RW/Märklin Shop in Shop

75339 Höfen
**DIETZ MODELLBAHNTECHNIK
 + ELEKTRONIK**
 Hindenburgstr. 31
 Tel.: 07081 / 6757
 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de
FH/RW/H

83352 Altenmarkt/Alz
MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
 Hauptstr. 27
 Tel.: 08621 / 2834
 Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN®

90478 Nürnberg
MODELLBAHN
Helmut Sigmund
 Schweiggerstr. 5
 Tel.: 0911 / 464927
EUROTRAIN®

97070 Würzburg
ZIEGLER MODELLTECHNIK
 Textor Str. 9
 Tel.: 0931 / 573691
 www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN®

77948 Friesenheim
Blaulichtmodelle
FEUER1.de
 Schwalbenweg 2
 Tel.: 07821 / 997844 • Fax 07821 / 997845
 www.feuer1.de • info@feuer1.de
FH

84307 Eggenfelden
MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckermaier
 Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
 www.steckermaier.de
 steckermaier@steckermaier.de
FH/RW EUROTRAIN®

94161 Ruderting bei Passau
MODELLBAHNHAUS
Rocktäschel GdB
 Attenberg 1
 Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819
 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de
FH/RW/A EUROTRAIN®

99830 Treffurt
LOK-DOC MICHAEL WEVERING
 Friedrich-Ebert-Str. 38
 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
 www.lok-doc-wevering.de
 simiwe@t-online.de
RW

82110 Germering
AUTO-MODELLBAHN-WELT
Germering Linden GbR
 Untere Bahnhofstr. 50
 Tel.: 089 / 89410120
 Fax: 089 / 89410121
FH/RW/H

86199 Augsburg
AUGSBURGER
LOKSCHUPPEN GMBH
 Gögginger Str. 110
 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
 www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW

94474 Vilshofen an der Donau
GIERSTER
Fa. Gierster-Wittmann e.K.
 Vilsvorstadt 11, 13, 15
 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753
 modellbahn@gierster.de
FH/RW EUROTRAIN®

Schweiz

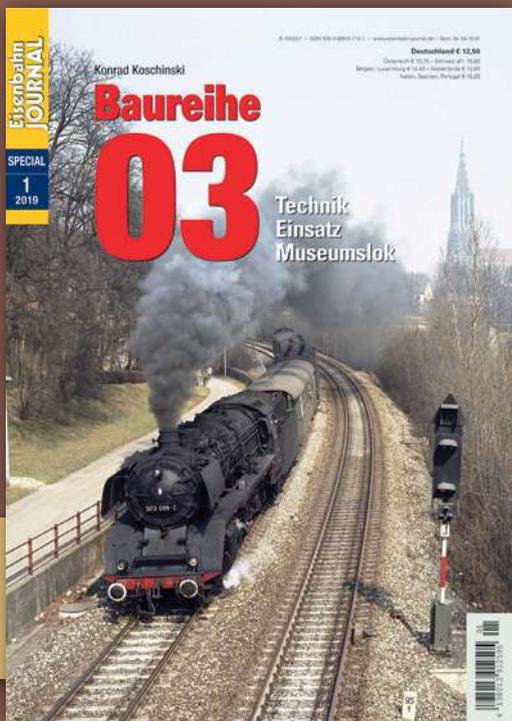


90419 Nürnberg
RITZER MODELLBAHN
Inh. Knoch
 Kirchenweg 16
 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756
 www.modellbahnritzer.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

95676 Wiesau
MODELLBAHN PÜRNER
 Südweg 1
 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988
 www.puerner.de
 modellbahn@puerner.de
FH

CH-8712 Stäfa
OLD PULLMAN AG
 P.O.Box 326 / Dorfstr. 2
 Tel.: 0041 / 44 / 9261455
 Fax: 0041 / 44 / 9264336
 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch
FH/H

DIE „PAZIFIK“



Mit 298 Maschinen war die Baureihe 03 die meistgebaute deutsche „Pazifik“. Die Deutsche Reichsbahn entschied sich für die Beschaffung, weil die Schnellzugdampflok der Baureihe 01 nur auf Strecken eingesetzt werden konnten, die bereits für einen Achsdruck von 20 Tonnen ertüchtigt waren. Während der Plandienst bei der DB im Jahr 1972 endete, erhielten 52 DR-Maschinen der Baureihe 03 in den Jahren 1968 bis 1975 noch Rekokessel von ausgemusterten P 10. Den in Polen und der Sowjetunion verbliebenen 03 ist ebenso ein eigenes Kapitel gewidmet wie den museal erhaltenen 03. Das neue EJ-Sonderheft ist in gewohnter Weise umfassend bebildert, teils in Farbe, und enthält zahlreiche erstmals veröffentlichte Fotos.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung,
 ca. 140 Abbildungen
 Best.-Nr. 541901 | € 12,50



**Eisenbahn
 JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
 EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
 Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

VGB
 [VERLAGSGRUPPE BAHN]



Andreas Ritz

EISENBAHN IN HAMBURG

Der Bahnknoten im Norden | S-Bahn-Netz mit Wechsel- und Gleichstrom
Blick zurück in die Dampflokkära | Bahnbetriebswerke mit Tradition

EJ-Special 2/2019 erscheint im September 2019



Jürgen Neikenbrecher

BAUREIHE 120

Dank moderner Drehstromtechnik: die ersten Hochleistungs-Universalloks
Technik und Einsatz | Drei dieselelektrische Loks ebnet den Weg | Exporterfolge

EJ-Extra 2/2019 erscheint im November 2019

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

Chefredakteur Gerhard Zimmermann

Redaktion Andreas Ritz
Dr. Christoph Kutter
Tobias Pütz

Sonder-Ausgabe 2/2019:
Main-Weser-Bahn

Autor Joachim Seyferth

Redaktion Malte Werning

Gestaltung Malte Werning

Bildbearbeitung Fabian Ziegler

Verlagsgruppe Bahn GmbH



Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung Ernst Rebelein, Andreas Schoo,
Horst Wehner

Verlagsleitung Thomas Hilge

Anzeigenleitung Bettina Wilgermein (Durchwahl -153)

**Anzeigensatz und
Anzeigenlayout** Astrid Englbrecht (Durchwahl -152)

**Vertrieb
und
Auftragsannahme** Angelika Höfer (Durchwahl -104),
Petra Schwarzendorfer (-105),
Daniela Schätzle (-107),
Martina Widmann (-108),
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Sekretariat Claudia Klausnitzer (-227),
Tanja Baranowski (-202)

**Außendienst,
Messen** Christoph Kirchner,
Ulrich Paul

Marketing Thomas Schaller (Durchwahl -141),
Karlheinz Werner (-142)

**Vertrieb
Pressegrosso
und Bahnhofs-
buchhandel** MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim,
Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo - Service FUNKE direkt GmbH,
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,
Tel. 0211/69 07 89 - 985, Fax - 70
abo@eisenbahn-journal.de

Druck creo Druck & Medienservice GmbH,
96050 Bamberg

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder.

Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29 vom 1.1.2019.
Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.

Das bezahlte Honorar schließt – abgesehen von besonderen Vereinbarungen – eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Sonderausgabe 2/2019

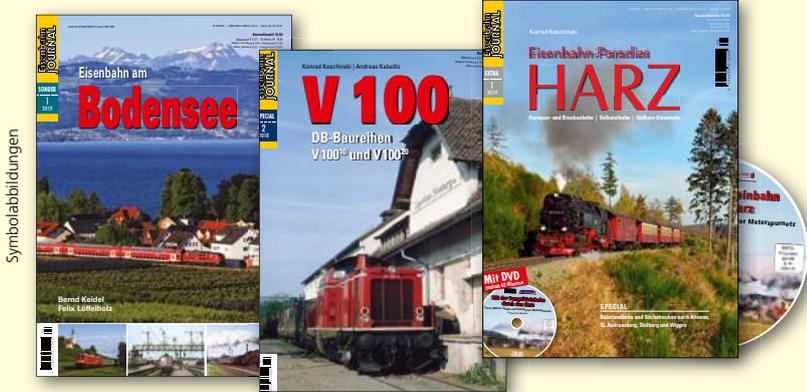
ISBN 978-3-89610-716-9

Baureihen und Loktypen, Bahnregionen und Strecken, Geschichte und Technik

UNSER TESTANGEBOT

Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals zum Kennenlernen –
3 lesen, 2 bezahlen, 1 Geschenk kassieren

**TESTANGEBOT
SONDERAUSGABEN**



nur
€ 24,90*
inkl. Porto

Lesen Sie die nächsten drei
Sonderausgaben, sparen Sie 35%
und kassieren Sie eine
tolle Video-DVD als Dankeschön

Unser Dankeschön für Ihr Vertrauen

Die Baureihe 78

Man brauchte eine starke und mindestens 100 km/h schnelle Maschine u.a. für die Pendelstrecken Wiesbaden – Mainz, Wiesbaden – Frankfurt. Die neue T 18 bewährte sich so gut, daß bis 1927 534 Exemplare gebaut wurden.



Baureihen und Loktypen, Bahnregionen und Strecken, Historie und Eisenbahntechnik – die sechsmal jährlich erscheinenden Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals bieten fachkundige Texte und Bilder der Extraklasse. Und zweimal pro Jahr sogar extradicke 116 Seiten Umfang inkl. vollwertiger, professionell produzierter Video-DVD! Überzeugen Sie sich von dieser absoluten Pflichtlektüre für alle Eisenbahnfans – und sparen Sie dabei!

**PLUS
kostenloses
Probeheft**



Tolle Bilder und fundierte Texte: perfekte Information zu einem unschlagbaren Preis



Das Modellbahn-Magazin – Ihr kompetenter Begleiter durch ein faszinierendes Hobby



Die große Zeit der Eisenbahn im Vorbild und Modell: mit tollen Fotos und kompetenten Texten



In MIBA-Spezial finden Sie ausführliche und vertiefte Informationen zu Modellbahn-Themen. Werden Sie zum Spezialisten!

TESTEN, SPAREN, GESCHENK KASSIEREN

Bitte schicken Sie mir die nächsten drei Vorbild-Sonderausgaben für nur € 24,90 – und die tolle RioGrande-Video-DVD bekomme ich als Dankeschön gratis dazu!

Zusätzlich wähle ich ohne weitere Verpflichtungen ein Gratis-Probeheft von

ModellEisenbahner MIBA Eisenbahn-Journal MIBA Spezial

Ich zahle bequem und bargeldlos per

SEPA Lastschrift (Konto in Deutschland)

Name, Vorname

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

Geldinstitut

IBAN

BIC

Rechnung

Aktionsnummer 06195P

Ich ermächtige die FUNKE direkt GmbH, Düsseldorf, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Die Vorankündigungsfrist für den Einzug beträgt mindestens 4 Werktage. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen die Erstattung des belasteten Betrages verlangen.

Ich erhalte pünktlich und frei Haus die nächsten drei Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals für nur € 24,90 statt € 40,-. So spare ich € 15,10 (= 35%) zum Einzelverkaufspreis der drei Ausgaben und erhalte als Dankeschön den RioGrande-Film „Die Baureihe 78 - Preußens schnelle Tenderlok“. Wenn mir die Eisenbahn-Journal-Sonderausgaben gefallen, erhalte ich ab der vierten Ausgabe automatisch ein Sonderausgaben-Jahresabo über sechs Ausgaben zum günstigen Abopreis von nur € 66,- im Inland (Ausland € 76,80). Damit spare ich 15 % im Vergleich zum Einzelverkaufspreis und verpasse keine Ausgabe. Haben mich die Sonder- und Specialausgaben nicht überzeugt, so teile ich dies innerhalb einer Woche nach Erhalt der dritten Ausgabe der FUNKE direkt GmbH, Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf schriftlich mit dem Vermerk „Keine weitere Ausgabe“ mit – und die Sache ist für mich erledigt. Mein Geschenk darf ich auf jeden Fall behalten.

Das sind Ihre Vorteile:

- 35 % Ersparnis im Testpaket
- Pünktliche Lieferung frei Haus
- Tolle Video-DVD als Geschenk
- Viel Inhalt, null Risiko

- Coupon ausfüllen und einsenden an FUNKE direkt, Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
- Abo-Hotline anrufen 0211/690789985
- Coupon faxen an 0211/69078970
- Mail schicken an abo@eisenbahn-journal.de

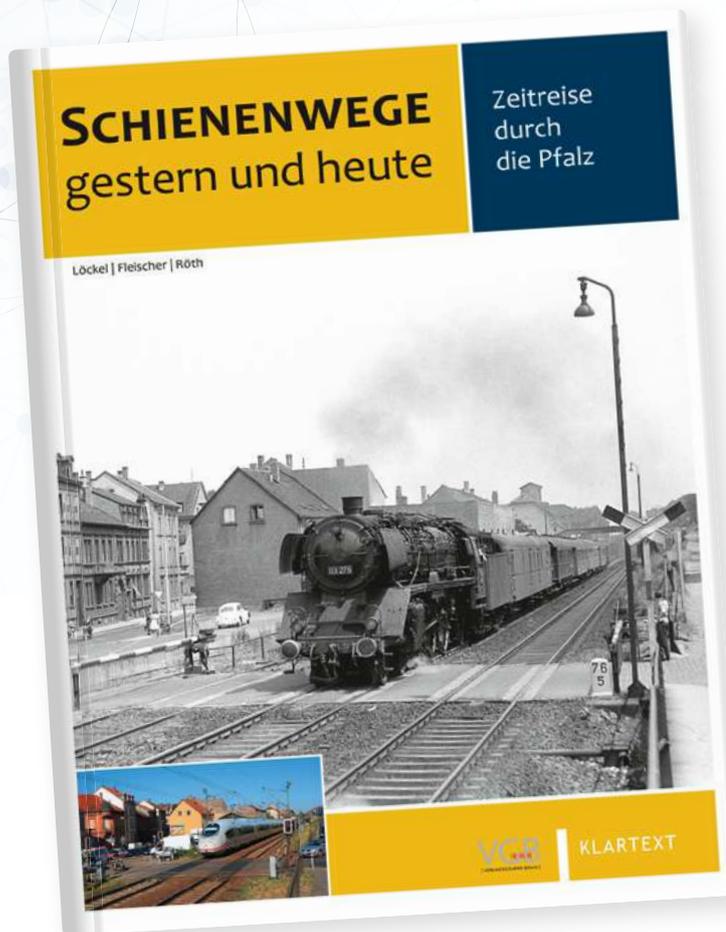
Bitte Aktionsnummer vom Coupon angeben

Online-Abobestellung unter www.eisenbahn-journal.de/abo

Neu

Zeitreise durch die Pfalz

122 eindrucksvolle Bildvergleiche von Bahnlinien, Bahnanlagen und Bahnhöfen



Die gegenübergestellten Aufnahmen zeigen jedoch nicht nur Eisenbahnen, sondern verdeutlichen auch den Strukturwandel der Wirtschaft mit seinen Auswirkungen auf die Landschaft und den Städtebau. Für diese Ausgabe der Reihe Schienenwege gestern und heute haben wir uns explizit auf die Pfalz beschränkt, die nach Gründung der Bundesrepublik Deutschland im Bundesland Rheinland-Pfalz aufgegangen ist. Die Pfalz gehörte zur Zeit des Bahnbaus und über die Zeit der Länderbahnen hinaus zu Bayern. Somit gibt es bis heute kleine, aber feine Unterschiede zu den Bahnstrecken in Rheinhessen und den weiteren Gebieten von Rheinland-Pfalz. Dank den historischen Aufnahmen von Helmut Röth, Wolfgang Löckel, Werner Bischoff und Prof. Dr. jur. Wolfgang Feuerhelm sowie weiteren namhaften Fotografen belegt dieses Buch einerseits den Niedergang der Eisenbahn in der Pfalz, andererseits aber auch die erfolgreiche Modernisierung ab Mitte der 1980er-Jahre, die in der Erneuerung des Fuhrparks in den letzten drei Jahren mit dem SÜWEX und den modernen Dieseltriebwagen ihren vorerst finalen Höhepunkt gefunden hat. Es war nicht immer einfach, die Aufnahmepunkte der historischen Fotos aufzuspüren, doch in den meisten Fällen ist dies gelungen. Besonders beeindruckend sind die Vergleiche aus Ludwigshafen mit seinem früheren Kopfbahnhof. Die Pfalz ist ein wunderschöner Landstrich und so soll dieses Buch auch einladen, die Gegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erkunden - gemäß dem Motto: Annerschwu is annerschd unn hald nett wie in de Pfalz...

144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.Nr. 581802 | € 29,95

Weitere Ausgaben aus dieser Serie



Ruhrgebiet
Best.-Nr. 581205
€ 24,95



Thüringen
Best.-Nr. 5813002
€ 24,95



Württemberg
Best.-Nr. 581406
€ 24,95



Südbaden
Best.-Nr. 581527
€ 24,95



Nordbaden
Best.-Nr. 581603
€ 24,95



Ost-Sachsen
Best.-Nr. 581702
€ 29,95

Erhältlich im Buchhandel. Oder direkt bei:

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn